

Baden, 1. Juli 2019

Der Stadtrat an den Einwohnerrat

31/17

Anfrage Heinz Herrmann vom 24. April 2017 betreffend Mellingerstrasse/Kreisel Burghalde; Antwort

1 Ausgangslage

1.1 Anfrage

Herr Heinz Herrmann ersuchte den Stadtrat mit Anfrage vom 24. April 2017 um Beantwortung diverser Fragen betreffend dem Ausbauprojekt Mellingerstrasse, Kreisel Burghalde.

Das Kantonsstrassenprojekt Mellingerstrasse K 268, Schadenmühle, umfasst den 550 Meter langen Abschnitt der Mellingerstrasse vom Schadenmühleplatz bis zur Einmündung Oberstadtstrasse. Der Abschnitt ist ein Element der verkehrlichen Bauten Baden Zentrum und ein wichtiges Element in der Kette baulicher Anpassungen entlang der gesamten Mellingerstrasse. Ein grosser Teil des Gesamtkonzepts Mellingerstrasse ist realisiert (Dättwiler Weiher, Innere Mellingerstrasse, Schulhausplatz). Das Projekt Schadenmühle ist der letzte Abschnitt auf der Achse, welcher noch saniert und aufgewertet werden soll.

Ziel des Projekts ist die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Strasse, eine möglichst verträgliche und flüssige Abwicklung des Verkehrs, sichere Bewegungsmöglichkeiten für den Rad- und Fussverkehr inkl. sichere Querungen, ein zuverlässiger Busbetrieb mit verlässlichen Reisezeiten, die Erschliessung der angrenzenden Nutzungen und eine gute Abstimmung mit der anstossenden Bebauung. Zudem besteht ein Urteil des Verwaltungsgerichts, dass die Stadt Baden verpflichtet, die heute nicht erschlossenen Liegenschaften Mellingerstrasse 43–51 zu erschliessen.

Hauptmassnahmen des Projekts sind die Strassensanierung, der Ersatz der SBB-Brücke mit einem angehängten Radwegsteg, durchgehende Radstreifen und Trottoirs sowie der neue Kreisel Burghalde. Letzterer wird unter der Brücke erstellt und die Strasse unterhalb der Bahnüberführung abgesenkt, um die erforderliche Durchfahrtshöhe für Lastwagen zu erhalten.

Das Projekt wurde unter Federführung des Baudepartementes des Kantons Aargau zusammen mit der Stadt Baden erarbeitet. An die Gestaltung der Mellingerstrasse wurden städtebauliche und verkehrliche Ansprüche gestellt. In den Jahren 2008/2009 wurde deshalb ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Das Projekt Schadenmühle ist rechtskräftig genehmigt und baureif. Der Kanton beabsichtigt, mit der Realisierung - abgestimmt auf den Zeitplan des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, 3. Generation - im Jahr 2021 zu beginnen.

Mit Entscheiden vom 16. August 2010 und 17. Januar 2011 äusserte der Stadtrat sich positiv zum Projekt Schadenmühle, der Kreisel wurde als verkehrstechnisch richtige Lösung angesehen. Im Entscheid des Stadtrats vom 8. November 2010 wurde festgehalten, dass es sich beim Projekt Schadenmühle um einen gebundenen Beitrag im Rahmen der Projekte des Agglomerationsprogramms handelt. Der Einwohnerrat Baden hatte am 17. Mai 2011 das "Gesamtprojekt Verkehr Baden Zentrum" und das darin erwähnten Teilprojekt Schadenmühle zur Kenntnis genommen. Darin ist erwähnt, dass es zum Teilprojekt Schadenmühle keine Baukreditvorlage gibt, da es sich um einen gebundenen Beitrag handelt.

Der Grosse Rat des Kantons Aargau beschloss am 13. März 2012 den Kredit als auch den Beitrag der Stadt Baden an den Bruttoaufwand. Das fakultative Referendum wurde nicht ergriffen, womit der Kredit- und Kostenteilerbeschluss rechtskräftig wurde.

Das Bauprojekt Schadenmühle lag gemeinsam mit dem Lärmsanierungsprojekt für die Mellingerstrasse vom 15. Januar bis 14. Februar 2013 öffentlich auf. Gegen die zwei Projekte gingen Einwendungen ein, die in Verhandlungen bereinigt wurden. Zurzeit laufen das Landerwerbsverfahren und die Vorbereitungen für die Submission der Strassenbauarbeiten.

Im Rahmen der Finanzplanung der Stadt Baden 2017 zeigte sich, dass die erforderliche Summe für das Projekt nicht eingestellt werden kann. Der aufgrund des gebundenen Beitrags nicht vorliegende Beschluss der Stadt zur Finanzierung des Projekts wurde vom Stadtrat anders ausgelegt und das Projekt aus Kostengründen aus dem Finanzplan gestrichen. Mit Schreiben vom 10. Juli 2017 setzte der Stadtrat den Regierungsrat davon in Kenntnis. Der Regierungsrat teilte mit Schreiben vom 6. September 2017 mit, er halte am Projekt fest. Zwischenzeitlich haben zwischen dem Stadtrat Baden und dem Regierungsrat diverse Besprechungen stattgefunden. Das weitere Vorgehen wird zwischen Stadt und Kanton abgestimmt. Der Stadtrat hat im langfristigen Finanzplan wieder einen Betrag von CHF 6 Mio. im Jahr 2021 eingestellt.

1.2 Relevanz des Verwaltungsgerichtsurteils vom 27. März 2019 bezüglich Zuständigkeit der Gemeinden bei Kantonstrassen innerorts

Mit Schreiben vom 22. April 2019 ersucht Herr Heinz Herrmann den Stadtrat, in der Antwort zu seiner Anfrage auch auf das Urteil des Verwaltungsgerichts vom 27. März 2019 betreffend stationäre Verkehrsüberwachung beim Knoten Gstühl einzutreten, laut dem die Zuständigkeit für Massnahmen auf Kantonsstrassen innerorts insbesondere auch bezüglich Verkehrssicherheit bei den Gemeinden liege. Der Kanton begründe den Kreisel Burghalde mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verflüssigung des Verkehrs, was nicht erreicht werden könne.

Das Verwaltungsgerichtsurteil vom 27. März 2019 betrifft die Zuständigkeit der Gemeinden gemäss Polizeigesetzgebung, für die Verkehrssicherheit im Innerortsbereich auch auf Kantonsstrassen zu sorgen. Die Zuständigkeit für den Bau (und Unterhalt) von Kantonsstrassen liegt gemäss der Baugesetzgebung demgegenüber beim Kanton (auch im Innerortsbereich). Das Verwaltungsgerichtsurteil ist somit auf die Sanierung der Mellingerstrasse nicht anwendbar. Die Gebundenheit des Kostenbeitrags der Stadt Baden kann deshalb durch dieses Urteil nicht in Frage gestellt werden.

2 Antwort zu den Fragen

Frage 1:

Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass der vom Kanton geplante Kreisel Burghalde weder notwendig noch zweckmässig ist?

Der Kreisel ist das Ergebnis eines intensiven Planungsprozesses. Es wurden alle denkbaren Knotenformen untersucht (ungesteuerter Knoten, Lichtsignalanlage, Kreisel). Ein Kreisel ist nicht zwingend notwendig, die vorliegende Lösung bringt aber verschiedene Verbesserungen mit sich, vorab für den Fuss- und Radverkehr.

Es muss festgehalten werden, dass die Knoten Mellinger-/Burghaldenstrasse und Mellinger-/Kreuzlibergstrasse und auch die bestehenden Fussgängerstreifen sicherheits- und verkehrstechnische Defizite (Sichtzonen, Geometrie, Anforderungen an Fuss- und Radweg) aufweisen, die mit einem neuen Projekt eliminiert werden müssen. Als kantonale Radroute wurden z. B. beidseitig durchgehende Radwege eingeplant und der fehlende Gehweg auf der Südseite des Schadenmühlestichs ergänzt. Die Querungen für den Rad- und Fussverkehr wurden optimiert. Unter Abwägung verschiedenster Aspekte wurde ein Kreisel aus folgenden Gründen als beste Variante gewählt:

- Aufhebung störender Linkseinmündebeziehungen im innersten Abschnitt der Mellingerstrasse durch Wendemöglichkeit beim Kreisel.
- Verkehrliche und sicherheitstechnische Verbesserung der Anschlüsse Burghalden- und Kreuzlibergstrasse.
- Geringerer Platzbedarf gegenüber Variante Lichtsignalanlage mit zusätzlichen Aufstellspuren und damit bestmöglich siedlungsverträgliche Gestaltung.
- Öffnung des Engnisses unter der Brücke.
- Durchgehender Geh- und Radweg und neue Velobrücke als Aufwertung für den Fuss- und Radverkehr. Der neue Fahrradsteg wurde explizit von Vertretern des Zweiradverkehrs gefordert. Damit wird eine sichere und kreuzungsfreie Querung der Mellingerstrasse angeboten.
- Sicherere Querungen für Fussgänger. Mit dem Projekt können normgerechte Querungen angeboten werden.
- Der Kreisel unterstützt einen stetigen Verkehrsablauf und ein angepasstes Fahrverhalten.

Die 1934 erstellte SBB-Brücke ist in schlechtem Zustand und muss saniert werden. Die heutige Durchfahrtshöhe von ca. 3.90 m entspricht nicht der Norm und führt zu Problemen. Um ein normgerechtes Lichtraumprofil zu erhalten, muss die Strasse abgesenkt und die Brücke ersetzt werden.

Frage 2:

Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass die Innere Mellingerstrasse als wichtiger städtischer Strassenraum siedlungsorientiert gestaltet werden soll?

Strassen dienen nicht nur der Erschliessung und Durchleitung, sondern sind Lebensräume, die den Charakter und die Identität eines Quartiers prägen. Die Stadt legt verkehrlich den Schwerpunkt auf den Ausbau des Angebots für den öffentlichen Verkehr und einen Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs. Ein besonderes Augenmerk kommt dabei den Toren zur Innenstadt zu, weil an diesen Engpässen die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs heute stark eingeschränkt ist. Im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Mellingerstrasse wurden die massgebenden Gestaltungselemente und insbesondere die Knotenformen detailliert untersucht. Die Dimensionierung und Gestaltung der Strasse muss den verschiedenen Erfordernissen der Benutzergruppen gerecht werden. Dies wird im vorliegenden Projekt auf Basis des u. a. mit dem Quartierverein Meierhof ausgearbeiteten BGK erreicht.

Wie in der Anfrage richtig festgestellt, hängt die Qualität des Strassenraums wesentlich mit den angrenzenden Bauten zusammen. Die mit dem Projekt mögliche Raumausweitung ermöglicht es, städtebauliche Potentiale beispielsweise für das Areal Schadenmühle Ost mit einem verbesserten Zugang und einem gestalteten Vorplatz zu nutzen. Die Testplanung auf dem Areal Schadenmühleplatz Ost zeigt exemplarisch, eine gegenüber der Regelbauweise höhere Dichte und gleichzeitig eine höhere Raum- und Freiraumqualität. Die Arealentwicklung Schadenmühleplatz Ost berücksichtigt den neuen Strassenverlauf und reagiert städtebaulich auf den neuen Strassenraum und belegt damit, dass sich an diesem Ort die Fragen bezüglich Dichte, Höhenentwicklung, Wegeverbindungen und Freiräume erfolgreich mit der vorgeschlagenen Strassengestaltung lösen lassen. Funktionell ist die Aufhebung des Nadelöhrs ein bewusster Akt, der einer besseren Verbindung der beiden Quartiere Vorstadt und Meierhof ergibt, die Verkehrssicherheit erhöht und mit dem innerstädtischen Charakter übereinstimmt. Das Projekt wurde seitens Denkmalschutz, Ortsbild und Raumplanung begleitet. Der Kanton hat bestätigt, dass er Massnahmen ergreift, wenn die vereinbarte Höchstzahl von 400 LKW pro Tag (DTV) in der Mellingerstrasse überschritten wird. Dies kann bis zu einem Fahrverbot (ausgenommen Zubringer) gehen.

Frage 3:

Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass sich die Rahmenbedingungen für Investitionen der öffentlichen Hand insbesondere bezüglich der, Finanzen in den letzten Jahren ganz wesentlich verändert haben und deshalb ein strenger, Massstab hinsichtlich der Notwendigkeit von Investitionen anzulegen ist?

Auslöser des Projekts Schadenmühle waren ursprünglich der schlechte Strassenzustand und die zu erneuernden Werkleitungen. Die Strasse weist altersgemäss einen schlechten Zustand auf. Auch die SBB-Brücke ist sanierungsbedürftig. Aufgrund der Projektverzögerungen hat sich der Zustand der Mellingerstrasse im Abschnitt Schadenmühle sowie der SBB-Brücke weiter verschlechtert. Mit einer Belagssanierung wäre es deshalb nicht getan. Es werden mit und ohne Umgestaltung des Strassenabschnittes grössere Investitionen anfallen.

Alle Investitionen werden im Rahmen des Projektportfoliomanagements bezüglich Notwendigkeit und Zweckmässigkeit (Kosten-Nutzen) geprüft. Allerdings geschieht dies im Normalfall auf Stufe Machbarkeit/Vorprojekt und nicht zum Zeitpunkt der Realisierung.

Mit Datum vom 21. März 2018 reichten Ruth Müri, Grossrätin, Baden, und weitere Grossräte eine Motion im Grossen Rat ein mit dem Antrag, die mit dem Grossratsentscheid vom 13. März 2012 beschlossene Sanierung der Mellingerstrasse K268 im Abschnitt Schadenmühle sei zu sistieren und zu revidieren. Zur Begründung wird insbesondere das Kosten/Nutzen-Verhältnis des Projekts genannt. Die Aargauer Regierung lehnte die Motion ab bzw. zeigte sich bereit, diese als Postulat entgegenzunehmen. Der Grosse Rat hat das Postulat am 5. Juni 2018 stillschweigend an den Regierungsrat überwiesen. Die Beantwortung des Postulats ist noch ausstehend.

Das Anliegen der Motion, das Projekt zu redimensionieren und kostengünstiger zu realisieren, wurde in der Zwischenzeit vom Kanton geprüft. Konkret wurden in einer Studie Alternativen ohne Kreisel Burghalde und bezüglich Anpassung der SBB-Brücke ausgearbeitet und untersucht. Bei den Baukosten können hauptsächlich Einsparungen im Bereich Strassenbau durch wegfallende Belagsflächen erzielt werden. Bei der Brücke sind keine Einsparungen zu erwarten, da durch die Verkürzung des Brückenüberbaus zusätzliche Kunstbauten im Bereich der Widerlager notwendig werden. Durch die Projektänderung und das notwendige neue Genehmigungsverfahren (Verzögerung des Projekts um 3 bis 5 Jahre) entstehen Mehrkosten. Trotz Reduktion der Massnahmen und damit einem kleineren Gesamtnutzen, würden sich die Kosten nur geringfügig, wenn überhaupt reduzieren. Eine Redimensionierung des Projekts lehnte der Regierungsrat deshalb ab.

Eine bauliche Etappierung wurde zwischenzeitlich ebenfalls geprüft. Diese führte zu Mehrkosten. Insbesondere wäre aufgrund des schlechten Strassenzustands vorgängig eine Sanierung des restlichen Strassenabschnitts notwendig. Ein etappiertes Vorgehen führte zu Doppelspurigkeiten in Planung und Ausführung, was nicht wirtschaftlich ist. Bei einem Verzicht auf wesentliche Elemente, die eine Mitfinanzierung durch den Bund rechtfertigen, könnten Beiträge aus dem Agglomerationsfonds 3. Generation, wegfallen. Die Auswirkungen einer Etappierung oder zeitlichen Verschiebung auf die Beiträge von SBB und Bund wären zu klären.

Das Projekt Schadenmühle beinhaltet unter anderem den Ersatz der SBB-Brücke über die Mellingerstrasse. Dabei handelt es sich um ein Projekt, bei dem auch Dritte nach Massgabe ihrer Interessen Beiträge zu leisten haben. Das betrifft im vorliegenden Fall u. a. die SBB mit dem Ersatz der Brücke. Diese ist heute Eigentum des Kantons. Im Rahmen der Vereinheitlichung des Eigentums von diversen Kreuzungsbauwerken zwischen Strasse und Schiene wurden 2011 Verhandlungen geführt. Aufgrund der Praxis soll das Eigentum an der Brücke vom Kanton an die SBB übergehen. Die Investitionskosten inkl. Projektierung und Bauleitung für die Erstellung des Bauwerks betragen gemäss Kostenvoranschlag vom 8. April 2011 CHF 5,74 Mio. inkl. MWST und werden zwischen SBB und Kanton zu je 50% geteilt. Die Beiträge werden gemäss den in der Botschaft an den Grossrat festgelegten Kostenteilungsgrundsätzen zwischen Kanton und Stadt Baden angerechnet. Entsprechend verringert sich der Beitrag der Stadt Baden anteilmässig.

Das Projekte Schadenmühle wurde ein zweites Mal im Agglomerationsprogramm des Bundes 3. Generation eingereicht. Der Bund hat das Projekt in zwei Massnahmen mit A-Priorität aufgeteilt. Sofern der Ständerat dem Agglomerationsprogramm Aargau Ost der 3. Generation mit dem eingegebenen Bundesbeitrag von 35% zustimmt und keine Kürzungen vornimmt, stellt der Bund Mittel in der Höhe von CHF 5,85 Mio. in Aussicht. Um die Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsfonds der 3. Generation geltend machen zu können, muss das ganze Projekt realisiert werden.

Der Nettokredit des Projekts nach Abzug der Beiträge von SBB und Bund (Agglomerationsprogramm) beträgt CHF 12,905 Mio. Die Stadt Baden hat an den Aufwand für die Innerortsstrecke

K 268 einen Beitrag zu leisten, der gemäss Kreditbeschluss 60% beträgt. Daraus ergibt sich ein Kostenanteil der Stadt von netto CHF 7'743 Mio. (Preisbasis 2011, Genauigkeit \pm 10%, inklusive 10% Kreditrisiko). Die Stadt Baden hat bis jetzt CHF 1,79 Mio. an das Projekt geleistet, was einen Restbeitrag von CHF 5'951 Mio. ergibt. Im langfristigen Finanzplan der Stadt sind im Jahr 2021 CHF 6 Mio. eingestellt. Der Kanton schlägt vor, das Risiko von allfälligen Mehrkosten zu übernehmen und einen Pauschalbeitrag mit der Stadt zu vereinbaren, der mit einem Zahlungsplan ergänzt werden kann.

Frage 4:

Ist der Stadtrat bereit, alle erforderlichen politischen oder nötigenfalls rechtlichen Schritte einzuleiten, damit der Kanton auf die Realisierung des geplanten Kreisels bei der Einmündung der Burghaldenstrasse in die Mellingerstrasse verzichtet?

Der Stadtrat bewertet das vorliegende baureife Projekt unter den vorgegebenen gemeinsam erstellten Zielsetzungen und dem aktuellen Projektstand als unumgänglich. Im Nachhinein lässt sich feststellen, dass zumindest für einen Teil des städtischen Beitrags (neue Elemente) an den Umbau der Mellingerstrasse, eine finanzrechtliche Genehmigung der Stadt vor Genehmigung des Kredits durch den Grossen Rat hätte erfolgen müssen.

Am 13. März 2012 hat der Grosse Rat den Kredit für die Sanierung/den Umbau der Mellingerstrasse, Abschnitte Schadenmühle, genehmigt, zugleich hat er den Anteil der Stadt Baden festgelegt. Indem das Projekt dem Finanzreferendum unterstellt wurde, konnten die Stimmberechtigten sich gegen das Projekt und damit gegen den Beitrag der Stadt Baden zur Wehr setzen. Das fakultative Referendum wurde nicht ergriffen und der Beschluss ist in Rechtskraft erwachsen.

Die stadtinterne juristische Einschätzung hat ergeben, dass keine rechtlichen Schritte ersichtlich sind, um gegen den Beitrag der Stadt Baden vorgehen zu können. Nur der Grosse Rat hat noch die Kompetenz, seinen Beschluss vom 13. März 2012 abzuändern.

Der Kanton strebt, wie in den Gesprächen geäussert, eine einvernehmliche Projektrealisierung mit der Stadt Baden an. Es ist eine rasche Einigung zwischen Stadt und Kanton notwendig.

* * * * *

Beilage:

- Anfrage Heinz Herrmann vom 24. April 2017
- Situationsplan K 268 Mellingerstrasse; Ausschnitt Schadenmühle