

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Verkehr

Verkehrsplanung

25. Oktober 2024

BERICHT

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung

Bericht zum vierten Partizipationszyklus (Dezember 2023 bis September 2024)

Phase 4, Entwicklung Massnahmen

1. Ausgangslage

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

2. Prozess

Die Partizipation mit ihren verschiedenen Gremien und Gefässen ist eng mit dem Planungsprozess des GVK Raum Baden und Umgebung abgestimmt. Die Erkenntnisse aus der Partizipation fliessen laufend in die Fachplanungen ein. Abbildung 1 zeigt die Übersicht über den gesamten Prozess bis 2025 mit fünf Partizipationszyklen sowie die vierte Runde in vergrösserter Darstellung. Die Partizipationszyklen 1 bis 3 zu den Themen Lagebeurteilung, Ziele und Erfolgskriterien sowie Lösungsansätze und Spielräume sind bereits abgeschlossen. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse aus dem vierten Schritt *GVK – Entwicklung Massnahmen* mit den dazugehörigen Begleitgruppensitzungen, drei Mobilitätskonferenzen und der Online-Partizipation zusammen.

Die Resultate des jeweiligen Partizipationszyklus werden jeweils der Behördendelegation (BDeL) vorgelegt. Die BDeL ist für die politische Abstützung und die Steuerung des Projekts verantwortlich und fällt die für den Projektfortschritt relevanten (Zwischen-)Entscheide.



Der vierte Partizipationszyklus zum Thema "GVK-Massnahmen" (Abbildung 1) bestand aus fünf Begleitgruppensitzungen, drei Mobilitätskonferenzen (Mitte 25.5.2024, West 8.6.24, Ost 15.6.24) und der anschliessenden Online-Partizipation zwischen dem 24.6.24 und 14.7.24. Der GVK-Massnahmenfächer wurde in den Begleitgruppensitzungen diskutiert und ergänzt, dann den Mobilitätskonferenzen vorgelegt und schliesslich über die Online-Partizipation (ePartizipation) mittels 51 Massnahmenblättern [via interaktiver Karte](#) der breiten Öffentlichkeit zum Feedback abgegeben.

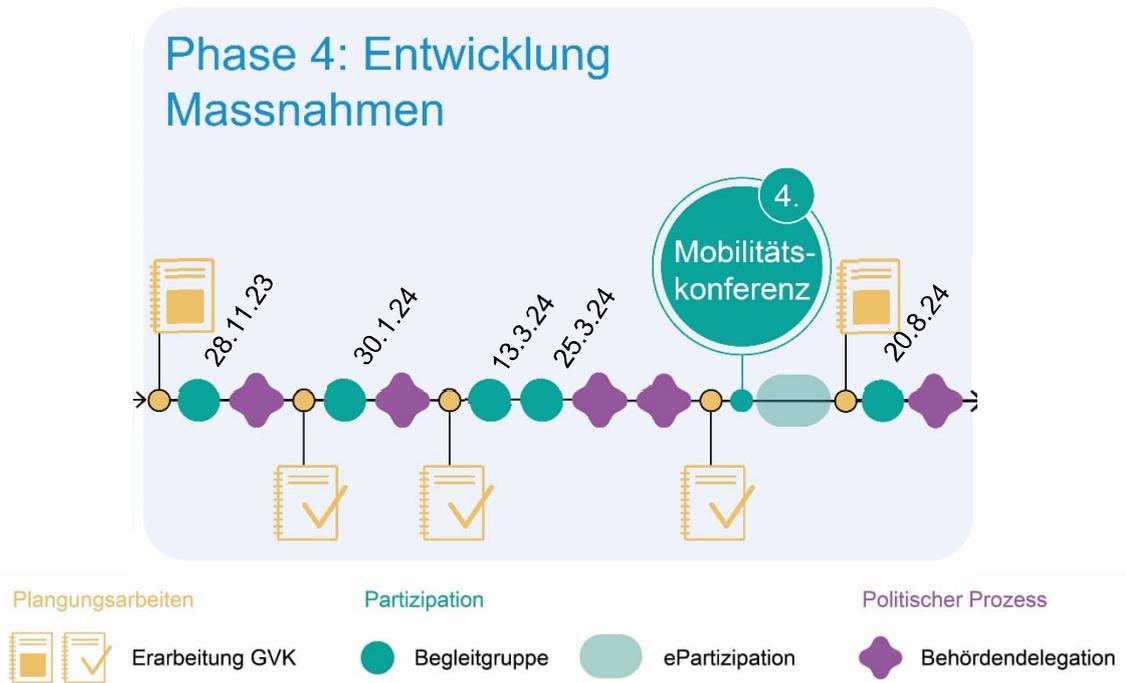


Abbildung 1: Prozessübersicht über fünf Partizipationszyklen / vierter Partizipationszyklus zum Thema Entwicklung von Massnahmen in vergrösserter Darstellung

3. Zusammenfassung Ergebnisse aus der Partizipation

Die Partizipation - insbesondere die Mobilitätskonferenzen und die Online-Partizipation - diente dazu, zu den vorgeschlagenen Massnahmen ein Stimmungsbild und Hinweise zu deren Optimierung zu erhalten. Im Anhang sind die Ergebnisse des vierten Partizipationszyklus (Begleitgruppensitzungen, drei Mobilitätskonferenzen, Online-Partizipation) zum GVK-Massnahmenfächer je Massnahme abgebildet.

3.1 Mobilitätskonferenzen

An den Mobilitätskonferenzen in den drei Teilregionen "[Mitte](#)" (Baden/Turgi, Freienwil, Ehrendingen, Ennetbaden), "[West](#)" (Untersiggenthal, Obersiggenthal) und "[Ost](#)" (Wettingen, Neuenhof, Killwangen) wurde von insgesamt über 150 Teilnehmenden engagiert, intensiv und fachlich fundiert diskutiert – wobei je nach Teilregion neben den regionalen Themen der Fokus auch auf lokale Aspekte gelegt wurde.

In allen drei Teilregionen ist der Massnahmenfächer in den fünf Handlungsfeldern auf grundsätzlich positive Resonanz gestossen. Das prognostizierte Verkehrswachstum im GVK-Raum soll aus Sicht der Teilnehmenden durch Massnahmen im öV sowie Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Ausdrückliche Zustimmung haben deshalb die Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs erhalten, insbesondere die Busbevorzugung, die Aufwertung der Bahnhöfe Wettingen und Turgi sowie die tangentialen Buslinien. Auch die geplanten Aufwertungen der Ortsdurchfahrten, die Erweiterung des Verkehrsmanagements sowie die Optimierungen und die Steigerung der Attraktivität und Sicherheit im regionalen Velonetz wurden begrüsst. Die Vorschläge zur Optimierung des Brückenkopfs Ost zielen nach Ansicht der Mobilitätskonferenz in die richtige Richtung, es sollen aber noch weitere Lösungsvorschläge im Anschluss an das GVK vertieft werden. Die Behördendelegation hatte zudem von den Mobilitätskonferenzen Hinweise zum Thema Zentrumsentlastung (Strassennetzergänzung, Umfahrung für den motorisierten Individualverkehr) eingefordert. Diese sind differenziert ausgefallen – sowohl nach Teilregion als auch innerhalb der einzelnen Teilregionen.

Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4a-Teilraum Mitte:

Nachfolgend sind die drei bis vier meist priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden je Handlungsfeld abgebildet (vgl. auch [Fotoprotokoll](#)):

- Handlungsfeld Bahn und Bus: Durchgehende Buspriorisierung ist für einen stabilen und zuverlässigen Betrieb mit dichtem Takt wichtig; funktioniert der Brückenkopf Ost für den öV?; es liegt ein gutes, stimmiges öV-Massnahmenpaket vor.
- Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr: Durchgehende Velorouten bis ins Zentrum sind zwingend und umgehend mit Sofortmassnahmen beginnen; GVK-Velomassnahmen schnell umsetzen; Brückenkopf Ost zu wenig attraktiv für Velo, wie lösen?
- Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb: Erweiterung Verkehrsmanagement sehr gut und wichtig; ZEL: Wir brauchen keine MIV-Tunnels, keinen Kapazitätsausbau; möglichst viel optimieren ohne Tunnels, ZEL aus dem Richtplan streichen; Brückenkopf Ost unbefriedigend gelöst, bzw. nicht gelöst z.B. MIV-Bypass Nord-Süd nötig; ZEL: Wenn eine ZEL, dann ZEL_lang+ (inkl. Verlängerung mit Teil Untersiggenthal).
- Handlungsfeld Mobilitätsmanagement sowie Stadt- und Freiraum: Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion im Zentrum ist gut, einheitliche Bewirtschaftung; Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten mitdenken; Betriebliches Mobilitätsmanagement ist gut, auf öV abgestimmt, gutes öV-Angebot nötig, ev. auch für kleinere Betriebe als 50 Mitarbeitende.

Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4b-Teilraum West:

Nachfolgend sind die drei meist priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden je Handlungsfeld abgebildet (vgl. auch [Fotoprotokoll](#)):

- Handlungsfeld Bahn und Bus: Tangentiale Buslinien gut, stärken, schnell umsetzen; durchgehende Buspriorisierung ist für stabilen und zuverlässigen Betrieb mit dichtem Takt elementar; Buspriorisierung im Siggenthal bedingt ZEL_lang+
- Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr: Sofortmassnahmen, rasche lokale Verbesserungen nötig, Quick wins; Velovorzugsroute VVR über Kappelerhof; ZEL_lang+ für attraktiven Freiraum in Dörfern
- Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb: ZEL_lang+ subito inkl. Anschluss bei Siggenthalerbrücke; Brückenkopf Ost, MIV-Optimierung rasch umsetzen, Velo gut; ZEL_kurz = no-Go, entweder ZEL_lang+ oder dann keine ZEL
- Handlungsfeld Mobilitätsmanagement sowie Stadt- und Freiraum: Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion im Zentrum ist gut, einheitliche Bewirtschaftung, Parkplatzerstellungspflicht reduzieren; Konzepte der beiden Handlungsfelder (HF) sind gut, schnell und verbindlich umsetzen; Tempo 30 auf Kantonsstrassen zulassen.

Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4c-Teilraum Ost:

Nachfolgend sind die drei meist priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden je Handlungsfeld abgebildet (vgl. auch [Fotoprotokoll](#)):

- Handlungsfeld Bahn und Bus: Busbevorzugung muss funktionieren, Fahrplanstabilität; angestrebte Entflechtung Bahnhof Baden, Aufwertung Bahnhöfe Wettingen und Turgi ist gut; Brückenkopf Ost Leistungsfähigkeit sicherstellen
- Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr: Ambitiösere Modal-Split-Ziele für Velo, höher als 10%; unterbrechungsfreie Veloverbindungen, Knoten für Velo verbessern; Brückenkopf Ost neu denken, kurzfristige Massnahmen gut, mittelfristige Massnahmen ungenügend
- Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb: Verkehrsmanagement zentral, kontinuierlich optimieren anpassen; ZEL steht den GVK-Zielen entgegen, Wirkung fraglich, Beitrag bescheiden; grundsätzliche Skepsis gegenüber ZEL, weil mehr Kapazität für MIV → keine ZEL im Richtplan
- Handlungsfeld Mobilitätsmanagement sowie Stadt- und Freiraum: Tempo 30 auf Kantonsstrassen zulassen; betriebliches Mobilitätsmanagement im Sinne Verursacherprinzip zwingend und wichtig, unterstützen und fördern; Parkplatzreduktion in Baden ist gut, Parkplatzerstellungspflicht reduzieren (weniger Pflicht-Parkplätze bei Neubauten).

3.2 Online- Partizipation

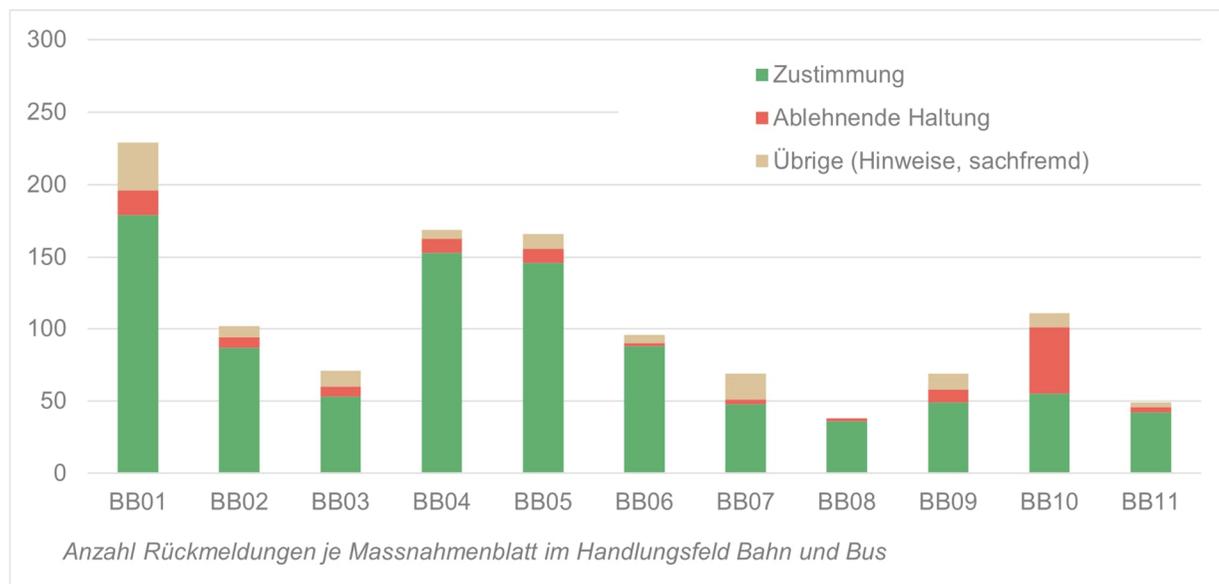
Für das Stimmungsbild wurden die Rückmeldungen nach den zustimmenden und ablehnenden Voten zur jeweiligen Massnahme klassiert. Zu beachten gilt, dass die Online-Partizipation keine repräsentative Umfrage darstellen kann und soll. Grundsätzlich werden alle Hinweise bei der Überarbeitung der Massnahmenblätter geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt, unabhängig davon, ob sie von einer oder vielen Personen geäussert wurden. Die einzelnen Original-Rückmeldungen sind auf der interaktiven Karte unter <https://maps.bvu-aargau.ch/> nach wie vor sichtbar.

Generelle Erkenntnisse:

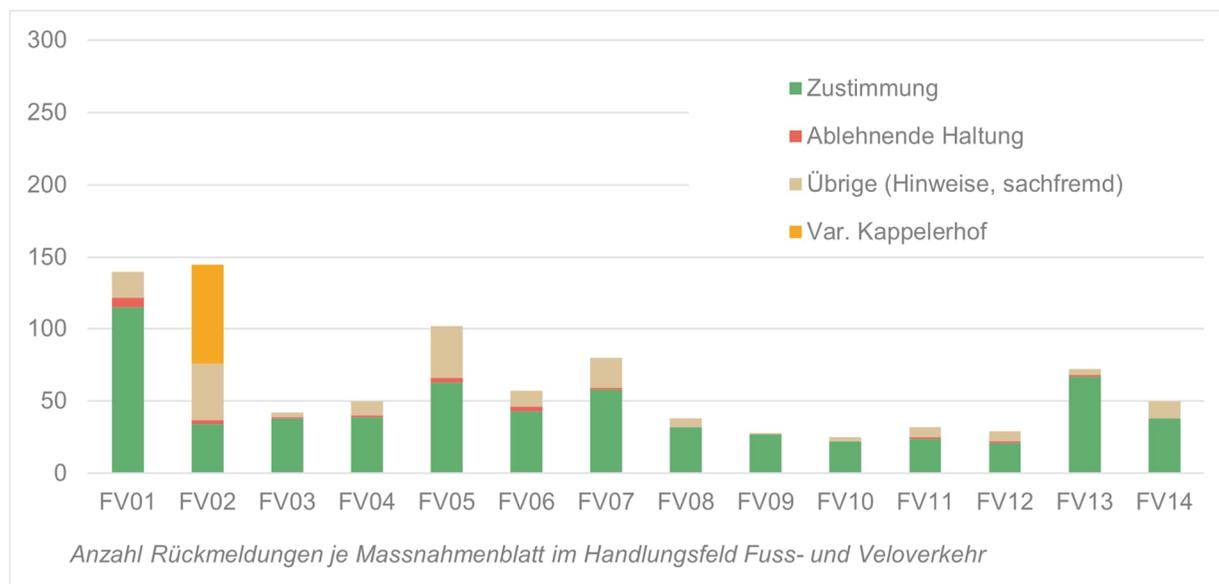
- Der aus 51 Massnahmenblättern bestehende Massnahmenfächer wird insgesamt sehr positiv beurteilt. Bei den meisten Massnahmen liegen die Zustimmungsraten bei mehr als zwei Dritteln, häufig sogar über 80%. Die Rückmeldungen konzentrieren sich mehrheitlich auf die vorgeschlagenen Massnahmen, allgemeine Rückmeldungen z.B. zum Bevölkerungswachstum oder zu begründet verworfenen Massnahmen wie z.B. zu noch grossräumigeren Tunnelumfahrungen waren sehr selten. Daraus lässt sich schliessen, dass der Massnahmenfächer insgesamt als vollständig und zweckmässig beurteilt wird.
- Kontrovers beurteilt (sehr unterschiedliche Haltungen) werden insbesondere folgende Massnahmen: Zentrumsentlastung (Strassennetzergänzung) und Brückenkopf Ost (mittelfristige Massnahmen).
- Die Anzahl der Rückmeldungen unterscheidet sich zwischen den einzelnen Massnahmen stark. Besonders viele Rückmeldungen abgegeben wurden zu Kapazitätsausbau Bushauptachsen, tangentielle Buslinie Niederweningen-Nussbaumen-Turgi, Busbevorzugung öV-Hauptkorridore, Trasseesicherung Tramkorridore, Sofortmassnahmen Veloverkehr, Velovorzugsroute Baden-Brugg, Brückenkopf Ost sowie Zentrumentlastung.
- Insbesondere im Zusammenhang mit der Zentrumsentlastung, den damit verbundenen Massnahmen zu Stadt- und Freiraum sowie zur Busbevorzugung im Siggenthal und zum Brückenkopf Ost gingen sehr viele gleichlautende Rückmeldungen ein, teilweise auch Mehrfacherfassungen unter demselben oder leicht verändertem Namen.
- Es wurden nur wenige zusätzliche Massnahmen angeregt, die mehrfach genannt wurden; dies sind namentlich eine ZEL_lang+ (mit der bereits im Richtplan eingetragenen Umfahrung Untersiggenthal), eine niveaufreie Lösung für den Brückenkopf Ost (Tunnel für MIV auf Achse Landvogteischloss – Seminarstrasse). Zu einigen vorgeschlagenen Massnahmen wurden präzisierende Detailhinweise eingereicht, so zum Beispiel eine zusätzliche Busspur Richtung Zentrum Baden beim Martinsbergkopf bzw. südlich der Siggenthalerbrücke.
- Einige Teilnehmende bezweifeln grundsätzlich, ob eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und damit eine Plafonierung des MIV möglich oder erstrebenswert ist. Vereinzelt wird deshalb auch die Notwendigkeit eines Ausbaus von öV und Veloinfrastruktur in Frage gestellt. Einige Teilnehmende fordern im Gegenteil eine noch stärkere Lenkung des Mobilitätsverhaltens hin zu mehr öV sowie Fuss- und Veloverkehr.

Zusammenfassung je Handlungsfeld:

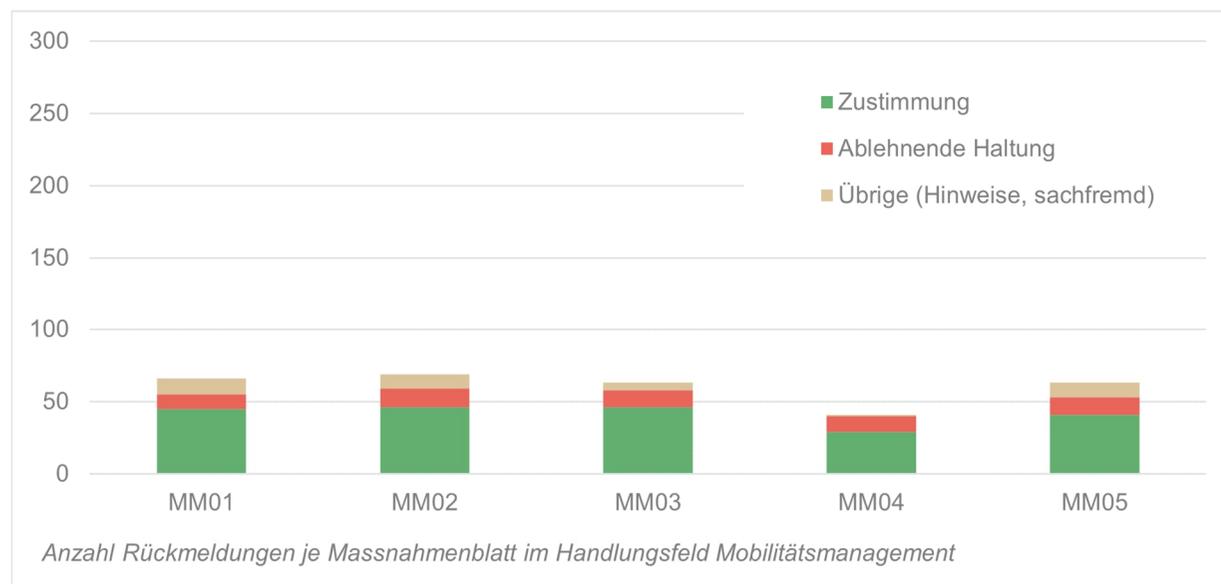
- **Bahn und Bus:** Der Angebotsausbau wird in hohem Masse begrüsst, sowohl auf den Hauptachsen (BB01) wie bei den Tangentiallinien. Bei den tangentialen Linien werden vor allem die Verbindungen Höhtal-Wettingen (BB02) und Niederweningen-Turgi (BB04) positiv beurteilt. Sehr gross ist die Zustimmung auch für die Busbevorzugung (BB05), die als zwingende Notwendigkeit für den Nutzen des Angebotsausbaus gesehen wird. Die richtigen Ansätze zur Sicherstellung eines pünktlichen Busbetriebs und zu Bus-Bevorzugung werden kontrovers beurteilt, insbesondere die Frage, ob der MIV durch die Bevorzugung eingeschränkt werden soll oder nicht. Sehr begrüsst werden die Aufwertungen der drei öV-Drehscheiben. Es wird vielfach hingewiesen, dabei die Veloinfrastruktur mitzudenken. Bei der Drehscheibe Turgi (BB06) wird die vorgeschlagene Verschiebung des P+R nach Station Siggenthal teilweise abgelehnt, teilweise explizit begrüsst. Zur Drehscheibe Wettingen (BB08) gibt es eher wenige, dafür aber praktisch nur positive Rückmeldungen, der Ansatz der neuen Gleisquerung für Busse beim Bahnhof Wettingen wird von vielen explizit begrüsst. Eher heterogen fällt die Bewertung der MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben aus (BB09), eine eher knappe Mehrheit befürwortet eine Prüfung der vorgeschlagenen Standorte, einige kritisieren aber die damit verbundene Aufhebung von Parkplätzen im Zentrum. Die Trasseesicherung der Tramkorridore (BB10) wird von einer knappen Mehrheit begrüsst, aber von einer starken Minderheit abgelehnt. Zur S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) gehen wenige, aber grossmehrheitlich positive Rückmeldungen ein. An verschiedenen Stellen wird zudem auf Herausforderungen bei der Finanzierung des öV-Ausbaus und auf notwendige Anpassungen an öV-Tarifen (Zoneneinteilung Tarifverbund) hingewiesen.



- Fuss- und Veloverkehr:** Bei allen Massnahmen werden hohe bis sehr hohe Zustimmungsraten erreicht. Somit wird auch das definierte GVK-Velonetz im ganzen Raum Baden und Umgebung im Grundsatz gestützt. Die Sofortmassnahmen für den Veloverkehr (FV01) erhielten absolut die meisten zustimmenden Votes, woraus der generelle Wunsch nach einer zeitnahen Umsetzung von Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs deutlich wird. Für die Vorzugsroute zwischen Baden und Brugg (FV02) wird die Führung über den Kappelerhof von einer klaren Mehrheit bevorzugt. Wenige Teilnehmende sind der Meinung, es braucht keine Vorzugsroute in diesem Abschnitt oder sogar beide Routen (Siggenthaler Feld/Kappelerhof). Zu den Vorzugsrouten Killwangen-Baden (FV03) und Dättwil-Baden (FV04) gingen weniger, aber grossmehrheitlich positive Rückmeldungen ein, bei letzterer wird auf die hohe Bedeutung der Führung an kritischen Knoten (v.a. Esp) hingewiesen. Die Aufwertung der Velohauptrouten im Siggenthal (FV05) erhielt viele und zur grossen Mehrheit positive Rückmeldungen, viele weisen dabei auf die hohe Bedeutung des Ausbaus des Kirchwegs hin. Auch die Aufwertung der Velohauptrouten in der Stadt Baden (FV07) wurde rege kommentiert, neben sehr vielen zustimmenden Votes wurden auch viele konkrete Detailhinweise eingebracht. Zur Aufwertung der Velonebenrouten im Siggenthal (FV06) und in Baden (FV08) gingen deutlich weniger Rückmeldungen ein, insbesondere im Siggenthal wird die Massnahme von einigen auch als unnötig oder negativ beurteilt. Einige Teilnehmende stufen zudem die Priorität von Velonebenrouten deutlich geringer ein als diejenige von Hauptrouten. Zur Aufwertung der Velohaupt- und Nebenrouten in den Teilräumen Süd-Ost und Nord-Ost (FV09 bis FV12) gingen deutlich weniger Rückmeldungen ein als in Siggenthal und Baden, vor allem im Teilraum Süd-Ost werden die Massnahmen aber zu einem sehr hohen Anteil unterstützt. Der Ausbau und die Aufwertung der Veloparkierung (FV13) erreicht eine sehr hohe Zustimmung, es sollen ein hoher Ausbaustandard angestrebt und auch Abstellanlagen bei Bushaltestellen geprüft werden. Die Aufwertung kommunaler Fussverkehrsnetze (FV14) wird von der grossen Mehrheit ebenfalls begrüsst.

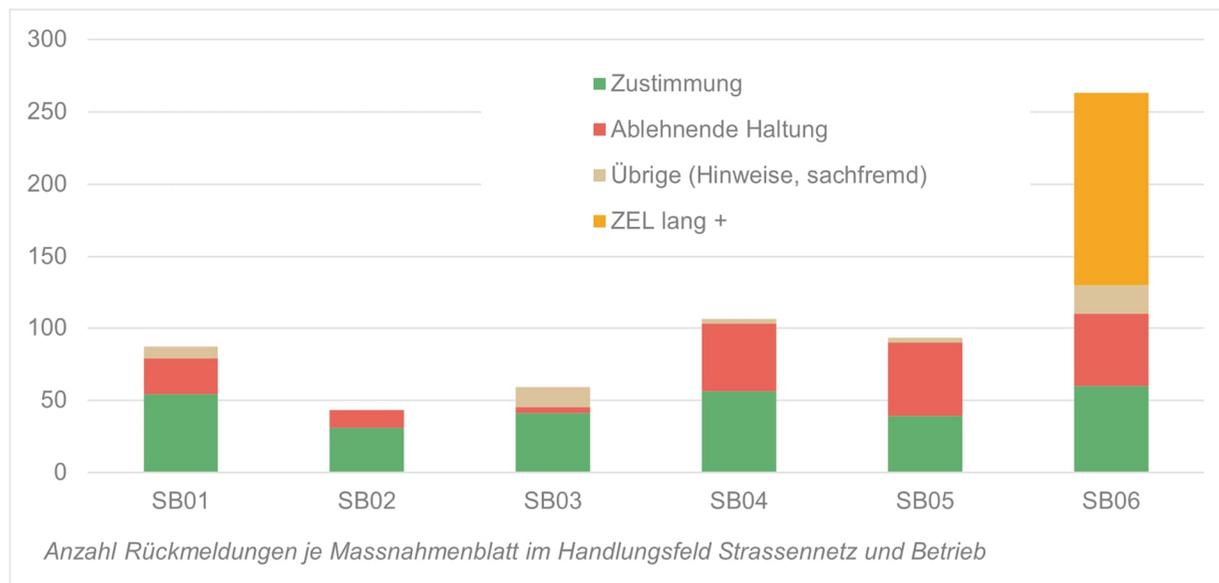


- Mobilitätsmanagement:** Alle Massnahmen im Handlungsfeld werden von einer (teilweise deutlichen) Mehrheit unterstützt, gleichzeitig lehnt eine Minderheit alle 5 Massnahmen ab oder zweifelt an deren Wirkung. Die Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements wird von einer deutlichen Mehrheit begrüsst, einige bezweifeln die Wirkung oder lehnen die Massnahme wegen des Aufwandes für die Unternehmen ab. Unterschiedlich beurteilt werden die Verantwortlichkeiten bei der Umsetzung, die Firmen als Betroffene sollen gut eingebunden werden. Eine deutliche Mehrheit begrüsst auch angepasste Regelungen zur Parkierung (MM02). Einige lehnen die Massnahme ab oder bezweifeln, dass das den MIV reduziert. Das Regionale Parkplatzmanagement (MM03) wird ähnlich beurteilt, wobei einzelne explizit höhere Parkplatzgebühren fordern. Viele betonen zudem die Bedeutung der regionalen Harmonisierung. Zum Ausbildungsverkehr an überkommunalen Schulen (MM04) gingen eher wenig, aber mehrheitlich positive Rückmeldungen ein. Einige bezweifeln Nutzen und Umsetzbarkeit oder kritisieren, dass die Mobilitätsprobleme zu Lasten der Jugendlichen gelöst werden sollen. Die Information und Sensibilisierung hinsichtlich Mobilitätsverhalten (MM05) wird ebenfalls von einer klaren Mehrheit begrüsst, auch hier bezweifeln einige den Nutzen.

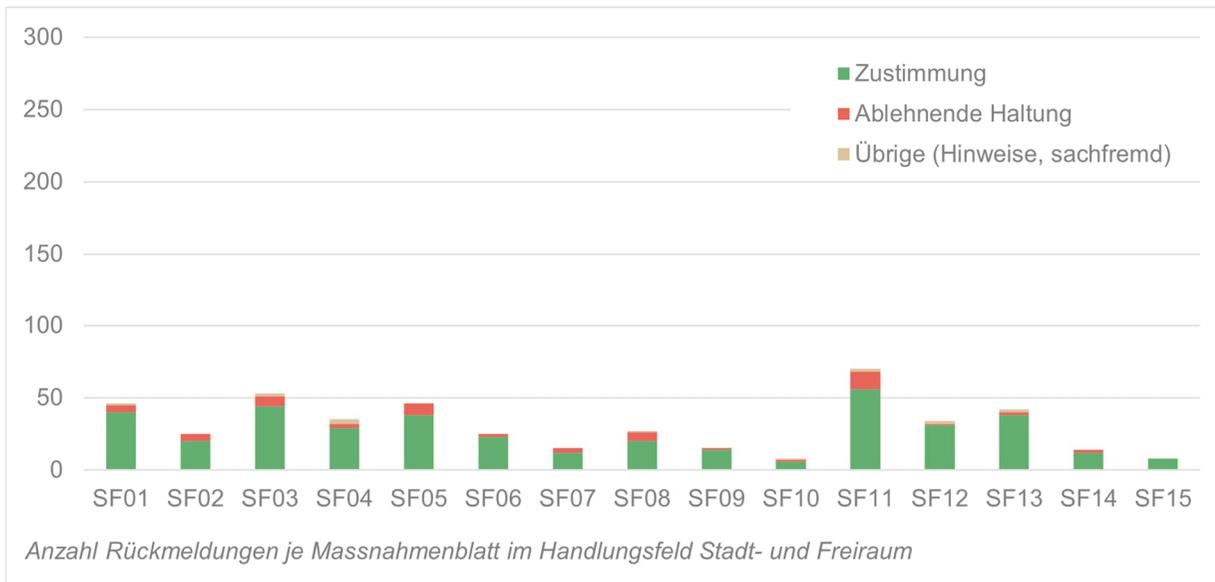


- Strassennetz und Betrieb:** Die Erweiterung des Verkehrsmanagements (SB01) wird mehrheitlich begrüsst, teilweise mit kleineren Vorbehalten, eine beträchtliche Minderheit steht der Massnahme mit Verweis auf aktuelle Problemstellen trotz vorhandenem Verkehrsmanagement kritisch gegenüber. Zu Parkplatzmanagement / Innere Dosierung (SB02) gingen deutlich weniger Rückmeldungen ein, die grosse Mehrheit positiv. Die Optimierung Bruggerstrasse im Bestand (SB03) wird von einer sehr hohen Mehrheit begrüsst, wobei einige noch weitergehende Massnahmen (Spurabbau, Tempo 30) fordern, auch wenn damit die Kapazität des MIV reduziert wird. Die kurzfristigen Massnahmen am Brückenkopf Ost (SB04) werden von einer knappen Mehrheit befürwortet, die mittelfristigen Massnahmen (SB05) von etwas weniger als der Hälfte. Ein grosser Teil der ablehnend eingestellten Teilnehmenden ist der Meinung, dass an diesem kritischen Knoten zusätzliche Massnahmen geprüft werden sollen, wobei insbesondere eine Untertunnelung des Knotens für den MIV in Nord-Süd-Richtung gefordert wird. Vereinzelt wurden auch andere Vorschläge eingebracht, z.B. Umleitung Verkehr von Hochbrücke zum Landvogteischloss über Scharthenstrasse.

Zur Zentrumsentlastung (SB06) gingen über die gesamte Online-Partizipation gesehen am meisten Rückmeldungen ein, mit einem kontroversen Bild: Eine knappe Mehrheit fordert eine ZEL lang mit einer Umfahrung Untersiggenthal (ZEL_lang+), teilweise verbunden mit dem Wunsch nach einer schnellen Umsetzung. Eine starke Minderheit wäre auch mit einer ZEL_lang einverstanden. Eine ähnlich grosse Minderheit fordert den Verzicht auf eine ZEL, stattdessen sollen alle anderen Massnahmen des GVK konsequent umgesetzt werden. Einige wenige wünschen sich noch grossräumigere Umfahrungen.



- Stadt- und Freiraum:** Die Umsetzung von Quartieren der kurzen Wege (SF01 bis SF03) bzw. die Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04) erreichen durchgehend eine sehr hohe Zustimmung, allerdings bei einer geringeren Anzahl Rückmeldungen als bei anderen Handlungsfeldern. Vereinzelt werden Fragen aufgeworfen zum wünschenswerten Mass der Verdichtung, der verträglichen Verkehrsbelastung sowie sicheren Querungsmöglichkeiten. Die Aufwertungen der Strassenräume erreichen ebenfalls durchgehend hohe bis sehr hohe Zustimmung, wobei sich grob drei Gruppen unterscheiden lassen: Die Aufwertungen der Bruggerstrasse Kappelerhof (SF05), der Bahnhofstrasse Turgi (SF07), der Zürcherstrasse in Neuenhof (SF10), der Landstrasse Wettingen (SF14) und der Mellingerstrasse in Baden-Dättwil (SF15) werden von einer sehr grossen Mehrheit begrüsst, die kritischen Voten beziehen sich auf kürzere Abschnitte oder Details. Die Aufwertungen der Landstrasse in Nussbaumen (SF11), Rieden (SF12) und Untersiggenthal (SF13) befürworten zwar ebenfalls sehr viele Teilnehmende, ein grosser Teil davon allerdings nur zusammen mit der Realisierung einer Zentrumsentlastung lang plus. Analog dazu sehen viele Teilnehmende bei den Strassenzügen auf dem rechten Limmatufer (SF06, SF08, SF09) bei an sich sehr hoher Zustimmung ebenfalls Abhängigkeiten zu Massnahmen aus dem Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (Realisierung Untertunnelung Brückenkopf Ost für MIV als Voraussetzung für Aufwertung Seminar-/ Schwimmbadstrasse und Ehrendingerstrasse Ennetbaden, Verkehrsreduktion durch Umfahrung für Aufwertung Landstrasse Ehrendingen).



ANHANG

4. Detaillierte Ergebnisse aus der Partizipation

Im Folgenden sind die Ergebnisse des vierten Partizipationszyklus (Mobilitätskonferenzen MoK4a-c im Mai/Juni 24, Online-Partizipation vom 24.6.-14.7.24) zum GVK-Massnahmenfächer detaillierter beschrieben. In der Tabelle beschreibt die erste Spalte die jeweilige Massnahme mit einem Kurzbeschreibung. Die zweite und dritte Spalte fassen die Ergebnisse den drei Mobilitätskonferenzen (MoK4) in den drei Teilräumen und der Online-Partizipation zu jeder einzelnen Massnahme des Handlungsfelds zusammen. In der rechtesten Spalte wird dargelegt, wie die Massnahmen (-blätter) auch aufgrund dieser Ergebnisse weiterentwickelt werden. Die überarbeiteten Massnahmenblätter beschreiben den GVK-Massnahmenfächer und sind Bestandteil der Dokumentation des GVK; sie werden im Rahmen der Umsetzungsplanung bis im Frühling 2025 final bereinigt, einschliesslich Kosten, Zuständigkeiten, Umsetzungshorizont.

Legende

<i>Grosse Mehrheit</i>	<i>80 bis 100 % der Rückmeldungen.</i>
<i>Mehrheit</i>	<i>60 bis 79 % der Rückmeldungen</i>
<i>Viele</i>	<i>40 bis 59 % der Rückmeldungen</i>
<i>Einige</i>	<i>20 bis 39 % der Rückmeldungen</i>
<i>Wenige</i>	<i>10 bis 19 % der Rückmeldungen</i>
<i>Einzelne</i>	<i>0 bis 9 % der Rückmeldungen</i>

4.1 Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)

Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)			
<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>BB01 Kapazitätsausbau Bushauptachsen</p> <p>Auf den Hauptachsen des regionalen Busnetzes wird das Angebot mit häufiger und schneller verkehrenden Buslinien ausgebaut. Damit wird der Busverkehr innerhalb der Teilräume und Richtung Baden attraktiver und der öV-Anteil nimmt zu.</p>	<p>Der Angebotsausbau mit Taktverdichtungen wird ausdrücklich begrüsst, auch längere Busse zur Erhöhung der Fahrgastkapazität werden positiv eingeschätzt. Die Anschlusssicherung besonders mit der Bahn wird als wichtig erachtet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 230 Rückmeldungen • Mehrheitlich wird der Massnahme vollständig zugestimmt. • Einige stimmen mit Vorbehalten zu: Busbevorzugung wird wichtiger eingeschätzt, teilweise Ausbau nur zu Spitzenzeiten gefordert, grössere statt häufigere Busse, Ausbau nicht zu Lasten MIV, etc. • Einzelne bevorzugen andere Massnahmen: insbesondere einen preislich günstigeren öV • Einzelne lehnen die Massnahme grundsätzlich ab oder beurteilen sie als unnötig. • Wenige beziehen sich auf andere Massnahmen. 	<p>Die Priorisierung des öV (Bus) soll in der Umsetzungsplanung einen hohen Stellenwert erhalten.</p> <p>Um den öV auf den Hauptachsen gezielt zu fördern, sollen zeitlich parallel auch die Massnahmen im Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement umgesetzt werden.</p>
<p>BB02 Tangentiale Buslinie Höhtal – Wettingen</p> <p>Mit einer neuen Buslinie vom Surbtal/Höhtal nach Wettingen wird eine tangentielle Direktverbindung innerhalb der Region geschaffen. Zudem kann am Bahnhof Wettingen auf den Bahnfernverkehr Richtung Zürich umgestiegen werden.</p>	<p>Die tangentielle Buslinie wird begrüsst. Sie soll bis zu der nächsten Bahnstation, hier Niederweningen, durchgezogen werden. Die Busse müssen den Brückenkopf Ost zuverlässig queren können.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 100 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig zu. • Einzelne befürworten die Massnahme mit Vorbehalt: Zweifel an Potential, mehr Zugverbindungen als Voraussetzung, Machbarkeit Führung über Brückenkopf Ost • Einzelne wünschen alternativ die Wiedereinführung der Buslinie von Ehrendingen über die Schiefe Brücke zum Bahnhof Baden. • Einzelne erachten die Massnahme als unnötig. 	<p>Die Priorisierung der Umsetzung der Massnahme richtet sich nach bestimmten Rahmenbedingungen wie z.B. den SBB-Angebotsausbau an den Bahnhöfen.</p> <p>Für mögliche öV-Tangentiallinien als neue Busangebote werden im Rahmen eines Versuchsbetriebs (finanziert durch den Kanton) Kriterien zu Auslastung und Wirtschaftlichkeit definiert.</p>

Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>BB03 Tangentiale Buslinie Wettin-gen-Dättwil</p> <p>Mit einer neuen Buslinie zwischen Baden-Dättwil und Wettingen wird eine tangentielle Direktverbindung innerhalb der Region geschaffen, welche nicht über den Knoten Bahnhof Baden führt. Damit wird die öV-Reisezeit auf einer wichtigen Verbindung verkürzt.</p>	<p>Die tangentielle Buslinie wird begrüsst. Sie soll bis zu der nächsten Bahnstation, hier Mellingen Heitersberg, durchgezogen werden. Eine tangentielle Linie von Neuenhof auf dem linken Limmatufer Richtung Meierhof-Dättwil wird vermisst.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 70 Rückmeldungen • Viele stimmen vollständig zu. • Einzelne stimmen mit kleineren Vorbehalten zu, v.a. Zweifel am Potential. • Einzelne fordern stattdessen, dass die Nationalbahnlinie wieder in Betrieb genommen wird. • Einzelne lehnen die Massnahme als unnötig ab. 	<p>Die Priorisierung der Umsetzung der Massnahme richtet sich nach bestimmten Rahmenbedingungen wie z.B. den SBB-Angebotsausbau an den Bahnhöfen.</p> <p>Für mögliche öV-Tangentiallinien als neue Busangebote werden im Rahmen eines Versuchsbetriebs (finanziert durch den Kanton) Kriterien zu Auslastung und Wirtschaftlichkeit definiert.</p>
<p>BB04 Tangentiale Buslinie Turgi-Nussbaumen-Niederweningen</p> <p>Mit einer neuen Buslinie zwischen Turgi und Niederweningen wird eine tangentielle Direktverbindung innerhalb der Region geschaffen, welche heute mit dem öV kaum möglich ist.</p>	<p>Die tangentielle Buslinie wird begrüsst, besonders der Abschnitt Hertenstein-Turgi. Das Potenzial Niederweningen - Zürich-Nord wird gesehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 170 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig zu. • Viele fordern eine zeitnahe Umsetzung. • Begrüsst wird neben den direkten Verbindungen nach Turgi und Niederweningen auch die Anbindung von Hertenstein und Freienwil. • Einzelne stimmen mit Vorbehalt zu, v.a. Zweifel am Potential. • Einzelne lehnen die Massnahme wegen des geringen Potentials und dem zusätzlichen Busverkehr ab. 	<p>Die Priorisierung der Umsetzung der Massnahme richtet sich nach bestimmten Rahmenbedingungen wie z.B. den SBB-Angebotsausbau an den Bahnhöfen.</p> <p>Für mögliche öV-Tangentiallinien als neue Busangebote werden im Rahmen eines Versuchsbetriebs (finanziert durch den Kanton) Kriterien zu Auslastung und Wirtschaftlichkeit definiert.</p>

Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>BB05 Busbevorzugung öV-Hauptkorridore</p> <p>Mit zusätzlichen Busbevorzugungen (Busspuren, Priorisierung an Kreuzungen) wird sichergestellt, dass die mit dem Angebotsausbau geplanten zusätzlichen Busse zuverlässig verkehren und damit die Attraktivität des öV steigt.</p>	<p>Die Busbevorzugung ist von zentraler Bedeutung. Es wird teilweise bezweifelt, dass die vorgeschlagenen Massnahmen dafür ausreichen. Ein Ausbau soll nicht zu Lasten des Fuss- und Veloverkehrs erfolgen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 170 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig zu. • Einige fordern explizit die Bevorzugung über Fahrbahnhofhaltstellen. Lokal wird besonders oft eine durchgehende Priorisierung von Untersiggenthal bis zum Bahnhof Baden gefordert, teilweise wird postuliert, dass das nur mit einer ZEL_lang+ möglich ist. • Wenige sind für eine Busbevorzugung, aber nicht zu Lasten des MIV. • Einzelne lehnen die Massnahme grundsätzlich ab oder glauben nicht an deren Wirksamkeit. 	<p>Die Priorisierung des öV (Bus) soll in der Umsetzungsplanung einen hohen Stellenwert erhalten.</p> <p>Um den öV auf den Hauptachsen gezielt zu fördern, sollen zeitlich parallel auch die Massnahmen im Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement umgesetzt werden.</p>
<p>BB06 Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Turgi</p> <p>Der Bahnhof Turgi wird als Verkehrsdrehscheibe für den westlichen Teil des Perimeters gestärkt. Dazu gehören bessere Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn, sichere Veloabstellanlagen und die städtebaulich-freiräumliche Entwicklung im Umfeld.</p>	<p>Die Stärkung des Bahnhofs Turgi wird begrüsst und auf den Bedarf von ausreichenden und attraktiven Veloabstellplätzen hingewiesen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 100 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig zu; gefordert werden insbesondere bessere Umsteigebeziehungen und mehr Veloabstellplätze. • Einige befürworten explizit die Verlegung des P+R nach Station Siggenthal. • Einige befürworten die Aufwertung, fordern aber die Beibehaltung oder den Ausbau des P+R Turgi. • Einzelne fordern eine bessere Anbindung an das Busnetz. • Einzelne erachten die Massnahme als unnötig. 	<p>Die Weiterentwicklung und Priorisierung der Umsetzung der Massnahme richtet sich nach den Rahmenbedingungen wie z.B. den Angebotsausbauten bei Bahn und Bus.</p>

Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>BB07 Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Baden</p> <p>Der Bahnhof Baden wird als bereits gut ausgebaute Verkehrsdrehscheibe weiterentwickelt, insbesondere mit der nötigen Infrastruktur für einen weiteren Ausbau des Busangebotes und mit einer qualitativ hochstehenden Veloparkierung.</p>	<p>Die Idee der Verkehrsdrehscheiben wird positiv begrüsst. Die Mobilitätskonferenz hat sich aber nicht konkret zu der öV-Drehscheibe Bahnhof Baden geäussert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 70 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. Gefordert werden insbesondere mehr sichere Veloabstellplätze, eine gute Anbindung ans Velonetz, bessere Signalisation sowie gut dimensionierte und direkte Umsteigebeziehungen. • Wenige erachten den Ausbau als unnötig oder zweitrangig, weil primär Turgi und Wettingen gestärkt werden sollen. • Von einigen sind Detailhinweise eingegangen wie u.a. Umsteigezeiten berücksichtigen und Wege verbessern, zusätzliche Parkierung für Motorräder und Velos). 	<p>Die Weiterentwicklung und Priorisierung der Umsetzung der Massnahme richtet sich nach den Rahmenbedingungen wie z.B. den Angebotsausbauten bei Bahn und Bus.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
<p>BB08 Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen</p> <p>Der Bahnhof Wettingen wird als Verkehrsdrehscheibe für den Umstieg zwischen Bahn, Bus und Velo gestärkt. Dazu gehört eine neue Bahnquerung für den Busverkehr, um diesen direkter und zuverlässiger führen zu können.</p>	<p>Die Aufwertung des Bahnhofs Wettingen mit den geplanten Massnahmen wird sehr begrüsst, auch um das regionale öV-Netz zu entflechten. Eine attraktive Veloführung soll mitgedacht werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 40 Rückmeldungen • Die grosse Mehrheit stimmt vollständig • Einzelne stimmen mit Vorbehalten zu. 	<p>Die Weiterentwicklung und Priorisierung der Umsetzung der Massnahme richtet sich nach den Rahmenbedingungen wie z.B. den Angebotsausbauten bei Bahn und Bus.</p>
<p>BB09 MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben</p> <p>An mehreren Bahnstationen am Rande des Raums Baden wird der Umstieg vom Auto auf den öV gefördert (attraktive Umsteigebeziehungen und Tarife, ergänzende Angebote). Im Gegenzug werden Parkplätze im Regionalzentrum reduziert.</p>	<p>Die Idee der Verkehrsdrehscheiben wird positiv begrüsst. Es wird auf die Bedeutung der Kosten für Parken und öV-Ticket hingewiesen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 70 Rückmeldungen • Viele begrüssen die Massnahme. • Wenige begrüssen sie, aber lehnen den parallelen Abbau von Parkplätzen im Zentrum ab. • Wenige wollen weitere Standorte, v.a. den Ausbau des P+R in Turgi. • Einzelne erachten die Massnahme als weniger wichtig oder bezweifeln die Wirkung. 	<p>In der Massnahmenentwicklung wurden MIV/öV-Verkehrsdrehscheiben differenziert, aber stufengerecht, vertieft. Die Praxis hat gezeigt, dass Verlagerungseffekte vom MIV auf den öV gross sein müssen, damit das angestrebte Ziel erreicht werden kann. Solche Umsteigeeffekte sind mit einer restriktiven Parkplatzpolitik durchaus möglich.</p>

Handlungsfeld Bahn und Bus (BB)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>BB10 Trasseesicherung Tramkorridore</p> <p>Um langfristig Optionen für einen Trambetrieb für den Zeitraum nach 2040 offen zu halten, werden Trasse gesichert. Dazu gehören die Freihaltung von Flächen, welche die Innenentwicklung nicht behindern, aber auch betriebliche Massnahmen.</p>	<p>Die Trasseesicherung in den drei Korridoren wird grundsätzlich begrüsst. Die Nutzung des Nationalbahntrassees soll weiterverfolgt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 110 Rückmeldungen • Viele stimmen zu. • Wenige wünschen nur eine Sicherung einzelner Korridore. • Viele lehnen eine Trasseesicherung ab oder erachten sie als unnötig; kritisch beurteilt werden insbesondere der fehlende Zusatznutzen zum Busausbau, die hohen Kosten sowie die Einschränkungen für Grundeigentümer entlang der Korridore. • Einzelne sprechen sich klar für eine Tramlösung aus und möchten, dass diese schon vor 2040 angegangen wird. 	<p>Für den Zeithorizont nach 2040 sollen für die drei Korridore Killwangen bis Baden, Baden bis Mellingen Heitersberg und Baden bis Untersiggenthal Trassen (für Busse oder schienengebundene Verkehrsmittel) gesichert werden.</p>
<p>BB11 S-Bahn-Haltestelle Tägerhard</p> <p>Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle Tägerhard wird die Bahnanbindung für die langfristig mögliche Siedlungsentwicklung in Wettingen-Ost verbessert. Diese Haltestelle soll als Option freigehalten werden.</p>	<p>Einzelne vermuten, dass eine neue S-Bahn-Haltestelle Tägerhard den Einzonungsdruck erhöht, was als kritisch angesehen wird.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 50 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. • Wenige stellen den Nutzen in Frage, begrünnen aber eine langfristige Sicherung. • Einzelne lehnen die neue Haltestelle ab, primär weil sie das Potential als gering einschätzen oder Fahrzeitverlängerungen auf der Bahn aufgrund der zusätzlichen Haltestelle befürchten. 	<p>Mit dem öV-Angebotskonzept 2040 soll vertieft werden, wie das Busnetz mit dem neuen Bahnhof beim Tägerhard optimal abgestimmt werden kann.</p>

4.2 Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)			
Massnahme (Kurzbeschreibung)	Mobilitätskonferenzen 4a-c	Online-Partizipation	Umgang / Vorgehen
<p>FV01 Sofortmassnahmen Veloverkehr</p> <p>An einigen kritischen Stellen im regionalen Velonetz werden mit kurzfristig realisierbaren Massnahmen schnelle Verbesserungen erzielt. Langfristig sind weitere Massnahmen notwendig.</p>	<p>Die Sofortmassnahmen werden sehr begrüsst und sollen schnell umgesetzt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 140 Rückmeldungen • Davon mehrheitlich zustimmend. • Wenige stimmen zumindest teilweise zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, v.a. zu kritischen Stellen. • Einzelne lehnen Sofortmassnahmen ab bzw. halten sie für unnötig. 	<p>Bei den Sofortmassnahmen Veloverkehr ist der Planungsstand so hoch, dass die Realisierung der Massnahmen ohne grosse weitere Abklärungen angegangen werden kann.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
<p>FV02 Velovorzugsroute Siggenthal – Baden</p> <p>Mit der Velovorzugsroute wird eine unterbruchsfreie, qualitativ hochstehende Verbindung innerhalb des Siggenthals und zwischen Baden und Brugg geschaffen. Zwei Linienführungen stehen zur Diskussion.</p>	<p>Diese Velovorzugsroute soll nach einhelliger Meinung durch den Kappelerhof geführt werden. Für den Bereich Wildstich soll eine Führung mit möglichst wenig Steigungen gesucht werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 144 Rückmeldungen • wenige sprechen sich für die Massnahme aus, ohne sich zur Linienführung zu äussern. • 124 Rückmeldungen gingen zur Linienführung ein: Die Mehrheit präferiert die Route Kappelerhof. Wenige sind für die Variante über das Siggenthalerfeld oder befürwortet die Umsetzung beider Vorzugsrouten. Wenige sprechen sich für eine Vorzugsroute Kirchweg aus. Einzelne sehen keinen Bedarf für eine Vorzugsroute in diesem Abschnitt. • Wenige Teilnehmende weisen auf den Bedarf eines Ausbaus des Kirchwegs hin. 	<p>Für die Velovorzugsroute (VVR) Baden-Brugg wird die Linienführung via linke Limmatseite durch den Kappelerhof weiterverfolgt. Die VVR soll mit einer Machbarkeitsstudie weitergeplant werden.</p>

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>FV03 Velovorzugsroute Killwangen - Baden</p> <p>Mit der Velovorzugsroute wird eine unterbrechungsfreie, qualitativ hochstehende Verbindung zwischen Baden und dem Limmattal geschaffen. Die Route führt abseits stark befahrener Strassen und schliesst an die Route im Zürcher Limmattal an.</p>	<p>Die Führung der Velovorzugsroute im Bereich Schulhausplatz Baden (Ländliweg - Weite Gasse - Bahnhof) soll noch präzisiert und stärker aufgewertet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 42 Rückmeldungen • Die grosse Mehrheit stimmt vollständig zu. • Einzelne stimmen mit kleineren Vorbehalten zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, u.a. Führung der VVR via Ländliweg prüfen, Verbesserung Querung Gleise Bahnhof Oberstadt. 	<p>Die VVR soll mit einer Machbarkeitsstudie weitergeplant werden.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
<p>FV04 Velovorzugsroute Dättwil - Baden</p> <p>Mit der Velovorzugsroute wird eine unterbrechungsfreie, qualitativ hochstehende Verbindung von Baden Richtung Dättwil und weiter nach Süden geschaffen. Die Route führt abseits stark befahrener Strassen.</p>	<p>Die Mobilitätskonferenz unterstützt explizit die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs. Sie hat sich aber nicht konkret zur Velovorzugsroute Dättwil-Baden geäussert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 50 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder mit kleineren Vorbehalten zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, u.a. Problematik Knoten Esp (Mellingerstrasse/Oberrohrdorfstrasse). 	<p>Die VVR soll mit einer Machbarkeitsstudie weitergeplant werden.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
<p>FV05 Aufwertung Velohaupttrouten Raum Siggenthal</p> <p>Mit dem Haupttroutennetz werden die wichtigsten Quell- und Zielorte im Siggenthal verbunden. Um die Attraktivität sicherzustellen, braucht es auf vielen Abschnitten Massnahmen, z.B. breitere Radwege, Querungshilfen oder Temporeduktionen.</p>	<p>Der Ausbau des Kirchwegs als durchgehende und sichere Hauptroute wird nachdrücklich begrüsst. Grundsätzlich sollen Haupttrouten möglichst schnell ausgebaut und dabei den Fokus auf sichere und bevorzugte Führung an den Knoten gelegt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 102 Rückmeldungen • Viele stimmen vollständig zu. • Einzelne stimmen mit kleineren Vorbehalten zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, u.a. Temporeduktionen auf ausgewählten Abschnitten und weisen auf die Bedeutung als auch auf den Bedarf eines Ausbaus des Kirchwegs hin. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen Aufwertung Velohaupttrouten orientiert sich im Normalfall am kantonalen oder kommunalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>FV06, 08, 10, 12 Aufwertung Velonebenrouten</p> <p>Das Nebenroutennetz ergänzt die Basisinfrastruktur aus Vorzugsrouten und Hauptrouten und vervollständigt das kantonale Netz. Nebenrouten weisen den «niedrigsten» Ausbaustandard auf.</p>	<p>Die Mobilitätskonferenz unterstützt explizit die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs. Sie hat sich aber nicht konkret zu den Velonebenrouten geäussert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 63 Rückmeldungen. • Der Aufwertung der Nebenrouten in den Räumen Baden und Süd-Ost stimmt die grosse Mehrheit zu. • Die Aufwertung der Nebenrouten im Raum Nord-Ost wird von vielen begrüsst (29 Rückmeldungen). • Einige Teilnehmende verweisen auf die nicht zufriedenstellende Situation in Ehrendingen. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen Aufwertung Velonebenrouten orientiert sich im Normalfall am kantonalen und am kommunalen Strassensanierungszyklus.</p>
<p>FV07 Aufwertung Velohauptrouten Raum Baden</p> <p>Mit dem Hauptroutennetz werden die wichtigsten Quell- und Zielorte in der Stadt Baden erschlossen. Um die Attraktivität sicherzustellen, braucht es z.B. breitere Radstreifen oder bessere Abbiegebeziehungen an Knoten.</p>	<p>Die Mobilitätskonferenz unterstützt explizit die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs. Haupt- und Nebenrouten sollen durchgängig und sicher sein, die Konferenz hat sich aber nicht konkret zu den Nebenrouten im Raum Baden geäussert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 80 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder mit kleineren Vorbehalten zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, u.a. Verbesserung Situation Schartenstrasse, Nutzung David-Hess-Weg. • Vereinzelt wird T30 auf der Brugerstrasse gefordert. • Vereinzelt werden die Lösungen am Brückenkopf Ost als ungenügend erachtet und auf weitere kritische Knoten für den Veloverkehr hingewiesen. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen Aufwertung Velohauptrouten orientiert sich im Normalfall am kantonalen oder kommunalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p> <p>Tempo 30: vgl. Kommentar bei SF05</p>
<p>FV09 Aufwertung Velohauptrouten Raum Süd-Ost</p> <p>Mit dem Hauptroutennetz werden die wichtigsten Quell- und Zielorte im südöstlichen Teilraum erschlossen. Um die Attraktivität sicherzustellen, braucht es unter anderem breitere Radstreifen, breite Rad-/Gehwege oder Temporeduktionen.</p>	<p>Die Hauptrouten im Raum Süd-Ost werden ausdrücklich begrüsst. Es wird auf die Wichtigkeit von durchgängigen und sicheren Veloverbindungen sowie sicheren und unterbruchsfreien Knotenführungen hingewiesen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 28 Rückmeldungen • Die grosse Mehrheit stimmt vollständig zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, u.a. Wege entlang Limmat einbeziehen. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen Aufwertung Velonebenrouten orientiert sich im Normalfall am kantonalen und am kommunalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>

Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr (FV)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>FV11 Aufwertung Velohaupttrouten Raum Nord-Ost</p> <p>Mit dem Haupttroutennetz werden die wichtigsten Quell- und Zielorte im nordöstlichen Teilraum erschlossen. Um die Attraktivität sicherzustellen, braucht es insbesondere breitere Radstreifen entlang stark befahrener Strassen.</p>	<p>Die Mobilitätskonferenz unterstützt explizit die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs. Sie hat sich aber nicht konkret zu den Haupttrouten im Raum Nord-Ost geäussert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 32 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, u.a. Aufwertung Kirchweg, Verbesserung Veloinfrastruktur in Ehrendingen. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen Aufwertung Velohaupttrouten orientiert sich im Normalfall am kantonalen und kommunalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
<p>FV13 Ausbau und Aufwertung Veloparkierung</p> <p>An regional bedeutsamen Zielorten (u.a. Bahnhöfe, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen) werden bestehende Veloabstellanlagen ausgebaut und neue ergänzt. Die Anlagen werden ausreichend gross, witterungsgeschützt und möglichst diebstahlsicher sein.</p>	<p>Sichere, e-Bike-kompatible und genügend grosse Veloabstellanlagen an den richtigen Orten, d.h. auch an Bushaltestellen, werden sehr begrüsst. Es wird eine hohe Signalwirkung vermutet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 72 Rückmeldungen • Die grosse Mehrheit stimmt vollständig zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, u.a. Unterhalt, Sicherheit und Nähe zum Zielort. • Die Teilnehmenden sind sich einig, dass eine gute Veloparkierung zwingende Voraussetzung zur Förderung des Veloverkehrs ist. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen Veloparkierung erfolgt laufend im Rahmen von Baugesuchsprüfungen, der Erarbeitung oder Umsetzung von kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) oder durch eine Aufnahme in die kommunale Bau- und Nutzungsordnung bei der nächsten Revision.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
<p>FV14 Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze</p> <p>Die Gemeinden schaffen ein dichtes und klimagerecht gestaltetes Fusswegnetz, insbesondere in den dichten Ortskernen, rund um öV-Haltestellen sowie in der Nähe von Einrichtungen wie Schulen, Sportstätten, etc.</p>	<p>Die Mobilitätskonferenz wünscht, den Fuss- und Veloverkehr zu entflechten, um Konflikte zu reduzieren. Sie wünscht sich auch eine Koordination über die Gemeindegrenzen hinweg und die Wahrnehmung als öV-Zubringer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 50 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder mit kleineren Vorbehalten zu. • Einige Teilnehmende bringen wichtige Detailhinweise zur Bereinigung des Massnahmenblatts ein, u.a. Verbesserung Querungen Bruggstrasse, Haselstrasse, Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie Baden-Brugg. • Vereinzelt wird auf die Themen Behindertengerechtigkeit und Temporeduktionen auf Kantonsstrassen hingewiesen. 	<p>Die Aufwertung der kommunalen Fussverkehrsnetze erfolgt laufend im Rahmen von Baugesuchsprüfungen, der Erarbeitung und Umsetzung von kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) oder durch eine Aufnahme in die kommunale Bau- und Nutzungsordnung bei der nächsten Revision.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>

4.3 Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (SB)

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (SB)			
Massnahme (Kurzbeschreibung)	Mobilitätskonferenzen 4a-c	Online-Partizipation	Umgang / Vorgehen
<p>SB01 Erweiterung Verkehrsmanagement</p> <p>Mit der Erweiterung des bestehenden Verkehrsmanagements werden die Ampelsteuerungen in der Region noch besser koordiniert, damit der Verkehr sich auch in Spitzenzeiten nicht in den Siedlungsgebieten staut.</p>	<p>Die Erweiterung des Verkehrsmanagements wird als zentrale Massnahme begrüsst, das System soll kontinuierlich ausgebaut werden. Es wird aber auch auf die Grenzen der Wirksamkeit hingewiesen. Die Situation auf der Autobahn ist noch besser zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 90 Rückmeldungen • Viele stimmen vollständig zu. • Einzelne mit kleineren Vorbehalten. • Einige lehnen die Massnahme grundsätzlich ab, glauben nicht an deren Wirksamkeit oder befürchten, dass dadurch der Stau in andere Dörfer verlagert wird. • Vereinzelt wird ein besserer Lärmschutz (u.a. durch Tempo 30) gefordert. 	<p>Auch aufgrund der Rückmeldungen aus der Partizipation soll die Erweiterung des Verkehrsmanagements möglichst sofort angegangen werden.</p> <p>Tempo 30: vgl. Kommentar bei SF05</p>
<p>SB02 Parkplatzmanagement / Innere Dosierung</p> <p>Während der Hauptverkehrszeiten wird die Ausfahrt aus den Parkhäusern der Innenstadt von Baden gesteuert. Damit können Busse vom Bahnhof Baden Richtung Kappelerhof/Siggenthal auf der Haselstrasse zuverlässiger verkehren.</p>	<p>Vereinzelt werden negative Auswirkungen auf das Gewerbe befürchtet, das ist bei der weiteren Konkretisierung mitzudenken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 40 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. • Einige lehnen die Massnahme grundsätzlich ab, weil der Autoverkehr dadurch behindert oder der Standort Baden geschwächt würde. • Einzelne halten die Massnahme für unwichtig. 	<p>Die Stadt Baden plant die nächsten Schritte für eine MIV-Ausfahrtdosierung aus den innerstädtischen Parkhäusern der Innenstadt von Baden gesteuert.</p>
<p>SB03 Optimierung Bruggerstrasse im Bestand</p> <p>Die Veloinfrastruktur auf der stark befahrenen Bruggerstrasse wird attraktiver und sicherer gestaltet. Gleichzeitig soll die Strasse weniger trennend wirken und siedlungsverträglicher sein.</p>	<p>Die vorgeschlagenen Massnahmen werden insbesondere in Baden explizit begrüsst und sollen schnell angegangen und umgesetzt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 60 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder mit kleineren Vorbehalten zu. • Einige würden sich noch weitergehende, für den MIV einschränkende Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs und des Freiraums wünschen. • Einzelne lehnen die Massnahme grundsätzlich ab oder halten die Massnahme für unwichtig. 	<p>Die Umsetzung der Veloverbesserung mit der Massnahme "Optimierung Bruggerstrasse im Bestand" soll der Kanton angehen.</p>

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (SB)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>SB04 Brückenkopf Ost, kurzfristige Massnahmen</p> <p>Mit Anpassungen an Abbiege- und Fahrbeziehungen um die Kreuzung Brückenkopf Ost wird der Verkehrsfluss stabiler und es wird Raum für Bus- und Velospuren frei. Zudem wird die Hochbrücke zugunsten sicherer Radwege verbreitert.</p>	<p>Die kurzfristigen Massnahmen am Brückenkopf Ost werden begrüsst und sollen prioritär umgesetzt werden. Sie genügen aber noch nicht, um öV und Velo ausreichend zu priorisieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 100 Rückmeldungen • Viele stimmen vollständig oder mit kleineren Vorbehalten zu. • Einige sind der Meinung, dass die Massnahmen nicht ausreichen und fordern deshalb kurzfristig eine Untertunnelung des Knotens für den MIV. • Einzelne lehnen die Massnahme ab, v.a. weil sie Behinderungen des MIV befürchten. 	<p>Die Umsetzung Massnahme "kurzfristige Massnahmen Brückenkopf Ost " soll der Kanton in Abstimmung mit der Stadt Baden angehen.</p>
<p>SB05 Brückenkopf Ost, mittelfristige Massnahmen</p> <p>Zwei miteinander verbundene Untertunnelungen sowie eine neue Velobrücke über die Limmat werden für sichere Veloverbindungen in allen Richtungen sorgen. Der freiwerdende Platz auf der Hochbrücke wird für eine neue Busspur genutzt.</p>	<p>Die vorgeschlagenen mittelfristigen Massnahmen genügen nicht, um die für alle Verkehrsmittel ungenügende Situation zu lösen. Eine Wunschlösung wäre, dort den öV, motorisierten Individualverkehr und Velo auf unterschiedlichen Ebenen zu führen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 90 Rückmeldungen • Einige stimmen vollständig zu, wenige mit kleineren Vorbehalten. • Viele sind der Meinung, dass auch die mittelfristigen Massnahmen nicht ausreichen und fordern deshalb kurzfristig eine Untertunnelung des Knotens für den MIV, teilweise verbunden mit der Hoffnung, dass dadurch auch das Siggenthal und Ehrendingen entlastet werden. • Einzelne lehnen die Massnahme ab. 	<p>Aufgrund der vielen kritischen Aussagen zum Brückenkopf Ost im vierten Partizipationszyklus und der schwierigen Lösungsfindung in einer räumlich anspruchsvollen Situation legte die BDel am 6.9.24 fest, dass die Ausgestaltung der mittel- und langfristigen Massnahmen rund um den Brückenkopf Ost nach dem Beschluss des Grossen Rats 2026 nochmals vertieft untersucht werden muss und somit nicht im Massnahmenfächer GVK 2040 enthalten sind. Auch in diese Planungsüberlegungen aufgenommen werden die bisher genannten, langfristigen Optionen «Bypass, Umnutzung Hochbrücke, neue öV-Brücke».</p>

Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb (SB)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>SB06 Zentrumsentlastung</p> <p>Momentan ist offen, ob und in welchem Masse eine Zentrumsentlastung (ZEL) für die Zielerreichung nötig und verhältnismässig ist. Es stehen noch zwei Varianten zur Diskussion: ZEL_kurz und ZEL_lang.</p>	<p>Die Zentrumsentlastung wurde widersprüchlich diskutiert. Einerseits sieht man eine Zentrumsentlastung kritisch, weil sie den GVK-Zielen widerspricht und will erst alle anderen Massnahmen umsetzen. Wenn aber eine Zentrumsentlastung notwendig würde, dann eine ZEL_lang+. Andere erachten eine rasche Umsetzung ZEL_lang+ als zwingend notwendig, um die Ziele überhaupt erreichen zu können.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 260 Rückmeldungen, sehr kontrovers. • Viele sprechen sich für eine ZEL_lang+ aus, teilweise verbunden mit der Forderung nach einer schnellen Umsetzung. • Gleichzeitig wird mehrheitlich die Streichung von ZEL_kurz aus dem Richtplan gefordert. • Einzelne sind für noch längere Tunnelvarianten (als ZEL_lang+). • Wenige sprechen sich für eine ZEL_lang gemäss Vorschlag aus. Für einzelne sind ZEL_lang oder kurz denkbar. • Einige lehnen eine ZEL gänzlich ab, mehrheitlich, weil sie den Zielen des GVK widerspricht und zusätzlichen Verkehr anzieht. • Einzelne sehen nur eine ZEL_lang+ als Tunnelvariante, aber nur als langfristige Option, falls alle anderen Massnahmen des GVK nicht greifen. 	<p>Die Behördendelegation (BDeL) hat an ihrer Sitzung vom 1.11.24 beschlossen, dass die ZEL-Variante 'ZEL_lang+' den Massnahmenfächer als Option ergänzt. Zuerst wird die Umsetzung des GVK-Massnahmenfächers mit Zeithorizont 2040 gestartet (ohne ZEL). Eine erste Etappe der ZEL-Variante, nämlich 'ZEL_lang' soll dann weiterprojektiert werden, wenn die vorgesehene Wirkungskontrolle einen Bedarf dafür aufzeigt. Die Umfahrung Untersiggenthal (+) steht als langfristige Option für künftige Generationen ebenfalls zur Verfügung.</p> <p>Weitere Infos dazu sind im Beschluss-Protokoll der BDeL-Sitzung vom 1.11.24 zu finden.</p>

4.4 Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)			
Massnahme (Kurzbeschreibung)	Mobilitätskonferenzen 4a-c	Online-Partizipation	Umgang / Vorgehen
<p>SF01 Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden</p> <p>Die hohe, zunehmende Dichte und der Nutzungsmix in der Innenstadt von Baden haben zur Folge, dass mehr Menschen zu Fuss unterwegs sind. Damit dieses Quartier der kurzen Wege funktioniert, braucht es eine bauliche Verdichtung sowie attraktive Frei- und Grünräume.</p>	<p>Die Förderung von Massnahmen zur Verkürzung von Wegen wird grundsätzlich begrüsst, insbesondere auch für ältere Menschen. Die Innenstadt von Baden wurde nicht explizit kommentiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 45 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. • Wenige sind gegen die Aufhebung von Parkplätzen. • Einzelne erachten die Massnahme als unwichtig bzw. schätzen das Potential als gering ein. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen «Quartier der kurzen Wege» erfolgt laufend im Rahmen von Baugesuchsprüfungen, der Erarbeitung und Umsetzung von kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) oder durch eine Aufnahme in die kommunale Bau- und Nutzungsordnung bei der nächsten Revision.</p>
<p>SF02 Quartier der kurzen Wege – Zentrum Wettingen</p> <p>Die hohe, zunehmende Dichte und der Nutzungsmix im Zentrum von Wettingen haben zur Folge, dass mehr Menschen zu Fuss unterwegs sind. Damit dieses Quartier der kurzen Wege funktioniert, braucht es eine bauliche Verdichtung sowie attraktive Frei- und Grünräume.</p>	<p>Die Förderung von Massnahmen zur Verkürzung von Wegen wird grundsätzlich begrüsst, insbesondere auch für ältere Menschen. Das Zentrum Wettingen wurde nicht explizit kommentiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 25 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. • Wenige sind weitgehend einverstanden. • Wenige erachten die Massnahme als unwichtig bzw. unpassend für Wettingen. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen «Quartier der kurzen Wege» erfolgt laufend im Rahmen von Baugesuchsprüfungen, der Erarbeitung und Umsetzung von kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) oder durch eine Aufnahme in die kommunale Bau- und Nutzungsordnung bei der nächsten Revision.</p>
<p>SF03 Quartier der kurzen Wege – Zentrum Obersiggenthal</p> <p>Die hohe, zunehmende Dichte und der Nutzungsmix im Zentrum von Nussbaumen haben zur Folge, dass mehr Menschen zu Fuss unterwegs sind. Damit dieses Quartier der kurzen Wege funktioniert, braucht es eine bauliche Verdichtung sowie attraktive Frei- und Grünräume.</p>	<p>Die Verdichtung des Zentrumsgebiets Obersiggenthal zur Förderung von kurzen Wegen wird begrüsst. Es wird als Chance zur Ansiedlung von Firmen angesehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total gut 50 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. • Wenige sind mit Einschränkungen einverstanden, aus unterschiedlichen Gründen wie z.B. hohe Verkehrsbelastung Landstrasse als Hindernis, fehlende Massnahmen seitens Gemeinde, etc. • Einzelne erachten die Massnahme als unnötig bzw. unpassend für Nussbaumen. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen «Quartier der kurzen Wege» erfolgt laufend im Rahmen von Baugesuchsprüfungen, der Erarbeitung und Umsetzung von kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) oder durch eine Aufnahme in die kommunale Bau- und Nutzungsordnung bei der nächsten Revision.</p>

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>SF04 Siedlungsentwicklung an zentralen Orten</p> <p>Mit einer massvollen Innenentwicklung und attraktiven Frei- und Grünräumen werden die Ortskerne in der Region gestärkt. Damit können diese ihre Funktion für die Nahversorgung (z.B. Einkauf) und die lokale Identität weiterhin wahrnehmen.</p>	<p>Die Schaffung einer höheren Aufenthalts- und Freiraumqualität für alle Menschen wird positiv eingeschätzt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 35 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder weitgehend zu. • Wenige äussern sich nicht zur Massnahme, fordern aber eine weniger starke Konzentration der Arbeitsplätze auf die Kernstadt Baden. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme «Siedlungsentwicklung an zentralen Orten» erfolgt laufend im Rahmen von Baugesuchsprüfungen, der Erarbeitung und Umsetzung von kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) oder durch die Aufnahme in die kommunale Bau- und Nutzungsordnung bei der nächsten Revision.</p>

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

Massnahme (Kurzbeschreibung)	Mobilitätskonferenzen 4a-c	Online-Partizipation	Umgang / Vorgehen
<p>SF05 Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof</p> <p>Die Bruggerstrasse als Ortsdurchfahrt des Quartiers Kappelerhof wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Eine hohe Aufenthaltsqualität und Quartiere der kurzen Wege anzustreben, wird begrüsst. Zusätzlich zu den vorgeschlagenen Massnahmen wird gewünscht, auf der Bruggerstrasse Tempo 30 mitzudenken und für die Begrünung auch die privaten Vorgärten miteinzubeziehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 46 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder weitgehend zu. • Einzelne fordern statt einer komplexen Umgestaltung die gezielte Behebung von Schwachstellen wie fehlende Busspur im Bereich Martinsbergfelsen, Fuss-/Veloweg-Lücke durch südliche Quartiere. • Einzelne Teilnehmende lehnen die Massnahme ab. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Abhängig vom Entscheid ZEL SB06.</p> <p>Tempo 30: <i>Grundsätzlich gilt heute auf Kantonsstrassen 80 km/h ausserorts und 50 km/h innerorts. Es gilt Bundesrecht (Art. 108 Signalisationsverordnung [SSV] vom 5. September 1979 [SR 741.21]). Abweichende Geschwindigkeiten werden ausschliesslich im Bundesrecht behandelt. Das Gesetz sieht in begründeten Fällen Ausnahmen vor, um von diesen Höchstgeschwindigkeiten abzuweichen (Art. 108 Signalisationsverordnung, SSV). Der Regierungsrat legt grossen Wert auf die korrekte und konsequente Anwendung des Bundesrechts, wonach Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen nur in sorgfältig begründeten Ausnahmefällen (Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf, Umweltschutz insb. Lärm) zur Anwendung kommen kann, wenn gleichzeitig keine mildereren Massnahmen möglich sind. Für die Aufwertung von Ortsdurchfahrten in dicht besiedelten Räumen können im Rahmen von Gesamtverkehrskonzepten neben Umgestaltungsmassnahmen auch Massnahmen im Hinblick auf eine tiefere, signalisierte Geschwindigkeit vorgeschlagen werden – abschnittsweise auch "Tempo 30"; Tempo 30 auf der Kantonsstrasse muss unter Beachtung der Gesamtzusammenhänge von Siedlung und Verkehr in einem breiten Korridor um die Kantonsstrasse einen höheren Zielbeitrag an das GVK leisten und eine Vereinfachung des Lösungsansatzes auf diesem Abschnitt oder im Korridor mit sich bringen.</i></p>

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>SF06 Umgestaltung Seminar-/ Schwimmbadstr. Baden/Wettingen</p> <p>Die Seminar-/ Schwimmbadstrasse als Ortsdurchfahrt in Baden/Wettingen wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die Aufwertung der Kantonsstrasse mit den geplanten Massnahmen wird grundsätzlich begrüsst. Es wird aber bezweifelt, dass dort eine gute Lösung für die Veloführung entsteht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 25 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. • Einige unterstützen die Massnahme nur, falls diese zusätzlich mit einer (bisher nicht vorgeschlagenen) Untertunnelung des Brückenkopfs Ost erfolgt. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus und kann somit angegangen werden.</p>
<p>SF07 Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Turgi wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die beschriebene Aufwertung von Kantonsstrassen wird grundsätzlich begrüsst. Bei der Aufwertung ist Tempo 30 mitzudenken. Ebenfalls werden Hinweise gemacht, dass die verkehrliche Funktion der Kantonsstrasse nicht vergessen gehen soll.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 15 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder weitgehend zu. • Einzelne Teilnehmende setzen sich explizit für Tempo 30 als Teil der Massnahme ein. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Tempo 30: vgl. Kommentar bei SF05</p>
<p>SF08 Umgestaltung Landstrasse Ehrendingen</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Ehrendingen wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die beschriebene Aufwertung von Kantonsstrassen wird grundsätzlich begrüsst. Die Mobilitätskonferenz hat die Umgestaltung der Landstrasse in Ehrendingen nicht explizit thematisiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 27 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. • Wenige sind der Meinung, dass eine Umgestaltung zuerst eine Umfahrung zur Verkehrsreduktion erfordert. • Einzelne wertvolle Detailhinweise zur Führung des Veloverkehrs entlang der Strasse. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>SF09 Umgestaltung Ehrendingerstrasse Ennetbaden</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Ennetbaden wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die beschriebene Aufwertung von Kantonsstrassen wird grundsätzlich begrüsst. Die Mobilitätskonferenz hat die Umgestaltung der Ehrendingerstrasse in Ennetbaden nicht explizit thematisiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 15 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt zu. • Einige stimmen mit Vorbehalten wie knappe Platzverhältnisse, nötige Kombination mit Bypass Brückenkopf Ost, etc. zu. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p>
<p>SF10 Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Neuenhof wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die beschriebene Aufwertung von Kantonsstrassen wird grundsätzlich begrüsst. Die Mobilitätskonferenz hat die Umgestaltung der Zürcherstrasse in Neuenhof nicht explizit thematisiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 8 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder weitgehend zu. Die Vorbehalte betreffen insbesondere die Ablehnung der Limmattalbahn und die Befürchtung, dass die Zweiteilung des Dorfes noch verstärkt werden könnte. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p>
<p>SF11 Umgestaltung Landstrasse Nussbaumen</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Nussbaumen wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die beschriebene Aufwertung der Landstrasse in Nussbaumen wird begrüsst und eine zügige Umsetzung unabhängig von einer Verkehrsreduktion gewünscht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 70 Rückmeldungen. • Viele befürworten die Umgestaltung uneingeschränkt, viele nur in Kombination mit einer ZEL_lang+ bzw. einer Reduktion des Schwerverkehrs. Vereinzelt wird dabei alternativ zur ZEL_lang+ auch eine Tieflegung der Landstrasse für den MIV vorgeschlagen. • Einzelne lehnen eine siedlungsorientierte Gestaltung ab. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Abhängig vom Entscheid ZEL SB06.</p>

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>SF12 Umgestaltung Landstrasse Rieden</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Rieden wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die beschriebene Aufwertung von Kantonsstrassen wird grundsätzlich begrüsst. Die Mobilitätskonferenz hat die Umgestaltung der Landstrasse in Rieden nicht explizit thematisiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 35 Rückmeldungen. • Davon befürworten die Mehrheit die Umgestaltung uneingeschränkt. • Einige sind grundsätzlich einverstanden, sehen aber die engen Platzverhältnisse und die starke (Verkehrs-)Belastung als kritisch. • Der Ausschnitt aus dem Gemeindeporträt im Massnahmenblatt wurde von einigen falsch verstanden: Es ist kein P+R im Bereich Boldi geplant, vielmehr werden diese Parkplätze heute unerwünscht von Pendlern als P+R missbraucht (Aussage der Gemeinde). 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus und kann somit angegangen werden.</p> <p>Ev. abhängig vom Entscheid ZEL SB06.</p>
<p>SF13 Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal</p> <p>Die Ortsdurchfahrt Untersiggenthal wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Eine hohe Aufenthaltsqualität auch entlang der Landstrasse anzustreben, wird grundsätzlich begrüsst. Einige wünschen, auf der Landstrasse Tempo 30 mitzudenken. Einige wünschen, bei einer Aufwertung die Verkehrsorientierung der Kantonsstrasse nicht zu vergessen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 42 Rückmeldungen. • Einige befürworten die Umgestaltung uneingeschränkt, viele aber nur zusammen mit einer (Schwer-)Verkehrsreduktion durch eine Umfahrung Untersiggenthal (ZEL_lang+). • Einzelne wünschen eine Temporeduktion auf 30 km/h, eine ebenfalls kleine Gruppe lehnt eine siedlungsverträgliche Gestaltung grundsätzlich ab. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Abhängig vom Entscheid ZEL SB06.</p> <p>Tempo 30: vgl. Kommentar bei SF05</p>
		<ul style="list-style-type: none"> • 	

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>SF14 Umgestaltung Landstrasse Wettingen</p> <p>Die Landstrasse in Wettingen wird siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die beschriebene Aufwertung von Kantonsstrassen wird grundsätzlich begrüsst. Die Mobilitätskonferenz hat die Umgestaltung der Landstrasse in Wettingen nicht explizit thematisiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 14 Rückmeldungen, • Alle befürworten die Umgestaltung vollständig oder mit kleinen Vorbehalten. • Einzelne Teilnehmende regen an, den MIV stärker auf die Zentralstrasse zu lenken, um die Landstrasse noch besser umgestalten zu können. 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p>
<p>SF15 Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil</p> <p>Die Mellingerstrasse in Baden-Dättwil wird unter Berücksichtigung ihrer verkehrlichen Funktion als A1-Zubringer siedlungsverträglich aufgewertet. Im Fokus stehen bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.</p>	<p>Die beschriebene Aufwertung von Kantonsstrassen wird grundsätzlich begrüsst. Die Mobilitätskonferenz hat die Umgestaltung der Mellingerstrasse in Baden-Dättwil nicht explizit thematisiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 8 Rückmeldungen • Die Mehrheit befürwortet die Umgestaltung vollständig oder mit kleinen Vorbehalten. • Einige Teilnehmende geben wertvolle Detailhinweise ab (u.a. Verbesserung Situation Richtung Oberrohrdorf und Veloführung abseits Mellingerstrasse). 	<p>Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus. Die aus der Partizipation eingegangenen Hinweise werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
<p>SF16 Umgestaltung Neuenhoferstrasse in Baden</p> <p>Gestützt auf neue Planungen in der Stadt Baden soll der Abschnitt Neuenhoferstrasse (Abschnitt Schulhausplatz bis ca. zur Unterführung der Kantonsstrasse K119 unter der Bahnlinie) analog der anderen bearbeiteten Ortsdurchfahrten in einem Massnahmenblatt aufbereitet werden.</p>	-	-	<p>Die BDeI beauftragte aufgrund des Antrags aus der Begleitgruppe die "Umgestaltung Neuenhoferstrasse in Baden" in vergleichbarer Bearbeitungstiefe aufzuarbeiten und in den GVK-Massnahmenfächer 2040 aufzunehmen. Die Umsetzung der Massnahme orientiert sich am kantonalen Strassensanierungszyklus.</p> <p>Abhängig vom Entscheid ZEL SB06.</p>

4.5 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (MM)

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (MM)			
Massnahme (Kurzbeschreibung)	Mobilitätskonferenzen 4a-c	Online-Partizipation	Umgang / Vorgehen
<p>MM01 Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <p>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.</p>	<p>Mobilitätsmanagement von Unternehmen wird sehr begrüsst. Die Unternehmen sollen zur Umsetzung verpflichtet werden. Auf die Vorbildwirkung von Kanton und Gemeinden wird hingewiesen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 66 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig zu, Einzelne mit kleineren Vorbehalten. • Einzelne lehnen die Massnahme grundsätzlich ab. Sie befürchten, dass dadurch der Stau aus dem Zentrum von Baden in andere Dörfer verlagert wird. • Die Verantwortung für die Umsetzung wird sehr unterschiedlich beurteilt (kleine bis grosse Unternehmen, Gemeinden, Kanton). 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt laufend im Rahmen von Baugesuchsprüfungen, der Erarbeitung und Umsetzung von kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) oder Aufnahme in die kommunale Bau- und Nutzungsordnung bei der nächsten Revision.</p> <p>Der Kanton unterstützt die Gemeinden mit einem Leitfaden / Werkzeugkasten.</p>
<p>MM02 Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung</p> <p>Die Gemeinden ändern ihre kommunalen Planungsreglemente, so dass Bauherrschaften bei guter öV-Erschliessung künftig weniger Parkplätze erstellen müssen. Das reduziert den Autoverkehr in den Zentren.</p>	<p>Eine Reduktion der Pflichtanzahl der zu erstellenden Parkplätze wird sehr gewünscht. Gleichwohl sollen spezielle Bedürfnisse wie von Seniorinnen und Senioren oder Gewerbe berücksichtigt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total rund 70 Rückmeldungen • Viele stimmen zu. • Wenige lehnen die Massnahme grundsätzlich ab, weil der Autoverkehr dadurch behindert oder der Standort Baden (Gewerbe) geschwächt würde. 	<p>Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt laufend im Rahmen von Baugesuchsprüfungen, der Erarbeitung von kommunalen Gesamtplänen Verkehr (KGV) oder Aufnahme in die kommunale Bau- und Nutzungsordnung bei der nächsten Revision.</p>
<p>MM03 Regionales Parkplatzmanagement</p> <p>Die Gebühren für öffentliche Parkplätze werden in der Region nach einheitlichen Kriterien festgelegt. Im Regionalzentrum werden oberirdische Parkplätze zugunsten von attraktiven Strassenräumen aufgehoben.</p>	<p>Eine Reduktion der vorhandenen Parkplätze, besonders in Baden, wird explizit begrüsst. Die Bedürfnisse von Gewerbe sowie Seniorinnen und Senioren sollen berücksichtigt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 63 Rückmeldungen, • Die Mehrheit stimmt vollständig oder mit kleineren Vorbehalten zu. • Wenige lehnen die Massnahme ab, weil der Autoverkehr dadurch behindert oder der Standort Baden (Gewerbe) geschwächt würde. • Einzelne verweisen auf spezielle Bedürfnisse von Seniorinnen und Senioren oder auch dem Gewerbe, welche insbesondere bei einem Parkplatzabbau im Zentrum von Baden berücksichtigt werden müssen. 	<p>Bei dieser regional bedeutsamen Massnahme bietet sich eine Koordination der Umsetzung durch die Repla Baden Regio an.</p>

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement (MM)

<i>Massnahme (Kurzbeschreibung)</i>	<i>Mobilitätskonferenzen 4a-c</i>	<i>Online-Partizipation</i>	<i>Umgang / Vorgehen</i>
<p>MM04 Ausbildungsverkehr überkommunale Schulen</p> <p>Kantons- und Berufsschulen ergreifen organisatorische Massnahmen (z.B. Staffelung Unterrichtszeiten), um die Spitzenbelastungen ihres Verkehrs zu glätten und insbesondere den Autoverkehr zu reduzieren.</p>	<p>Zum Thema Schülerverkehr wird angeregt, auch die Elterntaxis zu kommunalen Schulen mitzudenken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 41 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig oder mit kleineren Vorbehalten zu. • Einige lehnen die Massnahme ab oder sind skeptisch, dass überhaupt Massnahmen ergriffen werden können (v.a. Kompatibilität Lehrplan). 	<p>Kanton und Gemeinden sollen Schulen (insbesondere Kantons- und Berufsschulen) im Bereich Mobilität sensibilisieren und beraten.</p>
<p>MM05 Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten</p> <p>Die Gemeinden verstärken mit Unterstützung des Kantons die zielgruppengerechte Information und Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich einer siedlungsverträglichen Mobilität.</p>	<p>Sharing-Angebote sollen mitgedacht werden. Es wird auf fehlende Sensibilisierungsangebote wie kostengünstige öV-Angebote für 18-Jährige hingewiesen als attraktive Alternative zum Familienauto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total 62 Rückmeldungen • Die Mehrheit stimmt vollständig zu, einzelne mit kleineren Vorbehalten. • Wenige lehnen die Massnahme ab oder sind skeptisch, ob die Massnahme Wirkung entfalten kann. 	<p>Kanton und Gemeinden sollen Unternehmen im Bereich Mobilität sensibilisieren und beraten.</p>

Projektleitung GVK/ GL GVK/ BHU, 25. Oktober 2024