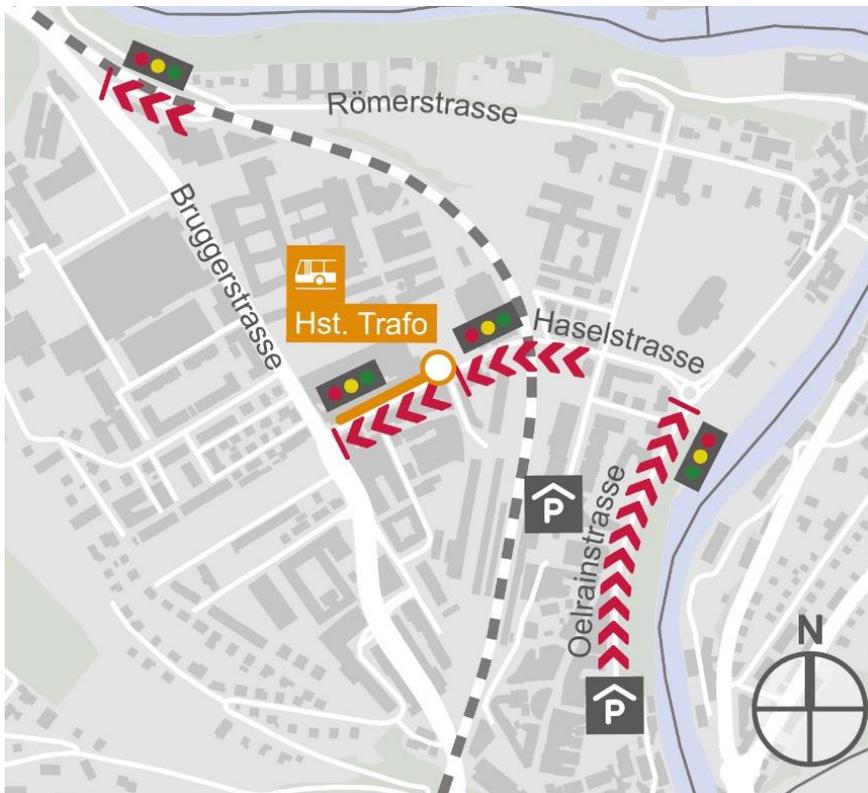


SB02 Baden, Parkplatzmanagement / Innere Dosierung



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.

-  Dosierung mit möglichem Stauraum
-  Spur mit Busbevorzugung an Lichtsignalanlage

Beschrieb der Massnahme

Das Parkplatzmanagement mit der «Inneren Dosierung» dient als innerstädtisches Pendant zum grossräumigen Verkehrsmanagement mit Dosierung an den Zufahrten vor den Siedlungsgebieten. Bei hohem Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten soll so ein dosierter Zufluss vom Verkehr aus den Parkhäusern auf das innerstädtische Strassennetz erreicht werden. Es umfasst in der Innenstadt von Baden die Dosierung der Ausfahrten der Parkhäuser, welche via Haselstrasse an die Bruggerstrasse angebunden sind. Dies soll als Überlastungsschutz dienen, wenn die LSA Brugger-/Haselstrasse an ihre Kapazitätsgrenze kommt und sich der Verkehr auf der Haselstrasse zurückstaut. Insbesondere soll so die Zufahrt für die Busse ab dem Bahnhof West zur Haltestelle Trafo und weiter nach Baden Nord bzw. Richtung Siggenthal und Kappelerhof-Turgi staufrei gehalten werden.

Dazu ist eine Verkehrsdosierung bei den eigentlichen Parkhausausfahrten oder alternativ auf den nachgelagerten Strassenabschnitten einzurichten. Als geeignet werden stadträumlich weniger sensible Räume und Strassenabschnitte ohne Busverkehr angesehen. Als mögliche Stauräume sind deshalb die Oelrainstrasse vor dem Kreisel Casino und der Abschnitt zwischen den Knoten Güter- und Dammstrasse auf der Haselstrasse zu prüfen. Mit der Einrichtung einer LSA vor dem Kreisel Casino und der bestehenden LSA am Knoten Hasel-/Güterstrasse kann die Dosierung mit geringem baulichem Aufwand umgesetzt werden. Die Ausfahrtsdosierung ist an die Steuerung der LSA entlang der Bruggerstrasse zu koppeln sowie mit zusätzlichen Detektoren entlang der Haselstrasse und den Parkhausausfahrten zu ergänzen.

Als flankierende Massnahme ist eine Ausfahrtsdosierung der Römerstrasse vor der Einmündung in die Bruggerstrasse zu prüfen, falls durch die Ausfahrtsdosierung auf der Haselstrasse unerwünschter Ausweichverkehr via Römerstrasse festgestellt würde.

Neben der Inneren Dosierung sind die Ziele des eigentlichen Parkplatzmanagements (siehe Massnahme MM03 Regionales Parkplatzmanagement) umzusetzen. Die Anzahl der MIV-Fahrten sowie der Flächenverbrauch im öffentlichen Raum an zentraler Lage durch die Parkierung sind zu reduzieren und das Parkplatzangebot in der Innenstadt ist nicht weiter zu vergrössern.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Stadt Baden	Beteiligte	Kanton, Private Parkhausbetreiber
---------------------	-------------	-------------------	--------------------------------------

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

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Bedeutung der Stadt Baden als Einkaufs- und Freizeitziel der Region ist hoch, der Einfluss auf den Verkehrsablauf ebenfalls. Der Verkehr in die zwölf öffentlichen Parkhäuser macht 20%-25% des Verkehrs auf der Bruggerstrasse aus. Dies führt bereits heute zu Staus auf der Brugger- und Haselstrasse, für welchen neben dem nach Baden zufahrenden auch der aus den Parkhäusern ausfahrende Verkehr verantwortlich ist. Die massgebenden Knoten in der Innenstadt können während der Hauptverkehrszeiten nicht noch mehr (Auto-) Verkehr verarbeiten.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Ausweitung Verkehrsmanagement (SB01)
- Optimierung Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SB02

- Wirkung**
- Die Busse verkehren auf der Haselstrasse Richtung Bruggerstrasse zur Hauptverkehrszeit zuverlässiger.
 - Die Dosierung des ausfahrenden Verkehrs erfolgt auf weniger sensiblen Strassenabschnitten. Dies hält die sensibleren Abschnitte der Haselstrasse (z.B. Bereich Kurpark und Brown Boveri Platz) frei von Rückstaus.
 - Die weniger zentralen Parkhäuser werden attraktiver und dadurch das kritische Strassennetz (v.a. die Bruggerstrasse) weniger belastet.



Leistungsfähiges
und vernetztes öV-
System



Stabile
Erreichbarkeit für
den Autoverkehr

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

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb

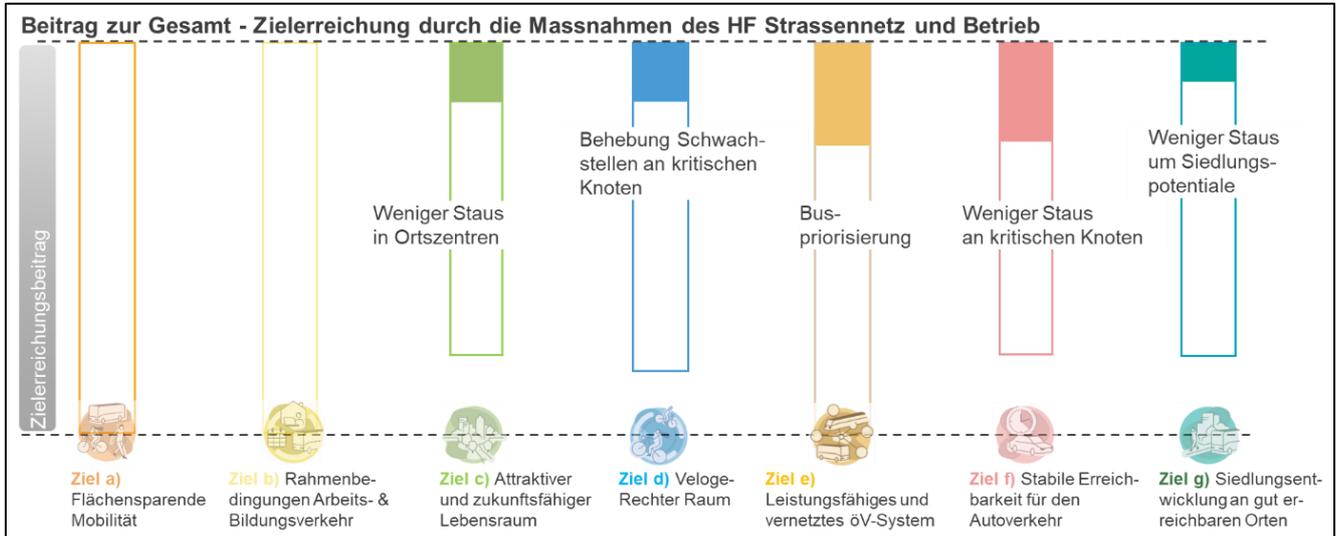
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung)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

Von den fünf Massnahmen des Handlungsfelds Strassennetz und Betrieb erzielen die Ausweitung des Verkehrsmanagements und die Optimierung der kritischen Knoten (Brückenkopf Ost, Knoten an Bruggerstrasse) eine grosse Wirkung. Diese Massnahmen verringern oder verlagern Staus und wirken sich positiv sowohl auf den

Entwurf für Online-Partizipation

Autoverkehr als auch auf die räumliche Qualität und die Entwicklung in Ortszentren aus. Ausserdem erleichtern die Massnahmen die Bevorzugung des öV sowie eine sicherere Führung des Veloverkehrs an stark belasteten Knoten.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Strassennetz und Betrieb"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



Weiterführende Dokumente / Links

- Parkplatzstrategie Stadt Baden (Publikation ausstehend)