

## REGIERUNGSRAT

14. Februar 2018

17.285

**Interpellation Max Chopard-Acklin, SP, Nussbaumen-Obersiggenthal (Sprecher), und Kim Schweri, Grüne, Untersiggenthal, vom 14. November 2017 betreffend OASE Ostaargauer Strassenentwicklung im Raum Siggenthal; Beantwortung**

---

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

### **Vorbemerkungen**

Mit der vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016 einstimmig verabschiedeten Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU verfügt der Regierungsrat über ein Instrument, welches die Abstimmungsfrage zwischen Siedlung und Verkehr konsequent aufzeigt, indem gezielt räumliche Akzente gesetzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen verfolgt werden. Dabei muss die Mobilität in der Stadt andere Ansprüche erfüllen als diejenige auf dem Land. Der Fuss- und Radverkehr (FRV) soll in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden, um Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu begegnen und die Ortskerne zu entlasten. Der ÖV wird insbesondere auf den Achsen in die Kernstädte sowie zwischen den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen gefördert. Beim MIV liegt der Schwerpunkt auf der Erreichbarkeit, der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und der Zuverlässigkeit der Verbindungen.

### **Zur Frage 1**

"In der Botschaft zum Projekt OASE steht mehrfach, die Kernstädte müssten vom Verkehr entlastet werden, denn damit steige die Wohn- und Lebensqualität in den Städten. Doch auf Kosten von wem? Ist der Regierungsrat der Meinung, es sei ein guter Ansatz, die Kernstädte auf Kosten der umliegenden Gemeinden entlasten zu wollen?"

Sowohl im Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG), im Richtplan, in den Agglomerationsprogrammen als auch in der Mobilitätsstrategie 2016 wird auf das Thema Abstimmung von Siedlung und Verkehr eingegangen. In der Stossrichtung 1 der Strategie wird erkannt, dass in Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen der Platz für Verkehrsinfrastrukturen begrenzt ist. Gleichzeitig wird in diesen Raumtypen der Grossteil des Bevölkerungszuwachses und des Wirtschaftswachstums stattfinden. Darum muss der Verkehr dort möglichst flä-

cheneffizient abgewickelt werden. Folglich stehen die Förderung von Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie ein attraktiver ÖV mit gutem Angebot zwischen und zu den Kernstädten im Vordergrund.

Das regionale Gesamtverkehrskonzept OASE, welches aus den drei Gebieten der Regionalplanungsverbände Baden Regio, Brugg Regio und ZurzibietRegio besteht, unterstützt diese Stossrichtung und hat dabei explizit ein Massnahmenbündel für Strasse, ÖV, FRV und Mobilitätsmanagement (MM) entwickelt. Dabei geht es nicht prioritär darum, "nur" die Kernstädte zu entlasten, sondern auch in den umliegenden Gemeinden den Verkehr möglichst siedlungsverträglich zu gestalten. Dies erfolgt durch gezielte verkehrslenkende sowie durch flankierende Massnahmen. Weiter profitieren die umliegenden Gemeinden von der besseren Erreichbarkeit der Kernstädte, von der Angebotsentwicklung im ÖV sowie von der starken Förderung des Radverkehrs.

## **Zur Frage 2**

"In wesentlichen Punkten sind die Erwartungen der Gemeinden in der bisherigen Planung nicht erfüllt. Das Herzstück des Übels für das Siggenthal ist der vorgesehene Umfahrungstunnel von Baden, unabhängig von der definitiven Variantenwahl (Umfahrung Baden West oder Martinsbergtunnel). Diese teure Infrastrukturanlage führt dazu, dass letztendlich der überwiegende Teil des Verkehrs entweder in die eine oder in die andere Richtung durch das Siggenthal rollt. Das Siggenthal wird zum neuen Nadelöhr, die Folgen sind Staus im Siedlungsgebiet und lange Wartezeiten. Welche alternative Idee zu diesem verkehrspolitisch fragwürdigen Modell hat der Regierungsrat vorzuweisen?"

Innerhalb des OASE-Perimeters soll die Erreichbarkeit des Zentrums Baden mit allen Verkehrsträgern gewährleistet werden. Die bereits gute Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wird gesichert und soll insbesondere stabiler und berechenbarer sein. Die Erreichbarkeit für den FRV sowie den ÖV wird erhöht. Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes ist dabei eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes im Raum Baden. Unterstützend soll das Verkehrsmanagement (VM) kontinuierlich weiterentwickelt und genutzt werden, um die Alternativen zum MIV zu stärken. Beispielsweise soll der Busverkehr auf der entlasteten Bruggerstrasse zuverlässig Richtung Bahnhof fahren können. Für den Radverkehr können attraktivere und schnellere Routen aus dem Siggenthal Richtung Baden auch dort angeboten werden, wo eine Führung auf der Kantonsstrasse unumgänglich ist. Ebenfalls ist vorgesehen, den Zubringerverkehr aus dem Unteren Aaretal Richtung Baden auf dem heutigen Niveau zu plafonieren. Dazu ist auch eine Ausweitung des heutigen VM-Perimeters erforderlich.

## **Zur Frage 3**

"Zurzeit liegen erst grobe Kostenschätzungen vor, welche eine zuverlässige Kosten-Wirksamkeitsanalyse erschweren. Wie sehen die aktuell gültigen Zahlen rund um das Projekt OASE aus und mit welchen Kostenfolgen für notwendige flankierende Massnahmen müssten die direktbetroffenen Gemeinden aus heutiger Sicht rechnen?"

Der Grosse Rat hat am 27. Juni 2017 die Richtplananpassung OASE auf Stufe Zwischenergebnis beschlossen. Die bisherigen Kostenangaben gemäss Synthesebericht 2015 entsprechen der OASE-Richtplanstufe Zwischenergebnis und haben eine Kostengenauigkeit von +/- 50 %. Eine Kostenschätzung auf der Grundlage konkreter Massnahmenkonzepte wird bis zum Ende des Richtplanverfahrens (Festsetzung) mit einer Schätzgenauigkeit für das Gesamtprojekt, inklusive den flankierenden Massnahmen, von +/- 30 % erfolgen. Dabei werden auch grobe Aussagen zu den wichtigsten Betriebs- und Unterhaltskosten sowie zu einem gemeindebezogenen Kostenteiler vorliegen. Es ist das Anliegen des Regierungsrats, dass schon auf Richtplanstufe Festsetzung ein erstes Mal – soweit möglich – die Auswirkungen der Finanzierung auf die Gemeinden aufgezeigt werden. Nach der Festsetzung im Richtplan folgt das Vorprojekt mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20 %. Der definitive Kostenteiler zwischen Gemeinde und Kanton wird erst mit dem nachfolgenden Bauprojekt und

einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bekannt sein. Dieses Bauprojekt wird dem Grossen Rat als "Generelles Projekt" zum Entscheid und damit auch zur Festlegung der Gemeindebeiträge vorgelegt werden.

#### **Zur Frage 4**

"Bereits heute ist im Raum Siggenthal eine starke Zunahme des internationalen Transit- bzw. Schwerverkehrs zu beobachten, der die Verkehrssicherheit zusätzlich unter Druck setzt (Fahrradstreifen, Fussgängerquerungen etc.). Gedenkt der Regierungsrat hier (unabhängig von der weiteren Planung des OASE-Vorhabens) neue flankierende Massnahmen zu prüfen und umzusetzen?"

Zwar nimmt der Schwerverkehr beim Grenzübergang Koblenz-Waldshut seit längerer Zeit stetig leicht zu, jedoch fehlt für eine starke Entwicklung vor allem nördlich des Grenzraums Waldshut-Tiengen das Potenzial. Allenfalls könnte später eine durchgehend ausgebaute A98 auf deutscher Seite etwas mehr Druck erzeugen. Der Grossteil des Schwerverkehrs über die Grenze hat heute Ziel und Quelle im grenznahen Deutschland und ab Grenze bis in den Grossraum Baden/Brugg.

Die Zielsetzungen der Gemeinden im Raum Siggenthal sind kompatibel mit dem Zielsystem des Projekts OASE. Insbesondere folgende Punkte, die die Verkehrssicherheit erhöhen, werden gemeinsam angestrebt:

- Stärkung des FRV im Alltagsverkehr durch sichere Verbindungen
- Bündelung Durchgangsverkehr auf Kantons- und nicht auf Gemeindestrassen, Verkehrsberuhigung in Quartieren
- Siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs, Abstimmung von Strassenraum und angrenzenden Nutzungen, Aufwertung stark belasteter Strassenräume
- Gezielte Verlagerung von MIV auf alternative Verkehrsträger, MM als Bestandteil einer Gesamtverkehrsplanung.

Der Regierungsrat beabsichtigt, die im regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau (OASE) gemeinsam mit den Gemeinden erarbeiteten Massnahmen in die Umsetzung zu bringen.

#### **Zur Frage 5**

"Teilt der Regierungsrat die Prognose, dass sich in den nächsten Jahrzehnten im Bereich Mobilität grosse Umbrüche abzeichnen? Falls Ja: In welcher Form werden diese im aktuellen Projekt OASE berücksichtigt?"

Der Regierungsrat ist auch der Meinung, dass sich aus heutiger Sicht in den nächsten Jahrzehnten im Bereich Mobilität grössere Umbrüche abzeichnen. Er ist sich bewusst, dass Fortschritte in der Transport- und Informationstechnik die künftigen Verkehrssysteme massgeblich verändern werden. Dabei geht er davon aus, dass intermodale Transportketten im Vordergrund stehen werden sowie wichtige technische Innovationen wie neue Antriebstechniken oder autonome Steuerung, Kommunikation zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrbahnen, Verkehrssteuerung und Fahrzeug zu erwarten sind. Dabei werden Innovationen aufgrund der kürzeren Erneuerungszyklen der Flotte auf Fahrzeugseite rascher verbreitet sein als Innovationen bei der Verkehrsinfrastruktur.

Auf der einen Seite bieten die Innovationen im Bereich Fahrerassistenz und Verkehrssteuerung/ "Automatisierung des Verkehrs" die Chance, die bestehende Infrastruktur besser auszunutzen. Dank kürzerer Fahrzeugabstände und gleichmässigerem Verkehrsfluss können unter anderem die Kapazität und die Zuverlässigkeit im MIV gesteigert werden. Auf der anderen Seite dürften völlig autonom fahrende Fahrzeuge zu einer sehr viel höheren Verkehrsnachfrage und damit zu einem Mehrbedarf an Verkehrsflächen und Verkehrsstrassen führen. Dies, weil Autofahren unabhängig von Führer-

schein- und Autobesitz möglich wird und die Zeit im Fahrzeug für andere Tätigkeiten genutzt werden kann. Nicht vorhersehbar ist der künftige Besetzungsgrad autonomer Fahrzeuge. Wird er gegenüber heute, wo in Spitzenzeiten nur ein Viertel der Sitzplätze im Auto besetzt sind, deutlich ansteigen oder auf ähnlich tiefem Niveau verharren? Die Auslastung und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge – mehrheitlich im individuellen Besitz oder überwiegend Sharing-Systeme beziehungsweise kommerzielle Anbieter – werden neben dem Preis die Auswirkungen auf das künftige Verkehrsverhalten und den zusätzlichen Flächenbedarf wesentlich prägen. Diese Überlegungen werden unter einem gesamtverkehrlichen Ansatz, wie dies im regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE) vorgesehen ist, soweit möglich berücksichtigt, indem zum Beispiel zusätzliche Flächen für Strassen, für Radrou-ten oder Veloabstellanlagen proaktiv mittels raumplanerischer Instrumente gesichert werden.

### **Zur Frage 6**

"Wie soll der aktive Miteinbezug und die demokratische Mitbestimmung der vom Projekt OASE direkt betroffenen Bevölkerung künftig gewährleistet werden?"

Seit Projektstart besteht eine Website mit den wichtigsten Informationen und Dokumenten zur OASE. Die Website wird laufend aktualisiert, zuletzt nach dem Ja des Grossen Rats am 27. Juni 2017 zur Richtplananpassung OASE auf Stufe Zwischenergebnis. Seit 2014 besteht eine Behördendelegation mit den Replas Brugg Regio, Baden Regio, ZurzibietRegio und seit Mitte 2016 mit den Gemeinden Brugg, Windisch, Baden und Wettingen, welche aktiv mitarbeitet. Ebenfalls ist seit 2014 eine Begleitgruppe aktiv mit Vertretern der Replas (Planer und Delegierte), kantonalen Fachstellen und dem Bundesamt für Strasse (ASTRA) sowie seit 2016 mit Vertretern der Zentrumsgemeinden und den Gemeinden Hausen und Obersiggenthal. In diversen Workshops wurden die Anliegen der Gemeinden aufgenommen und diskutiert.

Mit dem Richtplanverfahren Festsetzung regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE) ist, nach dem laufenden partizipativen Prozess mit je drei Bewertungsworkshops im Raum Baden und Brugg und nach der üblichen kantonalen Ämtervernehmlassung, eine durch den Kanton freiwillig durchgeführte zusätzliche Konsultation der Gemeinden im engeren OASE-Raum vorgesehen. Begleitet werden diese durch Informationsveranstaltungen in den Gemeinden/Replas. Anschliessend erfolgt die öffentliche Anhörung. In dieser Phase kann sich die interessierte Bevölkerung intensiv mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept auseinandersetzen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 977.–.

### **Regierungsrat Aargau**