

MOBILITÄT

Gesamtverkehrskonzept
Raum Baden und Umgebung

Fachbericht Handlungsfeld
Stadt- und Freiraum

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

Herausgeber

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

Externe Fachspezialisten

SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen


yellowz AG, Basel

Copyright

© 2025 Kanton Aargau

Übersicht Dokumentation

Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes Raum Baden und Umgebung sind in folgenden definitiven Berichten und Planunterlagen dokumentiert:

- 01 Gesamtbericht GVK
Anhangband, Massnahmenblätter
- 02 Fachbericht Handlungsfeld Bahn und Bus
- 03 Fachbericht Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr
- 04 Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb / Gesamtmobilität
- 05 Fachbericht Handlungsfeld Stadt- und Freiraum  Dieser Bericht
- 06 Fachbericht Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

- 07 ZEL lang + : Situationsplan
- 08 ZEL lang + : Längenprofil
- 09 ZEL lang: Bericht zur Umweltsituation

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung / Abstract	9
1	Einleitung	10
1.1	Vorgehen und Berichtstruktur	11
1.2	Kantonale Rahmenbedingungen	11
1.3	Kommunale Rahmenbedingungen	14
2	Lagebeurteilung	15
2.1	Herausforderungen	15
2.2	Siedlungsentwicklung	19
2.2.1	Kapazitäten, Dichten und Zentralitäten	19
2.2.2	Exkurs Winterthur	25
2.3	"Quartier der kurzen Wege"	26
2.4	Ortsdurchfahrten ODF	31
3	Zieldefinition	34
3.1	Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum	34
3.2	Erfolgskriterien zur Zielerreichung	35
3.3	Abhängigkeiten zu weiteren Zielsetzungen	36
4	Lösungsansätze und Spielräume	37
4.1	Thesen zu Spielräumen	37
4.2	Abgeleitete grundlegende Erkenntnisse	41
4.3	Lösungsansatz Klimaangepasstes Freiraumgerüst	43
4.4	Lösungsansatz "Quartier der kurzen Wege"	46
4.5	Lösungsansatz Ortsdurchfahrten	47
4.5.1	Nr. 1: Ortszentren abseits der ODF	49
4.5.2	Nr. 2: Neue Ortszentren an ODF	51
4.5.3	Nr. 3: Bestehende Ortszentren an der ODF mit Aufwertungspotenzial	53
4.5.4	Nr. 4: Bestehende Zentralität an ODF mit Transformationspotenzial	55

4.5.5	Nr. 5: Keine Ortszentren, ODF in Siedlung integrieren	57
5	Massnahmenplanung	59
5.1	"Quartier der kurzen Wege" durch klimaangepasstes Freiraumgerüst	61
5.1.1	Stossrichtung 1: Kühle Gemeinden durch Erhalt des klimatischen Kaltluftsystems	62
5.1.2	Stossrichtung 2: Attraktive Wege durch die Integration von Grün- und Freiraumstrukturen	65
5.1.3	Stossrichtung 3: Hitzeangepasste Freiraumgestaltung durch gezielten Einsatz von Wasser, Pflanzen und geeigneten Materialien	67
5.1.4	Städtebauliche Spielregeln festlegen	70
5.2	Massnahmen und Vertiefungen ODF	72
5.2.1	Umgestaltung Ortsdurchfahrten	72
5.2.2	Vertiefung ausgewählter Ortsdurchfahrten	75
5.2.3	Umgestaltung Bruggerstrasse Baden	81
5.3	Kostenschätzung	86
6	Anhang	87
6.1	Methodenbeschrieb Kapazitätsberechnungen	87
6.2	Methodenbeschrieb Zentralitätsberechnung	99
6.3	Fassungsvermögen und Arbeitsplätze nach Gemeinde	102

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1	Übersicht Vorgehen sowie Gliederung Fachbericht im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum	11
Abb. 1.2	Entwicklung Ostaargau bis 2040 Quelle: Kanton Aargau, kantonaler Richtplan.	13
Abb. 1.3	Beispiel REK Baden	14
Abb. 1.4	Beispiel RGK Untersiggenthal	14
Abb. 1.5	Beispiel Entwicklungsthesen Landstrasse	14
Abb. 1.6	Beispiel Zonenplan Wettingen	14
Abb. 2.1	Klimaanalysekarte Tag	17
Abb. 2.2	Klimaanalysekarte Nacht	17
Abb. 2.3	Klimaanalysenkarte Zukunftsszenario 2035	18
Abb. 2.4	Fassungsvermögen Wohnraum 2023	20
Abb. 2.5	Übersichtsdiagramm Wohnraumkapazität, Bevölkerungsprojektion und Arbeitsplatzprognose 2040	21
Abb. 2.6	Zentralität	22
Abb. 2.7	Erreichbarkeit der Zentren	24
Abb. 2.8	Raumstruktur und Fläche GVK-Perimeter und Winterthur	25
Abb. 2.9	Verkehrsmittelanteile 2015 (nach Etappen) in Abhängigkeit der Dichte	27
Abb. 2.10	Fassungsvermögen Einwohnende und Arbeitsplätze 2040	28
Abb. 2.11	Absolute Anzahl Personen im Bestand (2021) und prognostiziert für 2040	29
Abb. 2.12	Typisierung der Ortsdurchfahrten	32
Abb. 3.1	Übersicht Ziele GVK Raum Baden und Umgebung	34
Abb. 4.1	These 1: Dichte und Ortsdurchfahrten	37
Abb. 4.2	Schemaschnitt Strassenraum	38
Abb. 4.3	Schematische Darstellung Strassenraumbreiten	39
Abb. 4.4	Schema "Quartier der kurzen Wege"	40
Abb. 4.5	Leitthemen "Quartier der kurzen Wege"	41
Abb. 4.6	Konzeptgrafik Klimaangepasstes Freiraumgerüst	44
Abb. 4.7	Grafische Darstellung einer möglichen Priorisierung der Lösungsansätze	47
Abb. 4.8	Gesamtübersicht Vertiefung der ODF-Typen	48
Abb. 4.9	Übersicht ODF-Typ Nr. 1 / Ortszentren abseits der ODF	49
Abb. 4.10	Übersicht ODF-Typ Nr. 2 / Neue Ortszentren an ODF	51
Abb. 4.11	Übersicht ODF-Typ Nr. 3 / Bestehende Ortszentren an der ODF mit Aufwertungspotenzial	53
Abb. 4.12	Übersicht ODF-Typ Nr. 4 / bestehende Zentralität an ODF mit Transformationspotenzial	55
Abb. 4.13	Übersicht ODF-Typ Nr. 5 / keine Ortszentren, ODF in Siedlung integrieren	57
Abb. 5.1	Übersicht Massnahmen	59
Abb. 5.2	Konzeptgraphik der Stossrichtung 1	62
Abb. 5.3	Konzeptgraphik der Stossrichtung 2	65
Abb. 5.4	Konzeptgraphik der Stossrichtung 3	68
Abb. 5.5	Übersichtskarte Massnahmen Umgestaltung Ortsdurchfahrten	72

Abb. 5.6	Einbettung Vorstudie Ortsdurchfahrt	73
Abb. 5.7	Suhr (AG): Tramstrasse	74
Abb. 5.8	Steffisburg (BE): Unterdorfstrasse	74
Abb. 5.9	Adliswil (ZH): Albisstrasse	74
Abb. 5.10	Bern (BE): Seftigenstrasse	74
Abb. 5.11	Zürich (ZH): Regensbergstrasse	74
Abb. 5.12	Zürich (ZH): Herdernstrasse	74
Abb. 5.13	Ausschnitt Strategieplan Baden/ Wettingen, Seminar- und Schwimmbadstrasse	77
Abb. 5.14	Ausschnitt Strategieplan Wettingen, Landstrasse	78
Abb. 5.15	Ausschnitt Strategieplan Nussbaumen in Obersiggenthal, Landstrasse	79
Abb. 5.16	Ausschnitt Strategieplan Untersiggenthal, Landstrasse	80
Abb. 5.17	Bruggerstrasse 2024	81
Abb. 5.18	Bruggerstrasse 2040 – Optimierung im Bestand	82
Abb. 5.19	Bruggerstrasse 2040+ nach deutlicher Mengenreduktion MIV - Ansatz «Light» mit Baumreihe	83
Abb. 5.20	Bruggerstrasse 2040+ nach deutlicher Mengenreduktion MIV - Ansatz «Light» mit aufgelöster Baumreihe	84
Abb. 5.21	Bruggerstrasse 2040+ – ZEL "light" mit Baumreihe (l) / mit aufgelöster Baumreihe (r)	85
Abb. 6.1	Einwohnende pro Hektare, Bestand 2021	87
Abb. 6.2	Vorgehen Berechnung Innenverdichtungspotenzial	88
Abb. 6.3	Geplante Realität und Entwicklungsschwerpunkte	91
Abb. 6.4	Wohnraumpotenzial pro Parzelle, zusätzliches Fassungsvermögen gegenüber dem Bestand	92
Abb. 6.5	Einwohnende pro Hektare, Wohnraumkapazität gemäss dem Fassungsvermögen	93
Abb. 6.6	Fassungsvermögen Wohnraum	94
Abb. 6.7	Beschäftigte im Vollzeitäquivalent 2020	95
Abb. 6.8	Entwicklung Vollzeitäquivalent 2011 – 2040	96
Abb. 6.9	Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) 2040	96
Abb. 6.10	Prognose Arbeitsplatzdichte 2040	97
Abb. 6.11	Gegenüberstellung Einwohnende und Beschäftigte Bestand 2020/2021 und Fassungsvermögen 2040	98
Abb. 6.12	OSM-Analyse und Angebotsdichte (Heatmap)	100
Abb. 6.13	Bevölkerungsdichte und Versorgungsangebot	101
Abb. 6.14	Ermittelte Zentralitäten	101
Abb. 6.15	Übersichtsdiagramm Wohnraumkapazität und Arbeitsplatzprognose 2040	102

Tabellenverzeichnis

Tab. 5.1	Übersicht Massnahmen Umgestaltung Ortsdurchfahrten	73
Tab. 5.2	Herleitung Kosten Aufwertung Ortsdurchfahrten	86
Tab. 6.1	Wohnkapazität der Entwicklungspotenziale	89
Tab. 6.2	Wohnkapazität der geplanten Realität	90

Tab. 6.3 Effektive (2019) und projizierte (2040) Bevölkerung gemäss dem Kanton Aargau nach Raumtyp

93

Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung von SKK Landschaftsarchitekten AG.

© SKK Landschaftsarchitekten AG

Zusammenfassung / Abstract

Das Handlungsfeld Stadt- und Freiraum bildet einen integralen Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Raum Baden und Umgebung. Im Fachbericht werden die vielschichtigen Wechselwirkungen zwischen Siedlung und Verkehr im Hinblick auf eine abgestimmte regionale Entwicklung untersucht. Als zentraler Baustein wird die Freiraumqualität behandelt. Damit soll die Transformation von Verkehrsräumen und deren Umfeld hin zu einem attraktiven, klimagerechten und gut vernetzten Lebensraum aktiv gestaltet werden. Aufbauend auf der kantonalen Strategie "mobilitätAARGAU" sowie den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans werden raum- und verkehrsplanerische sowie klimatische Rahmenbedingungen zusammengeführt. Im Sinne einer nachhaltigen Innenentwicklung für die neun Gemeinden im GVK-Perimeter (Killwangen, Neuenhof, Wettingen, Baden, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Ehrendingen, Freienwil) werden diese Zielsetzungen in massgeschneiderte und verortbare Lösungsansätze und Spielräume übersetzt.

Ein besonderes Augenmerk wird auf die Entwicklung sogenannter "Quartiere der kurzen Wege", auf ein siedlungsübergreifendes, klimaangepasstes Freiraumgerüst sowie auf attraktiv gestaltete Ortsdurchfahrten als Teil des öffentlich zugänglichen Lebensraums der Region gelegt. Die Analyse zeigt, dass durch eine gezielte Umgestaltung der Ortsdurchfahrten mehr Aufenthaltsqualität geschaffen, Trennwirkungen reduziert und die Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo deutlich verbessert werden kann. Die "Quartiere der kurzen Wege" dienen dabei als Impulsräume für eine nutzungsdurchmischte Innenentwicklung mit attraktiven Fuss- und Veloverbindungen sowie einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Aspekte der Klimaanpassung wie Beschattung, Entsiegelung und ökologische Aufwertung ("blaugrüne Infrastruktur") werden integrativ mitgedacht.

Als Ergebnis dieser planerischen Arbeiten liefert der vorliegende Fachbericht konkrete Massnahmenvorschläge für zentrale Ortslagen, die sich durch eine gute Erschliessung und hohe Entwicklungsdichte auszeichnen. Der Bericht zeigt auf, wie durch das Zusammenspiel von Verkehrs- und Raumplanung Synergien geschaffen werden können, um einen zukunftsfähigen Stadt- und Freiraum im GVK-Perimeter zu realisieren – im Einklang mit den Zielen attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum, flächensparende Mobilität und Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten.

1 Einleitung

Der Ostaargau ist eine dynamische und wirtschaftlich starke Region, die überdurchschnittlich wächst – und damit auch der Verkehr. Mit dem rGVK Ostaargau (OASE) 2040 hat der Kanton Aargau bis 2019 ein Konzept erarbeitet und damit aufgezeigt, wie die Menschen in dieser Region auch in Zukunft mobil bleiben können. Die damals übergeordneten Projektziele waren die Entlastung der Zentren Baden und Brugg sowie die bessere Anbindung des Unteren Aaretals an die Nationalstrasse.

Der Grosse Rat hat im Mai 2021 gestützt auf diese fachlichen Arbeiten für den Raum Baden und Umgebung wichtige Velo-Infrastrukturelemente im Richtplan auf die Stufe Zwischenergebnis angehoben, die Zentrumsentlastung vorerst auf Antrag der Regierung im Zwischenergebnis belassen und Vorgaben für die weitere Planung gemacht. Zusammen mit der bereits am 8. September 2020 erfolgten Aufnahme der Weiterführung der Limmattalbahn (Killwangen-Baden) sind seither alle bedeutenden Infrastrukturelemente in diesem Raum auf der Richtplanstufe Zwischenergebnis. Ergänzt werden diese konkreten Einträge durch Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen (Richtplankapitel M1.2), die für die künftige Infrastrukturplanung des Kantons in diesem Raum bindend sind. Mit seinem Richtplanbeschluss hat der Grosse Rat dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, die Planung im Raum Baden und Umgebung bis zur Festsetzungsreife voranzutreiben. Dabei soll auch die planerische Notwendigkeit der oben erwähnten grossen Infrastrukturvorhaben Zentrumsentlastung Baden und Weiterführung Limmattalbahn geklärt werden.

Mit dem «Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung» soll gemeinsam mit den Gemeinden und Regionalplanungsverbänden ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept für die Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsnetze im Raum Baden geschaffen werden. Das Gesamtverkehrskonzept soll einerseits auf der kantonalen Strategie «mobilitätAARGAU» (moAG) aufbauen, insbesondere auf den darin beschriebenen Prioritäten für die verschiedenen Verkehrsmittel nach Raumtypen. Ein wichtiges Anliegen ist die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere der Anteil des Veloverkehrs soll deutlich steigen. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Gewerbestandortes Baden mit allen Verkehrsmitteln für den Personen- und Güterverkehr hoch bleiben. Dabei soll das Gesamtverkehrskonzept die vom Grossen Rat verabschiedeten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen gemäss Richtplankapitel M 1.2 berücksichtigen. Die zur Erreichung dieser Vorgaben erforderlichen Massnahmen sollen entwickelt und in einem partizipativen Prozess mit den regionalen Akteurinnen und Akteuren gespiegelt werden. Richtplanrelevante Vorhaben sind so weit zu konkretisieren, dass sie nach Abschluss des GVK im kantonalen Richtplan verbindlich festgesetzt werden können.

Der vorliegende Fachbericht beschreibt die durchgeführten Planungsarbeiten und die gewonnenen fachlichen Erkenntnisse im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum. Er ergänzt und vertieft die Aussagen aus dem Gesamtbericht zum betreffenden Handlungsfeld. Die Hinweise aus dem Partizipationsprozess (Begleitgruppe, Mobilitätskonferenz und Online-Partizipation) wurden bei der Bearbeitung des Handlungsfeldes geprüft und

sind – falls möglich und zielführend – in den vorliegenden Fachbericht eingeflossen. Der vorliegende Fachbericht bildet zusammen mit denjenigen der anderen vier Handlungsfelder, dem Gesamtbericht, dem Massnahmenband und dem Dossier zur Zentrumsentlastung (Pläne und Bericht zur Umweltsituation) die Schlussdokumentation des GVK Raum Baden und Umgebung.

1.1 Vorgehen und Berichtstruktur

Die Planungsarbeiten folgten dem Prozessablauf des Gesamtprojektes GVK und gliederten sich grob in vier Phasen bzw. Partizipationszyklen. Die zentralen Planungsinhalte im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum in den vier Phasen sind aus nachfolgender Abbildung ersichtlich. Die Kapitelstruktur des vorliegenden Fachberichtes folgt ebenfalls dieser Gliederung.

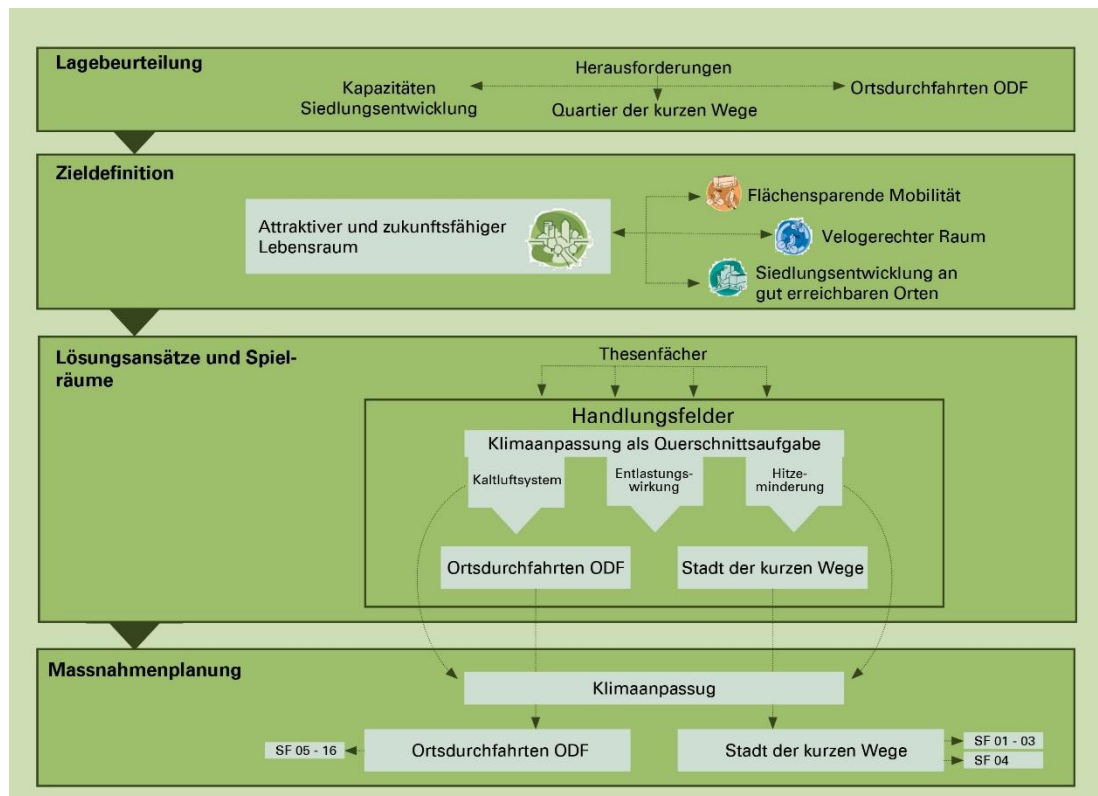


Abb. 1.1 Übersicht Vorgehen sowie Gliederung Fachbericht im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum
Darstellung: SKK, 2024.

1.2 Kantonale Rahmenbedingungen

Die wichtigsten kantonalen Rahmenbedingungen sind im Kapitel M 1.2 des kantonalen Richtplans zum regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Ostaargau beschrieben. Vor dem Hintergrund einer möglichen

signifikanten Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf heute stark befahrenen zentralen Strassenabschnitten wie der Bruggerstrasse in Baden eröffnen sich Potenziale für die Umgestaltung und Aufwertung belasteter Verkehrskorridore und neue Entwicklungs- und Verdichtungsmöglichkeiten. Der Fokus liegt auf der Verbesserung der Freiraum- und Wohnqualität sowie einer nachhaltigen Integration in die Siedlungsentwicklung innerhalb des raumplanerischen Auftrags der Entwicklung nach Innen. Die zur Aufwertung nötigen Planungen sollen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden angegangen werden.

Neben den regionsspezifischen Vorgaben des Kapitels M 1.2 baut der vorliegende Fachbericht auf weiteren massgebenden Strategien und Beschlüssen aus dem Richtplan auf. Zentral sind dabei die Hauptausrichtungen und Strategien (Kapitel H), in welchem unter anderem die Abstimmung des Verkehrs auf die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung bei gleichzeitiger Nutzung von Synergien zur Anpassung an den Klimawandel gefordert werden. Nachfolgend werden die für das GVK im Allgemeinen und für das Handlungsfeld Stadt- und Freiraum speziell relevanten Inhalte aus dem Kapitel H des Richtplans dargestellt:

H 2: Funktionsfähige Agglomerationen – integrierter ländlicher Raum

- **H 2.3:** In Kernstädten, Ländlichen Zentren und in Urbanen Entwicklungsräumen stehen die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie ein attraktiver öffentlicher Verkehr im Vordergrund. Begründete Infrastrukturentwicklung erfolgt siedlungsverträglich. Die Kernstädte, Ländlichen Zentren und wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) müssen auf dem übergeordneten Kantonsstrassennetz gut erreichbar sein.
- **H 2.4:** Siedlungsnaher Landschaftsraum in den Agglomerationen steht für die Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung zur Verfügung und wird gleichzeitig vielfältig und naturnah aufgewertet. Gleiches gilt für offene Flächen im Siedlungsraum.

H 3: Attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte

- **H 3.2:** Es wird eine nachhaltige Wohnstandortpolitik verfolgt, die zukunftsgerichtetes Wohnen in attraktivem Umfeld aufzeigt und dem haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie dem demografischen Wandel Rechnung trägt. Attraktive Naturräume in der Nähe der Wohnstandorte ergänzen das Angebot (Grundsatz: In 15 Minuten ist von jedem Wohnort aus der Naherholungsraum zu Fuss erreichbar).
- **H 3.5:** Eine angemessene Verteilung von Versorgungseinrichtungen wird angestrebt. Zentren, Ortskerne und Quartierzentren sollen so entwickelt werden, dass sie Standorte von Versorgungseinrichtungen für den täglichen und periodischen Bedarf ihrer Bevölkerung bleiben. Deren Erreichbarkeit mit dem Fuss- und Veloverkehr soll mittels kurzer Wege gewährleistet werden.

H 4: Abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

- **H 4.1:** Siedlungs- und Verkehrsplanung werden regional, kantons- und grenzüberschreitend abgestimmt.
- **H 4.3:** Die öffentlichen Räume, Strassen, Plätze und Freiräume werden so aufgewertet, dass sie als multifunktionale Infrastruktur die Attraktivität der Siedlungen unterstützen.

H 5: Aufgewerteter Lebensraum für Mensch und Natur

- **H 5.1:** Das Kulturland und der Naherholungsraum werden durch die Trennung Baugebiet/Kulturland und die innere Siedlungsverdichtung vom Siedlungsdruck entlastet. Neue Standorte von Bauten und Anlagen ausserhalb Baugebiet sind so abzustimmen, dass sie sich optimal in die Landschaft einfügen und den Landschaftsschutz berücksichtigen.
- **H 5.4:** Neue Infrastrukturanlagen werden nach Möglichkeit mit bestehenden gebündelt, um die Zerschneidung wenig belasteter Landschaftsräume zu vermeiden.

H 7: Klima

- **H 7.1:** Mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird der Wandel zu emissionsarmen und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln sowie kurzen Wegen unterstützt. Potenziale zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Förderung des flexiblen Arbeitens zur Reduktion des Pendelverkehrs werden dabei genutzt.
- **H 7.2:** Kanton und Gemeinden setzen mit einer qualitätsorientierten Siedlungsentwicklung nach innen nachhaltige und klimaangepasste Siedlungsstrukturen mit hoher Aufenthaltsqualität in den Aussenräumen sowie entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen um. Sie tragen insbesondere zu einem angenehmen Lokalklima, einem klimaresilienten Wassermanagement und zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsgebiet bei. Der Kanton stellt Grundlagen bereit für die Umsetzung einer klimaangepassten Siedlungsentwicklung in den nachgelagerten Verfahren.
- **H 7.6:** Raumplanerische Massnahmen nutzen wo immer möglich Synergien mit dem Klimaschutz und der Klimaanpassung. Der Kanton berücksichtigt dabei innovative Ansätze und neue Erkenntnisse aus der Forschung und integriert diese proaktiv in die Umsetzung dieser Massnahmen.

Entwicklung im Ostaargau bis 2040

Für mittelfristige, stadträumliche Aufwertungen in den Gebieten mit Aufwertungspotenzial setzt das GVK langfristig den Rahmen und schafft neue Entwicklungsspielräume, jedoch ohne konkrete Entscheide vorwegzunehmen. Die entsprechenden siedlungsplanerischen Kompetenzen liegen in erster Linie bei den Gemeinden. Damit die Vorgaben erreicht werden können, werden die von den Fachplanungsteams erarbeiteten Massnahmen in einem breit aufgestellten partizipativen Prozess mit den regionalen Akteurinnen und Akteuren gespiegelt. Richtplanrelevante Vorhaben werden so weit konkretisiert, dass sie nach Abschluss des GVK im kantonalen Richtplan verbindlich festgesetzt werden können.



Abb. 1.2 Entwicklung Ostaargau bis 2040 Quelle: Kanton Aargau, kantonaler Richtplan.

1.3 Kommunale Rahmenbedingungen

Der Fachbericht Handlungsfeld Stadt- und Freiraum baut auf den bestehenden kommunalen Planungsgrundlagen der 9 Gemeinden im Planungsperimeter des GVK auf. Informelle Raumplanungsinstrumente (behördenverbindlich) wie räumliche Entwicklungskonzepte und -strategien, Leitbilder, Masterpläne und Freiraumkonzepte dienen ebenso als materielle und inhaltliche Grundlage dieser Arbeit wie formelle Raumplanungsinstrumente (grundeigentümerverbindlich), z.B. die Bau- und Nutzungsordnung oder Gestaltungspläne.



Abb. 1.3 Beispiel REK Baden
Entwicklungsschwerpunkte im Raumentwicklungskonzept (REK) als informelles Raumplanungsinstrument (SKK, 2020).

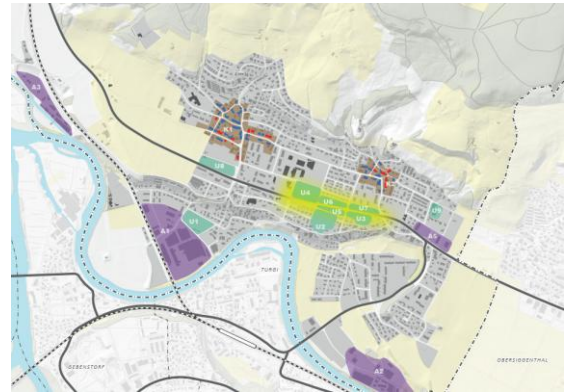


Abb. 1.4 Beispiel RGK Untersiggenthal
Konzeptplan Siedlung im Räumlichen Gesamtkonzept (RGK) als informelles Raumplanungsinstrument (Metron, 2015).



Abb. 1.5 Beispiel Entwicklungsthesen Landstrasse
Mögliche Umgestaltung der Landstrasse in Untersiggenthal als Entwicklungsthese (ENF, 2022).



Abb. 1.6 Beispiel Zonenplan Wettingen
Grundeigentümerverbindliche raumplanerische Vorgaben im Zonenplan (Wettingen, 2021).

2 Lagebeurteilung

2.1 Herausforderungen

Topografie / Dichter urbaner Raum

Der Raum Baden und Umgebung ist geprägt durch markante Hügelzüge und die dazwischen fliessende Limmat. Schmale Talachsen laufen aus allen Richtungen in der engen Klus von Baden zusammen. Das Wettingerfeld bildet eine Ausnahme als einzige grössere Ebene der Region. Die Siedlungsgebiete liegen dicht auf einem weitgehend ebenen Siedlungsband entlang der Limmat. Die Hügelzüge bieten einerseits attraktive und siedlungsnaher Erholungsräume, jedoch bringt die Topografie aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse verschiedene Herausforderungen mit sich.

Auf dem begrenzten und bereits engen Raum konzentrieren sich die Siedlungsgebiete sowie die Verkehrsinfrastrukturen. In der Regel reicht der Raum nur für ein bis zwei Strassenzüge pro Talachse – die Kantonsstrassen. Eine Ausnahme bildet das Wettingerfeld mit einem schachbrettartigen Strassennetz. Auf den Kantonsstrassen musste schon immer der gesamte Verkehr der Region abgewickelt werden. Auch heute teilen sich der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Busverkehr diese Strassenräume. Wo durchgehende Routen abseits der Kantonsstrassen fehlen, kommt das Velo noch dazu, innerorts auch der Fussverkehr. Der Vorteil dieses begrenzten Netzes ist, dass es kaum Schleichverkehr auf Nebenstrassen gibt. Im Gegenzug sind die Belastungen über alle Verkehrsmittel auf diesen Strassen sehr hoch. Im südlichen Bereich des GVK-Perimeters kann die Autobahn teilweise entlasten, solange sie nicht selbst überlastet ist.

Das erwartete Bevölkerungswachstum fügt sich als zusätzliches Element in die engen Talachsen ein. Im Einklang mit dem raumplanerischen Auftrag der Innen- vor Aussenentwicklung sind die Verdichtungspotenziale hierzu auszuloten und die Zentralitäten zugunsten kurzer Distanzen im Alltag zu stärken.

Wachstum

In der gesamten Region Baden und Umgebung wohnen rund 80'000 Menschen und arbeiten ca. 42'000 Beschäftigte. Klares Zentrum der Region ist die Stadt Baden, insbesondere hinsichtlich der Arbeitsplätze: Beinahe jeder zweite Arbeitsplatz der Region liegt in der Stadt Baden. Jeden Tag pendeln deshalb viele Erwerbstätige aus dem ganzen GVK-Perimeter und darüber hinaus nach Baden. Gemäss der im kantonalen Richtplan hinterlegten Prognose sollen bis 2040 rund 30% mehr Menschen in der Region wohnen und gut 20% mehr arbeiten. Diese Konzentration im urbanen Raum entspricht dem raumplanerischen Auftrag der Innen- vor Aussenentwicklung, erhöht aber auch die Mobilitätsbedürfnisse und damit den Verkehr in der Region. Die Herausforderung in der Zukunft besteht deshalb unter anderem im veränderten Mobilitätsverhalten von Einwohnenden und Beschäftigten, der Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs.

Damit können Hauptverkehrsachsen entlastet und als lebenswerter Raum in der verdichteten Stadt attraktiv gestaltet werden.

Ein Wachstum insbesondere der ständigen Wohnbevölkerung wird in allen Gemeinden erwartet. Die grösseren, zentraleren Gemeinden Wettingen, Baden und Obersiggenthal, wo insbesondere Wohnraum heute eher knapp ist, haben dabei das Potenzial, die ländlicheren Gemeinden zu entlasten. Voraussetzung dabei ist, dass das Siedlungswachstum über den Bearbeitungsperimeter des GVK hinaus koordiniert wird, damit Pendlerbewegungen in die Zentren reduziert werden können. Diese Aufgabe muss über den GVK-Prozess hinaus permanent durch den Kanton wahrgenommen werden, beispielsweise bei der Weiterentwicklung des kantonalen Richtplans. Wachstum bedeutet dabei nicht nur eine quantitative Zunahme an Personen, sondern auch die Weiterentwicklung von sozialen Strukturen und der Lebensqualität. Wichtig ist es, ein nachhaltiges Wachstum anzustreben, das neben der wirtschaftlichen Entwicklung auch die soziale und ökologische Dimension berücksichtigt. Entwicklungsabsichten und die Verdichtung an gut erschlossenen Achsen erfolgen bestenfalls im Einklang mit einer Verbesserung der Lebensqualität sowie mit der Stärkung der nachhaltigen Mobilität. Die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte (Entwicklungsschwerpunkte) aus dem kantonalen Richtplan spielen dabei eine zentrale Rolle.

Klimaanpassung

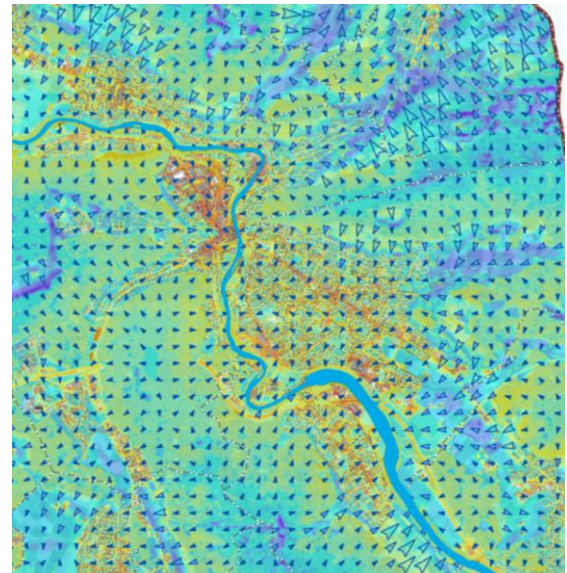
Der Klimawandel, die zunehmende Bebauung und Versiegelung der Flächen im Zuge des Siedlungswachstums sowie fehlende und schlecht vernetzte Grünflächen führen zu einer zunehmenden Hitzebelastung für die Bevölkerung in den Städten und Agglomerationen. Die Klimakarten des Kantons Aargau zeigen, dass die Wärmebelastung im GVK-Perimeter sowohl am Tag als auch in der Nacht bereits heute hoch ist. Tagsüber tritt insbesondere in den Strassenräumen der Hauptverkehrsachsen und auf offenem Kulturland eine starke bis extreme Wärmebelastung auf. Nachts kühlen die versiegelten Flächen in den Strassenräumen nicht ausreichend ab, was eine erhebliche Belastung für die schlafende Bevölkerung darstellt. Dieses Phänomen zeigt sich ausdrücklich in der Innenstadt Baden, aber auch in den Ortsdurchfahrten und den Arbeitsplatzgebieten der anderen Gemeinden und stellt eine zentrale Herausforderung im Kontext der Innenverdichtung dar.



Physiologisch Äquivalente Temperatur (14 Uhr, 2m ü. Grund) in °C)

≤ 20	keine Wärmebelastung
≤ 23	schwache Wärmebelastung
≤ 25	
≤ 27	
≤ 29	mässige Wärmebelastung
≤ 31	
≤ 33	
≤ 35	starke Wärmebelastung
≤ 37	
≤ 39	
≤ 41	extreme Wärmebelastung
≤ 43	
< 45.1	

Abb. 2.1 Klimaanalysekarte Tag
Quelle: AGIS, abgerufen am 03. Dez. 2024.



Lufttemperatur (4 Uhr, 2m ü. Grund)

≤ 13
≤ 13.5
≤ 14
≤ 14.5
≤ 15
≤ 15.5
≤ 16
≤ 16.5
≤ 17
≤ 17.5
≤ 18
≤ 18.5
≤ 19
≤ 19.5
> 20

Abb. 2.2 Klimaanalysekarte Nacht
Quelle: AGIS, abgerufen am 03. Dez. 2024.

Da die Hitzebelastung im Siedlungsgebiet gegenüber dem Umland um bis zu 10 °C höher ist, wird von einem Hitze- oder Wärmeinseleffekt gesprochen. Besonders Hitzetage mit Temperaturen über 30 °C und Tropennächte mit Temperaturen, die nicht unter 20 °C fallen, führen zu negativen Auswirkungen auf die Gesundheit bis hin zu hitzebedingten Todesfällen, v.a. für die vulnerablen Bevölkerungsgruppen (z.B. ältere Personen 70+). Neben gesundheitlichen Aspekten haben Hitzewellen zunehmend auch volkswirtschaftliche Konsequenzen, da die Hitzeeffekte zu Leistungseinbussen und Konzentrationsproblemen bei der Arbeit führen.

Die Klimaanalysenkarten des Kantons Aargau bieten ein detailliertes Zukunftsszenario der Situation im Jahr 2035. Besonders auffällig ist dabei die deutlich erhöhte Hitzebelastung entlang der Hauptverkehrsachsen und in den zentralen Bereichen der Gemeinden wie z.B. Zentren, Bahnhöfe und Arbeitsplatzgebiete.

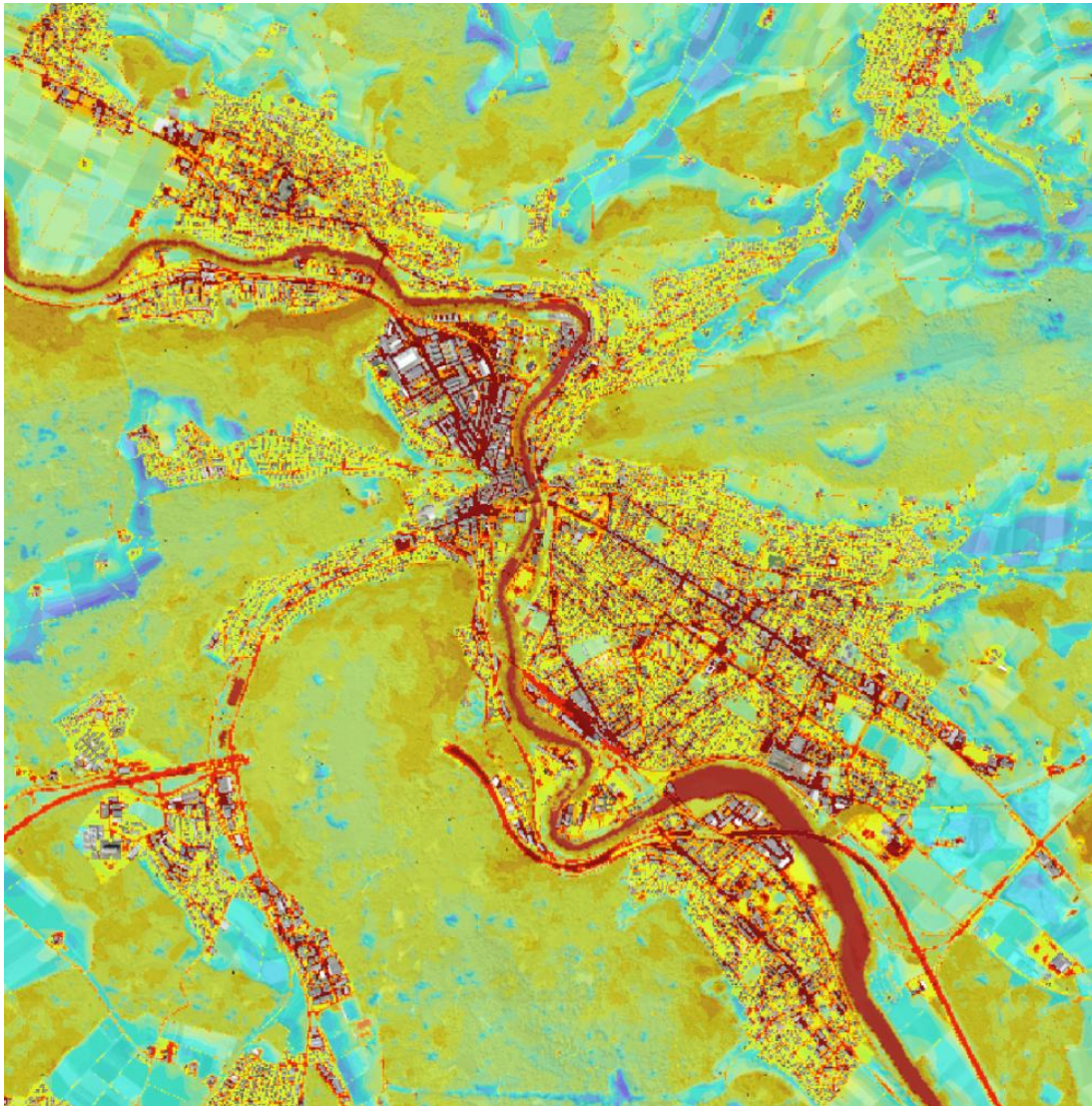


Abb. 2.3 Klimaanalysenkarte Zukunftsszenario 2035

Quelle: AGIS, abgerufen am 03. Dez. 2024.

Um die Lebensqualität der Bevölkerung angesichts der aktuellen und zukünftigen klimatischen Herausforderungen sicherzustellen, sind gezielte Massnahmen im Rahmen einer klimaresilienten¹ Raumentwicklung erforderlich. Diese Massnahmen zielen darauf ab, die Auswirkungen von Hitze in Siedlungsgebieten zu mindern. Die folgenden drei Ansätze der Klimaanpassung stehen dabei im Fokus:

- die Hitzeminderung durch den Einsatz von u.a. Wasser- und Grünflächen, Beschattung und geeigneten (Oberflächen-)Materialien
- der Erhalt und die Optimierung klimatischer Kaltluftleitsysteme zur Verbesserung der nächtlichen Abkühlung
- die Schaffung und Vernetzung von Frei- und Grünräumen, die als Entlastungsräume wirken.

Diese drei Ansätze erstrecken sich über grössere Teile des Siedlungsgebietes und sind räumlich wie thematisch vernetzt. Die Klimaanalysekarte (insbesondere für das Zukunftsszenario) zeigt anhand der stark hitzebelasteten Zentren und Hauptverkehrsachsen deutlich auf, dass Lösungen in zusammenhängenden Systemen und flächendeckend gesucht werden müssen. Dabei werden in Gebieten, wo die Hitzebelastung am grössten ist, in Zukunft noch mehr Einwohnende, Beschäftigte und Naherholungssuchende in der Freizeit von Hitze am Tag und Tropennächten betroffen sein (vgl. Kap. 2.2). Der Klimawandel macht keinen Halt an der Gemeindegrenze und auch die Klimaanpassung können die Kommunen nicht allein stemmen. Im Rahmen des GVK-Prozesses soll Klimaanpassung deshalb als Querschnittsthema im regionalen Kontext betrachtet werden.

2.2 Siedlungsentwicklung

2.2.1 Kapazitäten, Dichten und Zentralitäten

Um das prognostizierte Wachstum der Wohnbevölkerung im Raum Baden und Umgebung (bis 2040 um 30%, vgl. Kapitel 2.1) im Sinne der Innenentwicklung zu gestalten, streben Kanton und Gemeinden eine höhere Dichte an. Die materielle Grundlage dazu liefern die Wohnschwerpunkte (WSP) und die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) gemäss kantonalem Richtplan. Neben diesen kantonalen Vorgaben wurden für die Analyse der Siedlungsentwicklung kommunale Raumentwicklungsstrategien und -konzepte sowie die gültigen Gestaltungspläne (geplante Realität) ausgewertet. Mittels Wohnraumkapazitätsanalyse wurde das Wohnraumpotenzial der Entwicklungsschwerpunkte und der geplanten Realität sowie das Innenentwicklungspotenzial auf bestehenden Grundstücksflächen berechnet (Methode vgl. Anhang Kap. 6.1). Die grössten Kapazitäten und höchsten Personendichten liegen in Baden, Wettingen, Obersiggenthal und Neuenhof (vgl. Abb. 2.4).

¹ Klimaresilienz beschreibt die Fähigkeit von sozial-ökologischen Systemen, die Belastung und Auswirkungen vom Klimawandel abzumildern und sich von ihnen zu regenerieren, indem Mittel und Strukturen unter Berücksichtigung langfristiger Veränderung und Unsicherheiten angepasst und transformiert werden.

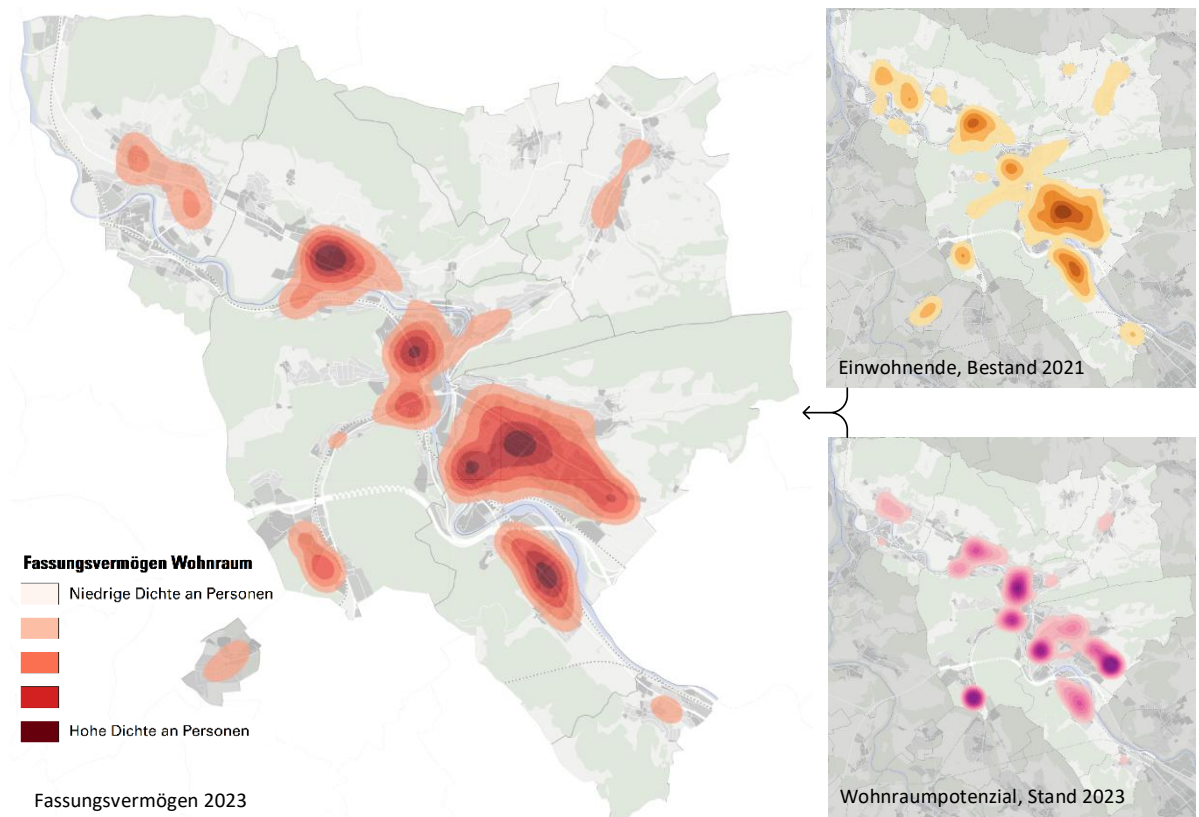


Abb. 2.4 Fassungsvermögen Wohnraum 2023

Die Abbildung zeigt die Kerndichteschätzung je Hektar mit einem Einzugsgebiet von 500m. Je dunkler die Einfärbung, desto dichter bzw. desto grösser das Fassungsvermögen. Das Fassungsvermögen basiert auf der Anzahl Personen pro Wohnung gemäss den GWS-Daten (2021) und dem Wohnraumpotenzial gemäss dem Innenentwicklungspotenzial, den Baulandreserven, Entwicklungsschwerpunkten und der geplanten Realität (Darstellung: SKK und Yellowz, 2023).

Zur Beurteilung der bestehenden Kapazitäten wurde die Prognose für das Bevölkerungswachstum bis 2040 basierend auf der Projektion des Kantons Aargau nach Raumtyp verwendet. Die Prognose für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 stützt sich auf einen Datensatz des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2020. Die Gegenüberstellung der beiden Prognosen erlaubt Aussagen über das Verhältnis zwischen Einwohnenden und Beschäftigten, das ein wesentlicher Bestandteil von funktionierenden Zentren ist (vgl. "Quartier der kurzen Wege" Kap. 2.3). Die Gesamtbetrachtung für die Gemeinden im GVK-Perimeter zeigt, dass die vom Kanton vorgegebenen Wachstumsziele für die Bevölkerung bis 2040 in der Theorie erreicht werden können (vgl. Abb. 2.5). In manchen Gemeinden könnten sie sogar übertroffen werden, wenn die (teilweise unsicheren) kommunalen Planungen zur Innenentwicklung wie geplant umgesetzt werden (z.B. Baden, Wettingen, Obersiggenthal). Für eine ausgewogene, durchmischte regionale Entwicklung ist es jedenfalls von grosser Bedeutung, dass besonders die drei Zentrumsgemeinden Baden, Obersiggenthal und Wettingen an ihren zentralen, gut mit dem öV erschlossenen Lagen einen stärkeren Fokus auf Wohnraumentwicklung legen. Zugunsten der Entwicklung aller Gemeinden im Einklang mit ihrer jeweiligen

Raumtypisierung müssten diese Gemeinden gar ein deutlich stärkeres Wachstum aufnehmen, als das im Richtplan vorgegeben ist. Somit könnte der Wachstumsdruck auf die eher peripher gelegenen Quartiere und Gemeinden sowie die "Grüne Wiese" gemindert werden.

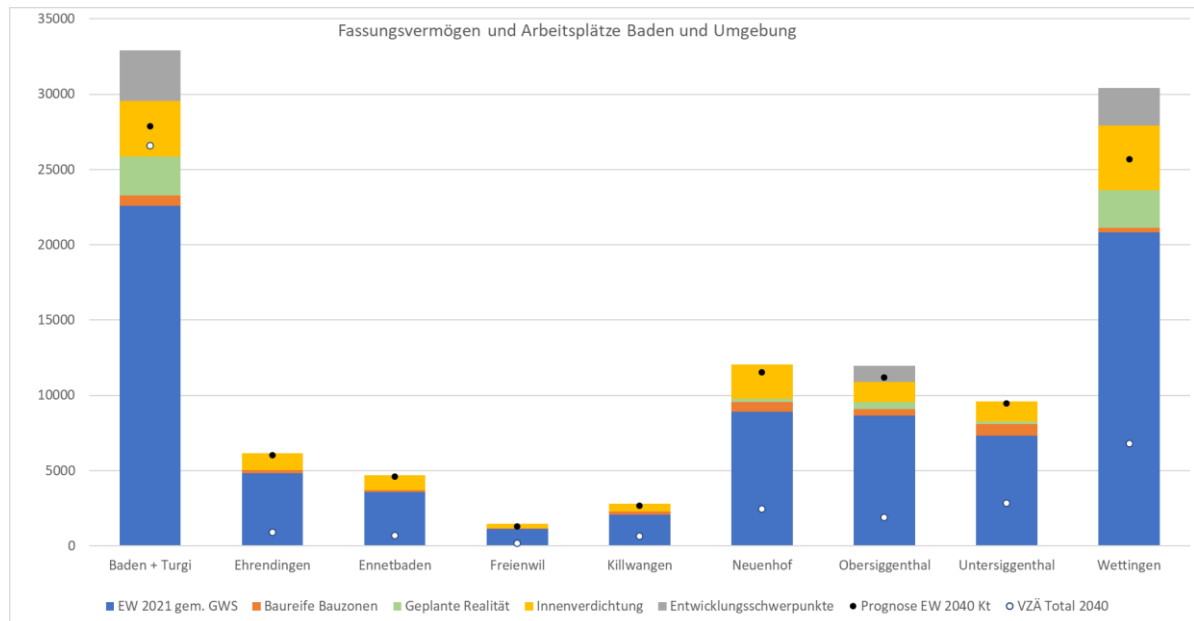


Abb. 2.5 Übersichtsdiagramm Wohnraumkapazität, Bevölkerungsprojektion und Arbeitsplatzprognose 2040
Die Prognose der Einwohnenden 2040 basiert auf den Bevölkerungsprojektionen nach Raumtyp des Kantons Aargau (Darstellung: SKK und Yellowz, 2023).

Das Diagramm zeigt auch, dass die prognostizierte Anzahl Arbeitsplätze in allen Gemeinden ausser Baden deutlich kleiner ist als die Wohnbevölkerung, so dass das Beschäftigungsangebot auch 2040 in all diesen Gemeinden deutlich geringer sein dürfte als die Anzahl der Erwerbstätigen. Im Gegenzug überragte die prognostizierte Anzahl Arbeitsplätze in der Stadt Baden vor der Fusion von Baden und Turgi sogar die der ständigen Wohnbevölkerung. Auch so wird die fusionierte Gemeinde bis 2040 annähernd gleich viele Arbeitsplätze wie Einwohnende umfassen und damit deutlich mehr Arbeitsplätze als Erwerbstätige. Auch wenn die Stärkung des Arbeitsplatzstandortes Baden der Definition als wirtschaftlichem Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung entspricht, führen diese Unterschiede zwischen Baden und den übrigen Gemeinden nach der Theorie der "Quartiere der kurzen Wege" (vgl. Kap. 2.3) zu grossen Missverhältnissen. Besonders ausgeprägt gilt das für das Gebiet Baden Nord mit einem Verhältnis von vier Beschäftigten zu einem Einwohnenden.

Zentralität

Als Zentralität wird die Kombination einer hohen Personendichte (Beschäftigte und Einwohnende) mit einer hohen Angebotsdichte bezeichnet. Unter Angebotsdichte wird dabei die Nähe von vielen öffentlichen Einrichtungen wie Einkaufsgelegenheiten, Arbeitsplätzen, Institutionen, Freizeiteinrichtungen, etc.

verstanden. Die Zentralität ist eine nachfrageseitige Kenngrösse. Die materielle Grundlage hierzu liefern die zukünftigen Personendichten basierend auf dem Fassungsvermögen und der Prognose für die Arbeitsplätze 2040 sowie die aktuelle Angebotsdichte aus einer OpenStreetMap-Abfrage (Methode vgl. Anhang 6.2).

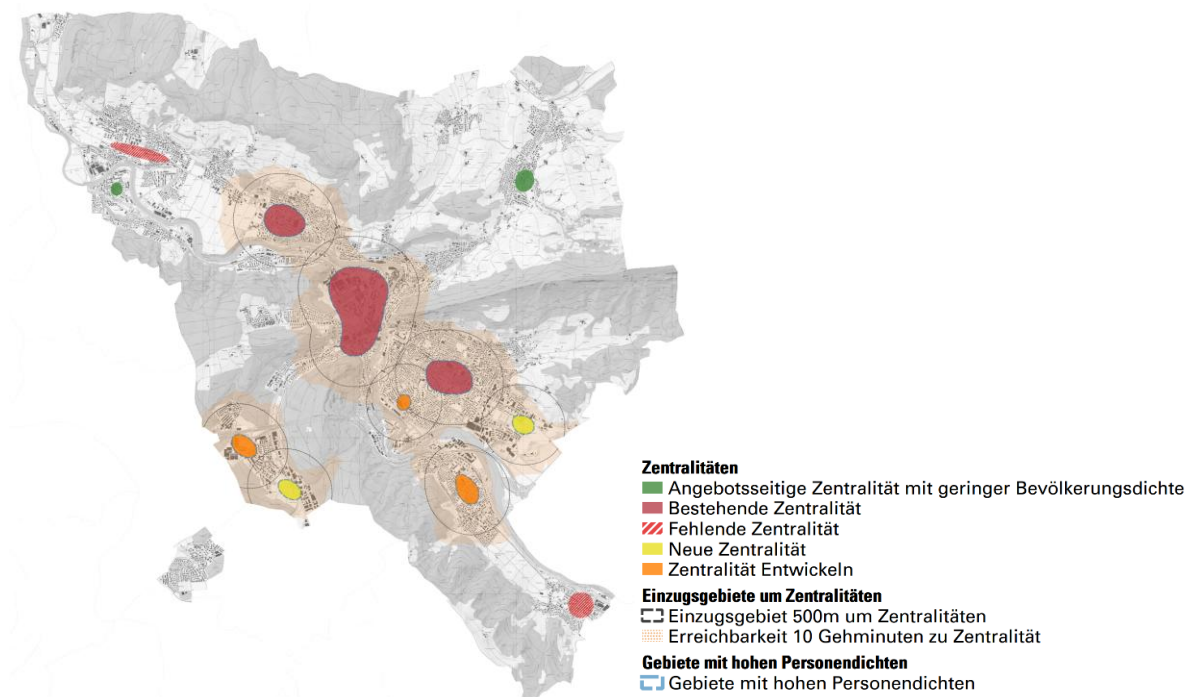


Abb. 2.6 Zentralität

Die Zentralitäten sind nachfrageseitig definiert, also von den Personendichten her (Darstellung: SKK und Yellowz, 2024).

Die Innenstadt Baden sowie die Zentren von Wettingen und Nussbaumen (Ortsteil Obersiggenthal) weisen basierend auf den bestehenden Personen- und Angebotsdichten bereits heute eine Zentralität auf. Sie bilden somit in ihrer funktionalräumlichen Abfolge eine Art zentrale "Entwicklungsachse". Räume mit geringer Angebotsdichte, aber hoher Personendichte im Bestand oder in Zukunft, liegen im Umfeld des Bahnhofs Wettingen, im Badener Aussenquartier Dättwil sowie in Neuenhof. Diese kleineren Ortszentren können die polyzentrische Siedlungsstruktur ergänzen, wenn die heute zu tiefe Angebotsdichte (also Versorgung mit Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitangeboten) im Rahmen der räumlichen Entwicklung erhöht werden kann. In Neuenhof an der Zürcherstrasse und im Umfeld des Bahnhofs Wettingen wurde dieser Grundstein für die bauliche Weiterentwicklung des Ortszentrums (Neuenhof) respektive der Quartierszentralität (Bahnhof Wettingen) für die nächsten 5-10 Jahren bereits gelegt. In Neuenhof gilt es dabei auch die mögliche Entwicklung Händli gut an das neue Ortszentrum anzubinden.

Im Ortsteil Turgi der Stadt Baden und in Ehrendingen bestehen angebotsseitig attraktive Ortszentren mit einem relativ dichten und vielfältigen Einkaufsangebot, jedoch mit geringer Bevölkerungsdichte im Umfeld. Mit dem kantonalen Wohnschwerpunkt Bahnhof Turgi ist eine deutliche Erhöhung der Bevölkerungsdichte zu

erwarten. Auch in Untersiggenthal sind die raumplanerischen Grundlagen für die Entwicklung eines neuen Ortszentrums an der Landstrasse geschaffen.

Die Entwicklung der aus kantonaler Sicht nennenswerten Siedlungsgebietsreserve auf der "grünen Wiese" im Galgenbuck Dättwil sowie im Wohnschwerpunkt in Wettingen Ost haben mit ca. 2035+ einen längeren Entwicklungshorizont. Bei der weiteren Planung ist ein besonderes Augenmerk auf die gute Einbindung ins restliche Siedlungsgefüge zu richten, damit diese Gebiete als «Neue Zentralitäten» einen Beitrag zu einer zukunftsgerichteten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung leisten können.

Dem Raum zwischen Killwangen und Spreitenbach - nahe der Kantonsgrenze zu Zürich - fehlt heute trotz der guten Lage eine identitätsstiftende Zentralität. Die Gründe dafür liegen in der Heterogenität der Siedlungs- und Nutzungsstruktur sowie der trennenden Wirkung der grossen Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Autobahn oder Rangierbahnhof). Mit dem Impulsgeber der Endhaltestelle der Limmattalbahn wurde von den Standortgemeinden, gestützt auf eine Testplanung, ein regionaler Sachplan zur langfristigen Transformation der Siedlungsqualität mit einem vielseitigen Nutzungsmix und Wohnangebot erarbeitet und vom Kanton geprüft.

Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeitsanalyse im Zusammenhang mit der Zentralität zeigt auf, dass ein grosser Teil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten innerhalb von 10 Gehminuten (rund 1 km) oder mit dem Velo erreichen kann (vgl. Abb. 2.6). Im zentralen "Entwicklungskorridor" Wettingen-Baden-Nussbaumen können aufgrund dieser Voraussetzungen "Quartiere der kurzen Wege" entwickelt werden.

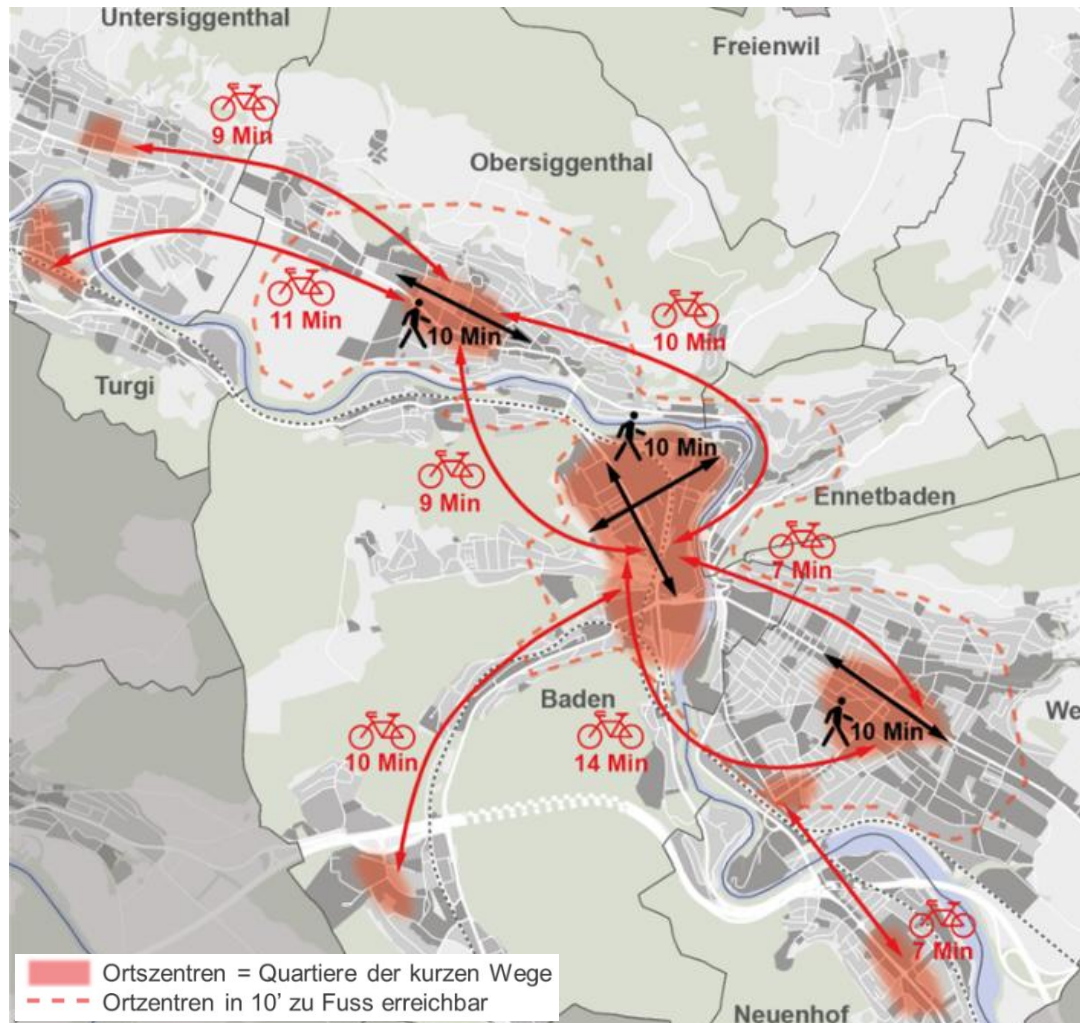


Abb. 2.7 Erreichbarkeit der Zentren

Die Zentren sind gut mit dem Velo erreichbar. Innerhalb der Zentren können die meisten Orte von Interesse innerhalb von 10 Gehminuten erreicht werden (Darstellung: SKK, Yellowz, 2024).

Im Sinne einer polyzentrischen Siedlungsstruktur wird dieser zentrale Entwicklungskorridor durch weitere Ortszentren an zentralen Lagen im Siedlungsgefüge des GVK-Perimeters ergänzt. Sie sind gut mit dem öV und dem Veloverkehr erschlossen. Innerhalb von 10 bis 15 Fahrminuten sind viele Ortszentren mit dem Velo erreichbar (vgl. Abb. 2.7). Sie leisten im regionalen Kontext einen wesentlichen Beitrag, das Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) auszuschöpfen. Neben der guten Erreichbarkeit ist die Verkehrsmittelwahl zudem abhängig von der Siedlungsdichte, vom Nutzungsmix (höherer Fussverkehrsanteil bei hoher Dichte und gutem Mix) und von attraktiv gestalteten Wegen (Beschattung, Rastmöglichkeiten mit z.B. Bänken und Trinkbrunnen).

2.2.2 Exkurs Winterthur

Winterthur hat eine vergleichbare industriekulturelle Vergangenheit und Gegenwart wie die Gemeinden im Perimeter des GVK Raum Baden und Umgebung, insbesondere wie Baden. Flächenmässig ist der GVK-Perimeter mit ca. 60 km² gegenüber Winterthur mit ca. 68 km² nur unwesentlich kleiner und auch die Verhältnisse von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sind vergleichbar. Topografisch deutlich weniger akzentuiert als der Raum Baden und Umgebung, ist Winterthur etwas flächiger. Auch dort hat das Wachstum primär entlang von starken Verkehrsachsen stattgefunden. Ein grosser Unterschied besteht auf der institutionellen Ebene: Während in Winterthur fünf einst selbständige Gemeinden (Töss, Wülflingen, Veltheim, Seen und Oberwinterthur) schon vor 100 Jahren eingemeindet wurden, sind die Gemeinden im Raum Baden mit Ausnahme der Fusion mit Baden und Turgi selbständig geblieben.

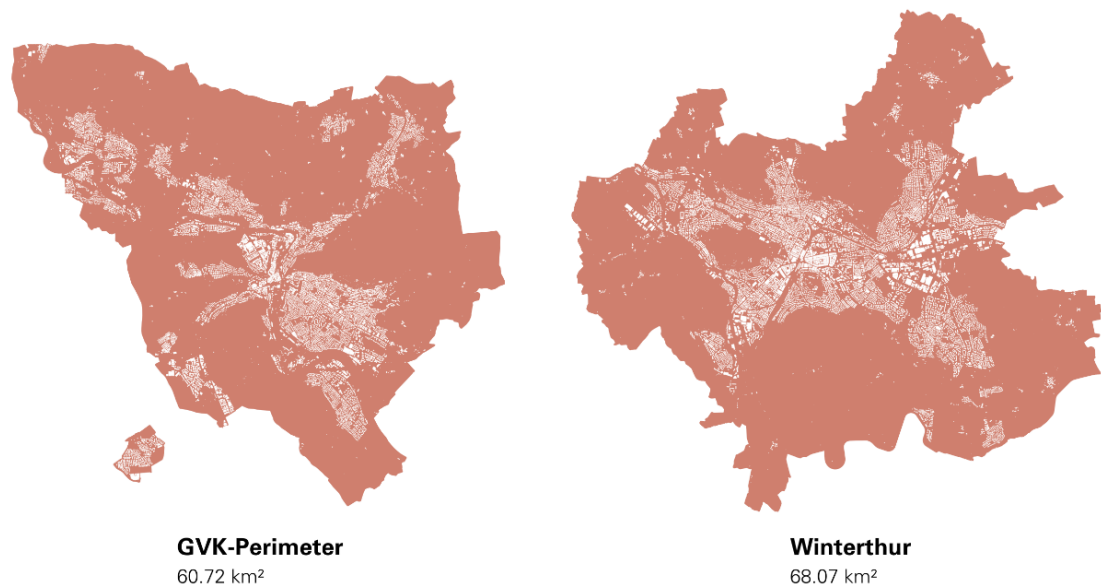


Abb. 2.8 Raumstruktur und Fläche GVK-Perimeter und Winterthur
Darstellung: SKK, 2024.

Im Vergleich der beiden Räume ist zudem das Bevölkerungswachstum der heute bereits bevölkerungsreicheren Stadt Winterthur aufschlussreich. Von 2000 bis 2020 ist Winterthur um 25'000 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen (vgl. räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2024). Dieses Wachstum ist vergleichbar mit dem Wachstum, das im Raum Baden und Umgebung gemäss kantonalem Wachstumsziel bis 2040 zu erwarten ist. Gemäss den im vorangegangenen Kapitel hergeleiteten Wohnraumkapazitäten kann das kantonale Wachstumsziel in manchen Gemeinden sogar übertroffen werden.

Bis 2040 könnten in Winterthur nochmals ca. 20'000 Personen mehr wohnen. Zumindest gemäss Prognose leben dann in Winterthur bis zu 135'000 Menschen. Mit rund 105'000 bis ca. 115'000 Einwohnerinnen und

Einwohnern erreicht der Raum Baden und Umgebung bis 2040 in etwa den Bevölkerungsstand, den Winterthur 2020 bereits erreicht hat.

Winterthur ist trotz dieses Wachstums eine lebenswerte Stadt geblieben. Damit dies auch weiterhin so bleibt, wird in der Entwicklungsperspektive 2040 unter anderem auf Strategien wie die "Quartiere der kurzen Wege" gesetzt (vgl. Kap. 2.3). Referenziert wird dabei auf eine Strategie zur stadtverträglichen Mobilität, die in Abhängigkeit einer dichten und urbanen Stadt vornehmlich auf die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo setzt. Gekoppelt wird die dafür notwendige Siedlungsentwicklung nach Innen an eine hohe Qualität der Strassen- und Freiräume und an ein ausreichendes Angebot an klimaangepassten Flächen für öffentliche Bauten und Grünräume.

2.3 "Quartier der kurzen Wege"

Konzeptansatz

Das Konzept "Quartier der kurzen Wege" basiert auf der Idee, städtische Räume so zu gestalten, dass alle wichtigen Alltagsziele – Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung und Freizeit – in fussläufiger oder kurzer Entfernung erreichbar sind. Ziel ist es, die Lebensqualität zu erhöhen, den Verkehr zu reduzieren und nachhaltige Mobilität wie Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Dieses Konzept stärkt lokale Gemeinschaften, reduziert Umweltbelastungen und fördert die soziale Interaktion sowie wirtschaftliche Vitalität im direkten Umfeld.

Jan Gehl, einer der bekanntesten Stadtplaner unserer Zeit, empfiehlt in seinem Buch "Städte für Menschen" deshalb den menschlichen Massstab. Wichtigster Grundsatz für eine Stadtplanung nach menschlichem Mass ist, dass der Siedlungsraum mit der Geschwindigkeit eines Fussgängers erlebt wird, statt aus einem Fahrzeug heraus. Nur so kann es gelingen, sowohl bestehende Metropolen oder eben auch wachsende Agglomerationsgemeinden, zu "Städten für Menschen" zu machen. Er beschreibt auch, dass Beziehungen zwischen Menschen persönlicher werden, je näher sie sich kommen. In der modernen städtebaulichen Entwicklung sollen deshalb nicht die Objekte selbst, also die Gebäude, in den Fokus gerückt werden, sondern die Räume dazwischen als Bewegungs- und Begegnungsorte gestaltet werden. Zu einem attraktiven, klimaangepassten gestalteten Freiraumgerüst gehören neben Wegen, Plätzen und Parks auch die Ortsdurchfahrten als Teil des öffentlich zugänglichen Lebensraums. In dieser Arbeit wird deshalb ein Fokus auf Ortsdurchfahrten als Teil von lebenswerten Gemeinden im GVK-Perimeter gelegt (vgl. Kap. 3.1).

Erforderliche Personendichten

Dem "Quartier der kurzen Wege" liegt die Überlegung zugrunde, dass hohe Personen- und Nutzungsdichten an zentralen Orten ein grosses Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) haben. Die hohe und zunehmende Siedlungsdichte an zentralen Orten ermöglicht, dass mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sein können. Dieses

Umlagerungspotenzial weg vom MIV hin zu einem urbanen Mobilitätsverhalten, wird in der Studie Mobilitätsverhalten und Dichte des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE, 2018) beschrieben und illustriert. Die untenstehende Grafik zeigt, dass bei höherer Personendichte der prozentuale Anteil (blauer Balken) an Zufussgehenden und Velofahrenden stark ansteigt, während der Anteil des Autoverkehrs (orange) deutlich abnimmt.

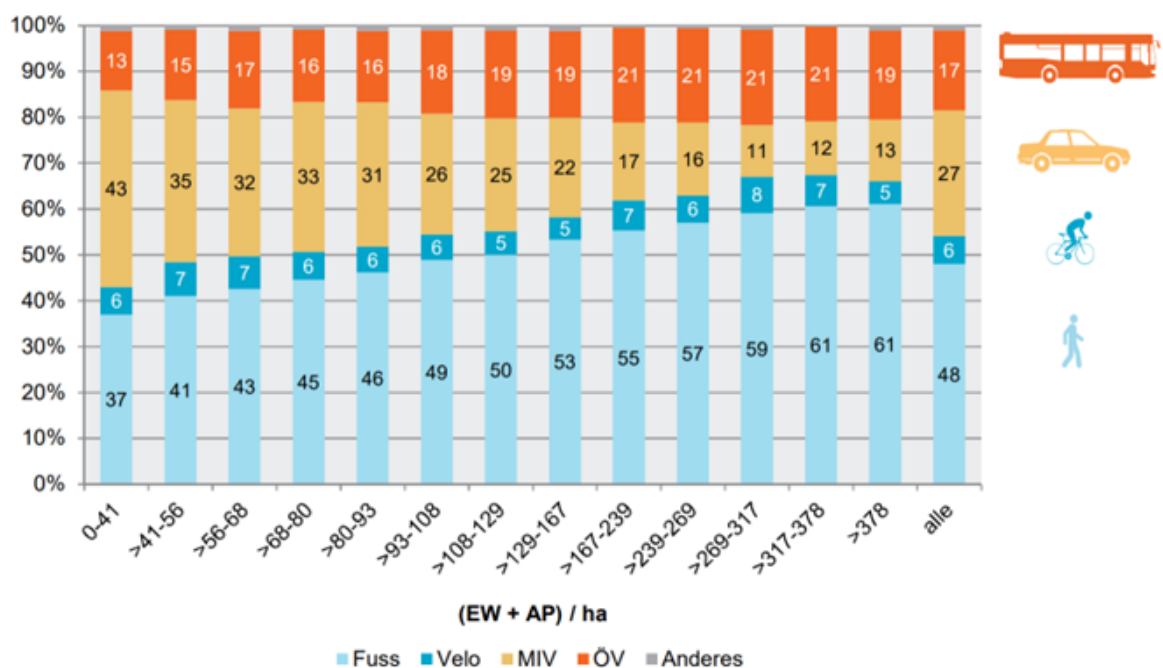


Abb. 2.9 Verkehrsmittelanteile 2015 (nach Etappen) in Abhängigkeit der Dichte
Quelle: ARE, 2018.

Baden, Wettingen und Obersiggenthal haben das Potenzial, die nötigen Dichten mit einem deutlich höheren Umlagerungspotenzial bis ca. 2040 zu erreichen, sofern die kommunalen Entwicklungsabsichten umgesetzt und auf ein zukunftsgerichtetes Mobilitätsverhalten ausgelegt werden (vgl. Abb. 2.10). Die Zentren in diesen Gemeinden können also in Kombination mit einem attraktiven und klimaangepassten Wegnetz als "Quartiere der kurzen Wege" funktionieren.

Die entsprechenden Dichten finden sich gemäss Berechnung mehrheitlich an den Ortsdurchfahrten oder im direkten Umfeld. Im Zuge der Innenentwicklung ist es erwünscht, dass diese zentralen Räume tendenziell noch mehr Menschen anziehen. Die Kombination von guter Erschliessung und einer zunehmenden Personendichte kann zu Konflikten führen, begünstigt aber auch die Stärkung der Ortszentren als Kern der polyzentrischen Siedlungsstruktur. Der Strassenraum als zentraler Teil des öffentlichen Raums bildet dabei einen wesentlichen Bestandteil eines "Quartiers der kurzen Wege". Mit stadtklimatischen Massnahmen und einem hohen Anteil an Fuss- und Veloverkehr können die Ortsdurchfahrten und deren Umfeld deshalb zu

zukunftsfähigen Lebensräumen entwickelt werden und die Menschen bei entsprechendem Angebot dazu motivieren, kürzere Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen.

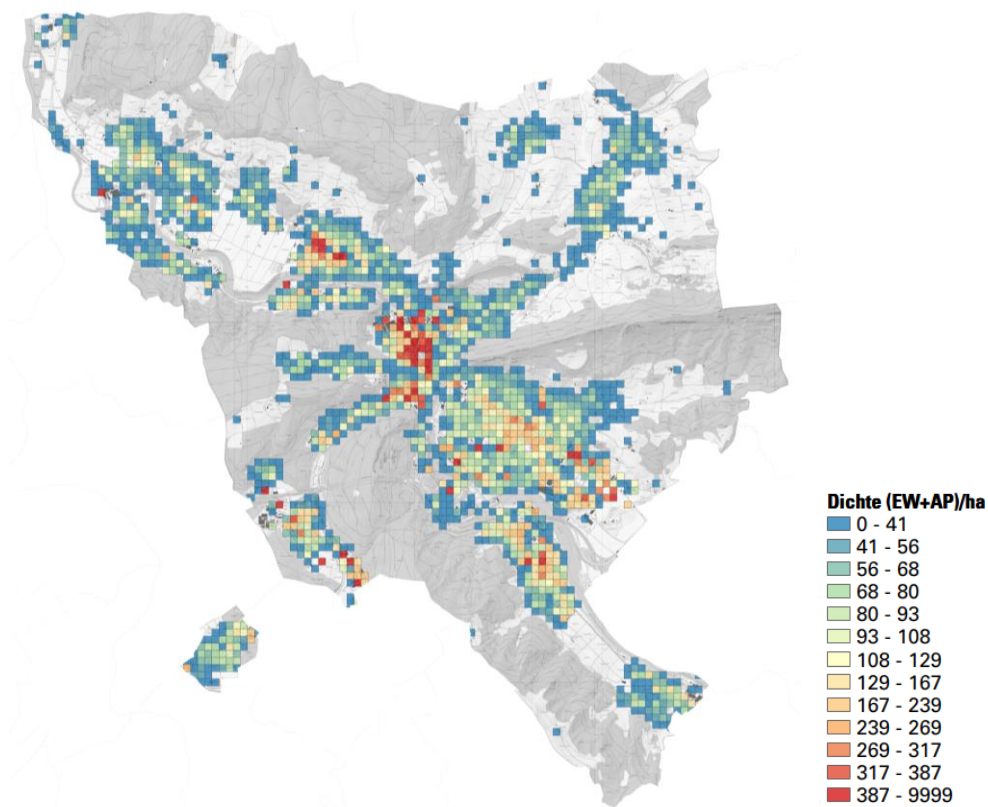


Abb. 2.10 Fassungsvermögen Einwohnende und Arbeitsplätze 2040

Die Dichtekategorien entsprechen den Kategorien aus der Studie Mobilitätsverhalten und Dichte (Darstellung: SKK und Yellowz, 2023).

Eine hohe Personendichte kann einerseits das Mobilitätsverhalten verändern und andererseits ist sie eine wichtige Grundlage für funktionierende Zentren und Quartiere. Die Ergebnisse aus einem Forschungsprogramm des ETH Wohnforums zur Stadt der kurzen Wege besagen, dass im 500 Meter Radius um einen öV-Haltepunkt 10'000 Einwohnende (EW) und 5'000 Beschäftigte (AP) sein müssen, damit das "Quartier der kurzen Wege" funktioniert. Das entspricht einem Verhältnis von 2 EW zu 1 AP.

Die Analyse der Anzahl Personen im Umkreis von 500m innerhalb des Perimeters hat ergeben, dass nur in Baden gemäss dem Forschungsprogramm genügend hohe Personendichten vorhanden sind. In Wettingen und Obersiggenthal werden sich auch in Zukunft nur je rund 10'000 Personen im massgebenden Umfeld der Zentren befinden (vgl. Abb. 2.11).

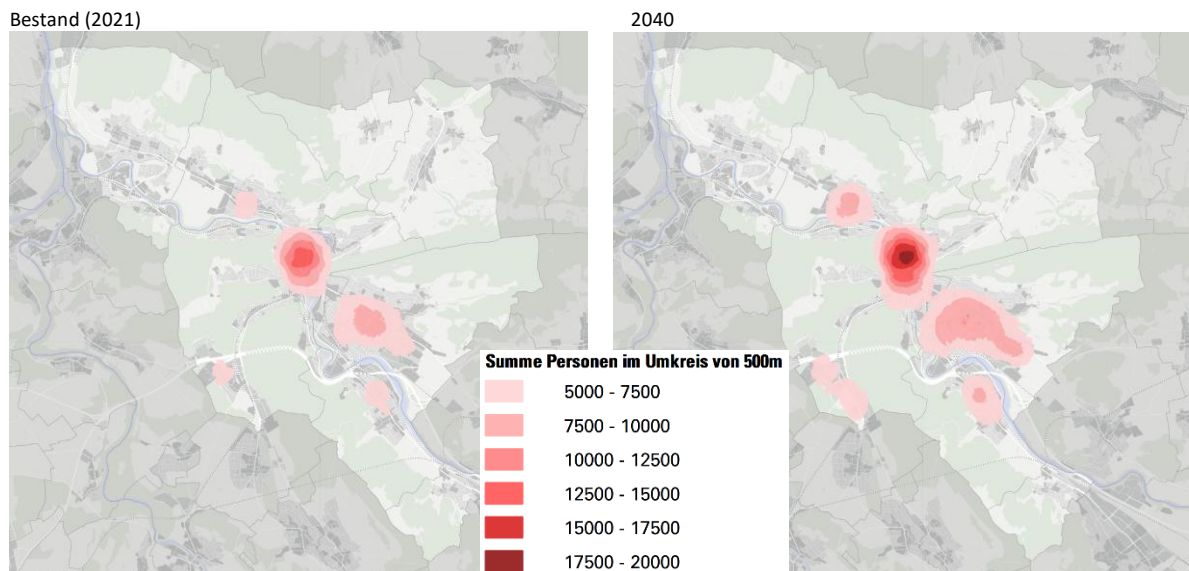


Abb. 2.11 Absolute Anzahl Personen im Bestand (2021) und prognostiziert für 2040
Darstellung: SKK und Yellowz, 2023.

Baden

In Baden arbeiten und wohnen in einem Radius von 500 Meter um das Stadtzentrum rund 13'500 Personen (GWS, 2021). Der Arbeitsplatzüberhang mit einem Verhältnis von 4 AP und 1 EW ist dabei markant. Bis ins Jahr 2040 bestehen für dieses Gebiet Kapazitäten für ca. 17'000 Personen (zusätzlich ca. 2'500 – 4'500 Pers.). Wird das Transformationsgebiet Oberstadt zur Innenstadt dazu gerechnet, besteht sogar ein Potenzial für ca. 19'000 Personen (grobe Berechnung aus dem REK 2020). Dabei bestätigt sich, dass in der Innenstadt von Baden die Personendichte für ein "Quartier der kurzen Wege" erreicht wird, allerdings mit einem massiven Überhang an Beschäftigten. Der Fokus sollte folglich auf der Schaffung von Wohnraum liegen, idealerweise mit einem hohen Anteil an preisgünstigen Wohnungen.

Wettingen und Obersiggenthal

Gestützt auf die Studie zum Mobilitätsverhalten besteht in Wettingen und Obersiggenthal Umlagerungspotenzial vom MIV auf den FVV, weshalb sie sich für die langfristige Entwicklung zu "Quartieren der kurzen Wege" eignen. Wettingen hat mit dem REL («Wettingen 2035» Räumliches Entwicklungsleitbild) und dem Entwicklungsrichtplan Landstrasse und Obersiggenthal mit ihren seit 2016 unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" laufenden Arbeiten den raumplanerischen Grundstein für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten gelegt. Mit der geplanten Entwicklung bis 2040 können die Ortszentren Wettingen und Obersiggenthal eine erste Etappe zur Transformation in ein "Quartier der kurzen Wege" umsetzen. Um diese zukünftigen Dichten aufzunehmen, empfiehlt sich die Sicherung eines attraktiven Freiraumsystems als Grundgerüst, in das sich die kommende, eventuell über die bereits geplanten baulichen Dichten hinausreichende Entwicklung, qualitativ und quantitativ über den Zeithorizont 2040 hinaus einfügen kann.

Es ist wichtig anzumerken, dass eine hohe Dichte allein noch niemanden motiviert, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein. Dazu sind gleichzeitig attraktiv und sicher gestaltete Wegverbindungen erforderlich (z.B. Beschattung und Rastmöglichkeiten), damit aus Strassenräumen qualitätsvolle Bewegungs- und Begegnungsräume werden und Menschen die kurzen Wege bis zu ca. einem Kilometer zu Fuss anstatt mit dem Auto zurücklegen. Damit die Akzeptanz für höhere Personen- und Nutzungsdichten an zentralen Orten wiederum gelingt, braucht es neben der baulichen Verdichtung auch attraktive Frei- und Grünräume. Die Ortsdurchfahrten müssen Teil eines attraktiven und klimagerechten Freiraumgerüsts sein (vgl. nachfolgendes Kapitel). Darüber hinaus spielen zur Stärkung der Fuss- und Veloverkehrsnetze die Planungen im Rahmen des Handlungsfeldes Fuss- und Veloverkehr (vgl. Fachbericht Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr, Metron, 2025) und die kommunalen Konzepte (z.B. kommunaler Gesamtplan Verkehr, kommunale Fuss- und Veloverkehrskonzepte) eine grosse Rolle.

2.4 Ortsdurchfahrten ODF

Ein attraktives und klimaangepasstes Wegnetz hat als Teil eines differenzierten Freiraumsystems das Potenzial, den Herausforderungen der zunehmenden Hitzebelastung in dichten Gebieten gezielt zu begegnen und das "Quartier der kurzen Wege" zu stärken. Verlaufen Hauptverkehrsachsen innerorts, werden sie als Ortsdurchfahrten (ODF) Teil des umliegenden Freiraumsystems. Diese Ortsdurchfahrten sind oftmals mit der Herausforderung der zunehmenden Dichte und dem Bestreben konfrontiert, die Zentren an die stark frequentierten "Lebensadern" zu verlegen respektive diese aufzuwerten.

Das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung der Ortsdurchfahrten und deren Umfeld werden beeinflusst durch Verkehrsaufkommen und -infrastruktur, Gestaltung und Nutzungen. Bei der Erarbeitung der Gemeindeporträts (vgl. Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und -betrieb, Lajo, 2025) wurden diese Einflüsse beurteilt und an einem Augenschein mit Verantwortlichen der Gemeinden diskutiert. Auf Basis dieser Gemeindeporträts sowie aufbauend auf generelle Fachkenntnisse wurden fünf Aspekte identifiziert, aufgrund derer die Ortsdurchfahrten qualitativ beurteilt und charakterisiert werden können. Die fünf Aspekte sind:

- **Trennwirkung der Strasse**

Diese entsteht insbesondere durch grosses Verkehrsaufkommen, breite Strassen mit wenig Fussgängerstreifen und eine klare Abgrenzung des Strassenraums von den umliegenden Nutzungen (z.B. Lärmschutzwände oder Abstandsräume).

- **Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr**

Es wird beurteilt, ob eine angemessene Infrastruktur vorhanden ist, insbesondere genügend breite Trottoirs, häufige und sichere Querungen sowie genügend breite Velostreifen oder -wege.

- **Auswirkungen motorisierter Verkehr**

Die durch den motorisierten Verkehr verursachten Störungen werden beurteilt. Massgebend sind einerseits die absolute Menge des Autoverkehrs (Anzahl Fahrzeuge pro Tag) und andererseits die Bedingungen, unter welchen dieser verkehrt (Rückstau im Siedlungsraum, Geschwindigkeitsniveau, Lärm- und Schadstoffemissionen).

- **Parkierung im Strassenraum**

Es wird beurteilt, ob Parkfelder oder Vorplätze (inklusive Tankstellen) entlang der Kantonsstrasse vorhanden sind, welche zu kritischen Fahrmanövern führen. Dazu gehören unter anderem die Störung des Verkehrs auf der Kantonsstrasse und Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr.

- **Nutzungen mit Bezug zum Strassenraum**

Relevant sind Erdgeschossnutzungen (insbesondere Verkaufsgeschäfte) und gut gestaltete öffentliche Frei- und Grünräume, welche einen Bezug zum Strassenraum haben und die Ortsdurchfahrt beleben. Diese führen zu einer höheren Aufenthaltsqualität und prägen den Strassenraum. Die möglichen städtebaulichen Potenziale im Umfeld sind berücksichtigt.

Die Ortsdurchfahrten in der Region lassen sich aufgrund der Beurteilung dieser Aspekte in vier verschiedene Typen einteilen. Diese sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

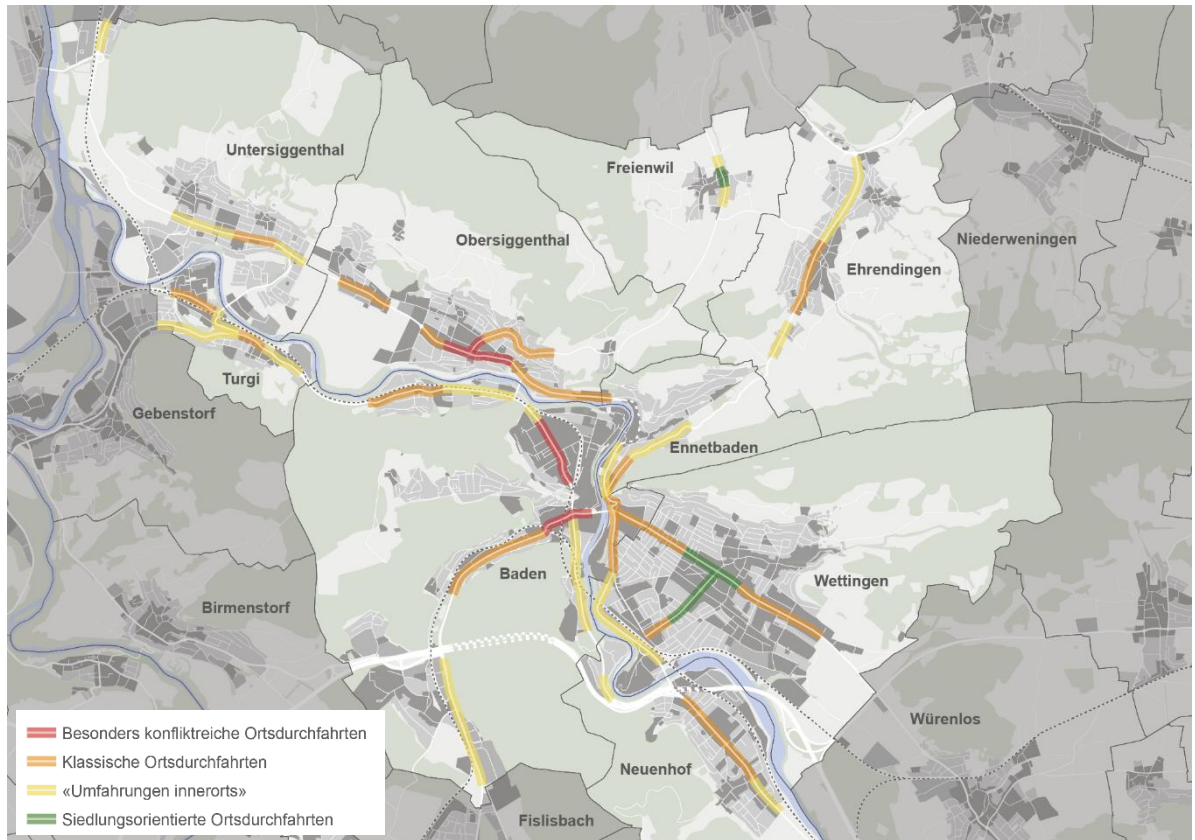


Abb. 2.12 Typisierung der Ortsdurchfahrten

Darstellung: Lajo, 2023.

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Siedlungsorientierte Ortsdurchfahrten: Einige wenige Strassen sind bereits heute mehrheitlich siedlungsorientiert gestaltet. Diese Ortsdurchfahrten wirken wenig trennend und die Strasse und das Umfeld stehen mehrheitlich in Bezug zueinander. Es herrscht weitgehende Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel auf der Strasse. Der motorisierte Verkehr wird vergleichsweise als wenig störend wahrgenommen. Die Seitenflächen werden von Läden oder der Gastronomie genutzt und es gibt Orte zum Verweilen. Dennoch gibt es auch hier punktuell Defizite. Dazu gehören vor allem Konflikte bei Parkierungsmanövern, schlechte Sichtverhältnisse bei Zufahrten und nicht optimale Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr.

Klassische Ortsdurchfahrten stehen zwar in Bezug zum umliegenden Siedlungsgebiet, da sich publikumsorientierte Nutzungen und Aufenthaltsräume zumindest teilweise zur Strasse hin orientieren. Das relativ hohe Verkehrsaufkommen führt aber vielerorts zu Konflikten. Defizite betreffen vor allem den Fuss- und Veloverkehr, sei es bezüglich sicheren Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende oder attraktiver Infrastruktur für das Velo. Häufig sind auch Konflikte zwischen parkierenden Autos und dem Fussverkehr. Die relativ hohe Verkehrsbelastung trennt das Siedlungsgebiet teilweise und verhindert weitere Nutzungen, die die Ortsdurchfahrten beleben könnten.

Umfahrungen innerorts: Auf einigen Kantonsstrassen innerorts wirkt sich der Verkehr heute kaum auf die angrenzenden Gebäude aus, weil diese durch Lärmschutzwände oder Lärmschutzarchitektur mehrheitlich von der Strasse abgewandt sind. Das heisst aber auch, dass es entlang dieser "Umfahrungen innerorts" kein städtebauliches Entwicklungspotenzial gibt und der Strassenraum klar auf den Autoverkehr ausgerichtet ist. Die Strasse und das Umfeld haben keinen Bezug zueinander und die Strasse trennt das Siedlungsgebiet. Für den Fuss- und Veloverkehr gibt es keine oder nur eine minimale Infrastruktur, die Strasse wird aufgrund der starken Verkehrsbelastung und der hohen Geschwindigkeiten – falls möglich – gemieden.

Die **besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten** verlaufen durch dichte Zentrumsgebiete mit vielen angrenzenden Nutzungen. Zudem ist auch das Verkehrsaufkommen sehr hoch, es kommt während der Spitzenzeiten zu Rückstaus von den angrenzenden Knoten. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist der Strassenraum primär auf den Autoverkehr ausgerichtet und es bestehen zahlreiche und schwere Defizite, vor allem für den Fuss- und Veloverkehr. Die Strasse wirkt sehr trennend und reduziert die Qualität für Aufenthalt und angrenzende Nutzungen sowie die Verkehrssicherheit deutlich.

3 Zieldefinition

Im Rahmen des partizipativen Prozesses wurden aufbauend auf der Lagebeurteilung Ziele definiert. Das Ziel «Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum» ist für das Handlungsfeld Stadt und Freiraum das relevanteste (vgl. Kap. 3.1). Es vereint die in der Lagebeurteilung mit besonderem Fokus betrachteten Aspekte Siedlungsentwicklung nach innen, "Quartiere der kurzen Wege", Ortsdurchfahrten und Klimaanpassung als Querschnittsaufgabe. Entsprechend ist es primäre Aufgabe des vorliegenden Fachberichtes bzw. des Handlungsfeldes, Lösungsansätze und Massnahmen aufzuzeigen, um trotz höheren Personen- und Nutzungsdichten und der Herausforderung der Klimaanpassung einen attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum zu erreichen.

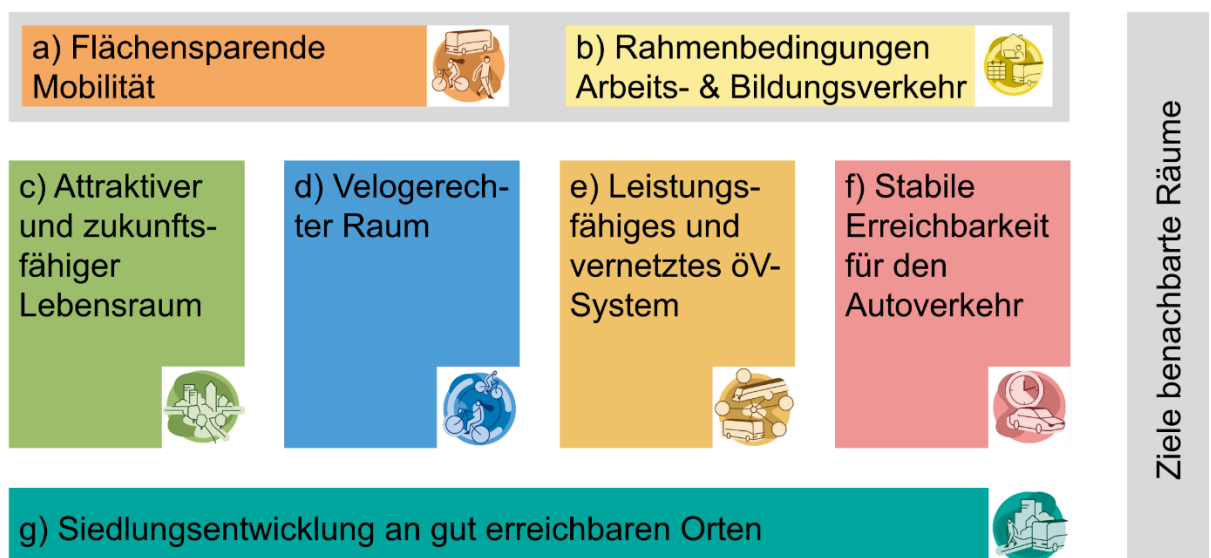


Abb. 3.1 Übersicht Ziele GVK Raum Baden und Umgebung

Quelle: Kanton Aargau, Gesamtbericht GVK.

3.1 Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Der kantonale Richtplan gibt in Kapitel S 1.1 vor, dass Kantonsstrassen grundsätzlich und insbesondere bei hoher Verkehrsbelastung siedlungsverträglich gestaltet werden sollen. Konkrete Vorgaben zu den damit verbundenen Anforderungen sind nicht Gegenstand des Richtplans. Die Gestaltung von Kantonsstrassen innerorts soll jedenfalls verstärkt an den Anforderungen des Siedlungsraums ausgerichtet werden. Strassenräume sollen nicht mehr ausschliesslich als Verkehrsflächen betrachtet werden, sondern als multifunktionaler Bestandteil des umliegenden Freiraumgerüsts. Ein besonderes Augenmerk gilt den Belastungen des Schwerverkehrs, welcher heute in einigen Ortsdurchfahrten als besonders störend wahrgenommen wird. Ergänzend ist eine Anpassung an die Herausforderungen des Klimawandels

erforderlich, beispielsweise durch die Reduktion versiegelter Flächen oder deren Beschattung. Darauf aufbauend wurde das Ziel "Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum" folgendermassen formuliert.



Ziel: Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Die Strassenräume sind innerorts Bestandteil von lebenswert und klimagerecht gestalteten Siedlungsräumen, in welchen sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fühlen. Die Siedlungsgebiete werden durch den Schwerverkehr möglichst wenig tangiert.

3.2 Erfolgskriterien zur Zielerreichung

Um die Erreichung des oben beschriebenen Ziels zu beurteilen, wurden als Erfolgskriterien die fünf Aspekte zur qualitativen Beurteilung sowie zur Typisierung der Strassen aus der Lagebeurteilung herangezogen (Kap. 2.4). Da jeder Strassenraum individuelle, spezifische Eigenheiten aufweist, können diese Erfolgskriterien kaum quantifiziert werden. Stattdessen werden auf der Zielstufe allgemeine Ansätze formuliert, die je nach Kategorie adaptiert und angewendet werden können. Die spezifische Gewichtung und Umsetzung der Kriterien erfolgten in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnisse der Gemeinden.

Die Erfolgskriterien zur Zielerreichung für einen attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraum sind:

- **Mengenreduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV)**

Die Verringerung des Verkehrsaufkommens trägt zur Entlastung der Strassenräume und zur Verbesserung der Lebensqualität bei.

- **Neuaufteilung des Strassenraumes (30% / 40% / 30%)**

Eine Neustrukturierung der Flächenverteilung soll Platz schaffen für siedlungsverträgliche Nutzungen wie Aufenthaltsflächen und Begrünung, die zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen. Dies ist v.a. bei klassischen und siedlungsorientierten Ortsdurchfahrten gut möglich (z.B. durch eine Verringerung von überbreiten Fahrbahnen und/oder die Aufhebung bzw. Verlegung von Parkplätzen im Strassenraum). Bei den besonders konfliktreichen Ortsdurchfahrten ist eine Neuaufteilung teilweise von einer Mengenreduktion des MIV gegenüber heute abhängig (z.B. als Voraussetzung für die Aufhebung von Fahrspuren).

- **Tiefere Geschwindigkeiten (30-50 km/h)**

Eine Reduktion der Geschwindigkeiten erhöht die Verkehrssicherheit, schafft bessere Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger und trägt zu einer höheren Aufenthaltsqualität bei, was v.a. bei den besonders konfliktreichen, den klassischen und den siedlungsorientierten Ortsdurchfahrten anzustreben ist (durch Signalisation oder entsprechende Gestaltung).

- **Förderung der städtebaulichen Entwicklung entlang der Strasse**

Eine städtebauliche Entwicklung ist vor allem bei besonders konfliktreichen und siedlungsorientierten

Ortsdurchfahrten anzustreben, weil diese durch dichte Zentren verlaufen. Bei Umfahrungen innerorts ist sie punktuell zu prüfen. Die städtebauliche Entwicklung soll aktiv die Wahrnehmung des Strassenraums verändern, indem die Vorzonen als integraler Bestandteil des Strassenraumes gestärkt werden. Durch eine gezielte Planung werden neue Entwicklungspotenziale entlang der Strasse erschlossen. Das fördert die soziale und funktionale Vernetzung und trägt zur Aufwertung des öffentlichen Raums bei.

- **Reduktion Trennwirkung / Bessere Einbettung in umliegende Siedlung**

Allgemein soll bei allen Kategorien durch die Umgestaltung des Strassenraums die Verbindung zwischen benachbarten Quartieren gestärkt werden, so dass die Strasse nicht mehr als Trennlinie bzw. Hürde wahrgenommen wird, sondern als integrierter Bestandteil des städtischen Gefüges. Dies fördert eine bessere Erreichbarkeit und stärkt die Zusammengehörigkeit innerhalb der Siedlung.

3.3 Abhängigkeiten zu weiteren Zielsetzungen

Das vorangehend beschriebene primär Ziel im Zusammenhang mit dem Handlungsfeld Stadt- und Freiraum und die dazu gehörenden Erfolgskriterien können nicht isoliert verfolgt werden. Vielmehr wird die volle Wirkung der nachfolgend beschriebenen Massnahmen nur im Zusammenspiel und in enger Abhängigkeit zu weiteren Zielen aus dem Gesamtdossier des GVK erreicht, namentlich:



Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Die Gestaltung eines hochwertigen und klimagerechten Freiraumgerüsts in der Region Baden stärkt deren Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort. Diese Attraktivität wiederum erhöht die Lebensqualität sowohl für die lokale Bevölkerung als auch für den gesamten Ostargau, für welche Stadt und Region Baden wichtige Zielorte darstellen. Damit schafft ein solches Freiraumgerüst die Voraussetzungen für ein überdurchschnittlich hohes regionales Wachstum in diesem zentralen Raum, was wiederum die lokale Wirtschaft fördert und eine nachhaltige Mobilität unterstützt.



Flächensparende Mobilität

Das Freiraumgerüst steht in enger Verbindung mit einem dichten und qualitativ hochwertigen Wegenetz, das den Anteil des Fussverkehrs im Sinne eines Quartiers der kurzen Wege erhöht. Dieses Wegenetz trägt nicht nur wesentlich zu einer flächensparenden Mobilität bei, sondern bildet auch die Grundlage für eine bessere Anbindung und Erreichbarkeit.



Velogerechter Raum

Gleichzeitig werden durch sicherere Velorouten in Längsrichtung sowie über die Kantonsstrasse hinweg die Verbindungen sowohl innerhalb der Gemeinden wie auch über die gesamte Region betrachtet verbessert, was die Attraktivität des Velonetzes erhöht. Damit werden die Voraussetzungen für den angestrebten höheren Anteil des Veloverkehrs verbessert.

4 Lösungsansätze und Spielräume

4.1 Thesen zu Spielräumen

Aus den Erkenntnissen aus der Lagebeurteilung, den Zieldefinitionen und deren Erfolgskriterien wurden vier Thesen aufgestellt, die zur Lösungsfindung im Rahmen des partizipativen Prozesses kritisch überprüft und konkretisiert wurden. Sie bilden die inhaltliche Grundlage für die in den nachfolgenden Unterkapiteln ausgearbeiteten Lösungsansätze.

These 1

Die Ortsdurchfahrten verlaufen zentral durch die Gemeinden und damit durch Gebiete, wo künftig noch mehr Menschen leben werden. Die Kombination von guter Erschließung und vielen Menschen führt zu Konflikten, gleichzeitig können die Ortsdurchfahrten nur mit diesem Siedlungswachstum als Zentren gestärkt werden.

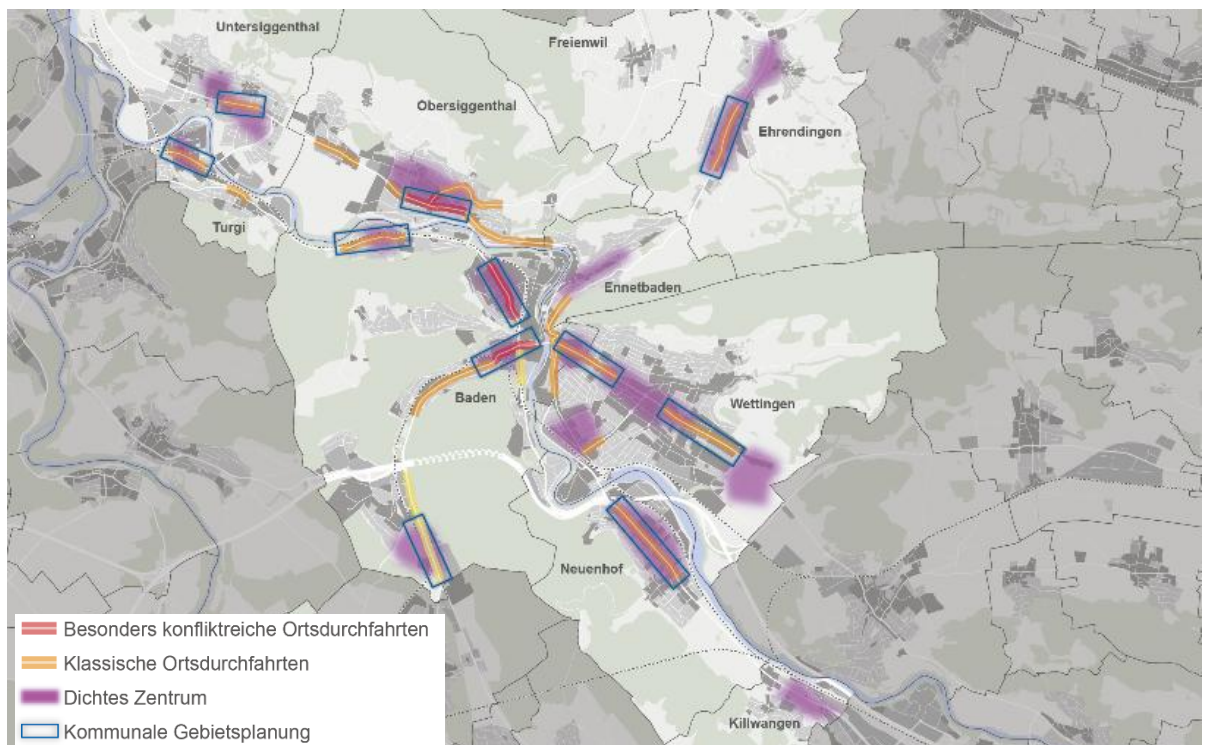


Abb. 4.1 These 1: Dichte und Ortsdurchfahrten

Die Abbildung zeigt die Abhängigkeit der Ortsdurchfahrten an der Schnittstelle zur Siedlungsentwicklung mit hoher Personen- und Nutzungsdichte (violette Flächen), sogenannten Zentralitäten (Darstellung: SKK und Yellowz, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Gemäss Lagebeurteilung besteht der Handlungsbedarf insbesondere in den besonders konfliktreichen und den klassischen ODF. Da diese zentral durch die Ortschaften verlaufen, werden im Zuge der Innenentwicklung künftig noch mehr Menschen in deren Umfeld leben, arbeiten und einkaufen. Die Gemeinden sind an vielen Orten bereits planerisch tätig. Diese Planungen wurden in der Phase der Massnahmenentwicklung berücksichtigt. Zentrale Herausforderung dabei ist, dass durch die Zentrumsfunktionen an den ODF viele Anforderungen an den öffentlichen Raum von Privaten, Gemeinden und dem Kanton gebündelt werden müssen. Dies erfordert eine besonders sorgfältige Abstimmung mit den kommunalen Gebietsplanungen.

These 2

Durch Temporeduktionen wird die Lärmbelastung durch den motorisierten (Schwer-) Verkehr reduziert und der Aufenthalt wird auch entlang von Ortsdurchfahrten mit hoher Verkehrsbelastung attraktiver. Gleichzeitig schaffen Temporeduktionen nur wenig Raum für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere bei hoher Verkehrsbelastung.

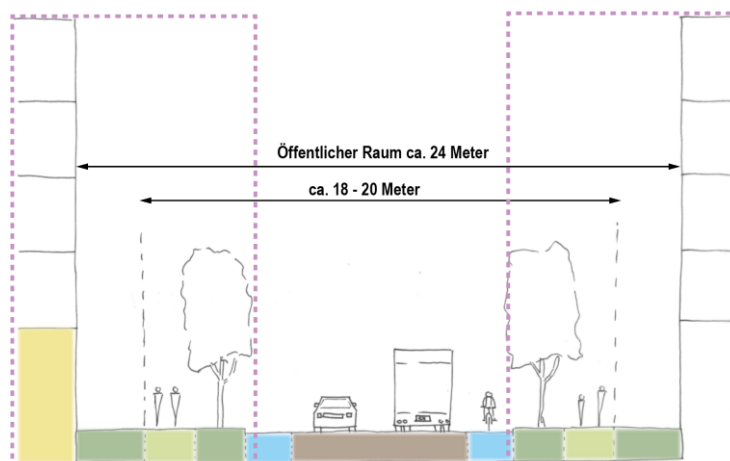


Abb. 4.2 Schemaschnitt Strassenraum

Der Schemaschnitt zeigt den Raumbedarf der unterschiedlichen Verkehrsmittel sowie für die blau- grüne Infrastruktur. Die Farben beziehen sich auf die Ansätze zur Zielerreichung in Kap. 4.4 (Darstellung: SKK und Yellowz, 2024).

Eine Ortsdurchfahrt braucht auch künftig für den motorisierten Verkehr je eine Fahrspur pro Richtung mit ca. 3 m Breite (= 6 m Breite), unabhängig von der Verkehrsbelastung. Tiefere Geschwindigkeiten ermöglichen schmalere Fahrbahnbreiten, allerdings ist die Reduktion gering (max. 1 m). Alternative Ansätze wie Kernfahrbahnen sind nur bei (sehr) tiefen Verkehrsbelastungen denkbar.

Während Temporeduktionen also wenig Einfluss auf die Fahrbahnbreiten und damit auf die Aufteilung des Strassenraums haben, können sie die Aufenthaltsqualität und die Wahrnehmung der Strasse sehr wohl positiv beeinflussen.

These 3

In den meisten Ortsdurchfahrten ist unter Einbezug privater Vorzonen heute genug Raum vorhanden, um den Strassenraum siedlungsverträglich zu gestalten. Um diese Spielräume zu nutzen, braucht es abgestimmte und langfristige kommunale Gesamtkonzepte, die konsequent umgesetzt werden.

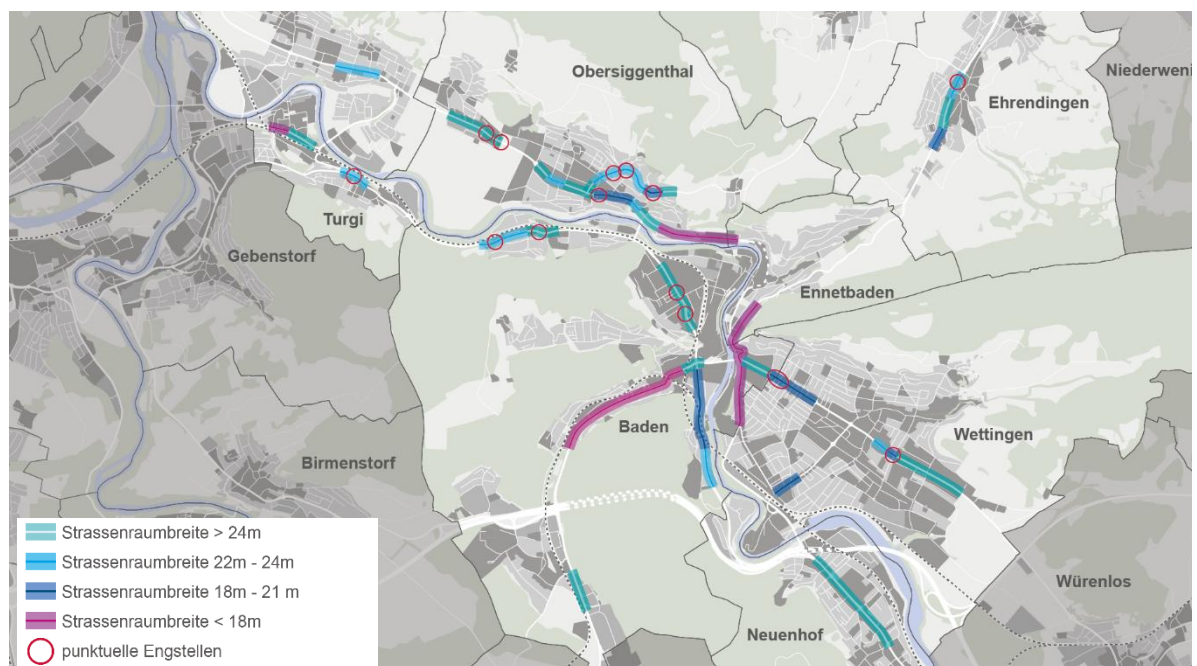


Abb. 4.3 Schematische Darstellung Strassenraumbreiten

Die Darstellung zeigt eine Annäherung an die Strassenraumbreiten im GVK-Perimeter (Darstellung: SKK und Yellowz, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Eine siedlungsverträgliche Gestaltung ist bei Strassenräumen ab einer Breite (Fassade zu Fassade) von ca. 20 m in der Regel gut möglich. Die aktuellen Strassenraumbreiten in den verschiedenen Ortsdurchfahrten, gemessen von Fassadenkante zu Fassadenkante unter Einbeziehung privater Vorzonen, widerspiegeln die vorhandenen Gestaltungsspielräume ohne Landerwerb. Punktuelle Engstellen sind eine besondere Herausforderung, können jedoch im Zuge von Gebietsplanungen adressiert und behoben werden, sofern keine Einschränkungen aufgrund Substanzschutz, Denkmalschutz, o.ä. bestehen.

Die Analyse der heutigen Strassenräume zeigt, dass die vorhandenen Spielräume in den meisten Ortsdurchfahrten grösser sind als ursprünglich angenommen. Während punktuelle Engstellen existieren, weisen die Strassenraumbreiten auf vielen Abschnitten eine Distanz von mindestens 18 Metern zwischen den Fassaden auf. Solche Breiten bieten die Möglichkeit, verschiedene Gestaltungslösungen umzusetzen, ohne

dass bestehende Gebäude weichen müssen. In bestimmten Bereichen ist jedoch die Nutzung privater Vorzonen erforderlich, um eine optimale Gestaltung der Strassenräume zu ermöglichen.

These 4

Innerhalb von 5-10 Gehminuten erreicht ein grosser Teil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten. Wenn die Wegverbindungen sicherer, attraktiver und direkter wären, würden diese kurzen Strecken vermehrt zu Fuss zurückgelegt.

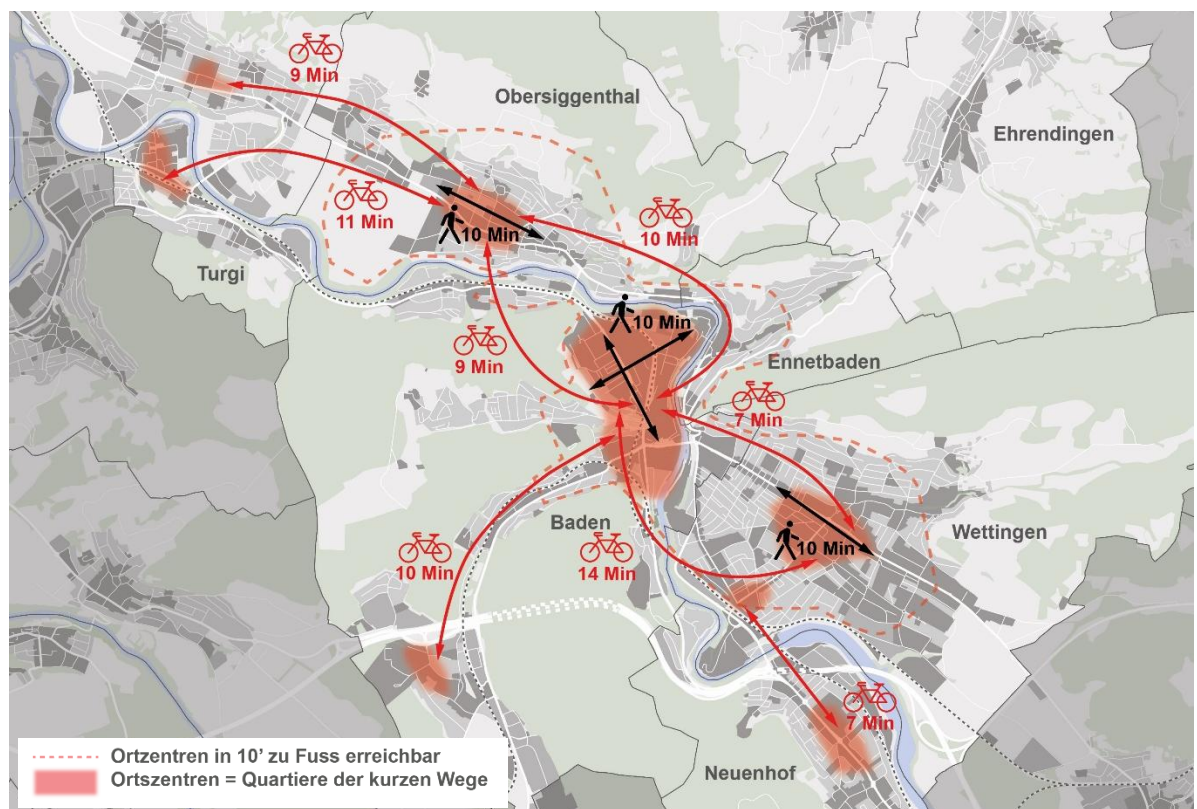


Abb. 4.4 Schema "Quartier der kurzen Wege"

Die Grafik zeigt einerseits die gute Vernetzung der Zentren mit dem Velo untereinander, andererseits die potenziellen "Quartiere der kurzen Wege", innerhalb welcher alle Wege zu Fuss innert maximal 10 Minuten zurückgelegt werden können. Das Potenzial für eine Region der kurzen Wege wäre vorhanden (Darstellung: SKK und Yellowz, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Die Wahl des Verkehrsmittels wird massgebend von der Siedlungsdichte und dem Nutzungsmix beeinflusst. Besonders in Gebieten mit hoher Dichte und einem ausgewogenen Nutzungsmix zeigt sich ein signifikanter Anstieg des Fussverkehrsanteils (vgl. "Quartier der kurzen Wege", Kapitel 2.3). Gemeinden im GVK-Perimeter haben die Möglichkeit, durch vorausschauende Fusswegplanung frühzeitig die Rahmenbedingungen für eine

nachhaltige Mobilität zu verbessern. Insbesondere in Zusammenarbeit mit dem Kanton, etwa bei Kantonsstrassen, können gezielte Massnahmen ergriffen werden, um die Attraktivität und Sicherheit des Fussverkehrs langfristig zu fördern.

4.2 Abgeleitete grundlegende Erkenntnisse

Für die Entwicklung von zielführenden Massnahmen im Handlungsfeld Stadt- und Freiraum waren ausgehend von den vorangehenden beschriebenen Thesen zu den Spielräumen die folgenden Überlegungen leitend.

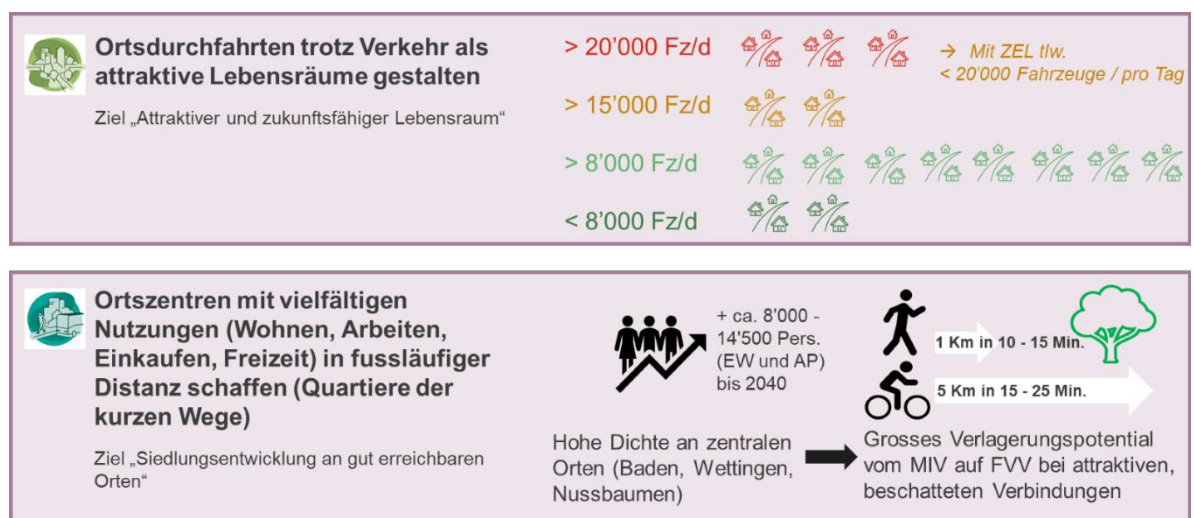


Abb. 4.5 Leitthemen "Quartier der kurzen Wege"

Darstellung: movaplan, SKK, Yellowz, 2024.

Die Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) sollen gemäss dem entsprechenden Ziel künftig neben ihrer verkehrlichen Funktion stärker als attraktive und zukunftsfähige Lebensräume gestaltet werden. Auf Abschnitten mit wenig Autoverkehr (weniger als 8'000 Fahrzeugen pro Tag im Zielzustand) ist das in der Regel einfach realisierbar: Der Strassenquerschnitt kann schmaler sein, ohne den Verkehrsfluss zu behindern (z.B. mittels Kernfahrbahn). Damit können grössere Flächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen und mehr Querungsmöglichkeiten angeboten werden. Auch Massnahmen zur Klimaanpassung dieser oft hitzebelasteten Räume sind möglich (Bäume und offene Wasserflächen im Strassenraum). Auch bei mittlerer Belastung (bis zu 15'000 Fahrzeuge pro Tag) sind solche Aufwertungsmassnahmen möglich, wenn auch in geringerem Ausmass. Die beiden genannten Schwellenwerte bilden denn auch die Basis für die Erfordernis von Aufwertungsmassnahmen im Umfeld von Ortsdurchfahrten gemäss kantonalem Richtplan (Kapitel S 1.1). Erfreulicherweise gehören zwei Drittel der Ortsdurchfahrten zu einer der beiden Kategorien.

Schwieriger ist eine Aufwertung bei Ortsdurchfahrten mit einem MIV-Aufkommen von mehr als 15'000 Fahrzeugen pro Tag (Neuenhof, westlicher Abschnitt Ortsdurchfahrt Nussbaumen). Hier braucht es einen

Einbezug von angrenzenden privaten Freiräumen, um eine Aufwertung zu erreichen. In Ortsdurchfahrten mit mehr als 20'000 Fahrzeugen pro Tag (Bruggerstrasse und Mellingerstrasse im Zentrum Baden, Landstrasse Nussbaumen) ist eine siedlungsverträgliche Aufwertung im Sinne des Ziels nur teilweise möglich.

Das Entwicklungspotenzial an zentralen Orten ist beträchtlich. In Baden, Wettingen und Nussbaumen ist bis 2040 in einem Radius von 500 m um die zentrale Bushaltestelle mit den aktuellen Gebietsplanungen der Gemeinden ein Wachstum um bis zu 15'000 EW+AP möglich. Viele Wege innerhalb dieser Kreise können zu Fuss in weniger als 10 Minuten zurückgelegt werden. Diese zentralen Orte sind meistens weniger als 5 km voneinander entfernt, so dass die Wege dazwischen in einer guten Viertelstunde mit dem Velo zurückgelegt werden können. Dazu braucht es gute Verbindungen, die durch klimagerecht gestaltete Freiräume führen (z.B. Beschattung). Nur mit attraktiv und sicher gestalteten Wegverbindungen in diesen Räumen mit hoher Dichte (z.B. Beschattung, Rastmöglichkeiten usw.) wird der Anreiz geschaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen.

Für alle potenziellen Zentralitäten mit Innenentwicklungspotenzial und Ortsdurchfahrten mit publikumsorientierten Nutzungen gilt der Grundsatz, dass stadtklimatische Massnahmen im Freiraum von zentraler Bedeutung in Bereichen sind, wo zukünftig mehr Menschen arbeiten und wohnen. Dazu gehören z.B. die "Raumsicherung" für die "blaugrüne Infrastruktur" oder die Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen. "Blau" bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). "Grün" bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstammbäumen und naturnah begrünten Baumscheiben. Eine solche "blaugrüne Infrastruktur" ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.

Aufbauend auf diesen grundlegenden Erkenntnissen werden nachfolgend drei Lösungsansätze beschrieben. Die konkreten Massnahmen zu diesen Ansätzen werden in Kapitel 5 erläutert.

4.3 Lösungsansatz Klimaangepasstes Freiraumgerüst

Die Auswirkungen des Klimawandels werden in der Region dort besonders spürbar sein, wo "Quartiere der kurzen Wege" entstehen könnten und die Ortsdurchfahrten liegen. Deren Aufwertung erfordert entsprechend Freiräume, die an das Klima angepasst sind bzw. die negativen Auswirkungen abmildern. Dieser Lösungsansatz zeigt als Querschnittsthema für alle vier Thesen Möglichkeiten auf. Entsprechend steht es auch als übergeordneter Lösungsansatz den nachfolgenden Kapiteln vor. Die Massnahmen zur Klimaanpassung bieten darüber hinaus das Potenzial, die Qualität des Freiraums unabhängig vom Klima zu erhöhen.

Die Vorschläge zum "Klimaangepassten Freiraumgerüst im GVK-Perimeter" bauen auf den kantonalen Grundlagen (Klimakarten und Leitfaden zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung) und der Lagebeurteilung auf. Um die Lebensqualität der Bevölkerung in Bezug auf die klimatischen Bedingungen sowohl heute als auch in Zukunft bestmöglich zu gewährleisten, sind im Sinne einer klimaresilienten Raumentwicklung gezielte Massnahmen im Siedlungsgefüge zur Minderung von Hitzeauswirkungen vorzunehmen.

Durch die Analyse des Stadt- und Freiraumsystems im GVK-Perimeter konnten bioklimatische Hot Spots, charakteristische Siedlungsstrukturtypen ("Quartier der kurzen Wege") und Freiraumsysteme erkannt werden. Aufbauend auf den Analyseergebnissen konnten mithilfe des kantonalen Leitfadens² geeignete Ansätze verortet und wichtige Umsetzungsmöglichkeiten sowie Handlungsfelder auf verschiedenen Massstabsebenen abgeleitet werden.

Die Konzeptgrafik (vgl. Abb. 4.6) zum klimaangepassten Freiraumgerüst zeigt auf, dass insbesondere die Hauptverkehrsachsen das Potenzial haben, als zusammenhängendes Grundgerüst Rückgrat einer klimaangepassten, regionalen Verkehrs- und Siedlungspolitik zu werden. Zu grünen Lebensadern müssen sie insbesondere dann umgestaltet werden, wenn sie als ODF durch ein "Quartier der kurzen Wege" verlaufen. Die heute schon dicht bebauten und in der Regel stark versiegelten Zentren wie Obersiggenthal, Baden, Wettingen, aber auch Neuenhof, sind heute schon Hots-Spots in vielen Belangen. Der Siedlungsraum ist am Tag durch starke Hitze belastet, worunter die zahlreichen Beschäftigten und Einwohnenden schon heute leiden. Zudem finden sich in diesen Räumen auch die publikumsintensiven, stark durch Personen frequentierten Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen. Deshalb muss der klimagerechten Umgestaltung der ODF an diesen Stellen ein besonderes Augenmerk geschenkt werden.

² [Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung - Kanton Aargau \(https://www.ag.ch/de/themen/klimawandel/leitfaden-hitzeangepasste-siedlungsentwicklung\)](https://www.ag.ch/de/themen/klimawandel/leitfaden-hitzeangepasste-siedlungsentwicklung)

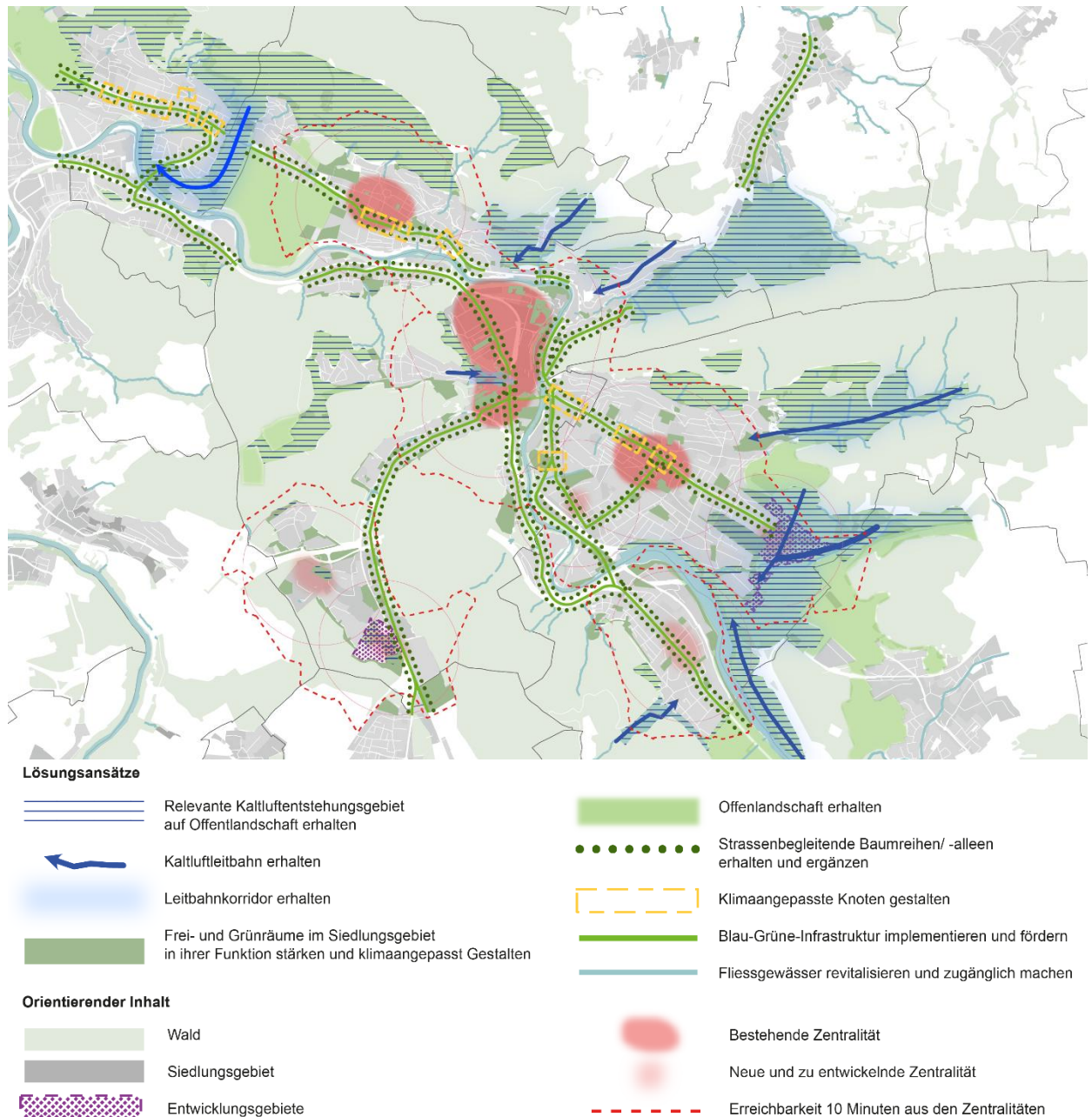


Abb. 4.6 Konzeptgrafik Klimaangepasstes Freiraumgerüst

In dieser Konzeptgrafik sind alle drei Stossrichtungen überlagernd abgebildet (Darstellung SKK und Yellowz, 2024).

Auf Basis der genannten Grundlagen werden drei übergeordnete Stossrichtungen zum klimaangepassten Freiraumgerüst definiert. Diese Stossrichtungen sind nicht hierarchisch angeordnet, sondern sollen gemeinsam dazu beitragen, der übermässigen Hitzebelastung im GVK-Perimeter entgegenzuwirken und einen Beitrag zur Umsetzung des Ziels "Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum" zu leisten. Sie sind räumlich

verortet und können weitgehend durch bauliche Massnahmen umgesetzt werden. Folgende drei übergeordneten Lösungsansätze respektive Stossrichtungen wurden festgelegt:

- **Stossrichtung 1:** Kühle Gemeinden durch Erhalt des klimatischen Kaltluftsystems
- **Stossrichtung 2:** Attraktive Wege durch die Integration von Grün- und Freiraumstrukturen
- **Stossrichtung 3:** Hitzeangepasste Freiraumgestaltung durch gezielten Einsatz von Wasser, Pflanzen und geeigneten Materialien

Nachfolgend sind die drei Stossrichtungen kurz ausgeführt. Im Massnahmenkapitel finden sich je Stossrichtung konkrete Handlungsempfehlungen an die Gemeinden und Massnahmen (vgl. Kapitel 5).

Stossrichtung 1: Kühle Gemeinden durch Erhalt des klimatischen Kaltluftsystems

Klimatische Systeme leisten einen wertvollen Beitrag zur Kühlung der Siedlungsgebiete im GVK-Perimeter, vor allem in der Nacht. Insbesondere für den Luftaustausch zwischen Siedlungsgebieten und Aussenbereichen sind intakte Kaltluftentstehungsgebiete sowie Kaltluftleitbahnen und Frischluftkorridore von hoher Bedeutung. Dazu ist bei Entwicklungsgebieten wie in Wettingen Ost die städtebauliche Setzung unter Berücksichtigung des Kaltluftsystems zentral für ein lebenswertes Wohnquartier. Wenn beispielsweise die neu gesetzten Gebäudekörper dereinst quer zum Kaltluftstrom gesetzt würden, könnten diese als Riegel wirken und das neue Quartier Wettingen Ost würde in der Nacht nicht mehr mit Kaltluft versorgt.

Stossrichtung 2: Attraktive Wege durch die Integration von Grün- und Freiraumstrukturen

Qualitativ hochwertige Frei- und Grünräume erhöhen nicht nur die Lebensqualität im GVK-Perimeter, sondern tragen durch ihre kühlende Funktion zur Hitzereduktion bei. Damit können sie zu den zentralen Elementen eines Entlastungssystems im Siedlungsgebiet werden. Durch die Erhaltung, Ergänzung und Aufwertung der Frei- und Grünräume sowie ihrer Vernetzung in Form von verschatteten und begrüneten Wegverbindungen dienen sie tagsüber als kühle Aussenräume in hitzebelasteten Gebieten. Dabei ist es wichtig, im Rahmen der Massnahmenentwicklung Synergien mit der ökologischen Infrastruktur, dem Wassermanagement (Schwammstadt) und der Erholungsnutzung bei der Sicherung und Gestaltung von Entlastungsflächen zu berücksichtigen.

Stossrichtung 3: Hitzeangepasste Freiraumgestaltung durch gezielten Einsatz von Wasser, Pflanzen und geeigneten Materialien

Wasser, Pflanzen und Oberflächenmaterialien sind wichtige Gestaltungselemente für Frei- und Grünräume. Sie tragen jedoch nicht nur zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei, sondern können durch einen gezielten Einsatz einer Überhitzung von Flächen und Baukörpern entgegenwirken (z.B. bei Wartebereichen an Lichtsignalanlagen, Aufenthaltsbereichen an Knoten, Bushaltestellen usw.). Zudem bietet ein gutes Regenwassermanagement (Bestandteil der Blau-Grünen-Infrastruktur) über den kühlenden Effekt hinaus weiteres Potenzial für Synergien.

4.4 Lösungsansatz "Quartier der kurzen Wege"

Ein attraktives Freiraumgerüst, in welches das dichte Wegenetz für mehr Fuss- und Veloverkehr eingebettet ist, stellt die Grundlage für eine lebenswerte Stadt dar, insbesondere im "Quartier der kurzen Wege". Eine entscheidende Rolle spielen dabei Massnahmen zur Klimaanpassung, auch im Zusammenhang mit einer Umgestaltung der ODF. Die in Kapitel 5 beschriebenen Massnahmen dienen jedoch nicht nur der Klimaanpassung, sondern sind als integraler Ansatz Teil der Stadt- und Freiraumästhetik, sind biodivers und schaffen Aufenthaltsqualität.

Das heisst, Strassen- und Freiräume sind durch grosskronige Bäume begrünt, sind in einem maximal möglichen Mass entsiegelt, sind Teil der Schwammstadt mit Retentionsflächen und Flächen zur Regenwasserspeicherung und berücksichtigen Kaltluftschneisen sowie das bestehende System der Kaltluftströme bei baulicher Verdichtung. Alle Massnahmen sind als Paket ein Teil von weniger anthropogen verursachter Hitzebelastung in den Strassen- und Freiräumen (Teil des klimaangepassten Freiraumgerüsts), wovon besonders Obersiggenthal, Baden und Wettingen als potenzielle "Quartiere der kurzen Wege" profitieren. Damit jemand im Sinne einer stadtverträglichen Mobilität die kurzen Wege innerhalb des GVK-Perimeters zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegt, sind diese genannten Massnahmen vorrangig und schnell umzusetzen.

Dichte und Nutzungsmischung wie in der "zentralen Entwicklungsachse" Obersiggenthal, Baden und Wettingen (vgl. Kap. 2.2), tragen zum "Quartier der kurzen Wege" bei und fördern Siedlungsformen, in denen man nicht auf ein eigenes Auto angewiesen ist. Die Entwicklung von Gemeinden mit hohen Personendichten (EW und AP) am richtigen Ort macht eine gut koordinierte, gemeindeübergreifende Raumplanung als Daueraufgabe erforderlich, weshalb diese Massnahme mit einem längerfristigen Zeithorizont belegt ist.

4.5 Lösungsansatz Ortsdurchfahrten

In der Lagebeurteilung wurde eine erste Typisierung der Ortsdurchfahrten anhand der bestehenden Strassenräume vorgenommen (vgl. Kapitel 2.4). Dabei konnte festgestellt werden, dass insbesondere die besonders konfliktreichen und klassischen Ortsdurchfahrten relevant sind. Da diese zentral durch die Ortschaften verlaufen, werden im Zuge der Innenentwicklung künftig noch mehr Menschen in deren Umfeld leben, arbeiten und einkaufen. Für die Entwicklung der freiräumlichen und städtebaulichen Massnahmen entlang dieser Abschnitte wurde die ursprüngliche Typisierung um eine Einteilung nach Entwicklungspotenzialen ergänzt, bei welcher sowohl funktionale Raumstrukturen als auch nutzerspezifische Anforderungen berücksichtigt werden. Historische und neu entwickelte Zentren werden dabei funktional und räumlich zusammen gedacht. Ein Handlungsdruck ergibt sich insbesondere dort, wo gemäss kommunalen Planungen publikumsintensive Nutzungen an den ODF geplant sind oder bestehende erweitert werden. Zu jedem ODF-Typ wurden erfolgsversprechende Lösungsansätze definiert und als Empfehlung nach Priorität gegliedert. Sie sind ortsspezifisch und angepasst auf die vorherrschenden räumlichen und funktionalen Strukturen, berücksichtigen aber auch die Planungen aus den formellen und informellen Raumplanungsinstrumenten der jeweiligen Gemeinden. Bei der Priorisierung handelt es sich um eine planerische Einschätzung und keine politisch abgestützte Priorisierung.

Die sieben Lösungsansätze sind (nicht hierarchisch):

- A. Koexistenz aller Verkehrsmittel
- B. Attraktivität für den Fussverkehr in Querrichtung steigern
- C. Mehr Platz für Veloverkehr in Längsrichtung
- D. Angepasstes, reduziertes Temporegime umsetzen
- E. Bessere Einbettung der ODF in die Siedlung
- F. Klimaanpassung und Ökologie fördern
- G. Angebote entlang ODF implementieren

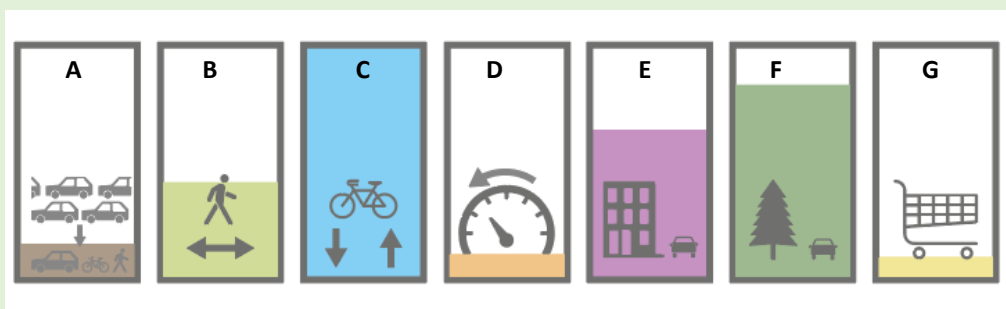


Abb. 4.7 Grafische Darstellung einer möglichen Priorisierung der Lösungsansätze
Darstellung: SKK, Yellowz, 2024.

Zur visuellen Kommunikation und besseren Lesbarkeit ist den Abbildungen in den nachfolgenden Unterkapiteln ein Diagramm beigelegt, das die Priorität der verschiedenen Ansätze zeigt.

Die ODF lassen sich nach diesem Ansatz in 5 Kategorien unterscheiden:

1. Ortszentren abseits der ODF
2. Neue Ortszentren an ODF
3. Bestehende Ortszentren an der ODF mit Aufwertungspotenzial
4. Bestehende Zentralität an ODF mit Transformationspotenzial
5. Keine Ortszentren, ODF in Siedlung integrieren

Nachfolgende Grafik zeigt die Zuordnung der ODF zu den 5 beschriebenen Kategorien.

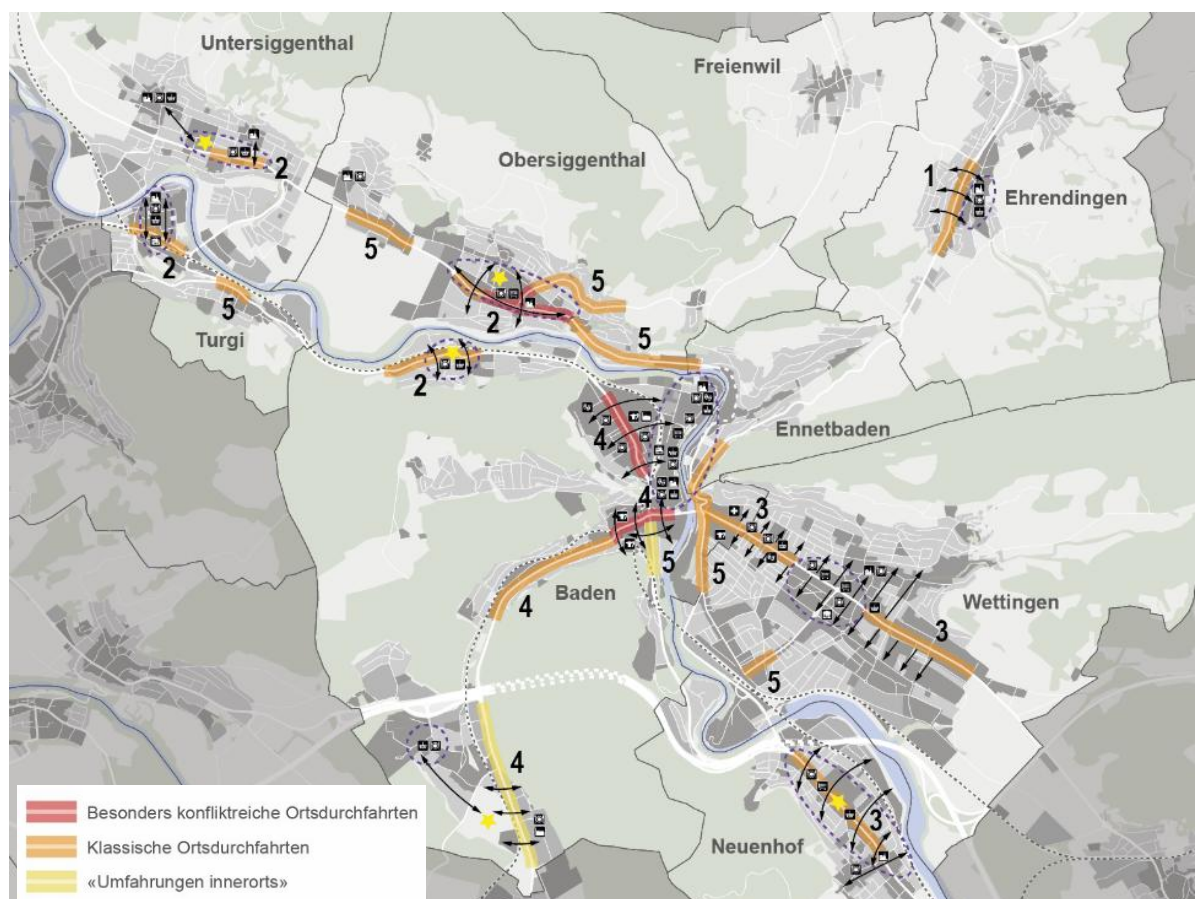


Abb. 4.8 Gesamtübersicht Vertiefung der ODF-Typen

Darstellung: SKK und Yellowz, 2024.

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Nachfolgend werden die fünf Typen beschrieben. Sie dienen als inhaltliche und materielle Grundlage für die Vertiefung ausgewählter ODF in einem separaten Auftrag (vgl. Kap. 0). Um die einzelnen ODF auf das Gesamtverkehrskonzept abgestimmt aufzuwerten resp. weiterzuentwickeln, braucht es eine Koordination zwischen kantonaler und kommunaler Planung, insbesondere in den Bereichen kommunale Siedlungs- und Freiraumentwicklung, Erhaltungsmanagement und Realisierung. Ein gutes Instrument für diese Koordination ist das vom Kanton entwickelte Planungsinstrument der Vorstudien für Ortsdurchfahrten.

4.5.1 Nr. 1: Ortszentren abseits der ODF



Abb. 4.9 Übersicht ODF-Typ Nr. 1 / Ortszentren abseits der ODF

Das in die Abbildung eingebettete Diagramm zeigt die Wichtigkeit der sieben Ansätze (Darstellung: SKK, Yellowz, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Diesem Typ ist die Ortsdurchfahrt Ehrendingen zugeordnet. Historisch betrachtet befinden sich zwei Ortskerne von Unter- und Oberehrendingen an der Dorfstrasse. Die Funktion als Zentralität (historischer Ortskern, Treffpunkte mit Restaurants, Kirche, und Einkaufsläden) übernehmen diese Ortskerne noch heute. Erst mit dem Bau der (ursprünglich als Umfahrung konzipierten) Landstrasse wurden die Zentralitäten vom Rückgrat des motorisierten Verkehrs (ODF) des Orts entkoppelt. Treffen, Aufenthalt und Einkauf findet bis heute in den beiden erwähnten Ortskernen statt. Entsprechend sind Massnahmen für die Aufenthaltsqualität und der Klimaanpassung (Beschattung von Aufenthaltsräumen) primär dort zu suchen.

Eine attraktive Veloverbindung führt mehrheitlich abseits der Landstrasse auf der alten Dorfstrasse durch die Ortskerne. Der Hebel für Veränderungen an der Ortsdurchfahrt selbst ist entsprechend klein.

Der Fokus liegt deshalb primär in einer besseren Vernetzung der Zentralitäten abseits der Ortsdurchfahrt mit den Quartieren auf der gegenüberliegenden Dorfseite. Um diese Quartiere über die Landstrasse besser mit dem Ortskern zu verbinden, sind folgende Ansätze erfolgsversprechend.

Erste Priorität:

- Attraktivität für den Fussverkehr in Querrichtung (Verbindung der Ortsteile über die ODF)
- Bessere Einbettung der ODF in die Siedlung
- Mehr Platz für Veloverkehr in Längsrichtung bei fehlender paralleler Verbindung (v.a. Landstrasse ab Einmündung Dorfstrasse bis Höhtal)

Zweite Priorität

- Klima und Ökologie / Angrenzende Wohnquartiere profitieren von Baumpflanzungen an der stark durch Hitze belasteten ODF. Auch Siedlungsästhetik und Durchfahrtswiderstand
- Aufenthaltsqualität nur punktuell in Nischen

Dritte Priorität

- Koexistenz aller Verkehrsmittel
- Angebote entlang ODF (Achtung: Gefahr von Konkurrenz für bestehende Angebote in Ortskernen)
- Angepasstes, reduziertes Temporegime

4.5.2 Nr. 2: Neue Ortszentren an ODF

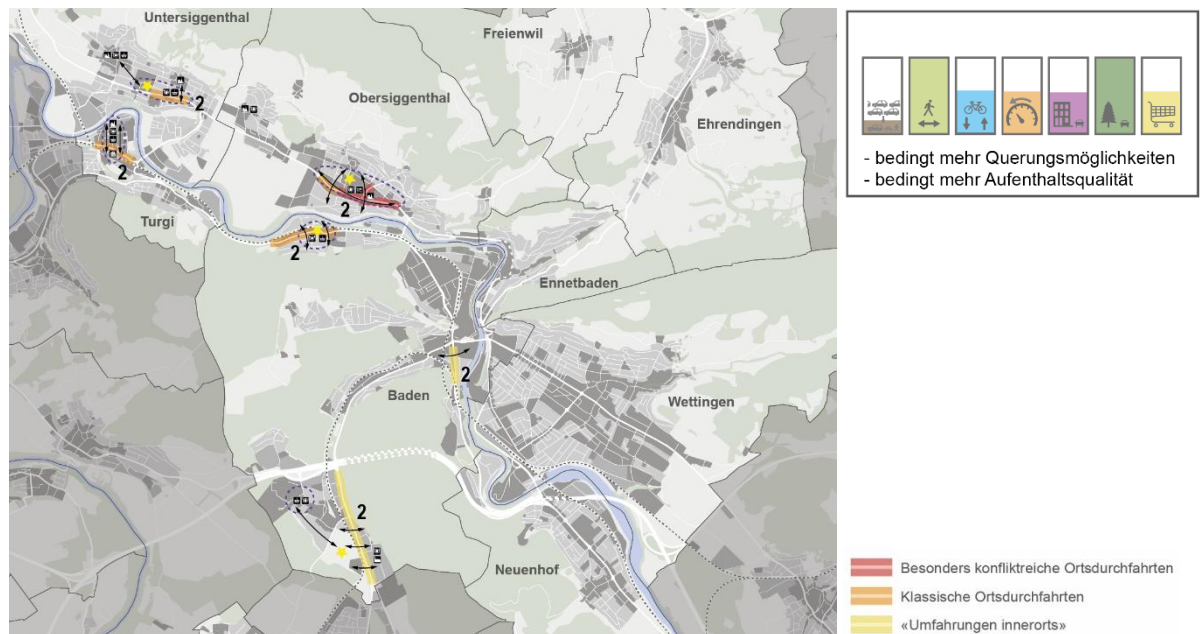


Abb. 4.10 Übersicht ODF-Typ Nr. 2 / Neue Ortszentren an ODF

Das in die Abbildung eingebettete Diagramm zeigt die Wichtigkeit der sieben Ansätze (Darstellung: SKK, Yellowz, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Diesem Typ sind der innere Bereich der Bruggerstrasse im Quartier Kappelerhof Baden, die Bahnhofstrasse Turgi sowie die Landstrassen in Untersiggenthal und in Nussbaumen zugeordnet. Bei all diesen Abschnitten sind im Umfeld Entwicklungen angedacht, um Zentralitäten zu stärken und die Innenentwicklung zu fördern. Die Neuenhoferstrasse in Baden (angrenzend an Transformationsgebiet Oberstadt) und die Mellingerstrasse in Baden Dättwil (angrenzend an Transformationsgebiet Täfern und Entwicklungsgebiet Galgenbuck) sind heute noch als «Umfahrung innerorts» gestaltet, haben aber mit der umliegenden Entwicklung das Potenzial, ebenfalls gemäss diesem Typ 2 weiterentwickelt zu werden.

In **Turgi** befindet sich der Ortskern historisch betrachtet an der Bahnhofstrasse. Diese trifft senkrecht auf die ODF. Treffpunkte und Versorgungsangebote sind an der Bahnhofstrasse, die als Fussgängerzone ausgestaltet ist. Der Bereich der ODF rund um den Bahnhof hat grosses Entwicklungspotenzial (Freiraum und Städtebau). Der alte Ortskern von **Untersiggenthal** ist entkoppelt von der ODF und mit einer attraktiven Veloroute gut angebunden respektive erlebbar. Eine Anbindung an die neue Zentrumsentwicklung an der ODF ist sinnvoll. Im Quartier **Kappelerhof** soll eine neue Zentralität entstehen, welche die ODF als wichtiges Element in die Mitte nimmt. Für die attraktive Verbindung der angrenzenden Nutzungen über die ODF ist Tempo 30 anzustreben. An der **Neuenhoferstrasse** und an der Mellingerstrasse in **Dättwil** befinden sich wichtige Entwicklungsgebiete für die Stadt Baden. Die zentralen Nutzungen werden sich vermutlich nicht direkt auf die

ODF ausrichten, die Anbindung an die angrenzenden Quartiere wird jedoch umso wichtiger, damit die neuen Zentralitäten funktionieren.

In Zukunft werden sich deutlich mehr Leute an ODF dieses Typs oder in deren Umfeld aufhalten. Die Personendichten an der ODF selbst und den angrenzenden Quartieren werden zunehmen. Alle Abschnitte sind stark durch Hitze belastet. Der Druck für Veränderung ist mittel.

Für das Entstehen von attraktiven, neuen Zentralitäten an der ODF sind folgende Ansätze erfolgsversprechend:

Erste Priorität:

- Attraktivität für den Fussverkehr in Querrichtung (Verbindung der Ortsteile über die ODF)
- Klima und Ökologie / Mehr Nachfrage für Aufenthalt, höhere Personenfrequenz
- Aufenthaltsqualität in den Vorzonen zur ODF
- Angebote entlang ODF

Zweite Priorität

- Bessere Einbettung der ODF in die Siedlung
- Mehr Platz für Veloverkehr in Längsrichtung (Achtung: Kann zu Konflikten mit Fussgängern führen)
- Angepasstes, reduziertes Temporegime

Dritte Priorität

- Koexistenz aller Verkehrsmittel

4.5.3 Nr. 3: Bestehende Ortszentren an der ODF mit Aufwertungspotenzial



Abb. 4.11 Übersicht ODF-Typ Nr. 3 / Bestehende Ortszentren an der ODF mit Aufwertungspotenzial

Das in die Abbildung eingebettete Diagramm zeigt die Wichtigkeit der sieben Ansätze (Darstellung: SKK, Yellowz, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Diesem Typ sind die westlichen und östlichen Abschnitte der Landstrasse Wettingen sowie die Zürcherstrasse Neuenhof zugeordnet. Beide Strassen übernehmen in ihren Gemeinden als "Strassendorf" eine Zentrumsfunktion.

Der historische Ortskern in **Wettingen** mit vereinzelt Restaurants und attraktiven Freiräumen (z.B. alter Friedhof) ist von der ODF entkoppelt. Gemäss Masterplan Landstrasse sollen die an die Landstrasse angrenzenden Siedlungen stark verdichtet werden. Die Nutzungen in den Erdgeschoss bleiben publikumsorientiert. Im inneren Bereich der Landstrasse wurden bereits zahlreiche Aufwertungsmassnahmen wie z.B. Baumpflanzungen und ein "neuer" Zentrumsplatz vorgenommen. Diese Qualitäten sollen für die westlichen und östlichen Abschnitte der Landstrasse weitergestreckt werden. Dabei gilt es zu beachten, dass in einem langfristigen Zeithorizont ein starker öV-Korridor über die Landstrasse geführt werden könnte, allerdings würde dieser aufgrund der vorgesehenen Führung im Mischverkehr keinen zusätzlichen Raumbedarf auslösen (vgl. Fachbericht Handlungsfeld Bahn und Bus). Unabhängig davon ist es denkbar, den motorisierten Verkehr verstärkt auf die weniger empfindliche und heute weniger stark belastete Zentralstrasse zu lenken. Somit könnten an der Landstrasse zusätzlich Spielräume geschaffen werden.

Die Transformation der der ODF angelagerten Quartiere in **Neuenhof** hat bereits begonnen. Hier gilt es weitsichtig eine aufwärtskompatible Weiterentwicklung des Zentrums zu ermöglichen. Entwicklungen wie das

Gebiet Händli sind in der Gesamtbetrachtung mitzudenken. Auch hier würde ein öV-Korridor in einem langfristigen Entwicklungsszenario Raum in Anspruch nehmen, dieser ist aber durch die bestehenden Baulinien bzw. den dazwischen liegenden breiten Strassenraum genügend gesichert (vgl. Fachbericht Handlungsfeld Bahn und Bus). Die Abschnitte beider ODF sind stark bis sehr stark von Hitze belastet. Der Hebel für Veränderung ist gross.

Für das Aufwerten der Zentralitäten an der Landstrasse Wettingen und der Zürcherstrasse in Neuenhof sind folgende Ansätze erfolgsversprechend:

Erste Priorität:

- Bessere Einbettung der ODF in die Siedlung
- Aufenthaltsqualität in den Vorzonen zur ODF
- Klima und Ökologie / Mehr Nachfrage für Aufenthalt, etwas höhere Personenfrequenz, teilweise sehr hohe Hitzebelastung
- Angepasstes, reduziertes Temporegime
- Angebote entlang ODF tragen zur Belebung bei
- Attraktivität für den Fussverkehr

Zweite Priorität

- Mehr Platz für Veloverkehr in Längsrichtung (attraktive Parallelrouten)
- Koexistenz aller Verkehrsmittel (Möglichkeit für Verlagerung)

Dritte Priorität

- -

4.5.4 Nr. 4: Bestehende Zentralität an ODF mit Transformationspotenzial



Abb. 4.12 Übersicht ODF-Typ Nr. 4 / bestehende Zentralität an ODF mit Transformationspotenzial

Das in die Abbildung eingebettete Diagramm zeigt die Wichtigkeit der sieben Ansätze (Darstellung: SKK, Yellowz, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Diesem Typ sind die innere Mellingerstrasse und die Bruggerstrasse in **Baden** zugeordnet. Die an die ODF angelagerten Nutzungen übernehmen heute bereits eine Zentrumsfunktion. Beide ODF sind sehr stark vom Verkehr belastet. In der kommunalen Planung stehen an beiden Ortsteilen Transformationsprozesse an (Veränderung der baulichen Dichte und der Nutzungsdichte). In diesem Zusammenhang müssen auch die ODF, welche zentral durch die Transformationsgebiete führen, neu gedacht werden. Das heisst, dass sie als Teil des lebenswerten, klimaangepassten öffentlichen Raums weiterentwickelt werden. Davon profitieren sowohl Einwohnende (attraktives Wohnumfeld) wie auch Beschäftigte (attraktives Arbeitsplatzumfeld).

Bei der Bruggerstrasse bestehen dabei Abhängigkeiten zu einer möglichen ZEL. Mit den zu einer solchen Netzergänzung zwingend umzusetzenden flankierenden Massnahmen (Kapazitäts- und/oder Temporeduktion für den MIV) könnten beide ODF deutlich siedlungsverträglicher gestaltet werden. Auch ohne Netzergänzung sind Aufwertungen möglich, wenn auch nicht in demselben Ausmass. Beide Strassenabschnitte sind stark bis sehr stark von Hitze am Tag belastet. Der Hebel für Veränderung ist sehr gross (auch ohne Netzergänzung).

Für die Transformation der ODF an zentraler Lage sind folgende Ansätze erfolgsversprechend:

Erste Priorität:

- Attraktivität für den Fussverkehr
- Bessere Einbettung der ODF in die Siedlung
- Aufenthaltsqualität in den Vorzonen zur ODF
- Klima und Ökologie / Mehr Nachfrage für Aufenthalt, deutlich höhere Personenfrequenz, teilweise hohe Hitzebelastung
- Mehr Platz für Veloverkehr in Längsrichtung
- Koexistenz aller Verkehrsmittel (Möglichkeit für Verlagerung)

Zweite Priorität

- Angebote entlang ODF (eher Bestand halten, um Konkurrenz zu Angeboten in der Altstadt zu vermeiden)
- Angepasstes, reduziertes Temporegime (Platzgewinn ist marginal, hat aber Einfluss auf die Lärmbelastung und Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr)

Dritte Priorität

- -

4.5.5 Nr. 5: Keine Ortszentren, ODF in Siedlung integrieren



Abb. 4.13 Übersicht ODF-Typ Nr. 5 / keine Ortszentren, ODF in Siedlung integrieren

Das in die Abbildung eingebettete Diagramm zeigt die Wichtigkeit der sieben Ansätze (Darstellung: SKK, Yellowz, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Diesem Typ sind die Landstrasse Kirchdorf (Sanierung in 1-5 Jahren geplant), die Landstrasse Turgi, die Hertensteinstrasse in Nussbaumen, die Landstrasse Rieden, die Seminarstrasse (Sanierung in 1-5 Jahren geplant) und die Alberich-Zwysigstrasse Wettingen zugewiesen.

All diese Abschnitte führen mehrheitlich durch Wohngebiete mit nur punktuellen Versorgungsinfrastrukturen, Treffpunkten und Gewerbenutzungen entlang der ODF. Die angrenzenden Anwohnerinnen und Anwohner würden besonders durch Lärmreduktionen und eine Reduktion durch Hitzebelastung in der Nacht profitieren (Reduktion von Tropennächten in den Wohnquartieren). Gegen die Hitzebelastung am Tag kann durch mehr Bäume und punktuelle Aufenthaltsräume, die heute kaum vorhanden sind, ein Beitrag geleistet werden. Ebenfalls können die Abschnitte als Teil des attraktiven Velonetzes im GVK-Perimeter entwickelt werden. Aufgrund des hohen Anteils an privaten Grundeigentümerstrukturen ist in diesen Gebieten eher mit einer moderaten Siedlungsentwicklung zu rechnen. Der Hebel für Veränderung in der Siedlungsstruktur ist gering.

An diesen ODF sind folgende Ansätze erfolgsversprechend:

Erste Priorität:

- Klima und Ökologie / Mehr Nachfrage für Aufenthalt, deutlich höhere Personenfrequenz, teilweise hohe Hitzebelastung. Insbesondere Entlastung in der Nacht für schlafende Bevölkerung
- Mehr Platz für Veloverkehr in Längsrichtung auf der Ortsdurchfahrt (attraktive Parallelrouten vorhanden)

Zweite Priorität

- Attraktivität für den Fussverkehr
- Bessere Einbettung der ODF in die Siedlung
- Aufenthaltsqualität in den Vorzonen zur ODF (mehrheitlich privat / nur punktuell)

Dritte Priorität

- Angebote entlang ODF (eher Bestand halten / Starke Konkurrenz in der Altstadt)
- Koexistenz aller Verkehrsmittel (Möglichkeit für Verlagerung)
- Angepasstes, reduziertes Temporegime

5 Massnahmenplanung

Die Massnahmenplanung für das Handlungsfeld Stadt und Freiraum weist gewisse Abhängigkeiten zu den Handlungsfeldern Strassennetz und Betrieb (Zentrumsentlastung) sowie Bahn und Bus (öV-Hauptkorridore) auf. Das betrifft insbesondere die ODF, deren funktionale und gestalterische Gestaltungspotenziale von den genannten Lösungsansätzen abhängen. Nachfolgend werden die Querschnittsaufgabe Klimaanpassung sowie die Massnahmentypen "Quartiere der kurzen Wege" und ODF inklusive der erwähnten Schnittstellen zu anderen Handlungsfeldern beschrieben.

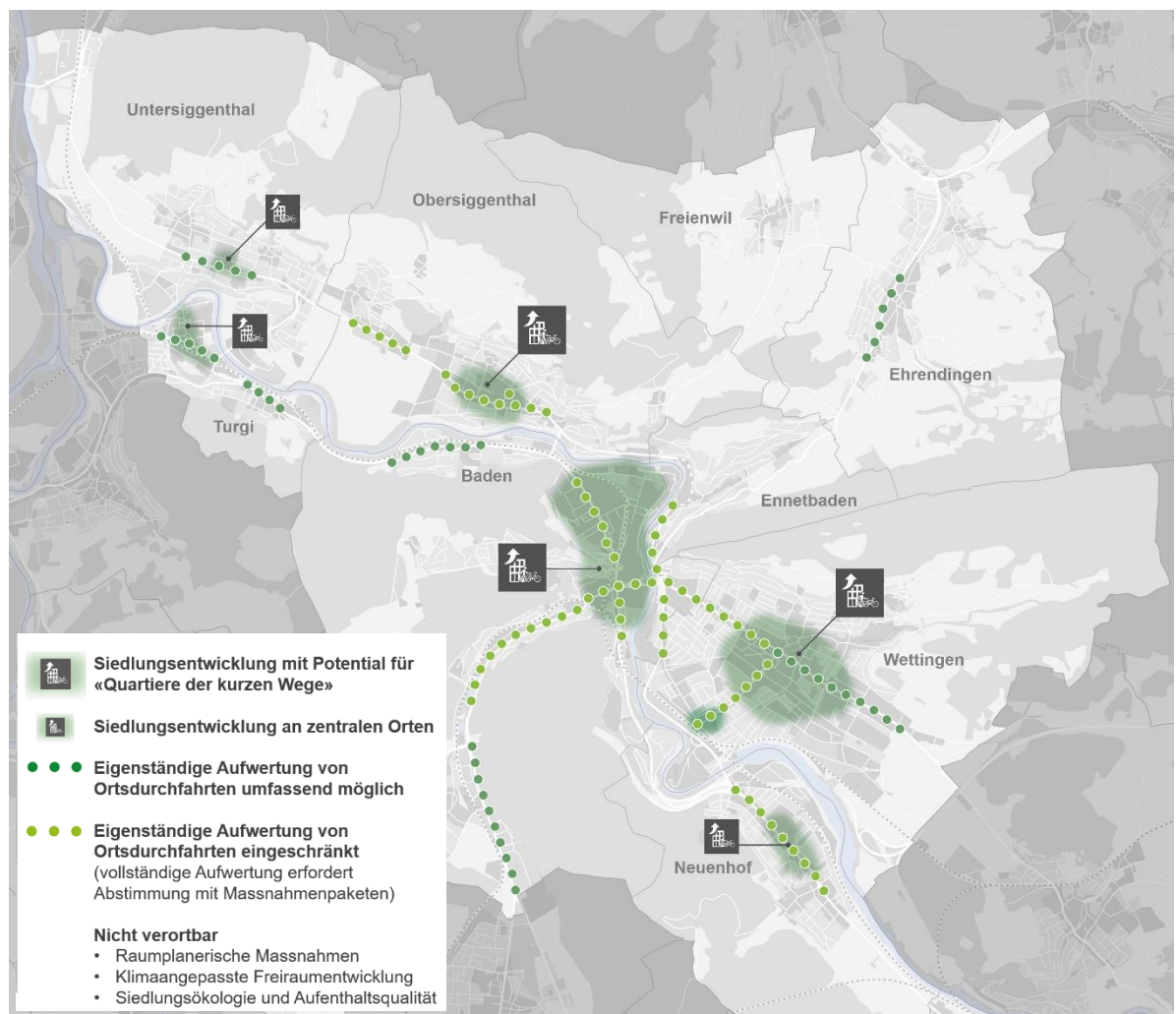


Abb. 5.1 Übersicht Massnahmen

Darstellung: SKK, Yellowz, 2024.

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

"Quartier der kurzen Wege" / Siedlungsentwicklung an zentralen Orten:

Kurze Wege bei entsprechend attraktivem Angebot tragen entscheidend zur Lebensqualität in einem Quartier bei. Zudem legen sie angebotsseitig die Basis für ein verändertes Mobilitätsverhalten. Wege bis zu 1 km werden zu Fuss, bis 5 km zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Personendichten von mindestens 160 Personen pro ha (EW u. AP) sind das Richtmass für die erforderliche Dichte. Damit die Fortbewegung tatsächlich vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo erfolgt, sind attraktiv gestaltete und insbesondere klimaangepasste Strassenräume und Verbindungswege zwingend.

Raumplanerische Massnahmen / Klimaangepasste Siedlungs- und Freiraumentwicklung:

Hierzu gehören Massnahmen wie das Sichern von "blaugrünen" Korridoren ("blaugrüne Infrastruktur") im Strassenraum und die Festlegung eines Deckungsgrads durch Baumkronenvolumen (Beschattung) von mindestens 25% des Strassenraums. Ein Langzeitmonitoring der Stadt Zürich zum Deckungsgrad von Baumkronenvolumen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach Innen zeigt, dass das Grünvolumen in der Stadt nur über Aufwertungen im öffentlichen Raum gehalten respektive ausgebaut werden kann. Im GVK-Perimeter sind das insbesondere die Ortsdurchfahrten, Knoten mit angelagerten Plätzen. In privaten Bereichen sind noch nicht genügend Anreizsysteme vorhanden, im Zusammenhang mit den hohen Bodenpreisen Bestandsbäume zu schützen und in das private Bauvorhaben zu integrieren.

Um diese Massnahmen umsetzen zu können, braucht es neue städtebauliche Rahmenbedingungen. Dies betrifft beispielsweise die Festlegung von Pflichtbaulinien zur Sicherung von proportional ansprechenden Strassenräumen.

Massnahmen zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten:

Umfassende Aufwertungen von Ortsdurchfahrten beziehen die zukünftigen Raumgrössen für die Mobilitätswende ein, integrieren progressiv Massnahmen zur Klimaanpassung und fördern gleichzeitig die Aufenthaltsqualität. Auf vielen Abschnitten sind die räumlichen Verhältnisse für eine solche Aufwertung grundsätzlich gegeben.

Durch die Reduktion der Raumdimensionen für den MIV kann auch in weiteren Ortsdurchfahrten mit beschränkten räumlichen Verhältnissen Platz für eine grundlegende Umgestaltung der Strassenräume zu einem nutzbaren und klimaangepassten Teil des öffentlichen Raums geschaffen werden (Bäume, entsiegelte Flächen, Aufenthaltsqualität, Siedlungsökologie). Massnahmen wie das Sichern von "blaugrünen" Korridoren im Strassenraum werden dazu bei der Strassenraumgestaltung von Anfang an mitgedacht und umgesetzt.

5.1 "Quartier der kurzen Wege" durch klimaangepasstes Freiraumgerüst

Die ausformulierten Massnahmen in diesem Kapitel haben das Potenzial - von Landschaft und Freiraum als qualitatives Rückgrat hergedacht - den Orientierungsrahmen für die nachgelagerten Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturentwicklung zu geben. In den nachfolgenden Kapiteln werden die in Kap. 4.3 eingeführten Stossrichtungen zum Klimaangepassten Freiraumgerüst respektive die im Kap. 4.4 dargelegten Stossrichtungen zum "Quartier der kurzen Wege" vertieft und mit Handlungsempfehlungen an den Kanton und die Gemeinden sowie Massnahmen angereichert. Weiterführende Ausführungen sind den Massnahmenblättern SF01 bis SF04 zu entnehmen.

5.1.1 Stossrichtung 1: Kühle Gemeinden durch Erhalt des klimatischen Kaltluftsystems

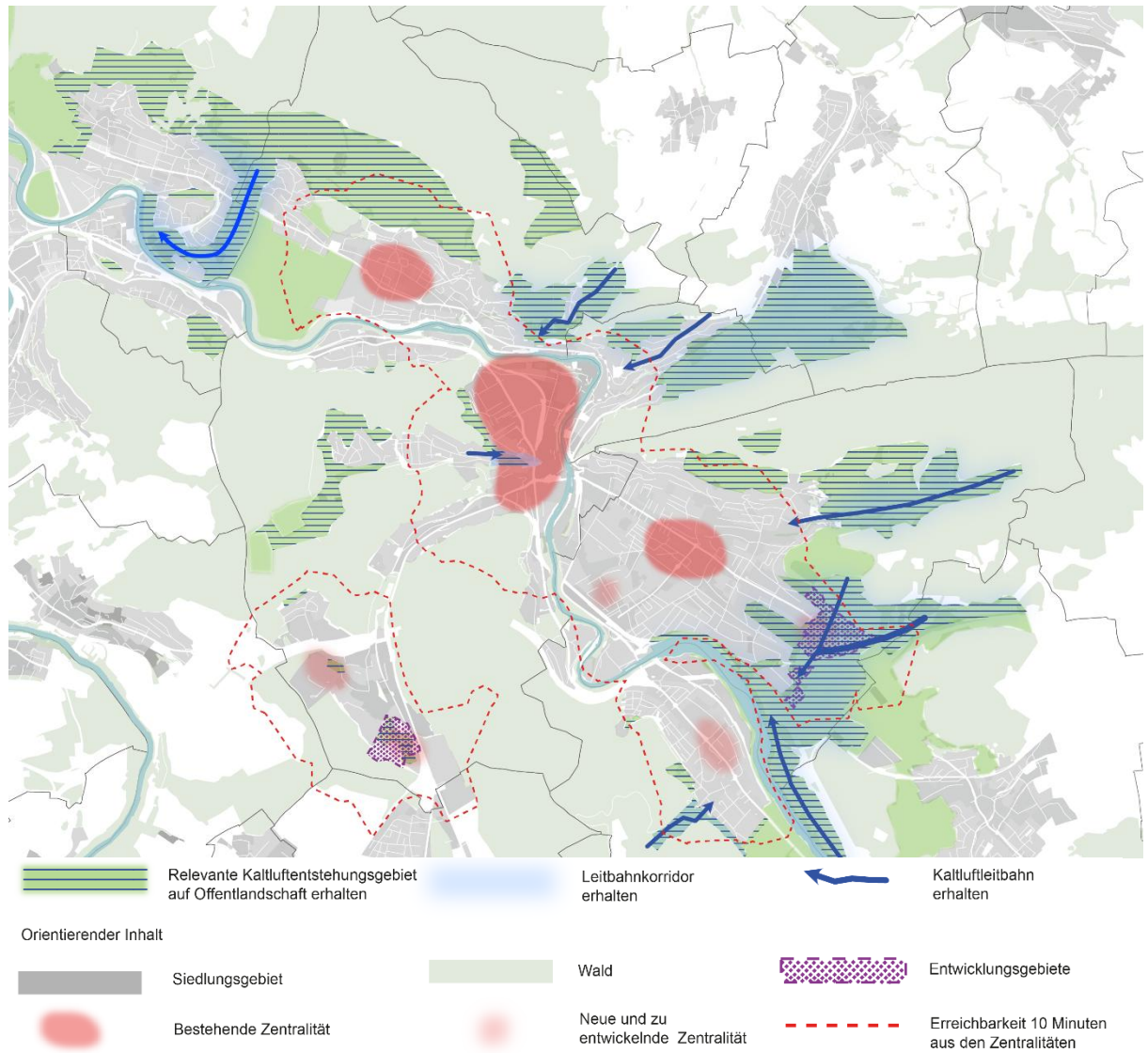


Abb. 5.2 Konzeptgraphik der Stossrichtung 1
Darstellung: SKK und Yellowz, 2024.

Handlungsempfehlung Kaltluftentstehungsgebiete schützen:

Kaltluftentstehungsgebiete leisten einen wichtigen Beitrag zur Kaltluftversorgung, insbesondere in den dichter werdenden Bereichen der "Quartiere der kurzen Wege" und in zukünftigen Entwicklungsgebieten wie z.B. Wettingen Ost. Es gilt, die Kaltluftentstehungsgebiete mit ihrer hitzemindernden Wirkung auf die Siedlungen zu schützen und wenn möglich zu vergrössern.

Massnahmen:

Bedeutende Kaltluftentstehungsgebiete ausserhalb von Siedlungsgebieten erhalten und ihren Einfluss auf das lokale Klimasystem bei Stadtentwicklungen nahe des Siedlungsrandes berücksichtigen, da diese Gebiete signifikant zur Kaltluftversorgung beitragen können (siehe grün schraffierte Flächen in der Übersichtsgrafik).

Handlungsempfehlung: Frischluftkorridore und Kaltluftleitbahnen sichern:

Frischluftkorridore sorgen sowohl tagsüber als auch nachts für frische Luft in Siedlungsgebieten und hitzebelasteten Räumen. Kaltluftleitbahnen transportieren nachts Kaltluft aus den Kaltluftentstehungsgebieten in die Siedlung. Damit diese zur Minderung des Wärmeinseleffektes in Städten beitragen können, muss eine durchgängige Luftzirkulation möglich sein. Die Kaltluftleitbahnen und Leitbahnkorridore sind zu sichern sowie in ihrer Wirkung zu optimieren. Insbesondere in Baden (Haselfeld) und in Wettingen Ost haben die Kaltluftleitbahnen direkten Einfluss auf Bereiche der dichter werdenden Innenstadt respektive des Entwicklungsgebietes.

Massnahmen:

- Frischluftkorridore / Kaltluftleitbahnen von Bebauung freihalten sowie Gebäudeausrichtung und -typologie auf die Fliessrichtung der Kalt- und Frischluft abstimmen. Dies gilt für jede neu gebaute Verkehrs- oder Siedlungsinfrastruktur insbesondere in den Entwicklungsgebieten Galgenbuck und Wettingen Ost (vgl. violett schraffierte Gebiete in Übersichtsgrafik).
- Frischluftkorridore / Kaltluftleitbahnen von Verkehrswegen mit Hinderniswirkung (Bahndämme, Brücken, Sicht- und Lärmschutzwände oder Baumalleen) freihalten. Besondere Berücksichtigung finden im vorliegenden Massnahmenkonzept die Kaltluftströme, die die Kantonsstrasse in Obersiggenthal sowie Ennetbaden überqueren.
- Wirkung optimieren durch Entsiegelung und Verbesserung der klimawirksamen Vegetation.

Handlungsempfehlung: Durchlüftung des Siedlungsgebietes optimieren

Eine klimaoptimierte Bebauung ist umzusetzen, um die Durchlüftung des Siedlungsgebietes zu gewährleisten und zu optimieren.

Massnahmen:

- Nachverdichtung mit positivem stadtklimatischem Einfluss fördern: Potenzielle Auswirkungen auf das klimatische System sind bereits in der Planung zu beachten. Durch eine gezielte Positionierung, Ausrichtung und Höhenabstufung der Baukörper in Abstimmung mit Freiräumen können nicht nur negative Effekte vermieden werden – durch geschickte Kombination von Baukörpern und Grünelementen kann auch eine Verbesserung des lokalen Klimas erreicht werden.
- Klimaoptimierte Bebauung bei Aussenentwicklungen umsetzen: Bei der Planung von baulichen Entwicklungen in Randlagen ist eine durchlässige Siedlungsstruktur sicherzustellen, die den Kalt- und Frischluftfluss in den Siedlungskörper nicht unterbricht.
- Bei allen Massnahmen zur Sicherung des Kaltluftsystems sind Synergien zur ökologischen Infrastruktur, zur Erholungsnutzung und zum Wassermanagement zu nutzen und als Bestandteile der "blaugrünen"-Infrastruktur zu aktivieren.

5.1.2 Stossrichtung 2: Attraktive Wege durch die Integration von Grün- und Freiraumstrukturen

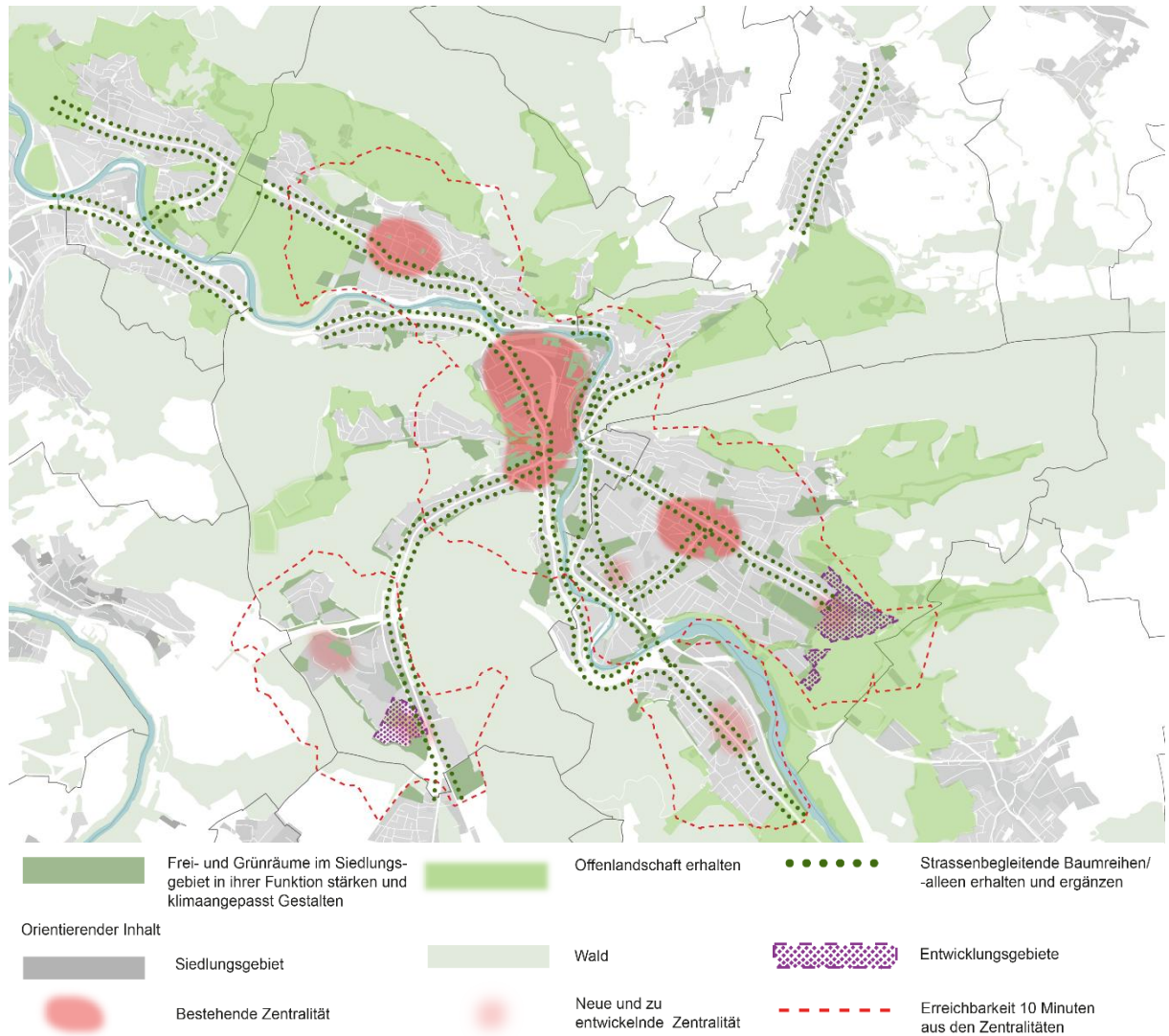


Abb. 5.3 Konzeptgraphik der Stossrichtung 2
Darstellung: SKK und Yellowz, 2024.

Qualitativ hochwertige Frei- und Grünräume erhöhen nicht nur die Lebensqualität im Raum Baden und Umgebung, sondern tragen durch ihre kühlende Funktion zur Hitzereduktion bei. Damit können sie zu den zentralen Elementen eines Entlastungssystems im Siedlungsgebiet werden. Durch die Erhaltung, Ergänzung und Aufwertung der Frei- und Grünräume sowie ihrer Vernetzung in Form von verschatteten und begrüntem Wegverbindungen, dienen sie tagsüber als kühle Aussenräume in hitzebelasteten Gebieten und unterstützen in der Nacht die Abkühlung des Siedlungsgebiets. Dabei ist es wichtig, im Rahmen der genannten

Massnahmen Synergien zur ökologischen Infrastruktur, zur Erholungsnutzung, zum Wassermanagement bei der Sicherung und Gestaltung von Entlastungsflächen sowie zur "Siedlungsästhetik" zu berücksichtigen (integrale Freiraumgestaltung).

Öffentliche Freiräume können als Erholungs- und Entlastungsräume an hitzebelasteten Tagen dienen. Freiflächen mit einem ausgeprägten Baumbestand wie Parks, Friedhöfe oder Wälder können durch Verschattung und Verdunstungskälte diese Funktion erfüllen und sind Zielorte im gesamten Freiraumsystem. Attraktive Wege zu diesen Zielorten sind als beschattetes, lineares Freiraumgerüst entscheidend dafür, dass Personen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

Handlungsempfehlung Freiraumgerüst als Entlastungsnetz entwickeln:

Das Herstellen und Stärken eines klimaökologischen Entlastungsnetzes mit Entlastungsräumen zur angenehmen Aufenthaltsqualität am Tag und zur Abkühlung in der Nacht ist unabdingbar, um die zukünftig erforderlichen Temperaturentlastungseffekte zu erreichen und der Überhitzung des Siedlungsraums entgegenzuwirken. Sie sind zentraler Baustein dafür, dass Einwohnerinnen und Einwohner im GVK-Perimeter im Sinne des Quartiers der kurzen Wege zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Hierzu sind öffentliche Entlastungsräume mit kühlender und entlastender Funktion in Bereichen mit Hitzebelastung und hoher Bebauungs- und Nutzungsdichte in den zentralen Siedlungsbereichen zu schützen und zu ergänzen (siehe grün markierte Flächen in der Übersichtskarte).

Massnahmen:

- Öffentliche Freiräume (sowie Aussenräume sensibler Nutzungen wie Krankenhäuser, Alters- und Pflegeheime sowie Kindergärten oder Schulen) als Erholungs- und Entlastungsräume sichern und mit hoher Grünqualität entwickeln.
- Ein dezentrales und engmaschiges Netz an Entlastungsflächen für die gute Erreichbarkeit sicherstellen. Gerade hitzesensible Personen sind auf eine wohn- und arbeitsortnahe Versorgung mit Entlastungsflächen angewiesen.
- Kleinteilige Erholungsräume entwickeln: Kleinteilige Erholungsräume erweitern das Netz an Entlastungsflächen in der Breite. Sie sind kleiner in ihrer Fläche, bieten jedoch ebenso wie grosse Entlastungsflächen genügend verschattete Erholungs- und Sitzmöglichkeiten. Sie dienen vor allem als Trittsteine entlang von wichtigen Wegverbindungen oder als Ergänzung in dicht besiedelten / versiegelten Bereichen (z.B. Nischen entlang der ODF).
- Verkehrsinfrastrukturen entsiegeln und beschatten: Verkehrsinfrastrukturen sind oft stark versiegelte Flächen, deren Beläge meistens viel Wärme speichern und damit massgeblich zum Wärmeinseleffekt in Städten und Gemeinden beitragen.

Handlungsempfehlung Klimaangepasste Wege durch Grün- und Freiraumstrukturen:

Die Erreichbarkeit von bioklimatischen Entlastungsräumen kann über durchgängig beschattete Wege deutlich verbessert werden. Generell sind Verkehrsinfrastrukturen zukünftig besser zu verschatten und auch dadurch

höhere Aufenthalts- und Durchwegungsqualitäten für Zufussgehende und Velofahrende sicherzustellen. Das hat einerseits den Effekt, dass Personen im Perimeter der "Quartiere der kurzen Wege" zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Andererseits wird auch die Erreichbarkeit von attraktiven Zielorten mit Entlastungswirkung im Umfeld (z.B. die Limmat, Wälder oder Parks), durch ein urbanes Mobilitätsverhalten gefördert.

Massnahmen:

- **Verkehrsinfrastruktur verschatten:** Bestehende Baumalleen entlang der Kantonsstrassen schützen (z.B. Ortseinfahrten Wettingen Ost und Untersiggenthal West) sowie um neue Baumalleen ergänzen (vgl. grüne Punktschraffur in Übersichtskarte). Durch eine Verschattung dieser Verkehrsinfrastruktur mit Baumreihen und mindestens 25% Deckungsgrad durch Kronenvolumen, kann einer Überhitzung am Tag und dem nächtlichen Wärmeineffekt entgegengewirkt werden. Gleichzeitig wird das Risiko für Hitzeschäden an Verkehrsinfrastrukturen deutlich reduziert. Das Minimum von 25% ermöglicht es, dass Strassenräume auch "entlüften" können in der Nacht. Eine weitere Massnahme sieht die Erhöhung des Entsiegelungs- und Begrünungsgrad auf 50% des gesamten Strassenraums vor. Dieser Anteil ist hoch gewählt, damit Wasserrückhaltekapazitäten und die Verfügbarkeit für Bäume erhöht und Verdunstungskühle entstehen kann. Ein Langzeitmonitoring der Stadt Zürich zum Deckungsgrad von Baumkronenvolumen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach Innen zeigt, dass das Grünvolumen in der Stadt nur über Aufwertungen im öffentlichen Raum gehalten respektive ausgebaut werden kann. In privaten Bereichen sind noch nicht genügend Anreizsysteme vorhanden, im Zusammenhang mit den hohen Bodenpreisen Bestandsbäume zu schützen und in das private Bauvorhaben zu integrieren.
- **Sichern eines Korridors für die Blau-Grüne-Infrastruktur:** In den ODF ist wo möglich ein Korridor von mindestens zwei Metern Breite pro Fahrspur zur Begrünung und Beschattung des Strassenraums zu sichern – wo möglich auch unter Einbezug von privaten Vorzonen. Weiter ist für jede ODF im GVK-Perimeter im Rahmen einer Vorstudie eine neue klimaangepasste Nutzungsaufteilung zu entwickeln, die ein zukünftiges Mass an Mobilitätswende und progressives Mass an Klimaanpassung berücksichtigt.
- **Beschattete Fuss- und Velowegverbindungen qualifizieren und erweitern:** Neben der Distanz des Wohn- und Arbeitsortes zu den Entlastungsräumen ist auch die Gestaltung der Wegverbindung zu diesen als Grundlage für das Implementieren des Quartiers der kurzen Wege von zentraler Bedeutung. Beschattete Fuss- und Velowegverbindungen zu und zwischen den Entlastungsräumen ermöglichen auch hitzesensiblen Personen deren Nutzung.

5.1.3 Stossrichtung 3: Hitzeangepasste Freiraumgestaltung durch gezielten Einsatz von Wasser, Pflanzen und geeigneten Materialien

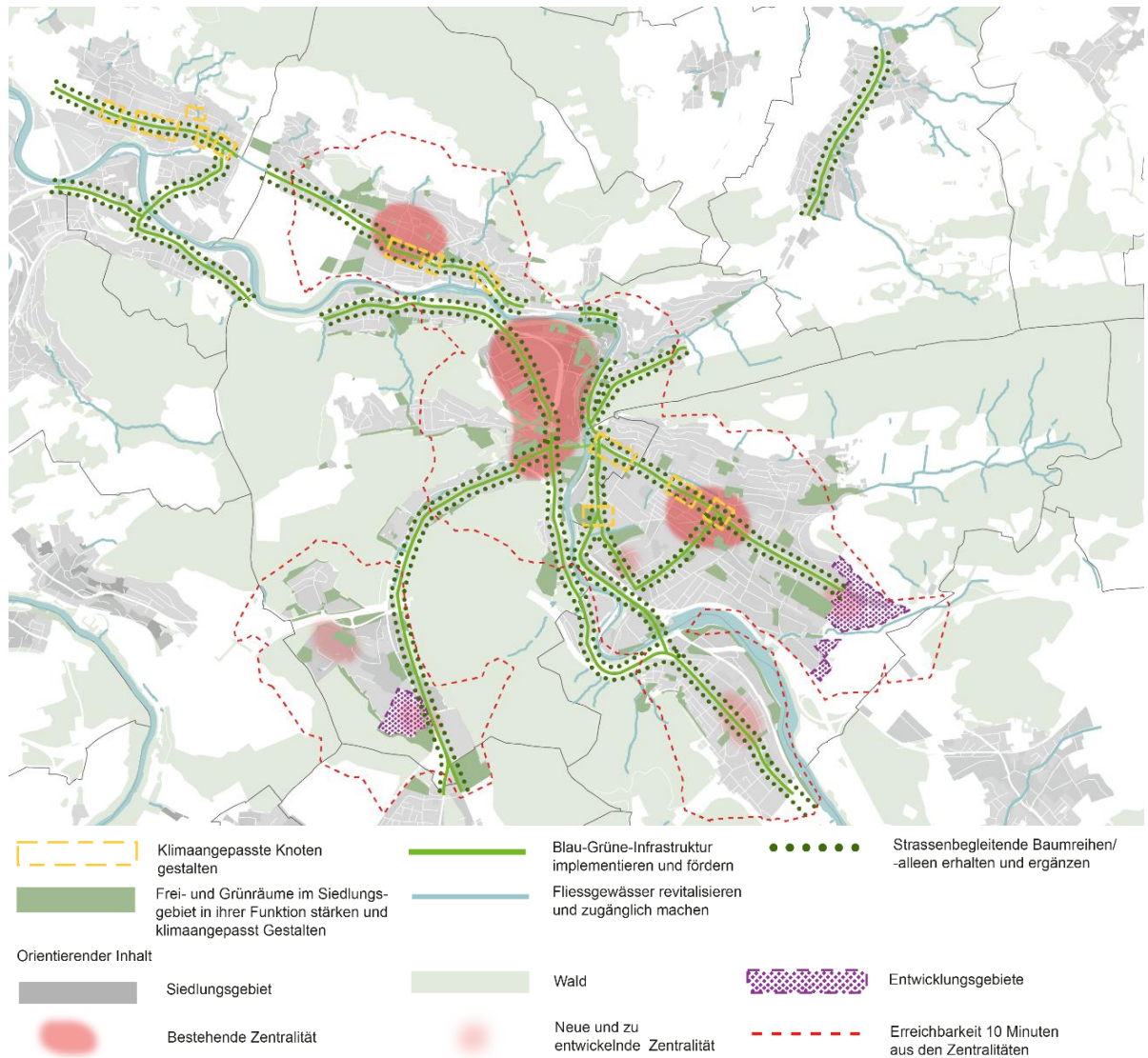


Abb. 5.4 Konzeptgraphik der Stossrichtung 3
Darstellung: SKK und Yellowz, 2024.

Wasser, Pflanzen und Materialien sind wichtige Gestaltungselemente für Frei- und Grünräume. Sie tragen jedoch nicht nur zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei, sondern können durch ihren gezielten Einsatz einer Überhitzung von Flächen und Baukörpern entgegenwirken (z.B. bei Wartebereichen an Lichtsignalanlagen, bei Aufenthaltsbereichen an Knoten, Bushaltestellen usw.). Zudem bietet ein gutes Regenwassermanagement (Bestandteil der "blaugrünen"-Infrastruktur) über den kühlenden Effekt hinaus weiteres Potenzial für Synergien.

Handlungsempfehlung sickerfähige und begrünte Oberfläche fördern:

Ein hoher Versiegelungsgrad ist eine der Hauptursachen für die Hitzebelastung in Strassenräumen und generell den Siedlungen im GVK-Perimeter. Unversiegelte und begrünte Freiräume heizen sich deutlich weniger stark auf, geben damit nachts deutlich weniger Wärme ab und sorgen durch Transpiration für einen lokalen Kühleffekt. Zudem ermöglichen sie die Versickerung und Rückhaltung von Regenwasser. Die beste stadtklimatische Wirkung hat dabei eine vollständige Entsiegelung mit anschliessender Begrünung und Beschattung durch grosskronige Bäume. Versiegelte Flächen sind durch natürliche Flächen mit hoher Wasserdurchlässigkeit und hohem Grünanteil zu ersetzen.

Massnahmen:

- Entsiegelung und Begrünung von Oberflächen vorantreiben, vor allem in den Entwicklungsgebieten (siehe Übersichtskarte)
- Entsiegelung und Begrünung von 30% bis 50% der Strassenräume in den Ortsdurchfahrten (gemessen von Fassade zu Fassade)
- Versickerung und Rückhaltung von Regenwasser fördern

Handlungsempfehlung klimaangepasste Materialien verwenden:

Die Auswahl der auf Boden- und Fassadenflächen verwendeten Materialien beeinflusst wesentlich die Aufheizung des Siedlungs- und Strassenraums und den nächtlichen Wärmeinseleffekt. Für Fassaden und Bodenbeläge sind Materialien mit geringer Wärmeabsorption zu verwenden.

Massnahmen:

- Materialien einsetzen, die wenig Aufheizung verursachen: Materialien mit einem hohen Reflexionsvermögen (Albedo), einer hohen spezifischen Wärmekapazität (Energiebedarf zur Erwärmung des Materials) und einer geringen Wärmeleitfähigkeit sind daher zu bevorzugen. Dazu zählen generell Materialien mit hellen Oberflächen. Negative Effekte einer Mehrfachreflexion lassen sich durch eine gezielte Beschattung und Begrünung verhindern. Dies ist in den ODF generell und insbesondere an den Verkehrsknoten und in den Entwicklungsgebieten zu berücksichtigen (siehe Karte).
- Planung von Trinkwasserspendern an kritischen Orten wie Verkehrsknoten: Dies umfasst die strategische Platzierung von Trinkwasserspendern an stark frequentierten Bereichen wie Plätzen oder Bushaltestellen, um den Zugang zu erfrischendem Trinkwasser zu gewährleisten und somit zur Hitzebewältigung beizutragen.

Handlungsempfehlung Beschattung durch Verwendung von Klima- und standortangepasster Vegetation:

Vegetation spielt bei zahlreichen Massnahmen zur Hitzeanpassung eine zentrale Rolle, gleichzeitig führen zunehmende Trockenheit und Hitze zu häufigen Pflanzenschäden. Damit Pflanzen auch zukünftig wirksam zur

Hitzereduktion beitragen können, muss die Pflanzenauswahl an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Besonders Pflanzenarten aus trockenen und heissen Regionen sind bereits an diese Bedingungen angepasst und erfordern daher einen geringeren Pflegeaufwand. Trotzdem sind Pflanzen aus möglichst nahen Regionen zu wählen resp. integrieren sich Pflanzen aus Übersee nicht gut ins Ökosystem. Die Kombination verschiedener Pflanzenarten erhöht die Artenvielfalt und reduziert damit das Risiko vor Krankheiten und Schadorganismen.

Massnahmen:

- Klimaangepasste, grosskronige Stadtbäume mit geringer Wärmeabsorption verwenden und Flächen mit hohem Versiegelungsgrad beschatten. Dies ist beispielsweise an den Knotenstandorten und in den Entwicklungsgebieten zu berücksichtigen.

5.1.4 Städtebauliche Spielregeln festlegen

Um die oben genannten Handlungsempfehlungen wirkungsvoll umzusetzen, sind folgende städtebauliche Spielregeln bei zukünftigen Planungen und der baulichen Umsetzung zu berücksichtigen:

Spielregeln:

- **Erhalt und Schaffung von geeigneten und attraktiven Raumproportionen:** Die Qualität öffentlicher Freiräume basiert nicht nur auf ihrer Gestaltung und den eingesetzten Elementen, sondern ist auch durch ihre Raumproportionen entscheidend vorbestimmt. Während der Planung, die von Fassade zu Fassade reicht, sind die vorhandenen Proportionen zu prüfen und bauliche Ergänzungen, Aufstockungen, die Pflanzung grosskroniger Bäume und der Einbau grösserer Infrastrukturen (beispielsweise im Rahmen Korridorsicherung für Tramkorridore) bezogen auf ihre Raumwirkung mit Sorgfalt zu planen.
- **Festlegung von Baulinien:** Zur Umsetzung geeigneter und attraktiver Raumproportionen, zur abschnittsweisen räumlichen Aufweitung (wo erforderlich) und im Hinblick auf eine räumlich sinnvolle bauliche Verdichtung und Zentrumsbildung entlang der ODF sind in gewissen Abschnitten Baulinien festzusetzen.
- **Berücksichtigung von Kaltluftschneisen:** Bauliche Verdichtung muss bestehende Kaltluftschneisen berücksichtigen oder durch geschickte bauliche Setzung oder Öffnungen neue Mikro-Durchlüftungen ermöglichen.
- **Einbezug der privaten Vorzonen:** Die Strassenräume der ODF sind von Fassade zu Fassade konzipiert. Um neue Funktionen, insbesondere Begrünung aber auch breitere Fusswege zu ermöglichen ist in vielen Bereichen der Einbezug der privaten Vorzonen unabdingbar. Zur Umsetzung von Massnahmen sind für private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verträgliche Spielregeln zu entwickeln und Anreizsysteme zu schaffen (Mehrwertausgleich, ggf. auch Landerwerb durch die öffentliche Hand).
- **Erhalt des bestehenden Siedlungscharakters:** Manche ODF führen durch wertvollen baulichen Bestand, der für die Quartiere charakterprägend ist. Dieser Bestand ist mit Sorgfalt zu integrieren und nur im minimalen / verträglichen Mass baulich zu ergänzen. Diese Sorgfaltspflicht bezieht sich auch auf den bestehenden charakterbildenden Baumbestand.
- **Aktivierung der Erdgeschosse:** Zentrumsbildung und bauliche Verdichtung gehen auch mit Angebotsergänzungen und programmatischer Verdichtung in den Erdgeschossen einher, insbesondere um das Konzept der "Quartiere der kurzen Wege" tragfähig umzusetzen und vitale urbane Räume zu schaffen. Die Aktivierung der Erdgeschosse durch quartierdienliche Nutzungsangebote und geeignete Gewerbeformen ist bei Neubauten zu berücksichtigen. Bei Bestandsbauten ist die sinnvolle Integration solcher Nutzungen zu prüfen und zu fördern.

5.2 Massnahmen und Vertiefungen ODF

5.2.1 Umgestaltung Ortsdurchfahrten

Im Rahmen des Handlungsfeldes Stadt und Freiraum wurden 12 Massnahmen zur Aufwertung bzw. Umgestaltung von Ortsdurchfahrten definiert (Massnahmen SF 05 bis SF 16). Diese Massnahmen weisen oft Schnittstellen zu Massnahmen aus anderen Handlungsfeldern auf und wurden im Rahmen der Erarbeitung mit diesen abgestimmt (v.a. Strassennetz und Betrieb, Fuss- und Veloverkehr, Bahn und Bus). Die folgende Abbildung zeigt eine Übersicht aller umzugestaltenden Ortsdurchfahrten, welche in der Tabelle 5.1 aufgeführt und kurz umschrieben sind. In den jeweiligen Massnahmenblättern im separaten Massnahmenband sind die Massnahmen und die Empfehlungen für die weitere Planung detaillierter beschrieben.

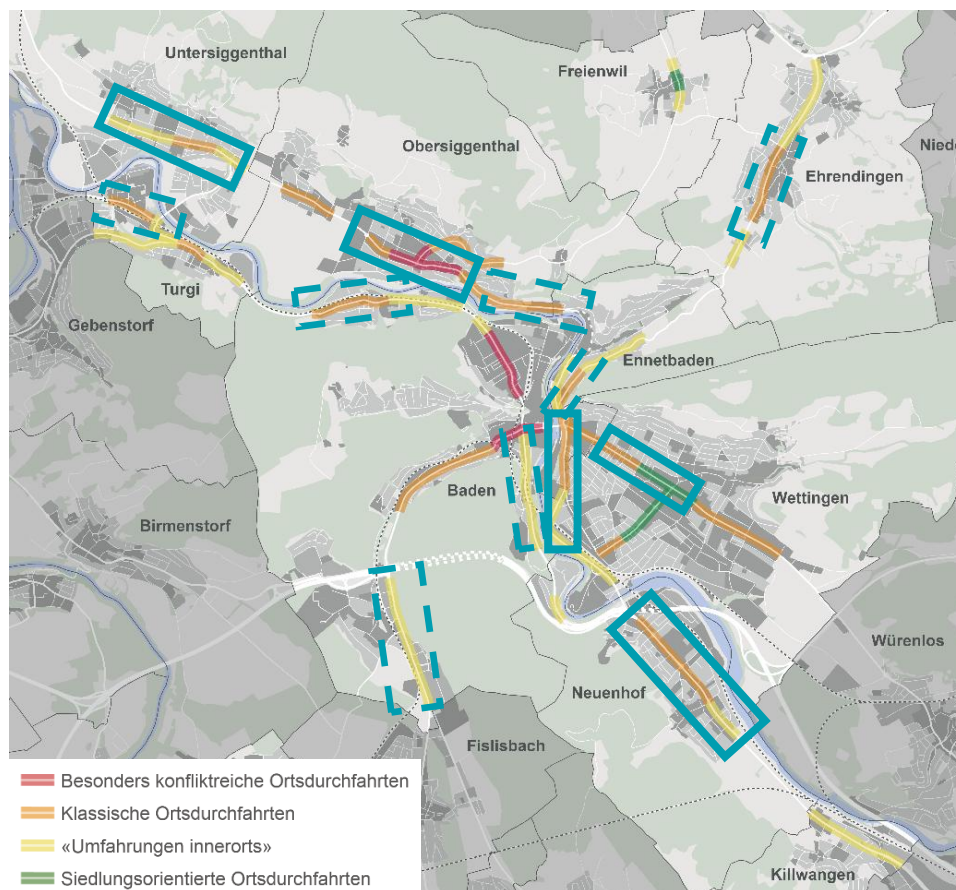


Abb. 5.5 Übersichtskarte Massnahmen Umgestaltung Ortsdurchfahrten

Die Übersichtskarte zeigt, für welche ODF nur Massnahmenblätter (gestrichelt) erarbeitet wurden und welche zusätzlich vertieft betrachtet wurden (ausgezogen). (Darstellung: Lajo, 2024).

* Baden und Turgi fusionierten per 1. Januar 2024.

Nr	Titel	Beschrieb
SF 05	Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof	Siedlungsverträgliche Aufwertung mit Fokus auf die zuverlässige Führung des öV, bessere Fuss- und Veloverbindungen längs und quer zur Strasse sowie klimagerecht gestaltete Freiräume.
SF 06	Umgestaltung Seminar-/Schwimmbadstrasse Baden/Wettingen	
SF 07	Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi	
SF 08	Umgestaltung Landstrasse Ehrendingen	
SF 09	Umgestaltung Ehrenderingerstrasse Ennetbaden	
SF 10	Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof	
SF 11	Umgestaltung Landstrasse Nussbaumen	
SF 12	Umgestaltung Landstrasse Rieden	
SF 13	Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal	
SF 14	Umgestaltung Landstrasse Wettingen	
SF 15	Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil	
SF 16	Umgestaltung Neuenhoferstrasse Baden	

Tab. 5.1 Übersicht Massnahmen Umgestaltung Ortsdurchfahrten

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrten (ODF) soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (§1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Dies erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefen. Der Kanton Aargau hat für diese Aufgabe das Planungsinstrument «Vorstudie Ortsdurchfahrt (VSO)» geschaffen. Im dazugehörigen Merkblatt sind die wichtigsten Arbeitsschritte definiert, relevante methodische und fachliche Grundsätze erläutert und die Dokumentation sowie der Ablauf festgelegt.

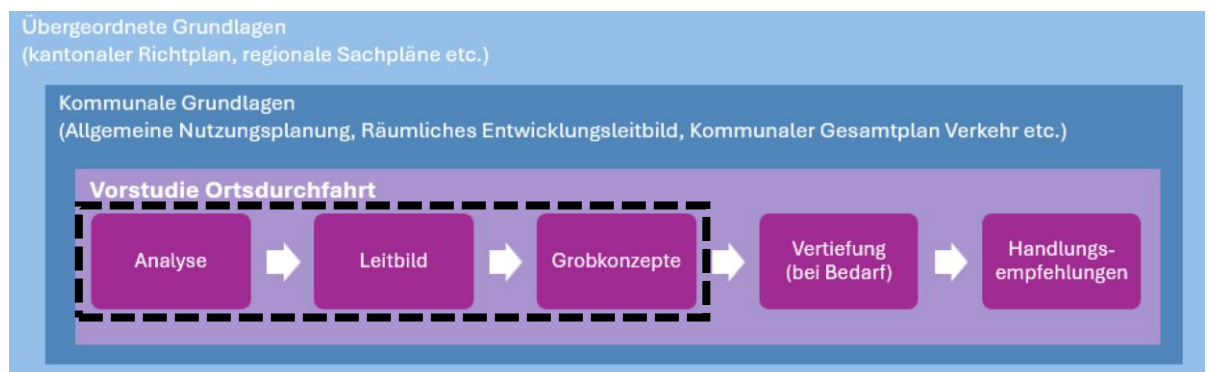


Abb. 5.6 Einbettung Vorstudie Ortsdurchfahrt

Quelle: Merkblatt Vorstudie Ortsdurchfahrt (VSO), Kanton Aargau.

Die Vorstudien für die jeweiligen Ortsdurchfahrten werden nach gegenseitiger Absprache und in Abstimmung mit der Werterhaltungsplanung der Kantonsstrassen gestartet. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Nachfolgend sind verschiedene Referenzbilder von Ortsdurchfahrten abgebildet. Diese zeigen mögliche Elemente bzw. ein

mögliches Bild von erfolgreich umgestalteten Strassenräumen. Die spezifische Ausgestaltung für die jeweilige ODF ist im Rahmen der oben beschriebenen Vorstudien zu bestimmen.



Abb. 5.7 Suhr (AG): Tramstrasse



Abb. 5.8 Steffisburg (BE): Unterdorfstrasse



Abb. 5.9 Adliswil (ZH): Albisstrasse



Abb. 5.10 Bern (BE): Seftigenstrasse



Abb. 5.11 Zürich (ZH): Regensbergstrasse



Abb. 5.12 Zürich (ZH): Herdernstrasse

5.2.2 Vertiefung ausgewählter Ortsdurchfahrten

Für alle in Kapitel 5.2.1 dargestellten Ortsdurchfahrten sollen nach Abschluss des GVK sukzessive Vorstudien Ortsdurchfahrt (VSO) durchgeführt werden. Im Rahmen des Planungsprozesses für das GVK Raum Baden und Umgebung wurden fünf ausgewählte Ortsdurchfahrten (ODF) vertieft und somit bereits der erste Teil einer Vorstudie Ortsdurchfahrt durchgeführt. Mit diesem neuartigen Vorgehen wurde geprüft, wie die erarbeiteten Inhalte aus der strategischen Planung (GVK) frühzeitig in die künftige Ausgestaltung der Strassenräume in den Ortsdurchfahrten übersetzt werden können. Dabei wurde gleichzeitig untersucht, ob und wie die Zielsetzungen des GVK (insbesondere das Ziel "Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum") im Rahmen der Aufwertung der konkreten Ortsdurchfahrten erreicht werden können.

Diese Vertiefungen wurden unabhängig des Sanierungsbedarfs gemäss Erhaltungsmanagement erarbeitet und in separaten Dossiers dokumentiert. Die Erarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Abteilungen des Kantons und der jeweiligen Gemeinde. Nachfolgend ist der Stand vom August 2025 abgebildet. Dieser beinhaltet die Erkenntnisse aus den gemeinsamen Gesprächen zwischen Kanton und Gemeinden / Stadt. Die Dossiers bilden die Grundlage für die spätere Erarbeitung einer vollständigen Vorstudie oder direkt eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.

Für diese fünf ODF wurde die Planung vertieft (Erarbeitung erster Teil der Vorstudie Ortsdurchfahrt):

- Baden/ Wettingen – Seminar- und Schwimmbadstrasse
- Wettingen - Landstrasse
- *Neuenhof - Zürcherstrasse (erste Schritte zwischen Gemeinde und Kanton gestartet)*
- Obersiggenthal - Landstrasse
- Untersiggenthal – Landstrasse

Die Wahl ist aus folgenden Gründen auf diese fünf Ortsdurchfahrten gefallen:

- Unterschiedliche stadträumliche und verkehrliche Situationen
- Unterschiedliche Sanierungszyklen respektive Planungsstände
- Klassierungen aus dem GVK mit grossem Aufwertungspotenzial und Handlungsbedarf: insbesondere besonders konfliktreiche und klassische Ortsdurchfahrten
- ODF mit zukünftig unterschiedlicher öV-Infrastruktur

Die in einem jeweils rund 20-seitigen Dossier dokumentierten Vertiefungsstudien umfassen eine Analyse der heutigen Situation, einen konzeptionellen Strategieplan für den Zeithorizont 2040, eine Übersicht zu Konsens und offenen Fragen / Differenzen sowie die vorgesehenen Folgeplanungen von Kanton und Gemeinde in den nächsten Jahren. Die Plandarstellungen im Anhang veranschaulichen die Ergebnisse. Die wichtigen Erkenntnisse sind zudem in die Massnahmenblätter des GVK eingeflossen.

Folgende prozessualen Ziele werden mit der Planung verfolgt:

- Entwicklung einer gemeinsamen Vorstellung über die ODF zwischen Gemeinden und Kanton vor dem Hintergrund der Ziele des GVK
- Aufzeigen von Konflikten und kritischen Elementen für die folgenden Planungsschritte
- Verbindliche Sicherung der wichtigsten Elemente im GVK-Prozess

Die folgenden Abschnitte bieten eine Übersicht über die in den jeweiligen Dossiers vorgeschlagenen Massnahmen anhand eines Ausschnitts des Strategieplans (Stand August 2025).

Baden/ Wettingen – Seminar- und Schwimmbadstrasse

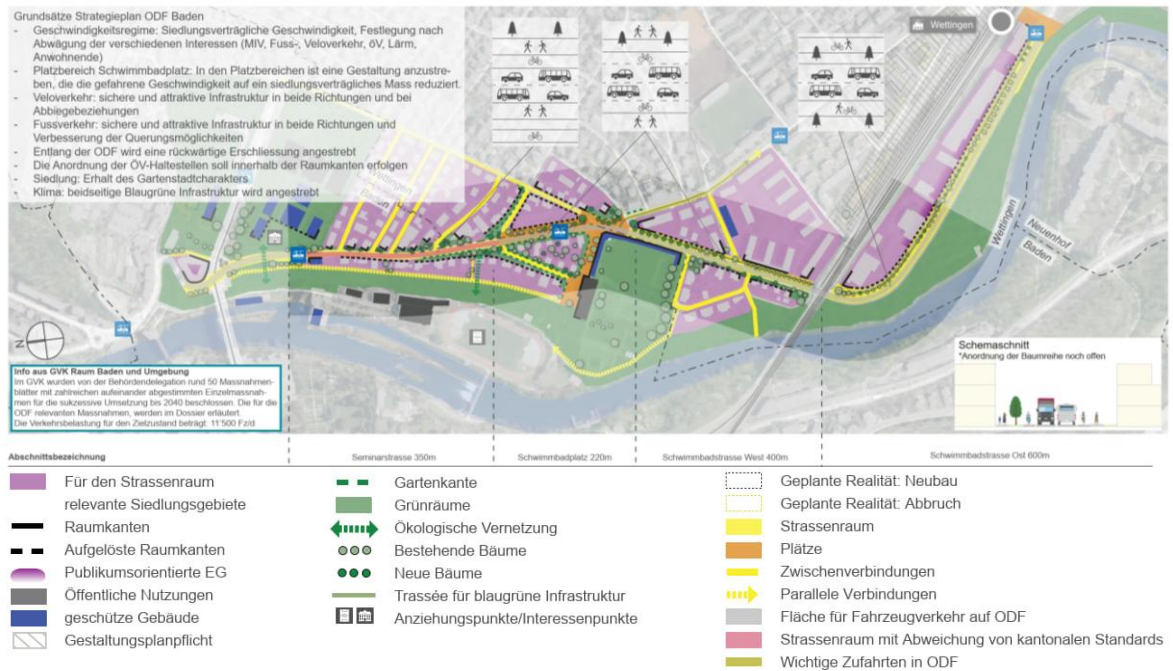


Abb. 5.13 Ausschnitt Strategieplan Baden/ Wettingen, Seminar- und Schwimmbadstrasse

Der Strategieplan zeigt das Zukunftsbild Siedlung, Verkehr und Grünraum/Landschaft für die ODF mit den wichtigsten räumlich wirksamen Elementen. (Darstellung: SKK, Yellowz, Lajo, 2025)

Die Seminar-/Schwimmbadstrasse ist in vier Abschnitte gegliedert, die entsprechend ihrer unterschiedlichen Nutzungsart und -dichte sowie der jeweiligen Strassenraumbreite spezifische Anforderungen erfüllen. So sollen im Nordbereich die Grünstrukturen der "Gartenstadt" in der Bestandsstruktur erhalten und wo möglich ergänzt werden. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse des Strassenraums besteht die Möglichkeit, dass der Veloverkehr in Richtung Wettingen ab der Hochbrücke bis zum Terrassenbad über den David-Hess-Weg geführt wird. Um die Velostandards einzuhalten, wäre jedoch ein Ausbau dieses Weges erforderlich. Die Kreuzung vor dem Eingang zum Terrassenbad soll weniger verkehrsorientiert und platzartiger gestaltet werden. Für den Fussverkehr sind durchgehende und beidseits genügend grosse Seitenbereiche vorzusehen und die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse ist im Bereich der Bushaltestelle «Schwimmbad» zu verbessern. Der Gartenstadtcharakter mit altem Baumbestand bleibt erhalten, während neue entsiegelte Flächen und Begrünungen das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität entlang der gesamten ODF verbessern und zu einem angenehmen Mikroklima beitragen.

Wettingen – Landstrasse

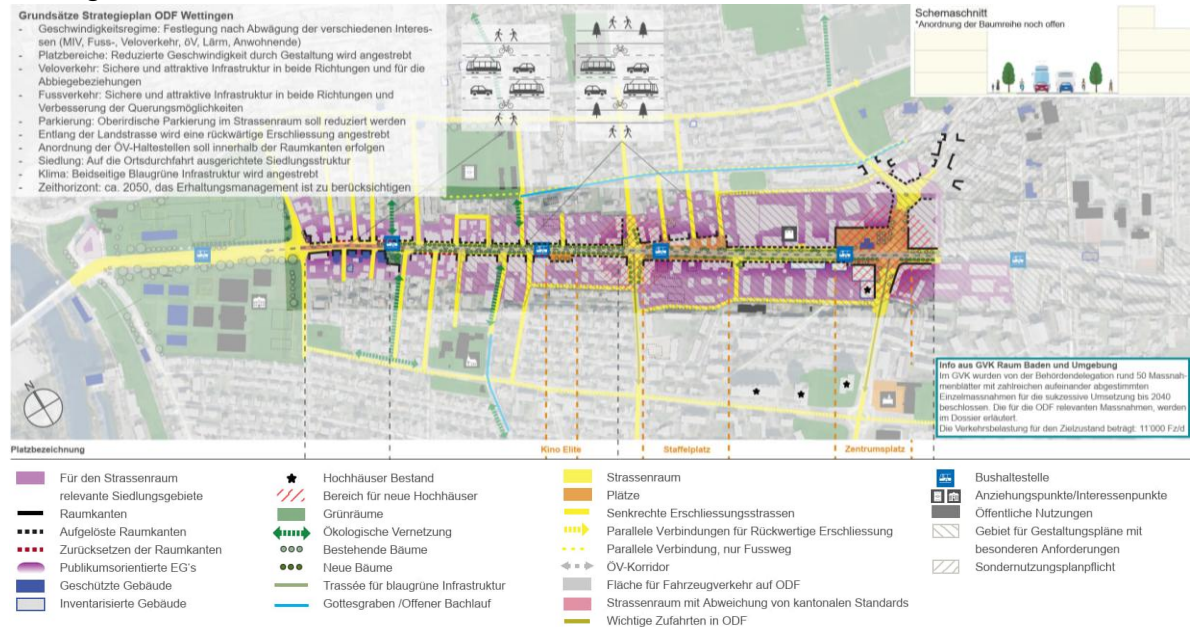


Abb. 5.14 Ausschnitt Strategieplan Wettingen, Landstrasse

Der Strategieplan zeigt das Zukunftsbild Siedlung, Verkehr und Grünraum/Landschaft für die ODF mit den wichtigsten räumlich wirksamen Elementen. (Darstellung: SKK, Yellowwz, Lajo, 2025)

Der Strategieplan basiert auf dem Masterplan Landstrasse (2014). Die Landstrasse in Wettingen wird in drei Abschnitte unterteilt. Ein allfälliger langfristiger öv-Hauptkorridor (evtl. auch nur abschnittsweise) erfordert im westlichen Abschnitt punktuell eine Rückversetzung einzelner Bestandesbauten (Sicherung über Baulinien). Über weite Strecken reichen die bestehenden Baulinien, da ein Tram auf der Landstrasse im Mischverkehr geführt werden sollte (vgl. Fachbericht Bahn und Bus, Metron, SKK, 2025). Der Bezug der ODF zu den angrenzenden Nutzungen wird insbesondere in diesem Abschnitt verstärkt. Für den Fussverkehr sind vor allem im Bereich der publikumsintensiven Nutzungen (z.B. Migros) durchgehende und beidseits genügend grosse Seitenbereiche vorgesehen. Die Seitenbereiche sollen über die gesamte ODF gestalterisch auf zukünftig angrenzenden Nutzungen reagieren können. Die drei geplanten Platzsituationen schaffen neue qualitätsvolle Aufenthaltsmöglichkeiten. Der Staffel- und der Zentrumsplatz brechen dabei den linearen Charakter der ODF, welche mit einer siedlungsverträglichen Geschwindigkeit (über Gestaltungselemente oder Temporeduktionen) noch verstärkt werden kann. Der Vorbereich vor dem Kino Elite soll einseitig der Landstrasse ebenfalls zu einem kleinen Platz werden und zu einer höheren Aufenthaltsqualität beitragen. Die Plätze sollen sich in ihrer Funktion nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen die Nutzungen sind entsprechend aufeinander abzustimmen. Über die gesamte ODF sind im Sinne der "blaugrünen Infrastruktur" entsiegelte Flächen sowie schattenspendende Begrünung vorzusehen, welche das Mikroklima verbessern und zum Verweilen einladen.

Obersiggenthal – Landstrasse

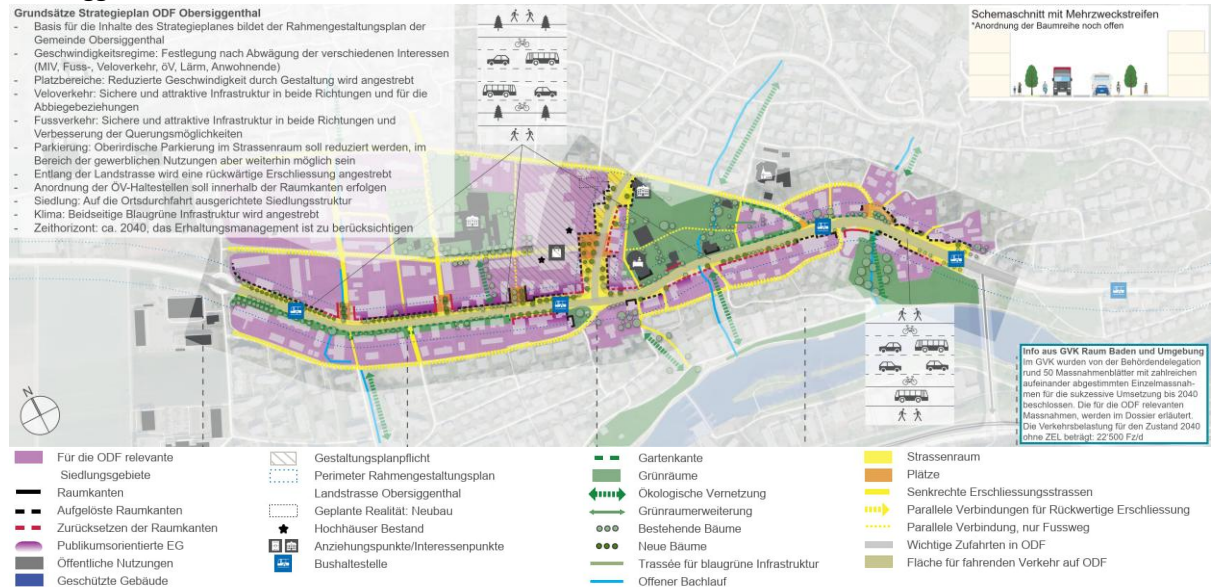


Abb. 5.15 Ausschnitt Strategieplan Nussbaumen in Obersiggenthal, Landstrasse

Der Strategieplan zeigt das Zukunftsbild Siedlung, Verkehr und Grünraum/Landschaft für die ODF mit den wichtigsten räumlich wirksamen Elementen (Darstellung: SKK, Yellowz, Lajo, 2025).

Der Strategieplan im Ortsteil Nussbaumen basiert auf dem Rahmengestaltungsplan der Gemeinde. Die Landstrasse Nussbaumen wird in vier Abschnitte gegliedert, auf zwei Abschnitten ist ein Mehrzweckstreifen vorgesehen. In den Seitenbereichen der ODF sind kleinere Platzbereiche vorgesehen, um im Zentrum die einmündenden Strassen zu verdeutlichen und die Linearität des Strassenraums zu unterbrechen. Der beidseitige Platzbereich auf Höhe Markthof dient zur Reduktion der Trennwirkung und ermöglicht eine flächige Querung an dem frequentierten Ort. Die Aufhebung einzelner Busbuchten sowie die Schaffung durchgehender, grosszügiger Gehbereiche unter Einbezug der privaten Vorzonen erhöhen die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr. Die Gestaltung der Seitenbereiche wird auf die zukünftigen Nutzungen abgestimmt. Die bestehenden Grünstrukturen werden mittels zusätzlich entsiegelter Flächen und Begrünungen entlang der gesamten ODF erweitert, um damit das Mikroklima zu verbessern.

Untersiggenthal – Landstrasse

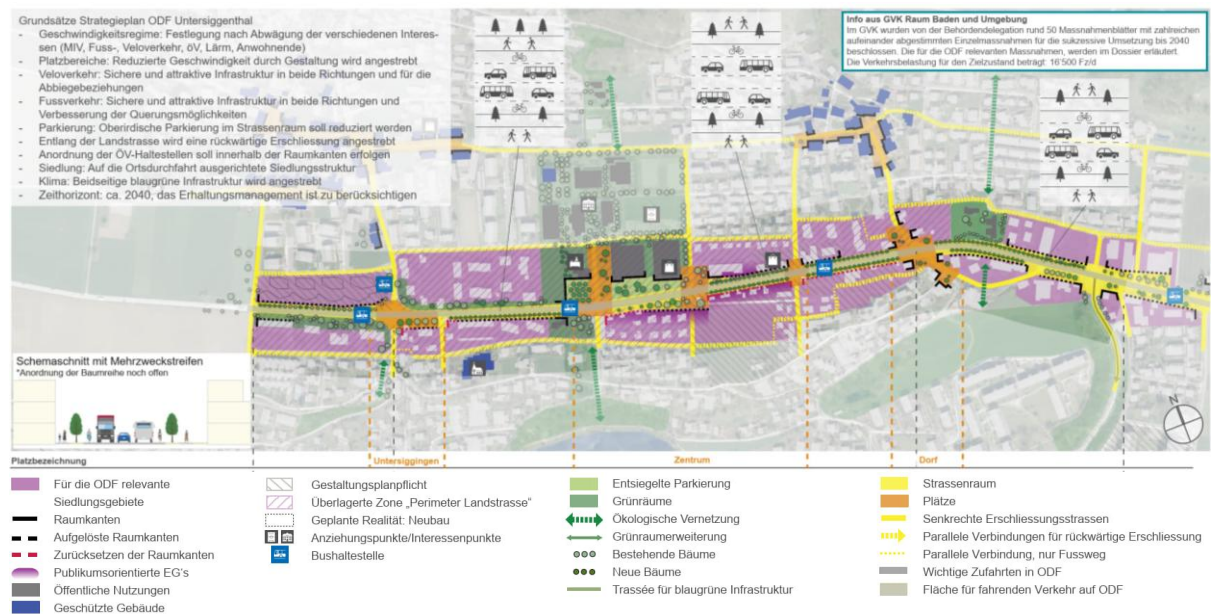


Abb. 5.16 Ausschnitt Strategieplan Untersiggenthal, Landstrasse

Der Strategieplan zeigt das Zukunftsbild Siedlung, Verkehr und Grünraum/Landschaft für die ODF mit den wichtigsten räumlich wirksamen Elementen (Darstellung: SKK, Yellowz, Lajo, 2025).

Die Landstrasse Untersiggenthal wird in drei Abschnitte gegliedert. Der Abschnitt Zentrum wird durch eine Abfolge von drei Plätzen aufgewertet und die Querbarkeit auch in den Abschnitten dazwischen durch einen Mittelstreifen verbessert. Die beidseitigen Entwicklungsgebiete schaffen das Potenzial für eine zukünftige Verdichtung mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung entlang der ODF, welche zur Belebung des Raums beiträgt sowie eine Gestaltung von Fassade zu Fassade zulässt. Bei der Gestaltung des Platzbereichs Dorf wird die ODF optisch klarer mit dem historischen Zentrum verbunden und die Orientierung verbessert. Die bestehende Grünstrukturen sind über die ganze ODF zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die entsiegelten Parkplätze und grosszügige Begrünung spenden Schatten und schaffen ein angenehmes Mikroklima im Zentrum. Durch den Erhalt und die Weiterentwicklung der Grünräume kann die ökologische Vernetzung von der Flussschlinge der Limmat in Richtung Siedlungsgebiet bis zum nördlichen Waldrand ermöglicht werden.

5.2.3 Umgestaltung Bruggerstrasse Baden

Die Bruggerstrasse ist nicht nur eine wichtige Verkehrsachse, sondern auch ein zentraler Stadtraum, der heute die nördliche Innenstadt von Baden durchschneidet. Sie stellt in diesem Sinne eine heute besonders konfliktreiche Ortsdurchfahrt dar (vgl. Kapitel 2.4), die grundsätzlich analog zu den vorangehend beschriebenen Ortsdurchfahrten siedlungsverträglicher gestaltet werden soll.

Mit einer Zentrumsentlastung und der damit verbundenen signifikanten Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) würden grössere Potenziale für die Umgestaltung und Aufwertung dieses Stadtraums freigespielt. Da die Zentrumsentlastung nicht Teil des Massnahmenfächers GVK 2040 ist (vgl. Gesamtbericht) und weil mit deren Realisierung frühestens mittel- bis langfristig zu rechnen ist, sind auch Potenziale für eine kurz- bis mittelfristige Aufwertung auszuloten. Die dazu erforderlichen verkehrlichen Optimierungen wurden im Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb als Massnahme SB03 entwickelt. Die möglichen städtebaulich-freiräumlichen Aufwertungen infolge dieser Optimierungen werden für die verschiedenen Szenarien nachfolgen mittels Skizzen visualisiert.

Bestand

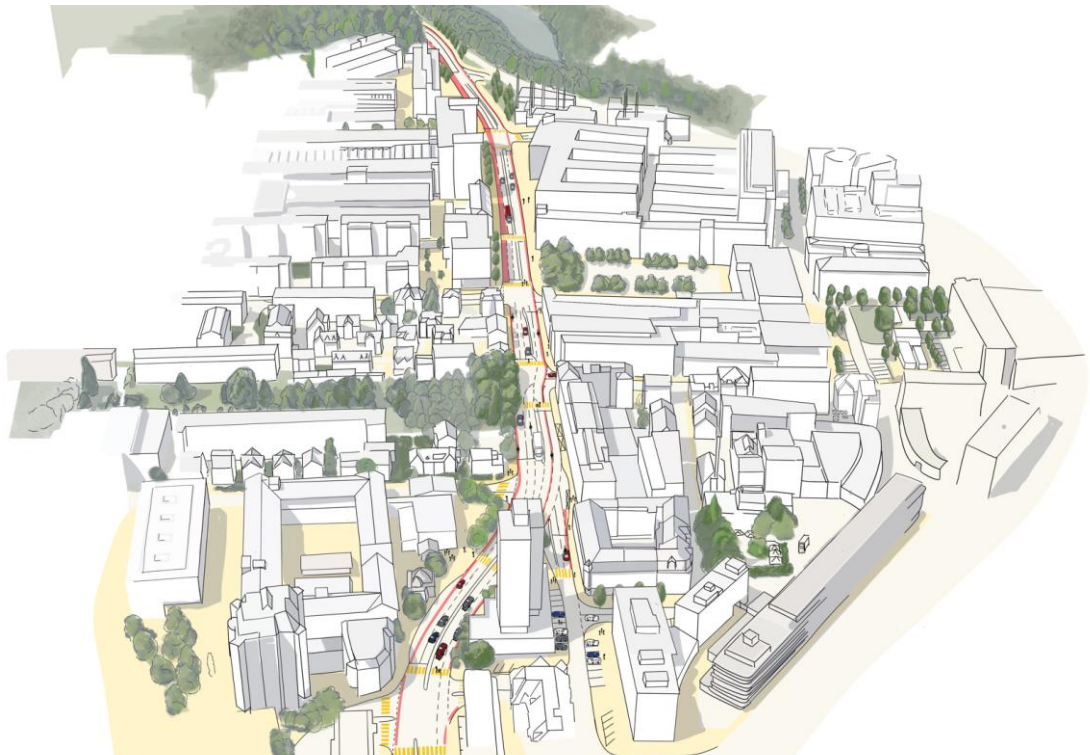


Abb. 5.17 Bruggerstrasse 2024

Die Visualisierung zeigt die Bruggerstrasse mit den angelagerten Stadt- und Freiräumen im Jahr 2024 als Bestand. (Darstellung: SKK, 2024).

Optimierung im Bestand

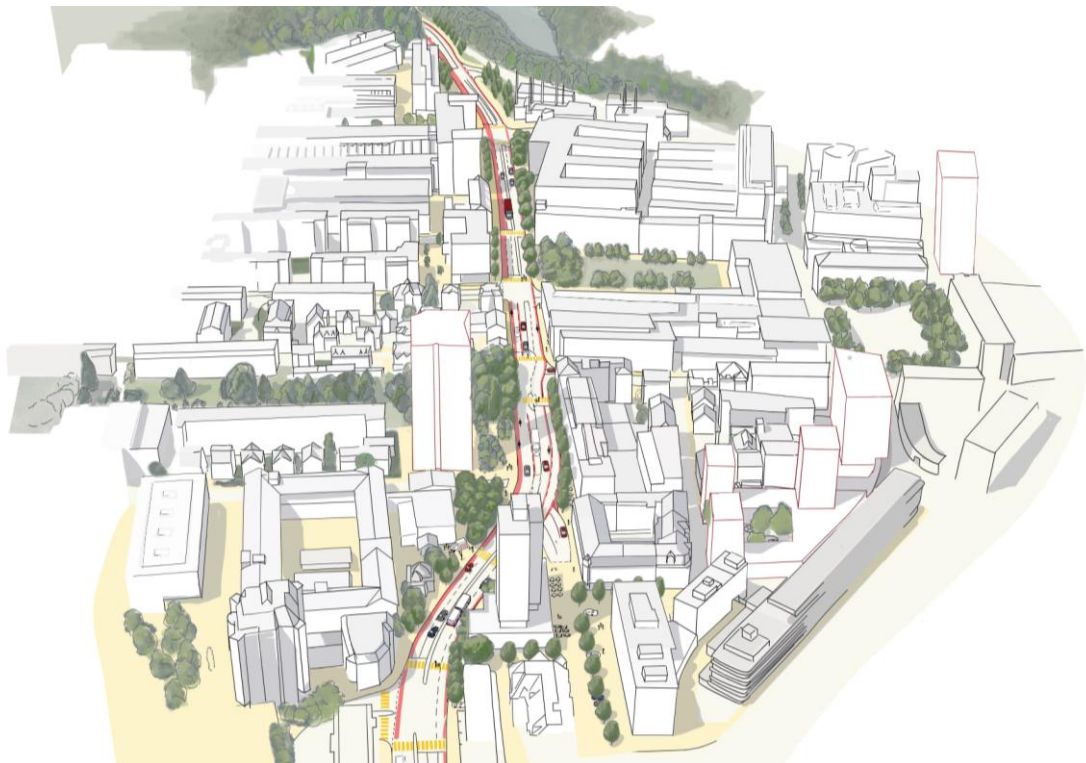


Abb. 5.18 Bruggerstrasse 2040 – Optimierung im Bestand

Die Visualisierung zeigt eine mögliche Gestaltung der Bruggerstrasse 2040 auf Basis der Optimierungsmassnahme im Bestand (SB03) sowie den geplanten Entwicklungsprojekten im direkten Umfeld der ODF. (Darstellung: SKK, 2024).

Die verkehrlichen Optimierungen der Bruggerstrasse im Bestand (Massnahme SB03, Details vgl. Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb, Lajo, 2025) ermöglichen nicht nur bessere Veloinfrastrukturen, sondern es können auch einige Verkehrsflächen (wie die Busbuchten und die Abbiegespur zur Gstühlstrasse) dem Fussverkehr zugewiesen und als attraktive Aufenthaltsbereiche entsprechend den angrenzenden Nutzungen gestaltet werden. Zusätzlich wird entlang der Bruggerstrasse, wo immer möglich, die Pflanzung von Baumgruppen oder Baumreihen angestrebt, um die Beschattungsflächen zu vergrössern und das Mikroklima nachhaltig zu verbessern. Das gilt besonders für die Freiräume auf der östlichen Strassenseite im nördlichen und mittleren Abschnitt der Bruggerstrasse.

Die oben beschriebenen Optimierungen können umgesetzt werden, wenn der MIV gemäss Ziel "Flächensparende Mobilität" Richtung Zentrum von Baden leicht reduziert und über die ganze Region gesehen plafoniert werden kann. Darüber hinaus gehende freiräumliche Aufwertungen (vgl. nachfolgende Seite) erfordern dagegen eine weitergehende Reduktion des MIV (z.B. durch eine ZEL) und damit verbundene verkehrliche flankierende Massnahmen (Reduktion Bruggerstrasse auf zweispurige Stadtstrasse).

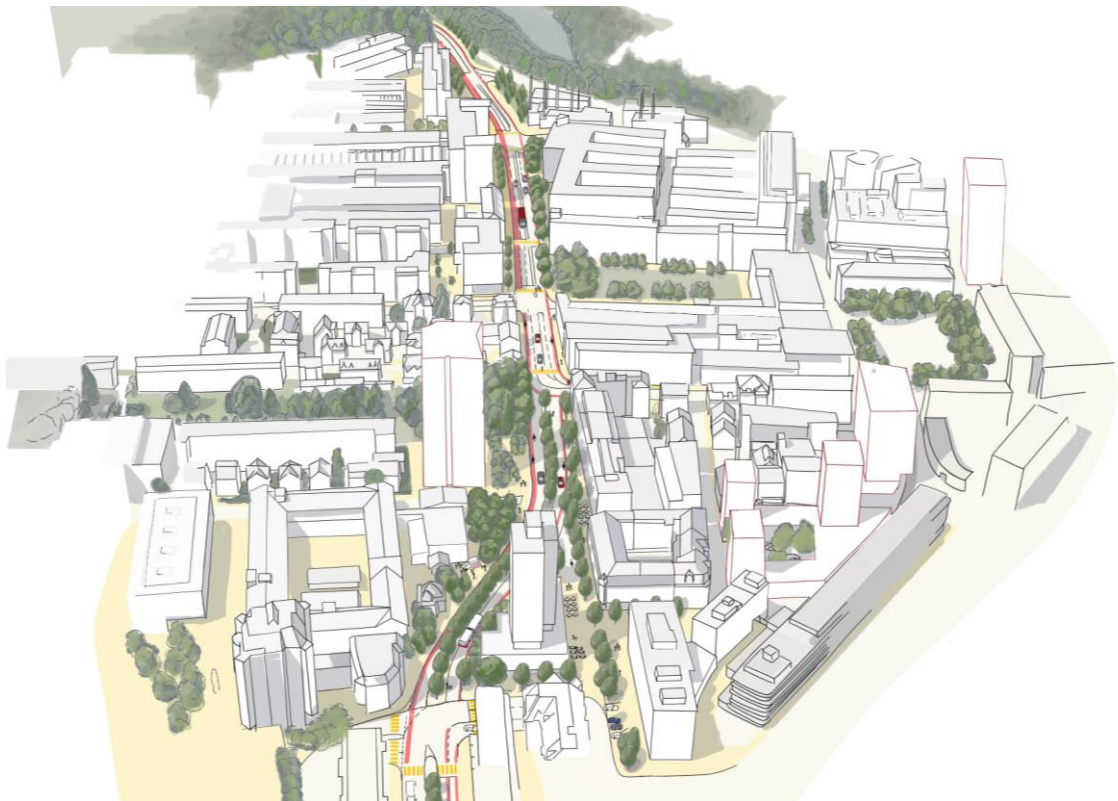
Bruggerstrasse 2040 + mit Mengenreduktion MIV (z.B. durch Zentrumsentlastung) - "Light"

Abb. 5.19 Bruggerstrasse 2040+ nach deutlicher Mengenreduktion MIV - Ansatz «Light» mit Baumreihe
 Die Visualisierung zeigt eine mögliche Gestaltung der Bruggerstrasse 2040 basierend auf der Realisierung einer Zentrumsentlastung sowie den geplanten Entwicklungsprojekten im direkten Umfeld der ODF. (Darstellung: SKK, 2024).

Mit einer deutlichen Reduktion des MIV (z.B. nach Realisierung einer Zentrumsentlastung) können bzw. wollen die Fahrspuren für den MIV auf der Bruggerstrasse auf ein Minimum reduziert werden. Ein begrünter Mittelstreifen fördert ein angenehmes Mikroklima und ermöglicht ein flächiges Queren zwischen den beiden Knotenpunkten Haselstrasse und Rüti-/Gstuhlstrasse. Eine starre Baumreihe im Mittelstreifen verstärkt die Wahrnehmung der Linienführung der Bruggerstrasse. Alternativ würde eine aufgelockerte Baumreihenordnung die Verbindung zwischen den Strassenseiten verstärken (vgl. Abbildung auf folgender Seite). Entlang der Bruggerstrasse werden wo immer möglich Baumgruppen oder Baumreihen gepflanzt und die bestehenden Grünräume mittels Ergänzungen bis an die Fahrspur erweitert, um die Beschattungsfläche zu maximieren und das Mikroklima zu verbessern. Die beschatteten Seitenbereiche erhöhen die Attraktivität für den Fussverkehr. Sie sollen gestalterisch auf die angrenzenden Nutzungen reagieren und mit entsprechenden Aufenthaltsbereichen belebt werden.



Abb. 5.20 Bruggerstrasse 2040+ nach deutlicher Mengenreduktion MIV - Ansatz «Light» mit aufgelöster Baumreihe
Die Visualisierung zeigt eine mögliche Gestaltung der Bruggerstrasse 2040 basierend auf der Realisierung einer
Zentrumsentlastung sowie den geplanten Entwicklungsprojekten im direkten Umfeld der ODF. (Darstellung: SKK, 2024).

Bruggerstrasse mit Mengenreduktion MIV (z.B. durch Zentrumsentlastung) - Platz

Abb. 5.21 Bruggerstrasse 2040+ – ZEL "light" mit Baumreihe (l) / mit aufgelöster Baumreihe (r)

Die beiden Visualisierung zeigen eine mögliche Gestaltung der Bruggerstrasse 2040 basierend auf der Realisierung einer Zentrumsentlastung sowie den geplanten Entwicklungsprojekten im direkten Umfeld der ODF. (Darstellung: SKK, 2024).

Denkbar wäre nach Realisierung der Zentrumsentlastung zudem, dass die Bruggerstrasse im zentralen Abschnitt weitgehend für den MIV gesperrt wird. Voraussetzung dafür sind neben den vorangehend beschriebenen flankierenden Massnahmen weitergehende Optimierungen, insbesondere hinsichtlich Parkplatzangebot und -leitsystem. Der Strassenabschnitt zwischen Hasel- und Gstuhlstrasse könnte in der Folge platzartig gestaltet werden. Die grosszügigen Fuss- und Velobereiche bieten Platz für attraktive Aufenthaltsbereiche, die auf die angrenzenden Nutzungen reagieren. Die integrale Gestaltung mit diversen Baumgruppen und unversiegelten Flächen fördert ein attraktives Mikroklima und verbindet die beiden heutigen Strassenseiten. Entlang der Bruggerstrasse in Richtung Norden werden wo immer möglich Baumgruppen oder Baumreihen gepflanzt und die bestehenden Grünräume mittels Ergänzungen bis an die Fahrspur erweitert, um die Beschattungsfläche zu maximieren und das Mikroklima zu verbessern. Nebst der Klimaanpassung werden dadurch auch stadtästhetische Vorteile, die Förderung der Biodiversität und eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht.

5.3 Kostenschätzung

Die Kosten für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten gemäss Kapitel 5.2.1 wurde anhand von Einheitspreisen geschätzt. Dazu wurden die betreffenden Flächen des Strassenraums je Ortsdurchfahrt geschätzt, indem die Länge der Ortsdurchfahrt mit der jeweiligen mittleren Breite multipliziert wurde. Diese Flächen wurden anschliessend mit einem Einheitspreis von 550 CHF pro m² multipliziert. Dieser Ansatz entspricht dem Benchmark für die beitragsberechtigten Kosten für die Aufwertung von Ortsdurchfahrten, den das Bundesamt für Raumentwicklung bei der Bemessung der Beiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme heranzieht³. Zu diesen reinen Baukosten wurden 25% für Planungskosten sowie Unvorhergesehenes addiert. Damit ergeben sich folgende Kostenschätzungen:

MN-Nr.	Ortsdurchfahrt	Länge [m]	Breite [m]	Kosten (exkl. MwSt., +/- 50%)	
				Baukosten	Gesamtkosten
SF05	Bruggerstrasse Kappelerhof	900	15	7.4	9.3
SF06	Seminar-/Schwimmbadstr. Baden/Wettingen	1100	15	9.1	11.3
SF07	Bahnhofstrasse Turgi	600	15	5.0	6.2
SF08	Landstrasse Ehrendingen	900	15	7.4	9.3
SF09	Ehrenderingerstrasse Ennetbaden	500	13	3.6	4.5
SF10	Zürcherstrasse Neuenhof	1600	22	19.4	24.2
SF11	Landstrasse Nussbaumen	1200	20	13.2	16.5
SF12	Landstrasse Rieden	1100	13	7.9	9.8
SF13	Landstrasse Untersiggenthal	1300	18	12.9	16.1
SF14	Landstrasse Wettingen	1200	18	11.9	14.9
SF15	Mellingerstrasse Baden-Dättwil	1300	25	17.9	22.3
SF16	Neuenhoferstrasse Baden	500	18	5.0	6.2

Tab. 5.2 Herleitung Kosten Aufwertung Ortsdurchfahrten

Die Kosten für die kurzfristige Optimierung der Bruggerstrasse (SB 03, vgl. Kapitel 5.2.3) wurden analog ermittelt, siehe auch Fachbericht Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb. Die Massnahmen zugunsten von Quartieren der kurzen Wege umfassen einerseits raumplanerische Massnahmen, andererseits freiräumliche Aufwertungen abseits der Kantonsstrasse. Die Kosten fallen primär bei den Gemeinden an, der genaue Umfang ist aber auf dieser Flughöhe schwer schätzbar und hängt von der konkreten Ausgestaltung ab. Aus Erfahrungen in vergleichbaren Projekten (z.B. in der Stadt Aarau) dürften die Kosten bei den drei Massnahmen für Quartiere der kurzen Wege (SF01 bis SF03) im mittleren bis höheren einstelligen Millionenbereich liegen, bei SF04 je Gebiet im tiefen einstelligen Millionenbereich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Massnahmen neben dem verkehrlichen auch städtebaulichen Nutzen stiften.

³ ARE (2023): Erläuterungsbericht Prüfung Agglomerationsprogramme der 4. Generation, vgl.

<https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/agglomerationsprogramme/pav4g-erlaeuterungsbericht.pdf.download.pdf/DE%20Erl%C3%A4uterungsbericht%204.%20Generation.pdf>

6 Anhang

6.1 Methodenbeschrieb Kapazitätsberechnungen

Verwendete Parameter

Um das Fassungsvermögen gemäss Kapitel 2.2.1 zu eruieren, wurde das Wohnraumpotenzial, also die potenziell zusätzlichen Personen pro Hektare berechnet. Die Berechnung der Kapazitäten basiert auf dem Innenentwicklungspotenzial und den Baulandreserven gemäss der Bau- und Nutzungsordnung, der geplanten Realität sowie den Entwicklungsschwerpunkten. Der Bestand basiert auf der Anzahl Personen pro Wohnung gemäss den GWS-Daten aus dem Jahr 2021 (Anzahl Personen mit zugewiesenem EGID und EWID) und stellt die Grundlage für die Berechnung der potenziell zusätzlichen Einwohnenden dar.

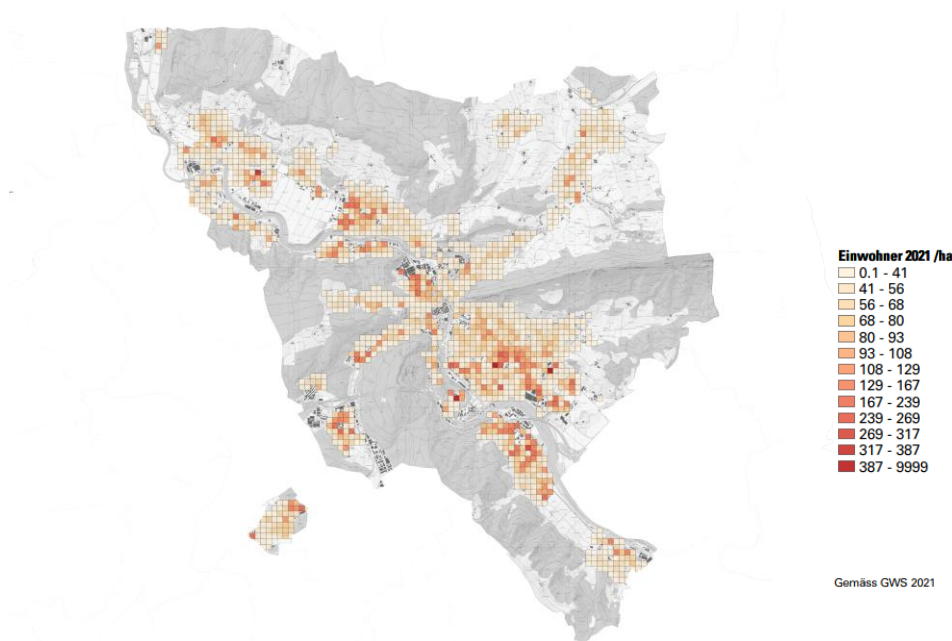
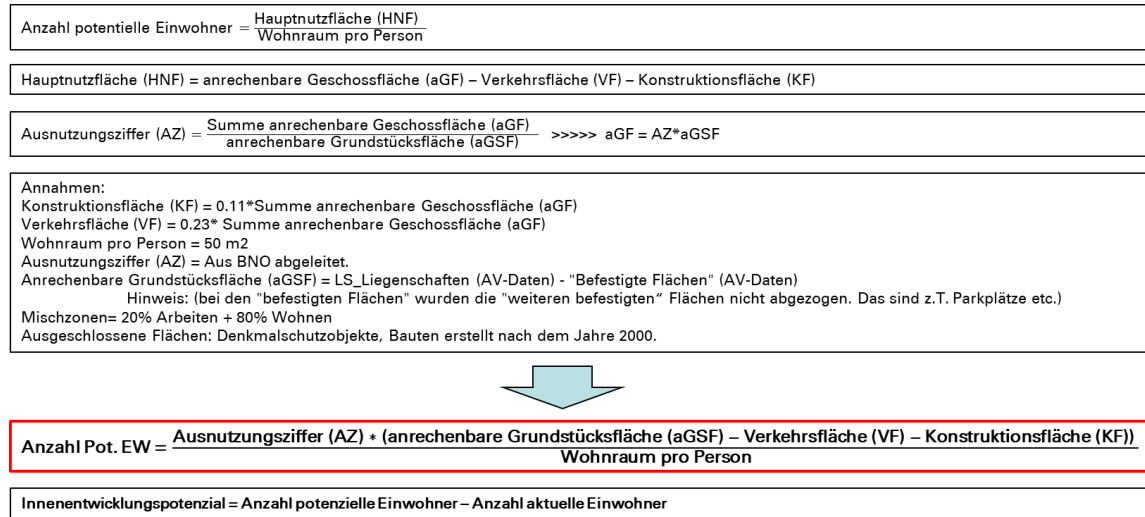


Abb. 6.1 Einwohnende pro Hektare, Bestand 2021
Darstellung: SKK, 2024.

Innenentwicklungspotenzial und Baulandreserven: Das Innenentwicklungspotenzial stellt die Differenz zwischen der Anzahl potenzieller Einwohnerinnen und Einwohner gemäss der BNO (bei voller Ausnützung) und der aktuellen Anzahl (Bestand) dar. Das Potenzial basiert auf der Ausnützungsziffer, der anrechenbaren Grundstücksfläche und der Annahme von 50m² Wohnraum pro Person. Das Potenzial der Baulandreserven wurde analog zum Innenentwicklungspotenzial für die bewohnbaren Zonen berechnet.

Die Herleitung ist der folgenden Abbildung zu entnehmen:



Quellen

[1] Erfahrungswerte gem. Vorlesungsunterlagen Prof. Dr. B. Scholl, ETH Zürich

[2] Bogenstätter, U. (2007). Flächen- und Raumkennzahlen. Institute for Building Operations Research at Nürtingen-Geislingen University (ifbor).

Abb. 6.2 Vorgehen Berechnung Innenverdichtungspotenzial

Darstellung: SKK, 2024.

Geplante Realitäten und Entwicklungsschwerpunkte: Die geplante Realität (Gestaltungspläne, bereits projektierte Bauten) und die Entwicklungsschwerpunkte geben weitere Hinweise zum Wohnraumpotenzial und folglich dem Fassungsvermögen (vgl. Abb. 6.4). Das Wohnraumpotenzial der geplanten Realität wurde anhand von Zeitungsartikeln, Gestaltungsplänen und weiteren Unterlagen ermittelt. Wo vorhanden konnten Personenzahlen direkt aus den Unterlagen übernommen werden. Bei Angaben zur Anzahl Wohnungen wurden 2.4 Personen pro Wohnung angenommen (durchschnittliche Belegung pro Wohnung gemäss GWS-Daten im Kanton Aargau). Bei der Berechnung des Wohnraumpotenzials in den Entwicklungsschwerpunkten Oberstadt Baden, Galgenbuck Baden, Zentrum Obersiggenthal und Wettingen Ost + Sulperg wurden bereits vorhandene Innenentwicklungspotenziale von den Kapazitäten der Entwicklungsschwerpunkte überschrieben.

Das Wohnraumpotenzial für die Entwicklungsschwerpunkte ergibt sich wie folgt:

Entwicklungsschwerpunkt	Vorgehen	Wohnraumpotenzial
Oberstadt Baden	Gemäss REK Baden: "2016 lebten in der Oberstadt ca. 700 Einwohnerinnen und Einwohner. Je nach Ausgestaltung besteht das Potenzial, mittels Innenentwicklung Flächen für bis 1500 zusätzliche Personen und 1000 zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen." Für die Berechnung wurden die 2200 EW proportional zur Flächengrösse aufgeteilt.	2'200 EW
Galgenbuck Baden	Gemäss der Teilrevision der allgemeinen Nutzungsplanung Ein-/Umzonung Gebiet Galgenbuck Planungsbericht nach § 46 BauG: "[...] Daraus ergibt sich eine geschätzte Kapazität von ca. 1'500 bis 2'200 Einwohnende sowie rund 300 Beschäftigten".	1'900 EW
Zentrum Obersiggenthal	Abgeleitet aus den Entwicklungsthesen Landstrasse K114 Obersiggenthal. Im Zentrum wohnen aktuell 1'620 EW und zukünftig plus 1'230 EW.	2'850 EW
Wettingen Ost + Sulperg	Abgestützt auf das REL 2035+: Annahme Ausnutzungsziffer für Wettingen Ost = 2 und für Wettingen Sulperg = 1 mit einem Erschliessungsanteil von 15 Flächenprozent.	ca. 2'500 EW

Tab. 6.1 Wohnkapazität der Entwicklungspotenziale

Für die Wohnpotenzialabschätzung der geplanten Realität wurden folgende Projekte gefunden und mit in die Berechnung einbezogen:

Name	Whg.	Bemerkung	Gemeinde	Quelle
Akara-Tower	150		Baden	https://akaratower.ch/
Alterszentrum St. Bernhard	26	26 Wohnungen. Gestaltungsplan nicht gefunden	Wettingen	https://www.badenertagblatt.ch/aargau/baden/wettingen-laegern-wohnen-sagt-ja-zum-jahrhundertprojekt-kredit Antrag-ueber-110-millionen-franken-genehmigt-Id.2296384
Areal Baschnagel	200	200 Wohnungen	Wettingen	https://mireyaheredero.com/projekte/wohn-und-gewerbeueberbauung-landstrasse/
Areal Lägere Blueme	140	140 neue Mietwohnungen	Wettingen	https://www.laegere-wettingen.ch
Bahnhofareal Wettingen		1000 EW	Wettingen	GP_Richtkonzept_MW.pdf
Brisgi-Areal	220		Baden	https://www.badenertagblatt.ch/aargau/baden/220-wohnungen-fur-95-millionen-franken-grosses-bauprojekt-im-brisgi-areal-wird-noch-grosser-Id.1272421
Fabrikstrasse (RPN B4)			Baden	Entwicklungsrichtplan
Florapark	16	16 Wohnungen	Wettingen	https://www.kmpag.ch/projekte/florapark-wettingen/
Häflerau	50		Obersiggenthal	https://www.obersiggenthal.ch/aktuelles/aktuelles/archiv/news/arealentwicklung-haefelerhau-am-waldegweg-in-nussbaumen-wohneueberbauung-geplant/
Häfliger-Areal	35	35 Wohnungen, AZ 1.32	Wettingen	https://www.husistein.com/projekte/detail/adis.html

Klosterbrühl	222	222 Wohnungen	Wettingen	https://www.klosterbruehl.ch/home/
Krismer-Areal	150		Baden	https://www.badenertagblatt.ch/aargau/baden/baden-nord-645-meter-hoch-das-zeigen-die-neuesten-plaene-des-merker-hochhauses-zu-parkplaetzen-und-schattenwurf-Id.2202837?reduced=true
Limmergy	40		Obersiggenthal	https://limmergy.ch/
Lägerstrasse	27	27 Wohnungen	Wettingen	
Maifeld	45	45 Wohnungen	Wettingen	https://www.maifeld.ch/home
Müllerbräu Areal	137		Baden	https://muellerbraeuareal.ch/
Oederlin-Areal	110	110 Wohnungen gem. Badener Tagblatt, Projekt blockiert	Obersiggenthal	Entwicklungsrichtplan Bäderquartier, Bestimmungen und Pläne, 2011
Raiffeisenbank Läger-Baregg	14	14 Wohnungen	Wettingen	
Römerstrasse (RPN C2)			Baden	Entwicklungsrichtplan
Turboladerfabrik (RPN B2)			Baden	Entwicklungsrichtplan
Verenaäcker	191		Baden	https://www.brarch.ch/projektseiten/verena%C3%A4cker-baden.html
Wohn- und Gewerbeüberbauung Kornfeld	72	72 Wohnungen und ein Migros-Supermarkt	Untersiggenthal	https://www.badenertagblatt.ch/aargau/baden/72-wohnungen-und-ein-migros-supermarkt-das-mammutprojekt-steht-vor-der-letzten-hurde-Id.1313156
Wohnbaugesellschaft Logis Suisse	111		Neuenhof	https://www.badenertagblatt.ch/aargau/baden/neuenhof-52-millionen-projekt-hier-entstehen-111-guenstige-wohnungen-acht-alte-bloেকে-muessen-weichen-Id.2307868
Kappi - Wohnen an der Limmat	83		Baden	https://www.kappi-baden.ch/lage
Überbauung Hardstrasse	33		Neuenhof	https://www.badenertagblatt.ch/aargau/baden/neuenhof-neubau-mit-33-wohnungen-geplant-neben-der-kirche-die-unter-denkmalschutz-steht-Id.2354376

Tab. 6.2 Wohnkapazität der geplanten Realität



Abb. 6.3 Geplante Realität und Entwicklungsschwerpunkte

Die Abbildung verweist auf die Vorhaben zur "geplanten Realität" und den Entwicklungsschwerpunkten in Tab. 6.1 und Tab. 6.2. (Darstellung: SKK, 2024).

Fassungsvermögen Wohnraum

Alle berechneten Wohnraumpotenziale aus den vier Kategorien Innenentwicklungspotenzial, Baulandreserve, geplante Realität und Entwicklungsschwerpunkte abzüglich des Bestands ergeben das zusätzliche Fassungsvermögen an Einwohnenden im GVK-Perimeter. Die nachfolgende Abbildung zeigt die zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner pro Parzelle, die grössten Potenziale entfallen auf die Entwicklungsschwerpunkte.

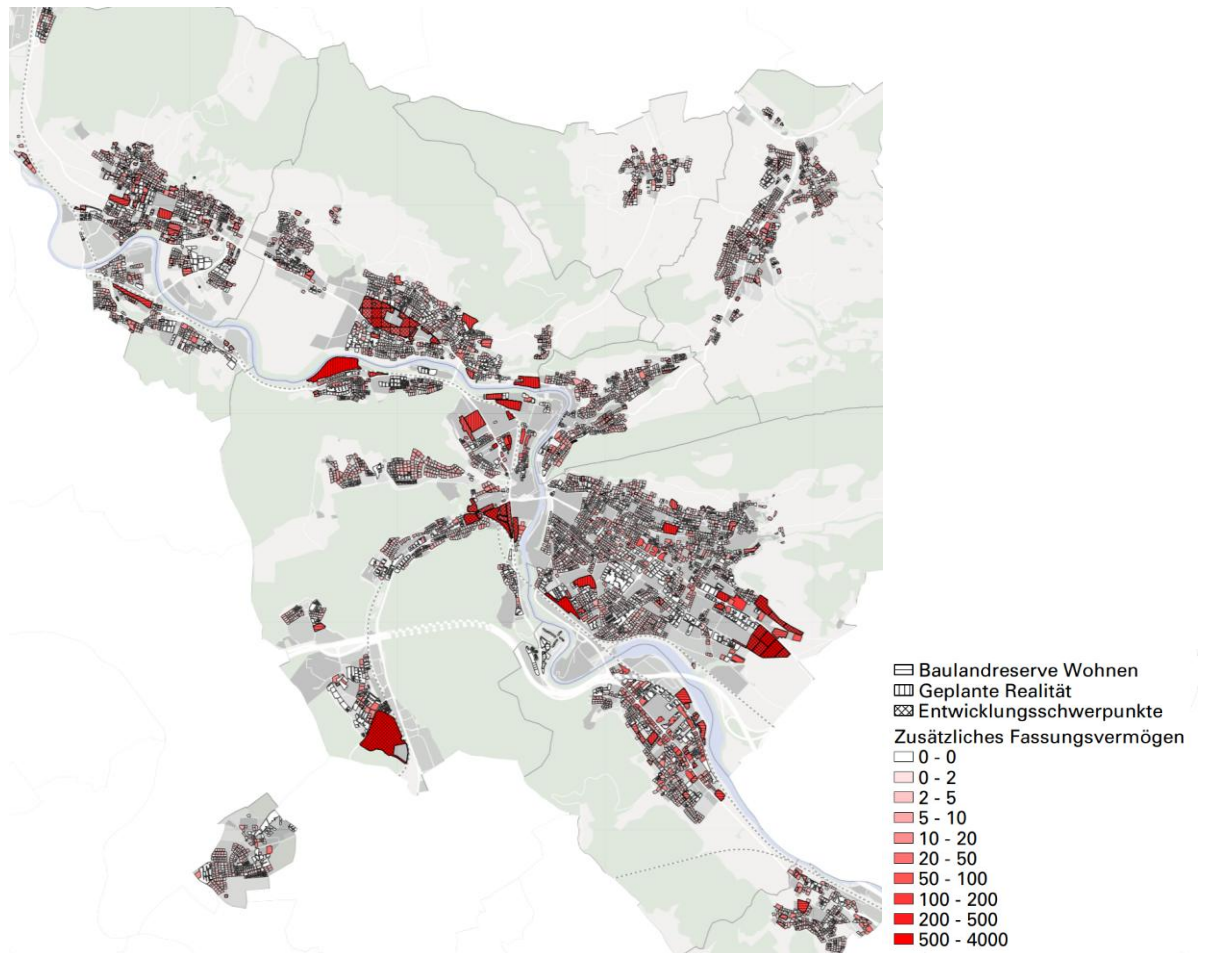


Abb. 6.4 Wohnraumpotenzial pro Parzelle, zusätzliches Fassungsvermögen gegenüber dem Bestand
Darstellung: SKK, 2024.

Das Innenentwicklungspotenzial, das Wohnraumpotenzial der bewohnbaren Baulandreserven, der geplante Realität und der Entwicklungsschwerpunkten aufsummiert mit dem Bestand ergibt das Fassungsvermögen im GVK-Perimeter. Übersetzt in die Hektarrasterdarstellung ergibt sich folgendes räumliches Muster:

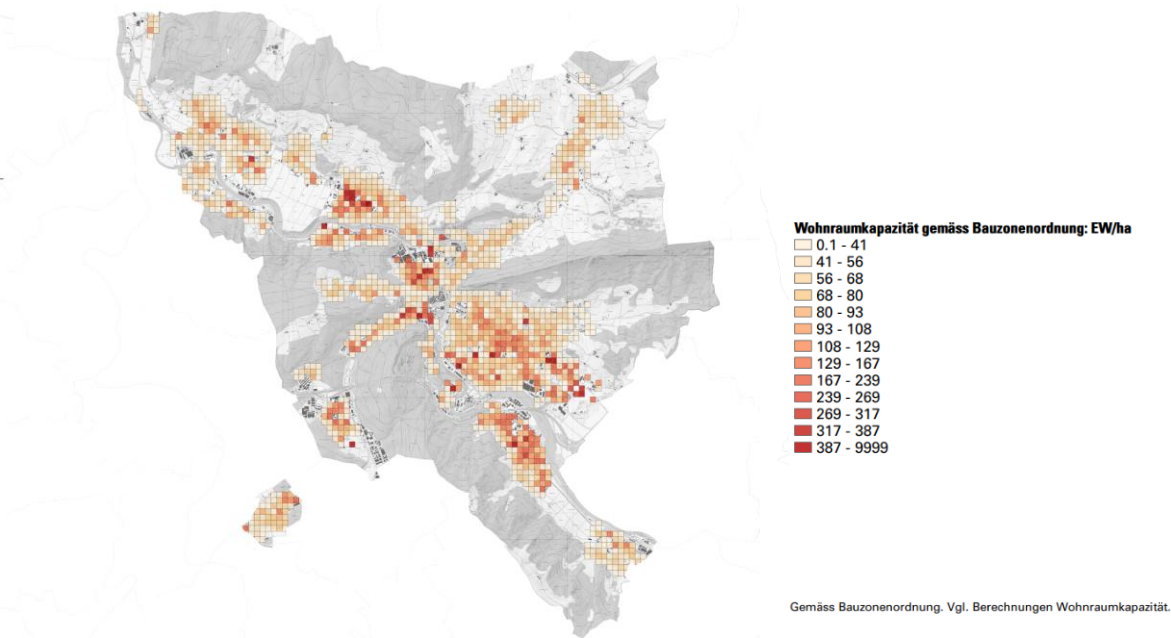


Abb. 6.5 Einwohnende pro Hektare, Wohnraumkapazität gemäss dem Fassungsvermögen
Darstellung: SKK, 2024.

Das Fassungsvermögen verglichen mit der Bevölkerungsprognose für 2040 gibt Auskunft darüber, ob eine Gemeinde die prognostizierten Einwohnenden bei Umsetzung der Wohnraumpotenziale aufnehmen kann. Hierzu wurden die Bevölkerungsprojektionen des Kantons Aargau nach Raumtypen verwendet.

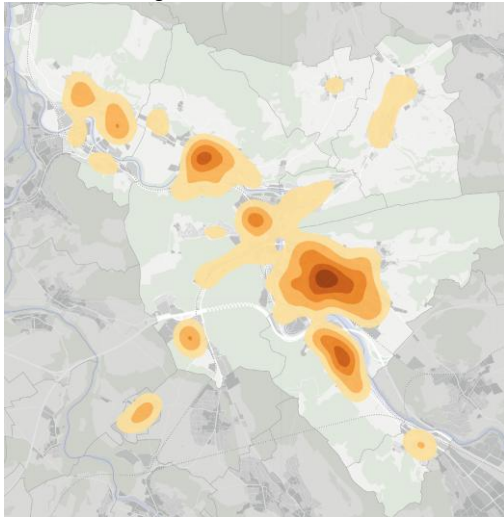
Bezirk / Raumtyp		2019	2040	
		Total	Total	Index
Baden		145'198	185'060	127.5
Baden Typ 1	Kernstädte / Zentren	40'528	51'051	125.9
Baden Typ 3	Urbane Gemeinden	60'184	79'703	132.4
Baden Typ 4	Gemeinden an ländlicher Entwicklungsachse	23'057	29'365	127.4
Baden Typ 5	Gemeinden im ländlichen Entwicklungsraum	21'419	24'941	116.4

Tab. 6.3 Effektive (2019) und projizierte (2040) Bevölkerung gemäss dem Kanton Aargau nach Raumtyp
Quelle: Aargauer Bevölkerungsprojektion 2020-2050, Bevölkerung - Kanton Aargau, 2022

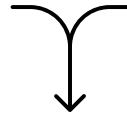
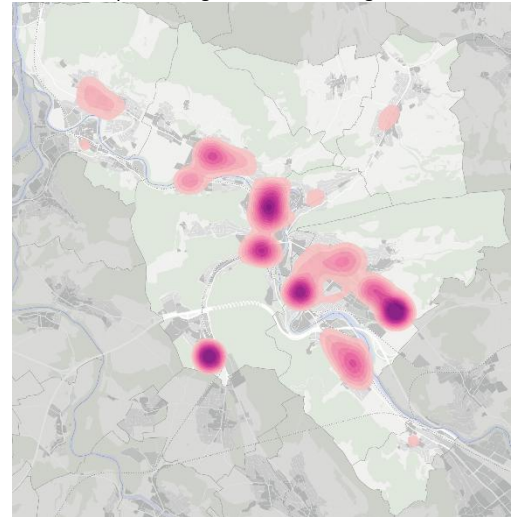
Um die Prognose auf den Bestand 2021 zu übertragen, wurde der Index angepasst:

$$\left(\frac{Index-1}{2040-2019} * (2040 - 2021) \right) + 1$$

Wohnbevölkerung, Bestand 2021



Wohnraumpotenzial gemäss Berechnung



Fassungsvermögen

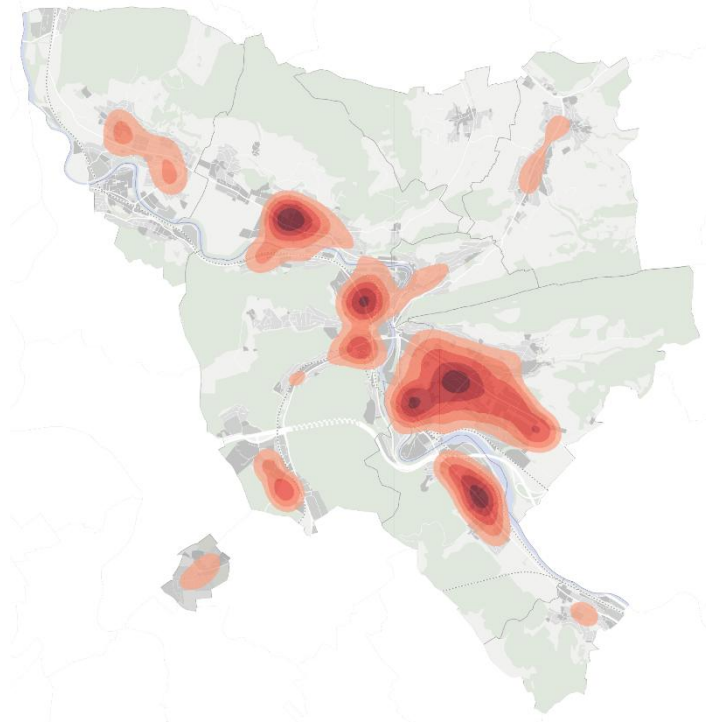


Abb. 6.6 Fassungsvermögen Wohnraum

Die Abbildung zeigt die Kerndichteschätzung je Hektar mit einem Einzugsgebiet von 500m für die Wohnbevölkerung im Bestand, das Wohnraumpotenzial gemäss dem Innenentwicklungspotenzials, den Baulandreserven, Entwicklungsschwerpunkten und der geplanten Realität sowie für das zusammengefasste Fassungsvermögen. Je dunkler die Einfärbung, desto dichter (Darstellung: SKK, 2024).

Prognose Arbeitsplätze 2040

Um die Beschäftigtendichte für das Jahr 2040 zu prognostizieren, wurde als Datengrundlage die Anzahl Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2020 (Statent 2020) verwendet. Für eine höhere räumliche Auflösung wurde die Skalierung von 100m x 100m auf 25m x 25m verfeinert.

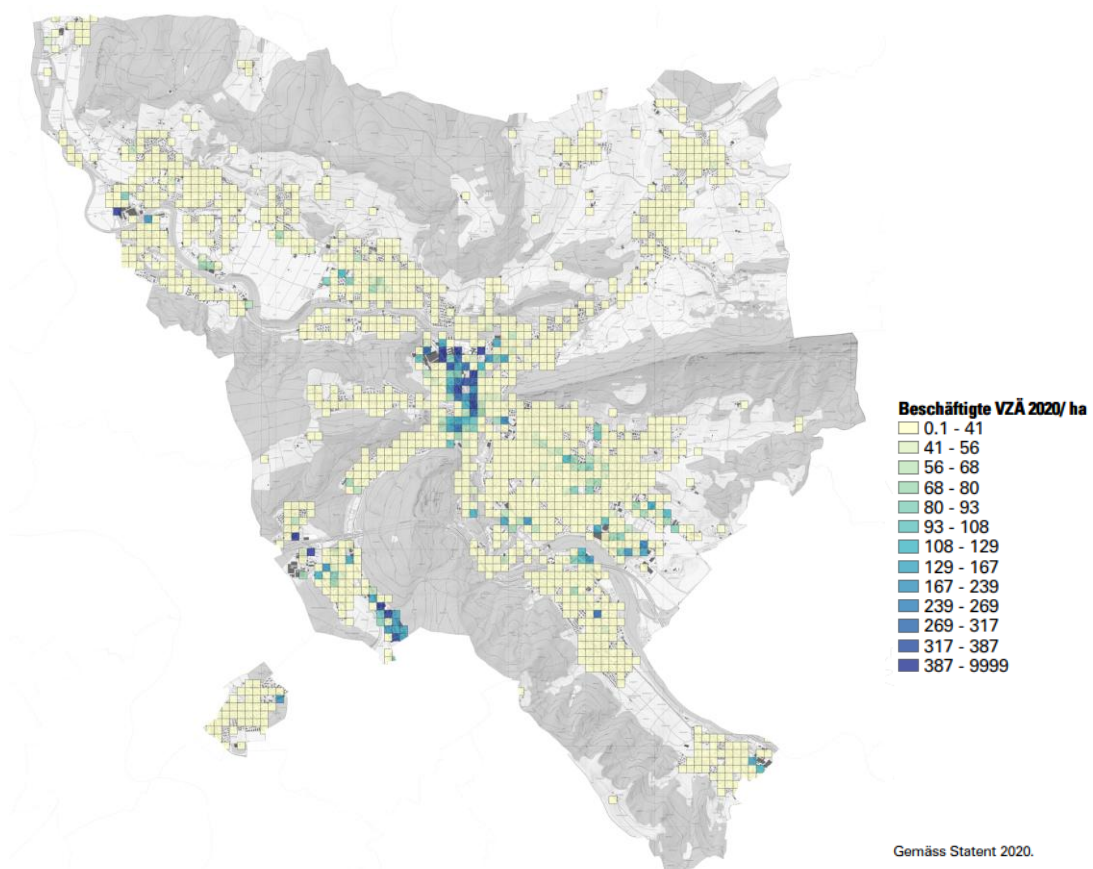


Abb. 6.7 Beschäftigte im Vollzeitäquivalent 2020

Die Abbildung zeigt den Statent-Datensatz auf 25x25 herunter skaliert (Darstellung: SKK, 2024).

Als Prognose für 2040 wurde die Studie "Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz bis 2040"⁴ herangezogen und das Szenario Referenz oder Sprawl (mittleres Wachstum) angewendet. Dabei wird mit einem Wachstum von 16.5% zwischen 2011 und 2040 gerechnet. Auf das Wachstum zwischen 2020 und 2040 entspricht das einem Wachstum um rund 11.5%.

⁴ Ecoplan AG, 2016.

Abbildung 5-3: Entwicklung VZÄ 2011 bis 2040: Szenarien REFERENZ

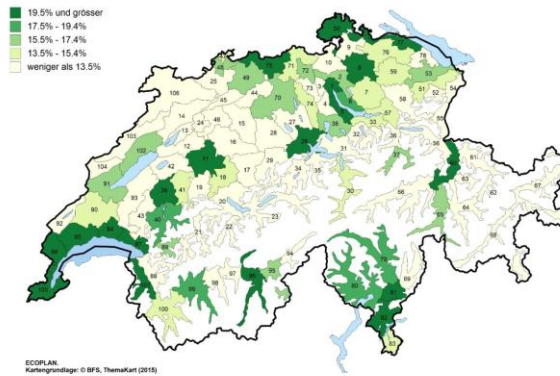


Abbildung 5-5: Entwicklung VZÄ 2011 bis 2040: Szenarien SPRAWL

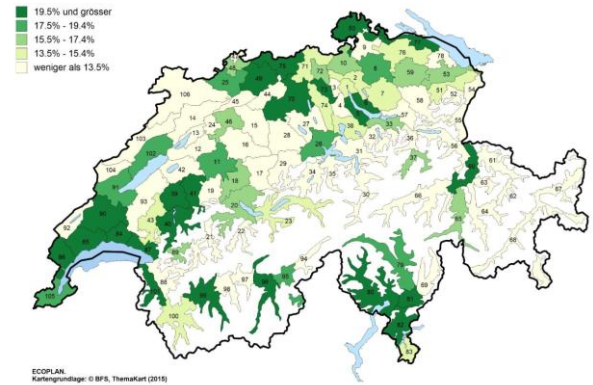


Abb. 6.8 Entwicklung Vollzeitäquivalent 2011 – 2040

Die Abbildung zeigt links das Szenario Referenz und rechts das Szenario Sprawl (Quelle: Ecoplan, 2016).

Mit diesem Wachstum um 11.5% ergibt sich folgende Beschäftigungsdichte:

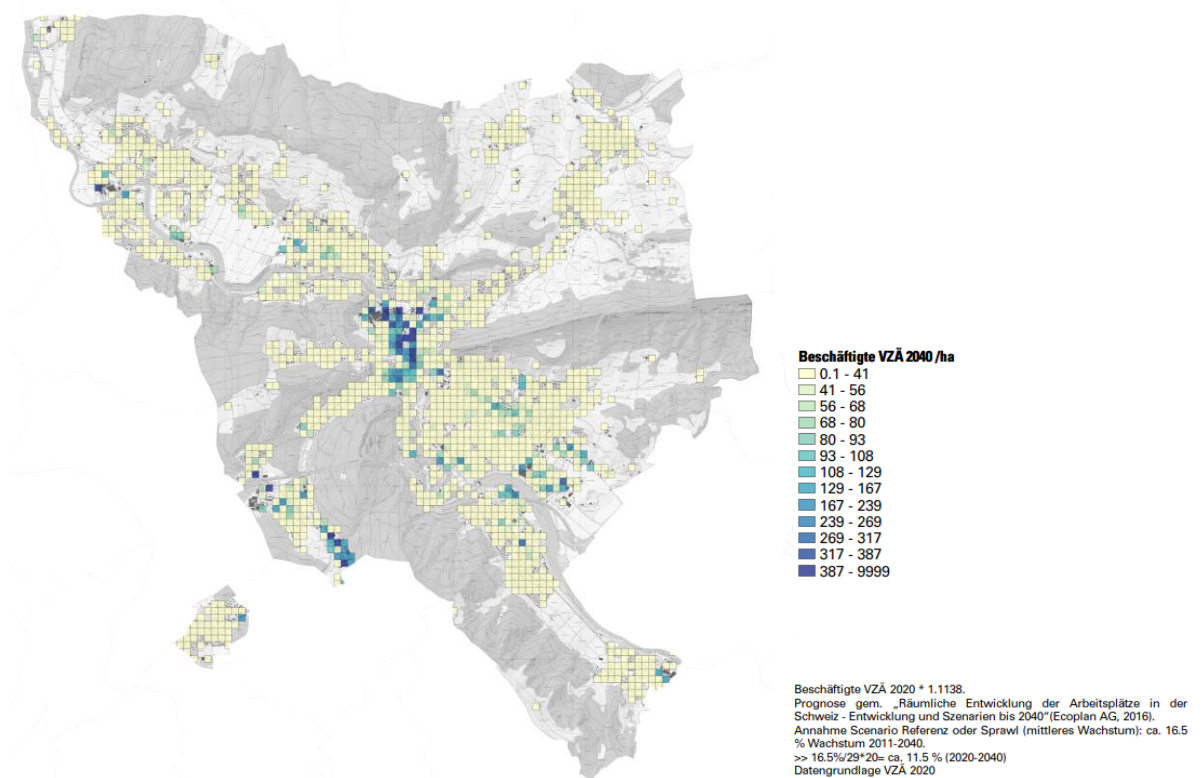


Abb. 6.9 Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) 2040

Darstellung: SKK, 2024.

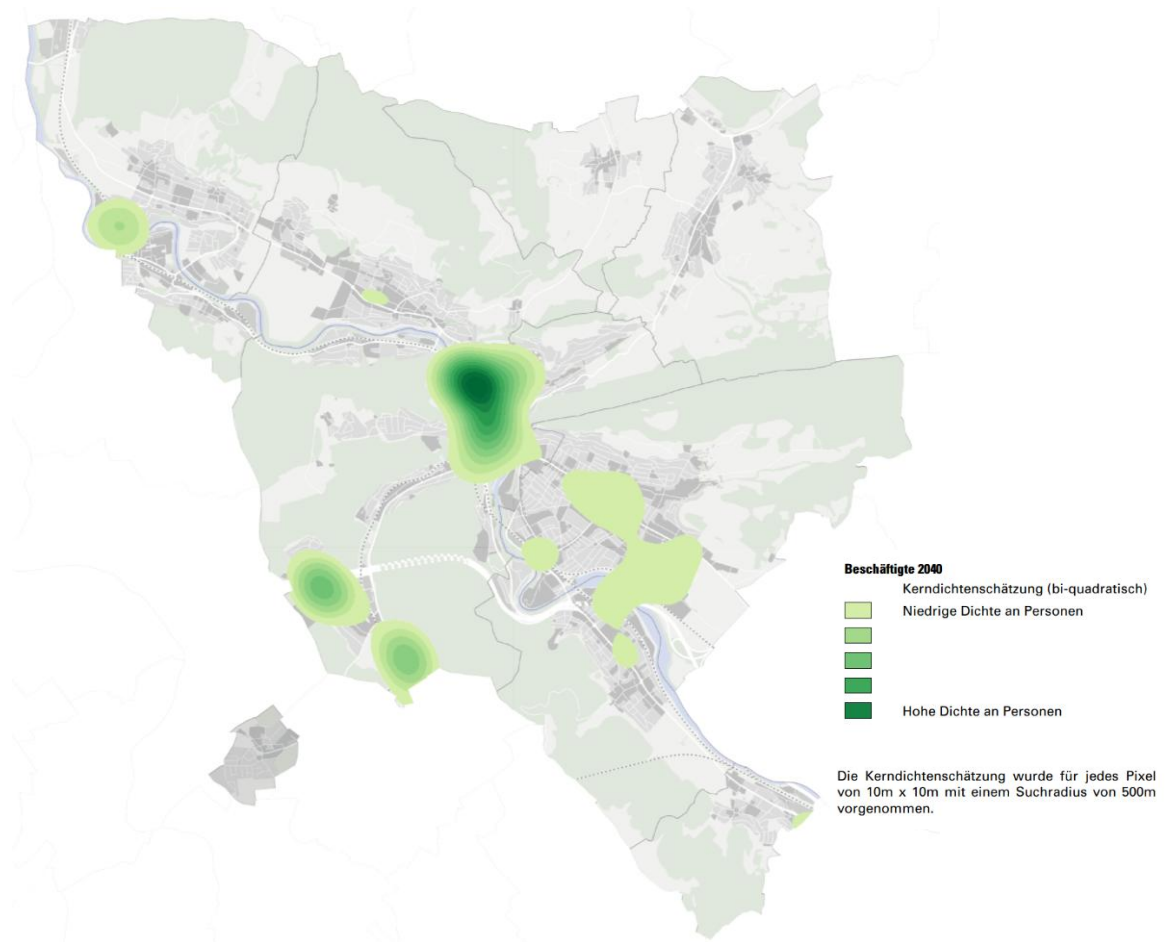
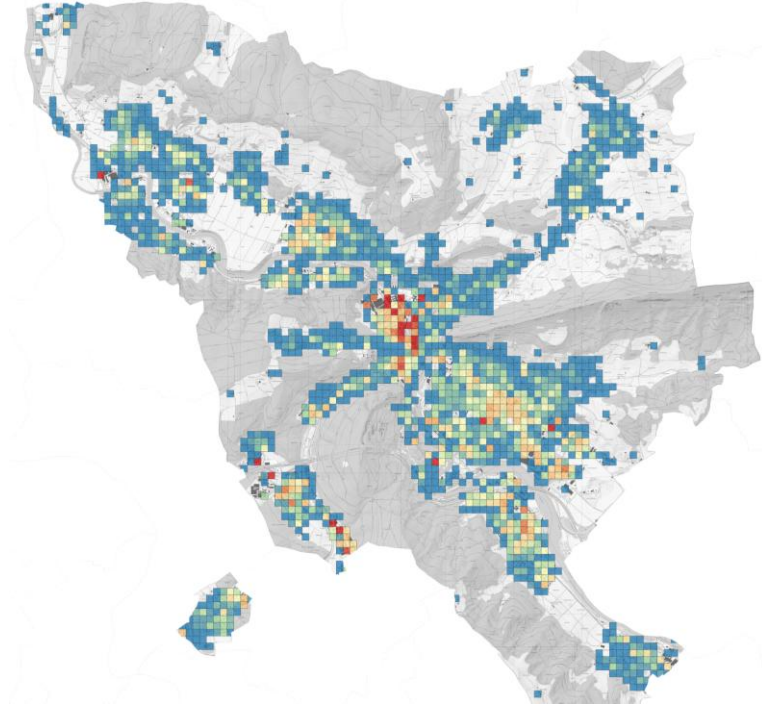


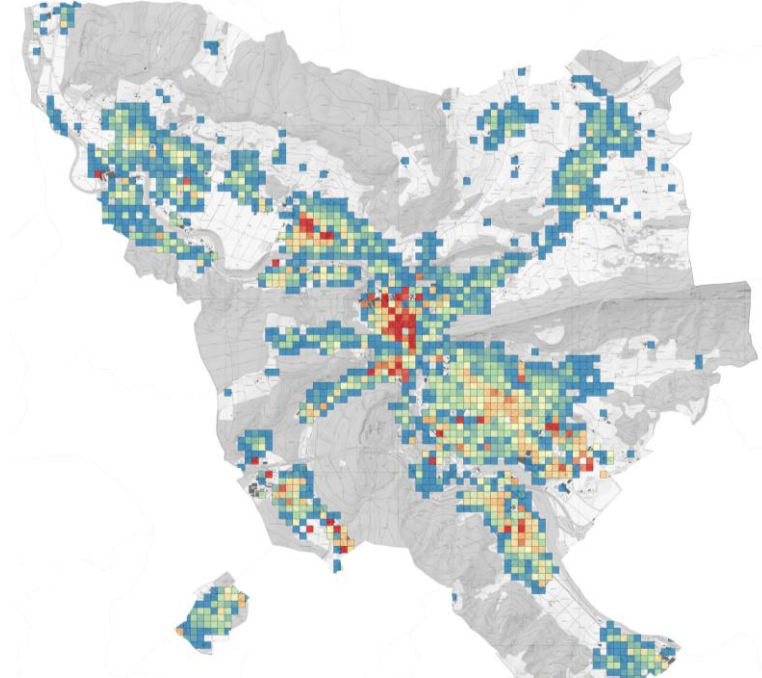
Abb. 6.10 Prognose Arbeitsplatzdichte 2040
Darstellung: SKK, 2024.

Entwicklung der Bevölkerungsdichten

Bestand



2040



Dichte (EW+AP)/ha

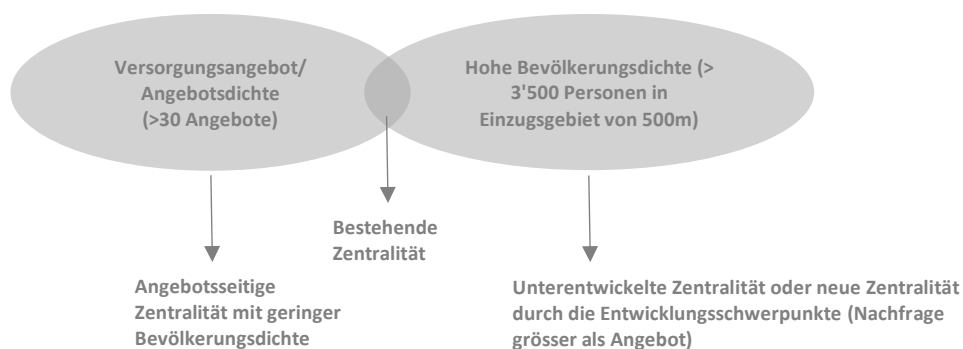
0 - 41
41 - 56
56 - 68
68 - 80
80 - 93
93 - 108
108 - 129
129 - 167
167 - 239
239 - 269
269 - 317
317 - 387
387 - 9999

Abb. 6.11 Gegenüberstellung Einwohnende und Beschäftigte Bestand 2020/2021 und Fassungsvermögen 2040
Darstellung: SKK, 2024.

6.2 Methodenbeschrieb Zentralitätsberechnung

Die Zentralitäten gemäss Kapitel 2.2.1 lassen sich aus dem Versorgungsangebot und der Bevölkerungsdichte bestimmen. Die Bevölkerungsdichte basiert auf der Summe des berechneten Fassungsvermögens und der Prognose zu den Beschäftigten (Vollzeitäquivalent) 2040, vgl. vorangehender Methodenbeschrieb. Das Versorgungsangebot basiert auf einer Abfrage mit OpenStreetMap (OSM). Durch die Gegenüberstellung der Angebotsdichte und der Bevölkerungsdichte kann durch die räumliche Übereinstimmung von Angebot (Versorgung) und Nachfrage (Wohn- und Arbeitsraum) die Zentralität ermittelt werden. Zentralitäten sind grundsätzlich nachfrageseitig. Es besteht eine Zentralität in dichten Siedlungsgebieten mit einem bestehenden Versorgungsangebot. Wiederum gibt die Gegenüberstellung Aufschluss über unterentwickelte Zentren und angebotsseitigen Zentralitäten mit einer geringen Bevölkerungsdichte.

Aus den Zentralitäten können Rückschlüsse gezogen werden auf das Entwicklungspotenzial einer Stadt bzw.



eines möglichen Quartiers der kurzen Wege. Für ein funktionierendes Zentrum braucht es gemäss Studie des ETH-Wohnforums eine Bevölkerungsdichte von rund 15'000 Personen (10'000 Einwohnende und 5'000 Beschäftigte).

OSM-Analyse

Zur Abschätzung des Versorgungsangebotes wurde eine OSM-Analyse durchgeführt (Abfrage am 09.02.2023). Die relevanten kulturellen und kommerziellen Angebote entsprechen folgenden Versorgungskategorien aus OpenStreetMap:

- Shops
- Verpflegung
- Gesundheit
- Freizeit
- Bildung, Kultur, Historisches, Religion

Zu berücksichtigen gilt, dass die Wohnraumkapazität das künftige Potenzial einbezieht, während die OSM-Analyse nur den Bestand darstellt. Es wurden keine möglichen Entwicklungen der Versorgungsangebote bis 2040 berücksichtigt.

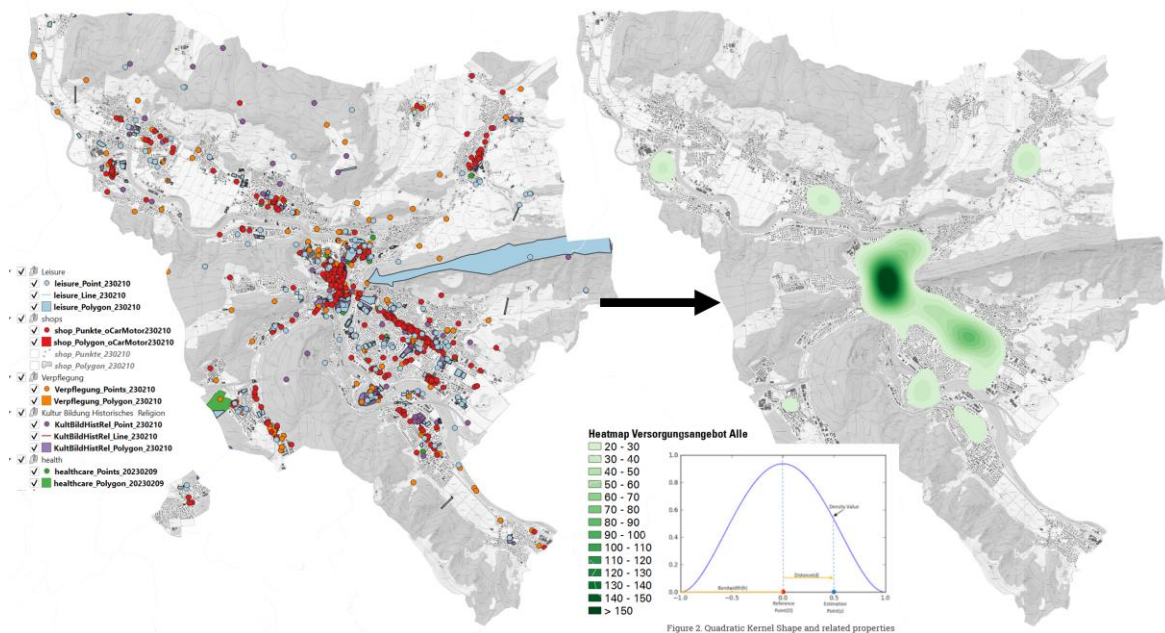


Abb. 6.12 OSM-Analyse und Angebotsdichte (Heatmap)

Auf der linken Seite die Darstellung der OpenStreetMap-Abfrage. Auf der rechten Seite eine Kerndichtenschätzung der Versorgungsangebote. Hinweis: In einer Kerndichtenschätzung werden weiter entfernte Punkte weniger gewichtet als naheliegende Punkte (Darstellung: SKK, 2024).

Zentralitäten

Mittels der Überlagerung der Bevölkerungsdichte mit der Angebotsdichte (vgl. Abb. 6.13) und mit dem Entwicklungspotenzial gegenüber dem Bestand lassen sich die Zentralitäten wie folgt abgeleitet:

- Bei einer Bevölkerungsdichte > 3'500 Personen besteht eine nachfrageseitige Zentralität. Das Gebiet mit hohen Personendichten wird als Zentralitätsperimeter verwendet. Das trifft auf die bestehenden, neuen und zu entwickelten Zentralitäten zu.
- Bei einer Bevölkerungsdichte < 3'500 Personen und einer Angebotsdichte > 30 Angeboten wird das Gebiet mit den hohen Angebotsdichten als Zentralitätsperimeter verwendet. Das trifft auf die angebotsseitigen Zentralitäten zu.
- Bei fehlender hoher Bevölkerungs- und Angebotsdichte deutet eine Schraffur in den Gemeindezentren auf die fehlende Zentralität hin.

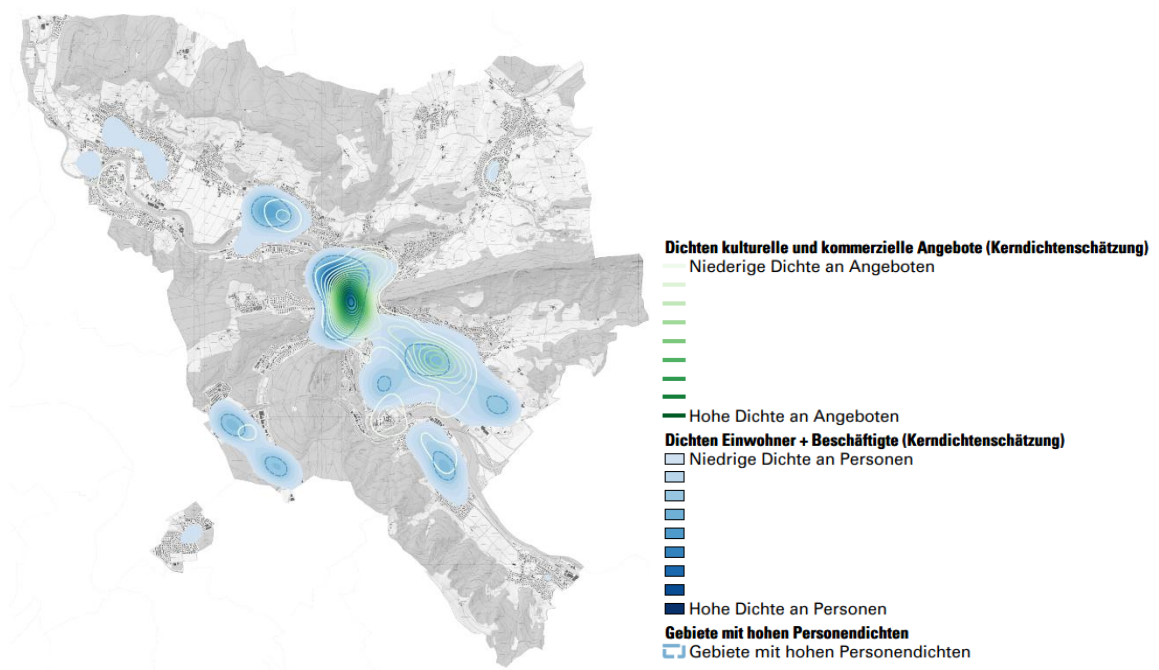


Abb. 6.13 Bevölkerungsdichte und Versorgungsangebot

Die Bevölkerungsdichte setzt sich aus dem Fassungsvermögen Wohnraum und Arbeitsplätzen (2040) zusammen. Die Angebotsdichte ergibt sich aus der OSM-Analyse (Darstellung: SKK, 2024).

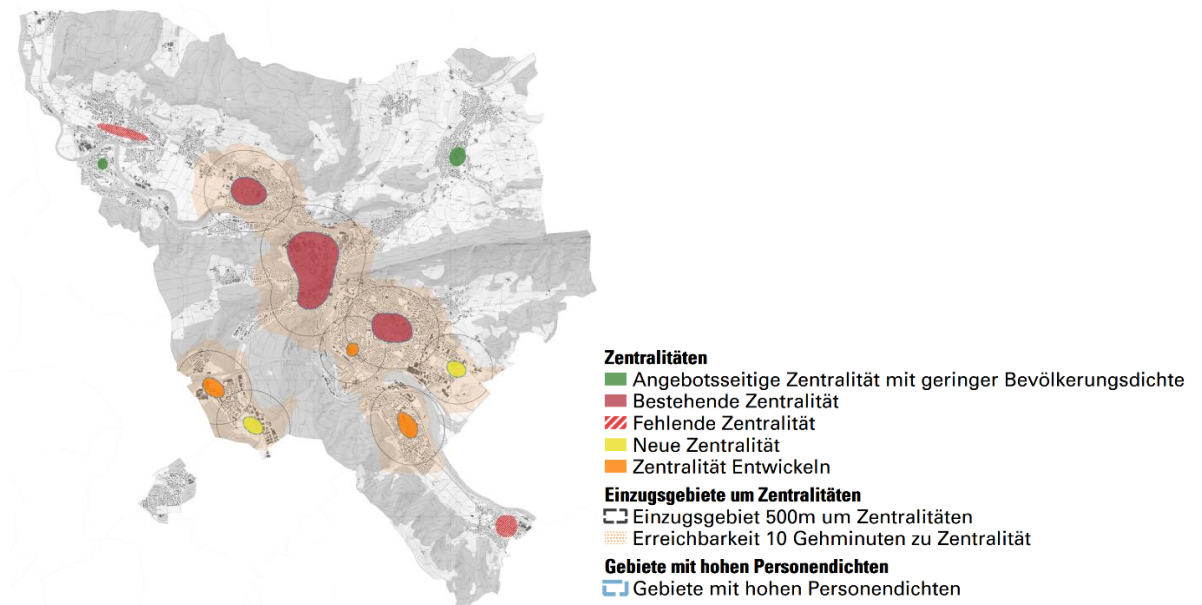
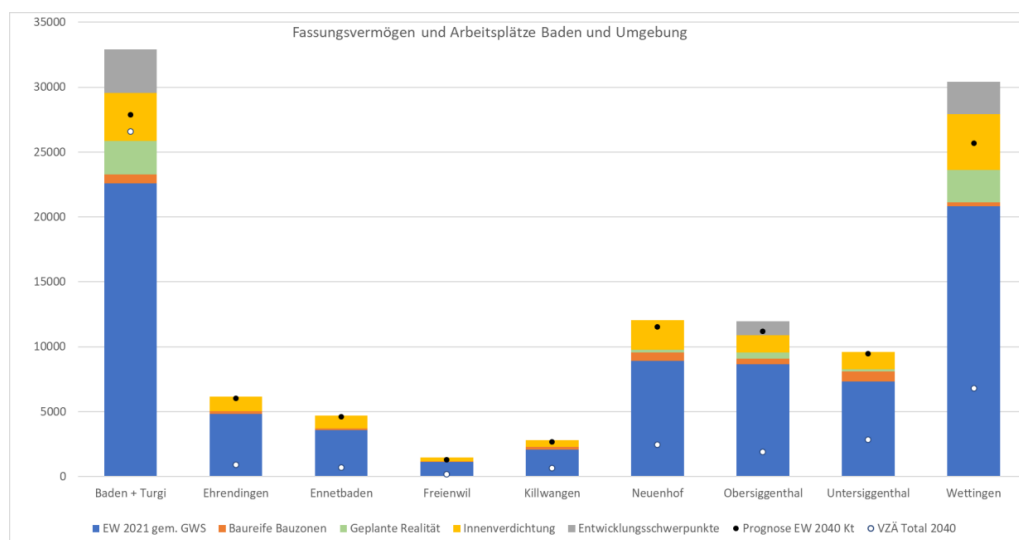


Abb. 6.14 Ermittelte Zentralitäten

Die Zentralitäten sind nachfrageseitig definiert, also von den Personendichten her (Darstellung: SKK, 2024).

6.3 Fassungsvermögen und Arbeitsplätze nach Gemeinde

In nachfolgendem Diagramm aus Kapitel 2.2.1 werden die heutige Bevölkerung und die identifizierten Potentiale bis 2040 gemäss Kapazitätsberechnungen (vgl. Methodenbeschreibung in Kapitel 6.1) als gestapelte Säulendiagramm je Gemeinde dargestellt. Überlagert sind die Prognosen von 2020 für das Bevölkerungswachstum bis 2040 (basierend auf der Projektion des Kantons Aargau nach Raumtyp) und der Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 (basierend auf Daten des Bundesamts für Statistik BFS) als schwarze und weisse Punktwerte dargestellt. Unterhalb des Diagramms sind die verwendeten Rohdaten abgebildet.



	EW 2021 gem. GWS	Baureife Bauzonen	Geplante Realität	Innenver- dichtung	Entwicklungss- chwerpunkte	Total Fassungsvermögen 2040	Prognose EW 2040 Kt	Prognose EW 2040 KVM*	Wachstumsrate EW 2021-2040 Kt.
Baden + Turgi	22590	670	2605	3699	3345	32909	27884	27121	1.234
Ehrendingen	4811	223	0	1136	0	6170	6004	5241	1.248
Ennetbaden	3557	154	0	976	0	4687	4600	4486	1.293
Freienwil	1106	60	0	298	0	1464	1270	1185	1.148
Killwangen	2049	213	0	531	0	2793	2650	2567	1.293
Neuenhof	8900	665	205	2284	0	12054	11509	11131	1.293
Obersiggenthal	8659	419	477	1313	1076	11944	11197	10985	1.293
Untersiggenthal	7309	793	173	1337	0	9612	9452	9241	1.293
Wettingen	20817	316	2481	4293	2491	30398	25695	25767	1.234
Perimeter	79798	3513	5941	15867	6912	112031	100260	97723	1.256

	VZÄ 2020 gem. STATENT	Wachstum AP 2020-2040	VZÄ Total 2040	Ratio VZÄ2040/EW2040 (Kt)	Arbeitstätige Total 2020 gem. STATENT	Wachstum AP 2020-2040	Arbeitstätige Total 2040
Baden + Turgi	23880	1.1138	26597	0.95	30168	1.1138	33601
Ehrendingen	798	1.1138	888	0.15	1008	1.1138	1123
Ennetbaden	622	1.1138	693	0.15	983	1.1138	1095
Freienwil	139	1.1138	154	0.12	168	1.1138	187
Killwangen	577	1.1138	642	0.24	678	1.1138	755
Neuenhof	2185	1.1138	2434	0.21	2472	1.1138	2753
Obersiggenthal	1696	1.1138	1889	0.17	2179	1.1138	2427
Untersiggenthal	2534	1.1138	2823	0.30	2904	1.1138	3234
Wettingen	6104	1.1138	6799	0.26	8147	1.1138	9074
Perimeter	38535.057	1.1138	42920.08	0.43	48707	1.1138	54249.52

Abb. 6.15 Übersichtsdiagramm Wohnraumkapazität und Arbeitsplatzprognose 2040
(Darstellung: SKK, 2024)

Literaturverzeichnis

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG ARE (2016) – Räumliche Entwicklung der Arbeitsplätze in der Schweiz: Entwicklung und Szenarien bis 2040.

BUNDESAMT FÜR RAUMENTWICKLUNG ARE (2018) – Dichte und Mobilitätsverhalten: Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr.

BUNDESAMT FÜR STATISTIK BFS (2020) – STATENT-Daten.

BUNDESAMT FÜR STATISTIK BFS (2021) – GWS-Daten.

ERNST NIKLAUS FAUSCH PARTNER AG, ANDREAS GESER LANDSCHAFTSARCHITEKTEN & STADT.RAUM.VERKEHR BIRCHLER + WICKI (2022) – Entwicklungsthesen Landstrasse K114 Obersiggenthal.

GEMEINDE EHRENDINGEN (2006) – Bau- und Nutzungsordnung.

GEMEINDE ENNETBADEN (2018) – Bau- und Nutzungsordnung.

GEMEINDE NEUENHOF (2018) – Bau- und Nutzungsordnung.

GEMEINDE OBERSIGGENTHAL (2014) – Bau- und Nutzungsordnung.

GEMEINDE TURGI (2019) – Bau- und Nutzungsordnung.

GEMEINDE UNTERSIGGENTHAL (2019) – Bau- und Nutzungsordnung.

GEMEINDE WETTINGEN (2021) – Bauzonenplan.

GEMEINDE WETTINGEN (2021) – Bau- und Nutzungsordnung.

GEMEINDE WETTINGEN (2022) – Das REL "Wettingen 2035": Räumliches Entwicklungsleitbild.

KANTON AARGAU DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT (2025) – Richtplan Kanton Aargau: M1.2 Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau.

KANTON AARGAU DEPARTEMENT FINANZEN UND RESSOURCEN, AGIS (2022) – AV-Daten – abgerufen am 06.10.2022.

KANTON AARGAU DEPARTEMENT FINANZEN UND RESSOURCEN, AGIS (2022) – Bauzonen – abgerufen am 10.10.2022.

KANTON AARGAU DEPARTEMENT FINANZEN UND RESSOURCEN, AGIS (2022) – Inventar der Baudenkmäler und Kulturobjekte – abgerufen am 15.10.2022.

KANTON AARGAU DEPARTEMENT FINANZEN UND RESSOURCEN, AGIS (2024) – Klima – abgerufen am 03.12.2024.

KANTON AARGAU DEPARTEMENT FINANZEN UND RESSOURCEN, STATISTIK AARGAU (2022) – Aargauer Bevölkerungsprojektion 2020-2050.

METRON (2015) – Räumliches Gesamtkonzept Untersiggenthal.

OPENSTREETMAP OSM (2021) – OSM-Daten: Einkauf, Verpflegung, Gesundheit, Freizeit, Bildung, Kultur, Historisches. Religion.

SKK LANDSCHAFTSARCHITEKTEN AG (2020) – Raumentwicklungskonzept Baden.

STADT BADEN (2021) – Bau- und Nutzungsordnung.

STADT WINTERTHUR (2024) – Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040.

Beteiligte im Prozess

GVK Raum Baden und Umgebung

Herausgeber

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

Beteiligte

Planungsverband Baden Regio
Planungsverband Zurzibiet Regio
Stadt Baden
Gemeinde Ehrendingen
Gemeinde Ennetbaden
Gemeinde Freienwil
Gemeinde Killwangen
Gemeinde Neuenhof
Gemeinde Obersiggenthal
Gemeinde Turgi (per 01.01.2024 Fusion mit Stadt Baden)
Gemeinde Untersiggenthal
Gemeinde Wettingen

Externe Fachspezialisten

Gesamtleitung

movaplan Mobilitätsstrategien GmbH, Baden

Teilprojekt Strasse und Gesamtmobilität

Lajo AG, Zürich

Teilprojekt Fuss- und Veloverkehr

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Teilprojekt öffentlicher Verkehr

Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

Teilprojekt Stadt- und Freiraum

SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen
yellowz AG, Basel

Vorabklärung Tunnelbau

ILF Beratende Ingenieure AG, Zürich

Geologische Gutachten

Jäckli Geologie AG, Zürich

Verkehrsmodellauswertungen

Transoptima GmbH, Zürich

Bericht zur Umweltsituation (BUS)

AFRY Schweiz AG, Zürich

Verfahrensbegleitung und Moderation

frischer wind AG, Winterthur

Projektunterstützung

F. Preisig AG, Zürich | Ventus Projekte GmbH, Zürich

Kommunikation

EBP Schweiz AG, Zürich

Copyright

© 2025 Kanton Aargau

