

Baden, 19. April 2010

Der Stadtrat an den Wohnerrat

31/10

Park and Ride Ruschebach; erste Etappe; Baukredit

Antrag:

1. Für die Erstellung einer ersten Etappe der Park and Ride-Anlage Ruschebach inkl. Verbesserung der Bushaltestelle sei ein Baukredit von brutto CHF 1,070,000 inkl. MwSt. (netto CHF 0, vgl. Antrag 2) zu bewilligen.
2. Von der beabsichtigten Finanzierung der Kosten zu Lasten der Einwohnergemeinde Baden aus dem Fonds Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze sei Kenntnis zu nehmen.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Wichtigste in Kürze:

- Eine Park and Ride-Anlage auf der Parzelle Nr. 5529 der Einwohnergemeinde Baden ist schon im Sondernutzungsplan Ruschebach aus dem Jahr 1996 enthalten.
- Im Rahmen der Überbauung der dahinterliegenden privaten Parzelle Nr. 5608 wurde in einer Machbarkeitsstudie eine Variante mit 44 Parkplätzen entwickelt. Mit einer weiteren Überbauungsetappe könnten zusätzliche 41 Parkplätze realisiert werden.
- Die Park and Ride-Anlage Ruschebach wäre im Kanton Aargau die erste an einer Haltestelle des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Das Departement BVU begrüsst das Projekt und stellt eine Mitfinanzierung in Aussicht.
- Die der Einwohnergemeinde Baden verbleibenden Kosten sollen aus dem Fonds Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze gedeckt werden. Die Verwendung von Geldern aus diesem Fonds liegt in der Kompetenz des Stadtrats.

1. Ausgangslage

Die gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft GBSG Lägern erwarb 1993 vom Kanton die Parzellen Nr. 67 und 3855 im unteren Kappelerhof. Auf Verlangen des Stadtrats wurde die Käuferin verpflichtet, die Realisierung einer Park and Ride-Anlage zu ermöglichen. Die Stadt kaufte das dafür nötige Land für CHF 250,000.

1994 erteilte die GBSG Lägern vier ortsansässigen Architekturbüros Studienaufträge für ein Vorprojekt zu einer Wohnüberbauung. Das Siegerprojekt diente als Grundlage für die Sondernutzungsplanung Ruschebach (Gestaltungsplan mit Sondernutzungsvorschriften), die der Stadtrat am 4. März 1996 und der Regierungsrat am 26. Juni 1996 genehmigte. Die Park and Ride-Anlage ist als Orientierungsinhalt im Gestaltungsplan enthalten. Eine ersten Etappe mit drei Mehrfamilienhäusern und unterirdischer Parkierung ist realisiert.

1.1 Projekt Wohnüberbauung Ruschebach 2. Etappe

In der 1. Etappe wurden die Wohnbauten im von der Bruggerstrasse entfernteren Teil des Planungsgebiets realisiert. Der nördlich unmittelbar an die Park and Ride-Parzelle angrenzende und der im westlichen Teil des Gestaltungsplanperimeters liegende Bereich sind noch unüberbaut.

Die Parzelle 5608 für den Baubereich unmittelbar entlang der Park and Ride-Parzelle wurde von der Secunda Sammelstiftung gekauft. Die KMP Architektur AG wurde mit dem Bauprojekt beauftragt. Die Wohnbaute mit 35 Wohnungen und unterirdischer Parkierungsanlage ist im Bau und soll voraussichtlich zwischen November 2010 und Februar 2011 bezogen werden. Von diesem Projekt ist die städtische Parzelle insofern tangiert, als einerseits ein Grenzbaurecht besteht und sie andererseits während der Bauphase der Wohnüberbauung seit Herbst 2009 für Besucher- und Handwerkerparkplätze, für die provisorische Garagenausfahrt der bestehenden Einstellhalle sowie als Baustelleninstallationsplatz benutzt wird.

1.2 Revision Entwicklungsrichtplan Baden Nord

Die Revision des Entwicklungsrichtplans (ERP) Baden Nord führt zu Veränderungen beim Parkplatzangebot in diesem Gebiet. Die Umnutzung von Gewerbe- in Wohnnutzungen führt zu einer Reduktion der gewerblich nutzbaren Parkplätze auf dem Areal, und im Zug baulicher Verdichtungen werden oberirdische Parkplätze aufgehoben. Im Mobilitätskonzept wird als eine Massnahme das Zuverfügungstellen von Park and Ride-Parkplätzen für die Mitarbeitenden der Unternehmen ABB und Alstom ausserhalb des Gebiets des ERP Baden Nord erwähnt.

Auf Basis einer Wohnortanalyse wird das Gesamtpotenzial der zwei noch realisierbaren Park and Ride-Anlagen (Segelhof und Ruschebach) auf zwischen 20 bis maximal 90 mögliche Nutzer eingegrenzt. Das Potenzial der Anlage Ruschebach wird das auf ca. 20 bis maximal ca. 50 Nutzer geschätzt.

1.3 Aktuelle Verkehrssituation

Im "Bericht zur Umweltsituation Sondernutzungsplanung Ruschebach, Kappelerhof" vom 24. April 1995 wurden die Möglichkeiten der Verkehrsführung einer künftigen Park and Ride-Anlage geprüft. Als optimale Lösung wurde die Einfahrt im Bereich des heutigen Buskehrplatzes und die Ausfahrt auf die Stockmattstrasse vorgeschlagen.

Laut Bericht war die Park and Ride-Anlage mit ca. 40 Parkplätzen seinerzeit als flankierende Massnahme zur Obersiggenthaler-Brücke vorgesehen. Die Situierung einer Park and Ride-Anlage unmittelbar bei der Bushaltestelle Ruschebach darf deshalb nach wie vor als optimal betrachtet werden, weil mit den Buslinien 1 und 4 der RVBW eine Verbindung in die Innenstadt im 10 Minuten-Takt besteht.

1.4 Fazit hinsichtlich Projekt P+R Ruschebach

Vor allem die ersten zwei der oben aufgeführten Aspekte verschaffen dem Projekt P+R Ruschebach neuen Aufwind:

- Mit dem unmittelbaren Anschluss der Park and Ride-Anlage an die 2. Etappe der Wohnüberbauung können Synergien genutzt, Kosten eingespart und die Bauzeit auf ein Minimum reduziert werden.
- Der revidierte Entwicklungsrichtplan schafft aktuell und künftig das Bedürfnis an peripheren Parkplätzen. Die Realisierung der Park and Ride-Anlage käme diesem Bedürfnis rechtzeitig entgegen.

2. Machbarkeitsstudien

Für die Park and Ride-Anlage Ruschebach wurden Machbarkeitsstudien in Auftrag gegeben. In einer ersten Studie wurden drei Hauptvarianten erarbeitet, die alle eine eingeschossige, ausgeebnete und mit dem Wohngebäude koordinierte Anordnung von Parkplätzen auf nur ca. 8.85 m breiten und ca. 135 m langen Parzelle vorsahen. Die Zahl möglicher Parkfelder bewegt sich zwischen 39 und 49.

Die Variante mit 44 Parkfeldern wurde als optimal erachtet, weil deren Anordnung auf der Parzelle die Staatsparzelle entlang der Bruggerstrasse nicht übermässig tangiert und nur für die Zu- und Wegfahrt Fremdparzellen beansprucht werden müssen. Die Verkehrsführung (Ein- und Ausfahrt) ist auf die Erschliessung der Wohnüberbauung und die Busspur abgestimmt.

Das Angebot von nur 44 Park and Ride-Parkplätzen erschien vor allem hinsichtlich betrieblicher Aspekte als eher knapp, weshalb in einer weiteren Studie die technische Machbarkeit von zweigeschossigen Anlagen aufgezeigt wurde. Bei zusätzlichen zwei Varianten mit 52 und 86 Parkplätzen wurden die Kosten der grösseren Anlage inkl. zusätzlich erforderlichem Landerwerb und ergänzendem technischem Aufwand auf ca. CHF 4,5 Mio. geschätzt. Bei Kosten von CHF 52,330 pro Parkfeld könnte eine zweigeschossige Anlage nie rentabel betrieben werden. Deshalb wurde eine etappierte Realisierung der Park and Ride-Anlage in Aussicht genommen.

3. Bauprojekt

Die Park and Ride-Anlage Ruschebach wäre im Kanton Aargau die erste an einer Haltestelle des strassengebundenen Verkehrs. Der Kanton begrüsst deshalb die Realisierungsabsicht. Auch für die Stadt Baden wäre die Anlage ein Pilotprojekt, da sie bis anhin keine Park and Ride-Anlagen betreibt. Die Abteilung öffentliche Sicherheit wird als Betreiberin fungieren und ein Betriebskonzept erarbeiten.

Die verkehrstechnischen Aspekte sind wegen des Einbezugs der Kantonsstrasse, der Buswendeschlaufe und Bushaltestelle, der bestehenden Ausfahrt aus der Tiefgarage der Mehrfamilienhausüberbauung u.a.m. sehr komplex. Das Bauprojekt wurde daher mit den zuständigen kantonalen und städtischen Stellen koordiniert.

Das vorliegende Projekt präzisiert die in den Machbarkeitsstudien formulierte optimierte Variante. Es beinhaltet 42 Normalparkfelder, ein Parkfeld für Behinderte und ein Parkfeld für Kleinwagen. Im Längsprofil ist es am Niveau des Eingangsgeschosses zum Mehrfamilienhaus ausgerichtet. Die Anlage wird im Einbahnverkehr mit Einfahrt über die Buswendeschlaufe und Ausfahrt im Anschlussbereich der Stockmattstrasse an die Bruggerstrasse betrieben, wie im Bericht zur Umweltsituation im Vorfeld der Sondernutzungsplanung Ruschbach empfohlen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann die Busspur nicht für die Einfahrt in die Anlage benützt werden.

Ein- und Ausfahrt, Fahrspur und Gehweg zur Bushaltestelle sind asphaltiert, die Parkfelder mit Sickersteinen belegt. Der Bereich zwischen der Anlage und der Bruggerstrasse wird zu Gunsten einer guten Übersicht und aus Sicherheitsgründen einfach gestaltet. Entlang der Bruggerstrasse wird eine Blumenwiese mit ca. neun Feldahornbäumen alleeartig bepflanzt. Die Beleuchtungskandelaber sind im Randbereich zu den Parkfeldern im Abstand von je sieben Parkfeldern platziert. Da die Anlage gut ausgeleuchtet sein wird, ist kein fest installiertes Videoüberwachungssystem vorgesehen.

Gelenkbusse können in der bestehenden Buswendeschlaufe nicht gerade an die Gehwegkante anlegen, da sie zu kurz ist. Bei belegter Haltestelle könnte nicht in die Park and Ride-Anlage eingefahren werden. Die Bushaltestelle wird deshalb stadteinwärts verschoben. Die geplante neue Busbucht ermöglicht den Fahrgästen ein hindernisfreies Einsteigen und liegt optimiert zum bestehenden Fussgängerstreifen über die Bruggerstrasse. Bei der neu zu erstellenden Buswarte sind neben dem Wartebereich und dem Busfahrer-WC auch sechs Veloabstellplätze geplant. Als mögliche Konzepte sind z.B. Park+Bike, Bike+Ride denkbar. Weitere Velo-Abstellplätze könnten bei Bedarf neben der neuen Wartehalle erstellt werden.

Bei der Ausarbeitung des Projekts zeigte sich, dass insgesamt ca. 200 m² Land erworben werden muss. Dies wurde mit den betroffenen Grundeigentümern besprochen. Die Landerwerbskosten inkl. Grundbuch-, Notariats- und Geometerkosten sind nachstehend aufgeführt.

4. Kosten

4.1 Kostenübersicht erste Etappe (inkl. MwSt.)

Projektierung	CHF	CHF
Machbarkeitsstudien inkl. Projektierung Optimalvariante ¹⁾	60,000	
Interne Kosten Projektierung (Schätzung)	25,000	
Gesamtkosten Projektierung, Machbarkeitsstudien		85,000
Baukosten		
Baukosten brutto	1,070,000	
Interne Kosten Ausführung (Schätzung)	35,000	1,105,000
Gesamtkosten inkl. MwSt.		1,190,000

¹⁾ dem Fonds Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze belastet

Im Investitionsplan 2010 - 2015 sind für Projektierung (Projekt Nr. 6-131 CHF 220,000) und Ausführung (Projekt Nr. 6-132 CHF 3,600,000) höhere Beträge eingestellt, weil bei dessen Erstellung noch vom Bau einer grösseren Anlage in einer Etappe ausgegangen wurde.

4.2 Übersicht Baukredit

Die Baukosten setzen sich wie folgt zusammen:

	Bushalte- stelle CHF	P+R-Anlage CHF	Total CHF
Landerwerb, Grundbuch, Notar, Vermarktung	--	64,600	64,600
Baukosten	120,500	454,500	575,000
Parkierung, Beleuchtung	--	79,200	79,200
Bepflanzung	--	55,000	55,000
Ausrüstung, Anpassung Verkehrssteuerung	95,700	--	95,700
Diverses	300	5,200	5,500
Gebühren	6,680	36,820	43,500
Technische Arbeiten	15,500	58,500	74,000
Zwischentotal	238,680	753,820	992,500
Mehrwertsteuer und Reserve	19,500	58,000	77,500
Total Baukredit brutto	258,180	811,820	1,070,000

4.3 Zusammenfassung Kosten inkl. Folgekosten

Kostenübersicht	CHF
Baukosten brutto (durch Einwohnerrat zu genehmigen)	1,070,000
Interne Kosten Ausführung (Schätzung)	35,000
Kosten Machbarkeitsstudien inkl. Projektierung	60,000
Interne Kosten Projektierung (Schätzung)	25,000
Gesamtkosten brutto inkl. MwSt.	1,190,000
Anteil Kanton (40% Aufwand Bushaltestelle exkl. Ausrüstung) ¹⁾	-61,000
Mitfinanzierung Kanton (Annahme 40% der Investitionskosten P+R) ¹⁾	-325,000
Gesamtkosten netto inkl. MwSt.	804,000

¹⁾ exkl. Aufwendungen Projektierung

Investitionsfolgekosten (jährlich wiederkehrend)	CHF
Durchschn. Kapitalfolgekosten (Lebensdauer 30 Jahre, 4.5 %) gerundet	73,100
Aufwand baulicher Werterhalt (Abt. Tiefbau)	7,000
Aufwand betrieblicher Unterhalt (Abt. Werkhof)	4,000
Erlöse aus Vermietungsgebühren (Abt. öffentliche Sicherheit)	- 60,000
Aufwand Betrieb (Abt. öffentliche Sicherheit)	5,000
Netto Investitionsfolgekosten	29,100

Gemäss Kantonsstrassendekret übernimmt der Kanton Aargau 40% der Gesamtkosten für Tiefbau und verkehrstechnische Steuerung im Bereich der neuen Bushaltestelle.

Für die Park and Ride-Anlage wird beim Kanton, Departement Bau Verkehr und Umwelt, ein Gesuch um Mitfinanzierung eingereicht. Es wird um eine Kostenbeteiligung von mindestens 40% der Investitionskosten ersucht. Je nach Interesse des Kantons an der Anlage kann die Kostenbeteiligung bis zu 50% betragen.

Es ist beabsichtigt, die nach Abzug der kantonalen Beiträge verbleibenden Kosten aus dem Fonds Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze zu decken. Der Stand dieses Fonds beträgt zurzeit CHF 3,934,496.

5. Termine 1. Etappe

Genehmigung Baukredit durch Einwohnerrat	18. Mai 2010
Baubewilligungsverfahren	Juli bis Oktober 2010
Bauausführung	Januar bis Mai 2011

6. Ausblick 2. Etappe

Aussagen zum operativen Erfolg der Park and Ride-Anlage Ruschebach sind schwierig vorwegzunehmen. In Anbetracht der Parkplatzknappheit in der Innenstadt dürfte ihr jedoch Erfolg beschieden sein.

Sollte sich nach Betriebsaufnahme der ersten Etappe zeigen, dass das Parkplatzangebot erweitert werden müsste, wäre dies auf der südwestlichen Parzelle Nr. 67 im Rahmen einer 2. Etappe möglich. Die diesbezügliche Machbarkeitsstudie zeigt drei Varianten mit einem Erweiterungspotenzial von ca. 41 bis 77 Parkplätzen auf. Für die Umsetzung müsste die Sondernutzungsplanung Ruschebach revidiert werden.

7. Zusammenfassung

Die Absicht, an der Stadtgrenze im Kappelerhof eine Park and Ride-Anlage zu erstellen, wurde bereits Anfang der 1990er Jahre formuliert. Nach dem hierfür erforderlichen Landerwerb durch die Stadt Baden wurde die Anlage in der Sondernutzungsplanung Ruschebach als Orientierungsinhalt aufgenommen und der vorgesehene Landstreifen in die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeB) umgezont. Erst im Rahmen der geplanten Überbauung des Baubereichs parallel zur Bruggerstrasse mit einem Mehrfamilienhaus und im Wissen um die Stossrichtung der Revision des Entwicklungsrichtplans Baden Nord wurde das Projekt Park and Ride Ruschebach wieder aktiviert. Mit Machbarkeitsstudien wurde ein zweistufiges Vorgehen erarbeitet. Die wichtigsten Vorteile dieses Verfahrens sind die rasche und relativ kostengünstige Realisierung der ersten Etappe, das Sammeln von Erfahrungen und die Möglichkeit einer allfälligen massgeschneiderten Lösung für die zweite Etappe.

Die Abteilung öffentliche Sicherheit als Betreiberin der ersten Etappe rechnet mit einer guten Auslastung der Anlage. Für die allfällige Umsetzung der zweiten Etappe müsste die Sondernutzungsplanung Ruschebach revidiert werden.

Je nach Entscheid des Kantons betreffend Mitfinanzierung verringern sich die Investitionskosten bedeutend. Die verbleibenden Kosten sollen dem Fonds Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze entnommen werden.

* * * * *

Beilage:

Situationsplan verkleinert A3

Auflageakten:

- Planmappe Bauprojekt mit technischem Bericht, Kostenvoranschlag und Plänen
- Machbarkeitsstudie 2. Etappe
- Kopie Sondernutzungsplan Ruschebach mit Sondernutzungsvorschriften