

Baden ist.

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Maria Benito
Entwicklungsplanung



Baden ist.

Das Instrument KGV

- zeigt die Strategie für die verkehrliche Entwicklung auf
 - Gesamtschau über die unterschiedlichen Verkehrsthemen
 - verlangt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr
 - ist behördenverbindlich, erst nachgelagerte Instrumente (Reglemente, BNO) schaffen Verbindlichkeiten für Grundeigentümer
 - verwaltungsanweisendes Steuerungsinstrument
- Ziel ist eine umfassende kommunale Verkehrsplanung in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung (für 15 Jahre)



Baden ist.

Die Themen KGV

Die Handlungsfelder des KGVs



Mobilität / Gesamtverkehr



Fussverkehr



Velo



Stadtraum



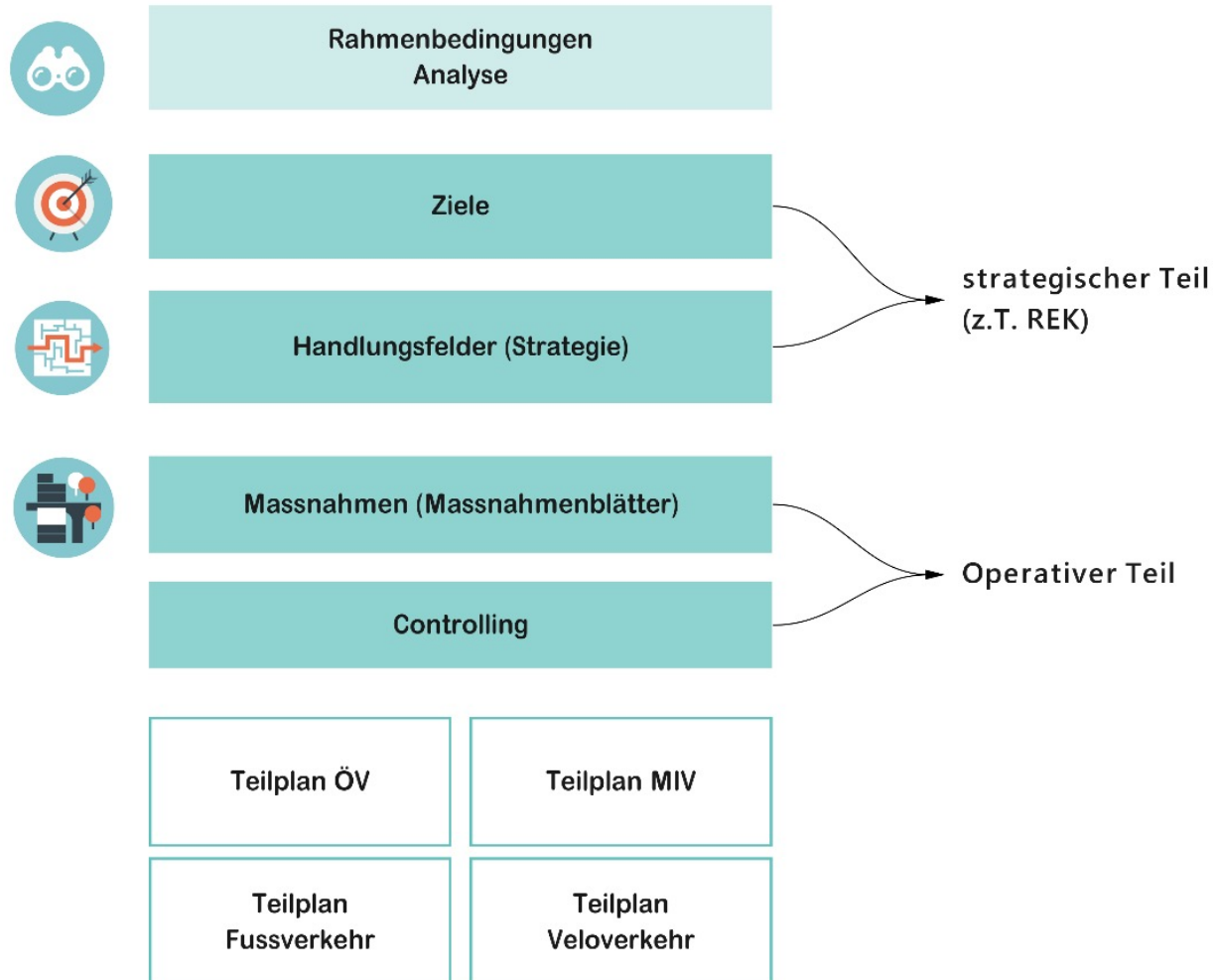
MIV



ÖV

Baden ist.

Der Aufbau KGV



Baden ist.

Die Inhalte des KGV

- Ziele, Strategien und Massnahmen zu allen relevanten Themen
- Abstimmung untereinander sowie mit der Siedlung und Landschaft
- Querschnittsthemen wie Stadtraum oder Fussverkehr werden koordiniert bearbeitet



Zielbild	Ist Zustand	Strategie	Massnahmen
 <p>Mobilität / Gesamtnetz</p> <p>Im Zuge der Innenentwicklung und der Digitalisierung sind die zusätzlichen Nutzungspotentiale für Wirtschaft und Bevölkerung auf eine stadtverträgliche Mobilität auszurichten.</p> <p>Der gestiegene Mobilitätsbedarf wird durch ein integriertes ÖV und FOV-V-Angebot gedeckt.</p> <p>Die gute Erreichbarkeit des Zentrums und dessen effiziente Anbindung an das regionale und nationale Verkehrsnetz ist sichergestellt.</p> <p>Übergreifende Crossprojekte (Zentrumverfestigung / Limmatbahn) schaffen funktionsfähige und stadtverträgliche Mobilität für Bevölkerung und Wirtschaft.</p>	<p>Die Kapazitätsgrenzen beim MIV sind in der Innenstadt erreicht. Die Entwicklungsmöglichkeiten sind aufgrund der Lage in der Klus beschränkt.</p>	<p>Dezentrale, Raum integral wasserbasierte, Präzision aufeinander abstimmen und übergreifende Ziele (REK) berücksichtigen</p> <p>Der Schwerpunkt der Entwicklung wird auf den Ausbau des ÖV und Fuss- und Veloverkehr gelegt. Diese Priorisierung widerspricht sich auch in der Ressourcenplanung.</p> <p>Einsatz und Förderung des jeweils effizientesten Verkehrsmittel</p>	<p>ÖASE in KGV aufnehmen und mit kommunalen Anlagen vernetzen. Entwicklungsgebiete mit Verkehrsstrategie koordinieren (Abstimmung Siedlung und Verkehr).</p> <p>Attraktive Strecken und Haltestellen bei den Attraktionen schaffen. Velopendel liegt bei Strecken von 2-5 Kilometer.</p> <p>Schnittstellen zu Autobahnanschluss und Nachbargemeinden optimieren</p> <p>Korridore und Endhaltestellen sind räumlich langfristig zu sichern</p>
 <p>Stadtraum</p> <p>Die innerstädtischen Hauptachsen sowie die Hauptverbindungen zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen sind für alle Verkehrsträger zu entwickeln</p> <p>Die Verkehrsräume innerhalb der einzelnen Stadtviertel sind verkehrsfähiger, weisen eine hohe Aufenthaltsqualität für Velofahrerinnen und Fussgänger auf und sind bezüglich Verkehrssicherheit optimiert</p>		<p>Freilegen und Umsetzen von robusten und klaren Gestaltungs- und Betriebsprinzipien</p> <p>Freilegen und Umsetzen von robusten und klaren Gestaltungs- und Betriebsprinzipien</p> <p>Durchgängige, sichere Netze</p>	<p>Hauptachsen sind in Abstimmung mit Kantonal AG zukunftsfähig zu gestalten.</p> <p>Strecken und Knoten sind für absolute Verkehrsträger sicher zu betreiben und attraktiv zu gestalten.</p>
 <p>MIV</p> <p>effiziente Nutzung der bestehenden Kapazität durch moderne Lösungen</p> <p>stadtverträglicher MIV (Betrieb und Klus)</p> <p>Zweckmässiger Einsatz des Autos</p>	<p>MIV-Kapazitätsgrenze insbesondere in der Innenstadt erreicht</p>	<p>effiziente Nutzung der bestehenden Kapazität durch Möglichkeiten des Verkehrsmanagements und der Digitalisierung</p> <p>Verstärkung Verkehrsfluss</p> <p>Verstärkung Verkehrsfluss</p> <p>Push-Effekte nutzen und konsequent einsetzen</p>	<p>Carsharing, Autoteil, Mobility-Standorte, ...</p> <p>Tempo-30 in Wohnquartieren konsequent einführen</p> <p>Schwammstadt zulassen; Begrünung und Entropfung Strassenräume anstreben.</p> <p>Regulieren Parkplatzbedarf und Mobilitätsmanagement optimieren</p>
 <p>Velo</p> <p>Baden ist VeloStadt! Velo als wichtige Säule der Mobilität</p>	<p>"Tore zur Innenstadt" sind räumliche Engpässe an denen die Durchlasskapazität für den FVV stark eingeschränkt ist.</p>	<p>Verbesserung des Veloangebotes gemäss Elapierung des Kantons (ÖASE)</p> <p>Veloanerkennung</p>	<p>Hauptachsen erhalten</p> <p>Vielmassnahmen</p>
 <p>Fussverkehr</p> <p>Stadt der kurzen Wege, sicheres und attraktives Fuss- und Velovernetz</p>		<p>Lücken schliessen, Querungen sichern</p>	<p>Fehlende Netzlücken sichern und fehlende Querungen adäquat herstellen</p>
 <p>ÖV</p> <p>Vernetzte lokale Zentren Baden/Wettingen</p> <p>Stabiler und zuverlässiger ÖV mit hoher Qualität</p> <p>Neue Mobilitätsformen (z.B. Elektrobike) lassen Beitrag zum städtischen Binnenverkehr.</p>	<p>bipolare Zentrum Baden/Wettingen</p>	<p>Verlängerung Limmatbahn</p>	<p>Lage Haltestellen und Korridor Linienführung festlegen.</p> <p>Siedlungs- und innerortsverkehrsgebiete aufgrund Transformation laufend prüfen und ergänzen (Haltestellen- Linien)</p> <p>Elektromobilität erfordert Ladestationen an neuartigen Punkten</p> <p>Velostationen, Trottoirs</p>

Baden ist.

Mobilität / Gesamtverkehr



- Der Schwerpunkt der Entwicklung wird auf den Ausbau des ÖV und Fuss- und Veloverkehr gelegt.
- Die gute Erreichbarkeit des Zentrums und dessen effiziente Anbindung an das regionale und nationale Verkehrsnetz (MIV) wird sichergestellt.
- Voraussetzungen für übergeordnete Grossprojekte schaffen.
(Limmattalbahn, OASE)

Baden ist.

Stadtraum / Strassenräume



- Strassenraumgestaltung: Die Verkehrsräume innerhalb der einzelnen Stadtquartiere sind verkehrsberuhigt und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.
- Die innerstädtische Hauptachsen sowie die Hauptverbindungen zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen sind für alle Verkehrsträger zu entwickeln.
- Sehr vielfältige Ansprüche an Siedlung und Verkehr bei begrenzten Platzverhältnissen.

Baden ist.

Motorisierter Individualverkehr MiV



- Effiziente Nutzung der bestehenden Kapazität durch Verkehrsmanagement
- Stadtverträglicher MiV (Tempo 30 in allen Wohnquartieren)
- Begegnungszonen / temporäre Interventionen mit Begrünung
- Begrünung und Entsiegelung der Strassenräume

Baden ist.

Veloverkehr



- Velokonzept in Bearbeitung → Ergebnisse fließen in den KGV ein
- Behebung von Schwachstellen
- Schliessen von Lücken im Netz
- Sicheres und attraktives Veloverkehrsnetz
- Umsetzung von Hauptrouten
- Öffentliche Veloabstellplätze
- Bike-Sharing
- Die Etablierung einer «Velokultur» erfordert Massnahmen in vielen Bereichen (Infrastruktur, Angebot, Kommunikation)

Baden ist.

Fussverkehr



- Baden ist eine Stadt der kurzen Wege
- Behebung von Schwachstellen
- Schliessen von Lücken im Netz
- Sicheres und attraktives Fusswegnetz
- Attraktiver öffentlicher Raum

Baden ist.

Öffentlicher Verkehr



- Die Weiterentwicklung des Busangebots
- Attraktive und hindernisfreie Bushaltestellen
- Bahnangebot: Gut in die regionalen und nationalen Verkehrsnetze integriert, mit direkter Verbindung zum Flughafen Zürich
- Weiterführung der Limmattalbahn
- Vision Bahnhofstestelle Kappelerhof