Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

SF05 Umgestaltung Bruggerstrasse Kappelerhof

Aus der GVK-Lagebeurteilung im 2022/2023 lassen sich erste Empfehlungen für eine spätere Bearbeitung ableiten. Diese sind hier dargestellt:
Dieses GVK-Massnahmenblatt wird im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und soll als orientierender Inhalt im GVK 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt werden. Die Erarbeitung einer vollständigen Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und in insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Kappelerhof soll der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (S1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung) erfüllt werden: Der Strassenraum ist als Teil des Siedlungsraumes zu betrachten und aufzuwerten. Das erfordert eine sorgfältige und ganzheitliche Planung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade inklusive mindestens der ersten Bautiefen. Im westlichen Abschnitt (Rechteck in Abb.) hat die Kantonsstrasse für das Quartier neben den rein verkehrlichen noch weitere Anforderungen zu erfüllen. Im östlichen Abschnitt, mit nur einseitiger Bebauung und direkt angrenzender, tiefer gelegener Bahngleise, hat die Strasse “Umfahrung innerorts”-Charakter und eine Umgestaltung ist weniger prioritär.

Die Bruggerstrasse durch den Kappelerhof ist neben den SBB-Geleisen die einzige durchgehende Verkehrs-Verbindung aus dem Quartier und von Turgi in die Innenstadt von Baden. Entsprechend braucht es auf dieser Achse für alle Verkehrsmittel attraktive und sichere Infrastrukturen. Primär ist dies heute für den Veloverkehr noch nicht gegeben. Die geplante Velovorzugsroute Baden-Brugg ist deshalb mit den entsprechenden Ausbaustandards soweit möglich getrennt vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr zu führen. Ebenfalls werden langfristig weiterhin mindestens zwei Buslinien die Bruggerstrasse im Kappelerhof befahren. Die Bruggerstrasse bleibt ein wichtiger Zugang in die Innenstadt von Baden als kantonale Hauptverkehrsstrasse und es sind die entsprechenden Anforderungen an die Fahrbahnbreite für Gegenverkehr von Lastwagen und Bus zu berücksichtigen.

Insbesondere im zentralen Bereich des Kappelerhof (um die Kapelle Maria Wil) sollen die an die Strasse angrenzenden Quartiere gemäss Raumentwicklungskonzept der Stadt als Transformationsgebiet dynamisch weiterentwickelt und als Quartierzentrum gestärkt werden. Für den Fussverkehr sind dort beidseits durchgehende und genügend breite Trottoirs zu realisieren bzw. zu erhalten. Das bietet die Chance, den Strassenraum städtebaulich und freiräumlich zusammen mit den ortsbaulichen Entwicklungen zu gestalten. Über die gesamte ODF sind entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen, welche das Stadtklima verbessern und zum Verweilen einladen. Die Bushaltestellen sind dabei mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind zu verbessern, insbesondere im zentralen Bereich um die Kapelle Maria Wil, wo mit zusätzlichen publikumsorientierten Nutzungen ein neues Quartierzentrum entsteht. Die Vorzonen in diesem Bereich haben eine hohe Aufenthaltsqualität aufzuweisen und sollen gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren. Es ist eine platzartige Erscheinung dieses Bereichs anzustreben. Die ODF Kappelerhof wird somit in das Siedlungsgefüge des Quartiers integriert und verbindet die an die ODF angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander. Die Dimensionierung des Strassenraums und die Aufteilung der Flächen ist unter all diesen Aspekten zu definieren.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton BVU	**Beteiligte**	Stadt Baden
Standort	Baden, Bruggerstrasse (K117)	**Investitionskosten (+/- 40%)**	9.3 Mio. Franken
		Laufende Kosten	

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Kappelerhof ist heute verkehrs-dominiert. Sie trennt das Quartier und erschwert so die Entwicklung des städtischen Transformationsgebiets. Die Aufenthaltsqualität ist nur gering und es fehlen Flächen zum Verweilen und für Begrünung. Die Trottoirbreiten sind minimal und nur wenige Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird auf zu schmalen Radstreifen geführt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Zentrumsentlastung (SB06)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Velovorzugsroute Siggenthal - Baden (FV02)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF05

Wirkung

Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein.
- Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung.
- Die Veloroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer. Velofahren zwischen Turgi und Baden Innenstadt wird angenehmer.

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

Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Velogerechter Raum

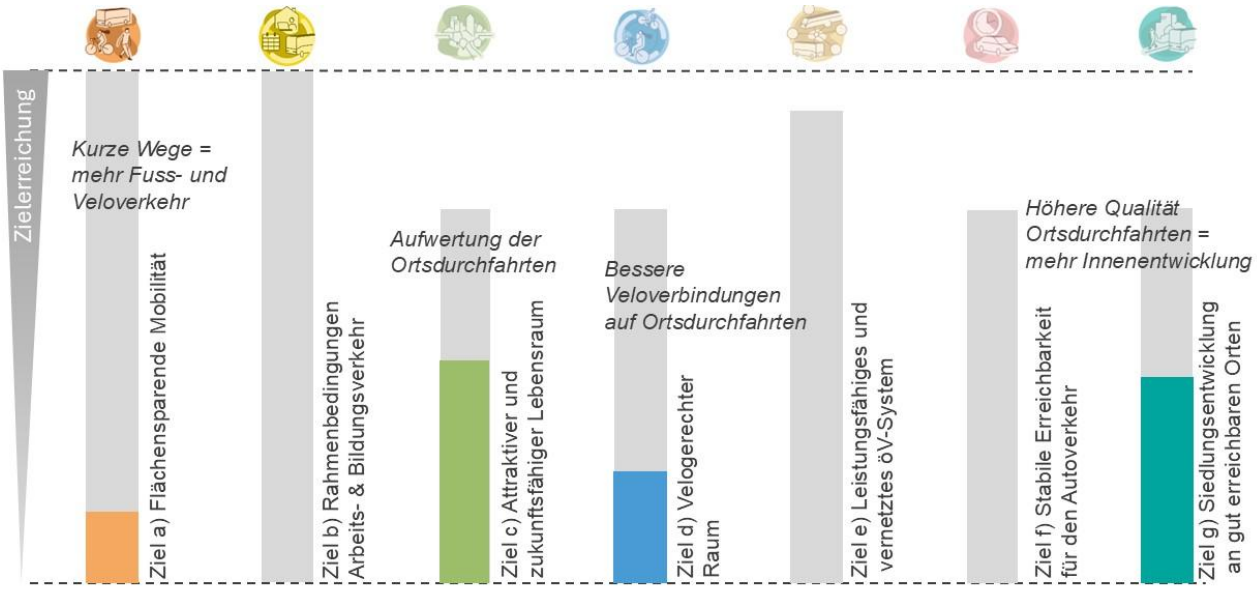
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040[1], der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf 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.

[1] Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost



Weiterführende Dokumente / Links

- Gemeindeportrait Baden
- Raumentwicklungskonzept (REK) der Stadt Baden
- Vertiefungsstudie Leitbild Kappelerhof

Ergänzende Informationen

Analyse:
Historisch hat sich die Siedlung im Kappelerhof entlang der heutigen Kantonsstrasse entwickelt. Der wachsende Autoverkehr hat das Quartier in den letzten Jahrzehnten aber immer stärker zerschnitten. Die Querung der Strasse zu Fuss ist auf wenige Stellen konzentriert, was zu Umwegen und Zeitverlusten führt. Die Erreichbarkeit des beliebten Naherholungsraums Limmat über die Bruggerstrasse ist dadurch (und aufgrund der Bahnlinie) erschwert. Zusammen mit den beengten Raumverhältnissen dominiert heute die verkehrliche Funktion des Strassenraums.
Für den Fuss- und Veloverkehr ist auf der ganzen Länge mindestens einseitig ein Trottoir und ein beidseitiger Radstreifen vorhanden. Für Velofahrende gibt es abseits der Kantonsstrasse durch das Quartier (Stockmattstrasse – Kornfeldweg – Chilemattweg) eine heute nicht durchgehende Veloverbindung. Selbst wenn die noch vorhandene Lücke – wie im Velokonzept der Stadt Baden vorgesehen – geschlossen wird, bleibt die Bruggerstrasse für Velofahrende aufgrund der direkten Linienführung von hoher Bedeutung. Das gilt umso mehr, als dass künftig die Velovorzugsroute Baden-Brugg über diesen Abschnitt führen soll. Für diese Funktion sind die bestehenden Radstreifen auf der Bruggerstrasse zu schmal. Der Strassenraum ist wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering. Vereinzelt bestehen publikumsorientierte Nutzungen, deren Vorbereiche sind jedoch sehr verkehrsorientiert gestaltet (z.B. mit Parkfeldern).
In der Lagebeurteilung wurde die Ortsdurchfahrt Kappelerhof im östlichen Teil aufgrund der nur einseitigen, teilweise strassenabgewandten Bebauung als “Umfahrung innerorts” klassiert. Der westliche Teil wird dagegen als “klassische Ortsdurchfahrt” eingestuft. Besonders auf diesem Abschnitt, der im Raumentwicklungskonzept (REK) der Stadt Baden als dynamisches Entwicklungsgebiet beschrieben wird, soll die Ortsdurchfahrt siedlungsverträglich umgestaltet werden.

Ergänzende Informationen

Heutige Situation – Ausschnitt [Gemeindeportrait Stadt Baden]

Aus heutiger Sicht erste mögliche Empfehlungen für die weitere Planung:
Aus der im 2022/2023 durchgeführten Lagebeurteilung und den Anforderungen aus Massnahmen anderer Handlungsfelder lassen sich erste Empfehlungen ableiten:

- Dimensionierung der Strassenbreiten auf relevanten Begegnungsfall Bus/Bus bei reduzierter gefahrener Geschwindigkeit auf der ODF.
- Die Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute ist weiterhin zu gewährleisten.
- Realisierung einer durchgehenden, lückenfreien Velovorzugsroute in beide Fahrtrichtungen auf der Bruggerstrasse durch den Kappelerhof. Die Anschlüsse an die weiterführenden Velovorzugsrouten nach Turgi resp. Baden Zentrum sind sicherzustellen.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind jedoch bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen als auch das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Als Teil des Verkehrsmanagements wird der motorisierte Verkehr aus Turgi vor dem Kappelerhof bereits heute dosiert und der Bus mit einer separaten Spur bevorzugt, dies ist beizubehalten.
- Damit die Priorisierung des Busverkehrs auch im Siedlungsgebiet bestehen bleibt, sind stadteinwärts neu auch Fahrbahnhaltestellen möglich. Um gegenseitige Behinderungen von Bussen zu vermeiden, braucht es aber weiterhin punktuell Busbuchten, welche gut in die Seitenflächen einzubinden sind.
- Bushaltestellen sind nahe weiterführender Wege ins Quartier anzuordnen und die Strasse muss in nächster Nähe sicher gequert werden können.
- Schliessen der letzten Lücken im heute nicht durchgehenden Trottoir auf der Nordseite.
- Beschattung der zentralen Aufenthaltsbereiche (Quartierzentrum und Vorplätze vor Läden) zur Reduktion der Hitzebelastung und Entsiegelung von Flächen für angenehmeres Mikroklima.
- Aufenthaltsqualität schaffen, z.B. durch einladende Gestaltung der Seitenbereiche, Sitzmöglichkeiten, Beschattung durch Bäume, etc.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und in insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.