

Baden, 2. März 2020

Der Stadtrat an den Einwohnerrat

73/19

Anfrage Selena Rhinisperger und Mitunterzeichnende vom 9. Dezember 2019 betreffend Haltung der Stadt Baden zu OASE; Antwort

1 Sachverhalt/Ausgangslage

Frau Selena Rhinisperger und Mitunterzeichnende ersuchen den Stadtrat mit Anfrage vom 9. Dezember 2019 um Beantwortung diverser Fragen betreffend Haltung der Stadt Baden zur OASE. Es wird auf die vorliegende Anfrage verwiesen.

2 Antworten

1. Wie stellt sich die Stadt Baden zum "Regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau?"

Der Stadtrat unterstützt die Zielsetzungen der Zentrumsentlastung der Kernstädte Baden und Brugg. Er begrüsst die geplanten Angebots- und Infrastrukturausbauten bei Bahn und Bus sowie den angestrebten Quantensprung im Veloverkehr und damit das vorliegende Gesamtverkehrskonzept. Die Positionen der Stadt Baden leiten sich aus dem Planungsleitbild 2026, dem Raumentwicklungskonzept Baden, dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) und den Legislaturzielen ab. Die Konzeption OASE stützt sich auf die vom Bundesrat im August 2017 genehmigte Gesamtrevision des Richtplans des Kantons Aargau mit Anpassung des Richtplans "Siedlung" sowie das daraus prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrswachstum.

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 dazu die erforderlichen Voraussetzungen. Der mit dem neuen Tunnel mögliche Rückbau und die Aufwertung der bestehenden Strassenräume wird die Innenentwicklung unterstützen. Sie sind zwingende Bestandteile des Projekts.

Der Stadtrat 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 ist. Die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse und insbesondere der Zugang und Abfluss auf/von der A1 sind zu verbessern.

Die Notwendigkeit einer vollständigen Sperrung der Hochbrücke für den MIV lässt sich auf Grundlage des vorliegenden Dossiers nicht ableiten und wird vom Stadtrat in der absoluten Form abgelehnt.

Die Chance, den Modalsplit zugunsten von ÖV, Fuss- und Radverkehr massgeblich zu beeinflussen, soll durch eine wesentliche Reduktion des MIV und einen Quantensprung im Angebot des ÖV mit der Limmattalbahn geschaffen werden. Die genaue Ausgestaltung der Flächenumwidmung ist in einer nächsten Projektphase aufzuzeigen, und die Auswirkungen auf die Kernstädte Baden und Wettingen sind zu ermitteln.

2. *Wie bewertet der Stadtrat die Situation bzgl. OASE für das Quartier Kappelerhof, welches neben Obersiggenthal als zweite grosse Zubringerachse zum Martinsbergtunnel fungiert?*

Der Stadtrat befürwortet eine übergeordnete Verkehrslenkung, die den Verkehr aus dem unteren Aaretal möglichst über die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch leitet. Ein Monitoring muss sicherstellen, dass die prognostizierte Verkehrsverlagerung stattfindet. Es ist in der weiteren Planung aufzuzeigen, welche Handlungsoptionen bestehen, falls die Massnahmen nicht greifen.

Die im kantonalen Richtplan angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen bedingt attraktive Strassen mit geringer Trennwirkung. Wenn der verbleibende Verkehr vermehrt die Achse Turgi - Kappelerhof belastet, so sind unter dem Titel "Optimierung/ Weiterentwicklung des Strassennetzes, Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und städtebaulichen Entwicklung" Aufwertungen für das Quartier Kappelerhof gemäss dem REK Stadt Baden zu tätigen. Die Wirkung eines Verkehrsträgers hängt wesentlich von der Gestaltung des Strassenraums und dem Verkehrsregime ab.

3. *Wie gedenkt der Stadtrat sich in den Planungsprozess einzubringen, um negative Auswirkungen auf einzelne Quartiere der Stadt auszugleichen?*

Nach Festsetzung im Richtplan sind weitere Abklärungen notwendig, wie negative Auswirkungen des Projekts auf den Siedlungs- und Landschaftsraum insbesondere in den Portalbereichen des Tunnels verhindert werden können. Diese sind hinsichtlich städtebaulicher, ökologischer und lärmtechnischer Auswirkungen genau zu untersuchen, und es sind Lösungen aufzuzeigen, wie die Immissionen verhindert bzw. eingeschränkt werden können. Der Verkehrslärm ist in erster Linie an der Quelle zu reduzieren und durch aktiven Lärmschutz zu minimieren. Für die Wohnbevölkerung im Bereich der Rampe im Abschnitt Liebenfels sind aktive Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen. So ist z.B. eine Überdeckung/Teilüberdeckung der Rampe zu prüfen.

4. *Wie gedenkt der Stadtrat die immensen Kosten, die eine Umsetzung der im Konzept vorgesehenen Massnahmen auch für die Stadt Baden mit sich bringen werden, zu bewältigen?*

Die Finanzierung der Massnahmen des Rückbaus und zumindest eines Anteils der städtebaulichen Aufwertung muss Bestandteil des Projekts OASE sein. Die Rollen- und Kostenteilung wird Bestandteil der bilateralen Planungsvereinbarungen sein. Zur Sicherstellung des angestrebten Paradigma-Wechsels beim Veloverkehr sind zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten (Fördertöpfe für den FRV) bereitzustellen. Eine Konkretisierung der Verpflichtungen wird im Rahmen bilateraler Planungsvereinbarungen erfolgen. Die Organisation und Bauherrschaft der Projektelemente, die Finanzierung, Realisierungsetappen, die künftige Eigentümerschaft der Objekte und der politische Begleitprozess sind in der weiteren Prozessgestaltung vordringliche Themen.

* * * * *

Beilage:

- Anfrage Frau Selena Rhinisperger und Mitunterzeichnende vom 9. Dezember 2019