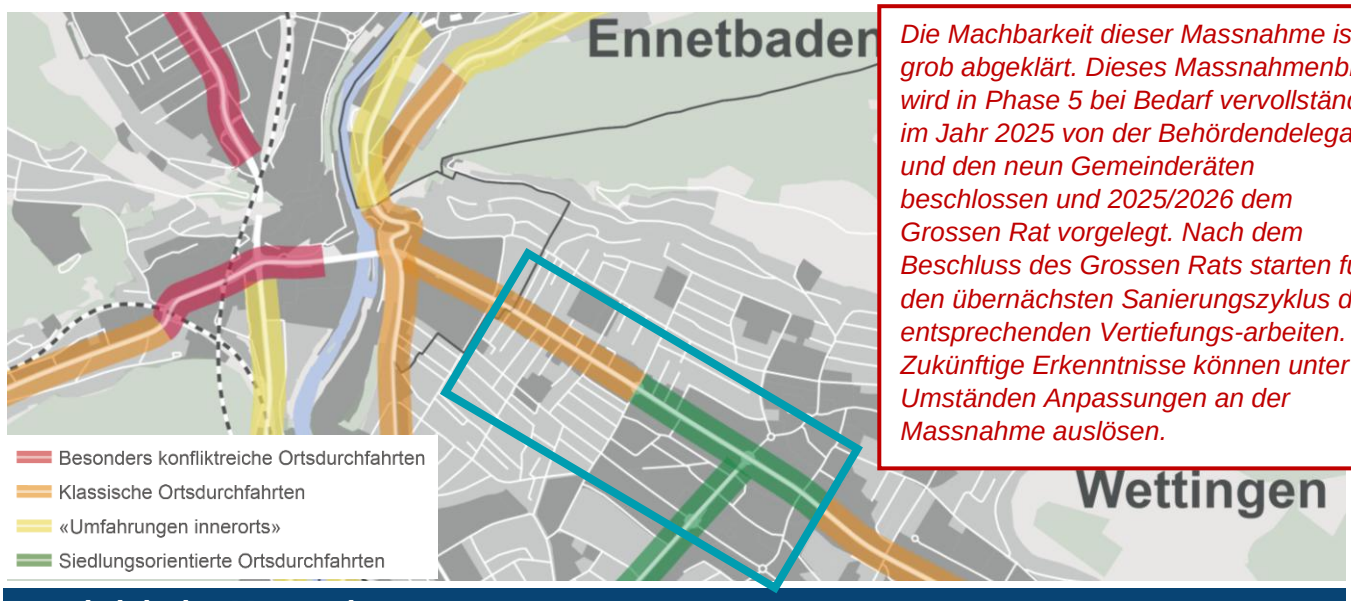
Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation

SF14 Umgestaltung Landstrasse Wettingen



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 bei Bedarf 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 für den übernächsten Sanierungszyklus die entsprechenden Vertiefungs-arbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Beschrieb der Massnahme

Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (ODF) Wettingen 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 westlichen Abschnitt der Landstrasse gibt es aufgrund der Nutzungen und den teilweise engen Platzverhältnissen hohe Anforderungen an den Strassenraum. Im östlichen Abschnitt ist eine Umgestaltung weniger prioritär.

Die Gemeinde Wettingen und der Kanton arbeiten deshalb bereits seit mehreren Jahren in diese Richtung – schon vor dem Start ins Gesamtverkehrskonzept (GVK). Für die Landstrasse Wettingen bestehen also bereits Planungen und das bestehende Auflageprojekt im Abschnitt Gemeindegrenze bis Staffelstrasse soll im Jahr 2026 umgesetzt werden. Im Rahmen des GVK werden fünf ODF, darunter auch der Abschnitt Nussbaumen in Obersiggenthal genauer betrachtet. Die durch das GVK nun ausgelösten Überlegungen nehmen die bisher vorliegenden Planungen auf und zielen entsprechend auf den nächsten Erhaltungshorizont der Kantonsstrasse ab. Die ODF werden analysiert, funktionale Anforderungen definiert und sinnvolle Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet.

Die Landstrasse durch Wettingen ist eine wichtige Verbindung von Wettingen nach Baden aber auch innerhalb von Wettingen. Als kantonale Hauptverkehrsstrasse hat sie eine wichtige Funktion für den motorisierten Individualverkehr (11'600 Fz/Tag; 2019) und den öV. Die Begegnung von zwei grösseren Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Auf der Landstrasse befindet sich ein öV-Hauptkorridor, welcher im Zielzustand 2040 mindestens von zwei Buslinien befahren wird. Für den Fussverkehr ist die notwendige Infrastruktur grundsätzlich vorhanden. Für den Veloverkehr ist die notwendige Infrastruktur entlang der ODF heute noch nicht vorhanden. Alternativ zur Kantonsstrasse stehen für den Veloverkehr die parallel geführten Verbindungen auf der Scharten- und Zentralstrasse zur Verfügung. Mit der Umgestaltung ist jedoch auch auf der ODF ein sicheres und attraktives Angebot für den Veloverkehr zu schaffen. Für den Fussverkehr sind vor allem im Bereich der publikumsintensiven Nutzungen (z.B. Migros) durchgehende und beidseitig genügend grosse Seitenbereiche vorzusehen. Diese Vorzonen sollen eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und gestalterisch auf zukünftig angrenzende Nutzungen reagieren. In diesem Bereich ist auch ein grosses Querungsbedürfnis vorhanden, weshalb die Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse ebenfalls zu verbessern sind. 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 in das Siedlungsgefüge von Wettingen 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

Federführung	Kanton BVU	**Beteiligte**	Gemeinde Wettingen
Standort	Wettingen, Landstrasse (K275)	**Investitionskosten** (+/- 40 %) **Laufende Kosten**	15 Mio. Franken

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Landstrasse in Wettingen ist verglichen mit anderen Ortsdurchfahrten in der Region bereits relativ siedlungsverträglich. Die Trottoirs sind insbesondere im zentralen Bereich genügend breit und es hat einzelne Bäume im Strassenraum. Der Strassenraum ist allerdings auch wegen einiger Seitwärtsparkplätze eher breit, die versiegelten Verkehrsflächen und insbesondere der Autoverkehr dominieren das Erscheinungsbild. Zudem fehlt für den Veloverkehr eine sichere Infrastruktur.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Busbevorzugung öV-Hauptkorridore (BB05)
- Trasseesicherung Tramkorridore (BB10)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost (FV10)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Quartier der kurzen Wege - Zentrum Wettingen (SF02)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF14

Wirkung

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

- Der Strassenraum wird attraktiver und siedlungsverträglicher. Neue Bepflanzungen beschatten Aufenthaltsflächen und unterstützen die ökologische Vernetzung durch das Quartier. Durch die Reduktion von Parkfeldern im Strassenraum können Flächen entsiegelt und zugunsten von auch ökologisch wertvollen Frei- und Grünräumen genutzt werden.
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung im Umfeld der Ortsdurchfahrt.
- Die Veloroute in Längsrichtung und die Fussgängerquerungen über die Kantonsstrasse werden sicherer.

Attraktiver und zukunftsfähiger Lebensraum

Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Orten

Velogerechter Raum

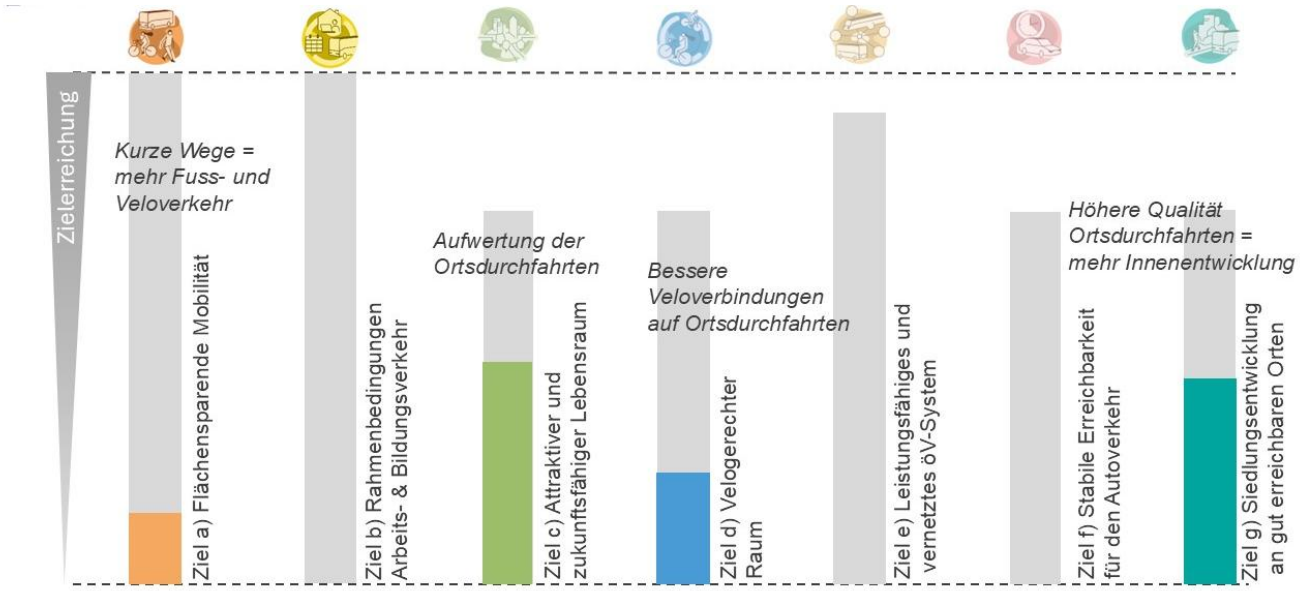
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040[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 Wettingen
- Zukunft Wettingen, Masterplan Landstrasse

Ergänzende Informationen

Die Gemeinde Wettingen und der Kanton arbeiten bereits seit mehreren Jahren – unabhängig vom GVK – in Richtung Aufwertung der Ortsdurchfahrt auf der Landstrasse. Diese Arbeiten basieren auf der Masterplanung Landstrasse der Gemeinde Wettingen. Im gesamten Innerorts-Abschnitt wurden in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)/Vorprojekte erstellt. Zudem liegt im Abschnitt Gemeindegrenze bis Staffelstrasse ein Auflageprojekt basierend auf dem BGK vor. Das Projekt befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren. Der Baubeginn für diesen Abschnitt ist im Jahr 2026 geplant. Die Projektierung im Bereich ab Staffelstrasse Richtung Würenlos ist derzeit aufgrund der Planung Limmattalbahn sistiert. Die Aufwertung der Landstrasse Wettingen ist Bestandteil des Agglo-Programms 2. Generation. Bis Ende 2027 muss die Planung "baureif" vorliegen.

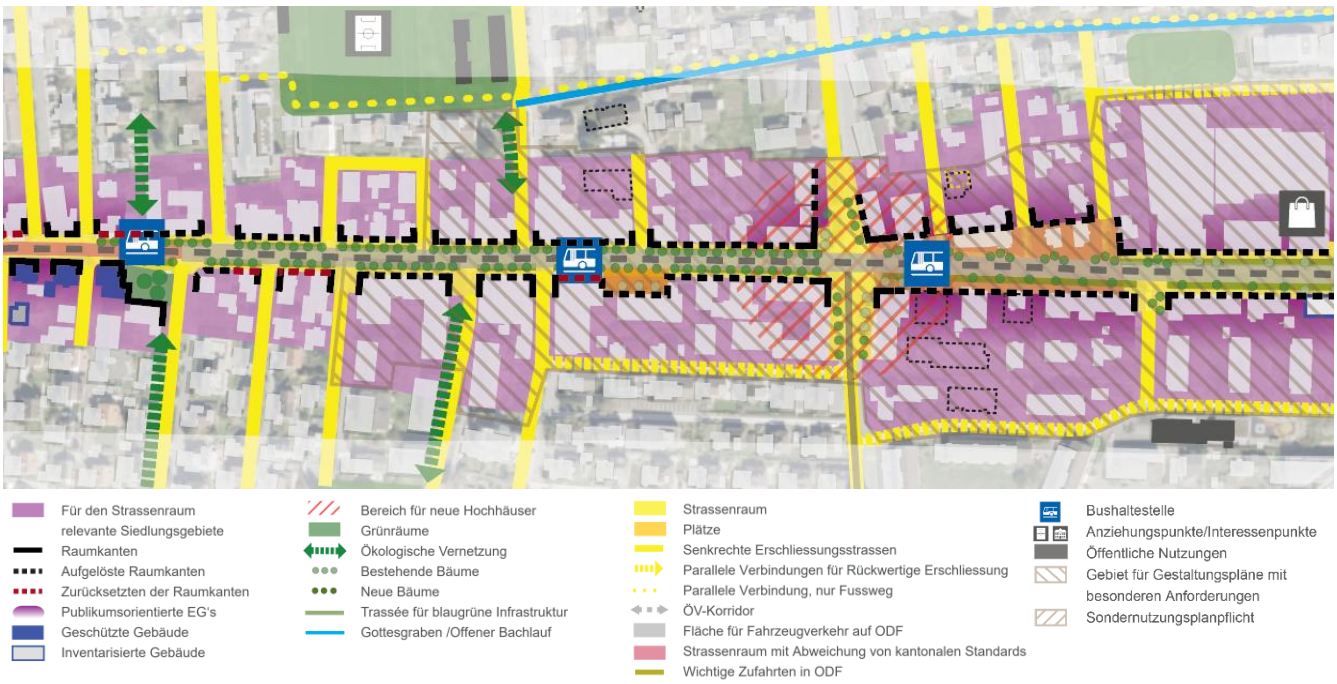
Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts wurden fünf Ortsdurchfahrten (ODF) analysiert, funktionale Anforderungen definiert und erste Massnahmenansätze als erste Etappe einer Vorstudie Ortsdurchfahrten erarbeitet. Die durch das GVK ausgelösten Überlegungen zu Analyse und Strategieplan nehmen die bisher vorliegenden Planungen auf und schauen weiter in die Zukunft. Für den übernächsten Sanierungszyklus starten die entsprechenden Vertiefungsarbeiten unter Beizug der hier vorliegenden GVK-Erkenntnisse.

Analyse:
Die Ortsdurchfahrt Wettingen ist hauptsächlich auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Der öffentliche Verkehr wird heute im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Trottoirs oder Gehwege entlang der ODF sind vorhanden. Querungsstellen in Form von Fussgängerstreifen sind ebenfalls vorhanden, jedoch nicht durchgehend mit einer baulichen Schutzinsel ausgestattet . Für den Veloverkehr ist bisher keine separate Infrastruktur vorhanden. Entlang der ODF wird eine Velo-Nebenroute angestrebt. Parallel zur Landstrasse sind für den Veloverkehr auf der Zentralstrasse eine Velo-Hauptroute und auf der Schartenstrasse eine Velo-Nebenroute vorgesehen bzw. teilweise vorhanden. Die ODF ist aktuell wenig begrünt, es gibt wenig Bäume und dadurch auch kaum Schatten. Insbesondere im westlichen Abschnitt soll der Bezug zu den angrenzenden Nutzungen verstärkt und die ODF mit schattenspendender Begrünung ausgestattet werden. Die Gemeinde hat mehrere Entwicklungsgebiete definiert, auf welchen die bauliche Entwicklung primär stattfinden soll. Im Fokus der nächsten 10-15 Jahre steht die Innenentwicklung insbesondere entlang der Landstrasse und um den Bahnhof an, wobei punktuell auch Hochhäuser als städtebauliche Akzente geplant sind, für welche Gestaltungspläne erarbeitet werden müssen. Damit soll der Charakter der Landstrasse als abwechslungsreicher Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandort gestärkt werden.

Ergänzende Informationen

Ausschnitt Entwurf Analyseplan ODF Wettingen

Schlüsselelemente 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 Wettingen. 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. Das bestehende Auflageprojekt der Landstrasse im Abschnitt Gemeindegrenze bis Staffelstrasse soll im Jahr 2026 umgesetzt werden. Die vorliegenden Massnahmen zielen deshalb auf den nächsten Erhaltungshorizont der Kantonsstrasse ab, die Realisierung ist entsprechend eher mittel- bis langfristig zu erwarten.

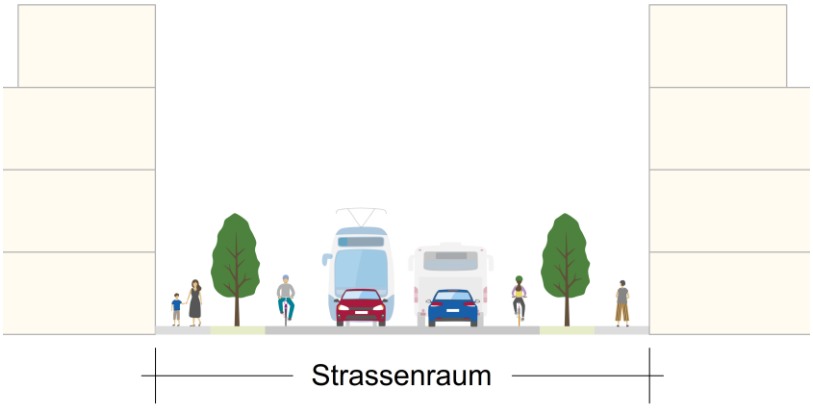


Ausschnitt Entwurf Strategieplan ODF Landstrasse

Ergänzende Informationen

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 min. 18.0 m, um Platz für alle Verkehrsteilnehmenden und Begrünung zu schaffen.
- Freihaltung einer Strassenraumbreite von min. 14.0 m in Ausnahmefällen, um auf Engstellen aufgrund geschützter Gebäude reagieren zu können. Dabei wird auf die Begrünung verzichtet. Dazu muss bei Neubauten in entsprechenden Abschnitten die Raumkante zurückversetzt werden.



Möglicher Querschnitt der Landstrasse mit Velostreifen und Begrünung

- Gewährleistung der Funktionsfähigkeit als Ausnahmetransportroute.
- Führung der Buslinien 1 und 7 weiterhin auf der Landstrasse. Umgestaltung einiger Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen zur Priorisierung des Busverkehrs gegenüber dem MIV.
- Anordnung der Bushaltestellen nahe wichtiger Ziele, weiterführender Wege ins Quartier und Integration in die Seitenbereiche.
- Der Zeithorizont für den Bedarf des öV-Hauptkorridors mit Verlängerung Limmattalbahn (vgl. Massnahme BB10), über den geplanten Busbetrieb hinaus, ist sehr langfristig (ca. 2060). Dafür sollen Spielräume freigehalten werden, ohne die Siedlungsentwicklung übermässig zu tangieren. Für die Linienführung gibt es zwei Varianten: die Achse Zentralstrasse oder die Achse Landstrasse. Aktuell stehen noch beide Varianten zur Diskussion.
- Die durch die bestehenden Baulinien gesicherten Strassenräume sind bei beiden Varianten ausreichend breit für die Führung im Mischverkehr und müssen nicht zusätzlich verbreitert werden. Wichtig ist, dass sie durch die Gemeinde auch langfristig gesichert werden. Die Haltestellen dürften auch mit einem schienengebundenen Verkehrsmittel etwa im heutigen Bereich liegen, die genaue Anordnung ist noch offen. Eine zusätzliche Raumsicherung für überholbare Haltestellenbereiche wäre vor diesem Hintergrund kaum verhältnismässig. Daher sind keine weiteren raumplanerischen Massnahmen zur Raumsicherung notwendig.
- Realisierung von sicheren, attraktiven Bereichen für Zufussgehende im Zentrumsbereich auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt und verbesserte Querungsmöglichkeiten.
- Schaffung einer sicheren und lückenlosen Veloinfrastruktur in beide Richtungen und mit guten 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 Zentrum beleben und adressieren den Raum. Angedachte Hochpunkte werden den Strassenraum punktuell prägen.
- 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 Parkiermöglichkeiten (gut anfahrbare 2er-Pakete) anzubieten. Ausserdem beabsichtigt die Gemeinde, die verschiedenen Parkhäuser im Bereich nördlich des Zentrumsplatzes unterirdisch zu verbinden, was die Anzahl Ein- und Ausfahrten reduzieren und Spielraum für Aufwertung schaffen würde

Ergänzende Informationen

- Schaffung von drei einladend gestalteten Platzsituationen im Bereich des ehemaligen Kino Elite, bei der Bushaltestelle “Staffelstrasse“ und beim bestehenden Zentrumsplatz für siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten, zur Verbesserung der Querbarkeit und zur Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Verweilflächen mit Sitzgelegenheiten und Bäumen.
- Mit der Gestaltung eines hochwertigen und klimagerecht gestalteten Freiraumgerüsts im Zentrum von Wettingen wird dessen Attraktivität als Wohn-, Arbeits-, und Einkaufsort gestärkt. Die Massnahmen an der ODF sind im Sinne des zusammenhängenden Freiraumgerüsts mit den bestehenden Grün- und Freiräumen im Umfeld vernetzt.
- 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.