

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Verkehr

Verkehrsplanung

15. September 2023

BERICHT

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung

Bericht zur dritten Partizipationszyklus (Mai 2023 bis September 2023)

Thema: Spielräume und Lösungsansätze

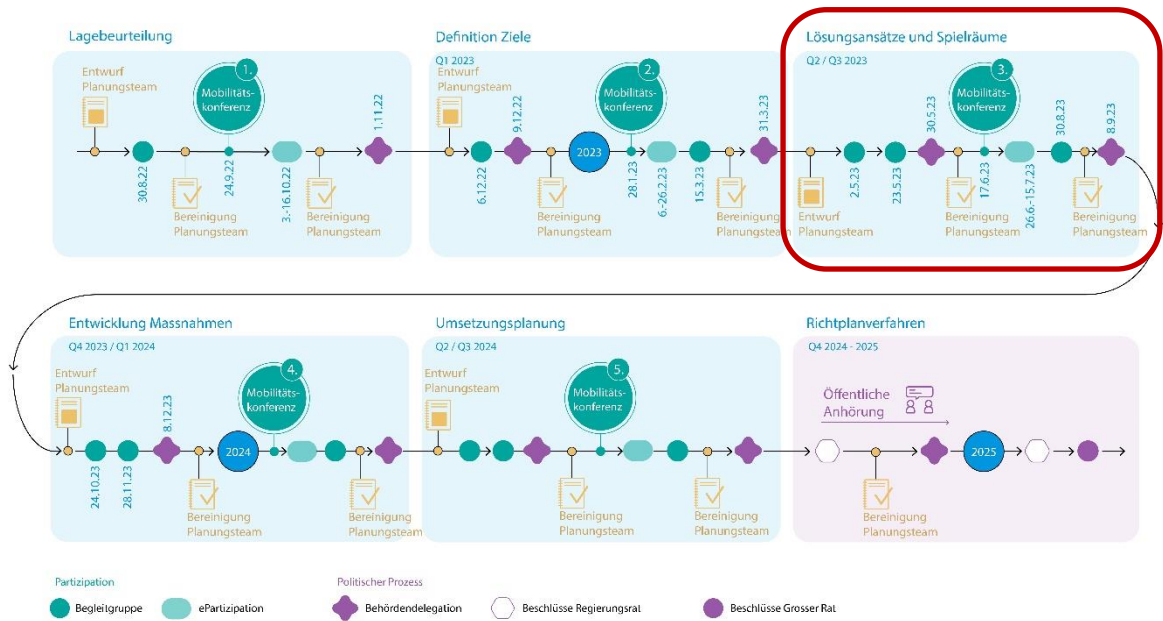
1. Ausgangslage

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

2. Prozess

Die Partizipation mit ihren verschiedenen Gremien und Gefässen ist eng mit dem Planungsprozess des GVK Raum Baden und Umgebung abgestimmt. Die Erkenntnisse aus der Partizipation fliessen laufend in die Fachplanungen ein. Abbildung 1 zeigt die Übersicht über den gesamten Prozess bis 2025 mit fünf Partizipationszyklen sowie die dritte Runde in vergrösserter Darstellung. Der erste und zweite Partizipationszyklus zu den Themen Lagebeurteilung sowie Ziele und Erfolgskriterien sind bereits abgeschlossen. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse aus dem dritten Schritt *Spielräume und Lösungsansätze* zusammen.

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



Lösungsansätze und Spielräume

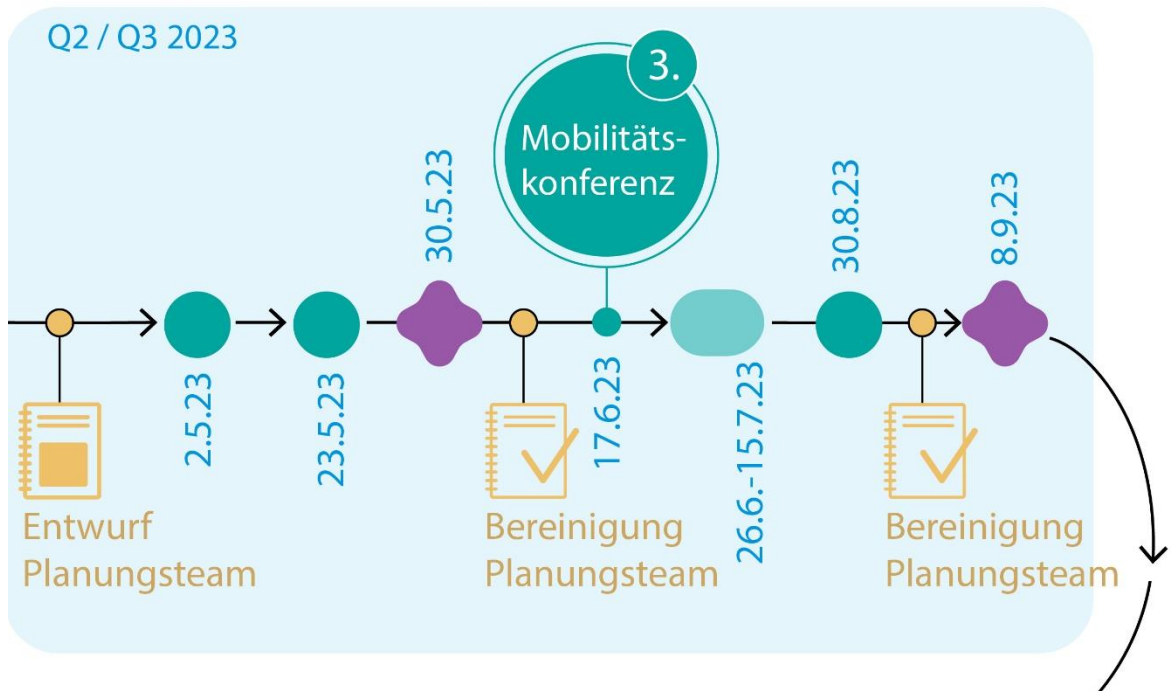


Abbildung 1: Prozessübersicht über fünf Partizipationszyklen / dritter Partizipationszyklus zum Thema Spielräume und Lösungsansätze in vergrößerter Darstellung

3. Ergebnisse aus der Partizipation

Die zukünftigen Massnahmen des GVK werden diesen 5 Handlungsfeldern zugeordnet: Fuss- und Veloverkehr, Stadt- und Freiraum, Mobilitätsmanagement, Bahn und Bus sowie Strassennetz und Betrieb. In der nachfolgenden Tabelle zeigt die erste Spalte die vom Planerteam und der Begleitgruppe entwickelten Thesen je Handlungsfeld, die im dritten Partizipationszyklus "Spielräume und Lösungsansätze" zur Diskussion standen. Die zweite und dritte Spalte zeigen die Ergebnisse aus dem dritten Partizipationszyklus mit Mobilitätskonferenz (MoK) und ePartizipation (Online-Mitwirkung) zu den einzelnen Thesen "Spielräume und Lösungsansätze". In der hintersten Spalte wird dargelegt, wie die Thesen aufgrund der Rückmeldungen aus Mobilitätskonferenz und ePartizipation angepasst werden, welche Ergänzungen die Begleitgruppe an seiner Sitzung vom 30. August 2023 zusätzlich vorgeschlagen hat und wie die Behördendelegation am 8. September 2023 mit den Inputs umgegangen ist.

Weitere Inputs aus den Gremien, die sich nicht auf die "Spielräume und Lösungsansätze" beziehen, werden später in den entsprechenden Projektphasen einfließen.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
<p>Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)</p> <p><i>These FV1) Die meisten Menschen sind innerhalb der Region entlang des flachen Siedlungsbands vom Siggenthal durch Baden ins Limmattal unterwegs. Mit einer guten Infrastruktur werden sie das künftig sehr viel häufiger mit dem Velo tun.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitativ gute Veloabstellplätze sollen ebenfalls als Lösungsansatz aufgenommen werden. • Bessere Velowege sollen priorisiert und unabhängig von anderen Massnahmen vorzeitig umgesetzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Viele Teilnehmende sprechen die hohe Bedeutung von unterbruchsfreien Veloverbindungen an. • An Lichtsignalanlagen sollen Velofahrende (und querende Zufussgehende) höher priorisiert werden. • Einige sprechen ebenfalls die fehlenden qualitativ guten Veloabstellplätze (v.a. bei Bahnhöfen und Einkaufseinrichtungen) an. • Einzelne regen eine bessere Signalisation der bestehenden Veloverbindungen an, z.B. nach dem Vorbild der Stadt Zürich. • Wenige bezweifeln die Notwendigkeit einer Stärkung des Veloverkehrs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> • Die Begleitgruppe unterstützt eine vorgezogene Umsetzung der Velomassnahmen. • Die konkreten Vorschläge zu Velo-Verbindungen, Steuerung an Lichtsignalanlagen, Veloabstellplätzen und Signalisation werden in der Massnahmenentwicklung stufengerecht berücksichtigt. • Eine vorgezogene Umsetzung von ausgewählten Velomassnahmen ist möglich und wird auch im Zusammenhang mit den laufenden Agglomerationsprogrammen kantonsintern geprüft. Nach dem Beschluss des Grossen Rats (voraussichtlich 2025), sollen ausgewählte Velomassnahmen zügig umgesetzt werden.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
<p>Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)</p> <p><i>These FV2) Auf den meisten Korridoren ausserhalb des dichten Kerns müssen die Veloverbindungen kurz- bis mittelfristig auf den Parallelrouten zur Kantonsstrasse aufgewertet werden. Mittel- bis langfristig sollen auch die (besonders direkten) Verbindungen auf den Kantonsstrassen und die Velovorzugsrouten verbessert werden.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton soll Velowege auch abseits von Kantonsstrassen planen und finanzieren beziehungsweise subventionieren. Velo- und Fussverkehr sind möglichst zu separieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrheitlich wird gefordert, die Velorouten wo immer möglich abseits der Kantonsstrassen zu führen, teilweise werden dazu auch Velotunnels angeregt. • Zudem wird angeregt, bestehende Parallelrouten auch im Zentrum (z.B. Verbindung von Knoten Römerstrasse entlang SBB-Trasse zum Nordhaus) besser zu signalisieren. • Einige verweisen auf die heutigen Konflikte zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden auf Mischverkehrsflächen und sagen, dass auch der Fussverkehr gefördert werden soll. 	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> • Die Begleitgruppe unterstützt die Anliegen aus der MoK und ePartizipation. Direkte und durchgängige Verbindungen müssen im Vordergrund stehen. • Die Idee, Velorouten abseits der Kantonsstrassen zu führen sowie das Potenzial von Kunstbauten (z.B. Brücken, Unterführung) werden bei der Massnahmenentwicklung beachtet.
<p>Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)</p> <p><i>These FV3) In der engen Klus von Baden und bei den Limmatbrücken muss der Veloverkehr auf den Kantonsstrassen geführt werden. Damit sich Velofahrende auf diesen Abschnitten sicher fühlen, braucht es mehr Fläche für das Velo. Dies bedingt einen Spurabbau für den motorisierten Individualverkehr (falls nicht ohnehin bereits 2-spurig), eine starke Reduktion der Verkehrsmenge oder sofern möglich breitere Strassen. Zusätzlich sind velogerechte Abbiegebeziehungen an stark befahrenen Knoten zu realisieren.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Velorouten sollen direkt ins Zentrum geführt werden, dazu muss zuerst auf die neuralgischen Verkehrssituationen (beispielsweise Kreuzungspunkte) und Lücken fokussiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Viele Teilnehmende begrüssen diese These explizit. Einige Teilnehmende betonen die schwierige Situation für Velofahrende auf der Bruggerstrasse. Ob der nötige Raum für bessere Veloinfrastrukturen auf solchen Abschnitten über Spurreduktionen beim MIV gewonnen werden soll oder nicht, wird nur vereinzelt, aber kontrovers diskutiert. • Einige fordern in den dichten Räumen mehr «angehängte» Veloverbindungen neben Strassenbrücken und Bahngleisen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> • Die Begleitgruppe unterstützt die vertiefte Untersuchung und Diskussion neuralgischer Punkte. • Heute bekannte Problemstellen z.B. auf der Bruggerstrasse und an grossen Verkehrsknoten werden bei der Massnahmenentwicklung berücksichtigt.
<p>Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)</p> <p><i>These FV4) Auf Tangentialbeziehungen ohne direkte Busverbindung soll das Velo eine attraktive Alternative zum öV darstellen. Dafür braucht es direkte und attraktive Verbindungen, über die Limmat mittels Velobrücken.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Teilnehmenden begrüssen, dass Tangentialverbindungen für das Velo gestärkt werden sollen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Einige weisen darauf hin, dass bessere Tangentialverbindungen (v.a. mit neuen Brücken) zwar kosten, dass diese Investitionen aber im Vergleich zu MIV-Ausbauten tief seien und deshalb forciert werden sollen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Idee, Tangentialbeziehungen zu verbessern sowie das Potenzial von Kunstbauten (z.B. Brücken, Unterführung) zu prüfen werden bei der Massnahmenentwicklung beachtet.
<p>Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)</p> <p><i>These FV5) Um den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen, wird neben dem Ausbau der Infrastruktur das Velofahren als attraktive Alternative gefördert (Sichtbarkeit Veloangebot, Velokultur)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Hinweise 	<ul style="list-style-type: none"> • Einige erwähnen die Benachteiligung des Veloverkehrs im Betrieb (z.B. Winterdienst, Baustellen). 	<ul style="list-style-type: none"> • Betriebliche Hinweise werden für die weiteren Projektphasen zur Kenntnis genommen.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
<p>Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)</p> <p><i>These SF1) Die Ortsdurchfahrten verlaufen zentral durch die Gemeinden und damit durch Gebiete, wo künftig noch mehr Menschen leben werden. Die Kombination von guter Erschliessung und vielen Menschen führt zu Konflikten, gleichzeitig können die Ortsdurchfahrten nur mit diesem Siedlungswachstum als Zentren gestärkt werden.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Keine Hinweise 	<ul style="list-style-type: none"> Einzelne bezweifeln, ob Ortsdurchfahrten bei den heutigen Verkehrsmengen siedlungsverträglich gestaltet werden können und fordern dazu Mengenreduktionen durch Netzergänzungen. 	<ul style="list-style-type: none"> Netzergänzungen werden im Rahmen der Massnahmenentwicklung vertiefter geprüft. Die Modal-Split-Zielwerte wurden mit der Zielsetzung definiert und bilden die wesentliche Grundlage bei der Massnahmenentwicklung.
<p>Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)</p> <p><i>These SF2) Durch Temporeduktionen wird die Lärmbelastung durch den motorisierten (Schwer-) Verkehr reduziert und der Aufenthalt wird auch entlang von Ortsdurchfahrten mit hoher Verkehrsbelastung attraktiver. Gleichzeitig schaffen Temporeduktionen nur wenig Raum für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere bei hoher Verkehrsbelastung.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Temporeduktionen auf Kantonsstrassen dienen auch der Verkehrssicherheit, sie werden aber über den gesamten Teilnehmerkreis der Mobilitätskonferenz kontrovers beurteilt und werden eher als punktueller anstatt als genereller Lösungsansatz gesehen. 	<ul style="list-style-type: none"> Viele begrüßen Temporeduktionen auf Kantonsstrassen. Einzelne weisen darauf hin, dass Temporeduktionen zu Ausweichverkehr führen oder den Busverkehr verlangsamen und so der angestrebten öV-Priorisierung zuwiderlaufen können. Wenige sind grundsätzlich gegen Temporeduktionen auf Kantonsstrassen. 	<ul style="list-style-type: none"> In der Massnahmenentwicklung wird aufgezeigt, wo Temporeduktionen sinnvoll und notwendig sein können. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind dabei zu beachten.
<p>Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)</p> <p><i>These SF3) In den meisten Ortsdurchfahrten ist unter Einbezug privater Vorzonen heute genug Raum vorhanden, um den Strassenraum siedlungsverträglich zu gestalten. Um diese Spielräume zu nutzen, braucht es abgestimmte und langfristige kommunale Gesamtkonzepte, die konsequent umgesetzt werden.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Die Enteignung von privaten Grundeigentümern ist kritisch. Bei den Massnahmen ist aufzuzeigen, wie solche Konzepte koordiniert geplant und mit dem Einverständnis von Privaten umgesetzt werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> Einige Teilnehmende befürworten die konsequente Planung von Fassade zu Fassade explizit. Andere betonen, dass die Eigentümer dazu in einem partizipativen Prozess eingebunden werden sollen. Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass neben der Bepflanzung auch helle Strassenbeläge einen Beitrag zur Klimaanpassung leisten können. 	<ul style="list-style-type: none"> Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> Die Begleitgruppe unterstützt die Bedenken und Anliegen aus der MoK, ePartizipation. Bei der Massnahmenentwicklung werden Ortsdurchfahrten von Fassade zu Fassade untersucht. Die Massnahmenentwicklung erfolgt stufengerecht und entsprechend nicht parzellenscharf. Zum zwingenden Einbezug der Grundeigentümerschaften werden Hinweise gemacht.
<p>Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)</p> <p><i>These SF4) Innerhalb von 5-10 Gehminuten erreicht ein Grossteil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten. Wenn die Wegverbindungen sicherer, attraktiver und direkter wären, würden diese kurzen Strecken vermehrt zu Fuss zurückgelegt.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Keine Hinweise 	<ul style="list-style-type: none"> Einige Teilnehmende befürworten diesen Ansatz explizit, teilweise verweisen sie dabei auf die Verantwortung der kommunalen Planung. Wenige bezweifeln, ob dafür ein grosses Potential besteht. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Ansatz wird stufengerecht weiterverfolgt.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
<p>Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (MM)</p> <p><i>These MM1) Eine Verlagerung vom Autoverkehr auf flächeneffiziente Verkehrsmittel (zum Beispiel Bus) ist möglich, wie der Vergleich mit anderen mittelstädtischen Räumen in der Schweiz zeigt. Sind die Angebote gemäss den anderen Handlungsfeldern ausgebaut, liegt es an jedem einzelnen, sie auch zu nutzen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist noch nicht klar, wie das Mobilitätsverhalten von uns allen beeinflusst werden kann, es sollen aber sowohl Push- als auch Pull-Massnahmen umgesetzt werden (Push=verpflichtende Vorgaben; Pull=gesetzte Anreize). 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaum spezifische Hinweise, aber sehr viele Teilnehmende, die alle vier Thesen (teilweise stark) unterstützen. Wenige schätzen das Verlagerungsziel als wenig realistisch ein. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Modal-Split-Zielwerte wurden mit den Zielsetzungen definiert und bilden die wesentliche Grundlage bei der Massnahmenentwicklung.
<p>Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (MM)</p> <p><i>These MM2) Damit das Auto weniger genutzt wird, muss das öffentliche Parkplatzangebot in der Kernstadt beschränkt und lenkungswirksam bewirtschaftet werden. Zudem passen die Gemeinden in der Region die Regeln zur privaten Parkierung an und ermöglichen autofreies respektive autoarmes Wohnen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Das Parkplatzangebot insbesondere im Zentrum soll reduziert werden. Parkplätze sollen zudem stärker bewirtschaftet und intelligenter verwaltet werden, aber mit Rücksicht auf das Gewerbe. • Auch das Potential von Mobility Pricing ist auszuloten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Viele begrüßen die Reduktion und stärkere Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes in der Kernstadt explizit und teilweise nachdrücklich. • Einige lehnen solche Massnahmen grundsätzlich als bevormundend oder asozial ab. • Einzelne wünschen sich eine stärkere Differenzierung der Verkehrszwecke oder weisen auf Risiken für Gewerbetreibende hin. 	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> • Die Begleitgruppe unterstützt die Anliegen aus der MoK und ePartizipation. Sie weist darauf hin, dass die Parkraumpolitik primär eine kommunale Aufgabe ist. • Die Bewirtschaftung und/oder Reduktion des Parkplatzangebotes in der Kernstadt wird in der Massnahmenerarbeitung stufengerecht betrachtet.
<p>Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (MM)</p> <p><i>These MM3) Verkehrsdrehscheiben reduzieren den Zielverkehr in die Region, besonders im PendelInnenverkehr. Damit diese in grösserem Ausmass genutzt werden, braucht es starke Anreize, insbesondere bei der Parkierung.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Park+Ride beziehungsweise entsprechende Verkehrsdrehscheiben werden aufgrund der dargestellten Analysen in Frage gestellt und eher als wenig sinnvoll beurteilt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Viele Teilnehmende möchten P+R für den Umstieg an der Peripherie fördern, einzelne sehen ihn skeptisch, weil der Zubringerverkehr zu diesen Standorten andere Gebiete belastet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> • Die BG empfiehlt, Verkehrsdrehscheiben primär als Umsteigeorte vom Veloverkehr auf den öV in der weiteren Bearbeitung mitzudenken. • In der Massnahmenentwicklung werden Verkehrsdrehscheiben stufengerecht, aber differenzierter vertieft. Fest steht, dass die Verlagerungseffekte vom MIV auf den öV gross sein müssen, damit eine Wirkung erzielt werden kann. Solche Umsteigeeffekte sind mit einer restriktiven Parkplatzpolitik aber durchaus möglich.
<p>Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (MM)</p> <p><i>These MM4) Unternehmen müssen ihren Beitrag leisten, um die Verkehrssituation während der Hauptverkehrszeiten zu verbessern. Kanton und Gemeinden setzen Anreize, damit Unternehmen Mobilitätskonzepte erarbeiten und umsetzen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es sind Anreize für Unternehmen zu schaffen, um möglichst viele zu solchen Konzepten zu bewegen, die dann auch umgesetzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Einige Teilnehmende regen Firmenbusse an, die die Mitarbeitenden von den Drehscheiben (These MM3) zu den Arbeitsplätzen bringen. Einige möchten niederschwellige Massnahmen wie die Abschaffung des Pendlerabzugs. • Ein Teilnehmer regt zusätzlich Open-Space-Arbeitsplätze an. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Ansatz wird stufengerecht weiterverfolgt.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
<p>Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)</p> <p><i>These BB1) Bevölkerung und Arbeitsplätze werden im Korridor von Killwangen über Neuenhof und Wettingen nach Baden in den kommenden Jahrzehnten stark wachsen. Nur mit einem Angebotsausbau in diesem Raum kann der öV seinen Beitrag zum Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» leisten.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Keine Hinweise 	<ul style="list-style-type: none"> Mehrere Teilnehmende fordern tiefere öV-Preise, um die Attraktivität gegenüber dem MIV zu erhöhen. Vereinzelt wird angemerkt, dass in den Gemeinden Wettingen und Neuenhof v.a. die Bevölkerung wächst und nicht die Arbeitsplätze, was für einen wirtschaftlichen schienegebundenen Korridor notwendig wäre. Vereinzelt werden zudem zusätzliche S-Bahn-Stationen angeregt (Tägerhard, Kappelerhof). Auch die Prüfung von für diese Region neuartigen Systemen (Seilbahn, U-Bahn, Mini-Metro, etc.) wird vereinzelt angeregt. 	<ul style="list-style-type: none"> Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> Die Begleitgruppe unterstützt die Anliegen aus der ePartizipation. Die Siedlungsentwicklung ist massgebend für das «richtige» öV-System. Diese muss deshalb mit den Standortgemeinden vertieft diskutiert werden. Ausserdem werden weitere öV-Korridore betrachtet. Die Wahl eines öV-Hauptkorridors und Aussagen zu möglichen Verkehrsmitteln wird im Rahmen der Massnahmenentwicklung vertieft. Betriebliche Hinweise werden für die weiteren Projektphasen zur Kenntnis genommen
<p>Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)</p> <p><i>These BB2) Als Lösungsansätze sind sowohl einzelne Achsen mit einem schienegebundenen Verkehrsmittel als auch eine gezielte Stärkung von Busachsen denkbar. Der richtige Ansatz hängt erheblich davon ab, ob und wo das Siedlungswachstum konzentriert werden soll, beziehungsweise wo die Zentren künftig liegen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Die Steuerung der Siedlungsentwicklung durch Festlegung von öV-Hauptkorridoren wird ausdrücklich begrüsst. Dabei sollen neben Killwangen-Baden auch die übrigen Korridore (Baden-Dättwil auf Nationalbahntrasse, Siggenthal) untersucht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Ob eine Verlängerung der Limmattalbahn notwendig ist, wird unverändert sehr kontrovers diskutiert, mehrheitlich werden das Nutzen-Kosten-Verhältnis und der Bedarf einer zusätzlichen Hauptachse in diesem Raum bezweifelt. Einige sind deshalb der Meinung, dass besser eigentrassierte Busachsen (allenfalls mit Expressbuslinien) gestärkt werden sollen. Die Untersuchung von weiteren Korridoren für starke, evtl. schienegeführte öV-Korridore wird auch in der ePartizipation gefordert. 	<ul style="list-style-type: none"> Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> Die Begleitgruppe unterstützt die Betrachtung weiterer öV-Korridore. Es werden nebst dem öV-Hauptkorridor von Killwangen nach Baden weitere Korridore Richtung Dättwil und Siggenthal betrachtet.
<p>Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)</p> <p><i>These BB3) Nur ein zuverlässiges öV-Angebot ist attraktiv. Dafür ist eine konsequente öV-Bevorzugung nötig, auch an den neuralgischen Punkten wie den Brückenköpfen.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Der öV muss insbesondere im Vergleich zum MIV attraktiv sein (sowohl bezüglich Preis als auch bezüglich Zeit). 	<ul style="list-style-type: none"> Sehr viele Teilnehmende betonen die hohe Bedeutung der durchgehenden öV-Priorisierung. 	<ul style="list-style-type: none"> Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> Die Begleitgruppe unterstützt die Priorisierung des öV in der Massnahmenentwicklung. Die Priorisierung des öV erhält in der Massnahmenentwicklung einen hohen Stellenwert.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
<p>Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)</p> <p><i>These BB4) Um den gemäss Zielen des Gesamtverkehrskonzepts geforderten Attraktivitätssteigerung zu erreichen, braucht es ergänzend zur Stärkung von Hauptachsen und der öV-Bevorzugung weitere Massnahmen im öV-Gesamtsystem. Dazu gehören die infrastrukturelle Stärkung der Verknüpfungspunkte beziehungsweise Verkehrsdrehscheiben (inklusive Veloparkierung) und der Ausbau von Direktverbindungen (Tangentiallinien).</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es wird begrüsst, dass auch die Umsteigemöglichkeiten ausserhalb des Zentrums verbessert werden sollen. Das Potential von öV-Tangentiallinien wird hoch eingeschätzt, dabei soll auch der Betrieb mit kleineren Bussen in dichtem Takt geprüft werden. • Zudem wurden Antworten auf die Vorschläge der Kantonsschülerinnen und -schüler aus der Mobilitätskonferenz 2 (U-Bahn, Seilbahn, Schwebebahn etc.) vermisst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tangentiallinien und deren Anbindung an die Bahnhöfe Turgi und Wettingen zur Entlastung des Bahnhofs Baden werden von mehreren Teilnehmenden begrüsst 	<ul style="list-style-type: none"> • Für mögliche öV-Tangentiallinien werden in der Massnamenerarbeitung Nutzen und Verhältnismässigkeit beurteilt. • Weitere Aussagen zu verschiedenen möglichen Verkehrssystemen werden im Rahmen der Massnahmenentwicklung gemacht. • Betriebliche Hinweise werden für die weiteren Projektphasen zur Kenntnis genommen.
<p>Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (SB)</p> <p><i>These SB1) Wenn das angestrebte Verkehrsverlagerungsziel zu mehr öV und mehr Fuss- und Veloverkehr erreicht wird, sinkt die Belastung im Zentrum von Baden und auf einigen Zufahrten bis 2040 um rund 5 bis 10 Prozent. Angesichts dieser geringen Reduktion braucht es auch künftig weitgehend die heutigen MIV-Strassenkapazitäten.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es wird darauf hingewiesen, dass die Siedlungsgebiete im Siggenthal auch im Zielzustand eine höhere Belastung aufweisen, als für eine siedlungsverträgliche Gestaltung nötig wäre und dass unklar ist, ob diese mit weiteren Massnahmen genügend reduziert werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne sind der Meinung, dass eine stärkere Reduktion des MIV angestrebt werden sollte. • Einige sind dagegen der Meinung, dass eine Plafonierung des MIV illusorisch sei, insbesondere wegen des anhaltenden Siedlungswachstums im Perimeter und darüber hinaus (z.B. Surbtal-Studenland). 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Modal-Split-Zielwerte wurden mit den Zielsetzungen definiert und bilden die wesentliche Grundlage bei der Massnahmenentwicklung. • Die Ausweitung des Verkehrsmanagement sowie die Kompatibilität mit einem allfälligen Mobility Pricing fliessen in der Massnahmenentwicklung ein.
<p>Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (SB)</p> <p><i>These SB2) Der Verkehrsfluss soll durch eine Ausweitung des Verkehrsmanagements verbessert werden. Dazu gehören zusätzliche Dosierungen von Zufahrten in die Region, aber auch aus den Parkhäusern der Innenstadt von Baden. Überlastungen während der Spitzenstunden können allein dadurch aber nicht vermieden werden, es braucht zusätzlich punktuelle Anpassungen des Strassennetzes.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es wird begrüsst, den MIV mittels Verkehrsmanagement zu dosieren und damit den öV zu priorisieren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Einige befürworten explizit Verkehrsmanagement. • Einzelne regen an, auch Road Pricing für die Verkehrslenkung in Betracht zu ziehen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Modal-Split-Zielwerte wurden mit den Zielsetzungen definiert und bilden die wesentliche Grundlage bei der Massnahmenentwicklung. • Die Ausweitung des Verkehrsmanagement fliessen in der Massnamenerarbeitung ein. Road Pricing kommt für den Kanton nicht in Frage. Falls Pricing dereinst eingeführt werden soll, muss es Mobility Pricing sein (öV und MIV). Mobility Pricing ist Bundessache. Das Verkehrsmanagement soll soweit möglich aufwärtskompatibel zu einem Mobility Pricing sein.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
<p>Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (SB)</p> <p><i>These SB3) An vierarmigen Knoten wie dem Brückenkopf Ost führen die zahlreichen Abbiegebeziehungen aller Verkehrsmittel zu langen Staus. Ein Ausbau würde sich aus städtebaulicher Sicht negativ auswirken. Eine Entlastung kann aber durch folgende Lösungsansätze erreicht werden: Reduktion auf drei Knotenarme, Reduktion Linksabbieger, Führung einzelner Verkehrsströme unter dem Knoten hindurch. Verbindungen für öV und Fuss- und Veloverkehr werden dadurch aufgewertet.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es sollen auch kleinräumige Umfahrungsmöglichkeiten für den Quell-/Zielverkehr zur Entlastung kritischer Knoten und Abschnitte geprüft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eine unterirdische Führung eines Hauptstroms z.B. beim Brückenkopf Ost wird von vielen Teilnehmenden begrüsst, teilweise auch beim Handlungsfeld Bahn und Bus mit Verweis auf die geringeren Verlustzeiten des öV. • Eine Aufhebung von Linksabbiegern wird dagegen kritisch gesehen, insbesondere wegen möglichem Ausweichverkehr durch Quartierstrassen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Optimierung von Knoten inkl. Vermeidung von möglichem Ausweichverkehr werden in der Massnahmenentwicklung vertieft.
<p>Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (SB)</p> <p><i>These SB4) Netzergänzungen (Umfahrungsstrassen) müssen die besonders stark belasteten Ortsdurchfahrten und die kritischen Knoten wirksam entlasten und deshalb insbesondere den Zubringerverkehr zur A1 aus dem Siggenthal / Unteres Aaretal sowie aus der nördlichen Innenstadt von Baden aufnehmen. Um die Wirkung zu erreichen und Raum für öV sowie Fuss- und Veloverkehr zu schaffen, muss die Kapazität für den MIV in den entlasteten Ortsdurchfahrten und Knoten reduziert werden.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es wird bezweifelt, ob der Nutzen die hohen Kosten einer Tunnelumfahrung rechtfertigt. Andererseits sind einige Teilnehmende ernüchtert, dass keine Vision für den MIV erkennbar ist und die früheren Ansätze aus dem rGVK Ostaargau-Prozess wieder in Betracht gezogen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Viele stehen Netzergänzungen kritisch gegenüber, weil sie dadurch mehr Autoverkehr befürchten und weil sie die Entlastungswirkung angesichts des grossen Anteils des hausgemachten Verkehrs als gering einstufen. • Ebenfalls viele sind dagegen der Meinung, dass mehr grossräumige Umfahrungen geplant werden müssen, um die ganze Region zu entlasten, z.B. eine lange Umfahrung von Siggenthal Station zur A1 oder ein Lägertunnel. • Einige stören sich analog zu einem Teil der MoK daran, dass wieder Ansätze geprüft werden, die nur die Innenstadt von Baden entlasten. 	<ul style="list-style-type: none"> • Netzergänzungen werden als Lösungsansätze im Rahmen der Massnahmenentwicklung geprüft. Die Modal-Split-Zielwerte wurden mit den Zielsetzungen definiert und bilden die wesentliche Grundlage bei der Massnahmenentwicklung.
<p>Weitere Hinweise zur Entwicklung der Massnahmen ohne direkten Bezug zu einer These</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lösungen sollen nicht an Kantonsgrenzen enden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Planung soll ohne Rücksicht auf (Kantons- und Gemeinde-) Grenzen oder auf staatliche Hierarchien erfolgen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Betrachtungsperimeter geht über die Kantonsgrenze hinaus. Die Abstimmung mit dem Kanton Zürich, dem Bundesamt für Strassen ASTRA, der SBB als auch dem Bundesland Baden-Württemberg erfolgt laufend. Für die Massnahmenentwicklung ist der GVK-Perimeter definiert.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
Weitere Hinweise zur Entwicklung der Massnahmen ohne direkten Bezug zu einer These	<ul style="list-style-type: none"> Die Lösungsansätze sollen so umgesetzt werden, dass die gesteckten Ziele auch erreicht werden. 		<ul style="list-style-type: none"> Mit den Massnahmen sollen die Zielsetzungen erreicht werden. Für die Überprüfung wird ein Monitoring/Controlling eingeführt. Falls nötig, sind die Massnahmen zu justieren.
Weitere Hinweise zur Entwicklung der Massnahmen ohne direkten Bezug zu einer These	<ul style="list-style-type: none"> Es braucht robuste Lösungen, bei welchen der Verzicht auf einzelne Massnahmen das Kartenhaus nicht zum Einsturz bringt. 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> Begleitgruppe <ul style="list-style-type: none"> Die Begleitgruppe unterstützt die Anliegen aus der MoK. Mit der Massnahmenerarbeitung wird ein Massnahmenpaket geschnürt. Abhängigkeiten werden aufgezeigt. Das GVK ist ein Gesamtkonzept.
Weitere Hinweise zur Entwicklung der Massnahmen ohne direkten Bezug zu einer These	<ul style="list-style-type: none"> Neben mittel- und langfristigen Massnahmen sind Sofortmassnahmen wichtig 	<ul style="list-style-type: none"> Es braucht Sofortmassnahmen, diese sollen nicht von einem Grossprojekt (z.B. einer Netzergänzung) abhängig sein. 	<ul style="list-style-type: none"> Das GVK ist ein Gesamtkonzept. Im Rahmen der Massnahmenentwicklung muss auch die Etappierung aufgezeigt werden. Eine vorgezogene Umsetzung von ausgewählten Velomassnahmen ist möglich und wird auch im Zusammenhang mit den laufenden Agglomerationsprogrammen kantonsintern geprüft. Nach dem Beschluss des Grossen Rats (voraussichtlich 2025), sollen ausgewählte Velomassnahmen zügig umgesetzt werden.
Weitere Hinweise zur Entwicklung der Massnahmen ohne direkten Bezug zu einer These	<ul style="list-style-type: none"> Das Zusammenspiel von Kanton und Gemeinden ist wichtig; Realisierungsprogramm und Wirkungskontrolle erstellen, zum Beispiel alle vier Jahre prüfen 		<ul style="list-style-type: none"> Das GVK ist ein Gesamtkonzept. Im Rahmen der Massnahmenerarbeitung muss die Etappierung aufgezeigt werden. Für die Überprüfung wird ein Monitoring/Controlling eingeführt. Falls nötig, sind die Massnahmen zu justieren.

Handlungsfeld und Thesen	Mobilitätskonferenz (17.06.2023)	ePartizipation (26.06.-16.07.2023)	Umgang / Vorgehen
Weitere Hinweise zur Entwicklung der Massnahmen ohne direkten Bezug zu einer These	<ul style="list-style-type: none"> • Das Gesamtverkehrskonzept soll der ganzen Region etwas bringen. 		<ul style="list-style-type: none"> • Das GVK ist ein Gesamtkonzept für die ganze Region.
Weitere Hinweise zur Entwicklung der Massnahmen ohne direkten Bezug zu einer These	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Lösungen für den Umgang mit dem Schwerverkehr sind auch nötig und werden noch vermisst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit dem Ziel c) attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum sollen auch die negativen Auswirkungen des Schwerverkehrs minimiert werden. Mit der Massnahmenentwicklung gilt es auch, Ziel c) zu erreichen.
Weitere Hinweise zur Entwicklung der Massnahmen ohne direkten Bezug zu einer These	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Ablehnung von Tempo 30 auf der Bruggstrasse in Baden wird kritisiert. 	<ul style="list-style-type: none"> • In der Massnahmenplanung wird aufgezeigt, wo Temporeduktionen sinnvoll und notwendig sein können.

Projektleitung GVK/BHU, 15. September 2023