

Brugg, 3. Dezember 2019

## EINSCHREIBEN

Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Tiefbau  
Unterabteilung Realisierung  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau

# Einwendung gegen das Bauprojekt Süssbachunterführung

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Pro Velo Brugg-Windisch und die ihm angehörige Ortsgruppen Pro Velo Brugg sowie Pro Velo Windisch erheben frist- und formgerecht Einsprache gegen das Bauprojekt «R595 B-9218 Süssbachunterführung».

## 1. Formelles

Pro Velo Brugg-Windisch ist ein überparteilicher Verein im Sinne von Art. 60 ff ZGB mit dem Ziel, die Sicherheit und Verbreitung des Verkehrsmittels Velo im Bezirk Brugg zu fördern und die Interessen der Velofahrenden gegenüber Behörden und Privaten zu vertreten.

Der Verein Pro Velo Brugg-Windisch besteht seit dem Jahr 1985, hat rund 500 Mitglieder und ist im Bezirk Brugg aktiv.

Zur Verfolgung der statuarischen Ziele kann der Verein Rechtsmittel ergreifen.

Die Legitimation zur Einsprache ergibt sich unter anderem gemäss Baugesetz § 95 Abs. 2. Viele Mitglieder von Pro Velo Brugg-Windisch haben ein schutzwürdiges eigenes Interesse, da sie die Süssbachunterführung regelmässig zu Fuss und mit dem Velo benutzen. Das Bauprojekt beeinflusst ihre Sicherheit als Fussgänger und Velofahrer.

Die Einsprachefrist, welche bis zum 10.12.2019 läuft, ist eingehalten.

## 2. Antrag

1. Das Projekt soll dahingehend angepasst werden, dass eine durchgängig fahrbare, sichere, konfliktarme und attraktive Radroute zwischen Brugg und Windisch entsteht, wie dies der Grosse Rat mit der am 13. Dezember 2016 einstimmig beschlossenen Strategie mobilitätAARGAU implizit verlangt.
2. Ein Verkehrsgutachten soll das vorliegende Projekt auf die Verkehrssicherheit überprüfen und wo nötig Vorschläge erarbeiten, wie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden kann.
3. Das Projekt soll dahingehend angepasst werden, dass die Neigung der nördlichen Velo-Rampe die gängigen Normen erfüllt oder nur unwesentlich überschreitet.

4. Das Projekt soll dahingehend angepasst werden, dass die nördliche und südliche Velo-Rampe das Kreuzen zweier Velofahrer ermöglicht. Dabei soll die lichte Breite die gängigen Normen einhalten oder bloss in einem vertretbaren Mass unterschreiten. Die Rampen sind so auszulegen, dass die Velofahrer diese in normaler Geschwindigkeit passieren können.
5. Das Projekt soll dahingehend angepasst werden, dass auf eine starke Richtungsänderung beim Nordportal möglichst verzichtet wird oder dass die gängigen Normen bezüglich Radien und Zwischenpodest-Grösse erfüllt oder nur in einem vertretbaren Mass unterschritten werden.
6. Das Projekt soll dahingehend angepasst werden, dass auf die Schikane beim Nordportal in der jetzt geplanten Form verzichtet werden kann. Sollen trotzdem Schikanen zur Anwendung kommen, ist die Einhaltung der Sichtzonen und die nötige Erkennbarkeit unter anderem durch Bodenmarkierungen sicherzustellen.

### **3. Begründung**

#### **3.1 Entgegen der kantonale Mobilitätsstrategie**

Die kantonalen Stellen halten in zahlreichen Dokumenten fest, wie wichtig durchgängige, sichere und attraktive Radrouten sind. Gemäss Mobilitäts-Strategie soll der Veloanteil deutlich gesteigert und die Infrastruktur entsprechend ausgebaut werden. So soll bis zum Jahr 2040 der Veloverkehr in der Region Baden-Brugg um den Faktor 4 gesteigert werden (gemäss rGVK OASE 2040, Kapitel 5.2). Um dies zu erreichen sollen insbesondere in den Kernstädten die Durchlässigkeit von Infrastrukturbauten wie Bahnlinien für den Veloverkehr verbessert werden. Die Süssbachverbindung ist explizit hervorgehoben und als Veloroute eingetragen.

Beim jetzt vorliegenden Projekt wurden jedoch so viele Abstriche vorgenommen, dass die Velo-Verbindung weder sicher noch attraktiv oder wirklich fahrbar wird. Das Projekt ist nicht mehr im Einklang mit der kantonale Mobilitätsstrategie und unterstützt den geplanten «Quantensprung Veloverkehr» nicht.

#### **3.2 Starke Zunahme der Velofrequenzen**

Da zwischen den Zentren Brugg und Windisch gegenwärtig keine komfortable Velo-Verbindung als Alternative zur neuen Süssbachunterführung besteht, ist mit hohen Velofrequenzen in der Unterführung zu rechnen. Das vorliegende Projekt stellt jedoch nicht einmal sicher, dass in allen Abschnitten zwei Velofahrer im Schnitttempo kreuzen können. Die Verkehrssicherheit ist selbst bei bescheidenem Verkehrsaufkommen nicht gewährleistet. Beim erwarteten hohen Verkehrsaufkommen ist mit vielen Konflikten und mit vermehrten Unfällen zu rechnen, sowohl bei den Velofahrenden als auch den Fussgängern.

#### **3.3 Schikane**

Um eine Temporeduktion der Velofahrer beim Nordportal zu erzwingen, sind im Tunnel kurz nach einem 90° Richtungswechsel trotz eingeschränkter Einsehbarkeit zwei Metallbügel als Schikane vorgesehen, die zu einer zusätzlichen Gefährdung führen. Ausserdem bleibt dadurch die Fuss- und Velo-Verbindung unattraktiv und ihre Kapazität wird unnötig begrenzt. Schikanen sind für Velofahrer und Fussgänger ein Sicherheitsrisiko. Sie dürfen nur an gut sichtbarer Stelle und als letztes Mittel eingesetzt werden. Da es bessere Lösungen gibt, soll auf die Geländerabschränkungen verzichtet werden.

### **3.4 Richtungswechsel**

Im vorliegenden Projekt soll das Nordportal für den Veloverkehr über die Stapferstrasse erschlossen werden. Dies bedingt im unteren Rampenteil einen 90°-Richtungswechsel. Dabei ist weder der nötige Platz für einen angemessenen Kurvenradius noch für ein entsprechendes Zwischenpodest vorhanden. Für die Sicherheit der Velofahrer ist aber eine vernünftige Dimensionierung dieser Elemente entscheidend.

Daher ist eine alternative Erschliessung des Nordportals notwendig.

### **3.5 Lichte Breite Südrampe**

Die südliche Rampe ist für den geplanten Begegnungsfall «leichte Zweiräder – leichte Zweiräder». zu schmal. Da sie ausserdem noch steiler ist als dies die einschlägigen Normen vorsehen, besteht Handlungsbedarf. Als besonders heikel erachten wir, dass die Fahrbahn ausgerechnet bei der Richtungsänderung beim Südportal bloss 2.45 m breit sein soll. Mit vernünftigem Aufwand sollte aus unserer Sicht eine minimale lichte Breite von 3 Meter auf der gesamten Rampe realisierbar sein.

### **3.6 Lichte Breite Nordrampe**

Die nördliche Rampe ist im oberen Abschnitt für die Velofahrer nicht einmal einen Meter breit. Dies bei einer Neigung von 17% entlang einer Mauer mit vorstehendem Handlauf und für den massgebenden Begegnungsfall «leichte Zweiräder – leichte Zweiräder».

Die Verkehrssicherheit ist in diesem Abschnitt selbst bei Schritttempo nicht gegeben. Es ist für uns unverständlich, dass der Technische Bericht auf diese Problematik mit keinem Wort eingeht.

Eine solch extrem schmale Rampe als für Zweiräder fahrbar zu bezeichnen ist abenteuerlich. Es ist daher eine andere Erschliessung des Nordportals vorzusehen, welche eine vernünftige lichte Breite zulässt.

### **3.7 Rampen-Neigung**

Beide Rampen sind recht lange (>25m) und zu steil. Während die südliche Rampe mit etwa 12% doppelt so steil ist wie für Radverbindungen empfohlen, weist die nördliche Rampe sogar eine Neigung von 17% auf.

Unter den gegebenen Umständen und nach der Optimierung der lichten Breite wäre die Neigung der südlichen Rampe für uns noch akzeptabel.

Dies im Gegensatz zur Nordrampe. Durch die 90°-Richtungsänderung im unteren Rampenteil ist es vorgängig nicht erkennbar, wie steil und lange die Auffahrt wird. Die Rampe nach Brugg ist nicht nur für Lastenvelos oder Velos mit Anhänger kaum erklimmbar, sondern auch für durchschnittliche Velofahrer.

Im Winter muss mit Schnee und Eis gerechnet werden, im Herbst mit nassen Blättern. Die starke Neigung führt dabei zu einer erheblichen Unfallgefahr, insbesondere da bei der 90°-Richtungsänderung offensichtlich kein korrektes Zwischenpodest vorgesehen ist.

## 4. Vorschläge

Eine akzeptable Veloverbindung durch die Süssbachunterführung lässt sich aus unserer Sicht mit vertretbarem Aufwand erzielen. Folgende Ideen haben wir diesem Schreiben beigelegt:

- Temporeduktion ohne Installation von Schranken
- Reduktion der Rampenneigung zur Stapferstrasse
- Erschliessung des Nordportals über einen Velosteg zur Parzelle 842, ohne das Risiko einer Überflutung des Parkplatzes wesentlich zu erhöhen oder die Anzahl Parkplätze unnötig zu reduzieren.

## 5. Fazit

Pro Velo Brugg-Windisch hofft seit vielen Jahren, dass die Süssbachunterführung endlich für den Veloverkehr ausgebaut wird. Grundsätzlich freut es uns daher, dass der Kanton nun endlich vorwärts machen will.

Die Vorstudie im Juni 2016 zeigte gute Lösungsansätze auf, wie eine kombinierte Fuss- und Radverbindung zwischen der Brugg und Windisch realisiert werden kann.

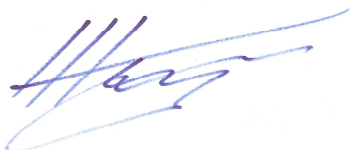
Leider wurde die Zielvorgabe aber seit der Vernehmlassung der Vorstudie im Juni 2016 dahingehend geändert, dass gar nicht erst versucht wird, eine sichere und attraktive Veloverbindung zu realisieren.

Beim Variantenvergleich vom 25.01.2019 ist das Ziel formuliert, dass die wichtigste Schwachstelle, *«die Rampe mit Treppe auf Seite Brugg... in der bestehenden Form belassen und als Behinderung akzeptiert»* wird, da nur *«... mit minimalem Aufwand der Zustand bereinigt werden soll, so dass das Fahrverbot aufgehoben ... werden kann»*.

Es soll also tatsächlich in Kauf genommen werden, dass die Benutzer der Unterführung einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt werden. Diese im erwähnten Dokument geäusserte Haltung sowie das daraus resultierende Projekt ist in dieser Form für Fussgänger und Velofahrer nicht akzeptabel.

Wir bitten Sie daher höflich, unsere Einwendung gutzuheissen, unsere Vorschläge wohlwollend zu prüfen und das vorliegende Projekt nochmals zu überarbeiten.

Besten Dank und freundliche Grüsse



**Herbert Küenzi**  
Präsident Pro Velo Brugg-Windisch  
[praesident@provelo-brugg-windisch.ch](mailto:praesident@provelo-brugg-windisch.ch)  
Postfach, 5201 Brugg  
079 619 35 11



**Wolfgang Zesch**  
Pro Velo Brugg-Windisch  
[info@provelo-brugg-windisch.ch](mailto:info@provelo-brugg-windisch.ch)

Beilage: Vorschläge zum Bauprojekt Süssbachunterführung

Kopie an: Stadtrat Brugg und Gemeinderat Windisch

Brugg, 3. Dezember 2019

## Vorschläge zum Bauprojekt Süssbachunterführung

Der Verein Pro Velo Brugg-Windisch hat gegen das Bauprojekt «R595 B-9218 Süssbachunterführung» Einsprache erhoben, da insbesondere die Nordrampe in der vorliegenden Form für den Veloverkehr untauglich ist und durch die Realisierung eine erhebliche Gefährdung für Fussgänger und Velofahrer entstehen würde.

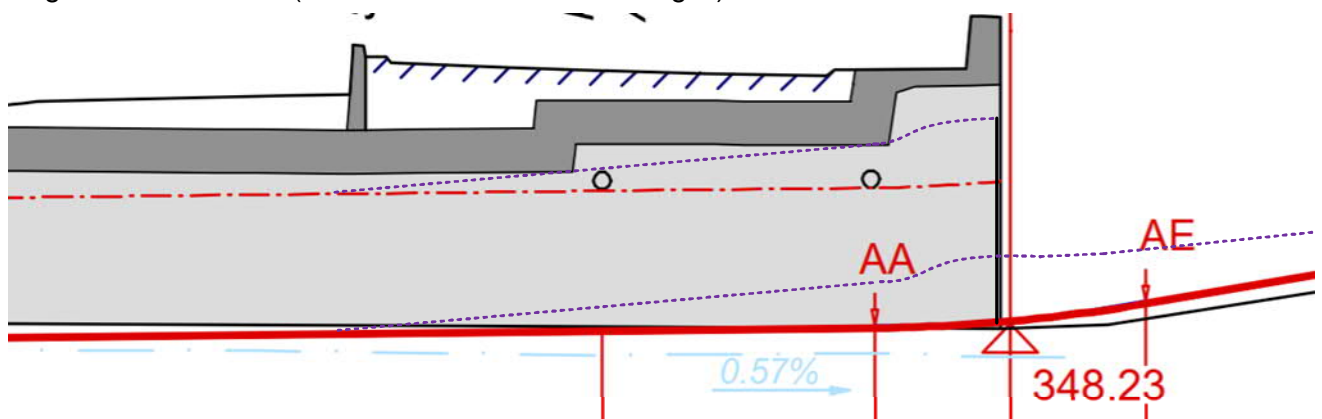
Uns ist klar, dass ein Ausbau gemäss den in den Normen empfohlenen Dimensionierungen nicht möglich ist. Für eine velotaugliche Süssbachunterführung sollten aber aus unserer Sicht die maximale Neigung und minimale lichte Breite bei seitlicher Begrenzung wie folgt eingehalten werden:

- Maximale Neigung im Freien: 10 – 12% und dabei keine Richtungsänderung über 45°
- Minimale Breite: generell 3m; stellenweise 2.5m, bei Neigung > 6% jedoch mindestens 3m

Um dies zu erreichen, soll für die Velofahrer eine Erschliessung des Nordportals mit einem Velosteg über den Süssbach zum Parkplatz der Parzelle 842 erfolgen. Die bestehende Rampe zur Stapferstrasse bleibt somit den Fussgängern vorbehalten.

Folgende Überlegungen könnten helfen, eine echte fahrbare Veloverbindung zu realisieren, ohne unverhältnismässige Kosten zu verursachen:

Durch das Verlegen der Leitungen in den beiden Quer-Rohre im Brugger Tunnel-Abschnitt, kann die Fahrbahn bereits im nördlichen Teil des Tunnels um ca. 75 cm bis maximal 100 cm angehoben werden (violette Linien in Abbildung 1)



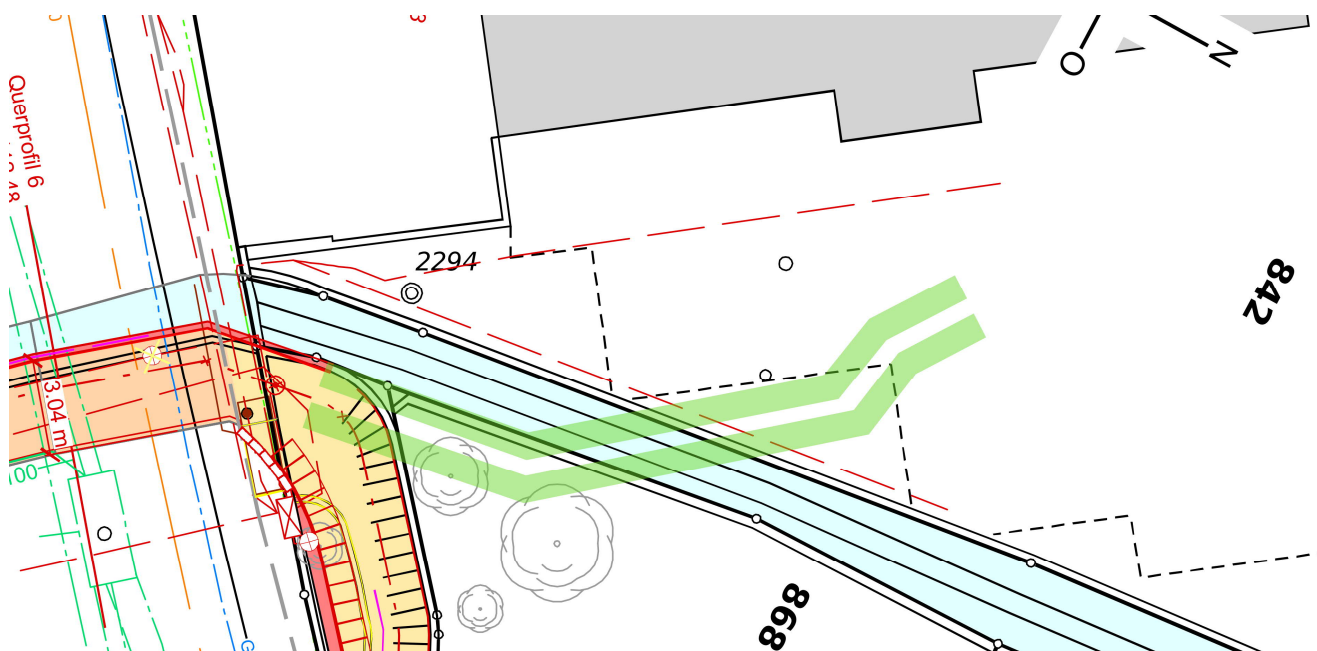
Eine kurze steile Rampe in diesem geraden Abschnitt kurz vor dem Tunell-Ausgang hilft die Geschwindigkeit der von Windisch kommenden Velofahrer auf natürliche Art zu reduzieren. Wenn jetzt noch die Einsehbarkeit mit dem geplanten Entfernen des Pumpschachtes und der Rabatte verbessern wird, ist kaum mit Konflikten mit den von der Stapferstrasse kommenden Fussgängern mehr zu rechnen.

Im Gegensatz zu den beiden geplanten Metallschranken als Schikane wird mit der kurzen Rampe weder die Kapazität der Fuss- und Veloverbindung tangiert noch entsteht eine neue Gefährdung.

Wird die Rampe zudem gut ausgeleuchtet und entlang der Gewölbewand mit schmalen Treppenstufen sowie einem Handlauf ausgestattet, ist sie auch für Fussgänger mit Beeinträchtigungen gut zu passieren.

Eine höhere Fahrbahn beim Tunnelportal erlaubt eine etwas flachere Rampe im Freien, was auf der Brugger Seite der Unterführung unabdingbar ist.

Um das Hochwasserrisiko für den Parkplatz der Parzelle 842 nicht zu vergrössern, sollte die Höhe der Ufermauern zwischen dem Süssbach und der Parzelle 842 möglichst belassen werden. Dies ist aber nicht möglich, wenn ein neuer Velosteg schnurgerade über den Süssbach zur Fröhlichstrasse verläuft. Wir schlagen daher vor, dass eine neue Rampe erst dem Ufer folgt, bevor der Süssbach gequert wird. Die Rampe zum Parkplatz lässt sich so legen, dass die Parkplatzkapazität der Parzelle 842 deutlich weniger stark eingeschränkt wird, als bei einer direkten Variante. Der Zeichnung 2 deutet eine solche Streckenführung mit den grünen, dicken Linien an.



Eine Erschliessung des Nordportals über die Fröhlichstrasse ist auch aus Sicht des lokalen und regionalen Radroutennetzes sinnvoll. So führen sowohl die Bodenacher-Route wie auch die Umikeroute in die Fröhlichstrasse. Mit der Gwagglibrugg und dem Mühlesteig liegen zwei Aare-Querungen auf direktem Weg zum vorgeschlagenen Velosteg.

Wir sind zwar keine Verkehrsplaner, sind aber sicher, dass sich mit etwas gutem Willen eine attraktive und sichere Veloverbindung durch die Süssbachunterführung realisieren lässt.

Gerne sind wir zu konstruktiven Gesprächen bereit und hoffen, dass uns schon bald eine bessere Variante vorgelegt wird.

**Herbert Künzi**

Präsident Pro Velo Brugg-Windisch  
[praesident@provelo-brugg-windisch.ch](mailto:praesident@provelo-brugg-windisch.ch)  
Postfach, 5201 Brugg  
079 619 35 11