

## GVK Raum Baden und Umgebung

### Mobilitätskonferenz 4a Teilraum Mitte (Baden); Fotoprotokoll der Konferenz vom 25. Mai 2024; Trafohalle, Brown Boveri Platz 1, Baden 9:00 – 16:00 Uhr

#### Beilagen

- Folien-Präsentation MoK4a ([GVK-Raum-Baden-uU-MoK4a \(ag.ch\)](#))
- Kompendium ([2023-05-03-GVK-Raum-Baden-und-Umgebung-Kompendium \(ag.ch\)](#))
- Präsenzliste (vgl. Anhang)

#### Geht an

- Teilnehmende und Entschuldigte
- Behördendelegation
- Begleitgruppe
- Planerteams

#### Vorbereitende Unterlagen:

Erstmals haben die Teilnehmenden bereits vor der MoK Unterlagen zur Vorbereitung erhalten. Zusammen mit der Einladung und den Traktanden wurden diese beiden Produkte verschickt:

- zehnteiliges Kompendium zum bisherigen Stand der Arbeiten inklusive eines ersten Überblickes zum regionalen Massnahmenfächer
- Einführungsvideo (5 min) zum Thema "wo wir stehen": Ausgangslage, Planungsrahmen, Einbettung im Prozess.

#### Begrüssung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr Departement Bau Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, begrüsst die Anwesenden zur vierten Mobilitätskonferenz (MoK 4a-Teilraum Mitte) und bedankt sich für das Engagement aller MoK-Teilnehmenden.

Im Anschluss begrüsst Moderatorin Inger Schjold die Anwesenden. Sie erinnert nochmals an die Regeln, welche zum Gelingen des Prozesses beitragen, und erläutert das Programm im Überblick.

#### Überblick Projektstand

Carlo Degelo gibt einen Überblick über den bisherigen Planungs- und Partizipationsprozess.

Das Projekt "GVK Raum Baden und Umgebung" haben wir zusammen im September 2022 mit der MoK1 gestartet. Auf Basis der Lagebeurteilung wurden Wünsche bzw. Forderungen mit auf den Weg gegeben, so zum Beispiel: Planbare Mobilität ermöglichen, die Aktivitäten bzw. Standorte Wohnen – Arbeiten – Freizeit gemeinsam denken und die vorhandenen Verkehrsflächen anders aufteilen bzw. den bestehenden Platz besser zu nutzen.

In der Phase Zieldefinition fand Ende Januar 2023 die MoK2 zum Thema Ziele/Erfolgskriterien statt. Einen spannenden zusätzlichen Input leistete die Jugenddelegation mit ihrer Sicht zum Thema Stadt der Zukunft. Die 7 Ziele und deren Kriterien wurden von den MoK-Teilnehmenden insgesamt als realistisch eingeschätzt. Gleichzeitig wurde von den Teilnehmenden angeregt, mutiger zu sein. Besonders die Aspekte MIV reduzieren und ein Miteinander bzw. Verknüpfung der Verkehrsmittel anzustreben erschien wichtig.

Die MoK3 zu den Spielräumen und Lösungsansätzen fand im Juni 2023 statt. Als besonders wichtig für die Entwicklung der Massnahmen wurden Verhaltensänderungen und öV-Tangentialverbindungen genannt. Auf Basis dieser präzisierten Spielräume und Lösungsansätze haben der Kanton und die Planungsteams in den letzten 12 Monaten fast 60 konkrete Massnahmen für die 5 Handlungsfelder erarbeitet.

An den MoK4, die in den drei Teilräumen Mitte, West und Ost stattfinden, geht es um die regionale Einschätzung dieser Massnahmen. Dabei gilt es zu beachten, dass das Spektrum der Massnahmen (Grösse, Kosten, Realisierungszeitraum) sehr weit ist, die Wirkung von lokal bis überregional ausstrahlt und dass lokal bedeutsame Massnahmen nur an der MoK im jeweiligen Teilraum besprochen werden. Ausserdem wurden die Massnahmen unter Berücksichtigung von bestehenden Planungen (Bund, Kanton, Gemeinden) ausgearbei-

tet. Die Mobilitätslösungen werden für den ganzen Raum Baden und Umgebung geplant, also für die EinwohnerInnen und Beschäftigten aus 9 Gemeinden und für den Planungshorizont 2040. Für die Überprüfung der Vollständigkeit des Massnahmenfächers wurde die Machbarkeit stufengerecht überprüft (Arbeitsgruppen öV, Velo und Strassennetz & Betrieb) und von der Behördendelegation für die MoK freigegeben.

Auf der Webseite sind vier vertiefende Faktenblätter aufgeschaltet:

- [aufgenommene und verworfene Ansätze](#)
- [Variantenreduktion Zentrumsentlastung Baden](#)
- [öV-Hauptkorridore](#)
- [Linienführung Velovorzugsrouten Baden-Brugg](#)

### Einleitung Massnahmenfächer

Stephan Erne fasst die Erkenntnisse aus der Lagebeurteilung zusammen und erläutert die definierten Ziele für das GVK Raum Baden und Umgebung. Der Massnahmenfächer ist ein Gesamtpaket und für den Zeithorizont 2040. Er ist nach den Handlungsfeldern «Bahn und Bus», Fuss- und Veloverkehr», Strassennetz und Betrieb», «Stadt- und Freiraum» und «Mobilitätsmanagement» gegliedert. Einzelne Massnahmenarten tragen stärker zur Zielerreichung bei als andere – schlussendlich können die Ziele aber nur über das Zusammenspiel aller Massnahmen erreicht werden. Das Gesamtpaket 2040/der Massnahmenfächer besteht aus einer Fülle von verschiedenen Massnahmen aber weder das Tram noch die Zentrumsentlastung sind momentan Bestandteil davon. Die Ziele «flächensparende Mobilität», «Rahmenbedingungen Arbeits- & Bildungsverkehr» sowie «Leistungsfähiges und vernetztes öV-System» werden durch den vorgeschlagenen Massnahmenfächer (ohne ZEL, ohne Tram) vollständig erreicht (Folie 20). Die Ziele „Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum“, „Velogerechter Raum“, „Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr“ und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“ 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 zur vollständigen Zielerreichung nötigen Massnahmen umsetzbar sind. Die Behördendelegation hat eine mögliche Zentrumsentlastung (ZEL) auf zwei Varianten eingegrenzt (Faktenblatt [Variantenreduktion Zentrumsentlastung Baden](#)) und möchte von den Teilnehmenden der MoK 4a ein Feedback zum Thema ZEL generell und zu den beiden ZEL-Varianten. Ausserdem wurde im Planungsprozess festgestellt, dass ein starker öV im Raum Baden und Umgebung bis 2040 auf Bussen aufbauen soll, darüber hinaus sollen Spielräume für eine spätere Tramführung gesichert werden (Faktenblatt [öV-Hauptkorridore](#)).

Neben den über die ganze Region relevanten Themen wurde an dieser MoK im Teilraum Mitte im Rahmen der folgenden Traktanden zusätzlich schwerpunktmässig die Optimierung der Bruggerstrasse für den Veloverkehr im Bestand (d.h. ohne Mengenreduktion durch eine allfällige Zentrumsentlastung) vorgestellt und diskutiert. Zudem wurden die Angebotsausbauten durch das Buskonzept (resultierende Taktichten je Abschnitt) im Teilraum detaillierter aufgezeigt. Für die Massnahmen im Veloverkehr, die Aufwertung von Ortsdurchfahrten und die Quartiere der kurzen Wege wurden teilraumspezifische Beispiele präsentiert.

### Handlungsfeld Bahn und Bus

Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Bahn und Bus erreicht werden sollen ([vgl. Folien 25 bis 33](#)) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.

 <p><b>Verdoppelung ÖV-Angebot und damit auch Aufkommen gegenüber heute</b>          ÖV-Anteil steigt von heute 20 % auf 30 %          Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“</p>	<p>Ist 2019      Zuwachs Trend      Zuwachs Ziel</p> 
 <p><b>Mehr Busse auf Hauptkorridoren, mehr tangentiale Linien und damit Verteilung Bahnanschlüsse auf mehrere Bahnhöfe</b></p>  <p>Ziele „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“ und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“</p>	<p>Bhf Baden       </p> <p>Bhf Wettingen      </p> <p>Bhf Turgi             = 5 Busse / Stunde</p>
 <p><b>Busse verkehren auf ganzem Liniennetz zuverlässig</b></p> <p>Ziel „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“</p>	<p>11 neue Busspuren (2 davon elektronisch), Prüfung optimierte Busführung auf weiteren Strecken und an 12 Knoten</p>

Die grössten Wirkungen werden durch den Ausbau des Busangebots auf den Hauptachsen (mindestens 7.5 Minuten-Takt im Kern), der tangentialen Buslinie Ehrendingen–Wettingen und der Busbevorzugung (physische oder elektronische Busspur, Knotenoptimierungen) erreicht. Mittlere Wirkungen werden durch die tangentiale Buslinie Wettingen–Dättwil und kleinere Wirkungen durch die tangentiale Buslinie Niederweningen–Nussbaumen–Turgi sowie MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben erreicht.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld «Bahn und Bus» auf die Fragen «**Was begrüssen wir?**», «**Was sehen wir kritisch?** und «**Was fehlt?**» abgebildet. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (orange Klebpunkte).

Info an der Einfallsachse  
Zeitverbrauch Verkehrsknoten  
(siehe Dattwil) 4

ÖV-Kunden Wettien gut  
+ sind netis  
Turgi noch Abstrahl

MIV muss weg von öV-Achsen!  
5

Zweifel, ob stabiles öV-Netz  
so gelingt! → insbesondere Brückentopf Ost  
16

16

① Bus + Bahn = —

② ① findet nur wenn wenn  
Knoten vertezert (→ Spura) 7

Buskapazitätsausbau, Busvorzugs-  
routen, Tangentiallinien begrüßen wir!

+ Massnahmen sind gut

Gutes Massnahmenpaket  
(Taktverdichtung, Tangentialverbindungen)  
→ Landstrassenplanung nicht vergessen!

Taktverdichtung + Netzaus-  
bau positiv ☺

Höherer Takt  
wird begrüßt

hoher ÖV Takt  
(+)

Zuverlässiger 7.5 Takt.  
begrüssen wir!

24

Auf Bus setzen statt Tram ist gut.  
Flexibel / Trassensicherheit ist wichtig

> Bus Prio ist zentral  
> Bus muss fahren, stabil schon heute!  
> für Bus es auch → international

Durchgehende eigene  
Busspuren = Bus Pionisierung

Wie wird Bus takt genau  
sicher gestellt?

36

36

ÖV-Verdichtung gut

→ auch in NVZ

⊕ Bus verdichtung + Tang ↑ MoU-Wert  
aber: Randzeiten, Busspuren (inkl. Ertel)

Tangentiale  
Verbindungen ↑ = gut

Tangentiale Buslinien  
(Entlastung Baden)

Tangentiallinien ersparen Umwege  
über Bf. Baden

11

MIV VDS überprüfen  
(+ Injektionhalt v; Dättwil?)  
(VDS=Verkehrsdrehscheiben) 18

> Hauptbuslinie auf nach Turgi  
> Anschluss Niederweizger  
→ Aussehen des Stärken!

Weitere Tangenziallinien  
(Kilchwangen - Al Dättwil) 2

18

Verkehrsdrehscheibe Turgi: 6

- kein Ausbau MIV PR
- sichere E-Bike Parkieranlagen

Netzergänzung Kappelerhof-Turgi  
und Turgi-Gebenstorf 6

③ Verkehrsdrehscheiben komplett  
Mell-keilerstern, nicht Siss-Station  
↳ Einbau, gedreht etc.

Niederweizger - Turgi 18

zwar kleines Einzugsgebiet aber  
großes Potential nach Zürich Nord  
→ Entlastungswirkung ganze Region

18

Bestehende Schienen (SBB)  
zu wenig eingeplant Muss drin  
stehen! 18

! mehr Betrieb bei SBB/Tram  
einfordern: Nationalbahnlinie

18

Konsequente Buspriorisierung  
notwendig

Konflikt Stau vs. Busfrequenz 33

33

Betrachtungsbereich ist zu klein 6

→ ganzes Busnetz mit seinen Staus &  
Umsteigepunkten betrachten

Modal Shift braucht harte Flama 12

Wie kann man Leute zum Glück zwingen?

12

Die wichtigsten 3 Hinweise aus der MoK 4a-Teilraum Mitte zum Handlungsfeld Bahn und Bus:

- Durchgehende Buspriorisierung ist für einen stabilen und zuverlässigen Betrieb mit dichtem Takt wichtig
- Funktioniert der Brückenkopf Ost für den öv?
- Es liegt ein gutes, stimmiges öv-Massnahmenpaket vor.

## Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

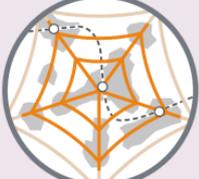
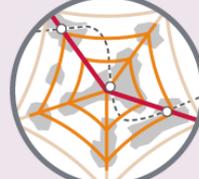
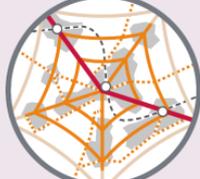
Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr erreicht werden sollen (vgl. Folien 36 bis 44) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.

 **Ausbau Veloangebot führt zu mehr Veloverkehr**  
Velo-Anteil steigt von heute 6 % auf 10 %  
Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“

 **Ist 2019**   **Zuwachs Trend**   **Zuwachs Ziel**

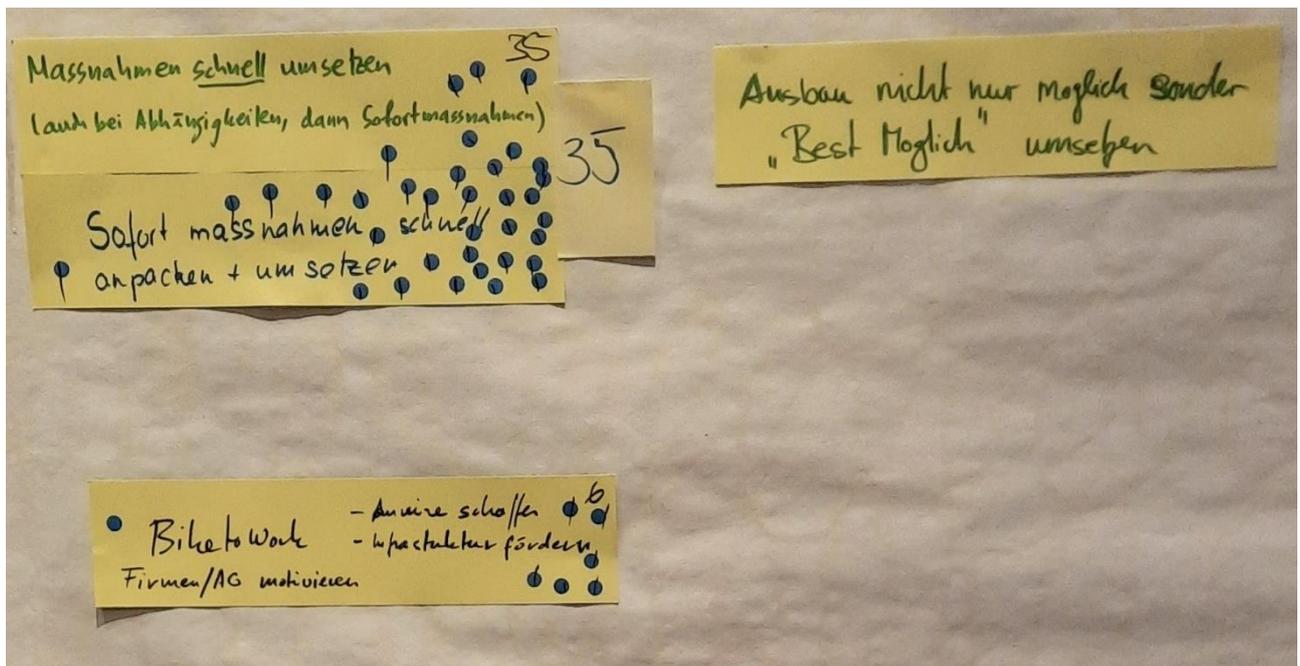
 = 2'500 Wege / Tag

 **Direktes, durchgehendes, sicheres und attraktives Veloroutennetz in 3 Stufen**  
Ziel „Velogerechter Raum“

Haupttrouten: Die Basis	Vorzugsrouten: Das Premium-Produkt	Nebenrouten: Die Ergänzung	Abstellplätze: Für Zielorte
			

Die grössten Wirkungen werden durch die Behebung der Schwachstellen auf den Haupttrouten und Vorzugsrouten erreicht, mittlere Wirkungen durch die Behebung der Schwachstellen auf Nebenrouten und Fussverkehrsmassnahmen (durch Gemeinden), kleinere Wirkungen durch Veloabstellanlagen.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld «Fuss- und Veloverkehr» dargestellt. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (blaue Klebpunkte).



Massnahmen schnell umsetzen  
(auch bei Abhängigkeiten, dann Sofortmassnahmen)   35

Sofort massnahmen schnell  
anpacken + umsetzen   35

Ausbau nicht nur möglich sondern  
„Best Möglich“ umsetzen

• Bike to Work   - Anreize schaffen   6  
Firmen/AG motivieren   - Infrastruktur fördern



Durchgehende Routenplanung  
begünstigen wir! <sup>Auf Bis ans Ziel im Zentrum!</sup>  
38

Es braucht durchgehende Velorouten

38

Konzept grundsätzlich gut. 3

- 
- ⊕ Massnahmen/Netze allgemein
- Quantensprung fürs Velo!

VELO IST WICHTIGER TEIL  
DER LÖSUNG 2

Noch mehr Knotenoptimierung!  
z.B. Schulhausplatz - Ländliweg - Weite Gasse - BfH  
Nussb. Kirchweg - Breiten - Bruggstr.  
usw.

14

??? Wie soll mittelfristige Massnahme am  
Brückenkopf Ost konkret umgesetzt werden?  
15  
Stadtbild? Rampen? Verknüpfung?

15

Knoten Schafenstrasse → Brückenkopf Ost  
gemeinsame Spur für Velo: unterirdische  
Beschleunigung auf ansteigender Strasse?

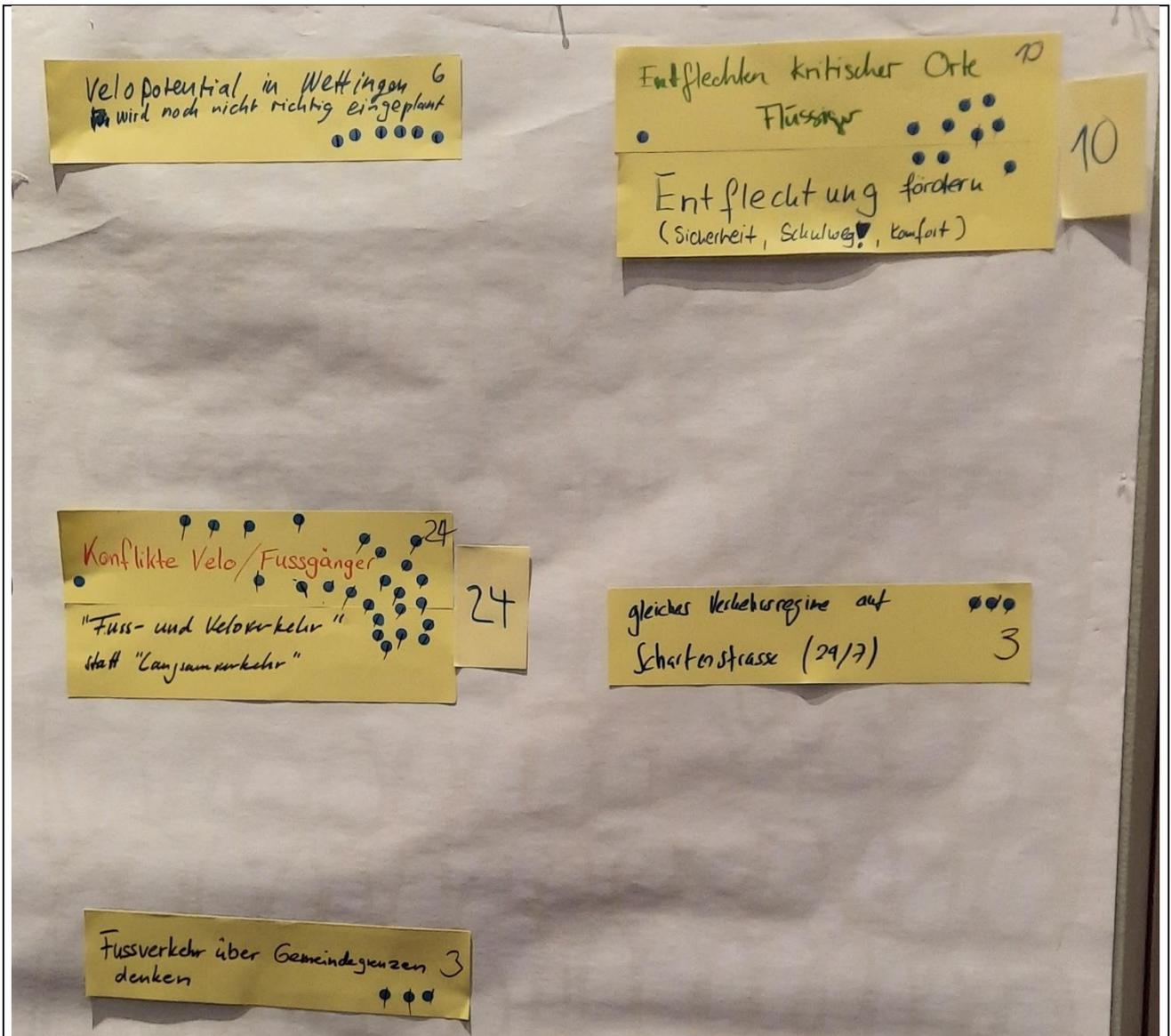
Bedarf?  
Beisp. Siggentha! (abklären) 1

Vorzugsrouten gut - Flächenproblematik  
- Netz unerschließbar 1

VVR Baden-Brugg via KAPP! 6

Vortritt f. Velo 5

Neben-/Hauptstrassen müssen  
funktionieren (durchgängig/sicher) vor  
VVR 6



**Die wichtigsten 3 Hinweise aus der MoK 4a-Teilraum Mitte zum Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr:**

- Durchgehende Velorouten bis ins Zentrum sind zwingend
- Umgehend mit Sofortmassnahmen beginnen; GVK-Velomassnahmen schnell umsetzen
- Brückenkopf Ost zu wenig attraktiv für Velo, wie lösen?

## Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb erreicht werden sollen ([vgl. Folien 47 bis 55](#)) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.



**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

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

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld „Strassennetz und Betrieb“ dargestellt. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (grüne Klebpunkte).

Auseinanderhalten Verkehrsorientierte und  
siedlungsorientierte Strassen (Brupperstrasse  
ist keine Quartierstrasse)

Arbeitgeber motivieren den  
MIV zu reduzieren 25

Autobahnproblem (Staus + Ausweichverkehr)  
mitdenken.  
(Lautst, mögl. 6-Spur Ausbau,...)

Dosierung wichtig 2V

Ortsdurchfahrten staufrei halten.

→ Dosierungen gut.

VM gut

⊕ Erweiterung VM

- min. Prioritätswskalen
- schlechtere Verkehrsbedingungen
- NIV auf VDS lenken

Brupperstrasse Variante  
Optimierung im Bestand 12

Zusatznutzen ZEL zu ohne ZEL 2  
nicht ersichtlich (BRUPPERSTRASSE)

Optimierung im Bestand schnell/angehen  
& qualitativ Hochwertig verglichen

Optimierung gut  
Lärmmittelbehalt nicht vergessen

Spurreduktionen Brupperstr.  
wird begrüsst 2

Wann ZEL (?) dann positiv  
'dh. ZEL lass plus  
ZEL lang (+) festpunkt  
ohne ZEL Interesse Baden

20

Möglichst viel optimieren 42  
ohne Tunnel

Wir brauchen keine Tunnels!  
Widerspricht Zielen, schafft Mehrverkehr.  
=> Aus dem Richtplan streichen!  
ZEL Lang + kurz  
teuer + klimaschädlich + mehr Verkehr  
-> Geld in öv + velo investieren

Kein Kapazitätser Ausbau  
(und kein ZEL)

42

ZEL: Beitrag zur Zielerreichung und Frage gestellt (Verlagerung, ...)

ZEL kurz unerwünscht! 3

Uneinigkeit ZEL ja oder nein  
(sehr kontrovers)

unterschiedliche Haltungen  
ZEL  
=> aber eher lang

ZEL LANG :

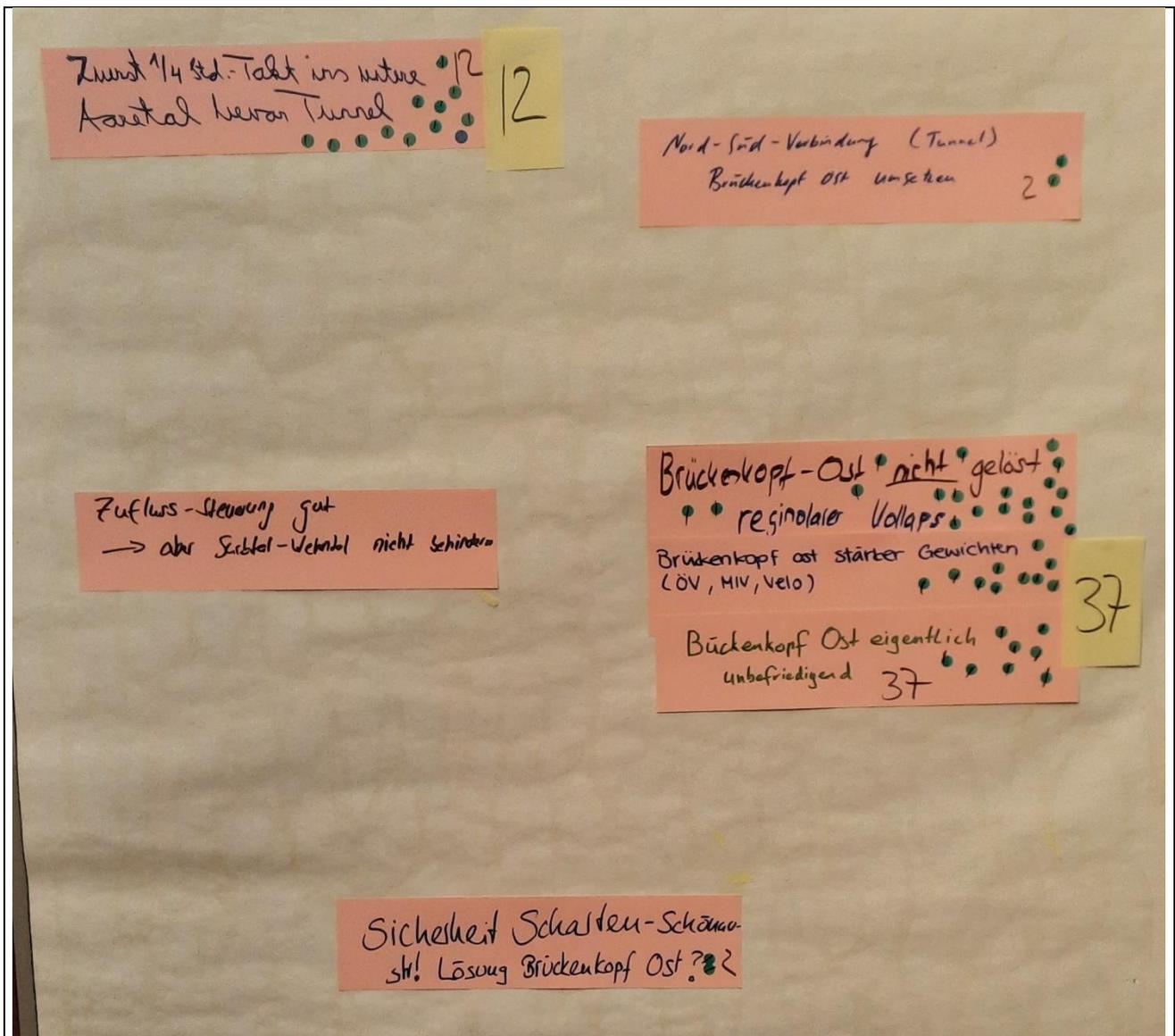
ZEL KURZ : IIII

KEINE ZEL : I

ZEL / Umfang  
+ chance für ZV  
+ markantes Wachstum  
- Kapazitätserweiterung -> widersprüchliche  
- oberird

ZEL im Richtplan als lang-  
fristige Option sichern 4

Vision ÖV-/Velo-Massnahmen im Umfang  
ZEL lang wird vermehrt.



**Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4a-Teilraum Mitte zum Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb:**

- Erweiterung Verkehrsmanagement sehr gut und wichtig
- ZEL: Wir brauchen keine MIV-Tunnels, keinen Kapazitätsausbau; möglichst viel optimieren ohne Tunnels; ZEL aus dem Richtplan streichen
- Brückenkopf Ost unbefriedigend gelöst, bzw. nicht gelöst z.B. MIV-Bypass Nord-Süd nötig
- ZEL: Wenn eine ZEL, dann ZEL\_lang\_+ (inkl. Verlängerung mit Teil Untersiggenthal)
- Bruggerstrasse Optimierung im Bestand ist gut
- ZEL: Zuerst 1/4-Std-Bahn-Takt ins Untere Aaretal bevor Strassentunnel.

**Handlungsfeld Stadt- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement**

Stephan Erne erläutert zuerst, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum und anschliessend die Ziele, welche mit dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement erreicht werden sollen ([vgl. Folien 58 bis 71](#)) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.

## Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

**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

 1 Km in 10 - 15 Min.   
5 Km in 15 - 25 Min.

Hohe Dichte an zentralen Orten (Baden, Wettingen, Nussbaumen) → Grosses Verlagerungspotential vom MIV auf FVV bei attraktiven, beschatteten Verbindungen

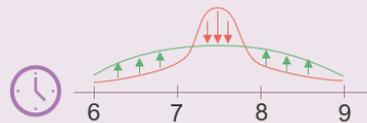
Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) erzeugt grosse Wirkungen vor allem für deren Qualität als Lebensräume, unterstützt aber auch die Aktivierung der Siedlungspotentiale und die Schaffung besserer Veloverbindungen. Quartiere der kurzen Wege aktivieren ebenfalls Potentiale für Innenentwicklung und bringen höhere Anteile Fuss- und Veloverkehr.

## Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

**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

 4'800 Plätze in Parkhäusern

 800 oberirdische Parkplätze

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

Massnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement sind zwingend, 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. Das Ziel „Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr“ wird dank der Massnahmen vollständig erreicht.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen in den Handlungsfeldern "Stadt- und Freiraum" sowie "Mobilitätsmanagement" dargestellt. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (rote Klebpunkte).

Parkplätze, Bewirtschaftung und Vorschriften für alle Gemeinden

PP-Reduktion ist lebenswichtig  
- ist es auch akzeptiert?  
- Wirkung auf Lärm?  
- Prospektive PP-Bewirtschaftung?  
Positiv: Reduktion Parkplätze Baden + einheitliche Bewirtschaftung

37

Mehr Werkzeuge für - Quartiere der kurzen Wege  
- Mobilitätsmanagement (Kleinkinder, Kinder + AD)

BNO Parkplätze vorgelesen sind (unter Umständen eventuell) ein Hebel 3

Regional koordinierte Parkplatzbewirtschaftung (keine Werbung mit Gratis-PP)

Überkommune "Richtlinie" bzgl. PP (öffentliche, private, ... Bewirtschaftung, Reduktionsfaktoren, ...)

öffentliche Besucherparkplätze für private Haushalte. 2

Umgestaltung Ortsdurchfahrten zielführend. ↳ Rasch umsetzen! 7

Sicherheit wichtiger für FVV als Beschränkung bei engen Verhältnissen

ORTSDURCHFARTEN SIND WICHTIG FÜR ALLE GEMEINDEN !! FINANZIERUNG!! 70

Aufenthalts- u. Freizeitausgleich für Senior:innen gut für alle gut (Schatten, Sitzbänke, viel kleine Treppen...) 17

Umsetzung muss OFFENSIV und UNABHÄNGIG VON ZEL erfolgen auch auf Kantonsstrassen 12

T30 auf Ortsdurchfahrten KS mitdenken 34

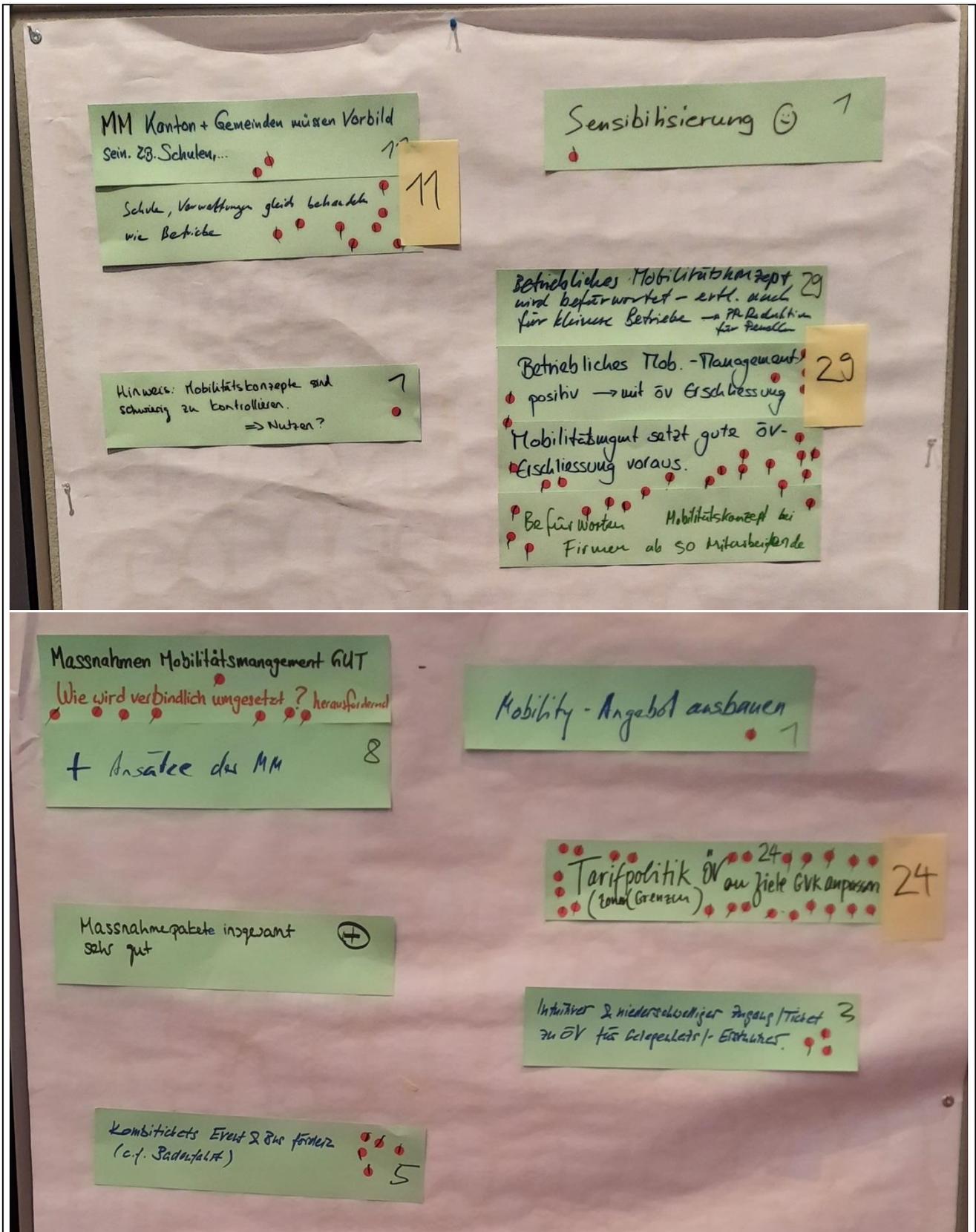
Verbindlichkeit zwingend ("attraktiver Lebensraum"...) 3

T30 auf Kantonsstrassen als beruhigende Massnahme 34

Gemeinden brauchen Spielraum bei den Ortsdurchfahrten 5

QUARTIERE DER KURZEN WEGE SIND WICHTIG FÜR SENIORINNEN

Stadt der kurzen Wege viel besser umsetzen! 15



**Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4a-Teilraum Mitte zu den Handlungsfeldern Stadt- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement:**

- Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion im Zentrum ist gut; einheitliche Bewirtschaftung
- T30 auf Ortsdurchfahrten mitdenken

- Betriebliches Mobilitätsmanagement ist gut, auf öV abgestimmt, gutes öV-Angebot nötig, ev. auch für kleinere Betriebe als 50 Mitarbeitende
- Arbeitgebende motivieren, den MIV zu reduzieren
- Tarifpolitik öV auf Ziele GVK abstimmen
- Aufenthalts- und Freiraumqualität auf Seniorinnen und Senioren ausrichten ist gut für alle; Quartier der kurzen Wege anstreben
- ODF wichtig für alle Gemeinden, schnell umsetzen, Finanzierung sichern.

### **Ausblick und Abschluss**

Carlo Degelo erklärt, dass die Massnahmen nun priorisiert werden (Umsetzungsplanung) und dass nach dem Beschluss des Grossen Rats zum ganzen GVK auch eine Umsetzungskontrolle und Wirkungskontrolle startet. Zudem erläutert er die nächsten Schritte.

- Mobilitätskonferenzen (MoK 4) in den beiden anderen Teilräumen:
  - o West (Untersiggenthal, Obersiggenthal) Samstag, 8. Juni 2024
  - o Ost (Wettingen, Neuenhof, Killwangen) Samstag, 15. Juni 2024
- Online-Partizipation mit interaktiver Karte
  - o Montag, 24. Juni bis und mit Sonntag, 14. Juli 2024
- Mobilitätskonferenz (MoK 5), Samstag, 7. Dezember 2024
- Abschluss Phase 4, Beschluss BDeI September 2024
  - o Aufnahme Rückmeldungen MoK 4 und ePartizipation, Diskussion in Begleitgruppe
  - o Anpassungen Massnahmenkonzept GVK Raum Baden und Umgebung 2040 und darüber hinaus
- Phase 5 Umsetzungsplanung (Monitoringkonzept, Finanzierung, Zuständigkeiten)
  - o Beschluss in der BDeI im November 2024
  - o MoK 5 am 7. Dezember 2024
  - o Beschlüsse der 9 Stadt- bzw. Gemeinderäte Q1 2025
- Richtplanverfahren und bilaterale Planungsvereinbarungen mit Gemeinden und Kanton
  - o Beschlüsse der 9 Stadt- bzw. Gemeinderäte 2025 / 2026 (nach öffentlicher Anhörung)
  - o Beschluss Grosser Rat 2025 / 2026
  - o Unterzeichnung Planungsvereinbarungen 2026

Carlo Degelo bedankt sich herzlich bei allen Teilnehmenden für die engagierte Mitarbeit und schliesst die Konferenz.