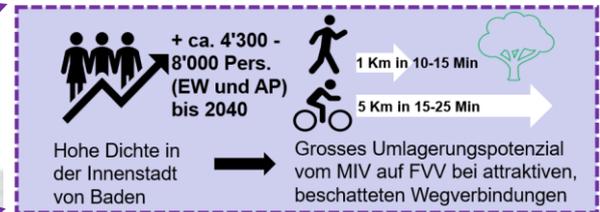
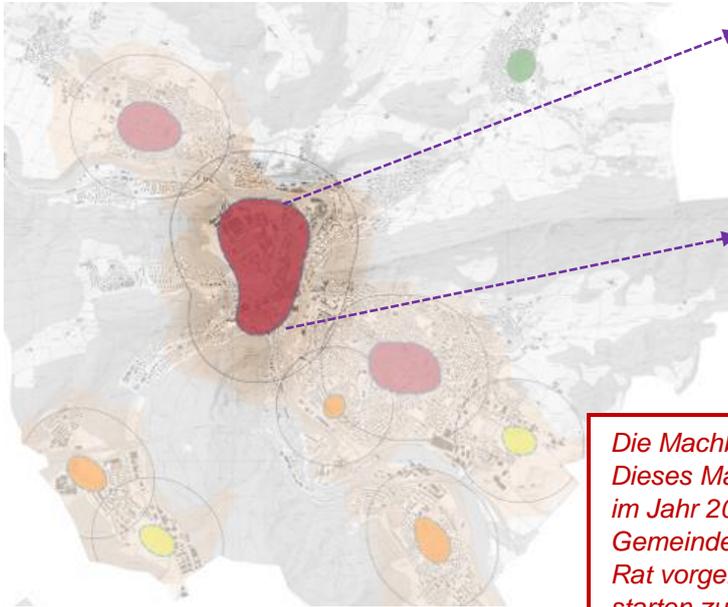


# SF 01 Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden



## Zentralitäten

■ Bestehende Zentralität

## Einzugsgebiete um Zentralitäten

□ Einzugsgebiet 500m um Zentralitäten

■ Erreichbarkeit 10 Gehminuten zu Zentralität

*Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats starten zu gegebener Zeit die Vertiefungsarbeiten in den Gemeinden. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.*

## Beschrieb der Massnahme

Dem "Quartier der kurzen Wege" liegt die Annahme zugrunde, dass hohe Personen- und Nutzungsdichten an zentralen Orten ein grosses Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr haben (FVV) (vgl. Ergänzende Informationen S. 4). Zusätzlich sind attraktiv und sicher gestaltete Wegverbindungen erforderlich (z.B. Beschattung und Rastmöglichkeiten), damit Menschen dazu motiviert werden, dass sie kurze Wege bis zu einem Kilometer zu Fuss anstatt mit dem Auto zurücklegen. Die materielle Grundlage zur Bestimmung von potenziellen "Quartieren der kurzen Wege" liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Daneben wurden auch kommunale Raumentwicklungsstrategien und -konzepte sowie die gültigen Gestaltungspläne ausgewertet. Mittels Wohnraumkapazitätsanalyse wurde das Innenentwicklungspotenzial auf bestehenden Grundstücksflächen berechnet (GWS, 2021). Die Prognose für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 stützt sich auf einen Datensatz des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2020. Die Gesamtbetrachtung für die Gemeinden im GVK-Perimeter zeigt, dass die vom Kanton vorgegebenen Wachstumsziele bis 2040 erreicht werden können. In manchen Gemeinden könnten sie sogar übertroffen werden, wenn die kommunalen Planungen zur Innentwicklung wie geplant umgesetzt werden (z.B. Baden, Wettingen und Obersiggenthal). Mit diesen Planungsvorhaben sind jedoch starke Ungewissheiten und Abhängigkeiten verbunden. Dennoch empfiehlt sich, dass besonders die drei Zentrumsgemeinden Obersiggenthal, Baden und Wettingen an ihren zentralen, gut mit dem öV erschlossenen Lagen, den Fokus auf Wohnraumentwicklung legen. Nebst dem erwähnten Umlagerungspotenzial vom MIV auf den FVV kann damit auch der Wachstumsdruck auf die eher peripher gelegenen Quartiere und Gemeinden gemindert werden.

Baden hat mit dem Raumentwicklungskonzept (REK), den Entwicklungsrichtplänen Baden Nord und Oberstadt sowie verschiedenen städtebaulichen Vertiefungsstudien in der Innenstadt den Grundstein für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender baulicher Dichte und Angeboten gelegt. Dabei zeigt sich, dass in der Innenstadt von Baden die Personendichte für ein "Quartier der kurzen Wege" grundsätzlich erreicht wird. Allerdings mit einem massiven Überhang an Arbeitenden (vgl. Ergänzende Informationen S. 4). In Baden sollte der Fokus deshalb auf die Schaffung von Wohnraum gelegt werden. Idealerweise mit einem hohen Anteil an preisgünstigen Wohnungen. Wo in Zukunft mehr Menschen arbeiten und wohnen, sind auch stadtklimatische Massnahmen im Freiraum wie zum Beispiel die "Raumsicherung" für die blaugrüne Infrastruktur und die Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen prioritär zu behandeln. Ein qualitativ ausgestaltetes "Quartier der kurzen Wege Innenstadt Baden" schafft auf diese Weise Anreize auf den FVV umzusteigen.

## Zuständigkeiten und Prozessuales

<b>Federführung</b>	Kanton	<b>Beteiligte</b>	Kanton, Gemeinden, RVBW
---------------------	--------	-------------------	-------------------------

*Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.*

### Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Bevölkerung im Raum Baden und Umgebung soll bis 2040 um 30% wachsen. Kanton und Gemeinden streben dabei eine höhere Dichte an. Untersuchungen zeigen, dass diese Kombination genutzt werden kann, um in zentral gelegenen Räumen eine hohe bauliche Dichte mit einer guten Nutzungsmischung sowie attraktiven, klimagerecht gestalteten Freiräumen und Fusswegnetzen zu schaffen. In solchen Räumen werden kurze Wege und funktionierende Nachbarschaften gefördert, was den heute vergleichsweise tiefen Anteil des Fussverkehrs spürbar erhöht.

### Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Optimierungen Bruggerstrasse im Bestand (SB03)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Baden (BB07)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF01

- Wirkung**
- Mit der Gestaltung eines hochwertigen und klimagerechten Freiraumgerüstes in der Innenstadt von Baden wird deren Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort gestärkt. Damit erhöht sich die Lebensqualität für die lokale Bevölkerung und – als wichtiger Zielort – für die ganze Region.
  - Damit werden die Voraussetzungen verbessert, dass ein überdurchschnittlich grosser Teil des regionalen Wachstums in diesem zentralen Raum erfolgen kann. Zudem wird die lokale Wirtschaft gefördert.
  - Das in das erwähnte Freiraumgerüst eingebettete dichte und qualitativ hochstehende Wegenetz erhöht den Anteil des Fussverkehrs im Sinne eines Quartiers der kurzen Wege. Damit wird ein wichtiger Beitrag auf dem Weg zu einer flächensparenden Mobilität geleistet.



Attraktiver und  
 zukunftsfähiger  
 Lebensraum



Siedlungsentwicklung  
 an gut erreichbaren  
 Orten



Flächensparende  
 Mobilität

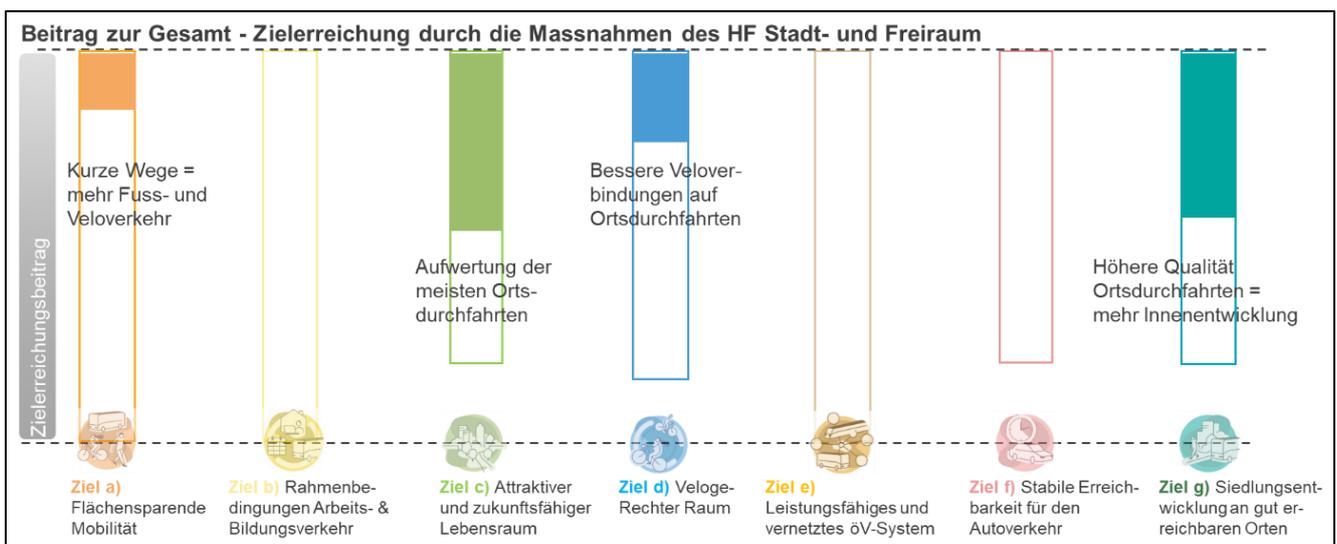
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

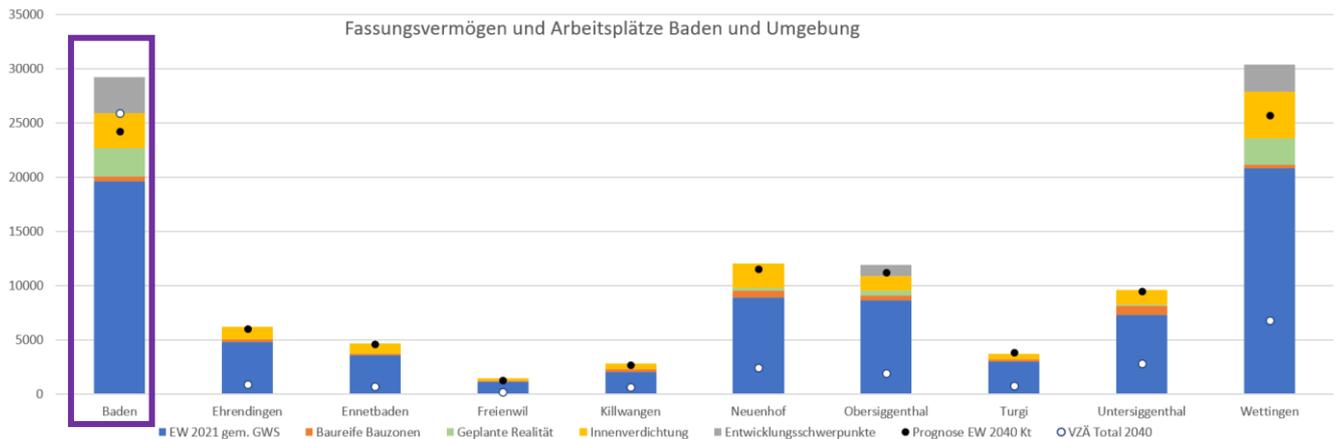
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



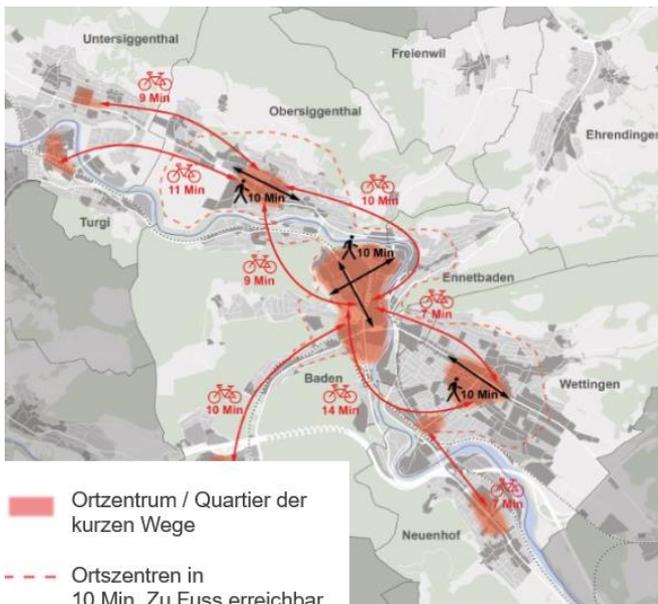
## Weiterführende Dokumente / Links

- REK Stadt Baden: <https://www.baden.ch/de/politik-verwaltung/stadtentwicklung/konzepte/raumentwicklungskonzept-rek.html/2215>

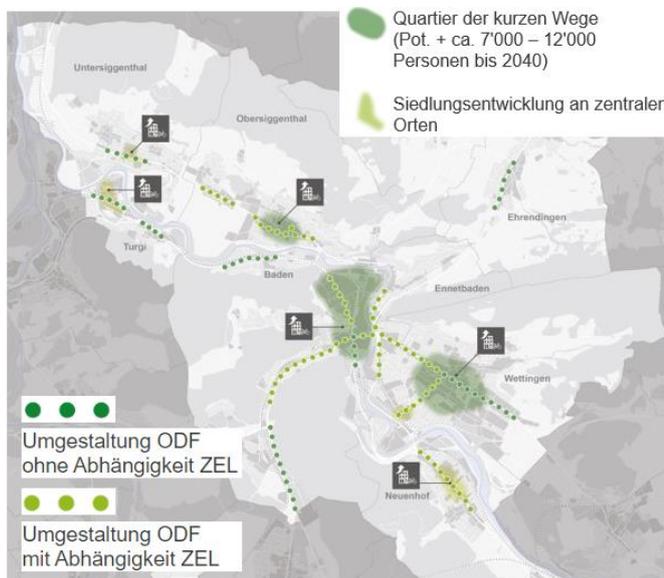
## Ergänzende Informationen



Die oben stehende Abbildung stellt je Gemeinde die wichtigsten Kennwerte zur Wohnraumkapazität und der Arbeitsplatzprognose dar. Die Zahlen zum Wohnraum stammen aus der Berechnung des Innenentwicklungspotenzials. Die Arbeitsplätze und Beschäftigten wurden separat aus den Daten des BFS gezogen resp. berechnet.



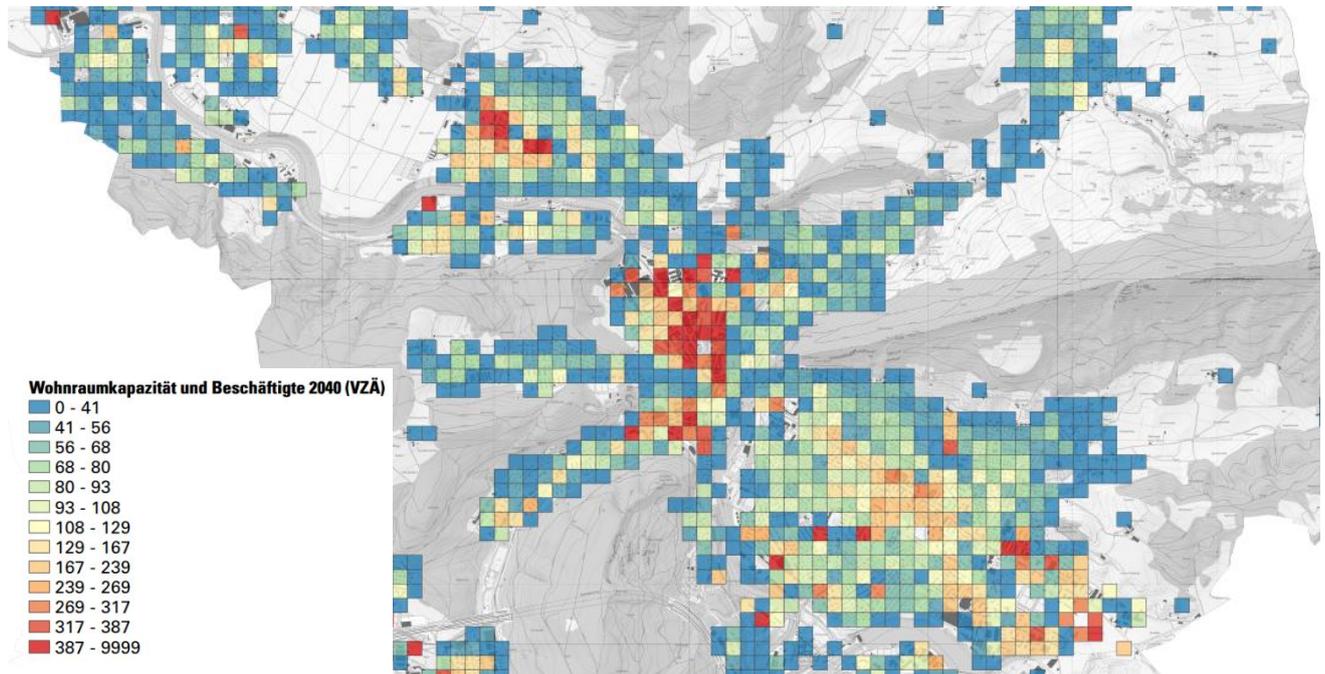
- Innerhalb von 1 Km (10 bis 15 Gehminuten) erreicht ein Grossteil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten.
- Innerhalb von 5 Km (15 bis 25 Fahrminuten) sind viele Ortszentren mit dem Velo erreichbar.
- Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Siedlungsdichte, vom Nutzungsmix (höherer Fussverkehrsanteil bei hoher Dichte und gutem Mix) und von attraktiv gestalteten Wegen (Beschattung, Rastmöglichkeiten mit z.B. Bänken und Trinkbrunnen)



Der Strassenraum ist als Teil des öffentlichen Raums im "Quartier der kurzen Wege" wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten, klimaangepassten Stadt. Massnahmen die dazu beitragen sind:

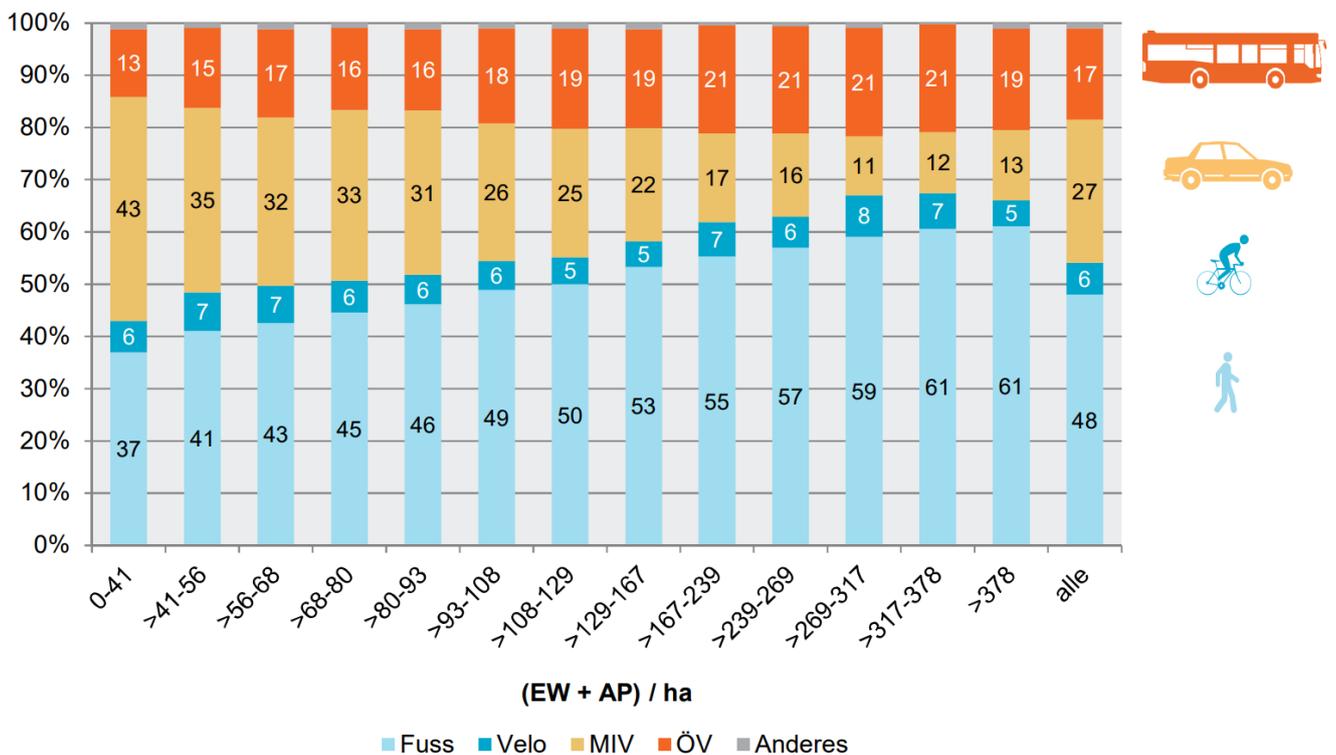
- Raumplanerische Massnahmen der Gemeinden für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten.
- Bei geplanten hohen Personen- und Nutzungsdichten Fokus auf stadtklimatischen Massnahmen wie z.B. "Raumsicherung" für die blaugrüne Infrastruktur, Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen legen
- Anreize schaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen (Quartier der kurzen Wege).
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrten zu attraktiven, zukunftsfähigen Lebensräumen.

## Ergänzende Informationen



Die Grafik zeigt die Wohnraumkapazitäten gemäss Bauzonenordnung und Arbeitstätige unter Berücksichtigung der Wachstumsprognose im Jahr 2040 (Dargestellt im Hektarraster).

Eine hohe und zunehmende Personendichte (Einwohnende und Arbeitstätige) ermöglicht es, dass mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. 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.



## Ergänzende Informationen

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 Arbeitende (AP) sein müssen, damit das "Quartier der kurzen" Wege funktioniert. Das entspricht einem Verhältnis von 2 EW zu 1 AP. In Baden arbeiten und wohnen in einem Radius von 500 Meter um die Bushaltestelle Gartenstrasse 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). In der Innenstadt von Baden ist die Personendichte grundsätzlich erreicht, wobei ein massiver Überhang an Beschäftigten vorliegt.

Diese Auswertung zeigt, dass die Transformation von bestehenden Siedlungen in Städten und Agglomerationen hin zu höheren Personen- und Nutzungsdichten in der Regel lange dauert. Und nur eine hohe Dichte allein motiviert noch niemanden zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs zu sein. Jan Gehl, einer der bekanntesten Stadtplaner unserer Zeit, propagiert 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. So kann es gelingen, sowohl bestehende Metropolen oder eben auch wachsende Agglomerationsgemeinden, zu "Städten für Menschen" zu machen. Er beschreibt auch, dass je näher sich Menschen kommen, desto persönlicher deren Beziehungen werden. 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, klimaangepasst gestalteten Freiraumgerüst gehören neben Wegen, Plätzen und Parks auch die Ortsdurchfahrten als Teil des öffentlich zugänglichen Lebensraums. "Schnell" umsetzbare Massnahmen die als Grundgerüst und qualitativer Orientierungsrahmen der nachgelagerten städtebaulichen Entwicklung zugrunde gelegt werden können sind:

- Veränderung des Modalsplits gemäss Zielvorgabe GVK mittels Umgestaltung und Umnutzung von Verkehrs- und Parkierflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
- Förderung einer attraktiven, klimaangepassten und direkten Fuss- und Veloinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet.
- Gestalten von "velo- und fussverkehrsfreundlichen" Strassen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten, sowie Förderung von autofreien Siedlungen, Strassen oder Begegnungszonen in Quartieren.
- Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Grün- und Aufenthaltsräumen sowie Fussverkehrsflächen oder Veloabstellflächen in den Zentren.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trasse für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «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 Hochstamm-bäumen 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.
- Förderung und Weiterentwicklung eines attraktiven und dichten Angebots an Wohnraum und Arbeitsplätzen für die Quartiere der kurzen Wege.
- Schaffung von zusätzlichen lokalen Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten mit gutem öV-Anschluss sowie Fuss- und Velonetz.