

640.100

## **Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität**

vom 28. Januar 2020

---

### **Kurzbezeichnung:**

Mobilität

Zuständig:

Entwicklungsplanung

Stand: 28. Januar 2020

# Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

vom 28. Januar 2020

Der Einwohnerrat der Stadt Baden,

gestützt auf § 21 lit. b) der Gemeindeordnung der Stadt Baden vom 27. Juni 2006

beschliesst:

## I. Allgemeines

### § 1 Definition, Gegenstand, Zweck

1 Der Begriff räumliche Mobilität bezeichnet das Bedürfnis des Menschen nach einer Orts- und Raumveränderung sowie die Möglichkeit, Güter örtlich zu verschieben.

2 Die Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses ist für das gesamte Stadtgebiet als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort sowie für den Werkplatz von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und Umwelt aus.

3 Verkehrssysteme schaffen die Möglichkeit zur räumlichen Veränderung. Sie setzen sich zusammen aus der notwendigen räumlichen Infrastruktur und den Transportmitteln. Für Verkehrssysteme steht im städtischen Raum ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

4 Das vorliegende Reglement zeigt auf, wie die Stadt Baden mit Fragen zur Mobilität umgeht. Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sind dabei genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen.

5 Die Stadt Baden trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs und zur Aufwertung der Stadt als Lebens-, Begegnungs-, Einkaufs- und Arbeitsort.

6 Die Stadt handelt im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt dieses Reglement gegenüber Regionalverbände, Kanton und Bund.

## **II. Vorgaben**

### **§ 2 Vorgaben für die Gesamtverkehrsentwicklung**

- 1 Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr zusammen.
- 2 Bei der Planung der einzelnen Verkehrsarten ist auf ihre Koexistenz und sinnvolle Ergänzung zu achten. In der Stadt Baden sind flächeneffiziente und nachhaltige Verkehrsformen zu fördern.
- 3 Die verschiedenen Nutzungsansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität.
- 4 Die nachfolgenden Bestimmungen legen die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten fest.

### **§ 3 Öffentlicher Verkehr**

- 1 Die Stadt fördert einen flächendeckenden, pünktlichen öffentlichen Verkehr.
- 2 Die Stadt setzt sich für attraktive Transportketten sowie eine optimale zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs ein.
- 3 Der öffentliche Verkehr wird unter Berücksichtigung der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums priorisiert.

### **§ 4 Fuss- und Radverkehr**

- 1 Die Stadt fördert das Zufussgehen und das Velofahren sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit.
- 2 Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz.
- 3 Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Velowegnetz.
- 4 Das Fusswegnetz und das Velowegnetz sind wo möglich getrennt zu führen.
- 5 Die Stadt erstellt ausreichend, wenn möglich, gedeckte Veloabstellplätze, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen wie beim Bahnhof, bei wichtigen Bushaltestellen und in der Innenstadt.

### **§ 5 Motorisierter Individualverkehr**

- 1 Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird durch den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr bewältigt. Netzausbauten dienen primär der Quartiererschliessung bzw. der

Verkehrsentlastung. Verkehrsreduktionen auf entlasteten Strassen werden durch flankierende Massnahmen gesichert.

2 Die Stadt wirkt darauf hin, dass der Durchgangsverkehr vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen wird. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten angepasst.

3 Die Stadt setzt sich dafür ein, dass Strassen im Siedlungsgebiet siedlungsverträglich gestaltet und nach Möglichkeit aufgewertet werden. Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden, wo sinnvoll, verkehrsberuhigte Zonen eingeführt.

4 Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

## **§ 6 Modalsplit**

1 Die Stadt ergreift Massnahmen, um den prozentualen Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Stadtgebiet bis 2028 um 10% zu reduzieren (Basisjahr: Annahme der Stadtinitiative im Jahr 2017 gestützt auf Statistik Aargau, Mikrozensus).

2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren erhöht.

3 Die Stadt achtet bei der Umsetzung darauf, dass der gesamte gewerbsmässige Verkehr nicht behindert wird.

## **III. Abschliessende Bestimmungen**

### **§ 7 Berichterstattung**

Der Stadtrat legt dem Einwohnerrat jährlich im Geschäftsbericht Rechenschaft über die Umsetzung der Massnahmen ab.

### **§ 8 Inkrafttreten**

Dieses Reglement tritt am 28. Januar 2020 in Kraft.

Baden, 28. Januar 2020

EINWOHNERRAT BADEN

Präsidentin  
BÄCHLI

Sekretär  
SANDMEIER