

641.100

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

vom 3. Dezember 2012

Kurzbezeichnung:

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Zuständig:

Entwicklungsplanung

Stand: 3. Dezember 2012

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)



Impressum

Herausgeber
STADT BADEN
Entwicklungsplanung
Roter Turm
Rathausgasse 5
CH-5401 Baden

Inhalt:
Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)
Stadt Baden

Bezugsquelle:
Entwicklungsplanung
www.baden.ch/entwicklungsplanung

Baden, 3. Dezember 2012

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehen	5
2	Übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen	7
2.1	Übergeordnete Ziele	7
2.2	Rahmenbedingungen	10
3	Situationsanalyse	11
3.1	Ist-Zustand und Trendentwicklung	11
3.1.1	Besondere Merkmale von Baden	11
3.1.2	Siedlung	11
3.1.3	Siedlung Region	12
3.1.4	Verkehrsbelastung Strassen	13
3.1.5	Abstimmung Siedlung und Verkehr	14
3.1.6	Lärmbelastung	14
3.1.7	Luftbelastung	15
3.1.8	Unfälle	15
3.1.9	Velo- und Fussverkehr	15
3.1.10	ÖV-Erschliessung	15
3.1.11	Mobilitätsmanagement	16
3.2	Schwachstellen	17
4	Konkretisierte Ziele	20
5	Massnahmen	22
5.1	Grundsätzliche Stossrichtung: Siedlungsentwicklung nach innen	22
5.2	MIV / Strassenraum	24
5.2.1	Geplante übergeordnete Massnahmen	24
5.2.2	Weitere geplante / zu prüfende Massnahmen	24
5.2.3	Bemerkungen und Erläuterungen zu geplanten/ zu prüfenden Massnahmen	25
5.2.4	Bedeutung Klassierung Gemeindestrassen	27
5.3	Verkehrsmanagement / Parkierung	28
5.3.1	Massnahmen Verkehrsmanagement	28
5.3.2	Parkieranlagen	28
5.3.3	Kombinierte Mobilität	28
5.3.4	Parkfelder-Angebot	28
5.3.5	Parkraumbewirtschaftung	29
5.4	Veloverkehr	30
5.4.1	Geplante Massnahmen Aggloprogramm 1. Generation	30

5.4.2	Weitere geplante/zu prüfende Massnahmen	30
5.4.3	Kombinierte Mobilität	31
5.4.4	Bemerkungen und Erläuterungen zu geplanten/ zu prüfenden Massnahmen	31
5.5	Fussverkehr	32
5.5.1	Geplante/ zu prüfende Massnahmen	32
5.5.2	Bemerkungen und Erläuterungen zu geplanten/ zu prüfenden Massnahmen	32
5.6	Öffentlicher Verkehr	33
5.6.1	Geplante übergeordnete Massnahmen	33
5.6.2	Weitere geplante/ zu prüfende Massnahmen	33
5.6.3	Erläuterungen zu geplanten/ zu prüfenden Massnahmen	34
5.7	Mobilitätsmanagement	36
6	Grundlagen zur Umsetzung	38
6.1	Übersicht Realisierungshorizont und Kosten	38
6.2	Massnahmenblätter	38
7	Anpassung Reglemente	41
8	Konzept Wirkungskontrolle	42
8.1	Überprüfung Umsetzung	42
8.2	Prüfung Verkehrswirkungen	42
9	Genehmigungsblatt	44

Anhangverzeichnis	46
-------------------	----

Planbeilagen (separat):

- MIV/Strassenraum/Parkierung
- öV
- Fussverkehr
- Veloverkehr

1 Aufgabe und Vorgehen

Der gültige Verkehrsrichtplan ist veraltet. Er stammt aus den frühen 80-er Jahren.

Anstelle der Neufassung des kommunalen Verkehrsrichtplans war nun, entsprechend den kantonalen Vorgaben, das neue Instrument, der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV), zu erarbeiten. „Der KGV ist ein behördenverbindliches und verwaltungsanweisendes Planungsinstrument, das die verkehrs- und siedlungsorientierten Absichten einer Gemeinde in den nächsten rund 15 Jahren aufzeigt. Die Gemeinden stimmen mit dem KGV die Bereiche Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander ab. Der KGV geht über die bis anhin erarbeiteten Verkehrsrichtpläne hinaus. Die Gemeinde bezieht im KGV alle Aspekte der Mobilität und des Verkehrs gleichwertig mit ein“ (aus: Empfehlungen zum KGV des Departements Bau, Verkehr und Umwelt).

Der KGV Baden wurde 2011 erarbeitet. Die Arbeiten des KGV wurden von einer Begleitkommission und einem Projektteam begleitet. Mit dem Projektteam fanden acht Besprechungen, mit der Begleitkommission fünf Besprechungen statt. Im Projektteam und in der Begleitkommission ist auch der Kanton vertreten. Im Sommer 2011 erfolgte eine informelle Vernehmlassung bei den kantonalen Amtsstellen, und anfangs November 2011 fand ein Informationsaustausch mit der Sektion öV des Kantons statt.

Der KGV lag vom 27. Februar bis 27. März 2012 zur Mitwirkung öffentlich auf. Am 29. Februar fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. Während dieser Zeitperiode erfolgte die vorläufige Beurteilung des Kantons.

Zur Mitwirkung wurde ein Mitwirkungsbericht erstellt. Dieser wurde am 3. September 2012 vom Stadtrat verabschiedet.

Aufgrund der Mitwirkung und der vorläufigen Beurteilung des Kantons wurde der KGV überarbeitet.

Das Projektteam setzt sich wie folgt zusammen:

- Markus Bitterli, Projektleiter Planung und Bau, Vorsitz (bis Ende 2011)
- Maria Benito, Projektleiterin Entwicklungsplanung, Vorsitz (ab 2012)
- Stephanie von Samson, Leiterin Team Mobilität BVUAVK
- Martin Koch, Leiter Tiefbau
- Rolf Wegmann, Leiter Entwicklungsplanung
- René Zolliker, Projektleiter Planung und Bau

Die Mitglieder der Begleitkommission sind:

- Kurt Wiederkehr, Stadtrat, Vorsitz (bis Ende 2011)
- Markus Schneider, Stadtrat, Vorsitz (ab 2012)
- Jonas Fricker, Strategiekommission (bis Ende 2011)
- Reto Huber, Strategiekommission
- Conrad Munz, Strategiekommission
- Urs Blunschi, Begleitkommission BNO
- Peter Courvoisier, Begleitkommission BNO
- Johannes Jenny, Begleitkommission BNO
- Jarl Olesen, Leiter Planung und Bau
- Markus Bitterli, Projektleiter, Planung und Bau (bis Ende 2011)
- René Zolliker, Projektleiter, Planung und Bau
- Martin Koch, Leiter Tiefbau

Aufgabe und Vorgehen

- Rolf Wegmann, Leiter Entwicklungsplanung
- Maria Benito, Projektleiterin Entwicklungsplanung (ab 2012)
- Tomislav Kokot, Strategiekommision (ab September 2012)
- Stephanie von Samson, Leiterin Team Mobilität BVUAVK
- Werner Schibli, Planungsbeauftragter

Der KGV wird der öffentlichen Auflage der BNO-Revision als Informationsinhalt beiliegen.

2 Übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen

2.1 Übergeordnete Ziele

Übergeordnete Ziele für die Mobilitätsplanung, abgestimmt auf die Siedlungsplanung im Agglomerationsraum sind in verschiedenen Dokumenten enthalten: kant. Richtplan, mobilitätAARGAU (Gesamtverkehrsstrategie), raumentwicklungAARGAU (Gesamtstrategie Raumentwicklung), Konzept Mobilitätsmanagement, Leitbild Verkehr Baden Regio.

Mit den nachstehenden Auszügen sollen die wesentlichen Inhalte dargelegt werden.

- Strategien funktionsfähige Agglomerationen (Kant. Richtplan, Beschluss Grosser Rat):
 - Die Agglomerationen werden aufgewertet und wirtschafts-, sozial- und umweltverträglich ausgestaltet. Die Beeinträchtigungen durch Immissionen werden minimiert.
 - In den Agglomerationen werden der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr gleichwertig gefördert. Die Verkehrsträger ergänzen sich.
- Planungsgrundsätze der Gesamtverkehrsplanung (kant. Richtplan):
Der Ausbau der Verkehrsanlagen in den aargauischen Kernstädten und Agglomerationen erfolgt koordiniert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.
Grundsätzlich werden:
 - Der Verkehrsfluss beim Individualverkehr durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen unterstützt (Verkehrsmanagement);
 - Infrastrukturausbauten gezielt ausgebaut, um den Verkehrsfluss zu unterstützen, wie auch um die Funktionsfähigkeit des strassengebundenen öV sicherzustellen;
 - Bei Infrastrukturbauten die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt beschränkt sowie eine geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Fruchtfolgefleichen angestrebt;
 - Die Verkehrssicherheit durch betriebliche und bauliche Massnahmen erhöht;
 - Der öffentliche Bahn- und Busverkehr nachfrageorientiert ausgebaut;
 - Der Langsamverkehr konsequent weiter entwickelt;
 - Die Umsteigeanlagen (P+R, Bike+Ride, Kiss+Ride, Park+Pool), inklusive Zufahrten schnell ausgebaut;
 - Strassenräume siedlungsverträglich nach dem Koexistenzprinzip gestaltet;
 - In Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen Gesamtverkehrskonzept erstellt;
 - Der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel durch Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement).
- Baden Regio Leitbild Verkehr 2005/Fortschreibung 2010:
 - Nur so viel Mobilität wie nötig.
 - Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bremsen bzw. stabilisieren.
 - Modal Split zugunsten öffentlichem Verkehr, zu Fuss gehen und Rad fahren verändern.
 - Den öffentlichen Verkehr entsprechend massiv ausbauen, um die künftig zu erwartenden Überlastungen des Strassennetzes zu vermeiden.
 - In der Bevölkerung einen Umdenkprozess einleiten; die Erkenntnis reifen lassen, dass eine grenzenlose Mobilität nicht möglich ist.
 - Mit gut funktionierenden Verkehrsanlagen die wirtschaftliche Entwicklung in der Region Baden sicherstellen.

- Mittel- bis langfristig benutzungsabhängige Finanzierungen einführen. Angebot und Nachfrage sollen den (Verkehrs-) Preis bestimmen, ähnlich der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA.
- Ein institutionalisiertes Controlling des detaillierten Geschehens etablieren als Grundlage sowohl der Umsetzung des Leitbildes als auch der „rollenden Planung“.

Ergänzend sind die wesentlichen Ziele der Stadt Baden, die die Siedlung und den Verkehr betreffen, angefügt:

- Planungsleitbild Stadt Baden, Fazit Mobilität und Verkehr (Bericht 2010)
 - Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussgängerverkehrs am Gesamtverkehr ist weiter zu erhöhen, insbesondere auch im Freizeitverkehr.
 - Die Mobilitätsberatung für Unternehmen wird weiterverfolgt. Die Information der Bevölkerung über Mobilität und Verkehrsmittelwahl soll über die Mobilitätszentrale – partnerschaftlich zwischen Info Baden und RVBW – intensiviert werden.
 - Das ab 2011 geplante regionale Verkehrsmanagement zur Steuerung und Lenkung des Verkehrs ist zwingend erforderlich, um die Effizienz der bestehenden Verkehrsträger zu verbessern.
 - Die Sanierung und Neugestaltung des Schulhausplatzes ist unabhängig von allfälligen künftigen Entlastungsachsen zu realisieren.
 - Neben den betrieblichen Massnahmen der Verkehrslenkung und des Mobilitätsmanagements ist die Verkehrsinfrastruktur gezielt zu ergänzen. Der Mittelbedarf ist erheblich, die Finanzierung ungewiss.
 - In Zukunft bedarf es einer verstärkten regionalen Abstimmung zwischen Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung. Eine regionale Richtplanung zu Siedlung und Verkehr ist anzustreben.
- BNO-Ziele
 - Entwicklung Badens als Zentrum der Region Ostaargau und Subzentrum innerhalb des Grossraums Zürich
 - Ausnützen des hohen Standortpotentials mit zweckmässiger Dichte, Durchmischung und Zuordnung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkauf, öffentliche Dienstleistungen und Freizeit
 - Hohe Wohnqualität für die ganze Bevölkerung
 - Gute Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Prosperität
 - Hohe Siedlungs-, Freiraum- und Architekturqualität und sorgfältige Pflege des Ortsbildes
 - Erhalten und Verbessern der siedlungsökologischen, naturräumlichen und landschaftlichen Qualitäten und Schonung der natürlichen Ressourcen
 - Schutz der Tiere und Pflanzen, ihrer Lebensgemeinschaften und Lebensräume
- Legislaturziele Stadtrat
 - Das Mobilitätssystem ist mit der steigenden Nutzungsintensität im Stadtraum und dem regionalen Bevölkerungswachstum abgestimmt
 - Mehrverkehr zu Spitzenzeiten wird über den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr bewältigt
- Strategische Ziele Fusswegkonzept
 - Der Fussverkehr soll als wichtige Mobilitätsform im städtischen Gesamtverkehr gefördert werden.
 - Der Anteil des Fussverkehrs soll gemessen am städtischen Gesamtverkehr deutlich gesteigert werden.
 - Die Fussgängerverbindungen sind durchgehend, sicher und attraktiv zu gestalten.

Die übergeordneten Ziele sowie jene der Stadt Baden können wie folgt zusammengefasst werden:

- a) Kant. Richtplan:
 - Agglomerationen aufwerten.
 - Koordinierter Ausbau Verkehrsanlagen, abgestimmt auf Siedlungsentwicklung.
- b) Baden Regio:
 - Mit Mobilität grundsätzlich masshalten.
 - Einerseits Trendbruch MIV, andererseits öV ausbauen.
- c) Planungsleitbild Stadt Baden
 - Anteil öV sowie Fuss- u. Veloverkehr am Gesamtverkehr steigern.
 - Neben Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen auch gezielt Infrastrukturmassnahmen erforderlich.
 - Regionale Richtplanung zu Siedlung und Verkehr anstreben.
- d) Planungsziele BNO:
 - Nutzung Standortgunst im Metropolitanraum.
 - Hohe Qualität in allen Bereichen anstreben, inkl. Landschaft und Natur.
- e) Legislaturziele Stadtrat
 - Mobilitätssystem ist an Siedlungswachstum anzupassen.
 - Mehrverkehr während Spitzenzeiten durch öV und LV abfangen.
- f) Strategie Ziele Fusswegkonzept
 - Anteil des Fussverkehrs als wichtige Mobilitätsform ist zu steigern.
 - Verbindungen durchgehend und einladend.

2.2 Rahmenbedingungen

Folgende Vorhaben sind geplant:

- a) Konkrete Vorhaben (kurzfristig):
 - Sanierung Schulhausplatz
 - Mellingerstrasse (Schadenmühle, äussere Mellingerstr., Dättwiler Weiher)
 - Optimierung Brückenkopf Ost
 - 4. Teilergänzung S-Bahn (S19 HVZ Pfäffikon ZH – Zürich – Koblenz)
 - Neue Velostation am Bahnhof Baden (Südhaus, Ecke Stadtturmstrasse/Güterstrasse)
 - Fuss- und Radwegsteg SBB-Limmatbrücke Baden – Wettingen
 - Ausbau Knoten Esp (neues Projekt in Erarbeitung)

 - b) Kantonaler Richtplan (Beschluss Grosser Rat; siehe auch Anhang 14 am Schluss):
 - Baldegg-Tunnel mit Umfahrung Untersiggenthal (Zwischenergebnis)¹
 - Niveaufreie Entflechtung Brückenkopf Ost (Zwischenergebnis)
 - Westumfahrung Fislisbach (Vororientierung)
 - Heitersberg II (Zwischenergebnis)
 - Partiiell 3. Geleise Turgi – Baden (Vororientierung)
 - Weiterführung Limmattalbahn bis Baden (Vororientierung)
- } Projekte Baden Zentrum (Aggloprogramm 1. G.)
- } Weitere Projekte Aggloprogramm 1. Generation

¹ Petersberg-Tunnel und Verlegung K 418 in Birmenstorf sind nicht mehr enthalten. (K418 wurde entfernt, weil nicht richtplan-relevant)

3 Situationsanalyse

3.1 Ist-Zustand und Trendentwicklung

3.1.1 Besondere Merkmale von Baden

- Eine Besonderheit von Baden ist die Enge der Klus. Die Klus führt zu einer Konzentration von verschiedenen Nutzungen auf engem Raum (Arbeitsplätze, Bäder, Bildung, Einkaufen, Freizeiteinrichtungen, Wohnen) und zu einer ausgeprägten Bündlung von Verkehrsströmen und dadurch zu stark belasteten Hauptachsen (Belastungsplan, Lärm, Unfälle).
- Das Siedlungsgebiet hängt mit demjenigen der Nachbargemeinden zusammen. Das Besondere daran ist, dass die Nachbargemeinden z.T. unmittelbar ans Stadtzentrum anschliessen. Dadurch ist die Vernetzung mit diesen Nachbargemeinden sehr ausgeprägt (Wettingen, Ennetbaden, Obersiggenthal).

3.1.2 Siedlung

- Baden hat durch die zentrale Lage im Metropolitanraum Zürich eine hohe Standortgunst. Diese zeigt sich im überdurchschnittlichen bisherigen und prognostizierten Wachstum der Einwohner und Arbeitsplätze (siehe Anhänge 1 und 2).

Baden hat heute rund 18'000 Einwohner (2010) und 26'000 Beschäftigte (2008).

Aufgrund kantonaler Prognosen wächst die Einwohnerzahl der Stadt Baden bis 2025 um rund 2000 Einwohner (rund +13%) (Quellen: Bevölkerungsprognose Kanton Aargau 2009, Raumkonzept Aargau).

Ein Blick zurück gespiegelt auf die letzten 15 Jahre: seit 1995 hat die Zahl der Einwohner um 2'000 und die Zahl der Beschäftigten um 5'000 zugenommen. Die Zunahme erfolgte v.a. seit 2005 (siehe Anhang 2).

- Entsprechend der hohen Standortgunst bestehen sieben Entwicklungsgebiete:

- Innenstadt Nord	}	Baden Nord
- Verenaäcker		
- Bäderquartier		
- Brisgi	}	Kappelerhof
- Galgenbuck		
- Täfern/ Esp		
- Segelhof	}	Dättwil

Dabei sind im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen ausgeprägte Verdichtungen geplant (z.T. Hochhäuser).

Die Entwicklungspotentiale sind in der nachstehenden Tabelle 1 sowie im Anhang 4 zusammengestellt.

Entwicklungsgebiet	(Zusatz-)Kapazität	
	Einwohner	Beschäftigte
Innenstadt Nord	+ 800	+ 1'000
Verenaäcker	+ 700	-
Bäderquartier	+ 100	+ 200 + 1'500 Besucher/Tag
Brisgi	+ 500	-
Galgenbuck	+ 1'500 ²	+ 400 ²
Täfern/ Esp	- ²	+ 2'400 ²
Segelhof	+ 100	+ 600

Tabelle 1: (Zusatz-) Kapazität Entwicklungsgebiete

3.1.3 Siedlung Region

- Das Verkehrsaufkommen in Baden wird auch wesentlich von der Siedlungsentwicklung in der Region geprägt.
In der folgenden Tabelle 2 ist die Bevölkerungsentwicklung in der Region in den letzten 20 Jahren zusammengestellt.

Gemeinde	Bevölkerung			
	1990	2010	Zunahme absolut	Zunahme relativ
Baden	15132	17998	2866	19%
Ennetbaden	2915	3013	98	3%
Killwangen	1310	1819	509	39%
Obersiggenthal	7401	8202	801	11%
Neuenhof	7684	8112	428	6%
Spreitenbach	8218	10902	2684	33%
Wettingen	17582	20035	2453	14%
Fislisbach	4438	5259	821	19%
Gebenstorf	4084	4629	545	13%
Turgi	2616	2884	268	10%
Untersiggenthal	5338	6596	1258	24%
Würenlos	4151	5472	1321	32%
Bergdietikon	2200	2384	184	8%
Birmenstorf	1922	2551	629	33%
Ehrendingen	2975	4208	1233	41%
Freienwil	647	900	253	39%
Niederrohrdorf	2562	3455	893	35%
Oberrohrdorf	3345	3834	489	15%
Schneisingen	1141	1325	184	16%
Würenlingen	3082	4223	1141	37%

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung Region 1990 – 2010

² Städtebauliche Studie Langacker/ Esp, Vorabzug, 17.10.2010, Atelier für Städtebau van de Wetering

Gemeindeweise betrachtet ist Baden absolut am stärksten gewachsen; danach folgen Spreitenbach und Wettingen. Relativ betrachtet sind stark gewachsen (über +30%): Ehrendingen, Killwangen, Freienwil, Würenlingen, Niederrohrdorf, Birnenstorf, Spreitenbach, Würenlos.

Das Bevölkerungswachstum in der Region (ausser Baden) war rund 6 Mal grösser als in der Stadt Baden (+16'000 Einwohner gegenüber + 2'900 Einwohner).

Die kantonale Bevölkerungsprognose geht für die gesamte Region Baden (inkl. Baden) von 2008 bis 2025 von einem Wachstum von rund + 18'000 Bewohnern (+17%) aus. Für die Stadt Baden wird ein Wachstum von + 2000 Bewohnern prognostiziert (siehe auch 3.1.2).

- In der Region (ausserhalb Baden) wird auch von einer erheblichen Arbeitsplatzentwicklung ausgegangen. Im kantonalen Richtplan sind drei wirtschaftliche ESP von kantonalen Bedeutung enthalten:
 - PSI
 - Hard/ Siggenthal Station
 - Industriegebiet Süd Spreitenbach

3.1.4 Verkehrsbelastung Strassen

- Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf den HVS in Baden liegt heute über 15'000 Mfz/Tag, mit Ausnahme der Seminar-, Wettinger- und Bruggerstrasse (Kappelerhof). Auf der Bruggerstrasse im Bereich des Schlossbergtunnels liegt der DTV über 30'000 Mfz/Tag (siehe Tabelle 3 und Anhang 3).
- Gemäss der Trendprognose des kantonalen Verkehrsmodells (aktualisierte Fassung Sept. 2011) nimmt der DTV auf den HVS in Baden von 2008 – 2025 um rund 20-40% zu, d.h. um rund 1-2% pro Jahr (siehe Tabelle 3). Die Verkehrsspitze wird nicht höher jedoch breiter werden.

Hauptverkehrsstrassen	DTV (Mfz/ Tag)	
	2008 ³	2025 (Trend) ⁴
Schlossbergtunnel	34000	41000
Mellingerstrasse (Schulhausplatz)	23500	30000
Neuenhoferstrasse (Schulhausplatz)	16500	21000
Hochbrücke	17000	21000
Wettingerstrasse (Landvogteikreisel)	20000	29000
Bruggerstrasse (Baden Nord)	22000	26000
Bruggerstrasse (Kappelerhof)	11000	14000
Mellingerstrasse (Esp)	24500	31000
Seminarstrasse (Brückenkopf Ost)	8500	12000

Tabelle 3: Verkehrsmenge HVS 2008 und 2025 (Trend)

³ Auf 500 gerundet

⁴ Auf 1000 gerundet; der Trend bildet denjenigen Zustand ab, bei dem keine lenkenden Massnahmen ergriffen werden.

- Diese Verkehrsbelastungen werden auch wesentlich vom Durchgangsverkehr durch Baden geprägt. Im Zentrum von Baden beträgt der Durchgangsverkehr⁵:

- Schlossbergtunnel:	30%
- Mellingerstrasse (bei Schulhausplatz):	25%
- Neuenhoferstrasse (bei Schulhausplatz):	35%
- Hochbrücke:	50%
- Bruggerstrasse Baden Nord (zw. Hasel- u. Römerstr.):	50%

Im September 2012 fand im Grossraum Baden eine umfangreiche Kennzeichenerhebung statt, um die Durchgangsverkehrströme konkret zu ermitteln.

3.1.5 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Das Strassennetz ist im Zentrum sowie auf den Zufahrtsachsen bereits heute weitgehend überlastet. Die Entwicklungsgebiete liegen an diesen Achsen (siehe Anhang 4). Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind neben den Entwicklungsgebieten auch die Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehr relevant (Kern-, Altstadt-, Zentrumszonen, gemäss Richtplan S 3.1.) Zudem bestimmt auch die Siedlungsentwicklung in der Region das Verkehrsaufkommen in Baden wesentlich.

Die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrskapazität hat deshalb in Baden eine sehr zentrale Bedeutung. Dabei sind Gesamtverkehrsbetrachtungen erforderlich (siehe 5.1).

3.1.6 Lärmbelastung

Die Lärmbelastung entlang den Kantonsstrassen ist im Anhang 5 dargestellt. Grenzwertüberschreitungen sind neben der Lärmbelastung von der Empfindlichkeit des Standorts abhängig.

Häufige Grenzwertüberschreitungen ergeben sich deshalb insbesondere entlang der Hauptverkehrsstrassen, die durch dichte Wohngebiete führen: Mellingerstrasse (Meierhof) und Bruggerstrasse (Kappelerhof).

Die gesamte Lärmsanierung der Kantonsstrassen auf dem Gemeindegebiet ist in Bearbeitung. Teilabschnitte sind bereits saniert mittels lärmindernden Belägen, Lärmschutzwänden und Schallschutzmassnahmen an Gebäuden (Schallschutzfenster). Die Lärmsanierung ist voraussichtlich bis 2016 abgeschlossen.

Zur aktuellen Lärmbelastung entlang der Nationalstrasse in Dättwil sind vom ASTRA zurzeit keine Daten erhältlich. (Es war beabsichtigt, die Lärmbelastung der Nationalstrasse entsprechend den Kantonsstrassen darzustellen.) Bezüglich des Bahnlärms ist die Sanierung auf der Strecke Turgi - Wettingen abgeschlossen, exkl. des Bahnhofgebiets (gesetzliche Grundlage fehlt). Auf der Nationalbahnstrecke sind die Grenzwerte eingehalten. Während den Nachtstunden bestehen jedoch erhebliche Störungen durch einzelne Güterzüge.

⁵ Kant. Verkehrsmodell; Tagesverkehr (DTV) 2010; Bezugsgebiet: politische Grenze Stadt Baden (exkl. Rütihof); Werte auf 5% gerundet.

Die Analyse der Lärmbelastung auf den Gemeindestrassen sowie die Lärmsanierung sind in Bearbeitung.

3.1.7 Luftbelastung

Aufgrund der Messresultate (siehe Anhang 6) ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte von Feinstaub und Stickstoffdioxid entlang der stark belasteten HVS z.T. erheblich überschritten werden (die Messstation Schönaustrasse liegt abseits der Wettingerstrasse im Wohnquartier).

3.1.8 Unfälle

Von 2006 – 2010 ereigneten sich in Baden insgesamt 590 Verkehrsunfälle mit rund 400 Verletzten und 4 Toten (siehe folgende Tabelle 4). Von 2005 bis 2010 ereigneten sich rund 120 Unfälle mit Velofahrern oder Fussgängern (rund 20 pro Jahr). Die Unfallorte sind auszugsweise in den Anhängen 7a und 7b dargestellt.

	Anzahl Unfälle	Anzahl Verletzte	Anzahl Tote
Alle Verkehrsunfälle ⁶	590	399	4
Unfälle mit Velofahrern ⁷	71	74	-
Unfälle mit Fussgängern ⁶	45	56	-

Tabelle 4: Verkehrsunfälle, exkl. A1

3.1.9 Velo- und Fussverkehr

1999 wurde ein Velokonzept und 2007 ein Fussgängerkonzept erarbeitet. Schrittweise wurden daraus Massnahmen umgesetzt. Das Velokonzept ist inzwischen weitgehend umgesetzt. Es soll ein neues zeitgemässes Konzept erarbeitet werden. Die Abteilung Tiefbau hat 2011 im Rahmen des Monitorings des Aggloprogramms eine umfassende Erhebung der Veloabstellanlagen in Baden durchgeführt.

Für den Fuss- und Veloverkehr besteht ein relativ dichtes Netz (siehe Teilpläne).

3.1.10 ÖV-Erschliessung

Die Groberschliessung von Baden durch Bahn und Regionalbusse ist im Anhang 8 dargestellt.

Die Feinerschliessung des Siedlungsgebiets von Baden durch die Linien der RVBW ist aus dem Anhang 14 ersichtlich.

Seit dem letzten Erweiterungsschritt sind die dichten Wohngebiete mehrheitlich im 7½'-Takt bedient (Erschliessung jeweils durch zwei zeitlich versetzte Linien, die je im 15 Minuten-Takt verkehren).

⁶ 2006 - 2010

⁷ 2005 - 2010

3.1.11 Mobilitätsmanagement

In Baden wird das Mobilitätsmanagement bereits vielseitig angewendet (badenmobil). Einerseits besteht die Mobilitätsberatung für Unternehmen, andererseits die Mobilitätsberatung für Einzelkunden (Mobilitätszentrale mit Website). Die Massnahmen sind u.a.: Beratungen für Schulen und Senioren, Neuzuzügerset, Aktionen wie „bike to work“ und Eco-Drivekurse, Routenplaner.

In der revidierten BNO ist vorgesehen, dass bei Neuansiedlung von Firmen ab 50 Arbeitsplätzen ein Mobilitätskonzept vorzulegen ist.

3.2 Schwachstellen

Die Schwachstellen sind nach Themen gegliedert in der folgenden Tabelle aufgelistet.

Die Schwachstellen beziehen sich auf den heutigen Zustand. Die Trendentwicklung wird jedoch mitberücksichtigt.

Die einzelnen Schwachstellen sind von unterschiedlicher Bedeutung.

Als Hauptursache der Schwachstellen ist ein erheblicher Mangel in der Abstimmung von Verkehrsaufkommen und Siedlungsentwicklung festzustellen, und zwar in der ungenügenden Betrachtung in funktionalen Räumen. Das Verkehrsaufkommen in Baden wird auch wesentlich von der Siedlungsentwicklung in der Region beeinflusst. Bei der Koordination von Siedlung und Verkehr wird die Region jedoch ungenügend einbezogen, insbesondere in der Siedlungssteuerung. Die ausschliesslich kommunale Betrachtung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Region führt zu einer zunehmenden Zersiedlung. Diese verschärft die Verkehrsprobleme in der Stadt Baden und schränkt die Entwicklung der Stadt im Gegensatz zur Region weiter ein. Es sind schon heute Tendenzen erkennbar, dass Bauvorhaben in der Region einfacher realisierbar sind als in der Stadt Baden.

Verkehrsbelastung / funktionales Strassennetz	Strassenräume (Siedlungsqualität)	Verkehrsmanagement (Zufussdosierung, Busbevorzugung)	Parkierung (Bedarf, Bewirtschaftung)/ Anlieferung
<ul style="list-style-type: none"> • Sehr stark belastete Hauptverkehrsstrassen (HVS): <ul style="list-style-type: none"> - über 20'000 Mfz/Tag: <ul style="list-style-type: none"> - Bruggerstrasse - Mellingerstrasse - Brückenkopf Ost - Kreisel Landvogteischloss - 15'000 – 20'000 Mfz/Tag: <ul style="list-style-type: none"> - Hochbrücke - Neuenhoferstrasse - Haselstrasse (Gemeindestrasse) • Zukünftig wieder überlasteter Bareggunnel kann zu Ausweichverkehr durch Baden führen. • A1-Anschluss Neuenhof ist für direkte Verbindungen Zürich – Brückenkopf Ost/ Ennetbaden/Ehrendingen via Seminarstrasse unattraktiv (am A1-Anschluss Umwegfahrt, Gefahrenstelle). • Scharenstrasse ist Ausweichroute. • Ausweichverkehr auf Strassen mit verbotener Durchfahrt: <ul style="list-style-type: none"> - Dättwilerstrasse - Dorfstrasse - Pilgerstrasse - Zürcherstrasse • Behinderung bei Einmündung in Mellingerstrasse Dättwil (Sommerhaldenstrasse, Langacker, Esp). 	<ul style="list-style-type: none"> • Defizite HVS <ul style="list-style-type: none"> a) funktional / Umwelt: <ul style="list-style-type: none"> - Trennwirkung HVS beträchtlich: Wartezeiten Fussgänger an LSA bis rund 2 Minuten. - Lärmprobleme v.a. an Mellingerstrasse und Bruggerstrasse (inkl. Kappelerhof) ausgeprägt. b) Gestaltung: <ul style="list-style-type: none"> - V.a. in kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP): <ul style="list-style-type: none"> - Bruggerstrasse (ESP Baden Nord) - Haselstrasse (ESP Baden Nord) - Mellingerstrasse Dättwil (ESP Dättwil) • Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen weist punktuelle Lücken auf. • Lärmbelastung durch A1 in Dättwil 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Zufussdosierung aus Richtung Ehrendingen und Furtal^B • Zufussdosierung Mellingerstrasse^A noch nicht optimal • Busbehinderungen v. a. in der Mellingerstrasse^A, am Schulhausplatz^A, am Brückenkopf Ost, auf der Obersiggenthaler-Brücke und in der Haselstrasse. Dabei kumulieren sich die Behinderungen auf der Wegfahrtroute Haselstr.-Schulhausplatz-Brückenkopf Ost besonders. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fremdparkierung^C in Wohngebieten <ul style="list-style-type: none"> - Kappelerhof, insbesondere Scheilenackerstrasse - Meierhof, z.B. Bernerstrasse - Zürcherstrasse - St. Ursusstrasse • Überlastete Parkplätze Baldegg sowie Schwimmbad/Aue an Spitzentlagen • Gebührr diverser Parkplätze im Zentrumsbereich (u.a. Schadenmühleplatz) mit 0.50 -/h zu tief (gemäss regionalem Parkraumkonzept mind. 1.-/h) • Anlieferung Altstadt • Autoreduziertes Wohnen nicht möglich^D.

^A Wird mit geplanten Vorhaben entschärft (Projekte Baden Zentrum) ^B Im Konzept Verkehrsmanagement Baden-Wettingen vorgesehen
^B Parkierung, die nicht im Zusammenhang mit den Nutzungen in den betreffenden Wohngebieten stehen.
^C In Revision stehender BNO vorgesehen

Tabelle 5: Übersicht Schwachstellen (Fortsetzung nächste Seite)

Fuss- und Veloverkehr (Netzlücken, Gefahrenstellen)	öV: Stadtbuss/Regionalbus (Linienführung, Fahrplanausgabe)	Kombinierte Mobilität (P+R, B+R, Park+Pool, car-sharing)	Mobilitätsmanagement
<ul style="list-style-type: none"> • Durchlässigkeit Quartiere für Fussgänger: <ul style="list-style-type: none"> - Dättwil Dorf - Meierhofquartier - Kappelerhof • Punktuelle Netzlücken bei Fusswegen: <ul style="list-style-type: none"> - Wohngebiet Lägermsüdhang - Falkenareal - Bahnhof – Baden Nord entlang Bahn • Punktuelle Netzlücken Velo: <ul style="list-style-type: none"> - Durchlässigkeit Korridor Schlossbergplatz - Theaterplatz – Bä-derstrasse - Durchlässigkeit Zufahrt Bahnhof - Durchlässigkeit Martinsbergquartier/Innenstadt • Verbindung Wohngebiet Dättwil – Naherholungsgebiete Baldegg und Baregg durch A1 und Mellingerstrasse getrennt. • Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr, v.a. Mellingerstrasse^E und Schulhausplatz^E • Erhöhte Häufigkeit von Fussgängerunfällen an folgenden Orten (Unfallstatistik Kanton): Knoten Haselstrasse/Bahnhofstrasse, Bruggerstrasse (Gstühlplatz – Portal Schlossbergtunnel), Mellingerstrasse bei Eingang Wohngebiet^E, Bruggerstrasse im Kappelerhof. • Erhöhte Häufigkeit von Velounfällen an folgenden Orten (Unfallstatistik Kanton): Mellingerstrasse (Dättwil), Mellingerstrasse Schulhausplatz – Bahnüberführung^E, Schulhausplatz^E, Brückenkopf Ost, Bruggerstrasse im Kappelerhof • Anzahl und Qualität Velobestellplätze in der Altstadt sowie in den Quartierzentren 	<p>öV: Stadtbuss/Regionalbus (Linienführung, Fahrplanausgabe)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aus dem „Südrichter“ (Rohrdorferberg, Reusstal) besteht keine direkte Bahnverbindung nach Baden (siehe Anhang 7). Dadurch besteht eine grosse Zahl von Buslinien, die gebündelt über die ausgelastete Mellingerstrasse ins Zentrum von Baden verkehren. Dasselbe gilt etwas weniger ausgeprägt für die Achse Ehrendingen – Surbtal. • öV-Erschliessung Dättwil/Rüthof: Verbindungen von Rüthof, Segelhof, Dättwil Süd (Galgenbuck) ins Zentrum Baden mit Umweg via Kantonsspital. (Mit Siedlungsentwicklung Galgenbuck verstärkt sich Schwachstelle) • Wohngebiete Brisgi, oberer Teil Segelhof und „Lägerhang“ liegen ausserhalb Gehbereich reich öV-Haltestelle (300m) • Orientierung am Bahnhof für Busbenutzer (heute drei Einstiegsorte) • Geringe Kursfolge wo nur eine RVBW-Linie verkehrt: Zürcherstrasse, Allmend, Dättwil Süd, Rüthof, Segelhof • Einbusse Erschliessungsqualität Altstadt durch Aufhebung Bedienung Weite Gasse. • Information über Busangebot bei sich überlagernden Linien • Busbehinderungen siehe Verkehrsmanagement 	<p>Kombinierte Mobilität (P+R, B+R, Park+Pool, car-sharing)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl und Qualität Velobestellplätze Bahnhof Baden 	<p>Mobilitätsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbindlichkeit für Unternehmen (in revidierter BNO vorgesehen)

^E Wird mit den geplanten Vorhaben entschärft (Projekte Baden Zentrum)

Tabelle 5: Übersicht Schwachstellen (Fortsetzung)

4 Konkretisierte Ziele

Die konkretisierten Ziele ergeben sich aufgrund der übergeordneten Ziele und der Schwachstellen, insbesondere im Zusammenhang mit dem stark ausgelasteten Strassennetz und den zunehmenden Leistungsengpässen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Zur Bewältigung der Verkehrszunahme durch Siedlungsverdichtung im Innern erfolgt eine verstärkte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- u. Veloverkehr. Der Mehrverkehr während den Spitzenzeiten wird durch den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr bewältigt.
- Baden ist vom Durchgangsverkehr entlastet.
- Die Funktionalität der A1 und deren Anschlüsse sind dauerhaft sichergestellt.
- Bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist auch die Siedlungsentwicklung in der Region Baden einbezogen.

Aufwertung Strassenraum Hauptverkehrsstrassen

- Der Stauraum ist ausserhalb des Siedlungsgebietes. Dadurch fliesst der Verkehr im Innern (siehe auch Verkehrsmanagement).
- Die Trennwirkung der Strasse ist verringert: Die Wartezeit für die Fussgänger beträgt maximal 60 Sekunden und die Strasse kann in einer Phase überquert werden.
- Die Verkehrssicherheit ist verbessert, insbesondere an den Orten mit erhöhter Unfallhäufigkeit mit Fussgängern und Velofahrern.
- Der Lärm ist reduziert.
- Für die Siedlungsentwicklung nach innen ist die Gestaltung verbessert. Ein besonderer Fokus ist auf die Gestaltungsqualität in den Entwicklungsschwerpunkten von kantonaler Bedeutung gelegt (Baden Nord, Dättwil).

Verkehrsmanagement

- Die Zuflussdosierung erfolgt konsequent: Vollständig auf sämtlichen Zufahrtsachsen, Stau ist ausserhalb des Siedlungsgebietes, die Busbevorzugung ist gewährleistet.
- Das Verkehrsmanagement auf der A1 ist mit demjenigen auf dem HVS-Netz koordiniert.
- Der Verkehr ist auf geeignete Routen gelenkt.
- Die dynamische Information ist entsprechend den technologischen Entwicklungen optimiert.

Parkierung

- Die Anzahl der Parkfelder und die Parkfeld-Bewirtschaftung sind als Mittel zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (zeitliche Lenkung, Beeinflussung Verkehrsmittelwahl) verstärkt genutzt (städtischer Beitrag zum Verkehrsmanagement).
Beim Parkfelder-Bedarf ist die maximal zulässige Anzahl Parkfelder für Pendler weiter gesenkt, und autoreduziertes Wohnen ist ermöglicht.

Mit der Bewirtschaftung der Parkfelder in Wohngebieten ist die Fremdparkierung beseitigt.

- Die Anzahl der neuen öffentlich zugänglichen Parkfelder in der Innenstadt ist minimiert.

Veloverkehr

- Die Netzdurchlässigkeit ist erhöht.
- Regionale „Velobahnen“ sind geschaffen: Es werden schnelle, direkte Veloachsen abseits der Hauptverkehrsstrassen angeboten, auf denen eine hohe Stetigkeit des Fahrtflusses ermöglicht wird; mit Fortsetzung in die Nachbargemeinden.
- Bikesharing ist gefördert.
- An den Zielorten besteht eine ausreichende Anzahl Abstellplätze.

Fussverkehr

- Die Netzdurchlässigkeit ist erhöht. Es sind insbesondere die kleinräumigen Verbindungen in den Quartieren optimiert.
- Fussgänger-Achsen sind vermehrt gemeindeübergreifend hergestellt.

Öffentlicher Verkehr

- Die Qualität des öV-Angebots ist optimiert: hohe Kursfolge, direkte Linienführung, ausreichende Kapazität, hoher Komfort. Insbesondere wird auf das Wachstum in den Entwicklungsgebieten rechtzeitig reagiert.
- Die räumlichen Erschliessungslücken sind geschlossen (Siedlungsgebiete ausserhalb Gehbereich öV-Haltestellen).
- Die Busse erreichen eine grosse Zuverlässigkeit, insbesondere eine hohe Anschlusssicherheit (siehe auch Verkehrsmanagement). Die Beförderungsgeschwindigkeit ist hoch.
- Die Busflotte ist umweltoptimiert.

Mobilitätsmanagement

- Das Mobilitätsmanagement ist dauerhaft finanziell sichergestellt.
- Die Dienstleistungen des Mobilitätsmanagements sind auf thematische Schwerpunkte ausgerichtet.

5 Massnahmen

Wichtige Vorbemerkung:

Die Massnahmen des KGV weisen einen unterschiedlichen Reifegrad und Umsetzungshorizont auf (entsprechend dem kantonalen Richtplan): das Spektrum reicht von konkrete Projekte, die kurzfristig umsetzbar sind, bis zu Visionen, deren Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit noch zu prüfen ist. Die Visionen werden speziell hervorgehoben.

5.1 Grundsätzliche Stossrichtung: Siedlungsentwicklung nach innen

Das Strassennetz im Zentrum von Baden ist bereits heute ausgelastet. Trotzdem sind weitere Siedlungsverdichtungen im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen grundsätzlich sinnvoll, da die Erschliessung durch den öV wesentlich besser ist als ausserhalb der Stadt Baden. Im Weiteren werden durch Siedlungskonzentration im Innern die Wege kürzer, was die Chancen des Fuss- und Veloverkehrs erhöht (siehe Abbildung 1). Baden Nord und Dättwil sind zudem ESP von kantonaler Bedeutung (d.h. es besteht eine übergeordnete Verpflichtung zur Verdichtung nach innen).

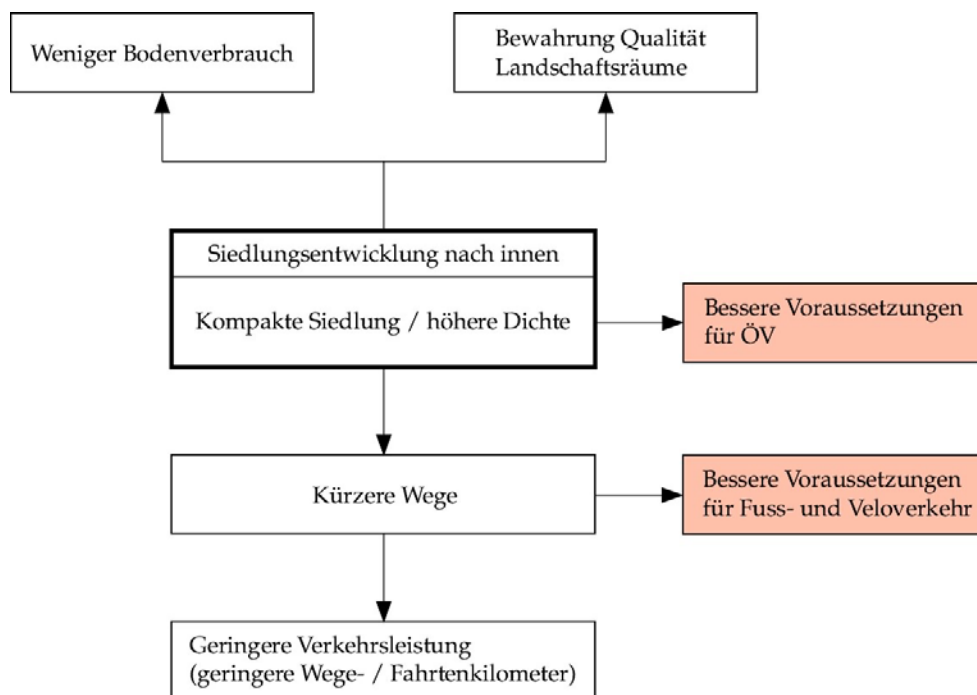


Abbildung 1: Wirkungskette Siedlungsentwicklung nach innen

Um die Siedlungsverdichtung nach innen trotz des ausgelasteten Strassennetzes zu ermöglichen, sind Massnahmen auf allen Ebenen auszuschöpfen, um eine verstärkte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen und den Durchgangsverkehr zu reduzieren. D.h. einerseits, dass der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr quantitativ und qualitativ auszubauen ist, dass andererseits Nichtinfrastrukturmassnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und zur Verkehrslenkung zu ergreifen sind (P-Bedarf, P-Bewirtschaftung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement), ferner die kombinierte Mobilität zu fördern ist sowie auch das Strassennetz zur Entlastung des inneren Netzes punktuell zu erweitern ist (siehe folgende Abbildung 2).

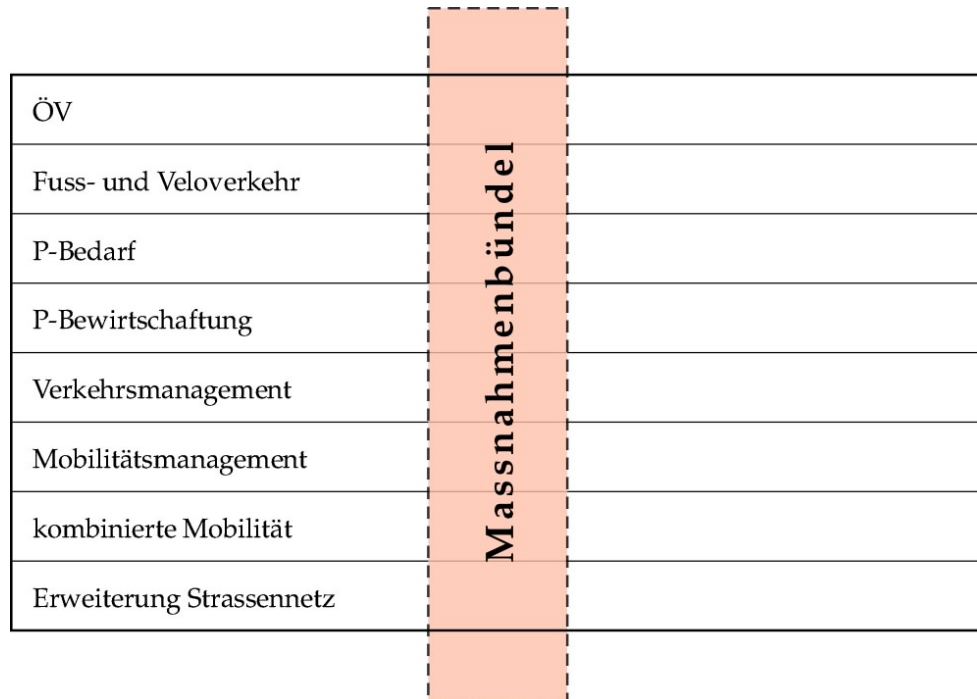


Abbildung 2: Massnahmenbündel zur Ermöglichung Siedlungsentwicklung nach innen

Zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrskapazität in der Stadt Baden sind auch Massnahmen in der Region erforderlich, insbesondere Massnahmen in der Siedlungssteuerung. Die Siedlungsentwicklung in der Region soll sich auf qualitativ gute öV-Achsen beschränken. Dabei sind Bahnachsen den Busachsen vorzuziehen (siehe Anhang 8). Dazu ist ein regionaler Sachplan zu den Themen Siedlung und Verkehr durch Baden Regio zu erstellen.

5.2 MIV / Strassenraum

In den Kapiteln 5.2.1 und 5.2.2 werden die einzelnen Massnahmen aufgelistet; Erläuterungen folgen im Kapitel 5.2.3. Im Kapitel 5.2.4. wird die Bedeutung der Klassierung der Gemeindestrassen beschrieben.

5.2.1 Geplante übergeordnete Massnahmen

Übergeordnete Massnahmen sind (siehe auch Anhang 14 und Teilplan MIV/ Strassenraum/Parkierung):

- Kantonaler Richtplan (Beschluss Grosser Rat; Buchstabe siehe Teilplan):⁸
 - A Baldegg-Tunnel mit Umfahrung Untersiggenthal (Zwischenergebnis)
 - B Niveaufreie Entflechtung Brückenkopf Ost (Zwischenergebnis)⁹
 - C Westumfahrung Fislisbach (Vororientierung)
- Konkrete Projekte (Projekte Baden Zentrum; Aggloprogramm 1.Generation; Nr. siehe Teilplan):
 - M3 Aufwertung Strassenraum Mellingerstrasse (Schadenmühle, äussere Mellingerstrasse, Dättwiler Weiher)
 - M4 Sanierung Schulhausplatz
 - M12 Optimierung Brückenkopf Ost

5.2.2 Weitere geplante/zu prüfende Massnahmen

Folgende Massnahmen sind geplant oder sind zu prüfen (siehe auch Teilplan MIV):

- M1 Aufwertung Strassenraum Bruggerstrasse (Schlossbergtunnel - Römerstr.)¹⁰
- M2 Aufwertung Strassenraum Mellingerstrasse, Dättwil¹⁰ (Birmenstorferstrasse - Esp)
- M5 Aufwertung Strassenraum Haselstrasse
- M6 Aufwertung Strassenraum Bruggerstrasse, Kappelerhof¹⁰
- M7 Erschliessung Entwicklungsgebiet „Galgenbuck“
(Zwei Anschlüsse an Sommerhaldenstrasse; ein Anschluss an Mellingerstrasse resp. Umfahrung Fislisbach)
- M8 Abklassierung Schartenstrasse (West) von Quartiersammelstrasse in Erschliessungsstrasse und Schönaustrasse – Schartenstrasse (Ost) von Hauptsammelstrasse in Quartiersammelstrasse¹¹
- M9 Abklassierung Sommerhaldenstrasse von Hauptsammelstrasse in Quartiersammelstrasse mit Westumfahrung Fislisbach
- M10 Umgestaltung Parkstrasse (Nord)
- M11 Erweiterung Tempo-30- und Begegnungszonen

⁸ Petersbergtunnel nicht mehr enthalten

⁹ Die Stadt Baden ist in der vorliegenden Form gegen diese Massnahme zusammen mit Kanton

¹⁰ Bedingt Entlastung Knoten Brückenkopf Ost

5.2.3 Bemerkungen und Erläuterungen zu geplanten/zu prüfenden Massnahmen

- Die Massnahmen basieren auf den Schwachstellen (Verkehrsbelastung, Strassenräume) sowie den konkretisierten Zielen (Abstimmung Siedlung und Verkehr, Aufwertung Strassenraum Hauptverkehrsstrassen).
- Linienführung Baldegg-Tunnel/Umfahrung Untersiggenthal
Der Baldegg-Tunnel muss möglichst viel Durchgangsverkehr von Baden aufnehmen. Aus dieser Sicht müsste die Verlängerung auf der Nordseite der Limmat entlang des westlichen Siedlungsrandes von Nussbaumen verlaufen, damit auch Verkehr A1 - Nussbaumen möglichst den Baldegg-Tunnel benutzt. Im aktuellen Stand verläuft die Verlängerung direkt Richtung Untersiggenthal (siehe Anhang 14). Bei dieser Linienführung wird die Bruggerstrasse in Baden Nord um rund 35% entlastet (Detailbericht zum Baldeggtunnel). In der weiteren Planung (Stufe Festsetzung) sollte sich Baden diesbezüglich einbringen.
- Aufwertung Strassenraum (Grundsätzliches)
Die Qualität des öffentlichen Raums hat für die Attraktivität einer Stadt eine grosse Bedeutung. Die Hauptverkehrsstrassen bilden dabei einen wesentlichen Teil des Stadtraums.
Hauptverkehrsstrassen haben deshalb neben verkehrlichen Funktionen auch soziale und städtebauliche Funktionen. Mit der Aufwertung sollen diese Funktionen gestärkt werden (Betriebs- u. Gestaltungskonzepte).
Die verkehrlichen (funktionalen, betrieblichen) Aspekte sind:
 - Reduktion Trennwirkung Strasse
In Baden soll die maximale Wartezeit vor LSA noch 60 Sekunden betragen, und das Queren soll in einer Etappe möglich sein.
 - Erhöhung Verkehrssicherheit
In Baden liegen die Orte mit erhöhter Häufigkeit von Velo- und Fussgängerunfällen in diesen Abschnitten.
 - Verringerung Umweltbelastung
Zur Lärmreduktion soll die Einführung von T30 auf Hauptverkehrsstrassen zusammen mit dem Kanton geprüft werden, u.a. im Rahmen der Ausführungsprojekte Verkehr Baden Zentrum. Zudem sollen lärmarme Beläge eingesetzt werden.
 - Bei Busbehinderungen auf den betreffenden Strassenabschnitten kommen Busbevorzugungsmassnahmen hinzu.
 Die gestalterischen Aspekte sind:
 - Verbesserung Erscheinungsbild Strassenraum.
Es sind auch gestalterisch optimale Verhältnisse für die Fussgänger zu schaffen, damit der Strassenraum belebt wird.
 - Verbesserung städtebauliche Situation
 Gemäss kantonalem Richtplan besteht ab 15'000 Mfz/Tag die Verpflichtung, die Strassenräume aufzuwerten. Dies betrifft in Baden folgende Strassen:
 - Bruggerstrasse (Schlossbergtunnel – Römerstr. u. Kappelerhof)
 - Schulhausplatz
 - Mellingerstrasse (Badenertor – Schulhausplatz)
 - Mellingerstrasse Dättwil (Birmenstorferstrasse – Esp)

- Haselstrasse (Gemeindestrasse)
Schulhausplatz und Mellingerstrasse (Badenertor – Schulhausplatz)
sind Bestandteile der in Bearbeitung stehender Projekte Baden
Zentrum.
- Hinweise zu Einzelmassnahmen:
 - Massnahmen Nr. M1: Aufwertungsmassnahmen entlang der
Bruggerstrasse sind schrittweise anzugehen (siehe auch 6.1
Übersicht Realisierungshorizont und Kosten). Mit der Entlastung
durch den Baldeggtunnel werden für die Aufwertung neue
Voraussetzungen bestehen. Auch im heutigen Netzzustand sind
Aufwertungsmassnahmen anzugehen, so zum Beispiel die
Verringerung der Wartezeit für die Fussgänger. Bei der Planung
und Umsetzung der Aufwertungsmassnahmen ist allenfalls eine
Unterteilung in die Teilabschnitte Schlossbergtunnel-Haselstrasse
und Haselstrasse-Römerstrasse vorzunehmen.
 - Massnahme Nr. M8: die Schartenstrasse ist vom Ausweichverkehr
zu befreien (Ausnahme Bus). Die Schartenstrasse soll Bestandteil
einer Velobahn werden (siehe Velomassnahmen Nr. V3).
Voraussetzung dazu ist die Entlastung des Knotens Brückenkopf
Ost.
 - Massnahmen Nr. M9: Mit der Westumfahrung Fislisbach soll die
Sommerhaldenstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden.
Mit flankierenden Massnahmen ist sicherzustellen, dass der
Durchgangsverkehr dauerhaft auf die Westumfahrung Fislisbach
gelenkt wird.
 - Massnahme Nr. M10: mit dem Bäderneubau muss die Park-
strasse moderat ausgebaut werden.
 - Massnahme Nr. M11: Die Tempo 30- und Begegnungszonen
beinhalten grundsätzlich die Erschliessungsstrassen. Der
Einbezug der Quartier- und Hauptsammelstrassen ist fallweise im
Rahmen der Gutachten festzulegen.

5.2.4 Bedeutung Klassierung Gemeindestrassen

Die Gemeindestrassen werden klassiert in:

- Haupt-Sammelstrassen
- Quartier-Sammelstrassen
- Erschliessungsstrassen

Dabei besteht jeweils ein gewisser Ermessungsspielraum.

Mit der Klassierung werden einerseits Aussagen zum Ausbaustandard gemacht (siehe Anhang 11).

Andererseits hat die Klassierung einen Einfluss auf den Grundeigentümer-Beitrag (gemäss Strassenreglement Stadt Baden):

- | | |
|---|----------|
| - Haupt- und Quartiersammelstrassen
(Groberschliessung) | max. 70% |
| - Erschliessungsstrassen und Zufahrten
(Feinerschliessung) | 100% |

5.3 Verkehrsmanagement / Parkierung

Die Massnahmen basieren auf den Schwachstellen (Verkehrsmanagement, Parkierung, kombinierte Mobilität) und den konkretisierten Zielen (Verkehrsmanagement, Parkierung).

5.3.1 Massnahmen Verkehrsmanagement

Das Verkehrsmanagement-Konzept Baden/Wettingen steht vor der Umsetzung. Dabei werden die Lücken in der Zuflussdosierung aus Richtung Ehrendingen und auf der Ostzufahrt von Wettingen geschlossen sowie auf der Mellingerstrasse optimiert. Darin enthalten sind auch Massnahmen zur Busbeschleunigung.

5.3.2 Parkierungsanlagen

Die bestehenden öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen sind im Anhang 10 zusammengestellt.

Geplant sind (siehe Teilplan MIV/Strassenraum/Parkierung):

- M13 Zwei Parkierungsanlagen in Baden Nord: Hochhaus Nord und Hochhaus Ost/Brown Boveri-Platz (Anzahl Parkfelder entsprechend ERP)
- M14 Parkhaus Bäderquartier (+200 P)

Standorte von Carparkplätzen sind in einer vertieften Planung zu prüfen.

5.3.3 Kombinierte Mobilität

- M15 P+R- sowie Park+Pool-Anlagen sind in Abstimmung mit dem kant. Umsetzungskonzept vertieft zu überprüfen, P+R u.a. in Ruschbach, Dättwil und Segelhof, Park + Pool¹² u.a. in Dättwil/Esp. Dabei ist deren Attraktivität eingehend zu prüfen (Qualität öV, auf den umgestiegen wird; Standort kurz vor Zielort).
Im Weiteren sollten die Carsharing-Standorte im Zentrum erweitert werden.

5.3.4 Parkfelder-Angebot

Das Parkfelder-Angebot richtet sich nach den kantonalen Bestimmungen (BauV §43). Diese übernehmen die VSS-Norm.

Infolge Kapazitätsengpässen im Strassennetz und hoher Umweltbelastung (siehe Schwachstellen) sind basierend auf BauG §55⁴ weitergehende Reduktionen vorzunehmen. Solche sollen einerseits beim Wohnen ermöglicht werden, sollen jedoch nicht zwingend sein. Dabei ist auch das autoreduzierte Wohnen aufzunehmen. Andererseits sind aufgrund des Legislaturziels des Stadtrats, wonach der Mehrverkehr während der Spitze über den öV und LV zu bewältigen ist, weitergehende Reduktion bei den erwerbstätigen Pendlern

¹² Zufahrt zur P+Pool-Anlage erfolgt von jeder Person mit eigenem Auto; auf Weiterfahrt sind mehrere Personen gemeinsam in einem Auto.

vorzunehmen. Diese sollen zwingend sein. Bei den übrigen Nutzungen (Besucher/Kunden) soll keine weitergehende Reduktion vorgenommen werden, da der öV und LV nicht im selben Ausmass eine Alternative zum MIV sind wie bei den erwerbstätigen Pendlern.

5.3.5 Parkraumbewirtschaftung

a) öffentlich zugänglicher Parkraum

Der öffentlich zugängliche Parkraum besteht aus dem öffentlichen Parkraum sowie dem privaten Parkraum, der öffentlich zugänglich ist.

Die Parkraumbewirtschaftung dient dazu, den Parkraum bedürfnisgerecht zu nutzen, z.B. Vermeidung von Langzeitparkierung bei Läden sowie Fremdparkierung in Wohngebieten. Zudem dient sie zur Finanzierung des Parkraums und zur Verkehrslenkung.

Die bestehende P-Bewirtschaftung ist aus dem Anhang 10 ersichtlich.

Folgende ergänzende Massnahmen sind erforderlich:

- Aufgrund des regionalen Parkraumkonzepts muss die Parkierungsgebühr im unmittelbaren Zentrumsbereich über Fr. 1.-/h betragen, im erweiterten Zentrumsbereich mind. Fr. 1.-/h und im übrigen Siedlungsbereich mind. Fr. -.50/h.

Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Strassenparkierung und den Parkplätzen (siehe auch Schwachstellen). Beispiele: Dynamostrasse (heute Fr. 1.-/h im unmittelbaren Zentrumsbereich), Römerstrasse und Schadenmühleplatz (heute Fr. -.50/h im erweiterten Zentrumsbereich).

- Wohngebiete sind von Fremdparkierung zu befreien, und zwar aus zwei Gründen:

- Reduktion Verkehr in Wohngebieten (inkl. Suchverkehr)
- Vermeiden dass Beschränkungen P-Bedarf unterlaufen werden

Handlungsbedarf besteht im Kappelerhof und Meierhof sowie entlang der Zürcher- und St. Ursusstrasse (siehe Schwachstellen).

In den betreffenden Strassen ist Parkieren mit P-Scheibe einzuführen. Es ist vertieft zu klären, ob eine „Blaue“ oder „Weisse Zone“ zweckmässig ist (bei Ausweichparkierung ausschliesslich durch Pendler genügt Blaue Zone).

- An den Hauptzielorten des Naherholungsverkehrs sollten die Parkfelder während den Verkehrsspitzen bewirtschaftet werden. Im urbanen Raum soll das Parkieren grundsätzlich nicht gratis sein.

Um diese Massnahmen umzusetzen, sind die Gebührenverordnung und das Parkplatzreglement anzupassen (siehe Kapitel 7).

b) Nicht öffentlich zugänglicher Parkraum

Zur Unterstützung des Legislaturziels des Stadtrats, den Mehrverkehr während der Spitze über den öV und LV zu bewältigen, kann die Erhebung einer Parkgebühr bei den nicht öffentlich zugänglichen Parkfelder für erwerbstätige Pendler im Rahmen eines Mobilitätskonzepts vorgeschrieben werden.

5.4 Veloverkehr

In den Kapiteln 5.4.1 und 5.4.2 werden die einzelnen Massnahmen aufgelistet; Thema des Kapitels 5.4.3 ist die kombinierte Mobilität; Erläuterungen folgen im Kapitel 5.4.4.

5.4.1 Geplante Massnahmen Aggloprogramm 1. Generation

Geplant sind (siehe auch Teilplan Veloverkehr):

- V9 Neue Velostation am Bahnhof Baden
(Südhaus, Ecke Stadtturmstrasse/ Güterstrasse)
- V2 Fuss- und Radwegsteg SBB-Limmatbrücke Baden – Wettingen

5.4.2 Weitere geplante/zu prüfende Massnahmen

Im Weiteren sind geplant oder sind zu prüfen:

- V1 Erschliessung Entwicklungsgebiet Galgenbuck
 - V3 Veloroute Scharthenstrasse (mit Umklassierung Scharthenstrasse)
 - V4 Verbindung Schlossbergplatz – Theaterplatz – Bäderstrasse via Oelrainstrasse in beiden Richtungen (Velo zulassen)
 - V5 Verbindung von Theaterplatz und Haselstrasse an Promenadenlift via Hinterweg resp. unteren Bahnhofplatz (best. Weg befahrbar machen)
 - V6 Route entlang Bahn in Baden Nord
 - V7 Direktverbindung Martinsbergstrasse – Stadtturmstrasse (Velo zulassen)
 - V8 Velomassnahmen auf Mellingerstrasse im Abschnitt Sonnmatstrasse - Bahnunterführung (Projekt Baden Zentrum)
 - V10 Velomassnahmen auf Haselstrasse im Abschnitt Kreisel – Bahnunterführung
 - V11 Veloabstellplätze Altstadt
 - V12 Personenunterführung Süd Velo zulassen (Zufahrt zur geplanten Velostation)
 - V13 Mühlbergweg - Scharthenrainstrasse
 - V14 Limmatveloweg Roggenboden – Brisgi
 - V15 Veloabstellplatz geplanter Perronzugang Nord
- Visionen (Machbarkeit und Zweckmässigkeit ist vertieft zu prüfen):
- V16 Vertikallift Martinsbergstrasse/Hahnrainweg – Rütistrasse (Stein)
 - V17 Velo- und Fussgängersteg nach Nussbaumen mit geplanter S-Bahnhaltestelle Kappelerhof/Obersiggenthal (öV10)

Zudem soll in Anlehnung an das Velokonzept aus dem Jahre 1999 ein neues zeitgemässes Velokonzept erarbeitet werden.

5.4.3 Kombinierte Mobilität

Neben der geplanten Velostation am Bahnhof Baden (Nr. V9) ist vertieft zu prüfen, ob B+R auch an Bushaltestellen erweitert werden kann.

Ferner ist der Einsatz von Bikesharing zu prüfen, insbesondere automatisierte Veloverleihsysteme, bei denen per Telefon oder Internet Velos ausgeliehen werden können (Bund zahlt an Infrastruktur sofern in Aggloprogramm). Zu Bikesharing ist von Baden Regio eine Studie in Erarbeitung.

5.4.4 Bemerkungen und Erläuterungen zu geplanten/ zu prüfenden Massnahmen

- Die Massnahmen ergeben sich aufgrund der Schwachstellen (Fuss- und Veloverkehr) und den konkretisierten Zielen (Abstimmung Siedlung und Verkehr, Veloverkehr).
- „Velobahnen“ können entstehen durch folgende Massnahmen:
 - Veloroute Scharenstrasse (Nr. V3)
 - Velosteg Kappelerhof – Nussbaumen (Nr. V17)
 - Route entlang Bahn (Nr. V6)
 - Steg SBB-Limmatbrücke Baden - Wettingen (Nr. V2)
- Der Zugang zur Bahn kann verbessert werden durch folgende Massnahmen (Akzent Aggloprogramm 2. Generation):
 - Route entlang Bahn (Nr. V6)
 - Personenunterführung Süd Velo zulassen (Nr. V12)
- Mit dem Vertikallift Martinsbergstr. – Rütistrasse soll der erhebliche topographische Widerstand für Velofahrer Zentrum/Bahnhof – Allmend reduziert werden (dient auch Fussgängern). Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit sind zu prüfen.
- Massnahmen Nr. V15: Am geplanten Perronzugang Nord sollen auf der Westseite (Seite Baden Nord) Veloabstellplätze geschaffen werden.

5.5 Fussverkehr

Im Kapitel 5.5.1 werden die einzelnen Massnahmen aufgelistet; Erläuterungen folgen im Kapitel 5.5.2.

5.5.1 Geplante/zu prüfende Massnahmen

Folgende Massnahmen sind geplant oder sind zu prüfen:

- F1 Erschliessung Entwicklungsgebiet Brisgi (Direktzugang zu Bushaltestellen auf Bruggerstrasse)
 - F2 Direktverbindung Römerstrasse – Limmat (Treppe)
 - F3 Direktverbindung Kurpark – Mättelipark
 - F4 Verbindung Brown Boveri Platz – Bahnhof
 - F5 Perronzugang Nord (Personenunterführung)
 - F6 Trottoir Baldeggstrasse
 - F7 Direktverbindung Högelerstrasse – Baldeggstrasse
 - F8 Mühlbergweg – Scharenstrasse
 - F9 Mühlbergweg – Scharenrainstrasse
 - F10 Linde – Burghaldenstrasse
 - F11 Oberer Ziegelhau – Mellingerstrasse (Zugang zu Bushaltestelle)
 - F12 Ziegelhau – Mellingerstrasse (Zugang zu Bushaltestelle)
 - F13 Bernerstrasse – Mellingerstrasse (Zugang zu Bushaltestelle)
 - F14 Erschliessung Entwicklungsgebiet „Galgenbuck“
 - F15 Mättelisteg
 - F16 Direktzugang Südkopf Perron 1 von Bahnhofstrasse
- Vision (Machbarkeit und Zweckmässigkeit ist vertieft zu prüfen):
- F17 Fussgänger- und Velosteg nach Nussbaumen mit geplanter S-Bahnhaltestelle Kappelerhof

5.5.2 Bemerkungen und Erläuterungen zu geplanten/zu prüfenden Massnahmen

- Die Massnahmen ergeben sich aufgrund der Schwachstellen (Fuss- und Veloverkehr) sowie den konkretisierten Zielen (Fussverkehr, Abstimmung, Siedlung und Verkehr).
- Grundsätzliches: Das Fusswegnetz muss möglichst engmaschig sein und eine hohe Durchlässigkeit aufweisen. Fussgänger reagieren empfindlich auf Umwege, weil ihre Geschwindigkeit gering und der Gehbereich begrenzt ist.
- Massnahme Nr. F1: Mit den direkten Zugängen zu den Bushaltestellen in der Bruggerstrasse wird das Entwicklungsgebiet Brisgi besser durch den Bus erschlossen.
- Der Zugang zur Bahn kann durch folgende Massnahmen verbessert werden (Akzent Aggloprogramm 2. Generation):
 - F4 Verbindung Brown Boveri Platz – Bahnhof
 - F5 Perronzugang Nord
 - F16 Direktzugang Südkopf Perron 1 von Bahnhofstrasse
- Massnahme Nr. F5: Mit dem zusätzlichen nördlichen Perronzugang kann der Fussweg zum Perron um bis zu 300 m verkürzt werden (Verbesserung Bahnzugänge Akzent Aggloprogramm 2. Generation). Ist auch als Kompensation zu Massnahmen, die den Pendlerverkehr mit MIV einschränken, zu betrachten.

Zum Perronzugang Nord gehören auch Direktverbindungen zur Haselstrasse und zur Verenastrasse.

- Massnahmen F11, F12, F13: Diese dienen zur Verbesserung der Zugänge zu den Bushaltestellen an der Mellingerstrasse.

5.6 Öffentlicher Verkehr

In den Kapiteln 5.6.1 und 5.6.2 werden die einzelnen Massnahmen aufgelistet; Erläuterungen folgen im Kapitel 5.6.3.

5.6.1 Geplante übergeordnete Massnahmen

Übergeordnete Massnahmen sind:

- Kantonaler Richtplan (Beschluss Grosser Rat):
 - Heitersberg II (Zwischenorientierung)
 - Partiiell 3. Geleise Turgi - Baden (Vororientierung)
 - Weiterführung Limmattalbahn bis Baden (Vororientierung)
- Konkrete Vorhaben:
 - 4. Teilergänzung S-Bahn (S19 HVZ Pfäffikon ZH - Zürich Oe - Zürich HB - Koblenz)

5.6.2 Weitere geplante/zu prüfende Massnahmen

Folgende Massnahmen sind im Weiteren geplant oder sind zu prüfen:

- öV1 Verlegung Busachse von Weite Gasse in Tunnelgarage (Schlossberg)
 - öV2 Hauptbuslinie Rütihof – Galgenbuck – Baden Zentrum/Bahnhof
 - öV3 Verbesserung Erschliessung Segelhof
 - öV4 Tangentiallinie Dättwil – Neuenhof
 - öV5 Buslinie Bäderquartier
 - öV6 Buslinien Allmend und Zürcherstrasse verdichten
 - öV7 Bushaltestelle Knoten Scharthen-/Schönaustrasse
- Vision (Machbarkeit und Zweckmässigkeit ist vertieft zu prüfen):
- öV8 Stadtbahn Limmattal
 - öV9 Stadtbahn Baden – Raum Dättwil/Heitersberg
 - öV10 S-Bahn Haltestelle Kappelerhof/Obersiggenthal

Die Massnahmen zur Busbeschleunigung sind im Verkehrsmanagement enthalten (5.3.1).

Das Problem der drei unterschiedlichen Abfahrtsorte am Bahnhof wurde geprüft. Es hat sich gezeigt, dass eine Zusammenlegung v.a. aus Platz- und Kapazitätsgründen nicht möglich ist (zu hohe Konzentration von Bussen und Fahrgästen).

5.6.3 Erläuterungen zu geplanten/ zu prüfenden Massnahmen

- Visionen Stadtbahnen Limmattal und Baden – Dättwil/Heitersberg (öV 8 u. 9)

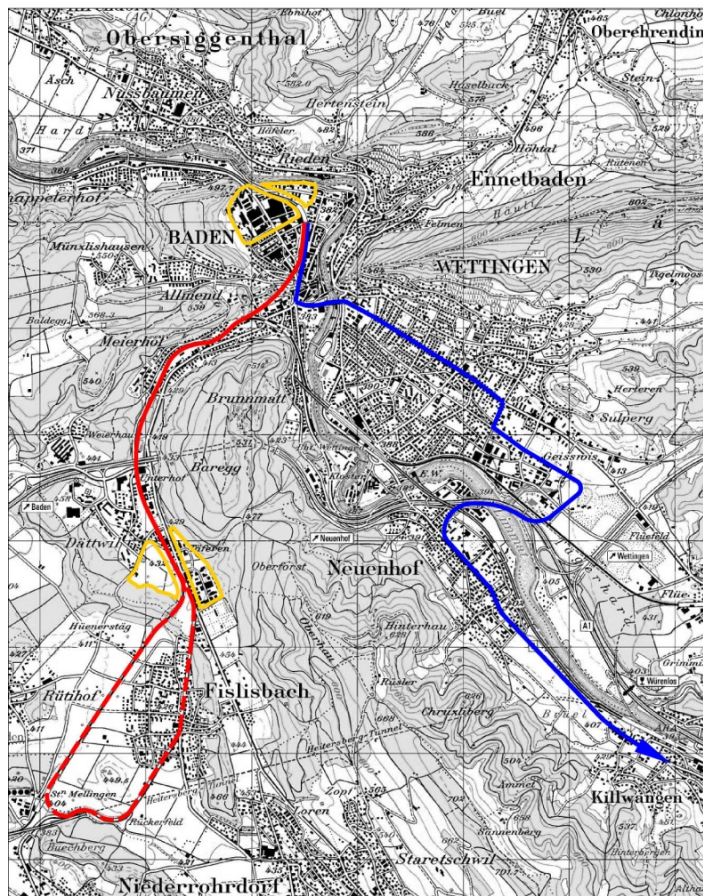


Abbildung 3: Visionen Stadtbahnen Limmattal und Baden – Raum Dättwil/Heitersberg (mit Entwicklungsschwerpunkten von kantonaler Bedeutung)

Grundidee: Die Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung sollen neben der bestehenden Bahnerschliessung durch ein hochwertiges öV-Verkehrsmittel erschlossen werden.

Die Linienführung der Limmattalbahn zwischen Neuenhof und Baden wurde der Trasseestudie entnommen. Weitere Linienführungsvarianten sind zu prüfen.

Die Stadtbahn aus dem Raum Dättwil/Heitersberg soll auf dem Nationalbahntrasse verkehren (allenfalls Variante durch Fislisbach bei erstellter Westumfahrung). Mit dem Hundsbucktunnel soll eine direkte Einführung in den Bahnhof und das Zentrum von Baden erfolgen. Offen sind u.a. die Endpunkte: im Norden Bf. Baden oder weiter Richtung Baden Nord und im Süden Heitersberg oder weiter im „Südtrichter“, z.B. bis Mutschellen.

Die Grundidee leitet sich von der hohen Nutzungsdichte in Baden ab: sie wird immer städtischer, entsprechend soll sich das öV-Angebot entwickeln.

In Dättwil ist im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Handlungs-spielraum für P+R offen zu halten. Es ist zu prüfen, ob eine zentrale P+R-Anlage zweckmässig ist (siehe M15), um den MIV aus dem „Südtrichter“ abzufangen, der über keine direkte Bahnverbindung nach Baden verfügt (siehe Anhang 8). Zudem ist zu prüfen, ob optional Platz für eine allfällige Endstation von gewissen Buslinien mit Umsteigen auf die Stadtbahn vorzusehen ist.

Die Vision einer Stadtbahn lässt sich auch aus den kommunalen Zielsetzungen (BNO-Revision, Legislatur-Ziele) ableiten:

- Nutzung Standortgunst im Metropolitanraum (BNO): hochwertiges Verkehrsmittel soll als Impulsgeber der Entwicklung dienen.
 - Mobilitätssystem an steigende Nutzungsintensität anpassen (Legislaturziele): System mit grosser Kapazität
 - Mehrverkehr zu Verkehrsspitzen nicht mit MIV abwickeln (Legislaturziele): System mit grosser Kapazität
- Vision S-Bahnhaltestelle Kappelerhof/Obersiggenthal (Nr. öV10).
Sie soll dazu dienen, das dichte Wohngebiet im Westen mit dem Entwicklungsgebiet Brisgi direkt durch die S-Bahn zu erschliessen. Der Hauptnutzen liegt in den Direktverbindungen in die aufstrebenden Entwicklungsschwerpunkte im Limmattal. Mit dem Steg zu dieser Haltestelle würde auch Obersiggenthal eine S-Bahnhaltestelle erhalten (siehe folgende Abbildung 4). Der Abstand dieser Haltestelle zum Bahnhof Baden entspricht demjenigen von Wettingen.
Die Zweckmässigkeit und Machbarkeit ist zu prüfen.



Abbildung 4: Vision S-Bahnhaltestelle Kappelerhof/Obersiggenthal u. Limmattsteg (mit 800m-Gehbereich in Nussbaumen)

- Hauptbuslinie Rütihof – Galgenbuck – Baden Zentrum/Bahnhof (Nr. öV2)
Die Hauptverbindung von Rütihof und Dättwil Süd/Galgenbuck zum Zentrum und Bahnhof Baden soll zukünftig direkt (ohne Umweg über Kantonsspital) verlaufen, entsprechend den bestehenden Direktkursen während den Spitzenzeiten der Linie 6.
Die bestehende Linie Baden Zentrum – Kantonsspital – Rütihof soll noch bis Dättwil Süd verkehren. Ob punktuell während bestimmten Tageszeiten Verlängerungen bis Rütihof erforderlich sind, um weiterhin Direktverbindungen Rütihof - Kantonsspital anzubieten, ist zu prüfen.
- Verbesserung Erschliessung Segelhof (Nr. öV3)
Der Segelhof ist häufiger, direkter und räumlich besser zu erschliessen. Die Massnahme dazu ist noch offen.
- Buslinie Bäderquartier (Nr. öV5)
Die Bedienung des Bäderquartiers ist gemäss dem Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier.
- Buslinie Allmend und Zürcherstrasse verdichten (Nr. öV6)
Wo heute nur eine Buslinie verkehrt, ist die Fahrplandichte nicht auf einem städtischen Niveau (das städtische Niveau, 7½ Min-Takt, besteht nur dort, wo zwei Linien parallel verkehren). Auf jenen Abschnitten sind Verdichtungen vorzunehmen. Dies betrifft die Allmend und die Zürcherstrasse.
- Bushaltestelle Knoten Scharenstrasse/Schönaustrasse (Nr. öV 7)
Mit dieser Bushaltestelle soll die heute grosse Haltestellenlücke geschlossen werden (800m) und das schlecht erschlossene Wohngebiet am Lägerhang besser bedient werden.

5.7 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement (MM) umfasst Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das zu Fussgehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Tram, CarSharing, etc. sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu optimieren und den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern.

Das Programm badenmobil besteht aus den zwei Teilen „Mobilitätsberatung EinzelkundInnen“ (Schalter Mobilitätszentrale MZ) und „Mobilitätsmanagement in Unternehmen“ (MMU).

Das Programm badenmobil deckt den gesamten Fächer der Massnahmen des Mobilitätsmanagements im Wesentlichen bereits ab (u.a.: Beratung Unternehmen, Beratung Schulen, Neuzuzügerset, Aktionen, Mobilitätskonzept ab 50 Arbeitsplätzen, Schalter und Website).

In Baden ist wichtig, dass die Weiterführung von badenmobil finanziell sichergestellt bleibt.

Bei den Dienstleistungen von badenmobil ist zu prüfen, ob die Ausrichtung vermehrt auf thematische Schwerpunkte gelegt werden soll, die sich nicht mit anderen Angeboten überschneiden (z.B. Fahrplaninfos von Verkehrsunternehmen), siehe auch konkretisierte Ziele.

6 Grundlagen zur Umsetzung

6.1 Übersicht Realisierungshorizont und Kosten

Ein unverbindlicher, grob eingeschätzter Realisierungshorizont und eine sehr grobe Kostenabschätzung (ungenauer als $\pm 30\%$) sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich. Die Zeitetappen entsprechen jenen der Agglomerationsprogramme.

Der Zeithorizont der Verbesserungen des Busangebots (öV2 – öV6, exkl. öV5) hängt wesentlich von der Siedlungsentwicklung (resp. Nachfrageentwicklung) ab.

6.2 Massnahmenblätter

Die für die Umsetzung relevanten Informationen sind in Massnahmenblätter festgehalten. Sie sind ein verwaltungsinternes Arbeitsinstrument (ein Muster ist im Anhang 12 aufgeführt).

Massnahme	ungefährer Realisierungshorizont				grob geschätzte Kosten (Fr. Mio)				In Finanzplanung vorgezogen	Koordinationsbedarf mit Kanton
	bis 2015	2015-2018	2019-2022	nach 2022	Erstellung Total	Annieh Baden	Betrieb Total	Unterhalt Total		
M1: Aufwertung Strassenraum Bruggerstrasse (Schlossbergtunnel - Römerstrasse)			x		5.0	3.0			-	x
M2: Aufwertung Strassenraum Mellingerstrasse, Dättwil (Birmenstorferstrasse – Esp)			x		20.0	12.0			(x)	x
M3: Aufwertung Strassenraum Mellingerstrasse, Baden (Projekt Baden Zentrum)	x	x			30.0	18.0			x	x
M4: Sanierung Schulhausplatz (Projekt Baden Zentrum)		x			94.0	43.0			x	x
M5: Aufwertung Strassenraum Haselstrasse		x			10.0	10.0			(x)	x
M6: Aufwertung Strassenraum Bruggerstrasse, Kappelhof			x		8.0	5.0			-	x
M7: Erschliessung Entwicklungsgebiet „Galgenbuck“		x			9.0	3.3			x	x
M8: Abklassierungen Scharenstrasse (West) von QSS in ES und Schönaustr. – Scharenstrasse (Ost) von HSS in QSS			x		0.2	0.2			-	x
M9: Abklassierung Sommerhaldenstrasse von HSS in QSS mit Westumfahrung Fislisbach			x		0.4	0.4			-	x
M10: Umgestaltung Parkstrasse (Nord)	x				1.2	1.2			x	-
M11: Erweiterung Tempo-30- und Begegnungszonen		x	x		1.0	1.0			-	x
M12: Optimierung Brückenkopf Ost (Projekt Baden Zentrum)	x				3.8	2.3			x	x
M13: Zwei Parkierungsanlagen in Baden Nord: Hochhaus Ost/ Brown Boveri-Platz		x	x		Privat				-	x
M14: Parkhaus Bäderquartier	x				Privat				-	x
M15: Kombinierte Mobilität (P+R; Park+Pool)		x			Noch offen				-	x
V1: Erschliessung Entwicklungsgebiet Galgenbuck		x			In M7				x	x
V2: Steg SBB-Limmatbrücke (Verbreiterung bestehender Fussgängersteg) (Aggloprogramm 1.G.)	x				2.5	1.4			x	x
V3: Veloroute Scharenstrasse (mit Umklassierung Scharenstrasse)			x		-	-			-	x
V4: Verbindung Schlossbergplatz – Theaterplatz – Bäderstr. via Oerlainstr. in beiden Richtungen (Velo zulassen)	x				0.1	0.1			-	-
V5: Verbindung von Theaterplatz und Haselstrasse an Promenadenlift via Hinterweg resp. unterer Bahnhofplatz (best. Weg befahrbar machen)			x		1.0	1.0			-	-
V6: Route entlang Bahn in Baden Nord			x		1.1	1.1			-	-
V7: Direktverbindung Martinsbergstrasse – Stadtturmstrasse (Velo zulassen) (PU Gstuhl)	x				-	-			-	x
V8: Velomassnahmen auf Mellingerstrasse im Abschnitt Sommattstrasse – Bahnunterführung (Projekt Baden Zentrum)		x			0.5	0.5			x	x
V9: Velostation Bahnhof Baden (Aggloprogramm 1.G.)	x				0.6	0.6			-	x
V10: Velomassnahmen auf Haselstrasse im Abschnitt Kreisel – Bahnunterführung		x			0.1	0.1			-	-
V11: Velobastellplätze Altstadt		x			0.2	0.2			-	-
V12: Personenunterführung Süd, Velo zulassen	x				0.05	0.05			-	x
V13: Mühlbergweg – Scharenrainstrasse			x		0.6	0.6			-	-
V14: Limmatveloweg Roggenboden - Brisigi		x			1.0	1.0			-	x
V15: Velobastellplatz geplanter Peronzugang Nord			x		0.3	0.3			-	-
V16: Vertikallift Martinsbergstrasse/ Hahnrainweg – Rütistrasse (Stein) (Vision)					Zweckmassigkeit/ Machbarkeit vorerst prüfen					

Tabelle 6: Übersicht Realisierungshorizont und Kosten (Fortsetzung siehe nächste Seite)

Massnahme	ungefährer Realisierungshorizont				grob geschätzte Kosten (Fr. Mio)				Koordinatensystem mit Kanton	
	bis 2015		2016-2022		Erstellung		Betrieb			In Finanzplanung vorge-sehen
	2015	2016-2022	2022	nach 2022	Total	Anteil Baden	Total			
V17: Velo- und Fussgängersteg nach Nussbaumen mit geplanter S-Bahnhaltestelle Kappelhof (Vision)										
F1: Erschliessung Entwicklungsgebiet Brisgi	x				4.0	4.0				x
F2: Direktverbindung Römerstrasse – Limmatt (Treppe)				x	1.0	1.0				-
F3: Direktverbindung Kurpark – Mättelipark	x				0.3	0.3				-
F4: Verbindung Brown Boven Platz – Bahnhof					1.5	1.5				-
F5: Perronzugang Nord (Personenunterführung)		x			5.0	5.0				-
F6: Trottoir Baldegstrasse					0.6	0.6				-
F7: Direktverbindung Hägelerstrasse – Baldegstrasse		x			0.2	0.2				-
F8: Mühlbergweg – Scharfenstrasse				x	0.5	0.5				-
F9: Mühlbergweg – Scharfenrainstrasse				x	in V13					-
F10: Linde – Burghaldenstrasse		x			0.25	0.25				-
F11: Oberer Ziegelhau – Mellingerstrasse		x			0.1	0.1				-
F12: Ziegelhau – Mellingerstrasse		x			0.1	0.1				-
F13: Bernerstrasse – Mellingerstrasse		x			0.1	0.1				-
F14: Erschliessung Entwicklungsgebiet „Galgenbuck“		x			In M7					x
F15: Mättelsteg					2.5	1.4				x
F16: Direktzugang Südkopf Perron 1 von Bahnhofstrasse	x				0.1	0.1				-
F17: Fussgänger- und Velosteg nach Nussbaumen mit geplanter S-Bahnhaltestelle Kappelhof (Vision)										
öV1: Verlegung Busachse von Weite Gasse in Tunnelgarage (Schlossberg) (Projekt Baden Zentrum)										
öV2: Hauptbuslinie Rütihof - Galgenbuck - Baden Zentrum		x			In M4					x
öV3: Verbesserung Erschliessung Segelhof		x			-	-		offen		x
öV4: Tangentiallinie Dättwil - Neuenhof		x			-	-		offen		x
öV5: Buslinie Bäderquartier					-	-		offen		x
öV6: Buslinien Allmend und Zürcherstr. verdichten	x				-	-		0.2/1.		x
öV7: Bushaltestelle Knoten Scharfen-/Schönaustrasse		x			-	-		offen		x
öV8: Stadtbahn Limmattal		x			0.5	0.5				x
öV9: Stadtbahn Baden – Raum Dättwil/Heitersberg (Vision)										
öV10: S-Bahn Haltestelle Kappelhof/Obersiggenthal (Vision)										
Übergeordnete Massnahmen:										
• Baldeggtunnel										
• Niveaufreie Entflechtung Brückenkopf Ost										
• Westumfahrung Flislsbach										
• Heitersberg II										
• Partell 3. Geleise Turgi - Baden										
• Limmattalbahn										

Tabelle 6: Übersicht Realisierungshorizont und Kosten (Fortsetzung)

7 Anpassung Reglemente

Aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen der Parkraumbewirtschaftung (5.3.5) sind die Gebührenverordnung und das Parkierungsreglement anzupassen.

In der Gebührenverordnung sind die Gebühren im Zentrum gemäss dem regionalen Parkraumkonzept zu erhöhen. Dies betrifft den Schadenmühleplatz und die Strassenparkierung. Zudem sind die Gebühren für allfällige Erweiterungen der Parkraumzonen festzulegen.

Im Parkierungsreglement sind die Voraussetzungen für die Parkplatzbewirtschaftung in Wohngebieten mit Anwohnerbevorzugung sowie in Naherholungsgebieten zu schaffen. Dabei sind auch die Parkraumzonen anzupassen.

Ferner ist das Ersatzabgaben-Reglement anzupassen. Es entspricht nicht mehr der aktuellen kantonalen Vorgabe (§ 58 BauG), wonach die Ersatzabgabe nur dann zu entrichten ist, wenn weniger Parkfelder erstellt werden können als minimal erforderlich sind, d.h. für die aufgrund der Reduktionswerte nicht zu erstellenden Parkfelder ist keine Ersatzabgabe zu zahlen.

8 Konzept Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle umfasst im Wesentlichen zwei Punkte:

- Umsetzung der Massnahmen
- Verkehrswirkungen der Massnahmen gemäss den Zielsetzungen

Die Wirkungskontrolle ist eine Daueraufgabe.

Zuständig für die Wirkungskontrolle soll die neue Stelle Verkehrsplanung bei der Entwicklungsplanung sein.

8.1 Überprüfung Umsetzung

Dazu soll alle vier Jahre ein Umsetzungsbericht erstellt werden (Kurzbericht, z.B. entsprechend Umsetzung Velokonzept). Darin sind auch die Nicht-Infrastrukturmassnahmen zu erfassen.

8.2 Prüfung Verkehrswirkungen

Aufgrund der konkretisierten Ziele (Kapitel 4) ist insbesondere die Entwicklung von folgenden Indikatoren von Interesse (Bezug zu konkretisierten Zielen siehe Fussnoten):

- Gesamtverkehrsaufkommen (Mfz, Busfahrgäste, Velos) auf Einfallsachsen (Bruggerstr., Mellingerstr., Neuenhoferstr., Hochbrücke):
 - pro Jahr
 - während Spitzenzeiten¹³
- Anteil Durchgangsverkehr¹⁴
- Anzahl Unfälle der Fussgänger und Velofahrer, insbesondere an Orten mit erhöhter Häufigkeit
- Wartezeiten der Fussgänger an den Hauptquerungsstellen.¹⁵
- Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkfelder in der Innenstadt (Parkhäuser, offene Parkplätze, Strassenparkierung)¹⁶
- Verlustzeiten Busse¹⁷
- Ein-/Aussteiger Bahnhof Baden je S-Bahnlinie und Schnellzugsachsen

Bezug zu konkretisierten Zielen (Bsp.):

¹³ Mehrverkehr Spitze soll durch öV und LV abgedeckt werden.

¹⁴ Baden ist vom DV entlastet

¹⁵ Wartezeit Fussgänger max. 60 sec.

¹⁶ Anzahl der neuen öffentlich zugänglichen P minimiert.

¹⁷ Grosse Zuverlässigkeit Busse

Was die Stadt Baden konkret erheben und auswerten soll, ist mit dem Kanton noch zu koordinieren, da er ein umfassendes Monitoring der Projekte Baden Zentrum plant (allerdings zeitlich begrenzt bis ca. 2018). Zudem führt die Abteilung Tiefbau für die Wirkungskontrolle des Verkehrsmanagements ebenfalls ein Monitoring durch.

Verschiedene der oben aufgeführten Indikatoren werden wahrscheinlich darin erfasst (Doppelspurigkeiten vermeiden).

Zudem können auch allfällige Vertiefungsauswertungen des Kantons zum Mikrozensus 2010 Angaben zu den obigen Indikatoren liefern.

9 Genehmigungsblatt

Im Genehmigungsblatt legen die Gemeinden fest, welche Inhalte vom Kanton zu genehmigen sind. Dies können beispielsweise sein: Generelles, einzelne Zielsetzungen, einzelne Massnahmen.

Mit der Genehmigung durch den Kanton werden diese Inhalte auch für den Kanton behördenverbindlich. Das heisst, diese Inhalte sind als Grundlage bei weiteren Planungen bindend für den Kanton. Sie begründen jedoch keine Leistungsverpflichtung für den Kanton.

Im Fall von Baden sollen die aus Sicht der Stadt Baden besonders wichtigen Zielsetzungen und Massnahmen enthalten sein.

Bereits weitgehend gesicherte Massnahmen sowie kantonale Planungen werden nicht aufgeführt (Projekte Baden Zentrum, Aggloprogramm 1. Generation, Umsetzungskonzept P+R, Verkehrsmanagement).

Genehmigt werden sollen:

- a) die konkretisierten Ziele (Kap. 4)
- b) Kapitel 5.1 letzter Abschnitt (eingerahmt)
- c) folgende Massnahmen:
 - M1 Aufwertung Strassenraum Bruggerstrasse (Schlossbergtunnel - Römerstrasse)
 - M2 Aufwertung Strassenraum Mellingerstrasse, Dättwil (Birmensdorferstrasse – Esp)
 - M5 Aufwertung Strassenraum Haselstrasse
 - M6 Aufwertung Strassenraum Bruggerstrasse, Kappelerhof
 - V6 Route entlang Bahn in Baden Nord
 - V12 Personenunterführung Süd Velo zulassen (Verbindung zur geplanten Velostation)
 - F1 Erschliessung Entwicklungsgebiet Brisgi (Direktzugang zu Bushaltestellen auf Bruggerstrasse)
 - F4 Verbindung Brown Boveri Platz – Bahnhof
 - F5 Perronzugang Nord (Personenunterführung)
 - F15 Mättesteg
 - öV2 Hauptbuslinie Rütihof – Galgenbuck – Baden Zentrum / Bahnhof
 - öV3 Verbesserung Erschliessung Segelhof

Neben den Genehmigungsinhalten hat die Stadt Baden nachstehende Anliegen:

- a) Der Kanton soll mit Einbezug der Stadt Baden die Zweckmässigkeit und Machbarkeit der Visionen prüfen, die den Kanton betreffen:
 - öV8 Stadtbahn Limmattal
 - öV9 Stadtbahn Baden – Raum Dättwil/Heitersberg
 - öV10 S-Bahn Haltestelle Kappelerhof/Obersiggenthal zusammen mit V17/F17 Velo- und Fussgängersteg nach Nussbaumen
- b) In der weiteren Planung des Baldeggtunnels/Umfahrung Untersiggenthal soll geprüft werden, den Nutzen für die Stadt Baden weiter zu erhöhen. Baden soll durch dieses Vorhaben möglichst vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dabei sollen insbesondere die Anschlüsse in Obersiggenthal und Dättwil diesbezüglich geprüft

werden. U.a. soll Verkehr Nussbaumen – A1/Dättwil möglichst auf den Baldegg-Tunnel gelenkt werden.

Bei der Linienführung in Dättwil ist zudem zu beachten, dass keine zusätzlichen Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet von Dättwil entstehen.

- c) Massnahmen, die zur Umfahrung von Dättwil beitragen (Westumfahrung Fislisbach, Verlegung K418 in Birmenstorf) sollen prioritär weiterbearbeitet werden.

Die Linienführung der Westumfahrung Fislisbach ist im Nordabschnitt so zu wählen, dass das Entwicklungsgebiet Galgenbuck und das Naherholungsgebiet nicht beeinträchtigt werden.

- d) Die niveaufreie Entflechtung des Brückenkopfs Ost wird in der vorliegenden Form von der Stadt Baden aus städtebaulichen Gründen abgelehnt.

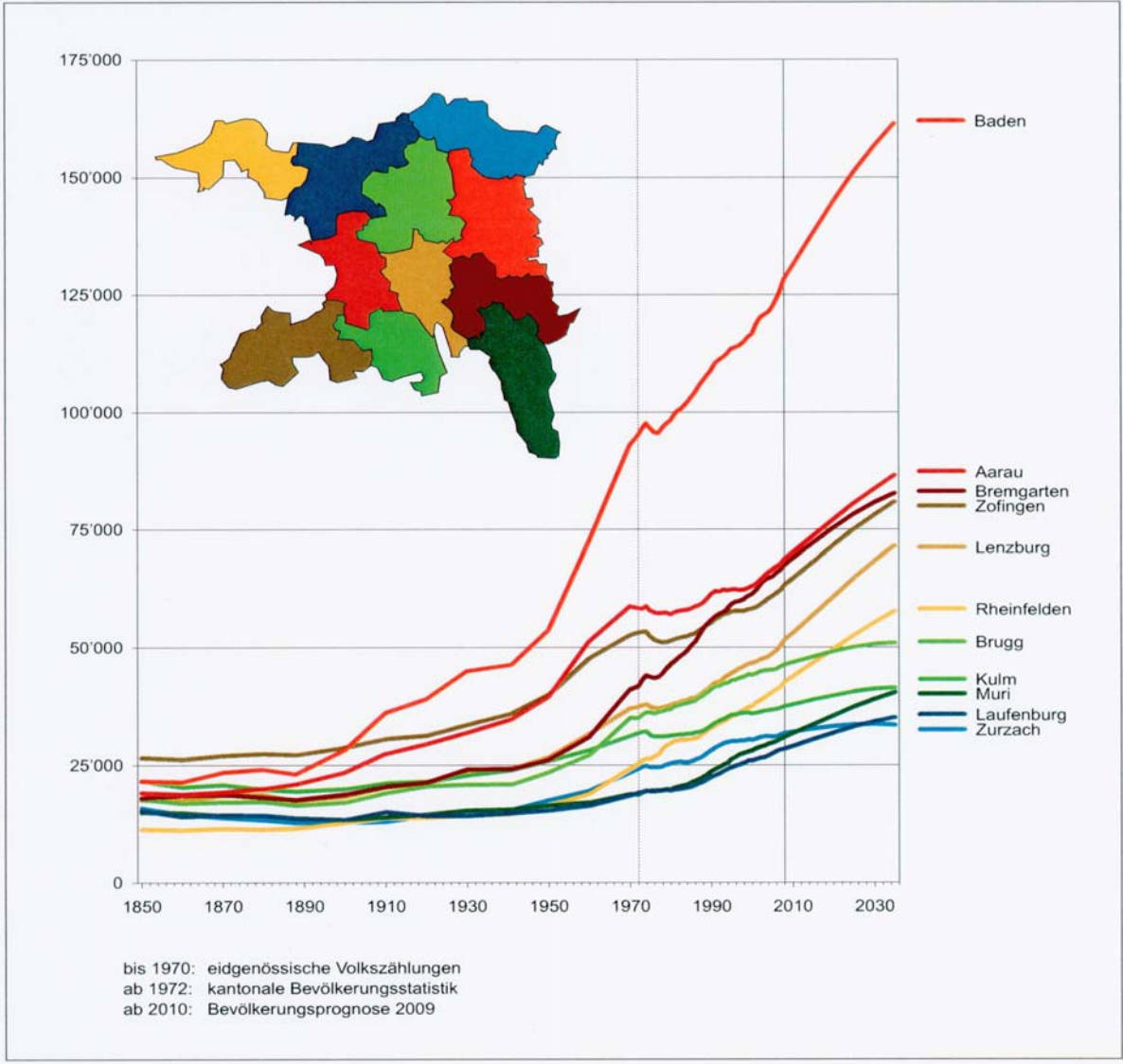
Zur Entlastung des Brückenkopfs Ost ist zudem eine Zuflussdosierung aus Richtung Ehrendingen erforderlich (siehe Schwachstelle).

Anhang

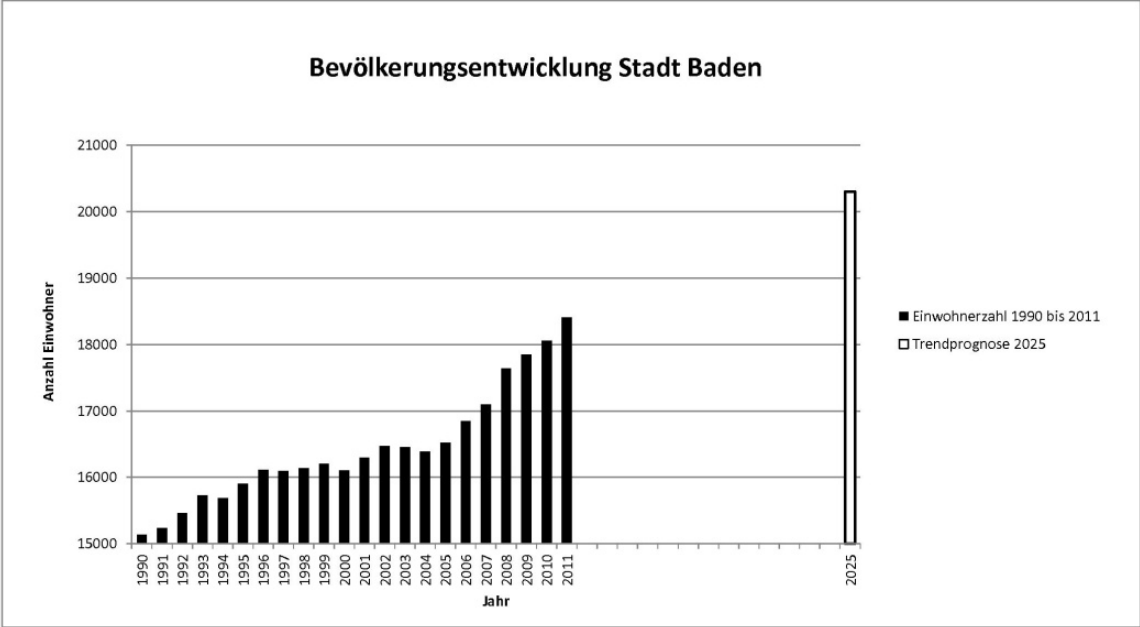
Anhangverzeichnis:

- Anhang 1: Bevölkerungsentwicklung Bezirke Kanton Aargau
- Anhang 2: Bevölkerungsentwicklung Stadt Baden
- Anhang 3: Verkehrsmengen HVS/HLS Ist-Zustand
- Anhang 4: Gegenüberstellung überlastetes Strassennetz und Entwicklungsgebiete
- Anhang 5: Strassenverkehrslärm Kantonsstrassen
- Anhang 6: Luftbelastung
- Anhang 7a: Fussgängerunfälle
- Anhang 7b: Velofahrerunfälle
- Anhang 8: Bahn- und Regionalbusnetz
- Anhang 9: öV-Güteklasse
- Anhang 10: Überblick öffentlich zugängliche P und Bewirtschaftung
- Anhang 11: Merkmale der Strassentypen
- Anhang 12: Beispiel Massnahmenblatt
- Anhang 13: Abkürzungsverzeichnis
- Anhang 14: Übersicht Strassen- und öV-Netz

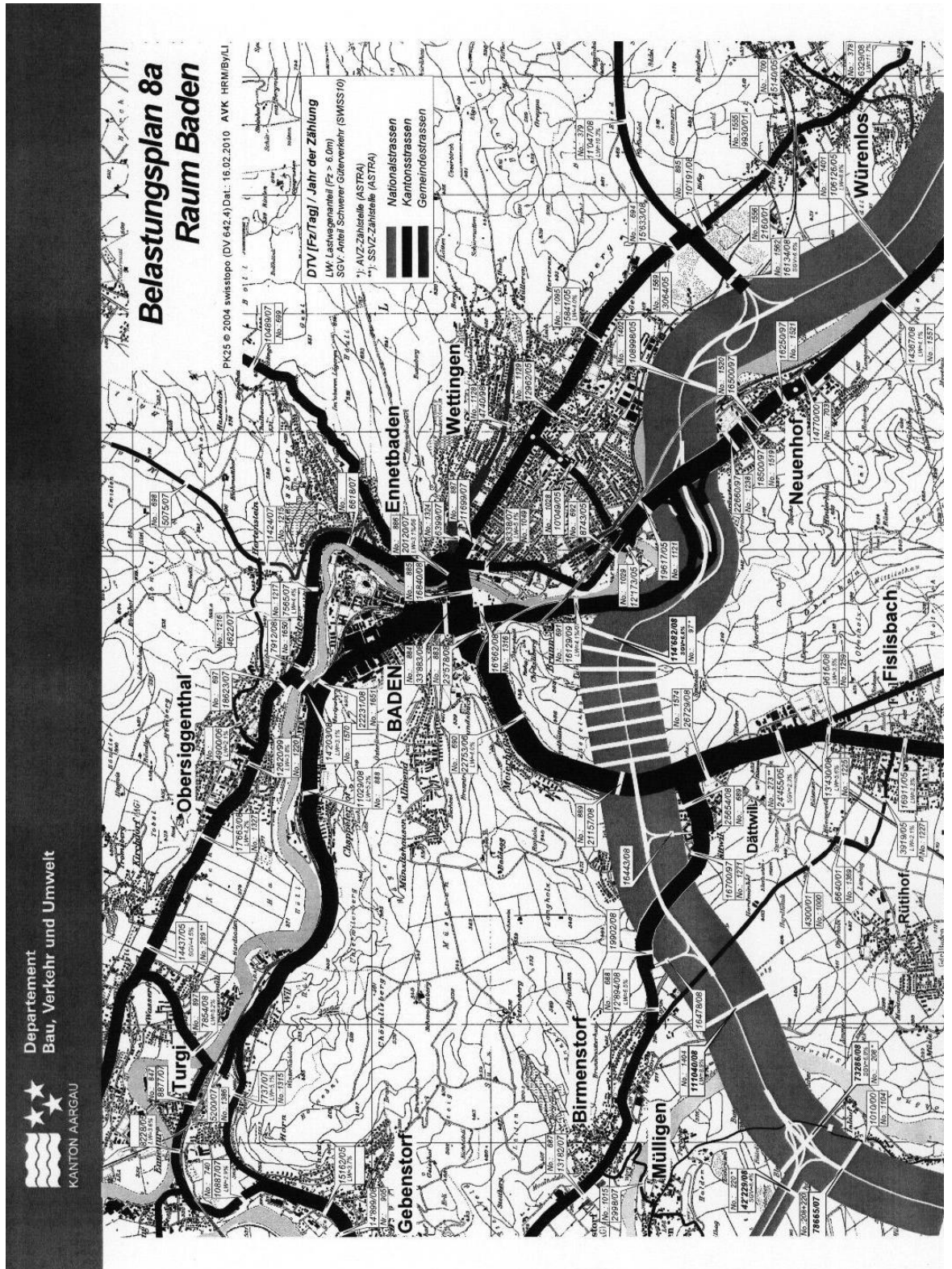
Anhang 1: Bevölkerungsentwicklung Bezirke 1850 – 2035
(Bevölkerungsprognose Kanton 2009)



Anhang 2: Bevölkerungsentwicklung Stadt Baden

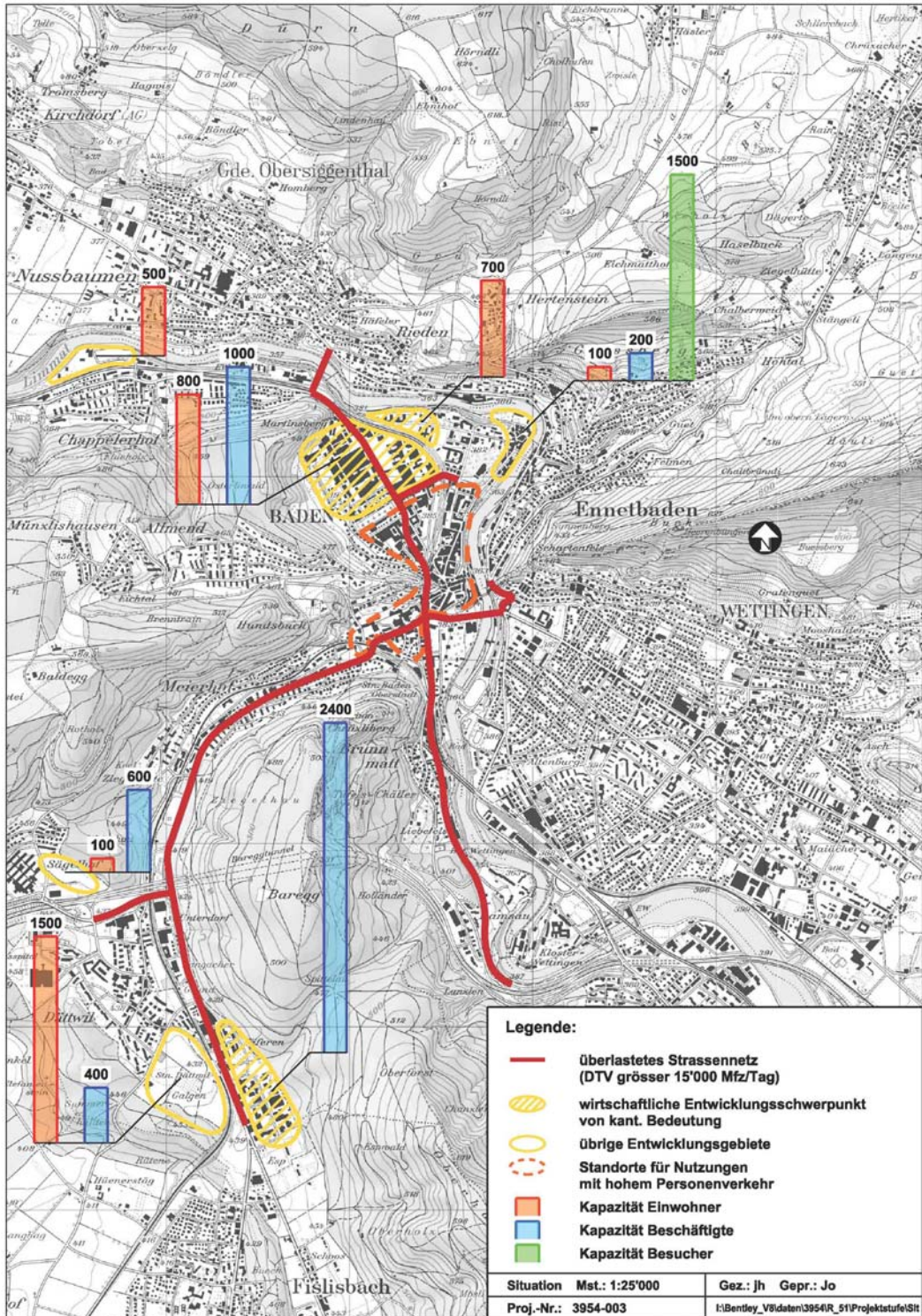


Anhang 3: Verkehrsmengen HVS / HLS (2008)

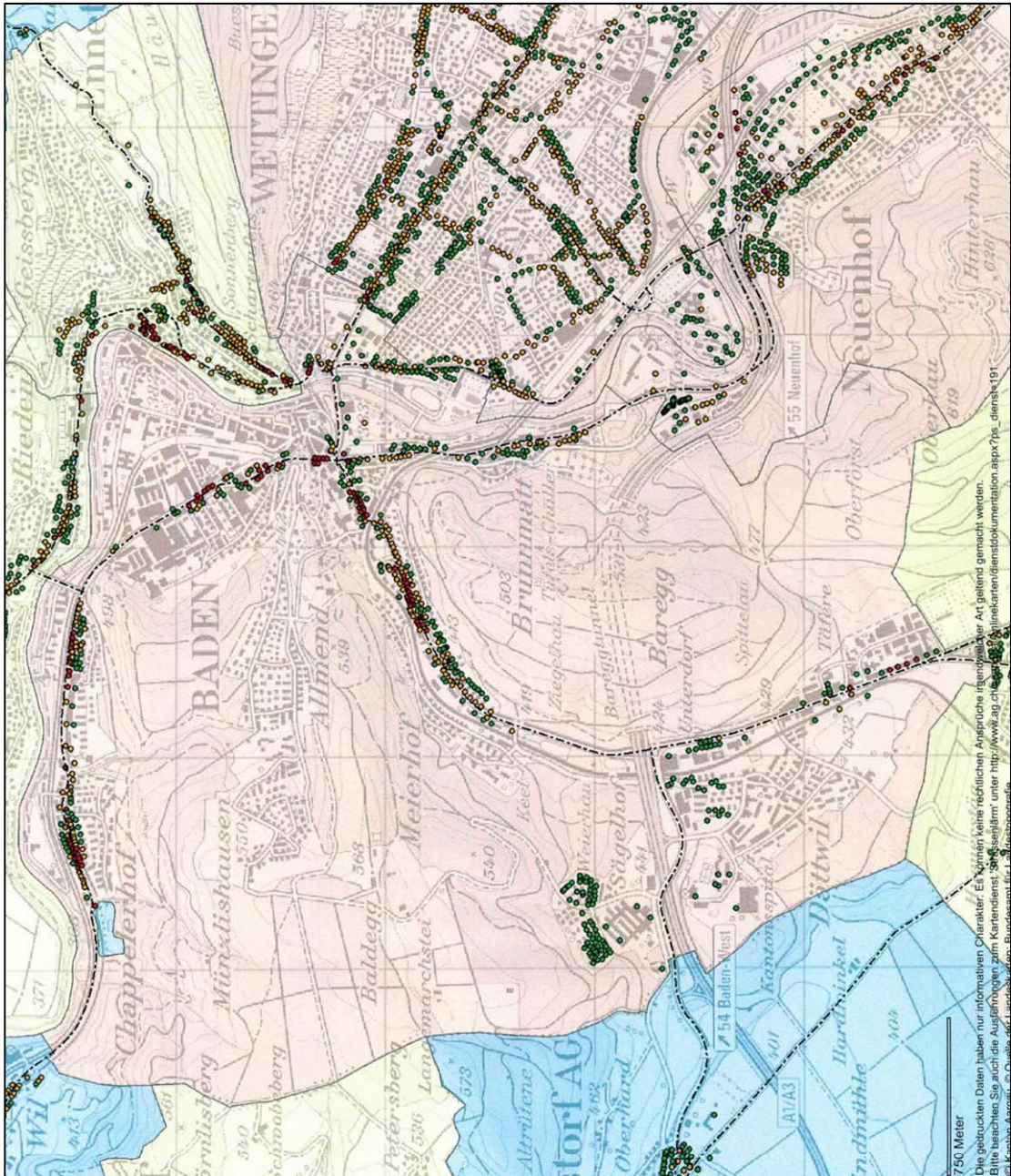


Department
Bau, Verkehr und Umwelt
KANTON AARGAU

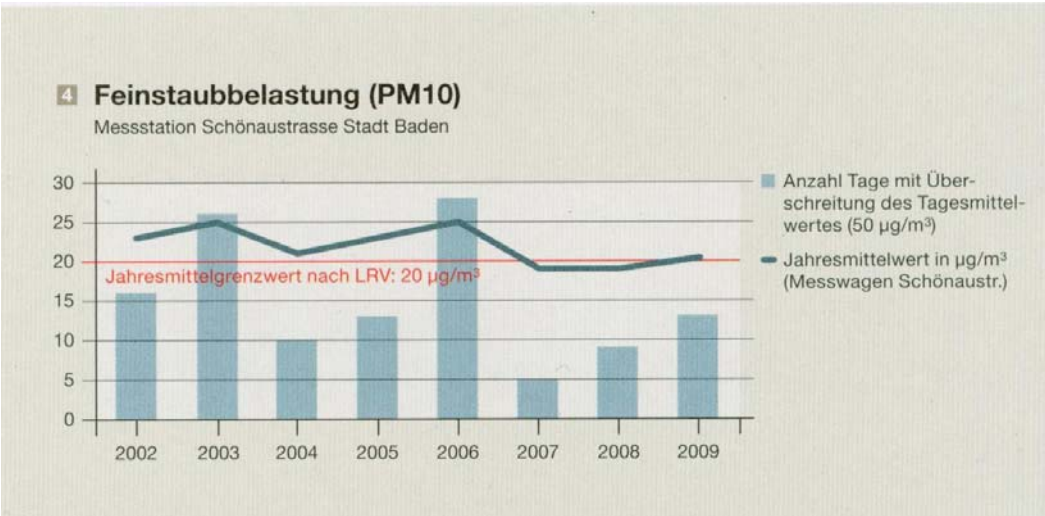
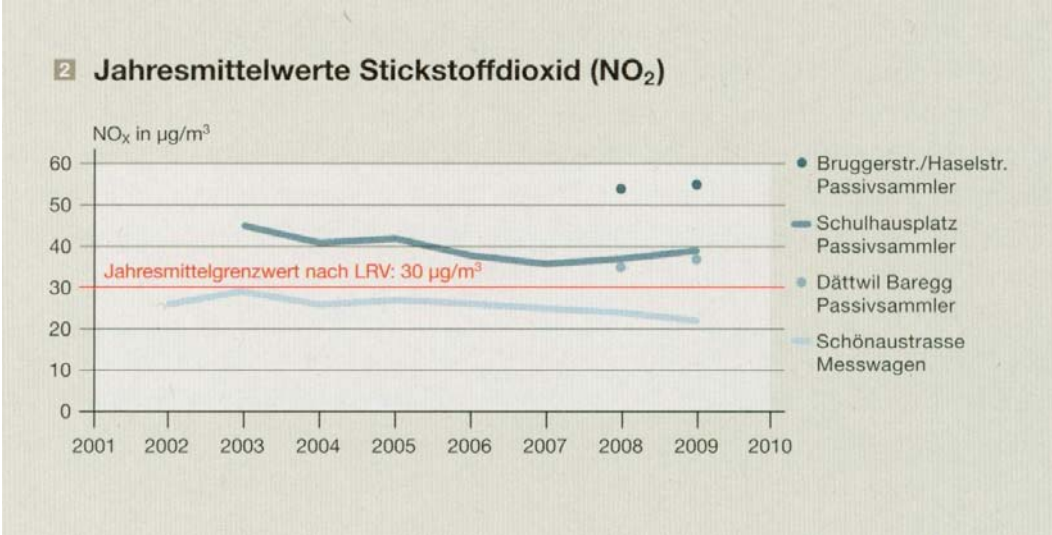
Anhang 4: Gegenüberstellung überlastetes Strassennetz und Entwicklungsgebiete (das überlastete Strassennetz in Baden wird auch von Entwicklungsgebieten ausserhalb der Stadt beeinflusst)



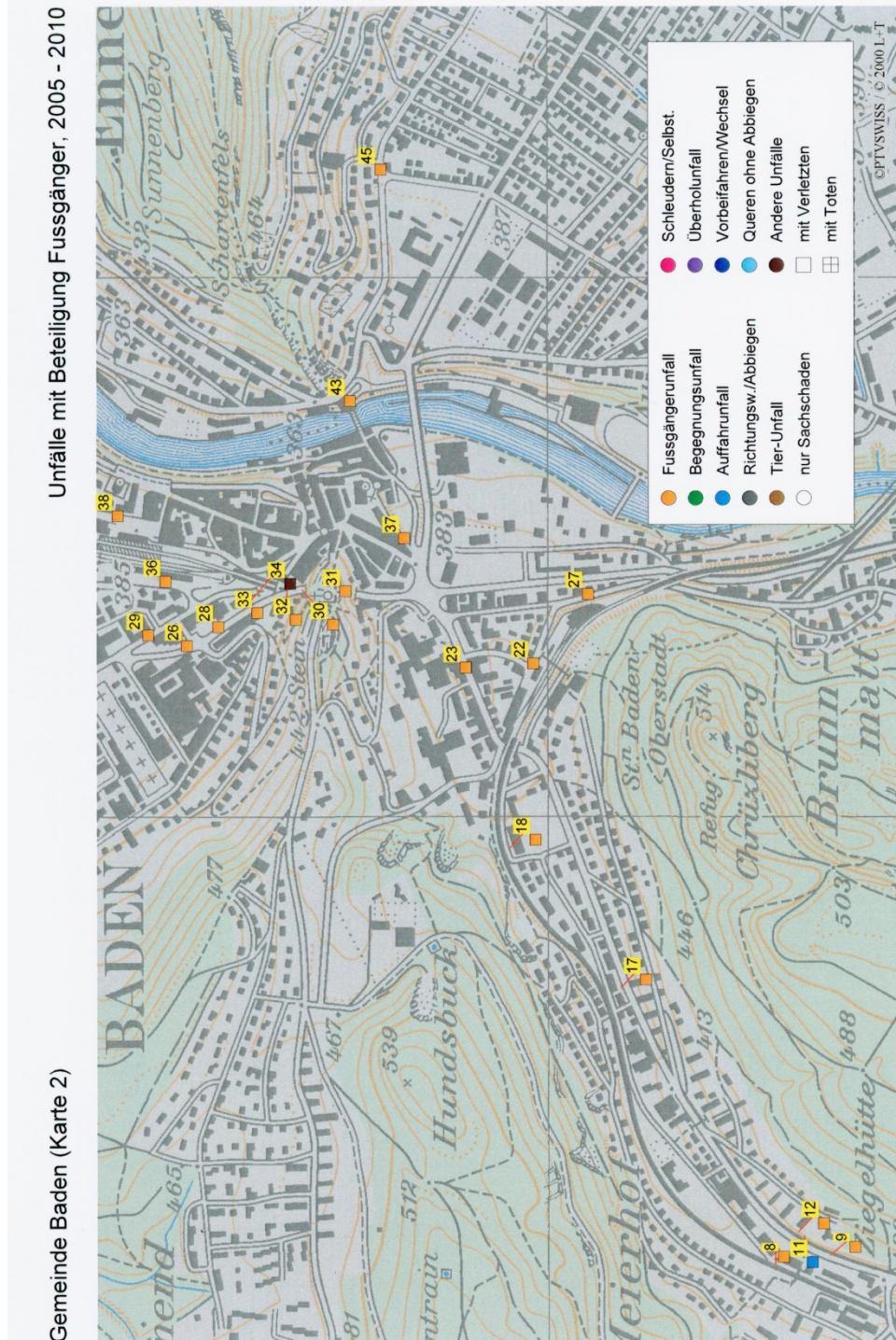
Anhang 5: Strassenverkehrslärm Kantonsstrassen
 (rot: AW überschritten, orange: IGW überschritten, grün: IGW eingehalten)



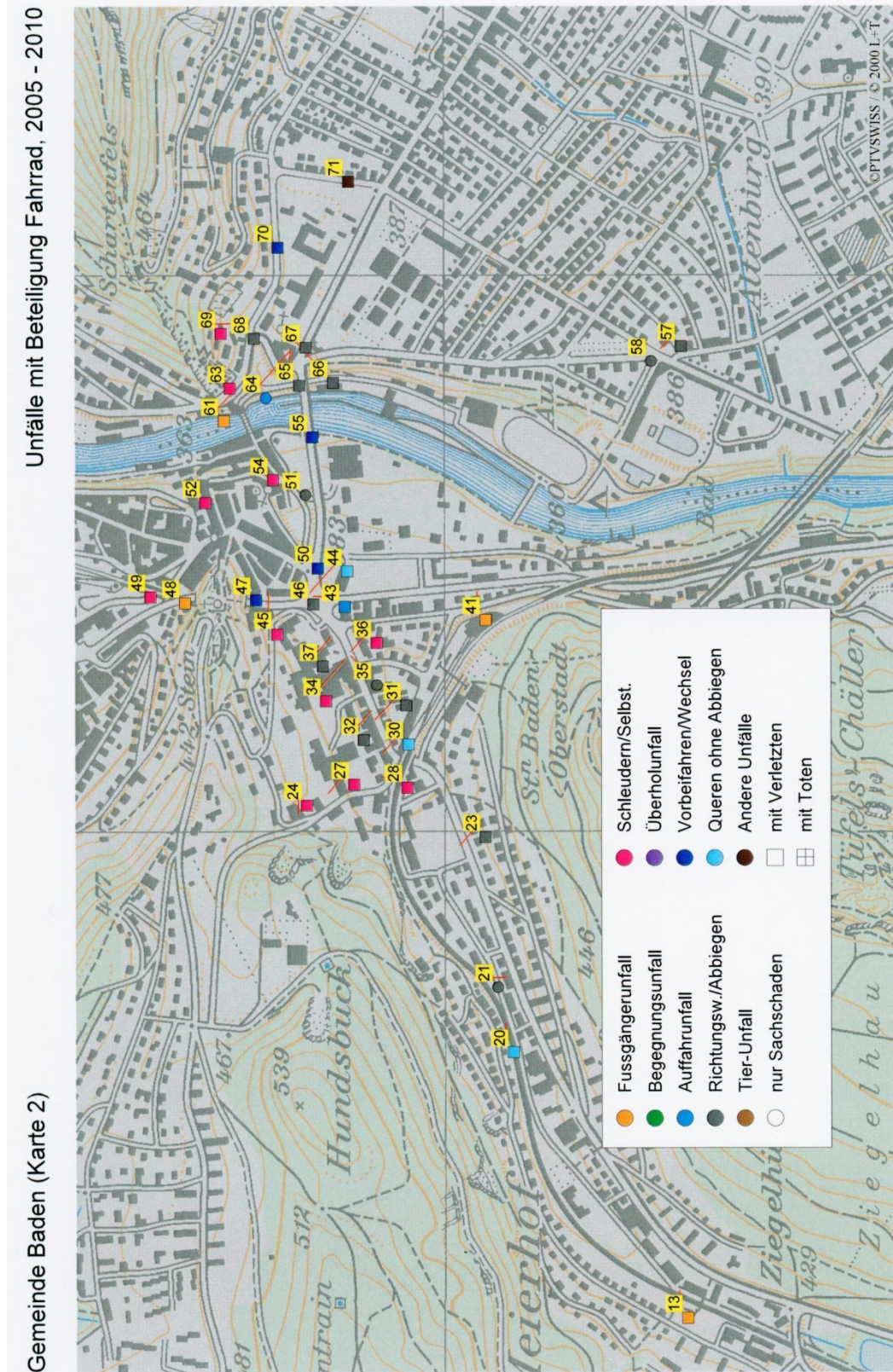
Anhang 6: Luftbelastung



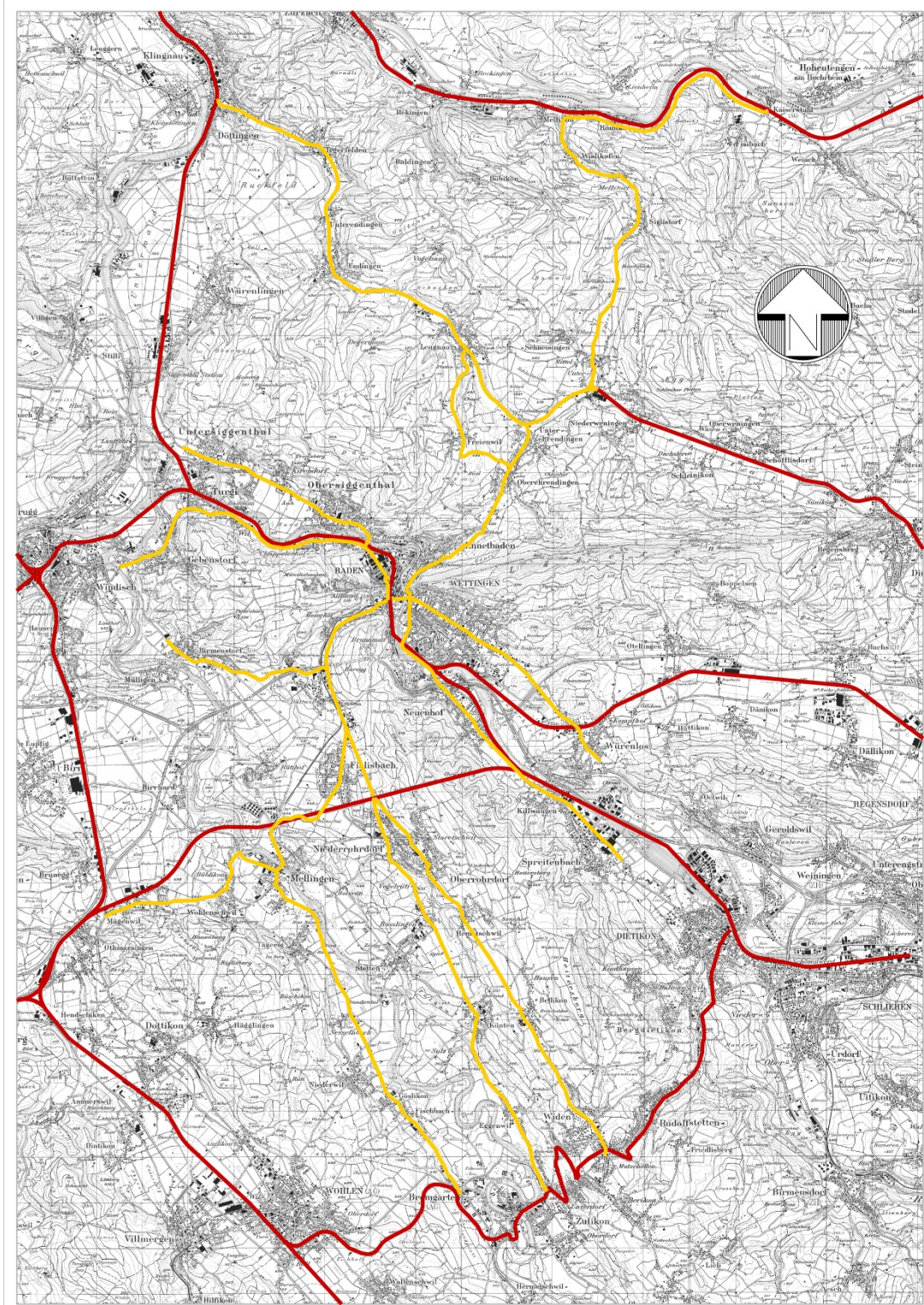
Anhang 7a: Auszug Fussgängerunfälle



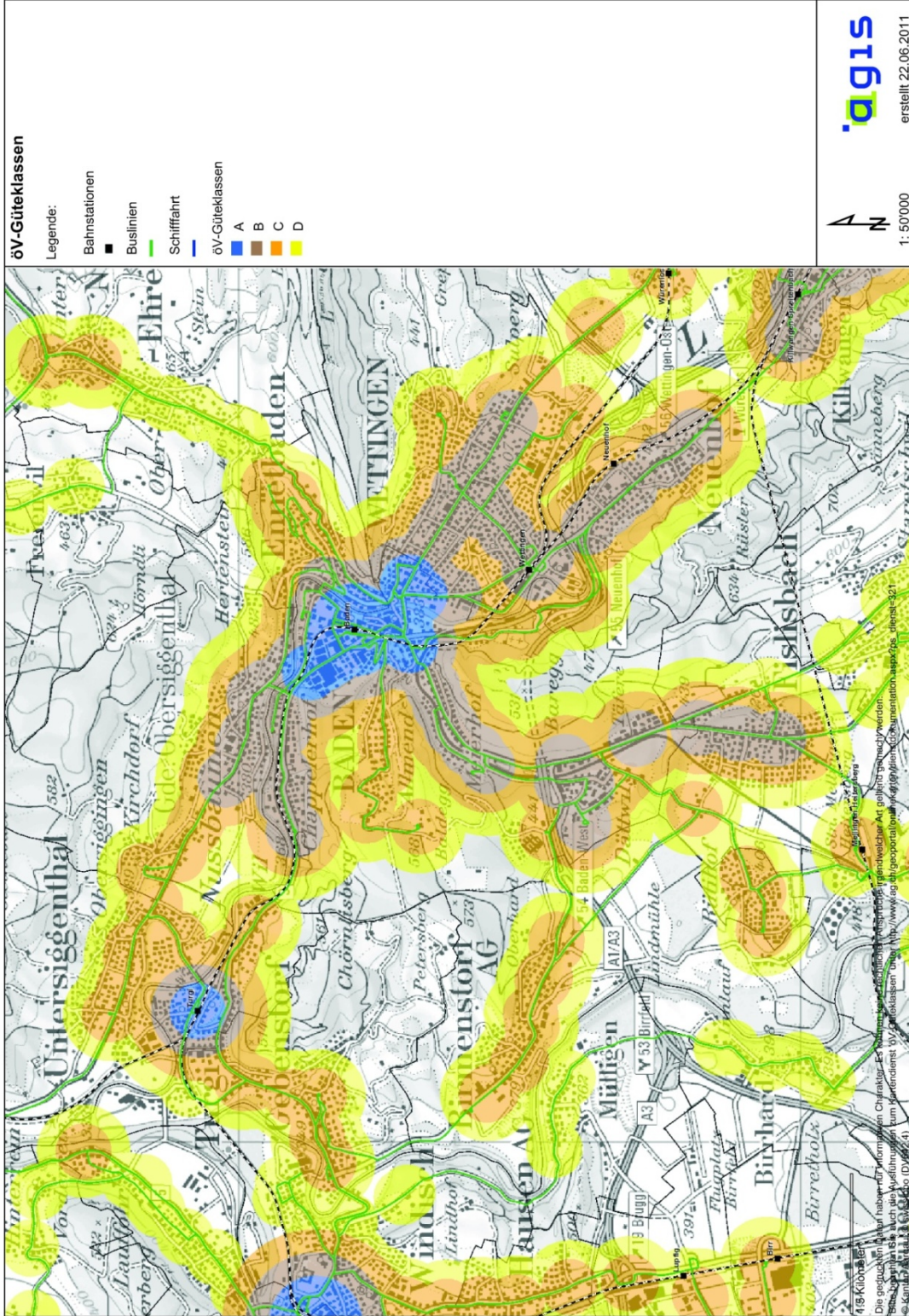
Anhang 7b: Auszug Velofahrerunfälle



Anhang 8: Bahnnetz und Regionalbusachsen in die Stadt Baden (exkl. Stadtbuss-Achsen in Baden u. Wettingen; in der Region sind nicht alle Regionalbuslinien dargestellt)



Anhang 9: öV-Güteklasse
(aktualisierte Fassung Kanton, Mai 2011)



Anhang 11: Merkmale der einzelnen Strassentypen

Strassentypen ¹⁾	Funktion		Massnahmen zur Anpassung an soziale Funktion	Verkehrliche Merkmale (Auswahl)				Verkehrsmenge Richtwert DTV (Mtz/Tag)	Strassenbreite Richtwerte (m)	Eigentum
	verkehrliche ²⁾	soziale/städtebauliche		Leistungsfähigkeit/ Verkehrsfluss	Fussgänger-Massnahmen	Velo-Massnahmen	Anordnung Bushaltestelle			
Hochleistungsstrasse (HLS)	<i>Durchfließen</i>	-	-	sehr bedeutend	-	-	30'000 - ca. 80'000		Bund	
Hauptverkehrsstrasse (HVS)	<i>Verbinden</i>	Begegnungs- und Aufenthaltsraum für Fussgänger, insbesondere im Zentrum. Qualität Zentrum hängt von Attraktivität für Fussgänger ab. Qualität Zentrum wichtig für Attraktivität Ortschaft.	Im Zentrum Aufwertung Strassenraum (ev. komb. mit T-30)	Bedeutend, auch für Linienbus. Im Zentrum Ausgleich mit Aufenthaltsqualität und Städtebau.	Trottoir beidseitig; Übergänge fallweise mit LSA	Radstreifen auf Fahrbahn	8'000 - ⁴⁾ 20'000	7.5 ÷ 9.0	Kanton	
Haupt-Sammelstrasse (HSS)	<i>Gebündeltes Sammeln</i> von Quartierverkehr bei grossen Quartieren sowie <i>Er-schliessen</i>			Keine Bedeutung	Trottoir beidseitig	Ev. Radstreifen auf Fahrbahn	5'000 - 8'000	6.0 ÷ 7.0	Gemeinde	
Quartier-Sammelstrasse (QSS)	<i>Sammeln</i> von Quartierverkehr und <i>Erschliessen</i>	Im Wohnquartier ist Strassenraum Teil des Wohnumfeldes (in Innenstädten oft einziger Aussenraum)	Verkehrsberuhigung (T-30/Begegnungszone)	Keine Bedeutung	Trottoir einseitig, fallweise beidseitig	Keine Massnahmen (Mischverkehr)	bis 5'000	5.5	Gemeinde	
Quartier-Erschliessungsstrasse (QES)	<i>Erschliessen</i> von Quartieren			Keine Bedeutung	Trottoir fallweise einseitig		bis 1'500	5.0	Gemeinde	

¹⁾ Weitere Differenzierungen möglich, z.B. Zufahrtswege

²⁾ Haupt-Funktionen; verschiedene Strassentypen haben auch Nebenfunktionen (z.B. übernehmen HSS und QSS auch Erschliessungsaufgaben).

³⁾ D.h. bei Strassentypisierung besteht gewisser Ermessensspielraum

⁴⁾ Abhängig u.a. von Verkehrsmenge, Strassenbreite

⁵⁾ In ländlichen Gebieten kann Verkehrsmenge auf HVS auch tiefer liegen

Anhang 12: Beispiel Massnahmenblatt

Stadt Baden Kommunaler Gesamtplan Verkehr		Bereich: Fussverkehr		Massnahmen- Nr.: F 5
Massnahme:	Perronzugang Nord			
Zweck:	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Bahnzugang von Norden (ESP Baden Nord/Verenaäcker und Bäderquartier), • Verkürzung der Wege zur Bahn um bis zu 300m. 			
Kurzbeschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> • Personenunterführung am nördlichen Perronende mit beidseitigen Zugängen (inkl. Direktverbindungen zur Haselstrasse und Verenastrasse) 			
Realisierungshorizont:	<input type="checkbox"/> bis 2015 (Sofortmassnahmen) x 2019-2022 (Mittelfristig) <input type="checkbox"/> 2015-2018 (Kurzfristig) <input type="checkbox"/> nach 2022 (Langfristig)			
Bearbeitungsstand/ weiteres Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • Idee • Ausarbeitung Vorstudie (Klärung Machbarkeit/Konflikte, Kosten) 			
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten:	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenhang mit folgenden Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - F4 Verbindung Brown-Boveri Platz - Bahnhof - V6 Veloroute entlang Bahn - V15 Veloabstellplatz Perronzugang Nord • Weiteres ergibt sich aus Vorstudie 			
Akteure: (Federführung kursiv)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Stadt Baden</i> • SBB • Weiteres ergibt sich aus Vorstudie 			
Kosten und Finanzierung: (Erstellung, Betrieb und Unterhalt)	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung: 5,0 Mio. Fr. • Unterhalt: noch offen 			
Grundlagen/ Quellen:				
Bemerkungen:	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Bahnzugang ist Akzent des Bundes für Aggloprogramme 2. Generation 			

Anhang 13: Abkürzungsverzeichnis

AW	:	Alarmwert
BGK	:	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DTV	:	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DV	:	Durchgangsverkehr
HLS	:	Hochleistungsstrasse
HSS	:	Hauptsammelstrasse
HVS	:	Hauptverkehrsstrasse
HVZ	:	Hauptverkehrszeit (Pendlerzeiten)
IGW	:	Immissionsgrenzwert
LV	:	Langsamverkehr
Mfz	:	Motorfahrzeuge
MIV	:	Motorisierter Individualverkehr
öV	:	öffentlicher Verkehr
P	:	Parkfelder
P+R	:	Park+Ride
QES	:	Quartierserschliessungsstrasse
QSS	:	Quartiersammelstrasse

