

Aktuelles

21. Januar 2020

Stadtrat begrüsst Massnahmen zur Entlastung der Kernstädte Baden und Brugg

Der Stadtrat Baden hat seine Stellungnahme zur Anpassung des kantonalen Richtplans beim Kanton eingereicht. Sie betrifft das Regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE 2040) und die Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen - Baden.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau

Der Stadtrat ist überzeugt, dass nur ein Gesamtverkehrskonzept, das alle Verkehrsträger berücksichtigt, Lösungen für die Beseitigung von Engpässen und zur Reduktion der Belastungen innerhalb des Siedlungsgebiets ergibt. Die künftigen Mobilitätsanforderungen werden prioritär mit öV und FRV bewältigt werden müssen. Das Projekt OASE schafft hierzu die erforderlichen Voraussetzungen. Der mit dem neuen Tunnel mögliche Rückbau und die Aufwertung der bestehenden Strassenräume wird die Innenentwicklung unterstützen. Rückbau und Aufwertungen und deren Finanzierung müssen Bestandteile des Projekts sein.

Der Stadtrat unterstützt die geplanten Angebots- und Infrastrukturausbauten bei Bahn und Bus sowie die Weiterführung der Limmattalbahn nach Baden. Das OASE-Konzept geht von einer vollständigen Umsetzung der öV-Massnahmen im Ostaargau aus. Es ist sicherzustellen, dass angesichts angespannter Finanzen diese tatsächlich umgesetzt werden. Für Baden und die Region von essentieller Bedeutung sind gute und direkte Bahnverbindungen zum Flughafen nach Zürich, Bern und Basel.

Unterstützt wird der Quantensprung im Veloverkehr, durch Ausbau des Velonetzes, konsequente Netzplanung, neuen Standards und durch Velovorzugsrouten. Der mit dem neuen Tunnel gewonnene Handlungsraum muss für den Veloverkehr gewinnbringend genutzt werden. Bereits im Vorfeld der Umsetzung von OASE-Elementen sind in laufenden Projekten Verbesserungen zu realisieren.

Anstelle einer neuen MIV- Limmatbrücke beim ehemaligen Schlachthof, wünschte der Stadtrat eine Verbesserung der bestehenden Querbeziehung durch den Ausbau des Knotens "Neuenhof/Wettingen Zentrum" Auffahrt A1. Der Zugang und Abfluss auf/von der A1 ist zu verbessern. Um eine Nord-Süd-Achse aus Deutschland in Richtung Baden zu verhindern, muss das Verkehrsmanagement bereits im unteren Aaretal ansetzen.

Nach der Festsetzung im Richtplan sind weitere Abklärungen notwendig, wie auf allfällige negativen Auswirkungen des Projekts auf den Siedlungs- und Landschaftsraum insbesondere in den Portalbereichen des Tunnels reagiert werden kann. Diese sind hinsichtlich städtebaulichen, ökologischen und lärmtechnischen Auswirkungen genau zu untersuchen und es sind Lösungen aufzuzeigen, wie die Immissionen verhindert bzw. eingeschränkt werden können (u.a. Überdachungen).

Limmattalbahn

Die Anbindung der Stadt Baden ans Limmattal durch die Limmattalbahn ist ein zentraler Baustein für eine hohe Standortgunst. Die beiden Projekte OASE und LTB sind eng aufeinander abzustimmen und die Erschliessung des Zentrums muss jederzeit gewährleistet sein. Von einer Stadtbahn können wegen ihrer starken Wahrnehmung positive Impulse ausgehen. Im innerstädtischen Bereich muss die Limmattalbahn den Charakter eines "Stadtrams" annehmen und es ist eine optimale Einbettung in den Stadtkörper sicherzustellen.

Die Ertüchtigung der Hochbrücke und die genaue Wegführung über den Schulhausplatz sowie nach dem Schlossbergtunnel stehen noch nicht fest und werden weiter untersucht werden müssen. Die Notwendigkeit einer vollständigen Sperrung der Hochbrücke für den MIV lässt sich auf Grundlage des vorliegenden Dossiers aus Sicht des Stadtrates nicht ableiten und wird in der absoluten Form abgelehnt. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird zu klären sein, wie eine Lösung mit Ertüchtigung der Hochbrücke und dem Verbleib des MIV in Koexistenz mit der Limmattalbahn und den Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs aussehen kann. Die Umnutzung der Hochbrücke allein für einen Busvorlauf wird abgelehnt.

Kurzversion

Der Stadtrat Baden begrüsst die Massnahmen zur Entlastung der Kernstädte Baden und Brugg und damit das vorliegende Gesamtverkehrskonzept und dankt dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt für den eingeleiteten Prozess.

Der Stadtrat unterstützt die geplanten Angebots- und Infrastrukturausbauten bei Bahn und Bus sowie den angestrebten Quantensprung im Veloverkehr, durch Ausbau des Velonetzes, und die Velovorzugsrouten.

Er ist der Auffassung, dass anstelle einer neuen Limmatbrücke für den MIV beim ehemaligen Schlachthof eine Verbesserung bei der bestehen Limmatquerung mit einem Umbau des Knotens zur Auffahrt A1, Neuenhof zu suchen sei. Die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse und insbesondere der Zugang und Abfluss auf/von der A1 sei zu verbessern.

Nach Festsetzung im Richtplan sind weitere Abklärungen notwendig, wie allenfalls negative Auswirkungen des Projekts auf den Siedlungs- und Landschaftsraum insbesondere in den Portalbereichen des Tunnels verhindert werden können.

Im innerstädtischen Bereich muss die Limmattalbahn den Charakter eines "Stadtrams" annehmen und es ist eine gute Einbettung in den Stadtkörper sicherzustellen. Die Führung der Limmattalbahn über die Hochbrücke bedingt deren Ertüchtigung und Umnutzung. Die Notwendigkeit einer vollständigen Sperrung für den MIV lässt sich auf Grundlage des vorliegenden Dossiers aus Sicht des Stadtrates nicht ableiten. Im Rahmen der weiteren Projektierung wird zu klären sein, wie eine Lösung mit Verbleib des MIV in Koexistenz mit der LTB und den Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs aussehen kann.

[zur Liste](#)