SF11 Umgestaltung Ortsdurchfahrt Nussbaumen

Die Machbarkeit dieser Massnahme ist mit der gemeindeeigenen Planung "Erscheinungsbild Landstrasse Obersiggenthal" bereits im Grundsatz geklärt. Das verbindliche Verfahren zur Ortsdurchfahrt Obersiggenthal bzw. den Abschnitt Nussbaumen läuft weiterhin via Gemeindeplanung "Erscheinungsbild Landstrasse": Nach der Genehmigung des Gestaltungsplanes durch den Regierungsrat folgt das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Dieses GVK-Massnahmenblatt wird im Herbst 2024 bei Bedarf vervollständigt und als orientierender Inhalt des GVK 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Nussbaumen 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.

Die Gemeinde und der Kanton erarbeiten bereits seit 2016 die wegweisende Planung unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" die Aufwertung der Landstrasse durch die Gemeinde Obersiggenthal. In der Zwischenzeit liegen gestützt auf eine Testplanung mit den Produkten "Entwicklungsthesen/Entwicklungsstudie", "Entwicklungsrichtplan Landstrasse" und "Rahmengestaltungsplan K114" (Entwurf) wichtige Ergebnisse von der Gemeindegrenze Untersiggenthal bis zur Gemeindegrenze Ennetbaden vor. Die kantonale Vorprüfung und öffentliche Auflage des Gestaltungsplanes stehen noch bevor.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts werden fünf Ortsdurchfahrten (ODF), darunter auch der Abschnitt Nussbaumen in Obersiggenthal genauer betrachtet. Die durch das GVK nun ausgelösten groben Überlegungen nehmen die Planungen der Gemeinde als verbindliche Inhalte auf, betrachten aber die Ortsdurchfahrt Nussbaumen darüber hinaus aus dem Blickwinkel des GVK. Die in diesem Massnahmenblatt angesprochene Umgestaltung soll ohne Zentrumsentlastung (ZEL) erreicht werden. Mit einer ZEL lang oder lang+ ist eine deutlich weitergehende Umgestaltung möglich bzw. nötig, diese kann aber auf den nachfolgenden Elementen ohne ZEL aufbauen.

Die Landstrasse durch Nussbaumen ist eine wichtige Verbindung vom Siggenthal nach Baden. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr. Ohne Zentrumsentlastung wird die Verkehrsbelastung auch künftig bei gut 20'000 Fz/d (DWV) liegen. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Auf der Landstrasse befindet sich ein öV-Hauptkorridor, welcher im Zielhorizont 2040 von zwei bis drei Buslinien befahren wird. Die Bushaltestellen sind mitzudenken und sollen Teil der gut gestalteten Seitenbereiche sein sowie direkten Zugang in die Quartiere bieten. Zur Priorisierung des öV sind einige Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen auszubilden. Die schmalen Flächen für den Fussverkehr sollen insbesondere in den Zentrumsbereichen breiter und sicherer werden und durch Begrünung an Attraktivität gewinnen. Die Strasse soll insbesondere in den zentralen Bereichen mit publikumsorientierten Nutzungen und erhöhtem Querungsbedürfnis einfacher gequert werden können, z.B. mit einem Mehrzweckstreifen als Querungs- und Abbiegehilfe. Für den Veloverkehr ist entlang der ODF zwischen Knoten Boldi und Kreisel Markthof eine Velohauptroute und anschliessend eine Velonebenroute zu schaffen. Der öffentliche Charakter der nordseitig einmündenden Strassen wird durch Baumreihen und Alleen gestärkt. Auf der gegenüberliegenden Seite wird die bestehende private Begrünung weiterentwickelt. Die Vorzonen in den Zentrumsbereichen sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren. Die ODF auf der Hertensteinstrasse wird durch eine platzartige Situation im Bereich der Schulstrasse aufgewertet und die Aufenthaltsqualität erhöht. Ebenfalls ist die Querbarkeit zu verbessern und sicherer zu gestalten.

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 ODF wird besser in das Siedlungsgefüge von Nussbaumen 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**	Gemeinde Obersiggenthal
Standort	Obersiggenthal, Nussbaumen, Landstrasse (K114)	**Investitionskosten** (+/- 40 %)	13.2 Mio. Franken
		Laufende Kosten	

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Ortsdurchfahrt Nussbaumen ist heute durch den Strassenverkehr dominiert. Sie trennt die Ortschaft und erschwert so die Entwicklung der Gemeinde. Die Aufenthaltsqualität ist gering und es fehlen begrünte Flächen zum Verweilen. Es sind nur wenige Querungen für den Fussverkehr vorhanden. Für den Veloverkehr ist keine Infrastruktur vorhanden.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Zentrumsentlastung (SB06)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)
- Aufwertung Velohauptrouten Raum Siggenthal (FV05)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Siggenthal (FV06)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Obersiggenthal (SF03)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF11

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 die zentralen Aufenthaltsbereiche 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 Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer.

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

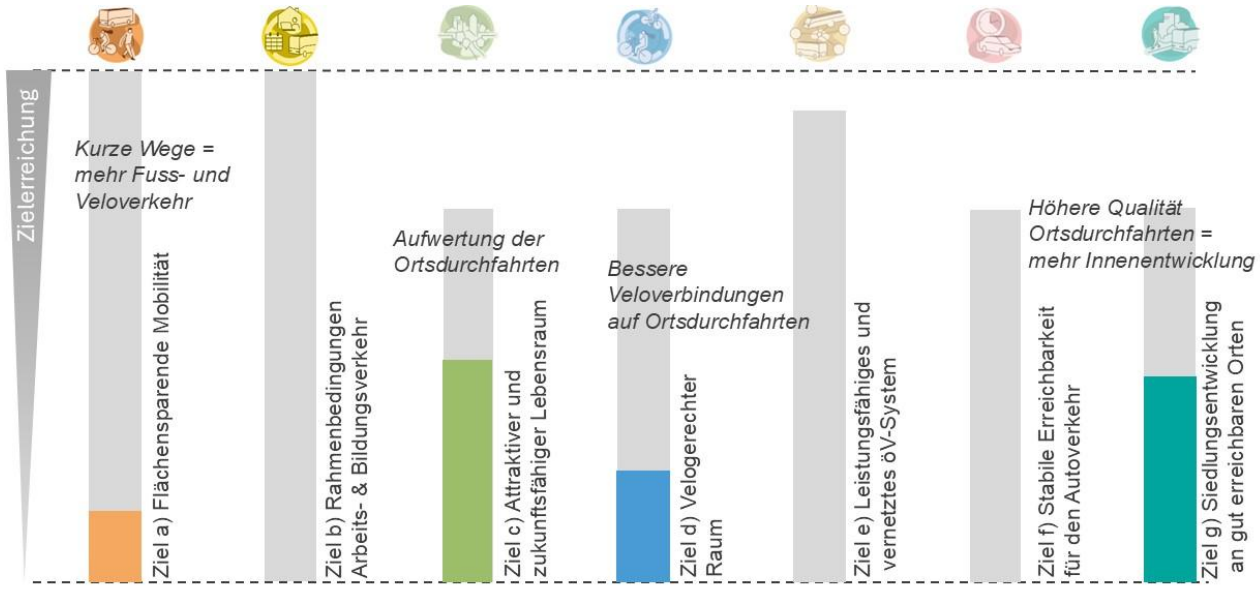
Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

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.

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

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

- Gemeindeportrait Obersiggenthal
- Dokumente zur Planung Erscheinungsbild Landstrasse K114 Obersiggenthal

Ergänzende Informationen

Die Gemeinde Obersiggenthal und der Kanton Aargau erarbeiten bereits seit 2016 unter dem Titel "Erscheinungsbild Landstrasse" eine durchgehende Aufwertung der Landstrasse über das gesamte Gemeindegebiet. Diese wegweisende Planung hat seinen Ursprung in den Zielvorstellungen der Nutzungsplanung 2014 der Gemeinde: "Der Siedlungsraum entlang der Landstrasse ist gesamtheitlich zu entwickeln und gestalterisch aufzuwerten, indem verkehrliche, städtebauliche und nutzungsmässige Aspekte gleichermassen berücksichtigt werden".

Die aus einem mehrstufigen Konkurrenzverfahren resultierende Entwicklungsstudie «Erscheinungsbild Landstrasse» von 2017 gibt einerseits Hinweise für die Gestaltungsprinzipien des Strassenraumes und zeigt andererseits Möglichkeiten für eine gesamthaft koordinierte innere Siedlungsentwicklung an den gut erreichbaren Lagen auf. Die seitlich angrenzenden Bau- und Nutzungsschilder wurden dabei so weit miteinbezogen, als ein räumlicher und funktionaler Zusammenhang besteht.

In der Zwischenzeit liegen mit den Produkten "Entwicklungsthesen/Entwicklungsstudie", "Entwicklungsrichtplan Landstrasse" und "Rahmengestaltungsplan K114" (Entwurf) auf dem ganzen Abschnitt der Landstrasse zwischen der Gemeindegrenze Untersiggenthal und der Gemeindegrenze Ennetbaden wichtige Ergebnisse vor. Die öffentliche Auflage des Gestaltungsplanes steht noch bevor.

Für die Landstrasse in Nussbaumen bestehen also bereits ausführliche Planungen. Die durch das GVK nun ausgelösten Überlegungen nehmen die bisher vorliegenden Planungen als verbindliche Inhalte auf und ergänzen diese Vorschläge für die Ortsdurchfahrt Nussbaumen um Überlegungen aus dem Blickwinkel des GVK. Das verbindliche Verfahren zur Ortsdurchfahrt Obersiggenthal bzw. den Abschnitt Nussbaumen läuft weiterhin via Gemeindeplanung "Erscheinungsbild Landstrasse": Nach der Genehmigung des Gestaltungsplanes durch den Regierungsrat folgt das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung. Dieses GVK-Massnahmenblatt wird im Herbst 2024 vervollständigt und soll als orientierender Inhalt im GVK 2025/2026 vom Grossen Rat beschlossen werden.

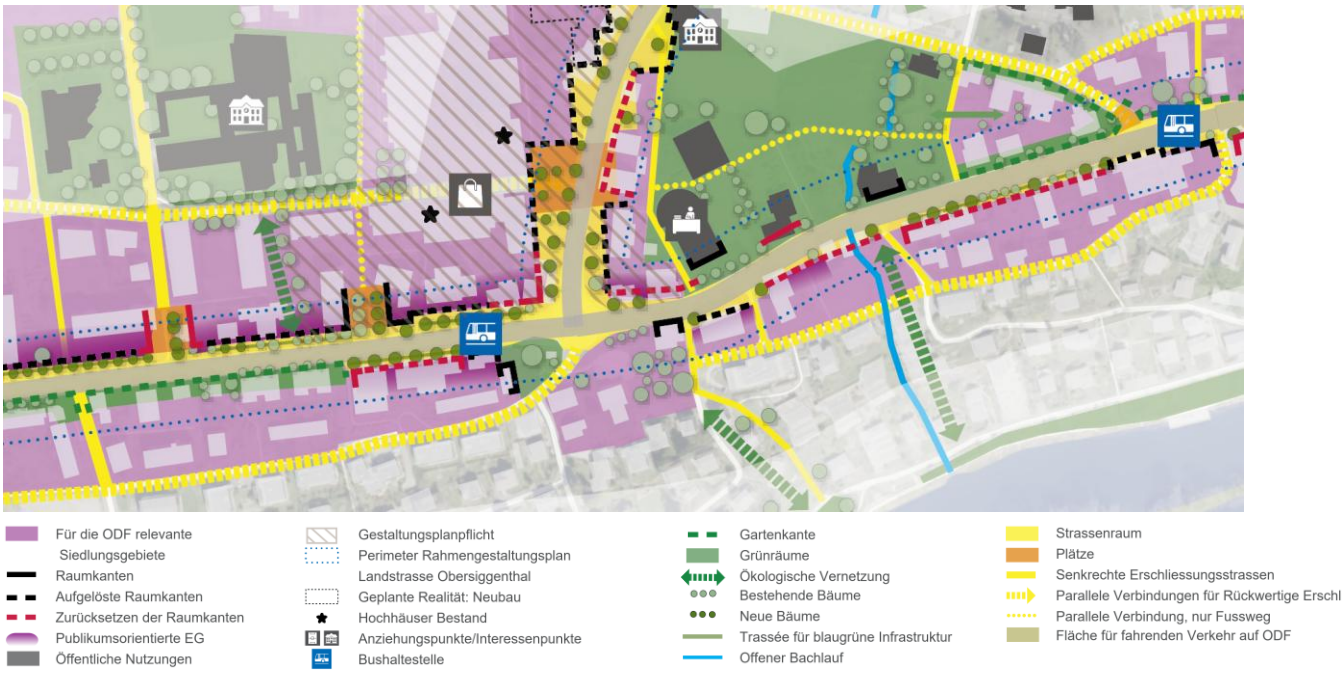
Analyse (Blickwinkel GVK)

Die ODF Nussbaumen hat eine stark trennende Wirkung und ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Die Querbarkeit für den Fussverkehr ist teilweise schlecht oder nicht gegeben, was zu Umwegen und Zeitverlusten führt. Die Infrastruktur für den Veloverkehr ist ungenügend oder nicht vorhanden. Für den Veloverkehr verläuft von der Siggenthaler-Brücke bis zum Markthof eine geplante Hauptroute und anschliessend in Richtung Untersiggenthal eine Nebenverbindung, welche zusätzlichen Raum beanspruchen werden. Entlang der ODF ist fast durchgehend eine mindestens einseitige private Begrünung vorhanden. Die Aufenthaltsqualität ist aufgrund der verkehrsorientierten Gestaltung der ODF jedoch gering. Im Abschnitt Zentrum Nussbaumen Ost gibt es vereinzelte publikumsorientierte Nutzungen, bei welchen die Vorbereiche sehr verkehrsorientiert gestaltet sind. Mit der geplanten Zentrumsentwicklung der Gemeinde soll das Zentrum aufgewertet und die angesprochenen Defizite (v.a. die Verkehrssituation und Trennwirkung auf der Landstrasse und die Veloführung) minimiert werden.

Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Nussbaumen

Schlüsselelemente aus dem Entwurf Strategieplan (Blickwinkel GVK)

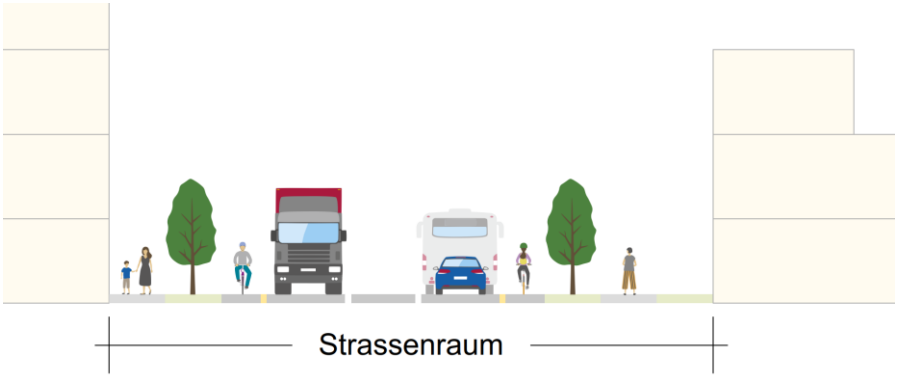
Gestützt auf die umfangreich vorliegenden Ergebnisse zum Erscheinungsbild Landstrasse erarbeitet der Kanton im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung zusammen mit der Gemeinde einen ersten Teil einer sogenannten Vorstudie Ortsdurchfahrten für den Abschnitt der Ortsdurchfahrt Nussbaumen. Die Erarbeitung ist noch in Entwicklung und wird im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Das weitere Vorgehen danach wird zusammen mit der Gemeinde festgelegt, zeitlich abgestimmt auf weitere Ergebnisse aus dem Verfahren Erscheinungsbild Landstrasse und auf die Zeitplanung für die nächste 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 Nussbaumen

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 Landstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse. Diese hat weiterhin eine wichtige Funktion für den motorisierten Verkehr. Busse und Lastwagen müssen sich auch weiterhin begegnen können.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von 19.5 m in den Abschnitten Zentrum West, Ost und Bachmatt, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden, einen Mehrzweckstreifen als Querungs- und Abbiegehilfe und Begrünung zu schaffen.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von 22.6 m im Abschnitt Breite, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden, inkl. einer Busspur Richtung Baden und Begrünung zu schaffen.



Möglicher Querschnitt der Landstrasse mit Mehrzweckstreifen

- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute.
- Führung der Buslinien 2 und 6 weiterhin auf der Landstrasse, jedoch mit stark ausgebautem Angebot. Umgestaltung einiger Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Die Sicherung eines Tramkorridors erfolgt nur für einen sehr langfristigen Zustand nach 2040 (vgl. Massnahme BB10). Der öV im zentralen Abschnitt Nussbaumen kann grundsätzlich im Mischverkehr geführt werden. Die in der Planung Erscheinungsbild Landstrasse vorgesehenen Baulinien reichen dafür aus, eine zusätzliche Flächensicherung ist nicht notwendig. Jedoch wird es schwierig, den öV unabhängig

ob Bus oder Tram, bei den Verkehrsmengen zuverlässig im Mischverkehr zu führen. Eine ZEL lang würde die Situation deutlich verbessern

- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende in den Zentrumsbereichen (insbesondere nordseitig der ODF) und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur in beide Richtungen entlang der ODF zwischen Knoten Boldi und dem Kreisel Markthof für eine Velohauptroute und anschliessend für eine Velonebenroute sowie gute Anbindungen an die umliegenden Velorouten.
- 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.
- Publikumsorientierte Erdgeschosse und eine dichte Bebauung im Abschnitt Zentrum Nussbaumen Ost (Bereich Markthof) beleben und adressieren den Raum.
- Erschliessung der Gebäude entlang der ODF für den motorisierten Verkehr rückwärtig über parallele Verbindungen, um die Seitenbereiche gestalten zu können. Bei Bedarf ist bei publikumsorientierten Nutzungen ein minimales Angebot an Parkierungsmöglichkeiten (gut anfahrbare 2er-Pakete) anzubieten.
- Schaffung einer Abfolge von einladend gestalteten Platzsituationen auf der Nordseite der ODF in den Zentrumsbereichen und in Richtung Hertensteinstrasse 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 können in den Bereichen der öffentlichen Bauten (Gemeindeverwaltung / Schulhaus Bachmatt und Schulhaus Unterboden). eine Art Parkanlagen entstehen.
- 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.