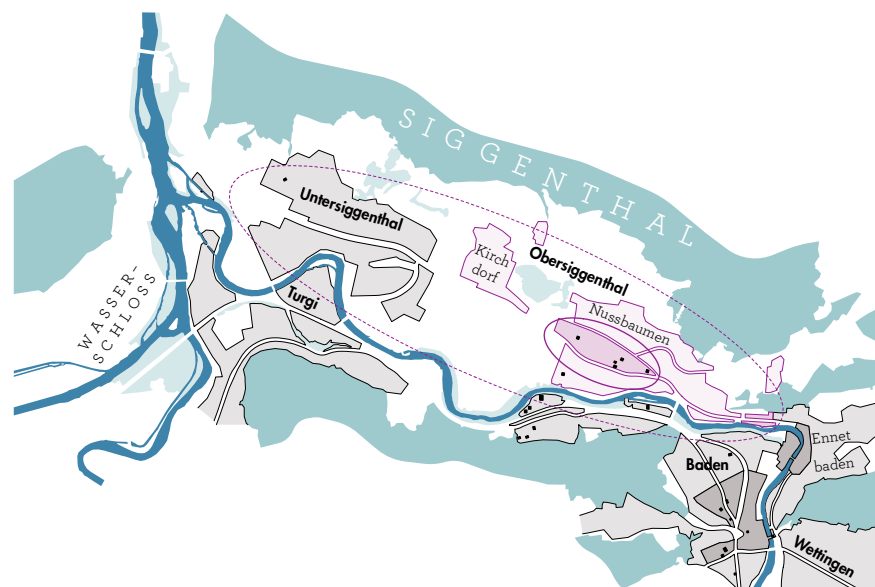


ENTWICKLUNGSTHESEN

LANDSTRASSE K114 OBERSIGGENTHAL



Die zukünftige Entwicklung in Obersiggenthal soll qualitativ auf der Ebene und zentral gelegene Plateau in Nussbaumen zwischen Knoten Landschreiber und Markthof fokussiert werden. Diese Zentrumsbildung führt die bisherige Entwicklung weiter und ermöglicht es, auf die einzelnen Ortsteile entlang der Landstrasse einzugehen und deren bestehenden Charakter zu stärken. Dies schafft für den Strassenraum, die erste und zweite Baureihe und den Landschaftsraum dazwischen eine spannungsvolle und identitätsstiftende Gliederung.

Die ökologischen Massnahmen sind integraler Bestandteil von sämtlichen baulichen Entwicklungen. Die Möglichkeiten einer übergeordneten Vernetzung der ökologisch wertvollen Flächen werden aufgezeigt und eine Fortführung ausserhalb des Perimeters angestrebt. Neben den Konzepten zur ökologischen Aufwertung weist die Gestaltung eine ortsspezifische hohe Qualität auf und unterstreicht den landschaftlichen Charakter von Obersiggenthal.

Der Strassenraum wird zu einem attraktiven öffentlichen Raum und ist künftig stärker auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet. Dieser öffentliche Raum bietet jedem Verkehrsteilnehmer eine genügend komfortable ausgestattete, nutzerspezifische Infrastruktur. Wo zusätzlicher Platzbedarf für den Strassenquerschnitt beansprucht wird, sind kompensatorische Massnahmen für den nötigen Landerwerb zu treffen.

THESEN STÄDTEBAU

Verdichtungspotential

Um die prognostizierte Bevölkerungszunahme aufzunehmen und nebst dem benötigten Wohnraum auch genügend Infrastruktur anbieten zu können, soll das Gebiet zwischen Landstrasse und Kirchweg zu einem städtischen Quartier mit gemischter Nutzung verdichtet werden. Es soll zum Zentrum des Siedlungsraums Siggenthal und gleichzeitig zu einem Subzentrum des Grossraums Baden werden. In den Wohnquartieren südlich der Landstrasse und nördlich des Kirchwegs ist eine langfristige moderate Verdichtung der Wohnnutzung möglich.

Asymmetrie

Die Quartiere südlich und nördlich der Landstrasse haben bis auf die Ortsdurchfahrt Rieden unterschiedliche Charaktere. Das Erscheinungsbild der Landstrasse wird dadurch fast durchgehend asymmetrisch: In Kirchdorf im Norden das Dorf und im Süden das Gewerbegebiet, in Nussbaumen auf der Südseite die starke Begrünung der Wohnquartiere und auf der Nordseite die dichte Bebauung des Zentrumsgebietes, im Oederlin nördlich der ansteigende Rebhang und südlich das tiefer gelegene Fabrikareal.

Querbezüge

Wie der Name impliziert, hat die Landstrasse auf weiten Strecken wenig direkten Bezug zur begleitenden Bebauung. Quer zur Landstrasse und quer zum Hang bzw. zur Limmattal gibt es aber zahlreiche Bezüge und Achsen, welche die verschiedenen Ortsteile und Landschaftsräume miteinander verbinden und mit der Landstrasse verknüpfen. Diese Querbezüge sollen gestärkt und an der Landstrasse besser spürbar werden.

Entwicklungsschritte

Die Umsetzung erfolgt etappenweise. Erste Priorität hat die Sicherung der gewünschten Entwicklung mittels planerischen Instrumenten. Als nächstes wird ein kommunaler, behördenverbindlicher Entwicklungsrichtplan Landstrasse erarbeitet und durch den Gemeinderat festgesetzt. Dieser dient der Beurteilung von Einzelbauvorhaben im Baubewilligungsverfahren, Vorgaben für Arealentwicklungen, Gestaltungsplanungen auf Teilarealen und als Basis für den grundeigentümergeleiteten Rahmen-Sondernutzungsplan Landstrasse.

THESEN LANDSCHAFT

Gewässer

Die Bäche und Fliessgewässer werden offen geführt und weisen ein naturnahes Fliessgerinne auf. Deren Zugänglichkeit führt sie ins Bewusstsein der Bevölkerung.

Kulturlandschaft

Die Streuobstwiesen und Rebflächen weisen auf eine vielschichtige landwirtschaftliche Vergangenheit hin. Die vorhandenen Kulturen sind geschützt, deren Ausweitung wird gezielt gefördert.

Strassenraum

Die Landstrasse bildet über die gesamte Länge einen öffentlichen Raum von hoher, der jeweiligen Nutzung angepasster Gestaltungsqualität. Ausgehend von den gestalterischen Hinweisen und Charakteristika aus dem Quartier, reagiert die Gestaltung sensibel auf die spezifischen städtebaulichen Situationen.

THESEN VERKEHR

Flexibel nutzbarer Mehrzweckstreifen

Ein wichtiges wiederkehrendes Element in der Strassenraumgestaltung bildet der flexibel nutzbare Mehrzweckstreifen. Er gliedert den Strassenraum im Querschnitt und verbindet die verschiedenen räumlichen Abschnitte bei der Ortsdurchfahrt. Er dient als Querungshilfe für den Fussverkehr und als Linksabbiegehilfe für Velofahrende sowie den motorisierten Verkehr.

Neben den Mehrzweckstreifen ist der Strassenquerschnitt so gegliedert, dass die Fahrstreifen ausreichend dimensioniert sind, damit das Überholen von Velofahrenden auch bei grosser Verkehrsbelastung gut möglich ist.

Mit schützenden Inselköpfen auf dem Mehrzweckstreifen wird dem zu Fuss Gehenden ein sicheres Queren à Niveau ermöglicht.

Fuss- und Veloverkehr

Für den Alltags- sowie den Freizeitveloverkehr wird eine attraktive und sichere Veloinfrastruktur gewährleistet: Auf der gesamten Länge der Landstrasse wird eine direkte und durchgehende Veloinfrastruktur für Alltagsvelofahrende angeboten. Für den wenig geübten Velofahrenden führt eine Veloverbindung wie bisher über den Kirchweg.

Im öffentlichen Raum an wichtigen Zielorten sowie bei den Bushaltestellen sind genügend und komfortabel ausgestattete Veloabstellplätze vorzusehen. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum wird für zu Fuss Gehende erhöht. Zudem sollen die Zielorte sicher und direkt erreichbar sein.

Einmündende Querstrassen in die Landstrasse werden als Trottoirüberfahrten ausgestaltet. Die Querachsen sind nach dem Koexistenzprinzip ausgestaltet.

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr wird gefördert und bildet ein attraktives Angebot zur Fortbewegung im Grossraum Baden. Wo möglich wird eine Busbevorzugung durch Fahrbahnhaltestellen/Teilbuchten oder Busspuren weitergeführt.

Mit der Verdichtung des Zentrumsbereichs ist es sinnvoll, mittelfristig das Angebot des öffentlichen Verkehrs durch eine zusätzliche Buslinie über den Kirchweg zu ergänzen.

Es wird berücksichtigt, dass der Strassenraum der Landstrasse (Fassade zu Fassade) im Zentrumsbereich langfristig freigehalten wird, sodass der Raum für ein künftiges Trasse einer möglichen Strassenbahn nach Obersiggenthal (z.B. Weiterführung Limmattalbahn Verlängerung über Baden) nicht verbaut wird.

MIV

Die Zielgeschwindigkeit auf den Hauptachsen im Siedlungsgebiet beträgt 30-40 km/h.

Zur Entlastung im Siedlungsgebiet wird ausserhalb eine Dosierung für den motorisierten Verkehr vorgenommen. Ziel ist es, mit einem attraktiven Angebot beim ÖV sowie beim Fuss- und Veloverkehr die Zunahmen des motorisierten Verkehrs zu minimieren.

Es wird ein Minimum an Parkplätzen entlang den Strassen angeboten. In Kirchdorf und Rieden ist das Parkieren entlang der Strasse möglich.

Anlieferungen erfolgen über die Quer- und Parallelstrassen der Landstrasse.

SITUATIONSPLAN 1:1'000

Stadträumliche Elemente

- wichtige best. und öffentliche Gebäude
- bestehende Gebäude
- mögl. zukünft. Baustruktur
- neu angedachte Baulinien

Landschaftliche Elemente

- wichtige Fließgewässer
- wichtige Baumelemente
- öffentliche Grünflächen
- best. Bäume und Grün, teilweise verdichtet

Strassenelemente

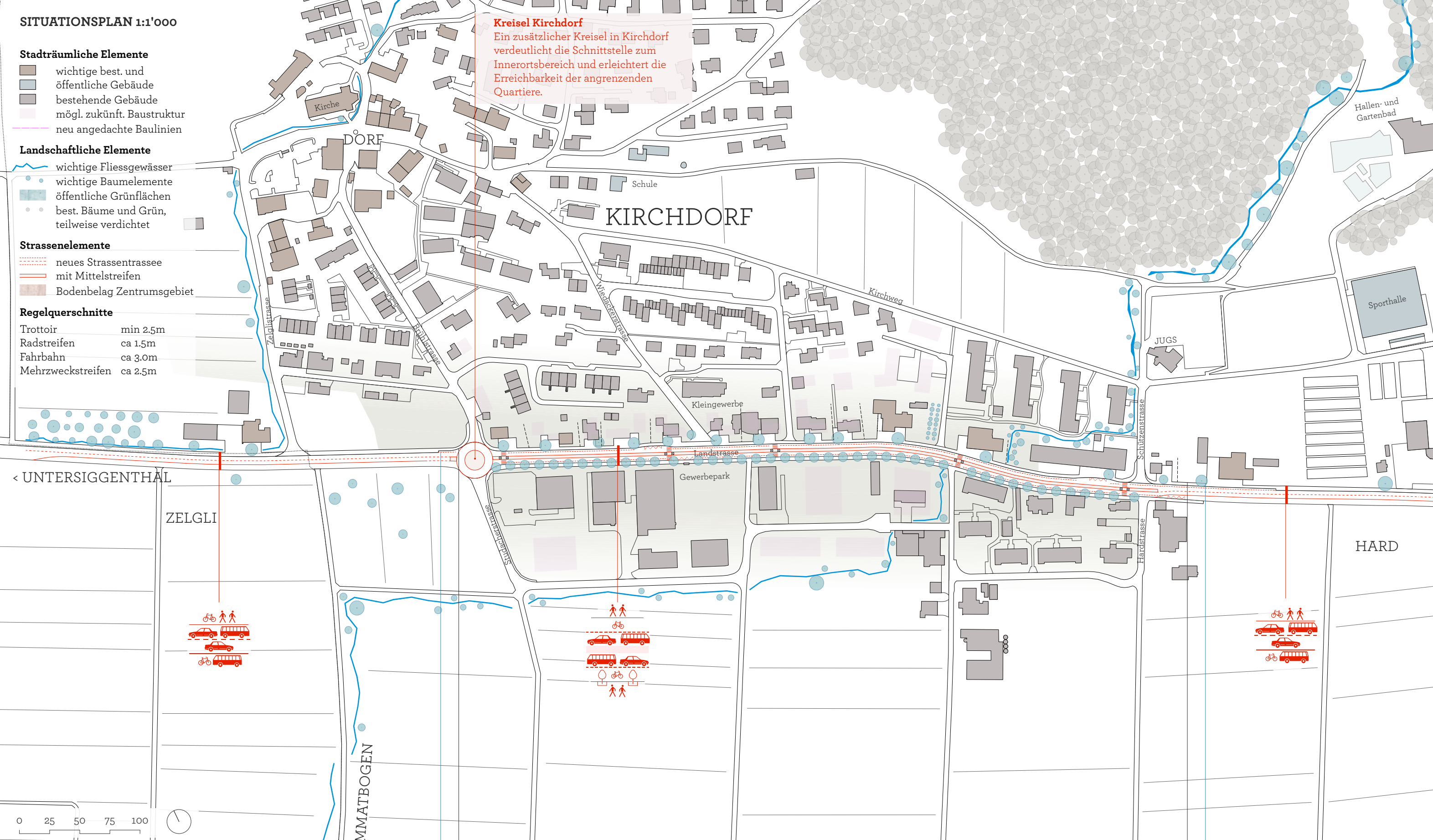
- neues Strassentrassee
- mit Mittelstreifen
- Bodenbelag Zentrumsgebiet

Regelquerschnitte

- Trottoir min 2.5m
- Radstreifen ca 1.5m
- Fahrbahn ca 3.0m
- Mehrzweckstreifen ca 2.5m

Kreisel Kirchdorf

Ein zusätzlicher Kreisel in Kirchdorf verdeutlicht die Schnittstelle zum Innerortsbereich und erleichtert die Erreichbarkeit der angrenzenden Quartiere.



Abschnitt 1: Zäsur Zelgli

Das landwirtschaftlich geprägte Umfeld von diesem Strassenabschnitt verdeutlicht den Dorfeingang von Obersiggenthal. Die klare Zäsur und der unmittelbare Übergang von der offenen Landschaft zu den dörflichen Strukturen soll beibehalten werden. Die vorhandenen Streuobstwiesen sollten erhalten, bzw. als landschaftliches Strukturelement fortgeführt werden.

Abschnitt 2: Kirchdorf

Die Ortsdurchfahrt Kirchdorf wird aus den beiden sehr unterschiedlichen Bebauungen auf beiden Strassenseiten entwickelt: Auf der Nordseite gibt es heute mehrere - teilweise umgenutzte - Bauernhöfe, die mit ihrer traditionellen Typologie den Strassenrand prägen: ein Wohnteil mit vorgelagertem und eingezäuntem Garten und ein Ökonomieanteil mit befestigtem Vorplatz. Daraus wird ein Bebauungskonzept abgeleitet, welches - passend zur bestehenden Parzellenstruktur und gültigen Bauzone - aus direkt

ab der Landstrasse erschlossenen kleinteiligen Kombinationen von Wohn- und Ökonomiegebäude besteht. So wird Raum geboten für - zum Teil aus dem Zentrum von Nussbäumen verdrängtes - Kleingewerbe und gleichzeitig wird lärmgeschütztes und qualitatives Wohnen an dieser stark belasteten Strasse ermöglicht. Auf der Südseite bietet die bestehende Arbeitszone Platz für weitere grossvolumige Gewerbebauten, welche rückwärtig erschlossen werden aber eine Adresse an der Landstrasse haben können.

Abschnitt 3: Zäsur Hard

Die offene Landschaft mit Acker- und Wiesenflächen schafft eine Zäsur zwischen den Gemeindeteilen Kirchdorf und Nussbäumen. Die ländlichen Prägung soll erhalten werden, indem auf strukturelle Elemente wie Baumreihen etc. verzichtet wird.



SITUATIONSPLAN 1:1'000

Stadräumliche Elemente

- wichtige best. und öffentliche Gebäude
- bestehende Gebäude
- mögl. zukünft. Baustruktur
- neu angedachte Baulinien

Landschaftliche Elemente

- wichtige Fließgewässer
- wichtige Baumelemente
- öffentliche Grünflächen
- best. Bäume und Grün, teilweise verdichtet

Strassenelemente

- neues Strassentrassee
- mit Mittelstreifen
- Bodenbelag Zentrumsgebiet

Regelquerschnitte

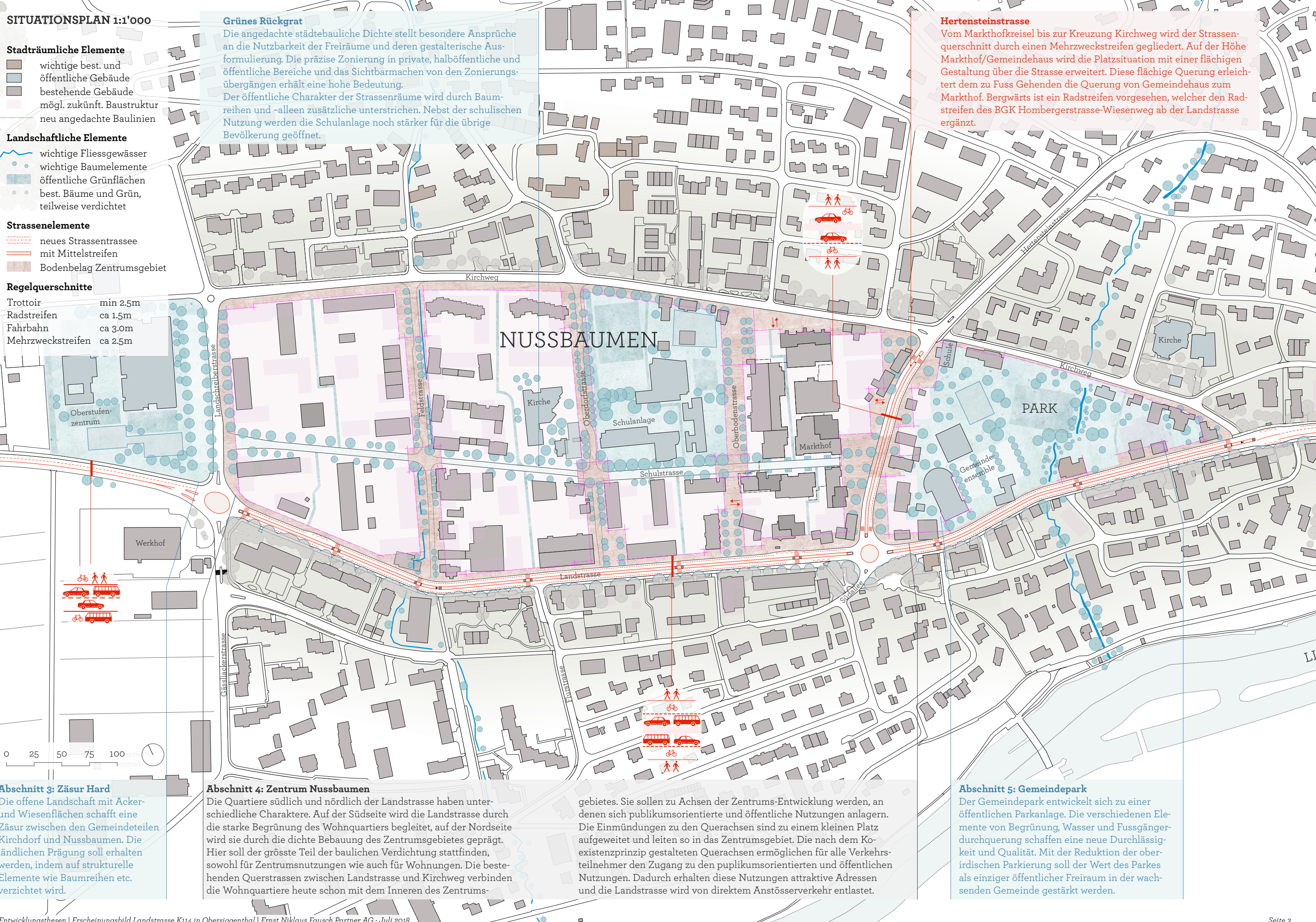
- Trottoir min 2,5m
- Radstreifen ca 1,5m
- Fahrbahn ca 3,0m
- Mehrweckstreifen ca 2,5m

Grünes Rückgrat

Die angedachte städtebauliche Dichte stellt besondere Ansprüche an die Nutzbarkeit der Freiräume und deren gestalterische Ausformulierung. Die präzise Zonierung in private, halböffentliche und öffentliche Bereiche und das Sichtbarmachen von den Zonierungsübergängen erhält eine hohe Bedeutung. Der öffentliche Charakter der Strassenräume wird durch Baumreihen und -alleen zusätzlich unterstrichen. Nebst der schulischen Nutzung werden die Schulanlage noch stärker für die übrige Bevölkerung geöffnet.

Hertensteinstrasse

Vom Markthofkreisel bis zur Kreuzung Kirchweg wird der Strassenquerschnitt durch einen Mehrweckstreifen gegliedert. Auf der Höhe Markthof/Gemeindehaus wird die Platzsituation mit einer flächigen Gestaltung über die Strasse erweitert. Diese flächige Querung erleichtert dem zu Fuss Gehenden die Querung von Gemeindehaus zum Markthof. Bergwärts ist ein Radstreifen vorgesehen, welcher den Radstreifen des BGK Hombergerstrasse-Wiesenweg ab der Landstrasse ergänzt.



Abschnitt 3: Zäsur Hard

Die offene Landschaft mit Acker- und Wiesenflächen schafft eine Zäsur zwischen den Gemeindeteilen Kirchdorf und Nussbaumen. Die ländlichen Prägung soll erhalten werden, indem auf strukturelle Elemente wie Baumreihen etc. verzichtet wird.

Abschnitt 4: Zentrum Nussbaumen

Die Quartiere südlich und nördlich der Landstrasse haben unterschiedliche Charaktere. Auf der Südseite wird die Landstrasse durch die starke Begrünung des Wohnquartiers begleitet, auf der Nordseite wird sie durch die dichte Bebauung des Zentrumsgebietes geprägt. Hier soll der grösste Teil der baulichen Verdichtung stattfinden, sowohl für Zentrumsnutzungen wie auch für Wohnungen. Die bestehenden Querstrassen zwischen Landstrasse und Kirchweg verbinden die Wohnquartiere heute schon mit dem Inneren des Zentrums-

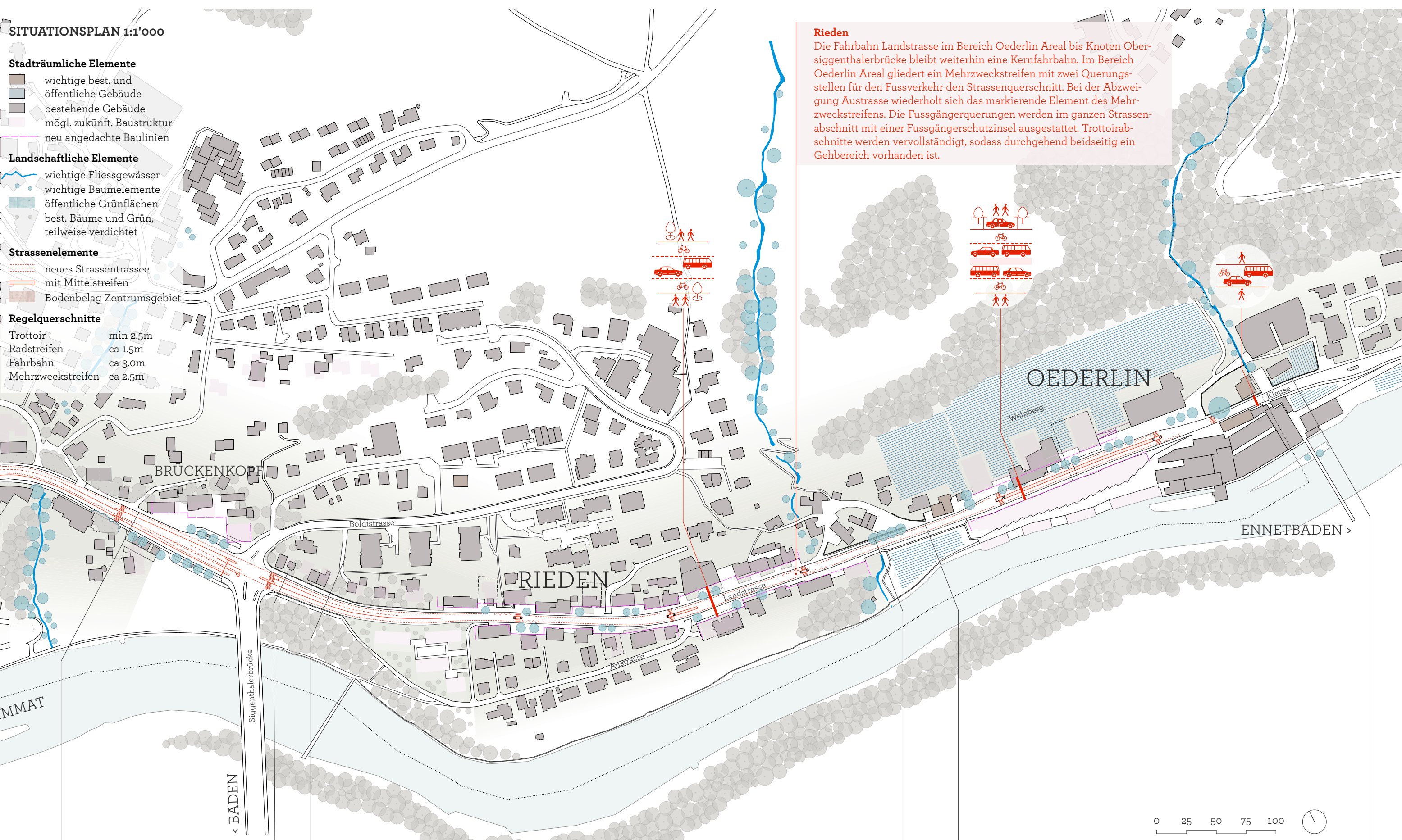
gebietes. Sie sollen zu Achsen der Zentrums-Entwicklung werden, an denen sich publikumsorientierte und öffentliche Nutzungen anlagern. Die Einmündungen zu den Querachsen sind zu einem kleinen Platz aufgeweitet und leiten so in das Zentrumsgebiet. Die nach dem Koexistenzprinzip gestalteten Querachsen ermöglichen für alle Verkehrsteilnehmer den Zugang zu den publikumsorientierten und öffentlichen Nutzungen. Dadurch erhalten diese Nutzungen attraktive Adressen und die Landstrasse wird von direktem Anstösserverkehr entlastet.

Abschnitt 5: Gemeindepark

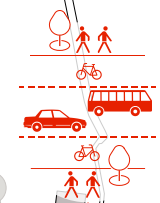
Der Gemeindepark entwickelt sich zu einer öffentlichen Parkanlage. Die verschiedenen Elemente von Begrünung, Wasser und Fussgängerdurchquerung schaffen eine neue Durchlässigkeit und Qualität. Mit der Reduktion der oberirdischen Parkierung soll der Wert des Parkes als einziger öffentlicher Freiraum in der wachsenden Gemeinde gestärkt werden.

SITUATIONSPLAN 1:1'000

- Stadträumliche Elemente**
- wichtige best. und öffentliche Gebäude
 - bestehende Gebäude mögl. zukünft. Baustruktur
 - neu angedachte Baulinien
- Landschaftliche Elemente**
- wichtige Fließgewässer
 - wichtige Bauelemente
 - öffentliche Grünflächen
 - best. Bäume und Grün, teilweise verdichtet
- Strassenelemente**
- neues Strassentrassee mit Mittelstreifen
 - Bodenbelag Zentrumsgebiet
- Regelquerschnitte**
- Trottoir min 2.5m
 - Radstreifen ca 1.5m
 - Fahrbahn ca 3.0m
 - Mehrzweckstreifen ca 2.5m



Rieden
 Die Fahrbahn Landstrasse im Bereich Oederlin Areal bis Knoten Obersiggenthalerbrücke bleibt weiterhin eine Kernfahrbahn. Im Bereich Oederlin Areal gliedert ein Mehrzweckstreifen mit zwei Querungstellen für den Fussverkehr den Strassenquerschnitt. Bei der Abzweigung Austrasse wiederholt sich das markierende Element des Mehrzweckstreifens. Die Fussgängerquerungen werden im ganzen Strassenabschnitt mit einer Fussgängerschutzinsel ausgestattet. Trottoirabschnitte werden vervollständigt, sodass durchgehend beidseitig ein Gehbereich vorhanden ist.

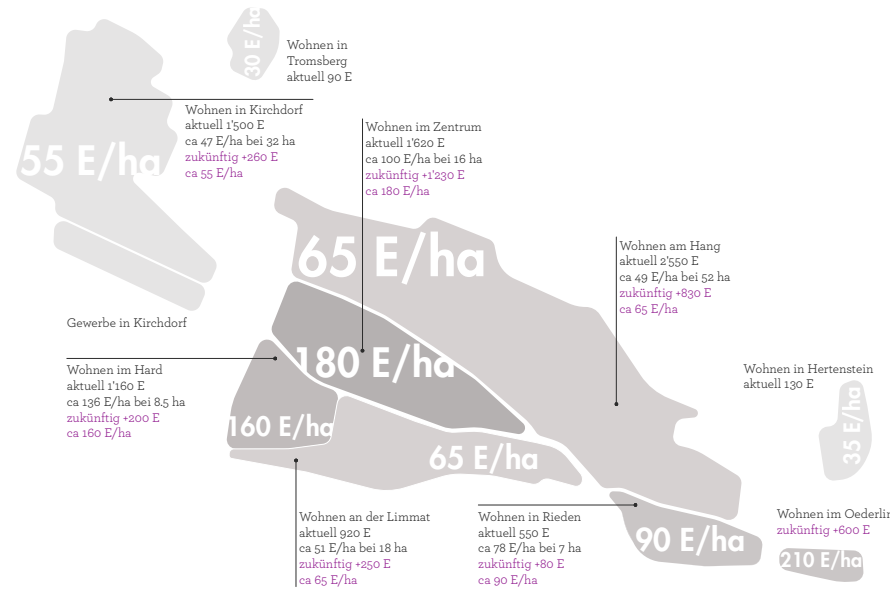


Abschnitt 6: Brückenkopf
 Beim nördlichen Brückenkopf der Siggenthaler Brücke folgt eine weitere Zäsur im Siedlungskörper, geprägt durch eine zur Limmat hin geöffnete räumliche Weite. Dem Brückenkopf Nord wird in der Brückenachse ein markantes Solitärgebäude gegenübergestellt.

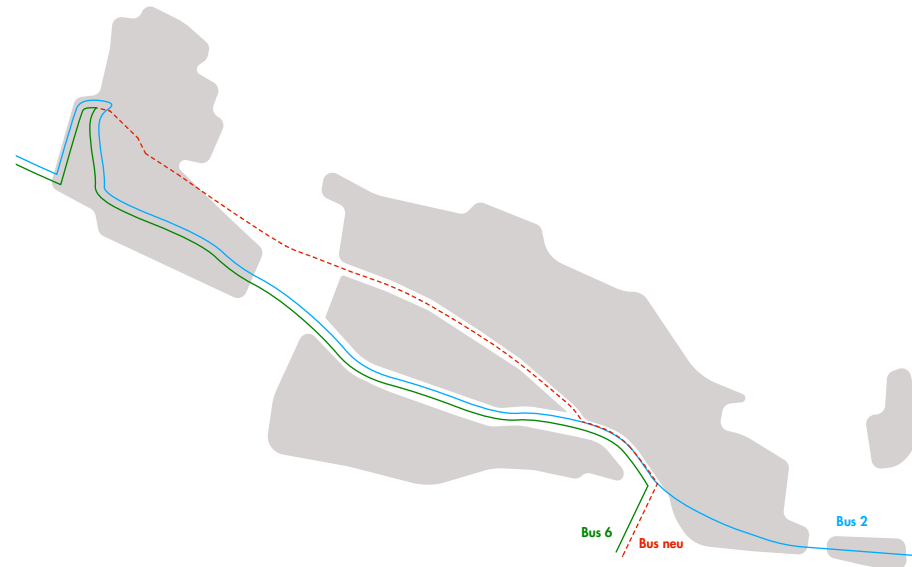
Abschnitt 7: Rieden
 In Rieden bilden die bestehenden Bauten durch ihre Stellung entlang der Strasse eine Raumfolge aus engeren und weiteren Bereichen, die mittels beidseitigen Baulinien gesichert werden sollen. Die Strasse läuft wie ein Band durch die ineinander verschränkten Raumkammern und lässt an den Ausweitungen Vorplätze entstehen, welche Adressen für Wohnnutzungen und teilweise auch Verkauf und Dienstleistung sowie Kurzzeitparkplätze und Einfahrten von Nachbarschaftsgaragen ermöglichen.

Abschnitt 8: Oederlin
 Zwei bestehende stattliche Häuser engen an beiden Enden des Areals den Strassenraum ein und schaffen so einen Abschnitt mit eigenem räumlichen Charakter. Der Entwurf des Gestaltungsplanes für das Oederlin-Areal sieht auf der Südseite eine fünfgeschossige geschlossene Bebauung entlang der Strasse vor. Auf der Nordseite werden als Gegensatz drei Punktbauten vorgeschlagen, welche sich in die Höhe und Tiefe entwickeln. Der Rebberg soll sich zwischen den Bauten bis an den Strassenraum erstrecken und den Raum hangwärts aufweiten.

Entwicklung Obersiggenthal



Verdichtungspotenzial einzelner Ortsteile

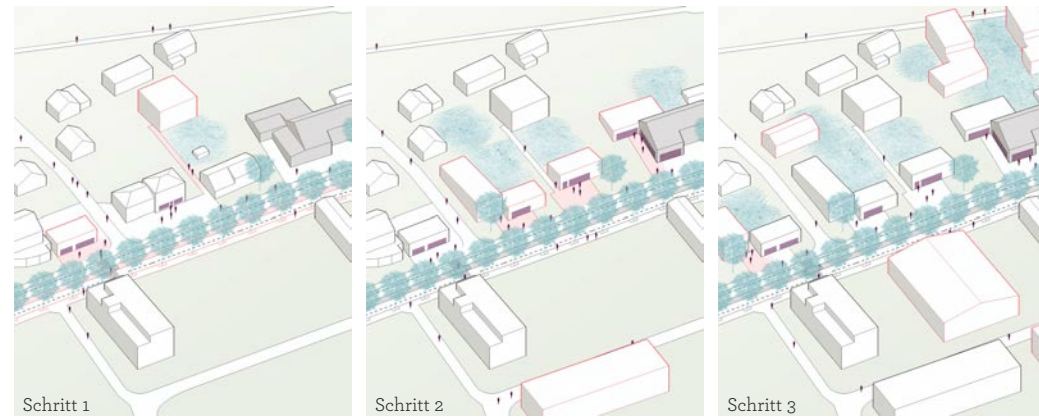


Zukünftige Verdichtung ÖV Angebot

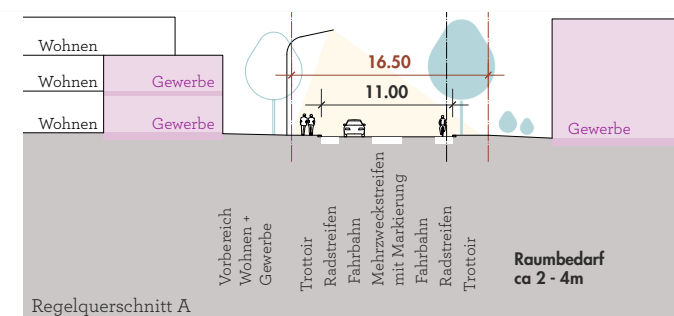
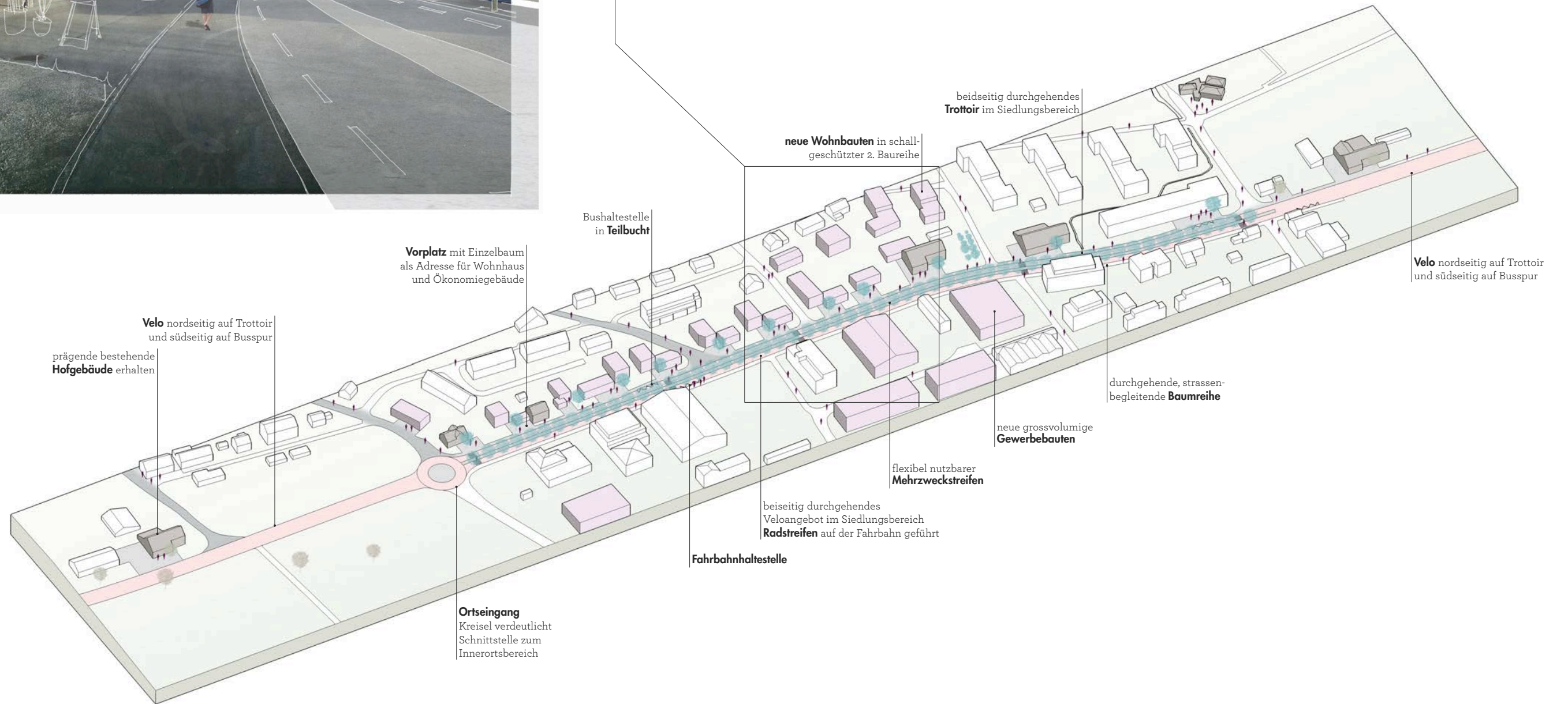


Fokus publikumsorientierte und öffentliche Nutzung (mögliche zukünftige Baustruktur)

Ortsrand Kirchdorf

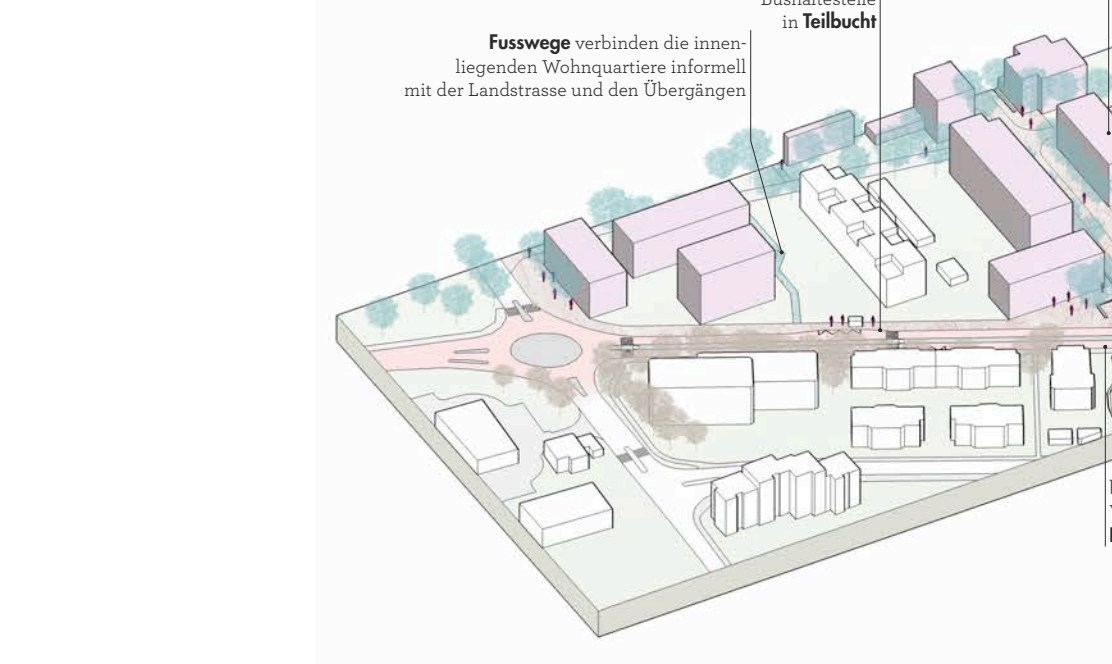


Entwicklung Kirchdorf



Kirchdorf: Der Ortsrand stösst an die Landstrasse, ein Mehrzweckstreifen erleichtert den Zugang zum Kleingewerbe und Dorfkern

Zentrum Nussbaumen



Entwicklung Nussbaumen Markthof

Erweiterung Markthof mit mehr Präsenz an der Landstrasse

Hochpunkt mit EG Nutzung als baulicher Auftakt zum Zentrumsgebiet

vergrößerter öffentlicher **Gemeindepark** als eigne Sequenz an Landstrasse

Plätze mit EG Nutzung und Aufenthaltsqualität als Start- und Zielquelle für die Querachsen

Schulstrasse mit Baumallee verstärkt als grünes **Rückgrat**

Verdichtete und urbane Siedlungsstruktur

Fusswege verbinden die innenliegenden Wohnquartiere informell mit der Landstrasse und den Übergängen

Bushaltestelle in **Teilbucht**

auf die Landstrasse orientierte, urbane **Fassade**

Querbezüge erkenntlich machen und Fließgewässer öffnen

eigener Bodenbelag markiert Langsamverkehr bevorzugtes **Zentrumsgebiet**

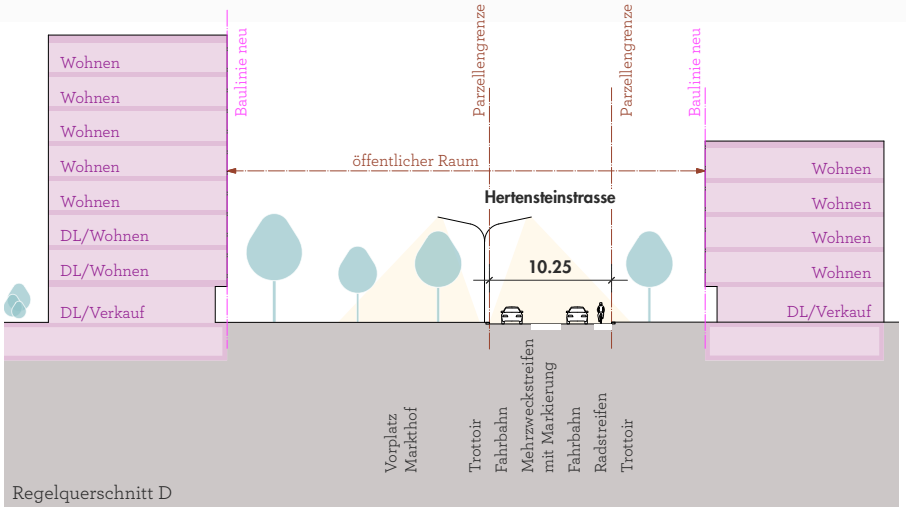
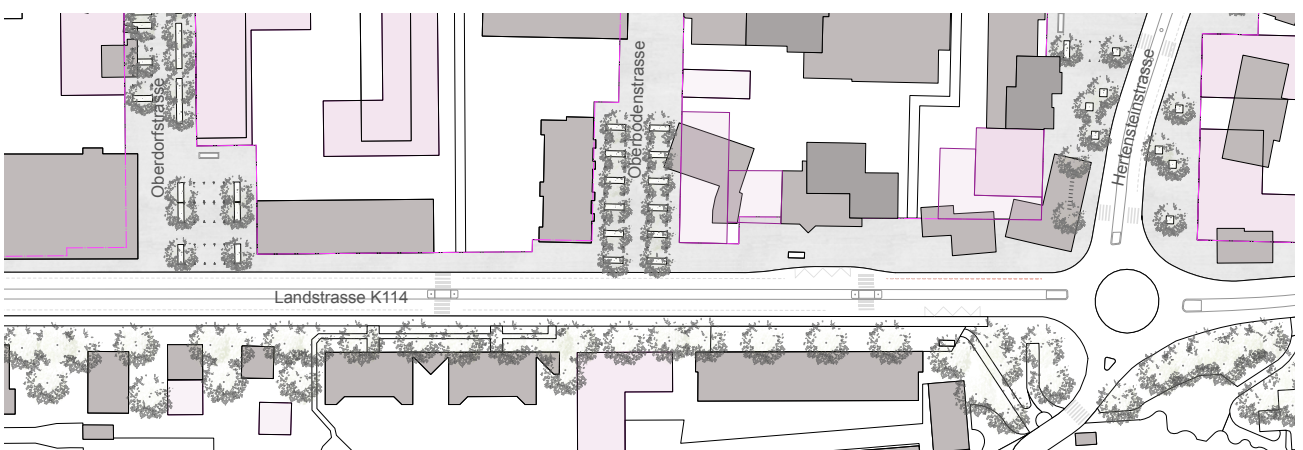
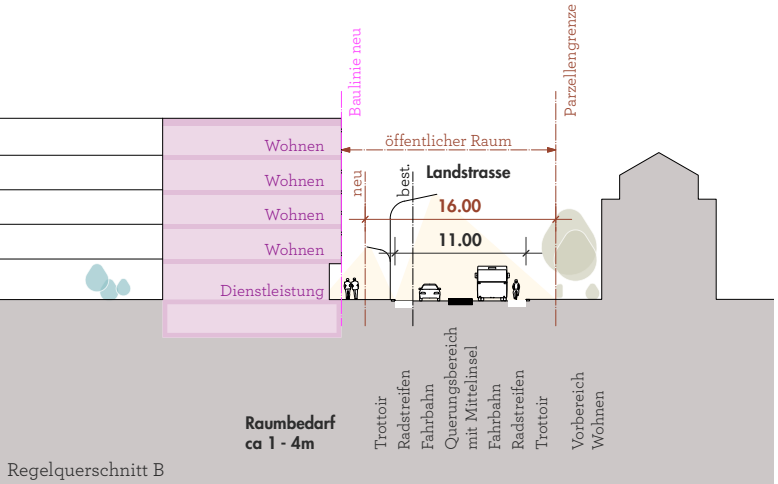
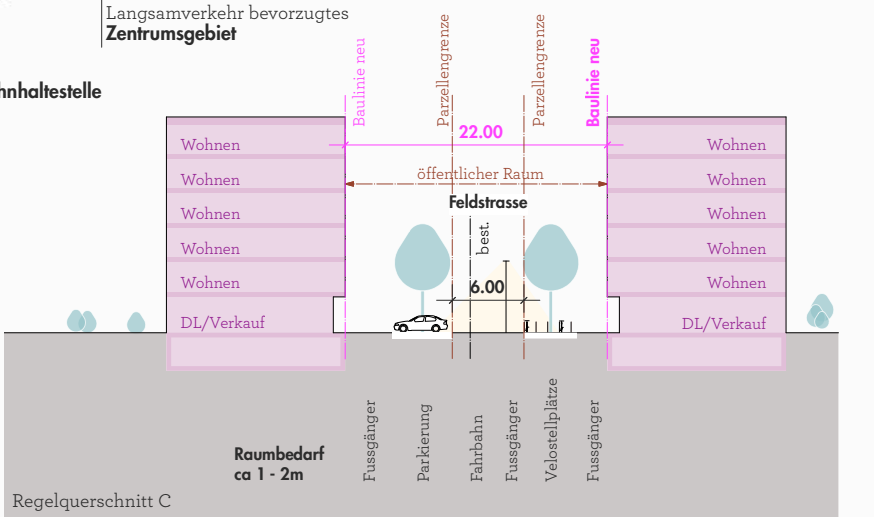
Fahrbahnhaltestelle

bestehendes **Grün** auf der Südseite erweitern und verdichten

flexibel nutzbarer **Mehrzweckstreifen**

planebene **Querungen**

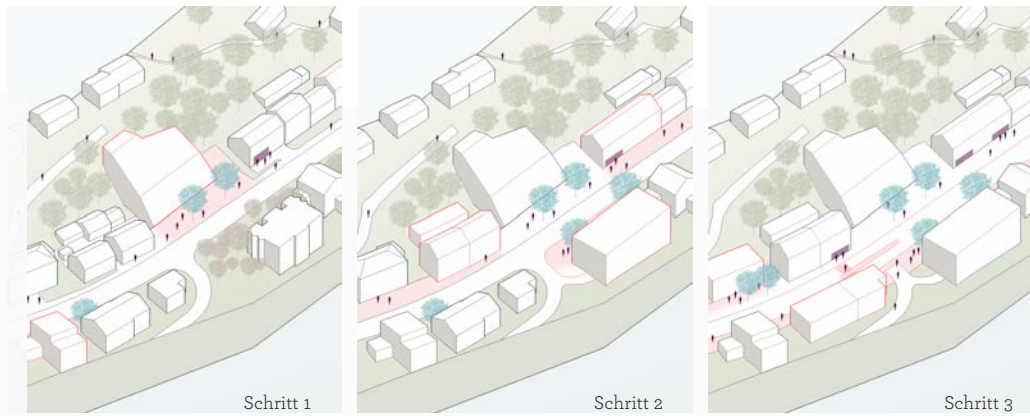
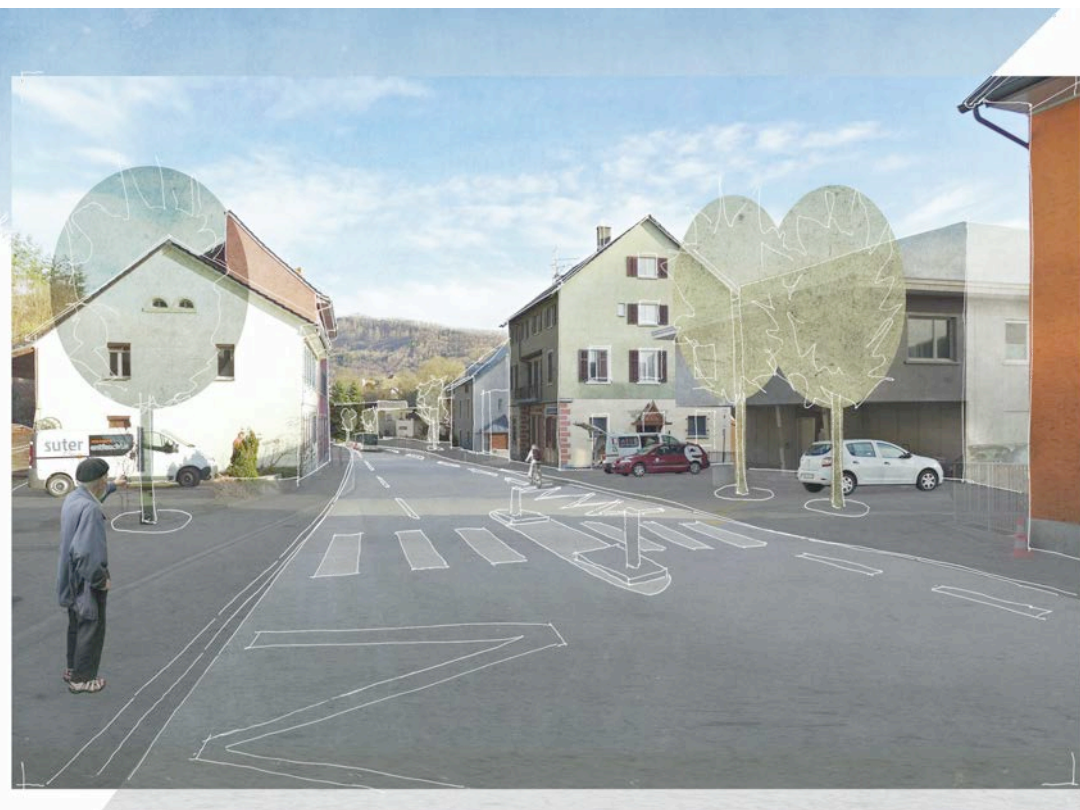
beiseitig durchgehendes **Veloangebot** im Siedlungsbereich **Radstreifen** auf der Fahrbahn geführt



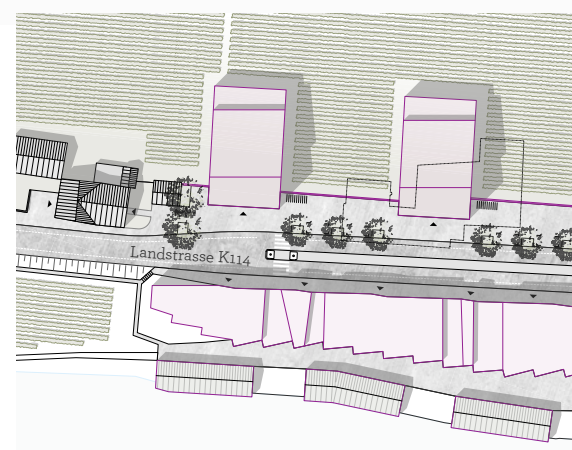
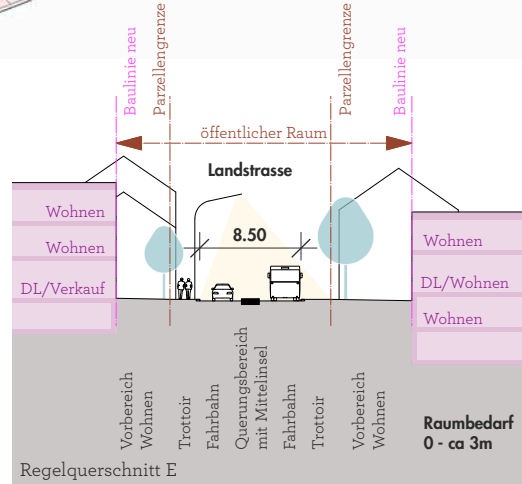
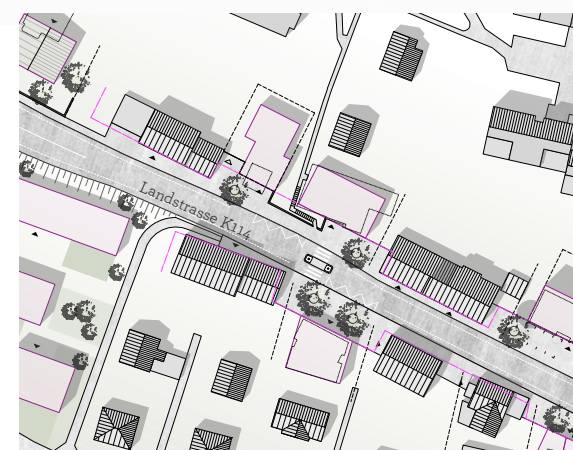
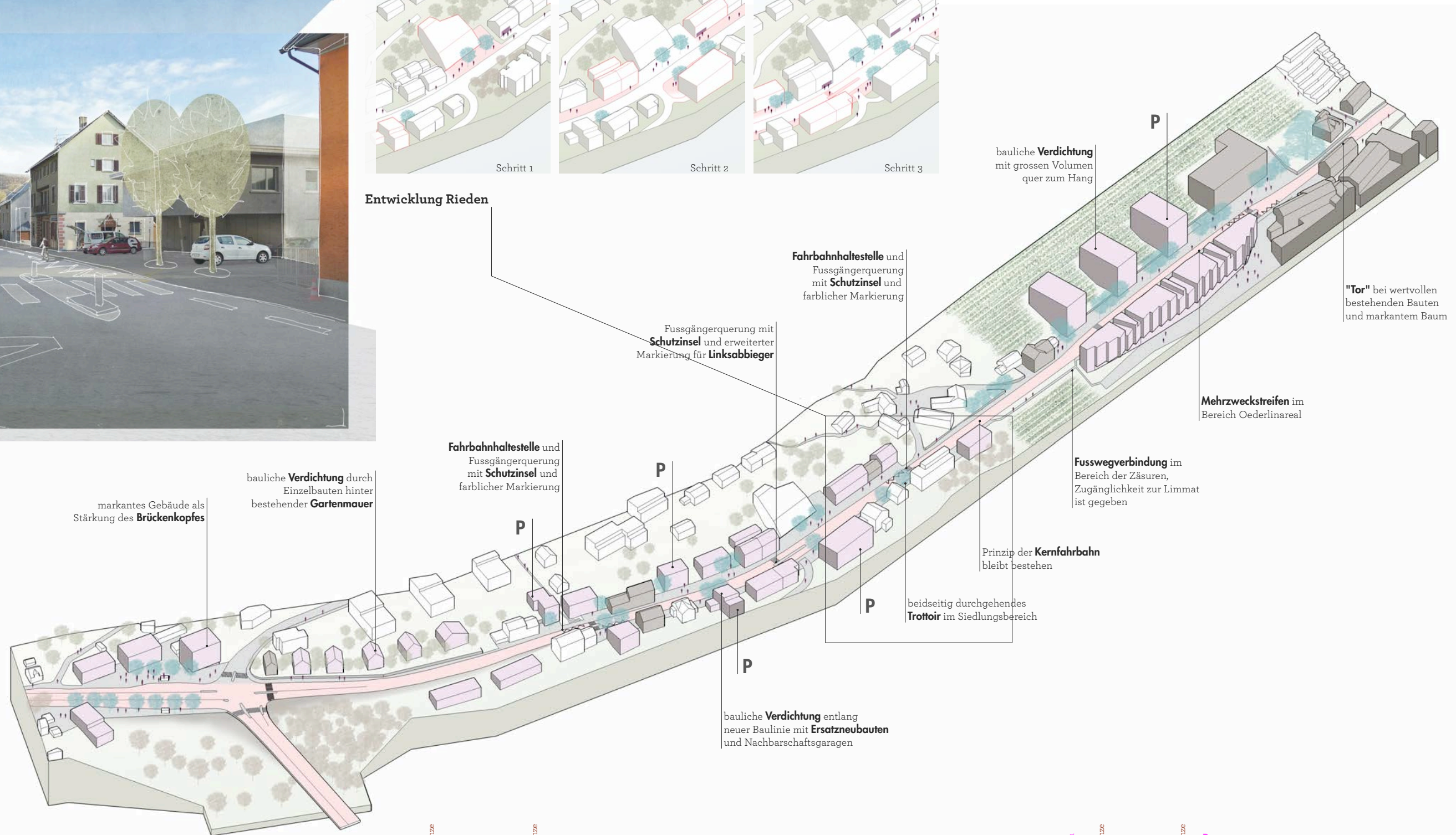
Zentrum Nussbaumen: Plätze an den zentralen Querstrassen sind rythmisieren den Strassenraum und sind Quellorte für Erdgeschossnutzungen

Querstrassen im Zentrum: Ein öffentlich gestalteter Strassenraum von Fassade zu Fassade gibt Raum für verschiedene Nutzungen

Strassendorf Rieden



Entwicklung Rieden



Rieden: Der Charakter des Strassendorfes wird mit festgelegten Baulinien erhalten

Oederlin: Der Rebberg bleibt im Strassenraum erlebbar, die Aufweitung erlaubt einen sicheren, planebenen Querungsbereich