

Schriftlich
Gemeinde Wettingen
Gemeinderat
Alberich Zwysigstrasse
5430 Wettingen

Vorab per Email an
bauverwaltung@wettingen.ch

Wettingen, 10.01.2025

EINWENDUNG gegen das Baugesuch 2024-0181, Bahnhofquartier Wettingen, Neu- und Umbau Erschliessungsstrassen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Pro Velo Region Baden erhebt frist- und formgerecht Einwendung gegen das Baugesuch 2024-0181, Bahnhofquartier Wettingen, Neu- und Umbau Erschliessungsstrassen.

Formelles

Pro Velo Region Baden (PVBA) ist ein überparteilicher, nicht gewinnorientierter Verein im Sinne von Art. 60 ff ZGB und hat das Ziel, die Sicherheit und Verbreitung des Verkehrsmittels Velo zu fördern und die Interessen der Velofahrenden gegenüber Behörden und Privaten zu vertreten. Artikel 3 der Statuten von PVBA in der Fassung vom 25. April 2023 nennt den Zweck des Vereins wie folgt:

Artikel 3: Zweck

PVBA bezweckt generell die Umwelt im Nahverkehrsbereich zu schützen und speziell das Velo als umweltfreundliches, energiesparendes und gesundes Verkehrsmittel zu fördern. Unter "Velos" versteht PVBA alle Fahrzeuge mit einem muskelkraftgestützten Antrieb.

PVBA setzt sich für alle das Velo betreffenden Belange ein, insbesondere für Sicherheit und Komfort beim Fahren, für Verbesserungen an der Infrastruktur inklusive Veloabstellanlagen, und für die Verknüpfung des Velos mit dem öffentlichen Verkehr.

PVBA vertritt die Interessen der Velofahrenden gegenüber den Behörden.

PVBA wacht darüber, dass die in der Bau-, Strassenbau-, Planungs- Strassenverkehrs- und Umweltschutzgesetzgebung vorgesehenen Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs und zu Gunsten einer minimalen Umweltbelastung realisiert und die entsprechenden Bestimmungen korrekt angewendet werden. PVBA ergreift zu diesem Zweck die notwendigen Rechtsmittel.

PVBA sucht die Zusammenarbeit mit anderen Institutionen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.
PVBA ist Mitglied von Pro Velo Aargau und Pro Velo Schweiz.

Aus Absatz 3 ergibt sich explizit, dass PVBA die Aufgabe hat, die persönlichen Interessen seiner Mitglieder als Teilmenge aller Velofahrenden wahrzunehmen. Die Strecke zwischen Bahnhof Wettingen und Brückenstrasse wird von vielen Velofahrenden bereits heute rege genutzt. Eine grosse Zahl von Mitgliedern von PVBA, welche selbst Parteirechte ausüben könnten, ist somit vom konkreten Baugesuch betroffen. Eine Legitimation zur Inanspruchnahme des „egoistischen Verbandsbeschwerderechts“ liegt also unzweifelhaft vor.

Falls die vorgehend begründete Einwendungslegitimation nicht anerkannt werden kann, liegt hilfsweise eine Vollmacht bei (Anlage 1) eines Anwohners, welche PVBA berechtigt, in seinem Namen die Einwendung zu diesem Projekt einzureichen. PVBA ist bereit weitere Vollmachten nachzureichen, falls der Vollmachtgeber wider Erwarten nicht ausreichend legitimiert sein sollte.

Die am 10.01.2025 ablaufende Einwendungsfrist ist eingehalten.

Einschätzung des Projekts

Der Projektperimeter des vorliegenden Baugesuchs „Erschliessung Bahnhofareal Wettingen“ erstreckt sich von der Brückenstrasse bis an den Bahnhofplatz und ist nicht deckungsgleich mit dem Perimeter des Gestaltungsplans Bahnhofareal vom 17.09.2020. Weder das Ende der Brückenstrasse, noch der Bahnhofplatz, noch der Baubereich V.B (Drehscheibe) sind vorliegend umfasst. Dies ist bedauerlich, sollte doch die Erschliessung des Bahnhofareals im Zusammenhang mit den geplanten Überbauungen und Umgestaltungen umfassend geregelt werden. Der Gestaltungsplan meint dazu berechtigterweise in § 12.1 zum Veloverkehr: „Das Bahnhofsgebiet ist für den öffentlichen Veloverkehr durchlässig zu gestalten und benutzerfreundlich an das übergeordnete Velowegnetz anzuschliessen.“ Die im Baugesuch geflissentlich ignorierten Anschlüsse für den Veloverkehr Richtung Baden und Tägerhard sind ebenfalls in der aktuellen Planungsphase anzugehen und anzupassen, eine Verschiebung auf einen unbestimmten späteren Zeitpunkt ist zu vermeiden.

Die Strecke zwischen Brückenstrasse und Bahnhofplatz ist Teil einer kommunalen und regionalen Verbindung, welche Richtung Baden über den Steg neben der Eisenbahnbrücke und Richtung Zürich durch die Tägerhardstrasse oder durch die SBB-Fuss- und Velounterführung weitergeführt wird. Der Anschluss an den Steg und der Lückenschluss zur Tägerhardstrasse über den Baubereich V.B sollten im Sinne einer gesamtheitlichen Planung und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Detailbemerkungen in den Perimeter des Baugesuchs aufgenommen werden. PVBA verweist diesbezüglich auch auf die Einwendungen zum „Baugesuch 2024-0173, Abbruch Schuppen, Neubau Wohn- und Geschäftsgebäude, Güterstrasse 2a-e + 4a-e“ (10.01.2025) und zum „Projekt Werkleitungs- und Oberbausanierung Tägerhardstrasse (West)“ (07.07.2024).

PVBA bedankt sich für die Bemühungen zur Verbesserung der Situation für den Veloverkehr auf der Güterstrasse zwischen Brückenstrasse und Bahnhofplatz, und begrüsst die separate Führung des Veloverkehrs auf diesem Abschnitt. Eine Färbung des Belags in diesem Bereich unterstreicht die Vortrittsverhältnisse und motiviert zumindest die zu Fuss Gehenden zu einem Kontrollblick.

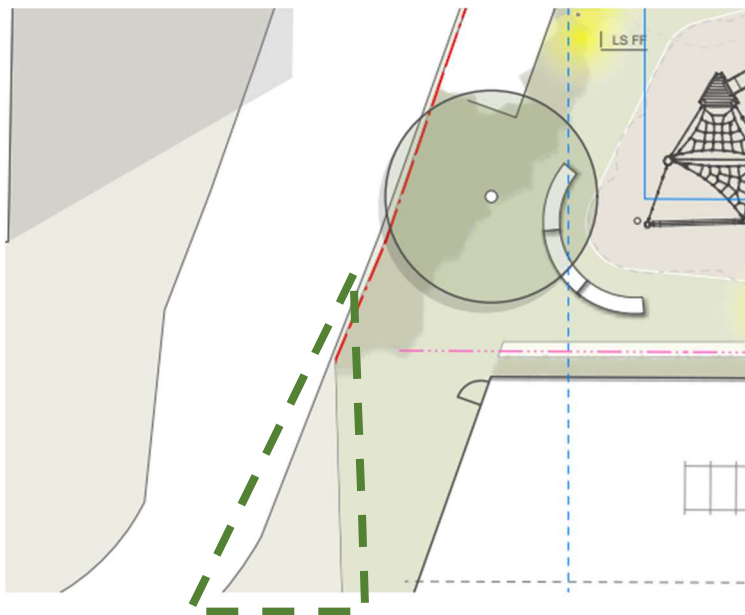
Die angestrebte proaktive Zusammenarbeit zwischen den Grundeigentümern, den Fachstellen des Kantons und der Gemeinde Wettingen (1.1.2 des Technischen Berichts „Erschliessung Bahnhofareal Wettingen“ der ASP Landschaftsarchitekten) wird ebenfalls begrüsst. PVBA hofft, dass diese Zusammenarbeit unter Berücksichtigung der nachfolgend begründeten Anträge zu einer weiteren Verbesserung des Projekts aus Velosicht führt.

1. Anschluss Eisenbahnsteg

Die zuvor unübersichtliche enge Kurve am Ende der Brückenstrasse Richtung Limmat / Steg wurde durch das Zurückstutzen der Hecke am Kurveninnenrand etwas entschärft. Allerdings befindet sich die Hecke auf privatem Grund und kann in kurzer Zeit wieder ihre sichtbehindernde Wirkung entfalten. Es besteht also immer noch Verbesserungsbedarf.

Eine Verbreiterung der Kurve könnte die Situation entscheidend verbessern. Dazu bietet sich jetzt Gelegenheit, liegt doch der Aussenbereich der Kurve zumindest teilweise im Perimeter des

Gestaltungsplans. Die Fläche zwischen der Kurve und den Gleisanlagen (nachfolgender Planausschnitt, grün umrandet) soll für eine Verbreiterung der Kurve und somit eine bessere Übersicht und weniger Konfliktpotential genutzt werden.



Antrag 1: Verbreiterung der Kurve Richtung Limmat am Ende der Brückenstrasse.

2. Anschluss Brückenstrasse

Die Einmündung der Velostrecke in die Brückenstrasse erfolgt praktisch im rechten Winkel und bremst den Veloverkehrsfluss. Aus der Brückenstrasse nach rechts abbiegende Velos (Hauptbeziehung) müssen stark abbremsen oder geraten in den Bereich der entgegenkommenden Velos. Die Knotensichtweite / Einsehbarkeit dieser Rechtskurve könnte durch ungebremstes Buschwachstum beeinträchtigt werden.

Eine zumindest einseitig trichterförmige Aufweitung oder Verbreiterung der Einmündung, ein Verschwenken oder Abknicken der Einmündung Richtung Geleise, oder ein Mindestabstand von Büschen oder Bäumen über 60 cm Höhe vom Knotenbereich würde die Situation entschärfen und die Einsehbarkeit gewährleisten.

Antrag 2: Anpassung des Knotens Brückenstrasse hinsichtlich Befahrbarkeit und Einsehbarkeit der Hauptbeziehung vom Steg in Richtung Bahnhof Wettingen.

3. Signalisation

Zwischen Quartierstrasse Q1 und Brückenstrasse scheint zumindest in Fahrrichtung Baden ein allgemeines Fahrverbot und ein gemeinsamer Rad/Fussweg (ähnlich „Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen“; Signal 2.63) vorgesehen zu sein, siehe Planausschnitt (punktiert grün umrandeter Bereich). Das Fahrverbot ist etwas verwirrend, und das Rad/Fusswegsignal ist überhaupt nicht zutreffend, es liegt keine gemeinsam genutzte Fläche vor, sondern zwei durch einen Grünstreifen oder eine Rinne sowie durch den Übergang der Belagsfarbe klar getrennte Bereiche. Eine getrennte Signalisation eines „Radweg“ (Signal 2.60) und eines «Fussweg» (Signal 2.61) wäre wohl passender.

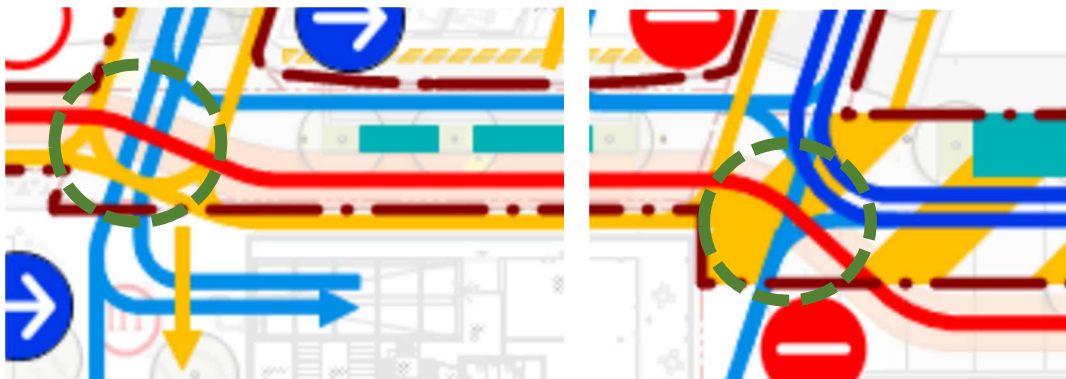


Im Bereich der Platzverweiterung zwischen Knoten Quartierstrasse Q2/Güterstrasse und dem Bahnhofplatz (Güterschuppen/Migrolino) ist eine „Mischverkehrsfläche mit Richtgeschwindigkeit 20 km/h“ vorgesehen (4.1.7 des Technischen Berichts „Erschließung Bahnhofareal Wettingen“ der ASP Landschaftsarchitekten). Es ist unklar ob die Velostrecke Teil dieser Mischverkehrsfläche ist, und wie diese signalisiert werden soll, beziehungsweise was der Unterschied ist zwischen der Mischverkehrsfläche und der Begegnungszone auf dem Bahnhofplatz.

Antrag 3: Erarbeitung einer konsistenten und zum Erschließungskonzept passenden Signalisation.

4. Vortrittsverhältnisse

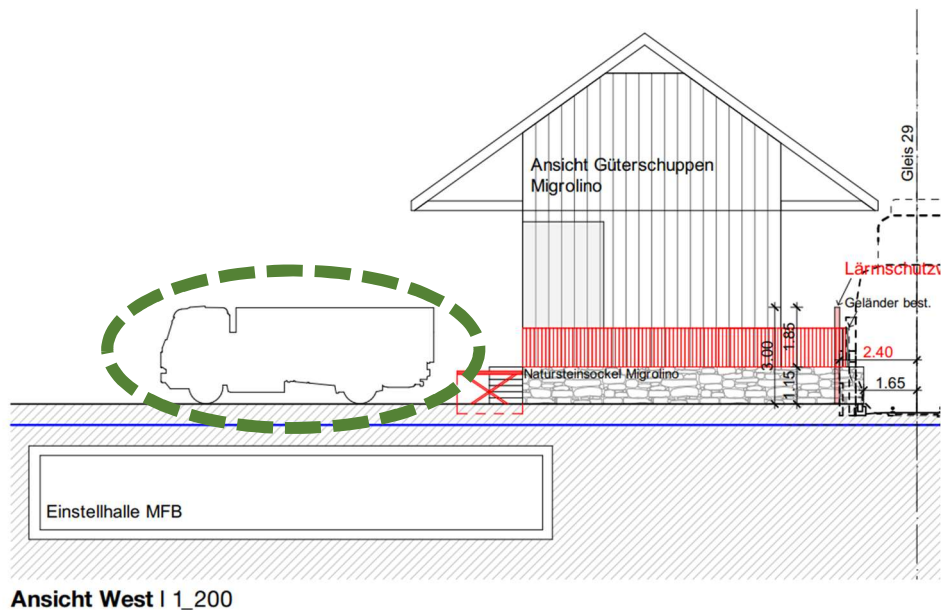
Die farbliche Gestaltung der Velostrecke umfasst per se noch keine Vortrittsregelung. Der Vortritt der Velofahrenden gegenüber den querenden Vierrädern zu/von der Tiefgarage oder den P&R Anlagen gleisseits von Haus B (In Verlängerung der Quartierstrassen Q1 und Q2, siehe Planausschnitte, punktiert grün umrandete Bereiche) sollte noch verdeutlicht werden. Mindestens eine Markierung „kein Vortritt“ durch Haifischzähne, idealerweise mit einer Anrampung für den Querverkehr (3.2 des Technischen Berichts) wären denkbar. Zudem ist sicherzustellen, dass alle vorhersehbaren Schleppekurven den Bereich der Velostrecke nicht touchieren.



Antrag 4: Markierung und/oder Signalisierung des fehlenden Vortritts bei der Querung der Velostrecke in der Verlängerung der Quartierstrassen Q1 und Q2, und Vermeiden dass Gelenkbusse beim Abbiegen von der Quartierstrasse Q2 in die Güterstrasse in den Bereich der Velostrecke gelangen.

5. Anlieferung Migrolino

Auf der Velostrecke sollten keine Fahrzeuge geplant zu stehen kommen. Dies scheint im Bereich der Anlieferung Migrolino nicht gewährleistet, siehe Planausschnitt. Die Anlieferung und Entsorgung Migrolino ist so vorzusehen, dass die Fahrzeuge neben und nicht auf die Velostrecke zu stehen kommen.



Antrag 5: Keine Behinderung der Velos auf der Strecke zwischen Bahnhofplatz und Brückenstrasse durch Güterumtausch.

6. Bahnhofplatz

Obwohl vermutlich nicht mehr im ausgewiesenen Projektperimeter liegend scheinen im Bereich der Bushaltestelle die Velos durch eine fortgesetzte Belagseinfärbung unmittelbar auf der bestehenden Wasserrinne und neben den häufig genutzten Parkplätzen beim Kiosk geführt zu werden. Dort parkierende Vierräder müssen also zwingend für ihre Manöver den Bereich der markierten Velostrecke nutzen, was als äusserst konflikträchtig angesehen wird. Aktuell können transitierende Velos beidseits der Bushaltestelle passieren, wobei die Meisten den Bereich zwischen Bushaltestelle und Treppe zur Seminarstrasse nutzen, da dort keine Umsteigepassagiere zirkulieren und keine Vierräder parkieren.

Eine allgemeine Aufwertung des Bahnhofplatzes könnte erreicht werden durch ein Fahrverbot für motorisierten Individualverkehr und eine Verlegung der Kiss & Ride (Gestaltungsplan §10.10) Parkplätze weg vom Kiosk an die beiden Enden des Platzes. Durchfahrende Velos könnten dann sicher auf der seminarstrassenseite der Bushaltestelle passieren, und unter Umständen sogar offiziell mittels Belagseinfärbung dort geführt werden. Der verbleibende Begegnungs- oder Kreuzungsfall mit einem an-/abfahrenden Bus unmittelbar vor/nach der Haltestelle erscheint in diesem Szenario akzeptabel.

Antrag 6: Sperrung des Bahnhofplatzes für motorisierten Individualverkehr.

7. Seminarstrasse

Auf der Seminarstrasse ist in Fahrtrichtung Bahnhof neu ein Radstreifen von 1.5 m Breite vorgesehen (im Technischen Bericht 4.1.1 als durch eine Kaltplastmarkierung hergestellter Veloweg bezeichnet). PVBA begrüsst die Verbreiterung von Radstreifen auf den kantonalen Standard, dies bringt einen subjektiven Sicherheitsgewinn für die Velofahrenden und ermöglicht mehr seitlichen Abstand neben den längsparkierten Autos.

Die Massnahme ist leider nur vorgesehen bis zum Zebrastreifen in Verlängerung der SBB Personenunterführung/Gleiszugang. Der verbreiterte Radstreifen ebenso wie die schattenspendenden Bäume sollte im Sinne einer möglichst durchgehenden Lösung verlängert werden mindestens bis zur

Einmündung Bahnhofplatz. Eine Verbreiterung der Radstreifen in Gegenrichtung ist auch wünschenswert.

Antrag 7: Radstreifen von 1.5 m Breite auf der Seminarstrasse beidseits und über die gesamte Länge des Perimeters des Gestaltungsplans vorsehen.

8. Bauphase

Die Befahrbarkeit der Strecke Bahnhofplatz – Brückenstrasse soll während der Bauphase permanent gewährleistet bleiben. Falls dies eine Umleitung über die Seminarstrasse bedingt sind die entsprechenden Linksabbiegebeziehungen (z.B. Seminarstrasse – Brückenstrasse) ausreichend zu sichern. Bei den Anpassungsarbeiten an der Seminarstrasse ist die Velobeziehung Richtung Bahnhof über die Güterstrasse zu führen.

Antrag 8: Befahrbarkeit der Strecke Bahnhofplatz – Brückenstrasse ist während der Bauphase permanent zu gewährleisten.

Vor den obigen Ausführungen und den darin genannten oder implizierten Gründen stellt PVBA folgende kumulierte Anträge:

Antrag 1: Verbreiterung der Kurve Richtung Limmat am Ende der Brückenstrasse.

Antrag 2: Anpassung des Knotens Brückenstrasse hinsichtlich Befahrbarkeit und Einsehbarkeit der Hauptbeziehung vom Steg in Richtung Bahnhof Wettingen.

Antrag 3: Erarbeitung einer konsistenten und zum Erschliessungskonzept passenden Signalisation.

Antrag 4: Markierung und/oder Signalisierung des fehlenden Vortritts bei der Querung der Velostrecke in der Verlängerung der Quartierstrassen Q1 und Q2, und Vermeiden dass Gelenkbusse beim Abbiegen von der Quartierstrasse Q2 in die Güterstrasse in den Bereich der Velostrecke gelangen.

Antrag 5: Keine Behinderung der Velos auf der Strecke zwischen Bahnhofplatz und Brückenstrasse durch Güterumtausch.

Antrag 6: Sperrung des Bahnhofplatzes für motorisierten Individualverkehr.

Antrag 7: Radstreifen von 1.5 m Breite auf der Seminarstrasse beidseits und über die gesamte Länge des Perimeters des Gestaltungsplans vorsehen.

Antrag 8: Befahrbarkeit der Strecke Bahnhofplatz – Brückenstrasse ist während der Bauphase permanent zu gewährleisten.

PVBA bittet höflich, die vorliegende Einwendung und die vorgebrachten Vorschläge wohlwollend zu prüfen und das vorliegende Projekt in diesem Sinne nochmals zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüßen



Pro Velo Region Baden
Jürg Meier, Präsident

Zederstrasse 9
5430 Wettingen
079 247 73 48
juerg.meier@provelobaden.ch

Anlage: Vollmacht

Kopie per Email an
Kompetenzbereich Fuss- und Veloverkehr BVU
Pro Velo Aargau