**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

**Herausgeber:** Hochparterre

**Band:** 11 (1998)

**Heft:** [2]: "Neue Mobilität" : Tagungsband zu einer Veranstaltung der Metron über Verkehrsplanung am 30. Januar 1998 in Bern

**Artikel:** Baden Nord : umweltverträgliche Verkehrserschliessung eines Stadtquartiers

**Autor:** Hotz, Peter / Willi, Erich

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-120817

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 07.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

Peter Hotz, Erich Willi

# Baden Nord

## Umweltverträgliche Verkehrserschliessung eines Stadtquartiers

Das 20 Hektaren grosse ABB-Areal beim Bahnhof Baden wird umgenutzt. Aus dem Industrieareal mit Werkhallen soll ein multifunktionales Stadtquartier entstehen: Industrie, Dienstleistungsbetriebe, Kultur, Kommerz und Wohnen. Gegenüber der heutigen Nutzung mit gut 5000 Arbeitsplätzen ergibt sich bis in 30 Jahren eine Verschiebung und Intensivierung. Zu den dannzumal gut 6000 Arbeitsplätzen gesellen sich über 2000 Wohnplätze. Das innerstädtische Umstrukturierungsgebiet befindet sich grösstenteils in Fussdistanz zum Stadtzentrum und ist sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Die Rahmenbedingungen des Entwicklungsprozesses hin zu einem neuen Stadtquartier sind samt der dafür nötigen Verkehrserschliessung in einem Entwicklungsrichtplan ERP (beschlossen am 22.11.94) festgelegt. Daraus geht u.a. hervor, dass sich die Parkplatzzahl von heute rund 1700 Auto-Abstellplätzen auf 2900 erhöhen kann. Entsprechend dem Plafonierungsziel der Stadt Baden für den motorisierten Individualverkehr MIV erhöht sich gemäss den Verkehrsprognosen die Fahrtenzahl kaum. Dies wird rechnerisch dadurch erreicht, dass als Ausgangsbasis ein Normbedarf von 2600 Abstellplätzen anstelle der effektiv vorhandenen 1700 angenommen wird.

### Umweltgerechtere Verkehrserschliessung

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens für ein erstes grösseres Projekt, den Wohnbau City-Park, haben sich die ABB und der VCS Sektion Aargau auf ein kooperatives Vorgehen geeinigt. Das strittige Problem, die Verkehrserschliessung, soll mit drei Abmachungen gelöst werden:

- Während drei Jahren werden keine weiteren Autoabstellplätze mehr beantragt und bewilligt (Moratorium).
- Diese Zeit nutzt der VCS AG, um ein modellhaftes, umweltgerechtes Verkehrserschliessungskonzept zu erarbeiten. Die Kosten dafür übernimmt die ABB.
- Der VCS AG verzichtet auf einen Weiterzug seiner Einsprachen gegen die Baubewilligung für den City-Park mit leicht reduzierter Parkplatzzahl.

Die Stadt Baden unterstützt dieses Vorgehen und hat die entsprechende Vereinbarung mitunterzeichnet. Die Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG in Brugg ist nach einem Auswahlverfahren beauftragt worden, das Verkehrserschliessungskonzept zu erarbeiten. Die Arbeiten laufen seit dem Sommer 1997 und sollen im Frühjahr 1998 abgeschlossen sein.

### Methodisches Vorgehen

Das vorgeschlagene, methodische Vorgehen orientiert sich am vorgegebenen, kooperativen Ansatz. Ziel ist ein tragfähiges und umsetzbares Verkehrskonzept.

- ‹Meilensteine›: 3 Seminare mit der Projektleitung (ABB, VCS AG, Stadt Baden) mit Präsentation und Diskussion der erarbeiteten Resultate, Formulieren von

Standpunkten und Entwickeln tragfähiger Lösungen
• ‹Arbeitsphasen›: Bearbeitung der Themenfelder im Projektteam, Vor- und Nachbearbeitung der ‹Meilensteine›.
• ‹Monatsfax›: regelmässige Information der Beteiligten über die laufenden Arbeiten

**Erste Resultate – Szenarien**
Bei der Entwicklung der Szenarien ‹Stadt› und ‹Umwelt› kommen verschiedene Massnahmenfelder zur Anwendung:
• Fördern: Bevorzugen von kurzen Wegen, die nichtmotorisiert zurückgelegt werden
• Gestalten: Aufwerten des öffentlichen Raumes
• Bewirtschaften: Optimieren der Verfügbarkeit beschränkter Ressourcen wie MIV-Kapazitäten oder Parkfelder
• Vermitteln: Informieren über die und Anbieten der vorhandenen Möglichkeiten zur Mobilitätsabwicklung

Gegenüber dem Trendszenario gemäss Entwicklungs-Richtplan (ERP) unterscheiden sich die Szenarios ‹Umwelt› und ‹Stadt› durch folgende Merkmale:
• klare Prioritätensetzung für Fussgänger und Velos, dazu gehören insbesondere auch durchlässige, attraktive Stadtstrassen
• mehr Abstellplätze für Velos, weniger für Autos
• Vorgaben für die Bewirtschaftung der Autoabstellplätze
• institutionalisierte und integrierte Vermittlung der Mobilitätsangebote

Die Abstellplatzzahlen für Velos wie Autos bewegen sich im Rahmen aktueller Bedarfswerte, sie reizen diesen aus, sprengen ihn aber nicht.
Die Diskussion der Szenarien hat gezeigt, dass die Förder-, Gestaltungs- und Vermittlungsmassnahmen unbestritten sind. Dies gilt auch für die kostendeckende Bewirtschaftung der Autoabstellplätze. Kontrovers ist hingegen deren Anzahl. Insbesondere wird befürchtet, eine zu stark reduzierte Zahl halte gerade in der Startphase der Entwicklung potentielle Investoren ab. Ein möglicher Vermittlungsansatz liegt in der Idee, zu Beginn mit relativ hohen Bedarfsansätzen zu operieren, um dann nach der Initialphase dieselben zu reduzieren. Die rechtliche Sicherung der degressiven Entwicklung der Abstellplatz-Ansätze ist gerade auch im Zusammenhang mit Etappierungsfragen sorgfältig abzuklären.

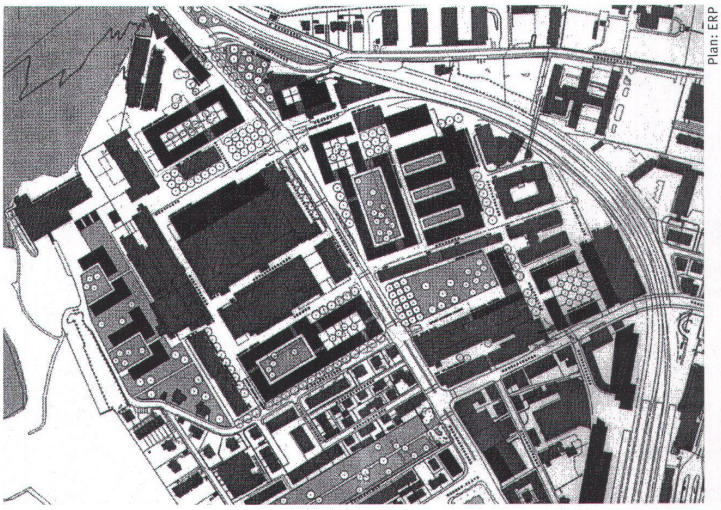
**Bruggerstrasse**
Ein Beispiel: Die mit 17 000 Fahrzeugen hoch belastete Bruggerstrasse durchschneidet das Areal Baden Nord. Ein in langjähriger Arbeit zwischen Kanton und Stadt entstandenes Projekt sieht deren Sanierung und Ausbau vor. Im auf 20 000 Fahrzeuge ausgelegten Bauvorhaben ist auch vorgesehen, den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen und Velostreifen anzulegen. Trotz zusätzlicher Fussgängerübergänge wird die starke Trennwirkung der kantonalen Hauptverkehrsachse – infolge der breiten Querschnitte – nicht vermindert. Das Projekt steht deshalb in gewis-

**Szenarien-Eckwerte**

| Massnahmen | Trend (ERP) | Urbanität | Umwelt |
|---|---|---|---|
| **Fördern** | | | |
| 1. Priorität für Fuss- und Velowegachsen | | • | • |
| T20 im Areal für alle Mischflächen | • | • | • |
| engmaschiges Fusswegnetz, durchlässige Bebauung | • | • | • |
| ÖV-Mobilität attraktivieren (Soft- und Hardware) | | ◦ | • |
| Förderung von Car-Sharing, Car-Pooling | | ◦ | ◦ |
| **Gestalten** | | | |
| Hauptachsen: durchlässig, ÖV-Privilegierung, attraktive Seitenbereiche | | • | • |
| attraktive Gestaltung der internen Mischflächen | | • | |
| komfortable Veloabstellplätze bei den Zielorten | 3000 | 3500 | • 4000 |
| **Bewirtschaften** | | | |
| Anlieferung zeitlich und örtlich beschränken | | | |
| reduzierte Zahl an Autoabstellplätzen | 2900 | • 2400 | • 1800 |
| kostendeckende, differenzierte PP-Preise | | • | • |
| **Vermitteln** | | | |
| Mobilitätszentrale (inkl. Parkierung) | | • | ◦ |
| Kommunikation Verkehrserschliessung BN | | • | ◦ |

Hauptmassnahmen •
flankierende/kompensierende Massnahmen ◦

**Das innerstädtische Entwicklungsgebiet Baden Nord**



Plan: ERP

sem Widerspruch zur Planung Baden Nord, die auf hohen Attraktivitäten für Zufussgehende und Velofahrende basiert und eine durchlässige, städtebaulich integrierte Stadtstrasse voraussetzt. Eine Optimierung aus Sicht Baden Nord wird angestrebt.

**Erste Resultate – Auswirkungen**

Die Szenarien wirken sich in verschiedenster Art auf das zukünftige Verkehrsgeschehen in und um Baden Nord aus. Die Darstellung beschränkt sich auf die Aspekte ‹Modal-Split›, ‹Parkierungsanlagen› und ‹Konflikte/Anforderungen›.

Ausgehend von einer Erhebung des Verkehrs von Baden Nord am 18.11.97 ist folgende Modal-Split-Entwicklung zu erwarten:

**Entwicklung des Modal-Splits nach Szenarien**

| | ‹Ist›[1] | ‹Trend› (ERP) | ‹Urbanität› | ‹Umwelt› |
|---|---|---|---|---|
| FG/ÖV | 68% | 68% | 69% | 74% |
| Velo | 4% | 6% | 8% | mind. 10% |
| PW | 28% | 26% | 23% | 16% |

[1] gemäss Erhebung 18.11.97

Bereits heute wickeln sich über 70 Prozent des Personenverkehrs von Baden Nord zu Fuss, per Velo oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln ab. Dieser Anteil erhöht sich mit dem Szenario ‹Urbanität› auf über 75 Prozent, mit dem Szenario ‹Umwelt› sogar auf über 80 Prozent.

Die Anordnung der Autoabstellplätze in Baden Nord erfolgt gemäss ERP grösstenteils unterirdisch. Neben konventionellen Anlagen ist auch der Einsatz automatischer Systeme denkbar. Sie weisen gegenüber herkömmlichen Anlagen folgende Vorteile auf:

- geringere Baukubaturen (ca. – 40 Prozent)
- geringerer Flächenbedarf (ca. – 33 Prozent)
- geringere Betriebskosten

Die Zusammenstellung der nötigen Baukubaturen und Investitionskosten für die Parkierungsanlagen ergibt szenarienabhängige, grosse Unterschiede.

**Parkierungsanlagen Baden Nord:**

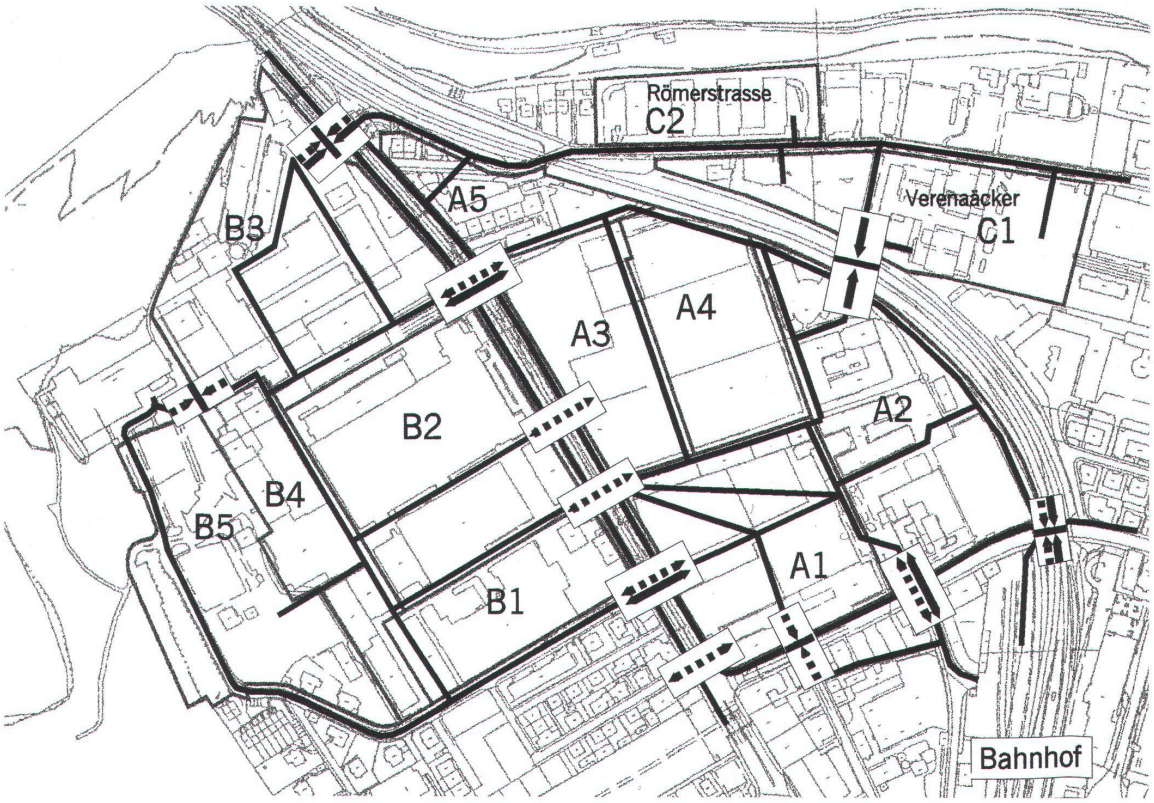
| | Zusammenzug nach Szenarien, Vollausbau | | |
|---|---|---|---|
| | automatisch m³ | konventionell m³ | Investition Mio. Fr. |
| Trend | 188 500 | 319 000 | 116 |
| Urbanität | 156 130 | 264 220 | 96,1 |
| Umwelt | 116 870 | 197 780 | 71,9 |

Bei durchschnittlichen Investitionskosten von 40 000 Franken je Autoabstellplatz ergeben sich beim Szenario ‹Umwelt› Einsparungen von über 40 Mio. Franken gegenüber dem Trendszenario. Damit wird auch die ökonomische Komponente der Szenarien-Diskussion sichtbar. Für den Investor bedeutet dies: So wenig wie möglich, aber optimal genutzte Autoabstellplätze. Die Diskussion um Autoabstellplätze gerät somit ins Spannungsfeld zwischen Anzahl und Mehrfachnutzung.

**Anforderungen an das Fuss- und Velowegnetz**

Die vorgesehenen, hohen Anteile des Fussgängerverkehrs stellen entsprechende Anforderungen an dessen Infrastrukturen. So hat sich z.B. gezeigt, dass die vorgesehene Verbindung zwischen dem Bahnhof und Baden Nord zu wenig leistungsfähig und attraktiv ist. Eine mögliche Lösung bietet, neben der Optimierung der Strassenquerung, das Einrichten neuer Zugänge zum Areal. Die vorgeschlagene, neue Fussgänger- und Veloverbindung entlang der Gleise ist direkt und ergänzt das regionale Routennetz in idealer Weise.

Neben den hier gezeigten, ‹klassischen› verkehrsplanerischen Überlegungen wird auch die Vermittlungsebene wichtiger Bestandteil des gesamten Konzepts sein. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale und die aktive Kommunikation der Mobilitätsangebote sind, da unbestritten, nicht im Zentrum der bisherigen Überlegungen gestanden.




Wichtige Fussgängerquerung

Wichtige Veloquerung

Fehlende Fussgängerquerung

Fehlende Veloquerung

A/B/C = Bezug der Baufelder