

# Verkehrerschliessung Areal Brisgi

## Bericht Vorabklärungen

### **Auftraggeber**

Stadt Baden  
Entwicklungsplanung  
Roter Turm  
Rathausgasse 5  
5401 **Baden**

### **Bearbeitung**

Stefan Schneider, Dipl. Geograph SVI

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	1
2	Das Areal Brisgi heute	1
2.1	Bauten und Bewohnerschaft	1
2.2	Individualverkehr	2
2.3	Öffentlicher Verkehr	3
2.4	Fuss und Veloverkehr	4
2.5	Nahversorgung	4
3	Ziele	4
4	Zukünftige Entwicklung Brisgi	5
4.1	Entwicklungsannahmen	5
4.2	Bauten und Bewohnerschaft	6
4.3	Individualverkehr	6
4.4	Öffentlicher Verkehr	9
4.5	Fuss und Veloverkehr	10
4.6	Serviceleistungen	10
5	Empfehlungen	10
5.1	Generelle Empfehlungen	10
5.2	Empfehlungen zuhanden des Studienauftrages	11
5.3	Planerische Sicherung	12

## 1 Ausgangslage und Auftrag

Das Areal Brisgi liegt im Nordwesten der Stadt Baden und ist Teil des Quartiers Kappelerhof. Die Parzelle (Nr. 2340) ist im Besitz der Einwohnergemeinde Baden und eine der letzten Landreserven der Gemeinde. Das Areal ist als W4 eingezont. Im Rahmen der Revision der BNO der Stadt Baden ist eine Zonenänderung (z.B. in WG4) denkbar. Auf dem Areal Brisgi soll eine qualitätsvolle Überbauung entstehen, welche die bestehende Bausubstanz sinnvoll ergänzt. Die Stadt Baden beabsichtigt, ein Entwicklungskonzept als Basis für einen Projekt-/Investorenwettbewerb zu erarbeiten. Basierend auf den bestehenden und den angestrebten zusätzlichen Nutzungen und als Input für das Entwicklungskonzept wurden Überlegungen zur Gesamt-Verkehrerschliessung des Areals entwickelt (Strasse/Parkierung, ÖV, Velo- und Fussverkehr) und im vorliegenden Bericht dokumentiert.

Die ausserhalb der Parzelle 2340 liegenden Nutzungen (Brisgistrasse 1, 2, 4, 10 und 12) wurden im Bereich der Überlegungen zur Knoten-Leistungsfähigkeit und zur Plausibilisierung beigezogen.

## 2 Das Areal Brisgi heute

### 2.1 Bauten und Bewohnerschaft

Auf dem Areal Brisgi bestehen heute drei Bauten mit insgesamt 373 Bewohner/innen. Im Detail teilen sich diese wie folgt auf:

<i>Gebäude</i>	<i>BGF Wohnen (m2 BGF)</i>	<i>Wohn-Einheiten</i>	<i>Be-wohner-/innen</i>	<i>Fläche Büro/-Gewerbe (m2 BGF)</i>	<i>Beschäftigte (1/25m2 BGF)</i>	<i>Anrechenbare BGF total (m2)</i>
Brisgi 20	10'343	94	174	457	18	10'800 <sup>1</sup>
Brisgi 22/24	5'335	56	76/123	850	34	6'185 <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>15'678</b>	<b>150</b>	<b>373</b>	<b>1'307</b>	<b>52</b>	<b>16'985</b>

Insgesamt ergeben sich rund 42 m2 BGF Wohnen pro Bewohner. Bezogen auf die 150 Wohneinheiten resultiert eine durchschnittliche Fläche von rund 105m2 BGF/Wohneinheit.

<sup>1</sup> Gemäss Mail Ch. Loetscher vom 1.9.2008

<sup>2</sup> Entwicklungskonzept Brisgi, Planungsgrundlagen S. 15 (Bericht in Bearbeitung, Stand 11.8.08)

## 2.2 Individualverkehr

### 2.2.1 Parkierung

Auf dem Areal sind gemäss den verfügbaren Quellen<sup>1</sup> die folgenden Parkierungsanlagen angeordnet:

<i>Gebäude</i>	<i>P Wohnen</i>	<i>P vermietet/verkauft</i>	<i>P Leerstand</i>	<i>Besucher-P</i>
Brisgi 20 Garage	20	20	0	k.A.
Brisgi 20 Aussen	33	31 (verkauft)	2	k.A.
Brisgi 20 (Plan)	62	40	22	10
Brisgi 22/24	52 <sup>2</sup>	44	8	16
<b>Total Tabelle</b>	<b>167</b>	<b>135</b>	<b>32</b>	<b>26</b>
<b>Total Areal<sup>3</sup></b>	<b>203</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>45</b>

Das Tabellentotal von 167 P-Wohnen wird als plausibel erachtet. Da aber kein aktuelles Inventar vorliegt, wird in der Folge von einer Gesamtzahl von 203 bestehenden Bewohner-P ausgegangen, um auf "der sicheren Seite" argumentieren zu können. Insgesamt steht so gut 50% der Bewohnerschaft ein Parkplatz zur Verfügung. Bezogen auf die bestehenden 150 Wohneinheiten ergeben sich rund 1.35 P/Wohneinheit oder 1.3 P/100m<sup>2</sup> BGF Wohnen. Die Mietzinse betragen CHF 50.- (Teerplatz) bzw. CHF 40.- (Kiesplatz).

### 2.2.2 Verkehrsaufkommen MIV

Eine aktuelle Erhebung<sup>4</sup> zeigt auf dem Querschnitt der Brisgistrasse bei der Einmündung in die Bruggerstrasse einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 981 Fahrzeugen und Spitzenstundenwerte von rund 80 Fahrzeugen auf.

In Bezug zur untersuchten Parzelle werden auf der Brisgistrasse rund 900 Fahrzeuge pro Tag ausgewiesen<sup>5</sup>. Demnach kann den Nutzungen der Liegenschaften Brisgistrasse 1, 2, 4, 10 und 12 eine Verkehrserzeugung von täglich rund 80 Fahrten zugewiesen werden.

Auf der Bruggerstrasse<sup>6</sup> besteht ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von rund 12'000 Fahrzeugen.

<sup>1</sup> Diverse Zusammenstellungen Parkfelder, Planauszüge etc.. Ein aktuelles Parkrauminventar liegt nicht vor.

<sup>2</sup> Verein für billiges Wohnen, September 2008 (Mail Ch. Loetscher vom 9.9.2008)

<sup>3</sup> Createo – Netzwerk für kreative Umweltplanung, Sondernutzungsplan Brisgi, Bericht zur Umweltsituation, Ennetbaden, 1.2.1999, S. 10.

<sup>4</sup> Ballmer+Partner, Knoten K117 Brugger-/Brisgistrasse – Leistungsanalyse; 5. März 2009

<sup>5</sup> Createo – Netzwerk für kreative Umweltplanung, Sondernutzungsplan Brisgi, Bericht zur Umweltsituation, Ennetbaden, 1.2.1999, S. 2 und 13. Die Verkehrserzeugung wird mit 3 Fahrten/d bei Mieter-P und mit 6 Fahrten/d bei Besucher-P hergeleitet.

<sup>6</sup> Zählstelle 888 Kappelerhof ([www.ag.ch/agis/](http://www.ag.ch/agis/)). Wert DTV für 2007.

Basierend auf den vorliegenden Abschätzungen und der bestehenden P-Anzahl kann also von rund 200 Bewohner/innen des Areals Brisgi ausgegangen werden, die per Auto mobil sind. Dies entspricht rund 54% der Bewohnerschaft. Dieser Wert liegt in der Grössenordnung desjenigen für die ganze Stadt Baden (51%)<sup>1</sup>.

### 2.3 Öffentlicher Verkehr

Das Areal liegt zwischen den beiden Haltestellen Ifang und Ruschebach. Die Fusswegerschliessung der Bushaltestellen aus dem Areal erfolgt heute ausschliesslich über die Brisgi-Strasse mit einer Gehdistanz von max. 600m. In Fahrtrichtung Stadt dürfte auch die Haltestelle Kapelle genutzt werden.

Eine Fussgänger Verbindung zur Haltestelle Ruschebach fehlt. Im Baulinienrevisionsplan Kappelerhof ist nur ein grober Pfeil mit der Legende „neue Fussgänger Verbindung“ eingetragen. Präzise Baulinien wurden aber nicht festgelegt<sup>2</sup>.

An den Haltestellen verkehren die RVBW-Buslinien 1 und 4 tagsüber (08-20 Uhr) im 10-Minuten-Takt. Die Fahrzeit von der Haltestelle Ifang bis zum Bahnhof Baden-Ost beträgt 7 Minuten.

Für die Fahrplanperiode 2007 wurden die folgenden Ein- und Aussteiger-Zahlen ausgewiesen<sup>3</sup>:

<i>Station</i>	<i>Einsteiger</i>	<i>Aussteiger</i>	<i>Belegung</i>	<i>Anzahl Kurse</i>
Ruschebach	186	199	1'161	177
Ifang	237	336	1'487	177
Kapelle	299	236	2'024	177

Aufgrund der Lage der Haltestellen zum Gebiet muss davon ausgegangen werden, dass die Haltestelle Ruschebach keine Ein- und Aussteiger aufweist, die das Quartier Brisgi betreffen<sup>4</sup>. An den Haltestellen Ifang (v.a. stadtauswärts) und Kapelle (v.a. stadteinwärts) werden mittels einer eigenen Grobschätzung ein Anteil von 10-20% der Ein- und Aussteigenden, also rund 55-110 Personen pro Tag dem Areal Brisgi zugewiesen. Bezogen auf das Areal Brisgi ergibt dies einen öV-Anteil der Bewohnerschaft zwischen 15 und 30%. Dieser Wert liegt unter bzw. im Bereich des für die ganze Stadt Baden gültigen Wertes von 27%<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Erwerbstätige am Wohnort und Wegpendler (2000); „PW und Werkbus“ 45% plus „privates Verkehrsmittel und öV“ 12% (Annahme hier für Brisgi: 6% dem PW angerechnet). Quelle: Auswertungen EP Stadt Baden.

<sup>2</sup> Gemäss Mail Ch. Loetscher vom 9.9.2008

<sup>3</sup> Daten gemäss RVBW (Mail R. Rüegg vom 5.9.08), Fahrplanperiode 2007 (10.12.2006 – 8.12.2007); Mo-So (mittlerer Tag), ganze Betriebszeit. Für 2008 rechnet die RVBW mit einer Frequenzzunahme von rund 6%.

<sup>4</sup> Es bestehen Hinweise, wonach die Bahnlinie in Einzelfällen zu Fuss auf Höhe der Station Ruschebach illegal und höchst gefährlich gequert wird.

<sup>5</sup> Statistisches Amt des Kantons Aargau, Pendlerstatistik 2003: Erwerbstätige am Wohnort und Wegpendler (2000); „öffentliche Verkehrsmittel“. Quelle: Auswertungen EP Stadt Baden.

### 2.4 Fuss und Veloverkehr

Die Erschliessung des Areals für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt über die Brisgi-Strasse sowie über den Weg entlang der Limmat. Letzterer ist aber für die Erschliessung des Areals kaum von Bedeutung, wohl aber für den Freizeitverkehr (Flanierwegnetz „Limmatuferweg“). Entlang der Bruggerstrasse verläuft ein kantonaler Radweg. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamt-Verkehrserzeugung des Areals Brisgi dürfte in der Grössenordnung von insgesamt 10% liegen.

### 2.5 Nahversorgung

An der Bruggerstrasse 161 befindet sich ein Denner-Satellit. Eine Bäckerei und mehrere Restaurants runden das Angebot ab. Weitere Einrichtungen der Nahversorgung finden sich erst in grösserer Distanz in Richtung Stadtzentrum Baden.

## 3 Ziele

Übergeordnete Ziele der Stadt Baden sind in vielfältigen Dokumenten und Programmen festgehalten. Massgebend sind insbesondere:

- Planungsleitbild 2006
- Leitbild Verkehr
- Energiestadt mit Label „Gold“
- badenmobil
- u.a.

Gemeinsam ist ihnen das Ziel, Alternativen zur automobilen Mobilität zu fördern und die negativen Auswirkungen der automobilen Mobilität zu minimieren. Wegweisende Umsetzungsbeispiele finden sich u.a. im Programm badenmobil, im Planungsverfahren für das Gebiet Galgenbuck und in der Realisierung des privaten Bürogebäudes Verenastrasse<sup>1</sup>, welches in Anlehnung an die Regeln des SIA Effizienzpfads Energie erstellt wurde.

Spezifischere Ziele finden sich u.a. im Bericht zur Quartierentwicklung Kappelerhof. Hier<sup>2</sup> wird insbesondere darauf hingewiesen, dass „die starke räumliche Längsgliederung des Quartiers partiell zugunsten verbesserter Querungen aufgebrochen werden“ soll. Konkret wird das Einbinden von Fussgängerquerungen über Strasse und Bahn als hauptsächliches Anliegen ausgewiesen.

---

<sup>1</sup> Quelle: Stadt Zürich, Amt für Hochbauten (2008): Bauen für die 2000-Watt-Gesellschaft; Sieben Thesen zum Planungsprozess. S. 10

<sup>2</sup> Stadt Baden; Kappelerhof – Quartierentwicklung im Prozess, Analyse 2004; S. 16 bzw. 22.

## 4 Zukünftige Entwicklung Brisgi

### 4.1 Entwicklungsannahmen

#### 4.1.1 Annahmen für Potenzialabschätzung

Für die Abschätzung der Potenziale werden folgende Annahmen getroffen:

- Wohnen konventionell: 50m<sup>2</sup>/Bewohner
- Alterswohnen: 50m<sup>2</sup>/Bewohner; je 50% 1-Personen- bzw. 2-Personen-Haushalte
- P Wohnen konventionell: 1/100m<sup>2</sup><sup>1</sup>
- P Wohnen Alter: 0.33/Wohneinheit
- P Büro/Gewerbe: 1/100m<sup>2</sup> BGF
- Modal-Split Anteil PW (Wohnen, Beschäftigte): 55%
- Modal-Split Anteil öV (Wohnen, Beschäftigte): 35%
- Modal-Split Anteil Langsamverkehr (Wohnen, Beschäftigte): 10%

#### 4.1.2 Bauten

Im Bereich der Bauten wird von einer Verdoppelung der Bruttogeschossflächen, d.h. von insgesamt rund 35'000m<sup>2</sup> ausgegangen. Die bestehenden Bauten werden beibehalten. Die Bauten Brisgi 22 und 24 werden vermutlich totalsaniert.

#### 4.1.3 Zu analysierende Varianten

##### ***Variante 1***

- a) 16'000m<sup>2</sup> Wohnen konventionell (ohne Alterswohnungen); 1'500m<sup>2</sup> Büro/Gewerbe plus Bestand
- b) 9'000m<sup>2</sup> Wohnen konventionell (ohne Alterswohnungen); 8'500m<sup>2</sup> Büro/Gewerbe plus Bestand

##### ***Variante 2***

- a) 8'000m<sup>2</sup> Wohnen konventionell; 8'000m<sup>2</sup> Alterswohnen; 1'500m<sup>2</sup> Büro/Gewerbe plus Bestand
- b) 4'500m<sup>2</sup> Wohnen konventionell; 4'500m<sup>2</sup> Alterswohnen; 8'500m<sup>2</sup> Büro/Gewerbe plus Bestand

Für den Bestand wird neu ein „neu Ist-Zustand“ ausgewiesen, in dem die bezogen auf den Bestand geänderten Rahmenbedingungen bei der P-Erstellungspflicht angewendet wurden. Die gemäss bestehender baurechtlichen Verpflichtung maximal 174 in Zukunft unterirdisch anzubietenden Parkplätze werden – zusammen mit einem angemessenen zusätzlichen Anteil von Besucherparkplätzen – als Besitzstand für die bestehenden Bauten anerkannt.

---

<sup>1</sup> Gemäss BNO Paragraph 62 Abs. 1 wird pro 80-100m<sup>2</sup> Wohnfläche ein Garage- oder Abstellplatz verlangt. Für die Zone W4 besteht kein Reduktionsfaktor gemäss Paragraph 11 BNO. Im Falle einer Umzonung in WG4 käme ein Reduktionsfaktor von 0.85 zur Anwendung.

## 4.2 Bauten und Bewohnerschaft

Basierend auf den genannten Flächenangaben, den aus der Ist-Analyse ermittelten Kennwerten und aus den zusätzlich festgelegten Werten ergeben sich die folgenden Kenndaten:

	Ist	neu Ist	V1a	V1b	V2a	V2b
BGF Wohnen konventionell	15'678	15'628	15'950	8'950	8'000	4'500
BGF Wohnen Alter	0	50	50	50	8'000	4'500
BGF Büro/Gewerbe	1'307	1'307	1'500	8'500	1'500	8'500
<b>BGF Total</b>	<b>16'985</b>	<b>16'985</b>	<b>17'500</b>	<b>17'500</b>	<b>17'500</b>	<b>17'500</b>
Wohneinheiten konventionell (Anzahl)	150	150	106	60	53	30
BGF/Wohneinheiten konventionell (m2)	105	105	150	150	150	150
Wohneinheiten Alter (Anzahl)	0	1	1	1	107	60
BGF/Wohneinheiten Alter (m2)	#DIV/0!	75	75	75	75	75
m2 BGF/Bewohner konventionell	42	42	50	50	50	50
m2 BGF/Bewohner Alter	#DIV/0!	50	50	50	50	50
m2 BGF/Beschäftigten	25	25	25	25	25	25
Einwohner konventionell (Anzahl)	373	372	319	179	160	90
Einwohner Alter (Anzahl)	0	1	1	1	160	90
Beschäftigte (Anzahl)	52	52	60	340	60	340

## 4.3 Individualverkehr

### 4.3.1 Parkierung

Die Anzahl anzubietender P wird wie folgt hergeleitet (Annahme: W4 ohne Reduktion):

	Ist	neu Ist	V1a	V1b	V2a	V2b
P Wohnen konventionell	203	156	160	90	80	45
P Wohnen Alter	0	0	0	0	35	20
P Besucher	45	31	16	9	8	5
P Beschäftigte	0	13	15	85	15	85
<b>P Total</b>	<b>248</b>	<b>201</b>	<b>191</b>	<b>184</b>	<b>138</b>	<b>154</b>
P/100m2 Wohnen konv	1.29	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
P/Wohneinheit Alter	0.25	0.33	0.33	0.33	0.33	0.33
Zusatz-% Besucher-P an Wohn-P	0.22	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10
P Beschäftigte/100m2 BGF		1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

Total sind maximal (bei Variante V1a) 392 P anzubieten. Minimal sind (bei Variante V2a) 339 P anzubieten.



Bei den neu anzubietenden P ist die Baurechtgeberin zugunsten der bestehenden Gebäude verpflichtet, „dass den Baurechtsberechtigten (...) das Recht eingeräumt wird, maximal 172 unterirdische Parkplätze zu den Erstellungskosten (...) zu erwerben“<sup>1</sup>. Mit den im Zustand „neu Ist“ ausgewiesenen 156 Wohn-P und den 13 Beschäftigten-P wird die vereinbarte Anzahl mit 169 P beinahe erreicht. Ein Anpassungsspielraum besteht über die zusätzlich ausgewiesenen 31 Besucher-P.

#### 4.3.2 Verkehrsaufkommen MIV

Das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) wird – basierend auf typischen Verkehrserzeugungsraten (VER) – gemäss nachstehender Tabelle hergeleitet. Für den Ist-Zustand wurden die Werte gemäss Bericht Creato angewendet. Diese wurden für den „neu-Ist-Zustand“ bei Besuchern und Beschäftigten um rund 15% und für die Ergänzungen V1 und V2 um rund ein Drittel abgemindert.

	Ist	neu Ist	V1a	V1b	V2a	V2b
Fahrten/d pro P Wohnen konventionell	3	3	3	3	3	3
Verkehrsaufkommen MIV Wohnen konventionell (Fahrten/d)	609	469	479	269	240	135
Fahrten/d pro P Wohnen Alter	3	3	3	3	3	3
Verkehrsaufkommen MIV Wohnen Alter (Fahrten/d)	0	0.66	0.66	0.66	105.6	59.4
Fahrten/d pro P Besucher	6	5	4	4	4	4
Verkehrsaufkommen MIV Wohnen (Fahrten/d)	270	156	64	36	32	18
Fahrten/d pro P Beschäftigte	6	5	4	4	4	4
Verkehrsaufkommen MIV Beschäftigte (Fahrten/d)	0	65	60	340	60	340
<b>MIV Fahrten/d Total</b>	<b>879</b>	<b>691</b>	<b>603</b>	<b>645</b>	<b>438</b>	<b>552</b>

Maximal ergeben sich so bei Variante V1b 1'336 MIV-Fahrten/Tag. Dies entspricht gegenüber heute einer Zunahme von rund der Hälfte. Das minimale Verkehrsaufkommen entsteht mit rund 1'129 MIV-Fahrten/Tag bei Variante V2a – eine Zunahme von rund einem Viertel.

Leitet man das Verkehrsaufkommen über einen angenommenen Modal-Split-Anteil des MIV her, so resultieren die folgenden Ergebnisse:

	Ist	neu Ist	V1a	V1b	V2a	V2b
Modalsplit-Anteil MIV Einwohner (alle)	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55
Modalsplit-Anteil MIV (Beschäftigte)	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55	0.55
Anzahl Fahrten MIV Einwohner (2.5/d)	513	513	440	248	440	248
Anzahl Fahrten MIV Beschäftigte (2.5d)	72	72	83	468	83	468
<b>MIV Fahrten Total</b>	<b>585</b>	<b>584</b>	<b>523</b>	<b>715</b>	<b>523</b>	<b>715</b>

<sup>1</sup> Stadt Baden, Facts Baurechtsverträge, 30.6.08, EP/loe; Der Vertrag wurde später auf 174 P angepasst.

Die Fahrtenzahlen fallen im Ist-Zustand leicht tiefer, bei den Varianten leicht höher als bei der Herleitung über Verkehrserzeugungsraten aus. Im Rahmen der verfügbaren Grundlagen kann aber insgesamt von einer plausiblen Grössenordnung der Abschätzung ausgegangen werden.

### 4.3.3 Leistungsfähigkeit Knoten Brisgistrasse/Bruggerstrasse

Gemäss den vorstehenden Herleitungen ist davon auszugehen, dass die durch das Areal Brisgi ausgelösten Frequenzen auf der Brisgistrasse um rund 50% zunehmen werden.

Für die Prüfung der Leistungsfähigkeit wurde im Sinne eines „worst-case-Szenarios“ angenommen, dass die bestehenden Nutzungen ein unverändertes Verkehrsaufkommen generieren, sich dieses durch die neuen Nutzungen verdoppelt und dass auch noch aus den areal-unabhängigen Nutzungen ein gewisser Verkehrszuwachs entsteht. So könnte theoretisch eine Verkehrszunahme in der Grössenordnung von 120% resultieren. Eine Analyse der Leistungsfähigkeit des Knotens Brisgi-/Brugger-Strasse zeigt: „Auch bei einer Verkehrszunahme um 120% von und zum Brisgi und unter der Annahme, dass auch die Fussgängerzahlen um dieses Mass zunehmen, ergibt sich am Morgen eine Auslastung von 76% (...) bzw. eine Auslastung von 70% am Abend und damit immer noch eine ausreichende bzw. zufriedenstellende Verkehrsqualität (Güteklasse D bzw. C). Trotz des zusätzlichen Verkehrs, generiert durch die neue Überbauung im Brisgi, wird die Lichtsignalanlage auch künftig eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen. Eine separate Linksabbiegespur ist unter diesem Aspekt nicht notwendig“<sup>1</sup>.

### 4.3.4 Massnahmen zur Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens

Zur Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens und der daraus resultierenden Belastung sind die folgenden Massnahmen geeignet:

- Reduktion der Anzahl geforderter Pflicht-Parkplätze
- Einrichtung eines Mobility-Standortes im Raum Brisgi-Ifang<sup>2</sup>
- Anreize zur Attraktivierung der öV-Nutzung (z.B. Mieter-Tickets)
- Anbindung der P-Anlage möglichst direkt an Areal-Zufahrt und dadurch Minimierung der Verkehrsbelastung im Areal
- Ausgestaltung der Verkehrsanlagen in siedlungsorientierter Form (z.B. Begegnungszone, Priorität für Langsamverkehr).

---

<sup>1</sup> Ballmer+Partner, Knoten K117 Brugger-/Brisgistrasse – Leistungsanalyse; 5. März 2009, S. 2 ff.

<sup>2</sup> Ergänzung des bestehenden Standortes an der Bruggerstr. 142 (bei Haltestelle Kapelle).

## 4.4 Öffentlicher Verkehr

### 4.4.1 Potenzial

Die Potenzialabschätzung über einen angenommenen Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs ergibt für den „neu-Ist-Zustand“ ergänzt mit den Varianten mit dem hohen Büro/Gewerbe-Flächen-Anteil ein Maximum von rund 825 Fahrten pro Tag (Summe Ein- und Aussteiger) oder rund 412 Einsteigern bzw. Aussteigern. Gegenüber der heutigen Schätzung ergibt dies in etwa eine Vervierfachung der durch das Brisgi ausgelösten öV-Frequenz.

	Ist	neu Ist	V1a	V1b	V2a	V2b
Modalsplit-Anteil öV Einwohner (alle)	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35
Modalsplit-Anteil öV Beschäftigte	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35
Anzahl Fahrten öV EW (2.5/d)	326	326	280	158	280	158
Anzahl Fahrten öV Beschäftigte (2.5/d)	46	46	53	298	53	298
<b>öV Fahrten Total</b>	<b>372</b>	<b>372</b>	<b>333</b>	<b>455</b>	<b>333</b>	<b>455</b>

### 4.4.2 Massnahmen zur Ausschöpfung des Potenzials

Zur Ausschöpfung des Potenzials sind die folgenden Massnahmen geeignet:

- Direkten Haltestellenzugang Ifang ermöglichen (Fussgänger/Velo-Unter-/Überführung)
- Direkten Haltestellenzugang Ruschebach ermöglichen (Fussgänger/Velo-Unter-/Überführung)
- Anreize zur Attraktivierung der öV-Nutzung (z.B. Mieter-Tickets)
- Attraktive Wegegestaltung zwischen Nutzungen und öV-Haltestellen.

Grob geprüft wurde auch eine Führung der beiden **Buslinien** 1 und 4 über das Areal Brisgi. Die dadurch entstehenden Zusatzreisezeiten (ca. 2-4 Minuten) für bereits im Bus sitzende Passagiere lassen sich aber durch die zusätzlichen Potenziale nicht rechtfertigen. Zudem liegt das grössere Nachfrage-Potenzial für diese beiden Linien südlich der Bruggerstrasse. Das Areal Brisgi gilt zudem aufgrund der Luftliniendistanz auch ab den heute bestehenden Haltestellen als erschlossen. Eine Verbesserung der Zugänglichkeit ist aber unabdingbar.

Als Variante käme eine Verlängerung der Buslinie 9 über die Haltestelle „Kraftwerk“ hinaus in Frage. Dazu wäre aber ein neues Bustrasse zu erstellen, was aufgrund der Geländeverhältnisse zu unverhältnismässigen Kosten führen dürfte.

Beide Varianten werden deshalb nicht zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Langfristig sollte das Potenzial einer **S-Bahn-Haltestelle** im Raum Kappelhof (Ifang) im Auge behalten werden. Eine solche S-Bahn-Haltestelle sollte dann näher geprüft werden, wenn eine weitere bauliche Entwicklung des Ortsteils Nussbaumen (Gemeinde Obersiggenthal) in Richtung Westen entstehen würde und die neue Bewohnerschaft mittels einer Hochbrücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Limmat in den potenziellen Haltestellenraum geführt werden könnte. Das Potenzial im Areal Brisgi

allein bleibt auch bei den fahrten-intensivsten Entwicklungsvarianten für eine S-Bahn-Haltestelle zu klein.

### 4.5 Fuss und Veloverkehr

Zur Förderung der Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs sind – als wichtige Ergänzung zu den Massnahmen in den Bereichen des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs – die nachstehenden Massnahmen geeignet<sup>1</sup>:

- Überdurchschnittliche Anzahl Veloabstellanlagen<sup>2</sup>
- attraktive Ausstattung der Veloinfrastrukturen
- attraktive Gestaltung des Aussenraums und der Fussgängeranlagen mit direkter Wegführung und guter Anbindung an den Naherholungsraum und an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

### 4.6 Serviceleistungen

Da das Potenzial für eine Verbesserung der Nahversorgung im Einzugsbereich des Areals Brisgi vermutlich nicht gegeben ist, soll geprüft werden, ob durch die Schaffung eines Angebotes von Serviceleistungen innerhalb des Areals (z.B. Annahmepunkt für Hauslieferdienste in Abwesenheit des Empfängers) eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann.

## 5 Empfehlungen

### 5.1 Generelle Empfehlungen

Aus Sicht des Teilbereichs Mobilität kann eine Realisierung der Ausbauten gemäss den geprüften Varianten als problemlos machbar beurteilt werden.

Im Sinne der übergeordneten Ziele soll aber darauf hingewirkt werden, dass die zusätzliche Verkehrserzeugung beim motorisierten Individualverkehr und die damit verbundenen Emissionen möglichst gering ausfallen. Dies kann bei den Varianten mit eingeschränktem Büro-/Gewerbe-Anteil (Untervarianten a) besser erreicht werden als bei den Varianten mit grösseren Büro-/Gewerbe-Anteilen (Untervarianten b). Auf eine Umzonung zu WG4 wäre demzufolge aus Mobilitätssicht zu verzichten. Die Realisierung von Alterswohnungen statt konventionellen Wohnungen dürfte ebenfalls zu einer tieferen Verkehrserzeugung führen.

---

<sup>1</sup> Vgl. dazu auch die Broschüre von aargaumobil:  
[http://www.aargaumobil.ch/documents/Broschure\\_Wohnwirtschaft.pdf](http://www.aargaumobil.ch/documents/Broschure_Wohnwirtschaft.pdf)

<sup>2</sup> Die Vorgaben der BNO (Paragraph 62, Ziff, 7) liegen tiefer als die Minimalanforderungen gemäss BauG des Kantons Aargau (Paragraph 56). Mit 1 Velo-P pro 40m<sup>2</sup> Wohnfläche sind diese als Minimalstandard anzusehen.

Bereits zuhanden des Studienauftrages sollen konkrete Mobilitätsziele und die zu deren Realisierung notwendigen Massnahmen festgesetzt werden. Vorgeschlagen wird hier, dies vorerst über ein prozentuales Modal-Split-Verhältnis von 55/35/10 (MIV/-öV/Langsamverkehr-Fahrten) als Mindestanforderung zu regeln. Die für den bevorstehenden Schritt des Studienauftrages empfohlenen Massnahmen sind im nachstehenden Abschnitt definiert. Die festgelegten Ziele und Massnahmen sollen später mit fortschreitender Projektentwicklung stufengerecht verfeinert und konkretisiert werden<sup>1</sup>.

Zu gegebenem Zeitpunkt soll durch den Investor zusammen mit der Stadt Baden ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden, welches neben Massnahmen im Erschliessungs- und Infrastrukturbereich auch betriebliche Massnahmen zur Mobilitätsbeeinflussung plant und die Grundlagen zu deren Umsetzung legt.

Zielerreichung, Erfolg der getroffenen Massnahmen und der Bedarf an zusätzlichen Massnahmen sind mittels eines Controllings zu prüfen.

Seitens der Stadt Baden sollen Potenziale im öffentlichen Verkehr, die die Erschliessung des Areals Brisgi verbessern können (vgl. Kapitel zum öffentlichen Verkehr), aufmerksam verfolgt und gefördert werden.

### 5.2 Empfehlungen zuhanden des Studienauftrages

Zuhanden des Studienauftrages sollen folgende Anforderungen gestellt werden:

- Realisierung der minimalen Parkplatzangebote gemäss BNO (1P/100m<sup>2</sup> BGF Wohnen, 0.33P pro Alterswohnung, 1P/100m<sup>2</sup> Büro/Gewerbe; 10% zusätzliche Parkplätze für Besucher). Bei einer Umzonung in WG4 käme ein Reduktionsfaktor von 0.85 zur Anwendung.
- Anwendung der vorstehend definierten Regeln zur Parkplatzerstellung soweit wie möglich auch auf die bestehenden Bauten.
- Mindestens 174 der zu realisierenden P sind unterirdisch zu erstellen.
- Anbindung der P-Anlage möglichst direkt an Areal-Zufahrt und dadurch Minimierung der Verkehrsbelastung im Areal.
- Ausgestaltung (Gestaltung und Signalisation) der Verkehrsanlagen in siedlungsorientierter Form (z.B. Begegnungszone, Priorität für Langsamverkehr).
- Direkten Haltestellenzugang zu den Haltestellen Ifang (Priorität 1) und Ruschbach (Priorität 2) ermöglichen (Fussgänger/Velo-Unter-/Überführung)
- Attraktive Wegegestaltung zwischen Nutzungen und öV-Haltestellen (sicher, direkt, gut beleuchtet)
- Erstellung eines qualitativ (ebenerdig) und quantitativ hervorragenden Angebots an Veloabstellanlagen. Es ist mindestens 1 Velo-P pro 40m<sup>2</sup> Wohnfläche zu realisieren.
- Ausweisen eines Mobility-Standortes im Quartier (oberirdischer Parkplatz).
- Verzicht auf eine neue Busführung ins Quartier.

---

<sup>1</sup> z.B. Ausrüstung aller MIV-P und ausgewählter Velo-P mit Steckdosen zum Aufladen von Elektrofahrzeugen

### **5.3 Planerische Sicherung**

Die aufgeführten Ziele und Massnahmen sollen weitestmöglich - zusammen mit planerischen Eckwerten aus anderen Bereichen - in einem kommunalen, behördenverbindlichen Entwicklungsrichtplan (ERP) festgesetzt werden. Dem ERP folgt eine punktuelle Anpassung der grundeigentümerverbindlichen Bau- und Nutzungsordnung. Für das Gesamtareal wird eine Sondernutzungsplanpflicht festgesetzt.