

# MOBILITÄT

rGVK OASE 2040

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau

Vertiefungsstudie Raum Baden

Stadt- und Freiraum



# Impressum

## **Herausgeber**

Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
5001 Aarau  
[www.ag.ch](http://www.ag.ch)

## **Externe Fachspezialisten**

### **Stadt- und Freiraum**

SKK Landschaftsarchitekten AG,  
Wettingen | Husistein & Partner AG, Aarau

### **Vertiefungsstudie Raum Baden**

ewp AG, Effretikon | ILF Beratende  
Ingenieure AG, Zürich

rGVK OASE 2040  
Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostargau

## Vertiefungsstudie Raum Baden Stadt- und Freiraum



# Übersicht Dokumentation



## rGVK OASE 2040

- 1.01 rGVK OASE, Gesamtbericht
- 1.02 Fuss- und Veloverkehrskonzept
- 1.03 Programm Mobilitätsmanagement

## Vertiefungsstudie Raum Brugg-Windisch

- 2.01 Massnahmenbericht Raum Brugg-Windisch
- 2.02 Übersichtskarte
- 2.03 Stadt- und Freiraum, Bericht
- 2.04 Situationsplan mit Querprofilen ZEL-BW
- 2.05 Längenprofil ZEL-BW
- 2.06 Bericht zur Umweltsituation ZEL-BW
- 2.07 Variantenstudien ZEL-BW
- 2.08-2.12 Fachdossiers, Berichte

## Vertiefungsstudie Raum Baden

- 3.01 Massnahmenbericht Raum Baden
- 3.02 Übersichtskarte
- 3.03 Stadt- und Freiraum, Bericht
- 3.04 Situationsplan ZEL-Ba
- 3.05 Längenprofil ZEL-Ba
- 3.06 Bericht zur Umweltsituation ZEL-Ba
- 3.07 Variantenstudien ZEL-Ba
- 3.08-3.12 Fachdossiers, Berichte

◀◀◀ Sie haben diesen Bericht vor sich.

ZEL-BW: Zentrumsentlastung Brugg / Windisch  
ZEL-Ba: Zentrumsentlastung Baden

# rGVK OASE 2040

Die OASE ist ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) für den Ostargau mit Zeithorizont 2040. Das Konzept sieht aufeinander abgestimmte Massnahmen für alle Verkehrsträger vor – den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den motorisierten Individualverkehr.

Der Ostargau ist eine dynamische und wirtschaftlich starke Region, die überdurchschnittlich wächst. Das rGVK OASE 2040 zeigt auf, wie die Menschen in dieser Region auch in Zukunft mobil bleiben.

Die wachsende Bevölkerung und Anzahl Arbeitsplätze stellen hohe Anforderungen an die zukünftige Organisation von Siedlung und Verkehr. Der kantonale Richtplan und die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU zeigen, wie Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abgestimmt sein müssen. Es werden gezielt räumliche Akzente gesetzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen verfolgt.

Dabei muss die Mobilität in der Stadt andere Ansprüche erfüllen als diejenige auf dem Land. In den städtischen Räumen, wo das Wachstum massgeblich stattfindet, soll den steigenden Mobilitätsbedürfnissen mit Verkehrslösungen begegnet werden, welche weniger Flächen beanspruchen. Der Fuss- und Veloverkehr soll deshalb in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden, um Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu begegnen und die Ortskerne zu entlasten. Der öV wird insbesondere auf den Achsen in die Kernstädte sowie zwischen den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen gefördert.

Das vorliegende regionale Gesamtverkehrskonzept Ostargau stellt für den Ostargau die Weichen für die Mobilität von morgen.



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Raumplanerische Ziele	6
1.3	Strasseninfrastruktur- Varianten	6
1.4	<b>Auftrag Mandat "Stadt- und Freiraum"</b>	<b>7</b>
1.4.1	Schnittstellen	7
1.5	<b>Vorgehen und Methoden</b>	<b>8</b>
1.5.1	Leitfadengestützte Interviews mit den Gemeinden	8
1.5.2	Workshops	9
<b>2</b>	<b>Grundlagen, Analyse und Handlungsfelder</b>	<b>10</b>
2.1	Vorhandene Grundlagen	10
2.2	<b>Zentrale Erkenntnisse aus den Interviews (Hauptstossrichtungen)</b>	<b>11</b>
2.2.1	Thematische Synthese der Interviews	11
2.2.2	Räumliche Synthese der Interviews	12
2.3	Potenzialanalyse	15
2.4	Städtebauliche Entwicklung Baden, Wettingen und Obersiggenthal	19
<b>3</b>	<b>Zielbild und Strategie</b>	<b>20</b>
3.1	<b>Gesamträumliche Betrachtungsweise REK Baden Regio</b>	<b>20</b>
3.1.1	rGVK OASE-spezifische Strategie	21
3.2	<b>Entwicklungachsen / Leitbilddefinition nach Raumtypen</b>	<b>22</b>
3.2.1	Raumordnung	22
3.3	<b>Übersicht Raumtypen</b>	<b>22</b>
3.4	<b>Zielzustand 2040</b>	<b>24</b>
3.5	<b>Charakter der Raumtypen im Jahr 2040</b>	<b>25</b>
3.5.1	Raumtyp "Urbaner Kern"	25
3.5.2	Raumtyp "Neue urbane Quartiere" (Entwicklungachsen als Wachstumsgebiete)	25
3.5.3	Raumtyp "Scharnier" (eine neue Mitte für die Stadtregion)	25
3.5.4	Raumtyp "Landstrassen 2.0"	26

3.5.5	Raumtyp "Suburbane Erschliessungsachsen"	26
<b>3.6</b>	<b>Leitprinzipien nach Raumtyp</b>	<b>27</b>
3.6.1	Raumtyp "Urbaner Kern"	27
3.6.2	Raumtyp "Neue urbane Quartiere" (Entwicklungachsen als Wachstumsgebiete)	29
3.6.3	Raumtyp "Scharnier" (eine neue Mitte für die Stadtregion)	31
3.6.4	Raumtyp "Landstrassen 2.0"	32
3.6.5	Raumtyp "Suburbane Erschliessungsachsen"	34
<b>4</b>	<b>Ausgesuchte Fokusräume</b>	<b>35</b>
<b>4.1</b>	<b>Bruggerstrasse (Raumtyp "Urbaner Kern")</b>	<b>36</b>
4.1.1	Ausgangslage	36
4.1.2	Konzept	36
<b>4.2</b>	<b>Brückenkopf West, Hochbrücke und Brückenkopf Ost ("Scharnier" Gesamtkonzept)</b>	<b>38</b>
<b>4.3</b>	<b>Brückenkopf West ("Scharnier") / Innere Mellingerstrasse ("Neue urbane Quartiere")</b>	<b>39</b>
4.3.1	Ausgangslage	39
4.3.2	Konzept	39
<b>4.4</b>	<b>Hochbrücke und Brückenkopf Ost (Raumtyp "Scharnier")</b>	<b>41</b>
4.4.1	Ausgangslage	41
4.4.2	Konzept	42
<b>4.5</b>	<b>Alberich Zwyszigstrasse Süd (Raumtyp "Landstrasse 2.0")</b>	<b>44</b>
4.5.1	Analyse	44
4.5.2	Konzept	44
<b>4.6</b>	<b>Seminarstrasse (Raumtyp "Landstrasse 2.0")</b>	<b>46</b>
4.6.1	Analyse	46
4.6.2	Konzept	46
<b>5</b>	<b>Fazit</b>	<b>48</b>
<b>6</b>	<b>Quellen</b>	<b>50</b>
<b>7</b>	<b>Anhang</b>	<b>51</b>
<b>7.1</b>	<b>Interviewleitfaden</b>	<b>51</b>
	<b>Beilagen</b>	
1	Plakate Verdichtungspotenzial und Fokusräume	
2	Zielbild	

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1	Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE)	5
Abb. 1.2	Strasseninfrastruktur- Varianten Baden/Wettingen	6
Abb. 2.1	Verortung der Inputs aus den Interviews	14
Abb. 2.2	Potenzialraum Wettingen - Baden Limmat Rechts	16
Abb. 2.3	Potenzialraum Baden Innenstadt / Vorstadt	17
Abb. 2.4	Potenzialraum Baden Kappelerhof - Nussbaumen	18
Abb. 2.5	Projekte und Planungen der letzten zehn Jahre (kein Anspruch auf Vollständigkeit)	19
Abb. 3.1	Raumeinteilung im REK als Grundlage für das Zielbild	20
Abb. 3.2	Raumtypen (weiterführende Informationen zum Zielbild in der Beilage)	23
Abb. 3.3	Zielzustand 2040	24
Abb. 3.4	Square de Places Fribourg	28
Abb. 3.5	Zentralplatz Biel	28
Abb. 3.6	Zentralplatz Biel	28
Abb. 3.7	Schwarzenburgstrasse Köniz	28
Abb. 3.8	Nantes	30
Abb. 3.9	Güterstrasse Basel	30
Abb. 3.10	Gossau	30
Abb. 3.11	Landstrasse Wettingen	30
Abb. 3.12	Hochbrücke und Brückenköpfe	31
Abb. 3.13	Bruggerstrasse 1957	31
Abb. 3.14	Freiraum "Limmatbalkon"	32
Abb. 3.15	Freiraum "Limmatbalkon"	32
Abb. 3.16	Fislisbach Badenerstrasse	33
Abb. 3.17	Wettingen äussere Landstrasse	33
Abb. 3.18	Wettingen äussere Landstrasse	33
Abb. 3.19	Wettingen Zentralstrasse	33
Abb. 3.20	Windisch Zürcherstrasse	34
Abb. 3.21	Windisch Zürcherstrasse	34
Abb. 4.1	Übersicht Fokusräume	35
Abb. 4.2	Analysegrafik Bruggerstrasse	36
Abb. 4.3	Konzeptgrafik Bruggerstrasse	37
Abb. 4.4	Gesamtkonzeptgrafik Raumtyp "Scharnier" mit Brückenkopf West, Hochbrücke und Brückenkopf Ost	38
Abb. 4.5	Analysegrafik Brückenkopf West und Innere Mellingerstrasse	39
Abb. 4.6	Konzeptgrafik Brückenkopf West und Innere Mellingerstrasse	40
Abb. 4.7	Analysegrafik Hochbrücke und Brückenkopf Ost	41
Abb. 4.8	Konzeptgrafik Hochbrücke Teilabschnitt Hochbrücke Ost	42
Abb. 4.9	Ausschnitt Analysegrafik Alberich Zwysigstrasse Süd	44

Abb. 4.10	Ausschnitt Konzeptgrafik Alberich Zwyszigstrasse Süd	45
Abb. 4.11	Ausschnitt Analysegrafik Seminarstrasse	46
Abb. 4.12	Ausschnitt Konzeptgrafik Seminarstrasse	47

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Das Verkehrsaufkommen in der Region Ostargau ist mit rund einer Million zurückgelegter Wege/Tag (alle Verkehrsmittel) hoch und wird in Zukunft weiter zunehmen. Die Bevölkerung wächst hier im Vergleich zum Rest des Kantons stärker, insbesondere in Baden/Wettingen und Brugg/Windisch. Diese Regionen werden schon heute durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Strasse beeinträchtigt. Das Untere Aaretal bemängelt die schlechte Strassenanbindung an diese und an die Autobahn A1/A3. Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostargau (rGVK OASE) schafft die Voraussetzungen, um die Mobilität von morgen bewältigen zu können.

Um die Zentren von Baden/Wettingen vom hohen Verkehrsaufkommen zu entlasten, ist eine Zentrumsentlastung vorgesehen, deren Linienführung in einem Variantenstudium detaillierter untersucht wird. Um die gewünschten Wirkungen der Zentrumsentlastungen im Rahmen zu erreichen und die dadurch entstehenden stadträumlichen Potenziale nutzbar zu machen, müssen flankierende Massnahmen im Themenfeld "Stadt- und Freiraum" ergriffen werden.

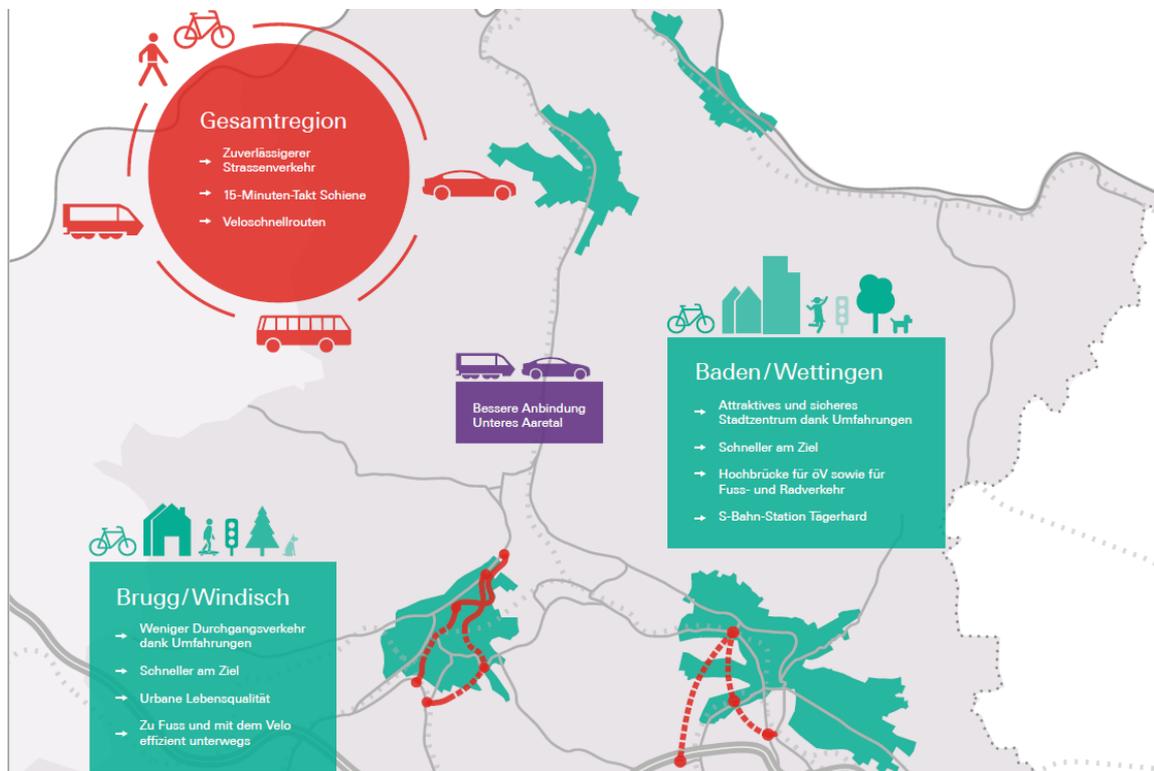


Abb. 1.1 Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostargau (rGVK OASE)

Die Abbildung zeigt die Themenbereiche der OASE für der Region Ostargau (Quelle: Broschüre Kanton Aargau, 2016)

## 1.2 Raumplanerische Ziele

Der Zeithorizont für eine mögliche Inbetriebnahme der rGVK OASE-Massnahmen ist auf das Jahr 2040 festgelegt. Im aktuellen Richtplan des Kantons Aargau vom 7. November 2017 ist die Trasseerhaltung des rGVK OASE als Zwischenergebnis eingetragen. Für den Raum Baden/Wettingen sind dies aktuell zwei Varianten. Die aus einer technischen und partizipativen Bewertung hervorgehende Bestvariante ist räumlich vollständig und umfassend abzustimmen, so dass sie die Voraussetzungen für die Festsetzung im Richtplan erfüllt. Der entsprechende Beschluss durch den Grossen Rat ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

## 1.3 Strasseninfrastruktur- Varianten

Zu Beginn der Erarbeitung des Mandats "Stadt- und Freiraum" standen zwei Strasseninfrastruktur- Varianten zur Diskussion, die im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis eingetragen sind. Es sind dies:

- Zentrumsentlastung Baden, Variante Baden West mit oder ohne Anschluss Mellingerstrasse
- Zentrumsentlastung Baden, Variante Martinsbergtunnel

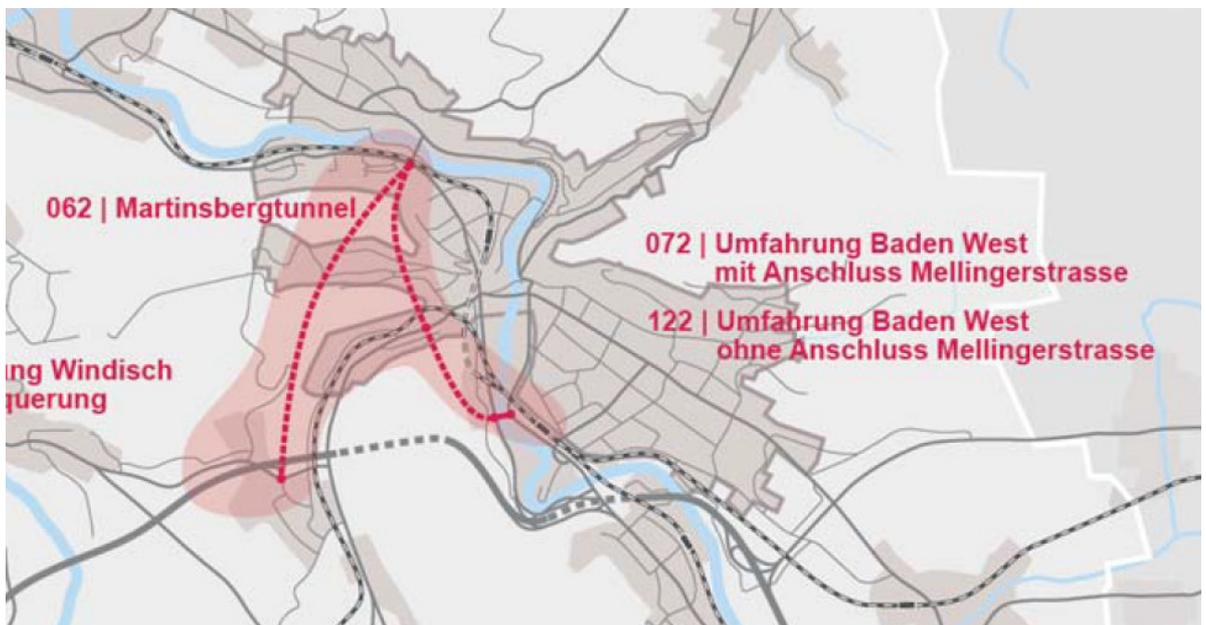


Abb. 1.2 Strasseninfrastruktur- Varianten Baden/Wettingen

Zwei Strasseninfrastruktur- Varianten standen zu Beginn des Mandats zur Diskussion (Quelle: Broschüre K.t Aargau, 2016)

Die vertiefte räumliche und funktionale Auseinandersetzung im Mandat "Stadt- und Freiraum" erfolgte auf Basis der Variante Zentrumsentlastung Baden West.

## 1.4 Auftrag Mandat "Stadt- und Freiraum"

Im Mandat "Stadt- und Freiraum" soll explizit aufgezeigt werden, welche Abhängigkeiten in der ganzen Stadtregion<sup>1</sup> entstehen und was dies stadträumlich bedeutet. Primäres Ziel ist es, über Gemeindegrenzen hinweg ein Zukunftsbild der Stadtregion zu formulieren und die funktionalen Verflechtungen auf Stadtebene aufzuzeigen. Denn durch das rGVK OASE besteht die Chance, gemeindeübergreifende Siedlungsentwicklung zu betreiben, die unterschiedlichen räumlichen Funktionen in Beziehung zueinander zu setzen und Abhängigkeiten aufzuzeigen. Durch die Umlagerung der Verkehrsbeziehungen, welche das rGVK OASE zur Folge hätte, besteht die Chance, die Räume der Region neu zu profilieren und die stadt- und freiräumliche Entwicklung zu koordinieren. Dazu braucht es neben den notwendigen ingenieurtechnischen Überlegungen (Bau- und Verkehrstechnik) eine integrale Betrachtungsweise der Fachbereiche Stadt- und Freiraumentwicklung, Fuss- und Veloverkehr (FVV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Mobilitätsmanagement (MM) und Umwelt. In einem Gesamtkonzept sind fachbereichsübergreifend robuste Lösungen zu entwickeln, welche die räumliche Entwicklung der Region auf die künftigen raumplanerischen und gesellschaftlichen Anforderungen im Zeithorizont bis 2040 vorbereiten.

### 1.4.1 Schnittstellen

Koordinationsbedarf besteht zu folgenden Mandaten, respektive Teilprojekten:

#### **Konzept Fuss- und Veloverkehr (FVV):**

Um die dem rGVK OASE hinterlegte Wirkung erzielen zu können, ist im FVV den erwähnten „Quantensprung“ zu erzielen. Die FVV-Konzepte sollen aufzeigen, wie das bestehende Strassennetz in den entsprechenden Räumen gezielt zu einem veloverkehrsfreundlichen Angebot weiterentwickelt werden kann. Die konzeptionellen Aussagen im Fachmandat "Stadt- und Freiraum" beziehen die Einbettung ins regionale, übergeordnete Veloverkehrsnetz mit ein.

#### **Flankierende Massnahmen (FlaMa rGVK OASE; Weiterentwicklung/Optimierung KS) auf Kantonsstrassen:**

Im Rahmen der Vertiefungsstudie Kantonsstrassennetz werden die für die Zielerreichung notwendigen verkehrlich flankierenden Massnahmen auf dem Kantonsstrassen- und allenfalls Gemeindestrassennetz definiert. Insbesondere auf den durch die rGVK OASE-Massnahmen entlasteten Strassen besteht Klärungsbedarf. Im Mandat "Stadt- und Freiraum" werden auf konzeptioneller Ebene gestalterische Stossrichtungen zu den FlaMas formuliert.

<sup>1</sup> Als Stadtregion werden die Siedlungsbereiche bezeichnet, die räumlich wie auch funktional eng miteinander verflochten sind. Gemeinden der Stadtregion, die im Rahmen des Mandats "Stadt- und Freiraum" vertieft untersucht werden, sind Baden, Wettingen, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Ennetbaden, Neuenhof, und Turgi.

### **Entwicklungsstudie Obersiggenthal, Landstrasse**

Die Gemeinde Obersiggenthal hat im 2018 die Entwicklungsstudie Landstrasse abgeschlossen. Sie zeigt, wie sich die Struktur des benachbarten Raums entlang der Landstrasse (Kantonsstrasse K114) und das Strassen-Erscheinungsbild entwickeln soll. Der Perimeter der Studie umfasst den Strassenraum der Landstrasse von der Ortsgrenze von Kirchdorf bis zur Gemeindegrenze zu Ennetbaden.

### **Bus-Vorlauf Limmattalbahnhof bis Baden:**

Die Weiterführung der Limmattalbahnhof bis Baden ist im Richtplan heute auf Stufe Vororientierung eingetragen. Im Rahmen des rGVK OASE hat die Behördendelegation beschlossen, die Weiterführung der Limmattalbahnhof als Busvorlauf Killwangen- Baden genauer zu untersuchen und bis ca. 2019 auf Stufe Zwischenergebnis im Richtplan zu verankern. Diese Untersuchung läuft als eigenständiges Verfahren und wird separat finanziert. Die Auswirkungen der Limmattalbahnhof werden im Mandat "Stadt- und Freiraum" berücksichtigt.

### **Orts- und Landschaftsbild**

Die Beurteilung der Ortsbild- und Landschaftsverträglichkeit von benötigten Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Brücke über die Limmat) sind nicht Bestandteil des Auftrags.

## **1.5 Vorgehen und Methoden**

### **1.5.1 Leitfadengestützte Interviews mit den Gemeinden**

Um die Sicht der betroffenen Gemeinden auf das rGVK OASE und insbesondere auf die Zusammenhänge mit den städtebaulich-freiräumlichen Aspekten abzuholen, wurden zu Beginn Gespräche mit den Gemeindevertretern von Wettingen, Baden und Obersiggenthal geführt. Ziel war es, die Chancen und Bedenken der Gemeinden zu eruieren und in Hinblick auf das Mandat "Stadt- und Freiraum" Potenzial- und Defiziträume zu identifizieren.

Für eine Strukturierung der Befragung und eine thematische Vergleichbarkeit bei der Auswertung wurde ein Interviewleitfaden erarbeitet. Dieser enthält Fragen zu Themenblöcken, die es während den Gesprächen zu thematisieren galt. Der Leitfaden schrieb aber keinen zwingenden Ablauf des Gesprächs vor, sondern bot vielmehr eine Orientierungshilfe bei der Gesprächsführung. Die Gespräche konnten flexibel an die jeweiligen Gemeinden angepasst werden und, je nach Gesprächsverlauf, konnten bestimmte Punkte mehr oder weniger vertieft werden.

Unmittelbar nach jedem Gespräch wurden die Antworten nach Themenblock zusammengefasst. Diese thematische Zusammenfassung half im Anschluss bei der Auswertung und gab die thematischen wie räumlichen Hauptstossrichtungen für die Bearbeitung des Projekts vor (vgl. Kap. 2.2).

Ein beispielhaft dargestellter Interviewleitfaden befindet sich im Anhang.

## 1.5.2 Workshops

Im Workshop zur partizipativen Bewertung mit den Gemeindevertretern der Stadtregion vom 6. Dezember 2017 wurden die Inhalte des Mandats "Stadt- und Freiraum" erstmals als Faktor in die Diskussion miteinbezogen. An der Fachgruppensitzung mit ausgewählten Gemeindevertretern vom 25. Januar 2018 konnte ein erstes Stimmungsbild zum Zwischenstand der erarbeiteten Inhalte abgeholt werden. Die wertvollen Inputs der Gemeindevertreter konnten für die inhaltliche Überarbeitung der Produkte und zur Schärfung der Aussagen verwendet werden. Im Rahmen von teaminternen Workshops mit dem Gesamtleiter / Projektverfasser Kantonsstrassennetz (ewp), dem Teilprojekt Fuss- und Veloverkehr (Metron), der Bauherrenunterstützer (BHU/Preisig AG) und Kantonsvertretern wurden die Inhalte der unterschiedlichen Planermandate aufeinander abgestimmt.

## 2 Grundlagen, Analyse und Handlungsfelder

### 2.1 Vorhandene Grundlagen

Die Analyse die nachfolgend aufgeführten formellen und informellen Instrumente der Raumplanung sind massgebend für die Erfassung der geplanten stadt- und freiräumlichen Entwicklungsvorhaben in der Stadtregion:

#### **Kantonale und regionale Planungsinstrumente**

- Kantonaler Richtplan
- Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio, 28.11.2013

#### **Wichtige kommunale Planungen in der Stadtregion**

- Konzept Zentrumsentwicklung Untersiggenthal, Lead Gemeinde Untersiggenthal
- Entwicklungsstudie Landstrasse Obersiggenthal, Lead Gemeinde Obersiggenthal (in Bearbeitung)
- Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Turgi, Lead Gemeinde Turgi
- Räumliches Entwicklungskonzept REK Baden, Lead Stadt Baden (in Bearbeitung)
- Konzept Bäderquartier Baden / Ennetbaden, Lead Stadt Baden und Gemeinde Ennetbaden
- Masterplanung Landstrasse Wettingen, Lead Gemeinde Wettingen
- Konzept Zentrumsentwicklung Neuenhof, Lead Gemeinde Neuenhof

#### **Grundlage für das Zukunftsbild**

Für die Erarbeitung eines Zukunftsbildes für die Stadtregion (vgl. Kap. 3.1) war das REK Baden Regio und der kantonale Richtplan massgebend. Im REK wird von einem Bevölkerungszuwachs von ca. 20'000 Einwohner auf insgesamt ca. 140'000 EW bis ins Jahr 2030 ausgegangen. Das REK sieht vor, dass das Wachstum koordiniert auf die urbanen Kerngebiete (Baden und Wettingen) der Stadtregion konzentriert wird. Falls diese Gebiete das Wachstum nicht aufnehmen könnten, würde sich dieses auf die ländlich geprägten Gemeinden verlagern. Im REK wurde für die Raumkategorie in den Gemeinden der "ländlich geprägten Entwicklungsachsen" (Raumtypen gem. REK vgl. Abb. 3.1) in den letzten Jahren ein überdurchschnittliches Siedlungswachstum festgestellt. Dadurch laufen jedoch einige Gemeinden Gefahr, an Profil und ländlicher Tradition zu verlieren (vgl. REK 2013, S. 9).

Falls das Bevölkerungswachstum bis 2040 sich gemäss kantonalem Richtplan entwickeln wird, sind die Anforderungen an eine koordinierte, stärker auf die Zentren ausgerichtete räumliche Entwicklung in der Stadtregion umso wichtiger.

## 2.2 Zentrale Erkenntnisse aus den Interviews (Hauptstossrichtungen)

Nachfolgend dargestellt sind die raumrelevanten Erkenntnisse (Synthese) aus den Interviews mit den kantonalen Vertretern und den drei Gemeinden Baden, Obersiggenthal und Wettingen. Gleichzeitig zeigen sie die Potenziale für die räumliche Entwicklung der Stadtregion aus Sicht der interviewten Kantons- und Gemeindevertreter auf. Die Erkenntnisse aus den Interviews haben die inhaltlichen Stossrichtungen für die analytischen und konzeptionellen Arbeiten im Rahmen des Mandats "Stadt- und Freiraum" vorgegeben.

### 2.2.1 Thematische Synthese der Interviews

#### **Flankierende Massnahmen (FlaMas)**

Aus Sicht der interviewten Kantons- und Gemeindevertreter besteht Konsens darin, dass die FlaMas zeitgleich mit der Umsetzung des rGVK OASE in Angriff genommen werden müssen. Ansonsten wird der Entlastungseffekt durch das rGVK OASE innerhalb von wenigen Jahren verpuffen. Entscheidend dabei ist der Kostenteiler. Der Kanton muss diese Massnahmen mitfinanzieren. Zudem ist für die Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung essenziell, dass der stadt- und freiräumliche Mehrwert, der durch das rGVK OASE generiert werden kann, aufgezeigt wird. Diesbezüglich müssen die Gemeinden gegenüber dem Kanton eine gemeinsame und fordernde Haltung einnehmen. Es geht besonders um die Umgestaltung von Kantonsstrassen als "verkehrsorientierte Achsen" in siedlungsorientiertere Kantons- Stadt- respektive Gemeindestrassen.

Für die Erreichung des Quantensprungs beim FVV scheint den Interviewten wichtig, dass der Kanton die Massnahmen im Bereich FVV mitfinanziert. Heute finanziert der Kanton nur Kantonsprojekte. Die finanziellen Mittel für "Nicht-Kantonsprojekte" sind von den Gemeinden bereitzustellen. Für eine qualitative Aufwertung dieser Netze, die eine Umlagerung im Modalsplit zur Folge haben, braucht es jedoch die Unterstützung des Kantons.

#### **Limmattalbahn**

Bei der Gestaltung des Strassenraums ist die Limmattalbahn mitzudenken. Besonders Wettingen rechnet mit der Limmattalbahn. Zudem macht es aus Sicht der Stadt Baden Sinn, dass die Limmattalbahn bis nach Baden geführt wird, damit die Stadt nicht vom restlichen Limmattal abgehängt wird (politisch ein Muss). Der Busvorlauf wird eher kritisch betrachtet. Diese Zwischenphase stellt gewisse Unsicherheiten für Investoren dar.

#### **Temporeduktion auf Kantonsstrassen**

Tempo 30 in ausgewählten Bereichen ist bei allen Interviewten Kantons- und Gemeindevertreter ein Thema. Dies im langfristigen Planungshorizont des rGVK OASE. Als positives Beispiel diesbezüglich wird das sogenannte Berner Modell (Köniz und Worb) genannt.

### **Urbane Qualität**

Ein qualitativ hochwertiger Strassenraum muss aus Sicht der Interviewpartner verschiedene Funktionen miteinander verbinden, respektive Raum für unterschiedliche Aktivitäten anbieten können. Platz für Fussgänger und sichere Querungsmöglichkeiten sind wichtig für eine Belebung des Strassenraumes. Begrünung z.B. durch Bäume oder "Abstandsgrün" (Vorzone) wirken sich positiv auf das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität aus.

### **Partizipation**

Alle Planungen sollten parallel und unter Einbezug der Bevölkerung laufen (rGVK OASE inkl. flankierende Massnahmen, Weiterentwicklung/Optimierung Kantonsstrassen). Vorzone zu den Strassenräumen sind meistens im Besitz von Privaten. Private Stakeholder können einen wichtigen Beitrag zur Strassenraumgestaltung resp. Finanzierung der flankierenden Massnahmen leisten.

### **Gentrifizierung**

Grundsätzlich werden keine wesentlichen Mietpreiserhöhungen oder Verdrängungsprozesse durch die Aufwertung der Strassenräume erwartet (wie z.B. an der Weststrasse in Zürich). Wohnen und Arbeiten ist heute bereits zentral und dementsprechend auch auf einem hohen Preisniveau (preisgünstiger Wohnraum wird beispielsweise in Baden im Galgenbuck und im Brisgi geschaffen).

## 2.2.2 Räumliche Synthese der Interviews

### **Region Baden Wettingen**

In der gesamten Stadtregion (ist als funktionaler Raum zu denken) muss gemäss Aussage der Interviewpartner mit Mehrverkehr in Obersiggenthal, Baden Liebenfels, der Ehrendingerstrasse, der Alberich Zwysigstrasse sowie der Schwimmbad- und Seminarstrasse (Wettingen) gerechnet werden. Im Fachmandat "Stadt- und Freiraum" sollen nicht nur die entlasteten Räume beachtet werden, sondern auch die stärker belasteten.

### **Bruggerstrasse Baden**

Stadträumlich ergeben sich insbesondere an der Bruggerstrasse in Baden grosse Aufwertungspotenziale. Mittelfristig entstehen an verschiedenen Orten im Rahmen der Innenentwicklung neue Wohnquartiere durch Aufzonungen (div. Hochhausbauten, Hochhausperimeter beim Merker-Areal), Verdichtung (z.B. Ersatzneubauten zwischen Gartenstrasse und Damianweg) und Umstrukturierung von bereits bestehenden Quartieren (z.B. auch im Bereich Müllerbräu-Areal). Das produzierende Gewerbe bleibt längerfristig erhalten. Berufsschulen und kulturelle Angebote tragen heute schon zu einer hohen Nutzungsvielfalt in den Quartieren an der Bruggerstrasse bei. Dadurch, dass die Bewohnerzahl mittelfristig steigen wird, können mehr Raumnutzer vom bereits bestehenden Nutzungsmix profitieren (Nutzungsdichte, soziale Dichte, funktionale Dichte und Zentralitäten). Somit sind die Rahmenbedingungen geschaffen, um die Bruggerstrasse im Zuge der Umsetzung des rGVK OASE mit flankierenden Massnahmen zu einer attraktiven Stadtstrasse umzugestalten.

### **Hochbrücke**

Grundsätzlich wird die Umnutzung der Hochbrücke als eine interessante Idee angesehen, von der in jeglicher Hinsicht (Stadt- und Freiraum, ÖV und FVV) viele profitieren würden. Es ist jedoch darauf zu achten, dass der

MIV-Verkehr von der Scharenstrasse auf die Landstrasse umgelenkt wird. Es darf nicht sein, dass eine Kantonsstrasse entlastet wird und im Gegenzug die Quartierstrassen (wie z.B. die Scharenstrasse) unter Druck geraten. Zudem profitiert das Gewerbe an der Landstrasse von einer Grundauslastung durch den MIV.

### **Brückenkopf Ost**

Im Geviert "Kantonsschule und Regionales Pflegezentrum" (zwischen dem östlichen Brückenkopf der Hochbrücke bis zum "Stadtter Wettingen" an der Schönaustrasse) sind bereits Planungen für eine Aufwertung respektive Entwicklung im Gang. Bauliche Massnahmen könnten durch die Entlastung der Wettingerstrasse strassenorientiert ausgerichtet werden. Heute ist keine funktionale und visuelle Orientierung der Gebäude und Freiräume zum Strassenraum hin vorhanden. Dadurch entsteht der Charakter einer Ausfallsachse ab der Schönaustrasse (von Wettingen aus betrachtet).

### **Landstrasse Obersiggenthal**

Angrenzend zur Landstrasse befinden sich in Obersiggenthal überwiegend Wohnzonen. Mit der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) wurden Massnahmen für die innere Verdichtung ergriffen. Dynamik ist vor allem in den Quartieren zu spüren, die eine ältere Bevölkerungsstruktur und Bausubstanz aufweisen. In der Konsequenz werden in Obersiggenthal mehr Menschen wohnen.

Die Gemeinde Obersiggenthal hat im 2018 die Entwicklungsstudie Landstrasse abgeschlossen. Sie zeigt, in Kenntnis der möglichen Bevölkerungsentwicklung je Quartier, wie sich die Struktur des benachbarten Raums entlang der Landstrasse (Kantonsstrasse K114) und wie sich das Strassen-Erscheinungsbild entwickeln soll. Der Perimeter der Studie umfasst den Strassenraum der Landstrasse von der Ortsgrenze von Kirchdorf bis zur Gemeindegrenze zu Ennetbaden. In einem nächsten Schritt wird ein Entwicklungsrichtplan, gefolgt von einem Sondernutzungsplan erarbeitet.

Auslöser für die Entwicklungsstudie ist die Vorgabe des kantonalen Richtplans, die an Strassenabschnitten mit Wohnanteilen und einem durchschnittlichen taglichen Verkehr (DTV) von mehr als 15'000 Motorfahrzeugen/Tag, die Gemeinden verpflichten, das an die belastete Verkehrsachse angrenzende Siedlungsgebiet durch planerische und bauliche Massnahmen aufzuwerten.

Die Entwicklungsstudie Landstrasse und die stadt- und freiräumlichen Überlegungen des rGVK OASE haben die gleiche Stossrichtung. Sie ergänzen sich. Aus übergeordneter Sicht sind die beiden Planungen abgestimmt.

### **Limmatraum**

Der Limmatraum und die Bereiche der Tunnelportale sind äusserst sensible Orte. Daher ist erhöhte Sorgfalt bei der Integration der Kunstbauten in die Landschaft geboten.

### Grafische Darstellung der räumlichen Synthese und Betrachtungsperimeter

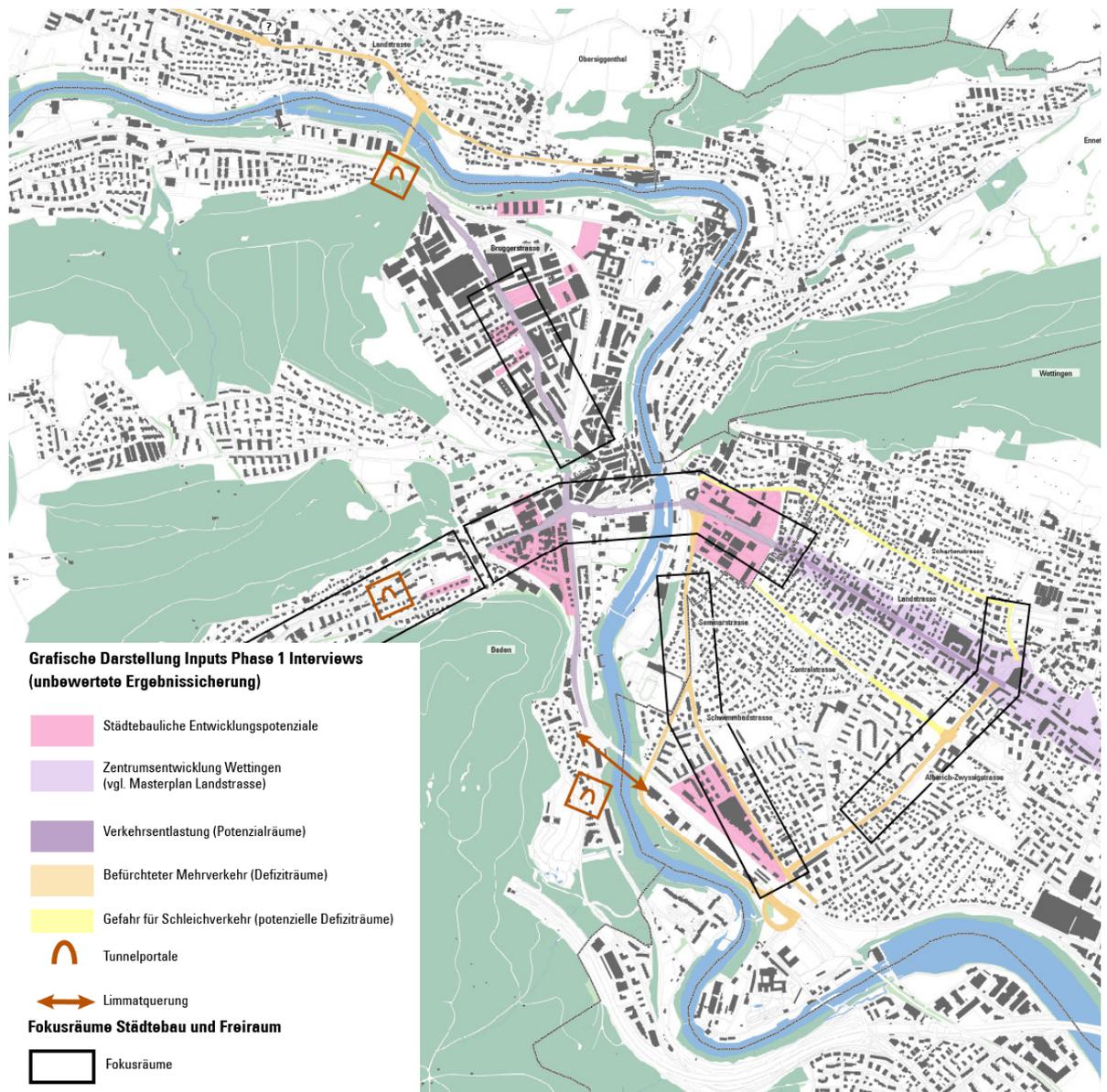


Abb. 2.1 Verortung der Inputs aus den Interviews  
Ungewertete Ergebnissicherung aus den Interviews. Zudem ist im Übersichtsplan der engere Betrachtungsperimeter im Kernbereich der Stadtregion für die Potenzialanalyse dargestellt (Quelle: Eigene Darstellung).

## 2.3 Potenzialanalyse

Gemeinde- und raumübergreifend wurden drei Potenzialräume ausgeschieden und hinsichtlich des Entwicklungs- und Verdichtungspotenzials untersucht. Basis bilden dabei die morphologische und geografische Struktur, die wichtigsten bestehenden und neuen ÖV- und FVV-Routen (inklusive Velovorzugsrouten) und insbesondere die Belastungsplots der Varianten für die Zentrumsentlastung (v.a. für die Bestvariante Zentrumsentlastung West ohne Anschluss Mellingerstrasse).

Drei Potenzialräume:

- Wettingen - Baden Limmat Rechts
- Baden Innenstadt/Vorstadt
- Baden Kappelerhof - Nussbaumen

Die Karten zeigen auf, entlang welcher Achsen mit einer Verdichtung zu rechnen ist oder eine solche erwartet werden kann. Die Potenziale zur Innenentwicklung der eruierten Bereiche sind nur teilweise durch das rGVK OASE begründet. Ebenso wichtig sind weitere übergeordnete Planungen (wie bspw. die Planung "Landstrasse" in Wettingen, Limmattalbahn, etc.) und der Umgang mit den bereits vorhandenen Zentralitäten. Wichtig ist die Feststellung, dass eine Erhöhung des Wahrnehmungspotenzials (z.B. durch höhere Anzahl an Verkehrsteilnehmern) bei entsprechend guter Gestaltung des Strassenraumes auch als positiver Faktor für die Innenentwicklung betrachtet werden kann.

Die Untersuchungen zeigen in den jeweiligen Räumen spezifische Erkenntnisse, welche nachfolgend aufgeführt sind. Weiterführende Informationen können den Plakaten im Anhang (Beilage) entnommen werden.

### **Potenzialraum Wettingen - Baden Limmat Rechts**

Bis 2040 sinken die MIV-Tages-Belastungen auf der Land-, der Alberich-Zwyszig- und dem südöstlichen Teil der Seminarstrasse (Gemeindestrasse in Wettingen). Der nördliche Teil der Seminarstrasse (Kantonsstrasse in Baden) und die Schwimmbadstrasse erfahren eine leichte Mehrbelastung.

Schon die bestehenden Planungsinstrumente implizieren eine Verdichtung entlang der Landstrasse und der Alberich Zwyszigstrasse, welche durch die Entlastung eher begünstigt wird. Die stärkere Frequentierung der Schwimmbadstrasse und von Teilen der Seminarstrasse (Teil Kantonsstrasse nach Einmündung in die Schwimmbadstrasse) kann als Potenzial für eine Verdichtung erachtet werden. Dies weil nicht nur die Belastungen steigen, sondern auch die Erreichbarkeit in diesem Bereich mit dem rGVK OASE konstanter (für den MIV) bzw. höher (v.a. für den Veloverkehr) wird. Im Vordergrund stehen die beiden "Dreiecke" Seminarstrasse-Schwimmbadstrasse und Seminarstrasse-Schönaustrasse. Entscheidende Faktoren zur Realisierung des Potenzials sind dabei auch in den Bereichen mit Mehrverkehr eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume und die bauliche Verdichtung entlang dieser Hauptachsen.

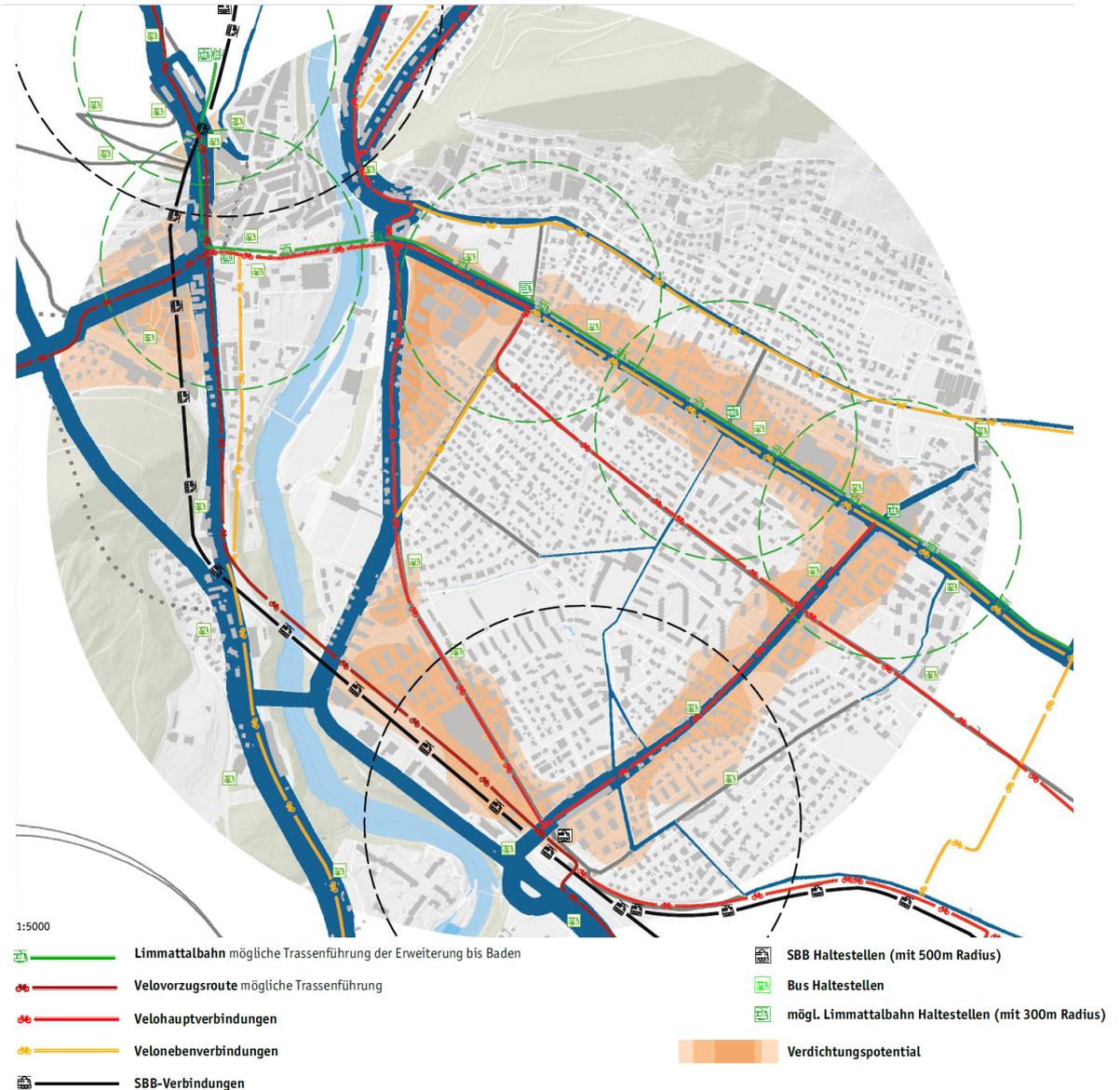


Abb. 2.2 Potenzialraum Wettingen - Baden Limmat Rechts  
Verdichtungspotenzial mit Überlagerung ÖV und Veloverbindungen und Belastungsplot MIV 2040 (blau dargestellt) bei umgenutzter Hochbrücke mit neuer Limmatquerung (Quelle: Eigene Darstellung)

### Potenzialraum Baden Innenstadt / Vorstadt

In der Innenstadt von Baden erfährt die Bruggerstrasse die grösste Entlastung, bleibt aber eine Strasse mit einer beträchtlichen Belastung von rund 20'000 Fz/d. Aufgrund der zentralen Lage im Siedlungsgefüge der Stadtregion kann trotz der nach wie vor grossen Belastung von einem erheblichen städtebaulichen Entwicklungspotenzial ausgegangen werden. Die Bebauung entlang der Bruggerstrasse ist dicht und wird

weiter verdichtet werden. Das OASE erlaubt hier insbesondere die Reduktion von Fahrspuren und eine siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume.

Auch die Mellingerstrasse profitiert vom regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau. Die Siedlungsgebiete entlang der äusseren Mellingerstrasse dürften dabei aufgrund der Topografie und der gewachsenen Struktur eher moderat entwickelt werden. Die Badener Vorstadt im Bereich der inneren Mellingerstrasse schöpft ihr Potenzial aus der Nähe zum Zentrum, dem Schulhausplatz und dem Brückenkopf West. Eine stärkere Innenentwicklung dürfte in diesem Bereich sowieso bevorstehen. Deshalb ist in der Vorstadt entscheidend, dass die Innenentwicklungspotenziale erkannt, und in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern eine parzellenübergreifende Entwicklungsstrategie erarbeitet wird.

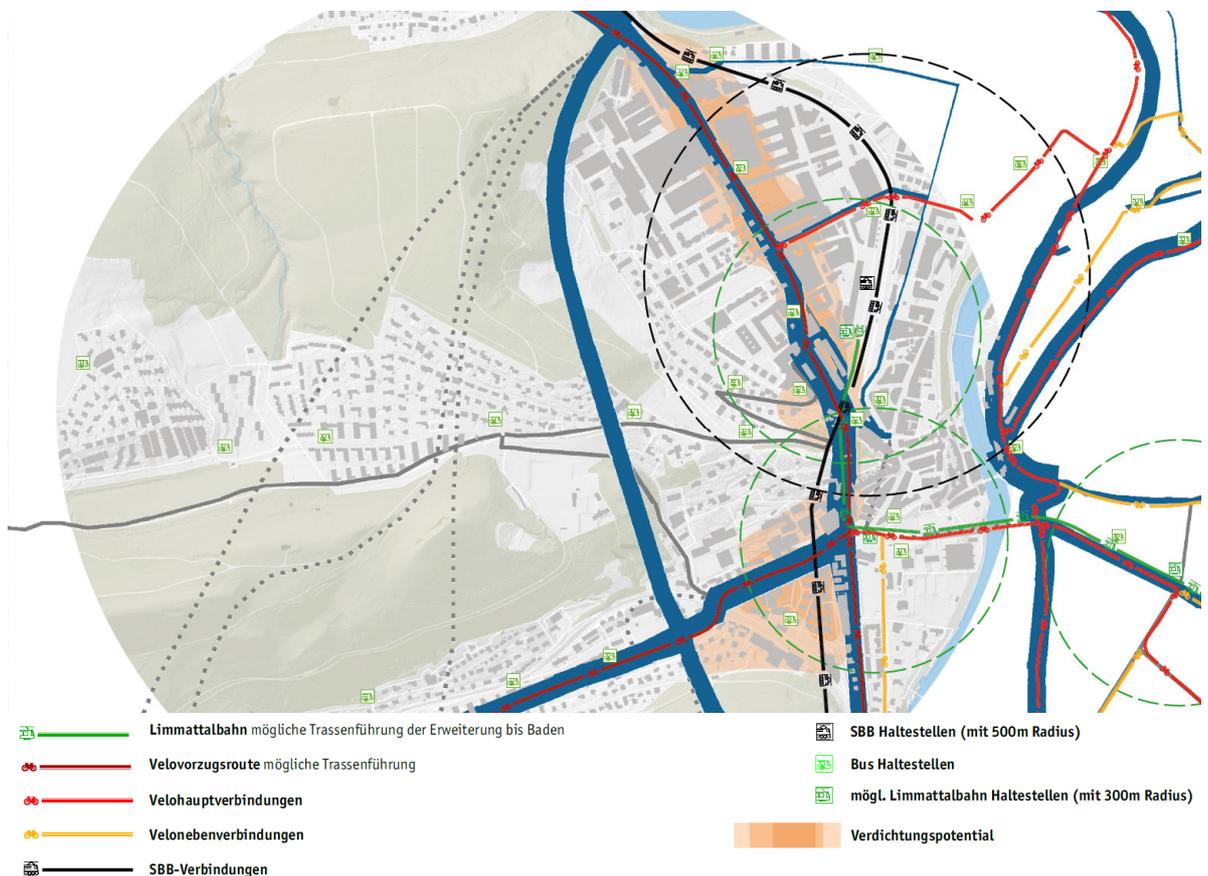


Abb. 2.3 Potenzialraum Baden Innenstadt / Vorstadt  
Verdichtungspotenzial mit Überlagerung ÖV und Veloverbindungen (bestehend und neu) und Belastungsplot MIV 2040 (blau dargestellt) bei umgenutzter Hochbrücke mit neuer Limmatquerung (Quelle: Eigene Darstellung)

### Potenzialraum Baden Kappelerhof - Nussbaumen

Das rGVK OASE hat im unteren Limmattal insgesamt eine Entlastung um ca. 5'000 Fz/d auf beiden Seiten der Limmat zur Folge. Es wird angestrebt, die Verkehrsströme mittels Lenkung gleichmässiger auf die beiden Achsen im unteren Limmattal zu verteilen. Damit würden im Jahr 2040 sowohl die Landstrasse in Obersiggenthal wie auch die Bruggerstrasse im Kappelerhof eine Belastung von rund 20'000 Fz/d aufweisen, wobei die Landstrasse in Obersiggenthal auch dann noch etwas stärker belastet wäre als die Bruggerstrasse. Trotz dieser gegenüber heute vergleichbaren Belastung verfügt die Landstrasse in Obersiggenthal über ein beträchtliches städtebauliches Entwicklungspotenzial (Entwicklungsstudie Landstrasse). Das Gebiet Kappelerhof hingegen dürfte sich – aufgrund der Topografie und der Trennwirkung der Bahnlinie – langsamer entwickeln.

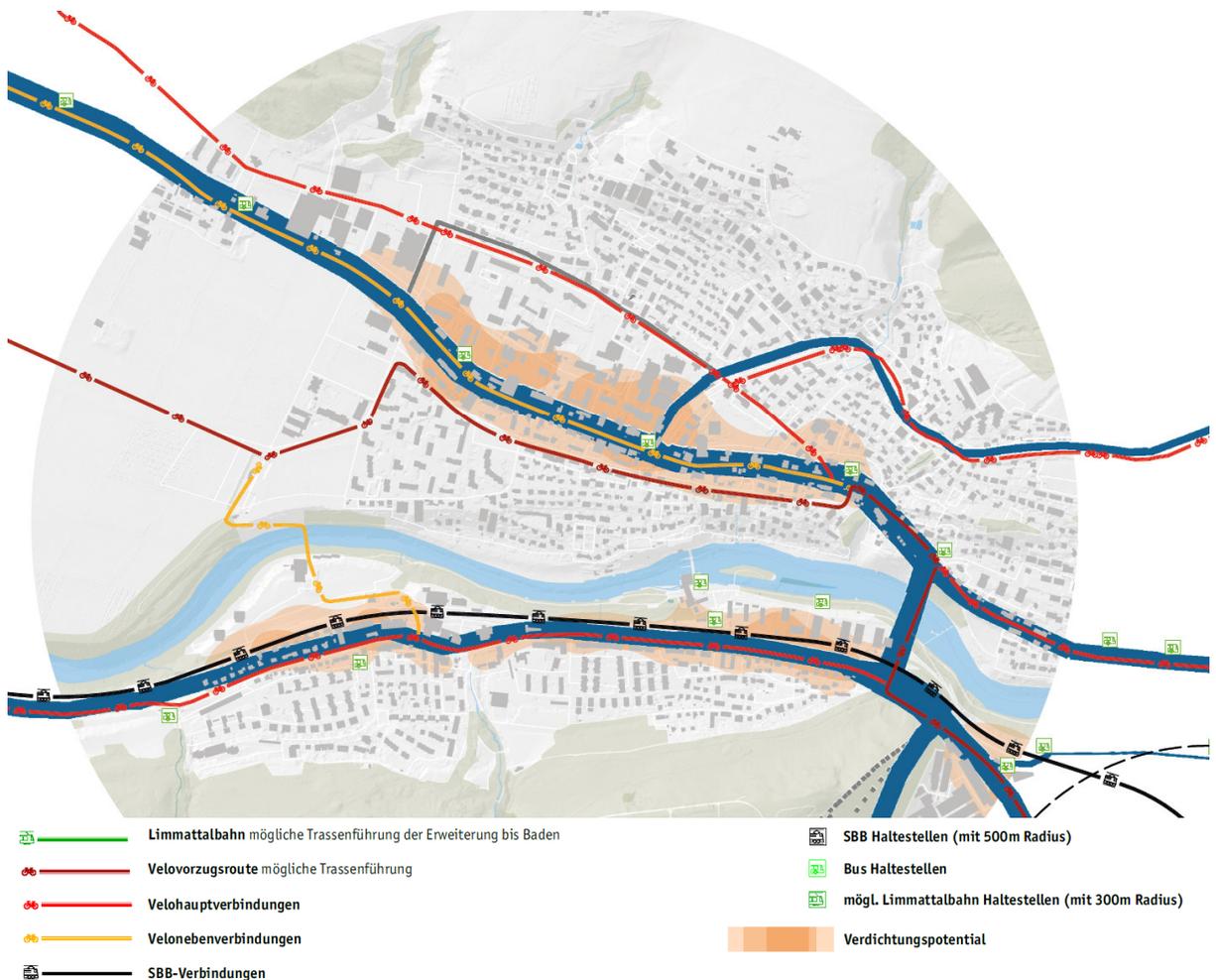


Abb. 2.4 Potenzialraum Baden Kappelerhof - Nussbaumen

Verdichtungspotenzial mit Überlagerung ÖV und Veloverbindungen und Belastungsplot MIV 2040 (blau dargestellt) bei umgenutzter Hochbrücke mit neuer Limmatquerung (Quelle: Eigene Darstellung)

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die positiven Einflüsse des rGVK OASE auf das Innenentwicklungspotenzial für die drei beschriebenen Potenzialräume durchaus vorhanden sind. Jedoch verfügen weitere Faktoren über mindestens ebenbürtige Tragweiten. Entscheidend ist, dass insbesondere im Raum Wettingen weiterhin raumplanerisch proaktiv auf die kommenden Veränderungen reagiert wird und das Innenentwicklungspotenzial durch entsprechend günstige Rahmenbedingungen gefördert wird.

## 2.4 Städtebauliche Entwicklung Baden, Wettingen und Obersiggenthal

Ein Blick auf die vergangenen zehn Jahre zeigt, dass die Stadtregion, besonders im Einzugsbereich der in der räumlichen Synthese (Interviews) erwähnten Stadträume (vgl. Kap 2.2.2) und nach Abschätzung der Verdichtungspotenziale, ohnehin ein hoch dynamischer Entwicklungsraum ist.

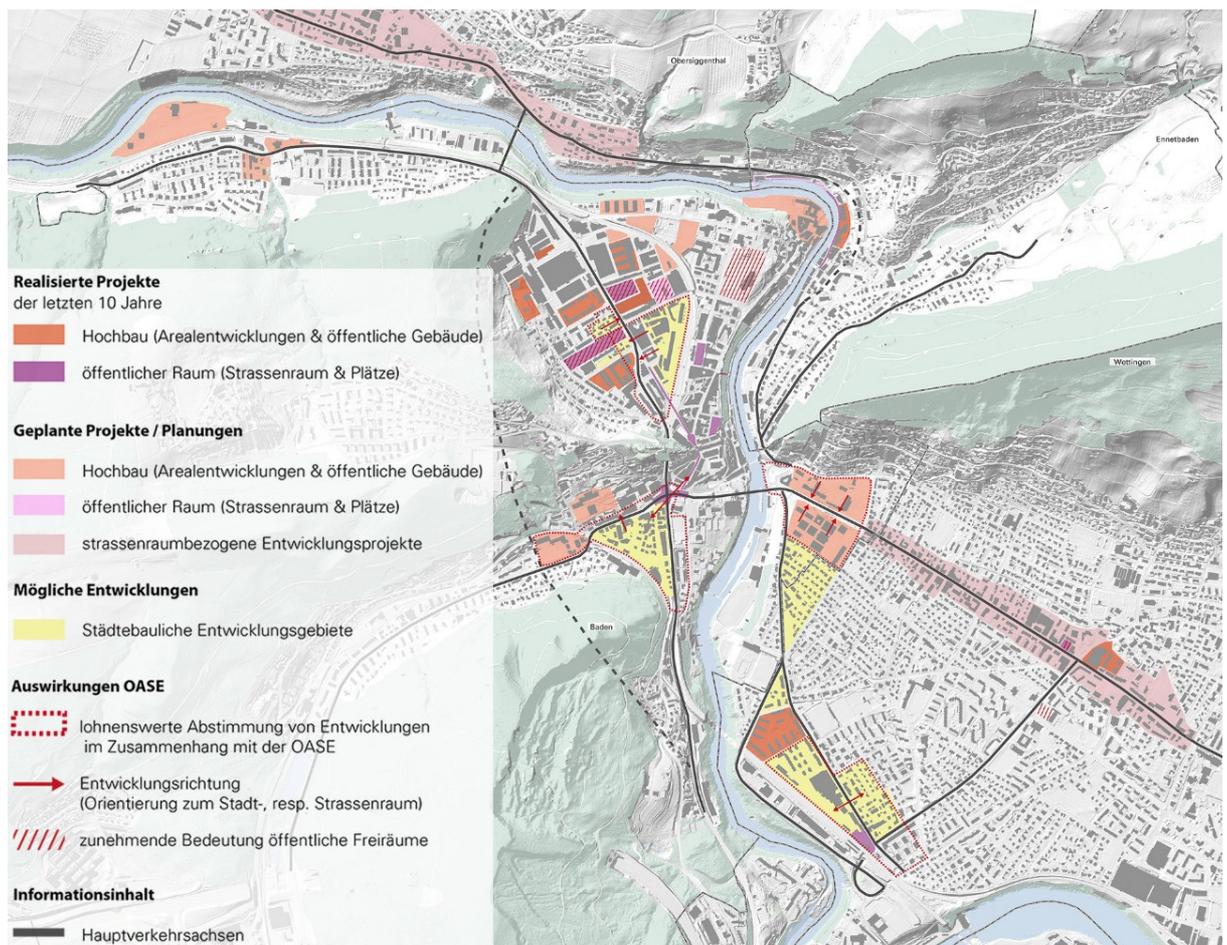


Abb. 2.5 Projekte und Planungen der letzten zehn Jahre (kein Anspruch auf Vollständigkeit)

Die Stadtregion ist aus städtebaulicher und freiraumplanerischer Sicht ein dynamischer Raum (Quelle: Eigene Darstellung)

### 3 Zielbild und Strategie

Aufbauend auf dem Regionalen Entwicklungskonzept (REK) der Regio Baden präzisiert das Zielbild die Aussagen zur koordinierten räumlichen Entwicklung in der Stadtregion.

#### 3.1 Gesamträumliche Betrachtungsweise REK Baden Regio

Wie in Kapiteln 2.1 und 4 beschrieben, kann erwartet werden, dass bis 2030 das Bevölkerungswachstum in der Stadtregion in ähnlichem Stil weitergehen wird wie bisher. Deshalb sind die Anforderungen an eine koordinierte, stärker auf die Zentren ausgerichtete räumliche Entwicklung in der Stadtregion wichtig.

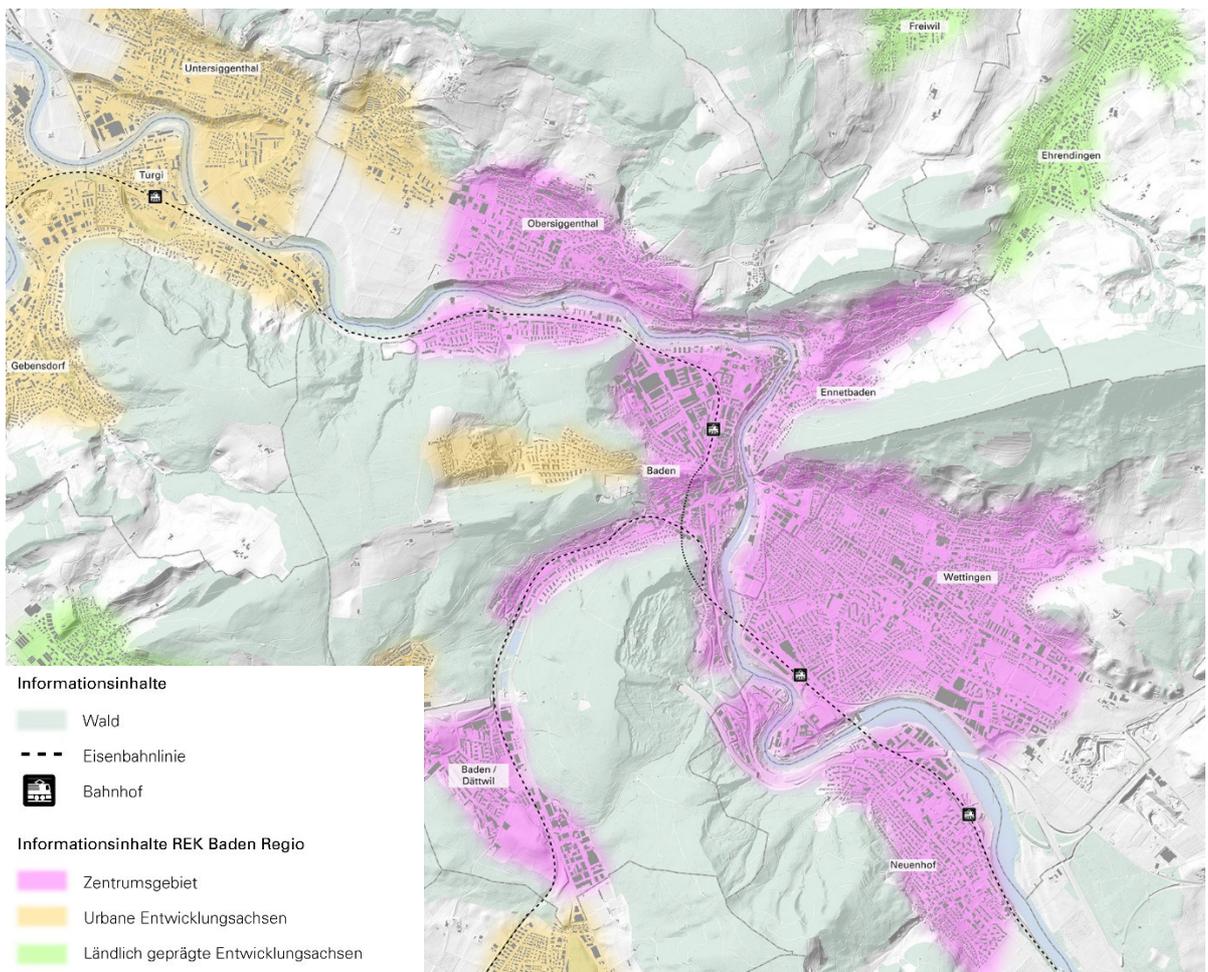


Abb. 3.1 Raumeinteilung im REK als Grundlage für das Zielbild  
Räumliche Einteilung gemäss REK Baden Regio (Quelle: Eigene Darstellung)

Um die Gemeinden in den "ländlich geprägten Entwicklungsachsen" von übermässigem Siedlungswachstum zu entlasten wird im REK als primäres Ziel festgehalten, dass die Siedlungsentwicklung prioritär auf zentrale und gut mit dem ÖV erschlossene Lagen konzentriert wird. Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung sollen gezielt an Schwerpunkten stattfinden, die über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen. Diese sich deutlich verändernden Gebiete gliedern sich im REK in die Raumtypen "Zentrumsgebiet" und "urbane Entwicklungsachsen". Die "urbanen Entwicklungsachsen" sollen in ausgewählten Gebieten verdichtet und erneuert werden. Gleichzeitig mit der Verdichtung und Erneuerung sollen sie aufgewertet und die Strassenräume attraktiv gestaltet werden. Das "Zentrumsgebiet" soll sich durch eine hohe städtebauliche und funktionale Dichte auszeichnen. Das Gebiet umfasst das Regionalzentrum Baden / Wettingen, das regionale Nebenzentrum Spreitenbach sowie die Subzentren in den anderen Gemeinden. Die polyzentrische Struktur wird ergänzt durch eine abgestimmte Funktionsteilung bzgl. des Angebotes und trägt so zu einer räumlich und funktional differenzierten Region Baden / Wettingen bei.

### 3.1.1 rGVK OASE-spezifische Strategie

Für die rGVK OASE-spezifische Auseinandersetzung mit dem Raum bedeutet dies, dass der in der Bewertung der Varianten ausgewiesene Nutzen im Bereich Gesellschaft und somit das stadt- und freiräumliche Potenzial möglichst optimal genutzt wird. Die OASE selbst macht dabei noch keine Stadtentwicklung. Es geht in besonderem Masse auch darum, dass in den Gemeinden der Stadtregion die städtischen Hauptachsen siedlungsverträglich gestaltet werden können. Zudem sollen als Ergänzung zu den Aussagen im REK neben S-Bahn und Bus insbesondere auch die Limmattalbahn und Velovorzugsrouten als attraktive Mittelverteiler<sup>2</sup> zu einer hervorragenden Erschliessungsqualität beitragen.

Mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostargau schafft der Kanton Aargau die infrastrukturellen Voraussetzungen, damit die Gemeinden die angestrebte Innenentwicklung auch realisieren können. Zudem will er mit dieser Studie Impulse zum Thema Stadt- und Freiraum geben. So zeigen die nachfolgenden Kapitel, wie eine solche urbane Entwicklung aussehen könnte bzw. welche Potenziale sich für Gemeinden und Private ergeben.

<sup>2</sup> Die Mittelverteiler werden in diesem Bericht nicht nur als schienengebundene Verkehrsträger verstanden, sondern bezeichnet das gesamte ÖV Angebot inkl. Velovorzugsrouten auf den Entwicklungsachsen der Stadtregion. Sie sollen als strukturbildende Merkmale im Siedlungsraum angelegt werden und als Orientierungslinien dienen.

## 3.2 Entwicklungsachsen / Leitbilddefinition nach Raumtypen

### 3.2.1 Raumordnung

Die Entflechtung respektive Verlagerung der regionalen und überregionalen Verkehrsströme auf der Strasse durch die rGVK OASE-Massnahmen schafft Spielraum für gestaltete und fussgängerfreundliche Hauptachsen mit ÖV-Mittelverteilern und Velovorzugsrouten als Orientierungslinien. In deren Gehdistanz sind sowohl hohe bauliche als auch hohe Nutzungsdichten vorzusehen. Sie sind als strukturbildende Merkmale im Siedlungsgefüge der Stadtregion angelegt.

In der Stadtregion werden im Rahmen des rGVK OASE spezifische Entwicklungsachsen definiert, wo aufgrund von Infrastrukturverlegungen, Renovationsbedarf oder Umnutzungen Spielraum entsteht oder vergrössert wird. Um eine differenziert städtebauliche Entwicklung entlang dieser Achsen anzustossen, werden diese typisiert (Raumtypen) und dem Charakter entsprechende Leitlinien nach den Themenfeldern "Stadt- und Freiraum" sowie "Verkehr / Strassenraumgestaltung" definiert.

Die Entwicklungsachsen sollen insbesondere zu einer weiteren differenzierten Entwicklung von bestehenden Zentralitäten und Stadtfunktionen beitragen. Durch eine konzentrierte Siedlungsentwicklung und Erschliessung für Fussgänger, mit leistungsfähigem Mittelverteiler sowie Velovorzugsrouten werden diese Entwicklungsachsen zu einem weiteren strukturbildenden Merkmal für das Siedlungsgebiet der Stadtregion. Sie sind attraktiv zu gestalten. Entlang ihrem Verlauf sowie in ihrem Umfeld sind in Gehdistanz gezielt hohe bauliche Ausnützungen und städtebauliche Akzente vorzusehen. Die städtebauliche Gestaltung soll sich am historisch Gewachsenen orientieren, die besonderen Orte herauschälen und diese neu profilieren.

## 3.3 Übersicht Raumtypen

Die Raumtypisierung baut auf dem Zielbild des REK Baden Regio auf, entwickelt dieses aber gleichzeitig weiter. So ist das „Zentrumsgebiet“ gemäss REK in der vorliegenden, freiraumfokussierten Typisierung den Typen „Urbaner Kern“ sowie „Neue urbane Quartiere“ zugewiesen. Letzterer umfasst über das Regionalzentrum hinaus auch das Zentrum Nussbaumen sowie die Vorstadt mit der inneren Mellingerstrasse in Baden. Das städtebaulich-freiräumliche Konzept weist somit über das heutige REK hinaus auf Potenziale hin, die sich erst mit Realisierung des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes Ostargau ergeben.

Die Hochbrücke mit den Brückenköpfen Ost und West wird als Raumtyp "Scharnier" bezeichnet. Er funktioniert als Bindeglied zwischen dem "urbanen Kerngebiet" und dem Raumtyp "Neue urbane Quartiere" in Baden und Wettingen. Direkt an die genannten Raumtypen grenzen die "Landstrasse 2.0" an. Den räumlich leicht abgesetzten Siedlungsbereichen ist der Raumtyp "Suburbane Erschliessungsachse" zugeordnet.

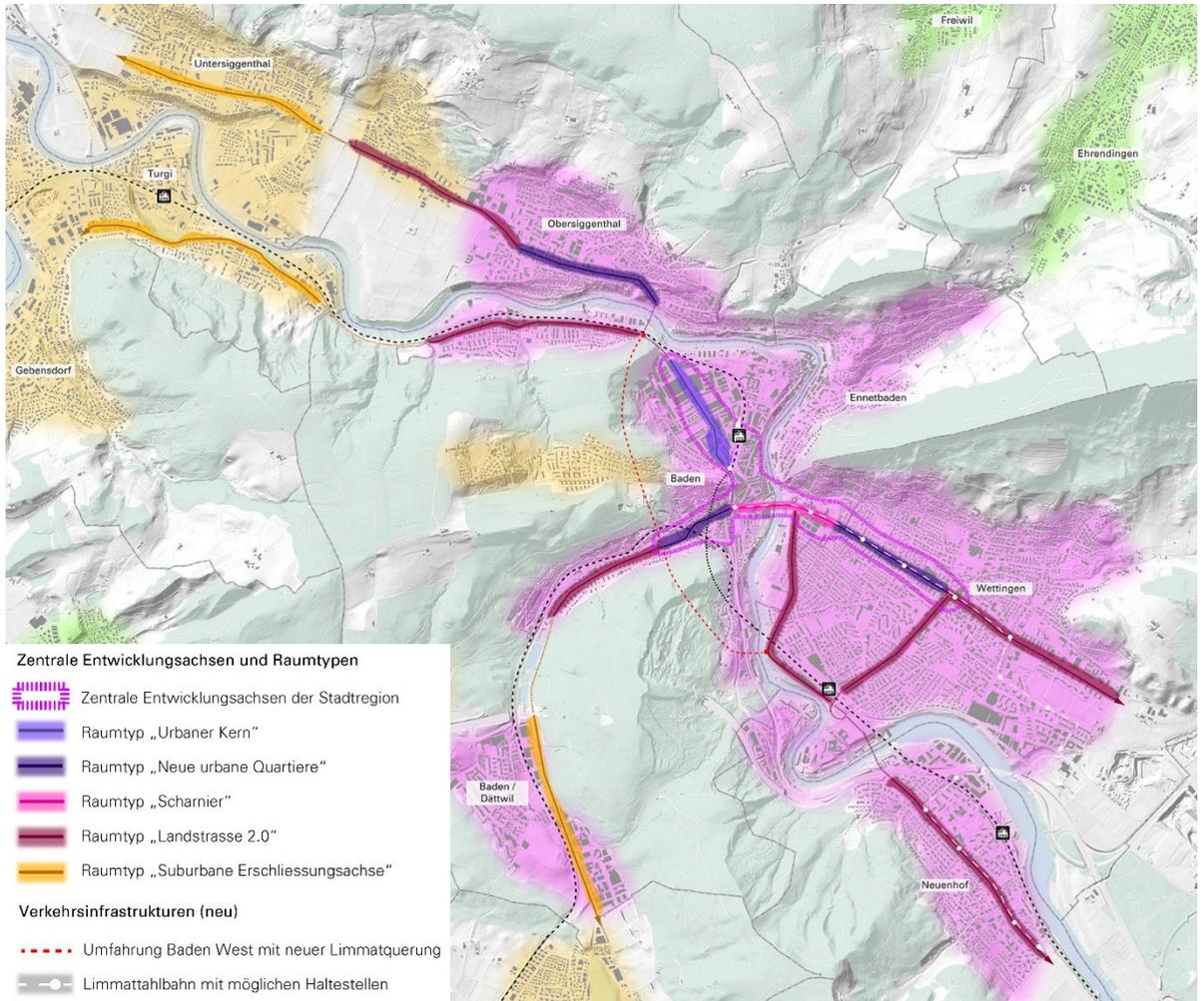


Abb. 3.2 Raumtypen (weiterführende Informationen zum Zielbild in der Beilage)  
Räumliche Einteilung des REK. Ergänzt mit rGVK OASE spezifischen Raumtypen an Hauptachsen (Quelle: Eigene Darstellung)

Im Kapitel 3.5 wird der zukünftige Charakter der fünf Raumtypen "Urbaner Kern", "Neue urbane Quartiere", "Scharnier", "Landstrassen 2.0" und "Suburbane Erschliessungssachse" beschrieben.

### 3.4 Zielzustand 2040

Die Überlagerung der grossräumigen Siedlungstypologie aus dem REK Baden Regio, der hauptachsenbezogenen Raumtypen und die konzeptionellen rGVK OASE-Inhalte zu stadt- und freiräumlichen Schwerpunktsetzungen in den Raumtypen ergeben den Zielzustand für die Stadtregion im Jahr 2040.

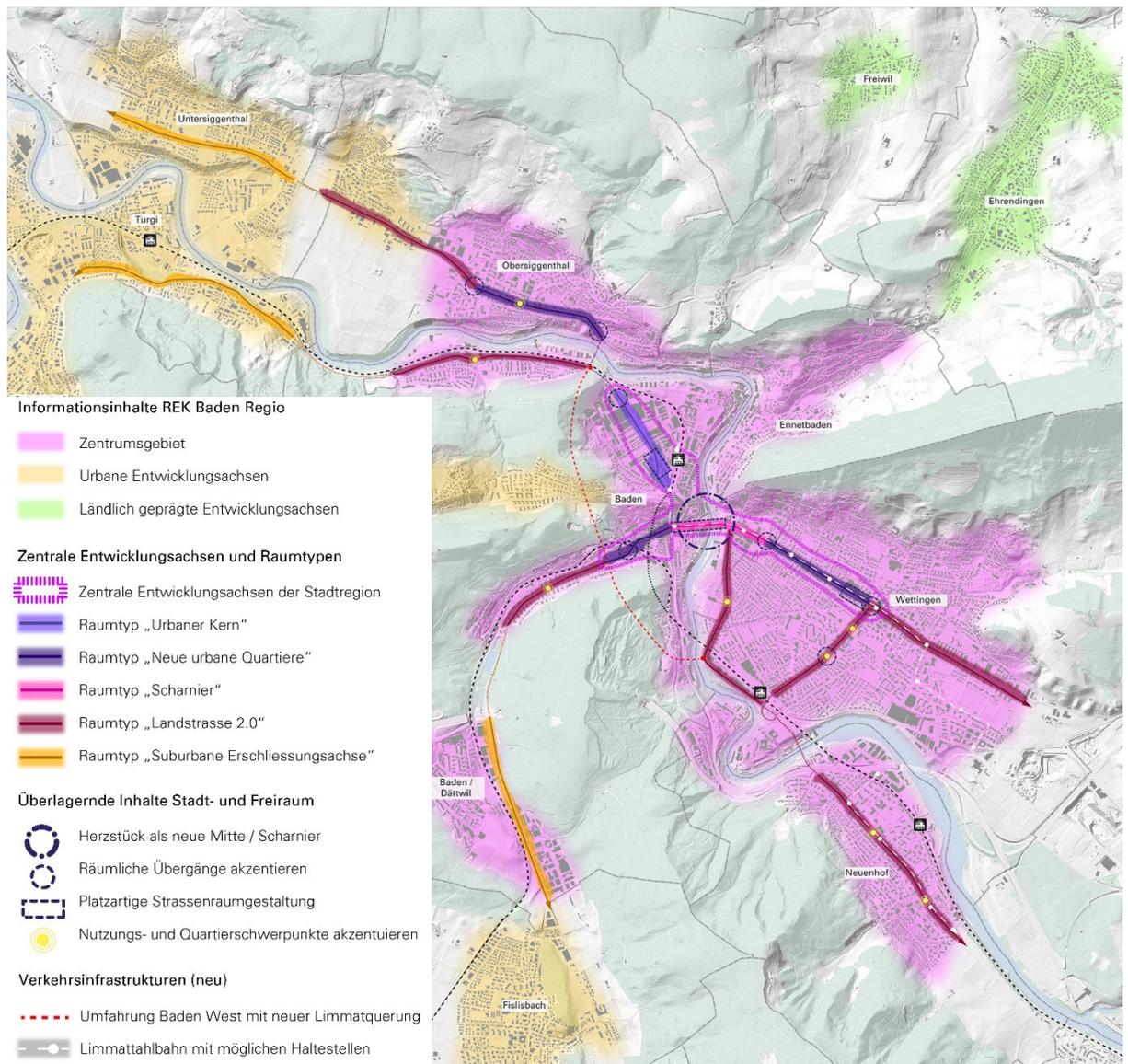


Abb. 3.3 Zielzustand 2040

Räumliche Einteilung des REK. Ergänzt mit rGVK OASE spezifischen Raumtypen an Hauptachsen und überlagernden, konzeptionellen Inhalten zu Stadt- und Freiraum (Quelle: Eigene Darstellung)

### 3.5 Charakter der Raumtypen im Jahr 2040

#### 3.5.1 Raumtyp "Urbaner Kern"

Dieser Raumtyp zeichnet sich durch seine zentrale Lage im Siedlungsgefüge der Stadtregion aus. Die hohe Dichte an integral zu betrachtenden "Stadtfunktionen" wie Arbeiten, Einkaufen, Wohnen, Begegnen, Kultur und Erholen bedeutet, dass der öffentliche Raum für den FVV attraktiv gestaltet und die zentralen Orte sicher erreichbar sind.

#### 3.5.2 Raumtyp "Neue urbane Quartiere" (Entwicklungachsen als Wachstumsgebiete)

Der Raumtyp zeichnet sich durch sein urbanes Innenentwicklungspotenzial und seine unmittelbare Nähe zum Regionalzentrum aus. Räumlich schliesst er an den Raumtyp "Scharnier" oder "Urbaner Kern" an, welche wiederum gestalterisch wie funktional als zentrale Verteiler in der Stadtregion funktionieren. Die Kategorie "Neue urbane Quartiere" hat sich vom klassischen "Durchgangsort mit Landstrassencharakter" zu einem Stadtraum mit eigenem Profil entwickelt. Durch kooperative Prozesse zwischen Verwaltung und privaten Grundeigentümern können neue urbane Qualitäten entwickelt werden, die das bestehende Angebot in Baden, Wettingen und Obersiggenthal ergänzen und so die Regionalstadt weiter differenzieren. Die zum Strassenraum orientierten Erdgeschossnutzungen profitieren von einer Grundfrequenz an Durchgangsverkehr. Dies jedoch in einem verminderten Mass, wenn als Ergänzung die Limmattalbahn Hauptfrequenzbilder sein wird und somit neue Erreichbarkeiten schafft.

Durch eine stadtverträgliche Querschnittsgestaltung des Strassenraums und einer sequenziellen Profilierung von Nutzungsschwerpunkten gewinnt der Raumtyp an Aufenthaltsqualität. Die Bewegungsrichtung der Raumnutzer ist primär längsgerichtet. Die gestalterische Akzentuierung der Nutzungsschwerpunkte ermöglicht partiell flächiges Queren.

#### 3.5.3 Raumtyp "Scharnier" (eine neue Mitte für die Stadtregion)

Der Raumtyp "Scharnier" übernimmt eine verbindende Funktion im Siedlungsgefüge der Stadtregion. Er bindet durch attraktiv ausgestaltete Brückenköpfe und gut funktionierende Mittelverteiler den Raumtyp "Neue urbane Quartiere" besser an das bipolare Regionalzentrum Baden/Wettingen an. Die angrenzenden Raumtypen erhalten dadurch eine neue Bedeutung in der Region, was eine positive Wirkung auf die räumliche Entwicklung hat. Durch die räumlich-gestalterische wie funktionale Akzentuierung hebt er sich deutlich vom Rest der Region ab, trägt zur Lesbarkeit der räumlichen Übergänge bei und übernimmt dadurch eine identitätsstiftende Funktion. Dank der Umnutzung der Hochbrücke zu Gunsten des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs entsteht eine neue Mitte mit Aufenthaltsqualität. Initialprojekte beleben die Randbereiche der Hochbrücke. Dabei profitieren die Nutzer der Hochbrücke als "Limmatbalkon" von der spektakulären Aussicht auf die Altstadt von Baden, den Flussraum der Limmat und die Lägern.

#### 3.5.4 Raumtyp "Landstrassen 2.0"

Der Übergang vom Raumtyp "Neue urbane Quartiere" in die "Landstrasse 2.0" ist durch eine abnehmende gestalterische und funktionale Durchdringung der strassenraumangrenzenden Siedlungsbereiche spürbar. Die "Landstrassen 2.0" sind mit dem ÖV und Velovorzugsrouten gut an die zentralen Raumtypen "Urbaner Kern", "Neue urbane Quartiere" und "Scharnier" angebunden. Bewohner der Landstrasse 2.0 können sich jedoch auch vermehrt nach Brugg oder in die Limmattalgemeinden wie beispielsweise nach Spreitenbach orientieren (Einkaufen, Kultur, Freizeit usw.). Die dem Strassenraum angelagerten Nutzungen profitieren von einer gewissen Grundfrequenz vom Durchgangsverkehr. Die quer zur Strassenachse verlaufende Gestaltung der Vorzonen in diesen Bereichen unterbricht die ansonsten eher lineare Ausrichtung des Strassenraums.

Die Siedlungsstruktur ist charakterisiert durch eine lockere Mischung aus historischen Ortsteilen mit dörflichen Strukturen, Gewerbe und privaten Wohnräumen, die direkt an den Strassenraum angrenzen (eher geringe städtebauliche und funktionale Dichte). Das Handwerk findet an der "Landstrasse 2.0" zentrumsnahen, gut erschlossenen und bezahlbaren Gewerberaum. Die Entwicklungsachse "Landstrasse 2.0" zeichnet sich durch strassenbegleitende Bäume und Grünstrukturen aus. Die Vorgärten der privaten Wohnräume sind ebenfalls stark durchgrünt und auf den Strassenraum ausgerichtet.

#### 3.5.5 Raumtyp "Suburbane Erschliessungsachsen"

Die Siedlungskerne befinden sich historisch bedingt nicht direkt an den "Suburbanen Erschliessungsachsen". Dementsprechend sind die zentralen Orte und Nutzungen in diesem Raumtyp nicht auf die Hauptachsen ausgerichtet. Die strassenraumangrenzenden Siedlungsbereiche weisen eine geringe städtebauliche und funktionale Dichte auf. Die Siedlungsteile des "Suburbanen Entwicklungsachsen" sind durch naturräumliche Zäsuren wie Topographie, Wälder, offene Landschaft oder Gewässer vom Rest der Stadtregion getrennt. Diese räumlichen Übergänge unterstreichen trotz funktionaler Verflechtung mit der Region die räumlich-strukturelle Eigenständigkeit des Raumtyps.

Auch zukünftig sind die Nutzungsschwerpunkte in diesem Raumtyp nicht primär auf die Hauptachsen ausgerichtet. Dort wo punktuell Nutzungsschwerpunkte vorhanden sind, sind diese jedoch gestalterisch zu akzentuieren und für Nutzende gut und sicher zugänglich zu machen. Grundsätzlich ist die "Suburbane Erschliessungsachse" stark durchgrünt. Strassenbegleitende Bäume (Baumreihen oder Gruppen), Grünstrukturen und Vorgärten von privaten Wohnräumen prägen den Charakter des Raumtyps und strukturieren den Strassenraum. Bei gross dimensionierten Strassenquerschnitten funktionieren begrünte Mittelstreifen als zusätzliches Gestaltungselement.

### 3.6 Leitprinzipien nach Raumtyp

Die nachfolgend formulierten Stossrichtungen für die räumliche Entwicklung der Stadtregion sollen als Leitprinzipien für die Profilierung der Raumtypen verstanden werden.

#### 3.6.1 Raumtyp "Urbaner Kern"

##### **Stadt- und Freiraum**

- Eine hohe städtebauliche und funktionale Dichte belebt den urbanen Kern
- Öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss richten sich konsequent auf den Strassenraum aus
- Attraktiv gestaltete Vorzonen beleben die Randbereiche
- Spezifische, städtebauliche Akzente profilieren den Raum und wirken identitätsstiftend
- Der Stadtraum im urbanen Kern wird konsequent von Fassade zu Fassade gedacht. Eine platzartige, stadtraumverträgliche Gestaltung an ausgewählten Orten fördert die Aufenthaltsqualität und die Durchlässigkeit für die Raumnutzer (gestalterisch sanfte Übergänge zwischen Nutzungsbereichen)
- Akzentuierte städtebauliche Setzungen fördern die Durchlässigkeit des öffentlichen Raums
- Das Gestaltungsniveau des öffentlichen Raums hebt sich aufgrund der Repräsentationsfunktion an zentraler Lage von anderen Stadträumen ab (Adressbildung)
- Es herrscht ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeiten und Wohnen

Aus den städtebaulichen und freiraumplanerischen Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Anforderungen an den Verkehr respektive die Strassenraumgestaltung.

##### **Verkehr / Strassenraum:**

- Verkehrsregime: Mischverkehr auf 2x1-spüriger Stadtstrasse, Verzicht auf Vorsortierstreifen bei Abbiegemöglichkeiten
- Geschwindigkeitsregime: Siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im innerstädtischen Bereich (Baden) der Bruggerstrasse
- Strassenraumgestaltung: In Bereichen mit hoher Nutzerfrequenz soll das Koexistenzprinzip mit flächigem Queren angedacht werden (Interessenslinien / Beziehungen zwischen den Lebenswelten der Nutzer geben Handlungsschwerpunkte im Strassenraum vor)

Die Leitprinzipien zu beispielhaft ausgesuchten Raumtypen sind auf konzeptioneller Ebene im Kapitel 4 (Fokusräume) verortet und beschrieben. Weiterführende Informationen sind den Plakaten in der Beilage zu entnehmen.

### Referenzbeispiele Raumtyp "Urbaner Kern"



Abb. 3.4 Square de Places Fribourg  
Flächiges Queren in Bereichen mit hohem Nutzerinteresse. Abgebildet ist die Verbindung in die Altstadt über eine mit ca. 9000 Fahrzeugen frequentierten Kantonsstrasse (Quelle: Fussverkehr Schweiz).



Abb. 3.5 Zentralplatz Biel  
Platzartige Strassenraumgestaltung im Zentrum von Biel. Fließender Übergang zwischen den Nutzungsbereichen. DTV ca. 10'000 bis 12'000 (Quelle: GLS Architekten).



Abb. 3.6 Zentralplatz Biel  
Koexistenzprinzip an stark frequentierten Bereichen am Zentralplatz in Biel (Quelle: Fussverkehr Schweiz)..



Abb. 3.7 Schwarzenburgstrasse Köniz  
Berner Modell: Temporeduktion auf Kantonsstrassen. Verkehrsabwicklung im Mischverkehr und nach dem Koexistenzprinzip. DTV ca. 18'000 (Quelle: Schweizer Heimatschutz).

### 3.6.2 Raumtyp "Neue urbane Quartiere" (Entwicklungachsen als Wachstumsgebiete)

#### **Stadt- und Freiraum**

- Hohe städtebauliche und funktionale Dichten flankieren den Strassenraum in der ersten Bautiefe (städtebauliches und funktionales Rückgrat der Siedlungsentwicklung)
- Hinterliegende Wohnquartiere sind für den FVV gut an die zentralen Orte des Raumtyps angebunden
- Öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss richten sich konsequent auf den Strassenraum aus
- Publikumsintensive Bereiche werden gestalterisch akzentuiert und heben sich deutlich vom restlichen Strassenraum ab
- Durch Reduktion des Strassenquerschnitts können Fussgängerbereiche und Vorzonen attraktiv ausgestaltet werden
- Durch zurückversetzte Erdgeschosse (bei städtebaulicher Neuentwicklung) werden Gehbereiche weiter vergrössert
- Erdgeschossnutzungen sind wertschöpfungsintensiv und haben identitätsstiftenden Charakter

Aus den städtebaulichen und freiraumplanerischen Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Anforderungen an den Verkehr respektive die Strassenraumgestaltung.

#### **Verkehr / Strassenraum:**

- Verkehrsregime: Mischverkehr auf 2x1-spuriger Stadtstrasse, Verzicht auf Vorsortierstreifen bei Abbiegemöglichkeiten (Koexistenzprinzip)
- Geschwindigkeitsregime: Siedlungsverträgliche Fahrgeschwindigkeiten auf ganzer Länge (Tempo 30 prüfen)
- Strassenraumgestaltung: Grosszügige Gehbereiche tragen zur Belebung des Strassenraums bei
- Stärkung des Bezugs von Verkehrsströmen und Nutzungen durch angemessenes Parkplatzangebot (MIV und Velo)
- Leistungsstarke Mittelverteiler verbinden die Entwicklungachsen mit dem Regionalzentrum. Die Entwicklungachsen selbst werden akzentuiert und funktionieren als Orientierungslinien

### Referenzbeispiele Raumtyp "Neu urbane Quartiere"



Abb. 3.8 Nantes  
Akzentuieren von publikumsintensiven Bereichen /  
Partiell flächiges Queren (Quelle: Thiemann-Linden)



Abb. 3.9 Güterstrasse Basel  
Grosszügige Fussgängerbereiche (Quelle:  
tageswoche.ch)



Abb. 3.10 Gossau  
Strassenraumübergreifende Gestaltung in Gossau /  
Platzartige Akzentuierung des Zentrums (Quelle:  
Salzmann)



Abb. 3.11 Landstrasse Wettingen  
Visualisierung: Zurückversetzte Erdgeschosse und  
attraktive Gehbereiche (Quelle: AZ)

### 3.6.3 Raumtyp "Scharnier" (eine neue Mitte für die Stadtregion)

#### Stadt- und Freiraum

- Durch eine hohe Durchlässigkeit für den ÖV und den FVV sind die Siedlungsräume beidseits der Limmat hervorragend miteinander verbunden
- Öffentliche Nutzungen im Umfeld der Brückenköpfe beidseits der Limmat beleben die neue Mitte
- Spezifische Nutzungsschwerpunkte (Kiosk / Buvette o.ä) auf der Hochbrücke inszenieren diese als "Limmatbalkon" und schärfen das Profil als attraktiver Aufenthaltsort
- Eine platzartige Gestaltung fördert die Aufenthaltsqualität und die Durchlässigkeit für die Raumnutzer (gestalterisch sanfte Übergänge zwischen Nutzungsbereichen)

Aus den städtebaulichen und freiraumplanerischen Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Anforderungen an den Verkehr respektive die Strassenraumgestaltung.

#### Verkehr / Strassenraum:

- Verkehrsregime: Primär ÖV und FVV im Mischverkehr (keine separaten Trassen)
- Temporegime: Reduzierte Fahrgeschwindigkeiten in ausgewählten Bereichen (z.B. Hochbrücke / gilt auch für Velofahrer)
- Strassenraumgestaltung: Die Hochbrücke und der westliche Brückenkopf sind als linearer, platzartiger Freiraum mit hoher Durchlässigkeit für den FVV ausgestaltet. Die beiden Knoten Schulhausplatz und Brückenkopf Ost werden gegenüber heute deutlich durchlässiger für den FVV und die Freiräume werden aufgewertet



Abb. 3.12 Hochbrücke und Brückenköpfe  
Velofahrer und Fussgänger stehen im Fokus (Quelle:  
Historisches Museum Baden)



Abb. 3.13 Bruggerstrasse 1957  
ABB Mitarbeiter pendelten damals mit dem Velo von  
Wettingen nach Baden / mögliches Szenario für die  
Hochbrücke als attraktiver Mittelverteiler (Quelle: ETH  
Bildarchiv)



Abb. 3.14 Freiraum "Limmatbalkon"  
Koexistenz auf der Hochbrücke als linearer Freiraum  
(Quelle: RVBW)



Abb. 3.15 Freiraum "Limmatbalkon"  
Temporäre Nutzungen und punktuelle Angebote  
beleben den Limmatbalkon / Machen den  
Limmatbalkon erlebbar (Quelle: Badenfahrt.ch)

### 3.6.4 Raumtyp "Landstrassen 2.0"

#### **Stadt- und Freiraum**

- Geringere städtebauliche und funktionale Dichte entlang der Strassenräume. Hoher Grad an privaten Vorbereichen
- Linear angeordnete Gestaltungselemente wie Alleen strukturieren den Raumtyp
- Durch bewusst gesetzte städtebauliche Akzente wird der Raumtyp profiliert
- Freiraumplanerische Akzente (z.B. kleinräumige platzartige Situationen oder optische Akzentuierung der Querbezüge) werden bei Nutzungs- oder Quartierschwerpunkten gesetzt. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum ist in diesen punktuellen Bereichen entscheidend. Ansonsten steht das sichere Bewegen für alle Verkehrsteilnehmenden entlang der Strassenachse im Fokus

Aus den städtebaulichen und freiraumplanerischen Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Anforderungen an den Verkehr respektive die Strassenraumgestaltung.

#### **Verkehr / Strassenraum:**

- Verkehrsregime: Auf lineare Beziehungen (v.a. ÖV, MIV, Velo) ausgerichtet mit attraktivem Mittelverteiler der die Stadtregion gut erschliesst
- Temporegime: Keine Temporeduktion zwingend, aber möglich
- Strassenraumgestaltung: Strassenbegleitende Grünstrukturen (Bäume und Grünstreifen) strukturieren den Strassenraum. Punktuell werden Nutzungs- und Quartierschwerpunkte durch eine strassenübergreifende Gestaltung akzentuiert

- Multifunktionsstreifen werten den Strassenraum gestalterisch auf und dienen als Warteraum beim Abbiegen

#### Referenzbeispiele Raumtyp "Landstrasse 2.0"



Abb. 3.16 Fislisbach Badenerstrasse  
Gestalterische Aufwertung durch Multifunktionsstreifen  
(Quelle: SKK)



Abb. 3.17 Wettingen äussere Landstrasse  
Kombination Wohnen und Gewerbe (Quelle: SKK)



Abb. 3.18 Wettingen äussere Landstrasse  
Kombination Wohnen und Gewerbe / Baumreihen  
akzentuieren den Strassenraum (Quelle: SKK)



Abb. 3.19 Wettingen Zentralstrasse  
Punktuell geschaffene Aufenthaltsqualität im  
Zusammenhang Neubau / Pocketpark (Quelle: SKK)

### 3.6.5 Raumtyp "Suburbane Erschliessungsachsen"

#### Stadt- und Freiraum

- Geringe städtebauliche und funktionale Dichte entlang der Strassenräume. Hoher Grad an privaten Vorbereichen
- Linear oder punktuell angeordnete Gestaltungselemente wie Alleen oder Baumgruppen strukturieren den Strassenraum
- Freiraumplanerische Akzente (z.B. kleinräumige platzartige Situationen oder optische Akzentuierung der Querbezüge) werden bei Nutzungs- oder Quartierschwerpunkten gesetzt

Aus den städtebaulichen und freiraumplanerischen Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Anforderungen an den Verkehr respektive die Strassenraumgestaltung.

#### Verkehr / Strassenraum:

- Verkehrsregime: Auf lineare Beziehungen (v.a. ÖV, MIV, Velo) ausgerichtet mit attraktivem Mittelverteiler der die Stadtregion gut erschliesst
- Temporegime: Temporeduktion steht nicht im Vordergrund
- Strassenraumgestaltung: Strassenbegleitende Grünstrukturen (Bäume und Grünstreifen) strukturieren den Strassenraum
- Bei bei gross dimensioniertem Strassenquerschnitt können Mittelstreifen begrünt sein

#### Referenzbeispiele Raumtyp "Suburbane Erschliessungsachsen"



Abb. 3.20 Windisch Zürcherstrasse  
Stark durchgrünte Randbereiche mit begrüntem  
Mittelstreifen (Quelle: SKK)



Abb. 3.21 Windisch Zürcherstrasse  
Quartiersversorger richten sich zum Strassenraum aus  
(Quelle: SKK)

## 4 Ausgesuchte Fokusräume

Die systematische Auseinandersetzung mit ausgesuchten Fokusräumen im Kernbereich der Stadtregion hat einerseits zur Schärfung des räumlichen Verständnisses beigetragen und andererseits die Nutzungsbedürfnisse aufgezeigt. Dieses Verständnis hat geholfen, die Auswirkungen des rGVK OASE im gesamträumlichen Kontext der Stadtregion zu verstehen und spezifische Aussagen zum Zukunftsbild zu formulieren (induktiver Ansatz). Bei der inhaltlichen Erarbeitung war immer ein Blick in die Vergangenheit zentral. Dieser Blick half die Gegenwart zu verstehen und Aussagen für eine zukünftige Entwicklung der Entwicklungsachsen zu formulieren. Nachfolgend sind die analytischen und konzeptionellen Kernaussagen als Vertiefung für beispielhaft ausgewählte Abschnitte in den Raumtypen formuliert. Weitere Abschnitte und weiterführende Informationen zu den Fokusräumen können den Plakaten dem Anhang (Beilage) entnommen werden.

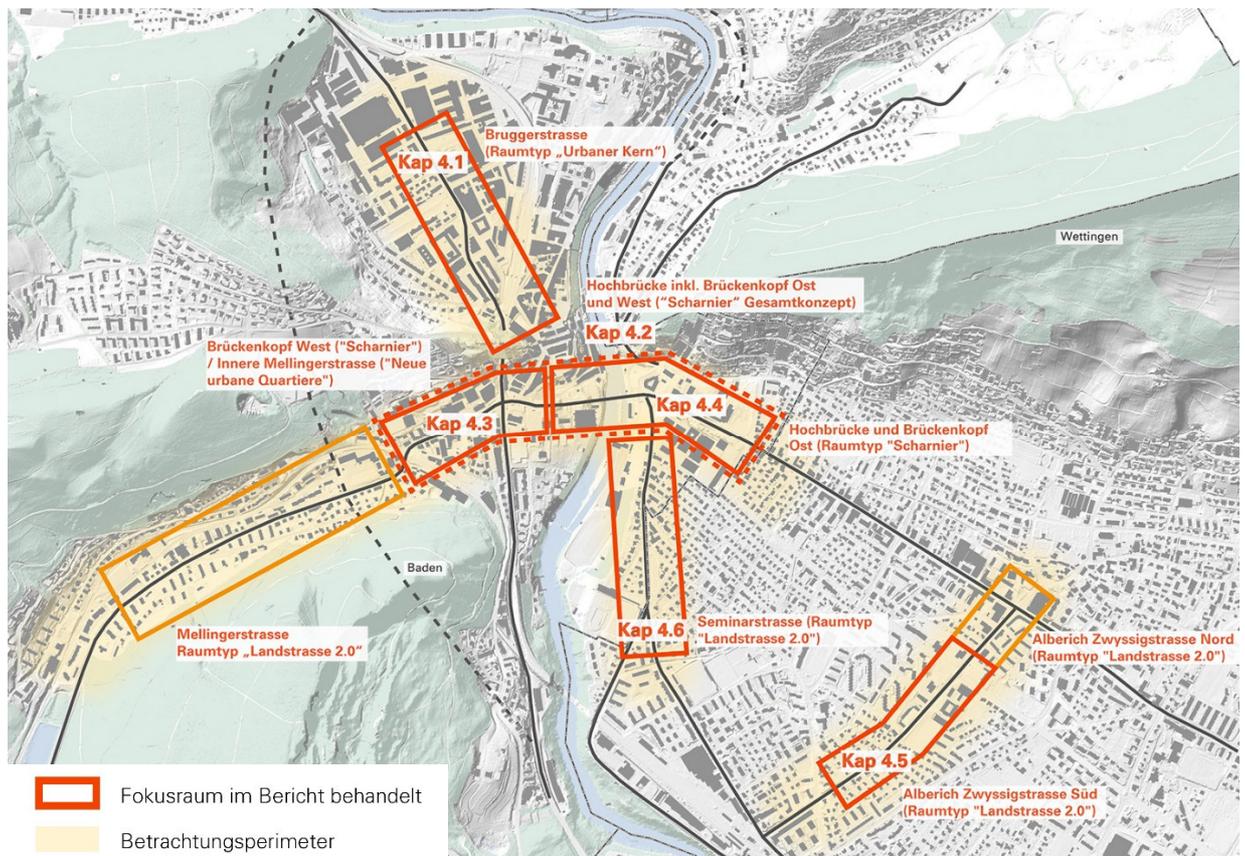


Abb. 4.1 Übersicht Fokusräume

Abschnitte zu den Fokusräumen die Hellorange dargestellt sind im Bericht nicht abgehandelt. Informationen zu diesen Abschnitten sind den Plänen im Anhang (Beilage) zu entnehmen (Quelle: Eigene Darstellung)

## 4.1 Bruggerstrasse (Raumtyp "Urbaner Kern")

### 4.1.1 Ausgangslage

Die Bruggerstrasse in der Nähe vom Bahnhof Baden ist heute eine verkehrsorientierte innerstädtische Hauptverkehrsstrasse. Das industriell vorgeprägte Quartier ist dicht bebaut und es finden sich einige publikumsorientierte Nutzungen wie Restaurants und Bars im Erdgeschoss. Die identitätsstiftenden Kulturzentren wie das Merker-Areal und das Kongresszentrum Trafo (Gebäude grösstenteils unter Substanzschutz) sorgen für ein lebendiges Quartierleben in der Innenstadt. Das Gebiet weist ein hohes Potenzial für fussgängerfreundliche Freiräume und Vernetzungen auf. Die Hauptachse ist jedoch auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, die Aufenthaltsqualität entlang der Bruggerstrasse ist gering.

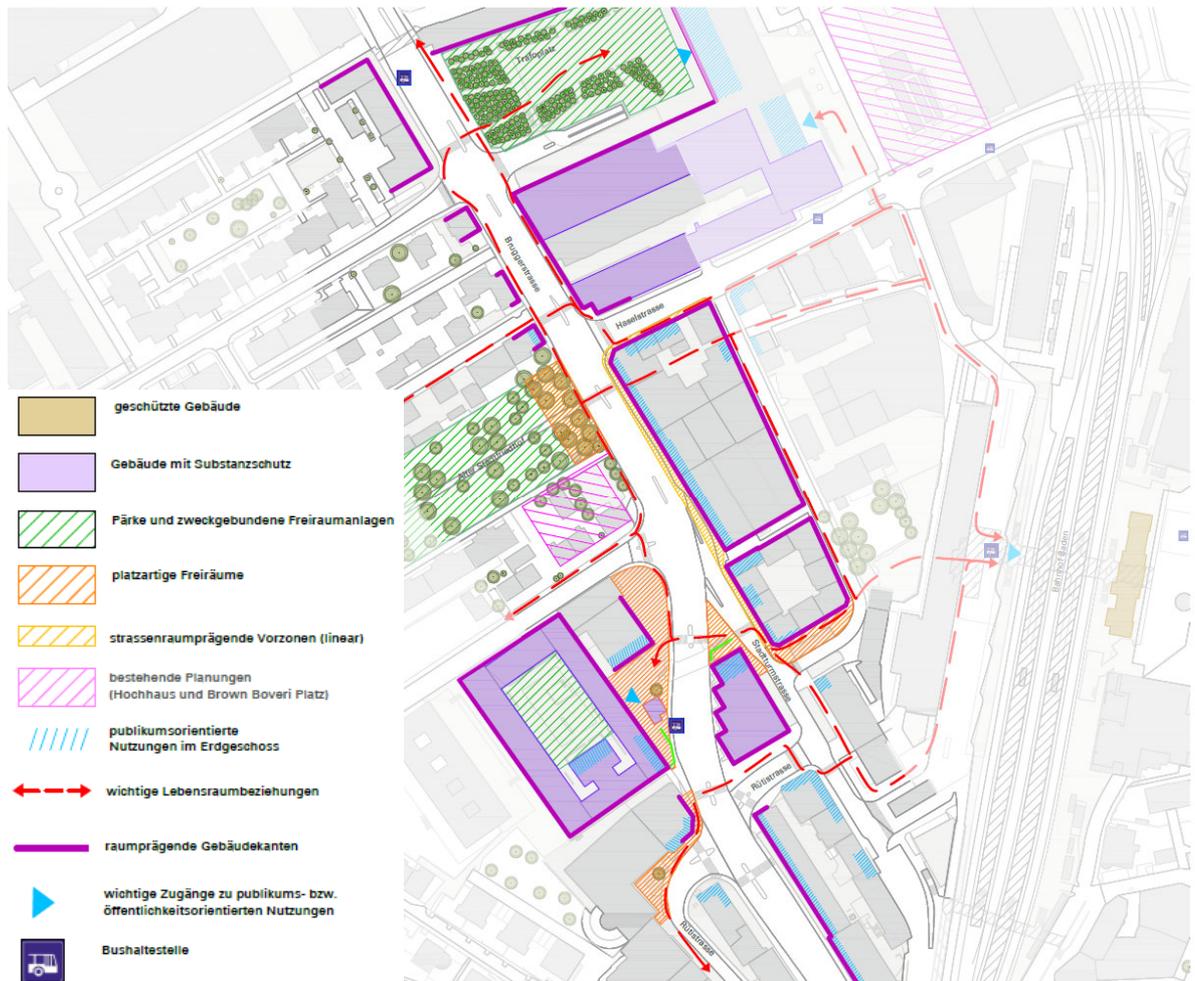


Abb. 4.2 Analysegrafik Bruggerstrasse

### 4.1.2 Konzept

Durch die Entlastung (DTV) der Bruggerstrasse kann die Spurenanzahl verringert werden. Dem Fuss- und Veloverkehr wird mehr Gewicht gegeben und es entsteht eine attraktive Velovorzugsroute entlang der Bruggerstrasse und grosszügigere Fussgängerbereiche mit teilweise flächigem Queren zwischen den raumprägenden Fassaden.

Die Vorzonen der raumprägenden Gebäudekanten entlang der Stadtturmstrasse, des AZ-Hochhauses und des Merker-Areals werden zusammengefasst und mit einer einheitlichen Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade aufgewertet. Zwischen den Knoten Haselstrasse und Gstühl (Rütistrasse) besteht aufgrund der funktionalen und städtebaulichen Voraussetzung das Potenzial für eine platzartige, stadtraumverträgliche Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität. Ein neues Verkehrsregime ermöglicht im zentralen Bereich ein flächiges Queren der Bruggerstrasse. Durch den Spurabbau entsteht die Möglichkeit einer beidseitigen Velovorzugsroute mit einer einseitig strassenbegleitender, Baumreihe.

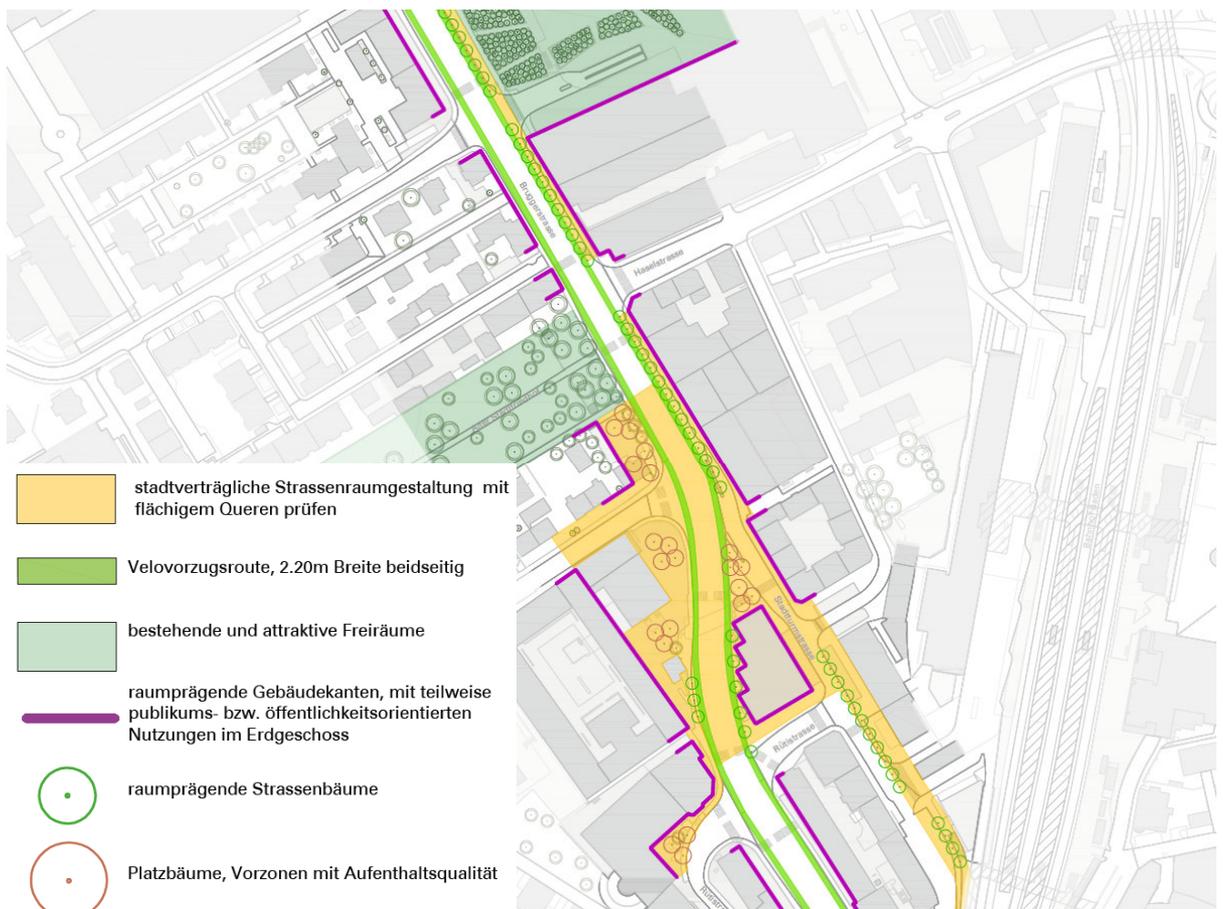


Abb. 4.3 Konzeptgrafik Bruggerstrasse

#### 4.2 Brückenkopf West, Hochbrücke und Brückenkopf Ost ("Scharnier" Gesamtkonzept)

Die Hochbrücke und die angrenzenden, prägenden Stadträume werden zum neuen Herzstück für die Stadtregion. Die Brücke wird zur attraktiven Limmatterrasse mit Weitblick. Durch den neuen Limmatlift wirkt die neu ausgestaltete Kanzel Limmatblick als Scharnier zwischen den angrenzenden Quartieren und dem Limmatraum/historische Altstadt. Das Regionale Pflegezentrum und die Kantonsschule erhalten eine neue Adresse im Übergangsbereich zu Wettingen und als Auftakt ins neue Herzstück der Stadtregion.

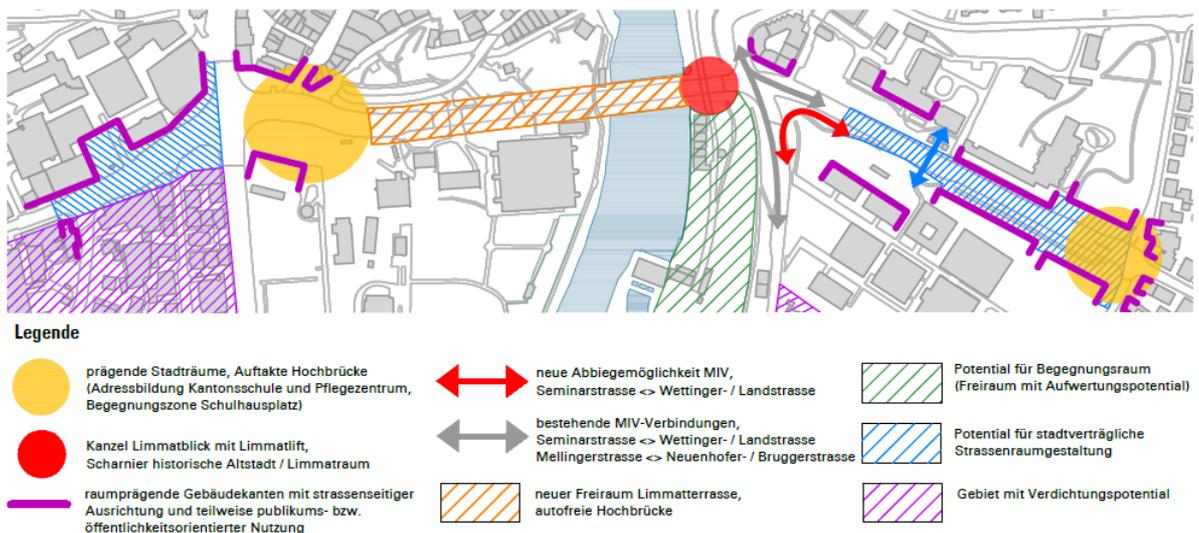


Abb. 4.4 Gesamtkonzeptgrafik Raumtyp "Scharnier" mit Brückenkopf West, Hochbrücke und Brückenkopf Ost

Die Raumtypen "Scharnier" und "Neue urbane Quartiere" sind im Bereich des Brückenkopfs West und der inneren Mellingerstrasse funktional wie auch stadträumlich eng miteinander verflochten. Deshalb konzentrieren sich die analytischen und konzeptionellen Aussagen im nachfolgenden Kapitel auf den Übergangsbereich der beiden Raumtypen.

### 4.3 Brückenkopf West ("Scharnier") / Innere Mellingerstrasse ("Neue urbane Quartiere")

#### 4.3.1 Ausgangslage

Der Schulhausplatz ist heute ein hoch frequentierter Verkehrsknotenpunkt. Er wird täglich von ca. 50'000 Fahrzeugen befahren, wobei neben einigen Transitströmen vor allem der Quell-/Zielverkehr innerhalb der Stadtregion dominiert. Daneben queren 1'400 Busse pro Tag den Platz. Ab Sommer 2018 ist der Platz fertig saniert. Oben werden weiterhin MIV, Lastwagen und Velofahrer zirkulieren, darunter in einer offenen Ebene bewegen sich Fussgänger und Velofahrer. Noch eine Ebene tiefer verkehren die stadtauswärts verkehrenden Kurse von Postauto und RVBW. Der Platz funktioniert als zentrales Scharnier im Stadtgefüge von Baden.

Aufgrund der hohen Belastungen verlaufen auf allen vier Ästen teilweise vier- bis fünfspurige Strassen mit integrierten kantonalen Radrouten. Die Gebäude an der Mellingerstrasse bieten publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss (Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie- und Kulturbetriebe sowie öffentliche Einrichtungen wie beispielsweise die Bibliothek).

Durch die Nähe zur Altstadt sowie zu den angrenzenden Schulen Burghalde, Tannegg und Pfaffechappe weist das Gebiet ein hohes Potenzial für fussgängerfreundliche Freiräume und Vernetzung auf.

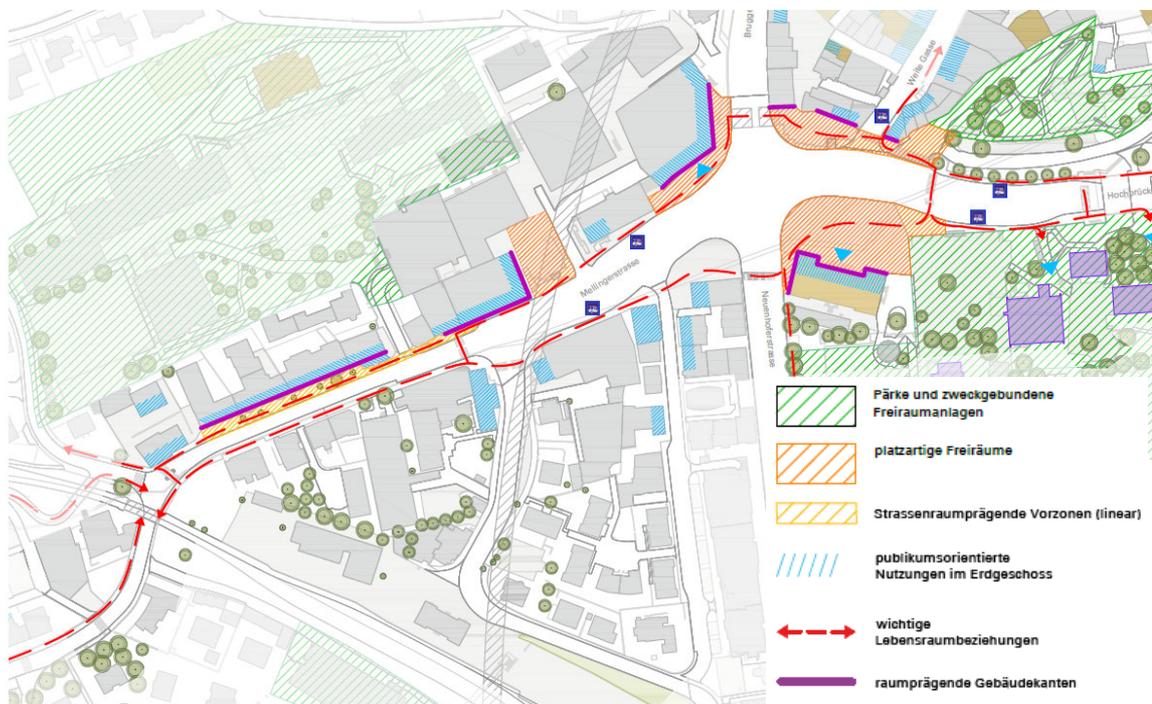


Abb. 4.5 Analysegrafik Brückenkopf West und Innere Mellingerstrasse

#### 4.3.2 Konzept

Die OASE bietet aufgrund der neuen Limmatquerung zwischen Wettingen und Baden (beim alten Schlachthof) die Chance einer autofreien Hochbrücke (vgl. "Scharnier" Gesamtkonzept). Sie kann als langgezogener Freiraum zu einer attraktiven ÖV- und Fuss- und Veloverkehrsachse mit Bezug zum Limmatraum aufgewertet werden. Dank dieser Massnahme wird der Schulhausplatz auf der östlichen Seite weitgehend vom Verkehr befreit. Der Zubringerdienst über den Platz in die Weite Gasse bleibt gestattet.

Zwischen den raumprägenden Gebäudekanten der Altstadt und des Polizeistützpunktes entsteht eine platzartige Freifläche mit wenig Verkehrsaufkommen und hoher Aufenthaltsqualität. Der Platz wird mit einer einheitlichen und fussgängerfreundlichen, öv- und velogerechten Strassenraumgestaltung aufgewertet.

Auf seiten der Mellingerstrasse ist aufgrund der Entlastung eine Spurreduktionen im Zufahrtsbereich zum Schulhausplatz möglich. Es entsteht Raum für eine beidseitige Velovorzugsroute mit einer einseitigen, strassenbegleitenden Baumreihe. Die Längsachse der Neuenhofer-/ Bruggerstrasse bleibt als Hauptverkehrsachse für den MIV erhalten und wird mit einer einseitigen Velovorzugsroute ausgestattet.

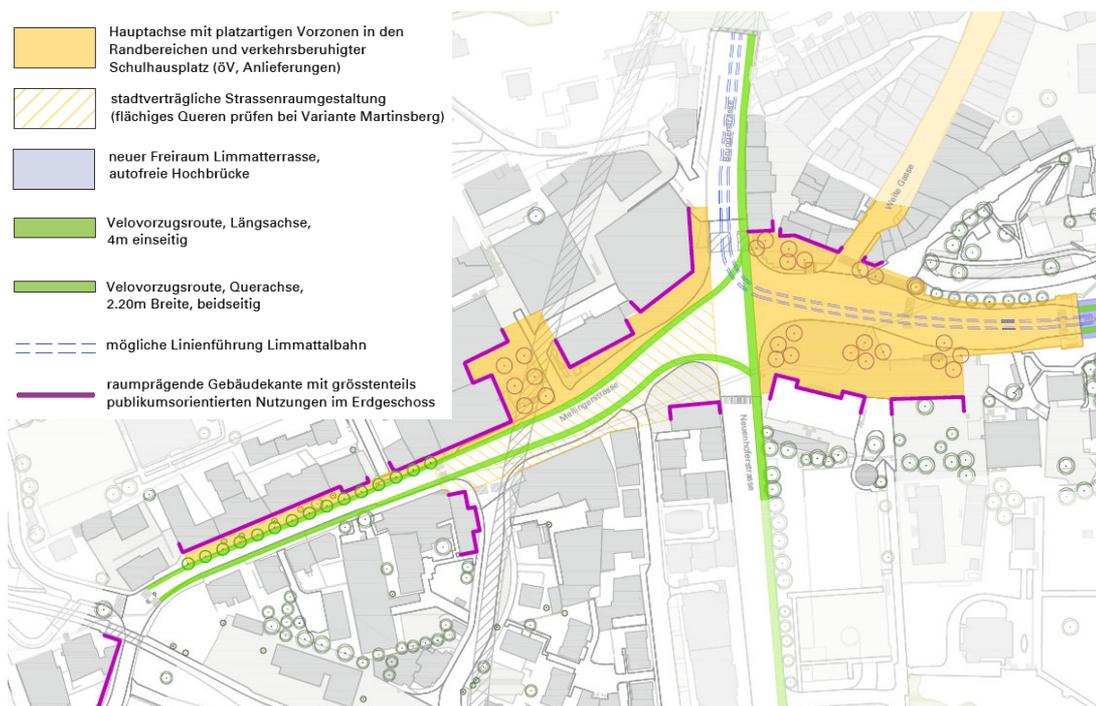


Abb. 4.6 Konzeptgrafik Brückenkopf West und Innere Mellingerstrasse

## 4.4 Hochbrücke und Brückenkopf Ost (Raumtyp "Scharnier")

### 4.4.1 Ausgangslage

Die Wettingerstrasse ist heute das zentrale Verbindungsstück zwischen der Hochbrücke und der Landstrasse. Dem Strassenraum angelagert befinden sich die beiden grossflächigen Areale der Kantonsschule Baden und des Regionalen Pflegezentrums. Im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) werden die beiden Areale als „empfindlicher Teil des Ortsbildes“ benannt, mit dem Ziel, die wesentlichen Eigenschaften zu erhalten. Die Areale sind stark durchgrünt und haben einen gewissen Öffentlichkeitsgrad. Ausserhalb der Betriebszeiten der Kantonsschule können die Freiraumanlagen von der Öffentlichkeit genutzt werden.



Abb. 4.7 Analysegrafik Hochbrücke und Brückenkopf Ost

Auch das Regionale Pflegezentrum bietet ein attraktives Parkangebot im nordöstlichen Bereich des Areals. Von Wettingen her kommend öffnet sich der Strassenraum ab der Schönaustrasse markant und beschreibt so den räumlichen Übergang auf das Stadtgebiet von Baden. Auf Höhe des Hauptgebäudes des Regionalen Pflegezentrums fällt die Wettingerstrasse zur Limmat hin stark ab und lässt den visuellen Bezug zur Limmat und der Altstadt Baden zu.

Die Fahrbahn der Wettingerstrasse selbst ist sehr breit. Der dichte Vegetationsstreifen am Lärmschutzwall der Kantonsschule Baden stellt eine klare physische und visuelle Zäsur zwischen den Arealen dar. Die Gebäude wenden sich von der Wettingerstrasse ab. Dies hat Verbindungskonflikte, visuelle Einschränkungen und eine Trennung zwischen dem Regionalen Pflegezentrum und der Kantonsschule zur Folge. Das Hauptgebäude des

Regionalen Pflegezentrums und die Bauten der Kantonsschule Baden werden als schützenswerte Baudenkmäler benannt; die St. Anna Kapelle ist, als einziges Gebäude im Areal, kantonally geschützt.

#### 4.4.2 Konzept

Der Übergang von der Landstrasse zur Wetteringerstrasse soll städtebaulich eine neue Adresse erhalten. Eine Möglichkeit dies zu erreichen ist, die Übergangsbereiche städtebaulich zu akzentuieren und so den Platz zu fassen. Durch die Öffnung und strassenseitige Orientierung der beiden Areale kann so die gewünschte Adresse mit attraktiven Vorzonen entstehen.

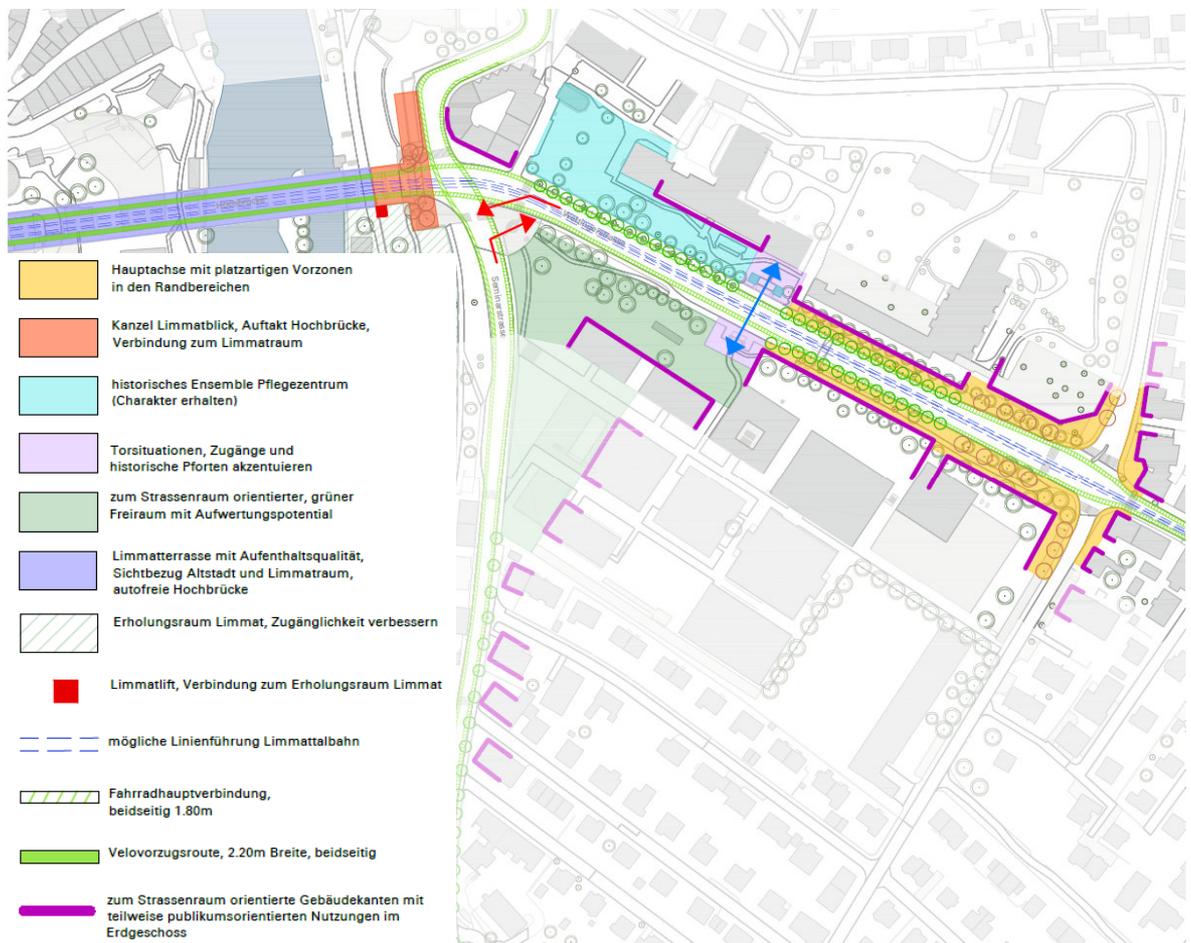


Abb. 4.8 Konzeptgrafik Hochbrücke Teilabschnitt Hochbrücke Ost

Der topografische Übergang, der mit dem steilen Gefälle der Wettingerstrasse zur Limmat und der Altstadt von Baden den Bezug zu diesen Bereichen herstellt, wird dadurch noch stärker inszeniert. An der Schnittstelle der historischen Pforten soll eine aufgewertete, oberirdisch geführte Fussgängerverbindung die beiden Areale erschliessen.

Mit den Entwicklungsabsichten des Regionalen Pflegezentrums, in diesem Bereich ein Begegnungszentrum (Dörfli) mit Geschäftsräumen, Management-Dienstleistungen für Pflegeinstitutionen und Restauration zu entwickeln, macht den Zugang auch für die Kantischüler interessant. Die westlichen Bereiche der beiden Areale bleiben zur Wettingerstrasse hin offen und sind als Freiraum ausgestaltet.

Aufgrund der Umnutzung der Hochbrücke zu Gunsten des öV und des Fuss- und Veloverkehrs wird der Knoten Seminarstrasse / Wettingerstrasse zu einem voll funktionsfähigen, dreiarmligen Knoten ausgebaut. Das Rechtsabbiegen von der Seminarstrasse in die Wettingerstrasse bzw. das Linksabbiegen in Gegenrichtung werden neu möglich. Ein attraktiver Platzbereich markiert den Übergang zur Hochbrücke. Im Zusammenhang mit einer Limmattalbahnhofshaltestelle in diesem Bereich wäre ein Lift denkbar, der das untere Niveau des Limmatraums mit der Hochbrücke verbindet. Die Zugänglichkeit des beliebten Naherholungsgebietes sowie der Altstadt Baden würde wesentlich verbessert.

## 4.5 Alberich Zwyszigstrasse Süd (Raumtyp "Landstrasse 2.0")

### 4.5.1 Analyse

Im Teilbereich Süd der Alberich Zwyszigstrasse kontrastiert das städtebau- und freiraumtypologische Spektrum zwischen den feinkörnigen Einfamilienhausquartieren und den städtebaulichen Grossformen aus der Nachkriegszeit; bestehend aus dem stadtraumprägenden Ensemble der Turmhochhäuser, dem Rathaus und der Bezirksschule. Dieses Ensemble wurde damals als neues Stadtzentrum von Wettingen geplant. Beide Bauweisen haben unterschiedliche Qualitäten. Strukturvielfalt, hoher Durchgrünungsgrad sowie gute Quartierserschliessung innerhalb der feinkörnigen Bebauungstypologie mit privaten Vorbereichen. Offenheit entsteht durch grosszügige Aussenraumgestaltung mit vereinzelt zum Strassenraum ausgerichteten, publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss oder dem Markt auf dem öffentlichen Rathausplatz.



Abb. 4.9 Ausschnitt Analysegrafik Alberich Zwyszigstrasse Süd

### 4.5.2 Konzept

Die Belastung der Alberich Zwyszigstrasse wird durch das rGVK OASE nur geringfügig verändert. Durch die neue Limmatquerung für den MIV nimmt die Belastung im südlichen Abschnitt leicht zu, im nördlichen Bereich dagegen leicht ab. Mit oder ohne rGVK OASE ist ein zentraler Strassenraum möglich, der den Fussgänger und Velofahrer miteinbezieht. Der aufgewertete Strassenraum verbindet die wichtigen zentralen

Orte Wettingens: Bahnhof, Freiraum der Bezirksschule, Rathausplatz (Wochenmarkt), Zentrumsplatz. Es gilt durch diverse Massnahmen das Strassenbild und die vorhandene Quartiersvernetzung zu bewahren. Die unterschiedlichen Bebauungstypologien werden erhalten und in sich gestärkt. Einerseits gilt es den hohen Durchgrünungsgrad und die Kleinteiligkeit der Einfamilienhausquartiere zu erhalten und andererseits die Offenheit mit grosszügigen Aussenraumgestaltungen der städtebaulichen Grossform zu erhalten und aufzuwerten.

Die strassenseitige Ausrichtung der angrenzenden Gebäudekörper soll erhalten und verstärkt werden, Lärmschutzelemente sind durch eine qualitative Strassenraumgestaltung zu vermindern. Zentral hierbei scheint, dass die Quartiere weiterhin über die Alberich Zwysigstrasse erschlossen sind. Für eine geringe Lärmbelastung soll die Fahrbahn mit einem lärmabsorbierenden Belag ausgestattet und somit der Lärmpegel um bis zu sechs Dezibel verringert werden. Durch das Setzen von raumprägenden Strassenbäumen bleibt die Strassenraumqualität auch für den Fuss- und Veloverkehr und die Anwohner attraktiv. Entlang der Strasse verläuft eine beidseitige Velohauptverbindung mit einer gekennzeichneten Spur von 1.80m Breite.

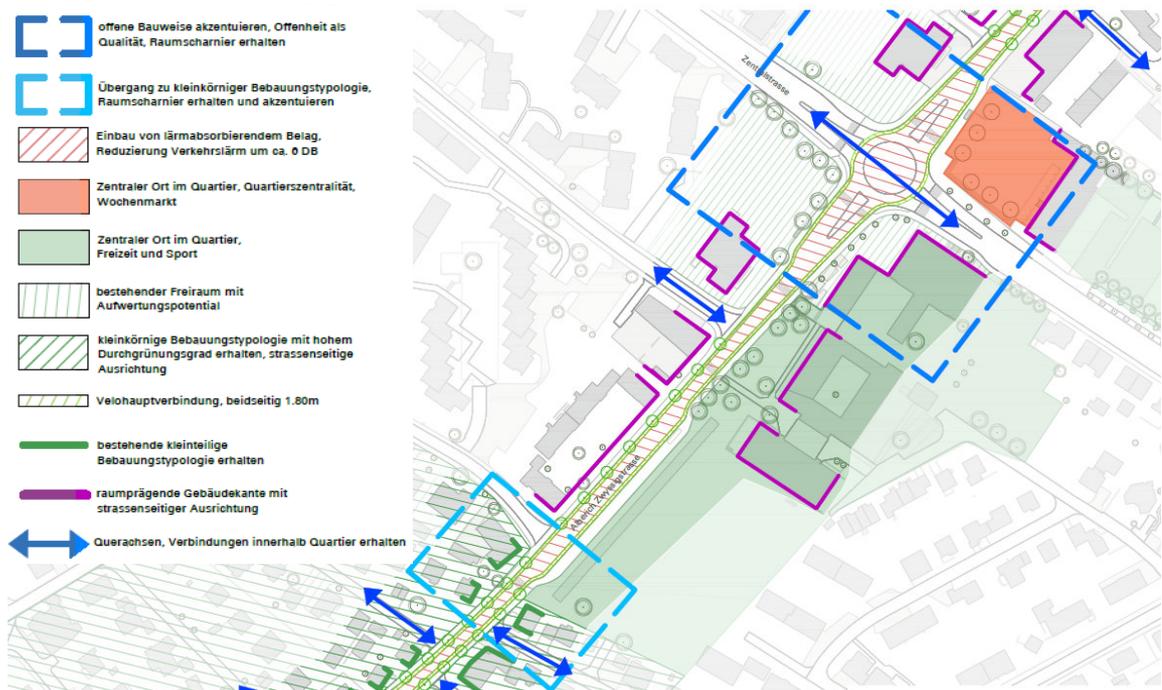


Abb. 4.10 Ausschnitt Konzeptgrafik Alberich Zwysigstrasse Süd

## 4.6 Seminarstrasse (Raumtyp "Landstrasse 2.0")

### 4.6.1 Analyse

Die Schwimmbadstrasse, respektive die Seminarstrasse im Abschnitt Baden sind heute Hauptzubringer der Region zur Autobahn A1 und dementsprechend stark frequentiert. Zudem führt das Freibad Baden als publikumsintensive Einrichtung in den Sommermonaten regelmässig zu hohen Verkehrsaufkommen in diesem Bereich. Gegenüber der Badeanstalt liegt der grosse Schwimmbadparkplatz mit einer vorgelagerten Obstbaumreihe, die auf die dörfliche Vergangenheit von Wettingen referenziert. Ansonsten können die an die Seminarstrasse angrenzenden Quartiere als homogene und stark durchgrünte Wohnquartiere charakterisiert werden. Westlich der Seminarstrasse liegt das beliebte Naherholungsgebiet des Limmatraums mit der in der Region Baden bekannten Sportanlage Aue. Im Norden findet die Seminarstrasse ihren Abschluss in der Einmündung in die Wettingerstrasse. Einen städtebaulich markanten Anfangspunkt, respektive Endpunkt beschreiben in diesem Bereich die kubischen Bauten der Kantonsschule Baden. Als zentraler Ort neben Kanti und Freibad kann das Gemeindezentrum Bethel beschrieben werden, welches sich mit dem Hauptzugang auf die Seminarstrasse ausrichtet.



Abb. 4.11 Ausschnitt Analysegrafik Seminarstrasse

### 4.6.2 Konzept



## 5 Fazit

Mit dem rGVK OASE eröffnen sich für die Gemeinden der Region Baden/ Wettingen grosse Chancen für die Stadt- und Freiraumentwicklung. Der Kanton schafft mit dem regionalen Gesamtverkehrsprojekt Ostargau infrastrukturelle Voraussetzungen für Strassenraum angelagerte Entwicklungen, die von grosser Bedeutung für die angestrebte Innenentwicklung sind. Das rGVK OASE kann von den betroffenen Gemeinden als Anstoss für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung genutzt werden. Dazu müssen die Gemeinden jedoch eng zusammenarbeiten und eine gemeinsame, "räumlich-gestalterische" Haltung entwickeln. Dazu gehört das Bewusstsein darüber, welche Rolle die einzelnen Gemeinden im regionalen Kontext übernehmen. Nicht alle Gemeinden brauchen überall alles. Es geht darum, ein eigenes Profil zu entwickeln, das auf Ebene der einzelnen Gemeinde identitätsstiftend ist und im regionalen Kontext funktional eine Ergänzung darstellen kann. Ein Ansatz mit ersten Leitideen ist im Kapitel 3 formuliert. Des Weiteren müssen sich die Gemeinden bewusst sein, welche gestalterischen und funktionalen Massnahmen ergriffen werden müssen, um das siedlungs- und freiraumtypologische Idealbild nach Raumtyp zu erreichen. Die in Kapitel 4 dargestellten Entwürfe in den Fokusräumen sollen eine erste Idee geben, in welche Richtung die Stadt- und Freiraumentwicklung gehen könnte. Diese ersten Ansätze sollten von den Gemeinden - nach der Festsetzung des rGVK OASE im Richtplan - weiterentwickelt und in mehreren Varianten geprüft und im Zusammenhang mit dem rGVK OASE inklusive den flankierenden Massnahmen (und weiteren Grossprojekten wie z.B. der Limmattalbahn) koordiniert werden.

### **Chance regionale Zusammenarbeit**

Mit dem Bewusstsein über die Funktion der Gemeinde im regionalen Kontext einerseits und den ortsspezifischen Entwicklungsabsichten andererseits, können die entsprechenden Qualitäten im Zuge der Innentwicklung gesichert werden. Hierzu müssen die Gemeinden eine gemeinsam getragene Haltung entwickeln und die parallele Umsetzung der flankierenden Massnahmen vorantreiben. Als Ergänzung dazu müssen die Gemeinden in den für sie zentralen Entwicklungsräumen (Fokusräume) mit den privaten Grundeigentümern kooperative Prozesse eingehen, um gemeinsam mit diesen die gewünschte Entwicklung voran zu treiben. Ansätze, die in diese Richtung gehen, sind mit den beiden Testplanungen zu den "Landstrassen" in Wettingen und Obersiggenthal bereits gemacht. Es fehlt lediglich eine vertiefte Koordination mit den Nachbargemeinden. Einen Anstoss um die raumrelevanten Entwicklungsabsichten zu ermöglichen, kann das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostargau leisten. Dazu braucht es eine gute Zusammenarbeit und Unterstützung zwischen Kanton und Gemeinde.

### **Chance Velo**

Um die städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklungspotenziale im Umfeld der unterschiedlichen Entwicklungsachsen (vgl. Zielbild Kapitel 3) umsetzen zu können, sind griffige flankierende Massnahmen notwendig. So sind beispielsweise die entlasteten Strassenräume siedlungsorientiert zu gestalten. Zusätzlich gilt es die Situation für den FVV und ÖV zu verbessern. Ziel für den FVV -Modalsplit ist eine Zunahme von heute gut 7% auf ca. 21%, was einem "Quantensprung" gleich kommt.

Die flankierenden Massnahmen müssen in kooperativen Prozessen zwischen dem Kanton, den Gemeinden, privaten Grundeigentümern und weiteren Stakeholdern umgesetzt werden. Das rGVK OASE bietet ein Gefäss, die zentralen Akteure an einen Tisch zu holen und mit der Regionalplanung umsetzungsorientierte Lösungen zu entwickeln.

### **Risiko Orts- und Landschaftsbild**

Die geplanten Verkehrsanlagen und die städtebaulichen und freiraumplanerischen Potenziale werden das Erscheinungsbild der Region mitprägen. Teilweise sind die Infrastrukturen in sensiblen Landschaftsgebieten geplant. Diesbezüglich soll eine möglichst hochwertige Einpassung der geplanten Anlagen ins Orts- und Landschaftsbild sichergestellt werden. Die konkrete Linienführung ist dementsprechend landschaftsplanerisch zu optimieren.

## 6 Quellen

REK 2013, Regionales Entwicklungskonzept, Baden Regio, Kanton Aargau, sapartners Zürich

## 7 Anhang

### 7.1 Interviewleitfaden

Themenblock	Leitfrage	Sondierungs- und Steuerungsfragen
Erwartungen zum rGVK OASE <i>(Allgemeine Frage zum Gesprächseinstieg. Gibt vor, ob erst über Chancen oder Risiken gesprochen wird)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Was versprechen Sie sich von dem rGVK OASE im Hinblick auf Stadt- und Freiraum?                              (Anders gefragt: Was erwarten Sie von uns?)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wer "leidet" überhaupt?</li> <li>Die Verkehrsteilnehmer oder die Bewohner und Geschäfte?                              (Anders gefragt: Für wen werden die Massnahmen primär ergriffen?)</li> </ul>
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Welche Vorteile bringt das rGVK OASE für Baden?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Welche Stadträume profitieren von einer Verkehrsentslastung?</li> <li>Welche Vorteile ergeben sich für die Raumnutzer in diesen Stadträumen?</li> <li>Wie beurteilen Sie das Entwicklungspotenzial von Stadt- und Freiraum in diesen Räumen?</li> <li>Was sind mögliche flankierende Massnahmen um die Entwicklungspotenziale optimal zu nutzen? Und wie sind diese im ganzen Projekt zeitlich zu verorten?                              (Anders gefragt: Wo werden wichtige neue Räume geschaffen und welche bestehenden Räume gewinnen an neuer Bedeutung?)</li> <li>Was ist möglich und was nicht (Was ist keine mögliche Entwicklung z.B. Nachverdichtung, Umnutzung, Zwischennutzung, Transformation usw.)? Wieso?</li> <li>Welche planerischen Rahmenbedingungen der Stadt / Zukunftsszenarien müssen bei der Entwicklung berücksichtigt werden?</li> </ul>

Themenblock	Leitfrage	Sondierungs- und Steuerungsfragen
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Funktionen können die Strassenräume als öffentliche Stadträume zukünftig übernehmen (Treiber für Entwicklungen, Nutzungen und Funktionen)?</li> <li>• Auf was muss / soll dabei geachtet werden?</li> <li>• Wie sehen Sie die Rolle des Kantons bei der Zusammenarbeit respektive der Umsetzung der flankierenden Massnahmen?</li> </ul>
Risiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Nachteile bringt das rGVK OASE für Baden? (Anders gefragt: Was für Befürchtungen haben Sie oder welche Risiken sehen Sie im Zusammenhang mit dem rGVK OASE?)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was darf nicht geschehen? Wieso?</li> <li>• Was kann man dagegen tun?</li> <li>• Welche Räume werden durch das rGVKOASE benachteiligt?</li> <li>• Könnten durch das rGVK OASE Nachteile für die Raumnutzer entstehen (Erreichbarkeit von Ladenlokalen, Gentrifizierung usw.)?</li> <li>• Grundeigentümerverhältnisse / Kostenteiler / Massnahmentriage</li> <li>• Welche Massnahmen müssten ergriffen werden, damit diese Räume dennoch von dem rGVK OASE profitieren können? (z.B. im Sinn von Kompensationsmassnahmen / Zubringer / Anschluss / Durchlässigkeit)</li> <li>• Ergeben sich Nachteile, wenn sich Wettingen nicht an dem rGVK OASE beteiligt?</li> </ul>
Zielbild und Qualitäten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was verstehen Sie unter räumlicher Qualität (neue urbane Qualitäten)?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Kriterien müssen dabei erfüllt sein?</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie soll sich ihrer Meinung nach der Stadt- und Freiraum bis 2040 optimal entwickeln?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Wo sehen Sie welche Entwicklungsschwerpunkte?</i></li> <li>• <i>Welchen Beitrag kann das rGVK OASE dazu leisten und welchen nicht? Wieso?</i></li> </ul>

Themenblock	Leitfrage	Sondierungs- und Steuerungsfragen
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wo sehen Sie Hot Spots im Sinne von grössten Handlungsbedarf oder grösstem Potential?</li> </ul>	
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welchen Kommunikationsbedarf haben Sie?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Was erwarten sie vom Kanton / Welche Rolle soll er übernehmen?</li> <li>• Wo / wann wollen Sie sich einbringen?</li> <li>• Zu welchen Stellen oder Gremien (intern, Bevölkerung, etc.)?</li> <li>• Gibt es Koordinationsbedarf zwischen den unterschiedlichen Gemeinden? Bestehen die entsprechenden Gremien? Dem Kanton?</li> </ul>
Ausblick <i>(Bei diesem Themenblock geht es darum, die wichtigsten Inhalte zu vergegenwärtigen. Dabei können Teile des Gesprächs vom Interviewer zusammengefasst werden.)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche räumlichen und thematischen Schwerpunkte müssen wir aus Sicht Baden bei der Bearbeitung der Phase 3 setzen?  <i>(Diese Frage kann ggf. basierend auf dem Gesprächsverlauf zusammengefasst werden)</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gibt es noch weitere? Welche? Wieso?</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gibt es Planungen Ihrerseits, die in das rGVK OASE integriert / abgeglichen werden müssen?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verfügen Sie über einen / entsprechender Entwicklungsrichtplan / -pläne Ihres Gemeindegebiets?</li> </ul>

Tab.1 Interviewleitfaden

XY = Gemeinde Wettingen, Stadt Baden oder der Kanton Aargau



# Akteure im Prozess rGVK OASE

## **Herausgeber**

Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
5001 Aarau  
www.ag.ch

## **Beteiligte**

Planungsverband Brugg Regio  
Planungsverband Baden Regio  
Planungsverband Zurzibiet Regio  
Stadt Brugg  
Gemeinde Windisch  
Gemeinde Hausen  
Gemeinde Gebenstorf  
Stadt Baden  
Gemeinde Wettingen  
Gemeinde Untersiggenthal  
Gemeinde Obersiggenthal  
Gemeinde Neuenhof  
Gemeinde Ennetbaden  
Gemeinde Freienwil  
Gemeinde Turgi

## **Externe Fachspezialisten**

### **Vorstudie mit ZMB**

EBP Schweiz AG, Zürich

### **Vertiefungsstudie Raum Brugg-Windisch**

CSD Ingenieure AG, Zürich | Rothpletz,  
Lienhard + Cie AG, Zürich | Swisstraffic  
AG, Zürich

### **Vertiefungsstudie Raum Baden**

ewp AG, Effretikon | ILF Beratende  
Ingenieure AG, Zürich

### **Fuss- und Veloverkehrskonzept**

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

### **Stadt- und Freiraum**

SKK Landschaftsarchitekten AG,  
Wettingen | Husistein & Partner AG,  
Aarau | Planteam S AG, Luzern

### **Programm Mobilitätsmanagement**

Synergo, Zürich | Planungsbüro Jud  
AG, Zürich

### **Bericht zur Umweltauswirkungen (BUS)**

Pöyry Schweiz AG, Zürich

### **Geologische Gutachten**

Dr. Heinrich Jäckli AG, Zürich

### **Verkehrsmodellgrundlagen und technische Bewertung**

EBP Schweiz AG, Zürich

### **Risikogutachten**

Risk&Safety AG, Aarau

### **Planungssupport**

F. Preisig AG, Zürich | SWR Infra AG,  
Dietikon

### **Moderation**

Frischer Wind, St. Gallen

### **Kommunikationsagentur**

blueheart AG, Aarau

