

Baden IO; Schulhausplatz mit Busachse Ost, Sanierung und Neubau; Grosskredit

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag zur Sanierung beziehungsweise zum Neubau des Schulhausplatzes mit Busachse Ost in Baden zur Beschlussfassung.

Zusammenfassung

Am Schulhausplatz, im Zentrum von Baden, treffen aus allen vier Himmelsrichtungen stark belastete Verkehrswege aufeinander. Dies führt zu einer engen Verflechtung von individuellem und öffentlichem Verkehr sowie Langsamverkehr. Nebst den über 46'000 privaten Fahrzeugen pro Tag fahren in Spitzenstunden bereits heute über 100 öffentliche Busse über die Kreuzung. Der Schulhausplatz ist somit einer der am stärksten belasteten Verkehrsknoten im Kanton Aargau und sogar in der Schweiz. Er hat seine Kapazitätsgrenze längst erreicht. Der Schulhausplatz wurde in den 60er-Jahren erstellt. Seither hat sich der Verkehr mehr als vervierfacht, und es sind nur kleinere Instandsetzungsarbeiten ausgeführt worden. Eine umfassende Sanierung der Belags- und Betonkonstruktionen sowie der Lichtsignalanlage und eine teilweise Entflechtung des Busverkehrs sind dringend angezeigt.

Im Rahmen der Sanierung werden die Verkehrsspuren auf dem Schulhausplatz neu geordnet und den heutigen Bedürfnissen angepasst. Eine Lichtsignalanlage steuert den Verkehr. Für die Fussgänger und Radfahrer wird eine grosszügige attraktive Passage unter dem Schulhausplatz geschaffen. Sie erlaubt künftig auch ein diagonales Queren im Zug der Wunschlinien.

Kernelement des Projekts ist die Busachse Ost. Diese besteht aus der Durchleitung der Busse vom Bahnhof Baden über die Bahnhofstrasse – Tunnelgarage entweder über die Busrampe Richtung Mellingerstrasse oder über den Bustunnel Richtung Hochbrücke. Durch die neue Busführung wird der stadtauswärts fahrende Verkehr zwischen motorisiertem und öffentlichem Verkehr entflochten. Durch den Bustunnel wird die Weite Gasse vom Busverkehr weitgehend entlastet und kann sich so als Wohn- und Geschäftsstrasse weiter entwickeln. Die Anbindung der Altstadt erfolgt künftig über die neue Bushaltestelle Schlossbergplatz.

Die Kosten sind auf 94,7 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2010). Davon entfallen Anteile von 47,34 Millionen Franken auf die Stadt Baden und 47,36 Millionen Franken auf den Kanton, wovon 34,97 Millionen Franken aus der Strassenrechnung (Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung [Strassengesetz, StrG]) und 12,39 Millionen Franken aus der allgemeinen Staatsrechnung (Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG]) finanziert werden. Diese Anteile reduzieren sich voraussichtlich um einen Beitrag von 13,0 Millionen Franken, welchen der Bund aus dem Agglomerationsprogramm provisorisch zugesagt hat.

An der Volksabstimmung vom 27. November 2011 haben die Badener Stimmberechtigten dem Kostenanteil von 47,34 Millionen Franken mit 3'146 Ja gegen 2'115 Nein zugestimmt. Damit hat die Stadt Baden ihren Willen zur Umsetzung der seit langem angestrebten umfassenden Sanierung der prekären Verhältnisse am Schulhausplatz bekundet.

Die Resultate der Vernehmlassung können wie folgt zusammengefasst werden:

Es gingen insgesamt 21 Eingaben ein. Mit fünf Ausnahmen – Grüne Aargau, Grüne Baden, SP Aargau und zwei Privatpersonen – wird das Vorhaben im Wesentlichen begrüsst.

Ein Kritikpunkt betrifft die Aufteilung des Kantonsanteils in die zwei Bereiche "Strassenrechnung (StrG)" und "öffentlicher Verkehr (allgemeine Staatsrechnung; ÖVG)": Die SVP Aargau sowie fünf Verbände (Aargauischer Gewerbeverband, Aargauische Verkehrskonferenz, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG) Sektion Aargau, Touring Club Schweiz (TCS) Sektion Aargau und Verkehrsforum Aargau) fordern einen angemessenen Kostenteiler zwischen den Anteilen Kanton StrG und ÖVG. Die Begründung liegt in der moderaten Verbesserung der Situation für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gegenüber einer ausserordentlichen Verbesserung für den öffentlichen Verkehr (ÖV; Busachse Ost). Aufgrund dieser Forderung wurde die Finanzierung des Kantonsanteils aus Strassenrechnung und allgemeiner Staatsrechnung überprüft. Für die Teilprojekte 4 "Busachse Ost, Busrampe" und 5 "Busachse Ost, Bustunnel" ist eine Erhöhung des Anteils der ordentlichen Rechnung um 2,16 Millionen Franken (vorher 10,23 Millionen Franken) respektive eine entsprechende Reduktion des Anteils der Strassenrechnung (vorher 37,13 Millionen Franken) um denselben Betrag gerechtfertigt.

Ergänzend zur vorstehenden Forderung bestreiten die Aargauische Verkehrskonferenz, die ASTAG Sektion Aargau und der TCS Sektion Aargau, dass es richtig sei, die Langsamverkehrsebene vollumfänglich aus der Strassenrechnung zu finanzieren. Nachdem es sich gemäss § 80 Abs. 2 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) um Bestandteile von öffentlichen Strassen – im vorliegenden Fall somit um Bestandteile von Kantonsstrassen – handelt, ist jedoch die vollumfängliche Finanzierung aus der Strassenrechnung gerechtfertigt.

Die in den Eingaben zusätzlich eingebrachten Anliegen und Hinweise sowie deren Umsetzung sind im Kapitel 7 beschrieben.

Für die Sanierung beziehungsweise den Neubau des Schulhausplatzes mit Busachse Ost in Baden wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von 47,36 Millionen Franken beantragt (Preisstand 2010). Die Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2012–2015 eingestellt.

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage, Handlungsbedarf, Zielsetzungen	6
1.1	Aktuelle Situation	6
1.2	Verkehrsregime, Betriebskonzept.....	7
1.3	Zusammenhang mit weiteren Vorhaben	8
1.4	Alternative zum vorliegenden Projekt	9
1.5	Zielerreichung	9
2.	Projekt und Ausführung	11
2.1	Übersicht.....	11
2.2	Sanierung Schulhausplatz.....	11
2.2.1	Verkehrsflächen	11
2.2.2	Fussgänger- und Velopassage.....	13
2.2.3	Werkleitungen	14
2.2.4	Baugrund	15
2.3	Neubau Busachse Ost	15
2.3.1	Busführung.....	15
2.3.2	Bauliche Massnahmen	16
2.3.3	Betriebs- und Sicherheitsausrüstung.....	18
2.4	Instandsetzung Tunnelgarage, Einstellhalle und Stützmauern	18
2.5	Strassenraum-/Stadtraumaufwertung	20
2.6	Realisierung	22
2.6.1	Verkehrssicherheit	22
2.6.2	Baustappen/Bauzeit.....	22
2.7	Monitoring	23
3.	Eigentum und Unterhalt der Kunstbauten.....	23
4.	Rechtsgrundlagen.....	23
5.	Kosten und Finanzierung	24
5.1	Investitionskosten.....	24
5.2	Folgekosten	25
5.3	Kostenteilung	25
5.3.1	Kostenteilung Stadt Baden/Kanton Aargau, Finanzierung Kantonsanteil...25	
5.3.2	Erwarteter Bundesbeitrag aus Agglomerationsprogramm	29
5.4	Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)	30
6.	Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit.....	31
6.1	Wirtschaftlichkeit	31
6.2	Nachhaltigkeit: Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung	33

7.	Ergebnisse der öffentlichen Anhörung.....	37
7.1	Eingaben.....	37
7.2	Zusammenfassung der Forderungen und Hinweise zum Projekt.....	38
7.2.1	Parteien und Verbände	38
7.2.2	Private/Einwohner der Stadt Baden.....	40
7.3	Stellungnahme zu den Forderungen	41
7.3.1	Parteien und Verbände	41
7.3.2	Private/Einwohner der Stadt Baden.....	46
8.	Finanzrechtliche Genehmigung Stadt Baden.....	47
9.	Weiteres Vorgehen.....	49
A n t r a g :	49

1. Ausgangslage, Handlungsbedarf, Zielsetzungen

1.1 Aktuelle Situation

Im Rahmen einer Verkehrssanierung wurde der Schulhausplatz in seiner heutigen Form in den 60er-Jahren des letzten Jahrhunderts erstellt. Eine umfassende Sanierung wurde seither noch nicht vollzogen. Verschiedene Projekte wurden im Verlauf der Zeit entwickelt, aber nicht umgesetzt, so auch die Busrampe aus der Tunnelgarage auf die Bruggerstrasse. Einzig kleinere Instandsetzungsarbeiten wurden ausgeführt. Zustandsuntersuchungen und optische Betrachtungen zeigen, dass das Bauwerk (Belag, Beton, Lichtsignalanlage mit ihren Steuerungselementen) nach 40 Jahren umfassend saniert werden muss.

Die Bevölkerung der Stadt Baden wurde schon zu einem frühen Zeitpunkt in den Planungsprozess einbezogen. Im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen, sogenannten Verkehrsforen, konnte sich die Bevölkerung aktiv in die Planung einbringen. Es wurden folgende Veranstaltungen durchgeführt:

- 1. Verkehrsforum (25. Juni 2005):
Auslegeordnung geschaffen (16 Varianten)
- 2. Verkehrsforum (19. November 2005):
Reduktion auf Sanierung (Referenzgrösse), Kreisel, Kreuzung
- 3. Verkehrsforum (27. Oktober 2007):
Erste Untersuchungsergebnisse diskutiert
(Sanierung, Kreisel, Kreuzung mit und ohne Tunneldurchfahrt)
- 4. Verkehrsforum (23. Januar 2010):
Information und Diskussion Projektstand unter anderem aus der Sicht der verschiedenen Verkehrsteilnehmer
- 5. Verkehrsforum (5. März 2011):
Information und Diskussion Vernehmlassungsergebnisse und Projektstand

Die an das Projekt angrenzenden Quartiere wurden durch zusätzliche Informationsveranstaltungen in das Projekt einbezogen. Fachverbände erhielten die Möglichkeit, sich über eine projektbegleitende Kommission einzubringen. Ebenfalls wurde in Baden eine einwohnerrätliche Begleitkommission gebildet, die sich mit dem Projekt auseinandersetzt. Über Medienorientierungen, Flyer und die eigens geschaffene Homepage www.baden-zentrum.ch wird die Öffentlichkeit auf dem Laufenden gehalten.

Schon im ersten Verkehrsforum wurde klar, dass die Sanierung des Knotens Schulhausplatz als Chance genutzt werden sollte, die heutige Situation am Schulhausplatz "allseitig" zu verbessern. Als Leitfaden für die Projektumsetzung wurden folgende Ziele definiert:

- Sanierung der Beläge, Kunstbauten und der Lichtsignalanlagen
- Schaffung von sicheren/attractiven Wegen für Fussgänger und Fahrradfahrer
- Optimierungen (Knoten) für den öffentlichen Verkehr (Bus)
- Optimierungen (Knoten) für den motorisierten Individualverkehr (Auto)
- Aufwertung des Stadtraums, insbesondere Weite Gasse

Unter Berücksichtigung der Ziele wurde ein breit gefächertes Variantenstudium zur Lage, Form und Gestaltung des Knotens durchgeführt. Es wurde unter anderem festgestellt, dass sich aufgrund der folgenden technischen Randbedingungen keine Umdisposition vornehmen lässt:

- Die Verbindung Neuenhoferstrasse/Bruggerstrasse lässt sich nicht unter Terrain absenken, da die Rampe in der Bruggerstrasse durch die Tunnelgarage in ihrer Länge begrenzt wird und dadurch die Rampe eine zu grosse Steigung erhält.
- Die Mellingerstrasse lässt sich nicht unter Terrain absenken, da der bestehende Bahntunnel westlich vom Schulhausplatz die Rampe in der Mellingerstrasse in ihrer Länge begrenzt und diese somit eine zu grosse Steigung erhält.

Damit ist eine Tieferlegung der Verkehrsebene mit oben liegender Fussgängerebene nicht umsetzbar. Des Weiteren wurde festgehalten, dass aus städtebaulichen Gründen ein Anheben des Schulhausplatzes nicht vertretbar ist, weil dadurch die Verkehrsträger das Stadtbild zu stark beeinträchtigen und die Altstadt hinter dem Knoten versinkt.

1.2 Verkehrsregime, Betriebskonzept

Am Schulhausplatz treffen aus allen vier Himmelsrichtungen die stark belasteten Kantonsstrassen K 115 Mellingerstrasse, K 117 Bruggerstrasse, K 119 Neuenhoferstrasse und K 268 Mellingerstrasse aufeinander. Mit 46'000 Fahrzeugen pro Tag und über 3'800 Fahrzeugen pro Stunde (Zählungen vom 22. Februar 2007) ist der Schulhausplatz Baden einer der am stärksten belasteten Verkehrsknoten im Kanton Aargau und in der Schweiz. Über 50 % des Verkehrs auf dem Knoten Schulhausplatz ist Ziel-/Quell-Verkehr, das heisst es sind Fahrzeuge, die in die Innenstadt von Baden beziehungsweise nach Baden Nord oder aus der Innenstadt beziehungsweise aus Baden Nord fahren. Die Kapazitätsgrenze des Knotens ist längst erreicht, was sich in den Staus in den zunehmenderen Spitzenstunden zeigt. Über die Bruggerstrasse kann künftig nicht mehr Verkehr als heute in die Stadt fliessen. Stadtauswärts ist rechnerisch noch ein geringes Potential vorhanden, welches durch Optimierungen in der Steuerung (übergeordnetes Verkehrsmanagement) und im Verkehrsmanagement in den angrenzenden Strassen erreicht werden kann. Eine Kapazitätssteigerung kann somit nur über den öffentlichen Verkehr erreicht werden. Der öffentliche Verkehr belastet den Schulhausplatz in Spitzenstunden mit über 100 Busfahrten. Der Ausbau des Busangebots in den nächsten Jahren wird dazu führen, dass rund 120 Busse pro Stunde den Schulhausplatz überqueren.

Das neue Verkehrsregime auf dem Schulhausplatz, mit neuer Spuraufteilung und Entflechtung der Verkehrsströme stadtauswärts, ist auf eine nachhaltige Entwicklung ausgelegt. Eine künftige Fahrplanverdichtung kann ohne Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfolgen. Die Entflechtung des Busverkehrs vom MIV sowie die Busbevorzugung sind erforderlich, um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) bezüglich Pünktlichkeit halten zu können.

Mit der Doppelabbiegerspur stadteinwärts von der Mellingerstrasse in die Bruggerstrasse wird die Umlaufzeit der Lichtsignalanlage gegenüber heute bei identischem Verkehrsvolumen um ca. einen Drittel reduziert. Pro Stunde können dadurch ohne Reduktion der Kapazität des motorisierten Verkehrs Reserven für eine erhöhte Busbevorzugung stadteinwärts (Anschlüsse Bahnhof) geschaffen werden.

Stadtauswärts verlieren die Busse in den Spitzenstunden durch die Staus auf der Hasel- und Bruggerstrasse viel Zeit, welche zum Halten von Anschlüssen in Mellingen oder Bremgarten nicht mehr zur Verfügung steht. Die neue Busachse Ost hilft, die Zeitreserven wieder herzustellen und die Fahrzeiten kürzer und konstanter zu halten. Kosten-Nutzen-Betrachtungen zeigen, dass die Busachse Ost infolge der kürzeren konstanten Fahrzeiten langfristig rentabel ist.

Für den Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer) werden neue Angebote geschaffen. Der Fussgänger kann neu entsprechend seinen "Wunschlinien" den Schulhausplatz kreuzen. Eine offene attraktive Ebene unter dem Schulhausplatz ersetzt die heutigen schlauchförmigen Passagen. Oberirdisch bestehen dieselben Querungsmöglichkeiten der Strassen wie heute. Für den Radfahrer besteht, wie für den Fussgänger, oberirdisch auf der Verkehrsebene, mit Ausnahme des entfallenden Velotunnels Bruggerstrasse-Hochbrücke, dasselbe Angebot wie heute. Zusätzlich darf der Radfahrer künftig die neue Fussgänger- und Velopassage unter dem Schulhausplatz sowie die Tunnelgarage als direkte Verbindung vom beziehungsweise zum Bahnhof nutzen.

1.3 Zusammenhang mit weiteren Vorhaben

Das Projekt Schulhausplatz Baden steht bautechnisch und bezüglich seiner Realisierung in einem engen Zusammenhang mit dem Projekt Gewölbesanierung Schlossbergtunnel. Die Schnittstelle liegt zwischen Gewölbe und Fahrbahnplatte Bruggerstrasse. Die beiden Projekte können parallel oder unabhängig voneinander umgesetzt werden. Bei einer gemeinsamen Ausführung können die Verkehrsbehinderungen um die Bauzeit der Gewölbesanierung Schlossbergtunnel (ca. 1 Jahr) reduziert werden.

Betriebliche Abhängigkeiten bestehen beim Projekt Schulhausplatz Baden mit den Strassenbauprojekten in der Mellingerstrasse, dem Projekt Brückenkopf Ost der Hochbrücke und dem Verkehrsmanagement Region Baden/Wettingen. Das Betriebskonzept der Mellingerstrasse vom Badener Tor bis zum Schulhausplatz ist mit dem Betriebskonzept des Schulhausplatzes direkt verknüpft. An der Pfortneranlage am Badener Tor werden genau so viele Fahrzeuge in die Mellingerstrasse gelassen, wie am Knoten Schulhausplatz verarbeitet werden kann. Dabei wird der Ziel-/Quellverkehr der an die Mellingerstrasse angrenzenden Quartiere berücksichtigt. Ebenso müssen die Betriebskonzepte der beiden Knoten Schulhausplatz und Brückenkopf Ost aufeinander abgestimmt sein, das heisst, was der Knoten Schulhausplatz Richtung Hochbrücke an Verkehr abgibt, muss vom Knoten Brückenkopf Ost aufgenommen respektive verarbeitet werden können und umgekehrt. Ist dies nicht der Fall, kommt es zu Staus respektive starken Verkehrsbehinderungen. Der Schulhausplatz Baden muss demzufolge ins übergeordnete Verkehrsmanagement Region Baden/Wettingen integriert sein.



1.4 Alternative zum vorliegenden Projekt

Findet das vorliegende Projekt keine Mehrheit, muss der Knoten Schulhausplatz im geplanten Projektperimeter in seiner heutigen Form und Funktionalität umgehend saniert werden. Die Sanierung umfasst den gesamten Strassenkörper und die zum Teil darunter liegenden Kunstbauten (Tunnelgarage mit Tragwerksverstärkung, Fahrbahnplatte, Bruggstrasse, Passarellen). Ebenso muss die in die Jahre gekommene Lichtsignalanlage den heutigen Bedürfnissen angepasst und ersetzt werden. Es ist mit Gesamtkosten in Grössenordnung von 22 Millionen Franken (ohne Risikozuschlag) zu rechnen. Die Verkehrsbehinderungen während des Baus werden infolge der engen Platzverhältnisse annähernd gleich sein, wie bei einem Neubau, eventuell in einem kürzeren Zeitraum. Jegliche Vorteile, die mit dem Neubauprojekt erzielt werden können, kommen bei einer Sanierung nicht zum Tragen.

1.5 Zielerreichung

Die Projektierung des Schulhausplatzes Baden orientiert sich an den im Kapitel 1.1 erwähnten Projektzielen und an den übergeordneten Zielen aus der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU.

Die Anforderungen aus den Projektzielen wurden wie folgt umgesetzt:

- Sanierung der Beläge, Kunstbauten und der Lichtsignalanlagen
- Die heutigen schlauchförmigen Passarellen werden durch eine helle grosszügige Passage unterhalb des Knotens Schulhausplatz ersetzt. Die Tragwerkstruktur der Tunnelgarage mit der darüberliegenden Bruggstrasse wird verstärkt und an die heutige Norm

angepasst. Die Kunstbauten werden betonsaniert und wo notwendig neu abgedichtet. Der Strassenkörper wird vollständig ersetzt und neu aufgebaut.

- Schaffung von sicheren/attractiven Wegen für Fussgängerinnen und Fussgänger und Fahrradfahrende
- Die neue grosszügige Fussgänger- und Velopassage unterhalb des Schulhausplatzes erlaubt neu das direkte diagonale Queren des Knotens. Umwege über die heutigen tangential angeordneten "schlauchartigen" Unterführungen entfallen. Der Fahrradfahrende erhält mit der Fussgänger- und Velopassage eine sichere alternative Lösung zur oberirdischen Querung des Knotens Schulhausplatz. Das heutige Angebot des oberirdischen Querens des Knotens bleibt bestehen. Einzig der Velotunnel wird durch einen Radstreifen auf der Linksabbiegerspur Bruggerstrasse/Mellingerstrasse ersetzt. Die künftige Nutzung der Tunnelgarage schafft für den Langsamverkehr direkte ausgebaute Wegbeziehungen vom Bahnhof Baden Richtung Schulhausplatz.
- Optimierungen (Knoten) für den öffentlichen Verkehr (Bus)
- Durch die Busachse Ost erhält der öffentliche Verkehr ein eigenes Bustrasse stadtauswärts. Stadteinwärts können mehr Zeitfenster für die Busbevorzugung geschaffen werden, indem die Abbiegespur Mellingerstrasse-Bruggerstrasse doppelspurig ausgebaut, die Gesamtumlaufzeit der Lichtsignalanlage reduziert und die Umlaufzahl pro Stunde erhöht werden.
- Optimierungen (Knoten) für den motorisierten Individualverkehr (Auto)
- Messungen zeigen, dass stadteinwärts der Verkehr auf der Bruggerstrasse heute schon an seine Leistungsgrenze gelangt ist. Eine Kapazitätserhöhung ist nicht möglich. Stadtauswärts ist in Abhängigkeit mit dem optimierten Betriebskonzept in der Mellingerstrasse (Rechts-Rechts-Regime) rechnerisch eine geringe Leistungssteigerung ausgewiesen.
- Aufwertung des Stadtraums, insbesondere Weite Gasse
- Durch die Verlagerung der Busse von der Weiten Gasse auf die Busachse Ost respektive den Bustunnel kann diese als Wohn- und Geschäftsadresse weiter entwickelt werden. Die Verschiebung des Knotenzentrums Richtung Bezirksgebäude führt zu einer Aufwertung des Vorstadtbereichs. Der Entfall des heutigen Velotunnels mit der aufsteigenden Rampe vor dem Bezirksgebäude bringt dieses näher an die Altstadt, und es wird in seiner gesamten Grösse wieder wahrgenommen.
- Neben den für das Projekt definierten Zielen finden im vorliegenden Projekt auch die Ziele aus der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU Anwendung. Der Kanton will sich im Verkehr auf drei Hauptausrichtungen fokussieren, welche sich gegenseitig ergänzen:
- Koordinieren: Die Entwicklungen im Verkehr sind mit denjenigen der Siedlungen, der Umwelt und der Wirtschaft unter Einhaltung der Grundsätze der Nachhaltigkeit zu koordinieren. Die gute Erreichbarkeit via Strasse und Schiene ist wichtige Voraussetzung für die Wirtschaftsentwicklung von Baden und ein nachgewiesener Standortvorteil. Durch den Ausbau des Knotens Schulhausplatz mit der Busachse Ost kann dieser Standortvorteil gehalten werden. Durch die Verlegung der Busse von der Weiten Gasse auf die Busachse Ost kann ein städtebaulich attraktiver Raum geschaffen beziehungsweise gestaltet werden (Förderung der Siedlungs- und Raumentwicklung).
- Vernetzen: Der MIV und die Angebote im öffentlichen und im Langsamverkehr sind entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung kombiniert zu entwickeln. Es gilt, ausgewiesene Synergien der Kombination der Verkehrsträger zu nutzen. Die dringend notwendige Strassensanierung wird dazu genutzt, gleichzeitig für alle Verkehrsteilnehmenden eine bessere Situation zu schaffen. Durch die Entflechtung der Verkehrsträger können diese

neu entwickelt und den Bedürfnissen sowie der Nachfrage der Verkehrsteilnehmer angepasst werden. Zum Beispiel erhält der MIV durch die separate Busführung stadtauswärts mehr "Platz". Andererseits kann durch die Eigentrassierung des Busses die Zuverlässigkeit des ÖV gesteigert werden.

- Steuern und Lenken: Durch lenkende und steuernde Massnahmen und Mobilitätsdienstleistungen sind die Verkehrsinfrastrukturen optimal zu nutzen, und die Nachfrage ist besser auf die verschiedenen Verkehrsträger zu verteilen.
- Durch die Entflechtung der Verkehrsträger wird die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöht. Eine wesentliche Kapazitätssteigerung für den MIV ist am Schulhausplatz Baden infolge der räumlichen Randbedingungen nicht möglich. Eine Kapazitätserhöhung kann nur durch den Ausbau des ÖV erreicht werden. Hierzu werden im Projekt Schulhausplatz mit Busachse Ost mit einer verkürzten Gesamtumlaufzeit der Lichtsignalanlage und der stadtauswärts führenden Eigentrassierung der Busachse Ost die Grundlagen geschaffen.

2. Projekt und Ausführung

2.1 Übersicht

Das vorliegende Projekt "Baden IO; Schulhausplatz mit Busachse Ost" im Kreuzungspunkt der Kantonstrassen K 115 Mellingerstrasse, K 117 Bruggerstrasse, K 119 Neuenhoferstrasse und K 268 Mellingerstrasse umfasst folgende Massnahmen:

- Sanierung Schulhausplatz
- Neubau Busachse Ost mit Busrampe, Bustunnel, Bushaltestelle Schlossbergplatz und Schulhausplatz
- Tragwerksverstärkung Fahrbahnplatte Bruggerstrasse mit Instandsetzung Tunnelgarage/Einstellhalle

Aktuelle Situationspläne (Strassenbau Schulhausplatz, Fussgänger-/Veloebene und Busachse Ost-Ebene -1/-2) sind im Anhang zu finden.

2.2 Sanierung Schulhausplatz

2.2.1 Verkehrsflächen

Mit dem vorliegenden Projekt werden die bereits heute zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen genutzt und teilweise neu aufgeteilt. Durch die gewählte Spuraufteilung wird im Bereich der Parzelle Nr. 1669 "Ventil" nach aktueller Planung eine zusätzliche Fläche von 20 m² benötigt.



Projekt Schulhausplatz Baden

Die heutigen oberirdischen Langsamverkehrsbeziehungen und Langsamverkehrsquerungen (Fussgänger und Radfahrer) bleiben erhalten. Der Velotunnel muss der künftigen Busrampe weichen. Er wird durch einen zusätzlichen Linksabbiegeradstreifen für Radfahrer in der Bruggerstrasse ersetzt. Die heutigen Rampen (im allgemeinen 12 % Gefälle) und Treppenaufgänge für den Fussverkehr werden ersetzt und wo möglich behindertengerecht (maximal 6 % Gefälle) ausgebildet. Neu dürfen die Rampen wie die Fussgänger- und Velopassage auch mit Fahrrädern befahren werden. Die Rampe Zürcherstrasse kann infolge eines gegenläufigen Gefälles der Rampe zur Strasse nicht behindertengerecht ausgebildet werden (18 % Gefälle, früher 19 % Gefälle). Die kombinierte Rampe mit Treppe (Ausführung analog heute) wird durch einen Lift ergänzt. Durch die Beibehaltung der heutigen oberirdischen Fussgängerquerungen Stadtbibliothek und Ländliweg kann die Rampe Zürcherstrasse auch umgangen werden.

Die Linksabbiegespur Mellingerstrasse in die Bruggerstrasse wird neu doppelspurig geführt. Mit dieser Massnahme können die Umlaufzeit der Lichtsignalanlage am Schulhausplatz bei gleichbleibendem Verkehrsvolumen um einen Drittel verringert und der Stauraum vor der Lichtsignalanlage in der Mellingerstrasse fast halbiert werden. Die Einfahrt der stadteinwärts verkehrenden Busse in die Haltestelle Lindenplatz kann durch die reduzierte Staulänge ungehindert erfolgen. Die Busbevorzugung über den Schulhausplatz kann infolge der höheren Anzahl Umläufe der Lichtsignalanlage pro Stunde wesentlich verbessert werden.

Die Busse vom Bahnhof Baden Richtung Mellinger werden künftig über die Bahnhofstrasse durch die Tunnelgarage und über die Busrampe auf den Schulhausplatz geführt. Anschliessend an die Busrampe werden die Busse über einen Bypass an der Schulhausplatzkreuzung vorbei in die Bushaltestelle Lindenplatz in der Mellingerstrasse geführt.

2.2.2 Fussgänger- und Velopassage

Verglichen mit der heutigen Situation wird das Knotenzentrum rund 10 m Richtung Bezirksgebäude verschoben. Damit können hauptsächlich der stark frequentierte Aufenthaltsbereich auf dem Cordulaplatz vor der Altstadt sowie der Vorplatzbereich vor dem Gebäude "Falken" mit der Bushaltestelle Lindenplatz vergrössert und attraktiver gestaltet werden.

Eine Optimierung des Verkehrs beinhaltet auch den Fuss- und Radverkehr. Konzept der Umgestaltung ist eine aus allen Richtungen direkt zugängliche, räumlich grosszügige Passage unter dem Schulhausplatz, die den Cordulaplatz, die Vorplätze Falken und Bezirksgebäude sowie den Zugang von der Zürcherstrasse verknüpft. Die bestehenden tangentialen Wegführungen werden unter Einbezug der Wunschlinien durch diagonale Verbindungen ergänzt. Das Zusammenführen aller unterirdischen Verbindungen über eine gemeinsame Mitte verkürzt die Wege und generiert einen Ort der Begegnung und des Aufenthalts.



Fussgänger- und Velopassage mit Ladeneinbauten

Die heutigen Dienstleistungsflächen unter dem Schulhausplatz (Cafe Glas, Coiffure, Kiosk, WC-Anlagen) werden, abgestimmt auf die Fussgänger- und Velopassage, neu angeordnet. Die Grösse der neu geschaffenen Dienstleistungsflächen ist etwas geringer als in der

heutigen Situation. Bei vorhandener Nachfrage besteht die Möglichkeit, die Dienstleistungsfläche auszuweiten. Dies würde dem neu geschaffenen Ort zusätzliche Frequenzen bringen und ihn als städtischen Ort stärken.

Die Verbindung von der Unterführung Glas in die Tunnelgarage ist heute nur über einen schmalen Gang möglich. In der Neubauvariante ist vorgesehen, die Verbindung für den Fuss- und Radverkehr durch die Tunnelgarage Richtung Bahnhof aufzuwerten und den Durchgang aufzuweiten. Ausserdem kann die Fussgänger-/Veloebene über diese Verbindung für Unterhaltszwecke befahren werden.



Tunnelgarage Blickrichtung Fussgänger- und Velopassage

Die neue zentrale Fussgänger- und Velopassage wird in Sichtbeton erstellt. Die Tragkonstruktion entspricht einer schlaff bewehrten Flachdecke auf runden Stützen. Die Decke respektive die Fahrbahnplatte wird – wie im Brückenbau üblich – abgedichtet und mit einem Belag versehen. Einzelne Wandbereiche werden mit Keramikplatten versehen. Entlang den Stützen verlaufen Rohre für die Werkleitungen (Entwässerung, Steuerung, Elektrik). Aus gestalterischen Aspekten werden die Stützen verschalt und ebenfalls mit Keramikplatten verkleidet. Die gesamten Haustechnikinstallationen für die Ladeneinbauten verlaufen im Boden. Der Boden besteht voraussichtlich aus einem hellen Naturstein mit einer entsprechenden Rauigkeit, welche das Befahren mit dem Fahrrad erlaubt. Auf den Rampen wird ein Gussasphaltbelag eingebaut.

2.2.3 Werkleitungen

Die bestehenden Werkleitungen sind mit dem Neubau des Knotens Schulhausplatz teilweise umzulegen oder auch generell zu erneuern. Massgebend betroffen vom Neubauprojekt ist das Swisscom-Versorgungsnetz. Der Schulhausplatz ist ein Kernstück im Versorgungskonzept der Swisscom. Die bestehenden Anlagen können nicht ohne Ersatz ausser Betrieb genommen werden. Die Ersatzanlage muss somit vor Abbruch der bestehenden Verbindung fertig erstellt sein. Ein gemeinsamer Bau würde die geplante Bauzeit von 33 Monaten infolge der aufwendigen Werkleitungsumlegungen massgebend verlängern. Aus diesem Grund wird in der kommenden Projektierungsphase zusammen mit den Werkleitungsträgern geprüft, inwieweit die neuen Werkleitungen vorgängig und ausserhalb des Projektperimeters Schulhausplatz (zum Beispiel Ringleitung) erstellt werden können.

2.2.4 Baugrund

Die vorhandenen geologischen Aufschlüsse zeigen im Bereich des Schulhausplatzes künstliche Auffüllungen und mitteldicht gelagerte Kies-Sand-Schichten. Im Bereich gegen den Falken sind auch mehrere Meter mächtige Tuffkalkablagerungen vorhanden. Mit Ausnahme der Tuffschichten ist der Baugrund für Flachfundationen geeignet. Bei den Tuffschichten ist ein Materialersatz durch Magerbeton erforderlich.

2.3 Neubau Busachse Ost

2.3.1 Busführung

Die Busführung (RVBW und Postauto) wird im Bereich des Knotens Schulhausplatz mit der "Busachse Ost" vom MIV stadtauswärts entflechtet. Die Busse, welche heute über die Weite Gasse oder die Hasel-/Bruggerstrasse den Schulhausplatz befahren, werden künftig über die Bahnhofstrasse und die neue Bushaltestelle Schlossbergplatz auf einer separaten Fahrspur durch die Tunnelgarage geführt.



Weite Gasse nach Sanierung und Busentlastung

Die Busbeziehung Richtung Mellingen wird aus der Tunnelgarage über eine Rampe im Bereich der heute bestehenden Velorampe auf die Bruggerstrasse geführt. Anschliessend wird der Bus über eine als Bypass ausgelegte Busspur an der Lichtsignalanlage Schulhausplatz vorbei auf die Haltestelle Linde vor dem Gebäude "Falken" geführt.

Die Busbeziehung Richtung Surbtal/Wettingen führt von der Tunnelgarage aus, in der Lage des alten Velotunnels, auf der Ebene -2 unter der Fussgängerpassage durch und steigt vor dem Bezirksgebäude bis zur Verflechtung auf die Verkehrsebene vor dem Brückenkopf West an. Im Rampenbereich kurz vor der Verflechtung ist etwas vertieft die neue Bushaltestelle Schulhausplatz geplant.

Infolge dieser baulichen Massnahmen der Busachse Ost entfällt der bestehende Velotunnel Bruggerstrasse Richtung Hochbrücke. Weiter kann die heute bestehende Anlieferung Manor im Portalbereich der Tunnelgarage aus Platzgründen nicht beibehalten werden (Konflikt Bus/Langsamverkehr mit Anlieferung). Diese wird neu auf die Ebene Bruggerstrasse verschoben. Die neue Anlieferung wird aus Sicherheitsgründen baulich von der angrenzenden Bushaltestelle getrennt. Zum nahe liegenden Felsen wird im Portalbereich des Schlossbergtunnels der Abstand entsprechend der Freihaltezone gewahrt. Im dem Schlossbergtunnel abgewandten Bereich zwischen Gebäude Manor und Fels müssen unter Berücksichtigung des Abstands zum Felsen ca. 30 m² für die Anlieferung umgezont werden. Die Umzoning wird mit der nächsten Revision der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) bis 2014 durchgeführt.

2.3.2 Bauliche Massnahmen

Die Busführung durch die Tunnelgarage folgt der westlichen Wand der Tunnelgarage, das heisst die Busse fahren auf den heutigen Parkplätzen zwischen der Wand und der Stützenreihe. Die Stützenreihe wird durch eine Wand geschlossen, so dass die Busachse vollständig von der Tunnelgarage getrennt wird (Verkehrssicherheit, Brandschutz; siehe Anhang 2: Situationsplan Fussgänger-/Veloebene und Busachse Ost-Ebene -1/-2). Im Einfahrtsbereich in die Tunnelgarage steht der gewählten Linienführung ein Felspfeiler im Weg, welcher zu entfernen ist. Auf der Felspartie ist der angrenzende Bahntunnel der SBB AG abgestützt. Des Weiteren ist die Decke der Tunnelgarage respektive die Fahrbahnplatte der Bruggerstrasse auf dem Felsen abgestützt. Schrittweise wird in diesem sensitiven Bereich der Fels abgetragen und durch ein Rahmenbauwerk ersetzt.

Rund 75 m nach der Einfahrt in die Tunnelgarage schert die Busspur Richtung Mellingen rechts aus und führt über eine mit 8 % ansteigende Rampe auf die Ebene der Bruggerstrasse. Die Rampe weist eine Fahrbahnbreite von 3,30 m auf. Beidseitig sind 40 cm breite Bankette angeordnet. Die Rampenwände sind mit Lärmschutzelementen verkleidet. Die vorhandene Velorampe muss rückgebaut und die Fahrbahnplatte Bruggerstrasse an die neue Situation angepasst werden.

Kurz vor der Busrampe schert die Busspur Richtung Wettingen links aus und führt neben der aufsteigenden Busrampe vorbei. Gleichzeitig sinkt die Spur ab, um im Bereich des Schulhausplatzes die Fussgängerebene zu unterqueren. Vor dem Bezirksgebäude steigt der Bus-tunnel wieder mit ca. 8 % an und führt zur neu gestalteten Haltestelle Schulhausplatz. In den geraden Bereichen beträgt die Fahrbahnbreite 3,30 m. Beidseitig sind Bankette vorgesehen. In den Kurven wird die Fahrbahnbreite in Abhängigkeit des Radius vergrössert. Die Beläge werden vollständig ersetzt und den neuen Belastungen angepasst.



Neu gestaltete Bushaltestelle Schulhausplatz

Der insgesamt ca. 320 m lange Bustunnel ist mit den erforderlichen Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (Belüftung, Beleuchtung usw.) versehen. Die Entwässerung des Bustunnels und der Busrampe erfolgt über Einlaufschächte. Das Wasser wird über ein Stapelbecken (Inhalt 10 m³) geführt und anschliessend in die Kanalisation gepumpt.

Gemäss den vorhandenen geologischen Aufschlüssen kommt der Bustunnel grösstenteils ins Lockergestein zu liegen (mitteldicht gelagerte Kies-Sand-Schichten). Im nördlichen Abschnitt kommt der Aushub jedoch auch in den Molassefels (Mergel) und die darunter liegenden Malmkalke zu liegen. Dabei ist zu beachten, dass der Kalkfels schwer abbaubar ist (Spitzhammer).



Schlossbergplatz Blickrichtung neue Bushaltestelle Schlossbergplatz/Liegenschaft Bahnhofstrasse 7

Infolge der neuen Busführung muss die Altstadt von Baden durch eine neue Bushaltestelle erschlossen werden (Ersatz der Haltestelle Schlossbergplatz). Variantenstudien zeigten, dass die Bestlösung im Bereich der Liegenschaft Bahnhofstrasse 7 liegt. Unter den gegebenen örtlichen Platz- und Sichtverhältnissen sowie den hohen geplanten Busfrequenzen kann die Umsetzung nicht ohne Eingriff in die Bausubstanz der Liegenschaft Bahnhofstrasse 7 erfolgen, das heisst eine Lösung zeichnet sich nur durch einen Neubau der heutigen Liegenschaft ab. Auf diese Art können im Erdgeschoss Platz für eine gut zugängliche und einsehbare Haltestelle und in den Obergeschossen ein attraktives Wohn- und Geschäftshaus geschaffen werden. Die Liegenschaft Bahnhofstrasse 7 ist im Besitz von Stockwerkeigentümern. Die Finanzierung des Neubaus erfolgt unter Berücksichtigung des heutigen Gebäudezustands sowie der Bedürfnisse des Projekts und der Stockwerkeigentümer durch die Stockwerkeigentümer und durch einen Pauschalbeitrag über das Projekt "Baden IO; Schulhausplatz mit Busachse Ost". Erste Projektstudien, sogenannte Testplanungen, liegen vor. Ein Projektwettbewerb soll bis Frühling 2012 weitere Resultate liefern.

2.3.3 Betriebs- und Sicherheitsausrüstung

Für den Bustunnel ist eine eigene Betriebszentrale zur Aufnahme der elektrischen Ausrüstung vorgesehen. Der Standort liegt zwischen Busrampe und Bustunnel im Bereich der heutigen Personenunterführung Glas. Der Zugang erfolgt über die Tunnelgarage.

Im Normalbetrieb genügt im Bereich des Bustunnels und der Busrampe die Selbstlüftung, welche durch die Kolbenwirkung der Busse erzeugt wird. Für den Brandfall ist eine mechanische Lüftung erforderlich. Hierzu werden Strahlventilatoren in 3 Gruppen à 2 Stück jeweils bei den Portalen an die Decke montiert. Die Branddetektion erfolgt mittels Rauchmeldern.

Neben der Fahrbahn ist eine optische Leiteinrichtung im Tunnel vorgesehen. Es werden auf der Seite der Notausgangstür Brandnotleuchten im Abstand von 50 m installiert. Die Portale zur Tunnelgarage werden mit Verkehrsampeln ausgerüstet. Diese werden bei einem Ereignis automatisch ausgelöst. Die Buseinfahrt in den Tunnel wird dosiert, um ein zu nahes Auffahren zu vermeiden.

Es werden SOS-Kasten mit Feuerlöschern und Notruftelefon mit Verbindung zur Verkehrsleitzentrale Lenzhard installiert. Die beiden SOS-Kasten im Portalbereich erhalten zusätzlich ein Feuerwehrtelefon.

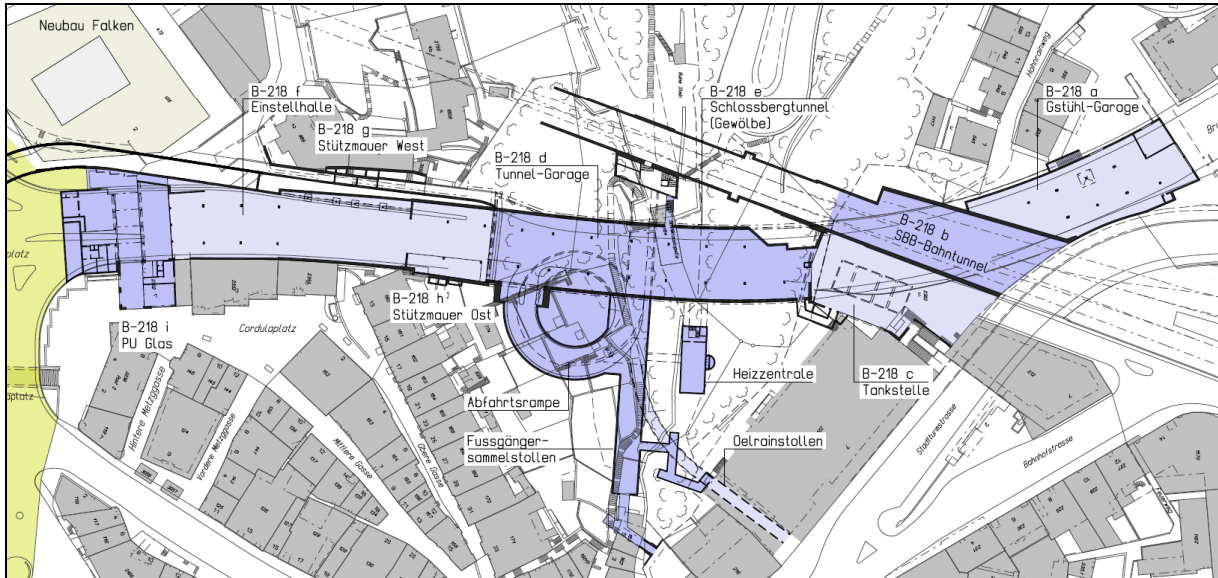
Der Bustunnel wird mit Videokameras überwacht. Die Kameras werden in der Verkehrsleitzentrale Lenzhard aufgeschaltet. Für den betrieblichen Funk des öffentlichen Verkehrs wird der Tunnel mit einer Funkanlage ausgerüstet.

2.4 Instandsetzung Tunnelgarage, Einstellhalle und Stützmauern

Die bestehenden Tragkonstruktionen im Bereich Tunnelgarage/Schlossbergtunnel wurden in Bezug auf ihren Zustand und ihre Tragsicherheit untersucht. Es geht dabei um folgende Anlageteile:

- Tunnelgarage (B-218d)
- Einstellhalle (südlicher Teil der Tunnelgarage, B-218f)

- Stützmauern West (bei Liegenschaft Wülser, B218g)
- Stützmauern Ost (bei Liegenschaft Kappeler, B-218h)



Der Zustand der Decke, welche gleichzeitig die Fahrbahnplatte der darüber liegenden Bruggerstrasse bildet, ist vermutlich schadhaft, da insbesondere im Bereich der Deckenränder und in den Bereichen der Dilatationsfugen mit Bewehrungskorrosion zu rechnen ist.

Die Tragsicherheit ist nach Berücksichtigung aktueller Kenntnisse ungenügend. Grosse Unterschreitungen der Tragsicherheit, welche nicht toleriert werden können, wurden beim Durchstanzwiderstand bei den Stützen festgestellt.

Insgesamt kann der Zustand der Tunnelgarage als teilweise schadhaft bezeichnet werden. Es sind Bauteile zu verstärken, instand zu setzen und zu ersetzen.

Ein grosser Teil der bestehenden Belagsfläche in der Tunnelgarage/Einstellhalle wird – bedingt durch die Busachse Ost – ersetzt. Die restliche Belagsfläche sowie die Entwässerung sind sanierungsbedürftig und werden erneuert.

Die Stützmauern West und Ost auf der Ebene Bruggerstrasse vor dem Südportal des Schlossbergtunnels sind mit Lavabeton-Lärmschutzelementen verkleidet. Ausserdem sind mehrere auskragende Ort betontröge in die Mauern integriert. Die Untersuchungen zeigten, dass die Lärmschutzelemente zu ersetzen sind und an den Stützmauern und Trögen eine Betoninstandsetzung vorzunehmen ist.

Die meisten Haustechnikinstallationen in der Tunnelgarage/Einstellhalle sind veraltet und müssen instandgesetzt oder ersetzt werden. Unter anderem ist die Beleuchtung an die heutige Norm anzupassen, die fehlende Fluchtwegmarkierung ist zu ergänzen und die Sicherheitsbeleuchtung ist durch eine zentrale Notlichtanlage zu betreiben.

2.5 Strassenraum-/Stadttraumaufwertung

Der Schulhausplatz in seiner heutigen Prägung ist primär auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Eine grosse Verkehrsspinne verunmöglicht dem Fussverkehr die direkte Querung des Platzes. Entlang der Peripherie angeordnete Unterführungen verbinden auf unübersichtliche Weise und über diverse Höhensprünge die städtischen Vorzonen. Diese sind zwischen den platzdefinierenden Bauten und der immer mehr Raum beanspruchenden Strasse zu untergeordneten Restflächen verkommen. Mittels direkten und qualitätsvollen Wegverbindungen sowie einer neuen Ausformulierung der angrenzenden Plätze kann mit der Verkehrs-sanierung einhergehend eine Stadtreparatur erfolgen.



Das Zentrum des neuen Knotens wird Richtung Bezirksgebäude verschoben. Damit können die Bereiche vor der Altstadt und dem Bezirksgebäude sowie entlang der Mellingerstrasse austariert und optimiert werden.

Die Vorzone der Altstadt wird vergrössert und präzisiert sowie durch das Öffnen unter den Schulhausplatz als städtischer Raum aufgewertet. Die Abstufung zur Fussgänger- und Velopassage hin wird mit Bäumen überdacht und so zu einem attraktiven Bereich des Durchgangs und des Verweilens. Richtung Hochbrücke dehnt sich der Cordulaplatz neu über die zurückgenommenen Einmündungen der Weiten Gasse und des Kirchwegs aus.

Durch die Verschiebung des Knotenzentrums wird der Vorplatz vor dem Bezirksgebäude um den heute höher liegenden Bereich der auftauchenden Velorampe reduziert. Der Wegfall der Böschung samt deren Bepflanzung ermöglicht neu den Blickkontakt Richtung Altstadt und

bindet damit das Bezirksgebäude näher an die Altstadt. Das Bezirksgebäude wird in seiner gesamten Grösse wieder wahrgenommen und steht präsent zum gegenüberliegenden Gebäude "Falken".

Der Fussgängerbereich vor dem "Falken" und der "Linde" wird durch die Verschiebung des Knotens deutlich vergrössert. Damit kann den zahlreichen Fahrgästen an der Bushaltestelle der entsprechende Warteraum sowie den Passanten die erforderliche Zirkulationsfläche zur Verfügung gestellt werden. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite erfolgt eine Anpassung der bestehenden Treppenrampe Zürcherstrasse.

Mittels Ausdehnung und Absenkung des Cordulaplatzes gelingt es, die unter der Strasse liegende Fussgänger- und Velopassage breit zu öffnen und mit dem Stadtraum zu verweben. Damit erhält der neue städtische Raum eine direktere Anbindung an dessen Hauptseite und verliert gleichzeitig auch etwas vom Gepräge eines Unterterrain-Raums. Die aus jeder Position der Schulhausplatzpassage einsehbaren Aufgänge sind nicht nur selbstverständliche Orientierungshilfen, sondern tragen auch wesentlich zur Tagesbelichtung bei.



Fussgänger- und Velopassage Blickrichtung Cordulaplatz

Die eiförmigen Ladenflächen sind als Inseln so angeordnet, dass die Blickachsen von Zugang zu Zugang frei bleiben. Von jedem Zugang zur Fussgängerebene bestehen eine oder gar mehrere Sichtverbindungen zu einem weiteren Zugang beziehungsweise Ausgang. Tageslichteinfall an diesen Stellen verbessert die Orientierung auf natürliche Art. In den Randzonen befinden sich Technik- und Lagerräume.

Der Materialisierung in der Fussgängerebene soll grösste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Weisse Decken und helle Böden vermitteln eine übersichtliche Stimmung. Farbige Keramik-kacheln an den Aussenwänden und an den Stützen erleichtern die Orientierung. Pilzartige Deckenfelder über den Stützen dienen der Schallabsorbktion und sind gleichzeitig Reflektoren für die Beleuchtung.

2.6 Realisierung

2.6.1 Verkehrssicherheit

Die Bauarbeiten müssen in verschiedenen Bau- respektive Verkehrsphasen ausgeführt werden. Der gesamte Strassenraum wird für die Verkehrsführungen mit Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden genutzt. Es müssen Spuren abgebaut, verlegt, gesperrt und umgeleitet werden. Für die Steuerung kann die bestehende Lichtsignalanlage nicht mehr verwendet werden. Der Verkehr wird somit mit einer auf die Bauphasen abgestimmten Lichtsignalanlage oder mit einem Sicherheitsdienst geregelt. Die Breiten der Fahrspuren werden auf ein notwendiges Minimum reduziert, mobile Leitelemente sichern die Baugruben und Baustellenwände schützen, unter Aufrechterhaltung der notwendigen Sichtzonen, gegen Lärm und Staub. Dies sind unabdingbare Massnahmen, um die Sicherheit auf beiden Seiten (Verkehr/Bau) zu gewährleisten und Immissionen und Emissionen entgegenzuwirken. Die Leistungsfähigkeit des Knotens wird während des Baus um einen Drittel gegenüber heute abnehmen. Auf die Verkehrsbehinderung wird grossräumig hingewiesen. Entsprechende Kommunikations- und Mobilitätskonzepte werden auf Basis der detaillierten Planung in der nächsten Projektierungsphase ausgearbeitet.

Es wird darauf geachtet, dass Bauarbeiten auf den Alternativrouten vor oder nach der Umsetzung des Projekts Schulhausplatz Baden realisiert werden. Ziel ist es unter anderem, dass die Massnahmen aus dem Verkehrsmanagement Region Baden/Wettingen auf der Achse über Ennetbaden und den Brückenkopf Ost der Hochbrücke vor dem Bau des Schulhausplatzes Baden umgesetzt sind, so dass diese Route eine Entlastung bringen kann. Weitere Massnahmen, wie die Förderung des Umsteigens auf den Bus, die Busbevorzugung sowie entsprechende Informations- und Kommunikationskonzepte werden begleitend zu der vertieften Projektierung geprüft respektive ausgearbeitet.

Der Langsamverkehr muss wie der motorisierte Verkehr Einschränkungen in Kauf nehmen. Es werden Provisorien wie Strassenüberführungen notwendig. Sperrungen für den Langsamverkehr mit entsprechenden Umleitungen und längeren Wegen, wie zum Beispiel im Bereich des Schlossbergtunnels, sind im Interesse der Sicherheit unumgänglich.

2.6.2 Bauetappen/Bauzeit

Die Bauzeit ist unter anderem davon abhängig, wie stark der Strassenverkehr eingeschränkt, beziehungsweise in wie vielen Bauphasen das Bauvorhaben realisiert werden muss. Weiter haben auch die Werkleitungsumlegungen, wie zum Beispiel Umlegungen der Leitungen der Swisscom, einen massgebenden Einfluss auf die Bauzeit. Für den Neubau des Schulhausplatzes sind gemäss aktueller Projektierung vier Bauphasen vorgesehen, wobei teilweise noch Unterphasen nötig sind, zum Beispiel für die Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung Neuenhofer-/Bruggerstrasse.

Für den Neubau des Schulhausplatzes inklusive Busachse Ost ist eine Bauzeit von rund 33 Monaten vorgesehen. Es wird davon ausgegangen, dass die Werkleitungsumlegungen und Erneuerungen vorwiegend vorgängig und ausserhalb des Projektperimeters Schulhausplatz erstellt werden.

Die Bauphasen und die Bauzeit werden unter Berücksichtigung der Nachbarprojekte in den kommenden Projektierungsphasen optimiert. Sie sind zu planen und abzustimmen, da im Bereich der Schnittstellen Bautätigkeiten ineinander reichen und voneinander abhängig sind. Eine weiterführende Planung der Bauetappen, Verkehrsführungen, Provisorien und des Bauprogramms ist in den folgenden Projektphasen von zentraler Bedeutung.

2.7 Monitoring

Für das Projekt wird ein Verkehrs-Monitoring durchgeführt. Dieses soll durch gleichartige Messungen vor und nach dem Neubau des Schulhausplatzes Baden Klarheit über die Veränderungen bringen. Weichen diese wesentlich vom Geplanten ab, müssen entsprechende Massnahmen ergriffen werden. Diese können wie folgt aussehen: Anpassung der Lichtsignalsteuerung (Grünphasen), Erweiterung der Steuerungselemente (Detektoren), Anpassung der Pfortnerungen.

3. Eigentum und Unterhalt der Kunstbauten

Das Gesamtbauwerk Schulhausplatz Baden mit Fahrbahn, Fahrbahnplatte, Fussgänger- und Veloebene, Busrampe und Bustunnel geht nach Abschluss der Bauarbeiten ins Eigentum des Kantons Aargau über. Der Unterhalt wird gemäss Kantonsstrassendekret gemeinsam von der Stadt Baden und dem Kanton Aargau besorgt.

Die Einbauten in der Fussgänger- und Velopassage gehen nach Abschluss der Bauarbeiten ins Eigentum der Stadt Baden über, die auch für den baulichen und betrieblichen Unterhalt zuständig ist.

Für die Tunnelgarage/Einstellhalle (B-218) gilt der Vertrag betreffend Eigentum, Unterhalt- und Erneuerungspflicht zwischen dem Kanton Aargau und der Stadt Baden vom Januar 1993.

Für die Bushaltestelle Schlossbergplatz wird ein Vertrag betreffend Eigentum, Unterhalt- und Erneuerungspflicht zwischen der Stadt Baden und den Stockwerkeigentümern der Liegenschaft Bahnhofstrasse 7 ausgearbeitet.

4. Rechtsgrundlagen

Zuständig für den Bau von Kantonsstrassen ist der Kanton gemäss § 86 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) vom 19. Januar 1993 beziehungsweise § 2 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung vom 17. März 1969 (Strassengesetz, StrG; SAR 751.100).

Die Finanzierung des Kantonsanteils wird gegliedert in die zwei Bereiche "Strassenrechnung" und "öffentlicher Verkehr (allgemeine Staatsrechnung)". Der Finanzierungsanteil Strassenrechnung stützt sich auf § 7 StrG, wonach Ausgaben für den Bau von Kantonsstrassen zulasten der Strassenrechnung gehen.

Die Kostenbeteiligung der Stadt Baden richtet sich nach § 2a StrG sowie den §§ 15–17 des Dekrets über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen vom 20. Oktober 1971 (Kantonsstrassendekret; SAR 751.120). Der Finanzierungsanteil öffentlicher Verkehr (allgemeine Staatsrechnung) stützt sich auf die §§ 2 Abs. 2 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; SAR 995.100) vom 2. September 1975. Danach kann der Kanton an Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung, die dem Zweck gemäss § 1 Abs. 2 und 3 auf dem Gebiet des Kantons Aargau dienen, einmalige Beiträge aus allgemeinen Staatsmitteln leisten. Diese können von angemessenen Leistungen von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen oder Dritten sowie von weiteren Bedingungen oder Auflagen abhängig gemacht werden.

Gemäss § 20 Abs. 1 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF; SAR 612.100) vom 11. Januar 2005 ist dem Grossen Rat das Begehren um einen Grosskredit mit einer besonderen Vorlage zu unterbreiten, wenn der geplante Nettoaufwand einmalig den Betrag von 5 Millionen Franken übersteigt. Dies trifft auf das vorliegende Begehren zu: Es beläuft sich auf 47,36 Millionen Franken.

Bei der Vorlage handelt es sich um eine neue Ausgabe gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung (SAR 110.000). Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf ihren Umfang, den Zeitpunkt ihrer Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 20 Abs. 3 GAF). Da der Grosskredit für die einmalige neue Ausgabe netto 5 Millionen Franken übersteigt, untersteht diese Vorlage dem Ausgabenreferendum.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird gemäss § 20 Abs. 4 GAF verlangt, dass neue Ausgaben mit der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden. Wird beim Globalkreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

Bei der Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat, die der obligatorischen oder fakultativen Volksabstimmung unterliegt, ist gemäss § 66 der Kantonsverfassung eine Anhörung durchzuführen, bei der die Bevölkerung Vorschläge unterbreiten kann.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Investitionskosten

Die Kosten für den Neubau des Schulhauptplatzes Baden mit Busachse Ost, inklusive Landerwerb, basieren gemäss Kostenvoranschlag der Projektverfasser auf den Preisen vom Oktober 2010. Sie sind wie folgt veranschlagt (inklusive 8 % MwSt., Genauigkeit $\pm 20\%$). Das Kreditrisiko deckt den Ungenauigkeitszuschlag von ca. 20 % gemäss SIA ab.

Kosten Generelles Projekt (Preisbasis 2010)			
Kostenvoranschlag Genauigkeit \pm 20 %, inklusive 20 % Kreditrisiko			
Teilprojekt	Kostenvoranschlag in Franken	Kredit- risiko in Franken	Total in Franken
1. Strassenverkehrsebene	21'300'000	4'300'000	25'600'000
2. Tragwerksverstärkung Fahrbahnplatte Bruggerstrasse	5'700'000	1'100'000	6'800'000
3. Langsamverkehrsebene	24'700'000	5'000'000	29'700'000
4. Busachse Ost: Busrampe	8'000'000	1'600'000	9'600'000
5. Busachse Ost: Bustunnel	10'000'000	2'000'000	12'000'000
6. Busachse Ost: Bushaltestelle Schlossbergplatz	9'200'000	1'800'000	11'000'000
Gesamtkosten (Brutto)	78'900'000	15'800'000	94'700'000

In den oben genannten Kosten sind die Einbauten in der Fussgänger- und Velopassage nicht enthalten. Diese sind im Eigentum und Unterhalt der Stadt Baden und werden durch diese separat finanziert.

5.2 Folgekosten

Investitionsfolgekosten ergeben sich aus dem Unterhalt der um die neue Busachse Ost und die Langsamverkehrsebene erweiterten Strassenanlage. Die Unterhaltsaufwendungen werden in den ersten Jahrzehnten sehr gering sein, erhöhen sich aber gegen Ende der Lebensdauer des Bauwerks von rund 80 Jahren.

5.3 Kostenteilung

5.3.1 Kostenteilung Stadt Baden/Kanton Aargau, Finanzierung Kantonsanteil

Die Finanzierung wird gegliedert in die zwei Bereiche "Strassenrechnung" und "öffentlicher Verkehr (allgemeine Staatsrechnung)":

- Der Finanzierungsanteil Strassenrechnung stützt sich auf § 7 des StrG. Nach § 7 Abs. 1 lit. a und b StrG gehen Ausgaben für den Bau von Kantonsstrassen sowie Beiträge an Anlagen des öffentlichen Verkehrs, die Kantonsstrassen unmittelbar entlasten, zulasten der Strassenrechnung. Die Bestandteile von öffentlichen Strassen – somit auch von Kantonsstrassen – sind in § 80 Abs. 2 BauG bestimmt. Dazu gehören auch die für den Schutz der Radfahrenden sowie Fussgängerinnen und Fussgänger notwendigen Anlagen. Ebenfalls zulasten der Strassenrechnung kann der Kanton gemäss § 18 Abs. 1 des Kantonsstrassendekrets an die Erstellung von parallelen Strassen und andern Anlagen, die der unmittelbaren Entlastung des Kantonsstrassennetzes dienen, Beiträge bis höchstens 50 % der Baukosten leisten. An Innerortsstrecken von Kantonsstrassen haben die Gemeinden gemäss § 2a StrG beziehungsweise §§ 15–17 des Kantonsstrassendekrets Beiträge zu leisten.

- Der Finanzierungsanteil öffentlicher Verkehr (allgemeine Staatsrechnung) stützt sich auf § 2 Abs. 2 ÖVG. Danach kann der Kanton an Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung, die dem Zweck gemäss § 1 Abs. 2 und 3 auf dem Gebiet des Kantons Aargau dienen, einmalige Beiträge leisten. Diese können von angemessenen Leistungen von Bund, Gemeinden, Transportunternehmen oder Dritten sowie von weiteren Bedingungen oder Auflagen abhängig gemacht werden. Die Finanzierung dieser Kantonsbeiträge erfolgt gemäss § 9 ÖVG aus allgemeinen Staatsmitteln.

Grundsätzlich hat die Stadt Baden an die Aufwendungen an der Innerortsstrecke der beim Schulhausplatz Baden betroffenen Kantonsstrassen einen Beitrag zu leisten, der aufgrund der Steuerperiode 2008/09 für Baden 60 % beträgt. Das Gesamtprojekt Schulhausplatz Baden beinhaltet mit der Busachse Ost Anlageteile (Busrampe, Bustunnel, Bushaltestelle), die nicht in die oben genannte Regelung fallen.

Aus einer detaillierten Abwägung des Nutzens respektive des Nutznießers dieser verschiedenen Anlageteile resultiert die Kostenteilung zwischen Stadt Baden und Kanton Aargau sowie die Finanzierung des Kantonsanteils nach StrG und ÖVG wie folgt:

Kostenteilung							
Teilprojekt	Gesamtkosten 100 %	Anteil Stadt Baden		Anteil Kanton Aargau StrG		Anteil Kanton Aargau ÖVG	
		in Franken	%	in Franken	%	in Franken	%
1. Strassenverkehrsebene	25'600'000	48	12'288'000	52	13'312'000	0	0
2. Tragwerksverstärkung Fahrbahnplatte Bruggerstrasse	6'800'000	48	3'264'000	52	3'536'000	0	0
3. Langsamverkehrsebene	29'700'000	60	17'820'000	40	11'880'000	0	0
4. Busachse Ost: Busrampe	9'600'000	25	2'400'000	40	3'840'000	35	3'360'000
5. Busachse Ost: Bustunnel	12'000'000	35	4'200'000	20	2'400'000	45	5'400'000
6. Busachse Ost: Bushaltestelle Schlossbergplatz	11'000'000	67	7'370'000	0	0	33	3'630'000
Total	94'700'000		47'342'000		34'968'000		12'390'000
Prozentuale Aufteilung	100 %		50,0 %		36,9 %		13,1 %

Die Kostenteilung gemäss obiger Tabelle ist wie folgt begründet:

1. Strassenverkehrsebene (Werterhaltmassnahme)
2. Tragwerksverstärkung Fahrbahnplatte Bruggerstrasse (Werterhaltmassnahme)

Von diesen Werterhaltmassnahmen profitiert der Individualverkehr (Motorfahrzeug-, Rad- und Fussverkehr). Die Finanzierung erfolgt nach StrG vollumfänglich zulasten der Strassenrechnung.

Nach Kantonsstrassendekret beläuft sich der Beitrag der Stadt Baden an die Aufwendungen an der Innerortsstrecke auf 60 %. Gemäss § 17 Abs. 2 des Kantonsstrassendekrets kann der Beitrag ermässigt werden, wenn eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, übermässig belastet würde. Besondere bauliche Schwierigkeiten sind bei diesen Teilprojekten gegeben. Es handelt sich um ein komplexes Bauwerk, welches in der innerstädtischen Lage im Interesse einer städtebaulich verträglichen Lösung infolge der sehr engen Platzverhältnisse und des hohen Verkehrsaufkommens erheblich aufwendigere Massnahmen erfordert als bei einer Innerortsstrecke an peripherer Lage. Es herrschen deutlich erschwerte Bauverhältnisse, welche eine Reduktion des Beitragssatzes von 60 % um den Faktor 0,8 auf 48 % rechtfertigen. Im selben Umfang wurde der Gemeindebeitrag auch bei andern vergleichbaren innerstädtischen Projekten – wie beispielsweise der Kernumfahrung Lenzburg – reduziert.

3. Langsamverkehrsebene (Werterhalt- und Neubaumassnahme)

Von dieser Werterhalt- und Neubaumassnahme profitiert der Langsamverkehr (Rad- und Fussverkehr). Die Finanzierung erfolgt nach StrG vollumfänglich zulasten der Strassenrechnung.

Nach Kantonsstrassendekret beläuft sich der Beitrag der Stadt Baden an die Aufwendungen an der Innerortsstrecke auf 60 %. Erschwerte Bauverhältnisse sind zwar auch bei diesem Teilprojekt gegeben. Sie werden aber kompensiert durch das im Vergleich zu den Teilprojekten 1 und 2 höhere Interesse seitens der Stadt Baden: Die neue grosszügige Fussgänger- und Veloebene unter dem Schulhausplatz ermöglicht den Fussgängerinnen und Fussgängern unter Einbezug seiner Wunschlinie eine direkte Querung des Knotens. Die langen Wege über die heutigen "schlauchartigen" Passagen entfallen. Der Radfahrende kann in Ergänzung zum oberirdischen Angebot neu die Fussgänger- und Velopassage nutzen. Eine sichere Alternative, welche neue direkte Fahrten erlaubt. Deshalb ist die Anwendung des Beitragssatzes von 60 %, ohne Reduktion, gerechtfertigt.

4. Busachse Ost: Busrampe

Von dieser Massnahme profitieren der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr. Die Finanzierung erfolgt nach StrG zulasten der Strassenrechnung und nach ÖVG zulasten der allgemeinen Staatsrechnung.

Mit der neuen Busführung vom Bahnhof Baden über die Bahnhofstrasse – Tunnelgarage – Busrampe – Bypass in die Bushaltestelle Lindenplatz vor dem Gebäude "Falken" werden der Knoten Schulhausplatz und die Bruggerstrasse vom stadtauswärts fahrenden Busverkehr grösstenteils entlastet. Der Entlastung der Kantonsstrasse wird gemäss § 7 Abs. 1 lit. b Ziffer 2 StrG und in Anlehnung an § 18 Abs. 1 Kantonsstrassendekret mit einem Beitrag in Höhe von 40 % Rechnung getragen.

Mit der heutigen Busführung über die Hasel- und Bruggerstrasse verlieren die Busse in Spitzenstunden durch die Staus viel Zeit, welche unter anderem zum Halten von Anschlüssen in Mellingen oder Bremgarten nicht mehr zur Verfügung steht. Mit der neuen Busführung über die Busrampe können Zeitreserven wieder hergestellt und die Fahrzeiten kürzer und konstanter gehalten werden. Eine künftige Fahrplanverdichtung kann ohne Beeinträchtigung des MIV erfolgen. Die Förderung des regionalen und überregionalen Busverkehrs wird auf Basis

von § 2 Abs. 2 ÖVG durch den Kanton mit einer Kostenbeteiligung von rund 58 % an den nach Abzug des Kantonsbeitrags StrG verbleibenden Kosten unterstützt. Der Restbetrag, das heisst rund 42 % der verbleibenden Kosten, gehen in Anbetracht einer fast busfreien Weiten Gasse (Stadtaufwertung) vollständig zulasten der Stadt Baden.

5. Busachse Ost: Bustunnel

Von dieser Massnahme profitieren der Individualverkehr und der öffentliche Verkehr. Die Finanzierung erfolgt nach StrG zulasten der Strassenrechnung und nach ÖVG zulasten der allgemeinen Staatsrechnung.

Mit der neuen Busführung vom Bahnhof Baden über die Bahnhofstrasse – Tunnelgarage – Bustunnel in die Bushaltestelle Schulhausplatz vor dem Brückenkopf Ost der Hochbrücke wird der Knoten Schulhausplatz vom stadtauswärts fahrenden Busverkehr grösstenteils entlastet. Der Entlastung der Kantonsstrasse wird gemäss § 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 2 StrG und in Anlehnung an § 18 Abs. 1 Kantonsstrassendekret mit einem Beitrag in Höhe von 20 % Rechnung getragen. Die Entlastung der Kantonsstrasse erfolgt nicht in der selben Grössenordnung wie beim Teilprojekt 4. Busrampe, da die heutige Busführung über die Weite Gasse (Gemeindestrasse) die Kantonsstrasse nur in deren Einmündung in die Mellingerstrasse und somit in den Steuerungsbereich des Schulhausplatzes belastet.

Die Verlagerung der Busse von der Weiten Gasse in den Bustunnel entlastet zum einen die Weite Gasse weitgehend vom Busverkehr und bietet die Chance, die Weite Gasse als Wohn- und Geschäftsadresse zu entwickeln. Zum andern stellt die neue Linienführung ebenso eine nachhaltige Lösung in Anbetracht einer künftigen Fahrplanverdichtung ohne Beeinträchtigung des motorisierten Individualverkehrs dar. Die Förderung des regionalen und überregionalen Busverkehrs wird auf Basis von § 2 Abs. 2 ÖVG durch den Kanton mit einer Kostenbeteiligung von rund 56 % an den nach Abzug des Kantonsbeitrags StrG verbleibenden Kosten unterstützt. Der Restbetrag, das heisst rund 44 % der verbleibenden Kosten, gehen in Anbetracht einer fast busfreien Weiten Gasse (Stadtaufwertung) vollständig zulasten der Stadt Baden.

6. Busachse Ost: Bushaltestelle Schlossbergplatz

Von dieser Massnahme profitiert der öffentliche Verkehr. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich nach ÖVG zulasten der allgemeinen Staatsrechnung.

Der Neubau der Bushaltestelle Schlossbergplatz wird im Zusammenhang mit der neuen Busführung durch den Bustunnel notwendig (Anbindung der Altstadt). Der Ersatz der vorhandenen Bushaltestelle Schlossbergplatz durch die neue attraktive Bushaltestelle Schlossbergplatz liegt im Interesse der Förderung des öffentlichen Verkehrs mit regionaler Bedeutung und wird mit einem Kantonsanteil von 1/3 (33 %) der Gesamtkosten unterstützt. Die verbleibenden 2/3 (67 %) werden durch die Stadt Baden finanziert. Damit wird dem höheren Kostenanteil im Interesse der Stadtaufwertung Rechnung getragen.

5.3.2 Erwarteter Bundesbeitrag aus Agglomerationsprogramm

Für die Förderung des Langsamverkehrs inklusive Anpassung der Strasseninfrastruktur im Projekt Schulhausplatz Baden hat der Bund einen Beitrag in Höhe von 13,0 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm (1. Generation) in der Leistungsvereinbarung provisorisch zugesagt. Die Finanzierungsvereinbarung kann mit dem Bund erst abgeschlossen werden, wenn das Projekt definitiv genehmigt ist. Weil dieser Beitrag des Bundes zurzeit noch nicht feststeht, kann er in den anstehenden Finanzierungsbeschlüssen der Stadt Baden und des Kantons noch nicht einbezogen werden. Der effektive Beitrag wird gemäss den obigen Kostenteilungsgrundsätzen (Kapitel 5.3.1) den Kostenanteilen der Stadt Baden und des Kantons angerechnet. Dies in Übereinstimmung mit § 16 Abs. 2 des Kantonsstrassendekrets, wonach bei der Berechnung der Gemeindebeiträge vorgängig allfällige Beiträge Dritter (des Bundes oder der Bahnen usw.) abzuziehen sind.

Anlässlich der Leistungsvereinbarung wurden dem Bund lediglich die Teilprojekte 1. Strassenverkehrsebene und 3. Langsamverkehrsebene zur Finanzierung angemeldet. Im Zug der Finanzierungsvereinbarung beziehungsweise der 2. Generation zum Agglomerationsprogramm werden dem Bund auch die Teilprojekte 4. Busachse Ost, Busrampe, 5. Busachse Ost, Bustunnel und 6. Busachse Ost, Bushaltestelle Schlossbergplatz zur Mitfinanzierung beantragt. Zurzeit ist ungewiss, ob der Bund auch an diese drei Teilprojekte einen Beitrag leisten wird.

Der erwartete Bundesbeitrag wird voraussichtlich – abhängig von den in der Finanzierungsvereinbarung effektiv eingesetzten Mitteln – wie folgt den einzelnen Teilprojekten angerechnet:

Voraussichtliche Kostenteilung mit erwartetem Bundesbeitrag									
Teilprojekt	Gesamtkosten 100 %	erwarteter Bundes- beitrag (1)	verblei- bende Kosten	Anteil Stadt Baden		Anteil Kanton Aargau StrG		Anteil Kanton Aargau ÖVG	
	in Franken	in Franken	in Franken	%	in Franken	%	in Franken	%	in Franken
1. Strassenverkehrs- ebene	25'600'000	6'000'000	19'600'000	48	9'408'000	52	10'192'000	0	0
2. Tragwerks- verstärkung Fahrbahnplatte Bruggerstrasse	6'800'000	keiner	6'800'000	48	3'264'000	52	3'536'000	0	0
3. Langsam- verkehrsebene	29'700'000	7'000'000	22'700'000	60	13'620'000	40	9'080'000	0	0
4. Busachse Ost: Busrampe	9'600'000	offen	9'600'000	25	2'400'000	40	3'840'000	35	3'360'000
5. Busachse Ost: Bustunnel	12'000'000	offen	12'000'000	35	4'200'000	20	2'400'000	45	5'400'000
6. Busachse Ost: Bushaltestelle Schlossbergplatz	11'000'000	offen	11'000'000	67	7'370'000	0	0	33	3'630'000
Total	94'700'000	13'000'000	81'700'000		40'262'000		29'048'000		12'390'000
Prozentuale Aufteilung	100 %	13,7 %	86,3 %		42,5 %		30,7 %		13,1 %

(1) Weil der Beitrag des Bundes zurzeit noch nicht feststeht, kann er in den anstehenden Finanzierungsbeschlüssen der Stadt Baden und des Kantons noch nicht einbezogen werden.

5.4 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Die Aufwendungen für die Realisierung des Projekts gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Produkt 640.10.0002 Kantonsstrassen. Bis zur Gutheissung des Grosskredits durch den Grossen Rat erfolgt der Kostennachweis im CO-Innenauftrag 640001001 Kleinkredite Kantonsstrassen. Diesem wurden bis November 2011 Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 3'325'447.70 belastet. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2012–2015 sind die jährlichen Finanzmittel im noch nicht bewilligten Grosskredit Baden IO K 115, 268 Schulhausplatz gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt. Der Kantonsanteil an die neue Busachse Ost ist im Aufgabenbereich 635 'Verkehrsangebot' im Grosskredit Sanierung Schulhausplatz, Bustunnel, eingestellt (Beträge in Fr. 1'000.–):

Finanzbedarf (in Fr. 1'000.–)	vor 2012	2012	2013	2014	2015	später	TOTAL
<i>Realisierungsphasen</i>	<i>Projek- tierung</i>	<i>Genehmi- gungs- Verfahren</i>	<i>Vorbe- reitung</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	
Bruttoaufwand	3'725	1'000	1'952	17'109	26'700	44'214	94'700
Ertrag (Beiträge Stadt Baden)	1'481	500	950	11'000	17'240	16'171	47'342
Nettoanteil Kanton Aargau StrG	2'244	500	502	4'609	7'360	19'753	34'968
Nettoanteil Kanton Aargau ÖVG			500	1'500	2'100	8'290	12'390

Im AFP 2013–2016 werden die Eingaben gemäss aktuellem Planungsstand aktualisiert. Anpassungen der Jahrestanchen im Bereich Nettoanteil Kanton Aargau ÖVG werden innerhalb des Aufgabenbereichs 635 'Verkehrsangebot' kompensiert.

Die bisherigen Aufwendungen und Erträge für die Projektierung sind in der Kreditsumme des vorliegenden Grosskreditantrags enthalten. Sie werden mit den dafür bewilligten Kleinkrediten in den Grosskredit gemäss vorliegendem Antrag integriert.

6. Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

6.1 Wirtschaftlichkeit

Das Strassennetz von Baden erreicht heute insbesondere auf den Hauptachsen in den Spitzenstunden die Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Rund 10–15 % des Verkehrs können an den leistungsbestimmenden Knoten wie dem Schulhausplatz Baden nicht verarbeitet werden. Das bedeutet Stau, von dem nicht nur der MIV selbst, sondern auch der strassengebundene ÖV betroffen ist. Gemäss Prognose wächst dieser Anteil bis ins Jahr 2015 auf rund 20 % an. Während den Hauptverkehrszeiten an einem durchschnittlichen Werktag im Jahr 2015 werden sich die Fahrzeuge auf allen Hauptachsen im Raum Baden/Wettingen auf 7,2 km stauen; das sind 3,2 km mehr als heute (4,0 km). Da dieser Stauraum nicht zur Verfügung steht, käme es ohne Eingriffe in den Verkehrsablauf durch das Verkehrsmanagement Baden-Wettingen beziehungsweise ohne Optimierungen am Knoten Schulhausplatz künftig zu zusätzlichen stehenden Kolonnen auf den Hauptachsen, zum Überstauen und gegenseitigen Behindern an wichtigen Knoten, zur vermehrten Beeinträchtigung des Busverkehrs und schlechter Erreichbarkeit des Badener Zentrums. Die verkehrstechnische Optimierung am Knoten Schulhausplatz (Doppelspurabbieger Mellingerstrasse in Bruggerstrasse stadtauswärts) und die Entflechtung der Verkehrsströme stadtauswärts mit Hilfe der Busachse Ost führen zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und einer geringen Kapazitätserhöhung stadtauswärts mit einer einhergehenden Reduzierung der Staus vor dem Knoten. Die heute geschätzten Staukosten im Raum Baden/Wettingen von über 10 Millionen Franken pro Jahr, mit der Tendenz steigend, können durch die Massnahmen am Knoten Schulhausplatz (Einsparungen von rund Fr. 200'000.– pro Jahr für den MIV) verringert werden.

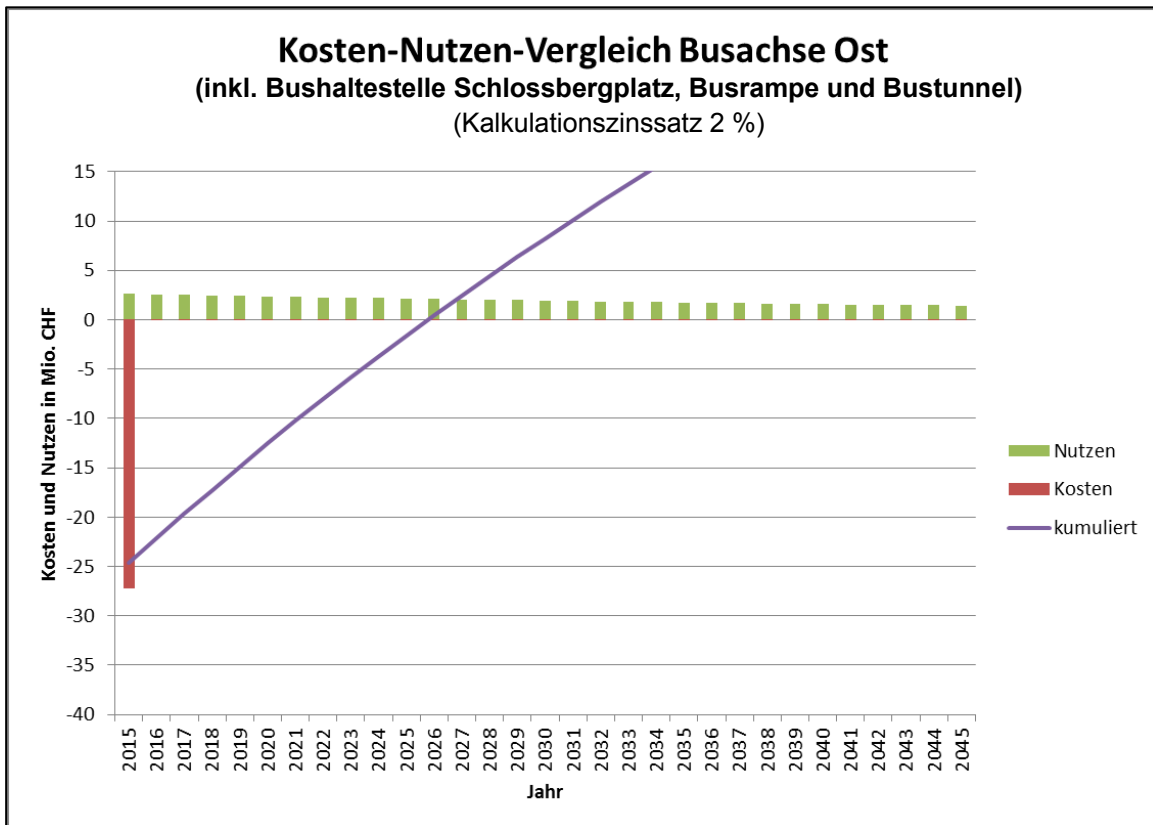
Für die Neuanlage Busachse Ost wurde eine Kosten-Nutzen-Betrachtung durchgeführt. Damit sollte die Frage geklärt werden, ob die Investitionskosten volkswirtschaftlich amortisiert werden können. Für die drei Teilprojekte der Busachse Ost wurden folgende Kosten (Brutto, ohne Kreditrisiko, in Millionen Franken) einbezogen:

Busachse Ost	Teilprojekte			Total
	Busrampe	Bustunnel	Bushaltestelle Schlossbergplatz	
Gesamtkosten (Brutto)	8,0	10,0	9,2	27,2

Die Untersuchungen zu den Betriebs- und Unterhaltskosten für die Busachse Ost führten zu folgenden Ergebnissen:

- Auf der Grundlage der VSS-Norm SN 641 826 "Kosten des betrieblichen Unterhalts von Strassenanlagen" ergeben sich jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten von rund Fr. 46'000.– für die Busachse Ost.
- Aufgrund der reduzierten Reisezeiten und der Streckenverkürzung verringern sich die Betriebskosten der eingesetzten Busse. Die eingesparten Fahrzeugstunden werden gemäss VSS-Norm SN 641 827 "Betriebskosten von Strassenfahrzeugen" bewertet. Es ergeben sich Einsparungen von rund Fr. 370'000.– pro Jahr durch die Busachse Ost.

Auf allen Beziehungen stadtauswärts können gegenüber heute Fahrzeitverkürzungen erzielt werden. Insgesamt verkürzt sich die Reisezeit aller Bus-Passagiere im Durchschnitt um ca. 430 Personenstunden pro Tag, an den Werktagen allein sogar um über 540 Personenstunden pro Tag. Daraus ergeben sich Zeitkosteneinsparungen von ca. 2,2 Millionen Franken pro Jahr durch die Busachse Ost.



Die Busachse Ost ist volkswirtschaftlich rentabel und erwirtschaftet eine Rendite von 8,9 % – ein sehr guter Wert für eine Infrastruktur-Investition! Bereits nach weniger als elf Jahren Nutzung ist der kumulierte Nutzen höher als die kumulierten Kosten (bei einem Kalkulationszinssatz von 2 %).

Die neue grosszügige Fussgänger- und Velopassage unterhalb des Schulhausplatzes erlaubt neu das direkte diagonale Queren des Knotens. Umwege über die tangential angeordneten "schlauchartigen" Unterführungen entfallen. Die kürzeren Wegbeziehungen führen zu einer Zeitersparnis von rund 20 Personenstunden pro Tag. Daraus ergeben sich Zeitkosteneinsparungen von ca. Fr. 75'000.– pro Jahr.

6.2 Nachhaltigkeit: Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung

Eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ansprüche gleichwertig, langfristig und ganzheitlich. Welchen Beitrag der Neubau Schulhausplatz Baden mit Busachse Ost zu einer nachhaltigen Entwicklung in Baden leistet, wird in diesem Kapitel mit Hilfe einer Wirkungsabschätzung Wirtschaft – Gesellschaft – Umwelt erläutert und in den Abbildungen 1–3 visualisiert. Beurteilt werden die kurz- und langfristigen Wirkungen des Vorhabens im Vergleich zu einer Entwicklung ohne Vorhaben. Die Kriterien der Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt in den Grafiken entsprechen den Schlüsselbereichen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss Nachhaltigkeitsbericht des Regierungsrats vom März 2009.

Der Neubau Schulhausplatz steht in Zusammenhang mit verschiedenen anderen geplanten Projekten: Zum Beispiel Verkehrsmanagement Region Baden/Wettingen, Stauraumerweiterung Dättwiler Weiher, Äussere Mellingerstrasse und Schadenmühle.

Das Vorhaben hat langfristigen Charakter und betrifft die wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Dimension. Aus wirtschaftlicher Sicht geht es um die Erreichbarkeit des Wirtschaftszentrums Baden, den Werterhalt der sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage und um die Aufwertung der Stadt Baden, insbesondere der Weiten Gasse. Dies ist mit beträchtlichen Investitionen der öffentlichen Hand verbunden. Aus gesellschaftlicher Sicht geht es um die Aufenthalts- und Wohnqualität, städtebauliche Aufwertungen, die verkehrliche Zuverlässigkeit und die Langsamverkehrsverbindungen. Die Umwelt ist im Bereich des Energieverbrauchs, der Verkehrsmengen und der damit verbundenen Emissionen sowie der ökologischen Qualität von heutigen und künftigen Grünflächen betroffen.

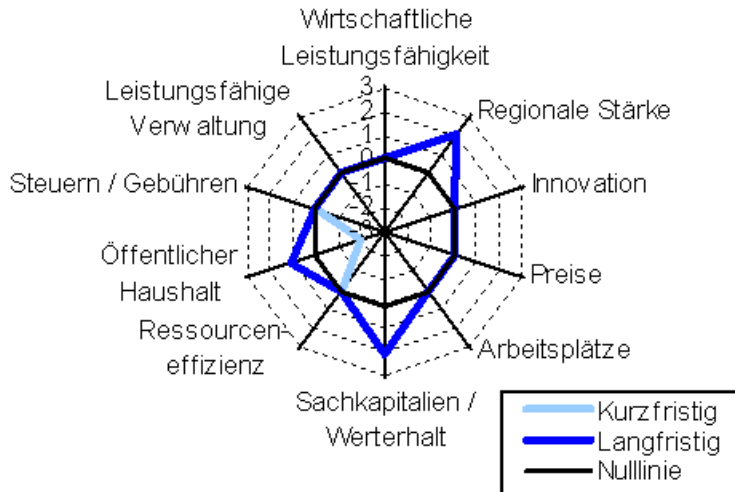


Abbildung 1: Wirkungen des Vorhabens in der **Dimension Wirtschaft**. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

Die Erreichbarkeit mit privatem und öffentlichem Verkehr sowie Langsamverkehr ist ein wesentlicher Faktor für die Standortattraktivität des Wirtschaftszentrums und Wohnstandorts Baden. Der Neubau des Schulhausplatzes führt zu einer Verflüssigung des Verkehrs und insbesondere zu einer Verbesserung der zeitlichen Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Die Zeitkosteneinsparungen im öffentlichen Verkehr betragen gemäss volkswirtschaftlicher Kosten-Nutzen-Rechnung über 2 Millionen Franken pro Jahr.

Die Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr werden ausgebaut. Die Erreichbarkeit und die Standortattraktivität (regionale Stärke) von Baden werden dadurch verbessert. Wenn es gelingt, den künftigen Mehrverkehr (Bevölkerungs-, Mobilitätswachstum) über den öffentlichen Verkehr abzuwickeln, dann verbessert sich die Erreichbarkeit auch langfristig.

Der Neubau sichert kurz- und langfristig die Verkehrsinfrastruktur (Sachkapitalien/Wert-erhalt), deren Lebensdauer erreicht ist, und optimiert die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Bei diesem Investitionsprojekt werden kurzfristig der öffentliche Haushalt von Baden mit 47,34 Millionen Franken und die kantonale Strassenkasse beziehungsweise die allgemeine Staatsrechnung mit 47,36 Millionen Franken belastet. Diese Anteile vermindern sich voraussichtlich um den Beitrag des Bundes von 13 Millionen Franken (in Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm Aargau-Ost provisorisch zugesagt). Langfristig entstehen für die öffentliche Hand höhere Unterhaltskosten durch den Bustunnel und die Fussgänger-/Velo- passage. Dem stehen aber noch höhere Betriebskosten-Einsparungen für den Busbetreiber durch Streckenverkürzung und reduzierte Reisezeiten gegenüber.

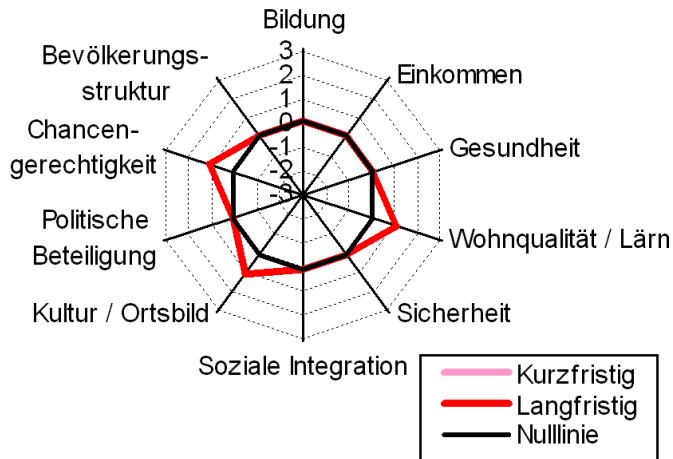


Abbildung 2: Wirkungen des Vorhabens in der **Dimension Gesellschaft**. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

Durch die neue Führung der Busachsen entstehen Entlastungen/Belastungen (Lärm, Luft) in einzelnen Strassenzügen. Über den gesamten Projektperimeter betrachtet wird diese kurz- und langfristig aber eher eine Entlastung bringen. In der Weiten Gasse wirkt sich die neue Busführung sehr positiv auf die dortige Aufenthalts- und Wohnqualität aus. Die Verschiebung der Achse Schulhausplatz in Richtung Bezirksgebäude wirkt sich ebenfalls positiv auf die Lärmsituation und damit die Aufenthalts- und Wohnqualität auf der Seite der Altstadt aus.

Die langfristige Lärmsituation ist an die langfristige Verkehrsentwicklung gebunden (siehe auch Dimension Umwelt). Wenn es gelingt, den künftigen Mehrverkehr über den öffentlichen Verkehr abzuwickeln, dann verändert sich die langfristige Lärmsituation nur geringfügig.

Die Vergrößerung und Neugestaltung des Cordulaplatzes verbessert städtebaulich den Übergang von der stark belasteten Verkehrsinfrastruktur zur Altstadt (Kultur/Ortsbild). Durch die Passage werden kürzere Langsamverkehrs-Verbindungen und eine, allerdings unterirdische, Begegnungszone geschaffen. Der heutige Velotunnel Bruggerstrasse Richtung Hochbrücke fällt weg. Die kürzeren Langsamverkehrsverbindungen fördern auch die Anbindung der Kulturinstitutionen hinter den Schulhäusern an die Altstadt. Der Schulweg von Schulhäusern hinter dem Bezirksgebäude zur Bushaltestelle Weite Gasse bleibt gleich, es besteht weiterhin die Wahlmöglichkeit von ober- und unterirdischer Querung der Strasse.

Offen bleibt die Frage der Akzeptanz der Passage bei den Langsamverkehrsteilnehmenden. Die Akzeptanz und das subjektive Sicherheitsgefühl werden durch Aspekte wie Sauberkeit, Belebtheit, Art des Publikums, etc. erhöht, was einen entsprechenden Betriebsaufwand für die Stadt Baden bedeutet.

Das vorliegende Projekt wurde unter Einbezug der Behindertenorganisation Procap erarbeitet. In diesem Zusammenhang wurde darauf geachtet, dass die Mobilität von gehbehinderten Menschen gegenüber der heutigen Situation verbessert wird (Chancengerechtigkeit).

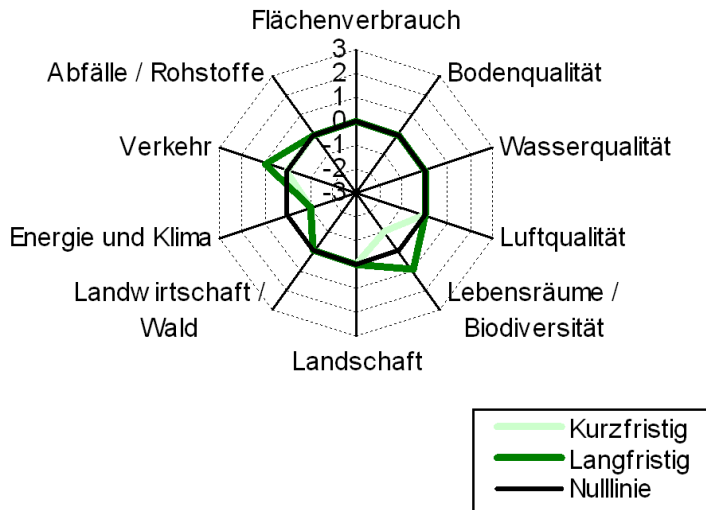


Abbildung 3: Wirkungen des Vorhabens in der **Dimension Umwelt**. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

Die Verkehrsmenge auf dem Schulhausplatz und seinen Zufahrtsstrecken wird sich kurzfristig wenig verändern, da sie über das Badener Tor (Pfortnerung durch Lichtsignalanlage) und bestehende Kapazitätsgrenzen zum Beispiel auf der Bruggerstrasse begrenzt ist. Die neue Durchleitung der Busse bevorzugt den öffentlichen Verkehr, was sich zugunsten des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr (Modalsplit) auswirken kann.

Wenn es langfristig gelingt, den künftigen Mehrverkehr (Bevölkerungs-, Mobilitätswachstum) mit dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln, dann werden Effizienzsteigerungen erzielt und die Verkehrszunahme auf den Zufahrtsstrecken des Schulhausplatzes eher moderat ausfallen. Der durch den neuen Bustunnel bedingte Abbau von Parkplätzen in der Tunnelgarage verringert die Zu- und Wegfahrten (ca. 1'000 Fahrten pro Tag). Angesichts der sich wenig verändernden Verkehrsmenge sind die Wirkungen auf die Luftqualität bescheiden.

Der Betrieb der Passage und des Bustunnels benötigt angesichts der vergrößerten Fläche kurz- und langfristig zusätzlich Energie, obwohl im einzelnen durch die technische Modernisierung Effizienzsteigerungen beim Energieverbrauch erzielt werden. Weiter ist in den neuen Bauwerken graue Energie enthalten.

Bezüglich den Grünräumen und ökologisch wertvollen Lebensräumen gehen kurzfristig alte Baumbestände und ein schützenswerter Riesenmammutbaum verloren, die mit Neupflanzungen auf dem Cordulaplatz ersetzt werden. Langfristig sind bei der Ausgestaltung der Grünflächen ökologische Aufwertungen möglich.

Interessenabwägung

Der Neubau Schulhausplatz und Busachse Ost verfolgt folgende Ziele:

- Werterhalt der Beläge, Kunstbauten und der Lichtsignalanlagen
- Schaffung von sicheren/attraktiven Wegen für Fussgänger und Fahrradfahrer
- Knotenoptimierungen für den Busverkehr

- Aufwertung des Stadtraums
- Knotenoptimierungen für den motorisierten Individualverkehr

Diesen Nutzen stehen kurzfristig erhebliche Investitionskosten gegenüber.

Die innerstädtische Situation mit den vorgegebenen Platzverhältnissen führt zu Sachzwängen in der Lösungssuche für das Vorhaben Schulhausplatz einerseits und für die Ausgestaltung der vorgeschlagenen Lösung andererseits. Beispielsweise lassen die Platzverhältnisse und die Lage angrenzend an die Altstadt keine Lösung zu, bei welcher der MIV unterhalb der Langsamverkehrsebene zu liegen käme. Die Sachzwänge führen nicht zuletzt auch zu hohen Investitionskosten.

Der Neubau Schulhausplatz steht in Zusammenhang mit verschiedenen anderen geplanten Projekten: Zum Beispiel Verkehrsmanagement Region Baden/Wettingen, Stauraumerweiterung Dättwiler Weiher, Äussere Mellingerstrasse und Schadenmühle. Insbesondere die heutige und künftige Verkehrsmenge auf dem Schulhausplatz und seinen Zubringerachsen sowie die Anteile von öffentlichem Verkehr und MIV am Gesamtverkehr (Modalsplit) hängen auch von anderen Vorhaben und Faktoren ab. Entscheidend aus Sicht einer nachhaltigen Entwicklung wird es sein, ob es gelingt, das künftige Verkehrswachstum (Bevölkerungs-, Mobilitätswachstum) über den öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Bezüglich der künftigen Verkehrsentwicklung auf dem Schulhausplatz und den Zufahrtsstrecken müssen deshalb nach der Realisierung des Projekts ein Verkehrs-Monitoring durchgeführt und bei unerwünschten Entwicklungen auch Massnahmen umgesetzt werden.

7. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung

Da der Beschluss des Grossen Rats dem fakultativen Referendum unterliegt, war gemäss § 66 Abs. 2 der Kantonsverfassung eine Anhörung durchzuführen. Diese fand vom 24. Juni bis zum 23. September 2011 statt.

7.1 Eingaben

Es gingen gesamthaft 21 Eingaben ein. Mit fünf Ausnahmen – Grüne Baden, Grüne Aargau, SP Aargau und zwei Einwohner der Stadt Baden – wird das Vorhaben im Wesentlichen begrüsst. In den Stellungnahmen wurde das Projekt gewürdigt, es wurden Prüfungsanträge und Verbesserungsvorschläge eingebracht und sachliche Kritik geübt. Die Begründungen und Argumente einiger Stellungnahmen gleichen sich. Der Handlungsbedarf wurde erkannt.

Positiv bewertet wurde die Entflechtung der Verkehrsströme und die damit verbundene Schaffung von nachhaltigen Kapazitäten im öffentlichen Verkehr. Aus städtebaulicher Sicht wurde der Verzicht auf eine Anhebung des Schulhausplatzes sehr begrüsst. Sehr gut aufgenommen wurde die frühe Einbindung der Bevölkerung und Interessengruppen am partizipativen Prozess in Form der durchgeführten Verkehrsforen und der eingesetzten Begleitkommission.

Die Eingaben lassen sich in zwei Gruppen gliedern:

1. Parteien und Verbände
2. Private/Einwohner der Stadt Baden

7.2 Zusammenfassung der Forderungen und Hinweise zum Projekt

7.2.1 Parteien und Verbände

Die SP Baden formuliert in ihrer Stellungnahme Vorschläge zur Verbesserung des Projekts. Die SP Aargau lehnt das Vorhaben ab und fordert eine Überarbeitung. Der SP Aargau fehlt eine ausführliche Beurteilung des Projekts im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung. Des Weiteren fehlt ihr eine detaillierte Variantenbeurteilung, die schlüssig darlegt, warum auf bestimmte Lösungsansätze verzichtet wird. Eigene Abklärungen hätten ergeben, dass eine Kreisell-Lösung am ehesten zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation sowie der Wohn- und Luftqualität beitrage. Die SP Baden fordert weiter ein Verkehrs-Monitoring und Verkehrs-Controlling mit drei Unterzielen als Konzeptelemente. Diese Forderung entspricht derjenigen des Einwohnerrats Baden und ist in die Vereinbarung zwischen dem Stadtrat Baden und dem Regierungsrat des Kantons Aargau eingeflossen (vergleiche Kapitel 8). Den geplanten Linksabbieger für Radfahrende von der Bruggerstrasse Richtung Hochbrücke erachtet die SP Baden als sehr gefährlich, und sie fordert ein direktes Linksabbiegen ohne Fahrstreifenwechsel mit einer eigenen Phase der Lichtsignalanlage. Die Doppelabbiegerspur für den MIV von der Mellingerstrasse in die Bruggerstrasse sieht die SP Baden als städtebaulich sehr schlechte Lösung an. Es sei zu prüfen, ob die Busbevorzugung nicht auch durch eine restriktive Lenkung des MIV erreicht werden kann.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte E, G, H, I und O.

Die Grüne Partei Aargau steht dem Projekt sehr kritisch gegenüber und lehnt es – wie die Grünen Baden – ab. Den beiden Parteien fehlen verbindliche Aussagen zur Kapazität und zu flankierenden Massnahmen. Des Weiteren überzeugt sie das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Busachse Ost nicht. Verbesserungen für Fussgänger und Velofahrende sind für sie nicht ersichtlich, und die Luft- und Lärmbelastung bleibe zu hoch. Sie regen an, dass die Chance genutzt wird, die effektivsten Umsteigemassnahmen, welche während des Neubaus des Schulhausplatzes notwendig werden, nach dem Bau beizubehalten. Die Grünen Baden können die Verbesserungen im Städtebau nicht nachvollziehen und erachten diese als fragwürdig.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte B, C, D, F, G, H, I, L und O.

Die Grünliberalen Aargau stimmen dem Vorhaben zu. Ausführungsdetails seien später im Rahmen einer Begleitkommission zu diskutieren. Trotz Zustimmung sind die Grünliberalen Aargau allerdings nicht überzeugt, dass der geplante neue Bustunnel das Verkehrsproblem nachhaltig zu verbessern vermag, und sie äusserten daher Vorbehalte zu den Kosten.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte B und I.

Die SVP Aargau fordert einen angemessenen Kostenteiler zwischen dem Anteil Kanton Aargau StrG und dem Anteil Kanton Aargau ÖVG. Die Begründung liegt in der moderaten Verbesserung der Situation des MIV gegenüber einer ausserordentlichen Verbesserung für den ÖV (Busachse Ost). Sie fordert zusätzlich, dass die Verbindung zwischen dem Aaretal (Siggenthal) und der Autobahn A1 dringend geplant und realisiert werden muss (Baldeggtunnel). Zur Sicherheit des Langsamverkehrs und zur Leistungssteigerung des MIV seien sämtliche Fussgängerquerungen rund um den Schulhausplatz aufzuheben und unterirdisch zu führen. Die gleichen Anliegen werden von fünf Verbänden (Aargauischer Gewerbeverband, Aargauische Verkehrskonferenz, ASTAG Sektion Aargau, TCS Sektion Aargau und Verkehrsforum Aargau) gestellt.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte A, D, E, G, H, K und L.

Die SVP Aargau fordert weiter, dass beim vorliegenden Vorhaben Fundationen einer eventuell später zu bauenden Brücke vom Schlossbergtunnel Richtung Zürcherstrasse/Mellingerstrasse vorzusehen sind (Wahrung einer Option der Leistungssteigerung).

Stellungnahme zu dieser Forderung: Kapitel 7.3.1, Punkt H.

Ergänzend zu vorgenannten Punkten bestreiten die Aargauische Verkehrskonferenz, die ASTAG Sektion Aargau und der TCS Sektion Aargau, dass es richtig sei, die Langsamverkehrsebene vollumfänglich aus der Strassenrechnung zu finanzieren. Aufgrund der Beibehaltung sämtlicher Radstreifen – insbesondere des neuen Linksabbiegegerradstreifens Bruggerstrasse/Hochbrücke – könne von einer eigentlichen Entflechtung keine Rede sein.

Stellungnahme zu dieser Forderung: Kapitel 7.3.1, Punkt A.

Die Aargauische Verkehrskonferenz und der TCS Sektion Aargau vertreten überdies die Auffassung, dass die Busachse Ost im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes durch den Bund mitfinanziert werden sollte. Die Bauzeit von 33 Monaten wird bemängelt; es sei darauf zu achten, dass die Bauzeit und die Behinderungen so gering wie möglich zu halten sind.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte M und N.

Die FDP. Die Liberalen Aargau fordert, dass in der weiteren Planung das Ziel zu berücksichtigen sei, wonach die Reduktion der Durchfahrtszeiten für den MIV mit der Zuverlässigkeit des ÖV gleich zu stellen ist. Des Weiteren seien die verkehrslenkenden Massnahmen am Schulhausplatz mit dem regionalen Verkehrsmanagement Baden Regio und dem Betriebskonzept Mellingerstrasse abzustimmen.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte H, O und Q.

Die EVP Aargau fordert als zusätzliche Massnahmen den Bau einer Velorampe aus Richtung Wettingen von der Hochbrücke kommend in die Fussgänger- und Velopassage sowie die Verbesserung der Fussgänger- und Velorampen in die Mellingerstrasse. Sie erachtet es

ebenso als wichtig, das Projekt durch ein Monitoring zu begleiten und erwartet vom Regierungsrat die notwendige Unterstützung bei der Umsetzung flankierender Massnahmen.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte G und O.

Die CVP Aargau fordert die rasche Umsetzung des vom Grossen Rat bereits beschlossenen Massnahmepakets "Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen" und ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrsbeziehungen aus dem unteren Aaretal. Auch ihr ist ein rascher Aufbau eines Verkehrs-Monitoringsystems wichtig.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte H, O und Q.

Die BDP Aargau unterstützt das Projekt und erwartet, dass die 13 Millionen Franken aus dem Agglomerationsprogramm vom Bund übernommen werden.

Stellungnahme zu dieser Forderung: Kapitel 7.3.1, Punkt M.

Der Regionalplanungsverband Baden Regio weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass der Sicherheit und Aufenthaltsqualität der Fussgänger und Velofahrer auch nach Ladenschluss und nachts in der Fussgänger- und Velopassage höchste Priorität beizumessen sei. Gestalterische und städtebauliche Belange seien bei der weiteren Projektierung des Schulhausplatzes genügend zu berücksichtigen. Des Weiteren sei die direkte Verknüpfung zwischen den beiden Betriebskonzepten Schulhausplatz und Mellingerstrasse sowie dessen Integration in das Verkehrsmanagement Baden Regio sicherzustellen.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte F, P und Q.

Die Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) und die PostAuto Schweiz AG würdigen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme die frühe Einbindung der Transportbetriebe in die Projektierung. Das vorliegende Projekt könne von Seiten ÖV als Bestvariante bezeichnet werden.

Der Quartierverein Chrüzliberg legt Wert darauf, dass folgende zwei Zusicherungen konsequent und ohne Wenn und Aber eingehalten werden: Das Linksabbiegen für den Individualverkehr vom Schulhausplatz Richtung Bahnhof Oberstadt bleibt möglich. Der Personenlift beim "Ventil" wird transparent realisiert, so dass eine soziale Kontrolle möglich ist und auch Frauen nachts diesen Lift gefahrlos benützen können.

Stellungnahme zu diesen Forderungen: Kapitel 7.3.1, Punkte H und P.

7.2.2 Private/Einwohner der Stadt Baden

Die PRIVERA AG (Verwaltung der Liegenschaft "Falken", Mellingerstrasse 2a und 2b) unterbreitet einen Optimierungsvorschlag im Bereich des Aufgangs Falken zur besseren Anbindung der Ladengeschäfte des Falkens an die "Einkaufszone" in der Fussgänger- und Velopassage.

Stellungnahme zu dieser Forderung: Kapitel 7.3.2, Punkt R.

Eine Privatperson sieht die Lösung am Schulhausplatz Baden in einer Variante mit einer Bypass-Unterführung nur für PKW und Motorräder mit einer reduzierten Höhe von 2,40 m. Die Höhenbegrenzung solle auch die Fussgänger- und Velopassage (2,40 m) mit einbeziehen, so dass die Rampe auf der Mellingerstrasse vor dem SBB-Tunnel an die Oberfläche komme.

Stellungnahme zu dieser Forderung: Kapitel 7.3.2, Punkt S.

Eine weitere Privatperson übersendet eine Liste von Verbesserungsanträgen, wie die Sistierung der aktuellen Vorlage und Ausarbeitung der Variante "S3", Sanierung mit Ausbau des Velotunnels zum Bustunnel und ohne vollflächige Fussgängerpassage unter Berücksichtigung von behindertengerechten Rampenneigungen bis 12 %. Das Bauprojekt "Neugestaltung Schulhausplatz" sei in der Art weiter zu entwickeln, dass es integraler Bestandteil eines übergeordneten Verkehrskonzepts der Region Baden ist – Umfahrungstangente. Zudem sei für die Velobeziehung Bruggerstrasse – Hochbrücke zusätzlich eine neue Rampe (Schneck) zwischen dem Gebäude Falken und der Liegenschaft Schlossbergweg 2 in die neue Fussgänger- und Velopassage vorzusehen und für die Velobeziehung Mellingerstrasse – Neuenhoferstrasse sei ein separater Radstreifen einzurichten. Ferner sei die Busachse Ost in der Art weiter zu entwickeln, dass die vorhandenen Parkhäuser Tunnelgarage und Gstühl unterirdisch miteinander verbunden werden. Hierzu sei das vorhandene Parkhaus Tunnelgarage um ein unterirdisches Geschoss zu ergänzen. Von diesem Geschoss aus könne unter der SBB hindurch eine Verbindung zum Parkhaus Gstühl geschaffen werden. Die Zufahrt zum Parkhaus Tunnelgarage erfolge somit nicht mehr über die Haselstrasse und Bahnhofstrasse, sondern nur noch über die Bruggerstrasse und das Parkhaus Gstühl. Die Haselstrasse und die Bahnhofstrasse werden dadurch vom MIV entlastet. Die neue Bushaltestelle Schlossbergplatz könne somit in den heutigen Einfahrtbereich der Tunnelgarage verlegt werden, was den Neubau der Liegenschaft Bahnhofstrasse 7 nicht mehr notwendig mache.

Stellungnahme zu dieser Forderung: Kapitel 7.3.2, Punkt T.

7.3 Stellungnahme zu den Forderungen

7.3.1 Parteien und Verbände

A: Finanzierung Kantonsanteil nach StrG und ÖVG

Die Finanzierung des Kantonsanteils aus der Strassenrechnung (StrG) und der allgemeinen Staatsrechnung (ÖVG) wurde aufgrund der Stellungnahmen überprüft. Aus den nachfolgend dargelegten Gründen ist bezüglich Teilprojekt 3 das Festhalten an der vorgeschlagenen Aufteilung und bezüglich Teilprojekten 4 und 5 eine Korrektur gerechtfertigt:

Teilprojekt 3 Langsamverkehrsebene

Zu den Bestandteilen von öffentlichen Strassen – somit auch von Kantonsstrassen – gehören auch die für den Schutz der Radfahrer und Fussgänger notwendigen Anlagen (§ 80 Abs. 2 BauG). Können aus Gründen der Sicherheit oder Verkehrstechnik Querungsanlagen für Fussgänger und Radfahrer nicht oberirdisch angeordnet werden, sind diese durch Unterführungen zu garantieren. Beide Arten von Anlagen (ober- oder unterirdisch) gehören gemäss des vorgenannten § 80 Abs. 2 BauG zur öffentlichen Strasse. Die Fussgänger- und

Velopassagen am Schulhausplatz Baden fallen unter diesen Sachverhalt. Nachdem es sich um Bestandteile von Kantonsstrassen handelt, ist es gerechtfertigt, dass die Langsamverkehrsebene vollständig aus der Strassenrechnung finanziert wird (§ 7 Abs. 1 lit. a StrG).

Teilprojekt 4 Busachse Ost: Busrampe

Die Kantonsstrasse K 117 Bruggerstrasse wird durch die neue Busführung entlastet. Die Entlastung erfolgt nicht vollständig. Von den heute 29 Bussen pro Stunde fahren künftig noch 10 Busse pro Stunde durch die Hasel-/Bruggerstrasse. Einer 100-prozentigen Entlastung der Kantonsstrasse durch die Linienbusse wird in der Regel mit einer Kostenbeteiligung von 50 % aus der Strassenrechnung (StrG) entsprochen. Im vorliegenden Fall ist eine Reduktion des Beitrags aus der Strassenrechnung auf 40 % gerechtfertigt. Die Busse, die heute über die Hasel-/Bruggerstrasse fahren und künftig über die Bahnhofstrasse – Tunnelgarage – Busrampe geleitet werden, verkehren regional und überregional. Der regionale und überregionale Busverkehr wird somit durch die Zeitersparnis gefördert. Dieser Förderung wird mit einer Kostenbeteiligung aus dem ÖVG von rund 58 % an den nach Abzug des Kantonsbeitrags StrG verbleibenden Kosten entsprochen. Die verbleibenden rund 42 % der Kosten gehen in Anbetracht einer fast busfreien Weiten Gasse (Stadtaufwertung) vollständig zulasten der Stadt Baden.

Teilprojekt 5 Busachse Ost: Bustunnel

Die Kantonsstrasse respektive der Knoten Schulhausplatz wird heute indirekt über die lichtsignalgesteuerte Ausfahrt der Busse aus der Weiten Gasse belastet. Heute fahren 28 Busse pro Stunde aus der Weiten Gasse in die Mellingerstrasse. Künftig werden es noch acht Busse pro Stunde sein. Der Einfluss der gesteuerten Ausfahrt aus der Weiten Gasse auf die Lichtsignalsteuerung des Schulhausplatzes kann unter geeigneter Nutzung von "Rot-Zeiten" optimiert werden. Es hat sich gezeigt, dass diese Optimierung heute schon gut ist und künftig nicht wesentlich verbessert werden kann. Eine Kostenbeteiligung von 20 % aus der Strassenrechnung (StrG) für die indirekte Entlastung des Knotens Schulhausplatz durch die geringeren Busfahrten ist gerechtfertigt.

Die Busse, die heute durch die Weite Gasse und künftig über die Bahnhofstrasse – Tunnelgarage – Bustunnel geleitet werden, verkehren regional. Der regionale Busverkehr wird somit durch die Möglichkeit einer weiteren Fahrplanverdichtung und Zeitersparnis gefördert. Dieser Förderung wird mit einer Kostenbeteiligung von rund 56 % an den nach Abzug des Kantonsbeitrags StrG verbleibenden Kosten aus dem ÖVG entsprochen. Die verbleibenden rund 44 % der Kosten gehen in Anbetracht einer fast busfreien Weiten Gasse (Stadtaufwertung) vollständig zulasten der Stadt Baden.

Die dargelegten Änderungen bezüglich Finanzierung des Kantonsanteils nach StrG und ÖVG (Teilprojekte 4 und 5) sind im Kapitel 5.3.1 sowie im Antrag Ziffer 1 umgesetzt. Damit ergibt sich gegenüber der Anhörungsvorlage eine Erhöhung des Anteils der ordentlichen Rechnung (ÖVG) um 2,16 Millionen Franken (vorher 10,23 Millionen Franken) respektive eine entsprechende Reduktion des Anteils der Strassenrechnung (vorher 37,13 Millionen Franken) um denselben Betrag.

B: Kosten-Nutzen-Verhältnis Busachse Ost

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Busachse Ost ist ausgewiesen. Diesbezüglich wird auf Kapitel 6.1 Wirtschaftlichkeit verwiesen.

C: Luft und Lärm

Die Leistungsfähigkeit des Knotens Schulhausplatz wird grundsätzlich nicht erhöht (siehe Kapazität MIV). In Anbetracht des immer geringeren Schadstoffausstosses der Fahrzeuge ist in der Zukunft nicht von einer Erhöhung der Luftbelastung gegenüber heute auszugehen. Die Kantonsstrassen rund um den Knoten Schulhausplatz sind lärmsaniert. Eine allfällig nötige Nachsanierung erfolgt im Zug der Projekte Baden Zentrum.

D: Verbesserungen für Langsamverkehr

Die geplante Fussgänger- und Velopassage ist auf die Wunschbeziehungen der Fussgängerinnen und Fussgänger ausgerichtet.

E: Varianten

In den vergangenen Jahren wurden alle denkbaren Varianten geprüft, wie zum Beispiel ein Kreisel um das Bezirksgebäude oder ein ebenerdiger Fussgängerverkehr. Viele Varianten mussten verworfen werden, da die notwendigen Platzverhältnisse nicht gegeben sind oder weil der nahe dem Schulhausplatz kreuzende Eisenbahntunnel im Weg ist. Seit 2005 wurden die verschiedenen Varianten an vielen Mitwirkungsveranstaltungen diskutiert und immer weiter verfeinert und konkretisiert. Dabei konnten viele Anliegen der zahlreichen Anspruchsgruppen aufgenommen werden. Einen Überblick über die untersuchten Varianten bietet die Präsentation "Variantenstudium" auf der Homepage www.baden-zentrum.ch > Downloads/Präsentationen > Variantenstudium.

F: Städtebau

Seit Projektbeginn wurde auf die städtebaulichen Aspekte grosser Wert gelegt. Sie finden sich wieder in den Zielvorgaben zum Projekt. Bewusst wurden ins Planerteam neben Ingenieuren auch Architekten einbezogen. Durch die Verschiebung des Knotens Richtung Bezirksgebäude wirkt der Bereich vor der Altstadt nicht mehr gedrängt. Durch den Wegfall der heutigen Velorampe vor dem Bezirksgebäude kann dieses wieder in seiner vollen Grösse wahrgenommen werden. Die Busbefreiung der Weiten Gasse eröffnet Möglichkeiten, die Gasse als Geschäftsadresse und "Flaniermeile" attraktiver zu gestalten. Durch die Busbefreiung wird die Wohnqualität erhöht.

G: Fahrradbeziehungen

Künftig kann die Fussgänger- und Velopassage für das sichere Queren des Knotens Schulhausplatz mit genutzt werden. Auf der Strassenebene wird ein optimiertes Angebot mit Radstreifen zur Verfügung gestellt. Der heutige Velotunnel muss im Sinn einer Kompromisslösung dem Bustunnel weichen. Anstelle des Velotunnels wird für sichere Radfahrende ein separater Radstreifen auf der Linksabbiegespur Bruggerstrasse Richtung Hochbrücke eingerichtet. Eine separate Führung des linksabbiegenden Radverkehrs auf der Geradeausspur (Richtung Neuenhof) mit einem eigenen Zeitfenster in der Lichtsignalanlage wurde geprüft. Sie musste aber wegen des damit verbundenen zu grossen Verlusts der Leistungsfähigkeit

des Gesamtsystems Knoten Schulhausplatz (rund 20 %) verworfen werden. Eine Radfahrer-rampe in die Fussgänger- und Velopassage von der Hochbrücke kommend, wie in der Stellungnahme der EVP Aargau gefordert, wurde geprüft. Sie musste aber unter Berücksichtigung aller Zielvorgaben und Randbedingungen verworfen werden. Insgesamt hat sich das vorliegende Angebot für die Querung des Schulhausplatzes auf den Radstreifen und die Alternative über die Weite Gasse mit der Möglichkeit, die Fussgänger- und Velopassage über die Vordere und Hintere Metzggasse auf kürzestem sicherem Weg zu nutzen, als gute Lösung erwiesen.

H: Kapazität MIV

Die Leistungsfähigkeit des Knotens Schulhausplatz ist durch die Kapazität der Bruggerstrasse bestimmt. Mit dem heutigen mehrfach optimierten Verkehrsregime auf der Bruggerstrasse bedeutet dies, dass stadteinwärts kein Mehrverkehr aufgenommen werden kann. Stadtauswärts ist rechnerisch ein leicht erhöhter Verkehrsabfluss pro Stunde von Baden Nord über den Schulhausplatz möglich. Mit dem neuen Betriebskonzept Mellingerstrasse – Schulhausplatz – Bruggerstrasse sind konstante und reduzierte Fahrzeiten zwischen Badener Tor und Baden Nord geplant. Das Variantenstudium hat gezeigt, dass Kreisellösungen am Schulhausplatz Baden infolge der engen Platzverhältnisse und des somit zu geringen Kreiseldurchmessers nicht die geforderte gesicherte Kapazität für den MIV bringen. Eine Busbevorzugung, wie sie der Knoten mit Lichtsignalanlage zulässt, könnte auch nicht sichergestellt werden. Das Linksabbiegen von der Mellingerstrasse Richtung Oberstadt wird in einer ersten Phase für den MIV erlaubt. Zeigt sich, dass der Verkehrsfluss stadteinwärts zu stark behindert wird, muss die Linksabbiegebeziehung aufgehoben und über den geplanten Kreisel Burghalde geführt werden. Eine Erhöhung des Ziel-/Quellverkehrs in Baden Nord kann künftig nur durch eine geeignete Umfahrung der Region Baden erreicht werden (zum Beispiel Verbindung zwischen Aaretal und Autobahn A1). Vorleistungen für künftige Brückenbauwerke am Knoten Schulhausplatz sind somit nicht Ziel führend, da solche Bauwerke ohne zusätzlichen Spurausbau auf der Bruggerstrasse den gewünschten Mehrwert nicht bringen.

I: Kapazität ÖV

Die geplante Doppelabbiegespur von der Mellingerstrasse in die Bruggerstrasse kann infolge der fehlenden Leistungsfähigkeit der Bruggerstrasse den MIV nicht fördern (siehe Kapazität MIV). Die parallele Aufstellung der Fahrzeuge vor der Lichtsignalanlage ermöglicht den Bussen eine hindernisfreie Zufahrt in die Haltestelle Linde. Des Weiteren kann durch die parallele Aufstellung dieselbe Anzahl Fahrzeuge künftig in einer kürzeren Zeit über den Knoten gebracht werden. Dieser Zeitgewinn kann für die Busbevorzugung stadteinwärts genutzt werden. Untersuchungen haben gezeigt, dass diese Bevorzugung des Busses nicht durch reine Verkehrssteuerungsmassnahmen erreicht werden kann. Eine sogenannte Kapazitätssteigerung am Knoten Schulhausplatz kann nur über den ÖV abgedeckt werden (siehe Kapazität MIV). Das heisst, dass eine höhere Anzahl Personen nur mit dem Bus in die Stadt beziehungsweise aus der Stadt heraus befördert werden kann.

K: Verbindung zwischen Aaretal und Autobahn A1

Das Variantenstudium über die Linienführung der Verbindung zwischen Aaretal und Autobahn A1 ist abgeschlossen. Die Linienführung ist unter dem Titel "Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal" als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen worden, das

heisst es liegt ein kantonales Interesse vor, die Trasse für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes frei zu halten. Die Planung wird mit dem Ziel einer zügigen Umsetzung vorangetrieben.

L: Fussgängerquerungen

Eine Untersuchung der Fussgängerbeziehungen am Knoten Schulhausplatz ergab, dass die beiden im Projekt verbleibenden Fussgängerquerungen Klösterli und Ländli den Wunschlinien entsprechen und stark frequentiert sind. Ein Ersatz durch Unter- und Überquerungen der Kantonsstrassen wurde geprüft, ergaben aber keine Lösungen, die von Fussgängern angenommen werden und mit dem Stadtbild verträglich sind. Der Fussgängerübergang Ländli läuft auch künftig im "Schatten" der Lichtsignalanlage und beeinträchtigt den Verkehrsfluss nicht. Erfahrungen aus den vergangenen Jahren am Fussgängerübergang Klösterli haben gezeigt, dass die gebündelte Führung der Fussgängerinnen und Fussgänger über die Kantonsstrasse mittels geregelter Fussgängerübergang den Verkehrsfluss weniger behindert als das flächenhafte Queren der Kantonsstrasse an selbiger Stelle. Des Weiteren wird die Sicherheit erhöht.

M: Bundesbeitrag

Die Busachse Ost (Teilprojekte 4, 5 und 6) wird in der 2. Generation zum Agglomerationsprogramm dem Bund zur Mitfinanzierung beantragt (siehe Kapitel 5.3.2).

N: Bauablauf/Bauzeit

Für das vorliegende Projekt liegt eine Bauphasenplanung auf Stufe Vorprojekt vor. Diese berücksichtigt alle Verkehrsteilnehmer und die notwendigen Installationsflächen beziehungsweise Logistik. In der kommenden Detail-Projektierungsphase wird die Bauphasenplanung überarbeitet mit dem Ziel, eine kurze Bauzeit mit möglichst geringer Leistungseinbusse im Verkehrssystem zu gewährleisten.

O: Verkehrs-Monitoring/Verkehrs-Controlling

Für das Verkehrs-Monitoring und Verkehrs-Controlling liegt ein Konzept für "Baden Zentrum" vor. Dieses beinhaltet unter anderem auch das Projekt "Baden IO; Schulhausplatz mit Busachse Ost, Sanierung und Neubau". Der gemeinsame Wille zwischen Stadt Baden und Kanton Aargau zur Durchführung des Verkehrs-Monitorings/Verkehrs-Controllings ist in der Vereinbarung vom 9. November 2011 festgehalten (siehe Kapitel 8).

P: Sicherheit und Aufenthaltsqualität in der Fussgänger- und Velopassage

Der Sicherheit und Aufenthaltsqualität in der Fussgänger- und Velopassage wird hohe Priorität beigemessen. Bei der Planung wird darauf geachtet, dass keine Nischen als Verstecke entstehen. Die Passage soll transparent wirken. Die Materialisierung wird in der Art gewählt, dass die Passage unter Berücksichtigung ihrer Funktionalität angenehm, freundlich und attraktiv wirkt. Am Tag können sich Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Radfahrende am natürlichen Lichteinfall der Zugänge orientieren. Die Ladeneinbauten sollen durch eine geeignete Wahl der Dienstleistungsanbieter zu einer angemessenen Belegung der Passage beitragen. Mit einer Videoanlage soll das Geschehen im Untergrund überwacht werden. Der Personenlift vor dem Gebäude "Ventil" wird transparent realisiert.

Q: Verkehrsmanagement

Der Schulhausplatz ist ins übergeordnete "Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen", welches sich in der Umsetzung befindet, integriert. Das Betriebskonzept des Schulhausplatzes ist eng mit den Betriebskonzepten der umliegenden Kantonsstrassen (Mellingerstrasse, Bruggerstrasse) und Knoten (Brückenkopf Ost der Hochbrücke) abgestimmt.

7.3.2 Private/Einwohner der Stadt Baden

R: Vorplatzbereich "Falken"

In der weiteren Projektierung wird unter Berücksichtigung aller Randbedingungen, im Speziellen der Sicherheit, geprüft, ob die Ladengeschäfte des Falkens nicht optimaler an die "Einkaufszone" in der Fussgänger- und Velopassage angebunden werden können.

S: Bypass-Unterführung nur für PKW und Motorräder

Das Variantenstudium ist abgeschlossen, und das Projekt befindet sich in der Projektierungsphase auf Stufe Vorprojekt. Konzeptionelle Änderungen, wie in der Eingabe vorgeschlagen, können grundsätzlich nicht mehr berücksichtigt werden (siehe hierzu Kapitel 7.3.1, Punkt E "Varianten"). Zum eingereichten Vorschlag ist zu erwähnen, dass Höhenbeschränkungen auf Kantonsstrassen von 2,40 m ein grosses Gefahrenpotenzial beinhalten und sehr schwer umzusetzen sind. Es sei darauf hingewiesen, dass heute schon fast wöchentlich in der Mellingerstrasse in Baden trotz mehrfachen Hinweisschildern Lastwagen an der auf 3,90 m Höhe begrenzten SBB-Brücke "hängen bleiben" und ein Verkehrschaos verursachen. Beispielsweise ein PKW mit Fahrrädern auf Dachträger überschreitet schon die Höhe von 2,40 m, was beim Nichtbeachten der vorgeschlagenen Höhenbegrenzung unweigerlich zu einem Verkehrschaos führt.

T: Diverse Verbesserungsanträge

Die Variante "S3" wurde in die Variantenbeurteilung einbezogen. Sie wurde aber unter Berücksichtigung der Zielvorgaben und örtlichen Randbedingungen nicht als Bestvariante beurteilt. Rampenneigungen bis 12 %, wie vorgeschlagen, sind nicht behindertengerecht; sie sind, soweit umsetzbar, auf maximal 6 % auszulegen.

Die ebenfalls angesprochene Umfahrungstangente ist als "Baldeggtunnel mit Umfahrung Untersiggenthal" als Zwischenergebnis in den Richtplan eingeflossen (siehe Kapitel 7.3.1, Punkt K "Verbindung zwischen Aaretal und Autobahn A1").

Die vorgeschlagene neue Velobeziehung Bruggerstrasse – Hochbrücke wird in der nächsten Projektierungsphase geprüft.

Die Beziehung Mellingerstrasse – Neuenhoferstrasse wird gemäss Verkehrszählungen im Vergleich zu den übrigen Beziehungen am Knoten Schulhausplatz selten gefahren, sei dies vom MIV oder vom Radverkehr. Ein gemeinsames Befahren der Abbiegespur durch MIV und Radverkehr ist vertretbar und in Anbetracht einer Ressourcen schonenden Nutzung der Grünflächen sinnvoll.

Die vorgeschlagene Verknüpfung der beiden Parkhäuser steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt. Am Rand des Variantenstudiums wurde die Machbarkeit einer solchen Verknüpfung geprüft und beurteilt. Sie ist mit grossem Aufwand machbar, aber nicht wirtschaftlich.

Die durch verkehrslenkende Massnahmen erzwungene Verlagerung des Verkehrs von der Mellingerstrasse respektive Schwimmbadstrasse/Seminarstrasse auf die Neuenhoferstrasse kann bei Bedarf Teil des übergeordneten Verkehrsmanagements sein, in welches auch der Schulhausplatz Baden integriert ist. Das organisierte Verkehrs-Monitoring wird zeigen, ob solche Massnahmen notwendig werden.

Der Brückenkopf Ost ist nicht Bestandteil der Vorlage Schulhausplatz mit Busachse Ost, Sanierung und Neubau. Auf das Anliegen kann im Zusammenhang mit diesem Projekt nicht eingegangen werden.

8. Finanzrechtliche Genehmigung Stadt Baden

Der Stadtrat Baden hat das vorliegende Projekt dem Einwohnerrat und dem Badener Souverän zur finanzrechtlichen Genehmigung vorgelegt. Am 6. September 2011 stimmte der Einwohnerrat Baden dem Baukostenbeitrag mit 43 zu 4 Stimmen zu. Alle Zusatzanträge, welche in der Einwohnerratssitzung eingebracht wurden, hat der Stadtrat entgegengenommen. Der Stadtrat Baden hat den Regierungsrat ersucht, vor der Volksabstimmung vom 27. November 2011 in Baden eine Vereinbarung zur Präzisierung der übergeordneten Ziele mit der Stadt Baden abzuschliessen. Der Vereinbarung vorbehalten bleiben die Beschlüsse des Grossen Rats. Des Weiteren hat der Stadtrat Baden den Regierungsrat ersucht, sechs vom Einwohnerrat eingebrachte Punkte (Zusatzanträge) bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts in Zusammenarbeit mit der Stadt Baden zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.

In der Volksabstimmung vom 27. November 2011 bestätigten die Badener Stimmberechtigten den positiven Entscheid des Einwohnerrats über den Baukostenbeitrag mit 3'146 Ja-Stimmen gegen 2'115 Nein-Stimmen.

Vereinbarung zwischen Regierungsrat Kanton Aargau und Stadtrat Baden

Die Vereinbarung wurde am 9. November 2011 unterzeichnet. Darin wurden zu den übergeordneten und auf das Verkehrsmanagement-Konzept abgestimmten Projektzielen und im Einklang mit den städtischen Legislaturzielen folgende weiteren Unterziele als Konzeptelement bezeichnet:

- a) Der öffentliche Verkehr wird auf allen Achsen priorisiert. Durch das Verkehrsmanagement werden die Busse bei der Einhaltung der Fahrpläne unterstützt. Im Bereich der Gemeindestrassen erfolgt dies in Zusammenarbeit mit der Stadt Baden.
- b) Die Leistungsfähigkeit für den MIV zu Spitzenzeiten wird im Gesamtsystem "Baden Zentrum" auf Grund der Kapazitätsgrenze der K 117 Bruggerstrasse stadteinwärts nicht erhöht. Deshalb erfolgen die Messungen auf der K 117 Bruggerstrasse im Bereich Schulhausplatz und Siggenthalerbrücke.

- c) Es liegt im kantonalen sowie im städtischen Interesse, dass der Lastwagenanteil auf der K 268 Mellingerstrasse auf den Zulieferverkehr beschränkt bleibt. Ein hoher Anteil Durchgangsverkehr an Lastwagen blockiert den Stauraum vor der Pfortneranlage Badener Tor und verhindert einen stetigen Verkehrsfluss innerhalb des Betriebssystems Mellingerstrasse/Schulhausplatz. Auf Basis der Projektstudie "Knoten Schulhausplatz Baden, Untersuchung Lastwagenverkehr K 268 Mellingerstrasse" vom 4. April 2007 von S-ce Simon consulting experts wird ein Richtwert für den Lastwagenanteil (exklusive Linienbus) am Gesamtverkehr pro Tag (DTV) von 400 Lastwagen angestrebt.
- d) Falls durch das Monitoring ein Abweichen von diesen Zielen festgestellt wird, setzt der Regierungsrat flankierende Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements um. Notwendige Massnahmen auf den Gemeindestrassen setzt der Stadtrat Baden um.

Zum Unterziel gemäss Litera b wurde präzisiert, dass die Kapazität durch die Zubringerstrassen beschränkt wird. Das Ziel, die Durchfahrtszeiten für den MIV und ÖV zu vermindern, ist damit nicht tangiert und bleibt bestehen.

Die Unterziele werden bei der weiteren Bearbeitung des vorliegenden Projekts als Auslegungsbedingung berücksichtigt. Vorbehalten bleibt ausdrücklich eine abweichende Beschlussfassung durch den Grossen Rat anlässlich der Beratung der Kreditvorlage sowie durch den Regierungsrat anlässlich der Entscheide über die Einwendungen und das Bauprojekt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens gemäss § 95 BauG.

Prüfungen/Umsetzungen im Ausführungsprojekt

Die nachfolgend aufgeführten sechs Punkte werden bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts in Zusammenarbeit mit der Stadt Baden geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt:

- Als Ersatz für den Velotunnel soll oberirdisch ein direktes Linksabbiegen ohne Fahrstreifenwechsel und mit eigener Lichtsignalanlage (analog Obersiggenthaler-Brücke) für den Veloverkehr von der Bruggerstrasse Richtung Hochbrücke ermöglicht werden.
- An den Bushaltestellen sollen Abstellplätze für Velos eingeplant werden.
- Bei der Gestaltung der Bushaltestelle Schulhausplatz (Hochbrücke) Richtung Wettingen soll der Treppenabgang zur Haltestelle so verlegt werden, dass kein Umweg vom Fussgängerstreifen zur Haltestelle nötig ist.
- Es ist ein Fussgängerstreifen über die Neuenhoferstrasse zu erstellen, damit ein treppenfreier Zugang zur Fussgängerebene ermöglicht ist (über Bezirksgebäude). Ausserdem ermöglicht er eine Alternative für Personen, welche die Unterführung nicht benützen können oder wollen.
- Beim Ausgang der Fussgängerpassage Richtung Bushaltestelle (Hochbrücke), beim Bezirksgebäude, soll eine natürliche Beleuchtung (beispielsweise durch Öffnung, Oberlichter) vorgesehen werden.
- Die Lärmsituation soll weiter verbessert werden.

9. Weiteres Vorgehen

Der Beschluss des Grossen Rats untersteht dem Ausgabenreferendum. Sofern das Referendum nicht ergriffen wird, schliesst sich das Baubewilligungsverfahren an. Dazu erfolgt die Ausarbeitung und öffentliche Auflage des Bauprojekts in der Stadt Baden während 30 Tagen. Der Regierungsrat entscheidet über allfällige Einwendungen und das bereinigte Bauprojekt. Danach können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung erfolgen. Parallel dazu wird mit dem Bund die Finanzierungsvereinbarung über den Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm abgeschlossen.

Zum Antrag:

Der Beschluss gemäss Ziffer 1 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung, sofern ihm die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmt.

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt (§ 20 Abs. 4 GAF).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

A n t r a g :

1.

Für die Sanierung beziehungsweise den Neubau des Schulhausplatzes mit Busachse Ost in Baden wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 47'358'000.– beschlossen (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2010, Indexstand von 234,4). Die Finanzierung erfolgt mit Fr. 34'968'000.– zulasten der Strassenrechnung (gemäss § 7 Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung [Strassengesetz, StrG]) und mit Fr. 12'390'000.– zulasten der allgemeinen Staatsrechnung (gemäss §§ 2 und 9 Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG]). Der Grosskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2.

Der Beitrag der Stadt Baden wird auf Fr. 47'342'000.– (vorbehältlich allfällige teuerungsbedingte Mehr- und Minderaufwendungen, abzüglich anteiliger Beitrag des Bundes) festgelegt.

Aarau, 30. November 2011

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Dr. Urs Hofmann

Dr. Peter Grünenfelder

Anhänge:

Anhang 1: Situationsplan Strassenbau Schulhausplatz

Anhang 2: Situationsplan Fussgänger-/Veloebene und Busachse Ost-Ebene -1/-2