

Faktenblatt Übersicht und Begründung der aufgenommenen und verworfenen Ansätze

Im Rahmen des Partizipationsprozesses (BG, MoK inkl. Jugenddelegation oder e-Partizipation) wurden bis zum 1. Quartal 2024 viele Ansätze eingebracht, die ins GVK integriert werden konnten. Daneben gibt es aber auch Ansätze, die das Planerteam und die Projektleitung des Kantons als nicht zielführend oder nicht machbar beurteilt haben und die deshalb verworfen wurden. Nachfolgend werden diese Ansätze mit der Begründung für die Aufnahme als auch Nichtaufnahme dargelegt. Die aufgenommenen und verworfenen Ansätze sind nach den fünf Handlungsfeldern strukturiert (vgl. [Beschrieb der Handlungsfelder](#)).

Aufgenommene Ansätze aus dem Partizipationsprozess

Handlungsfeld Bahn und Bus

Einführung von öV-Tangentiallinien ✓

Die Bahnhöfe Wettingen und Turgi erhalten mit den geplanten Bahnausbauten (STEP Ausbauschritt 2035) mehr Zughalte und werden künftig an Bedeutung gewinnen. Damit können diese beide Bahnhöfe als öV-Verknüpfungspunkte (neben dem Bahnhof Baden) gestärkt und das regionale Busnetz mehr darauf ausgerichtet werden. So könnten mit direkten Tangentialverbindungen beispielsweise Verkehrsteilnehmende vom Surbtal her in Wettingen Richtung Limmattal / Zürich umsteigen und vom Siggenthal oder Kappelerhof her Richtung Brugg / Aarau in Turgi.

Förderung von MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben ausserhalb des Zentrums von Baden

Wo ein attraktiver, dicht verkehrender öV aus angrenzenden ländlichen Räumen Richtung Raum Baden und Umgebung aus Kostengründen nicht möglich ist, werden "Verkehrsdrehscheiben" für den Umstieg vom Auto auf den öV oder vom Velo auf den öV umgesetzt. Mit dem Ansatz der Verkehrsdrehscheiben sollen auch öV-Umsteigepunkte ausserhalb des Zentrums von Baden gefördert werden (vgl. [Erfolgskriterien Ziel e, Leistungsfähiges und vernetztes öV-System, S. 28](#)).

Untersuchung zusätzlicher Korridore auf ihre Tramwürdigkeit

Neben dem Richtplaneintrag zum Korridor Baden-Killwangen wurden auch die Korridore Baden-Dättwil (Nutzung Nationalbahntrasse) und Baden-Siggenthal betrachtet. In diesen Korridoren wurden verschiedene Linienführungen untersucht (Vgl. [Faktenblatt öV-Korridore](#)).

Nutzung des Nationalbahntrassees

Neben dem Richtplaneintrag zum Korridor Baden-Killwangen wurden auch die Korridore Baden-Dättwil (Nutzung Nationalbahntrasse) und Baden-Siggenthal betrachtet. In diesen Korridoren wurden verschiedene Linienführungen untersucht (Vgl. [Faktenblatt öV-Korridore](#)). Ob das Nationalbahntrasse langfristig (nach 2040) als S-Bahn-Strecke genutzt werden kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht klar (vgl. auch [Postulat Ramseier](#)). Eine Trasseesicherung im Richtplan ist nicht notwendig, da die Infrastruktur bereits besteht.

Stärkung eines leistungsfähigen und vernetzten öV-Systems

Aufgrund der heute schon hohen Nutzungsdichte und des zu erwartenden Wachstums werden Siedlungsentwicklung und öV-Angebot in den wichtigen Entwicklungsgebieten Wohnen/Gewerbe besonders gut aufeinander abgestimmt. Im Rahmen des GVKs wurde ein öV-Konzept "Starke Busachsen bis 2040" ausgearbeitet. Dieses sieht einen deutlichen Ausbau des Busangebotes vor, zudem Massnahmen für eine höhere Zuverlässigkeit (Busbevorzugung). Ob auf ausgewählten Achsen nach 2040 ein Systemwechsel zum Tram sinnvoll ist, ist noch offen. Um für künftige Generationen diese Option offen zu halten, soll aber der dafür erforderliche Raum im Richtplan gesichert werden (vgl. [Erfolgskriterien Ziel e, Leistungsfähiges und vernetztes öV-System, S. 28](#)).

Handlungsfeld Fuss und Velo

Schaffung eines velogerechten Raums

Das Velonetz soll insbesondere wichtige Zielorte (Verkehrsdrehscheiben, Schulen, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen) erschliessen (vgl. [Ziel d. Velogerechter Raum, S. 26](#)).

Prüfung Alternative Führung der Velovorzugsroute durch das Siggenthal

Es zeigte sich, dass das Velonetz gemäss Beschluss des Grossen Rats im Jahr 2021 im Grundsatz weiterhin unbestritten ist; einzig die in diversen Gremien angesprochene Differenz bezüglich Führung der Velovorzugsroute im Siggenthal besteht weiterhin. Die möglichen Veloachsen im Korridor Siggenthal wurden nochmals genauer analysiert. Aufgrund der bestehenden Differenzen wird an der BDeL-Sitzung vom 3.5.2024 entschieden, welche Variante(n) in die MoK4 geschickt werden.

Betriebliche Massnahmen für ein attraktives Veloverkehrsangebot mitdenken

Diverse betriebliche Hinweise (z.B. Winterdienst, Unterhalt, Führung bei Baustellen) wurden für die weiteren Projektphasen aufgenommen. Im Rahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement wird auf Förderungsmöglichkeiten der Velonutzung besonders im Pendlerverkehr hingewiesen.

Aufwändigere Massnahmen zur direkten und sicheren Führung des Veloverkehrs aufzeigen

Der Brückenkopf Ost bei der Hochbrücke Baden ist seit der Umgestaltung des Schulhausplatzes zum kritischen Brennpunkt des regionalen Verkehrsgeschehens geworden. Um den Konfliktpunkt zu entschärfen, hat die Behördendelegation einstimmig beschlossen, die beiden Massnahmenkonzepte für den kurzfristigen und den mittelfristigen Zeithorizont (bis 2040) im GVK aufzunehmen und der MoK4 zur Diskussion vorzulegen, diese beinhalten insbesondere Massnahmen für den Veloverkehr (vgl. [Beschluss Nr. 4 der BDeL vom 29.02.2024](#)).

Signalisation Veloverkehr verbessern und Priorisierung Fuss- und Veloverkehr an LSA erhöhen

Die konkreten Vorschläge zu Steuerung an Lichtsignalanlagen (Verlängerung Grünzeiten für Fuss- und Veloverkehr) und Signalisation werden in der Massnahmenentwicklung stufengerecht berücksichtigt.

Veloinfrastrukturen abseits von Kantonsstrassen planen und finanzieren bzw. subventionieren

Die Führung des Veloverkehrs abseits der stark befahrenen Kantonsstrassen wird wo immer möglich angestrebt. Deshalb sollen 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 (vgl. [HF Fuss- und Veloverkehr, These 2, Seite 2](#)).

Im GVK soll ausserdem die Möglichkeit genutzt werden infrastrukturelle Velo-Massnahmen bereits im Agglomerationsprogramm 5. Generation (AP5, Umsetzung 2028-2032) eingeben zu können. So ist eine Mitfinanzierung durch den Bund möglich (vgl. [Beschluss Nr. 4 der BDeL vom 28.12.2023](#)).

Durch gute Veloinfrastrukturen Verhaltensveränderung bewirken

Einerseits ist die Infrastruktur entscheidend (möglichst sicher, attraktiv, direkt) um die Verkehrsteilnehmende zu motivieren, das Velo zu nutzen oder zu Fuss zu gehen. Daneben stellt die Förderung einer Velokultur einen wichtigen Faktor dar. Zudem hängt das Mobilitätsverhalten von der Siedlungsdichte und der Aufenthaltsqualität ab: Je höher die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte sowie die Aufenthaltsqualität, desto wahrscheinlicher können verschiedene Aktivitäten nahe beim Wohn- oder Arbeitsort wahrgenommen werden und desto häufiger werden diese Wege mit dem Velo oder (vor allem) zu Fuss zurückgelegt (Vgl. [FAQ, Fragen zum Fuss- und Veloverkehr](#)).

Fussverkehr stärken

Das Verkehrsaufkommen und die dafür nötige Infrastruktur beeinflussen das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung der Ortsdurchfahrten. Verschiedene Massnahmen sollen die Aufenthaltsqualität in allen Ortsdurchfahrten steigern. Dazu braucht es abgestimmte und langfristige kommunale

Gesamtkonzepte, um auch private Vorzonen in die Strassenraumgestaltung einbeziehen zu können (vgl. [Ansätze im HF Stadt- und Freiraum](#)).

Handlungsfeld Strassennetz und -betrieb

Neue Dosierungen Tiefenwaag und Wettingen-Ost: Details zur Ausarbeitung

Der Verkehr Richtung Ehrendingen / Baden soll auf einer eigenen Abbiegespur geführt werden, somit wird der Geradesausverkehr Surbtal-Wehntal nicht behindert. Der Bus Richtung Baden nutzt ebenfalls diese Spur und kann am Knoten Tiefenwaag entsprechend priorisiert abbiegen (vgl. [HF Strassennetz und Betrieb, These 2, Seite 3](#)).

Einbezug ZEL lang plus (inkl. Umfahrung Untersiggenthal) in Variantenstudium Netzergänzungen

Die Vertretungen der Gemeinde Untersiggenthal haben in verschiedenen Gremien im März 2024 aufgrund neuer Untersuchungsergebnisse den Antrag gestellt, neben den bisherigen beiden Strassenumfahrvarianten 'ZEL kurz' und 'ZEL lang' neu auch eine noch längere Variante inklusive einer Umfahrung Untersiggenthal im Massnahmenpaket "Zentrumsentlastung" als zusätzliche Variante aufzunehmen; so wie sie heute auch schon im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen ist. Die Behördendelegation hat das Thema schlussendlich diskutiert und hält fest, dass die „Umfahrung Untersiggenthal“ ohnehin bereits als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen ist. Eine Trasseesicherung im Rahmen des GVK ist also nicht nötig; diese Trasseesicherung soll nicht aufgehoben werden.

Kleinräumige Umfahrungsmöglichkeiten für den Quell-/Zielverkehr zur Entlastung kritischer Knoten und Abschnitte prüfen

Diese Knoten sind während der Spitzenzeiten überlastet, es kommt zu teilweise längeren Staus. Ohne GVK-Massnahmen nimmt der Verkehr bis 2040 um weitere 20 Prozent zu und die Überlastungen werden künftig deutlich länger dauern als heute. Das Planerteam hat der Behördendelegation Massnahmen für drei Zeithorizonte vorgeschlagen. Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen hat die BDel zH der MoK verabschiedet. Zu den langfristigen Optionen zählt auch ein Bypass für den MIV in Nord-Süd-Richtung. Ob eine oder mehrere der drei erwähnten langfristigen Massnahmen aufgenommen werden soll, ist zusammen mit der Raumsicherung für Tramkorridore noch zu klären (vgl. [Beschluss Nr. 4 der BDel vom 29.02.2024](#)).

Abklärungen zur möglichen Verbreiterung der Hochbrücke

Die Einschätzung hinsichtlich maximal möglicher Verbreiterung der Hochbrücke wird zurzeit mit der Abteilung Tiefbau gespiegelt.

Planbarkeit für den Gewerbeverkehr stärken

Die Erfolgskriterien zum Ziel f Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr wurden präzisiert. Die Autofahrenden wissen bei ihrer Fahrt innerhalb des Raums, wie lange diese dauert (Planbarkeit), die Reisezeiten schwanken über den Tagesverlauf möglichst wenig. Dabei steht der Gewerbe- und Berufsverkehr im Fokus. Bei der Umsetzung sollen die Vorteile von digitalen Hilfsmitteln (Navigation, Verkehrsinformation) im Hinblick auf die Zielerreichung genutzt werden (vgl. [Ziel f, Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr, Seite 30](#)).

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Erhöhte Bedeutung der Aufwertung von Ortsdurchfahrten im gesamten Prozess

Eine siedlungsverträgliche Führung wird grundsätzlich für alle Kantonsstrassen innerorts angestrebt. Der Schwerpunkt im GVK liegt aber auf den besonders konfliktreichen und den klassischen Ortsdurchfahrten (vgl. [Lagebeurteilung, Seite 14](#)). Diese Bereiche weisen den grössten Handlungsbedarf im Strassenraum, aber auch das grösste Entwicklungspotenzial und bei den angrenzenden Nutzungen auf

Mit dem Ziel c) attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum sollen die Strassenräume innerorts lebenswert und klimagerecht gestaltet werden. Damit dies gelingt, sollen die Siedlungsgebiete möglich wenig durch den Schwerverkehr tangiert werden. Zusätzlich wurde in den Erfolgskriterien präzisiert, dass das Strassennetz innerhalb der Siedlungsgebiete für den Transit-Schwerverkehr nicht attraktiver wird (vgl. [Ziel c, attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum, Seite 25](#)).

Stärkung Quartiere der kurzen Wege

Für fünf Ortsdurchfahrten-Pilotabschnitte in Baden, Neuenhof, Obersiggenthal, Untersiggenthal und Wettingen werden zurzeit Analyse- und Strategiepläne und mögliche Massnahmenansätze erarbeitet. Mit einer klimagerechten und attraktiven Gestaltung von öffentlichen Räumen soll zudem der Fussverkehr in Ortszentren gestärkt und somit die Quartiere der kurzen Wege gefördert werden (vgl. [Ansätze im HF Stadt- und Freiraum](#)).

Einbezug Grundeigentümerschaften bei Planung Ortsdurchfahrten von Fassade zu Fassade

Damit die Strassenräume von Fassade zu Fassade geplant werden können, müssen die Grundeigentümerschaften bei Planungen einbezogen werden. Bei Strassenprojekten wird im Rahmen von Grundeigentümergeverhandlungen gemeinsam nach guten Lösungen gesucht. Ist ein Landerwerb für die Erreichung der Ziele unumgänglich, können die betreffenden Grundeigentümerschaften finanziell entschädigt werden, möglich ist aber im Einvernehmen mit der Gemeinde auch eine Kompensation in Form einer höheren Ausnützung für die restliche Parzelle (Vgl. [Hinweise im Rahmen der MoK 3, Fragen via Mentimeter](#)).

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Wirkung von betrieblichen Mobilitätskonzepten

Das Erfolgskriterium zum Arbeitspendlerverkehr wurde präzisiert. Betriebliche Mobilitätskonzepte sollen durch alle Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitenden erarbeitet und erfolgreich (d.h. mit spürbarer Reduktion des MIV-Anteils am Pendler- und Firmenverkehr) umgesetzt werden (Vgl. [Ziel b, Rahmenbedingungen für den Arbeits- und Bildungsverkehr, Seite 24](#)).

Aufnahme flächendeckende und lenkungswirksame Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierung

Das Erfolgskriterium zur Parkierung wurde präzisiert. Die öffentlich zugänglichen Parkplätze sollen in allen neun Gemeinden des GVK-Perimeters flächendeckend und lenkungswirksam bewirtschaftet (Beschränkung Parkdauer und/oder Gebührenpflicht) (Vgl. [Ziel g, Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten](#)).

Verworfenen Ansätze aus dem Partizipationsprozess

Handlungsfeld Bahn und Bus

U-Bahn / Schwebobahn

U-Bahnen oder Schwebobahnen sind öV-Angebote, welche auf einer vom restlichen Verkehr unabhängigen Ebene verkehren. In der Schweiz sind solche Systeme kaum oder gar nicht im Einsatz, am nächsten kommen die Metro M1 in Lausanne (Verbindung Seeufer Ouchy mit Stadtzentrum und E-PFL) und das Kernstück der S-Bahn Zürich auf dem Abschnitt Altstetten-Hardbrücke-HB-Stadelhofen (Überlagerung mehrerer S-Bahn-Linien mit U-Bahn-ähnlichem Takt). Bestehende Systeme in Städten ausserhalb der Schweiz dienen entweder der flächigen Erschliessung von sehr dichten und grossen Städten oder der leistungsfähigen Abwicklung von sehr grossen Personenströmen entlang von einzelnen städtischen Hauptachsen mit ebenfalls sehr hoher Dichte. Im Rahmen des GVK werden solche Ansätze aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Die Realisierung einer U-Bahn oder Schwebobahn ist finanziell und bautechnisch sehr aufwändig und im Fall einer Schwebobahn städtebaulich kaum machbar (insbesondere im Bereich der Stationen).
- Beide Verkehrsmittel stellen grosse Beförderungskapazitäten zur Verfügung. Bei gleichem Takt ist die Kapazität einer typischen U-Bahn mindestens 5 Mal so gross wie diejenige eines Standardbusses und mindestens 3 Mal so gross wie diejenige eines Gelenkbusses. Für einen wirtschaftlichen Betrieb dieser Verkehrsmittel müssten Siedlungsdichten vorliegen, welche im Perimeter nicht als realistisch eingeschätzt werden.
- Werden solche Angebote nur auf einzelnen starken Hauptachsen umgesetzt, ist die Verknüpfung mit dem übrigen Busnetz (Netzeinbindung) schwierig, auch weil Umsteigebeziehungen über mehrere Niveaus führen und deshalb mehr Zeit beanspruchen.

Seilbahnen

Neben U-Bahn oder Schwebobahn wurden an der MoK 3 auch Seilbahnen angeregt. Diese werden international erfolgreich auch in urbanen Gebieten eingesetzt, vor allem zur Verbindung von dichten Stadtteilen (Punkt-zu-Punkt-Verbindung mit hohem Potenzial) bei gleichzeitig anspruchsvollen räumlichen Verhältnissen (v.a. zur Überwindung einer natürlichen Barriere wie z.B. eines Flusses oder von Geländesprüngen). Im Rahmen des GVK wird dieser Ansatz aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Die rechtlichen Hürden bei einer Führung über bebauten Gebiete sind in der Schweiz aus berechtigten Gründen sehr hoch. Die baulichen und rechtlichen Hindernisse wären deshalb viel höher als beispielsweise in Bogota, wo die Seilbahn über bebauten Gebiete führt.
- Durch die polyzentrische Raumstruktur im Perimeter sind die Potenziale für starke Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zu gering.
- In der Stadt Zürich wurden bereits mehrfach und erst wieder 2023 die Potentiale für urbane Seilbahnen untersucht. Obwohl dort Zielorte mit hohem Verkehrsaufkommen bei gleichzeitig anspruchsvoller Topographie bestehen (z.B. ETH Höggerberg, Uni Irchel), wurden Seilbahnen nicht als zielführend beurteilt. Die Seilbahn von Stettbach zum Zoo wird als einzige seit einigen Jahren weiterverfolgt. Obwohl die räumlichen Hindernisse aufgrund der Lage ausserhalb des Siedlungsgebietes tiefer sind, gestaltet sich auch bei diesem Projekt die Realisierung schwierig.

On-demand-Angebote

Mit nachfrageorientierten, flexiblen öV-Angeboten kann individueller auf die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung eingegangen werden und der öV insgesamt attraktiver werden. Solche On-demand-Angebote (Rufbus, Sammeltaxi, etc.) wurden in verschiedenen Regionen in der Schweiz über die letzten Jahre umgesetzt (z.B. myBuxi). Im Rahmen des GVK werden solche Ansätze aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- On-demand-Angebote eignen sich als Ergänzung zum regulären öV (Linienbetrieb mit verlässlichem Fahrplan und Takt) für weniger dichte, ländliche Räume, wo ein Regelanangebot des

öV nicht wirtschaftlich ist. Dies ist bei städtisch geprägten Räumen wie Baden und Umgebung nicht der Fall.

- Denkbar wäre die Umsetzung von solchen Angeboten in benachbarten, ländlicher geprägten Räumen mit wenig attraktiver öV-Erschliessung (z.B. Studienland, Bözberg), damit die (allerdings eher wenigen) Verkehrsteilnehmenden aus diesen Räumen Richtung Baden eine Alternative zum Auto haben. Die konkrete Umsetzung solcher Angebote ist im ordentlichen Fahrplanverfahren zu prüfen und nicht stufengerecht für das Gesamtverkehrskonzept.

Reduktion oder Dynamisierung Ticketpreise öV / Gratis-öV

Einzelne Teilnehmende der BG haben angeregt, die Ticketpreise für den öV im Perimeter GVK Raum Baden und Umgebung deutlich zu senken (allenfalls sogar Gratis-öV) oder zu dynamisieren (also unterschiedliche Tarife für verschiedene Tageszeiten, z.B. um den öV im Pendlerverkehr zu stärken und damit das Strassennetz in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich zu entlasten). Als Vorbild wurde der «Stützli-Bus» in Kreuzlingen genannt, wo eine Einzelfahrt seit Ende 2023 nur noch 1 Franken kostet. Im Rahmen des GVK werden solche Ansätze aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Der öV ist verglichen mit den Vollkosten eines Autos heute schon günstig. Eine Fahrt von Untersiggenthal nach Killwangen kostet mit dem Auto ca. 10 CHF (mit Vollkosten von 0.72 CHF/km gemäss TCS, ohne Parkplatzkosten), mit dem öV selbst bei vollem Tarif ca. 25% weniger (Einzelbillet A-Welle für 3 Zonen, ohne Halbtax).
- Eine zusätzliche Vergünstigung oder gar ein Gratis-öV würde zu einem erheblichen Teil den öV gegenüber dem Fuss- und Veloverkehr stärken, wie eine [Studie von Infrac](#) aufgrund von bereits umgesetzten Beispielen in Europa zeigt. Ein beträchtlicher Teil der zusätzlichen Nachfrage stammt also aus heutigen Fusswegen und/oder Velofahrten sowie aus Fahrten, die vorher gar nicht unternommen wurden (induzierter Verkehr). Die verlagerten Autofahrten machen teilweise deutlich unter 50% des zusätzlichen Fahrgastaufkommens aus.
- Der öffentliche Verkehr wird auf Bundesebene im Personenbeförderungsgesetz und dessen Verordnungen geregelt. Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen und den Tarifverbänden. Weitere über den geltenden Tarif hinausgehende Vergünstigungen müssen von der öffentlichen Hand bestellt und den Transportunternehmen entschädigt werden. Das öV-Angebot wird im Kanton Aargau gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr finanziert. Der Nutzen einer weiteren und selektiven Unterstützung der Fahrten im öffentlichen Verkehr müsste klar ersichtlich sein und zu einer nachweislichen Modalsplit-Verschiebung zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs führen.

öV-Angebot in Nacht sowie an Wochenenden

Mit dem Ausbau des Nachtnetzes kann die Nutzung des öV insgesamt attraktiver werden. Im Rahmen des GVK wird dieser Ansatz aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Die Festlegung der konkreten Betriebszeiten des öV-Angebots erfolgt im ordentlichen Fahrplanverfahren. Eine detaillierte Behandlung im Gesamtverkehrskonzept ist nicht stufengerecht.
- Hinweise zur Bedeutung des öV-Angebotes in Randzeiten werden in der Dokumentation integriert.

Expressbusse

Auf dem Netz der RVBW verkehren heute in den Hauptverkehrszeiten vereinzelt Eilcourse mit Halt an wenigen Stationen (Linie 6 Rütihof Express). Von mehr solchen Expressbussen (Kurse mit Halt nur an ausgewählten Stationen) versprechen sich einzelne Teilnehmende der Partizipation schnellere Verbindungen und damit einen attraktiveren öV in der Region. Im Rahmen des GVK wird dieser Ansatz aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Der wirtschaftliche Betrieb von Expressbuslinien bedingt eine starke Nachfrage auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Durch die polyzentrische Struktur sind die Fahrgastbedürfnisse im Perimeter diverser.

- Die unterschiedliche Bedienung der Haltestellen in einem einzelnen Korridor kann verwirren und die Kundenzufriedenheit senken.
- Ein dichtes Busangebot, welches grundsätzlich alle Haltestellen bedient, ist bei mittleren und kurzen Fahrten Expressbussen vorzuziehen, weil es die Wartezeiten verkürzt und somit einer grösseren Anzahl von Personen dient.
- Auf Strecken und zu Zeiten mit ausgewiesenem Bedarf sind auch zukünftig Eilkurse möglich. Eine detaillierte Behandlung im Gesamtverkehrskonzept ist nicht stufengerecht.

Selbstfahrende Busse

Mit selbstfahrenden Bussen sollen ohne höhere bzw. mit insgesamt tieferen Personalkosten mehr öV-Kurse angeboten werden. Solche Systeme wurden bisher in 7 Schweizer Städten bzw. Gemeinden getestet. Technisch funktionieren die Angebote, allerdings kam es während des Testbetriebs an einigen Orten zu vereinzelt Störungen und Unfällen. Aktuell muss in jedem Fahrzeug noch eine Aufsichtsperson mitfahren. Aufgrund der tiefen Höchstgeschwindigkeit und der kleinen Kapazität wird der Einsatz gemäss [Einschätzung der Fachhochschule Ostschweiz](#) vor allem in Quartieren, Zentren oder weitläufigen Arealen als sinnvoll eingeschätzt. Im Rahmen des GVK wird dieser Ansatz aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Das im GVK zu konzipierende öV-Angebot wird mit bereits markttauglichen und erprobten Verkehrsmitteln geplant, da die Umsetzung der Massnahmen innerhalb des Zeithorizonts bis 2040 vorgesehen ist.
- Eine Umstellung auf selbstfahrende öV-Fahrzeuge ist innerhalb dieses Konzeptes möglich, sobald die technischen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Dies kann im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens realisiert werden.

Handlungsfeld Fuss und Velo

Umnutzung Werkleitungsstollen Baregg

Es wurde angeregt, den Werkleitungsstollen des Baregg-Tunnels als direkte Veloverbindung zwischen Dättwil und Neuenhof umzunutzen. Für den Veloverkehr soll damit eine deutlich kürzere Direktverbindung abseits der stark befahrenen Strassen geschaffen werden. Der Tunnel ist 1180 m lang und hat einen Innendurchmesser von 3 m. Im Rahmen des GVK wird diese Massnahme aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Die Führung unter Tage bietet keinerlei Umfeldqualität.
- Mit drei Metern Innendurchmesser können die Standards für eine attraktive Route nicht eingehalten werden, insbesondere da die Velos im Gegenverkehr geführt werden sollen.
- Der Durchmesser ist für die Blaulichtorganisationen kaum befahrbar, bei Unfällen von Velofahrenden würde der Rettungsdienst nicht funktionieren.
- Die Vereinbarkeit der heutigen Nutzung mit der Nutzung als Velotunnel ist zum jetzigen Zeitpunkt fraglich. Es wird deshalb nicht davon ausgegangen, dass das ASTRA den Tunnel für eine Nutzung als Veloroute zur Verfügung stellt.

Aufstiegshilfen / Vertikalverbindungen für Fussverkehr bei ungünstiger Topographie

Die Topographie im Perimeter mit der Klusssituation führt an einigen Stellen zu erheblichen Höhendifferenzen auf kurzer Strecke und entsprechend unattraktiven Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Das gilt insbesondere für Beziehungen quer zum Limmatraum. Es wird vorgeschlagen, dazu mehr Vertikalverbindungen zu erstellen, analog zum Limmatsteg mit Lift in Baden und dem Lift vom Limmatufer bei der Webermühle zum Bahnhof Wettingen. Geeignete Standorte für solche Verbindungen liegen auf starken Wunschlinien und verbinden demnach Räume mit hohem Fuss- oder Veloverkehrsaufkommen. Räumlich sollen zu lange Horizontalabstände und Konflikte mit der bestehenden Bebauung vermieden werden.

Im Rahmen des GVK werden weitere vergleichbare Massnahmen aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Es besteht neben den bereits realisierten Projekten keine weitere vergleichbare Situation, bzw. kein geeigneter Standort, wo sowohl genügend grosses Potential als auch günstige räumliche Verhältnisse bestehen.
- Kleinere Aufstieghilfen bei eher geringen Höhendifferenzen wären denkbar, z.B. zur besseren Anbindung höher gelegener Quartierteile an eine tiefergelegene Bushaltestelle oder ein Ortszentrum. Dies entspricht aber nicht der Flughöhe des GVK und/oder wäre eher teil privater Vorhaben.

Handlungsfeld Strassennetz und -betrieb

Fahrverbote für Schwerverkehr in stark belasteten Ortsdurchfahrten

Durch ein Fahrverbot für den Schwerverkehr sollen stark belastete Ortsdurchfahrten (ODF) entlastet werden. Insbesondere sollen die Verkehrssicherheit erhöht und die Emissionen und Lärmbelastung reduziert werden. Im Rahmen des GVK wird dieser Ansatz aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Die Nummernschilderhebung hat gezeigt, dass rund die Hälfte des Schwerverkehrs Start oder Ziel im Ostaargau hat und somit hausgemacht ist. Mit Fahrverboten könnten Teile der Region nicht mehr mit Gütern versorgt werden.
- Gemäss Durchgangsstrassenverordnung [SR741.272] sind die stark belasteten ODF als Hauptstrassen aufgeführt. Diese sind per Gesetz für den allgemeinen Durchgangsverkehr offen zu halten.
- Die als stark belastete ODF eruierten Strassen sind als kantonale Hauptverkehrsstrassen klassiert. Deren Funktion ist das Durchleiten und Verbinden (zu Nationalstrassen) sowohl regional als überregional. Die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sollen erfüllt werden, also auch die des Schwerverkehrs.
- Zufahrtsmöglichkeit für den Güterverkehr sind eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Dessen Bedeutung hat mit zunehmendem E-Commerce / Hauslieferdienst zugenommen. Die Bevölkerung hat es hier selbst in der Hand, mit einem bewussteren Konsumverhalten einen weiteren Anstieg des Güter- bzw. Schwerverkehrs zu dämpfen.

Diverse Strassennetzergänzungen um Baden

Um den MIV-Verkehr in der Region Baden und Umgebung aus dem Siedlungsgebiet zu halten, wurden im Rahmen der Partizipation verschiedene Strassennetzergänzungen vorgeschlagen. Die Auswahl der weiterzuverfolgenden Netzergänzungen ist auf Basis eines [separaten Faktenblattes](#) von der Behördendelegation verabschiedet worden. Nachfolgend wird ergänzend dazu der Verzicht auf weitere vorgeschlagene Strassennetzergänzungen begründet:

- Netzergänzungen vom Siggenthal direkt an den Autobahnanschluss Baden West (z.B. Baldeggtunnel) wurden ausgeschlossen, weil ein grosser Teil des Verkehrs vom unteren Aaretal in Richtung Zürich verkehrt und der Bareggtunnel nicht zusätzlich belastet werden soll. Zudem könnte bei einer solchen Linienführung der beträchtliche Verkehr zwischen Baden Nord und dem Grossraum Zürich nicht verlagert werden.
- Netzergänzungen zwischen Fislisbach/Niederrohrdorf und Neuenhof/Killwangen (Heitersberg-Strassentunnel) wurden ausgeschlossen, weil keine direkte Wirkung im Projektperimeter entsteht und diese Verbindung mit dem Bareggtunnel bereits abgedeckt ist. Entsprechend würde diese Verbindung wenig genutzt.
- Netzergänzungen aus dem Wehntal ins Furttal wie bspw. die im Richtplan Kanton Zürich eingetragene Äussere Nordumfahrung Zürich (Lägerntunnel) sind ausserhalb des Projektperimeters und tragen gemäss Verkehrsanalysen kaum zu einer Entlastung im Raum Baden und Umgebung bei. Der Kanton Zürich treibt die Äussere Nordumfahrung aufgrund der beschränkten Entlastungswirkung und den hohen Kosten nicht voran. Der Regierungsrat verweist in Antworten zu diesem Vorhaben (z.B. 261/014 Anfrage Lucek e.a.) zudem darauf, dass das Projekt im Richtplan als Nationalstrassenprojekt eingetragen ist, dass aber der Bund aufgrund

des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses, der ungeklärten Finanzierung und der fehlenden räumlichen Abstimmung die Planung in absehbarer Zeit kaum an die Hand nehmen wird.

- Ein Strassenring aus verschiedenen miteinander verbundenen Netzergänzungen rund um Baden wurde nicht weiterverfolgt, da dieser nur von vielfältigen, starken Tangentialbeziehungen genutzt würde. In der Region Baden und Umgebung dominiert jedoch der Quell-/Zielverkehr ins Zentrum von Baden (Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitnutzungen) sowie teilweise Richtung Wettingen. Diese radialen Ströme können nicht auf einen Strassenring verlagert werden, die Entlastungswirkung für die belasteten Ortsdurchfahrten wäre gering.
- Ein ebenfalls eingebrachter zentrumsnaher Umfahrungsring um Baden mit direkten unterirdischen Zufahrten zu städtischen Parkhäusern würde zu noch höheren Kosten führen, wäre baulich extrem aufwändig (inkl. Thermalwasserproblematik) und zudem nicht kompatibel mit Mobilität Aargau (keine Attraktivierung MIV in die Zentren hinein).

Unabhängig davon würden viele der beschriebenen Netzergänzungen teilweise erhebliche Eingriffe in geschützte Natur- und Landschaftsräume und/oder das Ortsbild nach sich ziehen und neben hohen Kosten auch einen hohen Ressourcenaufwand (graue Energie) nach sich ziehen.

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Bessere Verteilung Arbeitsplätze innerhalb der Region

Im Rahmen der E-Partizipation wurde vorgeschlagen, dass Arbeitsplatznutzungen innerhalb der Region räumlich besser verteilt werden. Durch kürzere Wege soll der Pendlerverkehr vom Wohnort an den Arbeitsplatz verringert oder vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.

Die im GVK formulierten Massnahmen zu den «Quartieren der kurzen Wege» zielen in die Richtung dieses Ansatzes, indem eine Nutzungsdurchmischte Innenentwicklung in verschiedenen zentralen Räumen des Perimeters angestrebt wird. Damit werden die Voraussetzungen für die bessere Verteilung der Arbeitsplätze verbessert. Im Rahmen des GVK werden weitergehende Massnahmen aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Im kantonalen Richtplan sind die Vorgaben zu den Arbeitsplatzschwerpunkten in der Region ausformuliert. Darüber hinaus haben Gemeinden und Städte nur beschränkte Einflussmöglichkeiten, die Arbeitsplatzentwicklung über ihre BNO in relevantem Mass zu steuern und regional zu koordinieren.
- Unternehmen favorisieren bereits heute gut mit dem öV erschlossene Standorte, weil sie das für Arbeitnehmende attraktiver macht. Solche Standorte liegen in der Regel in den Zentren.
- Die durchgeführten Analysen haben gezeigt, dass im regionalen Kontext eher mehr Wohnraum geschaffen werden muss, damit ein nach den Grundsätzen der Stadt der kurzen Wege formuliertes Verhältnis von 2 (Bevölkerung) zu 1 (Arbeitsplätze) erreicht werden kann.
- Eine gleichmässige Verteilung würde zudem auch nicht bedingt zu weniger Verkehr führen. Arbeitnehmende haben kaum Anreize (und auch nicht immer die Möglichkeit), ihren Wohnort auf den Arbeitsort auszurichten. Deshalb könnte eine verstärkte Ansiedlung von Betrieben an schlecht mit dem öV erschlossenen Orten den MIV-Pendlerverkehr sogar noch vergrössern.

Tempo 30 auf allen Kantonsstrassen

Von flächendeckenden Temporeduktionen (evtl. auch nur zu bestimmten Tageszeiten) versprechen sich verschiedene Teilnehmende der Partizipation eine tiefere Lärmbelastung durch den motorisierten (Schwer-) Verkehr und eine höhere Aufenthaltsqualität entlang von Ortsdurchfahrten mit hoher Verkehrsbelastung. Zudem soll mit Temporeduktionen mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden, insbesondere bei hoher Verkehrsbelastung.

Die kantonale Gesetzgebung sieht zurzeit keine Temporeduktionen auf Kantonsstrassen vor, es gilt das Bundesrecht (Art. 108 Signalisationsverordnung [SSV] vom 5.9.1979 [SR741.21]). Das Gesetz sieht in begründeten Fällen Ausnahmen vor, um von den Höchstgeschwindigkeiten (innerorts 50km/h) abzuweichen. Das kann beispielsweise sein, wenn:

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;

- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann
- dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

Unter diesen Bedingungen werden im Rahmen GVK alle Ortsdurchfahrten hinsichtlich der Eignung bzw. Notwendigkeit von punktuellen Temporeduktionen beurteilt. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf allen Ortsdurchfahrten wird dagegen aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Eine flächendeckende Einführung würde den oben beschriebenen gesetzlichen Vorgaben widersprechen und ist rechtlich nicht zulässig.
- Tiefere Geschwindigkeiten ermöglichen zwar schmalere Fahrbahnbreiten, allerdings ist die Reduktion gering (max. 1 m). Deutlich platzsparendere Querschnittsaufteilungen wie Kernfahrbahnen sind nur bei tiefen Verkehrsbelastungen denkbar. Eine Hauptverkehrsstrasse braucht deshalb auch künftig je eine Fahrspur pro Richtung mit ca. 3 m Breite (= 6 m Breite), unabhängig von der Verkehrsbelastung. Alleine mit Temporeduktionen kann also nur wenig Raum freigespielt werden.
- Eine siedlungsverträgliche Gestaltung ist bei Strassenräumen ab einer Breite (Fassade zu Fassade) von ca. 20 m in der Regel auch ohne Temporeduktion gut möglich.

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Road Pricing / Mobility Pricing

Unter Mobility Pricing werden gemäss [Konzeptbericht des Bundes](#) «benützungsbezogene Abgaben für Infrastrukturnutzung und Dienstleistungen im Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage» verstanden. Road Pricing stellt einen Untertyp des Mobility Pricing dar, mit welchem nur der Strassenverkehr mit nutzungsbezogenen Gebühren bepreist wird. Ziel von Mobility Pricing ist es, dass «verkehrsträgerübergreifend Verkehrsspitzen gebrochen und eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen erreicht» wird. Im Rahmen des GVK werden solche Massnahmen aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Bisher besteht weder auf Bundes- noch auf Kantonebene eine rechtliche Grundlage für Abgaben, die eine gezielte Beeinflussung der Verkehrsnachfrage ermöglichen. Gemäss Bundesverfassung Artikel 82 Abs. 3 ist die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei, Ausnahmen kann nur die Bundesversammlung bewilligen.
- Der Bund hat 2021 eine gesetzliche Grundlage initiiert, damit Kantone, Städte und Gemeinden örtlich und zeitlich begrenzt Pilotprojekte durchführen können. Im Rahmen dieser Pilotprojekte, werden aktuell fünf Machbarkeitsstudien zu den Vor- und Nachteilen von Mobility Pricing in Schweizer Städten erarbeitet. Der Kanton Aargau ist zusammen mit dem Kanton Zug in der Begleitgruppe zur fünften Machbarkeitsstudie mit „freiwilliger Teilnahme“ unter dem Lead des ASTRA.

Finanzielle und steuerliche Anreize für flächeneffiziente Mobilität

Verschiedene Teilnehmende haben in der Partizipation angeregt, die Nutzung flächeneffizienter Verkehrsmittel mittels finanzieller Anreize zu fördern (zum Beispiel durch steuerliche Anreize für Unternehmen bei der Umsetzung eines griffigen betrieblichen Mobilitätskonzepts, Abschaffung/Reduktion des Pendlerabzugs bei der Einkommenssteuer oder durch Vergünstigungen bei der obligatorischen Krankenversicherung für Arbeitnehmende, die zu Fuss oder mit dem Velo pendeln). Im Rahmen des GVK werden solche Massnahmen aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Steuerliche Anreize (z.B. Reduktion Pendlerabzug, Vergünstigungen für Unternehmen mit Mobilitätskonzept) würden eine Anpassung der kantonalen Gesetzgebung erfordern. Diese würde den gesamten Kanton betreffen und sprengen den Rahmen eines GVK.

- Die Beiträge an die obligatorische Krankenversicherung werden in der nationalen Gesetzgebung geregelt, hier gelten die genannten Restriktionen hinsichtlich Aufnahme als Massnahme noch mehr.

City-Logistik / Güterverkehr vermehrt auf Schiene abwickeln

Um den Schwerverkehrsanteil zu senken, soll der Güterverkehr vermehrt auf der Schiene abgewickelt werden. Im Rahmen von City-Logistik soll durch effiziente Lieferung die Verkehrsbelastung reduziert werden. Dazu gehören Massnahmen wie die Nutzung von Elektrofahrzeugen, die Einführung von Mikro-Depots und die Förderung von nachhaltigen Transportmitteln. Im Rahmen des GVK werden solche Massnahmen aus folgenden Gründen nicht aufgenommen:

- Dieser Ansatz wird aktuell in grösseren Schweizer Städten (z.B. Zürich) diskutiert. Die Umsetzung ist schwierig und langwierig.
- Die Eignung für mittlere Agglomerationen wie Baden ist fraglich, da die kritische Grösse nicht erreicht wird. Die Umsetzung insbesondere im Hinblick auf die Standortplanung dürfte bei mehreren beteiligten Gemeinden noch schwieriger sein.
- In Baden und Umgebung stehen zudem vermutlich weniger Flächen als in Aussenquartieren von Zürich (Industriebrachen) zur Verfügung.