

Baden, 9. September 2019

**Der Stadtrat an den Einwohnerrat**

**18/18**

**Postulat Michael Staubli und Nadia Omar vom 13. Dezember 2017 betreffend Begegnungszone Bahnhofstrasse; Antrag auf Kenntnisnahme vom Bericht und Abschreibung**

---

**Antrag:**

Das Postulat Michael Staubli und Nadia Omar vom 13. Dezember 2017 betreffend Begegnungszone Bahnhofstrasse (Abschnitt Bahnhofplatz bis Tunnelgarage) sei nach Kenntnisnahme vom vorliegenden Bericht als erledigt abzuschreiben.

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

**1 Ausgangslage**

Die Postulanten beantragen in ihrem Postulat vom 13. Dezember 2017, es sei zu prüfen, wie die Bahnhofstrasse zwischen dem Oberen Bahnhofplatz (Coop-City Gebäude) und der Tunnelgarage in eine Begegnungszone mit Tempo 20 umgestaltet werden könnte. Dabei soll eine Gesamtplanung für diesen Perimeter erarbeitet werden, die aus dem heutigen Strassenraum einen Platz macht, damit aus dem Durchgangsort ein Verweilort wird. Eine Gesamtplanung soll Möglichkeiten einer Begrünung, Sitzstufen und anderer Sitzmöglichkeiten einbeziehen. Die Lage des hindernisfreien Zugangs zur Unterführung soll hinterfragt werden. Mit der SBB sollen die Möglichkeiten der Öffnung des Perrons Gleis 1 vom Coop-City Gebäude bis zirka auf der Höhe der Hirschlistrasse durch das Entfernen der Abschränkung abgeklärt werden. Die Planung soll der höheren Busfrequenz auf der Bahnhofstrasse Rechnung tragen, diese jedoch nicht über alle anderen Bedürfnisse stellen.

Der Stadtrat hat beschlossen, dass in den Abklärungen auch der Bereich zwischen Oberem Bahnhofplatz und Royal (Kreuzung Hasel-/Bahnhofstrasse) einzubeziehen sei.

**2 Berichterstattung**

**2.1 Historischer Hintergrund**

Historisch gesehen kann die Bahnhofstrasse in drei Sektoren aufgeteilt werden: Einen nördlichen Abschnitt, beginnend beim damaligen Kurhaus, den eigentlichen Bahnhofplatz mit der prominenten Verbindung zur Badstrasse und die später entstandene Bahnhofstrasse Süd, die heute bis ins Zentrum der Innenstadt führt (s. Kurzbericht Stadträumliche Betrachtung der Bahn-

hofstrasse Baden, Bauart, 17. Juli 2019). Die Bahnhofstrasse Süd war seit dem Bau der Bahn um 1847 lange Zeit eine zum Bahnareal gehörende Verkehrs- und Umschlagfläche. Eine Fahrverbindung zur Innenstadt existierte nicht. Erst durch den Ausbau des Gleisfelds entstand aus der Umschlagfläche eine durchgehende Strasse. Mit dem Bau der Fussgängerunterführung Süd wurde das Bahnareal gegenüber der Strasse mit Abschränkungen versehen.

## 2.2 Stadträumliche Analyse

Die Abfolge der Bahnhofstrasse kann folgendermassen charakterisiert werden:

Im **Strassenabschnitt Nord** (Royal - Oberer Bahnhofplatz) wirkt die beidseitige Bebauung raumbildend. Westseitig befindet sich der Busbahnhof mit den Ausfahrten, die den Strassenraum stark prägen. Auf der Ostseite hat die Bahnhofstrasse im Abschnitt der Schwertstrasse bis zum Bahnhofplatz kein Trottoir, und entlang der Fahrbahn trennen Rabatten das Gebäude von der Fahrbahn ab. Die Fussgänger werden auf einer Rampe entlang des Gebäudes geführt, was eine Zäsur ergibt. Die Bahnhofstrasse Nord weist keine Querungsmöglichkeiten auf und erfüllt die Voraussetzungen für eine Begegnungszone nicht.

Die Platzbildung am **Oberen Bahnhofplatz** entsteht durch die Ausweitung der Bebauung. Das Bahnhofgebäude ist symmetrisch auf den Platz ausgerichtet. Der Obere Bahnhofplatz mit quer verlaufenden Fussgängerwunschnlinien und allseitigen publikumsorientierten Nutzungen ist als Begegnungszone ausgestaltet. Der südliche Ausgang führt unter dem Coop City Gebäude durch und bildet eine markante Schranke.

Die **Bahnhofstrasse Süd** ist einseitig mit stattlichen Häusern bebaut und dadurch als klare Front lesbar. Historisch und stadträumlich gesehen handelt es sich um einen Strassenraum und nicht um einen Platz. Bahnseitig ist die Strasse teilweise offen mit niedrigen Nebengebäuden. Der Ausblick auf das Gleisfeld ist von Perrondächern und Kleinbauten wie Unterständen für Velos mehrheitlich verstellt. Perron, Fahrbahn und Fussgängerbereiche weisen über einen langen Abschnitt verschiedenen Höhen mit klaren Zäsuren auf. Die Personenunterführung vor dem Kino Sterk ist geprägt von überdimensioniert wirkenden Leitplanken, die dem Strassenraum einen "Ausserortscharakter" geben. Zwei markante Bäume vor der Liegenschaft Moserweg 2 sind die einzigen nennenswerten Bepflanzungen in diesem Teilstück. Der Zugang zur Bahnhofstrasse und darüber hinaus zum Perron 1 erfolgt über folgende Strassen/Wege: von der Altstadt her via Schlossbergplatz, von der Badstrasse via Hirschlistrasse, Moserweg und Brenntweg.

## 2.3 Verkehrliche Analyse

Gemäss Kommunalem Gesamtplan Verkehr (KGV) der Stadt Baden ist die Bahnhofstrasse eine Quartier-Sammelstrasse. Das Geschwindigkeitsregime ist im Abschnitt Nord (Royal-Bahnhofplatz) mit Tempo 30 gegenüber dem generellen Tempolimit innerorts reduziert.

Der Bahnhofplatz ist aufgrund seiner Funktion und den vielfältigen Querungsbedürfnissen als Begegnungszone ausgebildet und entsprechend mit Tempo 20 und Vortrittsrecht zugunsten der Fussgänger ausgelegt.

Der südliche Teil der Bahnhofstrasse ist mit Tempo 30 ebenfalls temporeduziert signalisiert. Mit der Eröffnung des Bustunnels prägt ein starkes Busverkehrsaufkommen in Nord-Südrichtung den funktionalen Raum (48 Busse pro Stunde). Der Anlieferungsverkehr zu und von der Innenstadt erfolgt über die Bahnhofstrasse Süd. Diese erfüllt aufgrund der starken Längsorientierung und der diversen Höhenunterschiede der verschiedenen Strassenbereiche ohne umfangreiche

Umbauten die Voraussetzungen für eine Begegnungszone nicht. Das heutige Verkehrs- und Temporegime 30 entspricht den vorhandenen räumlichen und funktionalen Gegebenheiten und soll beibehalten werden.

## **2.4 Veloabstellanlage Perron Gleis 1**

Die Veloabstellanlage der SBB beim Postareal mit 156 Abstellplätzen wurde aufgrund der Umnutzung des Postareals Ende März 2018 aufgehoben. Seitens Stadt und SBB sind aktuell Planungen im Gang, um in der Umgebung des Bahnhofs auf der Ostseite neue Abstellplätze zu schaffen. Die SBB hat ein Projekt für eine Doppelstockparkeranlage als Erweiterung der bestehenden Veloabstellanlage auf dem Perron Gleis 1 erarbeitet. Die bestehende Veloparkierung soll durch Doppelstockparker ersetzt werden, um die Anzahl der bestehenden Abstellplätze zu verdoppeln (520 Plätze). Die Doppelstockparker werden mehrheitlich vertikal zum Strassenraum angeordnet. Die Neuordnung der Veloparkierung ist bei Massnahmen zur Aufwertung der Bahnhofstrasse Süd zwingend mit zu berücksichtigen.

## **2.5 Erwägungen und Massnahmen**

Die Bahnhofstrasse Süd ist als funktionaler Raum mit starken Längsbezügen (Busachse Ost, Zulieferachse zur Innenstadt) und aufgrund der Historie ein Strassenraum und städtebaulich kein Platz. Der im Postulat angestrebte Verweilort mit Begrünung, Sitzstufen und anderer Sitzmöglichkeiten würde einen umfassenden und kostspieligen Eingriff in die bestehende Infrastruktur bedingen. Die Bahnhofstrasse Süd wurde inklusive den Werkleitungen 2008 saniert und weist frühestens 2030 einen relevanten Erneuerungs- und Sanierungsbedarf auf. Für eine Gesamtplanung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse sind keine Mittel im Finanzplan eingestellt. Dennoch soll die Aufenthaltsqualität in zeitlichen Etappen (Sofort-, kurz- und längerfristige Massnahmen) aufgewertet werden.

### **2.5.1 Sofortmassnahmen**

Auf der Höhe Hirschlistrasse wurde im Herbst 2018 ein dritter Zugang zum Perron Gleis 1 als direkte Verbindung zur Innenstadt geschaffen. Die bereits erfolgte Aufhebung der Mittellinie entspricht der Ausgestaltung des Strassenraums mit Tempo 30. Aufmerksamkeitsstreifen wurden bereits markiert. Die Abteilung Öffentliche Sicherheit wird im Herbst 2019 bei allen Zugängen zum Perron Gleis 1 rote Beläge auf der Fahrbahn als sichtbare Übergänge anbringen. Mit der farblichen Veränderung der Fahrbahn werden die Fussgängerübergänge hervorgehoben und die Aufmerksamkeit verbessert.

### **2.5.2 Kurzfristige Massnahmen**

Um der Bahnhofstrasse Süd vermehrt ein innerstädtisches Erscheinungsbild zu geben, soll die Leitplanke bei Abgang zur Unterführung bis auf Höhe der Treppe entfernt und ab dem Treppenabgang durch ein normales Geländer ersetzt werden. Die Sicherheitsnormen lassen dies zu. Mit dem Ersatz der Leitplanken im Bereich der Sterk-Unterführung durch ein adäquates Geländer würde der Charakter der Strasse bereits erheblich verbessert, und der Bereich vor dem Gastronomiebetrieb könnte offener gestaltet werden.

Das Geländer entlang dem Trottoir im Bereich des Coop City-Gebäudes soll ersatzlos entfernt werden, da es keine Funktion hat. Mit der laufenden Planung der Doppelstockparker wird zusammen mit den SBB geprüft, ob die bestehenden Geländer, die das Bahnareal abtrennen, unter Wahrung sicherheitstechnischer Aspekte (Norm SN 640 568 "Passive Sicherheit im Strassenraum; Geländer"), entlang der Bahnhofstrasse Süd entfernt werden kann. Die Ver-

kehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss gewährleistet sein. Eigentümerin der Geländer ist die SBB.

### **2.5.3 Längerfristige Massnahmen**

Der Raum zwischen dem Gebäude Coop City und dem Neubau Bahnhofstrasse 7 erstreckt sich über eine Länge von ca. 150 m. Dieser Bereich kann gesamthaft erst umgestaltet werden, wenn an der Bahnhofstrasse Süd ein grösserer Erneuerungs- und Sanierungsbedarf ansteht (ca. 2030). Vorgängig wäre rechtzeitig eine gesamthafte Neugestaltung zu prüfen. Mögliche Projekte wie das Südhausareal und eine breitere Personenunterführung als Passage haben städtebauliches Entwicklungspotenzial. Durch eine mögliche Integration der Veloparkierung in das Südhausareal bzw. in die Passage ergeben sich neue Rahmenbedingungen und Möglichkeiten.

### **2.6 Fazit**

Eine Gesamtplanung zum jetzigen Zeitpunkt macht keinen Sinn, da die Rahmenbedingungen sich bis zu einer möglichen Realisierung im Rahmen einer umfassenden Strassensanierung noch wesentlich ändern können. Es besteht kein dringlicher Handlungsbedarf, und es fehlen die Mittel. Sofort- und kurzfristige Massnahmen hingegen sollen zeitnah umgesetzt werden und verbessern die Qualität des Strassenraums wahrnehmbar.

\* \* \* \*

### **Beilagen:**

- Kurzbericht Stadträumliche Betrachtung der Bahnhofstrasse Baden, Bauart, 17. Juli 2019
- Postulat (18/18)