

Heinz Herrmann  
Kreuzlibergstrasse 8  
5400 Baden  
heinz.herrmann@hotmail.com

STADT BADEN  
Behördendienste

25. April 2017

24. April 2017

Einwohnerrat Baden  
Frau Stefanie Heimgartner  
Präsidentin  
Mellingerstrasse 126  
5401 Baden

31/17

#### Anfrage

1. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass der vom Kanton geplante Kreisels Burghalde weder notwendig noch zweckmässig ist?
2. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass die Innere Mellingerstrasse als wichtiger städtischer Strassenraum siedlungsorientiert gestaltet werden soll?
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?
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?

#### 1. Vorgeschichte

##### 1.1 Beschluss des Grossen Rates

Am 13. März 2012 beschloss der Grosse Rat für den Ausbau der Inneren Mellingerstrasse einen Nettokredit von CHF 8'140'000.00 und einen Beitrag der Stadt Baden von CHF 12'210'000.00. Wesentliche Begründungen waren die Verbesserung des Verkehrsflusses sowie der schlechte Zustand der SBB-Brücke, die deswegen saniert werden müsse. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass der Kreisels notwendig sei zum Wenden von Fahrzeugen vom Falkenareal und vom Parkhaus Linde, da nur noch rechtsabbiegend auf die Mellingerstrasse ausgefahren werden dürfe.

##### 1.2 Einwohnerrat Sitzung vom 17. Mai 2011

Im Rahmen des Projektes Sanierung innere und äussere Mellingerstrasse, das vom Kanton von der

Schulhausplatzsanierung abgekoppelt wurde, hat der Einwohnerrat vom Projekt Kreisel Burghalde Kenntnis genommen, wobei bereits damals in verschiedenen Voten die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit dieses Kreisels bezweifelt wurden. Auch die Erhöhung der Durchfahrt unter der Nationalbahnlinie für den Güterverkehr wurde in Frage gestellt. Der Stadtrat begründete in seinem Votum den Kreisel vor allem mit den Notwendigkeiten zum Wenden.

Ein kommunaler Kreditbeschluss ist für kantonale Strassenbauprojekte im Innerort nicht erforderlich. Beim städtischen Beitrag von 60 % an die entsprechenden Baukosten handelt es sich um eine gebundene Ausgabe. Der Kanton ist, um bauen zu können, nicht auf einen Zustimmungsbeschluss der Gemeinde angewiesen.

### 1.3 Einwohnerrat Sitzung vom 16. Dezember 2016

Im Rahmen der Behandlung des Budgets 2017 wurde darauf hingewiesen, dass in Zukunft angesichts der sich abzeichnenden Knappheit der finanziellen Mittel grosse Sparanstrengungen notwendig sein werden, nicht nur in der laufenden Rechnung, sondern vor allem bei den Investitionen, die rigoros auf ihre Notwendigkeit zu prüfen seien. Explizit wurde das kantonale Monsterprojekt (sic!) des Kreisels an der Inneren Mellingerstrasse als Beispiel einer Investition erwähnt, die kritisch zu überprüfen sei.

## 2. Der Kreisel ist nicht notwendig

Ausserhalb der Spitzenstunden ist die Ein- und Ausfahrt Burghaldenstrasse unproblematisch. Für Linksabbieger ab der Mellingerstrasse besteht eine kurze Einspurstrecke. In den Spitzenstunden, die sich immer mehr ausdehnen, herrscht auf der Mellingerstrasse vor allem stadteinwärts meist stockender Kolonnenverkehr. Regelmässig gewähren Fahrzeuglenker freiwillig den Vortritt für den Einmündungs- und Abbiegeverkehr, so dass sich bezüglich dieses Verkehrs keine Rückstaus ergeben. Es ist erfreulich, wie sich dieser Knoten unter vernünftigen Verkehrsteilnehmern selbständig reguliert. Dies gilt auch für die Einmündung der Kreuzlibergstrasse, die nur eine sehr geringe Verkehrsbelastung aufweist. Die Anbindung dieser beiden Seitenäste mit relativ wenig Verkehrsaufkommen bedarf keines Kreisels.

Auch für Wendemanöver ist der Kreisel nicht notwendig. Fahrzeuge, die vom Falkenareal nach links abbiegen wollen, können problemlos zum Bahnhof Oberstadt abbiegen und dort wenden. Linksabbieger aus dem Parkhaus Linde können dank des Rotlichts mit vorgezogenem Haltebalken beim Fussgängerstreifen Klösterli gut in die Mellingerstrasse stadteinwärts einbiegen. Beide Varianten werden längst genutzt und funktionieren einwandfrei.

Vor kurzer Zeit hat der Kanton mit geringem baulichem Aufwand die Linkskurve stadtauswärts zur SBB-Brücke gestreckt, so dass die Fahrzeuge, insbesondere auch die Busse und Lastwagen, ohne Bremsmanöver und mit konstanter Geschwindigkeit von ca. 40 km/h durchfahren können. Ein Kreisel hätte zur Folge, dass der Verkehr stark abgebremst würde, was beim Beschleunigen im nachfolgenden, steileren Schadenmühlestich einen erheblichen Mehrlärm zur Folge hätte, das Gegenteil der vom Kanton anvisierten Beruhigung.

Bei der derzeitigen Ausgestaltung der Einmündung gelangen die Velofahrer stadteinwärts vom Edizander-Stich über den Fussgängerstreifen auf die rechte Strassenseite. Auch hier funktioniert das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme gut. Die mit dem Kreisel und der neuen SBB-Brücke geplante neue Velobrücke ist ausserordentlich kostspielig und auf Grund ihrer Ausgestaltung keine

wesentliche Verbesserung für die Velofahrer.

### 3. Der Kreisel ist unzweckmässig

Kreisel sind sinnvoll, wenn an einem Knoten alle Achsen ähnliche Verkehrsaufkommen aufweisen. Das ist hier nicht der Fall. Kreisel bringen keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, wenn auf einer der Achsen stockender Kolonnenverkehr herrscht. Das verstopft den Kreisel und es entstehen verwirrende Verkehrsverhältnisse. Deshalb wohl sieht der Kanton für den Kreisel eine Lichtsignalanlage vor. Aber: Entweder braucht es einen Kreisel, der dann funktioniert, oder eben eine Lichtsignalanlage, die hier, wie die Erfahrungen mit der Selbstregulierung zeigen, dank gegenseitiger Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer nicht notwendig ist.

Auch die Fussgängerführung wird mit dem geplanten Kreisel nicht verbessert. Im Gegenteil, es müssen längere Wege in Kauf genommen werden.

Aus städtebaulicher Sicht ist ein Kreisel an einer innerstädtischen Strasse mit beidseitig dichter Überbauung in hohem Masse unerwünscht. Strassenraum in der Stadt ist öffentlicher Raum, der dazu beiträgt, die Stadtidee zu konkretisieren und die Identität der Stadt mitzuprägen. Die Qualität des Strassenraumes hängt mit den angrenzenden Hochbauten eng zusammen. Ein Kreisel in der Innenstadt setzt völlig unpassende Akzente und verdrängt die angrenzenden bestehenden oder noch möglichen Hochbauten in eine Statistenrolle. Es genügt, dass mit dem Umbau des einstigen Schulhausplatzes in einen Verkehrsknotenpunkt bereits ein Übermass an Strassenraum der Beliebigkeit anheim gestellt und dem Verkehrsmoloch geopfert wurde. Eine weitere Wunde im Stadtbild muss vermieden werden.

Der Eintritt in die Innenstadt von Baden ist mit dem Schadenmühlestich und der Unterquerung der Nationalbahn prominent und erlebbar. Die Innere Mellingerstrasse ist eine innerstädtische Strasse. Der motorisierte Strassenverkehr hat spätestens jetzt nicht mehr Priorität, sondern er muss den Strassenraum mit den Fussgängern und den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern teilen. An der Inneren Mellingerstrasse gibt es immerhin 9 Ladengeschäfte, eine Kinderkrippe und die Stadtbibliothek sowie über 100 Wohnungen. Ein Kreisel an der vorgesehenen Stelle in der Innenstadt setzt völlig falsche Signale zugunsten des motorisierten Verkehrs. Mit der Bruggerstrasse, dem Gstühl und dem Schulhausplatz wurde schon zu viel innerstädtischer Strassenraum zerstört. Die Innere Mellingerstrasse darf dieses Schicksal nicht auch noch erleiden. Viel angemessener wäre eine Tempobeschränkung auf 30 km/h, womit ein eindeutiges Signal zugunsten einer siedlungsorientierten Strasse gesetzt wird.

### 4. Verzicht auf zusätzlichen Schwerverkehr auf der Mellingerstrasse

Wegen der geringen lichten Höhe von nur 3.9 m unter der Nationalbahn fahren die hohen Lastwagen zur Zeit in Neuenhof auf die A 1. Der gut ausgebaute Autobahnzubringer dorthin ist optimal für LKW, flach und ohne enge Kurven. Es ist unvernünftig, das Meierhofquartier zusätzlich mit Schwerverkehr zu belasten.

Illusorisch ist der Hinweis des Kantons auf ein so genanntes Monitoring. Würde nach Bau des Kreisels festgestellt, dass mehr als die erwarteten 40 zusätzlichen Lastwagen täglich die Mellingerstrasse benutzen, könnte aus rechtlichen Gründen ein Lastwagenfahrverbot nachträglich nicht erlassen werden. Eine Kantonsstrasse von überregionaler Bedeutung muss denjenigen Verkehr aufnehmen, für den sie ausgebaut ist.

Es kommt immer wieder vor, dass trotz Signalisation Lastwagen in der Unterführung stecken bleiben. Moderne Laser-Höhenmessgeräten mit nachfolgendem Stopplicht verhindern dies wirksam. Stadtauswärts kann dieses relativ einfache Gerät so installiert werden, dass zu hohe LKW Richtung Bahnhof Oberstadt zum Wenden abfahren. Auf der Mellingerstrasse stadteinwärts gibt es eine einfache Wendemöglichkeit auf dem Schadenmühleplatz.

#### 5. Allenfalls Strassenabsenkung

Würde der Kanton wider alle Vernunft eine lichte Höhe von 4.5 m durchsetzen, könnte die Strasse um 60 cm abgesenkt werden. Entscheidend ist der Erhalt der bestehenden Eisenbahnbrücke. Diese erfüllt alle bahntechnischen Erfordernisse, weshalb denn auch die SBB nicht bereit sind, einen Beitrag an den Bau der neuen Brücke zu leisten.

#### 6. Sparpotenzial

Es ist unbestritten, dass der Belag auf der inneren Mellingerstrasse erneuert werden muss. Auch die Zugänge zu den Wohnliegenschaften gegenüber dem Schadenmühleplatz sind mit einem Gehweg zu sanieren.

Der Kanton rechnet für den Kreisel mit neuer Brücke inkl. Sanierung Strassenbelag mit Kosten von über 20 Mio. Franken, wovon 12 Mio. Franken zu Lasten der Stadt Baden.

Die vernünftige Variante (neuer Belag, neuer Gehweg gegenüber Schadenmühleplatz, keine Strassenabsenkung, keine neue Bahnbrücke, keine zusätzliche Velofahrerbrücke, kein Kreisel, Lasermessanlagen) hat wesentlich tiefere Gesamtkosten zur Folge. Entsprechend reduziert sich auch der Beitrag der Stadt Baden.

#### 7. Abschliessende Bemerkungen

Bei der vorliegenden Anfrage geht es einerseits um den verantwortungsvollen Umgang mit Steuergeldern in einer Zeit zünehmend düsterer Perspektiven für den städtischen Finanzhaushalt. Alle Investitionen sind bezüglich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu prüfen. Es entspricht einem klaren Grundsatz der Investitionspolitik, dass öffentliche Vorhaben nur dann zu realisieren sind, wenn ihre Notwendigkeit stringent nachgewiesen ist. Notwendig heisst, dass ohne die entsprechende Investition eine nicht zu verantwortende Situation entstände. Davon kann beim Kreisel Burghalde schlicht nicht die Rede sein.

Andererseits ist der geplante Kreisel aus städtebaulichen Gründen inakzeptabel. Er zerstört die Innere Mellingerstrasse als wertvollen öffentlichen Raum und degradiert sie zur unpersönlichen Verkehrsverbindung vorab für den motorisierten Verkehr zwischen Kreisel und Schulhausplatz. Einmal mehr ginge ein wertvolles, die Stadtidentität prägendes Strassenstück unwiderruflich verloren.

Der Stadtrat wird die Fragen der Notwendigkeit und der Zweckmässigkeit beherzt, tabulos und in entspannter Distanz zu Aarau prüfen. Bürgerinnen und Bürger vertrauen auf eine detaillierte, umfassende und transparente Überprüfung. Dem Stadtrat stehen in der Stadtverwaltung die

kompetenten Fachleute in allen Fachbereichen zur Verfügung. Sie kennen aus Erfahrung die Verhältnisse vor Ort bestens. Nötigenfalls sind externe Spezialisten beizuziehen.

Der fragliche Kreisel weist ein enormes Begründungsdefizit aus. Die Erkenntnisse der letzten Jahre, insbesondere im Zusammenhang mit der Realisierung des Umbaus des Schulhausplatzes, haben die fehlende Notwendigkeit des Kreiselbaus verdeutlicht. Ein Bauvorhaben ist nicht deshalb zwingend zu realisieren, nur weil es vor Jahren einmal beschlossen wurde. Es sind die aktuellen Verhältnisse zu berücksichtigen, was sehr wohl dazu führen kann, dass neu und abweichend vom alten Beschluss zu entscheiden ist. Die Randbedingungen des grossrätlichen Beschlusses vom 13. März 2012 haben sich wesentlich verändert. Auf diesen Grossratsbeschluss ist zurückzukommen.

Der fragliche Kreisel ist nicht nur nicht notwendig, er ist nicht einmal nice to have. Er ist unzweckmässig, indem er auf der Mellingerstrasse mit häufig stockendem Kolonnenverkehr verwirrende Verhältnisse schafft. Er behindert den Verkehrsfluss und verursacht zusätzliche Lärmemissionen. Er ist in der Innenstadt ein städtebauliches Ünding.

Die vom Kanton propagierte freie Fahrt durch den Schadenmühlestich zum Schulhausplatz ist widersinnig, da mit der Neugestaltung des Schulhausplatzes bewusst auf eine Kapazitätserweiterung verzichtet wurde. Im Bereich der Inneren Mellingerstrasse wird sich deshalb der motorisierte Verkehr auch in Zukunft stauen. Das ist in Kauf zu nehmen, denn Strassen in der Innenstadt sind siedlungsorientiert zu gestalten.

Verwegen ist die Aussage des Kantons, das Strassenbauvorhaben Schadenmühle sei neben dem Schulhausplatz eines der grossen Projekte zur Sanierung des Verkehrs in Baden. Der Verkehr auf den Einmündungen Burghaldenstrasse und Kreuzlibergstrasse ist bescheiden. Hier muss kein Verkehr saniert werden. Es funktioniert. Überdies ist der geplante Kreisel kein integrierender Teil des Schulhausplatzprojektes. Das bescheidene Verkehrsaufkommen auf der Burghalden- und der Kreuzlibergstrasse hat keinen Einfluss auf den Verkehr auf dem Schulhausplatz.

Der Anfrager führte mit den zuständigen Behörden des Kantons, Departement Bau Verkehr Umwelt, verschiedene Gespräche, letztmals am 7. März 2017. Dabei verzichteten die Vertreter des Kantons auf eine spontane mündliche Beantwortung der kritischen Fragen. Es wurde eine schriftliche Beantwortung zugesichert. Trotz telefonischer Nachfrage ist diese bis heute nicht eingegangen. Offenbar sind die kantonalen Behörden vom Projekt dieses Kreisels nur mässig überzeugt.

Der Stadt Baden darf nicht ein Strassenbauprojekt aufgezwungen werden, das weder notwendig noch zweckmässig ist und an das sie dann auch noch einen Baukostenbeitrag von 12 Mio. Franken bezahlen soll. Zwar ist unter Berücksichtigung der kantonalen Gesetzgebung über den Bau und die Finanzierung der Kantonsstrassen die rechtliche Ausgangslage für die Stadt Baden nur suboptimal. Fatal aber wäre, deshalb von vornherein klein beizugeben. Der Kanton wird wohl kaum gegen den Willen der Standortgemeinde diesen Kreisel bauen. Es geht deshalb primär darum, dass sich der Stadtrat unmissverständlich gegenüber Aarau positioniert. Angesichts der guten politischen Vernetzung der kommunalen Exekutive darf vorsichtig optimistisch davon ausgegangen werden, dass sich der Stadtrat gegen den Bau des unnötigen und unzweckmässigen Kreisels durchsetzen wird.

Der geplante Kreisel Burghalde verletzt die Interessen unserer Stadt nachhaltig. Der Stadtrat ist aufgerufen, diese Interessen zu wahren und den Bau des Kreisels zu verhindern.

Eine Kopie dieser Anfrage geht an den Stadtrat Baden.

