

MOBILITÄT

Gesamtverkehrskonzept
Raum Baden und Umgebung

Fachbericht Handlungsfeld
Mobilitätsmanagement

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

Herausgeber

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
5001 Aarau
www.ag.ch

Externe Fachspezialisten


Lajo AG, Zürich

Copyright

© 2025 Kanton Aargau

Übersicht Dokumentation

Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes Raum Baden und Umgebung sind in folgenden definitiven Berichten und Planunterlagen dokumentiert:

- 01 Gesamtbericht GVK
Anhangband, Massnahmenblätter
- 02 Fachbericht Handlungsfeld Bahn und Bus
- 03 Fachbericht Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr
- 04 Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb / Gesamtmobilität
- 05 Fachbericht Handlungsfeld Stadt- und Freiraum
- 06 Fachbericht Handlungsfeld Mobilitätsmanagement  Dieser Bericht
- 07 ZEL lang + : Situationsplan
- 08 ZEL lang + : Längenprofil
- 09 ZEL lang: Bericht zur Umweltsituation

■ Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Einbettung in Gesamtprojekt	5
1.2	Quellen	6
1.3	Bedeutung von Mobilitätsmanagement (MM)	7
2	Lagebeurteilung	8
2.1	Verkehrszwecke	8
2.2	Parkierung in der Region	12
3	Ziele	14
3.1	Überblick Zielsystem	14
3.2	Konkretisierung ausgewählter Ziele	14
4	Massnahmen	16
4.1	MM01: Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement	17
4.2	MM02: Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung	18
4.3	MM03: Regionales Parkplatzmanagement	19
4.4	MM04: Ausbildungsverkehr überkommunale Schulen	20
4.5	MM05: Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten	20
4.6	Kosten Massnahmen	21
4.7	Wirkung	22

■ 1 Einleitung

1.1 Einbettung in Gesamtprojekt

Der Ostaargau ist eine dynamische und wirtschaftlich starke Region, die überdurchschnittlich wächst – und damit auch der Verkehr. Mit dem rGVK Ostaargau (OASE) 2040 hat der Kanton Aargau bis 2019 ein Konzept erarbeitet und damit aufgezeigt, wie die Menschen in dieser Region auch in Zukunft mobil bleiben können. Die damals übergeordneten Projektziele waren die Entlastung der Zentren Baden und Brugg sowie die bessere Anbindung des Unteren Aaretals an die Nationalstrasse.

Der Grosse Rat hat im Mai 2021 gestützt auf diese fachlichen Arbeiten für den Raum Baden und Umgebung wichtige Velo-Infrastrukturelemente im Richtplan auf die Stufe Zwischenergebnis angehoben, die Zentrumsentlastung vorerst auf Antrag der Regierung im Zwischenergebnis belassen und Vorgaben für die weitere Planung gemacht. Zusammen mit der bereits am 8. September 2020 erfolgten Aufnahme der Weiterführung der Limmattalbahn (Killwangen-Baden) sind seither alle bedeutenden Infrastrukturelemente in diesem Raum auf der Richtplanstufe Zwischenergebnis. Ergänzt werden diese konkreten Einträge durch Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen (Richtplankapitel M1.2), die für die künftige Infrastrukturplanung des Kantons in diesem Raum bindend sind. Mit seinem Richtplanbeschluss hat der Grosse Rat dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, die Planung im Raum Baden und Umgebung bis zur Festsetzungsreife voranzutreiben. Dabei soll auch die planerische Notwendigkeit der oben erwähnten grossen Infrastrukturvorhaben Zentrumsentlastung Baden und Weiterführung Limmattalbahn geklärt werden.

Mit dem «Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung» soll gemeinsam mit den Gemeinden und Regionalplanungsverbänden ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsnetze im Raum Baden geschaffen werden. Das Gesamtverkehrskonzept soll einerseits auf der kantonalen Strategie «mobilitätAARGAU» (moAG) aufbauen, insbesondere auf den darin beschriebenen Prioritäten für die verschiedenen Verkehrsmittel nach Raumtypen. Ein wichtiges Anliegen ist die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere der Anteil des Veloverkehrs soll deutlich steigen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Gewerbestandes Baden mit allen Verkehrsmitteln für den Personen- und Güterverkehr hoch bleiben. Dabei soll das Gesamtverkehrskonzept die vom Grossen Rat verabschiedeten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen gemäss Richtplankapitel M 1.2 berücksichtigen. Die zur Erreichung dieser Vorgaben erforderlichen Massnahmen sollen entwickelt und in einem partizipativen Prozess mit den regionalen Akteurinnen und Akteuren gespiegelt werden. Richtplanrelevante Vorhaben sind so weit zu konkretisieren, dass sie nach Abschluss des GVK im kantonalen Richtplan verbindlich festgesetzt werden können.

Der vorliegende Fachbericht beschreibt die durchgeführten Planungsarbeiten und die gewonnenen fachlichen Erkenntnisse im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement. Er ergänzt und vertieft die Aussagen aus dem Gesamtbericht zum betreffenden Handlungsfeld. Die Hinweise aus dem Partizipationsprozess (Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und Online-Partizipation) wurden bei der Bearbeitung des Handlungsfeldes geprüft und sind – falls möglich und zielführend – in den vorliegenden Fachbericht eingeflossen. Der vorliegende Fachbericht bildet zusammen mit denjenigen der anderen vier Handlungsfelder, dem Gesamtbericht, dem Massnahmenband und dem Dossier zur Zentrumsentlastung (Pläne und Bericht zur Umweltsituation) die Schlussdokumentation des GVK Raum Baden und Umgebung.

1.2 Quellen

Für die Erarbeitung des vorliegenden Fachberichtes zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement wurden die folgenden Quellen herangezogen:

Übergeordnete Dokumente:

- [1] Kantonale Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU, Kanton Aargau, 2016/2022
- [2] Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement, Kanton Aargau, 2019
- [3] Umsetzungskonzept Kombinierte Mobilität, Kanton Aargau, 2021
- [4] Neues Verkehrsmodell Kanton Aargau KVM-AG, Kanton Aargau DBVU, 2019
- [5] Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Bundesamt für Statistik BFS, 2023
- [6] Pendlerstatistik, Bundesamt für Statistik, 2018
- [7] Bevölkerungszahlen, Statistik Kanton Aargau, 2021
- [8] Beschäftigtenzahlen, Bundesamt für Statistik, 2019
- [9] Grundlagenstudie Verkehrsdrehscheiben, Abhängigkeiten und Wechselwirkungen von Drehscheiben und Parkraum, ASTRA, 2021
- [10] Synthesebericht Verkehrsdrehscheiben – Erkenntnisse aus verschiedenen Grundlagenstudien, ARE, 2023
- [11] Grundlagenstudie Zentrumsnahe Autobahndrehscheiben (ZAD), ASTRA, 2021

Weitere Berichte zum Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung:

- [12] GVK Raum Baden und Umgebung, Gesamtbericht, Kanton Aargau / movaplan Mobilitätsstrategien GmbH, 2025
- [13] GVK Raum Baden und Umgebung, Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb, Kanton Aargau / Lajo AG, 2025
- [14] GVK Raum Baden und Umgebung, Fachbericht Handlungsfeld Bahn und Bus, Kanton Aargau / Metron Verkehrsplanung AG, 2025
- [15] GVK Raum Baden und Umgebung, Fachbericht Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr, Kanton Aargau / Metron Verkehrsplanung AG, 2025
- [16] GVK Raum Baden und Umgebung, Fachbericht Handlungsfeld Stadt- und Freiraum, Kanton Aargau / SKK Landschaftsarchitekten AG, yellow z AG, 2025

1.3 Bedeutung von Mobilitätsmanagement (MM)

Ziel des Mobilitätsmanagements (MM) ist es, den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr, das Zufussgehen sowie die bedarfsgerechte Autonutzung zu fördern und dazu beizutragen, dass Verkehrsmittel zielgerichtet eingesetzt werden. Damit sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrswachstums eingedämmt, das zukünftige Verkehrsaufkommen insgesamt möglichst effizient abgewickelt und die Erreichbarkeit weiterhin gewährleistet bleiben. [2]

MM unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ geeignetsten und effizientesten Verkehrsmittels oder einer Kombination von mehreren Möglichkeiten durch Information, Beratung, Anreize sowie Angebotskoordination. Dazu werden verschiedene koordinierende, informatorische, organisatorische und beratende Massnahmen angewendet. Das MM trägt so insgesamt zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei und stellt dabei sicher, dass die einzelnen Verkehrsteilnehmenden ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst gut befriedigen können. MM ist in der Regel schnell umsetzbar und kann damit die zum Teil sehr langen Realisierungsphasen von anderen Massnahmen früh begleiten und deren Wirkung verstärken. [2]

Besonders wirkungsvoll sind die Massnahmen des MM, wenn sie an Standorten – also bei den Quell- und/oder Ziel-Orten des Verkehrs – angewendet werden. Sie setzen aber auch an den wichtigsten Verkehrsachsen beziehungsweise bei den Wegen der Verkehrsteilnehmenden an und sind somit auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten. [2]

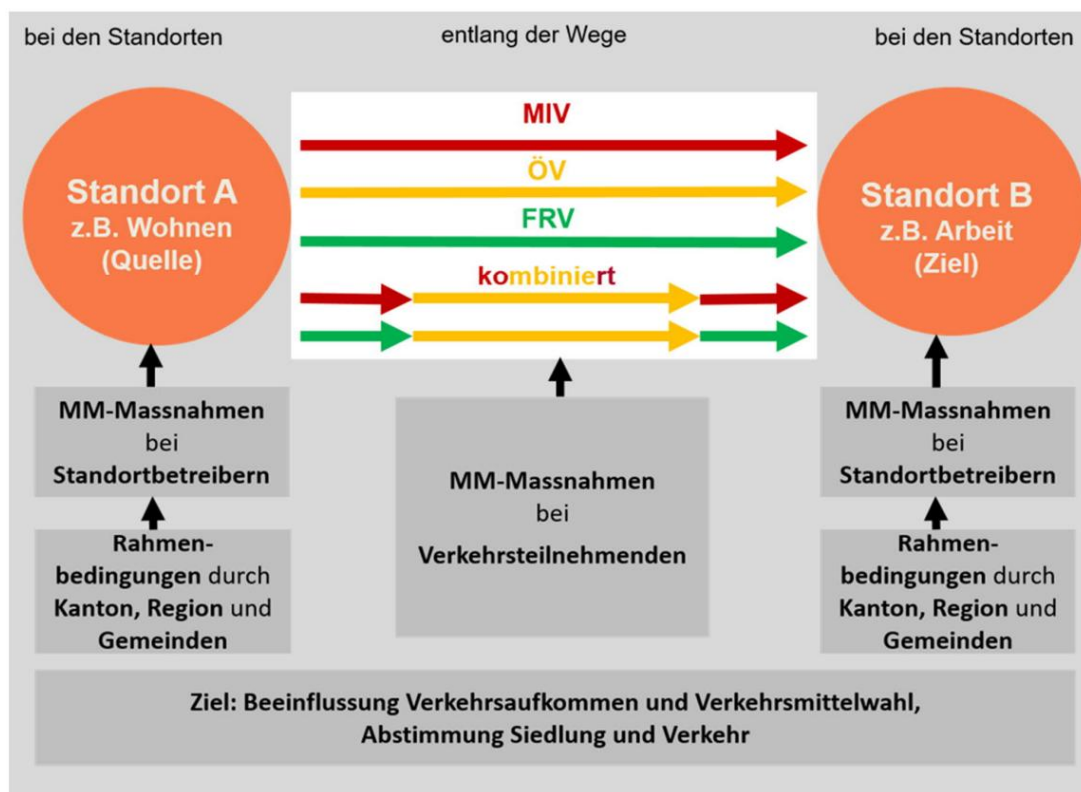


Abbildung 1: MM und seine Funktion [2]

In der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU [1] ist für das Mobilitätsmanagement eine eigene Teilstrategie formuliert. 2019 wurde dazu ein Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement veröffentlicht [2].

■ 2 Lagebeurteilung

Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung wurde eine umfassende Lagebeurteilung vorgenommen, um die aktuellen Herausforderungen und Bedürfnisse zu erfassen und einen Blick in die prognostizierte Zukunft zu werfen. Diese ist im Gesamtbericht GVK Baden und Umgebung [12] zusammengefasst sowie in den Fachberichten der Handlungsfelder Strassennetz und Betrieb [13], Bahn und Bus [14], Fuss- und Veloverkehr [15] sowie Stadt und Freiraum [16] erläutert.

Die verkehrliche Lage in der Region Baden und Umgebung ist geprägt von einer hohen Auslastung sowohl auf dem Strassennetz als auch im öV. Diese Situation steht im engen Zusammenhang mit dem Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung sowie der Pendlerinnen und Pendler, insbesondere Richtung Regionalzentrum Baden. Die Situation auf den einzelnen Verkehrsnetzen wird durch die individuellen Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl, der Uhrzeit der Reise aber auch der Wahl des Ziels und der Häufigkeit einer Fahrt (bspw. beim Einkauf) beeinflusst. Wichtige Randbedingungen für diese Entscheidungen sind die räumliche Struktur sowie das Angebot und die Infrastrukturen der einzelnen Verkehrsmittel. Daneben beeinflussen auch politische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen diese Entscheidungen. Dabei besteht in gewissem Umfang die Möglichkeit, das individuelle Verhalten durch gezielte Massnahmen zu lenken und zu verändern.

Der vorliegende Fachbericht zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement greift in der Lagebeurteilung ausgewählte Aspekte auf, die für eine wirkungsvolle Gestaltung des Mobilitätsverhaltens zentral sind. Ziel ist es, relevante Ansätze zu identifizieren, mit denen MM gezielt zu einer hohen Zielerreichung beitragen kann. Dazu werden in den nachfolgenden Kapiteln insbesondere die beiden Aspekte Verkehrszwecke und Parkierung vertieft analysiert:

- In Abschnitt 2.1 wird die Bedeutung der verschiedenen **Verkehrszwecke** im Raum Baden und Umgebung erläutert und wie mögliche Massnahmen des MM auf diese wirken können.
- In Abschnitt 2.2 wird die Rolle der **Parkierung** für das regionale Verkehrsgeschehen aufgezeigt.

2.1 Verkehrszwecke

Die verschiedenen Verkehrszwecke innerhalb des regionalen Verkehrs werden analysiert, um die unterschiedlichen Zielgruppen des MM zu eruieren und um deren Mobilitätsverhalten besser verstehen zu können. Die verschiedenen Verkehrszwecke unterscheiden sich beispielsweise hinsichtlich ihrer Rahmenbedingungen und lassen sich unterschiedlich stark beeinflussen. Nachfolgend wird insbesondere auf den Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie auf den Arbeits- und den Ausbildungsverkehr in der Region Baden eingegangen.

2.1.1 Freizeit- und Einkaufsverkehr

Gemäss dem eidgenössischen Mikrozensus macht der Freizeit- und Einkaufsverkehr über 50% der Wege, der Tagesdistanz sowie der durchschnittlichen täglichen Unterwegszeit aus. Der Freizeit- und Einkaufsverkehr ist damit der bedeutendste Verkehrszweck in der Schweiz. Ungefähr 70% der Tagesdistanz wird mit dem Auto zurückgelegt [5]. Für die Region Baden sind keine spezifischen Daten vorhanden, die Grössenordnung dürfte jedoch in einem ähnlichen Bereich liegen.

Die Bedeutung des Einkaufs- und Freizeitverkehrs in der Region Baden und Umgebung kann anhand einer Auswertung der Verkehrserzeugung der neun grösseren Parkhäuser¹ in der Stadt Baden aufgezeigt werden. Total erzeugen die öffentlichen Parkhäuser im Zentrum von Baden über 12'000 Fahrten pro Tag. In Abbildung 2 ist ersichtlich, dass die meisten Einfahrten in die Parkhäuser am Freitag und Samstag gezählt werden. Die Auswertung der zeitlichen Verteilung der Einfahrten an einem Werktag in Abbildung 3 zeigt, dass die höchste stündliche Belastung erst um 9 Uhr eintritt. Beide Spitzen (Wochentag und Uhrzeit) sprechen dafür, dass der Freizeit- und Einkaufsverkehr einen hohen Anteil der Belegung in den Parkhäusern ausmacht. Dies unterstreicht die grosse Bedeutung der Stadt Baden als Einkaufs- und Freizeitziel in der Region. Die Auswirkungen dieses Einkaufs- und Freizeitverkehrs auf das Strassennetz werden in Kapitel 2.2 beschrieben.

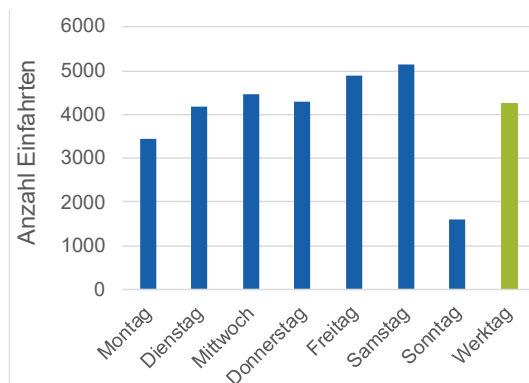


Abbildung 2: Summe Einfahrten pro Tag in neun ausgewerteten Parkhäusern im Zentrum von Baden (September 2021, Parkhäuser Baden)

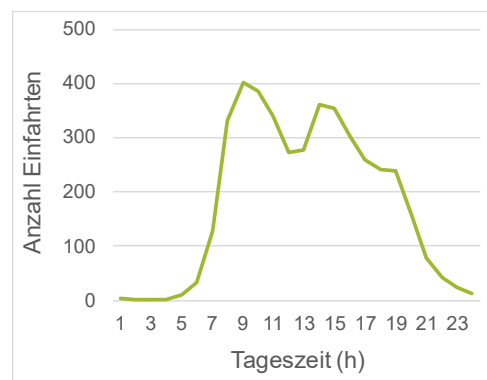


Abbildung 3: Zeitliche Verteilung Einfahrten an einem Werktag in neun ausgewerteten Parkhäusern im Zentrum von Baden (September 2021, Parkhäuser Baden)

2.1.2 Arbeitsverkehr

Gemäss dem Mikrozensus Mobilität [5] legen die Menschen in der Schweiz 22% ihrer Wege und 28% ihrer Tagesdistanz für die Arbeit zurück. Der Arbeitsverkehr charakterisiert sich durch zwei Spitzen – am Morgen zwischen 6 und 8 Uhr und abends zwischen 16:30 und 18:30 Uhr. Für den Raum Baden liegen keine spezifischen Werte vor, der Anteil der Wege und der Tagesdistanz dürfte jedoch in einer ähnlichen Grössenordnung liegen.

Die hohe Bedeutung der Stadt Baden als Zielort des regionalen Pendlerverkehrs zeigt sich beim Vergleich der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen nach Gemeinden (vgl. Abbildung 4). So ist die Zahl der Beschäftigten in der Stadt Baden höher als diejenige der Bevölkerung. Da üblicherweise nur rund die Hälfte der Bevölkerung erwerbstätig ist, stehen gut 25'000 Beschäftigte ca. 10'000 in der Stadt wohnende Erwerbstätige gegenüber. Selbst wenn alle in Baden wohnenden Erwerbstätigen auch in der Stadt arbeiten würden (was nicht der Fall und auch nicht realistisch ist), müssten jeden Tag rund 15'000 Erwerbstätige von anderen Gemeinden in die Stadt pendeln, um alle Arbeitsplätze zu besetzen. Allerdings arbeiten rund 50% der erwerbstätigen, in Baden lebenden Personen in einer anderen Gemeinde (mehrheitlich im Grossraum Zürich). Deshalb sind es sogar rund 20'000 Erwerbstätige, die nach Baden pendeln (vgl. Gemeindeporträt Baden in Anhang A des Fachberichtes Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb [13]).

¹ Folgende Parkhäuser wurden ausgewertet: Bahnhof, Gartenstrasse, Gstühl City, Klösterli, Schmiede, Theaterplatz, Tunnelgarage und Zentrum Ennetbaden

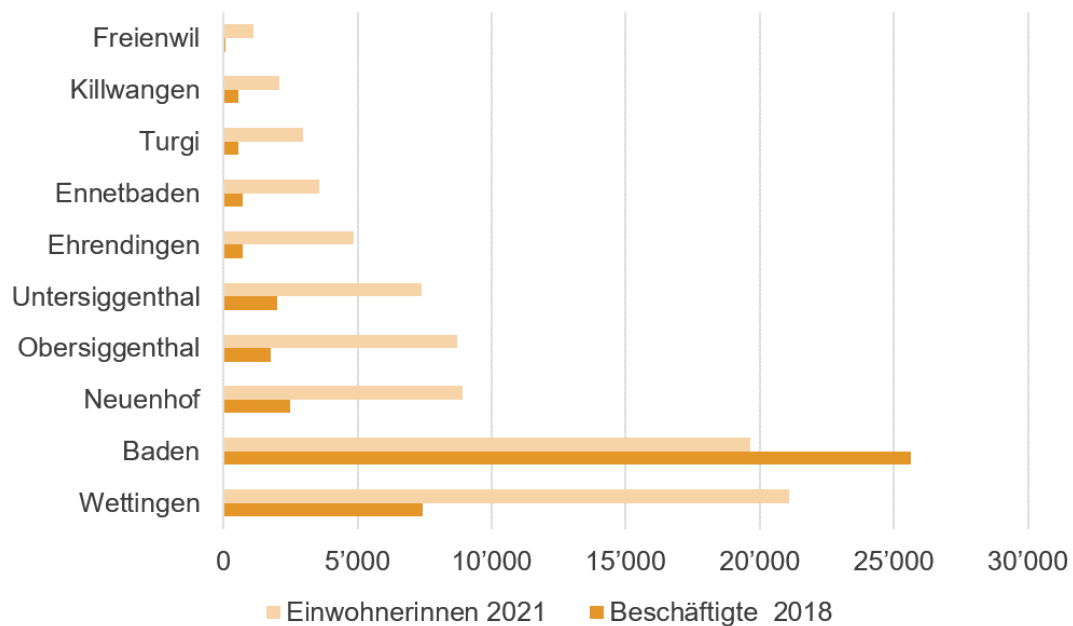


Abbildung 4: EinwohnerInnen und Beschäftigte der Gemeinden [7] [8]

Die Analyse der Pendlerstatistik 2018 [6] bestätigt, dass über 80% der Beschäftigten in Baden in einer anderen Gemeinde wohnen und damit aus einer anderen Gemeinde zupendeln (vgl. Abbildung 5). Dies ist mit Abstand die höchste Zupendlerquote im Ostaargau. Die Anzahl Arbeitsplätze von Wettingen ist rund drei bis viermal kleiner als in Baden, trotz der höheren Bevölkerungszahl. In den restlichen Gemeinden im Perimeter arbeiten gemessen an der Wohnbevölkerung noch weniger Menschen. Die Wegpendlerquote der erwerbstätigen Bevölkerung dieser Gemeinden liegt deshalb bei über 80%, wobei neben Baden auch viele in ausserregionale Zentren (Grossraum Zürich, Aarau, etc.) pendeln.

Die innerregionalen Pendlerbewegungen im Raum Baden und Umgebung sind deshalb stark auf die im Zentrum liegende Stadt Baden ausgerichtet. Die Pendlerbewegungen je Gemeinde sind in den Gemeindeportraits (vgl. Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb [13]) ersichtlich.

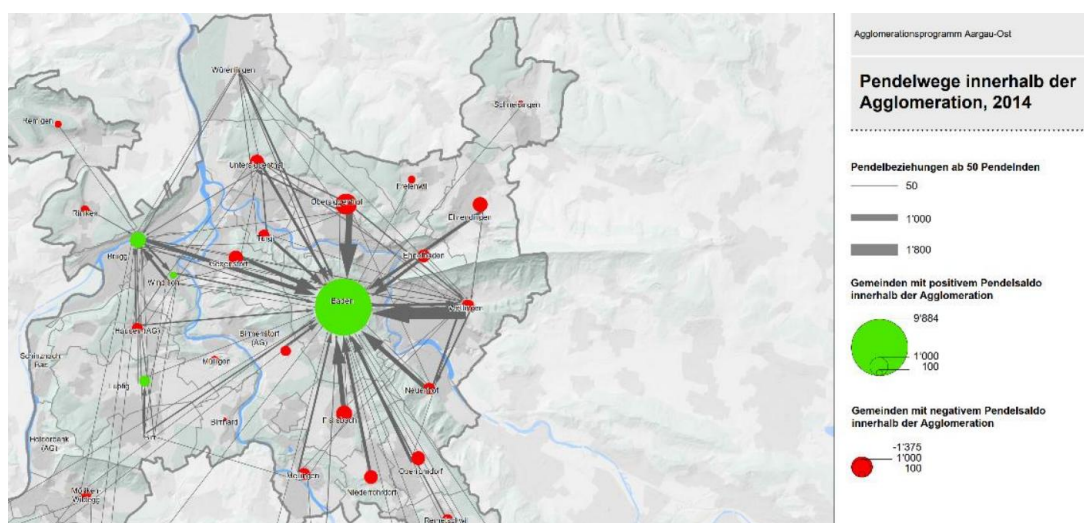


Abbildung 5: Pendlerwege innerhalb der Agglomeration Aargau-Ost (Quelle Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation)

2.1.3 Ausbildungsverkehr

Rund 8% der Wege im Gesamtverkehr sind gemäss Mikrozensus Mobilität [5] auf den Ausbildungsverkehr zurückzuführen. Längere Wege im Ausbildungsverkehr werden zu einem Grossteil mit dem öV, kürzere zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Die Bewegungen überlagern sich dabei insbesondere am Morgen sehr stark mit dem Arbeitsverkehr.

Der Ausbildungsverkehr innerhalb der Gemeinden (vorwiegend zu Kindergärten und Primarschulen) wird primär zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt². Die Bedeutung für das regionale Verkehrsnetz ist gering. Dieser kommunale Verkehr wird hier deshalb nicht weiter behandelt.

Der überkommunale Ausbildungsverkehr im Raum Baden und Umgebung ist auf vier grössere überregionale Schulen zurückzuführen (vgl. Abbildung 6):

- Berufsfachschule (BBB): 480 – 960 Lernende/Tag, Anbindung durch 3 Buslinien
- Kantonsschule Baden: 1'500 SchülerInnen/Tag, 59 Parkfelder (PF) für Lehrpersonen, Anbindung durch 7 Buslinien
- Kantonsschule Wettingen: 1'100 SchülerInnen/Tag, >100 PF, Anbindung durch 2 Buslinien + Bahnhof Wettingen
- Zentrum Bildung (KV): 600 – 1'200 Lernende/Tag, Anbindung durch 9 Buslinien

Die überregionalen Schulen sind alle gut ins Bus- und Velonetz eingebettet. Die Kantonsschule Wettingen liegt zusätzlich nahe am Bahnhof Wettingen. Die gute Erschliessung mit dem öV hat aber Konsequenzen: Eine Analyse der Auslastung der Buslinien zeigt, dass einzelne Kurse bis zu den Haltestellen der überregionalen Schulen deutlich überlastet sind. Das lässt den Schluss zu, dass die hohe Auslastung auf die Schülerinnen und Auszubildende zurückzuführen ist. Durch die hohe Auslastung dieser Busse leidet die Benutzungsqualität für alle Passagiere.

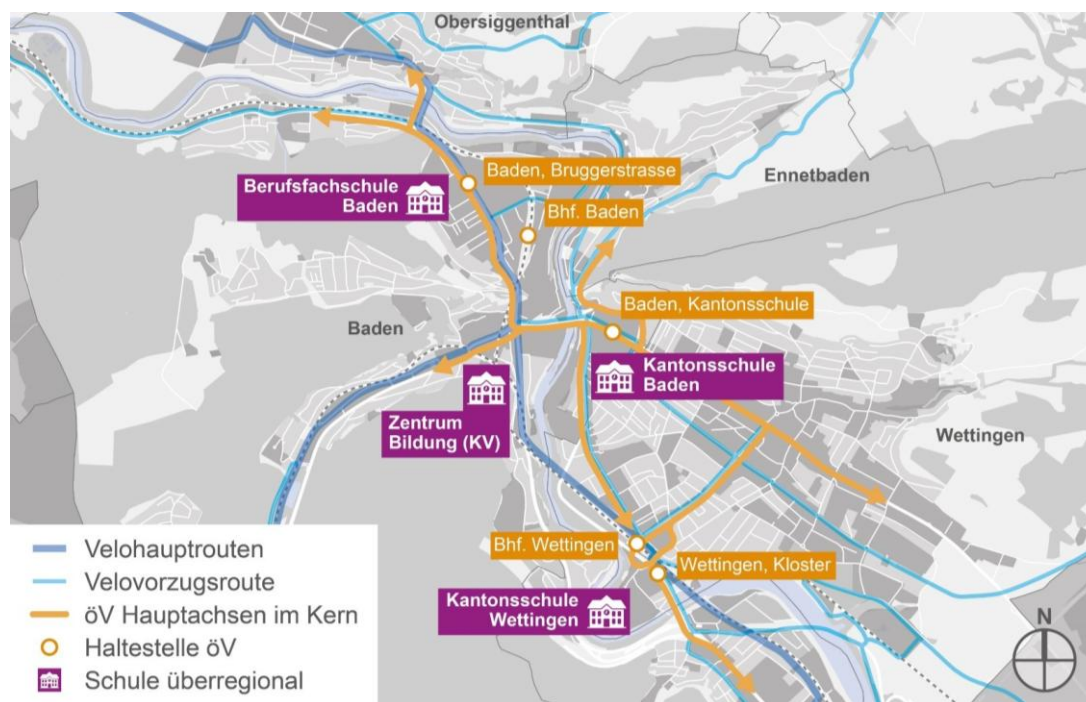


Abbildung 6: Lage der überregionalen Schulen im Verkehrssystem (Stand 2019)

² Dazu kommt die Problematik der so genannten Elterntaxis, auch diese ist aber primär von lokaler Bedeutung.

Zum Veloverkehrsanteil gibt es keine Daten. Das Potenzial für eine Verlagerung vom öV zum Veloverkehr wäre aufgrund der guten Anbindung der Schulen ans Velonetz und des begrenzten Einzugsradius der meisten Schulen relativ hoch.

2.2 Parkierung in der Region

Das Angebot und die Regelungen zur Parkierung beeinflussen die Nachfrage des MIV und damit die Auslastung des Strassennetzes massgebend. Jede Fahrt beginnt und endet an einem Parkplatz. Dabei gilt es die private Parkierung, beispielsweise am Wohnort und am Arbeitsplatz, von der öffentlichen Parkierung zu unterscheiden.

Die private Parkierung wird in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) jeder Gemeinde geregelt. Es gilt der Grundsatz, dass die Parkierungsbedürfnisse der Nutzungen auf dem jeweiligen Privatgrund befriedigt werden sollen. In den BNO wird das nötige Parkierungsangebot für verschiedene Nutzungen bei einem Neubau oder einer wesentlichen Veränderung der Gebäude vorgegeben. Die Gemeinde kann in der BNO Gebiete mit Minimal- und Maximalwerten bezeichnen, die Werte sollen sich an die VSS-Norm 40 281 anlehnen. Die Ausscheidung dieser Gebiete orientiert sich an den Kriterien gemäss § 55 Abs. 4 BauG (Kantonales Baugesetz, Überlastung Strassennetz, Schutz vor Auswirkungen des Verkehrs, gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr). Bei speziellen örtlichen Verhältnissen kann für autoarmes Wohnen ein geringeres Parkfeldangebot als gemäss Richtwerten erforderlich, festgelegt werden. Dazu ist in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen, warum der Bedarf an Parkfeldern tiefer liegt und mit welchen Massnahmen dieser geringere Bedarf dauerhaft sichergestellt wird. Die öffentliche Hand bewilligt die Erstellung der Parkfelder im Rahmen der Baubewilligungen, ist aber nicht für Betrieb oder Bewirtschaftung zuständig. Sie kann jedoch im Rahmen der Baubewilligung Auflagen erlassen.

Ein Teil der Gemeinden (Baden, Neuenhof, Untersiggenthal, Wettingen) in der Region kennen in ihren Regelungen zur Parkierung einen Reduktionsfaktor für die Anzahl Pflichtparkfelder, seltener existiert die Möglichkeit von autoarmem resp. -freiem Wohnen. Weitere Gemeinden (Ehrendingen, Ennetbaden) haben diese Möglichkeit nur in gewissen Gebieten. Bei den restlichen Gemeinden ist 2021 keine Reduktion der Parkfelder möglich. Aktuell werden einige Reglemente überarbeitet oder eine Anpassung in diese Richtung ist gemäss Kommunalem Gesamtplan Verkehr vorgesehen.

Die öffentliche Hand kann darüber hinaus ein ergänzendes öffentliches Parkplatzangebot zur Verfügung stellen, welches unabhängig von einzelnen Nutzungen von allen beansprucht werden kann. In diesem Fall ist sie zuständig für Erstellung, Unterhalt und Betrieb der Parkplätze. Zu unterscheiden ist dabei die Kurzzeit- von der Dauerparkierung. Die Kurzzeitparkierung ist für den Zeitraum von wenigen Stunden bis maximal einem Tag vorgesehen und wird beispielsweise für Einkauf- und Freizeitnutzungen oder kurze Erledigungen benützt. Die Dauerparkierung (mit oder ohne fixen Abstellplatz) berechtigt zu einem zeitlich unbeschränkten Aufenthalt und ist typischerweise für AnwohnerInnen ohne eigene Parkplätze, HandwerkerInnen oder Pendelnde vorgesehen.

Nur wenige dieser öffentlichen Parkplätze befinden sich, wie beispielsweise entlang der Landstrasse in Wettingen, direkt entlang der Kantonsstrassen. Diese dienen grösstenteils der Kurzzeitparkierung der KundInnen der angrenzenden Nutzungen. Die öffentliche Parkierung im Strassenraum ist in den Gemeindeportraits (vgl. Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb [13]) dargestellt.

Einen grossen Einfluss auf die Verkehrssituation in der Region haben die öffentlichen Parkhäuser. In Kapitel 2.1.1 wurde die Bedeutung der öffentlichen Parkierung im Zusammenhang mit der Verkehrsnachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr aufgezeigt. Zählt man die täglichen Ein- und Ausfahrten der 12 grössten öffentlich zugänglichen Parkhäuser im Zentrum von Baden (ohne Strassenrandparkplätze und kleinere Parkhäuser) zusammen, so verursacht dieser Verkehr rund einen Viertel des Autoverkehrsaufkommens in der Innenstadt von Baden und

einen beinahe gleich hohen Anteil der Verkehrsbelastung auf der Bruggerstrasse (vgl. Abbildung 7). Ein beträchtlicher Teil der Abstellplätze in einigen öffentlich zugänglichen Parkhäusern der Stadt Baden wird dabei durch Dauerparker belegt (Anwohner- und insbesondere Arbeitspendlerverkehr).

Auch in anderen Teilräumen, wie in Wettingen (Landstrasse, Tägipark, Tägi), Obersiggenthal (Markthof Nussbaumen) oder Ehrendingen (Dorfstrasse), verursacht der Einkaufs- und Freizeitverkehr einen erheblichen Anteil des Verkehrsaufkommens auf dem angrenzenden Strassennetz. Die absoluten Mengen sind jedoch deutlich tiefer als in Baden.



Abbildung 7: Verkehrserzeugung der öffentliche Parkhäuser im Zentrum Baden

3 Ziele

3.1 Überblick Zielsystem

Im Rahmen des GVK Raum Baden und Umgebung wurden sieben Ziele definiert, welche das Mobilitätsverhalten, die Weiterentwicklung der Verkehrsnetze und die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung betreffen. Die verabschiedeten Ziele mit ihren Erfolgskriterien sind im Gesamtbericht [12] ausgeführt. Nachfolgend werden ausgewählte Aspekte aus Sicht des Handlungsfeldes Mobilitätsmanagement beleuchtet.

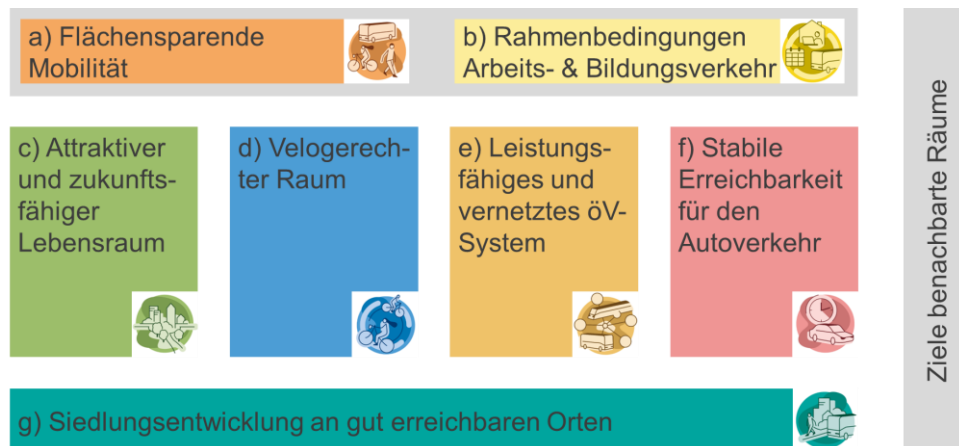


Abbildung 8: Überblick Ziele GVK Raum Baden und Umgebung

3.2 Konkretisierung ausgewählter Ziele

Das Ziel **«Flächensparende Mobilität»** adressiert das Mobilitätsverhalten in der Region. Die Mobilität soll demnach zu grossen Teilen zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öV bewältigt werden. Diese Zielformulierung stützt sich auf die Mobilitätsstrategie «mobilitätAARGAU», in welcher der Kanton Aargau die Anteile dieser Verkehrsmittel in den Kernstädten und den urbanen Entwicklungsräumen bis 2040 erhöhen möchte. Im Gegenzug soll der Anteil des Autoverkehrs gesenkt werden (vgl. Abbildung 9).

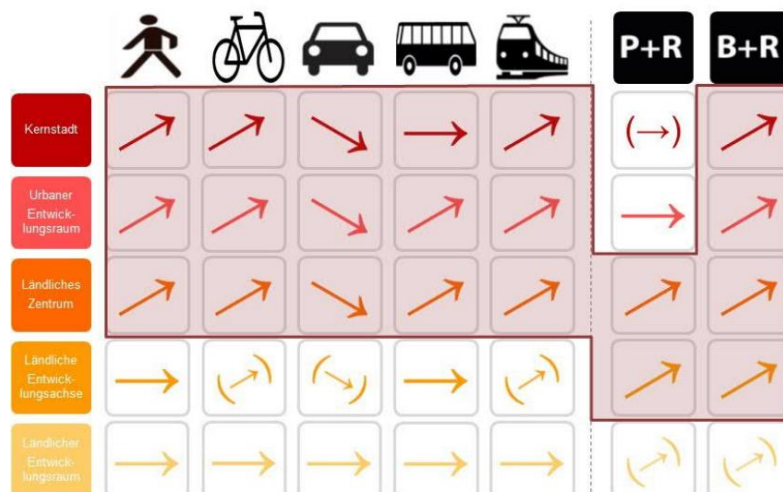


Abbildung 9: Ansatzpunkte des MM nach Raumtypen und Verkehrsmittel / Schnittstelle in Rot [3]

Gemäss dem Umsetzungskonzept MM [2] besteht in den Gebieten mit der grössten Dynamik bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum auch das grösste Potenzial für das MM. Der Raum Baden und Umgebung gehört offensichtlich zu diesen Räumen.

Mit dem Ziel **«Rahmenbedingungen zum Arbeits- und Ausbildungsverkehr»** werden Verkehrszwecke angesprochen, welche direkt durch das MM beeinflusst werden können. Die Arbeitnehmenden sowie Schülerinnen und Schüler werden bezüglich Verkehrsmittelwahl und An-/Abreisezeit von den Vorgaben (Arbeits- und Schulzeiten) und Mobilitätsangeboten (Angebot und Bewirtschaftung Parkplätze, Reglemente zu Spesen und zum Pendel- und Geschäftsverkehr) der Unternehmen und der Schulen beeinflusst. Mit Mobilitätskonzepten können Unternehmen eine siedlungsverträgliche und effiziente Mobilität ihrer Mitarbeitenden unterstützen. Beispiele aus der Region wie das Kantonsspital Baden oder das Paul Scherrer Institut (PSI) in Villigen zeigen, dass damit bis zu 30% aller Fahrten vom MIV auf andere Verkehrsmittel verlagert werden können. Mit flexiblen Rahmenbedingungen zu Arbeits- und Anwesenheitszeiten können Unternehmen und kantonale Schulen dabei helfen, die Spitzenbelastungen auf den Verkehrsnetzen zu reduzieren, z.B. mit stärker gestaffelten Schulzeiten.

■ 4 Massnahmen

Um insbesondere zu den beiden vorangehend vertieften Ziele einen Beitrag zu leisten, werden im Rahmen des Handlungsfeldes MM fünf Massnahmen definiert.

Unternehmen ab einer bestimmten Grösse (z.B. 50 Vollzeitstellen) sollen motiviert und (im Rahmen von Neubauvorhaben) verpflichtet werden, ihre Mobilität mittels betrieblichem MM zu optimieren (MM01). In den kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen sollen die Regelungen zum Parkplatzbedarf bei Wohn- und Arbeitsnutzungen angepasst werden (MM02). Gleichzeitig soll das regionale Angebot an öffentlichen Parkplätzen und deren Bewirtschaftung (Gebührenhöhe, Dauerparkkarten) vereinheitlicht und auf die angestrebte Verlagerung ausgerichtet werden (MM03). Der Ausbildungsverkehr zu den Kantons- und Berufsschulen soll mit organisatorischen Massnahmen optimiert und das Verkehrsnetz dadurch weniger stark belastet werden (MM04). Durch eine Sensibilisierung der Bevölkerung zu ihrem Verkehrsverhalten und Informationen wie beispielsweise zu Zielen oder Infrastrukturen des GVK soll dessen Wirkung gesteigert und die zusätzlich geschaffenen Angebote genutzt werden (MM05).

Diese Massnahmen bilden das Resultat der umfangreichen Abklärungen in der Lagebeurteilung, Ausarbeitung von Lösungsansätzen unter Berücksichtigung der festgelegten Ziele sowie der Justierungen aufgrund der Rückmeldungen aus dem Partizipationsprozess.

Die Abbildung 10 zeigt eine schematische Verortung der Massnahmen, welche in der Tabelle 1 einzeln aufgeführt und kurz beschrieben sind.

Nr.	Titel	Beschrieb
MM01	Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement	Unternehmen setzen Mobilitätskonzepte um, damit mehr Mitarbeitende zu Fuss, mit dem Velo oder dem öV unterwegs sind. Gemeinden und Kanton setzen Anreize, damit mehr solche Konzepte erarbeitet und umgesetzt werden.
MM02	Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung	Die Gemeinden ändern ihre kommunalen Planungsreglemente, so dass Bauherrschaften bei guter öV-Erschliessung künftig weniger oder gar keine Parkplätze erstellen müssen. Das reduziert den Autoverkehr in den Zentren.
MM03	Regionales Parkplatzmanagement	Die Gebühren für öffentliche Parkplätze werden in der Region nach einheitlichen Kriterien festgelegt. Im Regionalzentrum werden oberirdische Parkplätze zugunsten von attraktiven Strassenräumen aufgehoben.
MM04	Ausbildungsverkehr überkommunale Schulen	Kantons- und Berufsschulen ergreifen organisatorische Massnahmen (z.B. Staffelung Unterrichtszeiten), um die Spitzenbelastungen ihres Verkehrs zu glätten und den Autoverkehr zu reduzieren.
MM05	Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten	Die Gemeinden verstärken mit Unterstützung des Kantons die zielgruppengerechte Information und Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich einer siedlungsverträglichen Mobilität.

Tabelle 1: Übersicht Massnahmen Mobilitätsmanagement

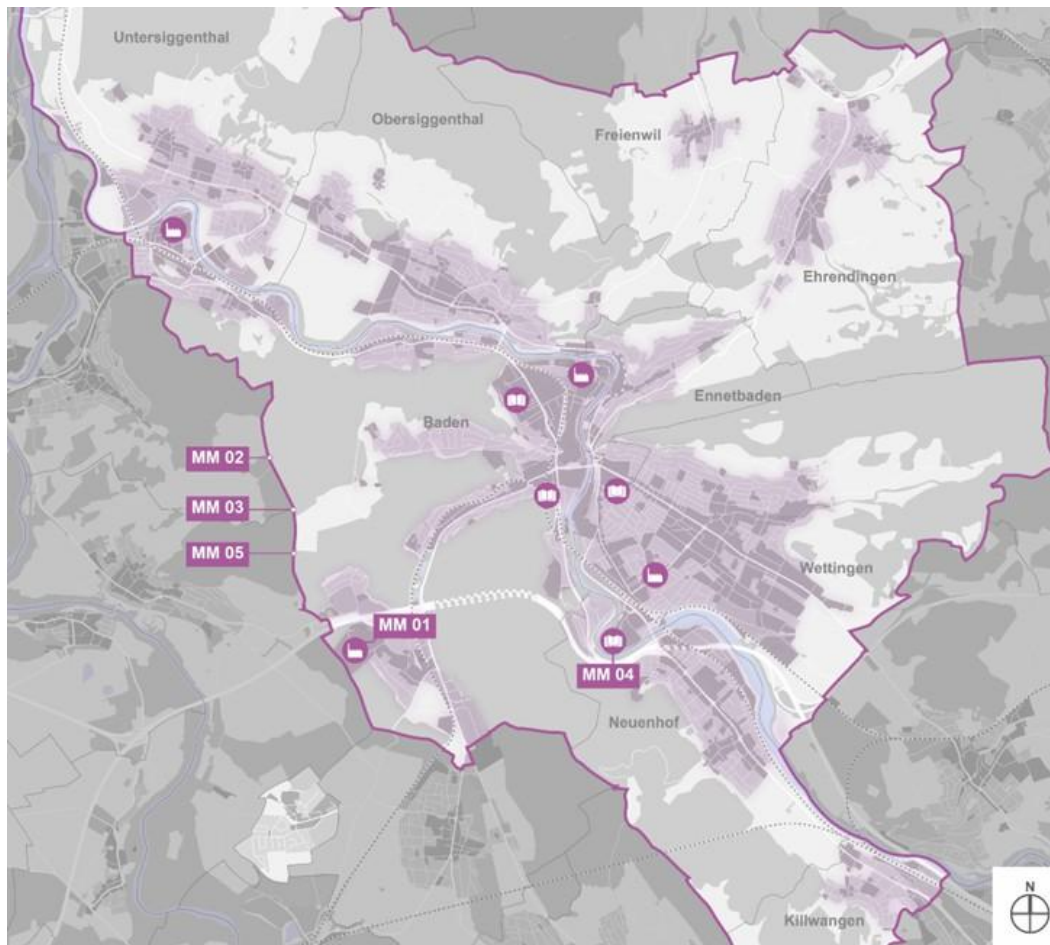


Abbildung 10: Übersichtskarte Massnahmen Mobilitätsmanagement

In den folgenden Kapiteln werden die Massnahmen kurz textlich beschrieben. Ein detaillierter Beschrieb der jeweiligen Massnahme findet sich in den Massnahmenblättern.

4.1 MM01: Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement

In der Lagebeurteilung (vgl. Kapitel 2) wurde die wichtige Rolle des Arbeitsverkehrs im Raum Baden und Umgebung aufgezeigt. Als Ziel wurde im GVK (vgl. Kapitel 3) definiert, dass bei diesem Verkehrszweck durch verbesserte Rahmenbedingungen das Aufkommen insbesondere des MIV reduziert werden soll.

Die Arbeitswege haben einen grossen Anteil am Verkehrsaufkommen von MIV und öV zur Hauptverkehrszeit, insbesondere in Richtung Baden und (in geringerem Masse) Wettingen während der Morgenspitzenstunde. Deshalb beeinflussen die Verkehrsmittelwahl sowie der Abfahrtszeitpunkt der Arbeitswege die Verkehrssituation in der Region in hohem Masse. Die Förderung des betrieblichen MM setzt genau dort an.

Der Kanton und die Gemeinden setzen Anreize, damit Unternehmen sich mit ihrer firmeneigenen Mobilität (Pendler- und Geschäftsverkehr) auseinandersetzen und dazu zielgerichtete, wirksame Mobilitätskonzepte erarbeiten und umsetzen. Die Massnahmen zum MM dienen wiederum auch den Mitarbeitenden, da ihre Reise angenehmer wird. Es soll eine Reduktion der Anzahl Fahrten und eine Abflachung der Verkehrsspitzen erwirkt sowie die flächensparende Verkehrsmittelwahl unterstützt werden. Mögliche Lösungsansätze im Rahmen eines betrieblichen MM können sein:

- Flexibilisierung Arbeitsalltag: Möglichkeit für Homeoffice / keine fixen Präsenzzeiten / vermehrt hybride Sitzungen
- Umweltbonus: Vergünstigung für öV-Abos von Mitarbeitenden oder Beitrag an flächensparendes Pendeln inkl. Fuss- und Veloverkehr
- Differenzierter Parkplatzanspruch: abhängig von der Distanz / Reisedauer zwischen Wohn- und Arbeitsort und alternativen Angeboten (z.B. öV-Verbindung)
- Bewirtschaftung der Mitarbeitenden-Parkplätze
- Carsharing anstatt eigene Betriebsfahrzeuge, öV als Alternative bei Betriebsfahrten
- Gute Veloinfrastruktur (Abstellplätze / Zufahrt) und Duschen, abschliessbare Fächer und Lademöglichkeit am Zielort
- Förderung Velokultur (z.B. Teilnahme an Bike to Work Challenge)
- Werkbus ab öV-Drehschreibe / zusätzliche Busfahrten bei grösseren Firmengeländen bzw. Arbeitsplatzgebieten
- Firmenfahrzeuge für Privatnutzung ermöglichen (Cargobikes zum Transport von schweren Gütern)
- Förderung/Priorisierung von Fahrgemeinschaften

Nicht alle Massnahmen sind für jedes Unternehmen zweckmässig. Besonders gross ist der Spielraum insbesondere bei Unternehmen mit vielen Mitarbeitenden, vor allem in der Innenstadt von Baden mit zahlreichen Arbeitsplätzen und guter Erreichbarkeit mit öV und Velo.

4.2 MM02: Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung

Das Parkierungsangebot und dessen Bewirtschaftung stellen wichtige Einflussfaktoren für das Mobilitätsverhalten dar. Das private Parkierungsangebot ist deutlich grösser und somit entscheidender für das Verkehrsaufkommen als die öffentliche Parkierung. Die Gemeinden regeln in ihrer Bau- und Nutzungsordnung, wie viele Parkfelder bei einem Neubau oder grösserem Umbau zwingend erstellt werden müssen. Diese schon relativ alten Regelungen zielen primär darauf ab, dass Motorfahrzeuge auf privatem Grund abgestellt werden statt im öffentlichen Raum. Mit der möglichst flächendeckenden Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zumindest in den dichten Orts- und Stadtkernen verliert diese Stossrichtung an Bedeutung. Im Gegenzug können relativ starre und weitgehende Verpflichtungen zur Erstellung von Abstellplätzen auf privatem Grund Fehlanreize schaffen: Da die Kosten für die Erstellung der Abstellplätze ohnehin anfallen, sinkt die Hürde zur Anschaffung und Benutzung von privaten Motorfahrzeugen. Umgekehrt könnte eine geringere Verpflichtung zur Erstellung von Abstellplätzen bei privaten Bauvorhaben die anderen Verkehrsmittel gegenüber dem MIV relativ stärken, weil die Kosten für nicht notwendige bzw. erwünschte Abstellplätze eingespart werden könnten.

An gut mit dem öV erreichbaren Lagen mit einer hohen Siedlungs- und Nutzungsdichte (vgl. Lösungsansatz Quartier der kurzen Wege im Teilbericht Stadt- und Freiraum [16]) soll deshalb die Pflicht zur Parkfelderstellung möglichst reduziert oder gar aufgehoben werden. Dies schafft mehr Spielräume und Anreize für die Bauherrschaft, neue Nutzungen mit einer flächensparenden Mobilität zu erschliessen. Die Schaffung von autoarmen oder autofreien Nutzungen soll damit ermöglicht werden. Gleichzeitig soll an zentralen und anderweitig gut erschlossenen Lagen eine Obergrenze für die erlaubte Anzahl Parkfelder eingeführt werden, in Abhängigkeit zur öV-Güteklasse. Diese Massnahme begrenzt das Autoverkehrsaufkommen von neuen Nutzungen und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Entlastung des ohnehin stark belasteten Strassennetzes in zentralen Räumen.

4.3 MM03: Regionales Parkplatzmanagement

In der Lagebeurteilung wurde die wichtige Rolle der öffentlichen Parkierung im Gesamtverkehrssystem aufgezeigt, insbesondere an den zentralen Lagen in der Innenstadt von Baden. Die dazu formulierte Massnahme regionales Parkplatzmanagement umfasst folgende Lösungsansätze:

- **Reduzierung und Verlagerung Angebot öffentliche Parkierung:** Ein grosses Parkplatzangebot an zentraler Lage erhöht die Attraktivität des MIV als Verkehrsmittel und damit auch sein Aufkommen. Gemäss Ziel «Flächensparende Mobilität» soll das absolute Aufkommen des MIV jedoch insbesondere in die Innenstadt von Baden, aber auch in einigen Ortskernen der angrenzenden Gemeinden reduziert werden. Wenn die Nachfrage und damit auch das Aufkommen des MIV gegenüber heute um 10% reduziert werden soll, ermöglicht und bedingt das auch die Reduktion an öffentlich zugänglichen Parkierungen an zentraler Lage in ähnlichem Masse. Denkbar ist beispielsweise, dass Parkierungsanlagen an zentraler Lage aufgehoben und von Parkierungsanlagen an gut mit dem öV erreichbaren Lagen am Übergang zum ländlichen Raum ersetzt werden (Verkehrsdrehscheiben, vgl. Massnahme BB09). Dadurch findet eine teilweise Verlagerung auf den öV als flächensparendes Verkehrsmittel statt und die nicht mehr benötigten Parkierungsanlagen können anderweitig genutzt werden. Insbesondere könnten die durch die Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen freiwerdenden Flächen für den Ausbau der Veloinfrastruktur (vgl. Fachbericht Handlungsfeld FVV [15]) und die freiräumliche Aufwertung und Klimaanpassung der innerstädtischen Strassenräume (vgl. Fachbericht Handlungsfeld Stadt- und Freiraum [16]) genutzt werden. Aufgrund des hohen Angebots an öffentlicher Parkierung im Zentrum von Baden, welche den grossen MIV-Zielverkehr auf der Bruggerstrasse massgeblich beeinflusst, ist der Spielraum zur MIV-Reduktion dieses Ansatzes gross.
- **Priorisierte und strategiegerechte Parkplatznutzung:** Die Nutzung des verbleibenden Parkraums an zentraler Lage soll stärker gelenkt werden. Zur Erhaltung der Wertschöpfung im Einkaufsverkehr ist das Kurzzeitparkieren wichtig. Dieses hat eine höhere Frequenz und weist somit eine bessere Flächeneffizienz als die Nutzung durch Dauerparkierende auf. Weiter ist das planungsrechtlich notwendige Dauerparken von Anwohnenden aufgrund bestehender Verträge und Abmachungen höher zu priorisieren als Parken durch Pendelnde. Letztere sollen dagegen durch Massnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements stärker für die Nutzung anderer Verkehrsmittel sensibilisiert werden (vgl. Kapitel 4.1). Ein regional abgestütztes Konzept kann helfen, die Parkierung strategiegerechter und effizienter zu gestalten und dabei auch einen regional abgestimmten Absenkpfad für das Angebot an Parkfeldern aufzuzeigen.
- **Bewirtschaftung öffentliche Parkierung:** Die Bewirtschaftungsart der Parkierung kann zur Lenkung der Verkehrsströme beitragen. Spielraum besteht bei der Höhe der Tarife und deren zeitlicher Ausgestaltung (welche Dauer kostet an welchem Standort wann wie viel). Eine höhere Bepreisung von Parkierungsanlagen im Zentrum kann die Nachfrage an zentralen Lagen reduzieren. Eine höhere Bepreisung längerer Parkdauer kann die Frequenz und damit die Flächeneffizienz der Parkierung zusätzlich erhöhen. Damit die höhere Frequenz den Effekt nicht kompensiert, ist die Bewirtschaftung auf das Parkfeldangebot abzustimmen. Für den Gewerbeverkehr (Handwerker, etc.) können ergänzend Handwerker- bzw. Gewerbeparkkarten ausgegeben werden, um Mehrkosten bei diesen wirtschaftlich wichtigen Fahrten zu vermeiden.
Durch eine regionale Abstimmung der Bewirtschaftungsart zwischen den Gemeinden und Betreibern von Parkierungsanlagen kann die gewünschte Lenkungswirkung sichergestellt und ein unerwünschter Ausweicheffekt zum Beispiel in Nachbargemeinden vermieden werden. Wichtig ist dabei, auch private Anbieter von öffentlich zugänglichem Parkraum miteinzubeziehen. Der Spielraum beim Ansatz der Bewirtschaftung ist gross,

da dies starke Rahmenbedingungen für den Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr sind. Auch hier kann ein regional abgestütztes Konzept helfen.

4.4 MM04: Ausbildungsverkehr überkommunale Schulen

In der Lagebeurteilung (vgl. Kapitel 2) wurde die Rolle des Ausbildungsverkehrs im Raum Baden und Umgebung aufgezeigt. Als Ziel im GVK (vgl. Kapitel 3) wurde definiert, dass durch verbesserte Rahmenbedingungen an überkommunalen Schulen das Verkehrsaufkommen reduziert werden soll. Folgende überkommunale Schulen wurden im Perimeter identifiziert:

- Berufsfachschule (BBB)
- Kantonsschule Baden
- Kantonsschule Wettingen
- Zentrum Bildung (KV)

Die Schulen erarbeiten ein Mobilitätskonzept für Schülerinnen und Schüler sowie für die Lehrpersonen. Primäres Ziel der Konzepte ist es, der hohen Auslastung von Buslinien insbesondere in der Morgenspitze entgegenzuwirken. Weiter soll sich vor allem an den Berufsschulen der Anteil der Wege weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu mehr Fuss- und Veloverkehr verschieben. Das Mobilitätskonzept soll Massnahmen beinhalten, die dazu beitragen, besonders stark von Schülerinnen und Schülern frequentierte Buskurse in den Spitzenzeiten zu entlasten. Dadurch wird die Reise im öV für alle Pendelnden angenehmer, was zum Ziel der «Flächensparenden Mobilität» beiträgt.

Zur Entlastung der Buslinien:

- Staffeln der Unterrichtszeiten, um die Spitzenstunden zu entlasten
- Empfehlungen zu zusätzlichen öV-Kursen in den Spitzenstunden
- Möglichkeit zu Online-, Präsenz- oder Fernunterricht nutzen

Zur Verschiebung des Modalsplits:

- Parkplätze monetär bewirtschaften
- Parkplätze nur für Lehrpersonen und SchülerInnen freigeben, wenn die öV-Nutzung unzumutbar ist, z.B. Reisezeit länger als 30 Minuten, (Beispiel ZHAW, Wädenswil) (siehe auch Massnahme MM01 Betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Genügend gedeckte und nahe am Eingang liegende Veloparkplätze anbieten inkl. Lademöglichkeit für E-Velos
- Informieren und Sensibilisieren fürs Velo (Thementage Bsp. schlau mobil Velofahrkurse, Veloprüfung, Veloflickkurse)

4.5 MM05: Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten

Ein zentraler Baustein im MM ist die Sensibilisierung der Bevölkerung für die Möglichkeiten und Vorteile einer flächensparenden Mobilität. Dieser Lösungsansatz kann dazu beitragen, das Bewusstsein für deren Vorteile zu schärfen und die Angebote einer breiteren Bevölkerungsschicht bekannt und attraktiv zu machen. Im Veloverkehr können beispielsweise neue Infrastrukturen wie Vorzugsrouten mit einem öffentlichen Anlass oder Fest eröffnet und so bekannt gemacht werden. Im öffentlichen Verkehr kann auf attraktive Ticketangebote in spezifischen Werbekampagnen hingewiesen werden.

Die Gewohnheit spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels eine wichtige Rolle. Es ist daher wichtig, auch spezifisch Bevölkerungsgruppen anzusprechen, bei welchen ein Wechsel im Mobilitätsverhalten anstehen könnte. So wird die Effektivität von Sensibilisierungskampagnen erhöht.

- Neuzugezogene müssen ihre Mobilität neu auslegen und entscheiden, welches Verkehrsmittel sie zum Pendeln und im Alltag verwenden.
- Nach der Pensionierung ändern viele Menschen ihre täglichen Bewegungsmuster und sind allenfalls weniger stark oder häufig auf das Auto angewiesen.
- Neue Angestellte in einem Unternehmen müssen die optimale Mobilitätsform für den Arbeitsweg finden.
- Kinder können mit attraktiven Angeboten beispielsweise früh das Velofahren erlernen. Bei Jugendlichen vor dem Eintritt in die Volljährigkeit kann eine Sensibilisierung dazu beitragen, dass nicht (vollständig) auf das Privatauto umgestiegen wird.

Die Sensibilisierung kann dabei nicht als isolierter Lösungsansatz stehen. Grosser Spielraum kann der Ansatz nur entfalten, wenn mit den Kampagnen auf neue resp. verbesserte Angebote aufmerksam gemacht werden kann. Die Sensibilisierung funktioniert folglich als Katalysator für andere Massnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes. Eine besondere Wirkung entfaltet der Ansatz auf kommunaler Ebene, aber auch konkret in Bildungseinrichtungen und Unternehmen.

Durch eine stärkere Einbindung der Bevölkerung können Verhaltensänderungen erzielt und langfristig ein nachhaltiger Mobilitätsmix gefördert werden.

4.6 Kosten Massnahmen

In Tabelle 2 sind die Investitionskosten für die GVK-Massnahmen im MM dargestellt. Die Kosten basieren auf einer Grobkostenschätzung (+/- 50%) der in den Massnahmenblättern erläuterten Massnahmen. Nicht enthalten sind daraus ausgelöste Folgekosten für den Betrieb der Massnahmen.

Nr.	Massnahme	Details	Kostenschätzung	Kosten
MM01	Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement	Kosten für Erarbeitung eines Konzepts, Beratung seitens Gemeinden und Monitoring	1.5-2 Tage pro Konzept (Beratung und Monitoring) für Gemeinde -> 2'000 CHF pro Konzept, bei 25 Unternehmen bis 2040	0.1 Mio. CHF
MM02	Regelung Parkierung in komm. Nutzungsplanung	Kosten für Studie und Aktualisierung Regelemente	50'000 CHF pro Gemeinde und 100000 CHF für Studie	0.6 Mio. CHF
MM03	Regionales Parkplatzmanagement	Kosten für Studie und Aktualisierung der Reglemente	100000 CHF für Studie regionales Parkplatzmanagement, Umsetzung 50'000 CHF pro Gemeinde	0.6 Mio. CHF
MM04	Ausbildungsverkehr überkommunale Schulen	Kosten für Kampagnen, Events etc.	50'000 CHF pro Schule (KSBA, KSWE, BBB) für Konzept und einfache Massnahme wie Veloständer	0.2 Mio. CHF
MM05	Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten	Kosten für Konzept und einfache Massnahmen	Spaziergang 15'000 CHF; Schulwegkampagne 50'000 CHF; Eröffnungsfest 40'000 CHF; Gemeinden setzen jeweils 50% um	0.5 Mio. CHF

Tabelle 2: Kostenschätzung Massnahmen Mobilitätsmanagement

4.7 Wirkung

Die Beiträge der Massnahmen aus dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zur Erreichung der sieben GVK-Ziele wurden qualitativ beurteilt (vgl. Abbildung 11). Die farbigen Säulen entsprechen dem Zielbeitrag der Massnahmen aus dem vorliegenden Handlungsfeld, die grauen Säulen zeigen die Zielerreichung des gesamten Massnahmenfächers über alle Handlungsfelder. Je höher der Balken, desto besser wird das Ziel erreicht.

Betriebliches MM in Firmen und an Schulen führt dazu, dass mehr Menschen mit dem öV oder mit dem Velo zur Arbeit und zur Schule fahren. Werden die Massnahmen zum MM vollständig und zusammen mit dem Ausbau von Bus und Bahn umgesetzt, wird das Ziel **«Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr»** vollständig erreicht.

Damit das Ziel **«Flächensparende Mobilität»** vollständig erreicht wird und der MIV-Anteil von heute 58% auf 44% sinkt (vgl. Kapitel 3.2.1), braucht es zwingend die Massnahmen aus dem Handlungsfeld MM. Steigen mehr Verkehrsteilnehmende vom Auto auf andere Verkehrsmittel um, verhindert das, wie angestrebt, ein weiteres Wachstum des Autoverkehrs und führt in zentralen Räumen sogar zu einem leichten Rückgang dessen.

Dadurch nehmen die Staus auf den Strassen ab bzw. nicht zu, was auch das Ziel **«Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr»** unterstützt. Die verschiedenen Massnahmen sind alle gleichermassen von grosser Bedeutung, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen, auch durch bessere „Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr“.



Abbildung 11: Beiträge Massnahmen aus Handlungsfeld Mobilitätsmanagement zu Zielerreichung

Beteiligte im Prozess

GVK Raum Baden und Umgebung

Herausgeber

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
5001 Aarau
www.ag.ch

Beteiligte

Planungsverband Baden Regio
Planungsverband Zurzibiet Regio
Stadt Baden
Gemeinde Ehrendingen
Gemeinde Ennetbaden
Gemeinde Freienwil
Gemeinde Killwangen
Gemeinde Neuenhof
Gemeinde Obersiggenthal
Gemeinde Turgi (per 01.01.2024 Fusion mit Stadt Baden)
Gemeinde Untersiggenthal
Gemeinde Wettingen

Externe Fachspezialisten

Gesamtleitung

movaplan Mobilitätsstrategien GmbH, Baden

Teilprojekt Strasse und Gesamtmobilität

Lajo AG, Zürich

Teilprojekt Fuss- und Veloverkehr

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Teilprojekt öffentlicher Verkehr

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Teilprojekt Stadt- und Freiraum

SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen
yellowz AG, Basel

Vorabklärung Tunnelbau

ILF Beratende Ingenieure AG, Zürich

Geologische Gutachten

Jäckli Geologie AG, Zürich

Verkehrsmodellauswertungen

Transoptima GmbH, Zürich

Bericht zur Umweltsituation (BUS)

AFRY Schweiz AG, Zürich

Verfahrensbegleitung und Moderation

frischer wind AG, Winterthur

Projektunterstützung

F. Preisig AG, Zürich | Ventus Projekte GmbH, Zürich

Kommunikation

EBP Schweiz AG, Zürich

Copyright

© 2025 Kanton Aargau

