

641.121

Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier

vom 1. April 2011

Kurzbezeichnung:

Erschliessung Römer- und Bäderquartier

Zuständig:

Entwicklungsplanung

Stand: 1. April 2011



Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier

Schlussbericht

Stadt Baden

1. April 2011

Auftraggeberin

*Frau Katrin Reimann
Herr René Zolliker
Herr Rolf Wegmann*

Stadt Baden

*Planung und Bau
Roter Turm
5400 Baden AG*

*Projektleiterin Planung Bäderquartier
Projektleiter Verkehr
Leiter Entwicklungsplanung*

*T 056 200 82 70
F 056 200 83 48
info@baden.ch
www.baden.ch*

Begleitgruppe

*Herr Benno Zehnder
Herr Heinz Muster
Herr Urs Pfister
Herr Rolf Morger
Herr Heinz Beiner
Herr Marcel Anderegg*

*Verenahof AG, Baden
Verenahof AG, Baden
Verenahof AG, Baden
MK Projekte AG, Wollerau
Planpartner AG, Zürich
Planpartner AG, Zürich*

Bearbeitung

*Yves Meyer
Rupert Wimmer
Peter Schoop
Elvira Dönni
Oliver Maier
Milena Meier
Maria Andreou*

*dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU
Dipl.-Ing. TU/SVI/SIA
dipl. Ing. ETH/SVI
BSc in Raumplanung FH
Bauzeichner
Raumplanungszeichnerin 4. Lehrjahr
Sekretärin*

Metron Verkehrsplanung AG

*Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Titelbild:

Bäderstrasse im Bäderquartier (links); Einfahrt Parkstrasse Nord (rechts)

Inhaltsverzeichnis

Kurzübersicht	5
1 Einleitung	7
1.1 Anlass	7
1.2 Prämisse	8
1.3 Vorgehen	9
1.4 Fragestellungen	9
1.5 Grundlagen	10
1.6 Planungssperimeter	11
2 Situationsanalyse	12
2.1 Städtebau und Nutzungen	12
2.1.1 Lage	12
2.1.2 Stadtentwicklung Römer- und Bäderquartier	12
2.1.3 Bau- und Nutzungsordnung	13
2.1.4 Nutzungsstruktur Bäderquartier (heute)	15
2.1.5 Besucherfrequenzen Thermalschwimmbad	15
2.2 Erschliessung Bäderquartier	16
2.2.1 Anbindung an das übergeordnete Strassennetz	16
2.2.2 Öffentlicher Verkehr	20
2.2.3 Fuss- und Radwege	21
2.3 Parkierung	22
2.3.1 Übersicht	22
2.3.2 Parkhaus Thermalbad	22
2.4 Verkehrsbelastung	23
2.4.1 Verkehrserhebungen	23
2.4.2 Erkenntnisse aus den Verkehrserhebungen	23
2.5 Schlussfolgerungen	24
3 Anforderungen Neubauprojekt Thermalbad	25
3.1 Neubauprojekt Thermalbad	25
3.2 Tiefgaragenzufahrt Parkhaus Thermalbad	26
3.3 Parkplatzbedarf	26
3.3.1 Annahme Modalsplit	26
3.3.2 Richtwerte	26
3.3.3 Parkplätze bestehende Nutzungen	27
3.3.4 Parkplatzbedarf Thermalschwimmbad	27
3.3.5 Berechnung Parkplatzbedarf und Fahrten Bäderquartier	30
3.3.6 Belastungsgrenze Parkstrasse	34
3.3.7 Bedarf Zweirad-Abstellanlagen	34

3.4 Öffentlicher Verkehr	36
3.4.1 Nachfrage	36
3.5 Schlussfolgerungen	37
4 Grundsätze	38
5 Verkehrskonzept	39
5.1 Erschliessung Bäderquartier	39
5.1.1 Motorisierter Individualverkehr	39
5.1.2 Tiefgaragenzufahrt Parkhaus Thermalbad	42
5.1.3 Öffentlicher Verkehr	44
5.1.4 Langsamverkehr	45
5.2 Öffentlicher Raum	46
5.3 Mobilitätsmanagement	46
6 Massnahmen	48
6.1 Vorbemerkung	48
6.2 Massnahmenliste	49
6.3 Knoten Haselstrasse / Parkstrasse Süd	52
6.4 Parkstrasse Nord	52
7 Fazit	54
8 Quellen und Grundlagen	55
Anhang	57
Beilagen	71
Beilage 1:	
Betriebs- und Gestaltungskonzept Parkstrasse Nord und öffentlicher Raum, Situation 1:500	71
Beilage 2:	
Massnahmenkonzept Verkehr, Situation 1:1'000	71

Kurzübersicht

Das Bäderquartier Baden entwickelt sich zum attraktiven Ort für Freizeitgestaltung, Arbeit, Wohnen und Erholung: Nach Mario Bottas Entwurf sollen ein neues Thermalbad und ein Wohngebäude realisiert werden. Durch Umbauten bestehender Gebäude sollen Büros, eine Rehaklinik und ein Hotel entstehen. Grosse Bedeutung hat in diesem Zusammenhang auch die Aufwertung des öffentlichen Raums mit seinen Strassen, Plätzen und zwei öffentlich zugänglichen Parkanlagen.

Zur Zeit wird der bestehende Entwicklungsrichtplan Bäderquartier aus dem Jahr 2002 an die veränderten Bedürfnisse angepasst. Sowohl eine Teiländerung "Limmatknie" der städtischen Bau- und Nutzungsordnung (BNO) als auch eine Sondernutzungsplanung "Limmatknie" sind in Bearbeitung. Gleichzeitig mit der allgemeinen BNO-Revision ist vorgesehen, einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu erarbeiten.

Angebotsorientierte Verkehrsplanung bringt Angebot und Nachfrage ins Lot

Um eine fundierte, angebotsorientierte Verkehrsplanung zu gewährleisten, wurde ein Erschliessungs- und Verkehrskonzept erarbeitet. Dieses stellt die für die Planung notwendigen detaillierten Grundlagen zur Verfügung, zeigt Lösungsvorschläge für eine langfristige Gewährleistung der Mobilität auf und untersucht die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen auf das übergeordnete kantonale Strassennetz (Bruggerstrasse). Die aufgeführten Massnahmen ermöglichen eine zielgerichtete, effiziente Umsetzung des gewählten Konzeptes, regeln Zuständigkeiten und setzen Prioritäten. Dies schliesst nicht zuletzt auch die betrieblichen und gestalterischen Begleitmassnahmen für die betroffenen Strassenräume mit ein.

Die Parkplätze und das resultierende Verkehrsaufkommen bewegen sich im Rahmen der Belastungsgrenzwerte von Lärm und Luft

Massgeblich für das Verkehrsaufkommen an der Parkstrasse und den Raumbedarf im geplanten Parkhaus Thermalbad sind die Besucherfrequenzen der neuen Angebote im Quartier, insbesondere des Thermalbades. Erwartet werden in diesem zukünftig 500'000 Eintritte pro Jahr - das entspricht rund einer Verdreifachung der Besucherzahlen aus dem Jahre 2006. Im Parkhaus sind ausserdem rund 50 Parkplätze als Angebot für bereits bestehende Liegenschaften sowie den Ersatz für die bestehenden oberirdischen Parkplätze, welche im Rahmen der Aufwertung des öffentlichen Raumes aus verkehrlichen wie auch gestalterischen Gründen aufgelöst werden sollen.

Aus diesen Zahlen ergibt sich ein Bedarf von insgesamt 450 Parkplätzen; aus rechtlichen wie auch aus technischen Gründen kann diese Parkplatzzahl im Parkhaus Thermalbad auch erreicht, nicht aber überschritten werden. Insgesamt wird sich das Verkehrsaufkommen auf rund 2'100 Fahrten pro Spitzentag (SO und Feiertage) verdoppeln. Die gesetzlich vorgegebenen Belastungsgrenzen bezüglich Lärm und Luft können damit eingehalten werden.

Die Begegnungszone gewährleistet den gemeinsam genutzten Strassenraum

Mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, sollen die öffentlichen Strassen, Plätze und Wege im Zentrum des Bäderquartiers als Begegnungszone attraktiv gestaltet und vom motorisierten Individualverkehr so weit wie möglich befreit werden. Davon ausgenommen sind Anlieferung, Bus und Zubringerdienst. Die verkehrliche Erschliessung des Bäderquartiers Nord und somit des Parkhauses Thermalbad erfolgt für den motorisierten Individualverkehr sowie für die Anlieferung des gesamten Bäderquartiers über die Parkstrasse Nord via Haselstrasse und Römerstrasse West. Ausgehend vom zu erwartenden Fahrtenaufkommen auf der Parkstrasse Nord wird eine Umgestaltung des Strassenraumes notwendig. Neu soll die Strasse aber als Mischverkehrsfläche ausgestaltet und mit einer Tempo-30-Zone überlagert werden.

Öffentlicher Verkehr wie auch Rad- und Fussverkehr werden attraktiver

Der öffentliche Verkehr soll das Bäderquartier neu von 7-22 Uhr im Viertelstundentakt bedienen; die Haltestelle Thermalbad wird direkt beim Haupteingang angeordnet. Eine neue Linie vom und zum Bahnhof Baden soll das bisherige Angebot des öffentlichen Verkehrs ergänzen. Im Einzugsgebiet des Thermalbades liegen ausserdem weitere Haltestellen (Buslinien 5 und 6).

Für die Radfahrenden sind an gut zugänglichen Stellen genügend gedeckte Veloabstellplätze vorgesehen. Die Fussgänger erhalten neben den bestehenden Fusswegverbindungen (via Bäderstrasse, Promenadenlift und Limmatpromenade) zusätzlich eine direkte, attraktive Verbindung zwischen Bahnhof-Kurpark-Bäderquartier.

Information und Kommunikation beeinflussen das Verkehrsverhalten positiv

Zusätzlich zu den skizzierten "harten" Faktoren wie Strasseninfrastruktur (Umgestaltung) und Angebot (Parkplätze, Fahrplan) soll das Verkehrsverhalten durch "weiche" Faktoren wie Information, Kommunikation und Bewusstseinsbildung beeinflusst werden. Ziel des massgeschneiderten Mobilitätsmanagements ist eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität.

1 Einleitung

1.1 Anlass

Im Römer- und Bäderquartier der Stadt Baden ist in den kommenden Jahren ein Entwicklungsschub zu erwarten. Vorrangig sind verschiedene Hochbauprojekte wie der geplante Neubau des Thermalbades sowie Neubau- und Umbauprojekte vorgesehen. Mit der Sperrung der Schiefen Brücke im Jahr 2006 änderten sich zudem die verkehrliche Erschliessung sowie die Verkehrsbelastung der einzelnen Strassenabschnitte zum Teil wesentlich.

Der Entwicklungsschub des Römer- und Bäderquartiers wurde massgebend von einem Studienauftragsverfahren im Jahr 2008 angestossen. Anlass dafür war ein Neubautwurf des Thermalbades, welches seine jährlichen Besucherzahlen auf rund 500'000 Personen erhöhen will. Zudem ist ein Neubau für Wohnungen vorgesehen sowie Umnutzungen von bestehenden Bauten (Verenaahofgeviert, Dependancen Bären und Ochsen) angedacht (Baufelder 1-4, siehe Seite 11, Abbildung 1).

Aktuell wird der bestehende Entwicklungsrichtplan Bäderquartier aus dem Jahre 2002 an die veränderten Bedürfnisse angepasst. Sowohl eine Teiländerung "Bäderzone" der städtischen Bau- und Nutzungsordnung (BNO) als auch eine Sondernutzungsplanung "Limmatknie" sind in Bearbeitung. Gleichzeitig mit einer umfassenden BNO-Revision ist vorgesehen, einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu erarbeiten.

In den Gebieten Baden Nord, Verenaäcker und Martinsberg befinden sich weitere Bauvorhaben in der Planungsphase. Im Rahmen eines Architekturwettbewerbes wurden dabei zwei Hochhäuser für Dienstleistungsnutzungen auf dem Areal östlich der Bruggerstrasse vorgeschlagen. Ein entsprechendes Sondernutzungsplanverfahren befindet sich in Bearbeitung. Entlang der Römerstrasse West sollen mittelfristig zwei Wohnsiedlungen gebaut werden; es handelt sich hier um die Wohnüberbauungen "Römerstrasse" und "Verenaäcker". Gleichfalls besteht die Absicht, eine Wohnüberbauung am Fusse des Martinsberges zu realisieren.

Mit dem vorliegenden Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier will die Stadt Baden, für die o.g. anstehenden Planungen die erforderlichen verkehrsplannerischen und verkehrstechnischen Grundlagen für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr detailliert aufarbeiten und die Koordination von Siedlung und Verkehr im Sinne des Kantonalen Baugesetzes sicherstellen. Gleichfalls sind die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen auf das übergeordnete kantonale Strassennetz (Bruggerstrasse) zu untersuchen, um davon abgeleitet die notwendigen flankierenden Massnahmen zu formulieren.

1.2 Prämisse

Anforderungen

Für die Planung Bäderquartier hat die Verena Hof AG 2008/2009 einen Studienauftrag mit bekannten Architekturbüros durchgeführt.

Nebst einem Neubau für ein Thermalbad war auch die Konzeption eines Neubaus für ein Wohnhaus Bestandteil des Studienauftrags. Die Herausforderung für die beteiligten Architekten war, öffentlichkeitsbezogene Nutzungen und Restaurationsbetriebe, ein Hotel, Büros und eine Rehaklinik im vorgegebenen Perimeter zu konzipieren. Es galt, die Anforderungen des Ortsbildschutzes zu berücksichtigen.

Zudem stellt die Bauherrschaft den Anspruch, sowohl die angrenzenden Strassenräume und Plätze als auch die beiden Gartenanlagen Ochsen Garten und Mättelipark ansprechend und nachhaltig aufzuwerten und für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Mit der Realisierung der Baufelder 1-4 (siehe Seite 11, Abbildung 1) ist ein Vollausbau des Bäderquartiers Baden erreicht. Renovierungen, Umnutzungen und massvolle Nutzungserweiterungen von weiteren Liegenschaften sind im Bäderquartier unter Berücksichtigung der baurechtlichen Vorgaben weiterhin möglich.

Voraussetzungen

Seit dem 1. Januar 2010 ist das revidierte Baugesetz (BauG) des Kantons Aargau für die Planung Bäderquartier rechtsverbindlich. Das Gesetz macht bzgl. Anzahl Parkfeldern Auflagen, welche sich auf die VSS-Normen abstützen.

Demnach ist gemäss § 25, Allgemeine Verordnung zum Baugesetz (ABauV), die Parkfelderzahl für Wohnnutzungen und andere Nutzungen mit geringerem Verkehrsaufkommen mit Hilfe der genannten Bezugseinheiten aus der VSS-Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006 zu berechnen.

Für das Thermalbad und die dazugehörigen Nutzungen wie Wellness und Sauna werden basierend auf der VSS-Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006 die Anzahl Parkfelder und die davon erzeugten Fahrten gerechnet und dargelegt. Eine Mehrfachnutzung der zugeordneten Parkfelder ist notwendig.

Mit dem Bestimmen des Standort-Typs aufgrund des Anteils des Langsamverkehrs und der Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs wird eine Reduktion der Parkfelder je Nutzung vorgenommen, d.h. werden wesentlich weniger Parkfelder erstellt als nach den VSS-Normen und auch nach der bau- und Nutzungsordnung heute möglich wäre. Ausgenommen von der Reduktion sind diejenigen Nutzflächen, welche für das Wohnen reserviert sind.

Die zu erwartenden Synergien, welche zwischen den unterschiedlichen Nutzungen (Rehaklinik, Hotel, Thermalbad) in betrieblicher Hinsicht entstehen können, werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens konkretisiert.

Der öffentliche Raum im Bäderquartier soll aufgewertet werden. Ein wichtiger Bestandteil für die Aufwertung des öffentlichen Raumes ist das Verlegen von rund 50 bestehenden Parkplätzen im öffentlichen Raum des Badener Bäderquartiers in die neue Tiefgarage, insbesondere diejenigen an der Parkstrasse Nord und an der Limmatpromenade. Diese 50 Parkfelder sind nicht Bestandteil der Betrachtungen für die Parkplatzberechnung der Baufelder 1-4. Für das Ermitteln des Verkehrsaufkommens auf der Parkstrasse werden diese Parkfelder aber mit einbezogen.

1.3 Vorgehen

Eine detaillierte Analyse der heutigen Situation bildet die Grundlage für das Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier. Im Weiteren werden Rahmenbedingungen und Anforderungen für die geplanten Nutzungen bezüglich der verkehrlichen Erschliessung und Parkierung aufgezeigt. Das Konzept baut auf den gewonnenen Erkenntnissen aus der Analyse auf und skizziert dazu abgeleitet die betrieblichen und gestalterischen Begleitmassnahmen für die betroffenen Strassenräume. Das Vorgehen und die Bearbeitung lassen sich inhaltlich in fünf Teilschritte gliedern:

- Situationsanalyse
- Anforderungen Neubauprojekt Thermalbad
- Grundsätze
- Verkehrskonzept
- Massnahmen

1.4 Fragestellungen

Die zusätzlichen Bauvorhaben in den Gebieten Baden Nord, Verenaäcker, Martinsberg und Bäderquartier werden Mehrverkehr generieren und den Verkehrsablauf bei den Anschlussknoten auf der Bruggerstrasse (Kantonsstrasse) beeinflussen. Die Leistungsfähigkeit der betroffenen Anschlussknoten ist zu untersuchen.¹

Für das Römer- und Bäderquartier ist ein Erschliessungs- und Verkehrskonzept zu erarbeiten, welches nachfolgende Fragen klären soll:

- Wie sind die Strassenräume auf Ebene KGV klassiert, um die übergeordnete Anbindung an das Strassennetz zu gewährleisten und wo liegen dabei die neuralgischen Punkte?
- Wie wird das Bäderquartier mit dem motorisiertem Individualverkehr (mIV), dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Langsamverkehr (LV) verkehrlich erschlossen und welche Massnahmen sind für die Umsetzung der verkehrlichen Anbindung vorzusehen, damit nach der Vollendung der Baufelder 1-4 ein reibungsloser Verkehrsablauf gewährleistet ist?

¹ Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Kapazitäten in der Bruggerstrasse wurden durch Basler & Hofmann aus Zürich detailliert untersucht und berechnet. Siehe dazu Bericht "Koordinierter Kapazitätsnachweis Baden Nord / Bäder" vom 7. Februar 2011.

Als Grundlage für den Sondernutzungsplan Limmatknie waren weitere Abklärungen notwendig:

- Welche verkehrlichen Auswirkungen sind aufgrund des geplanten Thermalbades und der zusätzlichen Nutzungen in der Haselstrasse, der Bäderstrasse, der Parkstrasse Süd und der Römerstrasse West zu erwarten. Ebenfalls stellte sich die Frage, ob die Parkstrasse Nord (Abschnitt Knoten Römer-/Parkstrasse bis Parkhaus Thermalbad) den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann und welche Massnahmen gegebenenfalls notwendig sind, damit der Verkehrsablauf im Abschnitt Parkstrasse Nord in beiden Richtungen reibungslos funktioniert.
- Für die neue Anbindung des Parkhauses Thermalbad an das öffentliche Strassennetz waren unterschiedliche Lösungsansätze bezüglich Lage der Garageneinfahrt vorhanden. Diese waren bezüglich Landschaft, Städtebau und Verkehr zu bewerten.
- Die Anzahl der erforderlichen Parkplätze und Fahrradabstellplätze soll in Bezug auf die einzelnen Baufelder 1-4 ermittelt und auf deren Nutzungen abgestimmt werden. Die zusätzliche Parkplatznachfrage für das gesamte Bäderquartier ist ebenfalls zu berücksichtigen.

1.5 Grundlagen

Die herbeigezogenen Planungsgrundlagen sind im Kapitel 8 Quellen und Grundlagen aufgeführt.

1.6 Planungsperimeter

Hinsichtlich Fragenstellungen werden vier Betrachtungsperimeter ausgedehnt:

- Im Perimeter "Stadtteil" werden Aussagen zu den Strassenfunktionen gemacht. Zudem werden Lösungen für die Erschliessungsvoraussetzungen aufgezeigt und die übergeordnete Anbindung an das kantonale Strassennetz untersucht.
- Innerhalb vom Perimeter Baden Nord befinden sich Planungen für zusätzliche Hochbauten in Vorbereitung, die bzgl. Kapazitäten auf der Bruggerstrasse zu berücksichtigen sind.
- Für das Gebiet im Perimeter "Römer- und Bäderquartier" werden im Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier die notwendigen Begleitmassnahmen formuliert.
- Für den Perimeter "Bäderquartier/Parkstrasse" werden detaillierte Aussagen zur Strassenraumgestaltung und Erschliessung (Parkierung, ÖV, etc.) gemacht.



Abbildung 1:
Planungsperimeter

2 Situationsanalyse

2.1 Städtebau und Nutzungen

2.1.1 Lage

Das Römer- und Bäderquartier liegt nördlich der Altstadt und des Bahnhofes im Knie der Limmat. Die Hauptanbindung des Bäderquartiers an das Stadtzentrum erfolgt für den motorisierten Individualverkehr primär von der Bruggerstrasse her über die Haselstrasse und die Parkstrasse Süd und Nord sowie sekundär über die Haselstrasse und die Bäderstrasse. Des Weiteren ist das Bäderquartier von der Bruggerstrasse her über die Römerstrasse West und die Parkstrasse Nord mit dem motorisierten Individualverkehr erreichbar. Mit dem Bau des Promenadenlifts wurde für Fussgänger und Radfahrer eine attraktive Verbindung geschaffen. Dieser verknüpft die Innenstadt über den Bahnhofplatz und die Limmatpromenade mit dem Römer- und Bäderquartier.

Die Entfernung zum Bahnhof ist mit 600 - 800 Metern als relativ gering zu betrachten, jedoch ist ein Höhenunterschied, verursacht durch einen natürlich gegebenen Geländesprung von rund 30 Höhenmetern, zu berücksichtigen. Der neu gebaute Promenadenlift relativiert aber diese Höhendifferenz massgeblich.

2.1.2 Stadtentwicklung Römer- und Bäderquartier

Als wichtige Beurteilungsgrundlage, um den historischen Werdegang ablesen zu können, wird das Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder der Schweiz ISOS konsultiert. Daraus lässt sich ableiten, dass das Bäderquartier insgesamt wertvolle räumliche Qualitäten enthält, in denen die vergangene bedeutsame Badekultur in der Stadt Baden noch heute sicht- und spürbar ist.

Die Anfänge vom Römer- und Bäderquartier können anhand von alten Landkarten bis weit zurück in das mittlere 19. Jahrhundert zurück verfolgt werden. Die Verbindung in die Stadt bildete schon damals die heutige Bäderstrasse, die auch die Verbindung nach Ennetbaden über die Schiefe Brücke darstellt. Aus Richtung Westen bestand auch der Zugang über die heutige Römerstrasse. Die Einbettung im bestehenden Verkehrsnetz ist grösstenteils über Jahrzehnte erhalten geblieben und laufend weiter entwickelt worden.

Besonders prägend ist der Kurpark mit dem alten Baumbestand. Das Bauwerk des repräsentativen, spätklassizistischen Kursaal-Casinos aus dem Jahre 1875 sowie das Kurtheater, welches nach dem zweiten Weltkrieg entstanden ist, bilden die Nutzungsschwerpunkte in der Parkanlage. Stadthistorisch umfasst das Bäderquartier die gesamte Bäderstrasse und reicht bis zu den Gebäuden Bäderstrasse 6 und 8.

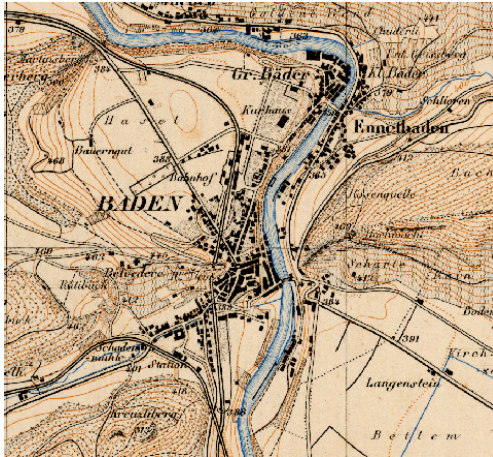


Abbildung 2:
Siegfriedkarte von 1880
(Quelle: AGIS, Kt. AG)

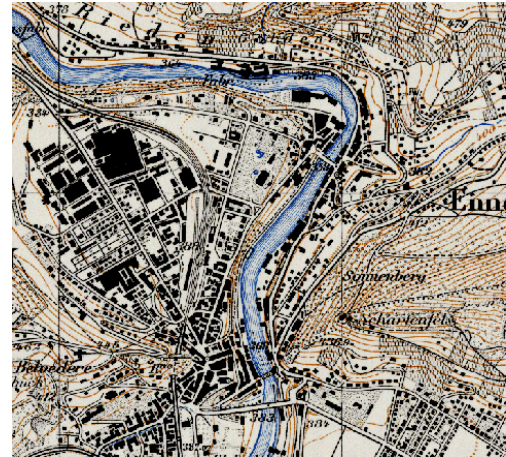


Abbildung 3:
Siegfriedkarte von 1940
(Quelle: AGIS, Kt. AG)



Abbildung 4:
Landeskarte von 1955
(Quelle: AGIS, Kt. AG)

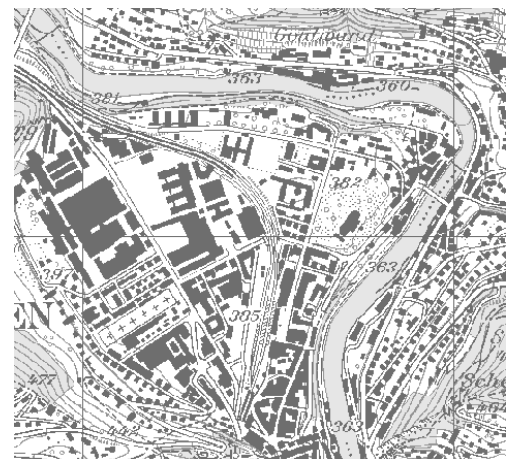


Abbildung 5:
Landeskarte von 2000
(Quelle: AGIS, Kt. AG)

2.1.3 Bau- und Nutzungsordnung

Die Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden vom 23. Oktober 2001, aktualisiert im Jahre 2006, beschreibt die Anforderungen für bauliche Interventionen, bestimmt und umschreibt die Nutzung, legt Werte für die Parkierung fest und bezeichnet kulturhistorisch wertvolle Siedlungsteile und -räume mit Schutzobjekten.

Der Gesamtcharakter der Bäderzone soll erhalten bleiben (Art. 20, BNO). Ebenfalls ist der substanzielle Wert des Kurparks zu berücksichtigen (Art. 23, BNO). Die zahlreichen Kulturobjekte, die innerhalb des Perimeters zu finden sind, dürfen grundsätzlich nicht beseitigt und beeinträchtigt werden (Art. 36, BNO).

In diesem Zusammenhang erscheint der Art. 40, BNO unter Planungsgrundsätzen als zentrales Anliegen, nämlich bei planerischen und baulichen Tätigkeiten die Gesamtsicht für architektonische und städtebauliche Qualitäten zu schärfen und das Handeln gesamtheitlich anzugehen.



GENEHMIGUNGSIHALT

Bauzonen

[Yellow]	W2 Wohnzone 2
[Orange]	W3 Wohnzone 3
[Light Yellow]	W4 Wohnzone 4
[Lightest Yellow]	V Villenzone
[Red-Orange]	WG3 Wohn- und Gewerbezone 3
[Red]	WG4 Wohn- und Gewerbezone 4
[Pink]	Z3 Zentrumszone 3
[Light Pink]	Z4 Zentrumszone 4
[Magenta]	Z5 Zentrumszone 5
[Light Purple]	IN Innenstadtzone Nord
[Red]	K4 Kernzone 4
[Dark Red]	K5 Kernzone 5
[Brown]	Aa Altstadtzone a
[Dark Brown]	Ab Altstadtzone b
[Light Brown]	D Dorfzone
[Blue]	B Bäderzone
[Blue with diagonal lines]	(nur Tiefbauten zugelassen)
[Light Blue]	G3 Gewerbezone 3
[Medium Blue]	G4 Gewerbezone 4
[Dark Blue]	G5 Gewerbezone 5
[Grey]	OeB Zone öffentl. Bauten und Anlagen (Empfindlichkeitsstufe II / III)
[Green]	PA Parkzone
[Light Green]	FR Freihaltezone
[Darker Green]	GR Grünzone
[Dotted pattern]	Lärmvorbelastete Gebiete
[Red dashed line]	Bauzonengrenze

Landwirtschaftszonen

[Light Orange]	LW Landwirtschaftszonen
[Yellow]	SL Spezialzone für bodenunabhängige Landwirtschaft und Gemüsebau

Weitere Zonen

[Lightest Yellow]	LE Landwirtschafts- und Erholungszone Baldegg
[Light Brown]	UeZ Uebergangszone Galgenbuck

Schutzzonen und Schutzobjekte

[Diagonal lines]	Landschaftsschutzzone
[Diagonal lines, circle]	Besondere Waldstandorte
[Green line]	Waldränder
[Green with dots]	Naturschutzzone
[Green with 'M']	Magerwiesen / Trockenstandorte
[Green with 'M']	Hecken, Feld- und Ufergehölze
[Green with dots]	Hochstammobstbestände
[Green with dots]	Schützenswerte Einzelbäume / Baumreihen
[Red square]	Kulturobjekte (Bauten, Gartenanlagen)
[Red triangle]	Aussichtspunkte

ORIENTIERUNGSIHALT

[Green]	Wald
[Red line]	Waldgrenze, angrenzend an Bauzone gemäss § 3 Waldverordnung
[Blue line]	Gewässer
[Blue dashed line]	Bäche offen / eingedolt
[Blue box]	Quell- und Grundwasserschutzzonen
[Brown square]	Kulturobjekte unter Denkmalschutz
[Red dashed line]	Wanderwege
[Black dashed line]	Hochspannungsleitungen
[Black solid line]	Gemeindegrenze

Abbildung 6: Rechtskräftiger Nutzungsplan (2003) der Stadt Baden

2.1.4 Nutzungsstruktur Bäderquartier (heute)

Die heute bestehenden Nutzungen sind im Bestandesplan Nutzungen dargestellt (siehe Anhang 1). Der Kernbereich des Bäderquartiers wird durch Hotel-, Wellness- sowie medizinisch-therapeutische Nutzungen (Staadhof, Schweizerhof, Hotel Blume, Limmathof, Zum Schiff, Freihof, etc.) bestimmt. Die Gebäude entlang der Bäderstrasse 8 - 28 beherbergen grösstenteils Mischnutzungen in Form von Dienstleistungsangeboten (Coiffeur, Treuhand, Informatik, Kleidergeschäfte, etc.) im Erdgeschoss und teilweise Wohnen in den darüberliegenden Geschossen. Viele Gebäude (ehemalige Hotels) im Bäderquartier stehen jedoch heute leer und werden schlecht genutzt.

2.1.5 Besucherfrequenzen Thermalschwimmbad

Massgeblich für das Verkehrsaufkommen auf der Parkstrasse und für den Parkraumbedarf im Parkhaus Thermalbad sind die Besucherfrequenzen des Thermalbads.

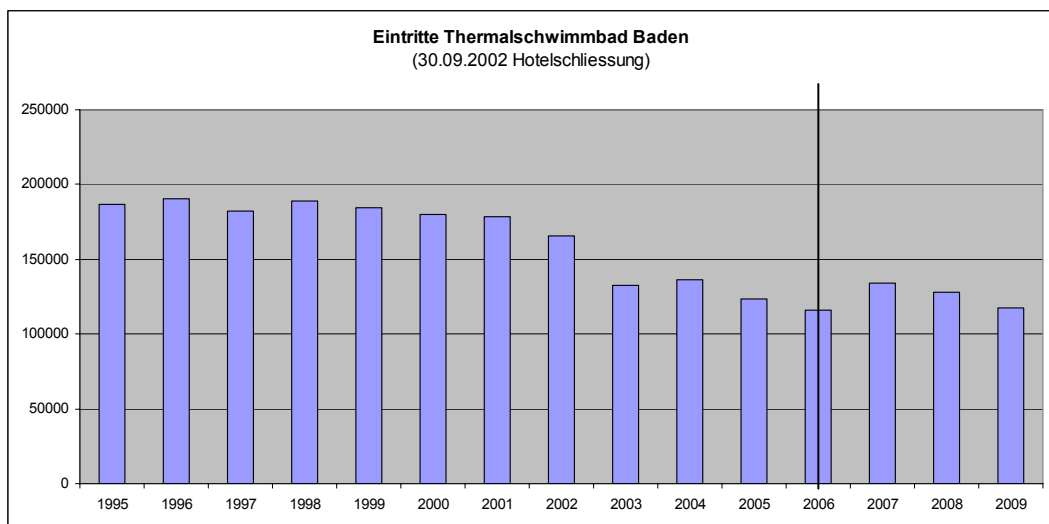


Abbildung 7:
Eintritte Thermalschwimmbad 1995 - 2006
(Quelle: Verena Hof AG)

Die Eintrittsstatistik (Abbildung 7) veranschaulicht eine kontinuierliche Abnahme der Besucherfrequenzen des Thermalschwimmbads in den Jahren 1995 - 2006. Beinahe gleichzeitig mit der Schliessung des Verena Hof im Jahr 2002 (ca. 170'000 Besucher des Thermalbades) sanken die Besucherfrequenzen 2003 noch einmal markant. Im Jahr 2006¹ haben gemäss Eintrittsstatistik noch 115'000 Personen das Thermalbad besucht. In den Jahren 2007 - 2009 sind gegenüber 2006 wieder mehr Eintritte (115'000 - 135'000 Personen pro Jahr) ins Thermalbad registriert worden.

¹ Die Eintritte des Jahres 2006 bilden die Grundlage für die Berechnungen der Parkplätze und des Verkehrsaufkommens, weil dazu auch eine detaillierte Wochen- und Tagesstatistik der Besuchereintritte (Abbildung 8) vorliegt.

Betrachtet man die Eintritte vom Monat November 2006 auf der Abbildung 8, sind an Sonntagen (500 - 600 Personen) fast doppelt so viele Besucher zu verzeichnen wie an Werktagen von Montag bis Samstag (300 - 350 Personen).

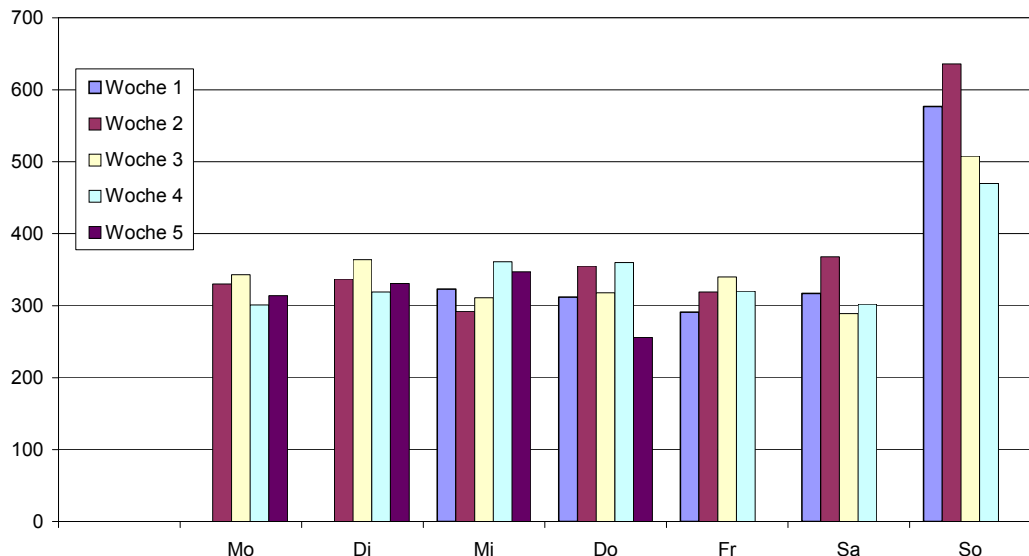


Abbildung 8:
Wochen und Tagesstatistik Besuchereintritte Thernalschwimmbad,
November 2006
Quelle: Verena Hof AG

Die Nachfrage beträgt demnach heute:

- an einem **Sonntag im Herbst rund 0.5 % der Jahresbesucherzahlen**
- an einem **Wochentag im Herbst rund 0.3 % der Jahresbesucherzahlen**

2.2 Erschliessung Bäderquartier

Ausgehend vom vorliegenden Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier sind inhaltliche Festsetzungen für den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu erwarten.

2.2.1 Anbindung an das übergeordnete Strassennetz

Die Haupterschliessung des gesamten nördlichen Teils der Altstadt (inkl. Bahnhofparking und Parkhaus Theaterplatz) sowie des Römer- und Bäderquartiers erfolgt über die Haselstrasse in die Bruggerstrasse. Sekundär besteht eine Anbindung über die Römerstrasse West in die Bruggerstrasse. Der kleinere, südliche Teil des Bäderquartiers ist über die Haselstrasse - Bäderstrasse erschlossen. Die Bruggerstrasse ist eine Kantonsstrasse und hat die Bedeutung einer Hauptverkehrsstrasse. Bei der Haselstrasse handelt es sich um eine kommunale Hauptsammelstrasse. Die Bäder- und Römerstrasse sind als Erschliessungsstrassen ausgewiesen. Das Parkhaus Thermalbad (Parkierungsstandort Bäderquartier) kann lediglich über die Parkstrasse Nord angefahren werden. Vom Thermalbad bis zur Schiefen Brücke ist auf der Bäderstrasse ein Fahrverbot mit Ausnahmen signalisiert.

Die Bruggerstrasse und insbesondere der Knoten Haselstrasse - Bruggerstrasse mit einer Lichtsignalanlage gelten zum heutigen Zeitpunkt als sehr stark belastet. Der Knoten Haselstrasse - Parkstrasse - Bahnhofstrasse ist stark frequentiert; insbesondere durch den öffentlichen Verkehr. Aufgrund des hohen Konfliktpotentials (Fahrplanstabilität Buslinien) ist dieser Knoten als kritisch zu beurteilen. Abgestimmte Massnahmen sind erforderlich.

Die Schiefe Brücke wurde nach Eröffnung der Untersiggenthaler-Brücke sowie der Umfahrung Ennetbaden (Herbst 2006) für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Diese ist lediglich für die Fussgänger und Radfahrer sowie den öffentlichen Verkehr weiterhin offen und stellt eine wichtige Verbindung nach Ennetbaden sicher.

2.2.1.1 Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen

In der Region Baden-Wettingen soll der Verkehrsfluss auf den regionalen Hauptachsen flankierend zu den baulichen Massnahmen im Zentrum von Baden rund um den Schulhausplatz durch ein Verkehrsmanagementsystem verbessert werden. Dabei steht im Vordergrund, den Verkehr zu lenken und zu steuern, um die Verkehrsabläufe zu optimieren. Durch das Verkehrsmanagement soll ein Nutzen für alle Verkehrsarten resultieren. Der Verkehr soll flüssiger werden, um die Stauzeiten massiv reduzieren zu können.

Mit dem Verkehrsmanagement kann insbesondere im Zentrum von Baden auch auf die angestrebte innere Verdichtung (Vollausbau Bäderquartier und Baden Nord) für Wohnen und Arbeiten reagiert werden.

2.2.1.2 Römer- und Parkstrasse

Entlang der Römerstrasse sind im östlichen Bereich (östlich Parkstrasse) die Wohnnutzung bestehend. Westlich davon befinden sich heute überwiegend Bürogebäude. Über die Römerstrasse West werden nebst Büro- und Wohnnutzungen das Hotel du Parc (150 Betten, Konferenzzentrum) sowie das Museum Langmatt (rund 7'000 Besucher/Jahr) erschlossen. Im Raum Römerstrasse West sind zusätzliche Neubauten für Wohnnutzungen (Wohnüberbauungen Verenaäcker und Römerstrasse) geplant, was ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf der Römerstrasse zur Folge haben wird.

Die Parkstrasse Süd wird ostseitig durch den Kurpark mit Stadtcasino und Kurtheater begrenzt. Im Westen grenzen grosse Arbeitsplatzgebiete an. Im südlichen Bereich der Parkstrasse sind kleinstrukturierte, durchmischte Nutzungen anzutreffen.

Der Entwicklungsrichtplan Bäderquartier sieht die Parkstrasse Nord als Quartiersammelstrasse mit verkehrsberuhigenden Massnahmen vor.

Beim motorisierten Individualverkehr verursacht das Parkhaus Thermalbad, ausgehend vom Thermalbad, das grösste Verkehrsaufkommen. Zusätzlich wird die Anlieferung des Thermalbades und des Hotel Du Parc über die Parkstrasse Nord abgewickelt.



Abbildung 9:
Abmessungen der bestehenden Parkstrasse Nord

Problemfelder Parkstrasse

Ein spezifisches Merkmal der Parkstrasse ist ihr abwechslungsreiches Erscheinungsbild. Zusätzlich zu den engen Kurven, den unübersichtlichen Stellen und einem Gefälle von bis zu 10% wechselt der Fahrbahnquerschnitt zwischen 4.55 Meter und 7.85 Meter im Kurvenbereich. Die Parkstrasse wird in einem Abschnitt beidseitig von Wald begrenzt. Diese Eigenschaften verlangen eine der Situation angepasste, langsame Fahrweise weit unter den heute signalisierten 50 km/h. Für die Fussgänger ist ein einseitiges ca. 1.5 Meter breites Trottoir, das im Strassenverlauf die Seiten wechselt, vorhanden.

- Der bestehende Ausbaustandard der Parkstrasse genügt den Anforderungen für den Begegnungsfall Personenwagen-Personenwagen (PW-PW).
- Beim Begegnungsfall Bus-Personenwagen ist der räumliche Platzbedarf auf der Fahrbahn zum Begegnen bei einer verminderten Geschwindigkeit nur punktuell vorhanden. Es ist eine minimale Fahrbahnbreite von 5 Metern notwendig.
- Für den Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen (LKW-LKW) bei einem stehenden Fahrzeug und einer verminderten Geschwindigkeit von 20 Km/h beim anderen Fahrzeug wäre eine Fahrbahnbreite von min. 5.30 Meter notwendig. Diese Voraussetzungen sind auf der heute bestehenden Parkstrasse Nord nicht durchgehend erfüllt.

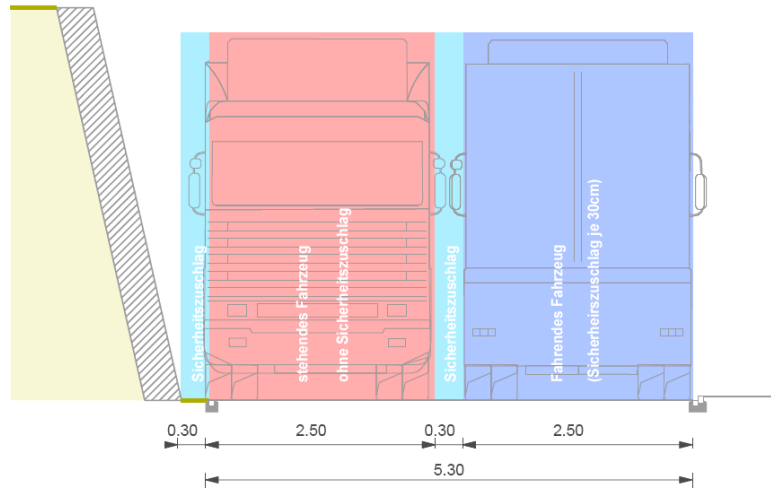


Abbildung 10:
Begegnungsfall Lkw/Lkw bei 20km/h und stehendem Lkw

- Die massgebenden Sichtweiten sind an den bezeichneten Stellen ungenügend.
- Das einseitig geführte Trottoir wechselt die Strassenseite ohne Querungshilfe an einer unübersichtlichen Stelle. Die Fussgängerfrequenzen auf dem Abschnitt Parkstrasse Nord sind jedoch sehr gering.

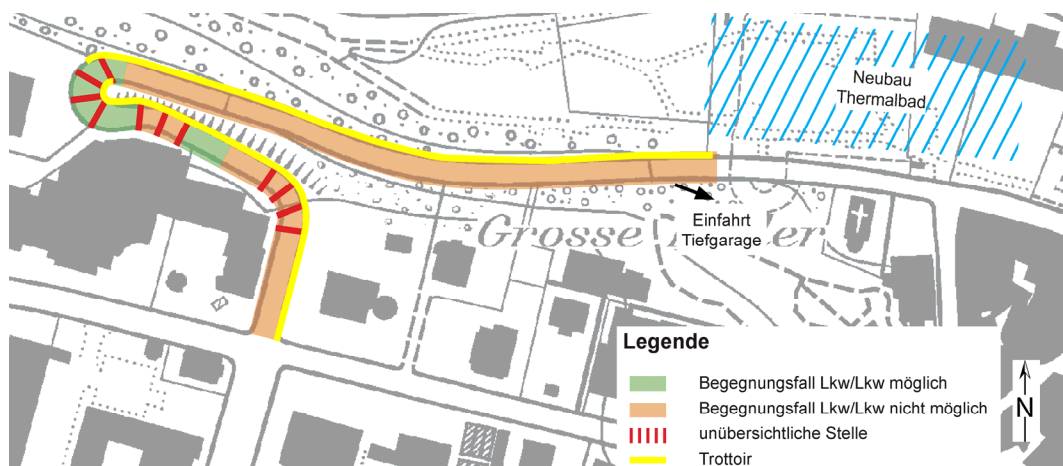


Abbildung 11:
Übersicht Problemfelder Parkstrasse Nord

Beim schmalen Fahrbahnquerschnitt der Parkstrasse funktioniert heute der Verkehrsablauf beim Begegnungsfall Lkw/Lkw an vereinzelt Stellen nicht. Durch den höheren Anlieferungsbedarf des neuen Thermalbades wird dieser Begegnungsfall zunehmen. Daraus kann eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses insbesondere eine Behinderung des öffentlichen Verkehrs resultieren. Die bestehende Fahrbahn genügt somit für die künftigen Bedürfnisse nicht.

Es ist ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen auf der Parkstrasse, insbesondere auch durch grössere bzw. breitere Fahrzeuge zu erwarten. Es ist zwingend, mindestens punktuelle Ausbauten des Querschnitts für Kreuzungsmanöver vorzunehmen.

2.2.2 Öffentlicher Verkehr

2.2.2.1 Bahn

Der SBB-Bahnhof Baden liegt in der Luftliniendistanz ca. 600 - 800 Meter vom Bäderquartier entfernt, wobei ein nicht unbeträchtlicher Höhenunterschied zu überwinden ist.

Am Bahnhof Baden verkehren Schnellzüge in Richtung Zürich und Basel im Halbstundentakt und nach Bern im Stundentakt. Ergänzt wird das Angebot durch die S-Bahn in Richtung Zürich und die übrigen Regionalzugslinien im Halbstundentakt.

Insgesamt stellt der Bahnhof Baden für die angrenzenden Kantone, den Grossraum Zürich mit Flughafen, die angrenzenden Regionen und Gemeinden mit seinen vielen Zugverbindungen eine sehr gute Ausgangslage für eine Anbindung des Bäderquartiers mit dem öffentlichen Verkehr her.

2.2.2.2 Bus

Das Bäderquartier ist heute mit dem öffentlichen Verkehr über die Buslinien 5 und 6 teilweise (Erschliessungsradius 300 Meter) sowie über die Buslinie 9 direkt erschlossen. Die RVBW-Linie 9 Roggebode verkehrt via Bäderstrasse (Haltestelle Freihof), Parkstrasse (Haltestelle Thermalbad) und Römerstrasse (Haltestelle Langmatt) zwischen ca. 7⁰⁰ und 20⁰⁰ Uhr im 30-Min.-Takt (täglich). Als Fahrzeug wird ein Kleinbus (Mercedes Sprinter) mit 15 Sitz- und 10 Stehplätzen eingesetzt. Die Buslinien 5 und 6 der RVBW kursieren via Haselstrasse (Haltestelle Casino) und Bäderstrasse (Haltestelle Freihof) über die Schiefe Brücke. Die Linie 5 stellt eine direkte Verbindung zwischen der Stadt Baden und der Gemeinde Ennetbaden her mit Endhaltestelle Äusserer Berg. Die Linie 5 verkehrt im 30-Min.-Takt. Während der Hauptverkehrszeiten besteht ein Angebot mit einem 15-Min.-Takt. Die Linie 6 fährt vom Bahnhof Baden in Richtung Obersiggenthal bis zur Endhaltestelle Untersiggenthal Mühleweg. Die Linie 6 verkehrt mit einem 15-Min.-Takt von morgens bis abends. Die Haltestelle Freihof liegt bzgl. Erschliessung Bäderquartier ungünstig. Es ist zu prüfen, die Haltestelle Freihof in Richtung Schiefe Brücke zu verschieben.

2.2.3 Fuss- und Radwege

Wichtige übergeordnete Fusswegverbindungen bilden:

- die Oelrainstrasse - Bäderstrasse (Hauptzugang zum Bäderquartier von der Altstadt und vom Bahnhofplatz)
- der Promenadenlift vom Bahnhofplatz zur Limmatpromenade
- die Bahnhofstrasse - Parkstrasse Süd (Erschliessung Arbeitsplatzgebiete)



Abbildung 12: bestehendes/geplantes Rad- und Fusswegnetz

Entlang der Limmat (Mätteliweg - Limmatpromenade) verläuft ein Wanderweg sowie eine wichtige kommunale Radroute. Querungsmöglichkeiten über die Limmat zwischen der Stadt Baden und der Gemeinde Ennetbaden bestehen neben der Schiefen Brücke mit dem neuen Limmatsteg im Bereich Bahnhof und dem bestehenden Merciersteg im Bereich Römer- und Bäderquartier. Gemäss Fusswegkonzept (2007) der Stadt Baden und dem Entwicklungsrichtplan Bäderquartier (Baden und Ennetbaden) sind ein zusätzlicher Limmatsteg (Mättelisteg - Machbarkeitsstudie 2010) im Bereich des Römer- und Bäderquartiers und eine neue Fussgängerverbindung durch den Ochsenpark zum Thermalbad geplant. Von der Römerstrasse Ost verläuft der Fussweg durch den Kurpark und die Bahnhofstrasse zum Bahnhof.

2.3 Parkierung

2.3.1 Übersicht

Im engeren und erweiterten Perimeter des Römer- und Bäderquartiers bestehen rund 1'100 Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkgaragen, wovon rund 600 im unmittelbaren Nahbereich (bis 500 Meter) liegen. Zusätzlich sind insgesamt 36 öffentliche Parkplätze im Strassenraum vorhanden (6 Parkplätze vor der Kapelle Heilige drei Könige und 3 IV-Parkplätze vis-à-vis des Hotels Verenhofs in der Parkstrasse Nord sowie 19 Parkplätze an der Parkstrasse Süd und 4 Parkplätze in der Bäderstrasse). Die Strassenrandparkplätze in der Römerstrasse östlich (9 PP) sind nicht öffentlich zugänglich (Fahrverbot ausgenommen Anrainer). An der Limmatpromenade sind 32 private Parkplätze im Strassenraum angeordnet. Welche dieser Parkplätze eine Bestandesgarantie haben, wird durch die Stadt Baden zurzeit abgeklärt.

Das Parkhaus Casino füllt sich ab 17 Uhr abends sukzessive. Die Auslastung liegt durchschnittlich bei 80-100%. Mit der Eröffnung des Casinos in Zürich wird möglicherweise ausgehend vom Casino Baden mit einem Rückgang des Verkehrsaufkommens von 30% zu rechnen sein. Die dadurch frei werdenden Parkplätze, können eventuell für erweiterte Nutzungen des Bäderquartiers zur Verfügung gestellt werden.

Parkierungsangebot		Parkierung Strassen	Tiefgarage öffentlich zugänglich	Tiefgarage privat	Bemerkungen
Engerer Perimeter					
Parkhaus Thermalbad	(P1)		200		ca. 23 Parkplätze an andere Betriebe im Bäderquartier und deren Beschäftigte sowie an Quartierbewohner fest vermietet
Parstrasse Nord		9			
Parkhaus Casino	(P2)		208		
Bäderstrasse	(P8)	4			
SUMME 1		13	408		
Erweiterter Perimeter					
Parkhaus Posttali (Ennetbaden)	(P4)		195		
Parkhaus Bahnhof / Migros	(P3)		487		
Römerstrasse	(P5)	4			
Parkstrasse Süd	(P6/P7)	19		Hotel du Parc	19 PP (P6) längerfristig fallen weg
Ganzes Areal				verschiedene private PP Häuser	
SUMME 2		23	682		
GESAMTTOTAL		36	1090		

Tabelle 1:
Übersicht des öffentlichen Parkplatzangebotes
(Die Lage der Parkhäuser sind der Abbildung im Anhang 1 zu entnehmen.)

2.3.2 Parkhaus Thermalbad

Im Parkhaus Thermalbad gibt es heute rund 200 Parkplätze. Hiervon sind heute ca. 23 Parkplätze an andere Betriebe im Bäderquartier, deren Beschäftigte sowie an Quartierbewohner fest vermietet. Gemäss Angaben des Parkhausbetreibers Thermalbad wurden im Jahr 2006 rund 82'200 abgestellte Fahrzeuge erhoben.

2.4 Verkehrsbelastung

2.4.1 Verkehrserhebungen

Als Berechnungsgrundlage für die Parkplatzberechnung und das Fahrtenaufkommen dienen verschiedene Verkehrserhebungen aus den Jahren 2003 bis 2010, wobei auf den nachfolgend bezeichneten kommunalen Strassen Querschnittszählungen durchgeführt wurden.

Für die weiteren Betrachtungen hinsichtlich Parkierung und Verkehrsaufkommen wird das Jahr 2006 als Referenz zugrunde gelegt. Das Verkehrsaufkommen (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr) für die Parkstrasse Nord wurde für das Jahr 2006 mit den erhobenen Werten aus den Jahren 2003 und 2010 interpoliert. Für das Jahr 2006 errechnet sich demzufolge ein DTV von rund 1'040 Fahrzeugen pro Tag. Dies ergibt eine jährliche Zunahme des Verkehrs auf der Parkstrasse Nord von ca. 3.6%.

Strassenabschnitt	DTV 2003	DTV 2006***	DTV 2007*	DTV 2009	DTV 2010
	Mfz/Tag		Mfz/Tag	Mfz/Tag	Mfz/Tag
Bäderstrasse (Höhe Nr.6)	7'400		1'500		
Bäderstrasse Höhe Nr. 16)					1'000
Parkstrasse (Süd)	3'900	3'400	3'300		
Parkstrasse (Nord)**	900	1'040			1'200
Römerstrasse (Höhe Hotel du Parc)	2'200				
Römerstrasse (Bushaltestelle Langmatt)	2'800	3'070		3'300	
Römerstrasse (westl. Bahn)	3'500				

Tabelle 2:
Verkehrserhebungen von 2003 bis 2010

*Gemessen wurden die Morgen- und Abendspitzenstunde, diese wurden mit 10% angenommen.
** Nach Schätzung der Thermalbadbetreiber frequentiert ca. ein Reisecar pro Tag die Parkstrasse.
***interpolierte Werte

2.4.2 Erkenntnisse aus den Verkehrserhebungen

Im Allgemeinen ist es schwierig, Vergleiche aus den vorhandenen Zahlen zu ziehen, da die Messungen zum Teil nicht an den gleichen Stellen und nicht über den gleichen Zeitraum erhoben wurden. Folgende Erkenntnisse können aus den Beobachtungen (Jahr 2007 und 2010) vor Ort während der Zählung und aufgrund der Auswertungen der Verkehrsdaten trotzdem gezogen werden (siehe auch Anhang 5):

- Am Morgen starke Belastung sowohl Richtung Oelrain (Bahnhofparking, Parkgarage Theaterplatz) als auch in die Parkstrasse aus Richtung Bruggerstrasse.
- Am Abend ausgeglichene Relationen mit leichter Dominanz aus Richtung Oelrain (Bahnhofparking, Parkgarage Theaterplatz) in Richtung Bruggerstrasse.
- Die Fussweg-Beziehung Bahnhofstrasse-Parkstrasse weist am Morgen und am Abend hohe Frequenzen auf (Beobachtung während Abendspitzenstunde).
- Auf dem Knoten Hasel-, Bahnhof-, Parkstrasse sind auffallend viele Konflikte sowohl zwischen Fussgängern und Personenwagen als auch unter dem motorisierten Individuum.

alverkehr infolge Abbiegen/Queren und zu hohen Geschwindigkeiten auf der vortrittsberechtigten Haselstrasse in beide Richtungen zu beobachten.

- In der Abendspitzenstunde erstreckt sich der Rückstau, verursacht durch den Knoten Brugger-/ Haselstrasse, fast bis zum Knoten Hasel-, Bahnhof-, Parkstrasse.
- Durch die relativ hohe Verkehrsbelastung am Knoten Hasel-, Bahnhof-, Parkstrasse, wird der öffentliche Verkehr vielfach behindert.
- Die starke Abnahme auf der Bäderstrasse resultiert aus der Schliessung der Schiefen Brücke im Jahr 2006.
- Die Bäderstrasse ist eine beliebte Radroute.
- Im Vergleich zu 2003 hat der DTV auf der Parkstrasse Nord von 900 auf 1200 Fahrzeuge im Jahr 2010 zugenommen.

2.5 Schlussfolgerungen

Das Bäderquartier beinhaltet viele historisch wertvolle Bauten und nimmt in der Stadtentwicklung eine wichtige Rolle ein.

Die Knoten Bruggerstrasse - Haselstrasse und Haselstrasse - Parkstrasse sind schon heute stark bis sehr stark belastet. Die Parkstrasse Nord genügt in ihrem heutigen Ausbau den künftigen Bedürfnissen nicht. Die vielen oberirdischen Parkplätze insbesondere an der Limmatpromenade dominieren den öffentlichen Raum.

Die bestehende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist als eher knapp zu bewerten. Das bestehende ÖV-Angebot des Römer- und Bäderquartiers ist bei einem Ausbau des Thermalbades nur bedingt attraktiv und kann die zusätzliche Verkehrsnachfrage kaum aufnehmen.

Mit den im Fusswegkonzept 2007 aufgezeigten Netzergänzungen wird das Bäderquartier, falls diese realisiert werden, für den Fussverkehr optimal und attraktiv angebunden.

3 Anforderungen Neubauprojekt Thermalbad

3.1 Neubauprojekt Thermalbad

Im November 2008 starteten die Verenhof AG und die Stadt Baden das Studienauftragsverfahren Planung Bäderquartier. Unter namhaften Architekturbüros wurde das Projekt von Mario Botta zur Weiterbearbeitung empfohlen. Zukünftig liegt die Kapazität alleine des Thermalbades bei 500'000 Besuchern im Jahr, dies entspricht rund der dreifachen Kapazität zu heute. Zusätzlich sind in den umliegenden Gebäuden öffentlichkeitsbezogene Nutzungen und Restaurationsbetriebe, ein Hotel, Wohnungen, Büros sowie eine Rehaklinik vorgesehen. Insgesamt sollen ca. 28'500 Quadratmeter Bruttogeschossflächen (BGF) realisiert werden. Dazu soll der öffentliche Raum, bestehend aus Strassenräumen und Plätzen sowie zwei Parkanlagen, aufgewertet und der neuen Situation entsprechend angemessen gestaltet werden.

Nutzung	BGF (m ²)
Thermalbad mit Sauna- und Wellnessbereich sowie Restaurationsbetrieben	6'500
Öffentlichkeitsbezogene Nutzungen	1'700
Rehaklinik oder ähnliche Nutzungen / Hotel	11'800
Wohnen / Büros	8'473
Flächen insgesamt	28'473

Tabelle 3:
Nutzungen mit Bruttogeschossflächen (BGF)

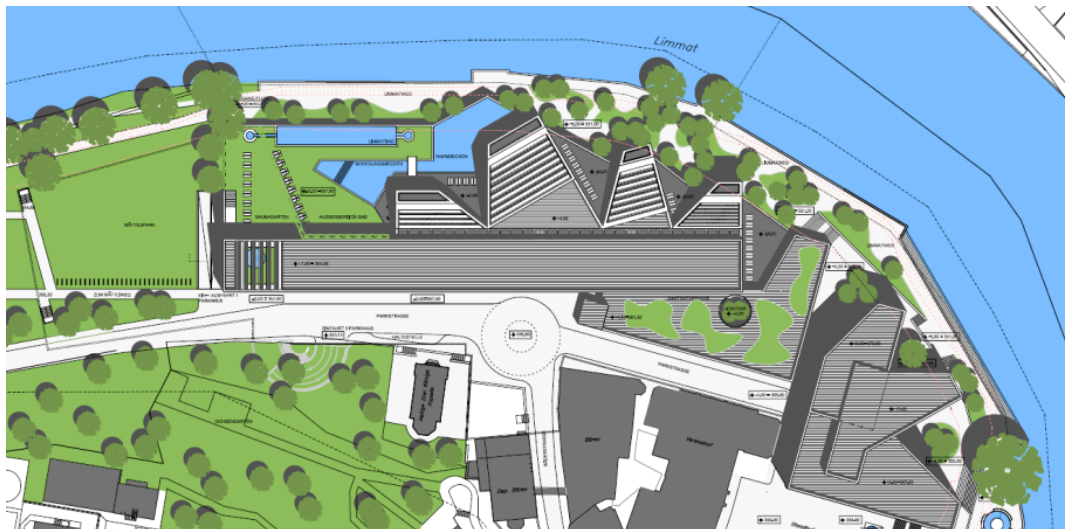


Abbildung 13:
Projekt Studienauftrag: Situationsplan Thermalbad mit Hotel
und Wohnanlage (Studio Botta)

Die mannigfaltigen Nutzungen mit ihren unterschiedlichen Ansprüchen verteilen sich auf verschiedene Gebäudekomplexe und sind unterirdisch mit einer Tiefgarage miteinander verknüpft.

3.2 Tiefgaragenzufahrt Parkhaus Thermalbad

Die Abmessungen (Höhe und Breite) der bestehenden Tiefgaragenzufahrt sind für die künftigen Anforderungen einer verkehrlichen Erschliessung des neuen Gebäudekomplexes (Baufelder 1-4) für Personenwagen und insbesondere für den Anlieferungsverkehr ungenügend.

Die Parkierungsanlage muss den neuen Bedürfnissen angepasst werden. Die Anlieferung soll hauptsächlich über die Tiefgarage erfolgen und der Komfortstufe C für Lieferwagen mit einer Fahrzeughöhe von 2.7 Metern entsprechen. Demzufolge ist von einer Höhe von 3.0 Metern für die Fahrgassen und Rampen auszugehen, damit die Zufahrt für sämtliche Klein-Lieferwagen (Referenz: Mercedes Sprinter, h=2.70 Meter) möglich ist.

Im Siegerprojekt wurde ursprünglich eine Zufahrtsrampe zwischen dem "Mättelipark" und der westlichen Fassade der projektierten Therme geplant. Die Lage dieser Zufahrtsrampe wurde bei der weiteren Planung als ungünstig beurteilt. Danach sind weitere Varianten für die Lage der Tiefgaragenzufahrt evaluiert und einander gegenübergestellt worden (Anhang 6).

3.3 Parkplatzbedarf

3.3.1 Annahme Modalsplit

Der Modalsplit beschreibt die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen **Verkehrsmittel**. Der Modalsplit ist eine Folge des **Mobilitätsverhaltens** einerseits und des Verkehrsangebots andererseits.

Als **Zielgrössen** für das Erschliessungs- und Verkehrskonzept wurde ein Modalsplit mit 65% motorisierter Individualverkehr, 25% öffentlicher Verkehr und 10% Rad- und Fussverkehr angenommen.

3.3.2 Richtwerte

Die Parkraumplanung ist ein wichtiges Steuerungselement in der Verkehrsplanung. Mit ihr wird das vom Bäderquartier ausgehende Verkehrsaufkommen entscheidend mitbestimmt (Anhang 2).

Darüber hinaus sind auch die heute leerstehenden bzw. unternutzten Gebäude im Bäderquartier entsprechend in die Konzeption einzubeziehen. Gleichfalls sind weitere Bedürfnisse bezüglich verkehrlicher Erschliessung der betroffenen Grundeigentümer im Bäderquartier soweit zu berücksichtigen, wie die planerischen Randbedingungen dies zulassen.

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs für das Bäderquartier richtet sich nach dem Art. 25 ABauV des Kantons Aargau, wo auf die VSS-Normen (SN 640 065 Leichter Zweiradverkehr, Okt. 1996 und die SN 640 281 Parkieren; Angebot an Parkfelder für Personenwagen, 1. Feb. 06) direkt verwiesen wird. Zusätzlich wird für die Ermittlung des Parkplatz-

bedarfs für das Thermalbad die Richtlinie zur Ermittlung des Angebots an Parkfeldern für Personenwagen bei verkehrsintensiven Nutzungen des Kantons Aargau herbeigezogen.

3.3.3 *Parkplätze bestehende Nutzungen*

Die bestehenden Betriebe (Hotels, Restaurants, Dienstleistungsbetriebe) decken ihren Parkplatzbedarf heute teils in privaten Garagen, im Parkhaus Thermalbad (23 Parkplätze) sowie im öffentlichen Strassenraum (13 öffentliche und 32 private), insbesondere an der Limmatpromenade.

3.3.4 *Parkplatzbedarf Thermalschwimmbad*

Im Jahr 2006 sind in der bestehenden Tiefgarage rund 82'000 abgestellte Fahrzeuge erhoben worden. Dies bedeutet im Durchschnitt 225 Fahrzeuge oder 450 Fahrten pro Tag. Im Durchschnitt errechnet sich daraus ein spezifisches Verkehrspotential des Parkhauses Thermalbad von 2.25 Fahrten/PP¹.

Der Anteil der Besucher, die mit dem Auto ins Thermalbad kommen, wird auf 2/3 geschätzt; dies entspricht der heutigen Verkehrsmittelwahl aufgrund der Mikrozensusauswertung 2005. Der durchschnittliche Besetzungsgrad wird mit 2 Personen pro Personenwagen angenommen.

40% der Besucher einer Woche besuchen das Thermalbad am Sonntag und Feiertagen. Die restlichen 60% verteilen sich auf die Werktagen von Montag bis Samstag. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in der Therme beträgt rund 120-150 Minuten.

An Werktagen verteilen sich die Besucher während den Öffnungszeiten prozentual wie nachfolgend dargestellt.

Öffnungszeiten Werktags zwischen:	Besucheranteil in Prozent
07.30 - 10.00	20
10.00 - 12.00	18
12.00 - 14.00	12
14.00 - 17.00	25
17.00 - 20.00	25
Summe	100

*Tabelle 4:
Öffnungszeiten und Prozentsatz der Besucher an Werktagen
für das Ermitteln der Tagesganglinie*

¹ Diese Kennzahlen bilden einen Ansatzpunkt für die Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens.

Aufgrund einer "neuen" Zielgruppe wird das künftige Thermalbad seine Öffnungszeiten bis 22:00 Uhr erweitern. Daraus ergibt sich eine Verschiebung in die Abendstunden. Die letzte Eintrittsmöglichkeit ins Thermalbad ist um 20 Uhr.

An Sonntagen sowie an Feiertagen (Spitzentage) verteilen sich die Besucher regelmäßiger über den Tag als werktags. Tendenziell sind am Nachmittag und am Abend mehr Besucher zu erwarten.

Die folgenden Abbildungen 14-17 zeigen den spezifischen Parkplatzbedarf des Thermalbades als verkehrsintensive Nutzung mit maximal 500'000 Besuchern pro Jahr über den Tag mit einem mIV-Anteil von 50% bzw. 80%, wenn an einem Spitzentag (SO und Feiertage) 2'500 Besucher erwartet werden und an Werktagen (MO-SA) mit 1'500 Besuchern zu rechnen ist.

	Spitzentage (SO und Feiertage)	Werktage (MO-SA)
Besucher/Tag	2500	1500
MIV-Anteil (maximaler Wert, über heutigem Anteil)	80% (Abbildung 14)	80% (Abbildung 15)
MIV-Anteil (minimaler Wert, unter heutigem Anteil)	50% (Abbildung 16)	50% (Abbildung 17)

Tabelle 5:
Übersicht der Berechnungen für die Parkplatzbelegung (Abbildungen 14-17)

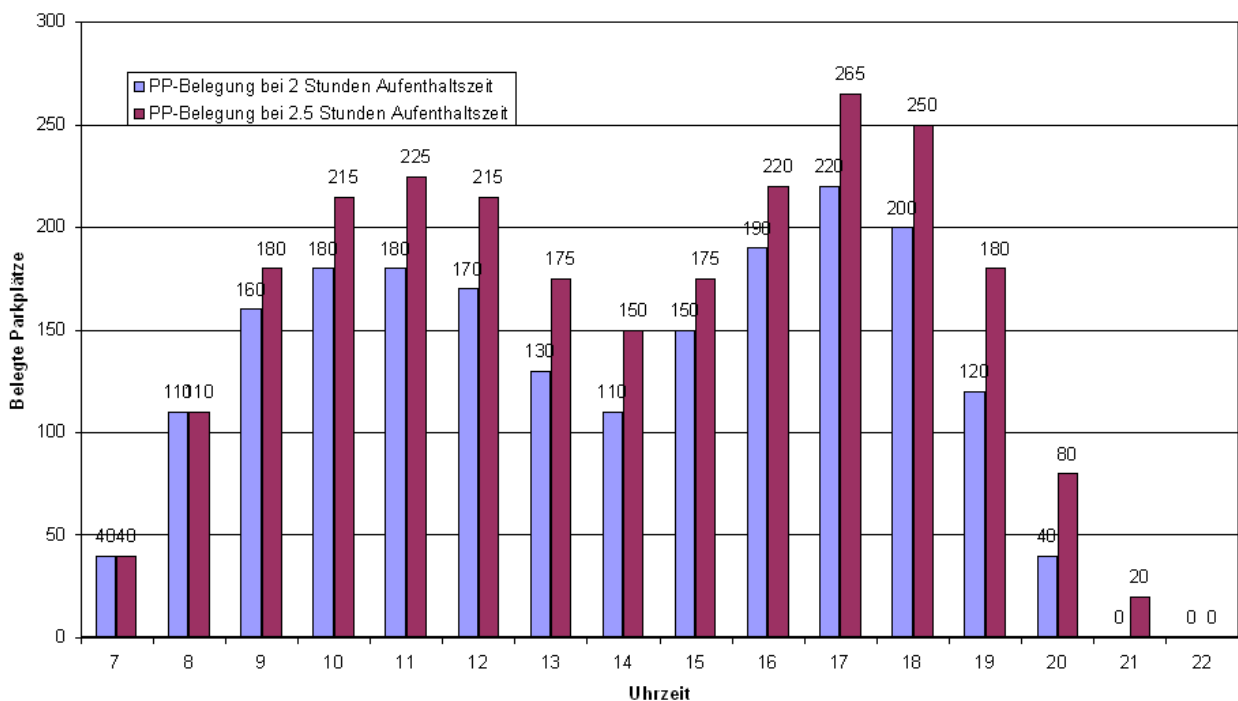


Abbildung 14:
Parkplatzbelegung an Spitzentagen bei 2500 Besuchern, mit mIV-Anteil 80%

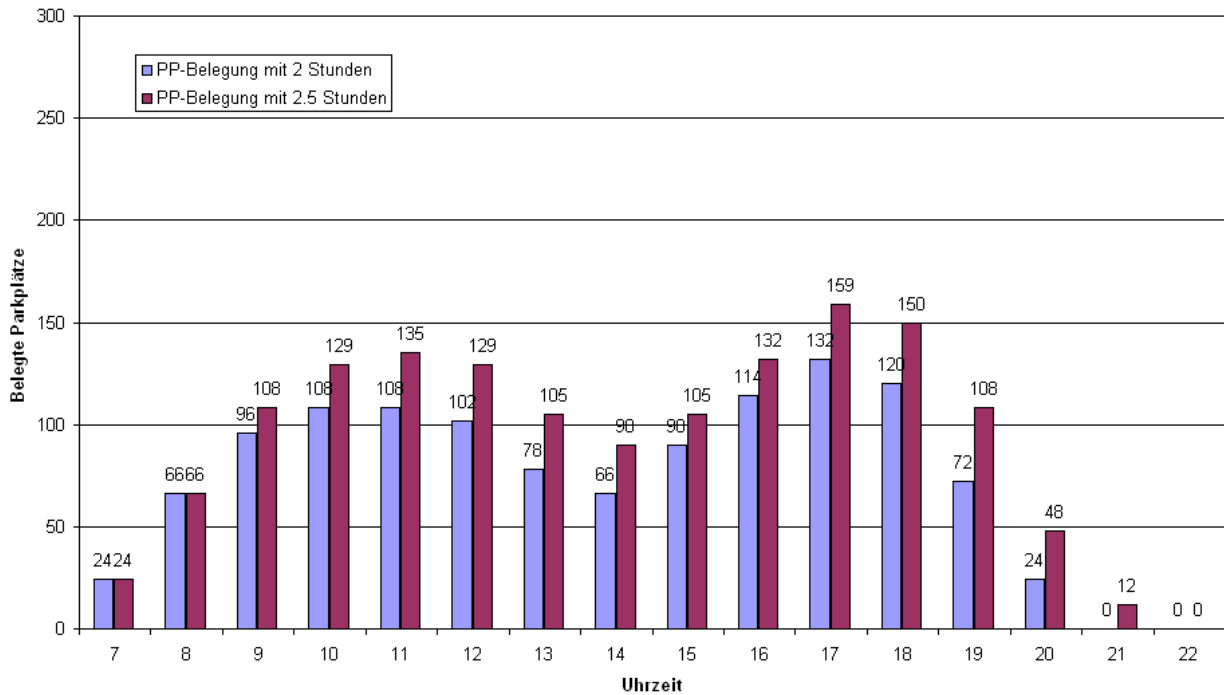


Abbildung 15:
 Parkplatzbelegung an Werktagen bei 1500 Besuchern,
 mit mIV-Anteil 80%

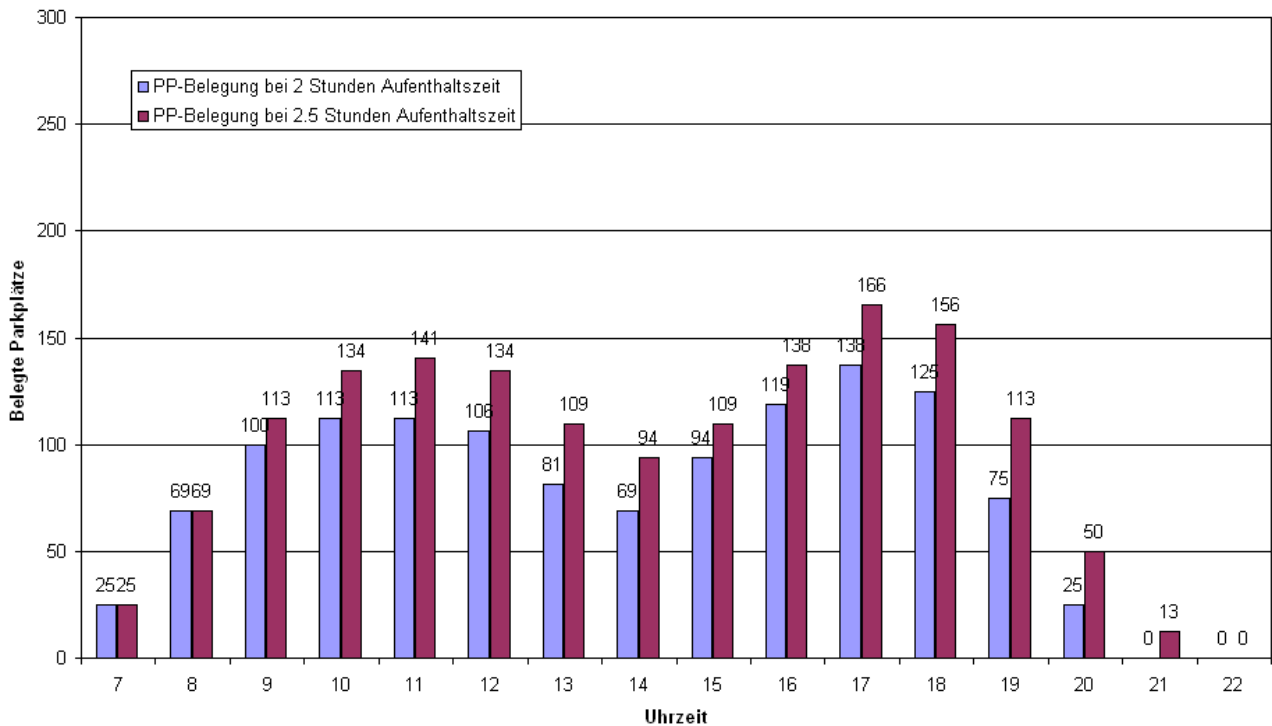


Abbildung 16:
 Parkplatzbelegung an Spitzentagen bei 2500 Besuchern,
 mit mIV-Anteil 50%

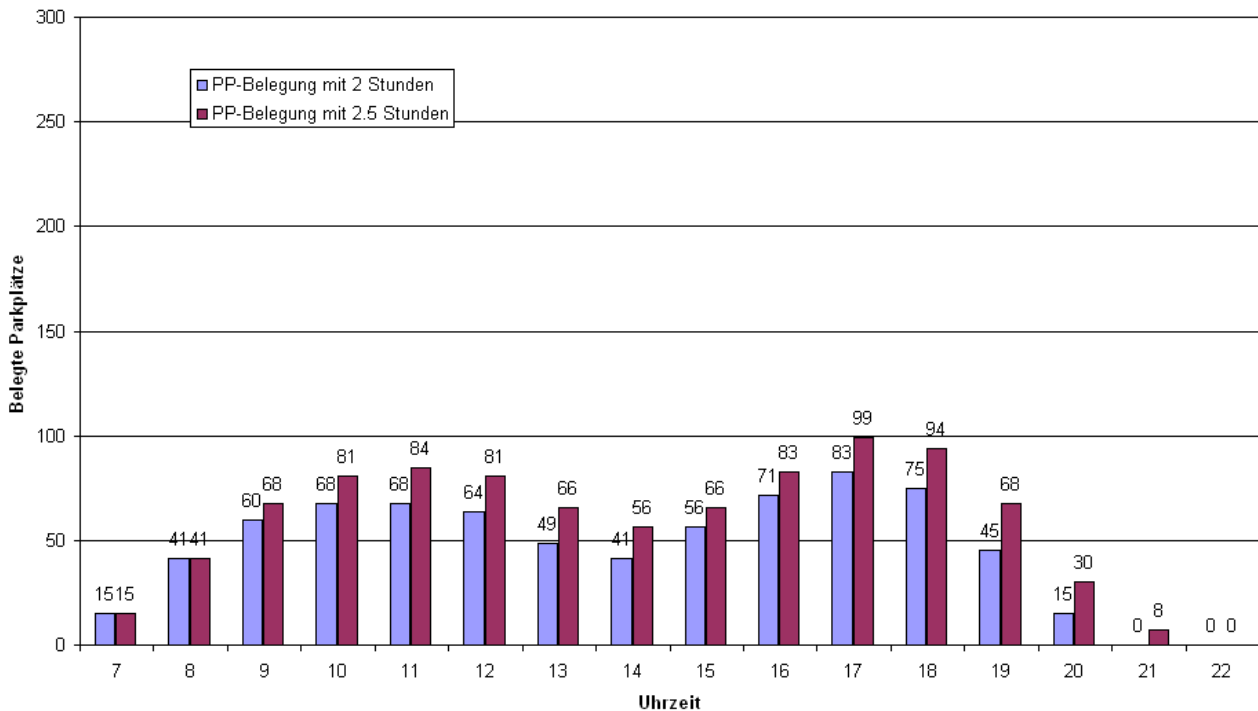


Abbildung 17:
Parkplatzbelegung an Werktagen bei 1500 Besuchern,
mit mIV-Anteil 50%

Die Parkplatznachfrage unter Berücksichtigung der Verkehrsmittelwahl, der Tagesganglinie sowie der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer liegt an **Spizentagen** für das Thermalbad bei rund 166 Parkplätzen (mIV-Anteil bei 50%) bzw. 265 Parkplätzen (mIV-Anteil bei 80%).

Es ist aufgrund der zentralen Lage, der guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr sowie der zahlreichen öffentlich zugänglichen Parkplätze im Nahbereich wenig zweckmässig, das Parkplatzangebot auf Spizentage auszuliegen.

3.3.5 Berechnung Parkplatzbedarf und Fahrten Bäderquartier

In der Tabelle 6 im Anschluss dieses Unterkapitels sind die ermittelten Parkplätze und das daraus resultierende Verkehrsaufkommen auf der Parkstrasse Nord je Baufeld mit den jeweiligen Bezugseinheiten und Nutzungsmassen für das gesamte Bäderquartier festgehalten. Darin sind die Parkplätze zu den jeweiligen Nutzungen und den einzelnen Baufeldern 1-4 inkl. des öffentlichen Raumes mit Annahmen der zu erwartenden täglichen Fahrten je Parkplatz und Nutzung berechnet und dargestellt.

Folgende Annahmen und Zielgrössen liegen diesen Berechnungen zugrunde:

- Dimensionierung auf max. 500'000 Thermalbadbesucher pro Jahr, entspricht rund drei mal mehr Besucher als im Jahr 2006.
- Öffnungszeiten von 7:30 - 22:00 Uhr, wobei nur bis 20:00 Uhr Einlass in die Tiefgarage möglich sein wird.
- Verteilung der Besucher in % gemäss Tagesganglinie
- Besetzungsgrad: 2 Personen pro Personenwagen (Mikrozensus 2000/2005)

- Aufenthaltsdauer im Thermalbad: 120 bis 150 Minuten
- Besucher an Spitzentagen (SO und Feiertagen): 2'500 Personen
- Besucher an Werktagen (MO-SA): 1'500 Personen
- mIV-Anteil bei 80% resp. 50%
- Standorttyp C bezüglich öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr (VSS)

Parkierung

Für das Ermitteln des Parkplatzbedarfs sind die einzelnen Nutzungen von Bedeutung. Jeder spezifischen Nutzungsart werden unterschiedliche Bezugsgrößen für die Berechnung der erforderlichen Anzahl Parkplätze gemäss SN 640 281 zugrunde gelegt. Bei Parkierungsanlagen sind grundsätzlich Schwankungen bei der Parkplatzbelegung zu erwarten.

Gehen wir von einem Modalsplit¹ für das Thermalbad von 65% mIV, 25% ÖV, 10% LV aus, kommen rd. 2/3 der Besucher mit dem Auto. In der Abendspitzenstunde zwischen 17-18 Uhr stehen für das Thermalbad inkl. Wellness und Sauna 183 Parkplätze als Angebot zur Verfügung. Die Differenz zwischen Angebot und Nachfrage soll in Spitzenzeiten über Mehrfachnutzung² abgedeckt werden. Im Falle der neuen Tiefgarage Thermalbad sind rund 40-50 Parkplätze für die Mehrfachnutzung geeignet. In Spitzenzeiten von 17-18 Uhr ist somit für das Thermalbad mit einem Parkplatzbedarf von 215 Parkplätzen (265 PP + 166 PP / 2 = 215 PP) bei einem mIV-Anteil vom 65% zu rechnen.

Die Parkierungsmöglichkeiten als Ersatz der Parkplätze im öffentlichen Raum sind in der Berechnung mit 50 Parkplätzen eingeflossen. Die Parkplätze sind (noch) mit keiner spezifischen Nutzung (Wohnen, Dienstleistung, etc.) verknüpft.

Es errechnet sich ein Parkplatzbedarf für die Baufelder 1-4 inkl. öffentlicher Raum von 451 Parkplätzen. Ausgehend von der möglichen Belegung des Thermalbades können gleichzeitig 930 Personen im Bad anwesend sein. Wenn davon rund ein Drittel mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo oder zu Fuss anreisen und der Besetzungsgrad je Auto zwei Personen beträgt, müssen in der Spitzenzeit 215 Parkplätze für das Thermalbad inkl. internes Restaurant zur Verfügung stehen. Für den Ersatz der bestehenden Parkplätze aus dem öffentlichen Raum sind in der neuen Tiefgarage 50 Parkplätze zu reservieren. Mehrfachnutzungen von Parkplätzen sind notwendig, um die Abendspitzenstunde zu bewältigen. Diese sind vertraglich zu regeln.

¹ Verkehrsmittelwahl bezogen auf die Wege.

² Mehrfachnutzungen von Parkplätzen sind am Abend und am Wochenende bei den Dienstleistungsnutzungen möglich/denkbar.

Verkehrsaufkommen

Das künftige Verkehrsaufkommen wird auf der Basis des Parkplatzbedarfs im Bäderquartier ermittelt. Je Nutzung wurde eine Annahme der Anzahl Fahrten getroffen und unterschieden zwischen Werktagen und Spitzentagen.

An Spitzentagen und Werktagen generieren die verschiedenen Nutzungen unterschiedlich viel Verkehr. So ist der Verkehrsanteil, verursacht durch das Thermalbad, an den Spitzentagen wesentlich höher als an Werktagen.

Der Anteil des Schwerverkehrs wird nur geringfügig zunehmen. Die Anlieferung erfolgt hauptsächlich mit Lieferwagen (Mercedes Sprinter), die erwartete Anzahl an Reiseautos liegt bei 4-7 Cars pro Woche (Schätzung aufgrund Betrieb heute). Von der Bäderstrasse her durchs Bäderquartier in die Parkstrasse können aufgrund einer eingeschränkten Strassenraumhöhe keine Doppelstockbusse verkehren. Bei einer Testfahrt der RVBW wurde die Befahrbarkeit mit Normalbussen nachgewiesen.

Der öffentliche Verkehr soll im 1/4-Stunden-Takt das Bäderquartier von 7-22 Uhr mit einer zusätzlichen Linie bedienen. Daraus ergibt sich ein Fahrtenaufkommen vom öffentlichen Verkehr von 4 Fahrten in der Stunde bzw. 60-70 Fahrten pro Tag. Der Bus der Linie 9 gilt als Pw und ist in der Berechnung des Verkehrsaufkommens ebenfalls berücksichtigt.

Mit der geplanten Entwicklung im Bäderquartier errechnet sich eine künftige Verkehrsbelastung auf der Parkstrasse Nord von ca. 1'900 Fahrten pro Tag an normalen Werktagen und 2'100 Fahrten pro Tag an Spitzentagen (inkl. Buskurse). In den Abendspitzenstunden ist ausgehend vom Bäderquartier mit einem Verkehrsaufkommen im Durchschnitt von 150 bis 270 Fahrzeugen pro Stunden zu rechnen.

3.3.6 Belastungsgrenze Parkstrasse

Bei der Belastungsgrenze der Parkstrasse sind zwei Aspekte zu unterscheiden:

- verkehrstechnische Belastungsgrenze
- Belastungsgrenze des Umfeldes

Die Belastungsgrenzen liegen nach SN 640 045 im Bereich einer Quartiererschliessungsstrasse bei < 150 Fz/h bzw. bei einer Quartiersammelstrasse (< 500 Fz/h).

Der Begegnungsfall Pw/Pw ist auf der gesamten Parkstrasse bereits heute möglich, daher bestimmt massgeblich das Verkehrsaufkommen des Schwerverkehrs die verkehrstechnische Belastungsgrenze. Ohne entsprechende Massnahmen wird die verkehrstechnische Leistungsgrenze der Parkstrasse Nord überschritten.

Das prognostizierte Verkehrsaufkommen liegt an der Belastungsgrenze des Umfeldes (Wohngebiet, Kurbezirk), die sich durch die Lärmbelastung, die Verkehrssicherheit, etc. bestimmt. Daher sind auch hier entsprechende Massnahmen zu treffen.

Zudem wurde bzgl. Belastungsgrenze auf der Parkstrasse ein separates Lärmgutachten erarbeitet¹. Aufgrund des prognostizierten Verkehrs, der für das Lärmgutachten herangezogen wurde (Annahme 2'500 Fahrten Parkstrasse Nord und 6'800 Fahrten Parkstrasse Süd), können die Immissionsgrenzwerte der ES II in der Parkstrasse Nord am Tag und in der Nacht gemäss Lärmberechnungen eingehalten werden.

3.3.7 Bedarf Zweirad-Abstellanlagen

Für Fahrräder, Mofas, fahrzeugähnliche Geräte (fäG) und Spezialfahrzeuge (z.B. Kinderveloanhänger, u.a.) sowie Kinderwagen sind an gut zugänglichen Stellen in der Nähe der Hauptzugänge hochwertige und attraktive Abstellplätze einzuplanen und umzusetzen.

Der Anteil des leichten Zweiradverkehrs ist davon abhängig, wie ausgeprägt die kommunalen Verhältnisse bzgl. Topografie, Nutzung und Fahrradkultur für die Benützung des Zweirades sind. Das Einzugsgebiet für Zweiräder beträgt in der Regel 3 bis 10 Kilometer. Für das Bäderquartier kann die Stufe C gemäss VSS-Norm zugrunde gelegt werden. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Verkehrsanteil des leichten Zweiradverkehrs je nach Nutzung von rund 15 - 25 %.

Um den Standardbedarf zu berechnen, wird nebst der VSS-Norm 640 065 auch die Empfehlung des Bundes für die Veloparkierung herangezogen. Die Anzahl Abstellplätze wird je Nutzung und Baufeld mit unterschiedlichen Bezugsgrössen ermittelt. Siehe dazu Tabelle 7 auf der nachfolgenden Seite.

¹ Fachbereich Lärm und Energie: Kopitsis Bauphysik AG, Wohlen

Baufeld 1 (Therme)

Bereich / Nutzungen	Richtwert Stellplätze/Bezugseinheit	Nutzungsmass			Standardbedarf Anzahl Stellplätze	Erhöhung Standardbedarf	
		BGF	Einheit	Anzahl		Korrektur in %	Anzahl Stellplätze
Verwaltung/Personal	2 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze	350	AP	25	3	0	3
Bistro (Eingangshalle)	2 Abstellfelder/10 Sitzplätze	200	SP	100	20	0	20
Thermalbad inkl. internes Restaurant	1 Abstellfelder/10 Garderobenkasten	3'920	GK	700	70	30	91
Sauna	1 Abstellfeld/10 Garderobenkasten	1'260	GK	50	5	30	7
Wellness	1 Abstellfeld/10 Garderobenkasten	860	GK	50	5	30	7
Total		6'590		-	103		127

Baufeld 2 (Wohnhaus)

Bereich / Nutzungen	Richtwert Stellplätze/Bezugseinheit	Nutzungsmass			Standardbedarf Anzahl Stellplätze	Erhöhung Standardbedarf	
		BGF	Einheit	Anzahl		Korrektur in %	Anzahl Stellplätze
Wohnen	0.5 Abstellfelder/Zimmer	4'912	ZI	86	43	0	43
Dienstleistung (Personal Therme)	2 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze	1'772	AP	10	2	0	2
Total		6'684	-	-	45		45

Baufeld 3 (Verenahof/Bären/Ochsen)

Bereich / Nutzungen	Richtwert Stellplätze/Bezugseinheit	Nutzungsmass			Standardbedarf Anzahl Stellplätze	Erhöhung Standardbedarf	
		BGF	Einheit	Anzahl		Korrektur in %	Anzahl Stellplätze
Restaurant Extern	2 Abstellfelder/10 Sitzplätze	250	SP	100	20	0	20
Rehaklinik (Personal)	2 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze	11'800	AP	30	6	0	6
Rehaklinik (Besucher)	1.5 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze		AP	30	5	0	5
Hotel (Gäste)	1 Abstellfeld/10 Hotelbetten		BE	60	6	0	6
Hotel (Personal)	2 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze		AP	8	2	0	2
Total		11'800	-	-	39		39

Baufeld 4 (Ochsen-Dependance)

Bereich / Nutzungen	Richtwert Stellplätze/Bezugseinheit	Nutzungsmass			Standardbedarf Anzahl Stellplätze	Erhöhung Standardbedarf	
		BGF	Einheit	Anzahl		Korrektur in %	Anzahl Stellplätze
Dienstleistung (Personal)	2 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze	560	AP	25	5	0	5
Dienstleistung (Besucher)	0.5 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze		AP	25	2	0	2
Total		560	-	-	7		7

Baufeld 4 (Haus am Park)

Bereich / Nutzungen	Richtwert Stellplätze/Bezugseinheit	Nutzungsmass			Standardbedarf Anzahl Stellplätze	Erhöhung Standardbedarf	
		BGF	Einheit	Anzahl		Korrektur in %	Anzahl Stellplätze
Wohnen	0.5 Abstellfelder/Zimmer	795	ZI	18	9	0	9
Dienstleistung (Personal)	2 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze	788	AP	25	5	0	5
Dienstleistung (Besucher)	0.5 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze		AP	25	2	0	2
Total		1'583	-	-	16		16

Baufeld 4 (Bären-Dependance)

Bereich / Nutzungen	Richtwert Stellplätze/Bezugseinheit	Nutzungsmass			Standardbedarf Anzahl Stellplätze	Erhöhung Standardbedarf	
		BGF	Einheit	Anzahl		Korrektur in %	Anzahl Stellplätze
Dienstleistung (Personal)	2 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze	1'216	AP	50	10	0	10
Dienstleistung (Besucher)	0.5 Abstellfelder/10 Arbeitsplätze		AP	50	3	0	3
Total		1'216	-	-	13		13

Total Baufeld 1-4

Bereich / Nutzungen	Richtwert Stellplätze/Bezugseinheit	Nutzungsmass			Standardbedarf Anzahl Stellplätze	Erhöhung Standardbedarf	
		BGF	Einheit	Anzahl		Korrektur in %	Anzahl Stellplätze
Total		28'433	-	-	223		247

BGF= Bruttogeschossfläche in m²
 AP=Arbeitsplätze
 SP=Sitzplätze
 GK=Garderobenkasten

Tabelle 7:
 Abschätzung Bedarf Abstellplätze für leichte Zweiräder und dgl.

3.4 Öffentlicher Verkehr

3.4.1 Nachfrage

Um die Zweckmässigkeit einer Buslinie Bahnhof - Bäderquartier bzw. einer Taktverdichtung zu beurteilen, wird deren potenzielle Nachfrage abgeschätzt.

In den folgenden Abbildungen 18 und 19 werden die Besucher, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, für einen Werktag (1'500 Besucher) sowie einen Spitzentag (2'500 Besucher) abgeschätzt. Der ÖV-Anteil wird mit 30% der Besucherzahl des Thermalbades angenommen.

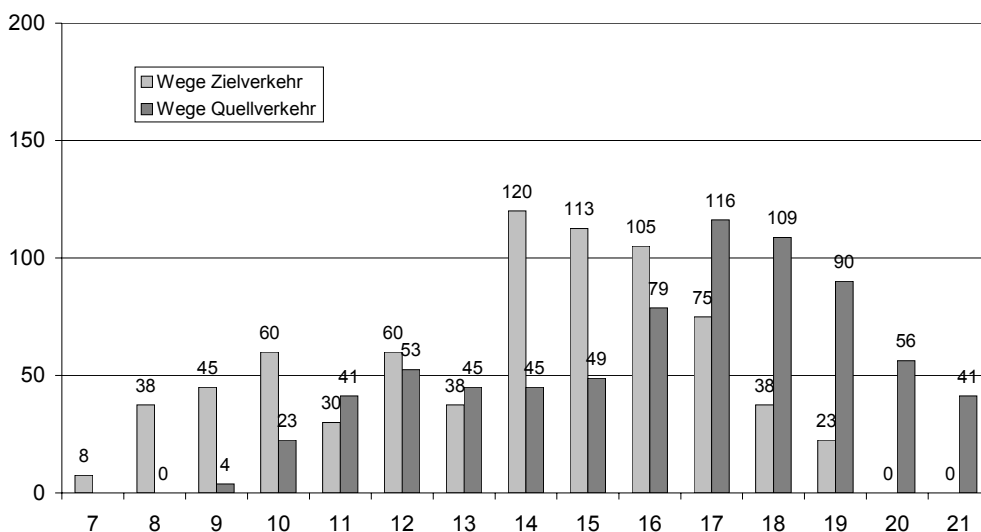


Abbildung 18:
Nachfrage mit ÖV-Anteil 30% an Spitzentagen bei 2'500 Besuchern

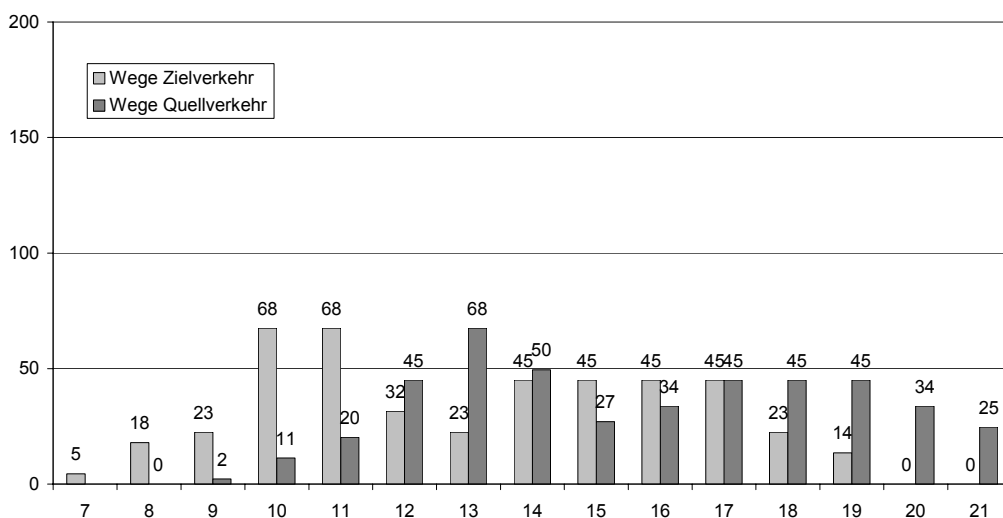


Abbildung 19:
Nachfrage mit ÖV-Anteil 30% an Werktagen bei 1'500 Besuchern

Die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs sind auf die Nachfrage hin auszurichten.

3.5 Schlussfolgerungen

- *Aufgrund der Berechnung gemäss VSS-Norm ergibt sich ein Parkplatzbedarf für das Bäderquartier (Baufeld 1-4 und öffentlicher Raum) von 490 Parkplätzen. Für das Baufeld 1 (Thermalbad inkl. Wellness und Sauna) sind 183 Parkplätze vorgesehen. Dies deckt die Nachfrage an einem Werktag gut ab. An Spitzentagen überschreitet die Nachfrage mit dem Bedarf von rund 215 Parkplätzen (65% mIV: 265 PP+166 PP/2) das Angebot, so dass Mehrfachnutzungen von Parkplätzen notwendig sind. D.h. müssen ca. 50 Parkplätze, die anderen Nutzungen zugewiesen sind, an diesen Tagen während der Abendspitzenstunde von Thermalbadbesuchern genutzt werden können.*
- *Das Verkehrsaufkommen der Tiefgarage Thermalbad wird vollumfänglich über die Parkstrasse Nord abgewickelt. Es ist mit rund 1'900- 2'100 Fahrten pro Tag inkl. des Linienbusverkehrs zu rechnen.*
- *Die verkehrliche Belastungsgrenze der Parkstrasse Nord (Fahrbahn), heute als Erschliessungsstrasse klassiert, wird ohne bauliche Massnahmen überschritten. Eine Neuverteilung der Verkehrsflächen zwischen Fahrbahn und Gehwegbereich ist notwendig.*
- *Die Geometrie der ersten Ebene der Tiefgaragenzufahrt hat der Komfortstufe C für Lieferwagen zu entsprechen.*
- *Aus den Berechnungen ergibt sich ein Bedarf von insgesamt rd. 250 Fahrradabstellplätzen für die Baufelder 1-4. Für das Baufeld 1 sind rd. 130 Abstellfelder zweckmässig.*
- *Die Nachfrage für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist gegeben.*
- *Die Belastungsgrenze des Umfeldes stösst ab 2'500 Fahrten pro Tag an seine Grenzen. Werden ausgehend von der geplanten Tiefgarage mehr Fahrten ausgelöst, ist eine Überschreitung der Luft- und Lärmwerte plausibel.*

4 Grundsätze

Es werden folgende Grundsätze für die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes und die daraus resultierenden Massnahmen zugrunde gelegt:

- Die Planung stützt sich auf eine angebotsorientierte Verkehrsplanung ab. Die Verkehrsinfrastruktur muss unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen und der Belastbarkeitsgrenzen von Siedlung, Umwelt und Verkehr für sämtliche Verkehrsarten und -teilnehmer möglichst optimal geplant und gestaltet sowie zuletzt betrieben werden können.
- Die übergeordnete Anbindung und Bewältigung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens aus dem Bäderquartier ist sicherzustellen. Die notwendigen flankierenden Massnahmen sind zu formulieren.
- Aufgrund der beschränkten Zufahrtsmöglichkeit via Parkstrasse soll die Erschliessung verstärkt durch den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr erfolgen. Das Verkehrsverhalten der Arbeitnehmer, Kunden, Bewohner und Besucher soll durch Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement entsprechend gelenkt werden. Die Zugänglichkeit für den Fuss- und Radverkehr soll direkt, sicher und über attraktive Verbindungen insbesondere aus Richtung Altstadt/Bahnhof möglich sein. Das Gebiet soll sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.
- Die verkehrliche Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr, bestehend aus Alltagsverkehr, Freizeitverkehr und Betriebsverkehr, soll primär über die Parkstrasse erfolgen. Bei deren Ausbau sind jedoch die spezifischen Randbedingungen (Wald, Parkzone, Landschaftsbild, Anrainer, etc.) zu berücksichtigen.
- Die Anlieferung für das Hotel, das Thermalbad und die Rehaklinik erfolgen über die Parkstrasse und primär unterirdisch via Parkhaus Thermalbad. Die oberirdische Anlieferung für Lkws soll mit Einschränkungen möglich sein. Für die Anlieferung des Bäderquartiers sind Zeitfenster zu definieren.
- Das Parkplatzangebot muss neben den Bedürfnissen der Investoren, Betreiber und Kunden auch die Belastungsgrenzen der Parkstrasse sowie des betroffenen Quartiers berücksichtigen. Auf der Parkstrasse Süd ist mit verkehrsberuhigenden Massnahmen eine betriebliche und gestalterische Aufwertung zu erlangen.
- Der öffentliche Raum soll eine dem Umfeld angemessene Aufwertung erfahren.

5 Verkehrskonzept

Die Stadt Baden sieht vor, die Anbindung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens, das durch die neuen zusätzlichen Nutzungen im Bäderquartier zu erwarten ist, sowohl über die Parkstrasse Süd und die Haselstrasse beim Knoten Bruggerstrasse – Haselstrasse (70% des Verkehrsaufkommens) an das übergeordnete Strassennetz anzubinden als auch über die Römerstrasse West (30% des Verkehrsaufkommens) auf die Bruggerstrasse zu führen. Ebenfalls sind die zusätzlichen Nutzungen in Baden Nord verkehrlich über die Bruggerstrasse zu erschliessen.

5.1 Erschliessung Bäderquartier

Die Lösungsstrategie verfolgt den Ansatz einer angebotsorientierten Verkehrsplanung. Dabei soll die Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Belastungsgrenzwerte von Verkehr, Siedlung und Umwelt optimal geplant, betrieben und gestaltet werden. Im Hinblick auf eine Neukonzeption des Bäderquartiers und der begrenzten Leistungsfähigkeit der Parkstrasse Nord sowie einzelner Knoten soll sich die Lösungsfindung am Prinzip - **Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglicher machen** - orientieren. Eine Gesamtschau des Konzeptes ist im Anhang 3 abgebildet.

5.1.1 Motorisierter Individualverkehr

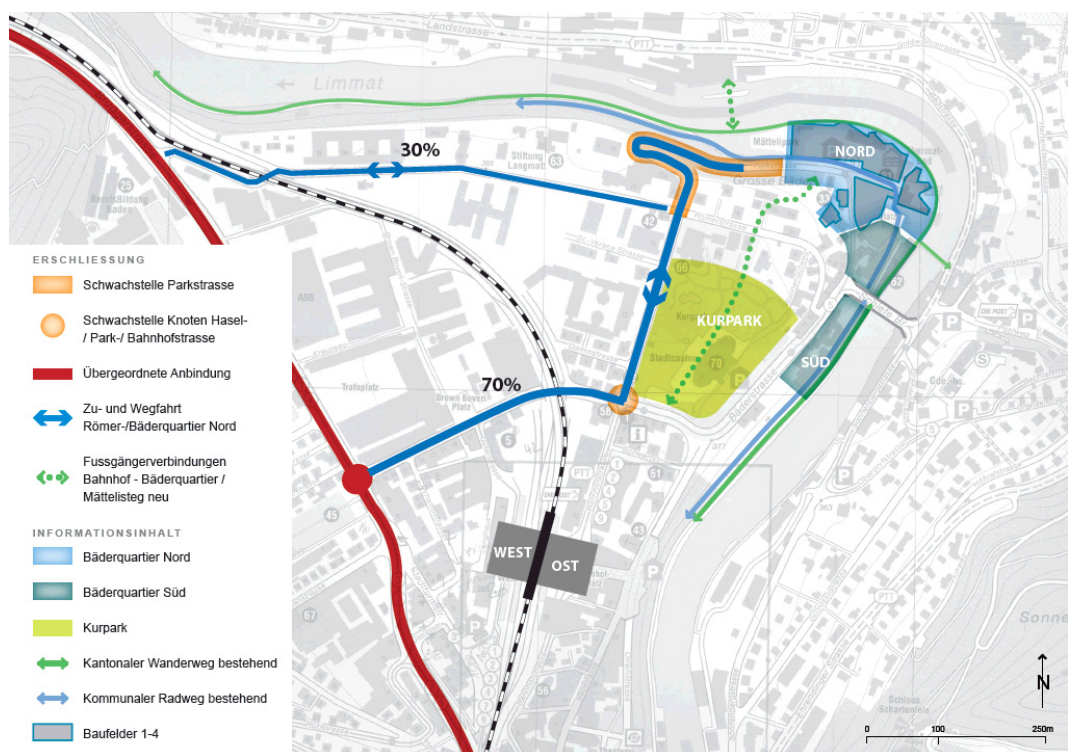


Abbildung 20:
mIV-Erschliessung Bäderquartier

Die Erschliessung des Bäderquartiers Nord und somit des Parkhauses Thermalbad erfolgt für den motorisierten Individualverkehr (mIV) sowie für die Anlieferung des gesamten Bäderquartiers über die Parkstrasse Nord. 70% des Verkehrs soll über die Hasel-

strasse und 30% über die Römerstrasse West geführt werden. Da ein Grossteil des zusätzlichen Parkplatzbedarfs des gesamten Bäderquartiers künftig über das Parkhaus Thermalbad abgedeckt werden soll, nimmt die Verkehrsbelastung auf der Parkstrasse zu. LKWs und Reisecars sollen im Bäderquartier Nord wenden können. Die Anfahrt der Reisecars über das Oederlin-Areal (Obersiggenthal) ist grundsätzlich möglich und sollte detailliert geprüft werden. Die Gäste könnten das Bäderquartier via geplanten Steg (Mäteliste) zu Fuss erreichen. Schwachstellen ergeben sich an der Parkstrasse Nord und beim Knoten Parkstrasse/Haselstrasse. Für diese sind Massnahmen aufzuzeigen.

Der Knoten Hasel-/Bahnhof-/Parkstrasse ist im Sinne der Verkehrslenkung und Aufwertung des Strassenraums neu zu gestalten. Dabei sind die Anliegen des Busbetriebs zu berücksichtigen (evtl. LSA zur Priorisierung ÖV) und die Sicherheit der Fussgänger zu verbessern. Gleichzeitig besteht an diesem Knoten eine direkte Abhängigkeit zu den Projekten Schulhausplatz und Tunnelgarage, da sich dadurch je nach Wahl der Projektvarianten die Fahrtrouten der Buslinien verändern werden. Dies hätte Auswirkungen auf die Ausgestaltung dieses Knotens. Verkehren die Busse wie heute, ist mit einer Lichtsignalanlage zu rechnen. Kursieren auch die Postautos in Zukunft durch die Tunnelgarage, ist eine Umgestaltung des Knotens mit Platzcharakter und Langsamverkehrsbevorzugung denkbar.

Im Raume des Vorbereiches Kurtheater soll mit einer Umgestaltung des Strassenraums der Durchfahrtswiderstand erhöht werden, bzw. der Bus auf der Parkstrasse soll gegenüber der Römerstrasse vortrittsberechtigt sein.

5.1.1.1 Geschwindigkeitsregime und Strassenfunktion

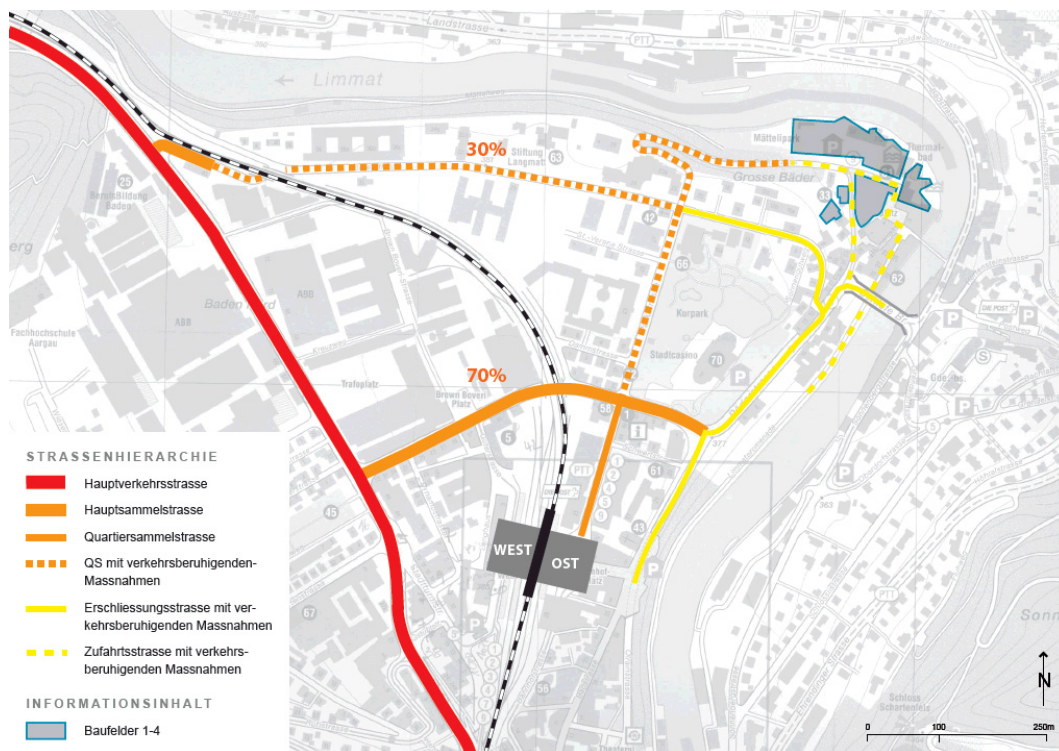


Abbildung 21:
Geschwindigkeitsregime und Strassenfunktion

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung von über >150 Fz/h (Richtwert für Erschliessungsstrasse SN 640 045) auf der Parkstrasse Nord, wird diese als Quartiersammelstrasse (QS) mit verkehrsberuhigenden Massnahmen bezeichnet. Die Parkstrasse endet beim Thermalbad im Bäderquartier als Sackgasse. Nach dem Vollausbau (Baufeld 1-4) sind keine weiteren grösseren Nutzungen im Bäderquartier zu erwarten. Daher ist nach dem Vollausbau der Baufelder 1-4 mit keinen wesentlichen zusätzlichen Mehrfahrten aus dem Bäderquartier zu rechnen. Die Parkstrasse Süd und die Römerstrasse West sind ebenfalls als Quartiersammelstrasse mit verkehrsberuhigenden Massnahmen einzu-stufen. Diese übernehmen die Erschliessungsfunktion des Römer- und Bäderquartiers. Aufgrund einer groben Schätzung gelangen rund 70% der Automobilisten über die Haselstrasse, via Parkstrasse Süd und Nord ins Bäderquartier. Die restlichen 30% der Automobilisten werden via Römerstrasse West ins Bäderquartier fahren. Die Römerstrasse West nimmt eine untergeordnete Funktion als Quartiersammelstrasse mit verkehrsberuhigenden Massnahmen (versetzte Parkierung und Tempo-30) ein; die Römerstrasse Ost bleibt eine Erschliessungsstrasse mit verkehrsberuhigenden Massnahmen.

Als flankierende Massnahme, um die Immissionszunahme (Lärm/Schadstoffe) durch den Mehrverkehr in den betroffenen Quartieren zu minimieren und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr zu erhöhen, ist im ganzen Römerquartier eine Tempo-30-Zone und im Bäderquartier eine Begegnungszone vorzusehen.

5.1.1.2 Anlieferung

Die Anlieferung für das Bäderquartier Nord erfolgt über die Parkstrasse via Haselstrasse und ist auf die Zeitbereiche ausserhalb den Spitzenstunden zu beschränken. Die Massnahmen in zeitlicher und räumlicher Hinsicht sind in Anlehnung an das "Neue Verkehrskonzept - Innenstadt Baden" zu formulieren und umzusetzen. Detaillierte Abklärungen dazu sind noch zu erarbeiten.

5.1.1.3 Verkehrliche Auswirkungen Parkstrasse

Der Siedlungsausba (Baufeld 1-4) im Bäderquartier löst auf der Parkstrasse Nord und Süd sowie auf der Römerstrasse West eine zusätzliche Verkehrsbelastung von rund 1'100 Fahrzeugen pro Tag aus.

	DTV Heute	DTV Zunahme	DTV Prognose	ASP* Heute	ASP* Prognose
Parkstr. Nord	1'040	1'160	2'200	83	176
Parkstr. Süd	3'400	812	4'212	272	337
Römerstrasse West	3'070	348	3'418	246	273

*: Abendspitzenstunde (ASP) wird ausgehend vom DTV mit 8% gerechnet

Abbildung 22:
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)
und Abendspitzenstunde (ASP)

Auf der Parkstrasse Nord ist in Zukunft an einem Spitzentag mit rd. 2'200 Fahrten pro Tag (inkl. ÖV: ca. 80 Fahrten pro Tag) zu rechnen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Parkstrasse Süd erhöht sich auf rund 4'210 Fahrzeuge im Tag (70% vom Verkehrsaufkommen) und in der Römerstrasse West auf 3'420 Fahrzeuge pro Tag (30% vom Verkehrsaufkommen).

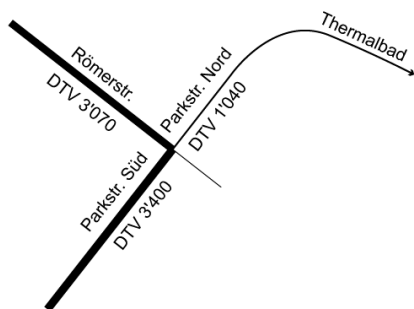


Abbildung 23:
Verkehrsbelastung heute

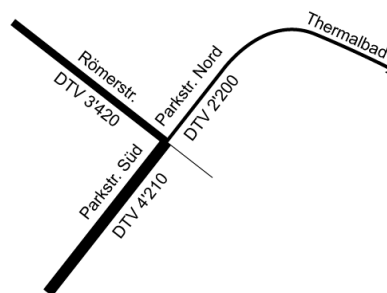


Abbildung 24:
Verkehrsbelastung Prognose

5.1.2 Tiefgaragenzufahrt Parkhaus Thermalbad

Die neue Tiefgaragenzufahrt ist städtebaulich abgestimmt mit dem Neubau des Thermalbads und der Parkanlage und soll in etwa an der gleichen Stelle erstellt werden, wie die bestehende Einfahrt. Die neue Einfahrt liegt in der Parkzone. Dafür wurde eine Teiländerung Bäderzone erarbeitet.

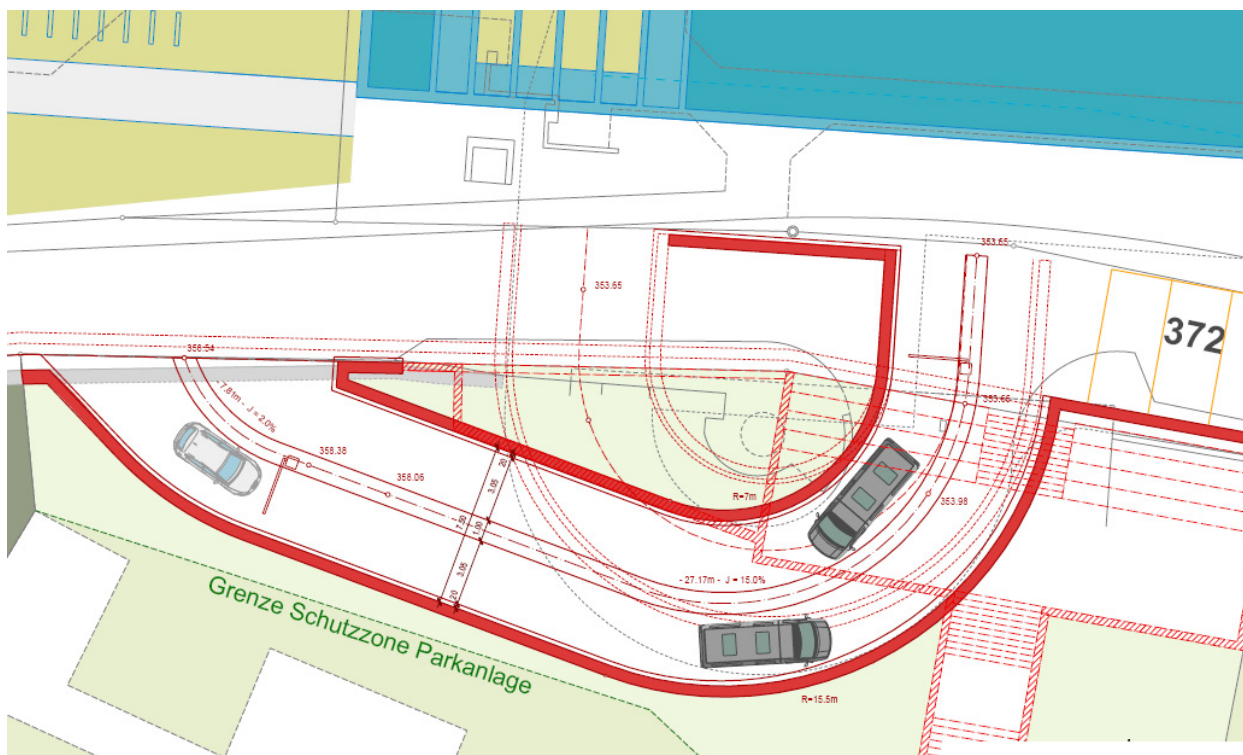


Abbildung 25:
Situation Tiefgaragenzufahrt Variante 1 (verkleinert). Die notwendigen Sichtweiten müssen im Detailprojekt für beide Richtungen, abgestimmt auf die Lage der Fahrbahnen, zwingend eingehalten werden.

Die neue Zufahrt berücksichtigt die Bedürfnisse für die Anlieferung mit Kleintransportern über die Tiefgarage. Die Fahrbahn und die Höhe der Einfahrt in das erste Untergeschoss sind darauf abgestimmt. Gemäss VSS-Norm 640 291a wird für die Projektierung die Komfortstufe C für Lieferwagen zugrunde gelegt. Das zweite Untergeschoss ist lediglich für Personenwagen befahrbar und wird dementsprechend aufbauend auf den Grundlagen der Komfortstufe B konstruiert. Weitere Pläne dazu siehe Anhang.

5.1.2.1 Parkierung und Leitsystem

Aus verkehrlichen und gestalterischen Gründen ist die Aufhebung der bestehenden Parkplätze im öffentlichen Raum anzustreben. Um dem Ziel eines attraktiven öffentlichen Raumes zu entsprechen, in dem primär Gäste und Touristen anwesend sein werden, ist der öffentliche Strassenraum verkehrsarm auszugestalten. Die bestehenden Parkplätze im öffentlichen Strassenraum in der Parkstrasse Nord des Badener Bäderquartiers werden aufgehoben. Die Parkplätze an der Limmatpromenade sind soweit möglich aufzuheben. Für die aufgehobenen Parkfelder soll in der Tiefgarage Thermalbad Ersatz angeboten werden. Die genaue Anzahl ist im Kapitel 3.3.5 auf Tabelle 6 festgehalten.

Das Parkhaus Thermalbad kann aus Platzgründen auf *max. 490 Parkplätze* dimensioniert werden. Dies entspricht in etwa dem *erwünschten Parkplatzbedarf* des Bäderquartiers. Die Fläche für das Parkhaus wird gemäss Zonenplan westlich zum Park hin begrenzt. Die Verteilung der Parkplätze orientiert sich am Bedarf der einzelnen Nutzungen.

Um eine bessere Verteilung der Parkplatznachfrage auf die umliegenden Parkhäuser zu erreichen und Parksuchverkehr zu vermeiden, muss das neue Parkhaus in das Parkleitsystem der Stadt Baden eingebunden werden. Ein Umsetzungsvorschlag dazu ist dem Kapitel 6. Massnahmen zu entnehmen.

Zur Entlastung des Schulhausplatzes und der Bruggerstrasse könnte der Verkehr aus Richtung Wettingen mittels Parkleitsystem ins Parkhaus "Zentrum" in Ennetbaden geleitet werden. Dies würde die Verkehrszunahme durch das Bäderquartier auf den entsprechenden Strassen um ca. 10% (Abschätzung) entlasten.

5.1.3 Öffentlicher Verkehr

In Zusammenarbeit mit der RVBW und auf Anfrage bei der Abteilung für den öffentlichen Verkehr (AöV) entstand der nachfolgende Konzeptansatz für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Das Konzept baut auf folgenden Grundsätzen auf:

- Die ÖV-Erschliessung des Bäderquartiers ist auszubauen.
- Die Haupterschliessung soll neu mit der Linie 3 im 15-Min.-Takt (MO-SO in Abstimmung mit den Öffnungszeiten des Thermalbades) erfolgen.
- In Randzeiten bedient die Linie 9 anstelle von Linie 3 das Bäderquartier in beiden Richtungen im 30-Min.-Takt (früher Morgen und später Abend MO-SO).
- Zudem erschliesst die Line 5 (Haltestelle Freihof) das Bäderquartier in den Spitzenzeiten im 15-Min.-Takt und in den Nebenzeiten im 30-Min.-Takt.
- Die Line 6 (Haltestelle Freihof) erschliesst das Bäderquartier im 15-Min.-Takt (MO-SO).

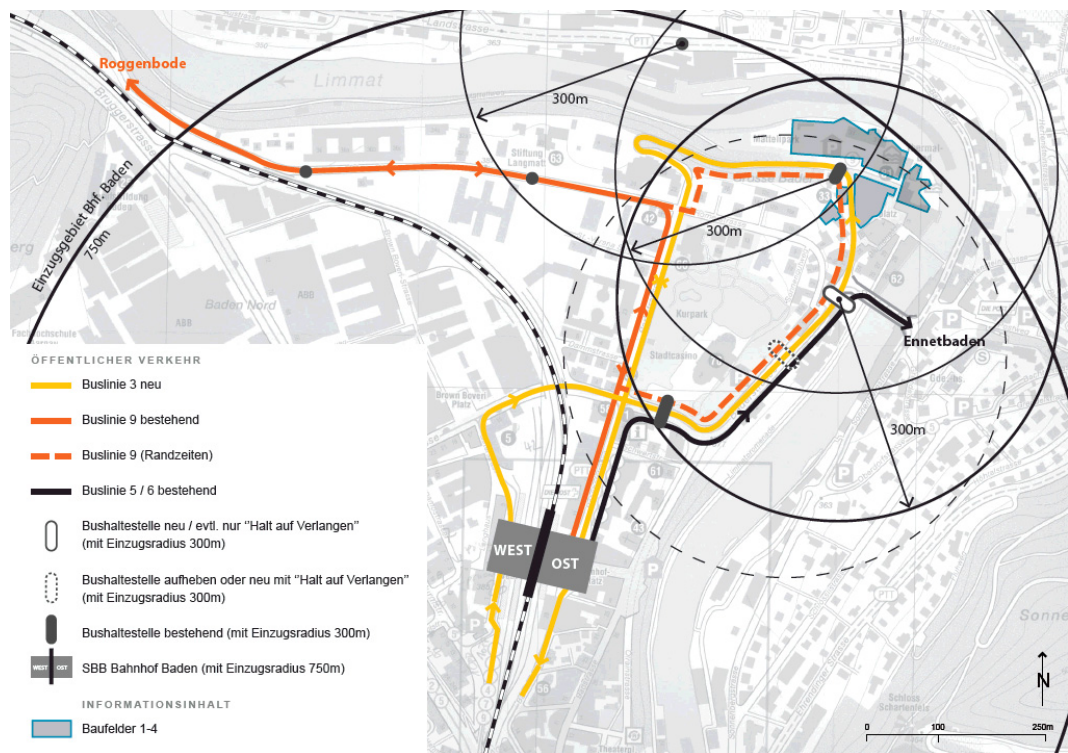


Abbildung 26:
öV-Konzept

Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, soll die Haltestelle Freihof der Linie 5 und 6 direkt zum Zugang Bäderquartier verlegt werden (oder „Halt auf Verlangen“ und Beibehaltung des bestehenden Standortes).

Die Verlängerung der Buslinie 3 vom Bahnhof-West zum Bäderquartier über die Haselstrasse - Bäderstrasse (im 15-Min.-Takt) verbessert das Angebot. Die Linie 3 verkehrt als Schlaufe im Gegenuhrzeigersinn. Im Bereich des ThermalBad-Eingangs an der Haltestelle Thermalbaden ist eine Buskante in Fahrtrichtung Parkstrasse notwendig. Eine Überdachung der Haltestelle erachten wir als nicht notwendig, da eine ansprechende Arkade des Neubaus Thermalbad genug Witterungsschutz bietet.

Die Buslinie 9 erschliesst das Bäderquartier weiterhin in den Randzeiten. Für die Haltestelle der Buslinie 9 in Richtung Bahnhof sind im Bereich der Kapelle "Heilige drei Könige" die räumlichen Verhältnisse für einen Fahrbahnhalt zu schaffen; auf einen Unterstand und eine Buskante kann verzichtet werden. Für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs soll der Bus auf der Parkstrasse gegenüber der Römerstrasse vortrittsberechtigt sein. Das Konzept ist weiter zu konkretisieren.

- *Eine Einbahn-Schleife für die Buslinie 3 ist machbar. In diesem Fall spricht kein Argument dagegen, wenn der Begegnungsfall PW/Bus auf der Parkstrasse bei verminderter Geschwindigkeit ermöglicht werden kann.*
- *Falls die Linienführung der Buslinie 3 ins Bäderquartier verlängert wird, ist ein zusätzliches Fahrzeug im Gesamtumlauf notwendig: (Schätzung Kostenrahmen ca. 500'000 CHF/Jahr).*
- *Die Buslinie 9 soll das Bäderquartier in den Randzeiten weiterhin erschliessen. Detaillierte Abklärungen sind mit der RVBW im Rahmen der Umsetzung des ÖV-Konzeptes zu prüfen.*

5.1.4 Langsamverkehr

Für eine gute Erreichbarkeit und die Sicherheit des Langsamverkehrs (Radfahrer und Fussgänger) sind folgende Ergänzungen bzw. Verbesserungen erforderlich:

- Hauptfussgängerachsen Bahnhofplatz - Lift - Limmatpromenade und Bahnhofstrasse - Kurpark - Bäderquartier via Kurpark mit entsprechender fussgängerfreundlicher Gestaltung (breite Trottoirs, geringes Geschwindigkeitsniveau mIV, attraktive Beleuchtung...).
- Schaffung von ausreichenden, gut situierten und entsprechend gestalteten Fahrrad-Abstellanlagen beim Thermalbad und bei den übrigen Nutzungen.
- Einführen einer Begegnungszone im Bäderquartier, damit die Fussgänger vortrittsberechtigt sind.

5.2 Öffentlicher Raum

Um eine positive Wahrnehmung im Sinne eines übergeordneten Interesse für die Besucher und Gäste des Bäderquartiers zu erlangen, sollen die öffentlichen Strassen, die Plätze und die Wege attraktiv gestaltet sein und betrieblich vom motorisierten Individualverkehr befreit werden. Davon ausgenommen sind die Bäderstrasse, die Parkstrasse und die Römerstrasse.

Der öffentliche Raum soll der neuen Nutzung entsprechend eine angemessene Aufwertung erfahren. Eine Begegnungszone bringt wesentlichen Gestaltungsspielraum für den Strassenraum, da bei tieferen Geschwindigkeiten die Fahrbahn schmaler dimensioniert werden kann. Der öffentliche Raum soll von Fassade zu Fassade neu interpretiert werden. Eine platzartige Gestaltung ist anzustreben.

Das Bäderquartier als Begegnungszone erhöht im Zusammenhang mit dem Kurpark und der Limmat die Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr erheblich und kann in Zukunft als attraktives Naherholungsgebiet ausgewiesen werden.

5.3 Mobilitätsmanagement

Das Thermalbad will sich im gehobenen, exklusiveren Segment positionieren. Die Lage, der historische Bezug und das städtische Umfeld sind ideale Voraussetzungen hierzu.

Zu dieser Strategie gehört auch ein Mobilitätskonzept, welches sich am städtischen Verkehrsverhalten orientiert und das Gehen, Radfahren sowie die Nutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützt und fördert. Unter Berücksichtigung der erschwerten Erschliessung via Parkstrasse ist dies ein Muss.

Erkenntnisse in der Verkehrsplanung zeigen, dass neben den "harten" Faktoren wie Strasseninfrastruktur (Ausbau, Gestaltung) oder dem Angebot (Parkplätze, Fahrplan) das Verkehrsverhalten der Kunden, Beschäftigten und Bewohner auch stark durch "weiche" Faktoren wie Information, Kommunikation und Bewusstseinsbildung beeinflusst wird. In diesem Zusammenhang gewinnt das Mobilitätsmanagement zunehmend an Bedeutung. Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personenverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und Massnahmenpakete bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität zu ermöglichen (ÖV, Fuss- und Radverkehr, kombinierte Mobilität). In der Stadt Baden wird bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitern von den Unternehmungen ein Mobilitätsmanagement verlangt, welches zur Genehmigung vorzulegen ist. Für das Bäderquartier soll daher ein Mobilitätskonzept gemeinsam mit der Fachstelle BadenMobil und/oder AargauMobil erarbeitet werden. Die folgend genannten Massnahmen sind in einem detaillierten Mobilitätskonzept zu vertiefen und auszuarbeiten sowie verbindlich zu regeln. Die Stadt Baden hat genügend Erfahrungen (ABB, Jumbo, etc.) mit unterschiedlichen Unternehmungen hinsichtlich Mobilitätskonzepten und -management in der Vergangenheit machen können.

Für das Entwickeln eines massgeschneiderten und detaillierten Mobilitätsmanagements in Form eines verbindlichen Massnahmenkonzeptes, können die nachfolgend genannten Anhaltspunkte als Stütze herbeigezogen werden.

Kommunikation, Information

- Die Verenahof AG informiert aktiv über die Angebote des öffentlichen Verkehrs. Dies kann durch bestehende und/oder neue Informationskanäle geschehen.
- Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs werden an gut sichtbaren Orten ausgehängt.

Förderung öffentlicher Verkehr

- Das ÖV-Angebot zwischen Bäderquartier und Bahnhof wird im Rahmen der Möglichkeiten ausgebaut und attraktiv gestaltet. Die Zusammenarbeit mit den Regionalen Verkehrsbetrieben Baden-Wettingen (RVBW) ist dafür Voraussetzung.
- Mit einem Ruftaxi-Dienst wird das Angebot für Kunden, die mit der Bahn reisen, ergänzt. Das Ruftaxi kann vom Bahnhof Baden her bestellt werden und fährt die Besucher zum Bad.
- Gäste des Bades haben die Möglichkeit, Kombitickets (Bädereintritt/ÖV-Tickets) zu lösen. Dies muss via Internet, aber auch am Bahnschalter und beim Bad möglich sein.
- Die Mitarbeitenden des Bades erhalten einen Öko-Bonus in Form eines Halbtaxabos oder Zonen-Abos für den öffentlichen Verkehr. Die Höhe des Bonus muss im Rahmen des Mobilitätskonzeptes definiert werden.

Weiterführende Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind:

Förderung Veloverkehr und Fussverkehr

- Es werden genügend gedeckte und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt.
- Es ist denkbar, einige Elektrovelos anzubieten, die beim Thermalbad und/oder beim Bahnhof ausgeliehen werden können. Dies erfordert allerdings mindestens zwei Stationen (Bahnhof und Bäderquartier).
- Für den Fussverkehr sind attraktive Wege zu schaffen. Damit die Fusswege sozusagen ein Attraktion darstellen, könnte entlang der Fusswegachsen verschiedene Themen wie zeitgenössische Kunst, Geschichte des Bäderquartiers, etc. integriert werden, um die Fusswegachsen zu beleben.

Parkierung

- Sämtliche Parkplätze werden konsequent bewirtschaftet.
- Es sind genügend behindertengerechte Parkplätze anzubieten (Behindertengesetz)

6 Massnahmen

6.1 Vorbemerkung

Die notwendigen Massnahmen sind im beiliegenden Übersichtsplan verortet und die räumliche Abgrenzung der einzelnen Massnahmen wurde festgelegt.

Die einzelnen Massnahmenpakete sind nachfolgend in einer Tabelle zusammengestellt und kurz beschrieben. Zudem werden die Abhängigkeiten sowohl bzgl. Teiländerungen der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) in der Bäderzone, als auch zum Gestaltungsplan Limmatknie (SNP) und zum Baubewilligungsverfahren (BB) Therme / Wohnhaus aufgezeigt. Die massgebenden Zuständigkeiten werden zugeordnet und Prioritäten festgelegt. Die Massnahmen zum Knoten Haselstrasse / Parkstrasse Süd (Kapitel 6.3) und zur Parkstrasse Nord (Kapitel 6.4) sind näher umschrieben.

Die Prioritäten definieren sich wie folgt:

- *Priorität 1: bis Inbetriebnahme der Therme*
- *Priorität 2: nach Inbetriebnahme der Therme*

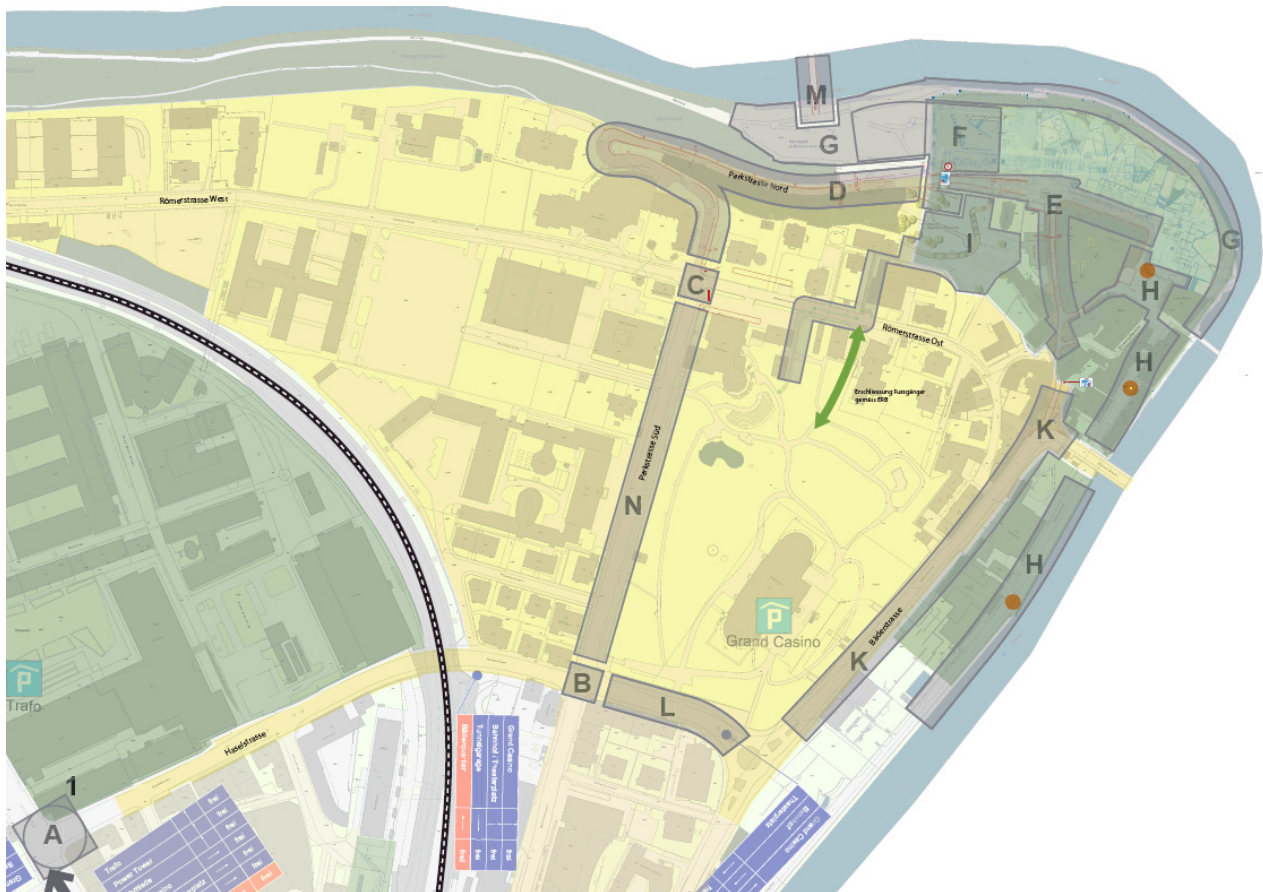


Abbildung 27:
Massnahmenübersicht

6.2 Massnahmenliste

Bez.	Ort und Bezeichnung der Massnahme:	Abhängigkeit Verfahren:	Zuständigkeit	Prio.
		BNO: Teiländerung BNO Bäderzone SNP: Gestaltungsplan Limmatknie BB: Baubewilligungsverfahren Therme / Wohnhaus		
A	Knoten Haselstrasse/ Bruggerstrasse - <i>Knotenströme analysieren Untersuchung der übergeordneten Veränderungen und der allg. Auswirkungen des zusätzl. Verkehrsaufkommen durch die künftigen Neubauten im Bäderquartier und in Baden Nord auf das kant. Strassennetz mit kant. Verkehrsmodell.</i>	<i>Für Fertigstellung Erschliessungsnachweis als Anlage zum Erschliessungs- und Verkehrskonzept BNO: Beilage Planungsbericht</i>	Stadt / Kanton	
A1	- Optimierung Lichtsignalsteuerung	weiteres Vorgehen wurde am 21.10.2010 mit Kanton besprochen	Stadt / Kanton	1
B	Knoten Haselstrasse / Parkstrasse / Bahnhofstrasse - <i>Aufzeigen der Auswirkungen bezüglich Stau- bildung (koordinierter Kapazitätsnachweis) und Abhängigkeiten zu übergeordneten Bauvorhaben (Schulhausplatz) inkl. Termine und Machbarkeit.</i>	<i>Für Fertigstellung Erschliessungsnachweis als Anlage zum Erschliessungs- und Verkehrskonzept BNO: Beilage Planungsbericht</i>	Stadt / Kanton	
B1	- Umgestaltung Die Lösung der Knotengestaltung ist massgeblich abhängig vom Projekt Schulhausplatz. Event. sind provisorische Massnahmen zu erarbeiten. Das Spektrum der Lösungsmöglichkeiten reicht von Lichtsignalanlage zwecks Busbevorzugung bis bauliche Platzgestaltung.	weiteres Vorgehen wurde am 21.10.2010 mit Kanton besprochen	Stadt / Kanton	1
C	Knoten Parkstrasse / Römerstrasse			
C1	- Umgestaltung betriebliche Massnahmen Busbevorzugung (Signalisation) und bauliche Ausgestaltung	Baubewilligung Umgestaltung Knoten für Baubewilligung Therme erforderl., Realisierung koordiniert mit Bau Therme	Stadt / RVBW	1
D	Parkstrasse Nord - Römerstrasse bis Zufahrt Tiefgarage			
D1	- Umgestaltung Nebst den gestalterischen Aspekten sind betrieblichen Massnahmen bezüglich öffentl. Verkehr zu berücksichtigen (Sichtverhältnisse, Signalisation, Busbevorzugung, bauliche Anpassungen)	Baubewilligung Umgestaltung Parkstrasse für Baubewilligung Therme erforderl., Realisierung koordiniert mit Bau Therme	Stadt / RVBW	1
E	Parkstrasse Nord - Zufahrt Tiefgarage bis Wohngebäude			
E1	- Neu- / Umgestaltung Nebst den gestalterischen Aspekten sind betriebl. Aspekte (Anlieferung, Entsorgung, Zufahrten Neubau VAG) zu berücksichtigen	SNP: Richtprojekt, Vorschriften BB: Bestandteil	VAG	1

Bez.	Ort und Bezeichnung der Massnahme:	Abhängigkeit Verfahren: BNO: Teiländerung BNO Bäderzone SNP: Gestaltungsplan Limmatknie BB: Baubewilligungsverfahren Therme / Wohnhaus	Zuständigkeit	Prio.
F	Parkhaus Mätteli			
F1	- Bau Parkhaus und Zufahrt	SNP: Richtprojekt, Vorschriften BB: Bestandteil	VAG	1
F2	- Parkierungskonzept über das Bäderquartier (inkl. Bewirtschaftung, Finanzierung, Gebühren, etc.)	SNP: Vorschriften Entwurf für Einwendungsverfahren BB: Bestandteil	VAG / Stadt	1
F3	- Einbindung Parkhaus Mätteli in Parkleitsystem	SNP: Vorschrift	VAG / Regiowerke	1
F4	- Wegleitung mIV prüfen und ergänzen		Stadt / Kanton	1
G	Rad- und Fusswege im Mättelipark			
G1	- Lage	SNP: Richtprojekt, Vorschriften BB: Bestandteil	VAG	1
G2	- detaillierte Gestaltung und Signalisationsmassnahmen	SNP: Vorschriften BB: Bestandteil	VAG (Stadt)	1
H	Kurplatz, Limmatpromenade			
H1	- Neugestaltung, Aufhebung Parkplätze	Wettbewerbsverfahren 2011	Stadt	2
I	Ochsengarten			
I1	- Fussweg	SNP: Richtprojekt, Vorschrift Planung und Realisierung koordiniert und mit Bau Therme	VAG	2
I2	- Neugestaltung Parkanlage	SNP: Richtprojekt, Vorschrift Planung und Realisierung koordiniert und mit Bau Therme	VAG / Stadt	2
K	Bäderstrasse			
K1	- Neugestaltung basierend auf Wettbewerbsergebnis 2007 / Idealplan Kurpark		Stadt	2
K2	- Verschiebung Bushaltestelle Freihof betriebliche und räumliche Auswirkungen prüfen, definitive Massnahmen festlegen in Abstimmung mit K1		Stadt / RVBW / Freihof / VAG	2
L	Haselstrasse Bereich Kurpark			
L1	- Umgestaltung gemeinsam mit Planung Knoten Haselstrasse / Parkstrasse / Bahnhofstrasse oder unabhängig davon möglich		Stadt	2
M	Mättelisteg			
M1	- Planung und Ausführung	Wettbewerbsverfahren 2011	Baden / Ennetbaden / Obersiggenthal	2

metron

Bez.	Ort und Bezeichnung der Massnahme:	Abhängigkeit Verfahren:	Zuständigkeit	Prio.
		BNO: Teiländerung BNO Bäderzone SNP: Gestaltungsplan Limmatknie BB: Baubewilligungsverfahren Therme / Wohnhaus		

N	Parkstrasse Süd			
N1	- Umgestaltung		Stadt	2
-	Tempo 30 und Begegnungszonen - Verkehrstechnische Gutachten für die Einführung der Zonen und Umsetzung	SNP: in Abklärung	Stadt	1
-	Buslinienergänzung - Linienführung, Taktfrequenz, Lage Haltestellen	SNP: Vorschrift	Stadt / RVBW / VAG	1
-	Fahrradabstellplätze - Festlegung Anzahl und Lage	SNP: Richtprojekt, Vorschriften BB: Bestandteil	VAG	1
-	Mobilitätsmanagement - Massnahmen	SNP: Vorschriften, verbindl. Regelung wichtigste Massnahmen BB: Bestandteil	VAG	1
-	Betriebs- Anlieferungs- und Entsorgungskonzept Bäderquartier	SNP: Vorschrift BB: Auflagen	Stadt / VAG	1

6.3 Knoten Haselstrasse / Parkstrasse Süd

Aufgrund der Verkehrszunahme stellt der Knoten Hasel-/ Parkstrasse einen neuralgischen Punkt bezüglich Leistungsfähigkeit und Sicherheit dar. Inwieweit und in welcher Form die Knotensanierung erfolgen soll, muss näher abgeklärt werden. Die anstehende Umgestaltung des Schulhausplatzes hat einen wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen beim Knoten Hasel-/Parkstrasse Süd. Falls der Schulhausplatz mit Tunnelgarage möglich wird (voraussichtlich im Jahr 2015), entfallen etliche Buslinien, welche den Knoten frequentieren.

Zwei Lösungsmöglichkeiten sind danach denkbar:

Der Knoten wird mit einem Minikreisel (Durchmesser 19 Meter), der einen überfahrbaren resp. überschleppbaren Minikreisel-Innenbereich aufweist, ausgebaut. Damit ergibt sich ein Potenzial für die gestalterische Aufwertung ohne dass ein Komforteinbusse für den Busbetrieb resultiert. Bezüglich Verkehrsmenge und Platzverhältnisse wäre ein Minikreisel denkbar oder eine Platzgestaltung realistisch. Dementsprechend kann der Knoten mit einer Aufpflasterung als Platzgestaltung konzipiert werden. Bei dieser Lösung gilt generell Rechtsvortritt. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, dem Knoten eine Begegnungszone zu überlagern. Dabei haben die Fussgänger auf dem Knoten in allen Richtungen Vortritt gegenüber dem fahrenden Verkehr. Der Gestaltungsspielraum ist ein wenig grösser als bei der Lösung Minikreisel.

Die betriebliche Aspekte und Leistungsfähigkeit bei beiden Lösungsansätzen sind detailliert abzuklären (Busbetrieb, städtebauliche Gestaltung, Unfallgefahr, Fussgängerführung, etc.).

Bleibt die Situation bzgl. Abwicklung Busverkehr Bahnhof Baden und Postauto wie heute bestehend, ist eine Lichtsignalanlage zu prüfen, um den Verkehrsfluss, die Busbevorzugung sowie die Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer zu gewährleisten.

6.4 Parkstrasse Nord

Um das prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, sind zur Sicherstellung des Verkehrsflusses gezielte Massnahmen zu ergreifen.

Aufgrund der besonderen Lage der Parkstrasse im unter Schutz stehenden Wald wird diese im bestehenden Strassenraum ausgebaut und umgestaltet. Wir empfehlen daher, einen Querschnitt zu wählen, der für den Regelbegegnungsfall Pw/Pw tauglich ist. Bei den Begegnungsfällen LKW/PW und/oder LKW/LKW muss ein Fahrzeug auf das Trottoir ausweichen können. Der Begegnungsfall LKW/LKW ist jedoch stellenweise nur mit stark verminderter Geschwindigkeit (Schritttempo) möglich. Detaillierte Abklärungen bzgl. Sichtweiten und Begegnen von zwei Fahrzeugen sind im weiterführenden Bauprojekt zu untersuchen. Der Strassenraum soll als Mischverkehrsfläche mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung (30km/h) ausgestaltet werden.

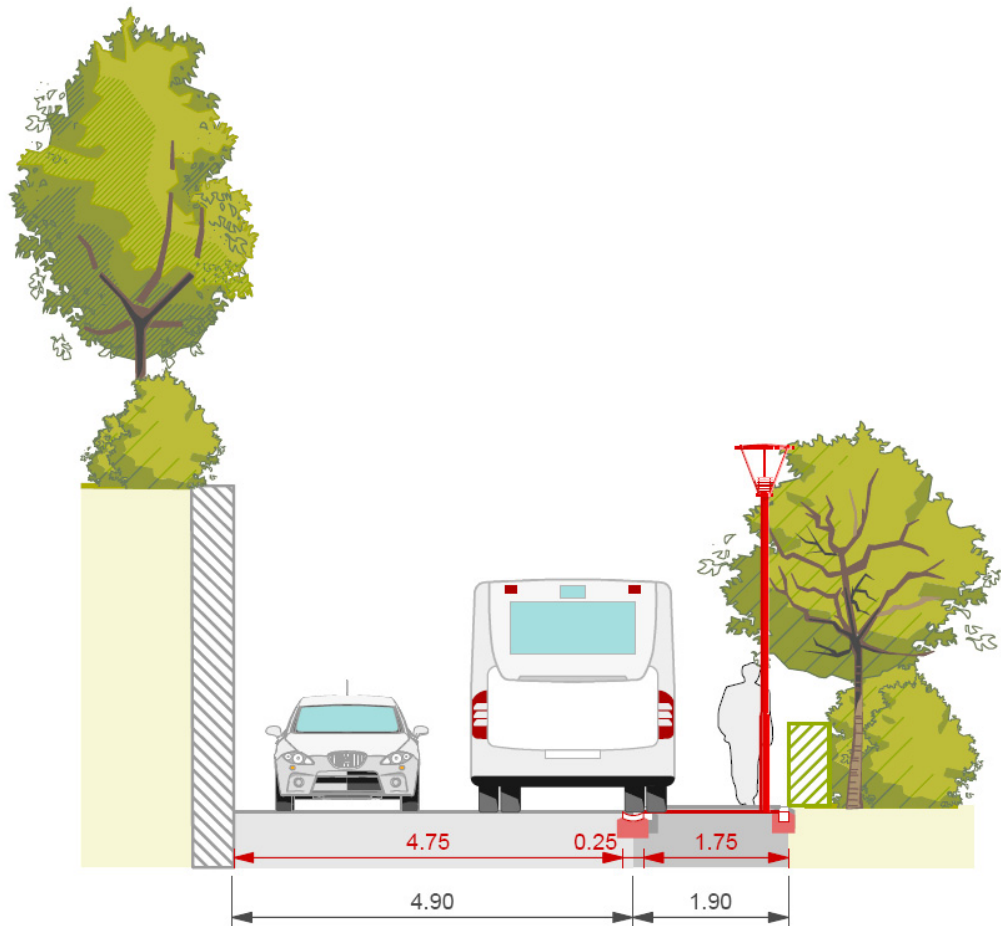


Abbildung 28:
Variante Ausbau mit Ausweichmöglichkeit
auf dem Trottoir durchgehend und dem Begegnungsfall PW/PW
auf der Fahrbahn

Eine Schalenrinne trennt die Fahrbahn vom Trottoir. Die Beleuchtung reiht sich entlang dem Strassenrand auf und soll eine Lichtpunkthöhe von ca. 4.5 Meter nicht überschreiten. Diese Massnahme ist im bestehenden Strassenquerschnitt auf der ganzen Länge realisierbar, siehe Situationsplan 1:500 im Anhang 7. Um den Verkehrsfluss beim Begegnungsfall LKW/PW weniger zu beeinträchtigen, müssen die Anlieferungszeiten auf den verkehrsarmen Vormittag konzentriert werden.

Um die Belastungen für die angrenzenden Quartiere zu reduzieren sowie die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, ist eine Temporeduktion erforderlich. Neben der Umgestaltung des Strassenraumes, welche geschwindigkeitsdämpfend wirkt, soll zusätzlich eine Tempo-30-Zone überlagert werden.

7 Fazit

Mit dem Bau des Thermalbades und den weiteren Nutzungen der Baufelder 1-4 findet eine innere Verdichtung statt. Die erforderlichen Parkplätze für sämtliche Baufelder und das daraus resultierende Verkehrsaufkommen auf der Parkstrasse Nord übersteigt die verkehrliche Belastungsgrenze nicht. Die Belastungsgrenze des Umfeldes (Lärm und Luft) kann ebenfalls eingehalten werden.

Mit gezielten baulichen Massnahmen im Strassenraum kann ein akzeptabel Verkehrsfluss gewährleistet werden. An Spitzentagen (SO und Feiertage) können vereinzelt Überlastungen des Parkhauses auftreten. Mit Hilfe des städtischen Parkleitsystems wird der überzählige Verkehr zielgerichtet in andere Parkhäuser gelenkt. Ein reibungsloser Busverkehr muss gewährleistet sein.

Insgesamt können mit der Umsetzung der empfohlenen Massnahmen des vorliegenden Erschliessungs- und Verkehrskonzeptes für das Römer- und Bäderquartier die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt werden.

8 Quellen und Grundlagen

Für die Erarbeitung des vorliegenden Verkehrskonzepts haben wir die im Folgenden aufgeführten Grundlagen herbeigezogen.

Konzepte und Berichte

- Fusswegkonzept Stadt Baden, Dezember 2007, Fussverkehr Schweiz
- Entwicklungsrichtplan Bäderquartier, Erläuterungen und Ziele, Oktober 2002, Stadt Baden und Gemeinde Ennetbaden
- Entwicklungsrichtplan Bäderquartier, Bestimmungen und Pläne, Oktober 2002, Stadt Baden und Gemeinde Ennetbaden
- Bericht des Beurteilungsgremiums zum Studienauftragsverfahren Planung Bäderquartier, August 2009, Verenahof AG und Stadt Baden
- Bericht Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier, 5.09.2007, Metron Verkehrsplanung AG
- Verkehrskonzept Römer-/Bäderquartier, 25. September 2003, SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich
- Besucherzahlen und Statistische Auswertungen, Sept. 2009, Verenahof AG, Baden
- Fahrplan Linie 9, 2.11.2009, www.sbb.ch
- Neues Verkehrskonzept Baden Innenstadt, September 2009, Stadtrat Baden
- Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen, Botschaft des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat, 2. Juni 2010
- Koordinierte Kapazitätsnachweis Baden Nord / Bäder, Nachweis gemäss § 26b ABauV, Basler & Hofmann AG Zürich, 15. Dezember 2010

Plangrundlagen

- Statistische Auswertung des Verkehrs, Verenahof AG Baden, Stand September 2009
- Höhenknotenplan
- AV-Daten
- Diverse Plangrundlagen Planung Bäderquartier, Projekt Mario Botta Architetto, Stand Oktober 2009
- Parkleitsystem Anzeigetafeln, Stand 15.12.09, Regional Werke Stadt Baden

Gesetze

- Gesetz über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen (Baugesetz, BauG), 19. Januar 1993, Kanton Aargau
- Allgemeine Verordnung zum Baugesetz (ABauV), 23. Februar 1994, Kanton Aargau
- Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden, 23. Oktober 2001, Baden

Richtlinien und Empfehlungen

- Richtlinie zur Ermittlung des Angebots an Parkfeldern für Personenwagen bei verkehrintensiven Nutzungen, 7. Juli 2004, Regierungsrat Kanton Aargau
- Richtlinie "Behindertengerechte Fusswegnetze" Strassen -Wege - Plätze, 1. Auflage Mai 2003, Eva Schmidt und Joe A. Manser, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
- Veloparkierung, Empfehlungen zur Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, 1. Auflage 2009, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern

VSS-Normen (Vereinigung Schweizer Strassenfachleute)

- SN 640 040b, Projektierung, Grundlagen: Strassentypen, 1994, Zürich
- SN 640 044 Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Sammelstrasse, 1994, Zürich
- SN 640 045 Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Erschliessungsstrasse, 1994, Zürich
- SN 640 050 Grundstückzufahrten, 1994, Zürich
- SN 640 052 Wendeanlagen, 1977, Zürich
- SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr: Grundlage, 1994, Zürich
- SN 640 065 Leichter Zweiradverkehr: Abstellanlagen und Bedarfsermittlung, 1996, Zürich
- SN 640 066 Leichter Zweiradverkehr: Abstellanlagen, Geometrie u. Ausstattung, 1996, Zürich
- SN 640 090b Projektierung, Grundlagen: Sichtweiten, 2001, Zürich
- SN 640 200a Geometrisches Normalprofil: Allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente, 2003, Zürich
- SN 640 201 Geometrisches Normalprofil: Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer, 1992, Zürich
- SN 640 212 Entwurf des Strassenraumes: Gestaltungselemente, 2000, Zürich
- SN 640 280 Parkieren: Grundlagen, 2001, Zürich
- SN 640 281 Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, 2006, Zürich
- SN 640 291a Parkieren: Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen, 2006, Zürich
- SN 640 292a Parkieren: Gestaltung und Ausrüstung der Parkieranlagen, 2007, Zürich
- SN 640 293 Parkieren: Betrieb, 1997, Zürich

Anhang

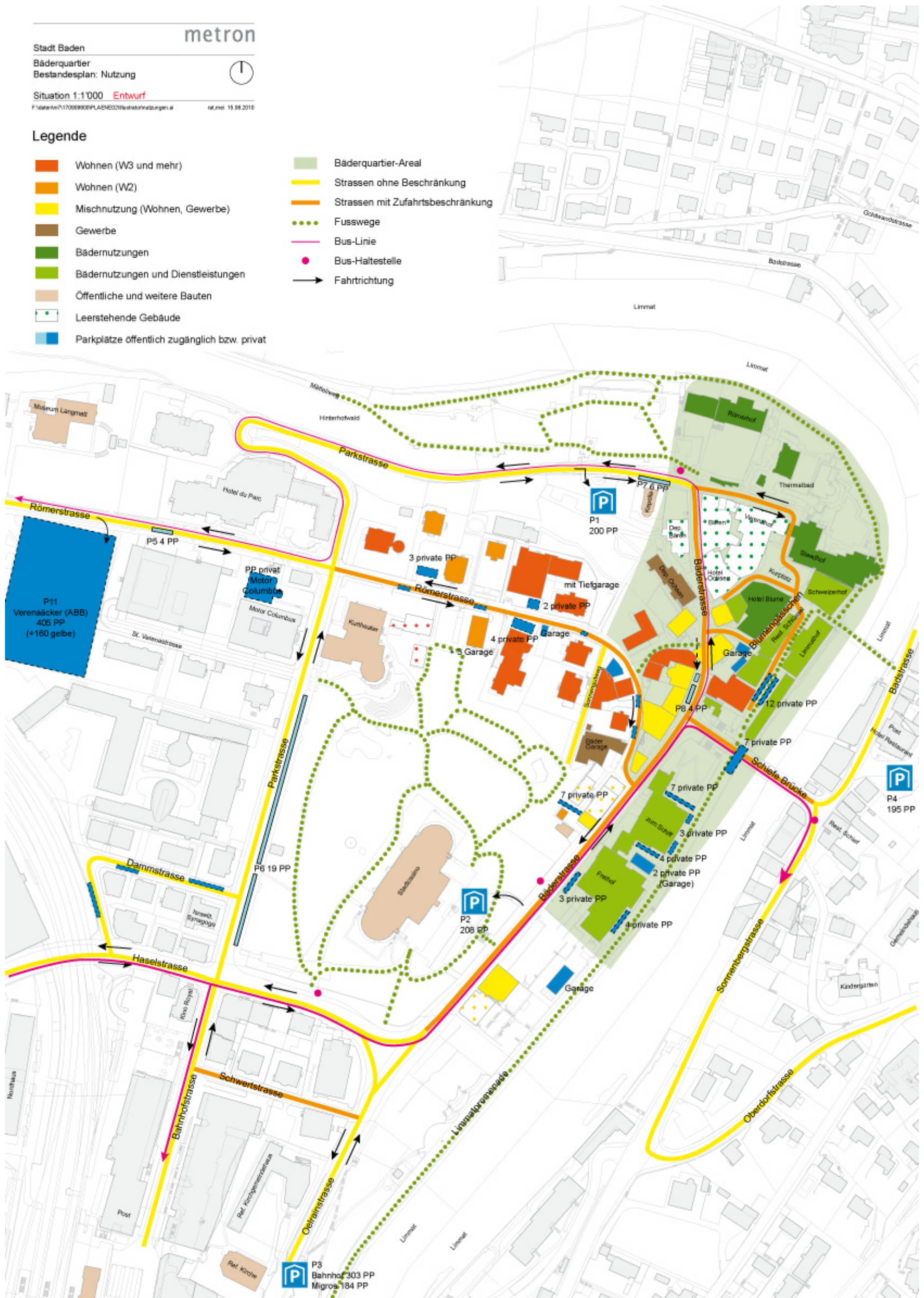
Anhang 1: Bestandesplan Nutzung	58
Anhang 2: Bestandesplan Strassen, Wege, Signalisation und Verkehrsführung	59
Anhang 3: Konzeptplan	60
Anhang 4: Übersicht über die bestehende Nutzungen mit Angabe der vorhandenen Bruttogeschossflächen	61
Anhang 5: Verkehrszählung Knoten Bahnhof-/Haselstrasse 2007	62
Anhang 6: Zufahrt Tiefgarage Thermalbad	64
Anhang 7: Betriebs- und Gestaltungskonzept Parkstrasse Nord und öffentlicher Raum (verkleinert)	69
Anhang 8: Massnahmenkonzept Verkehr (verkleinert)	70

Anhang 1: Bestandesplan Nutzung

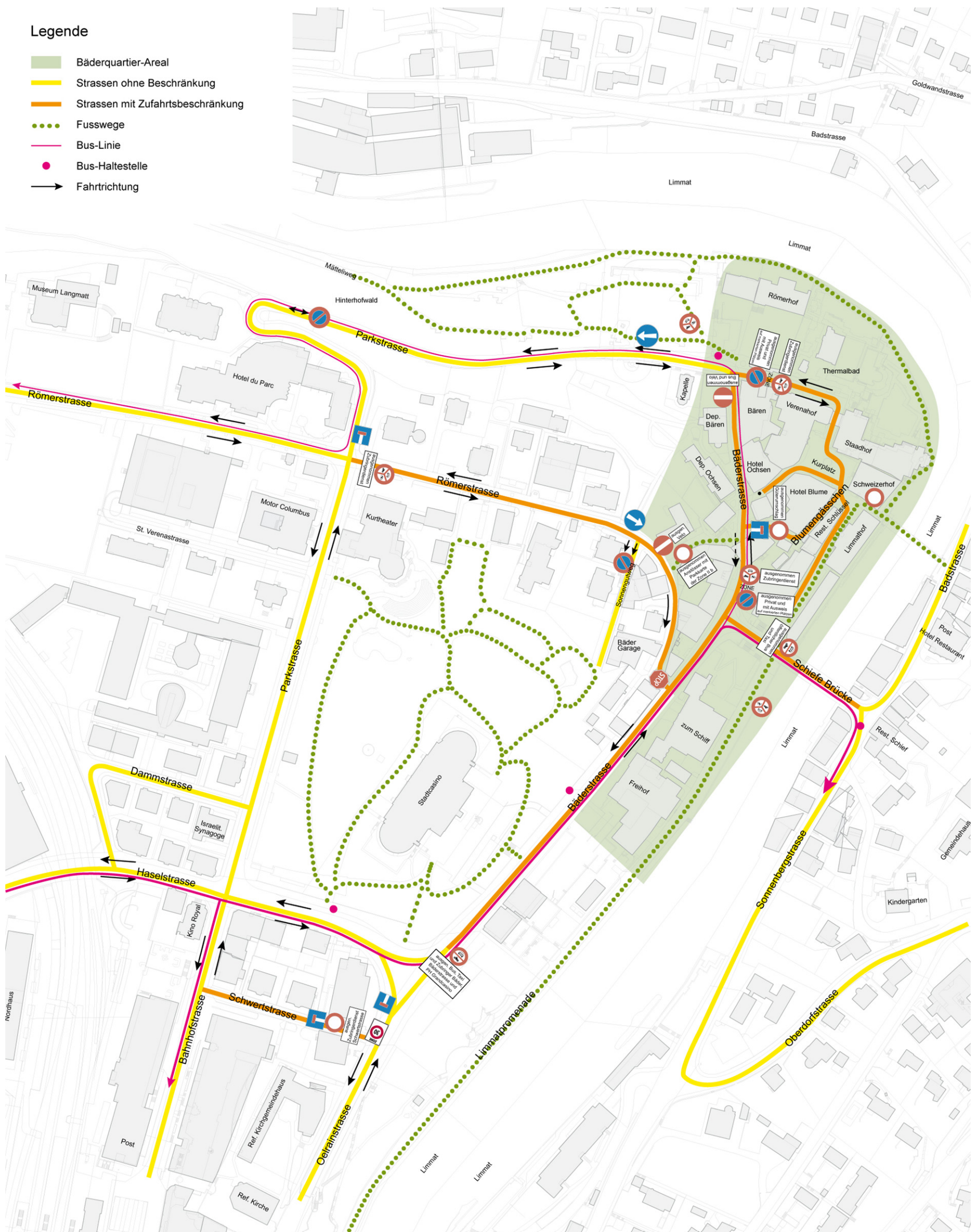
metron
 Stadt Baden
 Bäderquartier
 Bestandesplan: Nutzung
 Situation 1:1'000 Entwurf
 F:\daten\7170669\06\PLA\2612\Bestandesplanungen.dwg rel_zwei 15.08.2016

Legende

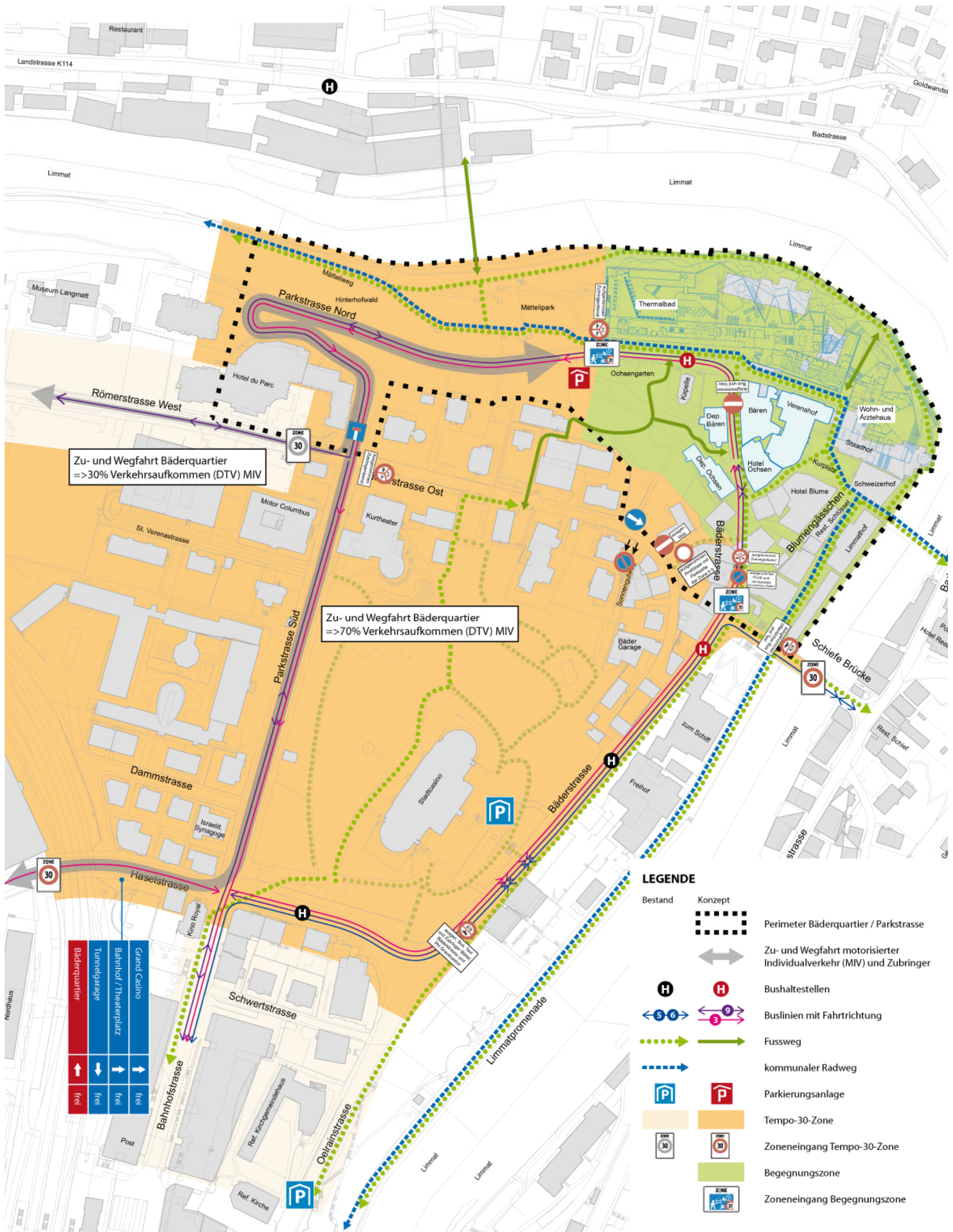
- Wohnen (W3 und mehr)
- Wohnen (W2)
- Mischnutzung (Wohnen, Gewerbe)
- Gewerbe
- Bädernutzungen
- Bädernutzungen und Dienstleistungen
- Öffentliche und weitere Bauten
- Leerstehende Gebäude
- Parkplätze öffentlich zugänglich bzw. privat
- Bäderquartier-Areal
- Strassen ohne Beschränkung
- Strassen mit Zufahrtsbeschränkung
- Fusswege
- Bus-Linie
- Bus-Haltestelle
- Fahrtrichtung



Anhang 2: Bestandesplan Strassen, Wege, Signalisation und Verkehrsführung



Anhang 3: Konzeptplan



Anhang 4:
Übersicht über die bestehende Nutzungen mit Angabe der vorhandenen Bruttogeschossflächen

Geb.-Nr.	Gebäude	Nutzfl. (qm)	Anzahl Geschosse	BGF (qm)	Bemerkung
1	Thermalbad	251	2	501	
2	Römerhof	733	2	1'465	z.T. wohnen, z.T. leerstehend
3	Verenahof	973	4	3'890	leerstehend
4	Hotel Bären	685	4.5	3'081	leerstehend
5	Dep. Bären	294	3.5	1'028	leerstehend
6	Hotel Ochsen	445	3.5	1'557	leerstehend
7	Dep. Ochsen	374	2.5	935	leerstehend
8	Hotel Blume	707	3.5	2'475	49 Betten
9	Staadhof	1'099	4	4'397	Med. Zentrum/Arztpraxis (EG) - Büros - z.T. leerstehend
10	Schweizerhof	480	4.5	2'159	Physio, Thermalbaden, Römisch-Baden
11	Limmathof	542	4.5	2'439	10 Betten (Hotel mit 10 Zimmer, SPA)
12	Rest. Schlüssel	280	3.5	980	vorübergehend geschlossen
13	Rest. Hörnli	147	3.5	516	
14	Zum Schiff	1'090	2	2'181	ambulante Praxis (MediQi, Gesundheitssoase)
15	Freihof	1'400	3	4'201	52 Betten (RehaClinic (Ambulatorium, Rehabilitation, Klinik))
16	Geb. halböffentlich	85	4.5	381	Z.T. leerstehend - Second Hand Laden, verlassenes Rest.)
17	Geb. halböffentlich	335	3.5	1'174	Kleidergeschäft, Wohnungen
18	Geb. halböffentlich	173	3.5	605	Kleidergeschäft, Wohnungen
19	Geb. halböffentlich	197	5.5	1'085	Bar, Wohnungen
20	Geb. privat	365	3.5	1'276	Wohnen
21	Geb. privat	250	4	999	Wohnen
22	Geb. halböffentlich	171	5	854	Coiffeure, Wohnungen
23	Geb. halböffentlich	137	4	549	Treuhand, Wohnungen
24	Geb. halböffentlich	307	3.5	1'074	Büro, Wohnungen
25	Geb. privat	413	3	1'239	Wohnen
26	Geb. halböffentlich	68	1	68	Physio
27	Geb. halböffentlich	329	1	329	Physio
	Total	12'327		41'435	

Anhang 5:

Verkehrszählung Knoten Bahnhof-/Haselstrasse 2007

Am Dienstag 27.März 2007 wurden in der Morgenspitze (6.45 - 8.00 Uhr) sowie in der Abendspitze (17.00 - 18.00 Uhr) Verkehrserhebungen an den Knoten Hasel-/Parkstrasse und Hasel-/Bäder-/Oelrainstrasse durchgeführt. Die nachfolgenden Darstellungen visualisieren die Ergebnisse der Handzählungen.

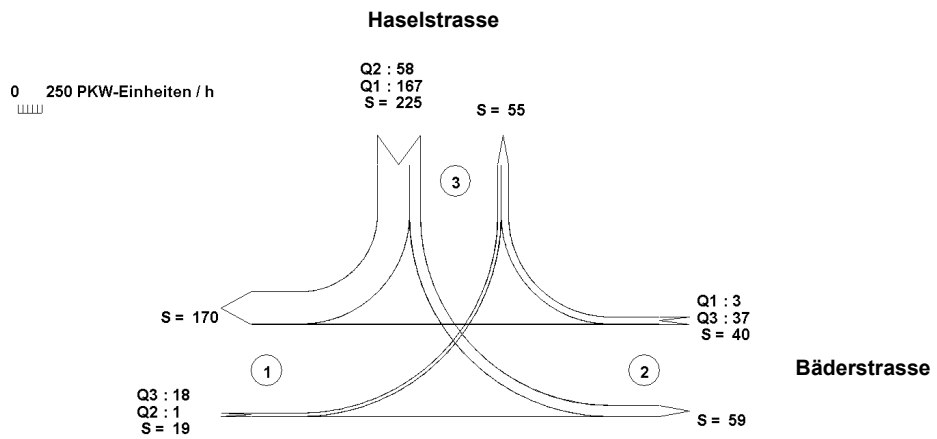


Abbildung 29:
Knotenbelastung Hasel-, Bäderstrasse und Ölrain in der Morgenspitzenstunde

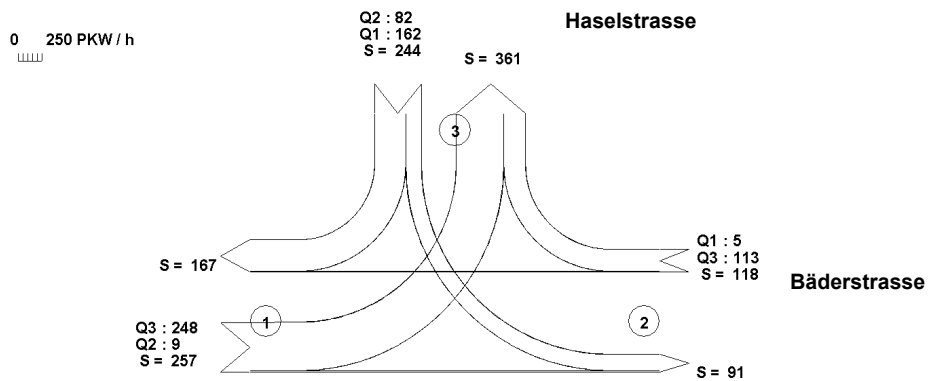


Abbildung 30:
Knotenbelastung Hasel-, Bäderstrasse und Ölrain in der Abendspitzenstunde

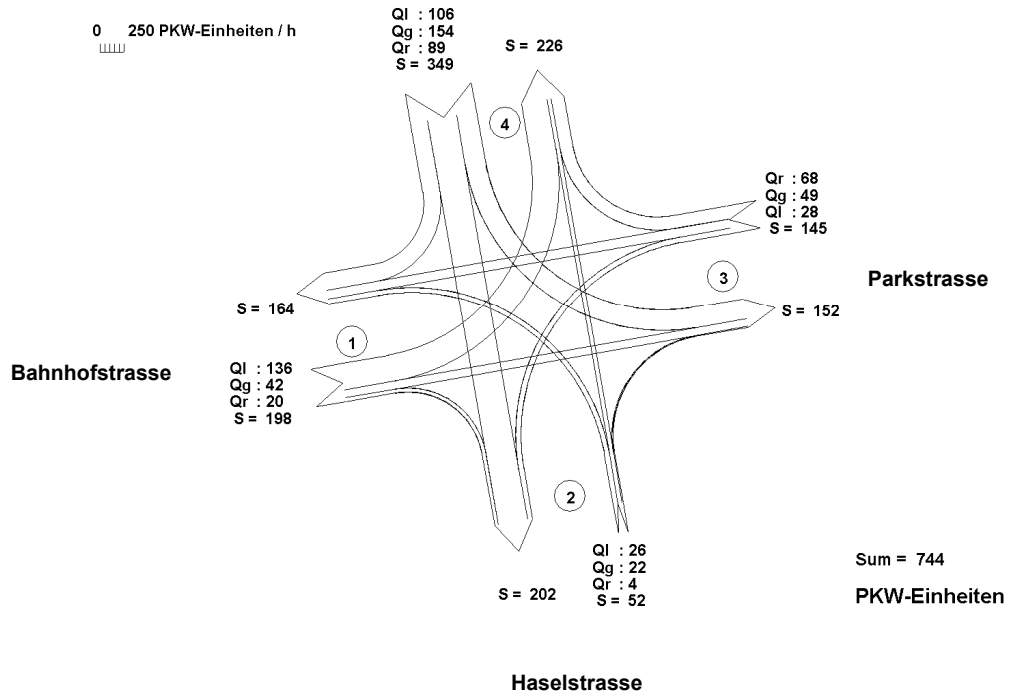


Abbildung 31:
Knotenbelastung Hasel-, Bahnhof-, Parkstrasse in der
Morgenspitzenstunde

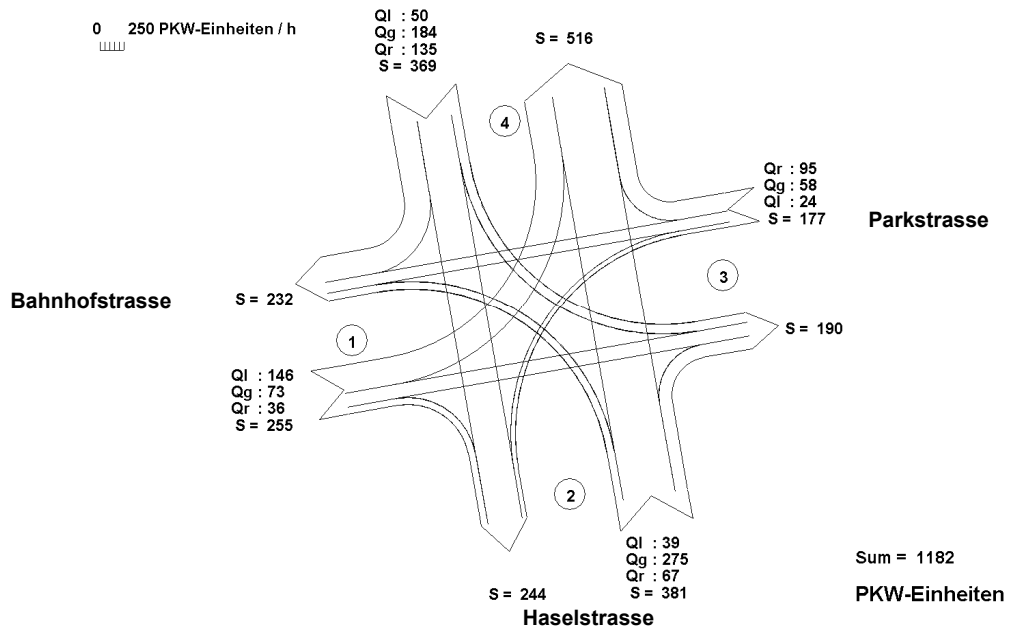


Abbildung 32:
Knotenbelastung Hasel-, Bahnhof-, Parkstrasse in der
Abendspitzenstunde

Haselstrasse

Anhang 6: Zufahrt Tiefgarage Thermalbad

Varianten und Auswahl

Eine Zäsur zwischen der Parkanlage und der neuen Therme durch eine Zufahrtsrampe entspricht nicht den hohen städtebaulichen Anforderungen, welche beim Neubau Thermalbad anzustreben ist.

Aus diesem Grunde wurde schon vorgängig nach einer Alternative gesucht. Ein Lösungsansatz dabei war die Parzelle der Parkstrasse als Tiefgaragenzufahrt zu nutzen. Dadurch entsteht der Vorteil, dass die Parkanlage und die Therme nicht durch eine verkehrliche Erschliessung getrennt sind. Diese Variante bringt auch Nachteile mit sich. Mit einer Absenkung der Parkstrasse verändern sich einschneidend sowohl die Zugänglichkeit als auch das Erscheinungsbild vom Bäderquartier. Ausgehend von diesen Beweggründen werden zusätzliche Lösungsansätze für eine Tiefgaragenzufahrt untersucht.

Fünf Varianten sind für die Zufahrt und die Erschliessung der Tiefgarage an das Strassennetz denkbar. Seihe dazu nachfolgende Abbildungen.

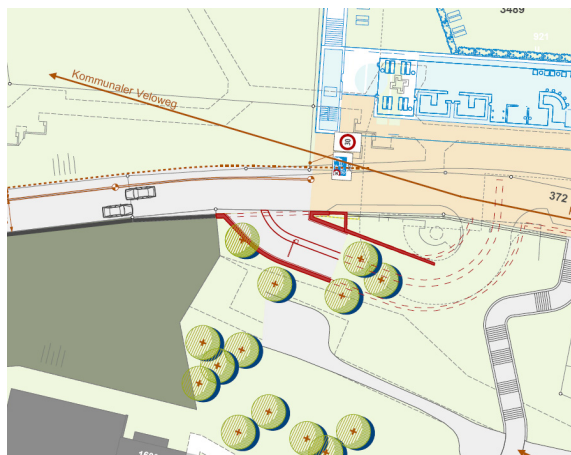


Abbildung 33:
Variante 1

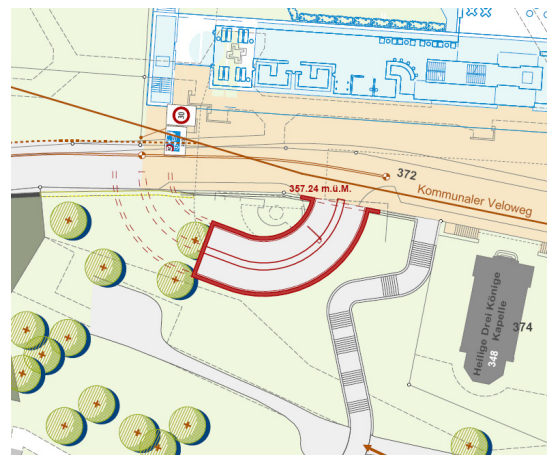


Abbildung 34:
Variante 2



Abbildung 35:
Variante 3

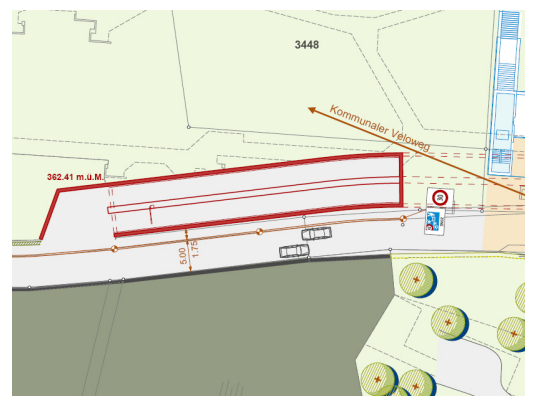


Abbildung 36:
Variante 4

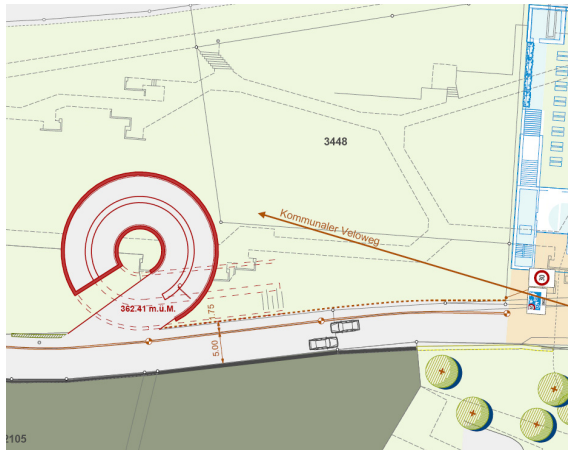


Abbildung 37:
Variante 5

Mit der nachfolgenden Tabelle wurde anhand der genannten Kriterien die Eignung der vereinzelt Varianten ermittelt und bewertet (Zusammenfassung):

Rahmenbedingungen/Variante	Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4	Var. 5
BNO	0	0	+	0	0
Wald	0	0	0	-	-
Denkmalschutz	0	0	+	0	0
Verkehrsströme	+	0	-	0	0
Betrieb Tiefgarage	+	+	-	0	-
Eingriff Park	0	0	0	0	-
Punkte	2	1	0	-1	-3

Tabelle 8:
Bewertung Tiefgaragenzufahrten

Legende für Bewertung:

- + erfüllt / geeignet (1)
- 0 teilweise erfüllt / problematisch (1)
- - nicht erfüllt (-1)

Die Variante 1 erfüllt die Anforderungen aus Sicht der oben genannten Rahmenbedingungen am besten. Je nach Kriterium und Gewichtung dessen, kann das Resultat anders ausfallen. Jedoch sind wir der Meinung, dass sich die Variante 1 aus städtebaulichen Gründen am besten integrieren lässt und die Verkehrsströme zwischen motorisiertem Individualverkehr und Fussgängern am elegantesten entflechtet werden.

Dabei ist man zum Schluss gekommen, dass eine Zufahrt der neuen Tiefgarage im Raum der heute bestehenden Zufahrt, den städtebaulichen Anforderungen am besten gerecht werden kann.

**Ausarbeitung Variante 1:
Situationen, Längenprofil, Ansicht im Mst. 1:200 (Abbildungen 38-41 verkleinert)**

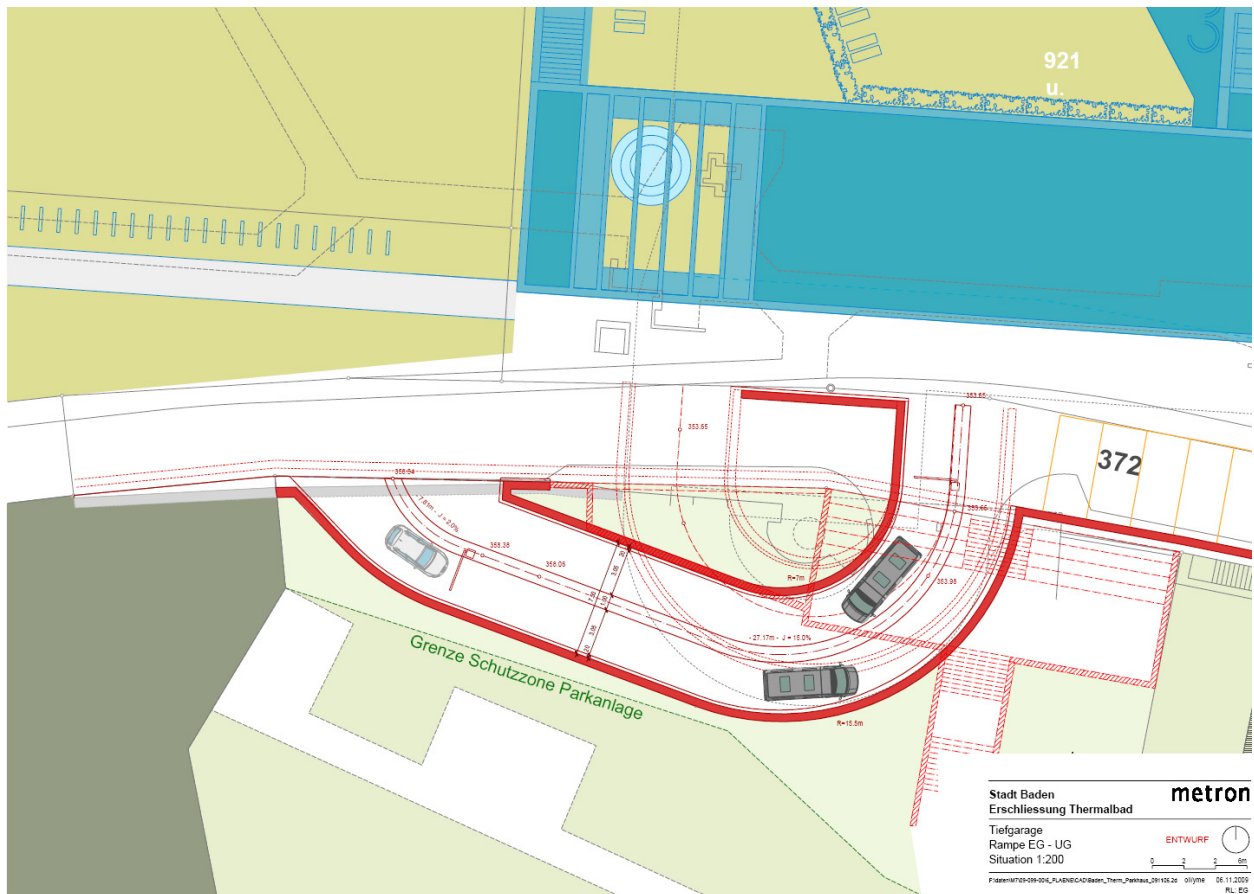
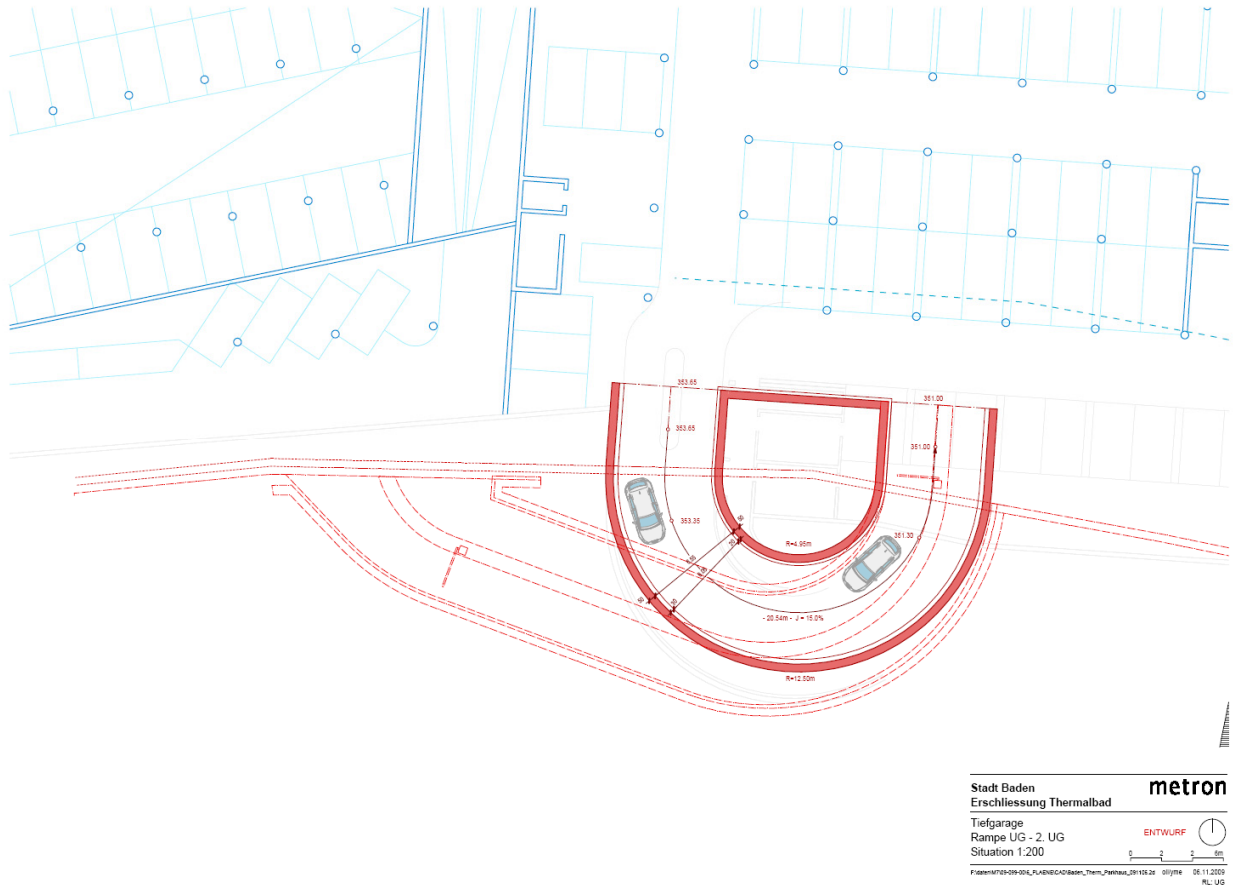


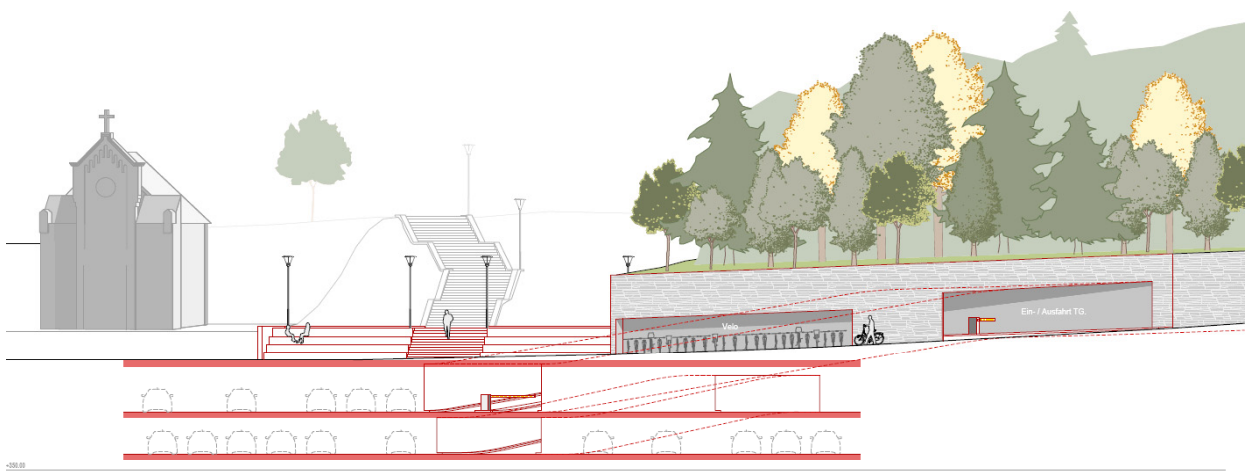
Abbildung 38:
Situation EG-1.UG
Die Sichtweiten sind einzuhalten und müssen mit der Strassenraumgestaltung abgestimmt sein.



Stadt Baden
Erschliessung Thermalbad
metron
 Tiefgarage
 Rampe UG - 2. UG
 Situation 1:200
 ENTWURF
 0 2 5 8m

 Dateien\M702-039-001_Plan\ENED\03Baden_Therm_Parkhaus_09-10-20 03jtm 06.11.2009
 RL: ANSKR_LF

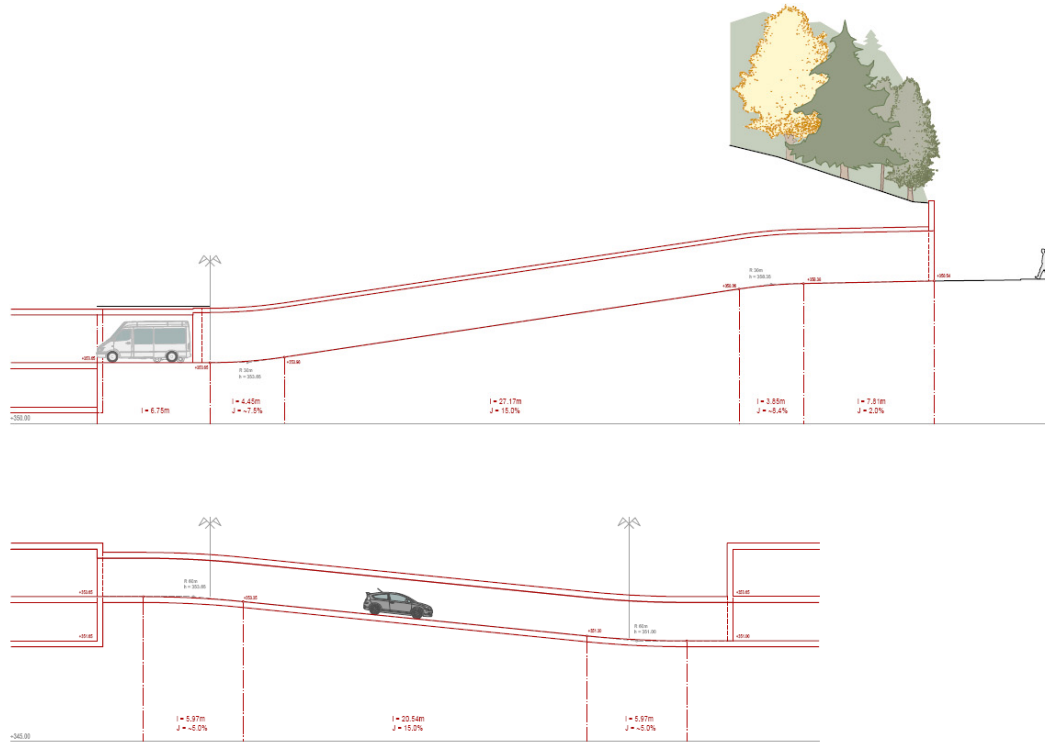
Abbildung 39:
Situation 1.UG -2.UG



Stadt Baden
Erschliessung Thermalbad
metron
 Tiefgarage
 Ansicht 1:200
 ENTWURF
 0 2 5 8m

 Dateien\M702-039-001_Plan\ENED\03Baden_Therm_Parkhaus_09-10-20 03jtm 06.11.2009
 RL: ANSKR_LF

Abbildung 40:
Ansicht TG-Einfahrt



Stadt Baden
Erschliessung Thermalbad

metron

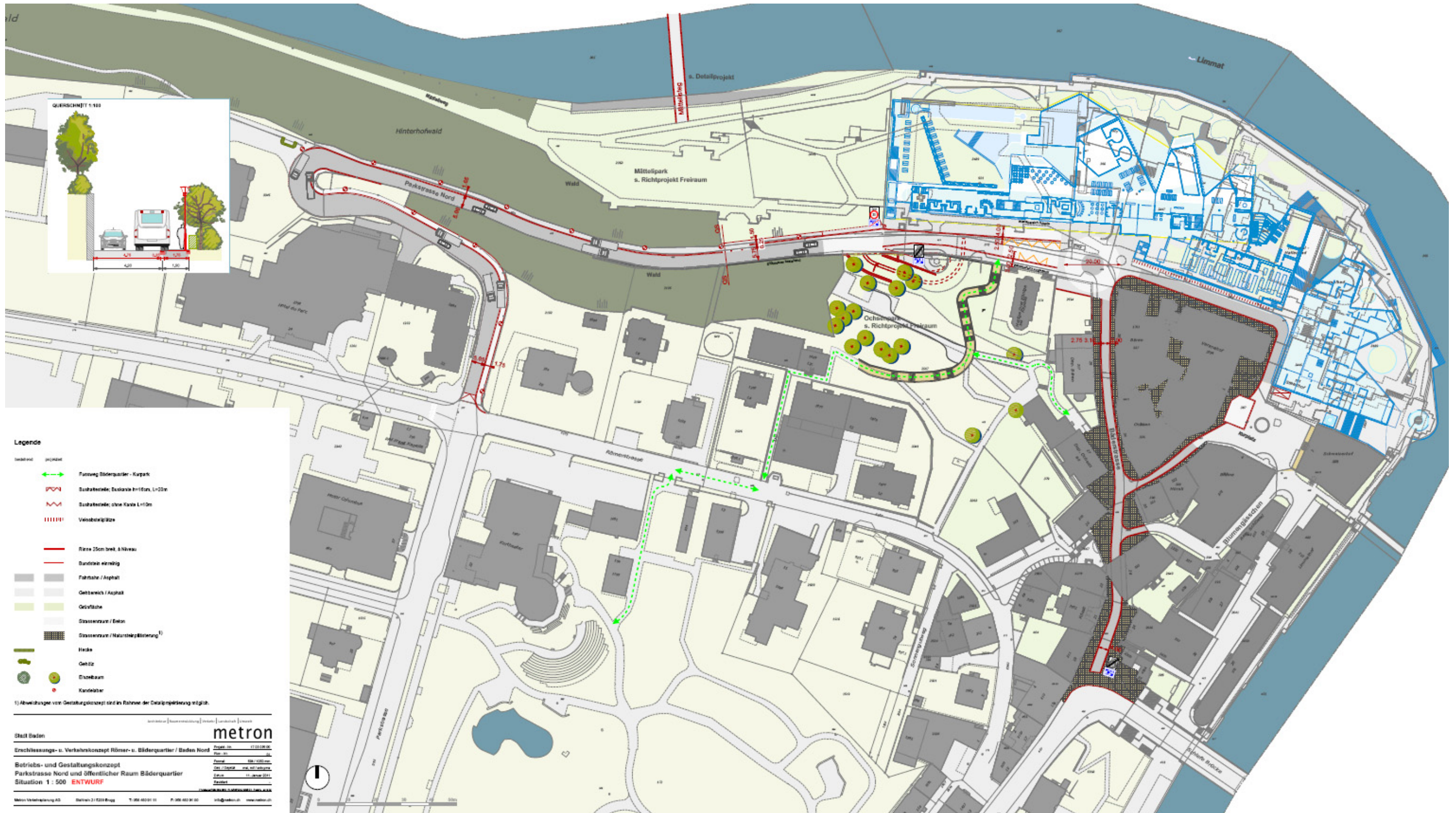
Tiefgarage
 Längenprofile der Rampen 1:200

ENTWURF

0 2 5 10m
 06.11.2009
 RL: ANSOHN: LP

Abbildung 41:
Längenprofil Rampen Tiefgarage

Anhang 7:
Betriebs- und Gestaltungskonzept Parkstrasse Nord und öffentlicher Raum (verkleinert)



Anhang 8:
Massnahmenkonzept Verkehr (verkleinert)



metron

Beilagen

Beilage 1:

Betriebs- und Gestaltungskonzept Parkstrasse Nord und öffentlicher Raum, Situation 1:500

Beilage 2:

Massnahmenkonzept Verkehr, Situation 1:1'000