Mobilitätskonzept Baldegg
August 2009

SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich
in Zusammenarbeit mit Entwicklungsplanung, Stadt Baden

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 4

2 Zielsetzungen und Rahmenbedingungen 5

3 Massnahmenbereiche 6

4 Näher untersuchte Massnahmen 8
4.1 Öffentlicher Verkehr 8
4.2 Parkierung 9
4.3 Sensibilisierung, Information und Marketing 14
4.4 Monitoring 14

5 Beurteilung der Massnahmen 15

6 Massnahmenpaket und Priorisierung 16

1 Ausgangslage

Ausgelöst durch das Umbau- und Sanierungsprojekt des Restaurants Baldegg wird auch die Erschliessung des Naherholungsgebiets Baldegg vermehrt thematisiert. Der vorhandene Parkplatz ist öffentlich und dient neben den Besuchern des Restaurants auch als Ausgangspunkt für die Erholungssuchenden. Die Konzentration der parkierten Autos, vor allem an schönen Wochenendtagen, sprengt die vorhandene Parkplatzkapazität. Die Konflikte sind vielseitig, wie z.B. die erschwerte Erschliessung der Landwirtschaftsflächen, die Behinderung des öffentlichen Verkehrs sowie die Beeinträchtigung des Waldgebiets. Mit der Wiedereröffnung des Restaurants mit dem neuen Spielplatz sind zudem längerfristig erhöhte Besucherfrequenzen zu erwarten. Die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für den Ausflugsort Baldegg ist ein sinnvoller Schritt, um allfällige Spielräume zur Verbesserung der Situation auszuloten.

2 Zielsetzungen und Rahmenbedingungen

Mit dem Mobilitätskonzept werden bezugnehmend auf das eingereichte Postulat von Frau Karin Bächli folgende Hauptziele verfolgt:
> Aufenthaltsqualität im Naherholungsgebiet Baldegg verbessern
> Siedlungsverträgliche Mobilität im Wohnquartier Allmend – Münzlishausen sicherstellen

Im Projektteam wurden die Hauptziele wie folgt konkretisiert:
> geordnete Parkierung auch an Spitzentagen ermöglichen
> der steigenden Tendenz der Autofahrten zur Baldegg entgegenwirken
> dem Schutz des Waldes als Naturraum Beachtung schenken

Dabei ist die Erschliessung des Restaurants weiterhin in zweckmässiger Weise zu gewährleisten und die Durchfahrt für den öffentlichen Bus und den landwirtschaftlichen Verkehr sicherzustellen.

Die Zielsetzungen und die Rahmenbedingungen sind nicht konfliktfrei, weisen jedoch auf das Bestreben hin, unterschiedliche Verkehrsanliegen zu berücksichtigen und dem Schutz des Waldes genügende Beachtung zu schenken. Abgestimmt auf die vorhandene Erschliessungssitutation soll auch während den Ausflugsspitzenzeiten eine geordnete Parkierung sichergestellt und das öV-Angebot bestmöglich ausgeschöpft werden. Neben den beiden Bereichen öffentlicher Verkehr und Parkierungsangebot bezieht sich die Lösungssuche auch auf die Sensibilisierung und Information der Bevölkerung. Die resultierenden Massnahmen sollen schrittweise und im Prozess entwickelt werden.

3 Massnahmenbereiche

Wo es unmittelbar um Verhaltensänderungen von Verkehrsteilnehmern geht, wie in diesem Fall, ist in der Regel eine Kombination von Anreizmassnahmen (z. B. Fahrplanverdichtung Bus) und Druckmassnahmen (z. B. Parkierungsgebühr) am zweckmässigsten. (pull- und push-Massnahmen).

Anreiz (pull) → **Massnahmen-paket** ← **Druck (push)**

Aufgrund einer ersten fachlichen Grobbeurteilung und der Diskussion im Projektteam wurde der nachstehende Massnahmenkoffer, welcher Massnahmen mit unterschiedlichen Stossrichtungen enthält, näher betrachtet. Die einzelnen Massnahmen sind im Kapitel 4 beschrieben.

Öffentlicher Verkehr
> Fahrplanverdichtung Bus (während Ausflugsspitzen)
> Haltestellenbereich optimieren

Parkierung
> Ordnen der Parkierung entlang der Baldeggstrasse, um die Durchfahrt für die Busse und den landwirtschaftlichen Verkehr zu verbessern
> Verkehrsdienst an Spitzentagen
> Erweiterung Parkplatz (als Überlauf für Ausflugsspitzen)
> P-Gebühr (während Ausflugsspitzen)
> Schranke zur Plafonierung der Auto-Zufahrt auf die Baldegg

Sensibilisierung, Information sowie Marketing
> Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich der Erschliessungssituation Baldegg
> Mobilitätsinformation über die Baldegg (Fussweg, Bus, Parkierung)
> Optimierung der Fusswegsignalisation zur Baldegg
> Verstärkte Information über das Busangebot
> Gratisbus an Spitzentagen

Monitoring

> Zählung der Ein- und Aussteiger Haltestelle Baldegg
> Erfassen des Verkehrsaufkommens Baldeggstrasse
> Schätzungen zur Parkplatzauslastung

Folgende Massnahmen standen ebenfalls zur Diskussion, wurden jedoch im Rahmen des Mobilitätskonzepts nicht vertieft geprüft:
> Förderung Velotransport mit dem Bus
> Schlittentransport im Bus erleichtern
> Rabatt für Bus-Kunden im Restaurant
> Verkehrsberuhigung der Allmendstrasse (dies ist eine flankierende Massnahme, welche im Rahmen der Verkehrsberuhigung der Quartiere weiter zu verfolgen ist.)

Folgende Massnahmen wurden verworfen:
> Busshuttle ABB-P Segelhof – Baldegg (während Ausflugsspitzen)
Begründung: Strasse müsste mit Belag versehen werden, was aufgrund der Schutzbestimmungen nicht zulässig ist.
> Schaffung «Überlauf»-Parkplatz bei Sportanlage Allmend.
Begründung: Parkplatz wäre zu klein und nicht vereinbar mit der geplanten Überbauung Belvédère. Zudem wird das Umsteigepotential an dieser Stelle als eher gering eingeschätzt.
> Sperrung der Zufahrt von Dättwil
Begründung: Alle Badener Quartiere sollen einen direkten Zugang zur Baldegg haben.
> Abgrenzung eines Teils der Parkfelder für Kunden des Restaurants.
Begründung: Verschärft Parkierungssituation, da der Parkplatz ungleichmässig ausgelastet wäre.

4 Näher untersuchte Massnahmen

Im Folgenden werden die näher in Betracht kommenden Massnahmen konkretisiert. Die Beurteilung und Priorisierung erfolgt im Kapitel 5 respektive 6.

4.1 Öffentlicher Verkehr

Fahrplanverdichtung Bus während den Ausflugsspitzen
Bislang verkehrte der Bus zwischen Bahnhof und Baldegg am Wochenende im Halbstundentakt. Die Einführung eines Viertelstundentaktes während den Ausflugsspitzenzeiten, vorerst sonntags von 11.00 bis 17.00 Uhr, bringt eine wesentliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs.

Fahrplanraster So: 11.00 – 17.00 Uhr:

Baden Bahnhof Ost	ab	**.14**	.29	**.44**	.59
		|	– –	|	– –
Baldegg	an	**.27**	.44	**.57**	.14
Baldegg	ab	**.02**	.17	**.32**	.47
		|	– –	|	– –
Baden Bahnhof West	an	**.12**	.29	**.42**	.59

Verdichtung auf Viertelstundentakt

Versuchsbetrieb:
Die Wirkung der Fahrplanverdichtung bezüglich der Zielsetzungen (P geordnet, weniger Autoverkehr) kann nur durch einen längeren Versuch verlässlich bestimmt werden (2 – 3 Jahre).
Die Kosten betragen CHF 43 500 pro Jahr.

Für die Fahrplanverdichtung mit Schnellkursen ist kein zusätzlicher Bus nötig. Die Voraussetzung ist jedoch, dass der Bus auf der Baldegg behinderungsfrei verkehren kann.

Finanzierung:
Der Versuchsbetrieb wird von der Stadt Baden getragen. Verläuft er erfolgreich (genügend Kunden), ist es denkbar, dass das erweiterte Angebot in den ordentlichen Fahrplan übernommen und somit von der öV-Finanzierung getragen wird. Das heisst, die Zeitspanne, während der die Stadt Baden die Betriebskosten allein übernehmen muss, ist begrenzt auf die vorgeschlagene Versuchsphase von 2 bis 3 Jahren.

Haltestellenbereich optimieren
Um die Busausfahrt im Haltestellenbereich zu verbessern, wurden die beiden Längsparkplätze vor dem Wendebereich aufgehoben und die Busschlaufe deutlich markiert.

4.2 Parkierung

Ordnung der Parkierung entlang Baldeggstrasse
Geschätzte P-Nachfrage:
Gemäss den Einschätzungen des Projektteams beträgt die Nachfrage an Spitzentagen das Doppelte bis Dreifache des heutigen Angebots von rund 70 markierten Parkplätzen. Das heisst, der zusätzliche Parkfelder-Bedarf betrüge rund 70 – 150 Parkfelder und die Gesamtnachfrage rund 150 – 200 P. Der maximale Bedarf für das Restaurant alleine wird auf der Basis der Schweizer Normen auf 70 Parkplätze geschätzt.

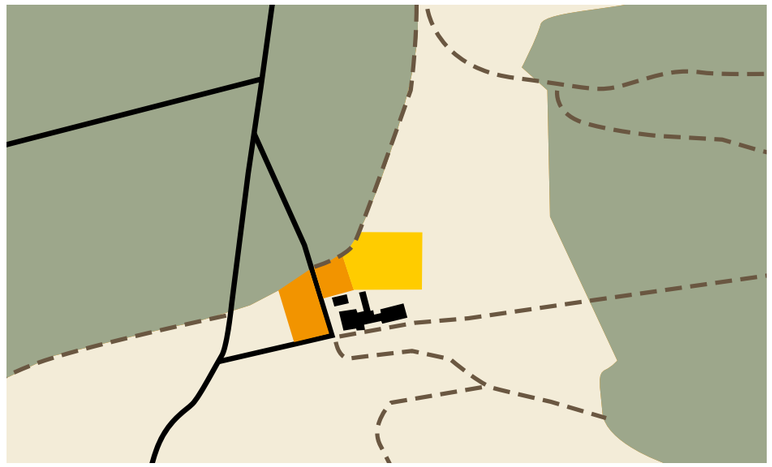
Erforderliche bauliche Massnahmen:
Die Längsparkierung entlang der Baldeggstrasse soll nur einseitig möglich sein, damit die Busdurchfahrt gewährleistet werden kann. Entlang der linken Strassenseite soll die Parkierung durch das Setzen von Steinsblöcken verhindert werden. Weiter könnte das rechtsseitig bereits vorhandene Bankett im Strassenrandbereich bekiest und befestigt werden.
Die erforderliche Breite des Kiesbandes muss im Detail noch geklärt werden, da die bestehende Belagsfläche der Strasse sehr unterschiedlich und nicht in den Plänen enthalten ist. Eine erste grobe Einschätzung aufgrund von punktuellen Messungen vor Ort ergibt eine bekieste Bankettbreite von 80 cm.
Damit der Bus nicht behindert wird, müsste die gesamte Verkehrsfläche (Fahrbahn und gekiestes Bankett) insgesamt 5,0m breit sein (Vorbeifahrtsgeschwindigkeit Bus 30 km/h).
Voraussetzung ist die Bewilligung des Kantons für die Beanspruchung (Umnutzung) der Waldfläche.

■ Parkierung entlang der Baldeggstrasse mit genügender Breite für Durchfahrt Bus und Landwirtschaftsfahrzeuge

Grob-Kostenschätzung:
Für einen zusätzlich gekiesten und befestigten Bereich von 80 cm betragen die Kosten grob geschätzt CHF 50 000.–. Sie sind im Rahmen der Sanierung dieses Teilabschnittes der Baldeggstrasse genauer zu ermitteln und zu projektieren.

Verkehrsdienst an Spitzentagen
Ausgehend von der Wiedereröffnung des Restaurants mit dem neuen Spielplatz wird an den Wochenenden eine erhöhte Besucherzahl auf der Baldegg erwartet. Daher ist an sonnigen Wochenenden der Einsatz eines Verkehrsdienstes vorgesehen. Das Angebot reagiert primär auf die mit dem Auto anreisenden Besucher, gewährleistet jedoch auch die uneingeschränkte Erschliessung durch den öV.

Erweiterung Parkplatz Baldegg
(kombiniert mit P-Verbot entlang der Baldeggstrasse)
Mit der Erweiterung soll nicht primär das effektiv genutzte Parkplatzangebot vergrössert werden, sondern für das «wilde» Parkieren im Wald und entlang der Baldeggstrasse Ersatz geboten werden.
Die Erweiterung würde ein P-Verbot beidseits der Baldeggstrasse mit entsprechender Durchsetzung und Ahndung oder bauliche Massnahmen zur Verbindung der Parkierung erfordern. Für die Parkierung müsste keine Waldfläche in Anspruch genommen werden. Eine offiziell zugewiesene Fläche für die Parkierung würde die einfache Erhebung einer Parkierungsgebühr ermöglichen.
Geschätzte P-Nachfrage: ca. 120 P

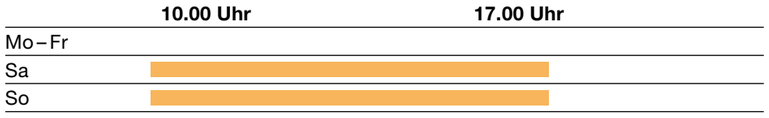


Platzbedarf Parkplatzerweiterung um 120 Parklplätze

■ vorhandene Parkplätze
■ Erweiterung plus 120 Parkplätze (Ersatz Parkierung Baldeggstrasse)

Grob-Kostenschätzung:
Die Kosten belaufen sich bei 120 P auf ca. CHF 300 000 (Ausführung gekiest; ohne Landerwerb).
Voraussetzung ist die Bewilligung für Bauten ausserhalb der Bauzone (Umnutzung).

P-Gebühr auf Baldegg
Die Parkplatzgebühr würde als Einheitsgebühr von beispielsweise CHF 5.00/Tag an den Wochenenden, das heisst samstags und sonntags von 10.00 – 17.00 Uhr, erhoben werden.
Die Parkierungsgebühr würde damit lediglich während rund 10% der Öffnungszeiten des Restaurants erhoben. Den Restaurantbesuchern könnte die Gebühr zurückerstattet werden (gegen Vorweisen des Billettes). Dies würde zu einem Mehraufwand im Restaurationsbetrieb führen, weshalb der Wirt einer solchen Lösung eher skeptisch gegenübersteht.



Zeiten mit Gebührenpflicht

Die Gebührenpflicht müsste sämtliche Parkierungsmöglichkeiten auf der Baldegg umfassen. Gebührenpflichtig wären demnach auch die Parkierungsflächen entlang der Baldeggstrasse, soweit diese noch angeboten werden. Dies wäre mit dem Billett hinter der Frontscheibe machbar. Jedoch würde damit die heutige lediglich

geduldete Parkierungsmöglichkeit in der Waldzone offiziell, was ein entsprechendes Bewilligungsverfahren mit Rodungsgesuch und Wiederaufforstung an anderer Stelle zur Folge hätte. Ein Ausweichen auf die entfernter gelegenen Waldstrassen wäre zu erwarten.

Grobkostenschätzung:
Zentrale Parkuhr mit Billettausgabe: CHF 20000 /Stück (Strom durch Solarpanel)
Gebühreneinnahmen: ca. CHF 10000 /J. (Annahme: 50% der Einnahmen Rückerstattung an Restaurantbesucher)

Voraussetzungen:
> Das Parkierungsreglement der Stadt Baden wäre anzupassen
> Kontrollen erforderlich
> Kommunikation mit Verweis auf gute öV-Erschliessung

Schranke zur Plafonierung der Auto-Zufahrten auf die Baldegg
Mit den Schranken könnte sichergestellt werden, dass nur so viele Autos zur Baldegg fahren, wie Parkfelder zur Verfügung stehen.
Schranken müssen auf allen drei Zufahrten zur Baldegg stehen (Baden, Petersberg, Dättwil; siehe nachstehende Skizze) und so platziert sein, dass kein «wildes» Parkieren vor den Schranken im Wald entsteht. Vor den Schranken muss eine Wendemöglichkeit bestehen. Zudem müsste mittels Signalisation möglichst frühzeitig auf die Sperrung hingewiesen werden.
Die Schranken müssten technisch miteinander verbunden sein.
Bus, Personal und die Anwohner müssten die Schranken jederzeit passieren können. Die Zulieferung zum Restaurant könnte dadurch erschwert werden.

Grobkostenschätzung:
Die Kosten für die drei Standorte betragen rund CHF 300000.–, ohne Strassenaufweitung im Bereich der Schranken, ohne Steuerung. Das Kosten-Nutzen- Verhältnis kann dabei in Frage gestellt werden.

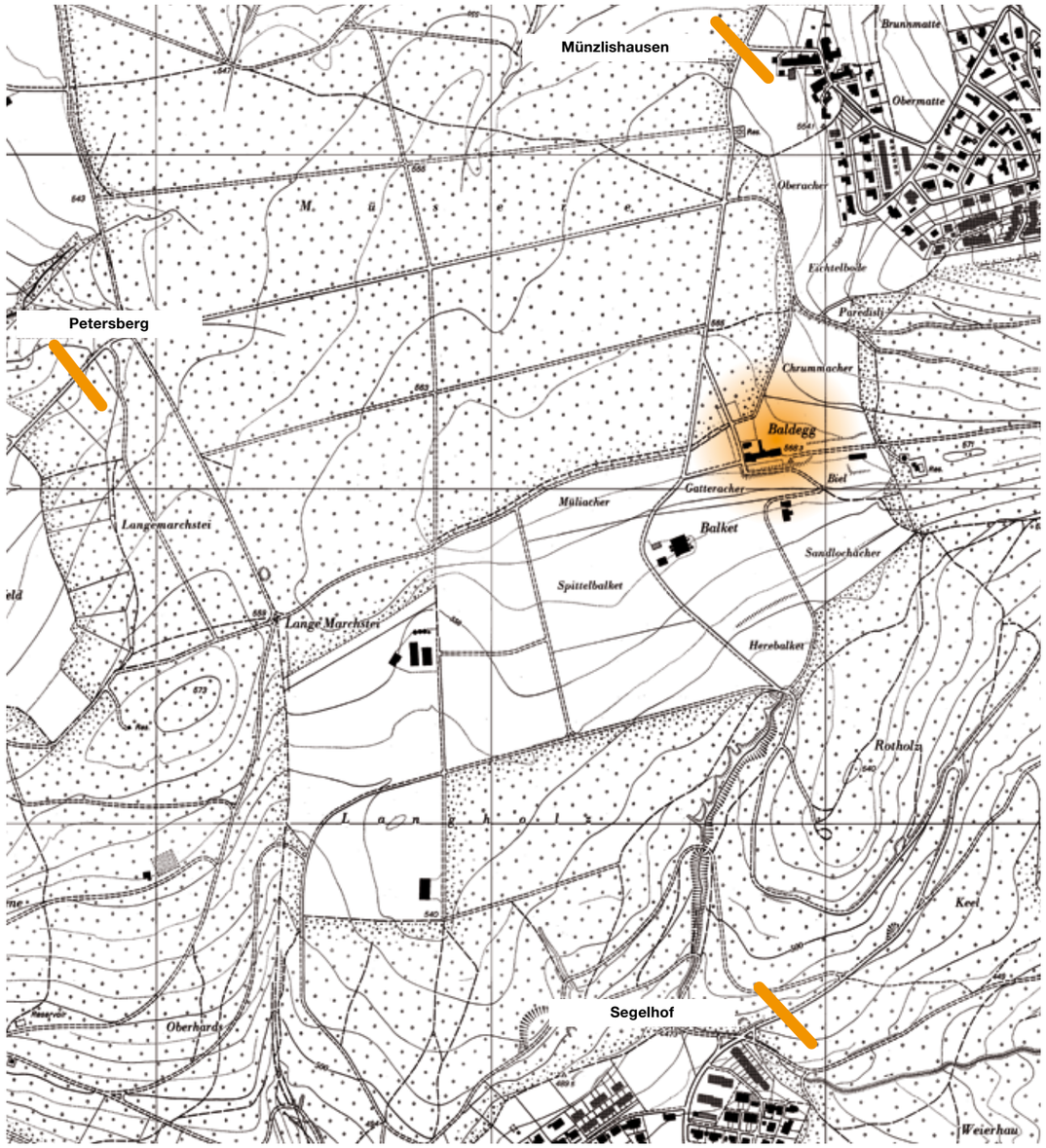


Abbildung Seite 13
■ Mögliche Standorte Schranken zur Zufahrtsplafonierung

4.3 Sensibilisierung, Information und Marketing

Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich Parkierungssituation und Freizeitverkehr
Es scheint selbstverständlich zu sein, dass man mit dem Auto zur Baldegg hochfährt («drive in»-Mentalität). Das Bewusstsein der Bevölkerung für die negativen Auswirkungen der Parkierung auf das Naherholungsgebiet Baldegg ist daher zu schärfen. Das Problem soll regelmässig unter anderem mit Zeitungsartikeln thematisiert werden. Speziell zu informieren sind in geeigneter Weise die Bewohner und Bewohnerinnen des Quartiers Allmend, da sie aufgrund von Beobachtungen einen nicht unerheblichen Teil des Autoverkehrs auf der Baldegg ausmachen.

Mobilitätsinformation über Baldegg
Information über die Erreichbarkeit der Baldegg für Fussgänger, Velofahrer, mit Bus oder Auto (mit Hinweis auf die eingeschränkte Parkierungssituation). Dies kann z. B. mit einem Informationsplan erfolgen, der über badenmobil verbreitet wird.

Optimierung Signalisation Wanderwege zur Baldegg
Eine erste Überprüfung zeigt, dass die Wegweisung der Fuss- und Wanderwege zur Baldegg zum Teil mangelhaft sind. Zum Beispiel fehlt an der Bushaltestelle Birkenweg ein gut ersichtlicher Wegweiser zur Baldegg.

Verstärkte Info über Busangebot
Gezielte Information ausschliesslich über das Busangebot. Informationsmittel dazu können z.B. sein: Zeitungsartikel, Bildschirmanzeigen in den Bussen, Homepage badenmobil, Homepage Restaurant Baldegg (u. a. Ergänzung mit Haltestellenfahrplan).

Gratis-Bus an Spitzentagen
Bei schönem Wetter könnten im Abschnitt Bahnhof – Baldegg Gratis-Busse angeboten werden. Die RVBW wären für den Ertragsausfall zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wäre mit den RVBW zu vereinbaren.

4.4 Monitoring

Für eine vertiefte Beurteilung der Situation und im Hinblick auf den in der Folge anstehenden Entscheid bezüglich der Umsetzung weitergreifender Massnahmen soll bis Ende März 2010 ein Monitoring durchgeführt werden. Hierzu werden das individuelle Verkehrsaufkommen auf der Baldeggstrasse, die Parkplatzbelegung und die Personenfrequenzen des öffentlichen Verkehrs erhoben.

5 Beurteilung der Massnahmen

Massnahme	Wirkungseinschätzung	Grobkostenschätzung	Zweckmässigkeit
Fahrplanverdichtung Bus	Wirkung kann nur durch längerfristig angelegten Versuch verlässlich bestimmt werden.	CHF 43 500.–/Jahr, Dreijähriger Versuchsbetrieb CHF 135 000.–	Basis Anreizmassnahme, ist mit anderen Massnahmen zu kombinieren
P entlang Baldeggstrasse: Verbesserung Busdurchfahrt einseitige Parkierung	dient der geordneten Parkierung, hat keinen Einfluss auf die Zahl der Autofahrten	noch offen, Bauprojekt erforderlich; zusammen mit Sanierung des obersten Teilstückes der Baldeggstrasse zu realisieren	Partielle Umnutzung der Waldparzelle und evtl. Wiederaufforstung notwendig, daher eher aufwändige Lösung.
Verkehrsdienst an Spitzentagen	situative Massnahme	wiederkehrende Kosten	keinen Einfluss auf Verkehrsverhalten
Parkplatzerweiterung auf der Baldegg	dient der geordneten Parkierung sofern P entlang Baldeggstrasse aufgehoben wird, entsteht kein Mehrverkehr	CHF 300 000.– für 120 P	Kann als temporärer Überlauf mit P-Verbot entlang der Baldeggstrasse zweckmässig sein. Umfang der Erweiterung müsste abgeklärt werden. Gute Ausgangslage für Gebührenerhebung.
Einführung P- Gebühr	wahrscheinlich geringer Einfluss auf die Zahl der Autofahrten Kann Bewusstsein für P-Problematik schärfen spezielle Regelung für Kunden des Restaurants möglich, aber aufwändig	CHF 40 000.–, zwei zentrale Parkuhren	Kann bei einer weiteren Verschärfung der Situation kombiniert mit anderen Massnahmen zweckmässig sein. Sämtliche Parkierungsmöglichkeiten müssen einbezogen werden.
Schranke zur Plafonierung MIV-Zufahrt	hohe Wirksamkeit zur Beschränkung der Zufahrten Verhalten MIV auf Schrankenzufahrten mit Risiken behaftet (Anstehen, Wenden, Busbehinderung, Ausweichen in angrenzendes Quartier)	CHF 300 000.– ohne bauliche Anpassungen an Strassen und ohne Steuerung	Massnahme kann im praktischen Betrieb problembehaftet sein. Schranke plafoniert auch Zufahrt der Gäste des Restaurants. Kostspielige Massnahme
Sensibilisierung Bevölkerung Mobilitätsinfo über Baldegg Verbesserung Wegweisung der Fusswege Gezielte Information über Busangebot	Direkte Wirkung kaum nachweisbar, kann jedoch die Wirkung anderer Massnahmen unterstützen.		Alle Möglichkeiten zur Sensibilisierung sowie Information sind auszuschöpfen und längerfristig zu verfolgen.
Gratisbus an Spitzentagen	Wirkung kann nur durch Versuch getestet werden.	Ertragsausfall RVBW wäre zu entschädigen	PR-Wirkung, keine Langzeitwirkung
Monitoring			dient als Grundlage für weitere Entscheide

6 Massnahmenpaket und Priorisierung

Nicht alle näher betrachteten Massnahmen eignen sich aus heutiger Sicht zur Umsetzung. Damit abgestimmt auf die künftige Entwicklung reagiert werden kann, ist ein gestaffeltes Vorgehen vorgesehen. Um den ersten Besucheransturm nach der Eröffnung des Restaurants zu bewältigen, wurde mit einem Verkehrsdienst vor Ort situativ gehandelt. Mit der Einführung einer Fahrplanverdichtung auf den Viertelstundentakt zu den Spitzenzeiten am Sonntag und einer entsprechenden Kommunikation soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Insgesamt werden im ersten Umsetzungsschritt des Mobilitätskonzeptes folgende Themenbereiche bearbeitet.

Umsetzung 1. Schritt:

> Fahrplanverdichtung auf Viertelstundentakt, Sonntags 11.00–17.00 Uhr, ab Mitte Mai 2009.
> Ordnung der Parkierung entlang der Baldeggstrasse (einseitige Parkierungl)
> Haltestellenbereich optimieren
> Verkehrsdienst an Spitzentagen (bei Bedarf)
> Massnahmen zur Sensibilisierung, Information und PR ausschöpfen
> Erhebung des Gesamtverkehrsaufkommens (Monitoring)

Umsetzung 2. Schritt :

Der Entscheid zur Umsetzung eines 2. Schrittes basiert auf der Auswertung der Massnahmen aus Schritt 1, insbesondere den Ergebnissen des Monitorings und könnte ab Mitte 2010 erfolgen, wenn die nötigen Abklärungen vorgängig in die Wege geleitet werden. Die Ortsbürgergemeinde als Grundeigentümerin ist entsprechend einzubeziehen. Der 2. Schritt umfasst die folgenden Massnahmen:

> Definitive Fahrplanverdichtung Buslinie 5, Bahnhof – Baldegg auf Viertelstundentakt
> Einführung P-Gebühr auf der Baldegg (Sa/So), im Zusammenhang mit Überlaufparkplatz in der Landwirtschafts- und Erholungszone (Aufhebung der Längsparkierung entlang der Baldeggstrasse)

Weitere Schritte:

Sollten mit den beiden Umsetzungsschritten des Mobilitätskonzeptes die eingangs festgehaltenen Zielsetzungen nicht erreicht werden, sind weitergehende Massnahmen, wie z. B. die Plafonierung der Zufahrten zu prüfen.