

661.100

Fusswegkonzept

vom 15. Dezember 2007

Kurzbezeichnung:

Fusswegkonzept

Zuständig:

Entwicklungsplanung

Stand: 15. Dezember 2007

Baden ist. Zukunft



FUSSWEGKONZEPT

Impressum

Auftraggeber / Bezugsquelle	Stadt Baden – Entwicklungsplanung, Rathausgasse 5, 5400 Baden
Verfasser	Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
Fachliche Begleitung	BVU Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau, Fachstelle Sicherheit Procap – Schweizerischer Invalidenverband Pro Senectute Baden Seniorenrat Baden Stadt Baden – Schulleitung Schule Baden Stadt Baden – Abteilung Kinder, Jugend und Familie Stadt Baden – Planung und Bau Stadt Baden – Strassen und Anlagen Stadt Baden – Öffentliche Sicherheit
Fotos	Fussverkehr Schweiz
Version	Dezember 2007

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	4
ZUSAMMENFASSUNG	5
1 EINLEITUNG	7
1.1 Ausgangslage	7
1.2 Aufgabenstellung	8
1.3 Vorgehen und Projektorganisation	9
2 ZUFUSSGEHENDE UND IHRE ANFORDERUNGEN AN FUSSWEGE	10
2.1 Bedeutung und Potenziale des Fussverkehrs	10
2.2 Zufussgehende und ihre Bedürfnisse	11
3 PROBLEMSTELLUNG UND VERKEHRSVORAUSSETZUNGEN	13
3.1 Verkehrserschliessung von Baden	13
3.2 Voraussetzungen des Fussverkehrs	13
4 BESTANDESAUFNAHME UND KATASTER FUSSVERKEHR	15
4.1 Bearbeitungsperimeter	15
4.2 Analyse- und Problemplan, Schulwegsicherheit	16
4.3 Resultate	17
5 STRATEGISCHE ZIELE UND SACHZIELE	19
5.1 Strategische Ziele	19
5.2 Sachziele	19
6 FESTLEGUNG DES FUSSWEGNETZES (KONZEPT)	22
6.1 Hierarchie Fusswegverbindungen	22
6.2 Flanier- und Wanderwegnetz	24
7 BELEUCHTUNG	26
7.1 Anforderungen an die Beleuchtung aus Sicht des Fussverkehrs	26
7.2 Qualitative Bewertung der Beleuchtung	28
8 MASSNAHMEN UND REALISIERUNG	30
8.1 Grundsätze	30
8.2 Massnahmen an Hauptrouten	32
8.3 Massnahmen an Nebenrouten	34
8.4 Massnahmen in der Feinerschliessung	36
9 UMSETZUNG	38
9.1 Grundsätze für die Umsetzung	38
9.2 Einbettung in die Mobilitätskultur	39
9.3 Erfolgskontrolle	40
GRUNDLAGEN	
BEILAGEN ALS SEPARATER MATERIALIENBAND	
Beilage I: Begriffe	
Beilage II: Analyse Fusswegnetz, Pläne	
Beilage III: Probleme / Mängel, Pläne	
Beilage IV: Kataster Fussverkehr – Schwachstellenanalyse und Massnahmen	
Beilage V: Auswertung und Plan – Schulwege in Baden	

VORWORT

Baden – alles zu Fuss

Schnell zur Post gehen, zum Bahnhof eilen, durch die Einkaufszone flanieren, zur Schule rennen, der Limmat entlangspazieren; die Beweggründe der Zufussgehenden sind vielfältig.

Ein grosses Angebot auf engem Raum anzubieten, ist eine hohe Qualität unserer pulsierenden Stadt. Die Wege sind kurz und die Voraussetzung gut, dass ein wesentlicher Teil der Mobilität umweltfreundlich, gesundheitsfördernd, stress- und staufrei mit den eigenen Füssen bewältigt werden kann. Im besten Fall sind die Fusswegverbindungen konfliktarm, dafür kontaktreich, durchgehend sicher bei Tag und Nacht, abwechslungsreich, lückenlos, bewusst auf schwächere Verkehrsteilnehmer ausgelegt, direkt und zeitsparend.

Der vorliegende Bericht stellt die Fusswegverbindungen in der Innenstadt in einem gesamtheitlichen Konzept dar, zeigt vorhandene Schwachstellen auf und leitet Massnahmen ab. Er ist sowohl Basis für Verbesserungen «step by step» als auch Grundlage für umfassendere Anpassungen und Korrekturen im Wegnetz; er ist zugleich ein Kataster, den es weiter zu bewirtschaften gilt.

Dem Fussverkehr ist – im Bewusstsein widersprechender Bedürfnisse und Interessen – in Zukunft ein gewichtiger Platz im «Mobilitätspuzzle» einzuräumen.

Stephan Attiger

Stadtammann

ZUSAMMENFASSUNG

Trotz an sich guten Voraussetzungen ist die Fussgängersituation in der Stadt Baden in verschiedener Hinsicht verbesserungswürdig. Das Fusswegkonzept soll die Voraussetzungen für die kontinuierliche Optimierung und Verbesserung der Fussgängersituation schaffen. Es ist ein Planungsinstrument für die Stadtverwaltung und soll koordinierend die Grundlage für die weitere Projektierung und Realisierung der Fusswegmassnahmen bilden.



Gehen kann Rennen, Hasten, Marschieren, Wandern, Promenieren, Schlendern oder Bummeln sein. Vor allem ist Zufussgehen Lebensqualität: Es ist gesund, erlebnisreich, sozial, günstig und umweltfreundlich. Die Bedeutung des Fussverkehrs wird häufig unterschätzt, obwohl 40% der Unterwegszeit zu Fuss zurückgelegt werden. Die Vielfalt der Bedürfnisse der Benutzergruppen und der Verkehrszwecke führt dazu, dass bei der Fusswegplanung die unterschiedlichen Qualitätsanforderungen berücksichtigt werden müssen:

- Sicher (Minimierung von Konflikten und Unfallschwerpunkten; sichere Querungen; Vermeidung von Angsträumen)
- Direkt / durchlässig / vernetzt (engmaschiges Netz; Lücken vermeiden; Trennwirkungen und Wartezeiten minimieren)
- Übersichtlich (begreifbar; überschaubar; Orientierungsmöglichkeiten; einheitliche Gestaltung; Informationssysteme)
- Attraktiv / nutzbar (abwechslungsreich; Sitz- / Ruhemöglichkeiten, Witterungsschutz; genügend Raum; behindertengerecht)








Für das Konzept wurden die Schwachstellen des Fusswegnetzes mit örtlichen Erhebungen systematisch erfasst und in einem Kataster Fussverkehr zusammengetragen. Die Aufnahmen wurden in detaillierten Analyse- und Problemlänen dargestellt. Als positive Qualitäten können die zentrale Fussgängerzone und die Altstadt sowie die guten Bezüge zur nahen Natur hervorgehoben werden. Zudem ist ein grosser Teil der Quartiere verkehrsberuhigt. Problematisch ist die Trennwirkung entlang der Hauptverkehrsachsen, die zu Querungsproblemen führen. Als Relikt vergangener Planungsphilosophien der Verkehrstrennung bestehen diverse Fussgängerunterführungen. Sie werden als unattraktiv wahrgenommen und stellen für Mobilitätsbehinderte ein Hindernis dar.

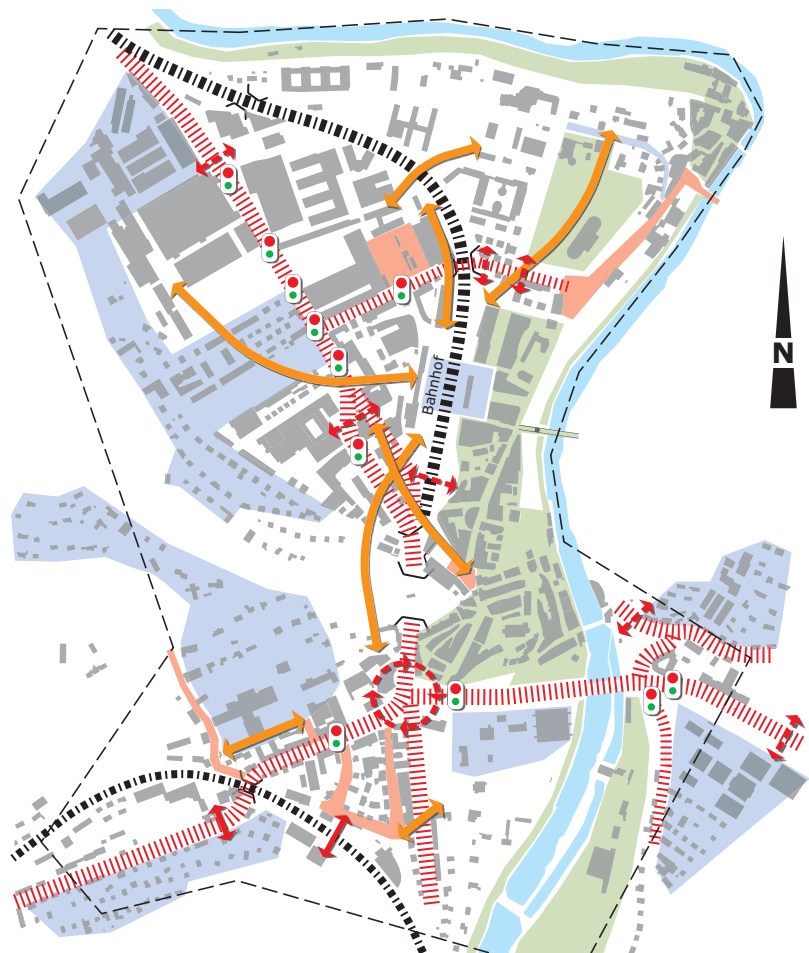
Qualitäts- und Problemkarte

Qualitäten

-  hohe Aufenthaltsqualität
-  verkehrsberuhigtes Quartier

Probleme

-  Trennwirkung Strasse
-  Trennwirkung Bahntrasse
-  ungenügende Querungshilfe
-  unattraktive Unterführung
-  zu verbessernde / fehlende Verbindung
-  FG-unfreundliche LSA
-  Sicherheits- / Gestaltungsdefizit



Das Fusswegkonzept definiert folgende strategische Zielsetzungen:

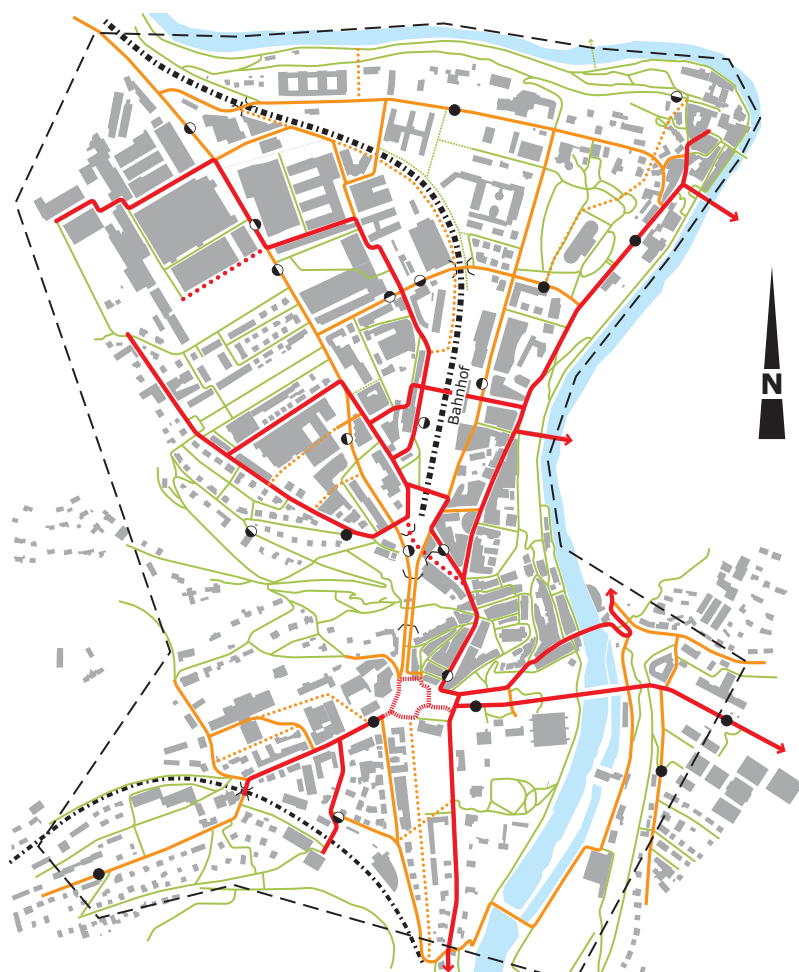
- Der Fussverkehr soll als wichtige Mobilitätsform im städtischen Gesamtverkehr gefördert werden.
- Der Anteil des Fussverkehrs soll gemessen am städtischen Gesamtverkehr deutlich gesteigert werden.
- Die Fussgängerverbindungen sind durchgehend, sicher, attraktiv und direkt zu gestalten.

Fusswegverbindungen können ganz unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf Komfort, Ausstattung, Mindestbreiten, usw. aufweisen. Je nach Wichtigkeit und den Bedürfnissen (Wunschlinien) der Zufussgehenden wird deshalb zwischen drei Kategorien unterschieden, wobei Netzlücken nach Möglichkeit geschlossen werden sollen:

- Hauptrouuten müssen eine grosse Menge an Zufussgehenden bewältigen können und erschliessen in der Regel publikumsorientierte Nutzungen. Sie sollten durchgängig und sicher sein, keine Trennwirkung und Angsträume aufweisen sowie mit einer Fussgängerführung (Wegleitsystem) und einer guten Beleuchtung ausgestattet sein.
- Nebenrouuten sind eine Ergänzung zum übergeordneten Netz. Sie sollten keine Netzlücken aufweisen und nicht mit Fahrzeugen zuparkiert werden. Wichtig sind sichere Strassenquerungen und eine der Situation angepasste Beleuchtung.
- Feinerschliessung: Das Netz der Feinerschliessung sollte dicht und abwechslungsreich sowie mit Grün- und Freiflächen ausgestattet sein. In diesen Gebieten sollte ein tiefes Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Individualverkehrs bestehen sowie der Bezug zu den angrenzenden Siedlungen und Gebäuden hergestellt werden.

Als Ergänzung dazu wurde das Netz der Flanier- und Wanderwege mit den zu schliessenden Lücken bestimmt sowie abgeklärt, ob die Grundsatzanforderungen an die Beleuchtung entlang des übergeordneten Netzes eingehalten werden.

Insgesamt wurden 197 Schwachstellen identifiziert und Massnahmenvorschläge dazu formuliert. Die Massnahmen wurden eingeteilt nach Priorität und Realisierungskosten. Da nicht alle Massnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, wurde eine Matrix mit dem Realisierungshorizont bestimmt.



Fussweg-Netzkarte

Netzhierarchie

- Hauptroute (übergeordnetes Netz)
- Nebenroute (untergeordnetes Netz)
- Feinerschliessung
- Netzlücke auf Hauptroute
- Netzlücke auf Nebenroute
- Netzlücke in der Feinerschliessung

	Realisierungshorizont		
	kurz	mittel	lang
Hauptroute	13	22	28
Nebenroute	17	34	35
Feinerschliessung	13	18	17
Total	43	74	80

Die Umsetzung der Massnahmen soll wie folgt organisiert werden:

- Umsetzung initiieren / moderieren: Es soll eine verantwortliche Abteilung / Person bestimmt, ein Budget festgelegt und spezifische Realisierungsprogramme sollen erstellt werden.
- Umsetzung «step by step»: Viele kleine kostengünstige Verbesserungen lassen sich in Unterhaltsarbeiten einbinden. Eine erste Tranche von Massnahmen soll dem Einwohnerrat als Rahmenkredit zur Genehmigung vorgelegt werden.
- Kataster bewirtschaften: Lücken im Kataster müssen nachgetragen und behobene Probleme als erledigt markiert werden.

Damit dem Fussverkehr genügend Gewicht beigemessen wird, sollen die Anstrengungen im Marketing und mit partizipativen Prozessen (badenmobil) verstärkt werden.

Hierzu ist parallel zum Umsetzungsprozess des Fusswegkonzepts ein begleitendes Programm zusammenzustellen.

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Baden hat mit den Verkehrsforen neue Wege beschritten. Zwischen 2003 und 2004 wurde die Bevölkerung dazu eingeladen, ihre Bedürfnisse, Visionen und Kritik zum Verkehr einzubringen. Beim ersten Verkehrsforum ging es darum, eine Auslegeordnung zu erarbeiten. Das zweite Verkehrsforum, konzipiert als Spaziergang an «Unorte» mit anschliessender Diskussionsrunde, widmete sich dem Fuss- und Veloverkehr in Baden. Das dritte Verkehrsforum war Bestandteil der nationalen Tagung «Sorgen im Verkehrsparadies – Herausforderungen an die Freizeit- und Einkaufsmobilität». Die Verkehrssituation wurde somit aus unterschiedlicher Optik ausgeleuchtet und diskutiert.

Aus dem zweiten Verkehrsforum mit dem Titel «Merk(k)würdiges Baden zu Fuss» resultierte eine Vielzahl von Vorschlägen, Ideen und Visionen zur Lösung der aktuellen Probleme im Bereich Fussverkehr. Es zeigte sich, dass die Fussgängersituation mehr umfasst als sichere und attraktive Fusswegverbindungen. Es geht um die Position und den Stellenwert der Zufussgehenden, insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, im alltäglichen Verkehrsgeschehen. Es haben sich zum Teil unfreundliche Zwischenräume und «Unorte» entwickelt, für die sich niemand verantwortlich fühlt und die von den Zufussgehenden einfach hingenommen oder umgangen werden. Trotzdem werden der Stadt Baden an sich gute Voraussetzungen im Bereich Fussverkehr attestiert. Es besteht aber noch Potenzial für eine Imageaufwertung.

Am vierten Verkehrsforum wurden die strategischen Grundsätze bestimmt, die an die Hand genommen werden müssen.

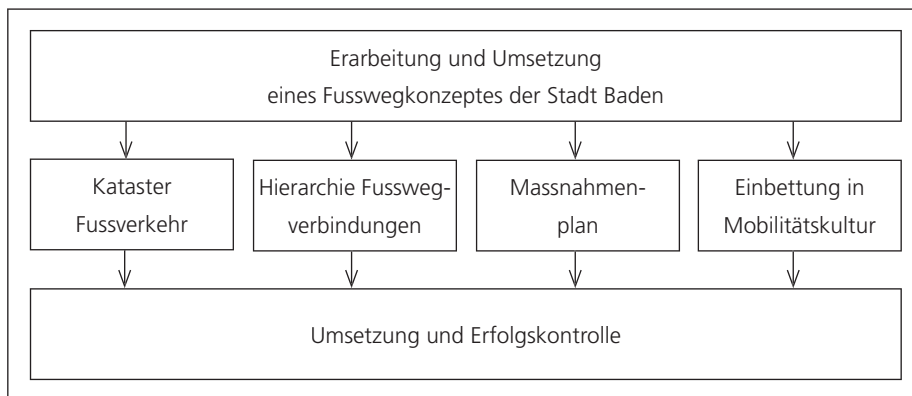
Für den Fussverkehr sind dies folgende:

Strategischer Grundsatz	Massnahmenbereiche
Die Fussgängerverbindungen sind durchgehend sicher und attraktiv zu gestalten.	Kontinuierlicher Abbau von Niveauunterschieden und baulichen Hindernissen.
	Unterführungen, die nicht geschlossen werden können, sind laufend attraktiver und sicherer zu gestalten.
	Realisierung der signalisierten Fussgängerführung in der ganzen Innenstadt (Signaletik).

Diese Grundsätze und Massnahmenbereiche wurden für das Planungsleitbild 98 – Bericht 2006 übernommen. Sie bilden die Grundlage für die Erarbeitung des Fusswegkonzepts.

1.2 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung kann folgendermassen umrissen werden:



Fusswegkonzept der Stadt Baden

Das Konzept schafft die Voraussetzungen für die kontinuierliche Verbesserung der Fussgängersituation in der Stadt Baden. Das Fusswegkonzept ist ein Planungsinstrument der Stadt Baden. Es ist mit Beschluss des Stadt- und Einwohnerrates behördenverbindlich. Das Konzept bildet die Grundlage für die weitere Projektierung und Realisierung der Fusswegmassnahmen und hat koordinierenden Charakter. Massnahmen auf Kantonsstrassen bedürfen der Zustimmung der zuständigen kantonalen Behörden.

Bestandserhebung und Kataster Fussverkehr

Eine systematische Analyse der heutigen Situation mit etablierten methodischen Instrumenten (Augenschein Fussverkehr, Kataster Fussverkehr) schafft die Voraussetzung für die nachfolgenden Arbeitsschritte.

Hierarchie Fusswegverbindungen

Bezeichnung eines zusammenhängenden Netzes von sicheren, direkten und komfortablen Haupt- und Nebenrouten. Dabei sind die Anliegen der mobilitätseingeschränkten Personen, Betagten und Kinder zu berücksichtigen. Ebenso ist eine ausreichende Beleuchtung zu gewährleisten.

Massnahmenplan

Der Massnahmenplan enthält kurz-, mittel- und langfristige Verbesserungsmassnahmen sowie grobe Kostenabschätzungen.

Einbettung in die Mobilitätskultur

Es steht die Frage im Vordergrund, ob und wie mit Marketing, Kommunikation, Information, partizipativen Prozessen, Koordination mit anderen Planungsaufgaben usw. dem Fussverkehr im Vergleich zum übrigen Alltagsverkehr genügend Gewicht beigegeben werden kann.

Umsetzung und Erfolgskontrolle

Es wird festgestellt, ob sich die Umsetzung des Konzepts und der Massnahmen bewährt. Bei Handlungsbedarf werden Nachbesserungen vorgenommen.

1.3 Vorgehen und Projektorganisation

Vorgehen

Das Vorgehen basierte auf einer Abstimmung zwischen technischer Projektbearbeitung und dem frühzeitigen Einbezug verschiedenster Akteurgruppen und Beteiligten, damit von Anfang an das Verständnis für die Bedürfnisse der Zufussgehenden und die Akzeptanz für notwendige Massnahmen verbessert werden konnten. Die Projektbearbeitung erfolgte mit zwei methodischen Instrumenten; zum einen dem «Kataster Fussverkehr» und zum anderen mit dem «Augenschein Fussverkehr».

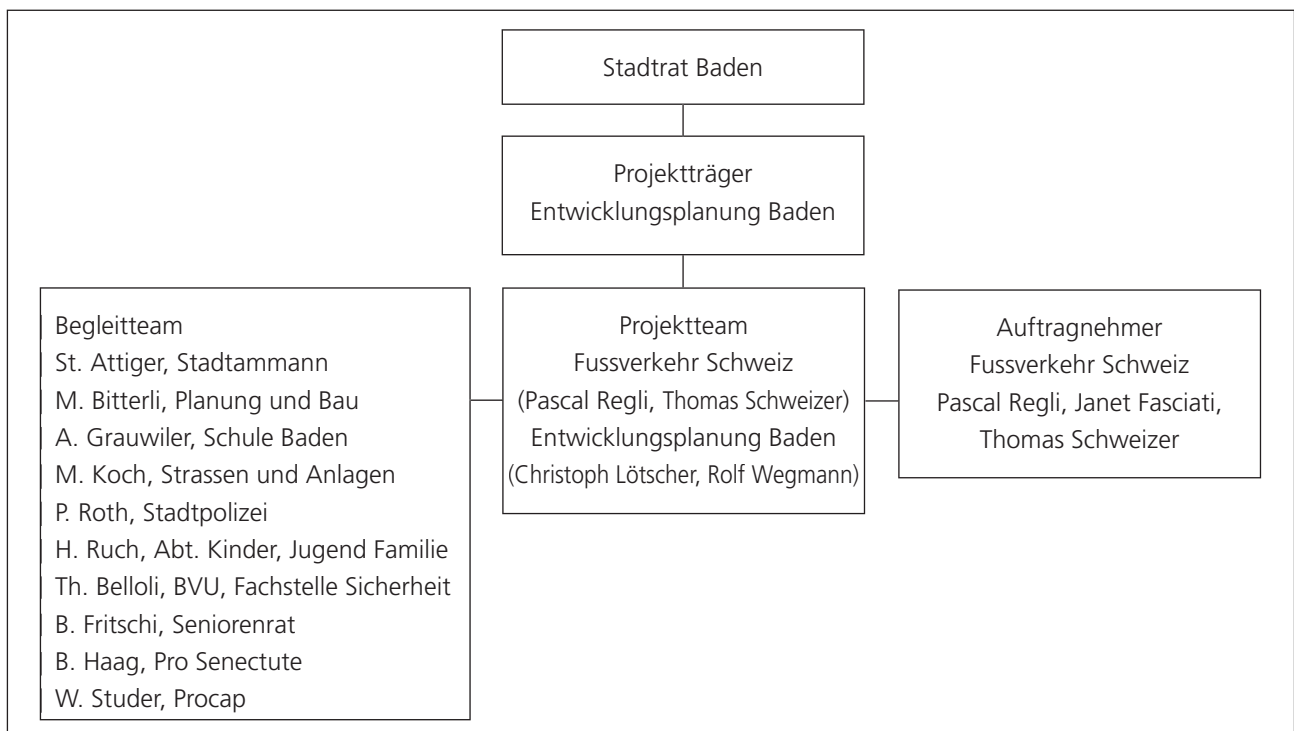
Kataster Fussverkehr

Mit dem Kataster Fussverkehr wurden systematisch alle Schwachstellen¹ im Fusswegnetz erfasst und aufbereitet. Dazu wurden flächendeckende Aufnahmen vor Ort durchgeführt. So konnten die Hindernisse für die Zufussgehenden, speziell auch für Menschen mit Behinderungen, ermittelt und daraus geeignete Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs abgeleitet werden. Die wichtigsten Kriterien bei den Aufnahmen waren: Sicherheit, Direktheit, Attraktivität, Komfort und Zusammenhang.

Augenschein Fussverkehr

Ergänzend wurde der so genannte Augenschein Fussverkehr durchgeführt, der sich an das in England entwickelte «Pedestrian Audit» anlehnt. Damit werden im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern die Schwachstellen im Fusswegnetz auf eine einfache Art und Weise ermittelt. In Baden erfolgte der Augenschein Fussverkehr mit den Mitgliedern der Begleitgruppe, mit denen in ausgewählten Teilgebieten Begehungen vor Ort durchgeführt und die konkreten Probleme diskutiert wurden.

Projektorganisation



¹ Die Bezeichnung Schwachstelle bedeutet nicht, dass an den entsprechenden Orten unbedingt Massnahmen notwendig sind oder dass das entsprechende Teilstück des Netzes ungenügend ist. Unter Schwachstelle wird verstanden, dass Verbesserungsmöglichkeiten bestehen, deren Dringlichkeit nur im Rahmen einer Gesamtbeurteilung des Netzes bestimmt werden kann.

2 ZUFUSSGEHENDE UND IHRE ANFORDERUNGEN AN FUSSWEGE

2.1 Bedeutung und Potenziale des Fussverkehrs

Jede Ortsveränderung beginnt und endet in der Regel mit einem Abschnitt zu Fuss. Zufussgehen ist für die meisten Menschen eine so selbstverständliche Form der Fortbewegung, dass angesichts der zunehmend technisierten Mobilität die Fussgängerinnen und Fussgänger häufig nicht als Verkehr wahrgenommen werden. Daher wird die Bedeutung des Fussverkehrs meistens unterschätzt. Mit dem Auto werden zwar die grössten Distanzen zurückgelegt. Hingegen werden je nach Betrachtungsweise rund 45% aller Etappen oder 40% der täglichen Unterwegszeit zu Fuss zurückgelegt.

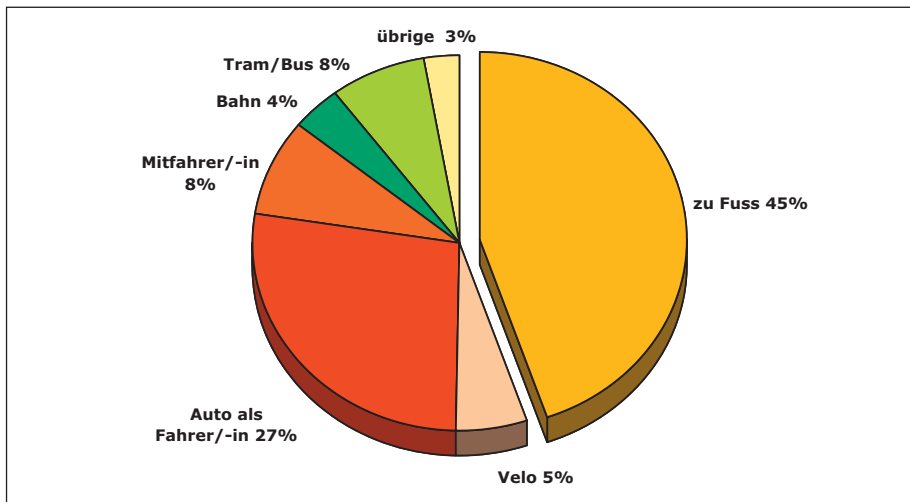


Abbildung:
Modalsplit nach Anzahl
Etappen in der Schweiz
Quelle: Mikrozensus 2005

Der Fussverkehr hat im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung grosse Potenziale: Wirtschaft und Verkehr:

- Im Englischen gibt es die treffende Formulierung «Walking is the glue of the transport system». Das Gehen verbindet die Verkehrsmittel miteinander und hält das Verkehrssystem zusammen. Dies gilt zum Beispiel für den öV, aber auch für Parkhäuser.
- Die Umlagerung des MIV auf den Fussverkehr entlastet das Strassennetz und verbessert die Effizienz des Gesamtverkehrssystems.
- Der Fussverkehr hat eine hohe volkswirtschaftliche Effizienz. Geringe Kosten stehen einem grossen Nutzen gegenüber. So lassen sich beispielsweise Infrastruktur- und Gesundheitskosten für das Gemeinwesen sparen.
- Für das Individuum ist Gehen kostenlos und jederzeit erschwinglich.
- Der Fussverkehr schafft Standortvorteile und damit Einnahmen für den Detailhandel und den Tourismus.

Umwelt:

- Gehen produziert weder Schadstoffe noch Lärm.
- Von allen Verkehrsteilnehmenden haben Fussgängerinnen und Fussgänger den geringsten spezifischen Flächenbedarf.

Gesellschaft:

- Der Fussverkehr ermöglicht den Menschen die selbstständige Teilnahme an der Mobilität und damit am städtischen Leben. Dies gilt insbesondere für Kinder, Betagte und Mobilitätsbehinderte.
- Gehen ist nicht nur Fortbewegung, sondern eine elementare Erscheinungsform des Menschen, die den Charakter eines Grundrechts hat.
- Die Bewegung zu Fuss fördert die Gesundheit und das Wohlbefinden.
- Zufussgehende gefährden andere Verkehrsteilnehmende kaum und beleben den öffentlichen Raum. Sie erhöhen damit die subjektive und objektive Sicherheit.

2.2 Zufussgehende und ihre Bedürfnisse

Gehen kann ganz verschieden sein. Es kann Rennen, Hasten, Marschieren, Promenieren, Schlendern oder Bummeln sein. Schnell Gehende benötigen mehr dynamische Fläche, langsam Gehende sind manchmal unberechenbar, ändern plötzlich ihre Richtung oder bleiben unvermittelt stehen. Die physischen und psychischen Fähigkeiten jedes Einzelnen können sich erheblich voneinander unterscheiden. Die Fortbewegung ist bei Jung und Alt, allein oder in Gruppen unterwegs, mit Gepäck oder Tieren, verschieden. Deshalb gilt: Es gibt nicht einfach den Zufussgehenden mit klar definierten Bedürfnissen und Formen des Unterwegsseins. Es muss unterschieden werden zwischen Verkehrszwecken, Verkehrsteilnehmergruppen und Grundbedürfnissen.



Grosse Pendlerfrequenzen an der Bushaltestelle Schulhausplatz



Einkaufsverkehr in der Badstrasse



Zielgerichteter Geschäftsverkehr



Orientierungshilfe für Wanderer beim Bahnhofplatz Ost

Verkehrsteilnehmergruppen

- Erwachsene: Relativ berechenbare Verkehrsteilnehmende mit entwickeltem Gefahrenbewusstsein. Oftmals zielstrebig unterwegs, häufig auch in Zeitnot oder mit Stress. Neigen zu ungeduldigem Verhalten.
- Kinder (bis 11 Jahre): Noch nicht (voll) entwickelte Wahrnehmung bezüglich Distanzschätzung und Geschwindigkeitsempfinden. Unerfahrenheit im Verkehr, sodass sie bei neuen Situationen überfordert sind. Können sich gleichzeitig nur auf etwas konzentrieren. Bedingt durch die Kleinheit andere Wahrnehmungsoptik als Erwachsene. Werden als Verkehrsteilnehmende gerne übersehen.
- Jugendliche: Unberechenbare Verkehrsteilnehmende, die zu Risikobereitschaft (Mutproben), Selbstüberschätzung, Ungeduld und Unaufmerksamkeit neigen. Häufig in Gruppen unterwegs mit entsprechender Dynamik.
- Senioren: Häufig eingeschränkte Mobilität und Beweglichkeit. Wahrnehmungs-, Reaktions- und Orientierungsvermögen nehmen ab. Fixierung auf Einzelsituationen unter Ausblendung von Gefahren. Obwohl es mit zusätzlichem Aufwand verbunden ist, nehmen sie für sichere Verbindungen Umwege in Kauf.
- Mobilitätsbehinderte: Menschen, die permanent oder zeitweise in ihrer Orientierung oder Mobilität eingeschränkt sind. Häufig sind sie auf ein Hilfsmittel wie Rollstuhl, Rollator, Gehhilfen, Fahrhilfen für Gehbehinderte angewiesen oder sie sind mit Kinderwagen, Gepäck oder Einkaufswagen unterwegs.

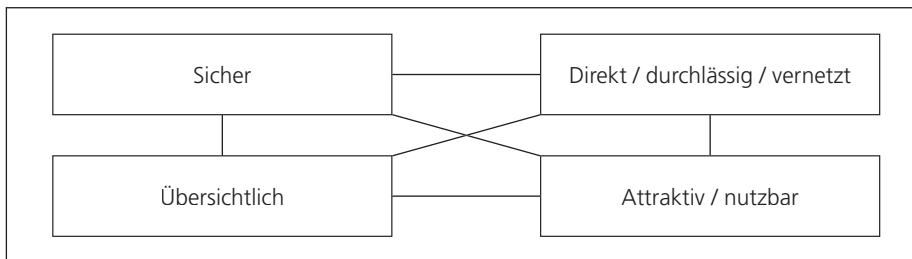
Verkehrszwecke

Grundlegend muss auseinandergehalten werden zwischen Verkehrsteilnehmenden, für die eher das zielorientierte «Gehen», und denjenigen, für die das erlebnisorientierte «Unterwegssein und Verweilen» im Vordergrund steht:

- Pendler- und Berufsverkehr: bekannte Strecken, die täglich zurückgelegt werden. Dementsprechend sollten sie kurz, direkt, hindernisfrei und sicher sein.
- Einkaufsverkehr: durch Lasten eingeschränkte Beweglichkeit. Ablenkung durch Kaufangebote möglich. Minimalanforderungen an Komfort sollten erfüllt sein.
- Nutz- und Geschäftsverkehr: Zeitnot oftmals gepaart mit Unsicherheit infolge mangelnder Ortskenntnis. Orientierung vermittelnde Elemente wie Signaletik oder gut sichtbare Strassenbeschilderung sind erwünscht.
- Tourismus- und Freizeitverkehr: langsam und eher unaufmerksam unterwegs. Gruppenverhalten. Ablenkung durch Sehenswürdigkeiten und Kaufangebote. Oftmals keine Ortskenntnisse vorhanden, sodass Orientierung vermittelnde Elemente zu Markpunkten und Distanzangaben geschätzt werden.

Anforderungen an das Fusswegnetz

Durch die Vielfältigkeit des Fussverkehrs, seiner Nutzergruppen und der Verkehrszwecke muss das Fusswegnetz unterschiedlichsten Qualitätsanforderungen genügen:



Sicher

Es muss zwischen objektiver und subjektiver Sicherheit unterschieden werden, wobei Querbezüge bestehen: Unsicherheitsgefühle in Unterführungen können dazu führen, dass Zufussgehende Verkehrsregeln missachten und trotz Gefahren oberirdisch queren. Hinzuweisen ist auf das Konfliktpotenzial zwischen dem Fuss- und Veloverkehr, sei es weil Velofahrende wegen des starken Verkehrs auf Gehwegflächen ausweichen oder weil eine gemeinsame Fläche ausgeschieden wurde. Vor allem Betagte, behinderte Menschen und Kinder reagieren sensibel auf Störungen im Gehwegbereich.

- Minimierung von Konflikten und Entschärfen von Unfallschwerpunkten.
- Sichere, bedarfsgerechte Querungen (Fussgängerstreifen in der Regel mit Querungshilfen).
- Angepasste, niedrige Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs.
- Vermeidung von Angsträumen durch geeignete Wegführung.
- Möglichst ebenerdige Querungsmöglichkeiten statt Unterführungen.



Direkt / durchlässig / vernetzt

Zufussgehende sind umwegempfindlich. Sie wählen die kürzesten und direktesten Wege. Ist die Distanz zum nächsten Fussgängerstreifen zu gross, steigt die Tendenz zu «wildem Queren» der Fahrbahn. Fussgängerinnen und Fussgänger bewegen sich nicht ausschliesslich auf Fusswegen des Strassennetzplanes. Es ist deshalb anzustreben, dass neben den offiziellen Wegen die Räume möglichst durchlässig bleiben.

- Dichtes, engmaschiges Wegnetz unter Vermeidung von Lücken.
- Minimierung von Trennwirkungen.
- Minimierung von Wartezeiten.



Übersichtlich

Die Unterstützung der Orientierung steigert die Attraktivität des Fussverkehrs. Eine überschaubare Gestaltung und, wo nötig, eine Wegweisung hilft Umwege zu vermeiden.

- Begreifbarkeit der Wegführung.
- Überschaubarkeit der Verkehrssituation und Orientierungsmöglichkeit.
- Einheitliche Gestaltungselemente für die Gehflächen z.B. Belag.
- Unterstützende Informationssysteme (Signaletik, Stadtpläne).



Attraktiv / nutzbar

Die Attraktivität eines Weges hängt von verschiedenen Faktoren ab. Wichtig sind die Erlebnisvielfalt und die Erlebnisdichte. Durch die massstäbliche Gestaltung des Strassenraumes, eine durchdachte räumliche Gliederung sowie die Verwendung von optisch und taktil ansprechenden Materialien können Strassen den Eindruck von Kleinteiligkeit vermitteln und zum Zufussgehen einladen.

- Vielfältige, abwechslungsreiche und ausreichend geschützte Verkehrs- und Aufenthaltsräume mit Sitz- und Ruhemöglichkeiten sowie Sonnen- und Witterungsschutz.
- Genügende Breiten und ansprechende Materialien.
- Minimierung von Lärm- und Abgasimmissionen.
- Behindertengerechte Gestaltung ohne Barrieren.



3 PROBLEMSTELLUNG UND VERKEHRSVORAUSSETZUNGEN

3.1 Verkehrserschliessung von Baden



Bahnhof Baden und angrenzende Altstadt

Die Stadt Baden liegt ungefähr 25 Kilometer Luftlinie von den Städten Aarau und Zürich entfernt. Räumlich ist die Stadt im Norden mit der Gemeinde Obersiggenthal und im Osten mit den Gemeinden Ennetbaden und Wettingen zusammengewachsen. Geologie und Topographie boten gute Voraussetzungen für die Anlage einer Stadt. Am Limmatknie fliesst das Thermalwasser, das schon die Römer nutzten, und flussaufwärts verengt sich das Limmattal zu einer schmalen Klus, die sich als Zollschranke nutzen liess. Durch die im 13. Jahrhundert gebaute Holzbrücke über die Limmat nach Wettingen wurde die Stadt zum regionalen Verkehrsknotenpunkt. Die Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt lässt sich auch daran ablesen, dass 1847 die erste schweizerische Eisenbahnlinie («Spanischbrödlbahn») von Zürich nach Baden gebaut wurde.

Für den Verkehr und seine Wege war Baden seit je ein Nadelöhr. Trotzdem war und ist die Stadt gut an die übergeordneten Netze des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs angeschlossen.

Schnellzuglinien halten in Baden und gewährleisten direkte Verbindungen zu den meisten Schweizer Grossstädten. Die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen RVBW stellen ein hervorragendes und auf die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Baden ausgerichtetes städtisches und regionales Bus-Angebot sicher.

Der motorisierte Individualverkehr ist mit der Autobahn A1 ebenfalls an das Hochleistungsnetz angeschlossen.

Mit dem Velokonzept aus dem Jahr 1999 als Grundlage werden laufend Velomassnahmen umgesetzt, mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern und ein durchgehendes Radroutennetz anzubieten.



Bahnhofplatz als Fussgängerzone mit Zugang zum Busbahnhof und den Bahngleisen

In den letzten Jahren wurden nochmals beträchtliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der Region getätigt. Zu erwähnen sind der Ausbau des Bahnhofs Baden, die Kern- und Bäderumfahrung Ennetbaden und die damit verbundene Schliessung der Schiefen Brücke für den Durchgangsverkehr, die Eröffnung der Siggenthaler Brücke, die Inbetriebnahme der 3. Röhre Baregg und die neue Bahnhaltestelle Mellingerheidersberg mit einem darauf ausgerichteten Busangebot.

Bedingt durch die topographische Lage, das Verkehrsnetz und die Bebauungsstruktur konzentriert sich der Strassenverkehr auf die Hauptachsen Bruggerstrasse–Neuenhoferstrasse sowie Mellingerstrasse–Hochbrücke–Wettingerstrasse mit dem Schnittpunkt beim Schulhausplatz. Die Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsachsen beeinträchtigt teilweise die Attraktivität, aber auch die Sicherheit des Fussverkehrs. Der auf dem Strassennetz zirkulierende hausgemachte individualmotorisierte Verkehrsteil ist erheblich und damit auch das Potenzial für Umsteiger auf den Fussverkehr oder auf Kombinationsformen von öffentlichem Verkehr und Fussverkehr.

3.2 Voraussetzungen des Fussverkehrs

Für den Fussverkehr sind verschiedene historisch gewachsene Qualitäten des Wegnetzes auszumachen. In der weitgehend als Fussgängerzone konzipierten Altstadt ist die Attraktivität für Zufussgehende in Bezug auf Durchlässigkeit, Erlebnisvielfalt und Kleinteiligkeit am grössten. In der Altstadt sind aber auch Bereiche auszumachen, die nicht für alle Verkehrsteilnehmenden gleich nutzbar sind. Es sind dies vor allem Treppenwege, steile Gassen und Oberflächenbeläge sowie nicht niveaufreie Hauszugänge,

die für Mobilitätsbehinderte störend oder nicht benützbar sein können. Mit der neuen Liftanlage direkt vom Bahnhofplatz aus und dem Limmatsteg erfährt die Altstadt eine weitere Aufwertung in Richtung Limmatraum und Ennetbaden. In Nord-Süd-Richtung verlaufen drei markante Trennriegel, welche die Durchlässigkeit in West-Ost-Richtung einschränken und auf einzelne Durchgänge fokussieren. Es sind dies die Limmat, die Bahntrasse mit den Gleisanlagen des Bahnhofs sowie die Bruggerstrasse. Die Bruggerstrasse ist so stark befahren, dass sie an gewissen Stellen nur durch eine Unterführung gequert werden kann. Das Quartier Baden Nord, die ehemalige «geschlossene Stadt», ist heute für den Publikumsverkehr geöffnet und dementsprechend durchlässig. Die grossen, industriell geprägten Baukörper bewirken jedoch eine Grossmaschigkeit der Fusswegverbindungen, die wegen der grosszügigen Strassenflächen für den Industrieverkehr noch an Attraktivität einbüßen.

St. Ursus, das Villen- und Arbeiterquartier am Fusse des Martinsbergs, sowie die Überbauungen am Lägernhang sind kleinteilig strukturiert und trotz der topographischen Gegebenheiten zu Fuss angenehm zu erreichen.

Das Wanderwegnetz ist relativ dicht und vom Bahnhof Baden aus gut markiert.

Verschiedene interessante Themenpfade ergänzen das Angebot:

- Der Industriekulturpfad, der zu den industriegeschichtlich wertvollen Bauten führt, erklärt mit Informationstafeln die Hintergründe zu Textilfabriken, Kraftwerken, Betrieben der Metall- und Maschinenindustrie sowie zu wichtigen Eisenbahnbauten.
- Der Geo Pfad informiert über die interessante erdgeschichtliche Umgebung von Baden, unter anderem über die Entstehung der Thermalquellen.
- Der Stadt-Naturweg ist ein naturkundlicher Parcours, welcher den beachtlichen Reichtum an Tieren und Pflanzen in Baden aufzeigt.
- Der Kulturweg verbindet Baden, Wettingen und Neuenhof auf beiden Limmatufern von Holzbrücke zu Holzbrücke. Er erschliesst eine reizvolle Flusslandschaft mit verschiedenen Kunstobjekten im öffentlichen Raum.
- Bluetrail Baden: Ein Entspannungsparcours konzipiert nach den Erkenntnissen der traditionellen chinesischen Medizin mit verschiedenen Stationen in Baden Nord soll zu kleinen Auszeiten vom hektischen Alltag einladen.





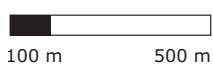
4 BESTANDESAUFNAHME UND KATASTER FUSSVERKEHR

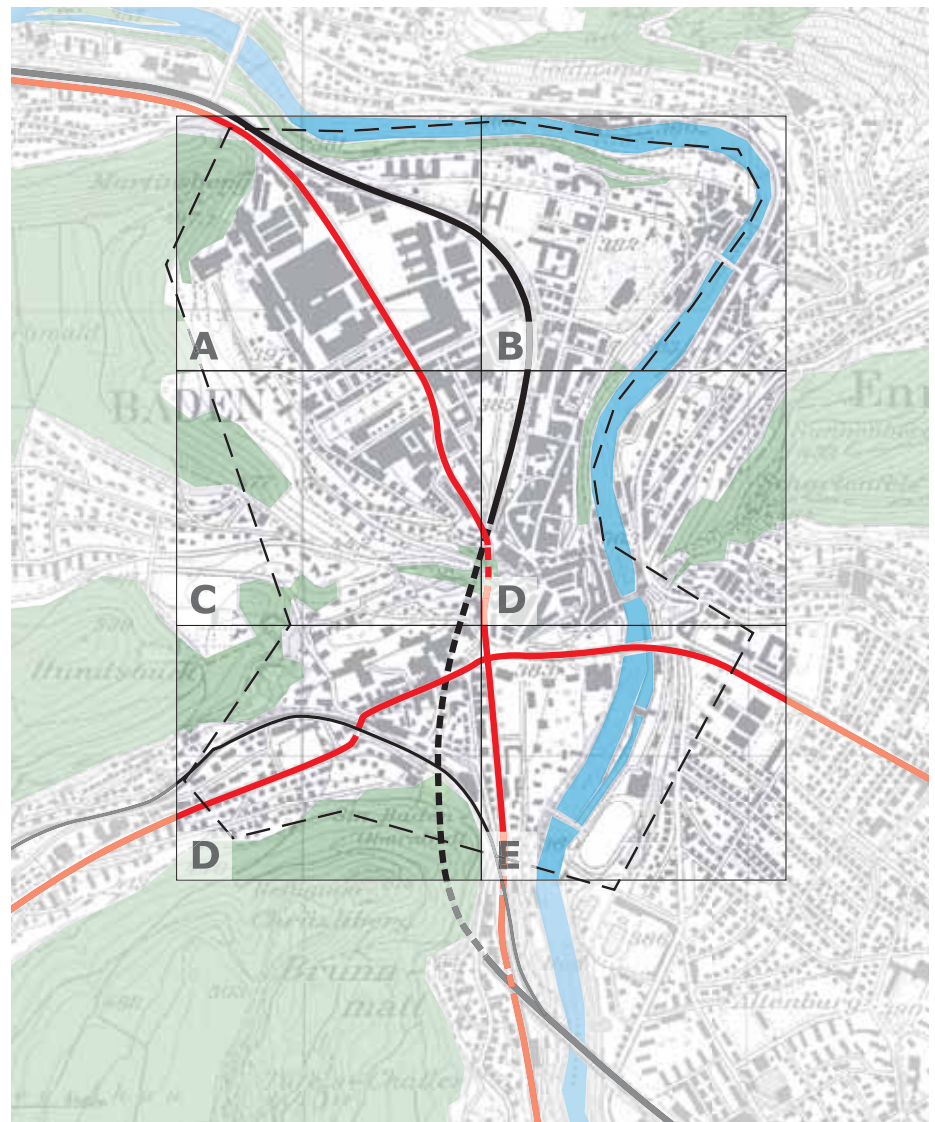
4.1 Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter für die Erarbeitung des Fusswegkonzepts wurde durch die Entwicklungsplanung vorgegeben. Er umfasst im Wesentlichen die innenstädtischen Gebiete ohne die Satelliten Rütihof und Dättwil sowie ohne die Aussenquartiere Kapplerhof, Allmend / Münzlishausen und Meierhof. Damit die Bestandsaufnahme und der Schwachstellenkataster im notwendigen Detaillierungsgrad festgehalten werden konnten, wurde die Fläche des Bearbeitungsperimeters auf sechs A3-Karten im Massstab 1:2000 unterteilt (Ausschnitte A bis E).

Bearbeitungsperimeter für das Fusswegkonzept Baden mit Umgebung und den wichtigsten Verkehrsachsen

LEGENDE

-  Eisenbahntrasse (offen / Tunnel)
 -  Hauptverkehrsachse (offen / Tunnel)
 -  Planausschnitte für Detailpläne
 -  Planungsperimeter
- 
100 m 500 m



4.2 Analyse- und Problemplan, Schulwegsicherheit

Analyseplan

Die Resultate der Bestandesanalyse sind in sechs Analyseplänen festgehalten (siehe Anhang I). Sie enthalten die Kategorisierungen aller netzrelevanten Fusswege, wichtige Veloverbindungen (um allfällige Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr aufzuzeigen) und die wichtigsten Ziele (wie Schulen, Einrichtungen mit Publikumsaufkommen und Parkieranlagen).

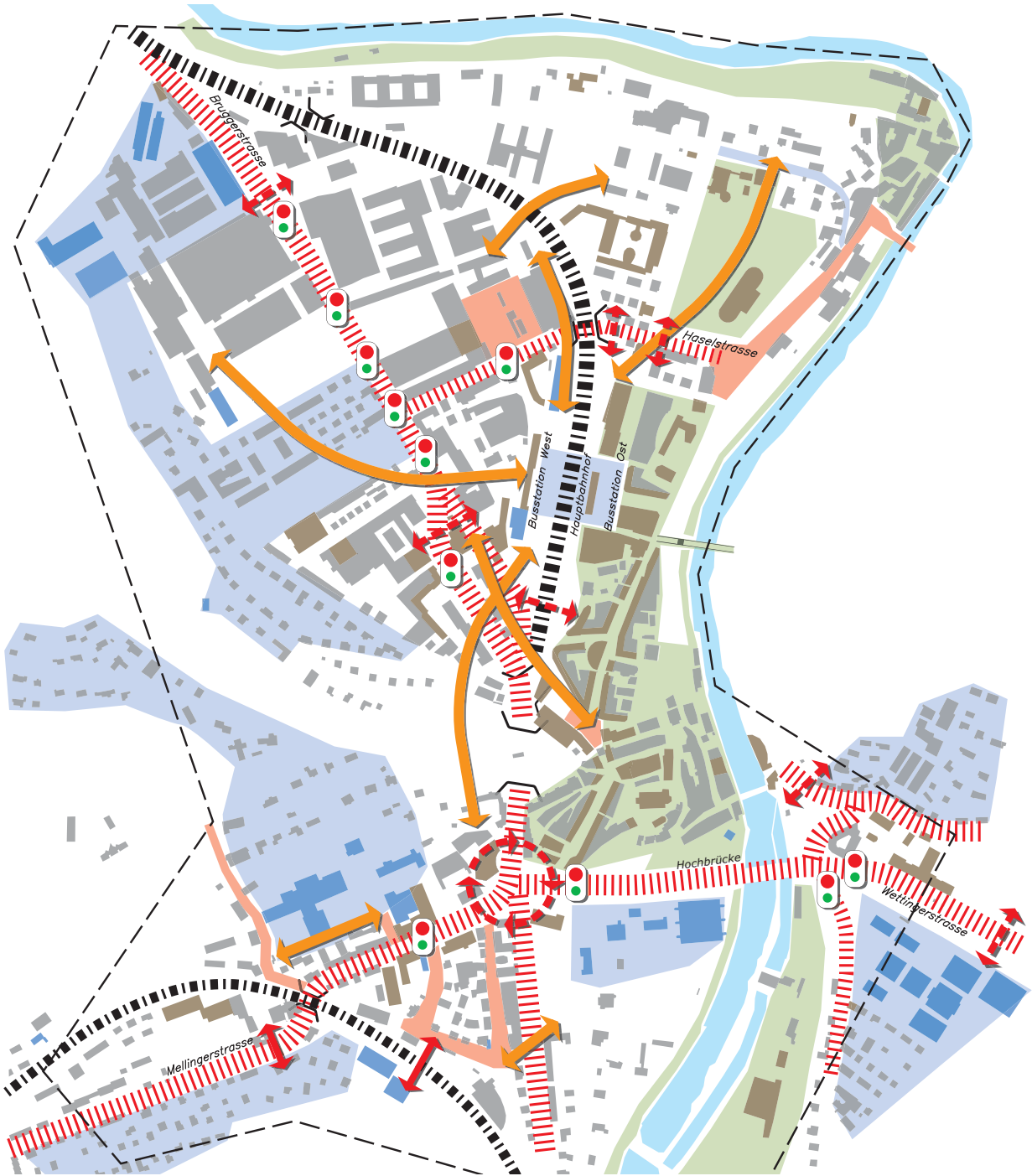
Kataster Fussverkehr, Problem- und Mängelplan

Die Schwachstellen wurden mit örtlichen Erhebungen aufgenommen. Sie wurden nummeriert und auf sechs Problem- und Mängelplänen bezeichnet sowie in Listen textlich und bildlich festgehalten (siehe Anhang II / III). Auf den Problem- und Mängelplänen wurden zudem die Orte der Unfälle mit verletzten Fussgängerinnen und Fussgängern der letzten fünf Jahre eingezeichnet.

Schulwegsicherheit

Auf die Probleme der Schulwegsicherheit wurde speziell eingegangen. An einer Sitzung mit dem Schulleitungsteam der städtischen Schulhäuser wurden die Einzugsgebiete und Schulwege bestimmt und über gefährliche Situationen diskutiert. Die wichtigsten Resultate sind im Anhang IV festgehalten.

4.3 Resultate



Qualitäts- und Problemerkarte

Qualitäten

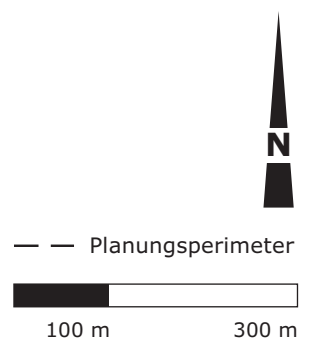
- hohe Aufenthaltsqualität
- verkehrsberuhigtes Quartier

Ziele

- Schulen
- Einrichtungen mit Publikumsaufkommen

Probleme

- Trennwirkung Strasse
- Trennwirkung Bahntrasse
- ungenügende Querungshilfe
- unattraktive Unterführung
- zu verbessernde / fehlende Verbindung
- FG-unfreundliche LSA
- Sicherheits- / Gestaltungsdefizit



Qualitäten

Baden geniesst als Stadt der guten Architektur und des verantwortungsvollen Umgangs mit dem baulichen Erbe und den verbleibenden Ressourcen einen guten Ruf. Dies wirkt sich auch positiv auf die Qualität der Fusswege und generell der öffentlichen Räume aus. Eine zentrale Fussgängerzone mit einem vielfältigen Laden- und Gastronomieangebot sowie gute Bezüge und Nähe zur Natur sind weitere Trümpfe, die nicht nur für die Bevölkerung, sondern auch für Besuchende wichtig sind. An der kürzlich fertig gestellten Liftanlage mit Fussgängerbrücke über die Limmat und dem neu gestalteten Theaterplatz ist der Wille der Stadtbehörden zur Weiterentwicklung und zur bewussten Gestaltung deutlich ablesbar.

Ein grosser Teil der Quartiere präsentiert sich heute bereits verkehrsberuhigt, sodass sich in Bezug auf die Verkehrssicherheit relativ wenig Probleme ergeben. Selbst der innerstädtische Bereich verfügt mit dem Kurpark und der Limmatpromenade über Aussenräume, die für die Zufussgehenden attraktiv sind.

Die Fusswegvernetzung mit den umliegenden Gemeinden und der Region ist durch die Aargauer Wanderwegrouten, die mitten durch die Stadt führen, sichergestellt. Insgesamt genügt das Fusswegnetz der Stadt Baden bereits hohen Qualitätsstandards.

Probleme

Entlang der Hauptverkehrsachsen konzentrieren sich die Querungsprobleme des Fussverkehrsnetzes. Die Trennwirkung entlang der Brugger-, Mellinger-, Neuenhofer- und Wettingerstrasse ist generell sehr gross. Diese stark frequentierten Hauptstrassen zerschneiden das Siedlungsgefüge und laufen alle beim Schulhausplatz zusammen, der aus der Sicht der Zufussgehenden ein speziell problematischer Ort ist.

Auch das Bahntrasse hat eine Trennwirkung. Es trennt beispielsweise Baden Nord vom Bäderquartier (heute besteht nur eine private, aber öffentlich zugängliche Unterführung). Im südlicheren Teil des Bahnhofareals ist die Unterführung zwischen Schlossbergplatz und Stadtturmstrasse unattraktiv und unsicher.

Als Relikt vergangener Planungsphilosophien der konsequenten Verkehrstrennung der verschiedenen Verkehrsträger sind noch diverse Fussgängerunterführungen vorhanden. Bei dieser Art der Strassenquerung stellen sich vor allem Probleme der subjektiven Sicherheit. Der Schwachstellenkataster hat auch gezeigt, dass ein Teil der Unterführungen als höchst unattraktive Orte wahrgenommen werden und für Mobilitätsbehinderte ein unbewältigbares Hindernis darstellen.

Einzelne Quartiere sind nicht genügend an das Zentrum der Stadt Baden angeschlossen. Die Gebiete entlang der Römerstrasse verfügen über keine direkten Fussgängerverbindungen zum Bahnhof. Das Quartier Baden Nord mit seinen vielen Arbeits- und Ausbildungsplätzen wird heute ab Bahnhof beinahe ausschliesslich über die Verbindung Güterstrasse–Brown Boveri Platz sichergestellt, wobei die Güterstrasse in Spitzenzeiten an ihre Belastungsgrenzen stösst und der Brown Boveri Platz als unattraktiver Raum mit unklaren Fussverbindungen wahrgenommen wird. Bei anderen wichtigen Zielen, wie z.B. der Berufsfachschule BBB oder den Primar- und Oberstufenschulen Burghalde, Pfaffechappe, Tannegg und Ländli, besteht noch ein Aufwertungspotenzial bezüglich Fusswegerschliessung.

Nachdem in den letzten Jahren vor allem die Gegend rund um den Bahnhof saniert und neu gestaltet wurde (z.B. Bahnhof West, zentrale Bahnhofspassage), besteht jetzt in der generell fussgängerfreundlichen Altstadt ein gestalterisches Aufwertungspotenzial. Exemplarisch zeigt sich dies in der Weiten Gasse mit einem noch auf Verkehrstrennung basierenden Strassenraum. In weiteren fusswegnetzrelevanten Bereichen besteht durchaus noch Potenzial für eine gestalterische und fussgängerfreundlichere Aufwertung. Trottoirabsenkungen und -überfahrten fehlen zum Teil.



Fussgängerzone in der Altstadt



Hohe Aufenthaltsqualität in der verkehrsberuhigten Martinsbergstrasse



Düstere und steile Treppenunterführung an der Bruggerstrasse

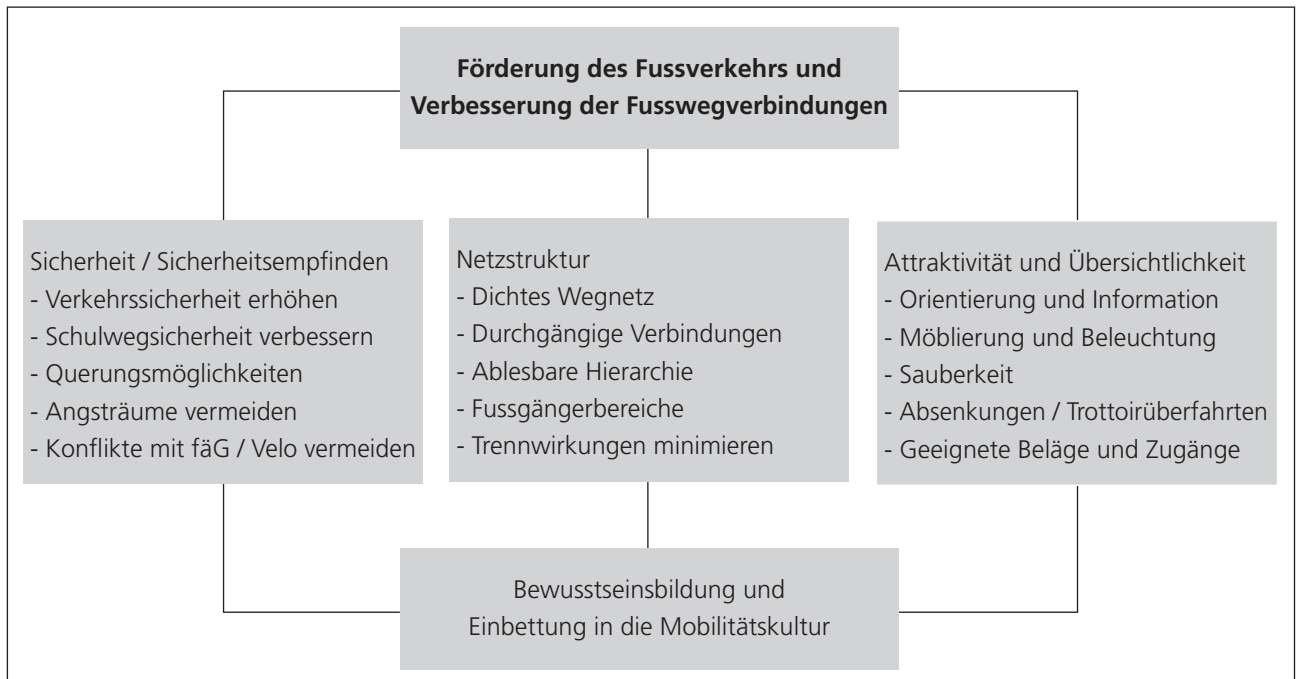


Fussweg wird durch Signalisatonsstafeln und Mobiliar verstellt



Bushaltestelle ist auf dem Fussweg markiert

5 STRATEGISCHE ZIELE UND SACHZIELE



5.1 Strategische Ziele

Der Fussverkehr ist nachhaltig und ermöglicht den Menschen eine selbstständige Teilnahme an der Mobilität und am städtischen Leben. Er verbindet die Verkehrsmittel untereinander, insbesondere der öffentliche Verkehr ist auf gute Rahmenbedingungen für seine Passagiere angewiesen. Aus den in Kap. 2 definierten Anforderungen sind folgende strategische Ziele abzuleiten:

- Der Fussverkehr soll als wichtige Mobilitätsform im städtischen Gesamtverkehr gefördert werden.
- Der Anteil des Fussverkehrs soll gemessen am städtischen Gesamtverkehr deutlich gesteigert werden.
- Die Fussgängerverbindungen sind durchgehend, sicher und attraktiv zu gestalten.

5.2 Sachziele

Bei den Sachzielen sind Grundsätze in den folgenden Bereichen festzuhalten:¹

Sicherheit / Sicherheitsempfinden

- Das Strassenverkehrssystem muss möglichst den Fähigkeiten der Menschen – insbesondere der Betagten, Kinder und Behinderten – angepasst sein, damit unvermeidbares Fehlverhalten keine gravierenden Folgen hat.
- Die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit sollen nicht zu Erschwernissen beim Fussverkehr führen (z.B. Unterführungen, Kettenabschränkungen).
- Im Rahmen der laufenden Neueinteilung der Schulkreise kann es zu Veränderungen der Einzugsgebiete kommen. Deshalb sollen die Schulwege nochmals auf noch vorhandene Sicherheitsdefizite überprüft und die kritischen Stellen saniert werden.

¹ Das Sachziel Bewusstseinsbildung und Einbettung in die Mobilitätskultur wird im Kapitel 8 speziell behandelt.

- Neben technischen und polizeilichen Massnahmen wirkt die Stadt weiterhin auf Strukturen hin, die den Verkehr weniger hektisch machen und mehr Rücksicht bewirken (ergänzende Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen).
- Die Gewährleistung der Sicherheit und die Verbesserung des Querungskomforts am Fussgängerstreifen ist ein permanentes Ziel. Denn Fussgängerstreifen sind wichtige Elemente im Fusswegnetz. Sie leiten die Zufussgehenden zu den Querungsstellen, die bezüglich Sicherheitsanforderungen optimiert sind. Hier sind die Fahrzeuglenker angewiesen anzuhalten und den Fussgängern die Querung zu ermöglichen. Fussgängerstreifen sind nicht als blosse Markierungen aufzufassen sondern als bauliche Anlagen im Strassenraum. Sie sind möglichst so auszurüsten, dass die Querungsdistanzen kurz gehalten werden (Mittelinsele), die gefahrenen Geschwindigkeiten moderat bleiben (durch bauliche Massnahmen oder Kontrollen) und die Beleuchtung gut ist.
- Angsträume sind zu vermeiden. Es ist im Detail abzuklären, ob die Sicht an kritischen Stellen durch Elemente wie Mauern, Parkplätze, Hecken usw. behindert wird.
- Um Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr zu vermeiden, sind dem Veloverkehr attraktive Verbindungen auf der Fahrbahn anzubieten. Wo Velofahrende und Gehende mangels Alternativen dieselbe Fläche benützen müssen (z.B. an der Mellingerstrasse), wird die gegenseitige Rücksichtnahme und Akzeptanz unterstützt.
- Die Sicherheit wird letztlich durch das Verhalten bestimmt. Noch so gute bauliche, technische oder polizeiliche Vorkehrungen nützen nichts, wenn sich die Verkehrsteilnehmenden im Verkehr nicht entsprechend benehmen. Deshalb beinhaltet Verkehrssicherheitsarbeit auch kontinuierliche Kommunikationmassnahmen.

Netzstruktur

- Es ist ein Netz der Haupt- und Nebenrouten zu bestimmen, die mit einem Mindeststandard ausgestattet sind. Ist ein Bedarf ausgewiesen, sind in Absprache mit den Beteiligten Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs umzusetzen.
- Die Möglichkeiten zur Schliessung der Lücken im kommunalen Fusswegnetz sind zu überprüfen und entsprechend ist ein Umsetzungsprogramm zu erarbeiten.
- Im Interesse einer optimalen Verknüpfung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr sind direkte, attraktive und sichere Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu Parkieranlagen und zu Veloabstellplätzen zu realisieren.
- Legal und illegal auf Fussgängerflächen parkierte Autos sind für Rollstuhlfahrende, aber auch Personen mit Kinderwagen und Blinde störend oder gefährlich, da unter Umständen auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss. Deshalb ist das Parkieren von Motorfahrzeugen an diesen Stellen zu verhindern.
- Die Lichtsignalanlagen haben eine recht grosse Trennwirkung. Die Räum- und Schutzzeiten dieser Anlagen richten sich zwar nach den entsprechenden Normen. Zufussgehende empfinden die Wartezeiten vor den Lichtsignalanlagen aber als lang bzw. die Grünphase als zu kurz. Die Stadt soll deshalb zusammen mit dem Kanton an neuralgischen Punkte den Spielraum für häufigere und längere Grünphasen für den Fussverkehr prüfen.

Attraktivität und Übersichtlichkeit

- Neben der Verkehrssicherheit und der Sicherheit vor Übergriffen gibt es die Sicherheit, sich zurechtzufinden. Wegleitsysteme für Zufussgehende können eine wichtige Hilfe dazu anbieten. Gerade in der Innenstadt Baden mit einer Vielzahl von Verwaltungsgebäuden, Kultureinrichtungen und Veranstaltungsorten sind viele Ortsfremde unterwegs, die von einer Wegweisung profitieren können. Deshalb sind die heute bereits realisierten Signaletikkonzepte rund um den Bahnhof und an den Gebäuden der städtischen Verwaltung gezielt auf den innenstädtischen Bereich auszudehnen.

- Bei der Strassenraumgestaltung und Möblierung sind oft Details für die Attraktivität für Fusswegverbindungen entscheidend. Bei der Projektierung ist deshalb auf die Begrünung und Beschattung (Strassenbäume), auf Rastmöglichkeiten sowie Handläufe entlang von Treppen oder steilen Wegen zu achten. Auf öffentlichen Fussverkehrsflächen ist die Möblierung auf ein Minimum zu beschränken und sollte den Gehbereich nicht behindern. Für die Beseitigung von störenden Plakatständern, Auslagen usw. sind die rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen. Im Interesse des Gewerbes sind dabei einvernehmliche Lösungen anzustreben.
- Eine attraktive Ausleuchtung der Fussverkehrsräume unterstützt das Sicherheitsempfinden der Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Strassenbeleuchtung soll deshalb auch auf den Fussgängerraum ausgerichtet werden.
- Sauberkeit und eine gut unterhaltene Infrastruktur sind für das Wohlbefinden der Zufussgehenden unerlässlich.
- Bereits in den vergangenen Jahren wurden die Randabschlüsse bei den Fussgängerübergängen an vielen Stellen abgesenkt. Diese Tätigkeit ist gezielt weiterzuführen. Bei allen aktuellen Bauarbeiten im Tiefbau ist darauf zu achten, dass die Übergänge normgerecht abgesenkt werden.
- Trottoirüberfahrten, z.B. an den Eingängen zu verkehrsberuhigten Zonen, erhöhen den Komfort der Fusswegverbindungen entlang von Strassenzügen massgeblich und haben eine verkehrsberuhigende Wirkung. Sie sind gezielt zu realisieren.
- In Gebieten mit viel Publikumsverkehr sind geeignete Beläge und ebenerdige Zugänge wichtig. Bei Umgestaltungen (z.B. in der Altstadt) soll deshalb die Materialisierung der Beläge sorgfältig ausgewählt werden. Zugänge zu Verwaltungsgebäuden und Geschäften sollten generell für Rollstuhlfahrende zugänglich sein. Der Geschäftszugang ist aber grundsätzlich Sache der privaten Eigentümerschaft. Initiativen zur Beseitigung von Hindernissen sollen unterstützt werden.

6 FESTLEGUNG DES FUSSWEGNETZES (KONZEPT)

6.1 Hierarchie Fusswegverbindungen

Die Summe aller Fusswegverbindungen ergibt das Fusswegnetz. Je dichter, durchlässiger und abwechslungsreicher dieses Netz gewoben ist, desto attraktiver ist es. Eine Fussweg-Hauptroute in der Innenstadt hat aber eine ganz andere Bedeutung und stellt in Bezug auf Komfort, Ausstattung, Mindestbreiten usw. ganz andere Anforderungen als ein Fussweg innerhalb eines siedlungsorientierten Raumes. Deshalb wird je nach Wichtigkeit und den Bedürfnissen der Benützenden (Wunschlinien) zwischen drei Kategorien unterschieden: Hauptrouten, Nebenrouten und einer Vielzahl von Fusswegen für die Feinerschliessung.

Die wichtigsten spezifischen Anforderungen an das hierarchisch gegliederte Fusswegnetz zur Gewährleistung einer hohen Verkehrsqualität und -sicherheit sind:

Hauptroute (übergeordnetes Netz)

Hauptrouten sind wie beim MIV übergeordnet und dienen der schnellen und direkten Verbindung zwischen Quell- und Zielgebiet. Sie müssen kapazitätsmässig eine grosse Menge an Zufussgehenden bewältigen können. Deshalb liegen in der Regel publikumsorientierte Nutzungen wie grössere Schulen, öffentliche Einrichtungen, Kultur- und Einkaufsnutzungen, aber auch die wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs an solchen Routen. Am zentralen Knotenpunkt des Fussverkehrs – also am Bahnhof mit den beidseitigen Bus- und Postautostationen – soll das Hauptnetz zusammenlaufen.

- Durchgängigkeit / Sicherheit (eine Route ist nur so gut wie das schwächste Glied)
- keine Trennwirkung und Angsträume
- Mindestbreite
- gut orientierte Führung
- gute Beleuchtung

Nebenroute (untergeordnetes Netz)

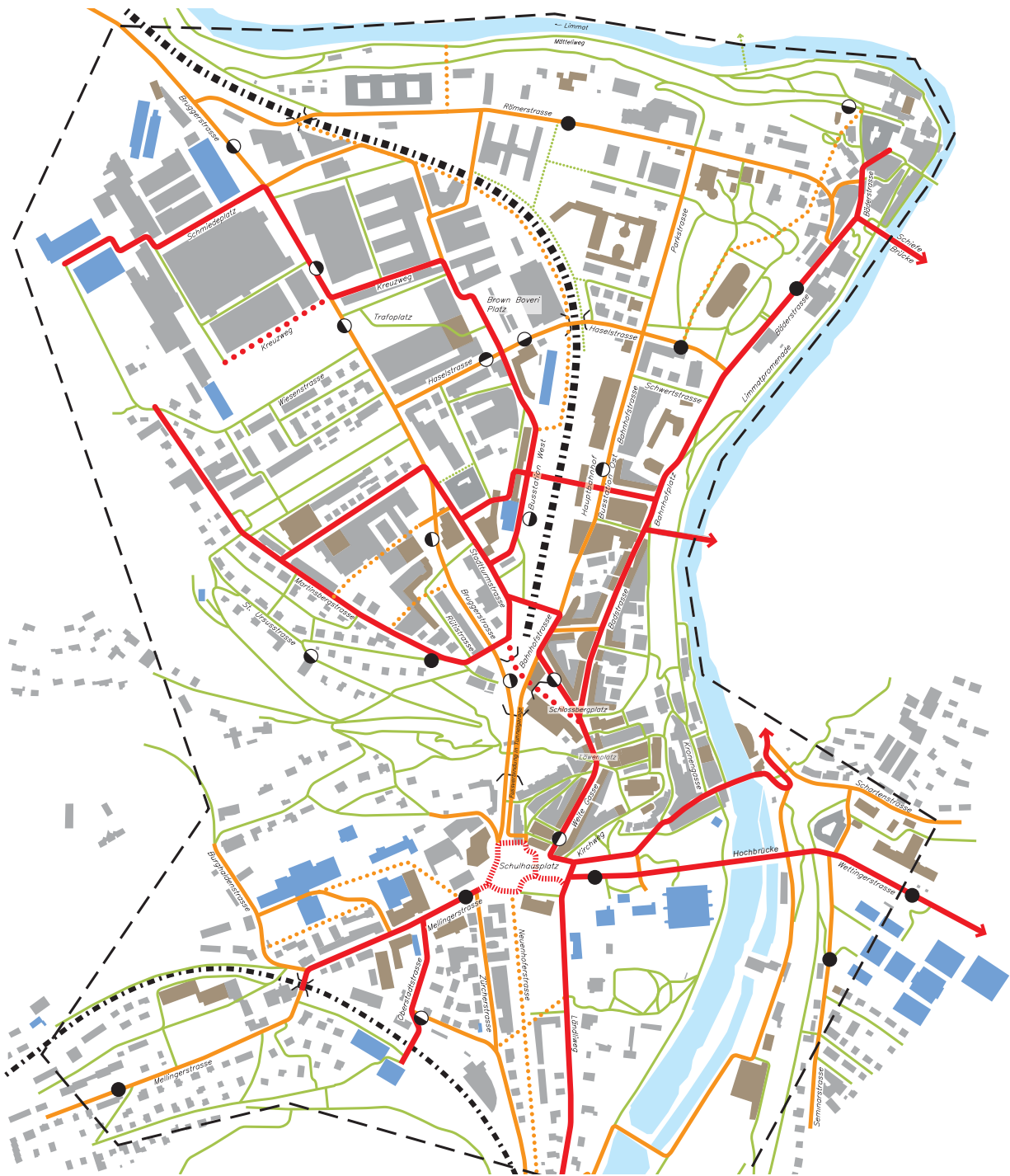
Hierarchisch eine Stufe niedriger sind die Nebenrouten. Sie dienen hauptsächlich als Verbindung und Ergänzung zum übergeordneten Netz. Zusätzlich haben sie auch den Zweck als Bindeglied zwischen dem übergeordneten Netz und dem feinmaschigen Basisnetz zu wirken.

- Ergänzung zum übergeordneten Netz
- keine Sackgasse
- Gehflächen nicht mit Fahrzeugen zuparkiert
- sichere Querungen
- ausreichende Beleuchtung

Feinerschliessung (ergänzendes Netz)

In den Wohnquartieren besteht eine Wechselwirkung zwischen der Qualität und Attraktivität der Fusswegverbindungen und der Lebensqualität der angrenzenden Bebauung. Je mehr «Öffentlichkeit» die angrenzenden Gebäude schaffen, desto mehr Sicherheit, Abwechslung und Geborgenheit entsteht für die Zufussgehenden.

- dichtes und durchlässiges Netz
- Einbezug der angrenzenden Siedlungen und Gebäude
- abwechslungsreich, mit Grün- und Freiflächen
- ausreichende Beleuchtung
- verkehrsberuhigt (tiefes Geschwindigkeitsniveau)



Fussweg-Netzkarte

Netzhierarchie

- Hauptroute (übergeordnetes Netz)
- Nebenroute (untergeordnetes Netz)
- Feinerschliessung
- ⋯ Netzlücke auf Hauptroute
- ⋯ Netzlücke auf Nebenroute
- ⋯ Netzlücke in der Feinerschliessung

Ziele

- Schulen
- Einrichtungen mit Publikumsaufkommen
- ○ Bushaltestelle (zweiseitig / einseitig)
- Planungs Perimeter



6.2 Flanier- und Wanderwegnetz

Flanieren und Spazieren, aber auch Wandern auf Stadtgebiet sind in der ganzen Bevölkerung beliebte Tätigkeiten. Sie eignen sich, um kulturelle und freizeitorientierte Ziele aufzusuchen sowie Grün- und Naherholungsräume oder urbanes Ambiente neu zu entdecken. Die Flanier- und Wanderwege überlagern das städtische Fusswegnetz an vielen Orten. Teilweise sind sie aber auch eine sinnvolle Ergänzung mit einer speziellen Charakteristik, aber auch mit speziellen Anforderungen:

Flanierwege¹

Charakteristik	Anforderungen
Nicht das zielgerichtete, sondern das erlebnisbezogene Gehen hat ein besonderes Gewicht.	Entlang von attraktiven und abwechslungsreichen, städtischen Räumen
Häufig sind die Zufussgehenden paarweise oder in Gruppen unterwegs.	Genügende Wegbreiten
Die Konzentration auf die Umgebung und die Ablenkung durch die Gruppe führt zu Unaufmerksamkeit.	Möglichst frei vom MIV geführter Gehweg mit sicheren Quermöglichkeiten
Entlang der Wege finden immer wieder Aufenthaltsnutzungen statt (z.B. Ausruhen, Aussicht geniessen).	Verweilflächen wie Aussichtspunkte, Sitzbänke und Liegewiesen
Mindestens ein Teil der Zufussgehenden hat wenig Ortskenntnisse.	Orientierungselemente wie Hinweise zu Sehenswürdigkeiten und zum Bahnhof
Fazit: Das Flanierwegnetz ist auf viel Publikum ausgerichtet. Es gelten ähnliche Anforderungen wie an Haupttrouten.	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgängigkeit / Sicherheit • keine Trennwirkung und Angsträume • Mindestbreite • gute orientierte Führung • gute Beleuchtung

Wanderwege²

Charakteristik	Anforderungen
Zügiges, aber abwechslungsreiches Vorankommen in der Natur mit solidem Schuhwerk.	Direkte Wegführung entlang von attraktiven Räumen auf naturnahen Wegen
Häufig sind die Zufussgehenden paarweise oder in Gruppen unterwegs.	Stellenweise genügende Wegbreiten
Störende Umwelteinflüsse wie Lärm und Verkehr, aber auch Behinderungen durch andere Nutzer werden vermieden.	Separater Gehweg möglichst ohne Konflikte mit fäG
Entlang der Wege finden immer wieder Aufenthaltsnutzungen statt (z.B. Ausruhen, Aussicht geniessen).	Verweilflächen wie Aussichtspunkte, Sitzbänke und Liegewiesen
Mindestens ein Teil der Zufussgehenden hat wenig Ortskenntnisse.	Orientierungselemente mit eigenem Wegleitsystem
Fazit: Das Wanderwegnetz führt zu und möglichst entlang von naturnahen Räumen. Die Bewältigung von topographischen Höhenunterschieden spielt keine Rolle.	<ul style="list-style-type: none"> • separater Gehweg / möglichst naturnaher Belag • Durchgängigkeit / Sicherheit • abwechslungsreich, mit Grün- und Freiflächen • Wegleitsystem

¹ Nicht abgebildet sind die Themenwege wie Industriekulturpfad, Geo Pfad, Stadt-Naturweg, Kulturweg und Bluetrail.

² Die Abbildung des Wanderwegnetzes erfolgte in Absprache mit der Geschäftsleitung der «Aargauer Wanderwege» und widerspiegelt den Stand Herbst 2007.

7 BELEUCHTUNG

7.1 Anforderungen an die Beleuchtung aus Sicht des Fussverkehrs

Die Strassenbeleuchtung muss für Zufussgehende in der Nacht Sicherheit und problemlose Orientierung gewährleisten. Eine geschickt angeordnete Beleuchtung kann einen Ort aufwerten und eine nächtliche Aufenthaltsqualität schaffen. In der Regel werden Fahrbahn und Gehfläche von derselben Lichtquelle beleuchtet. Die Beleuchtung sollte ein gewisses Mass an Streuung haben, damit auch die Umgebung sichtbar wird. Bei Hindernissen zwischen Leuchte und Trottoir (Schattenwurf durch Bäume, Verkehrsschilder) muss die Standardausstattung durch Fussgängerleuchten ergänzt werden.

Die Wahl der Wege ist in der Nacht unterschiedlich. Zufussgehende bevorzugen gut beleuchtete Wege und nehmen deshalb auch einen längeren Weg in Kauf. Fussgängerfreundlich sind vor allem warme Lichtquellen mit niedriger Lichtpunkthöhe. Mastenhöhe, Abstand und Ausführung von Strassenleuchten sind deshalb auch den Bedürfnissen des Fussverkehrs anzupassen. Leuchten müssen in der Nacht für die bestmögliche Wahrnehmung der Kontraste und Farben sorgen. Der Gehbereich sollte nach Möglichkeit von «oben» beleuchtet werden. Auf den Raum wirken aber auch beleuchtete Schaufenster oder Licht aus Wohnungen, wobei zusätzliche Fassadenbeleuchtungen grundsätzlich zurückhaltend eingesetzt werden sollten. Die Wirkung ist je nachdem sehr unterschiedlich. Starke Schattenbildung durch Bäume, Einbauten oder abgestellte Fahrzeuge sowie Blendungen und Reflexionen sind zu vermeiden. Situationsbezogen müssen solche «dunklen Ecken» speziell ausgeleuchtet werden.

In Anlehnung an das Beleuchtungskonzept der Stadt Baden und den «Plan Lumière» der Stadt Zürich kann das Wegnetz nach Qualitätsmerkmalen typisiert werden:

Einfallachsen und Hauptstrassen

- Seitliche Beleuchtungskörper betonen den zumeist heterogenen Strassenraum.
- Regelmässig gesetzte Kandelaber mit Leuchten für Strasse und Gehweg.

Plätze

- Beleuchtung der Platzoberfläche. Evtl. können auch Bäume angestrahlt werden.
- Platz und Fassade als helle Einheit, Bepflanzung als Schatten und Hintergrund.
- Begrenzung des Platzes durch markante, nicht blendende Leuchten (nur wenn die Umgebung schon hell ist, z.B. Bahnhofplatz).

Aussenquartiere

- Niedrig gehaltene Beleuchtung.
- Nur sicherheitsrelevante Beleuchtung sinnvoll.

Industrie- / Gewerbe- / Schulnutzungen

- Helle Erdgeschosse stellen die kommerzielle Bedeutung der Strasse dar.
- Die interessanten Erdgeschosse mit den Schaufenstern sind beleuchtet.
- Altstadt / Historische Quartiere.
- Die Wirkung des Gassenraumes wird durch die Beleuchtung verstärkt.
- Wichtige Fassadenstrukturen werden durch Leuchten hervorgehoben.
- Schaufensterbeleuchtung ist nicht blendend.

Parkanlagen und Grünräume

- Bäume als Teil einer Inszenierung, eher vereinzelt und jahreszeitenbezogen.
- In Parkanlagen sind Aufenthaltsort und Hauptachse beleuchtet.
- Wege am Wasser, möglichst dunkel mit einzelnen spiegelnden Elementen.

Der Bearbeitungsperimeter wurde nach diesen Wegtypen eingeteilt und entlang der Fussweg-Haupttrouten in Bezug auf die Qualitätsmerkmale beurteilt.

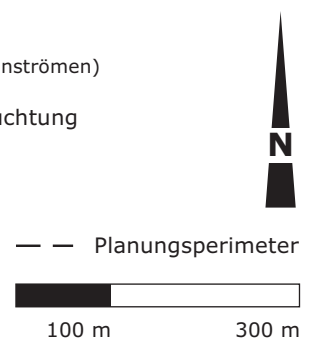


Beleuchtungsplan

Kategorisierung der Orte

- Einfallachsen und Hauptstrassen
- Plätze
- Aussenquartiere
- Industrie- / Gewerbe- / Schulnutzungen
- Altstadt / Historische Quartiere
- Parkanlagen und Grünräume

- Hauptroute (übergeordnetes Netz)
- Flanierwege (mit grossen Passantenströmen)
- 13 Qualitative Bewertung der Beleuchtung
- Beleuchtungsdefizite



7.2 Qualitative Bewertung der Beleuchtung

Die Karte «Beleuchtungsplan» zeigt auf, wo sich die Beleuchtungsdefizite für Zufussgehende befinden. Zum Teil wurden die Probleme schon erkannt und sollen im Rahmen von Umgestaltungsmassnahmen behoben werden.

Einfallachsen und Hauptstrassen

1. Bruggerstrasse (Kreuzweg bis Schmiedeplatz):
Fassaden werden nicht akzentuiert. Keine spezielle Beleuchtung für Zufussgehende auf dem ganzen Strassenabschnitt.
2. Bruggerstrasse (Bereich Unterführung Merker):
dito
3. Bruggerstrasse (Bereich Unterführung Gstühl):
dito
4. Mellingerstrasse:
Fassaden sind nicht genügend akzentuiert. Keine spezielle Beleuchtung für Zufussgehende auf dem ganzen Strassenabschnitt.
5. Hochbrücke:
kein Handlungsbedarf



1. Bruggerstrasse



4. Mellingerstrasse

Plätze

6. Brown Boveri Platz:
kein Handlungsbedarf
7. Bahnhofplatz Ost:
Mischung aus aufgehängter Beleuchtung und Stehleuchten mit weissem Licht. Vereinheitlichung der Leuchtkörper und -mittel wäre vorteilhaft.
8. Schlossbergplatz:
Fassaden und Seitenbereiche werden nicht akzentuiert.¹



7. Bahnhofplatz Ost

Aussenquartiere

9. Martinsbergstrasse:
Viele dunkle Stellen und zu hoch angebrachte Leuchtkörper.
10. Ländliweg:
kein Handlungsbedarf



8. Schlossbergplatz



9. Martinsbergstrasse

¹ vgl. Stadt Baden (2007): Beleuchtung im öffentlichen Raum. Die Erneuerung der Beleuchtung ist vorgesehen.

Industrie- / Gewerbe- / Schulnutzungen



12. Kreuzweg mit Blick Richtung Bruggerstrasse

11. Schmiedestrasse und -platz:
kein Handlungsbedarf
12. Kreuzweg:
Der Abschnitt zwischen dem Alstom-Haupteingang und der Bruggerstrasse ist nicht genügend beleuchtet.
13. Dynamostrasse (Bereich Stadtturmstrasse):
kein Handlungsbedarf
14. Oberstadtstrasse (Mellingerstrasse bis Bahnhof):
Viel zu hoch angebrachte Leuchtkörper. Entspricht nicht dem Charakter eines Quartiers. Weg zur Überführung ist schlecht ausgeleuchtet.
15. Ländliweg (Schulhaus Ländli):
kein Handlungsbedarf



14. Oberstadtstrasse

Altstadt / Historische Quartiere

16. Badstrasse:
kein Handlungsbedarf
17. Gedeckte Holzbrücke:
Blendwirkung durch die von oben herabhängenden Leuchten.
18. Bäderstrasse (im Bäderquartier):
kein Handlungsbedarf



17. Gedeckte Holzbrücke

Parkanlagen und Grünräume

19. Kurpark:
Blendende Beleuchtung und immer wieder dunkle, unsichere Stellen.¹
20. Bäderstrasse (zwischen Haselstrasse und Schiefer Brücke):
Beleuchtung an Seilhänger entspricht nicht der heutigen Nutzung der Strasse.¹
21. Limmatpromenade:
Zum Teil dunkle Stellen, vor allem im Bereich der Schiefen Brücke.¹
22. Grabenstrasse:
Nur «passive» Beleuchtung des Fussweges von der Strasse.



19. Kurpark



20. Bäderstrasse



21. Limmatpromenade



22. Grabenstrasse

¹ vgl. Stadt Baden (2007): Beleuchtung im öffentlichen Raum sowie Licht als Gestaltungselement zur Aufwertung des Bäderquartiers und der Limmatpromenade. Die Erneuerung der Beleuchtung ist vorgesehen.

8 MASSNAHMEN UND REALISIERUNG

8.1 Grundsätze

Die Übersicht zeigt, dass über den ganzen Bearbeitungsperimeter total 194 Schwachstellen erhoben wurden. Diese wurden hinsichtlich der Kriterien Thema, Priorität, Hierarchie und Kosten (falls sie sich in Massnahmen umsetzen lassen) beurteilt.

	Total	Thema						Priorität			Hierarchie			Kosten		
		Schwachstellen	Sicherheit	Querung	Zusammenhang	Direktheit	Attraktivität	Komfort	1. Priorität	2. Priorität	3. Priorität	Hauptroute	Nebenroute	Feinerschliessung	gering	mittel
Blatt A	31	15	9	5	7	9	12	6	6	19	6	16	9	10	12	9
Blatt B	39	14	8	6	7	8	25	8	14	17	6	21	12	10	22	5
Blatt C	27	13	8	3	4	4	18	2	15	10	11	5	11	14	11	1
Blatt D	35	11	6	4	6	14	20	5	13	17	16	11	8	8	15	11
Blatt E	26	11	10	2	3	4	10	6	13	7	11	12	3	3	15	8
Blatt F	36	15	19	7	1	9	11	5	15	16	13	21	2	11	10	12
Total	194	79	60	27	28	48	96	32	76	86	63	86	45	56	85	46

Thema

Die Themen orientieren sich an den in Kapitel 3 beschriebenen Sachzielen. Für jedes der drei Sachziele wurden zwei Themen operationalisiert und die Schwachstellen danach beurteilt. Schwachstellen können auch mehreren Themen zugeordnet werden:

- Sachziel Sicherheit und Sicherheitsempfinden: Sicherheit / Querung
- Sachziel Netzstruktur: Zusammenhang / Direktheit
- Sachziel Attraktivität und Übersichtlichkeit: Attraktivität / Komfort

Priorität

Beurteilung einer Schwachstelle nach der Erheblichkeit eines Mangels bzw. nach der Dringlichkeit der Behebung.

Hierarchie

Alle Schwachstellen werden der Netzhierarchie zugeordnet (Haupt- und Nebenroute, Feinerschliessung).

Kosten

Allfällige Massnahmen / Lösungsansätze werden einer groben Kostenschätzung unterzogen, wobei nicht die Projektierungs-, sondern die Realisierungskosten als Massstab genommen werden. Nicht alle Schwachstellen führen zwingend zu Massnahmen.

- tiefe Kosten: Kosten in der Regel < CHF 10000.-
- mittlere Kosten: Kosten in der Regel > CHF 10000.- und < CHF 50000.-
- hohe Kosten: Kosten in der Regel > CHF 50000.-

Da nicht alle Massnahmen gleichzeitig realisiert werden können, wurde aufgrund einer Matrix der angestrebte Realisierungshorizont für das gesamte Routennetz bestimmt. Dies erlaubt eine Etappierung der vorgeschlagenen Massnahmen.

Legende zur Matrix:

- kurzfristiger Realisierungshorizont (innerhalb von 4 Jahren)
- mittelfristiger Realisierungshorizont (innerhalb von 4 – 8 Jahren)
- langfristiger Realisierungshorizont (zurzeit macht die Definition der Realisierung keinen Sinn)

tiefe Kosten			
mittlere Kosten			
hohe Kosten			
	3. Priorität	2. Priorität	1. Priorität

Durch die Gliederung in Massnahmen mit kurz-, mittel- und langfristigem Realisierungshorizont können unter Umständen Umsetzungsblockaden der kurzfristig nötigen und möglichen Massnahmen durch längerfristige Projekte vermieden werden. Massnahmen mit kurzem und mittlerem Realisierungshorizont sind als im Rahmen des Fusswegkonzepts weiterzuverfolgend definiert. Ihre Umsetzung ist mit einem auf das Fusswegkonzept abgestützten, verbindlichen Realisierungsprogramm an die Hand zu nehmen. Bei Massnahmen mit langem Realisierungshorizont bestehen in der Regel diverse Unwägbarkeiten und Abhängigkeiten bezüglich Machbarkeit, Einschätzung der Notwendigkeit und Finanzierbarkeit. Es macht aus heutiger Optik keinen Sinn, die Realisierung zu bestimmen. Sie werden als Massnahmen definiert, die im Sinne eines Vorbereitungspakets weiter zu konkretisieren sind bzw. im Rahmen von Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten (z.B. Sanierung des Belags oder der Kanalisation) umgesetzt werden sollen.

8.2 Massnahmen an Haupttrouten

Legende zur Matrix:

- kurzfristiger Realisierungshorizont (innerhalb von 4 Jahren)
- mittelfristiger Realisierungshorizont (innerhalb von 4 – 8 Jahren)
- langfristiger Realisierungshorizont (zurzeit macht die Definition der Realisierung keinen Sinn)

tiefe Kosten	A07 / A17 / C22 / D01 / D03	C04 / C05 / C10 / F24 / F35	D06 / E12 / E15 / F01 / F14
mittlere Kosten	A13 / B02 / B33 / C03 / C11 / C24 / F22	A05 / C07 / C15 / C20 / D02 / D15 / D21 / D29 / E06 / E09 / E14 / F26	B32 / D17 / E01
hohe Kosten	D04 / D16 / D30 / D31 / F15 / F17 / F28 / B39 / F23	A16 / B03 / B04 / C06 / D25 / D32 / E05 / E07 / E11 / E13 / F27 / F31	A04 / D12 / D24 / E02 / F16
	3. Priorität	2. Priorität	1. Priorität

Kurzfristiger Realisierungshorizont

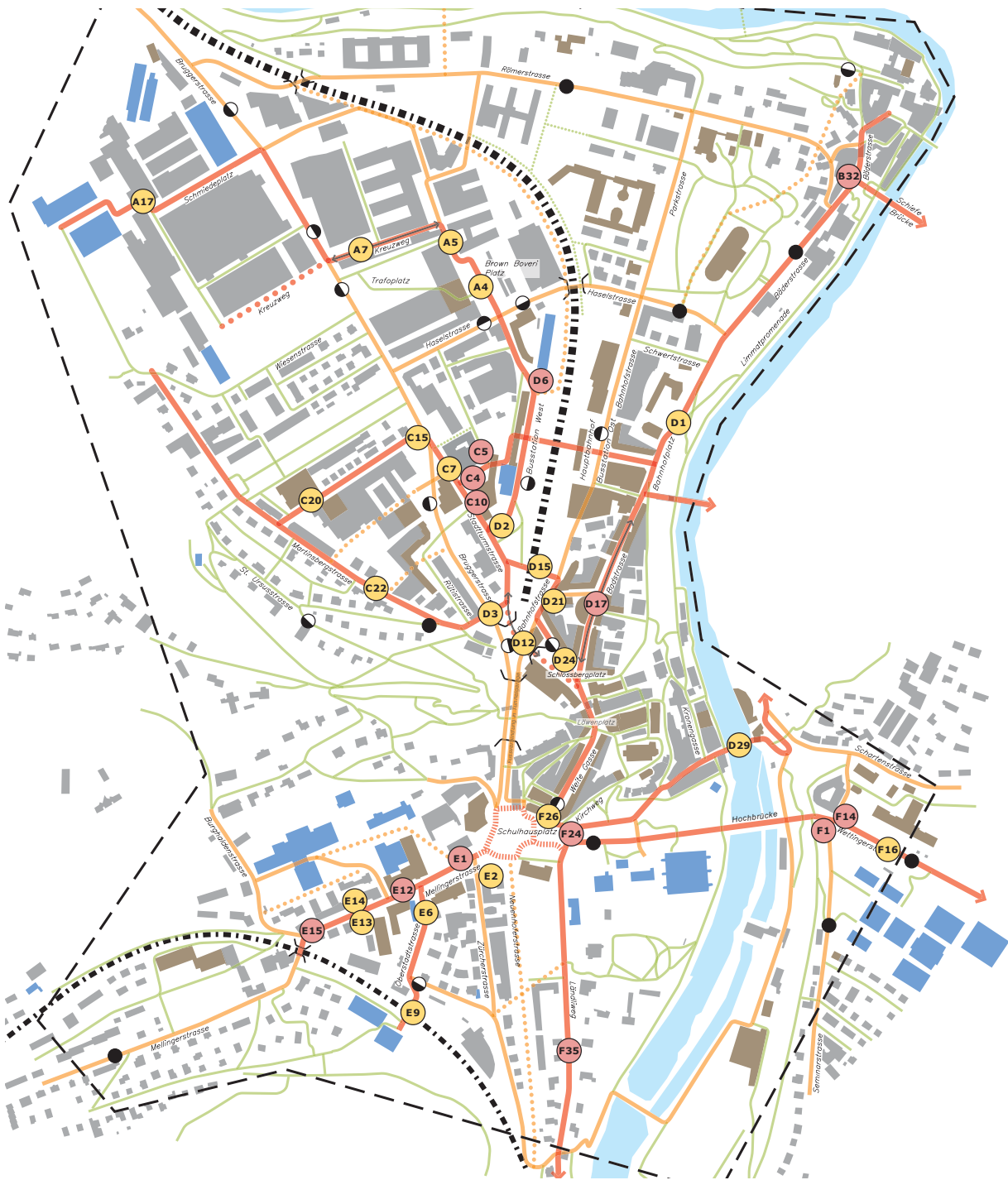
- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> B32 Knoten Bäderstrasse / Schiefe Brücke C04 Dynamo- / Stadtturmstrasse C05 Dynamostrasse: Durchgang Langhaus C10 Gstuhl- / Stadtturmstrasse D06 Bahnhofplatz West D17 Badstrasse E01 Zürcherstrasse: im Bereich Schulhausplatz E12 Lindenplatz E15 Mellingerstrasse: Einmündung Burghaldenstr. F01 Knoten Seminar- / Wettingerstrasse F14 Knoten Wettinger- / Seminarstrasse F24 Grabenstrasse: LSA Schulhausplatz F35 Ländliweg | <ul style="list-style-type: none"> Absenkung Trottoirkante Trottoirflächen von Schildern und Pfosten befreien Fussgängerstreifen, Absenkung Trottoirkante Trottoirkante absenken Fussgängerführung verdeutlichen Tafelwald abbauen, Reglement Benützung des öffentlichen Raums Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt Fussgängerfreundliche Optimierung der Lichtsignalanlage Tafel 1.22 Fussgängerstreifen, Temporeduktion Optimierung der Lichtsignalanlage Optimierung der Lichtsignalanlage Fussgängerfreundliche Optimierung der Lichtsignalanlage Zone Tempo 30 |
|---|---|

Mittelfristiger Realisierungshorizont

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> A04 Brown Boveri Platz A05 Brown Boveri Strasse: Platz bis Kreuzweg A07 Kreuzweg A17 Zufahrtbereich Parkhaus Schmiede C07 Stadtturmstrasse: Höhe Unterführung Merker C15 Bruggstrasse: Lichtsignalanlage Gartenstrasse C20 Parkhaus Gartenstrasse C22 Martinsbergstrasse: (Höhe Nr. 18) D01 Promenade Bahnhofplatz–Bäderstrasse D02 Stadtturmstrasse D03 Unterführung Gstuhl D12 Schlossbergtunnel D15 Unterführung Sterk D21 Hirschlistrasse–Bahnhofstrasse D24 Schlossbergplatz D29 Gedeckte Holzbrücke E02 Unterführung im Bereich Schulhausplatz E06 Oberstadtstrasse: Mellingerstrasse bis Bahnhof E09 Überführung Bahnlinie E14 Mellingerstrasse: Lindenplatz bis Burghaldenstr. F16 Wettingerstrasse: Hochbrücke–Gemeindegrenze F26 Zugang Weite Gasse ab Schulhausplatz | <ul style="list-style-type: none"> Platzgestaltung Begegnungszone schaffen Begegnungszone schaffen Zusätzliche Absperelemente Mittelseln als Querungshilfe Trottoirkante absenken, Lichtsignalanlage optimieren Trottoirüberfahrt Einzelne Parkfelder aufheben Blumentröge entfernen Trottoirüberfahrt oder Mittelseln als Querungshilfe Hinweis auf Konflikt Neues Verkehrsregime verbunden mit einer Neugestaltung Sanierung und Umgestaltung Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt Umgestaltung des ganzen Platzes Besser beleuchten Neugestaltung im Rahmen der Projektierung Schulhausplatz Umgestaltung (Trottoirverbreiterung, schmalere Fahrbahn) Niveauübergang mit einem Lift schaffen Piktogramme auftragen, Aufwertung Gebäudevorplätze Umgestaltung ganzer Strassenzug Im Rahmen der Umgestaltung Weite Gasse zu lösen |
|--|---|

Langfristiger Realisierungshorizont

A13 / A16 / B02 / B03 / B04 / B33 / B39 / C03 / C06 / C11 / C24 / D04 / D16 / D25 / D30 / D31 / D32 / E05 / E07 / E11 / E13 / F15 / F17 / F22 / F23 / F27 / F28 / F31



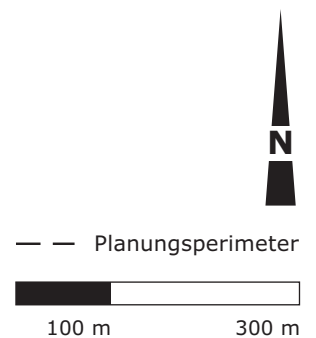
Massnahmen an Hauptrouen

Realisierungshorizonte

- C10 kurzfristiger Realisierungshorizont
- C15 mittelfristiger Realisierungshorizont

Netzhierarchie

- Hauptroute (übergeordnetes Netz)
- Nebenroute (untergeordnetes Netz)
- Feinerschliessung
- Netzlücke auf Hauptroute
- Netzlücke auf Nebenroute
- Netzlücke in der Feinerschliessung



8.3 Massnahmen an Nebenrouten

Legende zur Matrix:

- kurzfristiger Realisierungshorizont (innerhalb von 4 Jahren)
- mittelfristiger Realisierungshorizont (innerhalb von 4 – 8 Jahren)
- langfristiger Realisierungshorizont (zurzeit macht die Definition der Realisierung keinen Sinn)

tiefe Kosten	A08 / A22 / A25 / B08 / B24 / B29 / B30 / C13 / C23 / F12 / F18 / F21 / F29	B26 / D26 / F03 / F06	A20 / A27 / B11 / C09 / F02
mittlere Kosten	A01 / A14 / A15 / B22 / B28 / B31 / C08 / D08 / D18 / D19 / D20 / D22 / E08 / E10 / E16 / E26 / F04 / F05 / F13	A19 / B10 / B12 / B16 / B17 / B25 / B27 / D11 / E04 / E19 / E22 / E23 / E24 / E25 / F07 / F08 / F10 / F20	A09 / A12 / B06 / B09 / B14 / B18 / C14 / E17
hohe Kosten	A10 / A21 / A24 / B20 / D13 / D14 / E03 / F19 / F30 / F34 / F09	A26 / D07 / D10 / F11 / F33	A11 / B21 / F36
	3. Priorität	2. Priorität	1. Priorität

Kurzfristiger Realisierungshorizont

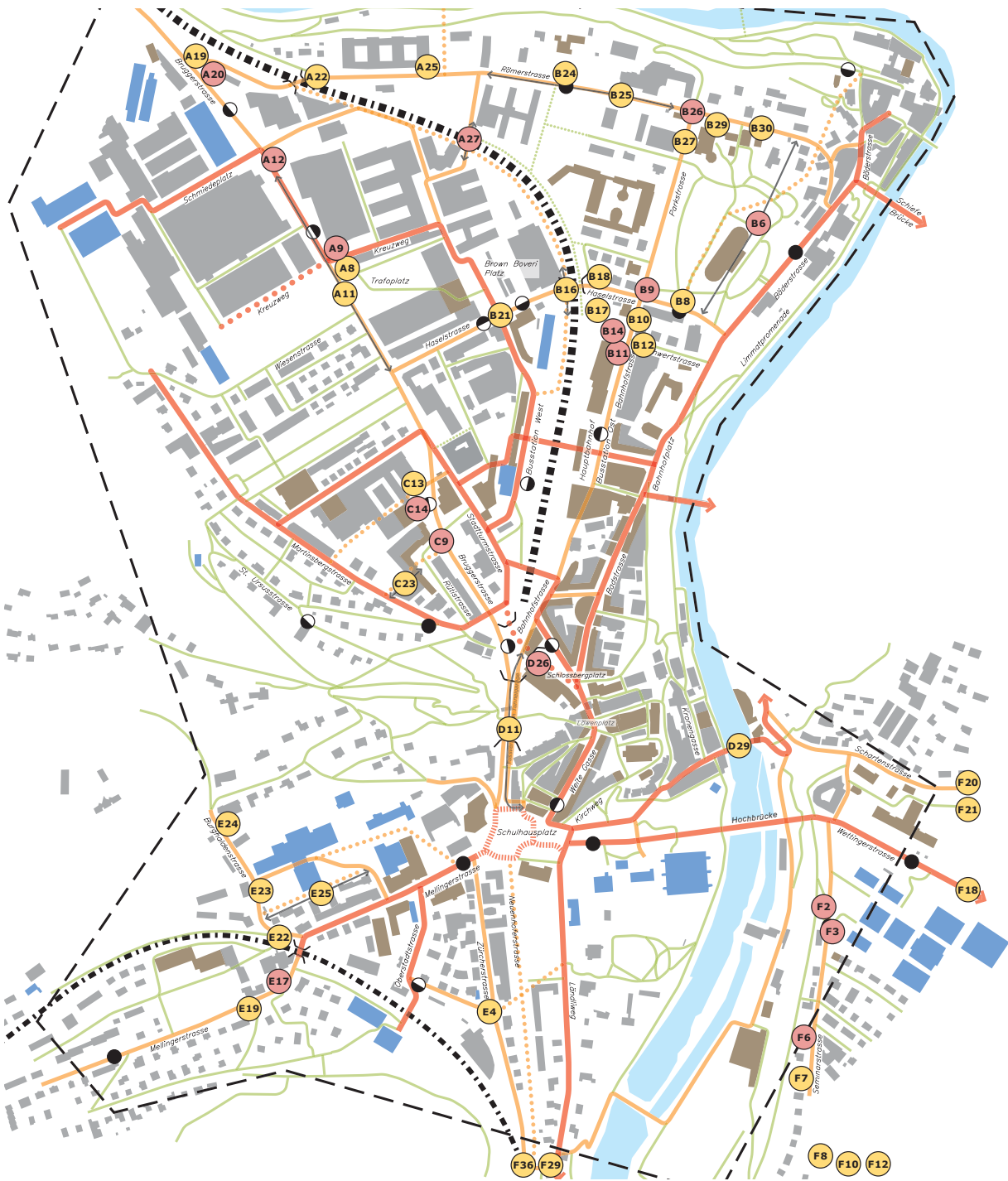
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> A09 Bruggerstrasse: Lichtsignalanlage Kreuzweg A12 Bruggerstrasse: Unterführung Brown Boveri Strasse A20 Bruggerstrasse: Unterführung Römerstrasse A27 Querverbindung Römerstrasse–Brown Boveri Strasse B06 Kurpark: Verbindung Haselstrasse–Römerstrasse B09 Knoten Hasel- / Parkstrasse B11 Bahnhofstrasse Nord B14 Bahnhofstrasse Nord B18 Haselstrasse: Bereich Dammweg B26 Knoten Römer- / Parkstrasse C09 Knoten Brugger- / Gstuhl- / Rütistrasse C14 Bruggerstrasse: RVBW-Haltestelle Gartenstrasse D26 Treppe Bruggerstrasse–Schlossbergplatz E17 Mellingerstrasse: Einmündung Kreuzlibergsteg F02 Seminarstrasse F03 Seminarstrasse F06 Seminarstrasse | <ul style="list-style-type: none"> Lichtsignalanlage für FussgängerInnen optimieren Unterführung schliessen Markierung verbessern Zugänge sichtbar machen Fusswegverbindung herstellen Mittelinseln als Querungshilfe Fussgängerbereich hervorheben Gestalterische Aufwertung mit mehr Beleuchtung Mittelinsel als Querungshilfe, Trottoirkante absenken Fussgängerstreifen Lichtsignalanlage optimieren Normgerechte Haltestellenbuch mit Witterungsschutz Vermehrte Kontrollen und Reinigung Standort überdenken, Trottoirkante absenken, Mittelinsel Fussgängerstreifen überprüfen und allenfalls verschieben Fussgängerstreifen überprüfen und allenfalls verschieben Fussgängerfläche freihalten |
|---|--|

Mittelfristiger Realisierungshorizont

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> A08 Bruggerstrasse: Unterführung Kreuzweg A11 Bruggerstrasse: Hasel- / Brown Boveri Strasse A19 Bruggerstrasse: Knoten Römerstrasse A22 Römerstrasse: Knoten Im Roggebode A25 Römerstrasse: Ausfahrt Parkplatz ABB B08 Haselstrasse: Haltestelle Grand Casino B10 Bahnhofstrasse Nord B12 Bahnhofstrasse Nord B16 Verbindung Nordhaus–ABB Areal B17 Haselstrasse: Zugang zum Hauptpostgebäude B21 Knoten Hasel- / Güterstrasse B24 RVBW-Haltestelle Langmatt B25 Römerstrasse: Brugger- bis Parkstrasse B27 Parkstrasse: Vorplatz Kurtheater / MC-Gebäude B29 Römerstrasse: Parkplätze vor Kurtheater B30 Römerstrasse: Bereich Nr. 14 C13 Bruggerstrasse: Ausgang Unterführung Merker C23 Martinsbergstrasse–Gstuhlstrasse D11 Tunnelgarage E04 Zürcherstrasse (Nr. 24) E19 Mellingerstrasse: Einmündung Tannwaldstrasse E22 Burghaldenstrasse: Einmündung Fuss-/Veloweg E23 Burghaldenstrasse: Mellingerstrasse bis Kennelgasse E24 Burghaldenstrasse: Beginn des Waldwegs E25 Verbindung Linde–Burghaldenstrasse F07 Seminarstrasse: Einmündung Nägelistrasse F08 Seminarstrasse: Einmündung Altenburgstrasse F10 Seminarstrasse: Einmündung Pfisterstrasse F12 Pfisterstrasse F18 Schönaustrasse F20 Scharenstrasse / Einmündung Mühlbergweg F21 Scharenstrasse F29 Ländliweg: ab Unterführung stadtauswärts F36 Eisenbahnbrücke nach Wettingen | <ul style="list-style-type: none"> Unterführung schliessen Gestalterische Aufwertung Betrieb und Gestaltung des Knotens überprüfen Verkehrsberuhigung auf der Römerstrasse Entflechtung der Situation Witterungsschutz bauen Trottoir verbreitern Absperrpfosten entfernen, Ausfahrt umgestalten Fusswegverbindung herstellen Gestaltung und Beleuchtung verbessern Optimierung der LSA, evtl. Umgestaltung ganze Kreuzung Markierung der Bushaltestelle Zone Tempo 30 einrichten Trottoir verbreitern Umsignalisieren Parkverbot signalisieren Plakate entfernen Fusswegverbindung öffentlich machen Als Fuss- und Velowegverbindung ausbauen Provisorische Lösung durch ein Trottoir ersetzen Trottoirkante absenken, Mittelinsel als Querungshilfe Einrichtung Zone Tempo 30 Einrichtung Zone Tempo 30 Einrichtung Zone Tempo 30 Fuss- und Veloverbindung (vgl. Gestaltungsplan Linde) Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt Plakatstandorte überprüfen und anpassen Fussgängerfläche freihalten Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt Querungssituation überprüfen Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamer Fläche zulassen Steg verbreitern: Fuss- / Veloverkehr gemeinsame Fläche |
|--|--|

Langfristiger Realisierungshorizont

- A01 / A10 / A14 / A15 / A21 / A24 / A26 / B20 / B22 / B28 / B31 / C08 / D07 / D08 / D10 / D13 / D14 / D18 / D19 / D20 / D22 / E03 / E08 / E10 / E16 / E26 / F04 / F05 / F09 / F11 / F13 / F19 / F30 / F33 / F34



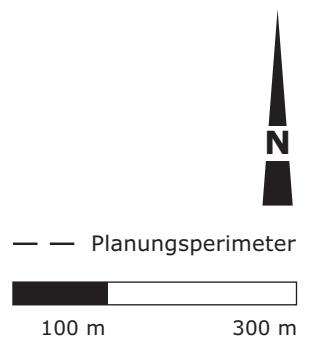
Massnahmen an Nebenrouten

Realisierungshorizonte

- C14 kurzfristiger Realisierungshorizont
- C13 mittelfristiger Realisierungshorizont

Netzhierarchie

- Hauptroute (übergeordnetes Netz)
- Nebenroute (untergeordnetes Netz)
- Feinerschliessung
- ⋯ Netzlücke auf Hauptroute
- ⋯ Netzlücke auf Nebenroute
- ⋯ Netzlücke in der Feinerschliessung



8.4 Massnahmen in der Feinerschliessung

Legende zur Matrix:

- kurzfristiger Realisierungshorizont (innerhalb von 4 Jahren)
- mittelfristiger Realisierungshorizont (innerhalb von 4 – 8 Jahren)
- langfristiger Realisierungshorizont (zurzeit macht die Definition der Realisierung keinen Sinn)

tiefe Kosten	A18 / A30 / A31 / B05 / C25 / D05 / D27 / E20 /	B01 / B23 / C01 / C02 / C16 / C17 / C18 / C26 / D09 / D35 / B38 /	B35 /
mittlere Kosten	A02 / A03 / B13 / B34 / B37 / C19 / D23 / D33 /	A06 / A29 / B07 / B36 / B40 / C12 / C27 / D34 / F25 /	D28 /
hohe Kosten	A23 / A28 / B15 / B19 / C21 / E21 /	F32 /	E18 /
	3. Priorität	2. Priorität	1. Priorität

Kurzfristiger Realisierungshorizont

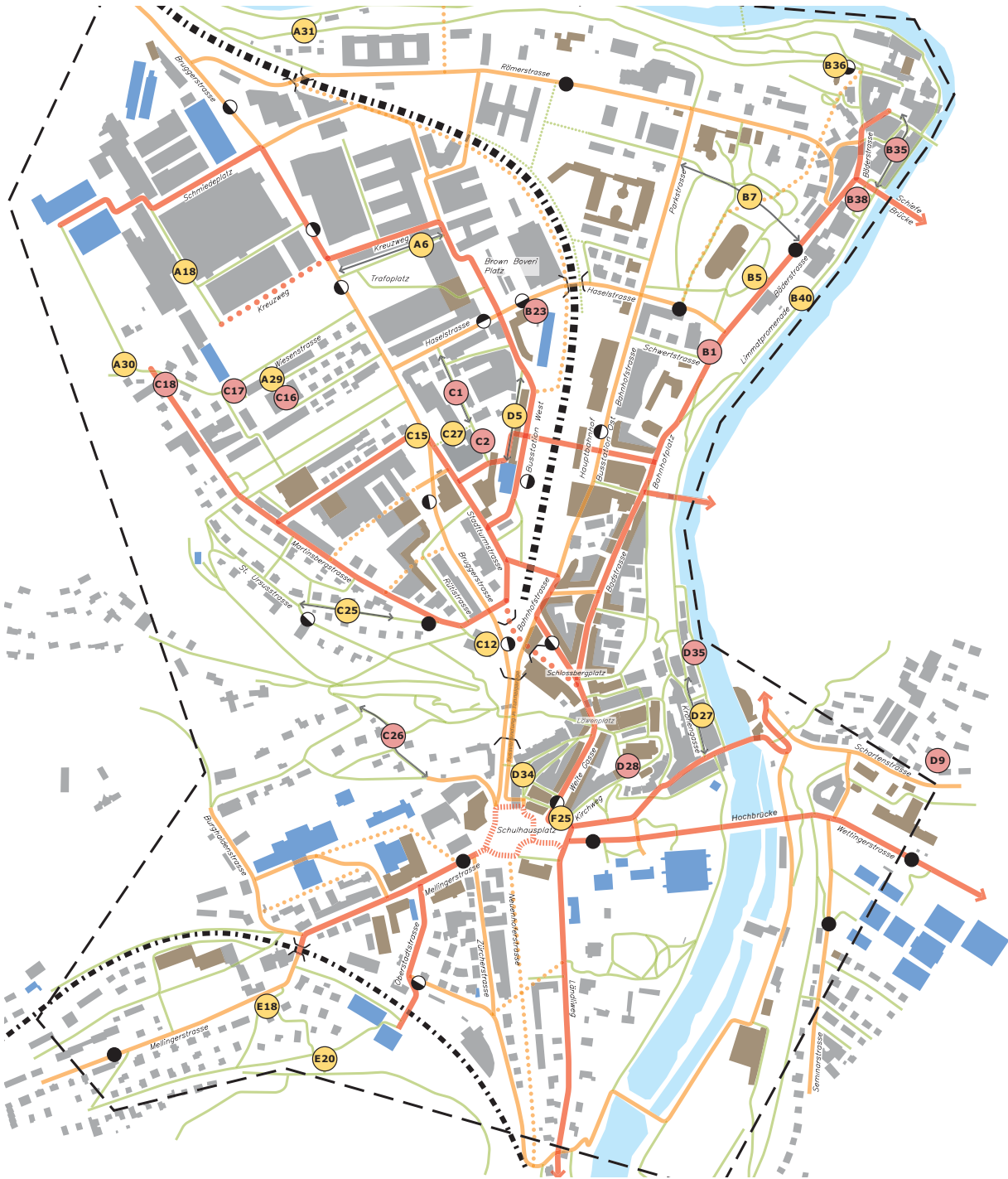
- | | |
|--|---|
| <p>B01 Promenade Bahnhof–Bäderstrasse: Schwertstrasse</p> <p>B23 Verbindung Nordhaus–Haselstrasse</p> <p>B35 Limmatpromenade: Kurplatz–Schiefe Brücke</p> <p>B38 Bäderstrasse–Limmatpromenade</p> <p>C01 Dynamostrasse</p> <p>C02 Dynamostrasse</p> <p>C16 Barbarastrasse / St. Christophstrasse</p> <p>C17 Wiesenstrasse / St. Georgstrasse</p> <p>C18 Wiesenstrasse / Martinsbergstrasse</p> <p>C26 Schlossbergweg</p> <p>D09 Verbindung Schartenstrasse–Mühlbergweg</p> <p>D28 Kirchplatz</p> <p>D35 Uferweg parallel zur Kronengasse</p> | <p>Markierung erneuern, Durchfahrt für Velos ermöglichen</p> <p>Fusswegverbindung öffentlich machen</p> <p>Illegales Parkieren durch Absperrung unterbinden</p> <p>Örtliche Reparaturen</p> <p>Trottoir von Parkplätzen befreien, Verkehrsberuhigung</p> <p>Trottoir von Parkplätzen befreien, Verkehrsberuhigung</p> <p>Trottoirkante absenken</p> <p>Trottoirkante absenken</p> <p>Trottoir räumen (langfristig: Umgestaltung)</p> <p>Durchgehend Handläufe beidseitig montieren</p> <p>Privater Fussweg öffentlich machen, ausbauen, Beleuchtung</p> <p>Aufenthaltsqualität durch Sitzmöglichkeiten erhöhen</p> <p>Aufhebung und Auffüllung der Vertiefungen</p> |
|--|---|

Mittelfristiger Realisierungshorizont

- | | |
|---|--|
| <p>A06 Durchgang Brown Boveri Platz–Bruggerstrasse</p> <p>A18 Umschlagplatz ABB-Turbosystems</p> <p>A29 Wiesenstrasse: Knoten St. Christophstrasse</p> <p>A30 Wiesenstrasse: Treppe Angestellten-Parkplatz</p> <p>A31 Verbindung Römerquartier–Limmatraum</p> <p>B05 Kurpark: Eingangsbereich Casino</p> <p>B07 Kurpark: Verbindung Parkstrasse–Bäderstrasse</p> <p>B36 Aus- / Einfahrt Parkhaus Thermal Baden</p> <p>B40 Limmatpromenade</p> <p>C12 Hahnrainweg: Durchgang zur Bruggerstrasse</p> <p>C25 Rütistrasse: Martinsberg- bis St. Ursusstrasse</p> <p>C27 Durchgang Dynamostrasse–Bruggerstrasse</p> <p>D05 Fussweg auf der Rückseite des Langhauses</p> <p>D27 Kronengasse</p> <p>D34 Cordulaplatz</p> <p>E18 Mellingerstrasse: Tannwald- bis Bergstrasse</p> <p>E20 Parkplatz Kreuzliberg</p> <p>F25 Grabenstrasse / Kirchweg</p> | <p>Trafoplatz bis Brown Boveri Strasse erweitern</p> <p>Fusswegverbindung verdeutlichen</p> <p>Randsteinabsenkung</p> <p>Fussgängerfläche gestalterisch verdeutlichen</p> <p>Örtliche Reparaturen und Entfernen des Geländers</p> <p>Abstellflächen im direkten Eingangsbereich vermeiden</p> <p>Fusswegverbindung herstellen</p> <p>Fussgängerfreundliche Umgestaltung</p> <p>Neue Beleuchtung, die nur den Fussgängerbereich erhellt</p> <p>Durchgang verbreitern</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen prüfen</p> <p>Fusswegverbindung herstellen</p> <p>Güterumschlag klar regeln</p> <p>Anlieferverkehr zeitlich beschränken und kontrollieren</p> <p>Asphaltstreifen in Mittellage</p> <p>Durchgehende Verbindung anbieten</p> <p>Fussgängerführung gestalterisch unterstreichen</p> <p>Ausgestaltung als Mischverkehrsfläche verdeutlichen</p> |
|---|--|

Langfristiger Realisierungshorizont

A02 / A03 / A23 / A28 / B13 / B15 / B19 / B34 / B37 / C19 / C21 / D23 / D33 / E21 / F32



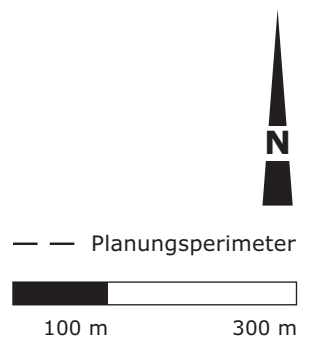
Massnahmen in der Feinerschliessung

Realisierungshorizonte

- C16 kurzfristiger Realisierungshorizont
- C12 mittelfristiger Realisierungshorizont

Netzhierarchie

- Hauptroute (übergeordnetes Netz)
- Nebenroute (untergeordnetes Netz)
- Feinerschliessung
- ⋯ Netzlücke auf Hauptroute
- ⋯ Netzlücke auf Nebenroute
- ⋯ Netzlücke in der Feinerschliessung



9 UMSETZUNG

9.1 Grundsätze für die Umsetzung

Umsetzung step by step

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass ein beachtliches Potenzial für kleine und relativ kostengünstige Verbesserungen besteht. Verschiedene Massnahmen, die in den Kataster Fussverkehr aufgenommen wurden, lassen sich in kleinere Unterhaltsarbeiten einbinden. Für umfassendere Anpassungen oder Korrekturen im Netz liefert der Kataster transparente Grundlagen und Randbedingungen für Umbauprojekte. Um die Umsetzung zügig in Gang zu setzen, soll eine erste Tranche von kurzfristig realisierbaren Massnahmen inkl. Kostenschätzung zusammengestellt werden. Diese Tranche soll dem Einwohnerrat als Rahmenkredit zur Genehmigung vorgelegt werden.

Kataster bewirtschaften

Der Kataster Fussverkehr weist mit grosser Sicherheit noch Lücken auf. Meldungen über Problemstellen aus der Bevölkerung oder von Mitarbeitenden vor Ort (z.B. Unterhalt, Polizei) werden durch eine bezeichnete Anlaufstelle in der Verwaltung entgegengenommen, geprüft und allenfalls im Kataster nachgetragen. Ebenso müssen behobene Problemstellen erfasst und aus dem Kataster eliminiert werden.

Umsetzung initiieren und moderieren

Für die gezielte Umsetzung des Fusswegkonzepts sind die notwendigen Arbeitsschritte einzuleiten:

- Breite Vorstellung des Fusswegkonzepts in der Öffentlichkeit und die damit verbundenen Instrumente publik machen.
- Verantwortliche, engagierte Stelle in der Verwaltung beauftragen.
- Jährliches Budget für die Umsetzung von Massnahmen festlegen.
- Fortschreibung und laufende Nachführung organisieren.
- Verknüpfungen mit Bauprogrammen sicherstellen.
- Adäquate Berücksichtigung der Bedürfnisse der Zufussgehenden in der laufenden Planung und Projektierung organisatorisch sicherstellen (z.B. Projektierung Schulhausplatz, Umgestaltung Brown Boveri Platz).
- Allenfalls Realisierungsprogramme für spezifische Anliegen ableiten und umsetzen. Denkbar wären z.B.:
 - Absenkung von Fussgängerübergängen und Realisierung von Trottoirüberfahrten: Entlang der Haupt- und Nebenrouten werden innert 4 Jahren alle Querungsstellen flächig abgesenkt. Wo sinnvoll, werden ergänzend Trottoirüberfahrten realisiert.
 - Netzlücken schliessen: Die Stadt überprüft die Möglichkeiten zur Schliessung der Lücken im Fusswegnetz und erarbeitet ein Umsetzungsprogramm.
 - Nutzungsvorgaben für die Benutzung des öffentlichen Grundes: Die Nutzung des öffentlichen Grundes durch Plakatständer, provisorische Bauten und Boulevardcafés wird eingeschränkt, wenn der Fussverkehr behindert wird.
- Realisierte Lösungen vorstellen und in den Gesamtkontext einordnen.
- Potenzielle Anwender in der Verwaltung wie die Abteilungen Planung und Bau, Strassen und Anlagen sowie öffentliche Sicherheit und Unterhaltsverantwortliche früh einbeziehen und motivieren.
- Nach Umsetzung der Massnahmen des Fusswegkonzepts müssen in den entsprechenden Budgets der Stadtverwaltung die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt mitberücksichtigt werden.

9.2 Einbettung in die Mobilitätskultur

Die Erarbeitung und Einführung eines Konzepts für den Fussverkehr darf nicht isoliert betrachtet werden. Wichtig ist die Einbettung in eine Kultur im Umgang mit Mobilität und Verkehr. In Baden sind vergleichsweise gute Voraussetzungen dafür vorhanden:

- Das gesamte Stadtgebiet ist hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und bietet gute Voraussetzungen für eine kombinierte Mobilitätskette, die auch ohne den motorisierten Individualverkehr auskommt.
- Mit der verkehrsfreien Innenstadt und den verkehrsberuhigten Quartieren bestehen hervorragende Bedingungen für eine «Stadt der kurzen Wege», die sich mit der Zeit auch in einer angenehmen «Fussgängerkultur» niederschlagen können.
- Mit dem Verkehrsforum, aber auch im Zusammenhang mit anderen Planungs- und Realisierungsaufgaben besteht eine tragfähige Kommunikations- und Gesprächskultur zwischen Politik, Verwaltung und Bevölkerung.
- Das mit badenmobil betriebene Mobilitätsmanagement thematisiert die Mobilität von Privatunternehmen und fördert einen umweltfreundlichen Pendler- und Arbeitsverkehr.

Damit dem Fussverkehr im Vergleich zum übrigen Alltagsverkehr genügend Gewicht beigemessen wird, können die Anstrengungen aus den Bereichen Marketing, Kommunikation, Information, partizipative Prozesse, Koordination mit anderen Planungsaufgaben noch verstärkt werden. Dafür ist parallel zum Umsetzungsprozess des Fusswegkonzepts ein begleitendes Programm zusammenzustellen. So kann die Mitwirkung und Orientierung der Bevölkerung und der interessierten Kreise bei der Planung und Realisierung von Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs besser gewährleistet und die «Fussgängerkultur» gefördert werden. Verschiedene Informationen und Aktionen sollen die Bestrebungen der Stadt Baden untermauern, den Fussverkehr durch die Bereitstellung von entsprechenden Infrastrukturen zu fördern und die Bevölkerung darüber in Kenntnis zu setzen. Namentlich sind folgende Möglichkeiten denkbar:

- Umsetzen des Handlungsschwerpunkts «Fusswegkonzept» des Planungsleitbilds unter Ausnützung der Querbezüge zu den Schwerpunkten «Verkehrsforum», «Leit- und Orientierungssystem für Fussgänger» und «Mobilitätsberatung badenmobil».
- Das Image und die Akzeptanz des Fussverkehrs wird verbessert, damit er als wichtige und eigenständige Verkehrsart wahrgenommen wird.
- Verstärkten Dialog aufnehmen und Zusammenarbeit suchen mit kompetenten Fachverbänden und involvierten Organisationen. Dabei können auch neue Partner einbezogen werden, damit spezifische Zielgruppen angesprochen werden können. Die unterschiedlichen Aspekte des Zufussgehens sollen an den Schulen, in Vereinen und Jugendorganisationen häufiger und eingehender thematisiert werden, wobei Lehrpersonen und Verantwortliche von Vereinen und Jugendorganisationen über die positiven Auswirkungen des Zufussgehens bei Kindern und Jugendlichen ins Bild zu setzen sind.
- In der Verwaltung wird eine personell klar abgegrenzte und kompetente Anlaufstelle bezeichnet, wo Anliegen und Vorschläge zum Fussverkehr einfach und unbürokratisch eingebracht werden können. Diese Stelle steht auch den Verkehrsanliegen von Behinderten offen. Zudem sind geeignete Formen der Partizipation von Interessenvereinigungen oder anderen Betroffenen einzurichten («runder Tisch»).
- Die Stadt überprüft die Möglichkeiten zur Schliessung der Lücken im kommunalen Fusswegnetz und erarbeitet ein entsprechendes Umsetzungsprogramm.
- Beteiligung am nationalen Mobilitätstag mit Thematisierung spezifischer Anliegen der Zufussgehenden.

- Ergänzung zu den bestehenden Weg-Angeboten wie Kulturweg, Industriekulturpfad und bluetrail. Aufbereitung von speziellen Stadt-Spaziergängen, z.B. mit spannenden Hörspielen.
- Sensibilisierung für die Anliegen von behinderten Personen durch die Durchführung von Rundgängen in Zusammenarbeit mit Behindertenorganisationen.
- «Mobilitätskurse» für Betagte zur Förderung der mobilen Selbstständigkeit sowie zum Aktualisieren des Wissensstandes über die Mobilitätsangebote (vgl. Kurse «Mobil sein & bleiben»).

9.3 Erfolgskontrolle

Mit einer laufenden Erfolgskontrolle soll überprüft werden, ob die Ziele des Fusswegkonzepts erreicht wurden. Sie dient der Überprüfung von Wirkung, Umsetzung und eingesetzten Verfahren im Rahmen des Umsetzungsprozesses, wobei ein Soll-Ist-Vergleich über den Umsetzungsstand der im Kataster Fussverkehr aufgelisteten Massnahmen angestellt wird. Wurden die Ziele nicht erreicht, müssen die Ursachen ausfindig gemacht sowie Korrekturen und Anpassungen vorgenommen werden.



Stadt-Spaziergang mit Hörspiel:
Beispiel aus der Stadt Zürich

GRUNDLAGEN

- Amt für Orts- und Regionalplanung Kanton Basel-Landschaft (AOR),
in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF)
Planung und Realisierung von Fusswegnetzen
Liestal und Zürich 1995
- Bracher / Holzapfel / Kiepe / Lehmbrock / Reutter
Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung
Bonn 1992-2007
- Bundesamt für Strassen ASTRA (Hrsg.) / in Zusammenarbeit mit Fussverkehr Schweiz
Fuss- und Wanderwege – wie planen? Publikation Langsamverkehr Nr. 1 (unveröffentlicht)
Bern 2001
- Fussverkehr Schweiz / Pro Velo Schweiz
Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen
Zürich und Bern 2007
- Hochparterre
Baden: Kleine Stadt auf grosser Fahrt
Beilage zu Hochparterre Nr. 6-7, 2007
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS)
Fussverkehr – Eine Planungshilfe für die Praxis (Bausteine 24)
Dortmund 2001
- Schenkel, Walter (Synergo)
Verkehrsforum Baden – die Bevölkerung nimmt Einfluss, Schlussbericht 2005
Zürich 2005
- Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
Strassen-Wege-Plätze – Richtlinien für behindertengerechte Fusswegnetze
Zürich 2003
- Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS
SN 640 070 Fussverkehr Grundlagen, Forschungsauftrag im Auftrag der VSS (Entwurf)
Bern 2007
- Stadt Baden / Entwicklungsplanung, Gemeinde Ennetbaden / Bauverwaltung
Konzept Aufwertung Limmatraum
Baden und Ennetbaden 2007
- Stadt Baden
Beleuchtung im öffentlichen Raum, Teil 1
Baden 2007
- Stadt Baden
Beleuchtung im öffentlichen Raum, Teil 2 – Licht als Gestaltungselement zur Aufwertung des
Bäderquartiers und der Limmatpromenade
Baden 2007
- Stadt Baden / Entwicklungsplanung
Planungsleitbild 98 – Bericht 2006
Baden 2006
- Stadt Baden / Entwicklungsplanung
Velokonzept 1999 – Konzept für den Fahrradverkehr in der Stadt Baden
Baden 1999
- Stadt Zürich
Plan Lumière Zürich – Gesamtkonzept
Zürich 2004
- Stadt Zürich
Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich – Teilstrategie Fussverkehr
Zürich 2003
- Stadt Zürich
Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich – Teilstrategie Behinderte, Betagte und Kinder
Zürich 2003

