

Faktenblatt – Zusammenfassung des aktuellen Arbeitsstands Kurzerläuterung des Planerteams zum regionalen Massnahmenfächer des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung

Die Planung im Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung verläuft stark partizipativ, also unter breitem Einbezug der Gemeinden und der Menschen im Raum Baden und Umgebung – mit einem ergebnisoffenen Ansatz und innerhalb eines klar definierten Gestaltungsspielraums. Die Partizipation mit bisher 10 Begleitgruppensitzungen, 3 Mobilitätskonferenzen/ePartizipationen über einen Zeitraum von rund zwei Jahren hat die Inhalte geprägt und verbessert. Zahlreiche Anliegen der Region sind eingeflossen; das Verständnis für den Prozess und die Inhalte konnten geschärft werden.

Dieses Faktenblatt fasst das Zwischenergebnis der gemeinsamen Planung nach intensivem, partizipativem Prozess im Hinblick auf die MoK4 zusammen. Die Behördendelegation des GVK Raum Baden und Umgebung hat an ihrer Sitzung vom 3. Mai 2024 den regionalen Massnahmenfächer für die Diskussion an der Mobilitätskonferenz 4 freigegeben. Im Faktenblatt ist dieser Massnahmenfächer und dessen Entwicklung aufgrund der bisherigen Mobilitätskonferenzen beschrieben und es dient den Teilnehmenden der Mobilitätskonferenzen, um sich bereits vor der Konferenz mit der Materie vertraut zu machen. Ab Seite 4 werden für jedes der [5 Handlungsfelder](#) die konkret geplanten Massnahmen erläutert. Diese Massnahmen werden in der MoK4 diskutiert und können in der ePartizipation einzeln kommentiert werden.

Lagebeurteilung (MoK 1): Fünf zentrale Herausforderungen

Die heutige Situation wurde anhand von Begehungen vor Ort (zusammen mit den Gemeinden) und anhand von verschiedenen Datengrundlagen beurteilt. Zudem wurde primär anhand des [kantonalen Verkehrsmodells](#) beurteilt, wie sich die Lage bis 2040 entwickelt, wenn keine Massnahmen ergriffen werden (Trendentwicklung). Die detaillierten Erkenntnisse wurden im Mai 2023 in einer [Broschüre](#) zusammengefasst, sie lassen sich in aller Kürze wie folgt zusammenfassen:

- Der Verkehr im Perimeter ist aus regionaler Sicht mehrheitlich hausgemacht, der Durchgangsverkehr¹ durch den ganzen Raum ist klein. Der internationale Transitverkehr (z.B. aus dem süddeutschen Raum nach Zürich) ist noch viel kleiner. Beim grössten Durchgangsverkehrsstrom vom Unteren Aaretal Richtung Grossraum Zürich ist zudem mehr als 50% mit dem öV unterwegs. Das bestätigte auch die durchgeführte [Nummernschilderhebung](#).
- Die Verkehrsmittelwahl dieses grösstenteils hausgemachten Verkehrs unterscheidet sich innerhalb des Raums beträchtlich. In der Stadt Baden und innerhalb des östlichen Teilraums Wettingen-Neuenhof-Killwangen wird bei rund der Hälfte aller Wege das Velo oder der öV genutzt. Im Siggenthal wählen dagegen zwei Drittel das Auto, auch für Fahrten Richtung Baden und Zürich. Auf tangentialen Beziehungen (z.B. vom Höhtal nach Wettingen) und beim regionalen Quell-/Zielverkehr (z.B. vom Rohrdorferberg oder vom Unteren Aaretal in den Raum Baden und Umgebung) nutzen sogar mehr als 80% das Auto.
- Die Kreuzungen beidseits der Limmatquerungen, v.a. aber die Kreuzung auf der Wettinger Seite der Hochbrücke Baden (Brückenkopf Ost), sind während der Spitzenzeiten überlastet, es kommt zu teilweise langen Staus. Mit der bis ins Jahr 2040 prognostizierten Zunahme des Autoverkehrs (MIV) um 20% (Trendentwicklung) werden diese Überlastungen künftig deutlich länger dauern als heute.

¹ Durchgangsverkehr: Fahrzeuge, die durch den betrachteten Raum hindurchfahren, ohne ihre Fahrt innerhalb des Gebiets für eine Tätigkeit (wie zum Beispiel Einkaufen) zu unterbrechen.

xx Überlastdauer heute | Verlängerung bis 2040



Prognostizierte Entwicklung der Stautunden an kritischen Kreuzungen bzw. Knoten bis 2040

- Das öV-Angebot ist in der Region heute mit wenigen Ausnahmen gut und für den Veloverkehr stehen vielerorts Routen abseits der Kantonsstrassen zur Verfügung. Die Engpässe an den vorangehend beschriebenen kritischen Kreuzungen behindern aber nicht nur den Autoverkehr: Die Veloverbindungen aus den umliegenden Gemeinden Richtung Baden weisen gerade an diesen Stellen Lücken auf, die Busse bleiben während der Hauptverkehrszeiten ebenfalls im Stau stecken. Das Potential von öV und Velo wird im regionalen Verkehr deshalb nicht ausgeschöpft.
- Die Kantonsstrassen verlaufen in den meisten Gemeinden durch das Siedlungsgebiet. Diese Strassen sind heute mehrheitlich auf den Autoverkehr ausgerichtet und für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Das erschwert auch die angestrebte Innenentwicklung in den gut mit dem öV erschlossenen Ortskernen. Auch diese Defizite werden beim prognostizierten Wachstum des Autoverkehrs ohne GVK verschärft.

Ziele (MoK 2): Sieben Ziele mit Erfolgskriterien als Richtschnur für das GVK

Die Behördendelegation hat mit Beschluss am 30.05.2023 [sieben Ziele](#) für das GVK verabschiedet. Diese Ziele wurden vorab von den Gesamt-Gemeinde- und Stadträten aller GVK-Gemeinden genehmigt und sind damit für den weiteren Prozess verbindlich und ein wichtiges Fundament. Die Ziele werden konkretisiert durch Erfolgskriterien, welche ebenfalls in der oben erwähnten [Broschüre](#) beschrieben werden. Nachfolgend werden die Ziele kurz charakterisiert.



Flächensparende Mobilität

Im Raum Baden und Umgebung sind die Menschen möglichst oft mit dem öffentlichen Verkehr (öV), dem Velo oder zu Fuss unterwegs. Dabei kombinieren sie bei Bedarf diese Verkehrsmittel und das Auto.

→ Wird das Ziel erreicht, nimmt das Aufkommen des Autoverkehrs gegenüber 2019 nicht mehr weiter zu (Plafonierung), der gesamte Mehrverkehr aus der Bevölkerungsentwicklung wird durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr abgedeckt.



Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr

Auszubildende von überkommunalen Schulen und Erwerbstätige können ihre Mobilität unter Rahmenbedingungen gestalten, die die Nutzung von flächensparenden Verkehrsmitteln begünstigen und das Verkehrsaufkommen während der Hauptverkehrszeiten reduzieren.



Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Die Strassenräume sind innerorts Bestandteil von lebenswert und klimagerecht gestalteten Siedlungsräumen, in welchen sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fühlen. Die Siedlungsgebiete werden durch den Schwerverkehr möglichst wenig tangiert.

→ Das Ziel soll für alle Ortsdurchfahrten verfolgt werden. Da bei Verkehrsmengen über 20'000 Autos pro Tag (v.a. bei gleichzeitig hohem Schwerverkehrsanteil) eine Aufwertung schwierig ist, soll die Verkehrsmenge auf Ortsdurchfahrten wenn möglich reduziert werden.



Velogerechter Raum

Das Veloverkehrsnetz im ganzen Raum erschliesst die wichtigen Zielorte durchgängig, direkt und attraktiv. Menschen aller Generationen bewegen und fühlen sich darauf sicher.

→ Wichtig ist ein zusammenhängendes Netz von hoher Qualität, ergänzt um Abstellanlagen an wichtigen Zielorten.



Leistungsfähiges und vernetztes öV-System

Auf den wichtigen Beziehungen innerhalb des Raums und zu den angrenzenden Räumen besteht ein zuverlässiges, direktes und komfortables öV-Angebot, das mit anderen Fortbewegungsarten vernetzt ist.

→ Die Qualität eines öV-Angebotes misst sich insbesondere an der Dichte des Fahrplans (Anzahl Abfahrten), kurzen Fahrzeiten mit vielen Direktverbindungen sowie einem zuverlässigen Betrieb (wenig Verlustzeiten).



Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr

Die Reisezeiten mit dem Auto innerhalb der Region sind planbar, die heutige Erreichbarkeit bleibt damit erhalten.

→ Wichtig ist die Planbarkeit, vor allem für den gewerblichen Verkehr. Die Reisezeiten schwanken über den Tagesverlauf möglichst wenig.



Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Das Siedlungswachstum erfolgt in gut bis sehr gut mit dem öV erschlossenen Gebieten. Möglichst viele Alltags- und Freizeitaktivitäten sind in Fuss- oder Velodistanz zum Wohnort erreichbar.

Die an der MoK 4 vorgestellten Massnahmen sollen gemeinsam dazu beitragen, die obigen Ziele möglichst vollständig zu erreichen.

Spielräume und Lösungsansätze (MoK 3): Das Machbare ausloten

Anlässlich der dritten Mobilitätskonferenz wurden für die [fünf Handlungsfelder die Spielräume und Lösungsansätze](#) thesenartig ausgelotet. Anschliessend wurden verschiedene Thesen weiter vertieft und mit Begleitgruppe und Behördendelegation diskutiert. Im Hinblick auf die Massnahmenentwicklung konnten insbesondere die folgenden Erkenntnisse zu den vorhandenen Spielräumen gewonnen werden:

- In vielen Ortsdurchfahrten ist von Fassade zu Fassade grundsätzlich viel Spielraum für eine Neugestaltung vorhanden, diese können mit koordinierten Gesamtkonzepten unter Einbezug von privaten Grundeigentümern genutzt werden. Temporeduktionen eröffnen zusätzlich punktuell Spielraum für höhere Aufenthaltsqualität, vergrössern aber nicht die Fläche für Umgestaltungen oder verbessern die Aufwertung von Fuss- und Veloverkehr.
- Die Führung des Veloverkehrs auf schwach belasteten (Gemeinde-)Strassen wäre grundsätzlich wünschenswert. In den äusseren Bereichen des Perimeters sind solche Routen abseits der Kantonsstrasse oft möglich, im Kern (v.a. in der Innenstadt von Baden) dagegen aufgrund der Topographie kaum. Hier müssen die Velo-Verbindungen auf der Kantonsstrasse verbessert werden.
- Mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebotes werden bis 2040 mehr Züge auch ab Wettingen und Turgi fahren. Zusammen mit neuen Buslinien können dort künftig mehr Menschen zwischen Bahn und Bus umsteigen, was den heute einzigen starken öV-Knoten Baden entlastet.
- Wächst der Autoverkehr wie angestrebt nicht weiter an (Plafonierung), dann sinkt sein Anteil am gesamten Verkehr bis 2040 von heute 58% auf 44%. Diese im Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» vorgesehene Verschiebung der Verkehrsmittelanteile ist ambitioniert, aber realistisch: In den Städten Winterthur, Luzern und St. Gallen liegt der Autoverkehrsanteil heute bei 40-47% und bei einem Bevölkerungswachstum um 30% wird der Raum Baden und Umgebung 2040 ähnlich gross und dicht sein wie diese drei Städte.
- Neben den Ausbauten von öV und Veloverkehr spielen auch «Quartiere der kurzen Wege» sowie nachfrageseitige Massnahmen (Parkplatz- und Mobilitätsmanagement) eine wichtige Rolle, um die angestrebte Verlagerung vom Autoverkehr auf andere Mobilitätsformen zu erreichen.

Zu den Spielräumen bzgl. der grösseren Infrastrukturmassnahmen im öV und im Strassennetz wurden im Nachgang zur MoK 3 (MoK Juni 2023) vertiefte Untersuchungen durchgeführt und mit der Begleitgruppe diskutiert. Aufgrund dessen hat die Behördendelegation das Lösungsspektrum in diesen Themen geschärft:

- **öV-Korridore: Ausbau öV durch «Starke Busachsen» zielführend**
Das Planungsteam hat untersucht, ob in den verschiedenen Siedlungskorridoren um Baden – Killwangen-Baden, Siggenthal-Baden, Baden-Dättwil(-Mellingen Heitersberg) – bereits im GVK-Zeit-horizont 2040 ein Systemwechsel vom Bus auf Tram nötig und sinnvoll ist. Dazu wurden die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsdichte und öV-Angebot vertieft, Gespräche mit den betroffenen Gemeinden geführt und auch die Erfahrungen vergleichbarer städtischer Regionen in der Schweiz (v.a. Winterthur, Luzern, Glattal) einbezogen. Die Behördendelegation kam gestützt darauf zum Schluss, dass der öV mindestens bis 2040 besser gefördert werden kann, wenn das bestehende Busnetz weiterentwickelt wird. Die nötigen Massnahmen sollen deshalb für das zugrundeliegende Konzept «Starke Busachsen» (inkl. Busbevorzugung) entwickelt werden. Die detaillierte Begründung ist in einem [Faktenblatt](#) dokumentiert.
- **Zentrumsentlastung ZEL: Beschränkung auf drei Optionen**
Strassennetzergänzungen sollen nur zur Entlastung der besonders stark belasteten Ortsdurchfahrten in Nussbaumen und Baden sowie der kritischen Kreuzungen (v.a. Brückenkopf Ost) in Betracht gezogen werden. Nur solche Lösungsansätze sind mit den Zielsetzungen (v.a. Ziel «Flächeneffiziente Mobilität») grundsätzlich vereinbar. Im Vordergrund stehen Lösungen für den Zubringerverkehr zur A1 aus dem Unteren Aaretal / Siggenthal und dabei insbesondere die beiden Korridore Zentrumsentlastung kurz (ZEL kurz) und lang (ZEL lang). Die detaillierte Begründung ist in einem [Faktenblatt](#) dokumentiert. Zurzeit stehen diese drei Optionen zur Diskussion:
 - Massnahmenfächer GVK ohne ZEL
 - Massnahmenfächer GVK mit ZEL kurz
 - Massnahmenfächer GVK mit ZEL lang

Massnahmen (MoK 4): Der regionale Massnahmenfächer im Überblick

Nachfolgend werden die vorgeschlagenen Massnahmen in den einzelnen [Handlungsfeldern](#) im Überblick erläutert. Die Massnahmen werden an der MoK vorgestellt und diskutiert.

Handlungsfeld Bahn und Bus

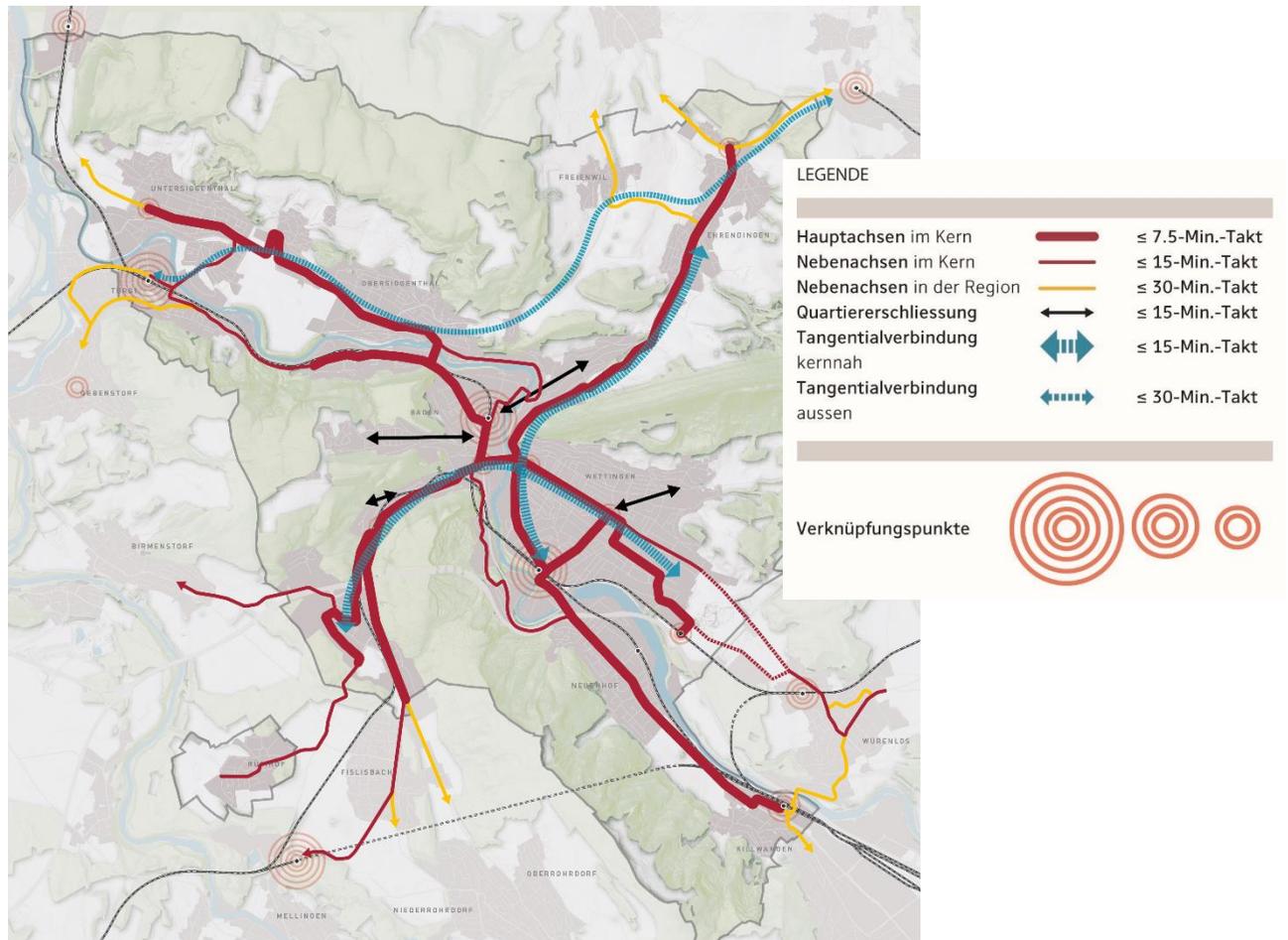
Das in den Zielen angestrebte leistungsfähige und vernetzte System des öffentlichen Verkehrs soll weiterhin auf starken Busachsen aufbauen, welche optimal mit dem Bahnangebot vernetzt sind. Es soll aber ausgebaut werden, damit der öV seinen Anteil am gesamten Verkehr deutlich erhöhen kann. Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet insbesondere die folgenden Massnahmen:



- Der Bund plant in seinem [Strategischen Entwicklungsprogramm \(STEP\)](#) gemäss aktuellem Planungsstand für den Ausbauschritt 2035 mehr Zugabfahrten ab Wettingen (Fernverkehrshalt) und Turgi (Ausbau S-Bahn-Angebot). Das eröffnet die Chance, den heute einzigen, starken aber überlasteten öV-Knoten Bahnhof Baden zu entlasten, indem der Bahnhof Wettingen als zweite Umstiegsdrehscheibe auf den Fernverkehr aufgebaut wird und künftig mehr Menschen in Wettingen und Turgi umsteigen.
- Aufbauend darauf wurde ein öV-Konzept «Starke Busachsen» entwickelt. Dieses sieht aufgrund des oben erwähnten Bahnausbaus neue tangentielle Buslinien vor, damit Menschen aus Richtung Höhtal/Surbtal am Bahnhof Wettingen Richtung Zürich bzw. am Bahnhof Turgi Richtung Aarau-Olten umsteigen können. Diese und weitere tangentielle Buslinien (z.B. Wettingen-Dättwil über den Schulhausplatz) schaffen zudem neue Direktverbindungen, so dass der Bus gegenüber dem Auto auf diesen Beziehungen attraktiver wird.
- Die bestehenden, radial auf das Regionalzentrum Baden zulaufenden Buslinien werden weiter gestärkt. Künftig werden mehr und teilweise grössere Busse auf diesen Linien verkehren. Zusammen mit den Tangentiallinien werden die öV-Kapazitäten gegenüber heute verdoppelt. Auf den Hauptachsen sollen die Busse künftig häufiger verkehren (z.B. alle 7.5 Minuten). Dieser dichte,

städtische Takt macht den öV attraktiver, so dass mehr Menschen mit dem öV unterwegs sein werden.

- Starke Busachsen sind nur möglich, wenn die Busse auch zuverlässig verkehren. Dazu werden weitere Busbevorzugungen auf Strecken (Busspuren) und an Kreuzungen umgesetzt. Ziel ist es, dass alle Busse in der Region auch in den Pendlerzeiten gemäss Fahrplan unterwegs sind.
- Ausserdem sollen einzelne öV-Haltestellen am Perimeterrand (z.B. Siggenthal Station, Niederweningen) als Verkehrsdrehscheiben für den Umstieg vom Auto auf den öV gestärkt werden. Die zusätzlichen Parkplätze an diesen Standorten sollen im Zentrum kompensiert werden.



Handlungsfeld Fuss und Velo

Um das Ziel «Velogerechter Raum» zu erreichen und damit mehr Menschen auf das Velo zu bringen, braucht es ein zusammenhängendes, dichtes, direktes und sicheres Velonetz. Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet insbesondere die folgenden Massnahmen:



- Das definierte regionale Velonetz baut auf dem heutigen kantonalen Velonetz auf und ergänzt dieses. Das Netz gliedert sich in drei Kategorien: Velovorzugsrouten decken als neues «Premiumprodukt» Verbindungen mit besonders hoher Nachfrage ab. Hauptverbindungen verbinden die Wohngebiete mit den Zentren und wichtigen Zielen der Region in einem lückenlosen Netz. Nebenverbindungen ergänzen mit sicheren Infrastrukturen auf stark befahrenen Ortsdurchfahrten sowie mit tangentialen Verbindungen. Nach Möglichkeit werden Veloverbindungen abseits stark befahrener Strassen geführt, insbesondere in der räumlich engen Situation im Regionalzentrum Baden ist das aber nicht immer möglich.
- Im Grundsatz sind die Velovorzugsrouten unbestritten, einzig im Abschnitt zwischen Baden und Turgi wurde noch kein Entscheid bezüglich der Linienführung der Velovorzugsroute gefällt. Aus fachlicher Sicht vorstellbare Linienführungen sind im [Faktenblatt](#) dokumentiert.

- Für jede Kategorie wurden Qualitätsanforderungen definiert (v.a. Breiten, Führung an Kreuzungen). Damit das beschriebene Netz attraktiv ist, müssen die einzelnen Verbindungen diesen Anforderungen entsprechen. Dazu wurde das gesamte Netz auf Schwachstellen untersucht und Massnahmen zu deren Beseitigung vorgeschlagen. Viele Massnahmen lassen sich eigenständig umsetzen, einige müssen mit anderen koordiniert werden (z.B. Aufwertung Ortsdurchfahrten) oder sind nur mit einer Reduktion des Autoverkehrs möglich.
- Ein velogerechter Raum erfordert auch attraktive und sichere Velo-Abstellplätze, vor allem an wichtigen Zielorten. Der Bau von Veloabstellanlagen an solchen Standorten ist ein weiterer Teil des Massnahmenfächers.
- Zusätzlich zur Aufwertung der Infrastruktur soll die Velokultur gestärkt und der Veloverkehr im Alltag besser sichtbar sein. Die Gemeinden erhalten die Aufgabe, ihre kommunalen Velonetze besser auf das beschriebene kantonale Netz abzustimmen.
- Die Fussverkehrsverbindungen liegen primär in der Kompetenz der Gemeinden. Im Handlungsfeld Stadt und Freiraum werden Massnahmen an den Ortsdurchfahrten vorgeschlagen.



Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb

Die Anforderungen an das vorhandene Strassennetz für den zukünftigen Zustand sind hoch.

- Gemäss Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» soll der Autoverkehr über die ganze Region auf dem heutigen Niveau plafoniert werden, der zusätzliche Verkehr aus dem Wachstum bis 2040 soll durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr übernommen werden.



- Die Erreichbarkeit des Raums Baden und Umgebung mit dem Auto gegenüber heute soll stabil bleiben (Ziel «Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr»), aber nicht verbessert werden (Verzicht auf Kapazitätsausbau, kompatibel mit Ziel «Flächeneffiziente Mobilität»).
- Der höhere Anteil von öV, Fuss- und Veloverkehr erfordert Massnahmen zu deren Attraktivitätssteigerung (z.B. breitere Radstreifen, Busspuren). Diese Massnahmen müssen in der engen Klus von Baden oft entlang der Kantonsstrassen realisiert werden, deren siedlungsverträgliche Aufwertung zusätzlich Raum erfordert (z.B. für Entsiegelungen, Baumpflanzungen, etc.).

Die heutigen Kantons-Strassenkapazitäten bleiben deshalb gestützt auf die Anforderungen von MIV, öV und Velo über den ganzen Raum gesehen weitgehend erhalten. Erst wenn die Ziele nicht erreicht werden, sind Strassennetzergänzungen in Betracht zu ziehen. Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet jedenfalls die folgenden Massnahmen:

- Während der Hauptverkehrszeiten fahren zu viele Autos in zu kurzer Zeit Richtung Regionalzentrum im Raum Baden. Mit zusätzlichen Dosieranlagen wird das Verkehrsmanagement ausgeweitet. So können Staus an den kritischen Kreuzungen zukünftig reduziert und der öV priorisiert werden.
- Am Brückenkopf Ost werden kurz- bis mittelfristige Massnahmen zur Stärkung des öV (Busspuren) und des Veloverkehrs (Unterführungen, separate Velobrücke über Limmat) vorgeschlagen. Die damit verbundenen Optimierungen (Einbahnregime Schartenstrasse) verbessern auch den Verkehrsfluss des Autoverkehrs leicht, die Kreuzung bleibt allerdings auch dann hoch ausgelastet.
- An der Bruggerstrasse in der Innenstadt von Baden werden kurz- bis mittelfristig Optimierungen an LSA-Steuerung und Abbiegespuren vorgeschlagen, um Radstreifen verbreitern zu können. Die eigentlich nötige Veloinfrastruktur (Vorzugsroute) kann aber ohne weitere Reduktion der Verkehrsbelastung nicht erreicht werden.

Unter Einbezug aller vorgesehenen Massnahmen über alle Handlungsfelder verbleiben damit drei Problemstellen, die ohne eine Verlagerung von (Auto-)Verkehrsströmen auf eine Strassen-Netzergänzung (Zentrumsentlastung) nicht gelöst werden können:

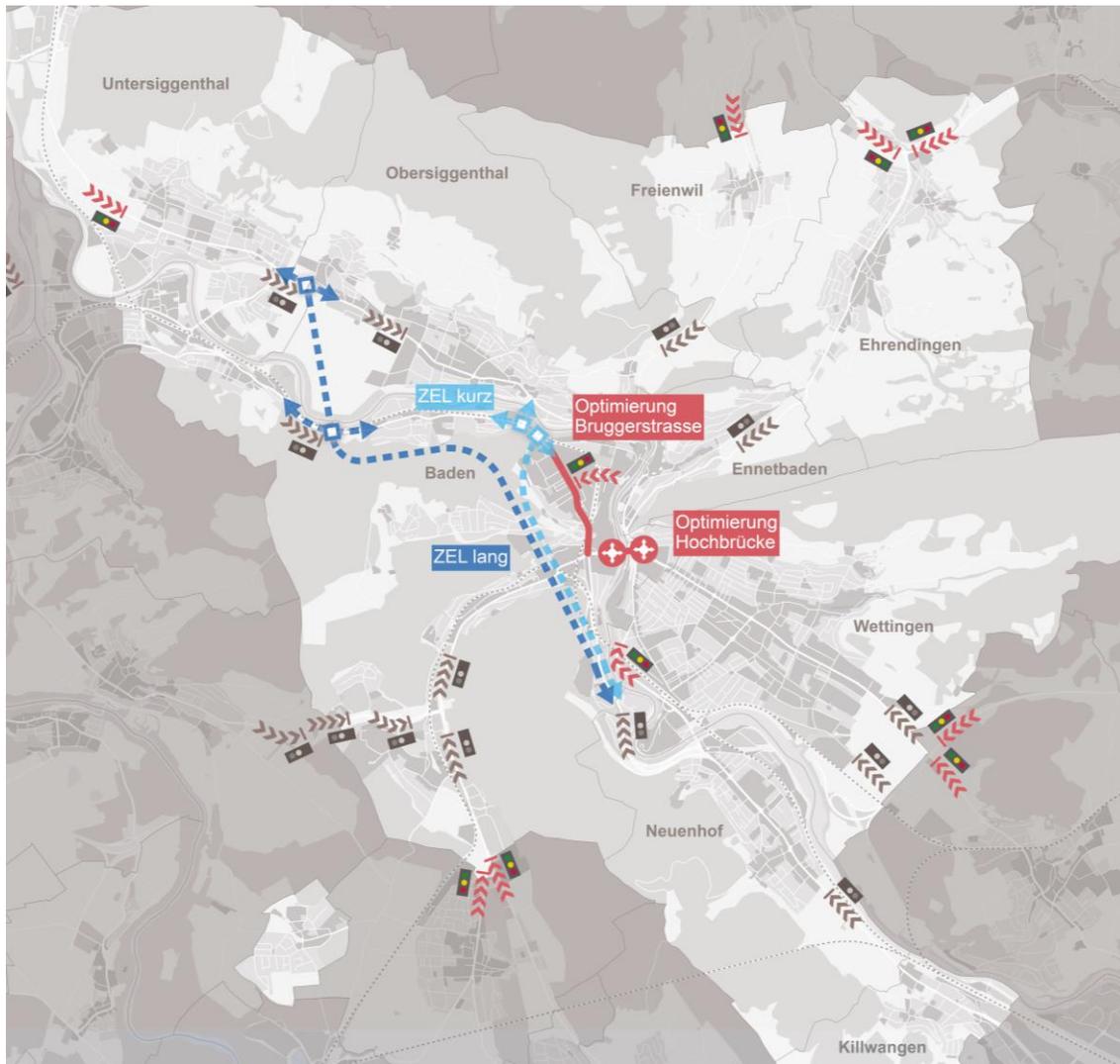
- Bruggerstrasse Baden: Um alle Massnahmen zugunsten von Veloverkehr und Strassenraum zu realisieren, müssen dort mehrere MIV-Spuren aufgehoben werden, was nur mit einer deutlichen Reduktion der Verkehrsmenge möglich ist.
- Landstrasse Nussbaumen: Hier ist eine Aufwertung des Strassenraums möglich, allerdings wäre es bei einer Entlastung auf unter 20'000 Fahrzeuge pro Tag einfacher, den Strassenraum wie andere «klassische Ortsdurchfahrten» im Perimeter siedlungsverträglich aufzuwerten.
- Brückenkopf Ost: Auf einzelnen Verkehrsbeziehungen über die Kreuzung (v.a. zwischen Wettlingen und Baden) soll der Autoverkehr zwar künftig abnehmen. Der Nord-Süd-Verkehr zwischen Surbtal/Höhtal und Limmattal wird aber auch bei Erreichen der Ziele leicht zunehmen. Damit der Verkehrsfluss stabil bleibt, sollte der Autoverkehr über die Kreuzung gegenüber heute eigentlich leicht reduziert werden.

Erst wenn die Ziele insgesamt nicht erreicht werden, sind Strassennetzergänzungen in Betracht zu ziehen. Für diese drei Problemstellen bedeutet eine Strassen-Netzergänzung (Zentrumsentlastung) dies:

- Mit einer "Zentrumsentlastung kurz" (ZEL kurz, gemäss Zwischenergebnis Richtplan) wird die Bruggerstrasse in Baden deutlich und der Brückenkopf Ost leicht entlastet.
- Mit einer «Zentrumsentlastung lang» (ZEL lang) wird zusätzlich auch Nussbaumen entlastet.

Die zwei Ansätze ZEL kurz und ZEL lang sind gestützt auf die bisherigen Untersuchungen grundsätzlich machbar. Die Kosten sind erheblich und liegen für die ZEL kurz im mittleren, für die ZEL lang im oberen dreistelligen Millionenbereich.

Falls eine Zentrumsentlastung realisiert wird, sollen auch die zusätzlich entlasteten Strassenabschnitte so umgebaut werden, dass die Ziele des GVK vollumfänglich erreicht werden.



Handlungsfeld Stadt -und Freiraum

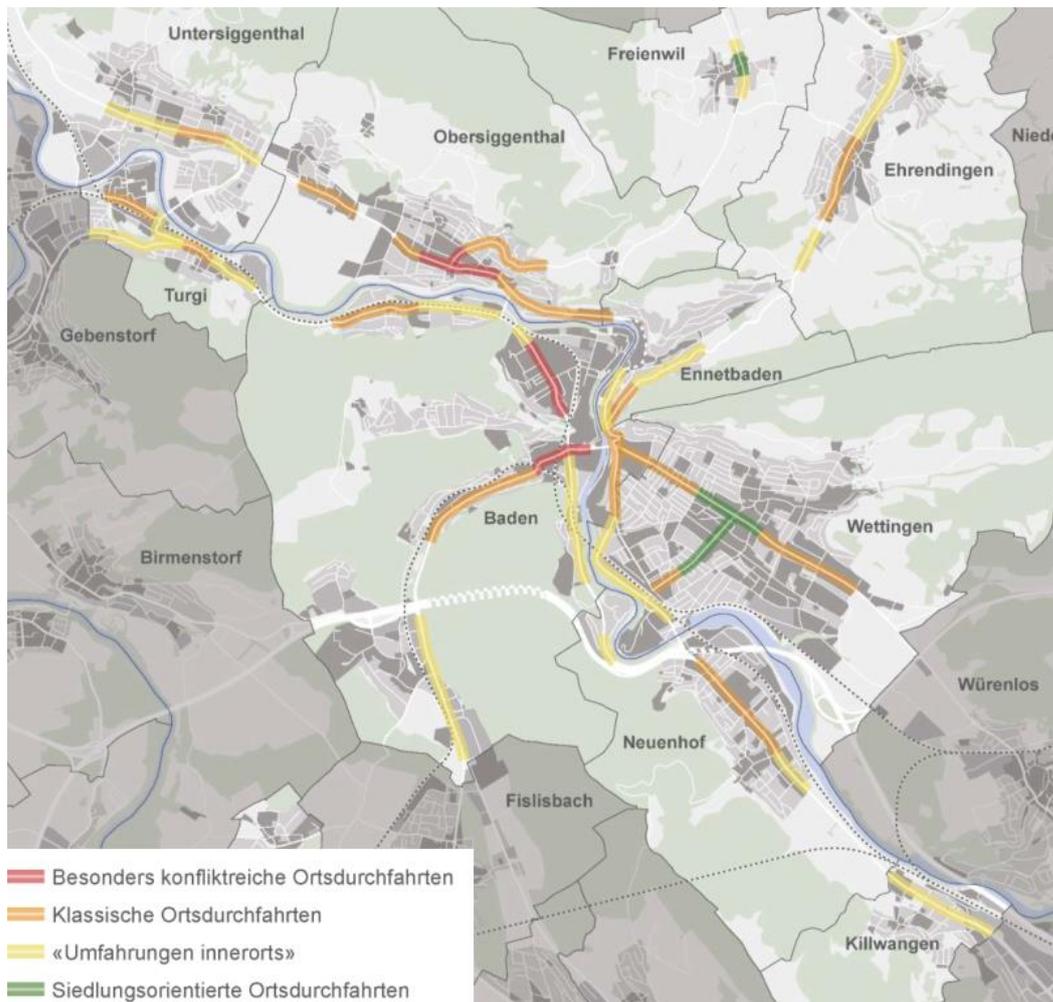
Die Lagebeurteilung hat gezeigt, dass die Ortsdurchfahrten heute in vielen Gemeinden verkehrorientiert gestaltet und von viel (Schwer-)Verkehr belastet werden. Die Strassen zerschneiden das Siedlungsgebiet, man hält sich ungern entlang der Strassen auf, erschweren die Stärkung von öV und Fuss- und Veloverkehr, aber auch die Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten und das damit verbundene Potential für Quartiere der kurzen Wege. Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet insbesondere die folgenden Massnahmen:



- Die meisten Ortsdurchfahrten in der Region verändern sich künftig gestützt auf das Ziel "attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum" und entsprechenden Massnahmen.
 - Sie werden attraktiver und siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein.
 - Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier.
 - Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung.
 - Die Veloroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer. Velofahren zwischen Turgi und Baden Innenstadt wird angenehmer.

Die Umgestaltung ist nicht überall gleich: Klassische Ortsdurchfahrten können auch bei den heutigen Verkehrsmengen siedlungsverträglicher gestaltet werden. Bei besonders konfliktreichen

Ortsdurchfahrten (v.a. Landstrasse Nussbaumen, Bruggerstrasse Baden) ist das nur bedingt möglich.



- Die Räume um die Ortsdurchfahrten sind bereits heute meistens Ortszentren und eignen sich aufgrund ihrer guten Erschliessung für die Innenentwicklung. Wo eine hohe Dichte möglich ist (v.a. in Baden, Wettingen und Nussbaumen) sollen diese Gebiete zu Quartieren der kurzen Wege entwickelt werden. In diesen Räumen sollen künftig mehr Menschen leben und in Fussdistanz arbeiten, einkaufen und Freizeitaktivitäten nachgehen können.

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Damit die im Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» angestrebte Plafonierung des Autoverkehrs gelingt, braucht es einerseits alle oben beschriebenen Infrastrukturmassnahmen. Die Erfahrung zeigt, dass es parallel auch Anreize bei den Verkehrsteilnehmenden selbst braucht, um die Anteile von öV sowie Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen (Mobilitätsmanagement). Der regionale Massnahmenfächer zu diesem Handlungsfeld beinhaltet insbesondere die folgenden Massnahmen:



- Das regionale Angebot an öffentlichen Parkplätzen und deren Bewirtschaftung (Gebührenhöhe, Dauerparkkarten) ist zu vereinheitlichen und auf die angestrebte Verlagerung gemäss Ziel «Flächeneffiziente Mobilität» auszurichten.
- In den kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen werden die Regelungen zum Parkplatzbedarf bei Wohn- und Arbeitsnutzungen angepasst.
- Der Verkehr von Unternehmen (Pendelverkehr und Dienstfahrten) hat einen erheblichen Einfluss auf die regionale Verkehrssituation, weil viele Betriebe im Zentrum liegen und ein grosser Teil des Verkehrs während der Spitzenzeiten anfällt. Unternehmen ab einer bestimmten Grösse (z.B. 50

Vollzeitstellen) sollen deshalb motiviert und (im Rahmen von Neubauvorhaben) verpflichtet werden, ihre Mobilität mittels betrieblichem Mobilitätsmanagement zu optimieren.

- Kanton und Gemeinden sollen ihre Aktivitäten im Bereich von Kommunikation / Kampagnen / Beratung ausbauen, um Bevölkerung und Unternehmen für eine siedlungsgerechte Mobilität zu sensibilisieren.

Schlusswort

Dieses Faktenblatt fasst den Stand der Arbeiten im Hinblick auf die MoK4 grob zusammen. Erstmals liegt der ganze GVK-Massnahmenfächer in einer Gesamtschau für die Diskussion an der Mobilitätskonferenz vor. Das Faktenblatt dient den Teilnehmenden der Mobilitätskonferenzen, sich bereits vor der Konferenz mit der Materie vertraut zu machen.

26.04.2024; Planerteam GVK Raum Baden und Umgebung