

Stellungnahme

Vernehmlassung Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität

Stellungnehmer: SVP Baden

Ort und Datum: Baden, 2. Mai 2019

Die Stellungnahme ist in elektronischer Form bis am Freitag 3. Mai 2019 an folgende Email-Adresse einzureichen:

Stadt Baden Entwicklungsplanung, Maria Benito, maria.benito@baden.ch

Stellungnahme

Reglement für eine nach nachhaltige städtische Mobilität	Stellungnahme
§1 Abs. 1 Der Begriff Mobilität bezeichnet das Bedürfnis des Menschen nach einer Raumveränderung, also den Wunsch, sich an einen anderen Ort zu begeben.	§1 Abs. 1 Der Begriff Mobilität bezeichnet die Notwendigkeit des Menschen nach einer Raumveränderung, also den faktischen (z.B. beruflichen) Zwang , sich an einen anderen Ort zu begeben. Begründung: Mobilität als fakultativen Luxus zu definieren ist naiv und verkennt die Realität.
§1 Abs. 2 Die Mobilität ist für das gesamte Stadtgebiet als Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsort von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus. Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in der Stadt, unabhängig davon, ob sie sich in Baden dauernd oder nur vorübergehend aufhalten.	

<p>§1 Abs. 3 Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, die ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind. Für Verkehrssysteme steht im städtischen Raum ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener gleichrangiger und zum Teil gegensätzlicher Nutzungsansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.</p>	
<p>§1 Abs. 4 Das vorliegende Reglement zeigt auf, wie die Stadt Baden mit Fragen zur Mobilität auf strategischer Ebene umgeht. Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sind dabei genauso zu berücksichtigen wie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen.</p>	
<p>§1 Abs. 5 Die Stadt handelt im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt dieses Reglement gegenüber Regionalverbände, Kanton und Bund.</p>	
<p>§2 Abs. 1 Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr zusammen.</p>	
<p>§2 Abs. 2 Bei der Planung der einzelnen Verkehrsarten ist der Koexistenz und der sinnvollen Ergänzung der einzelnen Verkehrsarten besondere Beachtung zu schenken. In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Radverkehr einen grossen Teil des Gesamtverkehrs.</p>	<p>§2 Abs. 2 Bei der Planung der einzelnen Verkehrsarten ist der Koexistenz und der sinnvollen Ergänzung der einzelnen Verkehrsarten besondere Beachtung zu schenken. In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Radverkehr einen wichtigen Teil des Gesamtverkehrs.</p> <p>Begründung: Die Verkehrsträger ergänzen sich gegenseitig. Für den MIV sind die anderen Verkehrsträger eine wichtige Entlastung und umgekehrt. Ob diese Anteile künftig „gross“ sind ist relativ und unpräzise.</p>
<p>§2 Abs. 3 Die verschiedenen Nutzungsansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die zulässige Gesamtmobilität.</p>	<p>§2 Abs. 3 Die verschiedenen Nutzungsansprüche, die an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehr, Sicherheit, Gestaltung und Aufenthaltsqualität und beeinflussen damit die mögliche Gesamtmobilität.</p> <p>Begründung: Das Wort zulässig ist in diesem Zusammenhang normativ und nimmt gesetzliche Einschränkungen vorweg. U.E. geht es hier jedoch um das faktisch Mögliche.</p>
<p>§2 Abs. 4 Die nachfolgenden Bestimmungen legen die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten fest. Sie orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.</p>	

<p>§3 Abs. 1 Die Stadt fördert einen flächendeckenden, pünktlichen öffentlichen Verkehr.</p>	
<p>§3 Abs. 2 Die Stadt setzt sich für attraktive Transportketten sowie eine höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ein.</p>	
<p>§3 Abs. 3 Der öffentliche Verkehr wird gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums konsequent priorisiert.</p>	<p>§3 Abs. 3 Der öffentliche Verkehr wird gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums unter Berücksichtigung der anderen Verkehrsträger priorisiert.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Bedürfnisse der anderen Verkehrsträger müssen auch bei einer Priorisierung berücksichtigt werden. Der jetzige Wortlaut ist nicht konstruktiv, da die Bedürfnisse anderer Verkehrsträger nicht mehr berücksichtigt werden könnten.</p>
<p>§4 Abs. 1 Die Stadt fördert das Velofahren sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit.</p>	<p>§4 Abs. 1 Die Stadt fördert das Velofahren sowohl für den Alltag als auch für die Freizeit.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Absatz ist in Anbetracht der anderen Absätze des §3 eine Floskel und, da nicht konkretisiert, eine Wundertüte. Somit ist der Absatz zu streichen.</p>
<p>§4 Abs. 2 Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Radwegnetz.</p>	<p>§4 Abs. 2 Die Stadt sorgt im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fussweg- und Radwegnetz.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die finanzielle Lage der Stadt Baden muss auch bei sogenannten „moralisch wertvollen“ Themen eine Rolle spielen.</p>
<p>§4 Abs. 3 Private und öffentliche Abstellanlagen für Fahrräder sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden. Die Stadt stellt sicher, dass ausreichend gedeckte Veloabstellplätze, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen wie beim Bahnhof, bei wichtigen Bushaltestellen und in der Innenstadt, nach Massgabe der Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>§4 Abs. 3 Private und öffentliche Abstellanlagen für Fahrräder sind gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden. Die Stadt stellt sicher, dass ausreichend gedeckte Veloabstellplätze, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen wie beim Bahnhof, bei wichtigen Bushaltestellen und in der Innenstadt, nach Massgabe der Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Fahrräder sollen grundsätzlich ausserhalb der Innenstadt sowie an einzelnen, zentralisierten Orten in der Innenstadt abgestellt werden können. Fahrradfahrer (insbesonder elektrische) sollen aus den Fussgängerzonen der Innenstadt verbannt werden. Dies um die schwächsten Verkehrsteilnehmer zumindest in den</p>

	<p>publikumsintensiven Kernzonen der Stadt vor nicht regelhaften Zweiradfahrern zu schützen (vgl. auch Absatz 4). Im übrigen können auch Fahrradfahrer ihre Einkäufe ähnlich lange Strecken zum Fahrrad tragen, wie dies die anderen Verkehrsteilnehmer bereits heute tun.</p>
<p>§4 Abs. 4 Die Sicherheit ist für alle, die zu Fuss und mit dem Fahrrad unterwegs sind, gewährleistet. Schwächere Verkehrsteilnehmende werden durch besondere Massnahmen geschützt.</p>	<p>§4 Abs. 4 Die Sicherheit ist für alle, die zu Fuss und mit dem Fahrrad unterwegs sind, gewährleistet. Schwächere Verkehrsteilnehmende werden bei Bedarf durch besondere Massnahmen geschützt.</p> <p>Begründung: Falls der Bedarf nicht zu berücksichtigen wäre, würde hier wohl Geld „verbrannt“.</p>
<p>§5 Abs. 1 Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fussverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Radverkehrs.</p>	<p>§5 Abs. 1 Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fussverkehr abgewickelt. Netzausbauten dienen primär der Quartierschliessung bzw. der Verkehrsentlastung oder Priorisierung des öffentlichen sowie des Fuss- und Radverkehrs. regionale Umfahrungsprojekte realisiert werden können.</p> <p>Begründung: Das Konzept des „Verkehr-Abwickelns“, resp. Priorisierens von oben scheint planwirtschaftlicher Natur zu sein, wir lehnen dies ab. Der Bürger entscheidet selbst, welcher Verkehrsträger für ihn in seiner konkreten Situation der Sinnvollste ist (vgl. auch §4 Abs. 2, welcher die Entscheidungsmöglichkeiten der Bürger ja bereits „vergrössert“). Die Stadt Baden würde ohne ungebührende und undurchsetzbare Auflagen an die Bürger beim Abwickeln wohl auch erfolglos bleiben. Viel wichtiger ist die Erkenntnis, dass der Durchgangsverkehr mit Umfahrungsprojekten zu reduzieren wäre und auch für alle regionalen Verkehrsteilnehmer eine wesentliche Entlastung bringen würde (vgl. Absatz 2).</p>
<p>§5 Abs. 2 Die Stadt soll darauf hinwirken, dass der Durchgangsverkehr vom Hochleistungsstrassennetz oder von Umfahrungsstrassen übernommen wird. Die Kapazität dieses Netzes wird mit betrieblichen Optimierungen und wenn nötig mit gezielten Ausbauten erhalten.</p>	
<p>§5 Abs. 3 Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen werden verkehrsberuhigte Zonen eingeführt. Der Strassenraum auf kommunalen Hauptachsen wird nach Möglichkeit durch verkehrsberuhigende Massnahmen aufgewertet.</p>	<p>§5 Abs. 3 Auf dem kommunalen Strassennetz abseits der Hauptachsen können werden verkehrsberuhigte Zonen eingeführt werden. Der Strassenraum auf kommunalen Hauptachsen wird nach Möglichkeit durch verkehrsberuhigende Massnahmen aufgewertet.</p>

	<p>Begründung:</p> <p>Es ist nicht einzusehen, dass das kommunale Strassennetz abseits der Hauptachsen grundsätzlich und flächendeckend zur verkehrsberuhigten Zone gemacht werden muss. Neben den Bedürfnissen der Anwohner sind auch die Bedürfnisse der Gesamtheit der Einwohner zu berücksichtigen.</p> <p>Der erste Satz genügt. Es ist unverständlich, dass das Einschränken von „kommunalen Hauptachsen“ eine Aufwertung ist. Diese Darstellung ignoriert den Wert der Funktion, welche den „kommunalen Hauptachsen“ zukommt, nämlich Verkehr effizient zu führen und eben nicht zu blockieren.</p>
<p>§5 Abs. 4 Das kommunale Verkehrsnetz wird so entwickelt und betrieben, dass die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr entlastet werden.</p>	
<p>§6 Abs. 1 Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den Modalsplit massgeblich. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.</p>	<p>§6 Abs. 1 Der zur Verfügung stehende Parkraum spielt bei der Erzeugung des motorisierten Individualverkehrs für die Erreichbarkeit der Stadt eine entscheidende Rolle und beeinflusst dadurch den wirtschaftlichen Erfolg der Stadt massgeblich. Über die Zahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung kann die entsprechende Verkehrserzeugung die Entwicklung und der Erfolg Badens und seiner Bürger gesteuert werden. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Erreichbarkeit der Stadt Baden ist untrennbar mit dem Erfolg der Stadt verbunden. Nur wenn die Stadt auch in Zukunft erreichbar ist, bleibt die Stadt lebenswert, zum Einkaufen, zum Arbeiten, zum Baden und zum Konsum der allgegenwärtigen Kunst und Kultur.</p>
<p>§6 Abs. 2 Der durch private Liegenschaften verursachte Verkehr wird durch die Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden (§ 61 Begrenzung, Bewirtschaftung und Anordnung von Parkfeldern) im Baubewilligungsverfahren gesteuert.</p>	<p>§6 Abs. 2 Der durch private Liegenschaften verursachte Verkehr wird durch die Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden (§ 61 Begrenzung, Bewirtschaftung und Anordnung von Parkfeldern) im Baubewilligungsverfahren gesteuert. Die Stadt Baden achtet darauf, dass genügend Wohnungen für Menschen, welche auf das Auto angewiesen sind, erhalten bleiben.</p> <p>Begründung:</p> <p>Nicht jeder Einwohner der Stadt Baden ist dahingehend privilegiert, dass er einen Arbeitsplatz hat, welcher sinnvoll mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden kann oder gar den Luxus in der Stadt selbst zu arbeiten. Auch gibt es Mitbürger, welche aus gesundheitlichen Gründen das Privileg des Velofahrens nicht geniessen können.</p>

	Diesen Gruppen gezielt Wohnmöglichkeiten zu entziehen kommt dem „Recht des freien Wegzugs“ gleich.
§7 Abs. 1 Die Stadt ergreift Massnahmen, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Stadtgebiet bis 2028 um 10% zu reduzieren (gestützt auf Statistik Aargau, Mikrozensus).	<p>§7 Abs. 1 Die Stadt ergreift Massnahmen, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Stadtgebiet bis 2028 um 10% zu reduzieren (gestützt auf Statistik Aargau, Mikrozensus).</p> <p>Begründung:</p> <p>Planwirtschaftliche Massnahmen sind abzulehnen. Es steht bereits heute fest, dass eine Planzahl nicht durchsetzbar sein wird und auch von zahllosen weiteren Faktoren abhängig sein würde.</p>
§7 Abs. 2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.	<p>§7 Abs. 2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.</p> <p>Begründung:</p> <p>Planwirtschaftliche Massnahmen sind abzulehnen. Wie genau soll sich der betroffene Bürger das Vorstellen, wenn die Stadt den Fuss- und Radverkehr seiner Bevölkerung stetig erhöht? Bekommt man bei „Fehlverhalten“ nur einen mahnenden Brief oder kommt dann Besuch? Die Vorstellung, dass man Autofahrer durch Amerdieren aufs Velo bekommt war gestern naiv und ist heute gescheitert (vgl. tägliche Staumeldungen).</p>
§7 Abs. 3 Die Stadt achtet bei der Umsetzung darauf, dass der gesamte gewerbsmässige Verkehr nicht behindert wird.	<p>§7 Abs. 1 Die Stadt ergreift Massnahmen, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem Stadtgebiet bis 2028 um 10% zu reduzieren (gestützt auf Statistik Aargau, Mikrozensus).</p> <p>§7 Abs. 2 Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.</p> <p>§7 Abs. 3 Die Stadt achtet bei der Umsetzung darauf, dass der gesamte gewerbsmässige Verkehr nicht behindert wird.</p> <p>Neu: §7 Gewerblicher Verkehr</p> <p>§7 Abs. 1 Die Stadt ergreift keine verkehrstechnischen Massnahmen, welche die Gewerbetreibenden und Detailhändler wirtschaftlich behindern.</p> <p>Begründung:</p> <p>Es ist für die Lebensqualität einer Stadt wie Baden essentiell, dass ein blühendes Gewerbe die Menschen in die Stadt zieht. Alle Massnahmen, welche hier Schaden</p>

	anrichten können, sind zu unterlassen. Da die restlichen Absätze zu streichen sind, rechtfertigt es sich §7 ausschliesslich dem gewerblichen Verkehr zu widmen.
§8 Der Stadtrat legt dem Einwohnerrat jährlich Rechenschaft über die Umsetzung der Massnahmen im Geschäftsbericht ab.	