

Baden, 19. Dezember 2011

Der Stadtrat an den Einwohnerrat

22/10

Postulat Regula Dell'Anno vom 2. März 2010 betreffend neue Tangentiallinie Dättwil - Neuenhof durch den Baregg-Tunnel (22/10); Zwischenbericht

Antrag:

1. Der Zwischenbericht zum Postulat Regula Dell'Anno vom 2. März 2010 betreffend neue Tangentiallinie Dättwil - Neuenhof durch den Baregg-Tunnel sei zur Kenntnis zu nehmen.
2. Das Projekt sei durch die Stadt Baden weiter zu verfolgen, und es seien die erforderlichen weiteren Abklärungen und Absprachen zu treffen, um wenn möglich einen Versuchsbetrieb auf den Fahrplanwechsel 2013/2014 hin zu starten.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Wichtigste in Kürze

- Im Verkehrssystem des Grossraums Baden-Wettingen bilden sich in den Verkehrsspitzenzeiten regelmässig Staus, die zu Ausweichverkehr führen und die Busse behindern. Der Entwurf des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) nennt den "Südtrichter" vom Rohrdorferberg/Reusstal, von wo aus eine grosse Zahl von Buslinien gebündelt über die ausgelastete Mellingerstrasse ins Zentrum geführt werden, als Schwachstelle. Die Idee einer Tangentiallinie Dättwil - Neuenhof ist als mögliche Massnahme im KGV aufgeführt.
- Während den Bauarbeiten für die Bauvorhaben Baden Zentrum/Schulhausplatz sind begleitende Massnahmen wie Verkehrssteuerungen/Verkehrslenkungen, Informationen und Zusatzangebote vorgesehen. Die Buslinie Dättwil - Neuenhof und umgekehrt könnte als weitere Massnahme dienen. Im Hinblick auf die Beeinträchtigungen durch die Baustellen könnte sie allenfalls dazu beitragen, das Zentrum zu entlasten. Ob das Angebot angenommen würde, ist ungewiss.
- Die geschätzten Kosten betragen - je nach Ausgestaltung des Angebots - zwischen ca. CHF 500'000 und 1'470'000/Jahr. Der Versuchsbetrieb wäre auf drei Jahre ausgelegt. Die

Baden ist.

effektiven Kosten für die Stadt Baden wären abhängig vom Verteilschlüssel zwischen den Gemeinden, der Beteiligung des Kantons und den Fahrkarteneinnahmen.

- Der Stadtrat unterstützt aufgrund der bisher vorliegenden Unterlagen die Bestrebungen für den Versuchsbetrieb einer Tangentiallinie Baden - Neuenhof. Damit auf die aus den Grossbaustellen Baden Zentrum/Schulhausplatz resultierenden Kapazitätseinschränkungen reagiert werden kann, müsste ein Versuchsbetrieb spätestens auf den Fahrplanwechsel 2013/2014 starten.
- Die noch nötigen verschiedenen Abklärungen für den Entscheid über einen Versuchsbetrieb sind mit Aufwand verbunden. Sie werden eingeleitet, wenn einer Weiterverfolgung des Projekts generell zugestimmt wird.

1 Ausgangslage

Frau Regula Dell'Anno ersucht mit dem Postulat vom 2. März 2010 den Stadtrat, den Betrieb einer neuen tangentialen Buslinie von Dättwil (Kantonsspital oder Täfern) durch den Baregg-Tunnel bis zum Bahnhof Neuenhof durch die RVBW (Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG) zu prüfen und bei einer positiven Analyse baldmöglichst in Auftrag zu geben. Begründet wird das Postulat im Wesentlichen damit, dass

- bei einem Gemeindezusammenschluss mit Neuenhof eine direkte Verbindung der verschiedenen Stadtquartiere (Rütihof, Dättwil, Neuenhof) entstünde, was das Zusammenwachsen der Gemeinde stärkt;
- eine neuen Verbindung zwischen Reuss- und Limmattal und ein zusätzlicher Anschluss des Rohrdorferbergs an die S-Bahn in Neuenhof (ohne Umweg über das Stadtzentrum) entsteht;
- eine direkte Anbindung Neuenhofs an das Kantonsspital Baden möglich wird;
- eine Entlastung der Mellingerstrasse und des Schulhausplatzes ermöglicht wird;
- eine direktere Verbindung von Dättwil, Birmenstorf und Rütihof zur Kantonsschule Wettingen denkbar ist;
- die dritte Baregg-Röhre für den öffentlichen Verkehr nutzbar gemacht werden kann.

Der Einwohnerrat hat das Postulat an der Sitzung vom 7. September 2010 stillschweigend überwiesen.

der gewichtigste Grund des Postulats ist vorerst hinfällig geworden, nachdem die Badener Stimmberechtigten am 13. Juni 2010 den Zusammenschluss mit der Gemeinde Neuenhof abgelehnt haben. Es gibt aber weitere Gründe, eine neue Tangentiallinie durch den Baregg-Tunnel zu prüfen. Die Abklärungen fokussieren sich dabei primär darauf, den Kundennutzen zu beurteilen.

Die RVBW hat es aus Sicht des Transportunternehmens unterstützt, eine neue Tangentiallinie Dättwil - Baden als flankierende Massnahme zum Verkehrsmanagement Baden-Wettingen zu untersuchen.

Die Einführung einer neuen Buslinie (auch probeweise) setzt viele Absprachen u.a. in der Region, zwischen den beteiligten Gemeinden, dem Besteller Kanton und der Leistungserbringerin RVBW voraus. Es wird geprüft, ob die erwähnte Linie unter den heutigen und künftigen Rahmenbedingungen bezüglich Verkehrsaufkommen eine Option ist, die es weiterzuverfolgen gilt. Die Absprachen sind noch nicht abgeschlossen.

2 Situationsanalyse

Die Verkehrssituation im Grossraum Baden-Wettingen präsentiert sich heute so, dass ein gesättigtes System in den Verkehrsspitzenzeiten am Morgen und am Abend regelmässig überlastet ist. Dies führt zu grösseren Staus, Ausweichverkehr und Behinderungen der Busse des öffentlichen Verkehrs, wodurch die Anschlussbrüche, vor allem an den Bahnhöfen Baden und Wettingen, zunehmen. Das vom Grossen Rat beschlossene Verkehrsmanagement umfasst wichtige Massnahmen zur Verkehrslenkung und -steuerung, die die Situation verbessern sollten.

Während den Bauarbeiten zur Realisierung der Bauvorhaben Baden Zentrum (Mellingerstrasse, Schadenmühle, Schulhausplatz, Brückenkopf Ost, Schlossbergtunnel) sind baubegleitende Massnahmen wie Verkehrssteuerungen/Verkehrslenkungen, Informationen und Zusatzangebote im ÖV vorgesehen. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau erstellt zurzeit unter Mitwirkung der Stadt Baden das Konzept für baubegleitende Massnahmen. Die Bauphasenplanung als wichtige Grundlage wird provisorisch Mitte 2012 vorliegen.

Die Verkehrszunahme und die damit einhergehende Überlastung des Verkehrsnetzes steigert das Bedürfnis nach tangential zum Zentrum verlaufenden Verbindungen. unabhängig vom Umsetzen der Massnahmen des Verkehrsmanagements, vom neu eingeführten ¼-Stunden-Takt auf den RVBW-Hauptlinien und von weiteren Angebotsverbesserungen im ÖV,

3 Idee einer Tangentiallinie Dättwil - Neuenhof

3.1 Einbindung

Dättwil ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt. Seine Entwicklung (Arbeitsplätze und Einwohner) und die Planung Galgenbuck rechtfertigen, ja erfordern für sich allein schon, das ÖV-Angebots in den und aus dem Raum Dättwil zu verbessern und zu erweitern. Der Entwurf zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) erwähnt folgende Schwachstelle: "Aus dem Südtrichter (Rohrdorferberg, Reusstal) besteht keine direkte Bahnverbindung nach Baden. Dadurch besteht eine grosse Zahl von Buslinien, die gebündelt über die ausgelastete Mellingerstrasse ins Zentrum verkehren." Einen neue Tangentiallinie Dättwil - Neuenhof ist als zu prüfende Massnahme im KGV aufgeführt.

Die neue Linie könnte als flankierende baubegleitende Massnahme der geplanten Verkehrsprojekte Baden Zentrum/Schulhausplatz dienen. Angesichts der Beeinträchtigungen der Verkehrsachsen durch Baustellen (2013 - 2017) könnte sie dazu beitragen, das Zentrum zu entlasten. Das Zusatzangebot könnte mithelfen, die erwartete Leistungseinbusse von ca. 30 % auf dem Strassennetz während der Bauzeit zu mindern. Passagiere der Buslinien 6 und 7 könnten im Kantonsspital umsteigen und in Neuenhof in die S12 steigen. Während dem Umbau des Schulhausplatzes (2014 - 2017) dürfte die Nutzernachfrage am stärksten werden, weshalb die neue Linie spätestens auf den Fahrplanwechsel 2013/2014 eingeführt sein sollte.

3.2 Zielsetzungen der neuen Linie

- Die Attraktivität des ÖV durch kürzere Reisezeiten steigern, speziell im Anschlussverkehr zum S-Bahnnetz Richtung Limmattal und Zürich. Anbinden der Quartiere Segelhof, Dättwil, Kantonsspital an die S-Bahn in Neuenhof ohne Umweg via Stadtzentrum (Fahrzeit: 9 - 11 Minuten).
- Schnelle Direktverbindungen zwischen nahe zusammenliegenden, bevölkerungsstarken Siedlungsräumen mit vielen Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten. Die Anbindungsorte in Neuenhof und Dättwil sind so zu wählen, dass eine optimale Zustiegsmöglichkeit gewährleistet wird. Optionen für eine weitere Vernetzung sind zu berücksichtigen.
- Alternative Linienführung zur Entlastung des Zentrums. Ideale Umfahrungsalternative bei Grossanlässen bzw. Grossbaustellen im Zentrum.
- Verbesserte Erreichbarkeit des Bahnhofs Neuenhof, der heute nicht am Busnetz angeschlossen ist.
- Anbinden von Neuenhof und insbesondere der Alterssiedlung Sonnmatt an das Kantonsspital Baden (die Mobilitätsbedürfnisse betagter Fahrgäste werden aufgrund der demografischen Entwicklung zunehmen).
- Option einer Verlängerung nach Killwangen-Spreitenbach mit Anschluss an die Limmattalbahn.

3.3 Reisezeiten

Mit dem Auto kann Neuenhof von Dättwil aus via Baregg Tunnel in ca. fünf Minuten erreicht werden. Die Fahrzeit mit dem Bus via Zentrum beträgt ca. 30 Minuten. Die Reisezeiten für Pendler und Schüler von/nach Baden und Wettingen mit Anschluss Richtung Zürich haben sich mit dem Einstellen des Personenverkehrs auf der Nationalbahnlinie Lenzburg - Dättwil - Baden Oberstadt - Wettingen im Jahr 2007 verlängert. Zwar sind alle Quartiere durch RVBW und/oder Postautolinien bei den Bahnhöfen Baden bzw. Melligen-Heitersberg ans S-Bahnnetz angeschlossen. Eine direkte Anbindung der Quartiere Segelhof, KSB/Dättwil und optional Täfern/Esp an den Bahnhof Neuenhof bringt bezüglich Anschlüsse an die S-Bahn Richtung Limmattal und Zürich aber interessante Fahrzeitreduktionen.

3.4 Potenzial

Dättwil hat heute ca. 3'000 Einwohnende und rund 6'000 Arbeitsplätze. Neuenhof hat 8'000 Einwohnende. Die hohe Bevölkerungsdichte, das Angebot an Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten relativ nahe zusammenliegender Quartiere sowie eine Steigerung der Attraktivität des ÖV durch kürzere Reisezeiten lassen vermuten, dass sich mittelfristig eine gute Auslastung der neuen Linie erreichen lässt. Die Kapazitätsreduktionen auf dem Strassennetz während den Bauarbeiten im Umfeld des Schulhausplatzes dürften sich ebenfalls positiv auf die Nutzung der neuen Linie auswirken. Bei einer Weiterbearbeitung ist eine Potenzialanalyse in Auftrag zu geben.

3.5 Benutzung der Autobahn A1

Die neue Linie würde durch den Baregg Tunnel führen. In Fahrrichtung Zürich steht die vierte Spur der A1, eine Art Regionalspur, zur Verfügung. In Fahrrichtung Bern müsste eine Normalspur der A1 benutzt werden, was eine Bewilligung des Bundes erfordert. Die Autobahn wird be-

reits verschiedentlich durch öffentliche Busse benützt. Die BDWM Transport AG, Bremgarten, erbringt z.B. Leistungen im öffentlichen Regionalverkehr der Kantone Aargau und Zürich und benutzt dabei mit einem Schnellkurs den Üetlibergtunnel der Westumfahrung Zürich.

3.6 Kostenschätzung

Die RVBW hat für das neue Angebot zwischen Dättwil und Neuenhof eine Richtofferte für verschiedene Varianten mit entsprechenden Fahrplänen erstellt. Bei den Preisangaben handelt es sich um jährlich wiederkehrende Gesamtbetriebskosten entsprechend den Fahrplanleistungen. Die effektiven Kosten für die Stadt Baden hängen vom Verteilschlüssel zwischen den Gemeinden, der Beteiligung des Kantons und den Erträgen aus den Fahrscheineinnahmen ab.

	Vollvariante (Mo-So)	Normalvariante (Mo-So)	Kurzvariante (Mo-Sa)	Kurzvariante (Mo-Fr)
Montag – Freitag	¼ Stundentakt mit 2 Fahrzeugen	½ Stundentakt	½ Stundentakt (Betriebsbeginn bis nach 20 Uhr)	½ Stundentakt (Betriebsbeginn bis nach 20 Uhr)
Samstag	¼ Stundentakt mit 2 Fahrzeugen	½ Stundentakt	½ Stundentakt (Betriebsbeginn bis nach 19 Uhr)	Kein Samstagsbe- trieb
Nacht/Sonntag	½ Stundentakt	½ Stundentakt	Kein Sonntagsbe- trieb	Kein Sonntagsbe- trieb
Anschlüsse	Anschlüsse in Neuenhof an S12 von/nach Zürich und von/nach Baden-Brugg wäh- rend dem Tag; von/nach Zürich abends und sonn- tags	Anschlüsse in Neuenhof an S12 von/nach Zürich	Anschlüsse in Neuenhof an S12 von/nach Zürich	Anschlüsse in Neuenhof an S12 von/nach Zürich
Geschätzte Kosten in CHF	1'470'000/Jahr	895'000/Jahr	600'000/Jahr	500'000/Jahr

3.7 Fahrplan- bzw. Linienverknüpfungen

Wie eine neue Linie an den Schnittstellen (z.B. Täfern) mit PostAuto Aargau verknüpft werden könnte, hängt u.a. von den Anschlusssituationen (Wendemöglichkeit beim Bahnhof Neuenhof) und den zur Verfügung stehenden Pufferzeiten ab.

3.8 Koordinationsbedarf

In letzter Zeit sind im RVBW-Netz die Linien 11 (Würenlos Bahnhofplatz - Killwangen Bahnhof) und 12 (Tägerhard - Bahnhof Wettingen) dazugekommen. Das versuchsweise Einführen einer neuen Tangentiallinie Nr. 14 (Baden - Neuenhof) muss in der Region, mit dem Kanton als Besteller des Angebots, mit dem Bund bezüglich Nutzung der A1 und schliesslich mit den RVBW bezüglich der detaillierten Ausgestaltung des Angebots abgestimmt werden.

4 Weiteres Vorgehen

Der Stadtrat unterstützt aufgrund der bisher vorliegenden Unterlagen die Bestrebungen für den Versuchsbetrieb einer Tangentiallinie Baden - Neuenhof. Damit auf die aus den Grossbaustellen Baden Zentrum/Schulhausplatz resultierenden Kapazitätseinschränkungen reagiert werden kann, müsste ein Versuchsbetrieb spätestens auf den Fahrplanwechsel 2013/2014 starten.

Für den Entscheid über einen Versuchsbetrieb braucht es noch etliche Abklärungen, die mit einigem Aufwand verbunden sind. Stimmt der Einwohnerrat dem Weiterverfolgen des Projekts generell zu, werden diese Abklärungen eingeleitet.

* * * * *

Anhang:

Situationsplan

Auflageakten:

- Postulat Regula Dell'Anno vom 2. März 2010
- Provisorische Fahrpläne

14 Neue Tangentiallinie Dättwil – Neuenhof via Baregg Tunnel

