

## Überarbeitetes Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, Städte-Initiative

### Anhand der Stellungnahmen der Vernehmlassung vom 8. März bis 3. Mai 2019

**Bemerkung:**

Nachdem der Einwohnerrat die Städte-Initiative am 28. März 2017 angenommen hat, können die elementare Punkte nicht gestrichen werden. Die Verschärfung oder Abschwächung der Stossrichtung, des Hauptinhalts und der Grundsätze der Städte-Initiative sind nicht möglich, da die Initiative vom Einwohnerrat angenommen wurde. Wenn der Einwohnerrat mit den wichtigen Eckwerte der Initiative nicht einverstanden gewesen wäre, hätte er das Begehren seinerzeit ablehnen müssen.

Reglement vom 12. Dezember 2017	Überarbeitetes Reglement anhand der Stellungnahmen der Vernehmlassung vom 8. März bis 3. Mai 2019
<b>§1 Definition, Gegenstand, Zweck</b>	<b>§1 Definition, Gegenstand, Zweck</b>
§1 Abs. 1 Der Begriff Mobilität bezeichnet das Bedürfnis des Menschen nach einer Raumveränderung, also den Wunsch, sich an einen anderen Ort zu begeben.	<u>Überarbeitung</u> <i>§1 Abs. 1 Der Begriff Mobilität bezeichnet das Grundbedürfnis und die Möglichkeit des Menschen nach einer Orts- und Raumveränderung sowie Güter zum Zweck der Wertschöpfung örtlich zu verschieben.</i>
§1 Abs. 2 Die Mobilität ist für das gesamte Stadtgebiet als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus. Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in der Stadt, unabhängig davon, ob sie sich in Baden dauernd oder nur vorübergehend aufhalten.	<u>Überarbeitung</u> <i>§1 Abs. 2 Die Umsetzung 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.</i>
§1 Abs. 3 Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, die ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind. Für Verkehrssysteme steht im städtischen Raum ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.	<u>Überarbeitung</u> <i>§1 Abs. 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 verschiedener gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.</i>

§1 Abs. 4 Das vorliegende Reglement zeigt auf, wie die Stadt Baden mit Fragen zur Mobilität auf strategischer Ebene umgeht. Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sind dabei genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen.	<u>Überarbeitung</u> <i>§1 Abs. 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.</i>
	<u>Hauptinhalt Städte-Initiative</u> <i>§1 Abs. 5 Die Stadt Baden trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs und zur Aufwertung der Stadt als Lebens-, Begegnungs- und Einkaufsort.</i>
§1 Abs. 5 Die Stadt handelt im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt dieses Reglement gegenüber Regionalverbände, Kanton und Bund.	<u>Grundsatz Städte-Initiative</u> <i>§1 Abs. 6 Die Stadt handelt im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt dieses Reglement gegenüber Regionalverbände, Kanton und Bund.</i>

<b>§2 Vorgaben für die Gesamtverkehrsentwicklung</b>	<b>§2 Vorgaben für die Gesamtverkehrsentwicklung</b>
§2 Abs. 1 Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr zusammen.	<u>Gleich</u> <i>§2 Abs. 1 Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr zusammen.</i>
§2 Abs. 2 Bei der Planung der einzelnen Verkehrsarten ist der Koexistenz und der sinnvollen Ergänzung der einzelnen Verkehrsarten besondere Beachtung zu schenken. In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Radverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs.	<u>Überarbeitung</u> <i>§2 Abs. 2 Bei der Planung der einzelnen Verkehrsarten ist der Koexistenz und der sinnvollen Ergänzung der einzelnen Verkehrsarten Beachtung zu schenken. In dicht besiedelten Stadträumen sind flächeneffiziente Verkehrsformen zu fördern.</i>
§2 Abs. 3 Die verschiedenen Nutzungsansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität.	<u>Überarbeitung</u> <i>§2 Abs. 3 Die verschiedenen Nutzungsansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität.</i>

§2 Abs. 4 Die nachfolgenden Bestimmungen legen die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten fest. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.	<u>Überarbeitung</u> <i>§2 Abs. 4 Die nachfolgenden Bestimmungen legen die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten fest.</i>
---	---

§3 Öffentlicher Verkehr	§3 Öffentlicher Verkehr
§3 Abs. 1 Die Stadt fördert einen flächendeckenden, pünktlichen öffentlichen Verkehr.	<u>Grundsatz Städte-Initiative</u> <i>§3 Abs. 1 Die Stadt fördert einen flächendeckenden, pünktlichen öffentlichen Verkehr.</i>
§3 Abs. 2 Die Stadt setzt sich für attraktive Transportketten sowie eine höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ein.	<u>Überarbeitung</u> <i>§3 Abs. 2 Die Stadt setzt sich für attraktive Transportketten sowie eine optimale zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs ein.</i>
§3 Abs. 3 Der öffentliche Verkehr wird gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums konsequent priorisiert.	<u>Überarbeitung</u> <i>§3 Abs. 3 Der öffentliche Verkehr wird unter Berücksichtigung der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums nach Möglichkeit priorisiert.</i>

§4 Fuss- und Radverkehr	§4 Fuss- und Veloverkehr
§4 Abs. 1 Die Stadt fördert das Velofahren sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit.	<u>Grundsatz Städte-Initiative</u> <i>§4 Abs. 1 Die Stadt fördert das Zufussgehen und das Velofahren sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit.</i>
§4 Abs. 2 Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Radwegnetz.	<u>Grundsatz Städte-Initiative</u> <i>§4 Abs. 2 Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz.</i>

	<p><u>Grundsatz Städte-Initiative</u></p> <p>§4 Abs. 3 Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Velonetz.</p>
	<p>§4 Abs 4 Das Fusswegnetz und das Velonetz sind wo möglich getrennt zu führen.</p>
<p>§4 Abs. 3 Private und öffentliche Abstellanlagen für Fahrräder sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden. Die Stadt stellt sicher, dass ausreichend gedeckte Veloabstellplätze, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen wie beim Bahnhof, bei wichtigen Bushaltestellen und in der Innenstadt, nach Massgabe der Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p><u>Grundsatz Städte-Initiative</u></p> <p>§4 Abs. 5 Die Stadt erstellt ausreichend ungedeckte und gedeckte Veloabstellplätze, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen wie beim Bahnhof, bei wichtigen Bushaltestellen und in der Innenstadt.</p> <p>Bemerkung: Private Veloparkierung wird in der BNO geregelt.</p>
<p>§4 Abs. 4 Die Sicherheit ist für alle, die zu Fuss und mit dem Fahrrad unterwegs sind, gewährleistet. Schwächere Verkehrsteilnehmende werden durch besondere Massnahmen geschützt.</p>	<p><u>Paragraph gestrichen</u></p> <p>mit der der Begründung, dass die Sicherheit bereits mit §4 Abs. 2 und mit §4 Abs. 3 abgedeckt ist.</p>

§5 Motorisierter Individualverkehr	§5 Motorisierter Individualverkehr
<p>§5 Abs. 1 Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fussverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierserschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Radverkehrs.</p>	<p><u>Überarbeitung</u></p> <p>§5 Abs. 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 Quartierserschliessung bzw. der Verkehrsentlastung.</p>
<p>§5 Abs. 2 Die Stadt soll darauf hinwirken, dass der Durchgangsverkehr vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen wird. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.</p>	<p><u>Überarbeitung</u></p> <p>§5 Abs. 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.</p>
<p>§5 Abs. 3 Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Der Strassenraum auf kommunalen Hauptachsen wird nach Möglichkeit durch verkehrsberuhigende Massnahmen aufgewertet.</p>	<p><u>Überarbeitung</u></p> <p>§5 Abs. 3 Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden – wo sinnvoll - verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Der Strassenraum auf kommunalen Hauptachsen wird nach Möglichkeit durch gestalterische Massnahmen aufgewertet.</p>

§5 Abs. 4 Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden.	<u>Gleich</u> §5 Abs. 4 Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden.
---	--

<b>§6 Ruhender Verkehr</b>	
§6 Abs. 1 Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.	<u>Paragraph gestrichen,</u> da die öffentliche Parkierung im Reglement über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund (Parkierungsreglement) vom 21. Juni 1988 geregelt wird.
§6 Abs. 2 Der durch private Liegenschaften verursachte Verkehr wird durch die Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden (§ 61 Begrenzung, Bewirtschaftung und Anordnung von Parkfeldern) im Baubewilligungsverfahren gesteuert.	<u>Paragraph gestrichen,</u> da die private Parkierung durch die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) vom 10. Dezember 2013/2. September 2014 im §61 Begrenzung, Bewirtschaftung und Anordnung von Parkfeldern geregelt wird.

<b>§7 Modalsplit</b>	<b>§ 6 Modalsplit</b>
§7 Abs. 1 Die Stadt ergreift Massnahmen, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Stadtgebiet bis 2028 um 10% zu reduzieren (gestützt auf Statistik Aargau, Mikrozensus).	<u>Grundsatz Städte-Initiative</u> §6 Abs. 1 Die Stadt ergreift Massnahmen, um den <b>prozentualen Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Stadtgebiet bis 2028 um 10% zu reduzieren (gestützt auf Statistik Aargau, Mikrozensus).</b>  Bemerkung: wird in relativen Prozente verstanden.
§7 Abs. 2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.	<u>Überarbeitung</u> §6 Abs. 2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren erhöht.

<p>§7 Abs. 3 Die Stadt achtet bei der Umsetzung darauf, dass der gesamte gewerbsmässige Verkehr nicht behindert wird.</p>	<p><u>Grundsatz Städte-Initiative</u></p> <p>§6 Abs. 3 Die Stadt achtet bei der Umsetzung darauf, dass der gesamte gewerbsmässige Verkehr nicht behindert wird.</p>
---	---

<p><b>§8 Berichterstattung</b></p>	<p><b>§ Berichterstattung</b></p>
<p>§8 Der Stadtrat legt dem Einwohnerrat jährlich Rechenschaft über die Umsetzung der Massnahmen im Geschäftsbericht ab.</p>	<p><u>Grundsatz Städte-Initiative</u></p> <p>§7 Der Stadtrat legt dem Einwohnerrat jährlich Rechenschaft über die Umsetzung der Massnahmen im Geschäftsbericht ab.</p>