

SF16 Umgestaltung Neuenhoferstrasse Baden



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) Neuenhoferstrasse 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 Neuenhoferstrasse grenzt westlich an die Vor- bzw. Oberstadt resp. östlich an das Quartier Ländli. Diese sind gemäss Raumentwicklungskonzept REK der Stadt Baden 2040 ganz resp. entlang des Ländliwegs mit der ersten Bautiefe Teil des Transformationsgebiets Oberstadt mit hohem Entwicklungspotenzial. Die angrenzende Bebauung ist heute deutlich von der Neuenhoferstrasse abgewandt, da die Strasse stark verkehrsbelastet ist und die Gebäude rückwärtig erschlossen sind. Aktuell liegen zwei städtebaulich-freiräumliche Studien und – als Synthese – der Entwurf eines behördenverbindlichen Masterplans vor, um das zu ändern. Daraus geht hervor, dass die Neuenhoferstrasse zukünftig eine begrünte Erschliessungsachse mit Querungsmöglichkeiten ("Parkstrasse") sein soll. Sie soll nicht mehr nur Autobahnzubringer Richtung A1-Anschluss Neuenhof sein, sondern als öffentlicher Freiraum die angrenzenden Quartiere verbinden.

Die Funktion als kantonale Hauptverkehrsstrasse für den motorisierten Individualverkehr wird die Neuenhoferstrasse auch künftig beibehalten. Ebenfalls wird das zentrumsnahe Parkhaus Ländli weiterhin über die Neuenhoferstrasse zu erschliessen sein. Eine Reduktion der Verkehrsbelastung scheint nur langfristig möglich (z.B. durch eine «ZEL lang» oder «ZEL lang+»). Eine Aufwertung der Neuenhoferstrasse ist daher primär über eine Neuaufteilung des (teilweise überbreiten) Strassenraums und mit einer Verlagerung des Rückstaus in einen unkritischeren Abschnitt weiter südlich durch eine neue Dosierungsanlage (vgl. Massnahme SB01)) zu erreichen.

Wenn gemäss Masterplan in der Oberstadt ein dichtes Wohnquartier mit Teilausrichtung auf die Neuenhoferstrasse entstehen soll, braucht diese einen stärkeren siedlungsorientierten Charakter und der Bezug zu den Bauten ist zu verstärken. Es soll die Chance genutzt werden, den Strassenraum städtebaulich und freiräumlich zusammen mit den ortsbaulichen Entwicklungen zu gestalten. Die Vorzonen sind gegenüber dem Strassenraum zu öffnen, um einen Übergang des öffentlichen Strassenraumes in das Quartier zu erzielen.

Die Verbindung zwischen den angrenzenden Quartieren beidseits der Neuenhoferstrasse ist durch oberirdische Querungsmöglichkeiten zu verbessern. Für den Fussverkehr in Längsrichtung ist zumindest westseitig ein Trottoir vorzusehen. Als Velovorzugsroute hat die Neuenhoferstrasse für den Veloverkehr eine hohe Bedeutung und es sind Infrastrukturen gemäss kantonalen Standards zu realisieren. Wichtig ist eine lückenlose Weiterführung dieser Route am Schulhausplatz sowie Richtung Eisenbahnbrücke Baden-Wettingen. Der Baumbestand entlang der Strasse ist zu erhalten und durch eine Baumreihe in der Strassenmitte zu ergänzen. Dies schafft eine grüne "Parkstrasse" und leistet einen Beitrag an die Klimaanpassung und ökologische Vernetzung der Quartiere.

Die ODF Neuenhoferstrasse wird mit dem beschriebenen Massnahmenpaket in das Siedlungsgefüge des dichter werdenden Stadtteils Oberstadt integriert und verbindet die angrenzenden Siedlungsräume besser miteinander.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton BVU	Beteiligte	Stadt Baden
Standort	Baden, Neuenhoferstrasse (K119)	Investitionskosten (+/- 40%)	6.2 Mio. Franken
		Laufende Kosten	

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die trennende Wirkung der Neuenhoferstrasse mit begleitender Lärmschutzarchitektur entspricht nicht den Anforderungen eines Fokusgebiets für die Innentwicklung von Baden, mit einem deutlichen Anstieg an Raumnutzenden. Sie ist heute eine verkehrsdominierte Durchgangsstrasse, breit angelegt mit mehreren begrünten Mittelinseln. Sie trennt die Stadtquartiere Ländli und Oberstadt. Es ist keine Aufenthaltsqualität vorhanden und es fehlt die Beschattung. Es existiert kein Trottoir und es sind nur zwei unterirdische Querungen vorhanden. Der Veloverkehr wird durchgängig auf beidseitigen Radstreifen geführt, was bei der hohen Verkehrsbelastung unattraktiv ist und für eine Velovorzugsroute nicht genügt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Erweiterung Verkehrsmanagement (SB01)
- Zentrumsentlastung (SB06)
- Velovorzugsroute Killwangen - Baden (FV03)
- Aufwertung Velonebenrouten Raum Süd-Ost (FV10)
- Aufwertung kommunale Fussverkehrsnetze (FV14)
- Quartier der kurzen Wege – Innenstadt Baden (SF 01)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF16

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 ein.
- Neue Baumpflanzungen beschatten die versiegelten Flächen und formen im Sinne einer "Parkstrasse" eine Torsituation in die Stadt. Des Weiteren unterstützen sie die ökologische Vernetzung über die Quartiere hinaus (vom Limmatraum bis in den Waldrand des Teufelskellers).
- Die Umgestaltung mindert die Trennwirkung und unterstützt so die gewünschte Siedlungsentwicklung.
- Die Velovorzugsroute in Längsrichtung und die Fusswege über die Kantonsstrasse werden sicherer. Die Verbindung in die angrenzenden Siedlungen, die Schulanlagen und die Freiräume werden im dichter werdenden Stadtteil verbessert (übergeordnete, naherholungsbezogene Vernetzung)

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 2040¹, 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.

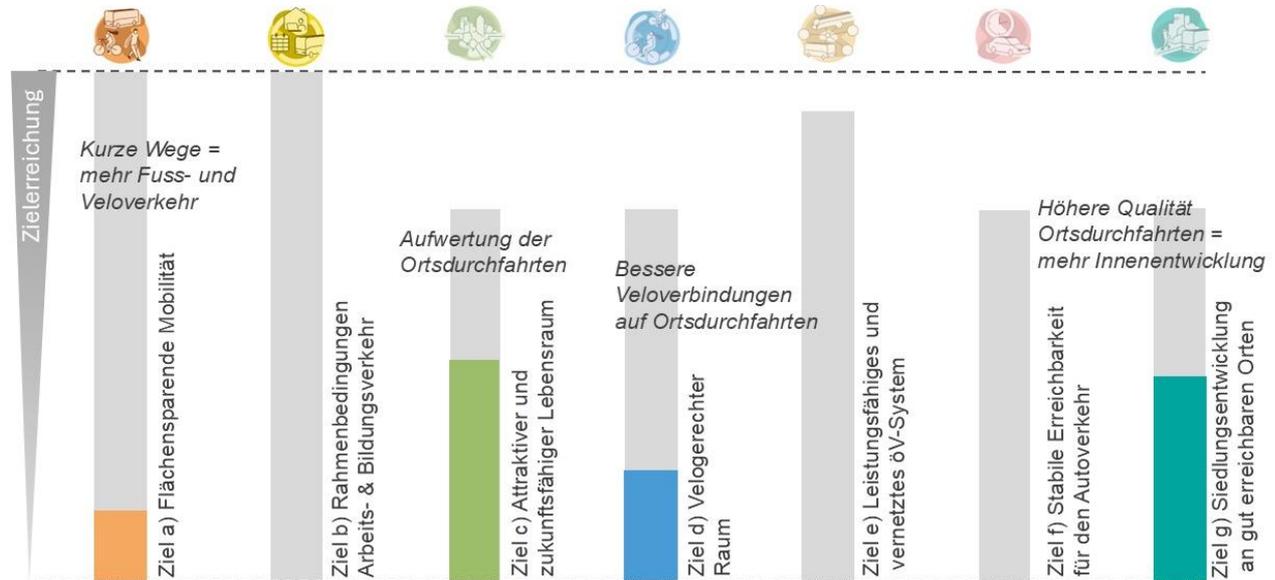
Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale wie das des neuen und verdichteten Stadtteils Oberstadt und ermöglichen

¹ 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

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 Baden](#)
- [Raumentwicklungskonzept \(REK\) der Stadt Baden](#)
- [Entwicklungsstudie Oberstadt](#)

Ergänzende Informationen

Analyse:

Die Neuenhoferstrasse ist eine wichtige Zubringer- und Durchfahrtsachse. Zusammen mit den teilweise beengten Raumverhältnissen aufgrund der topographischen Verhältnisse dominiert deshalb die verkehrliche Funktion des Strassenraums. In erster Linie erschliesst die Neuenhoferstrasse die Autobahn, zudem fungiert sie auch als Ortsdurchfahrt nach Neuenhof und Zufahrt zum Parkhaus Ländli. Aufgrund der grossen Breite des Strassenraums und den fehlenden Querungsmöglichkeiten übt sie eine starke Trennwirkung zwischen dem Stadtquartier Ländli und dem Transformationsgebiet Oberstadt (REK Baden) aus. Die Querung der Strasse zu Fuss ist auf zwei Unterführungen (Cordulapassage und Ländliweg) konzentriert.

Für den Veloverkehr sind auf der ganzen Länge beidseitig Radstreifen vorhanden. Durch die sehr hohe Verkehrsbelastung auf der Neuenhoferstrasse ist die Veloführung auf Radstreifen jedoch unattraktiv und für eine künftige Velovorzugsroute nicht geeignet. Der Fussverkehr wird parallel dazu auf der Zürcherstrasse resp. auf dem Ländliweg geführt. Dort befinden sich heute auch stark genutzte Parallelrouten des Veloverkehrs, die aber nicht ohne grossen Aufwand resp. nur im Konflikt mit dortigen Nutzungen wie dem Schulhaus Ländli zu einer Vorzugsroute umgestaltet werden können. Ebenfalls liegen diese nicht in der eigentlichen Wunschlinie und die Anschlusssituationen an die Routen Richtung Innenstadt und Meierhof-Dättwil sind schwierig. Die Mittelinseln der Neuenhoferstrasse sind meist begrünt, jedoch fehlt es an Beschattung durch Baumpflanzungen. Die offene Bebauung und teilweise zugewandten Nutzungen entlang der Strasse werden aufgrund der begleitenden Lärmschutzwand im Südosten, der Stützmauer westlich oder der dichten Bepflanzung nur wenig wahrgenommen.

In der Lagebeurteilung wurde die Ortsdurchfahrt Neuenhoferstrasse aufgrund der heute abgewandten Bebauung, der starken Trennwirkung und der fehlenden Fussgängerinfrastruktur als "Umfahrung innerorts" klassiert. Mit der geplanten Entwicklung der Oberstadt als dichtes und urbanes Quartier, mit gutem Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten (REK Baden), besteht das Potenzial, die Neuenhoferstrasse als siedlungsorientierte Strasse zu entwickeln und dabei neue Querverbindungen zwischen den Quartieren zu schaffen.

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 LKW/LKW.
- Geschlossene Fassaden entlang der Neuenhoferstrasse werden vermieden und die Vorzonen werden offen gestaltet. Elemente wie Zäune oder Mauern werden minimiert, um den Bezug zur Strasse herzustellen.
- Eine einladende Gestaltung der Seitenbereiche schafft Aufenthaltsqualität und soll den Strassenraum mit dem Quartier verbinden.
- Der Baumbestand entlang der Kantonsstrasse wird erhalten und ergänzt (z.B. in den Mittelzonen).
- Längsverbindung für den Fussverkehr auf der Westseite zur besseren Integration des Quartiers Oberstadt, auf der Ostseite ist dies von der dortigen Entwicklung abhängig.
- Für die bessere Vernetzung der angrenzenden Quartiere sind zusätzliche sichere Querungsmöglichkeiten anzubieten. Bevorzugt sollen oberirdische Querungen geprüft werden.
- Eine durchgehende, lückenfreie, vom motorisierten Verkehr abgetrennte Velovorzugsroute in beide Fahrtrichtungen vom Schulhausplatz bis zur Nationalbahnbrücke als Zweirichtungsrادweg (auf einer Strassenseite) oder Einrichtungsrادwege (richtungsgesondert auf beiden Strassenseiten).
- Ein sicherer und direkter Anschluss der Velovorzugsroute an den Ländliweg bzw. die Eisenbahnbrücke Baden-Wettingen sowie an die weiterführenden Velovorzugsrouten beim Schulhausplatz nach Dättwil und Turgi. Ob letzteres auf Niveau Schulhausplatz oder durch einen Anschluss an die Cordulapassage erfolgt, ist noch zu prüfen.
- Eine Umsetzung der Velovorzugsroute auch ohne die gesamthafte Umgestaltung und Öffnung der Neuenhoferstrasse zur Oberstadt ist denkbar und zu prüfen. Dabei steht ein Zweirichtungsrادweg ostseitig oder Einrichtungsrادwege entlang der Strasse als Ersatz der heutigen Radstreifen im Vordergrund. Dazu sind vertiefte Abklärungen über den genauen Fahrbahnquerschnitt, Bedarf separate Abbiegespur in den Ländliweg, Dimensionierung Radwege, Anschlusssituationen sowie allfällige Führung via Schulhausgelände Ländli nötig. Zentral ist dabei die sichere Weiterführung zu den anschliessenden Velovorzugsrouten und den innerstädtischen Routen.
- 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.

Die Erarbeitung einer Vorstudie Ortsdurchfahrt für diesen Abschnitt ist nach gegenseitiger Absprache und insbesondere in Abstimmung mit den periodisch anstehenden Strassenbelagssanierungen zu starten. Im Fall der Neuenhoferstrasse muss zudem die Siedlungsentwicklung im Umfeld (Oberstadt) vorab weiter konkretisiert werden, da die umfassende Aufwertung ohne diese Entwicklung zur Strasse hin nicht sinnvoll ist. Liegt die Vorstudie vor, folgen im Regelfall das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Vorprojekt), das Bauprojekt und die Umsetzung.