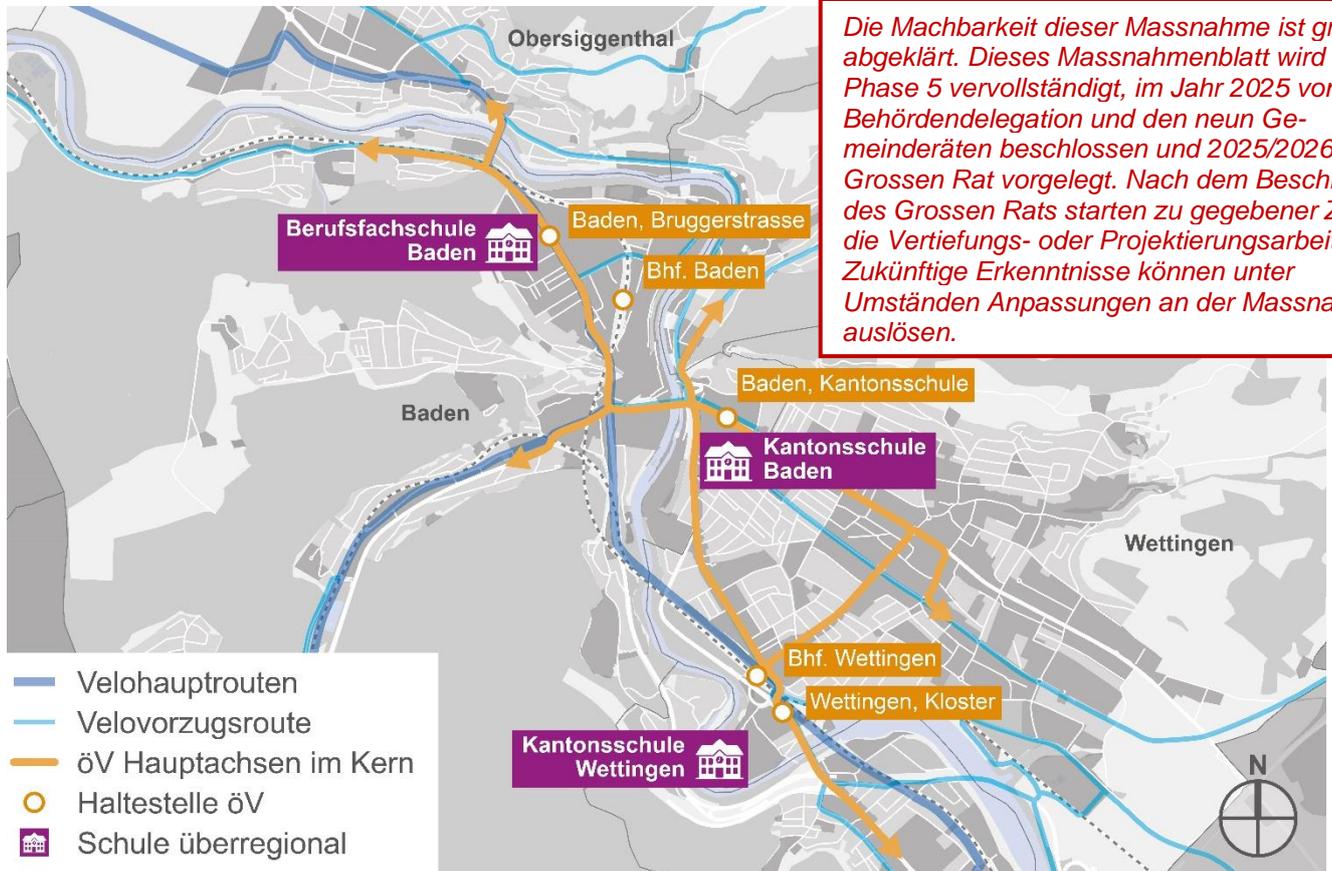


MM04 Ausbildungsverkehr überkommunale Schulen



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Die Schulen erarbeiten ein Mobilitätskonzept für Schülerinnen und Schüler sowie für die Lehrpersonen. Primäres Ziel der Konzepte ist es, der hohen Auslastung von Buslinien insbesondere in der Morgenspitze entgegenzuwirken. Weiter soll sich vor allem an den Berufsschulen der Anteil der Wege weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu mehr Fuss- und Veloverkehr verschieben. Folgende Punkte können in einem Mobilitätskonzept behandelt werden:

Zur Entlastung der Buslinien:

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

Zur Verschiebung des Modalshifts:

- Parkplätze monetär bewirtschaften.
- Parkplätze nur für Lehrpersonen und SchülerInnen freigeben, wenn die ÖV-Nutzung unzumutbar ist, z.B. Reisezeit länger als 30 Minuten, (Beispiel ZHAW, Wädenswil) (siehe auch Massnahmen MM01_betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Genügend gedeckte und nahe am Eingang liegende Veloparkplätze anbieten inkl. Lademöglichkeit für E-Velos
- Informieren und Sensibilisieren fürs Velo (Thementage Bsp. schlau mobil Velofahrkurse, Veloprüfung, Veloflickkurse)

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Überkommunale Schulen	Beteiligte	Kanton Aargau, Baden, Wettingen
---------------------	-----------------------	-------------------	---------------------------------

Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.

Herleitung aus Lagebeurteilung

Der Ausbildungsverkehr führt aufgrund der fixen Stundenplanzeiten auf einigen Busverbindungen zu sehr hohem Fahrgastaufkommen und dies hauptsächlich während der auch vom Arbeitspendlerverkehr stark belasteten Spitzenstunden am Morgen und Abend. Die Berufsschulen generieren zudem auch Autoverkehr.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Kapazitätsausbau Bushauptachsen (BB01)
- Tangentiale Buslinien (BB02 bis BB03)
- Velovorzugsrouten (FV02 bis FV04), Behebung von Schwachstellen auf Haupttrouten (FV05 bis FV08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM04

- Wirkung**
- Durch Mobilitätskonzepte an überkommunalen Schulen und deren Umsetzung werden die Spitzenzeiten im Busverkehr entlastet, indem die Belastung auf mehr Kurse verteilt wird. So werden die Rahmenbedingungen für den Erfolg der Steuerung des Ausbildungsverkehrs verbessert.
 - Insbesondere an Berufsschulen sollen dabei auch Anreize gesetzt werden, um für den Ausbildungsweg flächensparende Verkehrsmittel zu nutzen, dieser Zielbeitrag ist aber insgesamt gering.



Rahmenbedingungen
 Arbeits- und
 Rahmenbedingungen

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst eines der sieben Ziele.

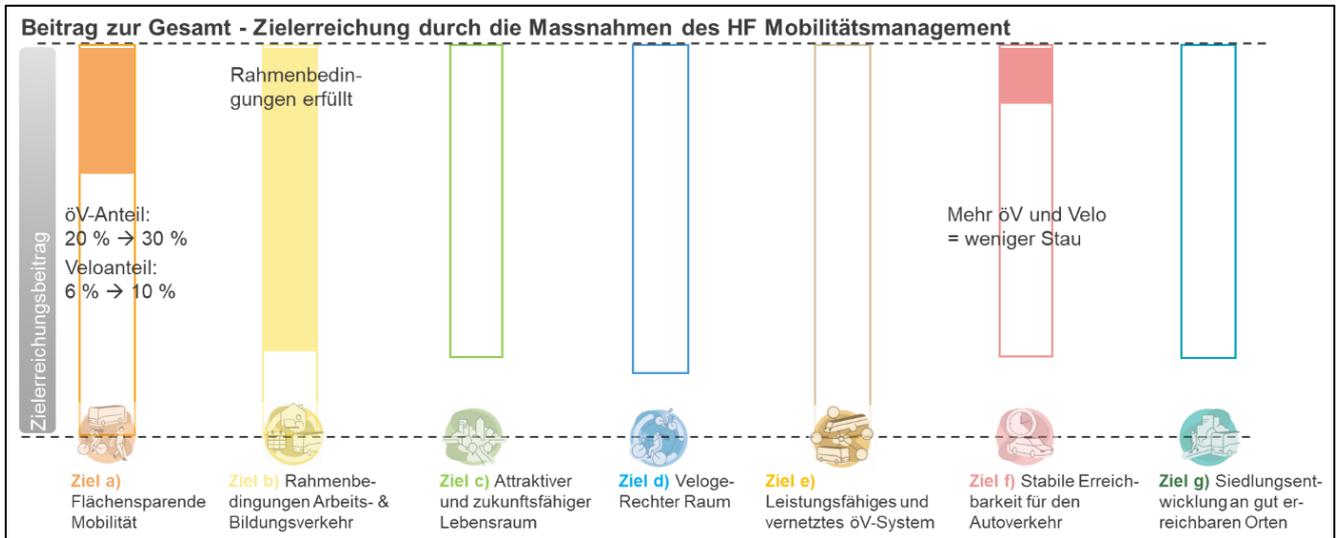
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die fünf Massnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement enthalten unabdingbare Unterstützungsmassnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel "flächensparende Mobilität"). Zudem werden die Rahmenbedingungen im Arbeits- und

Entwurf für Online-Partizipation

Bildungsverkehr so verändert, dass die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten abnehmen. Damit werden auch Staus reduziert, was die Zuverlässigkeit des MIV erhöht. In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Mobilitätsmanagement"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- [mobXpert - Mobilität verstehen](#)
- Praxisbeispiel: [Verkehrsspitzen glätten: Mobilitätsmanagement im Ausbildungsverkehr - Mobilservice](#)