

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

Baden, 15. Januar 2020

Stellungnahme zur Vernehmlassung rGVK OASE 2040 des team baden

Sehr geehrte Damen und Herren

Dieses Dokument ergänzt die Stellungnahme des team baden zum Online-Umfragebogen betreffend Vernehmlassung rGVK OASE 2040.

1. Einleitung

Das team baden erachtet die Erstellung eines regionalen Gesamtverkehrskonzepts und die integrale Planung aller Verkehrsträger als absolut zwingend, um die zukünftigen Herausforderungen - ausgelöst durch das Siedlungs- und Verkehrswachstum sowie die angestrebte Entwicklung nach innen - angehen zu können. In diesem Sinne würdigt das team baden die Erarbeitung des rGVK OASE positiv.

Für das team baden steht die Zielsetzungen des Kantons zur zukünftigen Verkehrsaufteilung im Mittelpunkt. Gemäss rGVK OASE soll der zukünftige Mehrverkehr hauptsächlich mit den flächeneffizienten und nachhaltigen Verkehrsträgern ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) abgewickelt werden. Im Binnenverkehr des OASE-Perimeters soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) plafoniert werden. Um dies erreichen zu können,

ist beim Veloverkehr ein "Quantensprung" (Verdreifachung des Veloverkehrsanteils im Binnenverkehr innert 20 Jahren) notwendig. Auch wenn diese Erkenntnisse nicht neu sind und die Notwendigkeit des Ausbaus von FVV und ÖV bei Fachleuten unbestritten ist und das team baden ebendies längst anstrebt, ist eine solch klare Haltung für den traditionell autoaffinen Kanton Aargau neu und darf zu Recht als Paradigmenwechsel gewürdigt werden.

Das team baden wünscht sich einen (Ost-) Aargau, in dem die Qualität der Fuss- und Velowegnetze sowie das ÖV-Angebot einen sehr hohen Standard aufweisen. Das ist die Voraussetzung für ein Umsteigen vom Auto auf effiziente, nachhaltige und siedlungsverträgliche Verkehrsmittel, was wiederum die Strassen entlastet. Im Endeffekt profitieren somit alle.

Aus Sicht des teams baden enthält das rGVK OASE viele Elemente, die zum Erreichen dieser Vision beitragen können. Im Folgenden wird - mit Fokus auf die Stadt und die Region Baden - aufgezeigt, wie das team baden die Vision erreichen möchte und welche OASE-Inhalte uns dafür geeignet erscheinen und wo Optimierungspotenzial geortet wird.

2. Haltung des team baden zu den einzelnen Elementen

2.1. Velomassnahmen

Das team baden begrüsst die Zielsetzung zur Erhöhung des Modalsplitanteils des Veloverkehrs sehr. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass solche Veränderungen nicht ohne mutige Entscheidungen der Politik möglich sind, insbesondere auch bei der Raumverteilung zugunsten des Veloverkehrs, siehe "Fuss- und Veloverkehrskonzept". Ein entsprechendes Umdenken bei Politik und Planern in den Gemeinden und vom Kanton ist dabei die Voraussetzung für ein Gelingen des Gesamtprojekts rGVK OASE 2040. Diesem Wandel sollte daher prioritär Beachtung geschenkt werden. Das team baden schlägt deshalb folgende Änderungen vor, um diesen Quantensprung auf Stufe Richtplan zu verankern:

- Die geänderten Standards für die Veloinfrastruktur sollen nicht von den Regio-Gemeinden in einem regionalen Sachplan beschrieben werden, sondern bereits als Planungsanweisung im Richtplan festgehalten werden.
- Auch Velo-Nebenrouten sollen im kantonalen Velonetz festgehalten werden, da diese ein integraler Bestandteil des Netzes darstellen. So kann vom Kanton eine Finanzierung und Umsetzung des gesamten Velonetzes sichergestellt werden.
- Bei Velonetzabschnitten, die erst durch eine allfällige Zentrumsentlastung vom Verkehr befreit werden, sollen bereits vor 2040 Massnahmen zur Verbesserung der Situation ergriffen werden.

Antrag zu Planungsanweisung 1.2 lit. a (Änderung): Die Festsetzung des Ausbaustandards des Velonetzes und der Velo-Nebenverbindungen sollen nicht in regionalen Sachplänen verankert werden, sondern vom Kanton verbindlich vorgegeben werden.

Antrag Planungsanweisung 1.2 lit. a (Änderung): Das kantonale Radroutennetz im Ostaaargau wird definiert durch Velovorzugsrouten, Velo-Hauptverbindungen und Velo-Nebenverbindungen.

Antrag Planungsanweisung 1.2 lit. c, 2. Satz (Ergänzung): Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur werden unabhängig von den Grossprojekten wie der Zentrumsentlastung bei Inkrafttreten des Richtplans prioritär umgesetzt.

2.2. Umnutzung Hochbrücke

Das team baden begrüsst die konzipierte Schliessung der Hochbrücke für den MIV. Durch die Entlastung der Hochbrücke und der Brückenköpfe vom MIV und der dadurch verbundenen Aufwertung der Stadträume werden die Voraussetzungen für eine urbane Region Baden-Wettingen geschaffen.

Die Hochbrücke erfährt dadurch eine enorme Attraktivitätssteigerung für Velofahrer*innen, da die Brückenköpfe und die Brücke selbst ohne MIV deutlich sicherer befahren werden können. Damit ist die Umnutzung der Hochbrücke ein zentrales Element, um den geplanten Quantensprung zu erreichen. Bei der

Neukonzeption der Brückenköpfe ist sicherzustellen, dass die Kapazitäten für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Brücke nicht durch die Nord-Süd-Verbindungen eingeschränkt werden.

Die Sperrung der Hochbrücke für den MIV ist auch für die Realisierung der Limmattalbahn bis nach Baden zwingend notwendig, da nur so der nötige Platz auf der Hochbrücke geschaffen werden kann. Ein etwaiger Beschluss, die Limmattalbahn nicht über die Hochbrücke zu führen, schliesst eine Umnutzung der Hochbrücke jedoch nicht aus.

Antrag Planungsanweisung 1.1 lit. c (neu): Die Hochbrücke wird unabhängig vom Bau der Limmattalbahn für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

2.3. Neue Limmatbrücke

Das rGVK OASE schlägt als Kompensation für die Sperrung der Hochbrücke für den MIV einen neuen Brückenbau weiter südlich (Höhe Schwimmbad Baden) vor. Die Brücke soll damit primär die Bedürfnisse des MIV-Binnenverkehrs im Raum Baden-Wettingen abdecken. Das team baden erachtet unter den aktuellen Bedingungen diese Alternative als nicht notwendig. Des Weiteren sind auch die konzipierten Baukosten für die neue Brücke in der Höhe von 19 Millionen Franken und die Auswirkungen für die darunter liegenden Waldgebiete bzw. Fließgewässer mit Flora und Fauna nicht unerheblich. Die weitgehende Sperrung der Hochbrücke für den MIV während des Baus des Schulhausplatzes hat gezeigt, dass zurzeit genügend Kapazitäten - auch für den Binnenverkehr - über die Brücken in Obersiggenthal oder die Limmatbrücke in Wettingen-Neuenhof bestehen. Deshalb ist vorerst eine vertiefte Prüfung der Konsequenzen für die zusätzlich belasteten Knoten und Strassenabschnitte im Falle einer ersatzlosen Sperrung der Hochbrücke für den MIV erforderlich.

Antrag zu Planungsanweisung 1.1 lit. b (Ergänzung): Die Sperrung der Hochbrücke für den MIV kann unabhängig von einer neuen MIV-Limmatbrücke erfolgen.

2.4. Limmattalbahn

Das team baden ist überzeugt, dass die Erweiterung der Limmattalbahn (LTB) bis Baden ein wichtiges Instrument ist, um das Limmattal zu stärken und die Region Baden-Wettingen zu einem urbanen Raum zusammenzuführen.

Die Erweiterung der LTB bis Baden wertet das team als Bekenntnis des Kantons in die Standortqualität der Region. Ein urbaner Raum mit einem zeitgemässen Mobilitätsangebot steigert die Attraktivität von Investitionen in der Region, was auf eine sinnvolle Verdichtung hoffen lässt.

Bei der konkreten Linienführung wünscht sich das team insbesondere im Raum Wettingen aber eine erneute Überprüfung. Die Linienführung grösstenteils entlang der Landstrasse erachten wir als sinnvoll. Eine Anbindung an den Bahnhof Wettingen wäre allerdings wünschenswert. Gegebenenfalls überwiegen die Interessen des Anschlusses an den Bahnhof Wettingen gegenüber einem neuen Bahnhof Tägerhard.

Antrag zur Planungsanweisung 1.4. lit. g (Änderung): Die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen-Spreitenbach über Neuenhof und Wettingen bis nach Baden sind wichtige Bestandteile des rGVK OASE und werden, abgestimmt auf die Massnahmen im MIV und FVV, weiter konkretisiert.

2.5. Mobilitätsmanagement

Die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich der Veloverkehrskampagne zur Vermarktung des Velos erachtet das team baden als wichtig und richtig. Jedoch fehlt ein entsprechender Eintrag im Richtplanteil bei den Planungsanweisungen.

Ein grosses Defizit sieht das team baden beim standortbezogenen Mobilitätsmanagement. Insbesondere zum Thema MIV-Parkierung werden kaum Aussagen gemacht, obwohl dieses von höchster Wichtigkeit ist. Die gewünschte Verlagerung vom MIV zum FVV und ÖV muss zwingend mit griffigen Massnahmen unterstützt werden (sogenannte "Push"-Massnahmen); z.B. die Begrenzung der Anzahl Auto-Parkplätze, die konsequente Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen und/oder die Einführung von autoarmem oder -freiem Wohnen. Gerade wenn die ÖV- und FVV-Infrastruktur - wie im rGVK OASE vorgeschlagen - mit viel

Geld massiv ausgebaut werden soll, ist es nicht zielführend, dass gleichzeitig weiterhin gebührenfreies Parken oder die Erstellung vieler Parkplätze bei einem Neubau möglich ist.

Eine Abtretung der Verantwortung an die Gemeinden, wie im "Programm Mobilitätsmanagement" beschrieben, ist nicht zielführend. Im rGVK OASE müssen unmissverständliche Aussagen dazu gemacht werden, in welcher Form der Kanton eine Anpassung der kommunalen Grundlagen fordert. Der Kanton soll verschiedene Möglichkeiten prüfen, um diese Forderungen verbindlich zu machen. Beispielsweise liesse sich dieses Thema zu einem Teil der Planungsvereinbarung mit den OASE-Gemeinden machen. Die beschriebene Koordination mit den Gemeinden kann nicht über badenmobil/bruggmobil erfolgen, die Verantwortung muss direkt beim Kanton liegen.

Für das standortbezogene Mobilitätsmanagement sind im Rahmen des rGVK OASE mehr finanzielle Mittel vorzusehen (gemäss "Programm Mobilitätsmanagement" 33'000 CHF pro Jahr über 3 Jahre für Baden und Brugg).

Antrag zu Planungsanweisung 1.6 Mobilitätsmanagement (neu): Im Richtplintext ist unter "Planungsanweisungen" ein Punkt "Mobilitätsmanagement" zu ergänzen. Neben dem Veloförderprogramm sind auch explizit Massnahmen zum standortbezogenen Mobilitätsmanagement zu erwähnen.

2.6. Verkehrsmanagement

Trotz Massnahmen zur Verkehrsverlagerung muss in Zukunft weiterhin mit einem hohen MIV-Aufkommen gerechnet werden. Mittels Verkehrsmanagement gilt es, diesen Verkehr auf geeignete Achsen zu lenken, Stau mittels Pfortneranlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets zu halten und Busse zu priorisieren. Hier ist eine überregionale Betrachtung - wie im rGVK OASE vorgesehen - wichtig und richtig. Das team baden begrüsst die im rGVK vorgeschlagene regionale Verkehrslenkung sowie die bereits bestehenden und geplanten Verkehrsmanagementmassnahmen im Raum Baden (Dosierungen und Buspriorisierungen).

Es ist es wichtig, dass laufend überwacht wird, ob die gewünschte Verlagerung auch eintritt. Falls notwendig sind Anpassungen am regionalen Verkehrsmanagement vorzunehmen.

2.7. Tunnel "Zentrumsentlastung Baden": ultima ratio

Ein Grossteil des Badener Verkehrs ist hausgemacht (Ziel-Quell- und Binnenverkehr). Die geplanten Massnahmen im Bereich des öffentlichen-, des Velo- und Fussverkehrs zielen insbesondere auf die Umverlagerung des Ziel-Quell- und Binnenverkehrs ab. Diese Massnahmen erlangen bei der Umsetzung sofort eine positive Wirkung, unabhängig vom Bau des Tunnels.

Die Umsetzung der übrigen geplanten Massnahmen ist gegenüber dem Tunnel "Zentrumsentlastung Baden" daher zeitlich zu bevorzugen und die Wirkung der umgesetzten Massnahmen laufend zu evaluieren. Erst wenn die im Modell angenommene Verkehrszunahme tatsächlich eintritt und der Bedarf des Tunnels quantitativ ausgewiesen ist, soll die detaillierte Planung weitergetrieben werden.

Antrag: Der Tunnel "Zentrumsentlastung Baden" soll auf der Stufe Zwischenergebnis belassen werden.

Antrag 1.3. lit. a (neu): Sofern der Bau der Zentrumsentlastung Baden erfolgt, ist die Bruggerstrasse zurückzubauen und in eine Gemeindestrasse umzuwandeln und mit den entsprechenden Verkehrsmassnahmen (Tempo 30, flächiges Queren, platzartige Gestaltung, Begrünung etc.) zu versehen.

3. Fazit

Die Grundprämissen des rGVEK OASE 2040, dass ein Quantensprung im Veloverkehr stattfinden und das MIV-Aufkommen plafoniert werden muss, sind richtig und als Kernpunkte des gesamten Projekts zu betrachten.

Ein Grossteil der vorgesehenen Massnahmen zur Steigerung des Veloanteils am Modalsplit kann unabhängig von der Zentrumsentlastung realisiert werden und ist daher prioritär umzusetzen. Auch die baldige Schliessung der Hochbrücke und ein zweckgerichtetes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement lassen sich unabhängig und schnellstmöglich umsetzen. Sämtliche Massnahmen werden umgehend nach der Umsetzung positive Wirkung entfalten.

Die zeitliche Staffelung und Priorisierung erlaubt es dem Kanton, die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung in den nächsten Jahren zu verfolgen, bevor kostenintensive Projekte wie der Tunnel "Zentrumsentlastung Baden" umgesetzt werden. So können zu einem späteren Zeitpunkt die heute geplanten Massnahmen neu evaluiert und gegebenenfalls den veränderten Bedürfnissen angepasst werden.

Für Rückfragen kontaktieren Sie bitte:

Till Schmid, Vize-Präsident Strategiekommision Baden (079 / 813 01 76)

Iva Marelli, Parteipräsidentin team baden (076 / 440 40 58)