

Protokoll

Runder Tisch Verkehr vom 23. September 2019

Au Premier, Grand Casino Baden 19.00 bis 22.00 Uhr

Veranstalter

Römer-Quartierverein Baden

Jürg Erdin, Einführung und Giuseppe Domeniconi, Moderation

Teilnehmer

Markus Schneider, Stadtammann

Bewohner*innen des Römerquartiers, des Quartiers Kappelerhof – Roggenboden und weitere interessierte Personen

Einleitung Giuseppe Domeniconi

Giuseppe Domeniconi begrüsst die rund 70 anwesenden Personen zum Runden Tisch Verkehr.

Die Diskussion um den Verkehr im Römerquartier entbrannte an der letzten GV des Quartiervereins im März 2019. Als Reaktion auf die Vorstellung des Bädervereins durch den Präsidenten Pius Graf wurden Stimmen laut, dass im Quartier bauliche und touristische Entwicklungen stetig weiter vorangetrieben würden, der Verkehr und die Anwohner, die diesen (er)tragen müssten, gleichzeitig aber ausser Acht gelassen würden. Als Folge der Diskussion an der GV wurde beschlossen, das Thema im Rahmen eines Runden Tisches zu diskutieren und einen Austausch – auch mit dem Stadtrat – zu ermöglichen.

Giuseppe Domeniconi dankt Stadtammann Markus Schneider herzlich, dass er sich Zeit genommen hat, an diesem Anlass teilzunehmen. Im Vorgang des heutigen Abends formulierte der Quartierverein in einem Brief diverse Fragen an den Stadtrat, die an einer gemeinsamen Besprechung von Vorstand, Stadtammann Markus Schneider und Stadträtin Sandra Kohler behandelt wurden. Der Brief an den Stadtrat wurde in der Sommerrövue vom Juli 2019 publiziert.

Giuseppe übergibt das Wort an Jürg Erdin, der anhand der Präsentation einen Überblick über vorliegende Studien und planerische Grundlagen gibt.

Ausgangslage Verkehr – alles gut? Jürg Erdin

Jürg Erdin führt anhand einiger Zahlen und Fakten sowie einem Blick auf heutige und künftige Verkehrshotspots im und um das Römerquartier ins Thema ein (Präsentation).

Die Ausgangslage im Römerquartier ergibt sich unter anderem aus dem Bad-Jahrhundertprojekt mit Ärztehaus an der Lage Limmatknie und der baulichen Weiterentwicklung des Quartiers im Bereich der Altstadtbauten und der Neu- und Umbaugebiete Verenaäcker / Ansaldo entlang der Römerstrasse bei gleichzeitig schwierigen Erschliessungsbedingungen im Quartier. Zentrale Frage ist, wie das Quartier in Zukunft erschlossen wird, wenn erwartete

500'000 Personen jährlich das Bad besuchen sollen, die zu 60–80 % mit dem Auto anreisen. Eine Zunahme des Verkehrs ist bereits mit Hochrechnungen und Kapazitätsnachweisen in den grundlegenden Planungsdokumenten prognostiziert. Ziel des runden Tisches vom 23.09.2019 ist es, über bekannte Auswirkungen zu informieren, offene Fragen zu beantworten sowie Anliegen und Bedenken zu diskutieren.

Aus Sicht des Quartiers werden folgende Hotspots und Problempunkte festgehalten:

- Das Strassensystem wird die Kapazitätsgrenzen erreichen (teilweise gar überschreiten). Es stellt sich mit Blick auf die aktuelle Verkehrsbelastung auch die Frage, ob die künftigen Verkehrszahlen einer Quartiererschliessungsstrasse noch entsprechen werden.
- Bereits heute ist das Verkehrsaufkommen gross, dies zeigen ein Schnappschuss der Montagmorgensituation vom 23.09.2019 an der Kreuzung Haselstrasse/Parkstrasse und ein Schnappschuss von der Bahnunterführung Richtung Trafo
- Die Verkehrsspitzen werden in Zukunft in den Abendstunden und am Wochenende sein.
- Es wird befürchtet, dass sich die Situation, wie sie sich am Knoten Bruggerstrasse/Haselstrasse präsentiert, in Zukunft in ähnlicher Art an der Parkstrasse zeigen wird.

Ist trotzdem alles gut?

Die Berichte und Nachweise zeigen grundsätzlich, dass alle gesetzlichen Vorgaben mit den geplanten Entwicklungen (wenn auch knapp) erfüllt sind, deshalb fragt es sich, was es zu diskutieren gibt? Hierzu ist zu bemerken, dass

- sich die Berichte und Massnahmen weniger mit der Vermeidung des Verkehrs befassen, als primär mit dessen Verteilung und optimalen Lenkung.
- die Auswirkungen auf die Lebensqualität der Quartierbewohner und Quartierbewohnerinnen kein einziges Mal Thema einer Untersuchung ist.
- sich Fragen stellen, wenn 2011 alles gut sein soll und bereits 2013 ein Zeitungsartikel ganz etwas anderes sagt (AZ 14. Juni 2013)?
- unter anderem für das Bad ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten ist. Dessen Inhalt und Vorgaben sind jedoch noch unklar bzw. liegen noch nicht vor.
- zugesichert wird, dass die Bäume an der Parkstrasse und Römerstrasse nicht gefällt werden, um so die Strassen auszubauen. Die Strassen würden nicht ausgebaut werden.
- Ochsengartenweg wird realisiert werden.

«Alles gut?» Mit dieser Frage eröffnen Jürg Erdin und Giuseppe Domeniconi die Diskussion und übergeben das Wort an Markus Schneider für Ergänzungen

Diskussion

Markus Schneider:

- Das neue Parkhaus umfasst 465 Parkfelder und einen MIV-Anteil von 65%.
- Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität ist aktuell in Überarbeitung (öffentlicher Vernehmlassung). Das im Reglement gesteckte Ziel, den MIV um 10 % zu reduzieren, musste angepasst werden.
- Tempo 30 bringt viel in Bezug auf den Lärm und die Wohnqualität.
- Eine Lichtsignalanlage an der Ecke Römerstrasse / Parkstrasse ist notwendig, sie wird jedoch nur aktiv sein, wenn ein Bus sich anmeldet.

- Das Bad steht gemäss Architekt Mario Botta am richtigen Ort. Weiter ist das Bad bewilligt, wird realisiert und zieht hoffentlich Gäste an. Fakt ist auch, dass ein Parkhaus gebaut wird und dass es Mehrverkehr geben wird, insbesondere im Römerquartier an der Parkstrasse und Haselstrasse. Deshalb ist das Mobilitätskonzept sehr wichtig, insbesondere die Parkfelder-Bewirtschaftung und das Parkleitsystem sind zentral für eine Verhinderung von Suchverkehr. Ebenso muss das Mobilitätskonzept Aussagen machen, wie/welche attraktiven Möglichkeiten und Angebote den Verkehr reduzieren können (z.B. Kombiangebote, ÖV-Beitrag an Mitarbeitende).
- Fazit: an diesen konkreten Themen muss noch gearbeitet werden, jedoch ist unklar, was dereinst genau eintreffen wird. Zentral ist, ein Controlling zu etablieren. Die Stadt will kontrollieren, eindämmen.
- Wichtig ist, dass die Kapazität vom Bahnhof her gewährleistet ist, deshalb ist ein Gelenkbus der Linie 3 im Viertelstundentakt vorgesehen.

Susanna Wittwer:

Wenn man schon weiss, dass es mehr Verkehr geben wird, weshalb hat man dann nicht die letzten Jahre genutzt, um eine Notbremse zu ziehen und alles nochmals neu zu denken? Ist es nicht denkbar, dass eine Bremse nochmals angedacht werden könnte für dieses Wohnquartier? Was bräuchte es dazu?

Markus Schneider:

Es ist nicht möglich, eine Bremse zu ziehen. Die Mellingerstrasse verzeichnet auch 23'000 Fahrzeuge/Tag, die Seminarstrasse momentan 15'000 Fahrzeuge/Tag. Stadtplanerisch sind Parkhäuser wahrscheinlich nicht das idealste, aber die Parkhäuser sind alle vorhanden und wenn diese nicht offen sind, wird die Stadt an Einkaufenden verlieren. Mit der OASE sollten Brugger / Haselstrasse in Zukunft entlastet werden.

Eva Lehmann Fueter:

Das Argument Mellingerstrasse ist schwierig (hier zentrale Einfallsachse). Parkhäuser sollten als P&R ausgebaut und damit anders genutzt werden (insbesondere ABB-Parkhäuser/Parkhaus Brown-Boveri-Platz). Besucher sollten mit tiefen Parkgebühren abgefangen, attraktiv abgeholt und ins Bad geführt werden.

Markus Schneider:

Ein Parkhaus zu bauen ist vorgeschrieben, es wird damit gebaut. Ziel soll sein, dass das Parkhaus optimal genutzt wird und so der Suchverkehr minimiert wird.

Eva Lehmann Fueter:

Das Parkhaus wurde gebaut aber die Bewohner wurden nie einbezogen. Markus Schneider informiert, dass mit der Auflage des Gestaltungsplans der Einbezug der Bevölkerung/der Nachbarn gewährleistet ist.

Peter Courvoisier:

Es war aus seiner Sicht ein grosser Fehler, die Parkhäuser alle am Oelrain zu platzieren. Nun werde der Fehler mit dem grösseren Parkhaus beim Bad wiederholt. Gleichzeitig wäre gegenüber beim Oederlin Platz und die Möglichkeit, über eine künftige Brücke zum Bad zu gelangen

Markus Schneider:

Oederlin-Areal ist in Privatbesitz. Baden hat Wegrecht beantragt bei Gemeinden Ennetbaden und Obersiggenthal bzw. Oederlin. Verhandlungen über den Gestaltungsplan wurden nicht angegangen. Der Mättelisteig ist noch nicht aufgegeben und immer wieder Thema. Ein Entscheid sollte nochmals abgeholt werden.

P. Courvoisier hakt nach:

Es geht um den MIV, nicht um einen Fuss- oder Radweg. Weshalb nicht an der Kantonsstrasse direkt den Verkehr abzweigen und zum Bad führen?

Lieni Fueter:

Das Oederlin ist seit langer Zeit ein Thema. Es fragt sich hier, ob nicht inzwischen im Zusammenhang mit der in Planung stehenden Überbauung Oederlin (z.B. neue Taktik) Themen nochmals aufgegriffen werden könnten/sollten, es wäre doch insgesamt eine Win-Win-Situation. Braucht es das Bad-Parkhaus wirklich aus finanziellen Gründen? Und ist das Parkhaus nicht schon voll ohne Besucher (Anwohner, Besucher Ärztehaus, ggf. Mitarbeitende). Die Diskussion ums Klima verlangt Mass und Reduktion, trotzdem wird der Verkehr immer mehr. Die bestehenden Parkhäuser sollten verlinkt werden und mit Elektrobussen bedient.

Markus Schneider:

Er kann beruhigen: Da neue Parkhaus ist schon voll, dadurch entsteht also kein Mehrverkehr. Nur ein Teil ist für Besucher, diese sollen auch weiter einen Parkplatz haben (65 % Badegäste und 35 % von ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters). Bei der OASE ist die Vernehmlassung im Gang. Verenaäcker als weiteres Parkhaus ist keine Lösung, da so ein weiteres Parkhaus mitten im Quartier entstehen würde. Das Brown-Boveri-Parkhaus dient auch als Ersatz für die oberirdischen Parkfelder auf den Verenaäckern und in Baden Nord die der einst entfallen, sowie für das geplante Hochhaus. Es ist klar das Ziel, dass Besucher gar nicht erst ins Quartier hineinfahren, wenn das Parkhaus schon besetzt ist.

Herr Steiner:

Werden die oberirdischen Parkfelder nur ersetzt oder gibt es mit dem Parkhaus-Neubau noch mehr?

Markus Schneider:

Nein, die Parkplatzzahl wird nicht erhöht. Erhöhung Parkhaus Bad von 200 auf 465 anhand der neuen Nutzung des Verenaahofgevierts und der Aufhebung der Parkfelder im öffentlichen Raum. 245 Parkfelder sind vorberechnet für das Bad, der Rest ist für Anwohner, als Ersatz für den oberirdischen Bestand.

Frau Jantzen, zur Aufhebung Buslinie 9 bis Roggeboden:

In den Häusern im Roggenboden wohnen sehr viele Einwohner und viele haben das Auto abgeschafft. Alle müssten wieder ein Auto haben, was wieder zu mehr Verkehr führt. Die Begründung, der 9er-Bus sei defizitär, stimmt wohl, die Stadt will keine Zuschüsse leisten. Sie wolle auch nicht sagen, die Linie rentiere. Aber mit Blick auf die spezielle Situation im Roggenboden sollte nach einer Kompromisslösung gesucht werden. Es wird mehr Verkehr und mehr Leute geben im Roggenboden und auf der Römerstrasse, vor allem durch die neue Überbauung Verenaäcker.

Markus Schneider:

Die RVBW erhebt Zahlen der Bus-Linien. Teilweise reisen auf der 9er-Strecke nur 2 Personen, die Strecke ist stark unterbelegt. Leute aus dem Brisgi wählen zudem eher die Bushaltestelle an der Kantonsstrasse. Markus Schneider offeriert, die Situation 9er-Bus nochmals anzuschauen.

Susanna Wittwer:

Sie möchte nochmals darauf hinweisen, dass genau im Roggenboden viele mobilitätsbehinderte Menschen leben, und die Stadt sollte verpflichtet sein, dass ein hindernisfreier Zugang zum Quartier und in die Stadt gewährleistet ist. Man kann nicht einfach ein Quartier abschneiden.

Markus Stegmann (Langmatt):

Auch der Zugang zur Langmatt muss gewährleistet sein.

Lieni Fueter:

Der «Bäderbus» Nr. 9 soll doch auch die Bäder erschliessen! Weshalb kann man den 'Bäderbus' nicht gesamtheitlich denken? Auch die Ennetbadener Bäder sollen erschlossen werden, diese werden aktuell ausgeschlossen

Markus Schneider: 5er- und 2er-Buslinie erschliessen Ennetbaden ausreichend.

Bernhard Bösch, ref. Kirchgemeinde, Ressort Liegenschaften:

Die eine Endstation der Linie 9 liegt im Kehl beim Alterszentrum. Badegäste aus dem Kehl sollen direkt zum Bad gelangen können. Neu müssten Sie jedoch auf die Linie 3 umsteigen müssen.

Markus Schneider: das ist richtig.

Geri Müller:

Eine Lichtsignalanlage an der Ecke Haselstrasse/Parkstrasse/Bahnhofstrasse wäre nötig. Hier gilt aktuell «das Recht des Stärkeren». Nachdem die Linienführung für den Bus klar ist, sollte dieser Aspekt nochmals beleuchtet werden.

Markus Schneider:

Der Nachteil ist bekannt: Busse, die in den Busbahnhof abbiegen sollten, werden durch Rückstau am Rotlicht blockiert. Mit einer Lichtanlage würden evtl. auch Agglomerationsgelder entfallen, aber falls eine positive Wirkung entsteht, sollte dies abgewogen werden. Die Situation wird nach Fertigstellung des Postareals überprüft werden.

Anwohner Parkstrasse:

Cars: Es ist nicht nur alle 15 Minuten der Bus der Linie 3, der durch die Parkstrasse fahren wird, es werden auch Seniorencars, Anlieferungen, Touristenbusse etc. durch diese Engstelle fahren. Es fragt sich, wie dies ablaufen soll, bzw. wo diese Cars parken?

Markus Schneider:

Es hat keinen Carparkplatz unten beim Bad

Georg Gindely:

Wird zum Konzept „zwei Lichtsignale und Tempo 30“ in der Römer-/Parkstrasse in Zukunft wie in der Mellingerstrasse ein Tröpfchensystem mit Warteraum auf bzw. an der Siggenthalerbrücke vorgesehen, so dass nicht alle im Römerquartier warten müssen? Ist das vorgeschlagene Konzept wirklich durchdacht?

Markus Schneider:

Es könnte ein Warteraum vorgesehen werden, aber die verfügbare Strecke ist für Linksabbieger zu kurz.

Georg Gindely:

Aber alle Fahrzeuge, die von der Siggenthalerbrücke kommen, sind Linksabbieger, und werden demnach in die Römerstrasse West reinfahren müssen. Dass man nebst der Haselstrasse auch über die Römerstrasse West erschliessen «muss» war eine Auflage des Kantons beim Ausbau der Bruggerstrasse. Woher kam diese Auflage?

Markus Schneider wird dies noch klären.

Peter Courvoisier:

Was tut die Stadt gegen die Lärmbelästigung durch Raser und Motoren-/Auspuff-Lärmer, dies soll aufhören.

Markus Schneider: Die Kontrolle ist schwierig, da man jemanden inflagranti erwischen muss. Dies ist sehr Zeit- und Kostenintensiv.

Daniela Corboz und Hildegard Roth:

Vor dem Hotel Du Parc stehen häufig 4-6 Busse/Cars vor dem Haus, teilweise blockieren sie die Strasse. Am Zebrastreifen wird selten zuverlässig angehalten. Oft ist die Strasse sehr voll und unübersichtlich, ein Durchkommen für alle Verkehrsteilnehmer schwierig. Kinder sind gefährdet. Am Wochenende sind oft Raser unterwegs. Das Problem muss nun erfasst werden.

Markus Schneider nimmt das Problem auf.

Franziska Grob:

Weshalb wird nicht in der ganzen Stadt Tempo 30 signalisiert? Tempo 30 in der ganzen Stadt, mehr Schikanen und mehr Kontrollen.

Markus Schneider: Es wird vieles mit Blitzkasten kontrolliert, insbesondere Tempo 30-Zonen. Beim Kanton ist man zurückhaltend mit 30er Zonen auf Kantonsstrassen, da auf Quartierstrassen ausgewichen wird. Markus Schneider nimmt entgegen, dass das Thema Tempo 30 nochmals angeschaut wird, dies auch zusammen mit dem Kanton.

Eva Lehmann Fueter:

Wenn das Parkhaus in den Bädern ausgelastet ist und dies signalisiert wird, was ist die Idee, was mit den Fahrern passiert, die doch noch probieren wollen? Sollte hierzu nicht vielmehr gute Ideen mit Park&Ride in Betracht gezogen werden?

Markus Schneider:

Parkleitsystem muss beim zu äusserst gelegenen Parkhaus beginnen. Parkleitsysteme sind schwierig umzusetzen mit Privaten, da diese daran kein Interesse haben. Die Frage nimmt Markus Schneider als Hinweis auf.

Ursula Hasler:

Busführung 3er: Weshalb wird 3er nicht wenden?

Markus Schneider: Es ist nicht genügend Platz

Rainer Blaser (Bäder):

Mobilitätskonzept LKW und Reisecars: Info wird nachgereicht

Geri Müller:

Parkleitsystem funktioniert, Leute fahren nicht vergebens runter

Je mehr fest zugeteilte Parkplätze in den Bädern bestehen, desto weniger Verkehr wird es haben. Es ist ein privates Parkhaus.

Christoph Gallio:

Tempo 30 wird nicht umgesetzt. Thema OASE ist aktuell. Aber wer möchte schon durch den grossen Verkehr fahren? Könnte die Stadt nicht mit einem visionären Team an der Front schauen, wie die Fuss- und Velowege attraktiv gestaltet werden können, der gesamte Promenadenbereich neu gestalten. Die Stiftung zusammen mit einer Tourismusstrategie, Bäderverein mit Finanzaussprachen, auch Ennetbaden wäre sicher interessiert. Hier geht es primär um attraktive Verbindungen für Fuss und Velo und ein Gesamtkonzept für ein Gesamterlebnis für Leute von nah und fern. Zum Beispiel Einkaufen und noch Baden, und unterwegs erleben.

Markus Schneider:

z.B. Seilbahn, Attraktive Fussgängerwege, Promenade aufwerten, Tourismusstrategie, Bäderverein, attraktive Verbindungen zum Bad sollen geschaffen werden, kein Bad hat eine Stadt daneben! Ideen werden laufend gesucht, Controlling ist wichtig.

Lieni Fueter:

Das tönte gut, ein Werbespruch, das ist die Höhe! Der Weg vom Bahnhof führt durch den Kurpark, dann durch ein nahezu-Privatweg mit unzähligen Treppenstufen statt hindernisfrei durch eine Parkanlage unter Denkmalschutz. Fusswegkonzept ist schwierig, niemand benutzt den Weg! Das Casino-Parkhaus ist immer voll, mit viel Suchverkehr der Casinobesitzer. Das Römerquartier als Fantasyland! Die einzige Lösung ist ein unterirdisches Parkhaus mit dem Eingang bei ABB-Parkhaus.

Geri Müller:

Wohnungen muss es haben, aber ja keine neuen Parkhäuser! Baden ist Rekordhalter mit innerstädtischen Parkplätzen!

Sabina Dürrenberger:

Wann ist genug, wenn die Zahlen ganz anders kommen?

Markus Schneider:

Rückgang gemeldete Autos in Baden.

Zuverlässigkeit gibt es nicht, aber es ist festgelegt, welche Massnahmen einzuhalten sind, Monitoring und es ist festzulegen was passiert, wenn Grenzwerte erreicht werden.

Hildegard Roth:

Mit dem Velo in der Stadt: Man weiss fast nicht mehr, wo man dieses noch abstellen darf.

Velo mit Anhängern sind noch mehr ein Problem. Wo sollen denn diese Velos hin.

Velostation. Bei Postareal wir es wieder Abstellplätze geben, auch bei der Apotheke.

Antonia Iten:

Wenn der Verkehr kollabiert, was wäre dann die erste Massnahme?

Markus Schneider: Handsteuerung der Kreuzungen, dass z.B. die einzelne Längler grün haben, doch das wäre eher eine Verlagerung. Ziel muss sein, den Verkehr ausserhalb der Stadt zu lassen, Park&Ride in Dättwil, wo man mit Schnelllinie direkt in die Stadt reinfahren kann und in kürzester Zeit im Zentrum wäre. Doch geprüft wurde eine solche Variante schon einmal mit einem Parkhaus ESP in Fislisbach (Rahmenbedingungen: Fislisbacher Boden, Grundwasserschutz etc.)

Nicole Diebold:

Niemand hat etwas dagegen, ins Thermalbad zu gehen und schön hinzukommen, vielleicht muss man die Leute zwingen, das Auto zu Hause zu lassen, die Leute müssen erzogen werden. Leute sind dann sicher nicht unzufrieden, wenn man das Auto am Stadteingang stehen gelassen werden muss. Auch Steuerung über das Portemonnaie ist denkbar. Auch Kombiangebote (günstigerer Eintritt) könnten Anlass dazu geben, das Auto stehen zu lassen.

Susanna Wittwer:

Bad, Bahnlinie, Industrie, Casino, Theater muss das Quartier verkraften. Wie geht die Stadt jetzt konkret um mit der Verkehrssituation. Es wurden Konzessionen eingegangen, die Stadt hat wohl die Entwicklung verschlafen. Es wird lange gehen, bis Korrekturen angegangen werden können. „Wir schauen dann einmal wie sich die Situation entwickelt“, bzw. „Wir müssen halt einmal schauen“ als politisches Versagen.

Markus Schneider:

Ja es gibt Mehrverkehr. Von Anfang an wurde das so kommuniziert. Stadt muss dafür sorgen, dass der vorhergesagte Mehrverkehr nicht überschritten wird. Industrie, Hotellerie, alles zieht Verkehr an. Es darf nicht mehr geben, als die Stadt vorhergesagt hat.

Geri Müller:

Zuerst waren 600 Parkplätze im Bäderquartier vorgesehen. In der Innenstadt ist angedacht Parkierungsfreies Wohnen durchzusetzen. Das Bad hätte nicht realisiert werden können ohne Parkplätze. Schwierige topographische Verhältnisse. Schwieriger Ausbau Parkstrasse Nord. Stadtrat muss Konzept haben, wie der Verkehr reguliert werden kann. Was passiert, wenn der Verkehr kollabiert. Wo können die einzelnen Punkte verbessert werden.

Giuseppe Domeniconi:

Was passiert, wenn die Zahlen nicht stimmen?

Markus Schneider:

Die Strassen werden nicht ausgebaut. Markus Schneider wird sich dafür einsetzen, dass sich die Strassen nicht ändern.

Eva Lehmann:

Parkstrasse Nord wurde bereits ausgebaut, das Trottoir wurde auf gleiche Höhe gehoben, damit der Verkehr auf das Trottoir ausweichen kann.

Lieni Fueter:

Es wird unzählige Möglichkeiten geben, die Strassen auszubauen. Der Quartierverein wird weiter dranbleiben. Bewilligungen wurden erteilt ohne dass alle Abklärungen getroffen wurden. Man wurde immer getröstet auf später. Das Quartier leidet unter der Konzeptlosigkeit.

Markus Schneider:

Das Konzept ist für das Quartier nicht befriedigend. Die Zahlen sind aber seit 2011 bekannt. Wenn Konzept nicht funktioniert, muss darauf reagiert werden.

Giuseppe Domeniconi dankt Markus Schneider und allen Teilnehmenden für die spannende und breite Diskussion. Der Quartierverein wird über den Abend ein Protokoll verfassen und wieder informieren.

Um 21 Uhr: Einladung zu einem Apéro

Aufgezeichnet von Sabina Dürrenberger und Lorenz Hurni