

GVK Raum Baden und Umgebung

Mobilitätskonferenz 4c Teilraum Ost (Wettingen/Neuenhof/Killwangen); Fotoprotokoll der Konferenz vom 15. Juni 2024; Tägi, Tägerhardstrasse 122, Wettingen, 9:00 – 15:30 Uhr

Beilagen

- Folien-Präsentation MoK4c ([GVK-Raum-Baden-uU-MoK4c \(ag.ch\)](#))
- Kompendium ([2023-05-03-GVK-Raum-Baden-und-Umgebung-Kompendium \(ag.ch\)](#))
- Präsenzliste (vgl. Anhang)

Geht an

- Teilnehmende und Entschuldigte
- Behördendelegation
- Begleitgruppe
- Planerteams

Vorbereitende Unterlagen:

Erstmals haben die Teilnehmenden bereits vor der MoK Unterlagen zur Vorbereitung erhalten. Zusammen mit der Einladung und den Traktanden wurden diese beiden Produkte verschickt:

- zehnteiliges Kompendium zum bisherigen Stand der Arbeiten inklusive eines ersten Überblickes zum regionalen Massnahmenfächer
- Einführungsvideo (5 min) zum Thema "wo wir stehen": Ausgangslage, Planungsrahmen, Einbettung im Prozess.

Begrüssung

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr Departement Bau Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, begrüsst die Anwesenden zur vierten Mobilitätskonferenz (MoK 4c-Teilraum Ost) und bedankt sich für das Engagement aller Mok-Teilnehmenden.

Im Anschluss begrüsst Moderatorin Inger Schjold die Anwesenden. Sie erinnert nochmals an die Regeln, welche zum Gelingen des Prozesses beitragen, und erläutert das Programm im Überblick.

Überblick Projektstand

Carlo Degelo gibt einen Überblick über den bisherigen Planungs- und Partizipationsprozess.

Das Projekt "GVK Raum Baden und Umgebung" haben wir zusammen im September 2022 mit der MoK1 gestartet. Auf Basis der Lagebeurteilung wurden Wünsche bzw. Forderungen mit auf den Weg gegeben, so zum Beispiel: Planbare Mobilität ermöglichen, die Aktivitäten bzw. Standorte Wohnen – Arbeiten – Freizeit gemeinsam denken und die vorhandenen Verkehrsflächen anders aufteilen bzw. den bestehenden Platz besser zu nutzen.

In der Phase Zieldefinition fand Ende Januar 2023 die MoK2 zum Thema Ziele/Erfolgskriterien statt. Einen spannenden zusätzlichen Input leistete die Jugenddelegation mit ihrer Sicht zum Thema Stadt der Zukunft. Die 7 Ziele und deren Kriterien wurden von den MoK-Teilnehmenden insgesamt als realistisch eingeschätzt. Gleichzeitig wurde von den Teilnehmenden angeregt, mutiger zu sein. Besonders die Aspekte MIV reduzieren und ein Miteinander bzw. Verknüpfung der Verkehrsmittel anzustreben erschien wichtig.

Die MoK3 zu den Spielräumen und Lösungsansätzen fand im Juni 2023 statt. Als besonders wichtig für die Entwicklung der Massnahmen wurden Verhaltensänderungen und öV-Tangentialverbindungen genannt. Auf Basis dieser präzisierten Spielräume und Lösungsansätze haben der Kanton und die Planungsteams in den letzten 12 Monaten fast 60 konkrete Massnahmen für die 5 Handlungsfelder erarbeitet.

An den MoK4, die in den drei Teilräumen Mitte, West und Ost stattfinden, geht es um die regionale Einschätzung dieser Massnahmen. Dabei gilt es zu beachten, dass das Spektrum der Massnahmen (Grösse, Kosten, Realisierungszeitraum) sehr weit ist, die Wirkung von lokal bis überregional ausstrahlt und dass lokal bedeutsame Massnahmen nur an der MoK im jeweiligen Teilraum besprochen werden. Ausserdem wurden die Massnahmen unter Berücksichtigung von bestehenden Planungen (Bund, Kanton, Gemeinden) ausgearbei-

tet. Die Mobilitätslösungen werden für den ganzen Raum Baden und Umgebung geplant, also für die EinwohnerInnen und Beschäftigten aus 9 Gemeinden und für den Planungshorizont 2040. Für die Überprüfung der Vollständigkeit des Massnahmenfächers wurde die Machbarkeit stufengerecht überprüft (Arbeitsgruppen öV, Velo und Strassennetz & Betrieb) und von der Behördendelegation für die MoK freigegeben.

Auf der Webseite sind vier vertiefende Faktenblätter aufgeschaltet:

- [aufgenommene und verworfene Ansätze](#)
- [Variantenreduktion Zentrumsentlastung Baden](#)
- [öV-Hauptkorridore](#)
- [Linienführung Velovorzugsrouten Baden-Brugg](#)


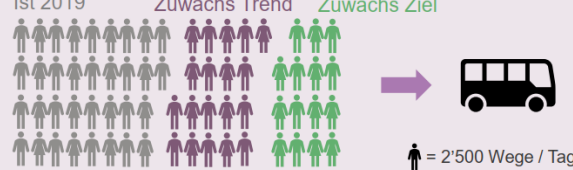







Einleitung Massnahmenfächer

Stephan Erne fasst die Erkenntnisse aus der Lagebeurteilung zusammen und erläutert die definierten Ziele für das GVK Raum Baden und Umgebung. Der Massnahmenfächer ist ein Gesamtpaket und für den Zeithorizont 2040. Er ist nach den Handlungsfeldern «Bahn und Bus», Fuss- und Veloverkehr», Strassennetz und Betrieb», «Stadt- und Freiraum» und «Mobilitätsmanagement» gegliedert. Einzelne Massnahmenarten tragen stärker zur Zielerreichung bei als andere – schlussendlich können die Ziele aber nur über das Zusammenspiel aller Massnahmen erreicht werden. Das Gesamtpaket 2040/der Massnahmenfächer besteht aus einer Fülle von verschiedenen Massnahmen aber weder das Tram noch die Zentrumsentlastung sind momentan Bestandteil davon. Die Ziele «flächensparende Mobilität», «Rahmenbedingungen Arbeits- & Bildungsverkehr» sowie «Leistungsfähiges und vernetztes öV-System» werden durch den vorgeschlagenen Massnahmenfächer (ohne ZEL, ohne Tram) vollständig erreicht (Folie 20). Die Ziele „Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum“, „Velogerechter Raum«, «Stabile Erreichbarkeit für den Autoverkehr» und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten» können in hohem Masse erreicht werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine ZEL) nicht alle zur vollständigen Zielerreichung nötigen Massnahmen umsetzbar sind. Die Behördendelegation hat eine mögliche Zentrumsentlastung (ZEL) auf zwei Varianten eingegrenzt (Faktenblatt [Variantenreduktion Zentrumsentlastung Baden](#)) und möchte von den Teilnehmenden der MoK 4c ein Feedback zum Thema ZEL generell und zu den beiden ZEL-Varianten. Ausserdem wurde im Planungsprozess festgestellt, dass ein starker öV im Raum Baden und Umgebung bis 2040 auf Bussen aufbauen soll, darüber hinaus sollen Spielräume für eine spätere Tramführung gesichert werden (Faktenblatt [öV-Hauptkorridore](#)).

Neben den für die ganze Region relevanten Themen wurde an dieser MoK im Teilraum Ost im Rahmen der folgenden Traktanden zusätzlich schwerpunktmässig die Aufwertung der öV-Drehscheibe Wettingen (mit einer neuen Querung der Bahnlinie für den Bus- und ggf. den Veloverkehr) vorgestellt und diskutiert. Zudem wurden die Angebotsausbauten durch das Buskonzept (resultierende Taktdichten je Abschnitt) detaillierter aufgezeigt. Für die Massnahmen im Veloverkehr, die Aufwertung von Ortsdurchfahrten und die Quartiere der kurzen Wege wurden teilraumspezifische Beispiele präsentiert.

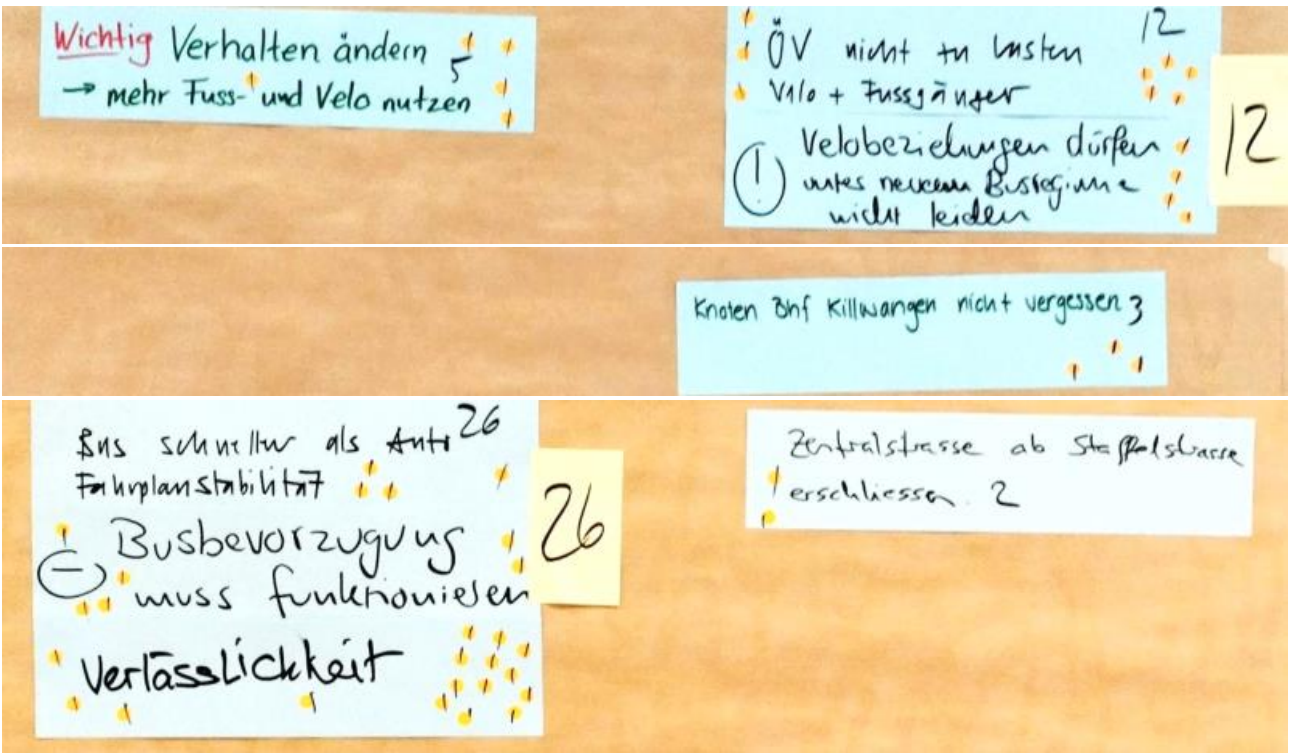
Handlungsfeld Bahn und Bus

Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Bahn und Bus erreicht werden sollen ([vgl. Folien 26 bis 36](#)) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.

 <p>Verdoppelung ÖV-Angebot und damit auch Aufkommen gegenüber heute ÖV-Anteil steigt von heute 20 % auf 30 % Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“</p>	<p>Ist 2019 Zuwachs Trend Zuwachs Ziel</p>  <p>♀ = 2'500 Wege / Tag</p>
 <p>Mehr Busse auf Hauptkorridoren, mehr tangentielle Linien und damit Verteilung Bahnanschlüsse auf mehrere Bahnhöfe</p> <p>Ziele „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“ und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“</p>	<p>Bhf Baden  </p> <p>Bhf Wettingen </p> <p>Bhf Turgi   = 5 Busse / Stunde</p>
 <p>Busse verkehren auf ganzem Liniennetz zuverlässig</p> <p>Ziel „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“</p>	<p>11 neue Busspuren (2 davon elektronisch), Prüfung optimierte Busführung auf weiteren Strecken und an 12 Knoten</p>

Die grössten Wirkungen werden durch den Ausbau des Busangebots auf den Hauptachsen (mindestens 7.5-Minuten- Takt im Kern), der tangentialen Buslinie Ehrendingen–Wettingen und der Busbevorzugung (physische oder elektronische Busspur, Knotenoptimierungen) erreicht. Mittlere Wirkungen werden durch die tangentielle Buslinie Wettingen–Dättwil und kleinere Wirkungen durch die tangentielle Buslinie Niederweningen–Nussbaumen–Turgi sowie MIV-öV-Verkehrsdrehscheiben erreicht.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld «Bahn und Bus» auf die Fragen «Was begrüssen wir?», «Was sehen wir kritisch?» und «Was fehlt?» abgebildet. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (orange Klebpunkte).



Wichtig Verhalten ändern 5
 → mehr Fuss- und Velo nutzen

ÖV nicht zu kosten 12
 Velo + Fussgänger

Velobeziehungen dürfen unter neuem Busregime nicht leiden 12

Knoten Bnf Killwangen nicht vergessen 3

Bus schneller als Auto 26
 Fahrplanstabilität

Busbevorzugung muss funktionieren 26

Verlässlichkeit

Zentralstrasse ab St. Gallen erschliessen 2

+ Busse ausbauen auf 30% Modulsplit³
=> Konsequenz Umsetzung

Anbindung Spreitenbaan²
Dättwil

Abstimmung Fahrplan SBB⁵

Tangentallinien weiterführen bis ..



Tangentialverbindungen
14

14

S-Bahn-Halt Tägi unerwünscht, ³
würde Einzonungsdruck erhöhen

Tangentallinie linkes Limmatufer - Dättwil/
Hellingen ergänzen
5

(+) Aufwertung Bh Wettingen mit
allen geplanten Massnahmen

(+) Angestrebte Entflechtung
Bahnhof Baden

+ gesamtheitl. Denken
für Bahnhof Wettingen
-> Koordination Bahnpassanten, Velos!

24

VERTEILUNG 3 Bahnhöfe
Bahnhof Wetzige

+ Bhf Wettingen + Bhf Turgi
als weitere Hubs

24

Brückenkopf Ost Leistungs-
fähigkeit sicherstellen?

Reicht Kapazität am Brücken-
kopf Ost?
21

21

Freihaltekorridor ÖV-Achse freihalten
Neuenhof-Bhf Wettingen und Weiterführung
(z.B. Oberstadt)
3

+ Trasse Sicherung Tram ist nötig

Die wichtigsten 3 Hinweise aus der MoK 4c-Teilraum Ost zum 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

Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr erreicht werden sollen (vgl. Folien 39 bis 48) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.

Ausbau Veloangebot führt zu mehr Veloverkehr

Velo-Anteil steigt von heute 6 % auf 10 %

Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“

Ist 2019 Zuwachs Trend Zuwachs Ziel

♣ = 2'500 Wege / Tag

Direktes, durchgehendes, sicheres und attraktives Veloroutennetz in 3 Stufen

Ziel „Velogerechter Raum“

Haupttrouten:
Die Basis

Vorzugsrouten:
Das Premium-Produkt

Nebenrouten:
Die Ergänzung

Abstellplätze:
Für Zielorte

Die grössten Wirkungen werden durch die Behebung der Schwachstellen auf den Hauptverbindungen und Vorzugsrouten erreicht, mittlere Wirkungen durch die Behebung der Schwachstellen auf Nebenverbindungen und Fussverkehrsmassnahmen (durch Gemeinden), kleinere Wirkungen durch Veloabstellanlagen.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld "Fuss- und Veloverkehr" dargestellt. Die Zahlen auf den gelben Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (blaue Klebpunkte).

⊕ Brücke + Tunnel bei Brückenkopf Ost.

Massnahme Brückenkopf Ost 18

So schnell wie möglich machen!
+ David Hess Weg einbetreten

Geplante Velomassnahmen Hockbrücke zügig umsetzen (kurz + mittelfristig) → Knotenlösung

Brückenkopf Ost
Massnahme notwendig Attraktive Lösung realisieren
Steigung kritisch

Brückenkopf Ost: Mit viel grösserer Kelle anrichten 19

Brückenkopf Ost neu denken
z.B. N-S tiefer, O-W höher
für MV, ÖV, Velo (kurzfristig ja - mittelfristig nein)

Ländliweg (Platanenweg) verbreitern (sorgfältig) 7

Scharkestrasse Nachverkehr weiter verbieten, wie ist dann die Lösung 1

Genug Raum für Velorouter 3
(für div. Velos / E-Fahrzeuge)

Übergänge sind zentral 20
(Kirchfeld, Brückenkopf Ost, Wetzlar-Nauenhof)

Unterbrechungsfreie Veloverbindungen
(Vertrauen für Velo, keine Stopps, gute Sichtverhältnisse, Verkehrsfluss sicherstellen, ...)

20

Entflechtung + Zeitverlust bei Knoten
minimieren

Veloparkierung wichtig! 18
sicher, gedeckt, Signalwirkung

Sichere und ausreichende Velo-PP, nicht nur beim Bahnhof 18

Ambitiösere Ziele
> 10% E-Bike - Boom

22

10% Velanteil ist zu gering
→ Ziel: 20%
~~aber noch mehr~~

Sicherheitsgefühl für Velofahrende erhöhen durch bessere Infrastruktur 5

nicht zwingend VVR, besser gute Haupt- u. Nebenrouten 11

+ Netz schon heute gut ausgebaut aber weiterentwickeln (Sicherheit...)
Velonetz gut so!
mehr Entflechtung vom Autoverkehr 3

Velo- und Fuss-Verkehr getrennt Strukturan
- Fuss ← Bevölkerung wird älter
- Velo ← ist kein Langsamverkehr 3

keine Kernfahrbahn = unsicher 1

Abstimmung Gemeinden → Kantone
Verpflichtung für Gemeinden erhöhen und Möglichkeiten erhöhen


Velo an Ampel vortreten
Velos vor Autos (räumlich + zeitlich) 5

Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4c-Teilraum Ost zum 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
- Brückenkopf Ost mit Hochbrücke möglichst schnell umsetzen, David Hess-Weg einbeziehen
- Veloabstellplätze, Veloparkierung sicher, ausreichend, gedeckt

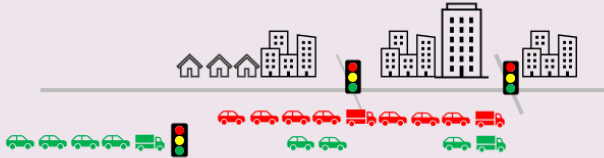
Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb


Stephan Erne erläutert, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb erreicht werden sollen (vgl. Folien 51 bis 57) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.



Nur so viel Verkehr auf dem regionalen Strassennetz zulassen, wie verarbeitet werden kann

Ziel „Stabile Erreichbarkeit für den MIV“






Kapazitäten für Autoverkehr insgesamt nicht erhöhen


Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“

- Generell Verzicht auf Kapazitätsausbauten
- Falls trotzdem nötig: Abbau Kapazitäten in entlasteten Bereichen





Kritische Knoten optimieren, so dass mehr Menschen darüber fahren können


Ziele „Leistungsfähiges und vernetztes öV-System“ und „Stabile Erreichbarkeit für den MIV“



15'000 Zupendelnde in
Innenstadt von Baden

Alle mit Auto 


Anteile 2019 

Ziel 2040 


🚗 = 1'000 PW 🚌 = 20 Busse


Grosse Wirkungen werden sowohl durch die Ausweitung des Verkehrsmanagements als auch durch die Optimierung an kritischen Knoten erreicht. Massnahmen zur Vermeidung bzw. Verlagerung von Staus sind nicht nur positiv für den Autoverkehr, sondern auch für die räumliche Qualität und Entwicklung in Ortszentren, für die Bevorzugung des öV sowie für den Veloverkehr an stark belasteten Knoten.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen im Handlungsfeld "Strassennetz und Betrieb" dargestellt. Die Zahlen auf den grünen Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierung durch die Teilnehmenden (grüne Klebpunkte).

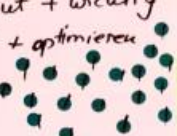
P+R 

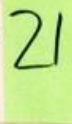
Dossierung kein Wundermittel

Zufusssteuerung 

Zwingend, Ausbau notwendig 

Verkehrsmanagement sehr kontrovers diskutiert: ja: 4 nein: 1

Verkehrsmanagement gut + wichtig
Routenänderung anpassen + optimieren
(für Akzeptanz werden) 

Verkehrsmgt. zentral 21 

GVK_Raum_Baden_und_Umgebung_Fotoprotokoll_MoK4c_20240615

keine ZEL, weil neue Kapazität
für MIV → keine ZEL im Richtplan
grundsätzliche Skepsis
gegenüber mehr Strassen-tunnel
(ZEL) ⇒ mehr MIV langfristig

17

Kosten/Nutzen ZEL
• • • • 4

ZEL: ZEL Langt 1
ZEL kurz -
kein ZEL 4

ZEL steht Z.B. gegen GUR ent gegen
ÖV, Velo + Fuss, Plafonierung MIV
(→ ZEL (weit) hinten anstellen)

ZEL: Wirkung fraglich
Beitrag zu Zielen bescheiden

19

A1 schluckt nicht mehr!
→ deshalb ZEL lang + Alternative
Knoten ZEL - Neuenhof - A1
M4 muss funktionieren
ZEL für Neuenhof nur negativ

14

Wenn eine ZEL dann die
kurze Variante.

finanzielle Lenkungsmaßnahmen
(Road Pricing etc.) → ZEL

Massnahmen ÖV, W, FV fördern
um MIV plafonieren zu können

16

Scharren strasse kurzfristige Mass-
nahme muss dauerhaft laufen

Optimierungen Brücken Kopf
kurzfristig ja → langfristig
2 Niveaus notwendig?

14

Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4c-Teilraum Ost zum 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
- Massnahmen öV, Velo, Fussgänger fördern, damit MIV plafoniert werden kann
- A1 funktioniert nicht mehr, Autobahnanschluss Neuenhof muss funktionieren, ZEL für Neuenhof nur negativ
- Brückenkopf Ost kurzfristige Massnahmen gut, langfristig 2 Niveaus nötig?




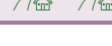
Handlungsfeld Stadt- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement

Stephan Erne erläutert zuerst, welche Ziele mit den Massnahmen im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum und anschliessend die Ziele, welche mit dem Handlungsfeld Mobilitätsmanagement erreicht werden sollen ([vgl. Folien 60 bis 73](#)) und welche Massnahmen konkret vorgeschlagen werden.

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Ortsdurchfahrten trotz Verkehr als attraktive Lebensräume gestalten

Ziel „Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum“


- > 20'000 Fz/d  → Mit ZEL tlw. < 20'000 Fahrzeuge / pro Tag
- > 15'000 Fz/d 
- > 8'000 Fz/d 
- < 8'000 Fz/d 

Ortszentren mit vielfältigen Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit) in fussläufiger Distanz schaffen (Quartiere der kurzen Wege)

Ziel „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“

+ ca. 8'000 - 14'500 Pers. (EW und AP) bis 2040

Hohe Dichte an zentralen Orten (Baden, Wettingen, Nussbaumen) → Grosses Verlagerungspotential vom MIV auf FVV bei attraktiven, beschatteten Verbindungen

1 Km in 10 - 15 Min. 

5 Km in 15 - 25 Min.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) erzeugt grosse Wirkungen vor allem für deren Qualität als Lebensräume, unterstützt aber auch für Aktivierung der Siedlungspotentiale und die Schaffung besserer Veloverbindungen. Quartiere der kurzen Wege aktivieren ebenfalls Potentiale für Innenentwicklung und bringen höhere Anteile Fuss- und Veloverkehr.

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Anreize für einen höheren öV- und FVV-Anteil und weniger ausgeprägte Spitzen im Pendlerverkehr setzen

Ziele „Flächeneffiziente Mobilität“ sowie „Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr“

   ↑ %


 ↓ %


 6 7 8 9

Parkplatzangebot steuern und in Zentren reduzieren, Verzicht auf Parkplätze erleichtern, öffentliche Parkplätze einheitlich bewirtschaften

Ziele „Flächeneffiziente Mobilität“ und „Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten“

Öffentliche Parkplätze in Innenstadt von Baden

 4'800 Plätze in Parkhäusern

 800 oberirdische Parkplätze

Reduktion Zielverkehr um 10 % → Entspricht einem um 560 Parkplätze reduzierten Bedarf

Massnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement sind zwingend, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf öV sowie Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel „Flächeneffiziente Mobilität“). Damit werden auch Staus reduziert und so die Zuverlässigkeit des MIV erhöht. Das Ziel „Rahmenbedingungen Arbeits- und Bildungsverkehr“ wird dank der Massnahmen vollständig erreicht.

Nachfolgend sind die präsentierten und priorisierten Rückmeldungen der Teilnehmenden zu den Massnahmen in den Handlungsfeldern "Stadt- und Freiraum" sowie "Mobilitätsmanagement" dargestellt. Die Zahlen auf den rosa Zetteln entsprechen der Anzahl Priorisierungen durch die Teilnehmenden (rote Klebpunkte).

Mobilitätsmanagement nur durch Anreize 3

Gestaltung Ortsdurchfahrten
Gemeindeautonomie 4

Finanzziele 3 Anreize
wirksam einsetzen → Zuckerbrot
+ Fiktivanreize abschaffen + Erhaltung
Wohnraum Parfise

Betriebliches Mobilitätsmanagement
im Sinne Verursacherprinzip zwingend
und wichtig 18
Betriebliches Mobilitätsmanagement
unterstützen + fördern

18

quasi die kurze Wege 14
nichtig und wichtig
Gemeinden sollen Quartiere den
kurzen Wege mit aller Kraft
anstreben

14

Verdichtung in Höhe Grünflächen
ausgleich kurze Distanz 6

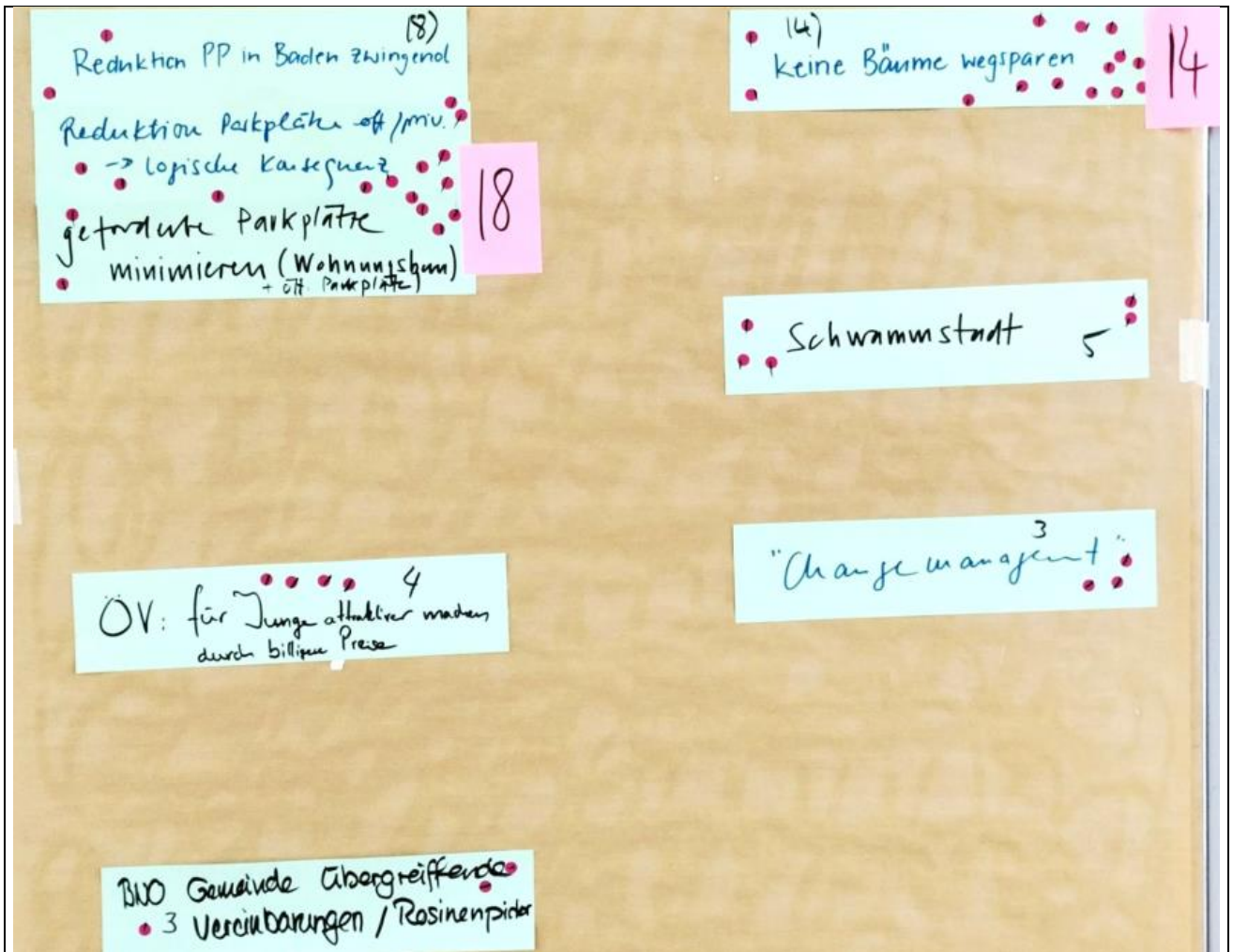
Rolle von Tempo 30? (kontrovers)

Tempo 30 auf Hauptstrassen
(Ortsdurchfahrten) innerorts
Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten
inkl. Kontroversstrasse ermöglichen

19

Durchlässigkeit 3
Strassenraum

PP Lösung für Gewerbe - Paket
Behinderte / Senioren 8



Die wichtigsten Hinweise aus der MoK 4c-Teilraum Ost zu den Handlungsfeldern Stadt- und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement:

- 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)
- Keine Bäume wegsparen
- Quartiere der kurzen Wege mit aller Kraft anstreben

Ausblick und Abschluss

Carlo Degelo erklärt, dass die Massnahmen nun priorisiert werden (Umsetzungsplanung) und dass nach dem Beschluss des Grossen Rats zum ganzen GVK auch eine Umsetzungskontrolle und Wirkungskontrolle startet. Zudem erläutert er die nächsten Schritte.

- Online-Partizipation mit interaktiver Karte
 - Montag, 24. Juni bis und mit Sonntag, 14. Juli 2024
- Mobilitätskonferenz (MoK 5), Samstag, 7. Dezember 2024
- Abschluss Phase 4, Beschluss BDel September 2024
 - Aufnahme Rückmeldungen MoK 4 und ePartizipation, Diskussion in Begleitgruppe
 - Anpassungen Massnahmenkonzept GVK Raum Baden und Umgebung 2040 und darüber hinaus
- Phase 5 Umsetzungsplanung (Monitoringkonzept, Finanzierung, Zuständigkeiten)
 - Beschluss in der BDel im November 2024
 - MoK 5 am 7. Dezember 2024
 - Beschlüsse der 9 Stadt- bzw. Gemeinderäte Q1 2025
- Richtplanverfahren und bilaterale Planungsvereinbarungen mit Gemeinden und Kanton
 - Beschlüsse der 9 Stadt- bzw. Gemeinderäte 2025 / 2026 (nach öffentlicher Anhörung)
 - Beschluss Grosser Rat 2025 / 2026
 - Unterzeichnung Planungsvereinbarungen 2026

Carlo Degelo bedankt sich herzlich bei allen Teilnehmenden für die engagierte Mitarbeit und schliesst die Konferenz.