

701.200

Entwicklungskonzept Brisgi

vom 31. Januar 2014

Kurzbezeichnung:

Brisgi, Entwicklungskonzept

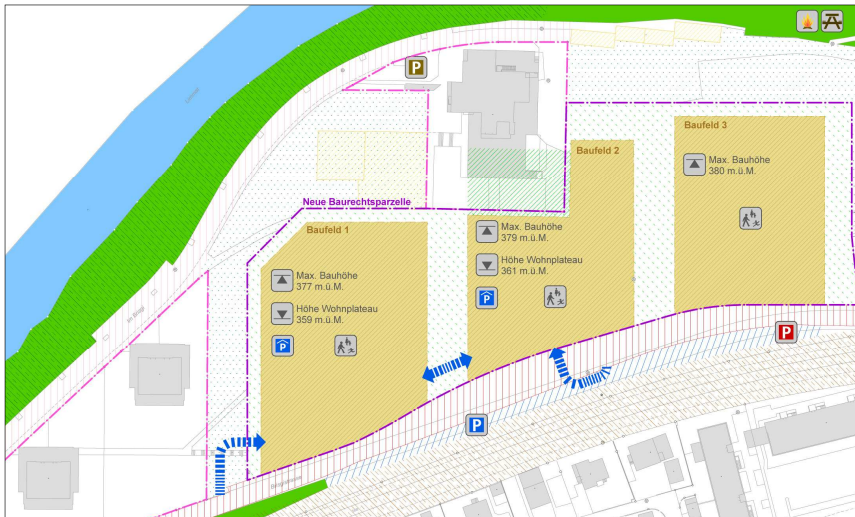
Zuständig:

Entwicklungsplanung

Stand: 31. Januar 2014

Areal Brisgi

in Baden, Kappelerhof



Entwicklungskonzept

Baden ist.

Stadt Baden

Entwicklungsplanung
Roter Turm
Rathausgasse 5
Postfach
CH-5401 Baden
Telefon +41 (0)56 200 82 90
entwicklungsplanung@baden.ag.ch
www.baden.ch

Externe Projektleitung

Ernst Basler + Partner
Mühlebachstrasse 11
CH-8032 Zürich

Baden, Januar 2014

Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Zielsetzungen	5
1.3	Nachhaltigkeit	6
1.4	Ergebnisse der Testplanung und Weiterentwicklung	6
1.5	Trägerschaft	8
2	Städtebau und Bebauung	9
2.1	Bau- und Zonenordnung	9
2.2	Städtebauliche Grundstruktur und Baufelder	9
2.3	Dichte und Höhenentwicklung	11
2.4	Nutzung	11
2.5	Baurechtsparzellierung	12
2.6	Etappierung	12
2.7	Weitere Bauten und Anlagen	12
2.8	Baugrund und Hochwasser	12
3	Freiraum und Landschaft	14
3.1	Konzept der Gestaltung	14
3.2	Finanzierung und Unterhalt	14
4	Verkehr und Mobilität	15
4.1	Haupteerschliessung Brisgistrasse	15
4.2	Parkierung	16
4.3	Feuerwehr- und Bedarfszufahrten	17
4.4	Hindernisfreiheit	18
4.5	Fussgängerbindung zur Bruggerstrasse	18
4.6	S-Bahn-Haltestelle	18
4.7	Carsharing	19
4.8	Fuss- und Veloweg entlang der Limmat, Limmatsteg	19
5	Energie und Umwelt	20
5.1	Energieeffizienz und ökologische Bauweise	20
5.2	Energieversorgung	20

6	Investitionskosten und Mietzinse	21
7	Weiteres Vorgehen	22
8	Anhang	23
8.1	Plan Entwicklungskonzept	
8.2	Pläne Erschliessung Brisgistrasse	

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Areal Brisgi ist eines der fünf Teilgebiete des Quartiers Kappelerhof. Das Areal liegt nordwestlich der Innenstadt von Baden und erstreckt sich in langgezogener Form stadtauswärts in Richtung Turgi. Es ist mit rund 6,5 ha eine der letzten grösseren Baulandreserven und befindet sich im Eigentum der Einwohnergemeinde Baden. Um Bebauungsideen für das Areal zu generieren, wurde von Ende 2011 bis Mitte 2012 ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Auf der Basis der Ergebnisse der Testplanung wurde das vorliegende Entwicklungskonzept erarbeitet. Damit werden die wesentlichen Erkenntnisse zur städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung formuliert und die Leitlinien für die Entwicklung des Areals definiert. Das Entwicklungskonzept bildet die Grundlage für den Gestaltungsplan und einen noch folgenden Architekturwettbewerb.



Orthofoto Areal Brisgi

1.2 Zielsetzungen

Die Stadt Baden strebt eine qualitätsvolle Entwicklung des Areals Brisgi an und möchte damit gleichzeitig zur Aufwertung des Quartiers Kappelerhof beitragen. Im Brisgi soll eine Überbauung mit hochwertigen Freiräumen entstehen. Der Einbindung in die landschaftlich empfindliche Umgebung soll grösstmögliche Sorgfalt entgegengebracht werden. Gemäss der Wohnbaustrategie 2010 möchte die Stadt Baden attraktiven Wohnraum insbesondere für Familien schaffen und gleichzeitig zukunftsweisende und innovative Wohnformen berücksichtigen. Es wird eine gute soziale und altersmässige Durchmischung angestrebt. Die

Überbauung soll energetisch vorbildlich sein und umweltfreundliche Mobilitätsformen begünstigen. Die Vernetzung mit dem Quartier, insbesondere für den Langsamverkehr, ist zu optimieren. Insgesamt soll durch die Entwicklung das Image des Quartierteils verbessert werden.

1.3 Nachhaltigkeit

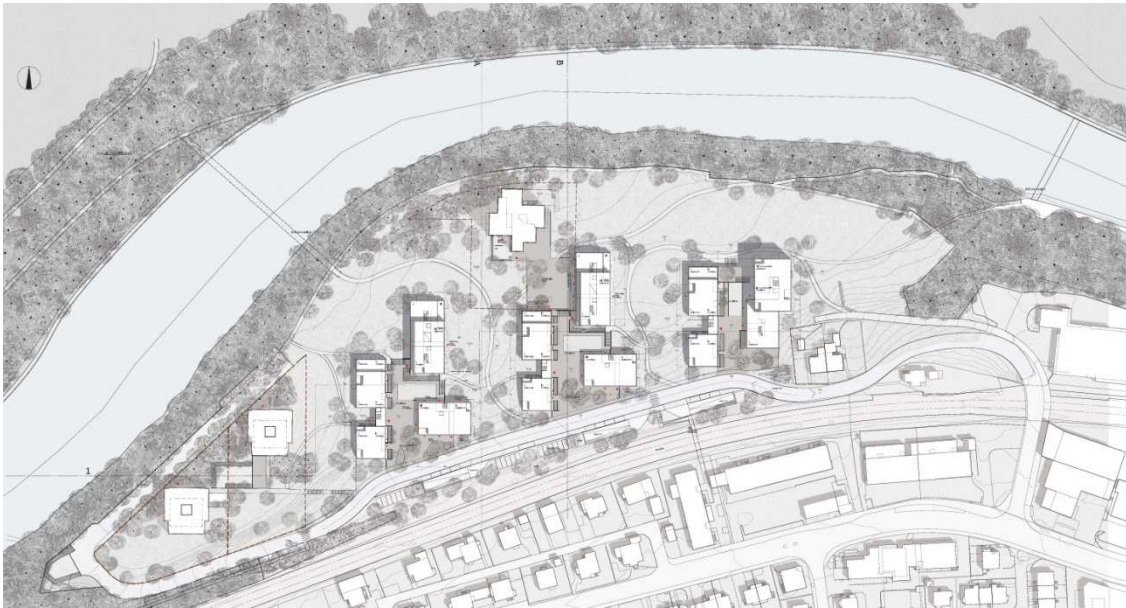
In Übereinstimmung mit dem Planungsleitbild der Stadt Baden wird eine nachhaltige Quartierentwicklung angestrebt. Im Vorfeld der Testplanung wurden Kriterien definiert, anhand derer ein Nachhaltigkeitscheck der Projektbeiträge durchgeführt wurde. Dieser soll sicherstellen, dass alle nachhaltigkeitsrelevanten Aspekte abgebildet werden und dass die Planungen keine grundlegenden Zielkonflikte aus Sicht der Nachhaltigkeit beinhalten. Kriterien im Rahmen des Nachhaltigkeitschecks sind beispielsweise die Wirtschaftlichkeit des Projekts, die Flexibilität und Etappierbarkeit, der Beitrag zur Standortqualität, die städtebauliche Qualität, die Vielfalt des Wohnungsangebotes, die Verkehrsanbindung und der Umgang mit Natur und Landschaft.

1.4 Ergebnisse der Testplanung und Weiterentwicklung

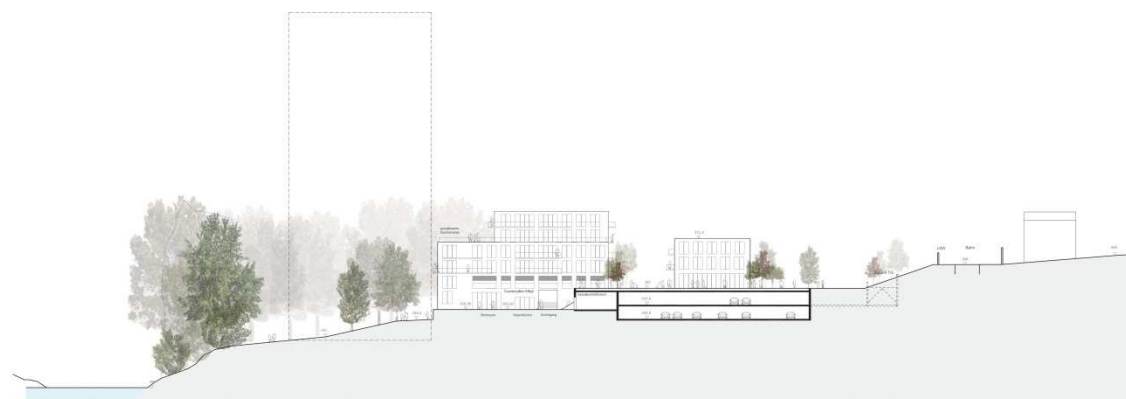
Im Rahmen der Testplanung wurden Entwürfe im Dialog zwischen drei ausgewählten Planungsteams und einem Beurteilungsgremium erarbeitet. Die Testplanung wurde in zwei Arbeitsphasen durchgeführt. Nach einem Zwischenworkshop am Ende der ersten Phase wurden die Projektvorschläge in der zweiten Phase vertieft bearbeitet und mit einem Schlussworkshop beendet.

Das Beurteilungsgremium schlug das Projekt des Teams Hosoya Schaefer Architects und Vogt Landschaftsarchitekten einstimmig als Richtprojekt für die Ausarbeitung des Entwicklungskonzepts vor (vgl. Schlussbericht von September 2012). Die Qualitäten des Projekts bestehen insbesondere aus folgenden Elementen:

- Das Projekt basiert mit der Konzeption, das Areal in Bebauungscluster zu gliedern, auf einer klaren und eigenständigen städtebaulichen Idee, die zu einer starken und selbsttragenden Identität für das ganze Areal führen kann.
- Es entsteht ein räumlicher Reichtum (Begegnungsräume auf den Wohnplateaus, Landschaftsraum zwischen den Clustern) mit einer guten Abgrenzung und Lesbarkeit der verschiedenen Einheiten. Die Vernetzung mit dem Landschaftsraum ist gelungen.
- Die vorgeschlagene Baustruktur ermöglicht einen vielfältigen und nach Zielgruppen differenzierten Wohnungsmix (verschiedene Wohnungstypen und -größen möglich).
- Das Erschliessungskonzept mit der tiefergelegten Brisgistrasse organisiert den Autoverkehr im Quartier besser als heute, da die Strasse einerseits Anbindung an die Überbauung bekommt und andererseits der Autoverkehr früh in Tiefgaragen geleitet wird.



Gesamtplan, Hosoya Schaefer Architects / Vogt Landschaftsarchitekten



Schnitt Nord-Süd, Hosoya Schaefer Architects / Vogt Landschaftsarchitekten

Daneben sah das Beurteilungsgremium aber auch Herausforderungen, die überprüft und vertieft bearbeitet werden müssten. Das betrifft vor allem das Erschliessungskonzept, das aufgrund seiner konsequenten Haltung grosses Potenzial besitze, jedoch in gestalterischer, funktionaler und auch wirtschaftlicher Hinsicht noch zu optimieren sei. Die Weiterentwicklung der Brisgistrasse zu einer gestalteten Begegnungszone sei zu empfehlen, um eine starke Adressbildung des Areals zu erreichen.

Bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes Brisgi hat sich gezeigt, dass vor allem die Erschliessung und die Parkierung des Richtprojekts problematisch sind. Deshalb wurde durch Ernst Basler + Partner das Erschliessungskonzept geprüft und verschiedene Varianten studiert. Es zeigte sich, dass das Erschliessungskonzept nur mit Einschränkungen realisiert werden kann. Bei den verschiedenen studierten Varianten ergaben sich somit mehr oder weniger grosse gestalterische Unterschiede zum Projekt von Hosoya Schaefer/Vogt.

Zudem waren zwischen den verschiedenen Varianten grosse Kostendifferenzen festzustellen. Um diese grundsätzlichen Fragen zu klären, kam am 8. Juli 2013 ein Ausschuss des Beurteilungsgremiums zusammen. An dieser Sitzung wurden aufgrund der präsentierten Variantenstudien Empfehlungen für das Erschliessungs- und Parkierungskonzept sowie für eine Parkplatzreduktion beschlossen. Diese sind in dieses Entwicklungskonzept eingeflossen. Teilnehmer der Sitzung waren:

- Geri Müller, Stadtammann
- Andreas Hofer, archipel Planung und Innovation GmbH
- Jakob Steib, Jakob Steib Architekten AG
- Ingo Golz, SKK Landschaftsarchitekten AG
- Stefan Schneider, Planungsbüro Jud AG
- Jutta Mauderli, Logis Suisse AG (Vertretung für Markus Bill, Verein Casarta)
- Andreas Friederich, Ernst Basler + Partner AG
- Michael Kapp, Ernst Basler + Partner AG
- Jarl Olesen, Leiter Planung und Bau
- Martin Koch, Leiter Tiefbau
- Rolf Wegmann, Leiter Entwicklungsplanung
- Michael Heiserholt, Entwicklungsplanung

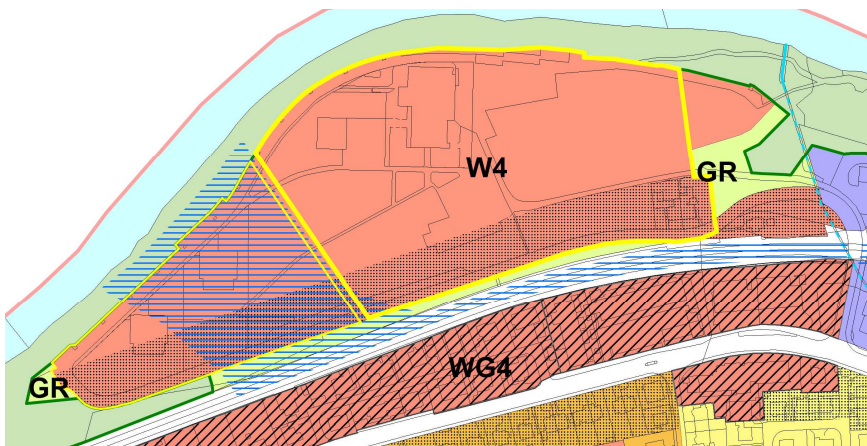
1.5 Trägerschaft

Die Wohnbaustiftung Baden wurde im November 2012 mit einem Gründungskapital von CHF 10 Mio gegründet und soll im Brisgi aktiv werden. Wegen des hohen Investitionsvolumens ist schon heute absehbar, dass mindestens ein weiterer gemeinnütziger Bauträger an dem Projekt beteiligt werden muss. Die Wohnbaustiftung Baden kann aber auch an anderen Orten in der Stadt aktiv werden. Somit hängt die noch festzulegende Investitionssumme der Stiftung auch von der Stiftungsstrategie ab, die vom Stiftungsrat festgelegt wird.

2 Städtebau und Bebauung

2.1 Bau- und Zonenordnung

Im Revisionsentwurf der Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden (revBNO) ist für das Brisgi die Wohnzone W4 ausgeschieden (vgl. § 6 und § 7 revBNO). Diese wird überlagert von den Hochhausperimetern H1 im westlichen Teil und H2 im zentralen und östlichen Teil (vgl. § 5 revBNO). In Gebieten mit Hochhausperimeter sind im Rahmen eines Gestaltungsplans Hochhäuser möglich (mit Höhen von maximal 55 m im H1 bzw. 70 m im H2). Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe II (in einem Streifen entlang der Bahnlinie Empfindlichkeitsstufe III).



Revisionsentwurf Zonenplan (Ausschnitt Areal Brisgi)

dünne gelbe Umrandung: Hochperimeter H1

dicke gelbe Umrandung: Hochhausperimeter H2

blaue Schraffur: Hochwassergefährdetes Gebiet (vgl. Kapitel 2.8, Baugrund und Hochwasser)

2.2 Städtebauliche Grundstruktur und Baufelder

Die neue Überbauung besteht aus drei Clustern, die eine Süd-Nord-Ausrichtung haben. Diese werden über die tiefergelegte Brisgistrasse, die entlang der Bahn-Böschung verläuft, erschlossen. Durch die Definition von Baufeldern wird die maximal mögliche horizontale Ausdehnung der neuen Überbauung festgelegt.

2.2.1 Baufelder 1 und 2

Die Baufelder 1 und 2 sind zwingend niveaugleich über die tiefergelegte Brisgistrasse zu erschliessen. Alle Hauseingänge werden über ein Wohnplateau erreicht, das als Erschließungs- und Gemeinschaftsfläche dient. Die Anschlusspunkte liegen bei 359 m.ü.M für das Baufeld 1 und 361 m.ü.M für das Baufeld 2. Je nach Projekterfordernis können diese Anschlusspunkte geringfügig abweichen. Die Niveaugleichheit muss aber gewährleistet sein. Diese Baufelder verfügen über Tiefgaragen, die das Wohnplateau bilden und zum Landschaftsraum mit Wohnungen ummantelt sind.

2.2.2 Baufeld 3

Im Bereich des Baufeldes 3 kann die Brisgistrasse nicht so weit nach unten verlegt werden, dass das Konzept der niveaugleichen Anbindung über ein Wohnplateau funktioniert (dazu wäre ein zu grosses Gefälle der Brisgistrasse erforderlich). Das Baufeld 3 kann deshalb anders konzipiert und erschlossen werden. Das Baufeld soll aber auch über einen zentrale Erschliessungs- und Gemeinschaftsbereich verfügen.

Auf die Tiefgarage wird verzichtet, da zum einen das städtebauliche Konzept mit dem Wohnplateau hier nicht funktioniert, zum anderen aus Kostengründen (Konzentration der Tiefgaragen in den Baufeldern 1 und 2, da dort auch Parkraumbedarf von den bestehenden Wohnbauten gedeckt werden muss). Ausserdem liegt das Baufeld am nächsten zu den Bushaltestellen, weshalb hier am ehesten auf Parkplätze verzichtet werden kann. Der hindernisfreie Zugang muss trotz einer anderen Erschliessungskonzeption gewährleistet sein (z.B. über eine Querverbindung vom Baufeld 2).

2.2.3 Hochhaus und zentraler Platz

Es wird ein zentraler Platz angestrebt, der im Baufeld 2 zwischen dem Hochhaus Im Brisgi 20 und der Neuüberbauung liegt. Auf diese Weise soll das Baufeld 2 gestalterisch und funktional mit dem Hochhaus verbunden werden und als ein Cluster gelesen werden können. Da es sich in diesem Bereich um eine Fläche handelt, die im Baurecht der Stockwerkeigentümerschaft des Hochhauses steht, sind die gemeinsame Gestaltung, die Finanzierung und die Unterhaltsfrage im weiteren Planungsverlauf zu klären und zu verhandeln. Das Bauprojekt ist deshalb so auszugestalten, dass es auch ohne diesen Platz funktioniert. Da es sich nicht um eine eigentliche Parzelle, sondern um eine Baurechtsparzelle handelt, muss kein Grenzabstand im Sinne der BNO eingehalten werden. Der Gebäudeabstand kann im Rahmen eines Gestaltungsplans geregelt werden.

2.2.4 Punktbauten

Für die beiden bestehenden, westlichen Punktbauten wurde bei der Testplanung angeregt, diese bei einer künftigen Neugestaltung in die Clusteridee einzubinden und noch deutlicher als heute als eigenständigen Cluster lesbar zu machen. Es denkbar, dass dieser Cluster mit dem Bau eines dritten Punkthauses ergänzt und akzentuiert wird. Diese Möglichkeit soll im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans geprüft werden.

Die Gestaltung sollte – mit oder ohne ergänzendes Punkthaus – auf die neue Überbauung abgestimmt sein. Sinnvoll erscheint eine Integration dieser Aufgabe in den Architekturwettbewerb.

2.3 Dichte und Höhenentwicklung

Die Baufelder haben folgende Grössen:

- Baufeld 1: 4'900 m²
- Baufeld 2: 3'740 m²
- Baufeld 3: 3'900 m²

Die maximale Dichte ergibt sich aus den Abgrenzungen der Baufelder und der maximalen Höhe. Als maximale Höhen werden festgelegt:

- Baufeld 1: 377 m.ü.M
- Baufeld 2: 379 m.ü.M
- Baufeld 3: 380 m.ü.M

Damit sind ab dem Wohnplateau bis zu 5 Geschosse möglich und ab dem Landschaftsplateau je nach Geländere relief insgesamt 6 bis 7 Geschosse.

2.4 Nutzung

Im Brisgi soll ein Quartier mit einer gemischten Bevölkerungsstruktur entstehen, wobei der Schwerpunkt gemäss der Wohnbaustrategie 2010 bei Familienwohnungen liegt. Um das zu erreichen, sollen verschiedene Wohnungstypologien entstehen mit einem relativ hohen Anteil von grösseren, familiene geeigneten Wohnungen.

Zu beachten sind die Hindernisfreiheit bzw. Alterstauglichkeit der Wohnungen. Es soll auch ein Anteil vermietbarer Gästezimmer vorgesehen werden. Des Weiteren soll die Möglichkeit von Wohngemeinschaften gegeben sein.

Für die genannten Anforderungen ist folgender Wohnungsmix denkbar:

- 5 - 10 % 5.5-Zimmer-Wohnungen
- 45 - 50 % 4.5-Zimmer-Wohnungen
- 30 - 35 % 3.5-Zimmer-Wohnungen
- 10 - 15 % 2.5-Zimmer-Wohnungen

Eine wichtige Stellschraube für kostengünstigen Wohnungsbau ist eine Beschränkung der Wohnfläche auf ein gut nutzbares, aber nicht zu grosszügiges Mass. Folgende Werte sind eine Orientierung für die realisierbaren Flächen:

- 5.5-Zimmer-Wohnungen: HNF 110 – 130 m²
- 4.5-Zimmer-Wohnungen: HNF 95 – 115 m²
- 3.5-Zimmer-Wohnungen: HNF 75 – 90 m²
- 2.5-Zimmer-Wohnungen: HNF 60 – 75 m²

Das Projekt von Hosoya Schaefer/Vogt hat gezeigt, dass mit dem städtebaulichen Konzept eine Hauptnutzfläche (HNF) von 13'000 m² entstehen kann. Das entspricht 130 Wohnungen á 100 m². Durch den Wegfall der Tiefgarage im Baufeld 3 ist dort ein grösserer Spielraum gegeben. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Realisierung von rund 15'000 m² HNF möglich ist (150 Wohnungen á 100 m²). Bei insgesamt kleineren Wohnungsgrössen sind auch mehr Wohnungen auf dieser Fläche möglich.

Räume für Gemeinschafts- und Gewerbenutzungen sollen an den Wohnplateaus zur Brisgistrasse hin entstehen. Gemeinschaftsnutzungen bieten sich darüber hinaus im Bereich des angestrebten neuen Platzes zum Hochhaus hin an. Die Erdgeschosse in diesen Bereichen sollen nutzungsneutral konzipiert werden, sodass sie bedarfsweise Gemeinschafts-, Gewerbenutzungen oder dem Wohnen dienen können.

Als gewerbliche Nutzung kommt unter anderem der Einzug einer Kintertagesstätte in Betracht. Der Verein „Hoi Börzel“, der im Kappelerhof eine Kita betreibt, hat bereits Interesse angemeldet. Weitere gewerbliche Nutzungen sind im Sinne eines lebendigen Quartiers erwünscht.

2.5 Baurechtsparzellierung

Für die Baurechtsvergabe erfolgt eine Neuparzellierung. Als Baurechtsfläche wird ein Bereich abgegrenzt, der sich an den Baufeldern orientiert. Die Fläche der im Entwicklungskonzept vorgeschlagenen neuen Baurechtsparzelle beträgt 17'040 m². Die übrige Fläche wird von der Stadt als Allmend betrieben.

2.6 Etappierung

Es wird angestrebt, die Überbauung in einem Zug zu realisieren. Wenn eine Etappierung notwendig sein sollte, können die Baufelder 1 und 2 gemeinsam in einer ersten Etappe und das Baufeld 3 in einer zweiten Etappe realisiert werden. Die Baufelder 1 und 2 sind über die Tiefgaragen miteinander verbunden und es werden auch Parkplätze für die bereits bestehenden Gebäude erstellt. Bei der Realisierung von Baufeld 3 in einer zweiten Etappe wären die dann bereits bestehenden Gebäude nur gering von den Belastungen während der Bauzeit betroffen.

2.7 Weitere Bauten und Anlagen

Die Kapelle im Nordosten des Areals wurde 1959 von der Familie Gaiffi, die das Areal lange Zeit für die Brown Boveri AG verwaltet hat, errichtet. Letztmals wurde die Kapelle von der Familie im Jahr 2005 renoviert. Die Kapelle ist inzwischen das einzige Zeugnis aus der Zeit der Barackensiedlung und soll mit der Aufnahme in den Gestaltungsplan für die Zukunft gesichert werden.

Gemäss Baurechtsvertrag von 14. März 1994 müssen die Garagenbauten östlich des Hochhauses und der ehemalige Tennisplatz westlich des Hochhauses abgebrochen werden. Dieser Abbruch muss im Zuge der Entwicklung des Areals vollzogen werden, damit das Gelände für die Neugestaltung zur Verfügung steht.

2.8 Baugrund und Hochwasser

Grundwasserabklärungen der Firma Jäckli AG aus Baden haben ergeben, dass auf dem Areal Brisgi, dessen Oberflächenkoten sich zwischen 360 und 350 m.ü.M. befinden, bis zu einer Tiefe von 343 m.ü.M. in den Untergrund gebaut werden darf (Berücksichtigung des Grundwasserspiegels). Der Baugrund wird als sehr gut tragfähig beurteilt. Eine vorhandene Aufschüttung aus den 1950er Jahren wird aber als setzungsempfindlich eingestuft. Vor

Planung eines konkreten Bauprojektes wird empfohlen, die künstliche Auffüllung vorab detailliert zu untersuchen. Sobald ein definitives Bauprojekt vorliegt, müssen gegebenenfalls weitergehende Baugrunduntersuchungen durchgeführt werden.

Ein Teil des westlichen Brisgiareals ist im Zonenplan als hochwassergefährdetes Gebiet bezeichnet (Überlaufgebiet für den Bach Stockmattgrabe). Laut der kantonalen Gefahrenkarte Hochwasser handelt es sich um ein Gebiet mit geringer Gefährdung. In diesem Bereich sind im Baugesuch die erforderlichen Schutzmassnahmen auszuweisen (vgl. § 81 revBNO). Im technischen Bericht zur Gefahrenkarte Hochwasser ist festgehalten, dass ein allfälliges Hochwasser kontrolliert über die Bahnlinie und die Brisgistrasse abgeleitet werden soll (durch bauliche Massnahmen oder mobile Elemente). Diese Anforderungen sind im Bebauungsprojekt zu berücksichtigen.

3 Freiraum und Landschaft

3.1 Konzept der Gestaltung

Charakteristisch für das städtebauliche Konzept ist der in seiner Öffentlichkeit abgestufte Freiraum mit einem hierarchisch gestuften Wegenetz. Er strukturiert sich in private und gemeinschaftliche Zonen zwischen den Gebäude-Clustern sowie in gemeinschaftliche und öffentliche Bereiche, die als offene allmendartige Flächen zwischen dem Siedlungsrand und der bewaldeten Limmatböschung gestaltet sind. Im Bereich des Hochhauses Im Brisgi 20 besteht die Möglichkeit, einen zentralen Quartiersplatz anzulegen, der Begegnungen zwischen den Bewohnerschaften ermöglicht. Für einen solchen Platz ist allerdings, wie schon ausgeführt wurde, die Zustimmung der Stockwerkeigentümer erforderlich. Sollte die Realisierung nicht möglich sein, sollte der Raum gestalterisch soweit wie möglich in die Allmend integriert werden.

Die Bahnböschung ist als Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten zu entwickeln, soll mit einer artenreichen Wiesenansaat begrünt werden und als gestalterischer Arealabschluss wirken. Allfällige Stützmauern für die Strasse bzw. für die Parkplätze sind auf eine Höhe von 1.5 m zu begrenzen.

Der westliche Teil der Limmatböschung bis zum Hochhaus Im Brisgi 20 bleibt als Naturvorranggebiet gemäss übergeordneter Festlegungen auf Basis kommunaler Entwicklungspläne unangetastet (unter anderem Mauerseglerbrutplätze). Im östlichen Teil sind neben dem bestehenden Weg, der als Veloweg Richtung Baden ausgebaut werden soll, punktuelle Infrastrukturen zur Erholungsnutzung denkbar (z.B. Bänke, Feuerstelle). In diesem Bereich ist auch ein Limmatsteg zum anderen Ufer im Rahmen gemeindeübergreifender Entwicklungsüberlegungen zu prüfen.

3.2 Finanzierung und Unterhalt

Auf den Baurechtsflächen sorgen die Baurechtsnehmer für die Finanzierung und den Unterhalt der Freiräume, die Allmend ist eine öffentliche Fläche und soll von der Stadt Baden bewirtschaftet werden.

Sollte ein zentraler Platz vor dem Hochhaus Im Brisgi 20 entstehen, sind Finanzierung und Unterhalt gesondert zu regeln. Denkbar ist eine Mischfinanzierung mit Anteilen der im Brisgi ansässigen Baurechtsnehmer.

4 Verkehr und Mobilität

4.1 Haupterschliessung Brisgistrasse

Das Konzept des Projektes von Hosoya Schaefer/Vogt sieht eine Tieferlegung der Brisgistrasse vor, um alle drei Cluster niveaugleich über die Wohnplateaus erreichen zu können. Im Zuge der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes wurde diese Erschliessung von Fachleuten von Ernst Basler + Partner überprüft. Dabei zeigte sich, dass die Strasse zur Erschliessung des Clusters 3 ein zu starkes Gefälle haben würde, so dass das Konzept in diesem Bereich nicht realisierbar ist. Im weiteren Variantenstudium wurde klar, dass die Tieferlegung der Strasse sinnvoll ist, um dem Quartier einen inneren Zusammenhang und eine Abgrenzung zur Bahnlinie zu geben und die bisher unbefriedigende verkehrstechnische und städtebauliche Situation dauerhaft zu verbessern. An der Sitzung des Ausschusses des Beurteilungsgremiums wurde der Tieferlegung deshalb trotz höherer Kosten der Vorzug vor einer Variante gegeben, bei der die Brisgistrasse in der heutigen Form beibehalten würde.

Ein Optimierungspotenzial wurde in der Reduzierung der drei in der Testplanung vorgesehenen Tiefgaragenzufahrten erkannt. Durch die Reduktion auf eine einzige Zufahrt und die Beschränkung auf zwei Tiefgaragen lassen sich die Kosten signifikant senken.

Ins Entwicklungskonzept werden zwei mögliche Erschliessungsvarianten aufgenommen (vgl. Pläne im Anhang). Beide Varianten sind von den Kosten her ähnlich. Die beiden Varianten sind als Lösungsmöglichkeiten zu sehen, die noch detailliert ausgearbeitet und auf das konkrete Projekt ausgerichtet werden müssen.

In Erschliessungsvariante A erfolgt die Erschliessung der Tiefgarage bahnseitig und erschliesst das Baufeld 2 mit einer Unterführung unter der neuen Brisgistrasse. Vorteil dieser Variante ist, dass die Autos früh in die Tiefgaragen geleitet werden. Nachteilig ist, dass dem Baufeld 2 noch etwas weniger Platz gegeben wird als im Testplanungsprojekt von Hosoya Schaefer und relativ wenige Parkplätze oberirdisch im Böschungsbereich zur Bahn erstellt werden können.

In Erschliessungsvariante B erfolgt die Erschliessung der Tiefgaragen über eine Rampe zum Baufeld 1 im Böschungsbereich der Strasse. Bei dieser Variante muss die Brisgistrasse nicht unterquert werden, dafür ist die Zufahrt im Böschungsbereich gestalterisch herausfordernd. Ein Vorteil dieser Variante ist, dass den Baufeldern mehr Platz gegeben wird, was insbesondere bei Baufeld 2 mit seiner Nähe zum Hochhaus wichtig ist. Ein weiterer Vorteil ist, dass im Vergleich zur anderen Variante mehr Parkplätze oberirdisch im Böschungsbereich der Bahnlinie erstellt werden können. Hauptnachteil ist, dass der Autoverkehr erst vergleichsweise spät in die Tiefgaragen geleitet wird.

Die Finanzierung der Tieferlegung der Brisgistrasse muss noch geklärt werden. Da erst durch die Tieferlegung eine sinnvolle Erschliessung des Areals ermöglicht wird, kann diese als Neuerschliessung betrachtet werden. Gemäss Strassenreglement der Stadt Baden betragen die Grundeigentümerbeiträge bei Erstellung und Änderung der Groberschliessung höchstens 70 % (vgl. § 19 Strassenreglement).

Die Brisgistrasse sollte in ihrem weiteren Verlauf zum Hochhaus auf ein vernünftiges Mass redimensioniert werden (Strassenbreite heute 5 m plus 1.5 m Trottoir). Es ist zu prüfen, ob

eine schmalere Mischfläche ohne Trottoir ausreicht. Bei der Strassenkurve im Westen des Areals sollte eine Wendemöglichkeit vorgesehen werden.

4.2 Parkierung

Gemäss § 55 Abs. 1 des kantonalen Baugesetzes sind bei der Erstellung von Bauten genügend Parkfelder zu schaffen. Die Anzahl Parkfelder wird nach der VSS-Norm SN 640 281 ermittelt. Der Richtwert für Wohnnutzungen beträgt ein Parkfeld pro 100 m² Bruttogeschossfläche oder pro Wohnung, zuzüglich 10 % Parkfelder für Besucher (daneben sind Regelungen für Dienstleistungen/Personal zu beachten). Die VSS-Norm sieht Reduktionsfaktoren, bezogen auf bestimmte Standorttypen, vor. Vorliegend ist für das Wohnen vom Standorttyp B mit Reduktionsfaktor gemäss Anhang 4 der revBNO auszugehen (zwischen Faktor 0.8 und 1.0 der erforderlichen Anzahl Parkfelder). Gestützt auf ein Mobilitätskonzept besteht die Möglichkeit, den Faktor auf minimal 0.5 zu reduzieren (vgl. § 62 revBNO).

Für die neue Überbauung im Brisgi wird ein Reduktionsfaktor von 0.8 angestrebt. Bei 150 Wohnungen wären somit neu 120 Parkplätze und 12 Besucherparkplätze zu realisieren.

Heute bestehen auf den Baurechtsflächen 150 Wohnungen und es sind ca. 150 bis 160 Parkplätze in Benutzung. Für das Entwicklungskonzept wird deshalb für den Bestand mit 1.0 Parkplätzen pro Wohnung gerechnet (das heisst 150 Parkplätze plus 15 Besucherparkplätze).

Damit besteht auf dem gesamten Areal ein Bedarf von 270 Anwohner- und 27 Besucherparkplätzen (gesamt rund 300).

In den Tiefgaragen der Baufelder 1 und 2 sind ca. 200 Tiefgaragenparkplätze realisierbar (in beiden Baufeldern je zwei Parkgeschosse mit 50 Parkplätzen pro Geschoss, je nach Bebauungsprojekt mehr oder weniger).

Somit ist davon auszugehen, dass von den benötigten 300 Parkplätzen 200 in Tiefgaragen und 100 oberirdisch angeordnet werden.

Oberirdische Parkplätze sind im Böschungsbereich zur Bahnstrecke möglich. In den Erschliessungsvarianten wird gezeigt, dass dort etwa zwischen 35 und 65 Parkplätze realisiert werden können. In diesem Bereich sollte eine Querparkierung vorgesehen werden (da der Raum so ökonomischer nutzbar ist und auf eine Wendemöglichkeit verzichtet werden kann). Weitere oberirdische Parkplätze sind auf der Brisgistrasse südlich der Punkthäuser als Längsparkierung möglich. Ein entscheidender Vorteil von oberirdischen Parkplätzen ist, dass diese schnell abgebaut werden können, wenn sie künftig nicht mehr benötigt würden.

Bei den heute bestehenden Parkplätzen sind zwei rechtliche Gegebenheiten zu unterscheiden:

- a) Bei der Parkierungsfläche im Zentrum des Areals handelt es sich um temporäre Parkplätze (Kapazität 62 Plätze, nicht alle vermietet). Diese dürfen nur bis zur Realisierung einer Neuüberbauung bestehen bleiben.
- b) Daneben bestehen grundbuchrechtlich gesicherte oberirdische Parkplätze. Für diese wurde den Baurechtsnehmern ein „ausschliessliches, dauerndes und unentgeltliches Benützungsrecht“ eingeräumt. Diese Parkplätze befinden sich entlang der Limmatböschung und der Brisgistrasse. 33 dieser Parkplätze gehören zum Hochhaus Im Brisgi 20 und 52 zu den Punkthäusern Im Brisgi 22/24.

Aus funktionalen und gestalterischen Gründen wird angestrebt, die grundbuchrechtlich gesicherten Parkplätze soweit möglich in die Tiefgaragen zu verschieben oder oberirdisch zu konzentrieren. Es ist insbesondere ein gestalterisches Anliegen, die Limmatböschung so weit wie möglich von der Parkierung freizuhalten. Eine oberirdische Konzentration ist vor allem in den Bereichen westlich der Punkthäuser und nördlich bzw. westlich des Hochhauses hinter der Stützmauer denkbar. Um Lösungen zu finden, ist mit dem Begünstigten der Dienstbarkeiten das Gespräch zu suchen.

In den Baurechtsverträgen ist festgelegt, dass die Stadt Baden im Falle einer Neuüberbauung der Parzelle den Baurechtsnehmern 174 unterirdische Parkplätze zu den Erstellungskosten anbieten muss. Es ist nicht zu erwarten, dass das ganze Kontingent ausgeschöpft wird. Dringenden Ersatzbedarf haben die Nutzer, die heute einen Parkplatz auf der temporären Parkierungsfläche haben und diejenigen, die die abzubrechenden Garagenbauten nutzen (etwa 60 bis 70). Zusätzlich ist anzustreben, dass möglichst viele grundbuchrechtlich gesicherte oberirdische Parkplätze in die Tiefgaragen verlegt werden. Die Konditionen für eine Verschiebung der grundbuchrechtlich gesicherten Parkplätze in die Tiefgaragen oder oberirdisch an neue Standorte müssen im weiteren Planungsverlauf verhandelt werden.

Die heutigen Besucherparkplätze am Hochhaus können an ihrem Standort verbleiben. Neue Besucher-Parkplätze werden im Böschungsbereich entlang der Bahnlinie angeordnet und für die Punktbauten allenfalls westlich der Gebäude.

Für die Veloabstellplätze ist ein attraktiver und bequemer Zugang anzustreben. Diese sind entweder oberirdisch im Plateaubereich der Cluster anzuordnen oder bei den Eingängen im Gebäudeinnern.

4.3 Feuerwehr- und Bedarfszufahrten

Die Absprache mit dem Feuerwehrkommandanten der Stadt Baden hat ergeben, dass die Wohnplateaus der Cluster nicht von Feuerwehrfahrzeugen befahrbar sein müssen, wenn die Brüstungshöhe des obersten Geschosses nicht höher als 14 m ist. Bei einer Brüstungshöhe von mehr als 14 m müssen die Wohnplateaus mit Drehleiterwagen befahrbar sein (Auslegung auf 18 t).

Auf der Landschaftsebene müssen Feuerwehrezufahrten eingeplant werden, um die Gebäude rundum anfahren zu können. Über das Feuerwehrezufahren soll auch eine Bedarfszufahrt (z.B. zu Anlieferungszwecken und für Pflege-/Krankentransporte) zum Baufeld 3

möglich sein. Die Zufahrten sind so auszugestalten, dass der Charakter der Allmend nicht beeinträchtigt wird.

4.4 Hindernisfreiheit

Das Areal und die Überbauung sollen hindernisfrei ausgestaltet werden. Alle Gebäude müssen über Wege mit einem harten Belag und maximal 6 % Neigung erreichbar sein. Zu beachten ist, dass die Brisgistrasse in den ersten 80 m ab der Strassenbrücke über die Bahnlinie ein Gefälle von ca. 7.5 % hat. Dieses Gefälle ist aufgrund der Brücke und der steilen Topographie nicht zu vermeiden.

4.5 Fussgängerverbindung zur Bruggerstrasse

In der „Machbarkeitsstudie Erschliessung Langsamverkehr Areal Brisgi“ von 2009 wurden zwei fussläufige Verbindungen zur Bruggerstrasse vorgeschlagen: Eine Unterführung auf Höhe Bruggerstrasse 164/166 im östlichen Teil des Areals und eine Überführung ganz im Westen (Höhe Bruggerstrasse 192/194).

Bei genauem Studium der beiden Varianten hat sich gezeigt, dass die Variante mit Unterführung mit einem Gefälle von ca. 15 % über den grössten Teil der Strecke und einer Tunnelänge von ca. 35 m von der Gestaltung und vom Benutzungskomfort nicht optimal ist. Sie ist zu steil und zu lang. Mit einer solchen Unterführung bestünde letztlich die Gefahr, einen Unort und Angstraum zu schaffen. Ausserdem würde mit dieser Verbindung zwar die Erreichbarkeit der Haltestelle Ifang mit den in Richtung Baden verkehrenden Buslinien verbessert, die Erreichbarkeit der Haltestelle in Gegenrichtung (von Baden kommende Busse) wäre dagegen nicht entscheidend besser verglichen mit der heutigen Fusswegverbindung über die Brisgistrasse.

Angestrebt wird deswegen eine Lösung im Westen des Gebietes. Damit erhalten auch die Bewohner der Punkthäuser und des Clusters 1 eine akzeptable Anbindung an die Busshaltestellen. Ausserdem wird das Brisgi damit für den Fuss- und Veloverkehr durchlässiger (Aufhebung der heutigen Sackgassensituation). Sollte eine Lösung im westlichen Bereich nicht gefunden werden, soll in zweiter Priorität eine Lösung im zentralen Bereich geprüft werden.

Zudem sollte eine gestalterische Aufwertung der bestehenden Fusswegverbindung über die heutige Strassenbrücke vorgesehen werden. Ziel der Gestaltung ist vor allem eine sichere Fusswegverbindung zur Bruggerstrasse und zur dort befindlichen Schule. Heute ist die Brisgistrasse durch Mischverkehr, Unübersichtlichkeit (vor allem durch parkierende Autos) und zu schnell fahrende Autos für den Fussverkehr nicht optimal.

4.6 S-Bahn-Haltestelle

Die Frage nach einer S-Bahn-Haltestelle im Kappelerhof ist in den letzten Jahren immer wieder aufgekommen. Das Thema wurde folglich im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) aufgegriffen. Da bis dahin noch keine Erkenntnisse zur betrieblichen Machbarkeit und zum Raumbedarf einer S-Bahn-Haltestelle vorlagen, wurde das Planungsbüro Metron in Brugg beauftragt, eine entsprechende Studie zu erarbeiten.

Aus dieser Studie wurden folgende Erkenntnisse gewonnen:

a) Betrieblich-technische Machbarkeit

Die bereits sehr hohe Belastung der Bahnstrecke Baden – Turgi erlaubt derzeit keinen weiteren Ausbau des Zugangebots, insbesondere auch keinen zusätzlichen Halt. Eine neue S-Bahn-Haltestelle käme erst dann allenfalls in Betracht, wenn die Strecke Baden – Brugg durch neue Infrastrukturen an anderer Stelle massgeblich vom Güterverkehr entlastet würde. Dies ist frühestens ab dem Jahr 2030, realistischerweise eher 2040 zu erwarten.

b) Mögliche Lage der neuen Haltestelle und Raumbedarf

In der Studie werden die beiden möglichen Haltestellenstandorte Roggebode und Brisgi gegenübergestellt. Der Standort Brisgi schneidet aufgrund der Grösse der beidseitigen Einzugsgebiete, der heutigen und künftigen Nachfragepotenziale sowie der Entfernung zum Bahnhof Baden besser ab als der Standort Roggebode.

Bauliche Anforderungen für eine S-Bahn-Haltestelle sind Perrons mit einer Länge von 320 Metern. Der gesamte Querschnittsbedarf beträgt bei einer weiterhin zweigleisigen Strecke 16 bis 20 Meter inklusive Zugänge.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass der Bau einer S-Bahn-Haltestelle Kappelerhof kurz- und mittelfristig nicht realistisch ist, langfristig im Falle eines Ausbaus der Bahninfrastrukturen aber durchaus möglich ist. Folglich wird im Entwicklungskonzept Brisgi der erforderliche Raum für eine zweigleisige S-Bahn-Haltestelle gesichert, um künftige Optionen zu ermöglichen.

4.7 Carsharing

Für das Carsharing soll mindestens ein Standort im Eingangsbereich zum Areal vorgesehen werden (neue oberirdische Parkplätze an der Bahnböschung).

4.8 Fuss- und Veloweg entlang der Limmat, Limmatsteg

Ein Fuss- und Veloweg entlang der Limmat vom Brisgi zum Kraftwerk Richtung Baden soll vorgesehen werden. Die Planung dafür wird im Zuge der Entwicklung des Brisgi-Areals vorangetrieben.

Des Weiteren soll – wie schon im Kapitel Freiraum und Landschaft erwähnt – die Realisierung eines Limmatstegs vom Brisgiareal hinüber nach Untersiggenthal geprüft werden.

5 Energie und Umwelt

5.1 Energieeffizienz und ökologische Bauweise

Die Überbauung wird mindestens im Minergie-Standard realisiert, wie es in der BNO für Neubauten im Rahmen von Gestaltungsplänen auch vorgeschrieben ist (vgl. § 4 Abs. 2 revBNO). Weitergehende Anforderungen (Minergie P, Minergie Eco) sind erwünscht, aber mit dem Ziel von kostengünstigen Wohnungen abzuwägen. Die Gebäude sollen von der Gestaltung der Volumen so konzipiert werden, dass der Minergie-P-Standard mit möglichst geringem Mehraufwand erreicht werden kann.

5.2 Energieversorgung

Der Einsatz erneuerbarer Energien ist anzustreben. So sollte vor allem der Einsatz von Solarenergie und Wärmepumpen geprüft werden. Für das Hochhaus Im Brisgi 20 wurde bereits eine Grundwasserwärmepumpe erstellt. Es sollte abgeklärt werden, ob auch für die neue Überbauung eine Wärmepumpe sinnvoll ist und ob eine solche ohne Beeinträchtigung der bereits bestehenden betrieben werden könnte. Das Areal Brisgi ist ausserdem heute an das Erdgasnetz angeschlossen.

6 Investitionskosten und Mietzinse

Eine erste Überschlagsrechnung auf Basis des Richtprojekts hat gezeigt, dass die Wohnbaustiftung Baden mit ihrem zur Verfügung stehenden Kapital die geplante Siedlung nicht alleine durchführen können. Deshalb soll ein gemeinnütziger Partner gefunden werden, der einen Teil der Siedlung realisiert.

Die Überschlagsrechnung hat gezeigt, dass die angestrebten moderaten Mietzinse erreichbar sind. Um das Ziel günstiger Mietzinse zu erreichen, muss die Kostenoptimierung im gesamten Prozess Priorität haben. Wichtige Stellschrauben dabei sind die Bauweise, die Ausstattung, die Wohnungsgrößen und die Erschliessung.

7 Weiteres Vorgehen

Als nächster Planungsschritt wird ein Gestaltungsplan erarbeitet, mit dem die Stadt Baden die wichtigen städtebaulichen und verkehrlichen Elemente zur Entwicklung des Gebietes rechtsverbindlich festhält.

Mit dem Gestaltungsplan wird der Wohnbaustiftung Baden und möglichen weiteren gemeinnützigen Investoren Rechtssicherheit gegeben. Auf dieser Basis können diese einen Architekturwettbewerb durchführen und anschliessend ein Bauprojekt ausarbeiten lassen.

8 Anhang

8.1 Plan Entwicklungskonzept

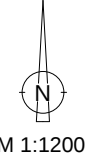
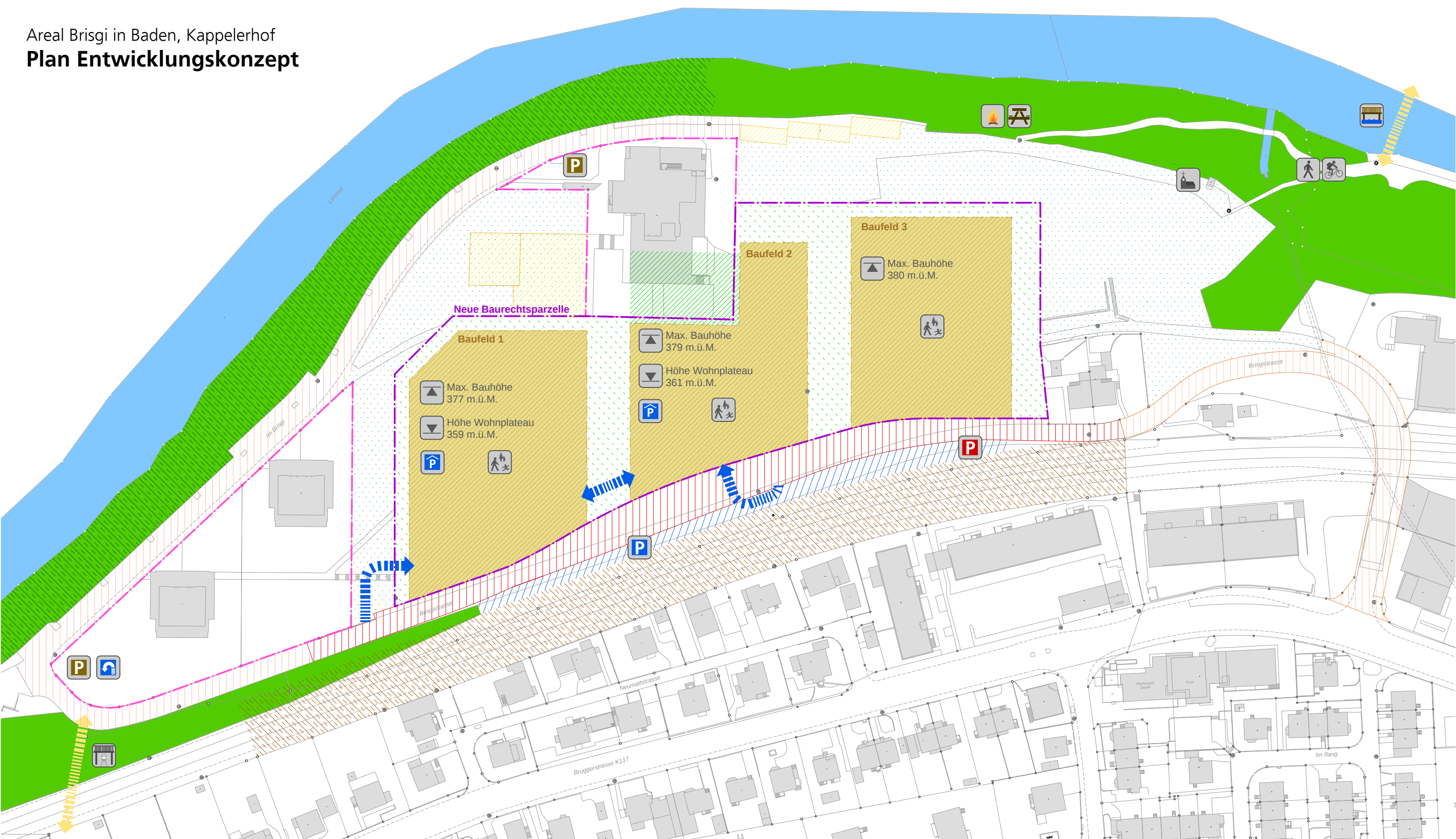
8.2 Pläne Erschliessung Brisgistrasse

Erschliessungsvariante A (Situation und Längenprofil)

Erschliessungsvariante B (Situation und Längenprofil)

Areal Brisgi in Baden, Kappelerhof

Plan Entwicklungskonzept



M 1:1200

Städtebau und Bebauung

- Baufelder 1-3
- Neue Baurechtsparzelle
- Bestehende Baurechtsparzellen
- Abzubrechende Anlagen
- Bereich zentraler Platz

- Erschliessungs- und Gemeinschaftsfläche
- Maximale Bauhöhe in m.ü.M.
- Kote Wohnplateau in m.ü.M.
- Brigikapelle

Freiraum und Landschaft

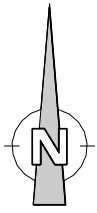
- Allmend, öffentlicher Freiraum
- Halböffentlicher Freiraum
- Freizeitnutzung Bereich Limmatböschung
- Keine Nutzung Limmatböschung

Verkehr und Mobilität

- Bereich verlegte Brigistrasse
- Aufwertung Zufahrtsstrasse
- Aufwertung / Redimensionierung Strasse Im Brisgi
- Raumbedarf S-Bahn Haltestelle (Breite 20m)
- Mögliche Tiefgaragenzufahrten
- Unterirdische Verbindung Tiefgaragen
- Wendemöglichkeit

- Parkplätze in Tiefgaragen
- Neue oberirdische Parkplätze
- Standort Carsharing
- Konzentration bestehender Parkplätze
- Mögliche Fussgängerverbindung zur Bruggerstrasse
- Fuss- und Veloweg Richtung Baden
- Möglicher Standort neuer Limmatsteg
- Anbindungen Langsamverkehr

0 5 10 20 30 40 50



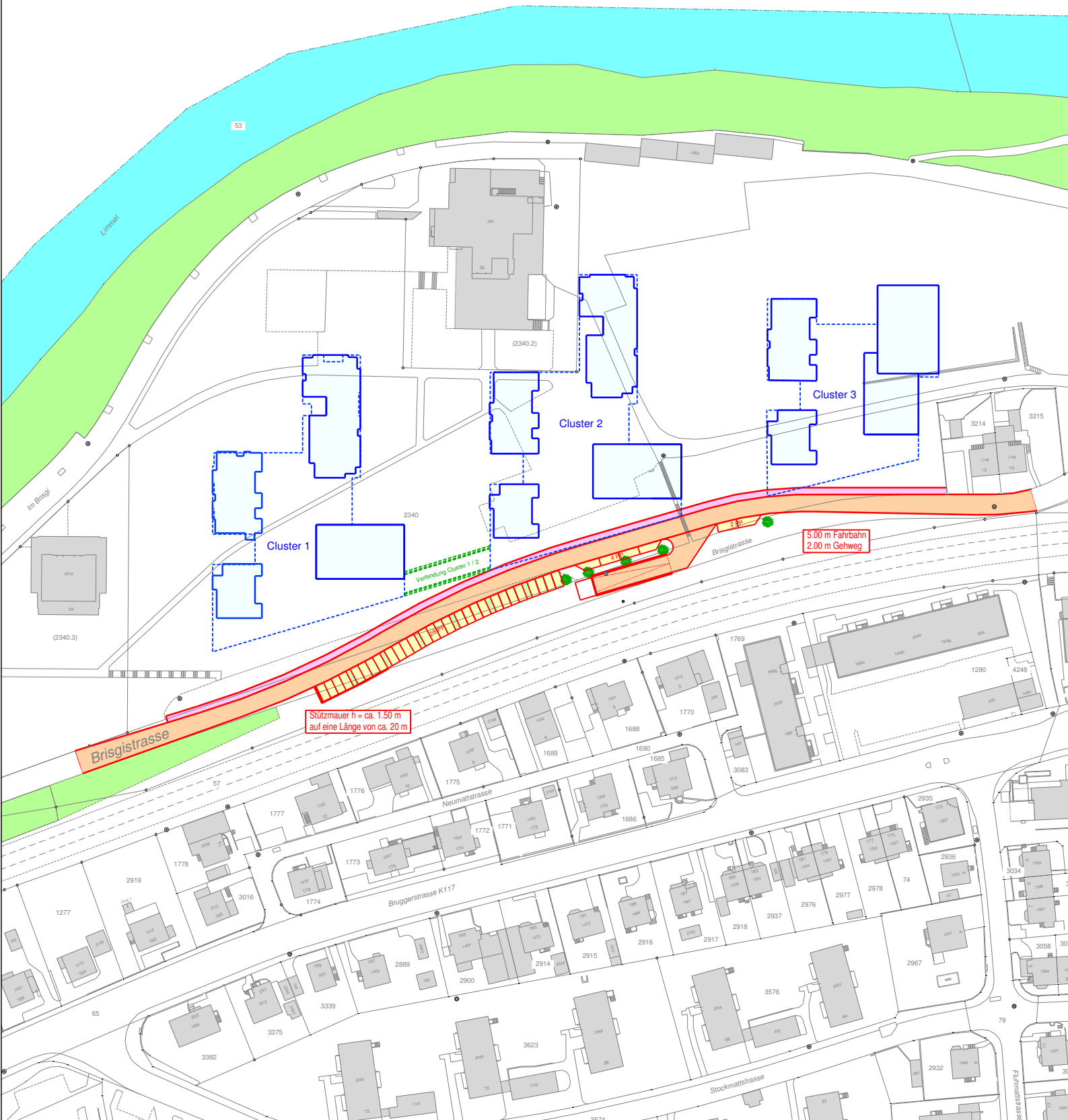
Baden-Brisgi

Erschliessungsvariante A

Situation 1 : 1500

Ernst Basler + Partner

21.10.2013 - KAB



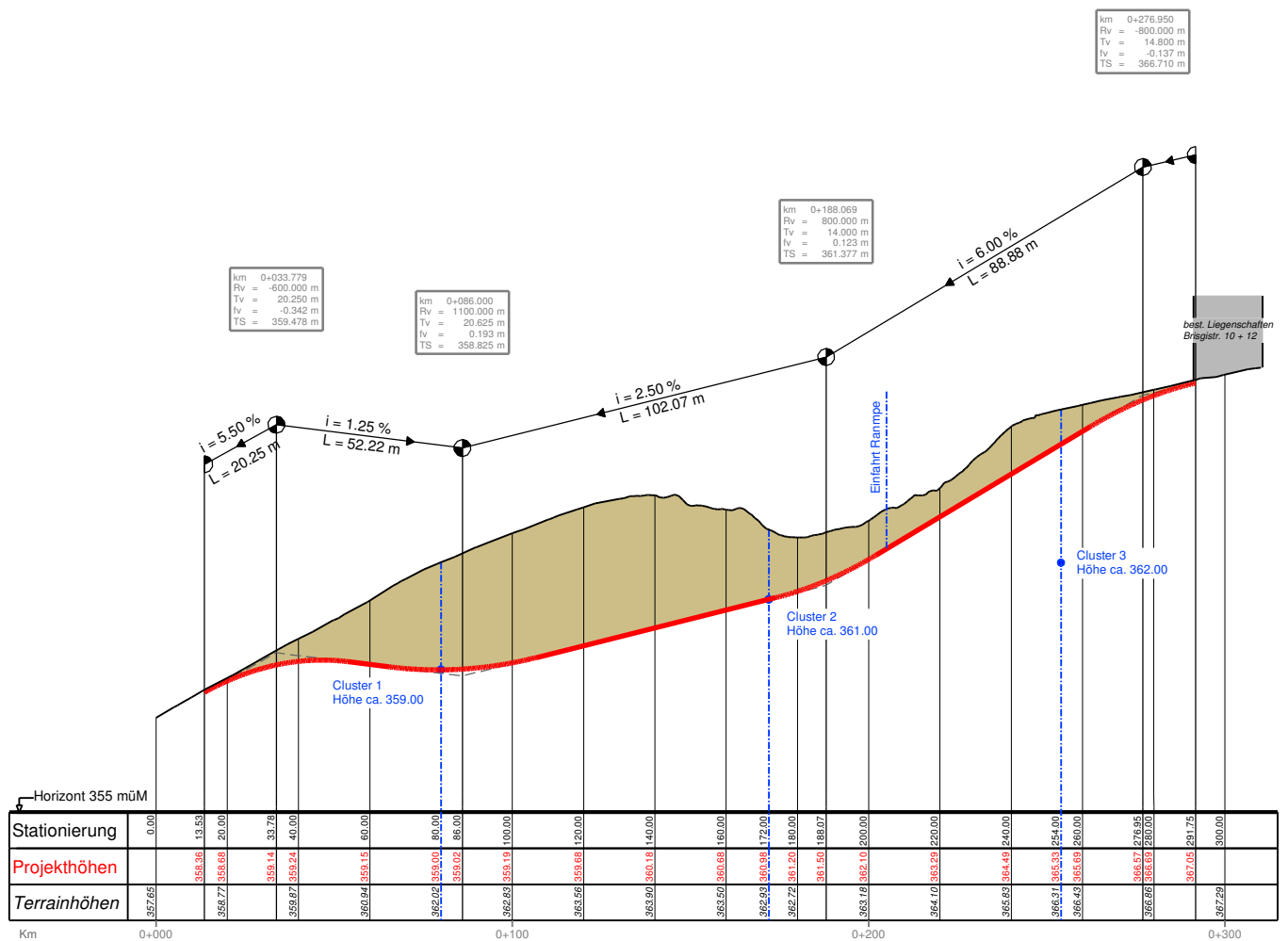
Baden-Brisgi

Erschliessungsvariante A

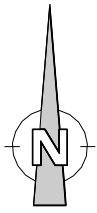
Längenprofil 1 : 2000/200

Ernst Basler + Partner

21.10.2013 - KAB



0 5 10 20 30 40 50



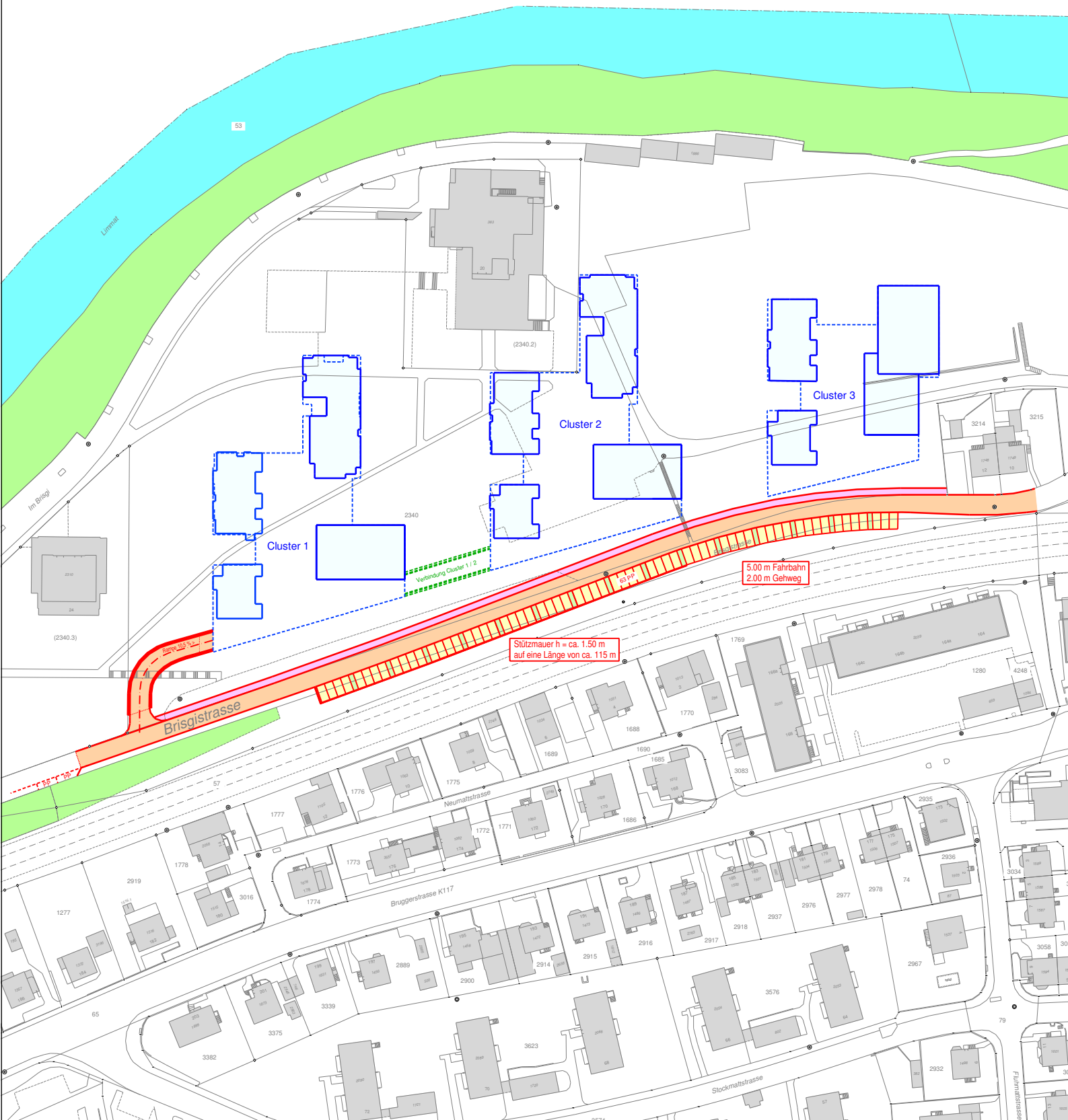
Baden-Brisgi

Erschliessungsvariante B

Situation 1 : 1500

Ernst **Basler** + Partner

21.10.2013 - KAB



Baden-Brisgi

Erschliessungsvariante B

Längenprofil 1 : 2000/200

Ernst Basler + Partner

21.10.2013 - KAB

