

Margreth Stammbach
Martinsbergstr. 11
5400 Baden
Tel.: 056 221 03 42

STADT BADEN
Behördendienst

29. Nov. 2016

17. November 2016

Präsidentin des Einwohnerrats Baden
Frau Stefanie Heimgartner
Mellingerstr. 126
5400 Baden

70116

Anfrage Mobilitätskonzept Bäderquartier

Liebe Stefanie, sehr geehrte Damen und Herren

Für die Grünen Baden ist eine *gut organisierte* Mobilität ein wichtiges Kriterium für Grossprojekte und Arealüberbauungen im Zentrum Badens, so auch für die Bauprojekte im Bäderquartier. Die Erreichbarkeit des Bades und des Bäderquartiers soll garantiert sein, ohne dabei Baden mit zusätzlichem mIV-Mehrverkehr (Legislaturziel) zu belasten.

Das „Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier“ vom April 2011 war Teil des Gestaltungsplans, den der Kanton bewilligt hat. Darin wurde unter anderem in der Massnahmenliste ab S. 48 festgelegt, dass folgende Konzepte Teil der Baubewilligung sind.

- Konzept zur Ablieferung, Entsorgung und Zufahrten Neubau VAG
- Parkierungskonzept über Bäderquartier (inkl. Nutzung, Bewirtschaftung, Finanzierung, Gebühren, etc)
- Mobilitätsmanagement in Form eines verbindlichen Massnahmenkonzeptes (S.46 ff.)
 - Kommunikation und Information
 - Förderung ÖV
 - Förderung Velo- Fussweg
 - Parkierung

Bei der Auflage des Baugesuchs für das Bad und Wohnblock wie auch für die Rehaklinik waren diese Konzepte unvollständig, das Mobilitätsmanagement fehlte und ist zurzeit noch ausstehend.

Im „Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier“ vom April 2011 steht, dass mit der Realisierung der Projekte im Bäderquartier der Vollausbau erreicht ist (S.8). Es werden max. 500'000 Thermalbadbesucher pro Jahr erwartet – über 4 Mal mehr Besucher als im Jahr 2006 (115'000) (S.15). Um den Verkehr bewältigen zu können wird ein Modalsplitt von 65 % mIV und 25 % ÖV und 10% LV vorgeschlagen (S.26).

Bei diesem Modalsplitt sind die den Badgästen zugewiesenen Parkplätze dann ausreichend, wenn der Badbesuch maximal 2h dauert (S. 27) und wenn zu den abendlichen Spitzenstunden weitere PP für eine Mehrfachnutzung zur Verfügung stehen. Letzteres ist vertraglich zu regeln (S.31). Wie auch die Anlieferung und Entsorgung koordiniert werden muss, da das Kreuzen von Lastwagen auf der

Parkstrasse Nord nur knapp möglich ist, denn diese ist eng und unübersichtlich (S.18). Die Belastungsgrenze des Umfelds stösst bei einer Zunahme von 400 auf 2'500 Fahrten an Spitzentagen an Grenzen und die Luft und Lärmwerte könnten überschritten werden (S.37).

Weiter betont das Erschliessungs- und Verkehrskonzept, dass für diesen Modalsplitt mehr notwendig ist als „harte Faktoren“ wie Verkehrsinfrastruktur, PP und einen Taktfahrplan zu Verfügung zu stellen. Es braucht auch Bewusstseinsbildung mit Kommunikation, um das Verkehrsverhalten zu beeinflussen (S. 46). Aufgrund der beschränkten Zufahrtsmöglichkeit via Parkstrasse soll die Erschliessung verstärkt durch „städtisches Verkehrsverhalten“ wie den Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr erfolgen. Das Verkehrsverhalten der Arbeitnehmenden, KundInnen, BewohnerInnen und BesucherInnen soll durch Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement entsprechend gelenkt werden. Zu dieser Strategie gehört ein Mobilitätskonzept (S.38/S.46).

Darum stellen sich uns heute die folgenden Fragen:

1. Wann werden die ausstehenden Konzepte insbesondere das Mobilitätskonzept nachgereicht und warum zu einem so späten Zeitpunkt? Werden die fehlenden Unterlagen nochmals zur Einsicht aufgelegt? Wie stellt die Stadt Baden sicher, dass der Grundeigentümer sich an die grundeigentümergebundenen Vorgaben des Erschliessungs- und Verkehrskonzeptes hält, wenn die Baufreigabe bereits ohne diese Angaben erteilt wurde?
2. Mit welchen Massnahmen aufgelistet auf S.49 ff. wird der Verkehr nun ins Bäderquartier gesteuert?
3. Wie gestaltet sich der Kostenteiler für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes?
4. Welches Monitoring ist geplant?
5. Mit welchen Mitteln kann die Stadt eingreifen, falls der Verkehr ins Bäderquartier mehr als geplant zunimmt?
6. Wurden Vorschläge zur Entlastung des Bäderquartiers aus dem „Erschliessungs- und Verkehrskonzept“ berücksichtigt? z.B. Anfahrt Reiseautos über das Öderlinareal (S.40), Umleitung des Verkehrs aus Richtung Wettingen ins Parkhaus Zentrum in Ennetbaden (S.43), Verschieben der Bushaltestelle Freihof zur Schiefen Brücke.
7. Mit der Ablehnung des Mättelsteges wird eine mögliche Fahrrad- und Fussgängerverbindung, die eine Entlastung gebracht hätte, nicht realisiert. Wie kann das kompensiert werden?
8. Aus verkehrlichen und gestalterischen Gründen ist die Aufhebung der bestehenden Parkplätze im öffentlichen Raum anzustreben (S. 43). Bei welchen Parkplätzen wird dies realisiert?

Besten Dank für die Beantwortung der Anfrage.

Mit freundlichen Grüssen
Margreth Stammbach

