

relevant sind. Es hält weiter auch den Zeitpunkt für die Umsetzung der Massnahmen fest (vor bzw. nach Inbetriebnahme der Therme).

Die entsprechenden Konzepte (Mobilitätsmanagement, Anlieferungs- und Entsorgungskonzept, Parkierungskonzept) sind für das Baubewilligungsverfahren relevant, die jeweiligen Massnahmen jedoch erst vor Inbetriebnahme der Therme umzusetzen. Die Bauherrschaft hat die für das Baubewilligungsverfahren relevanten Konzepte am 17. Juli 2015 eingereicht. Der Stadtrat hat mit Entscheid vom 25. April 2016 der Verena Hof AG die Baubewilligung unter Bedingungen und Auflagen erteilt. U.a. wurden die Auflagen gemacht, dass das Ver- und Entsorgungskonzept sowie das Mobilitätskonzept zu überarbeiten und einen Monat vor Baubeginn zur Genehmigung einzureichen seien und weiter, es sei drei Monate vor Baubeginn der Nachweis zu erbringen, dass die Tiefgarage und die Zufahrt den Anforderungen entsprechen.

Für den Baubeginn ist eine formelle Baufreigabe durch die Abteilung Planung und Bau erforderlich. Diese wird erst erteilt, wenn alle dafür erforderlichen Auflagen erfüllt sind.

1. Wann werden die ausstehenden Konzepte insbesondere das Mobilitätskonzept nachgereicht und warum zu einem so späten Zeitpunkt?

Die Bauherrschaft hat am 17. Juli 2015 das Mobilitätskonzept sowie das Erschliessungs- und Verkehrskonzept mit dem Baugesuch eingereicht. Der Stadtrat hat mit Entscheid vom 25. April 2016 der Verena Hof AG die Baubewilligung unter Bedingungen und Auflagen erteilt. Darin wurde verfügt, dass das Ver- und Entsorgungskonzept sowie das Mobilitätskonzept zu überarbeiten und einen Monat vor Baubeginn zur Genehmigung einzureichen sind.

Mit Eingabe vom 10. November 2016 hat die Bauherrschaft das Verkehrs- und Erschliessungskonzept für die Therme und das Wohn-/Ärztgebäude, das Dossier Mobilitätsmanagement mit detailliertem Mobilitätskonzept sowie den Bericht über die verkehrsplanerischen Abklärungen mit Prüfung der Parkierungsanlagen formell eingereicht. Die Stadtverwaltung hat die Unterlagen vor der Baufreigabe für den Abbruch geprüft und als vollständig und in Ordnung befunden. Die Bauherrschaft wird als Teil des Parkierungskonzepts noch ein Gebührenreglement erlassen, das vor der Inbetriebnahme des Parkhauses vom Stadtrat zu genehmigen ist. Mit Entscheid vom 19. Dezember 2016 hat der Stadtrat die Baufreigabe für den Abbruch der bestehenden Gebäude erteilt.

Die Verkehrsthemen, die Ver- und Entsorgung und die Gastronomie stehen massgeblich im Zusammenhang mit dem Betrieb des Bads und konnten ohne konkretes Betriebskonzept und fortgeschrittene Planung der Gebäudekonzeption nicht erstellt werden. Für den Betreiberentscheid und eine gesicherte Finanzierung angesichts der erheblichen finanziellen Investition mit entsprechendem Risiko ist meist eine rechtskräftige Baubewilligung (Planungssicherheit) zwingende Voraussetzung. Durch die Auflagen in der Baubewilligung wird sowohl diesem Aspekt wie auch der rechtzeitigen Erarbeitung der notwendigen Konzepte (vor Baufreigabe Neubauten) und deren Erfüllung (Umsetzung vor Inbetriebnahme Therme) Rechnung getragen.

Werden die fehlenden Unterlagen nochmals zur Einsicht aufgelegt?

Die Konzepte Ver- und Entsorgung, Mobilität, Betrieb und Gastronomie betreffen ein privates Bauvorhaben und beinhalten betrieblich und wirtschaftlich schützenswerte Daten, weshalb sie der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden.

Wie stellt die Stadt Baden sicher, dass der Grundeigentümer sich an die grundeigentümergebundlichen Vorgaben des Erschliessungs- und Verkehrskonzepts hält, wenn die Baufreigabe bereits ohne diese Angaben erteilt wurde?

Mit Stadtratsentscheid vom 19. Dezember 2016 wurde die Baufreigabe für den Abbruch der bestehenden Gebäude erteilt, aber noch nicht für den Neubau des Thermalbads (BQ1), des Wohn- und Geschäftshauses (BQ2) und der Tiefgarage.

2. *Mit welchen Massnahmen aufgelistet auf S. 49 ff wird der Verkehr nun ins Bäderquartier gesteuert?*

Im Erschliessungs- und Verkehrskonzept (E+V Konzept) wird festgehalten, dass die Bewältigung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens von und zu den Bädern sicherzustellen ist. Dazu wurden Massnahmen formuliert.

Massnahme A: Knoten Haselstrasse/Bruggerstrasse

Nach Inbetriebnahme des Thermalbads werden die Auswirkungen des Verkehrsaufkommens beobachtet. Bei Bedarf wird die Stadt Baden zusammen mit dem Kanton (Hoheit bei der Verkehrssteuerung der Kantonsstrassen) die Lichtsignalsteuerungen überprüfen und allenfalls optimieren.

Massnahme B: LSA am Knoten Haselstrasse/Parkstrasse/Bahnhofstrasse

Der Stadtrat hat am 9. Mai 2016 entschieden, dass der Zeitpunkt für die Umsetzung einer neuen Lichtsignalanlage (LSA) am Knoten Haselstrasse/Bahnhofstrasse verfrüht sei und vorläufig auf den Bau einer LSA verzichtet werden soll. Der Baustellenverkehr in die Bäder und das neue Verkehrsregime nach Eröffnung des Bustunnels beim Schulhausplatz sollen sich erst etablieren können. Es ist abzuwarten, wie die Verkehrssituation sich einpendelt. Sollten wider Erwarten grössere Störungen am Knoten auftreten, kann dies durch den kurzfristigen Einsatz eines Verkehrsdienstes reguliert werden, ebenso der Baustellenverkehr in die Bäder.

Massnahme C: Knoten Parkstrasse/Römerstrasse

Die Erschliessung sowie die Anlieferung der Bäder und des Parkhauses Thermalbad erfolgen über die Parkstrasse Nord. Der Bus auf der Parkstrasse soll gegenüber der Römerstrasse vortrittsberechtigt sein. Beim Knoten Parkstrasse/Römerstrasse sind signalisationstechnische und allenfalls unterstützende bauliche Massnahmen vorgesehen. Die entsprechenden Massnahmen sind in Planung.

Massnahme D: Parkstrasse Nord - Römerstrasse bis Zufahrt Tiefgarage

Die Umgestaltung der Parkstrasse im Abschnitt Nord ist bereits erfolgt, womit die verkehrs- und sicherheitsrelevanten Aspekte schon für die Bauzeit gewährleistet sind. Bereits während der Bauphase wird die Parkstrasse Nord zudem als Tempo 30-Zone signalisiert. Mit der Inbetriebnahme des Thermalbads erfolgt die definitive Festsetzung als Tempo 30-Zone.

Massnahme E: Parkstrasse Nord - Zufahrt Tiefgarage bis Wohngebäude

Ab dem Bereich der Tiefgaragenzufahrt wird der Strassenbereich mit Inbetriebnahme des Thermalbads als Begegnungszone signalisiert. Der Anlieferungs- und Entsorgungsverkehr behindert den Betrieb des öffentlichen Verkehrs gemäss dem vorliegenden Konzept nicht.

Massnahmen F: Parkhaus Bäder

Parkhaus und Zufahrt: Die Tiefgaragen-Zufahrt entspricht den Anforderungen der verkehrlichen Erschliessung für Personenwagen und für den Anlieferungsverkehr. Die Geometrie der ersten Untergeschossebene der Tiefgarage entspricht den Bedingungen für Lieferwagen.

Parkierungskonzept: Die Parkplätze im Parkhaus werden bewirtschaftet. Dafür wird durch die Bauherrschaft noch ein Gebührenreglement erlassen, das vor der Inbetriebnahme des Parkhauses vom Stadtrat zu genehmigen ist.

Einbindung Parkhaus Bäder ins Parkleitsystem: Das Parkhaus wird vor Inbetriebnahme in das städtische Parkleitsystem (Träger: Regionalwerke AG) eingebunden. Die Planung läuft.

Wegleitung MIV: Gemäss dem E+V Konzept wird die Wegleitung des motorisierten Individualverkehrs bis zur Inbetriebnahme des Parkhauses geprüft und gegebenenfalls angepasst. Die Signalisierung erfolgt dennoch, da neben der Wegweisung gleichzeitig auch eine "Bewerbung" des Angebots erfolgt. Die erforderlichen Abklärungen sind seitens Stadt und Kanton im Gang, sodass die Signalisation auf die Inbetriebnahme des Bads angepasst ist.

Massnahme G: Rad- und Fusswege im Mättelipark

Die Rad- und Fusswege im Mättelipark werden inkl. Signalisation wie geplant ausgeführt.

Massnahme H: Kurplatz, Limmatpromenade

Gemäss dem Entwicklungsrichtplan Bäder sollen die oberirdischen Parkplätze auf öffentlichem Grund aus verkehrlichen und gestalterischen Gründen aufgehoben werden. Dies betrifft insgesamt sechs öffentliche Parkplätze vor der Dreikönigskapelle, die von der Einwohnergemeinde Baden bewirtschaftet werden, sechs private Parkplätze vor dem Inhalatorium, die rechtlich mit Personaldienstbarkeiten gesichert sind und sieben weitere, ebenfalls privat genutzte Parkplätze unter der Schiefen Brücke. Für diese Parkplätze wird in der neuen Tiefgarage Ersatz geschaffen. Entsprechende vertragliche Regelungen sind im Vorvertrag festgehalten.

Die Baubewilligung für die Neugestaltung des öffentlichen Raums im Kernbereich Bäder kann voraussichtlich im Januar 2017 erteilt werden. Der Baukredit ist genehmigt.

Massnahme I: Ochsen Garten

Der neue öffentliche Fussweg von der Parkstrasse, Kapelle Heilige Drei Könige, bis zur Liegenschaft Römerstrasse 12c wird wie geplant erstellt (zur Kostensenkung jedoch ohne Beleuchtung). Der Garten wird mit einfacheren Massnahmen aufgewertet, jedoch nicht wie ursprünglich vorgesehen neu gestaltet.

Massnahme K: Bäderstrasse

Die ursprünglich geplante Neugestaltung der Bäderstrasse im Abschnitt zwischen dem Kreisel Oelrain-/Haselstrasse und der Schiefen Brücke sowie die Verschiebung der Haltestelle wurden aus Kostengründen verworfen.

Massnahme L: Haselstrasse Bereich Kurpark

Die Umgestaltung der Haselstrasse wurde aus Kostengründen vom Stadtrat auf unbestimmte Zeit verschoben.

Massnahme M: Mättelisteg

Der Einwohnerrat hat den Baukredit für den Mättelisteg abgelehnt. Die Gemeindeversammlung Ennetbaden hat den Kredit mit grossem Mehr angenommen. Ein Entscheid des Einwohnerrats von Obersiggenthal steht noch aus. Zurzeit kann nicht mit einer Realisierung gerechnet werden.

Massnahme N: Parkstrasse Süd

Die Parkstrasse wird als Tempo 30-Zone signalisiert. Die Signalisation der Strasse wird mit dem Baustellenbetrieb umgesetzt.

Weitere Massnahmen

Tempo 30 und Begegnungszonen: Der öffentliche Raum im Bädergebiet wird der neuen Nutzung entsprechend eine Aufwertung und erhöhte Aufenthaltsqualität erfahren. Der Kernbereich (Kurplatz, Blumen- Hörnligasse, Limmatpromenade bis Schiefe Brücke, Bäderstrasse ab Bädertor, Parkstrasse ab Zufahrt Tiefgarage) wird als Begegnungszone signalisiert. Für deren Einführung sind verkehrstechnische Gutachten in Erarbeitung. Diese werden mit den entsprechenden Massnahmenkonzepten dem kantonalen Departement Bau, Verkehr und Umwelt zur Genehmigung eingereicht. Die Umsetzung erfolgt mit Eröffnung der Therme voraussichtlich im Frühling 2019.

Buslinienergänzung: Das Bädergebiet wird heute durch die Buslinie 9 (Bahnhof Ost - Bäder - Roggenboden - Kraftwerk) erschlossen. Die Linie verkehrt derzeit im 30-Minuten-Takt mit Kleinbussen. Das künftige Thermalbad mit seiner Grösse, den wesentlich höheren Besucherzahlen und dem angestrebten hohen ÖV-Anteil kann nicht ausreichend mit der bestehenden Linie 9 erschlossen werden. Die Erschliessung des Thermalbads erfolgt neu im 15-Min.-Takt durch die RVBW-Linie 3. Diese wird vom Bahnhof Baden West über die Hasel-/Bäderstrasse zum Thermalbad und über die Parkstrasse zum Bahnhof Baden Ost verkehren. Die Haltestelle Bäder wird unmittelbar beim Eingang des Thermalbads liegen. Die Zeitlage der neuen Linie richtet sich auf die Anschlüsse an den Fernverkehr der Bahn aus. Die Linie 9 wird neu ohne Umweg via Bäderquartier vom Bahnhof direkt über die Parkstrasse Süd und die Römerstrasse zum Roggeboden geführt.

Fahrradabstellplätze: Mit dem Bauvorhaben werden mindestens 336 gut zugängliche und nach Möglichkeit überdachte Abstellplätze für den leichten Zweiradverkehr erstellt.

Mobilitätsmanagement: Mit den Massnahmen des Mobilitätskonzepts wird hauptsächlich das Ziel verfolgt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu senken, um eine effiziente und umweltverträgliche Abwicklung der gesamten Mobilität zu erreichen. Die konkreten Massnahmen werden bei der Beantwortung der Frage 3 beschrieben.

Betriebs-, Ver- und Entsorgungskonzept Bäderquartier: Es liegt ein detailliertes Ver- und Entsorgungskonzept basierend auf einem Betriebskonzept vor. Darin sind u.a. die Hauptanlieferung via Untergeschoss mit Sprinter, die oberirdische Ver- und Entsorgung (Sonderanlieferung), Wendemöglichkeiten für LKW, Containerplatz, Veloabstellplätze, die Zufahrten zu den Technikräumen und die Bushaltestellen aufgezeigt. Der Stadtrat wird spätestens bis zur Inbetriebnahme der Therme die Zufahrt ins Bäderquartier mit einer Verordnung regeln.

3. Wie gestaltet sich der Kostenteiler für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts?

In den Sondernutzungsvorschriften (Gestaltungsplan "Limmatknie" vom 19. April 2012) wird festgehalten, dass die Massnahmen des Mobilitätskonzepts mit dem Baugesuch für die Therme

zur Bewilligung eingereicht und bis zur Eröffnung der Therme umgesetzt sein müssen. Als konkrete Förderung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des Fuss- und Radverkehrs sind folgende Massnahmen vorgesehen, die die Verena Hof AG finanziell allein trägt:

- Mobilitätsinformation für Besucher, Kunden und Patienten auf den Homepages und allenfalls Social Media-Kanälen,
- Mobilitätsinformation beim Empfang des Thermalbads,
- Kombitickets Thermalbad und Gratis- bzw. ermässigte ÖV-Tickets Klinik Verena Hof,
- Parkierungs- und Spesenreglement für Mitarbeitende (beinhaltet vergünstigte ÖV-Abonnemente für Mitarbeitende),
- Monetäre Bewirtschaftung der Parkplätze,
- Car-Sharing (Bereitstellung von einem bis zwei Parkplätzen für Mobility-Fahrzeuge),
- Ladestationen für mind. zwei Elektro-Autos und Elektro-Velos an gut zugänglicher Lage ,
- Veloabstellplätze und deren Ausstattung,
- Velos, E-Bikes und Lastenvelos für Mitarbeitende,
- Teilnahme "Bike To Work",
- Abholdienst Bäder (Klinik/Therme).

Zwischen Stadt und Verena Hof AG wurden weitere Produkte mit einem Kostenteiler in einem Vorvertrag vereinbart und von der Finanzkommission genehmigt:

Parkierungskonzept: Im Erschliessungs- und Verkehrskonzept (E+V-Konzept) Römer-/Bäderquartier ist festgelegt, dass ein Parkierungskonzept (inkl. Bewirtschaftung und Gebühren) vor Inbetriebnahme des Parkhauses vorliegen muss. Die monetäre Parkplatzbewirtschaftung ist auch im Gestaltungsplan Limmatknie bindend verankert. Die Finanzierung des Parkierungskonzepts geht zu 2/3 zulasten der Verena Hof AG und zu 1/3 zulasten der Einwohnergemeinde Baden.

Parkleitsystem Bäder: Gemäss § 54b BauG "Parkleitsystem" können Gemeinden, die ein Parkleitsystem einführen, die Eigentümer öffentlich zugänglicher Parkieranlagen verpflichten, Daten über den Belegungsgrad zu liefern und sich angemessen an den Kosten zu beteiligen. Im Gestaltungsplan Limmatknie ist verbindlich geregelt, dass das Parkhaus spätestens bis Inbetriebnahme an das Parkleitsystem der Stadt anzuschliessen ist. Die Planungs- und Installationskosten für die Ergänzung des Parkleitsystems werden zu 1/2 über den Fond Ersatzabgaben Parkplätze und zu 1/2 durch die Verena Hof AG, die Betriebs- und Unterhaltskosten zu 100 % durch die Verena Hof AG finanziert.

Buslinienergänzung: Der Kostenteiler für die dreijährige Versuchsphase geht zu je 1/2 zulasten der Verena Hof AG und der Einwohnergemeinde Baden. Nach spätestens einer dreijährigen Versuchsphase, die durch die Stadt und die Beteiligten zu finanzieren ist, wird das Angebot – Voraussetzung ist eine genügende Frequentierung – ins ordentliche Angebot des Kantons übernommen.

Beschilderung Motorisierter Individualverkehr: Die Finanzierung der Beschilderung für den motorisierten Individualverkehr geht 2/3 zulasten der Verena Hof AG und zu 1/3 zulasten der Einwohnergemeinde Baden.

Fussgängersignaletik: Gemäss dem E+V-Konzept ist die bestehende Fussgängersignaletik der Stadt Baden auf die Bäder auszudehnen und anzupassen, damit die gewünschte Erschliessung durch den Fuss- und Radverkehr unterstützt wird. Die Kosten gehen zu 2/3 zulasten der Verena Hof AG und zu 1/3 zulasten der Einwohnergemeinde Baden.

Die Stadt Baden finanziert folgende Massnahmen zu 100 %:

Gutachten zu Begegnungs- und Tempo 30-Zonen

Verkehrsregime Bäder: Der Stadtrat wird spätestens bis zur Inbetriebnahme der Therme die Zufahrt in das Bäderquartier in einer Verordnung regeln. Diese wird in Anlehnung an das "Verkehrskonzept – Innenstadt Baden" formuliert und umgesetzt.

4. *Welches Monitoring ist geplant?*

Das Mobilitätsmanagement sieht ein Monitoring und Controlling vor. Das Monitoring wird in Form einer systematischen Erfassung durchgeführt, um die mobilitätswirksamen Begleitmassnahmen zu überwachen, den Modalsplit zu überprüfen und bei Bedarf mit Massnahmen nachzubessern. In einzelnen Objektblättern sind die Massnahmen des Monitoring aufgeführt und festgehalten. Das Controlling erfolgt in der Anfangsphase jährlich, ab dem vierten Betriebsjahr alle zwei bis drei Jahre. Die massgebenden Unterlagen für das Controlling stellen die Betreibergesellschaften der Stadt Baden zur Verfügung. Die Stadt Baden prüft die Wirksamkeit der Massnahmen und kann bei Bedarf Nachbesserungen von den Betreibergesellschaften einfordern.

5. *Mit welchen Mitteln kann die Stadt eingreifen, falls der Verkehr ins Bäderquartier mehr als geplant zunimmt?*

Im Erschliessungs- und Verkehrskonzept sind die notwendigen Massnahmen zur Verkehrsbeherrschung beschrieben. Zeigt das Monitoring, dass der Verkehrszuwachs höher ist als angenommen, werden die oben genannten Massnahmen des E+V-Konzepts verschärft.

6. *Wurden Vorschläge zur Entlastung des Bäderquartiers aus dem "Erschliessungs- und Verkehrskonzept" berücksichtigt? z.B. Anfahrt Reiseautos über das Oederlin-Areal (S. 40), Umleitung des Verkehrs aus Richtung Wettingen ins Parkhaus Zentrum in Ennetbaden (S. 43), Verschieben der Bushaltestelle Freihof zur Schiefen Brücke.*

Die Anfahrt der Reiseautos über das Oederlin-Areal in Obersiggenthal wurde geprüft. Da der Mättelisteig nicht realisiert wird, entfällt die Fusswegverbindung zwischen dem Oederlin-Areal und dem Thermalbad. Somit macht eine Anfahrt der Reiseautos zum Oederlin-Areal ohne direkte Fusswegverbindung zum Thermalbad keinen Sinn.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht vorgesehen, den Verkehr ins Parkhaus "Zentrum" in Ennetbaden zu leiten, da die geplante Parkieranlage Bäder mit 450 PP zusammen mit den Massnahmen des Mobilitätskonzepts ausreichen dürfte.

Die dauerhafte Verschiebung der Bushaltestelle Freihof zur Schiefen Brücke ist aufgrund des Verzichts auf die Umgestaltung (notwendige bauliche Anpassungen) der Bäderstrasse nicht möglich. Das Thermalbad wird mit der neuen Linienführung der Buslinie 3 direkt erschlossen. Die Haltestelle wird unmittelbar vor dem Thermalbadeingang zu liegen kommen.

7. *Mit der Ablehnung des Mättelistegs wird eine mögliche Fahrrad- und Fussgänger Verbindung, die eine Entlastung gebracht hätte, nicht realisiert. Wie kann das kompensiert werden?*

Mit der Ablehnung des Mättelisteg entfällt die Fahrrad- und Fussgänger Verbindung zwischen den Gemeinden Ennetbaden sowie Obersiggenthal und der Stadt Baden. Eine gleichwertige Alternative besteht nicht. Als nächster Übergang steht der Merciersteg zur Verfügung, wobei dieser für Fahrradfahrer gesperrt ist. Der nächste Übergang für Fahrradfahrer ist die Schiefe Brücke. Bei einem allfällig späteren Bau des Mättelistegs werden Anpassungsarbeiten notwendig sein.

8. *Aus verkehrlichen und gestalterischen Gründen ist die Aufhebung der bestehenden Parkplätze im öffentlichen Raum anzustreben (S. 43). Bei welchen Parkplätzen wird dies realisiert?*

Siehe dazu oben genannte Massnahme H des E+V-Konzepts

* * * * *

Beilage:

- Erschliessungs- und Verkehrskonzept Römer- und Bäderquartier, 1. April 2011