

Baden, 20. Februar 2017

Der Stadtrat an den Einwohnerrat

18/17

Städte-Initiative zur Förderung von Bus-, Fuss- und Veloverkehr

Antrag:

Dem Begehren der Städte-Initiative zur Förderung von Bus-, Fuss- und Veloverkehr, ein Reglement zu erlassen, mit dem Hauptinhalt "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", sei zuzustimmen.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Wichtigste in Kürze

Vertreter der SP Baden haben am 8. Juli 2016 die "Städte-Initiative zur Förderung von Bus-, Fuss- und Veloverkehr" gemäss § 13 f. der Gemeindeordnung (GO) bei der Stadtkanzlei zuhänden der Einwohnerratspräsidentin eingereicht. Der Einwohnerrat wird ersucht, ein Reglement mit folgendem Hauptinhalt zu erlassen: "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." Darin sollen die in der Initiative genannten sieben Grundsätze verankert werden.

Inhaltlich entspricht die Städte-Initiative weitgehend der städtischen Mobilitätsstrategie, wie sie im Planungsleitbild 2026 und im Kommunalen Gesamtplan Verkehr enthalten ist. Die Stadt Baden verfolgt seit längerem die Ziele, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr zu fördern und die Bevölkerung vor den Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu schützen. Im Energiekonzept 2017 - 2026 sind die Energie- und Klimaziele für die Zeitperiode 2017 bis 2026 definiert. Dabei kommt der Mobilitätsstrategie eine grosse Bedeutung zu. Ein Ziel ist, den Modalsplit zugunsten des Fuss- und Radverkehrs zu verändern. Die Vorgaben der Initiative stimmen somit weitgehend mit der städtischen Mobilitätsstrategie und der Energiestrategie überein. Die Zustimmung zum Initiativbegehren ist deshalb konsequent.

1 Ausgangslage

Vertreter der SP Baden haben am 8. Juli 2016 die Städte-Initiative zur Förderung von Bus-, Fuss- und Veloverkehr bei der Stadtkanzlei zuhanden der Einwohnerratspräsidentin eingereicht.

Das Initiativbegehren ist in der Form einer allgemeinen Anregung gestellt. Die unterzeichnenden Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Einwohnergemeinde Baden ersuchen den Einwohnerrat, gestützt auf § 13 GO ein Reglement mit folgendem Hauptinhalt zu erlassen:

"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."

Die Initiative fordert, dazu im Reglement folgende Grundsätze zu verankern:

1. Die Stadt fördert einen flächendeckenden, pünktlichen öffentlichen Verkehr.
2. Die Stadt sorgt für sichere und direkte Fuss- und Velowegnetze.
3. Die Stadt fördert das Velofahren sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit und erstellt ausreichend gedeckte Veloabstellplätze, insbesondere beim Bahnhof, bei den wichtigen Bushaltestellen und in der Innenstadt.
4. Die Stadt ergreift Massnahmen, um in den nächsten 10 Jahren den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem gesamten Stadtgebiet um 10 Prozent zu reduzieren.
5. Die Stadt achtet bei der Umsetzung darauf, dass der gesamte gewerbsmässige Verkehr nicht behindert wird.
6. Die Stadt legt jährlich dem Einwohnerrat Rechenschaft über die Umsetzung ihrer Massnahmen ab.
7. Die Stadt handelt nach den Grundsätzen 1 - 6 im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt diese Grundsätze gegenüber Regionalverbände, Kanton und Bund.

Der Gegenstand der Initiative liegt in der Zuständigkeit des Einwohnerrats. Stimmt er dem Initiativbegehren zu, kann das fakultative Referendum dagegen ergriffen werden. Lehnt der Einwohnerrat das Initiativbegehren ab, ist dieses mit dem Antrag auf Verwerfung zur Volksabstimmung zu bringen. Im Falle einer rechtskräftigen Zustimmung zum Initiativbegehren, sei es durch den Einwohnerrat oder das Volk, hat der Stadtrat das erwähnte Reglement auszuarbeiten und dem Einwohnerrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

1.1 Rechtmässigkeit der Initiative

Gemäss § 13 Abs. 1 GO kann ein Zehntel der Stimmberechtigten eine Initiative in der Form einer allgemeinen Anregung oder eines ausgearbeiteten Entwurfs einreichen. Das Initiativbegehren darf jeweils nur einen einzelnen, in die Zuständigkeit der Gesamtheit der Stimmberechtigten an der Urne oder des Einwohnerrats fallenden Gegenstand zum Inhalt haben (§ 62c Abs. 1 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR)). Der Stadtrat stellt fest, ob das Initiativbegehren den gesetzlichen Anforderungen entspricht und die vorgeschriebene Anzahl gültiger Unterschriften aufweist (§ 62g GPR).

Die Initiative ist bei erforderlichen 1'166 Unterschriften (10 % der Stimmberechtigten am Tag der Hinterlegung, 3. August 2015) mit – gemäss Prüfung durch das Stadtbüro – 1'171 gültigen von total 1'402 eingereichten Unterschriften zustande gekommen.

Der Erlass eines Reglements zur Förderung von Bus-, Fuss- und Veloverkehr betrifft einen Gegenstand/Themenkomplex, nämlich den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Radverkehr. Die kommunale Rechtsetzung fällt in die Zuständigkeit des Einwohnerrats, soweit dazu gestützt auf besondere Vorschriften nicht ein anderes Organ zuständig ist. Das Initiativbegehren entspricht den gesetzlichen Anforderungen.

2 Übereinstimmung der Ziele der Initiative mit der städtischen Verkehrspolitik

2.1 Allgemein

Die Grundsätze zur Verkehrspolitik der Stadt Baden sind im Planungsleitbild 2026 und im Kommunalen Gesamtplan Verkehr verbindlich festgehalten. Die Stadt Baden verfolgt seit Längerem die Ziele, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr zu fördern und die Bevölkerung vor den Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu schützen.

Mobilität wird durch die täglich zurückgelegten Distanzen und deren Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel charakterisiert, dem sogenannten Modal Split. Gemäss Verkehrszählung "Mikrozensus" wurden 2010 in Baden 26 % aller Wege zu Fuss, 6 % mit dem Fahrrad und 23 % mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Rund 45 % der zurückgelegten Wege entfielen auf den motorisierten Individualverkehr. In Zürich zum Beispiel wurden 26 % aller Wege zu Fuss, 4 % mit dem Velo und 34 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. 36 % entfielen auf den motorisierten Individualverkehr.

In der Stadt Baden haben der Fuss- und Radverkehr zusammen einen Anteil von 32 % am Gesamtverkehr. Im Vergleich: In der Stadt Zürich beträgt dieser Anteil nur 30 %, hingegen ist der ÖV-Anteil höher. Zusammen betrachtet liegt der Anteil der umwelt- bzw. stadtgerechten Mobilität in der Stadt Baden mit 55 % tiefer als in einem sehr urbanen Raum wie der Stadt Zürich mit 64 %. In der Agglomeration Baden-Brugg liegt dieser Wert deutlich tiefer. Gemäss Mikrozensus 2010 macht hier der Anteil des öffentlichen Verkehrs zusammen mit dem Fuss- und Radverkehr nur rund 33 % am Gesamtverkehr aus, und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr beträgt 63 %. Die Stadt Baden weist auf städtischem Gebiet beim motorisierten Individualverkehr einen Anteil von 45 % auf.

2.2 Mobilitätsstrategie der Stadt Baden

Inhaltlich entspricht die Städte-Initiative weitgehend der städtischen Mobilitätsstrategie, wie sie im Planungsleitbild 2026 und im Kommunalen Gesamtplan Verkehr verankert ist.

2.2.1 Planungsleitbild 2026 und Legislaturziele 2015 - 2018

Im Planungsleitbild 2026 findet sich der aktuelle strategische Wegweiser der Stadtentwicklung. Als Handlungsfeld ist unter anderem definiert, dass der innerstädtische Verkehr in allen Stadtteilen vermehrt über Bus-, Velo- und Fussgängerverbindungen abgewickelt wird. Ein aktualisiertes Velokonzept soll Basis für Massnahmen zur Ergänzung der Veloinfrastruktur sein. Beim Ausbau des ÖV-Angebots werden regionale Prioritäten gesetzt, beispielsweise bezüglich der Lage der Verkehrsknotenpunkte. Das ÖV-System soll u.a. mit tangentialen Verbindungen ergänzt werden. Dies verlangt nach gemeindeübergreifenden Strategien. Baden unterstützt das Programm

"badenmobil", welches Mobilitätsdienstleistungen zusammen mit verschiedenen Partnern bedarfsgerecht gestaltet.

Die Legislaturziele 2015 - 2018 des Stadtrats legen fest, dass das Mobilitätssystem auf die steigende Nutzungsintensität im Stadtraum abgestimmt wird und Mehrverkehr über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr zu bewältigen ist. Es bestehen keine quantitativen Zielvorgaben.

2.2.2 Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)

Die Stadt Baden hat 2011 als Bestandteil der BNO-Teilrevision den Kommunalen Gesamtplan Verkehr erarbeitet. Dieses vom Stadtrat 2012 beschlossene, behördenverbindliche und verwaltungsanweisende Planungsinstrument, zeigt die verkehrs- und siedlungsorientierten Absichten der Stadt in den nächsten 15 Jahren auf. Die Entwicklung von Siedlung und Verkehr wird damit aufeinander abgestimmt.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr der Stadt Baden sowie das Handlungsfeld Mobilität und Verkehr des Planungsleitbilds 2026 sind in Einklang mit den übergeordneten Zielen der kantonalen Richtplanung, der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU sowie dem Regionalen Leitbild Verkehr Baden Regio (2010).

2.2.3 Förderung des Fuss- und Radverkehrs

Der Fuss- und Radverkehr in Baden übernimmt heute einen Anteil von 32 % am Gesamtverkehr. Auf der Grundlage des "Fusswegkonzepts 2007" konnten im Rahmen von Umbauprojekten und Unterhaltsarbeiten verschiedene Massnahmen für den Fussverkehr realisiert werden. Eine der Zielvorgaben sind sichere und direkte Fusswegnetze.

Das städtische "Velokonzept 1999" ist weitgehend umgesetzt. Die Stadt Baden wird das städtische Velokonzept überarbeiten. Mit der Eröffnung der Velostation Baden beim Bahnhof Baden im Dezember 2015 sind letztmals neue Veloabstellplätze (177) realisiert worden. An verschiedenen Zielorten im Stadtzentrum sind Veloabstellplätze knapp.

2.2.4 Förderung des öffentlichen Verkehr

Baden ist in Bezug auf den öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen. Die Stadt weist in den innerstädtischen, dicht bebauten Gebieten eine öV-Gütekategorie von "sehr gute Erschliessung" (A) bis "gute Erschliessung" (B) auf. In den Randgebieten ist die Erschliessungsqualität mittelmässig (C). Seit dem letzten Erweiterungsschritt werden Baden und die benachbarten Gemeinden mehrheitlich im 7.5-Minuten-Takt bedient (zwei zeitlich versetzte Linien, die je im 15-Minuten-Takt verkehren). Der öffentliche Verkehr hat am Modal Split einen Anteil von rund 23 %. Die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) haben 2015 13,25 Mio. Passagiere befördert. Die Anzahl beförderter Passagiere hat seit 2008 um fast eine Million Passagiere zugenommen. Das ist ein Zuwachs von 8 %.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 wurde die regionale Tangentiallinie vom Kantons- spital zum Bahnhof Wettingen als Probetrieb eingeführt. Die Linie bewährt sich und wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2016 in den ordentlichen Betrieb übernommen.

2.2.5 Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs

Seit vielen Jahren setzt die Stadt sich für den Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs ein. In den Wohngebieten sind flächendeckend Tem-

po 30-Zonen eingerichtet worden. In der Stadt Baden sind heute rund 60 Prozent der Gemeindestrassen mit Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen und Verkehrsbeschränkungen verkehrsberuhigt.

Dass der Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs ein grosses Anliegen ist, zeigt sich auch daran, dass die lärmtechnische Sanierung von Strassenzügen, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, weit vorangeschritten ist.

Häufige Grenzwertüberschreitungen ergeben sich insbesondere entlang der Hauptverkehrsstrassen, die durch dichte Wohngebiete führen. Die gesamte Lärmsanierung der Kantonsstrassen auf dem Gemeindegebiet ist in Bearbeitung. Teilabschnitte sind mittels lärmindernden Belägen, Lärmschutzwänden und Schallschutzmassnahmen an Gebäuden (Schallschutzfenster) bereits saniert. Die Lärmsanierung wird voraussichtlich 2017 abgeschlossen.

2.2.6 Energiekonzept 2017 - 2026

Die Stadt Baden legt mit diesem Konzept ihre auf das 2-Grad-Ziel ausgerichteten Energie- und Klimaziele für die Zeitperiode 2017 bis 2026 fest. Der einwohnerbezogene Treibhausgas-Ausstoss der Gemeinde soll gegenüber 2013 um 30 % sinken, der Primärenergieverbrauch um 15 %. Der Handlungsspielraum der Stadt Baden umfasst eine Vielzahl von Bereichen u.a. das Themenfeld Mobilität. Der Mobilitätsplanung und dem Mobilitätsmanagement kommt in der Energiestrategie eine grosse Bedeutung zu. Ein Ziel ist es, den Modalsplit zugunsten des Fuss- und Radverkehrs zu verändern. Der motorisierte Individualverkehr verursacht einen hohen Anteil des Treibhausgasausstosses. Durch die Verlagerung auf den Fuss- und Radverkehr sinken die Treibhausgasemissionen. Der Modal Split kann durch die konsequente Weiterführung bestehender und neuer Massnahmen beeinflusst werden.

2.2.7 badenmobil

In der Region Baden besteht seit mehreren Jahren das Programm badenmobil als Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Einerseits werden Unternehmen bei der Einführung des Mobilitätsmanagements unterstützt, andererseits stellt die Mobilitätszentrale am Bahnhofplatz Baden und via Internet Informationen zur Mobilität bereit. Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, die Verkehrsteilnehmenden zur sinnvollen Nutzung der verschiedenen Mobilitätsformen wie Bahn, Bus, Velo, Zufussgehen oder Carsharing zu motivieren und das Auto effizient einzusetzen. Handlungsschwerpunkte sind Information, Beratung sowie Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung.

3 Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE)

Das Ziel der "OASE" ist, die Kernstädte Baden/Wettingen und Brugg/Windisch von den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu entlasten. Kern der "OASE" sind neue Umfahrungen, flankiert mit wesentlichen Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr.

Der Kanton verfolgt die Stossrichtung, dass das zukünftige Wachstum des Gesamtverkehrs wesentlich mit dem Fuss- und Radverkehr aufgefangen werden soll. Demzufolge hat der Ausbau des Fuss- und Radverkehrs zum leistungsfähigen Verkehrsträger für den städtischen Binnen- sowie für den Ziel- /Quellverkehr eine neue, bedeutende Rolle erhalten. Fuss- und Radverkehr sollen zur prioritären Fortbewegungsart werden und Mehrverkehr schwerpunktmässig über den Radverkehr abgewickelt werden. Damit soll der Anteil des Radverkehrs am Modal Split merklich erhöht und der Anteil des MIV gesenkt werden. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split soll

um 14 Prozentpunkte zunehmen, der Anteil des Fussverkehrs in den Kernstädten soll ebenfalls ein leichtes Wachstum aufweisen.

4 Städte-Initiative bezogen auf Baden

Die Vorgaben der Initiative decken sich weitgehend mit den Grundsätzen der städtischen Verkehrspolitik – wie sie im Planungsleitbild, im Kommunalen Gesamtplan Verkehr und im Energiekonzept 2017 - 2026 verankert sind. Daher erachtet es der Stadtrat als konsequent, dem Einwohnerrat Zustimmung zum Begehren der Städte-Initiative zur Förderung von Bus-, Fuss- und Veloverkehr zu beantragen.

* * * * *

Beilage:

- Städte-Initiative