

# SF10 Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof



*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 Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.*

## Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Neuenhof 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 Bautiefe.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts werden deshalb fünf Ortsdurchfahrten (ODF), darunter auch Neuenhof, analysiert, funktionale Anforderungen definiert und erste Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet.

Die Zürcherstrasse durch Neuenhof ist eine wichtige Verbindung von Neuenhof nach Baden und zur Autobahn (A1/A3). Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr (15'500 Fz/Tag; 2019) und den öV. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Auf der Zürcherstrasse befindet sich ein öV-Hauptkorridor, welcher im Zielhorizont 2040 von mindestens drei Buslinien befahren wird. Für den Fussverkehr ist die notwendige Infrastruktur grundsätzlich vorhanden. Die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind jedoch aktuell nicht optimal und mit der Umgestaltung der ODF zu verbessern. Vor allem in den Bereichen Eich und Zentrum mit publikumsintensiven Nutzungen sind durchgehende und beidseitig genügend grosse Seitenbereiche vorzusehen. Die Vorzonen in diesem Bereich sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren. Für den Veloverkehr entlang der ODF bestehen heute nur schmale Radstreifen. Die Nebenroute auf der Kantonsstrasse ist deshalb gemäss geltenden Ausbaustandards vorzusehen. Für den Fuss- und Veloverkehr stehen im Quartier die parallel zur Kantonsstrasse verlaufenden verkehrsberuhigten Strassen als attraktive Alternativen zur Verfügung. Mit der Umgestaltung ist jedoch auch auf der ODF ein sicheres und attraktives Angebot für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. Das umliegende, dynamische Entwicklungsgebiet bietet die Chance, die Strassenraumgestaltung städtebaulich und freiräumlich zu optimieren. Über die gesamte ODF sind im Sinne der "blaugrünen Infrastruktur" entsiegelte Flächen sowie Begrünung vorzusehen (vgl. ergänzende Informationen ab Seite 4), welche das Mikroklima 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 ODF wird so insgesamt besser in das Siedlungsgefüge von Neuenhof 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 neu zu definieren.

## Zuständigkeiten und Prozessuales

<b>Federführung</b>	Kanton BVU	<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Neuenhof
<b>Standort</b>	Neuenhof, Zürcherstrasse (K274)	<b>Investitionskosten (+/- 40 %)</b>	24.2 Mio. Franken
		<b>Laufende Kosten</b>	

### Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Zürcherstrasse ist heute verkehrsdominiert. Sie trennt das Gemeindegebiet, die Nutzungen wenden sich von der Strasse ab. Die Aufenthaltsqualität unmittelbar im Strassenraum ist gering und lädt nicht zum Verweilen ein, die vorhandenen Grün- und Freiräume im Umfeld werden durch die Strasse getrennt. Trottoirs sind durchgehend, es sind jedoch nur wenige Querungen vorhanden. Für den Veloverkehr ist die Infrastruktur ungenügend.

### Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost (FV10)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)

## Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF10

- Wirkung** Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt hat Auswirkungen auf den Strassenraum, aber auch auf die angrenzenden Siedlungsgebiete:
- Der Strassenraum wird attraktiver, siedlungsverträglicher und besser querbar. Dies lädt zu vermehrtem Zufussgehen und Verweilen entlang der Ortsdurchfahrt ein.
  - Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung.
  - Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung. Damit können sich künftige Neuentwicklungen stärker auf einen belebteren, attraktiveren Stadtraum hin öffnen, was die Standortqualität erhöht.
  - Die Veloroute in Längsrichtung, die Verbindung zu weiteren Velorouten auf Nebenstrassen und die Fussgängerquerungen über die Kantonsstrasse werden sicherer.



Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum



Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten



Velogerechter Raum

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

## Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

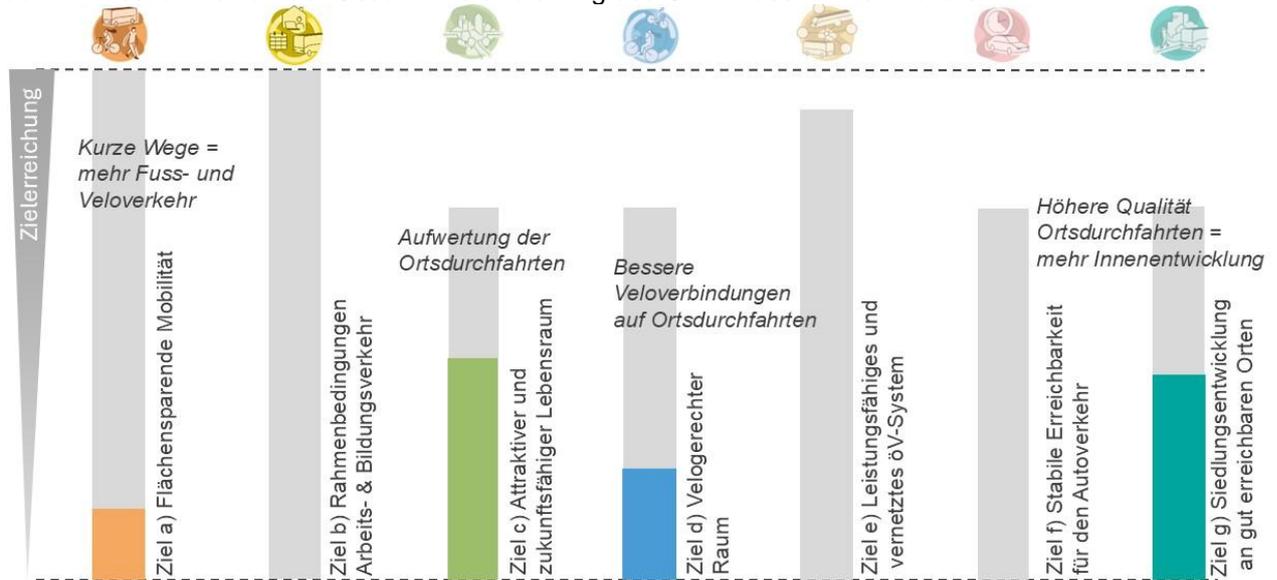
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040<sup>1</sup>, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und 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.

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

**Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation**

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**

- [Gemeindeportrait Neuenhof](#)

**Ergänzende Informationen**

**Analyse:**

Die Ortsdurchfahrt Neuenhof hat eine trennende Wirkung aufgrund der vorhandenen Breite von Fassade zu Fassade und ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Die Querbarkeit für den Fussverkehr ist teilweise schlecht und die Infrastruktur für den Veloverkehr ungenügend. Auf der ODF verläuft zudem eine geplante Nebenroute für den Veloverkehr, welche zusätzlichen Raum beanspruchen wird. Die Hauptroute und die Vorzugsroute für den Veloverkehr verlaufen parallel auf der Eichstrasse respektive der Hardstrasse. Die ODF ist mit Ausnahme des Abschnittes Zentrum wenig begrünt, es gibt kaum Schatten und die Aufenthaltsqualität ist gering. In den Abschnitten Autobahnzubringer und Eich gibt es vereinzelte publikumsorientierte Nutzungen, bei welchen die Vorbereiche verkehrsorientiert gestaltet sind. Der Bezug des Strassenraumes zu den angrenzenden Nutzungen ist nicht vorhanden. Die Gemeinde plant die Aufwertung ihres Zentrums entlang der Zürcherstrasse (Zentrumsentwicklung).



**Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Neuenhof**

## Ergänzende Informationen

### Schlüsselemente aus dem Entwurf Strategieplan

Für die konkrete Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet der Kanton als Strasseneigentümer zusammen mit der Gemeinde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung einen ersten Teil einer Vorstudie Ortsdurchfahrten für Neuenhof. Die Erarbeitung ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde noch in Entwicklung und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Der zweite Teil der Vorstudie Ortsdurchfahrten folgt später, zeitlich abgestimmt auf die nötigen Belagssanierung der Kantonsstrasse. Sind beide Teile der Vorstudie abgeschlossen folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.

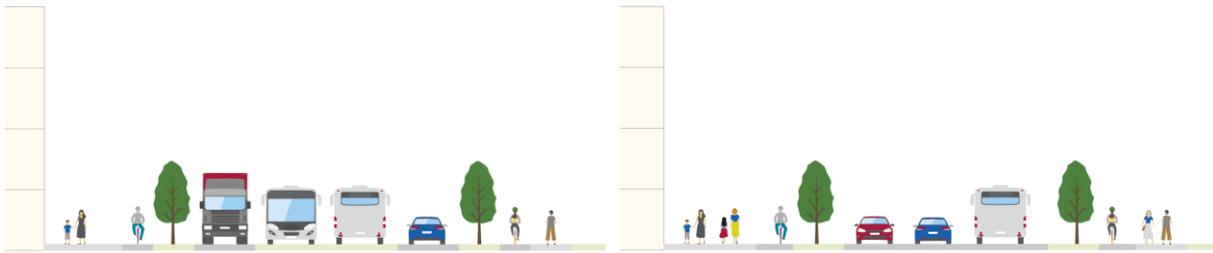


### Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Neuenhof

Obwohl sich der Strategieplan zurzeit noch in Entwicklung befindet und Änderungen möglich sind, können aufgrund der Analyse, der Lagebeurteilung (Gemeindeportrait) und des Standes des Strategieplans erste Aussagen zu Rahmenbedingungen und Stossrichtungen gemacht werden, die in der weiteren Bearbeitung zu beachten sind:

- Erhalt der Zürcherstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse. Diese hat weiterhin eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr. Busse und Lastwagen müssen sich auch weiterhin begegnen können.
- Umsetzung eines Mehrzweckstreifens als Querungs- oder Abbiegehilfe und Freihaltung einer Strassenraumbreite von min. 19.5 m in den Abschnitten, in welchen der öV im Mischverkehr geführt wird, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden und Begrünung zu schaffen.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von min. 24.0 m in den Abschnitten, in welchen der öV mit einem Eigentrassee geführt wird. Mit den bestehenden kommunalen Baulinien in der BNO sind entlang der Ortsdurchfahrt dafür ausreichend Flächen gesichert.
- Bis zum Zeithorizont 2040 ist von Busbetrieb auszugehen. Langfristig kann auf dem öV-Hauptkorridor durch Neuenhof auch ein schienengebundenes Verkehrsmittel (Verlängerung der Limmattalbahn) in Betracht gezogen werden (vgl. [Massnahme\\_BB10](#)). Die dafür mindestens abschnittsweise notwendige Eigentrassee ist durch die bestehenden kommunalen Baulinien räumlich gesichert. Abschnittsweise ist auch dann Mischverkehr in eine oder beide Fahrtrichtungen denkbar.
- Der durch die Baulinien freigehaltene Raum kann kurz- bis mittelfristig für die Buspriorisierung und/oder freiräumliche Aufwertung der Ortsdurchfahrt genutzt werden.

## Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation



Möglicher Querschnitt der Zürcherstrasse mit Eigentrassee öV (links) oder einseitigem Eigentrassee öV (rechts)

- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute.
- Führung der Buslinien 2, 4 und 8 weiterhin auf der Zürcherstrasse. Umgestaltung einiger Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Beibehaltung der bestehenden Busspur. Als Teil des Verkehrsmanagements wird der MIV aus Spreitenbach vor Neuenhof bereits heute dosiert und der Bus mit einer separaten Spur bevorzugt. Vor der Siedlungseinfahrt ist zu prüfen, ob die Rückstauräume vergrössert werden können.
- Die Auswirkungen des Nationalstrassen-Anschlussknotens Kreuzstein und dessen Leistungsfähigkeit resp. der Abfluss auf die Autobahn werden in einer separaten Planung von Kanton und ASTRA unter Einbezug der Gemeinde Neuenhof vertieft.
- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende im Zentrumsbereich auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Die Erscheinung der Zürcherstrasse wird sich durch die anstehende kommunale Zentrumsentwicklung stark verändern und städtischer werden. Publikumsorientierte Erdgeschosse und eine dichte Bebauung in den Abschnitten Eich und Zentrum beleben und adressieren den Raum. Es ist dafür eine enge Koordination mit der Zentrumsentwicklung notwendig.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur in beide Richtungen innerorts für die kantonale Velo-Nebenroute und mit guten Anbindungen an die umliegenden Velorouten.
- Tempo 30 als mögliche, abschnittsweise Massnahme zur besseren Siedlungsverträglichkeit der Kantonsstrasse soll geprüft werden. Dabei sind bestimmte Bedingungen des Kantons zu berücksichtigen und das übergeordnete Bundesrecht einzuhalten.
- Erschliessung der Gebäude entlang der ODF für den motorisierten Verkehr möglichst rückwärtig über parallele Verbindungen, um die Seitenbereiche der ODF gestalten zu können. Bei Bedarf ist bei publikumsorientierten Nutzungen ein minimales Angebot an Parkiermöglichkeiten (gut anfahrbare 2er-Pakete) anzubieten. Die Anlieferung von Gewerbenutzungen ist zu gewährleisten.
- Schaffung einer Abfolge von einladend gestalteten Platzsituationen bei den bisherigen Verkehrsknoten (Eich, Zentrum und Dorf) für siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten, zur Verbesserung der Querbarkeit, zur Anbindung an die historischen Zentren (im Bereich „Dorf“) und zur Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.
- Verbesserung der Umfeldqualität und des Mikroklimas durch Erstellung eines zusammenhängenden Netzes von entsiegelten, begrünten Flächen, welches auf die angrenzenden Nutzungen und Abschnitte reagiert. Die bestehenden Grünräume sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. So kann im Bereich der öffentlichen Bauten (Gemeindeverwaltung, Schule) eine Art Parkanlage entstehen.
- Schaffung einer ökologischen Vernetzung vom Limmatufer bis zum Waldrand (Rüsler).
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trassee 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 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.