

# DEPARTEMENT

**BAU, VERKEHR UND UMWELT**

#### Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22

5001 Aarau

Version prüfen

3.4.2

# FRAGEBOGEN ZUR ANHÖRUNG RGVK OASE 2040

**Vernehmlassung und Anhörung/Mitwirkung**

**Anpassung des Richtplans: Festsetzung "regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau - rGVK OASE 2040" (Kapitel M 1.2; Kapitel M 2.2, Beschlüsse 2.1, 3.1; Kapitel M4.1, Beschlüsse 1.1, 1.2) inklusive entsprechender Anpassung des Kantonsstrassennetzes**

**vom 18. Oktober 2019 bis 17. Januar 2020**

## Absender/in

 Behörde  Repla  Partei  Organisation Firma Privatperson

## Name/Organisation

## Kontaktperson

Kontaktadresse

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Bitte füllen Sie diesen Fragebogen digital aus. Sie finden den Fragebogen auf [www.ag.ch/vernehmlassungen](http://www.ag.ch/vernehmlassungen) > Laufende Anhörungen. Für das Ausfüllen des PDF-Fragebogens benötigen Sie einen Adobe Acrobat Reader. Das Online-Formular öffnet sich im Browser. Der Online-Fragebogen kann nicht gespeichert werden.

**Auskunftspersonen während des Anhörungsverfahrens**

Frank Rüede, Projektleiter OASE, Abteilung Verkehr, 062 835 33 45, frank.rueede@ag.ch

Matthias Adelsbach, PL Stv. OASE, Abteilung Tiefbau, 062 835 35 62, matthias.adelsbach@ag.ch Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, verkehr.aargau@ag.ch

1.0.1 1 von 14

# Fragen zur Anhörung (rGVK OASE)

**Regionenübergreifende Fragen zum rGVK OASE**

**Handlungsbedarf; Kapitel 2**

## Das rGVK OASE ist ein verkehrsmittelübergreifendes Gesamtkonzept, das mit dem Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss Raumplanungsgesetz des Bundes und dem Richtplankapitel Siedlung des Kantons Aargau abgestimmt ist und einen Zeithorizont bis 2040 beinhaltet.

### Frage 1.a

**Handlungsbedarf; Kapitel 2**

Können Sie den Handlungsbedarf für die Erstellung eines rGVK OASE 2040 nachvollziehen?

#### Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 1.a**

OASE, das Regionale Gesamtverkehrskonzept, ist kein Gesamt-, sondern lediglich ein Teilkonzept. Wichtige Teilbereiche, wie beispielsweise die LTB, die geplanten Brücken im Liebefels und Koblenz und die Umfahrung von Station Siggenthal fehlen. Deren Auswirkungen auf die Region können deshalb nicht abgeschätzt werden. Um es populär auszudrücken: Die Bevölkerung und der Grosse Rate kaufen die Katze im Sack! Seltsamerweise ist die Umnutzung der Hochbrücke im Antragteil an den Grossen Rat enthalten. Falls aber die LTB nicht realisiert wird, wird die Umnutzung nicht stattfinden!

**Frage 1.b**

**Handlungsbedarf; Kapitel 2**

Befürworten Sie, dass im rGVK OASE 2040 alle Verkehrsträger (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr) gemäss der Mobilitäts- strategie Aargau behandelt wurden?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 1.b**

Mit Ausnahme der Förderung des Veloverkehrs sind keine innovativen Ansätze zu erkennen, wie das Verkehrsaufkommen in der heutigen Zeit der Klimadiskussion beeinflusst werden kann. Man bekommt den Eindruck, dass die verkehrliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte extrapoliert wird. Diese Vorgehensweise, und auch die Prognosen zum Bevölkerungszuwachs, erinnern an die Kneschaurek- Prognosen der Sechzigerjahre.

Der dutzendfach erwähnte Quantensprung beim Veloverkehr wird mit dem vorliegenden Teilverkehrskonzept nicht erreicht.

**Handlungsfelder; Kapitel 6**

**Frage 2.a**

**Handlungsfeld Bahn und Bus, Kapitel 6.1**

Wichtiger Bestandteil des rGVK OASE sind die Angebots- und Infrastrukturausbauten bei Bahn und Bus sowie die Weiterführung der Limmattalbahn nach Baden.

Unterstützen Sie, dass das rGVK auf diesen öV-Ausbauten bei Bahn und Bus als wichtigen Bestandteil aufbaut und öV-Drehscheiben zukunftsgerichtet ausbaut?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 2.a**

Diese suggestive Fragestellung verunmöglicht eine kritische Beurteilung von Teilbereichen. Der bisherige, nachfrageorientierte Ausbau des ÖV's hat sich bewährt und soll weitergeführt werden. Hingegen erfüllt die geplante Limmattalbahn die bisherige Vorgehensweise zur Förderung des ÖV's nicht.

**Frage 2.b**

**Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr, Kapitel 6.2**

Unterstützen Sie, wie es im rGVK OASE vorgesehen ist, dass für den Veloverkehr in den städtischen Räumen mehr Platz zur Verfügung steht, damit das Velofahren attraktiver und sicherer wird?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 2.b**

Leider ist aus dem umfangreichen Veloverkehrskonzept viel zu wenig ersichtlich, wie im städtischen Raum konkret mehr Platz für den Veloverkehr zur Verfügung gestellt wird. So sucht man vergebens Stichworte wie Parkplatzabbau, Reduktion von Tiefgaragen, 30-iger Zonen, Einschränkungen des MIV's usw.

Vorbilder wären etwa Städte wie Bern, Zürich und andere. Von Nöten wäre auch eine raschere Umsetzung, der Zeithorizont bis 2040 dauert viel zu lange.

**Frage 2.c**

**Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr, Kapitel 6.2**

Befürworten Sie, dass der Kanton das Velonetz weiter ausbaut und mit der Velo- vorzugsroute eine neue Velonetzhierarchie schafft?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 2.c**

Der Ausbau des Velonetzes ist eine absolute Notwendigkeit und sollte so rasch wie möglich angegangen werden. In diesem Sinn sollte die Frage mit "völlig einverstanden" beantwortet werden können. Leider ist dies nicht möglich, da die vom Kanton gewählte Strategie nicht zielführend ist. Zum einen ist die Finanzierung unklar. Im Velobericht findet man die Formulierung, Zitat: "Der Kanton beabsichtigt, die Velovorzugsrouten und die Velohauptverbindungen (...) als kantonale Radrouten zu bezeichnen (...) und vollständig zu finanzieren". Wie verbindlich ist die Formulierung "beabsichtigt"?

Da die Velohauptverbindungen wesentlich wichtiger sind, als die Velovorzugsrouten, muss der Kanton die Priorisierung ändern und die Velohauptverkehrsrouten primär fördern. Konkret ein Hinweis betr.

Siggenthal: Die geplante Velovorzugsroute in Nussbaumen durch die Quartiere südlich der Landstrasse ist in der vorgesehenen Art nicht realisierbar und die Streckenführung übers Siggenthalerfeld nicht zielführend. Zusätzlich ist das Kosten-Nutzenverhältnis durch den grossen Verschleiss von Landwirtschaftsland in diesem Naherholungsgebiet mehr als fragwürdig.

**Frage 2.d Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr, Kapitel 6.2**

Neben der Förderung des Veloverkehrs durch den Kanton und die Gemeinden sind die Gemeinden von Gesetzes wegen für die Fusswegnetzplanung und -realisierung zuständig. Sehen Sie dies auch so, dass die OASE-Gemeinden mit einer aktiven und offensiven Fusswegplanung und -realisierung einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage leisten können?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 2.d**

Auch diese Frage könnten wir mit "völlig einverstanden" beantworten. Voraussetzung ist aber, dass der Kanton zwingend die vollständige Planung, Projektierung, Realisierung und Finanzierung von Velohaupt- und Velovorzugsrouten (in dieser Reihenfolge) inkl. Veloabstellplätze im öffentlichen Raum übernimmt. Dies muss ebenso für Kantonsstrassen gelten, wo die Kosten bisher dekretsgemäss, je nach Finanzkraft der Gemeinde, aufgeteilt worden sind.

**Frage 2.e Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb, Kapitel 6.3**

Unterstützen Sie die im rGVK OASE vorgesehenen Anpassungen am Kantons- strassennetz (Zentrumsentlastungen), um die Verkehrsbelastung innerhalb der Zentrumsgebiete Brugg-Windisch und Baden-Wettingen auf ein verträgliches Mass zu begrenzen?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 2.e**

Mit dem vorliegenden rGVK OASE werden Brugg und Baden entlastet. Das Siggenthal hingegen wird belastet. Diese Vorgehensweise ist unfair und wird vom Siggenthal nicht akzeptiert.

**Frage 2.f Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb, Kapitel 6.3**

Der Kanton Aargau setzt zurzeit in der Region Brugg-Windisch und Baden stufen- weise ein regionales Verkehrsmanagement um. Im rGVK OASE ist vorgesehen, dass eine übergeordnete Verkehrslenkung den Verkehr aus dem Unteren Aaretal möglichst über die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch leitet und dass der noch verbleibende Verkehr vermehrt über die Achse Turgi-Kappelerhof geleitet wird, um die Landstrasse in Nussbaumen zu entlasten.

Unterstützen Sie die übergeordnete Verkehrslenkung, die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements und die Zielvorgabe, die ungleiche Verteilung des Wachs- tums auf die beiden Limmat-Talachsen mittels Verkehrsmanagement zu korrigieren?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 2.f**

Zum zweiten Mal macht der Kanton den gleichen Fehler! Mit der Eröffnung der Siggenthalerbrücke wurde versprochen, dass die Verkehrsbelastung auf beiden Limmatseiten in etwa gleich hoch sein soll. Diese Zielsetzung konnte auch mit den lange erduldeten zusätzlichen flankierenden Massnahmen und dem Verkehrsmanagement nicht erreicht werden. Es ist es unverständlich, dass der Kanton erneut eine 'Luftschlosslösung' unterbreitet. Eine Umleitung via Turgi über die Limmat und via Wildistich (Ertüchtigung!!!) ist auch in Zukunft nicht realisierbar! Voraussetzung dazu wäre eine lange Abzweigespur beim Knoten Schönegg. Dies ist vom Platzbedarf her nicht möglich und würde zudem Untersiggenthal nicht entlasten.

**Frage 2.g Handlungsfeld Stadt- und Freiraum, Kapitel 6.4**

Mit den neuen Zentrumsentlastungen ist eine Aufwertung der Stadträume und eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Hauptverkehrsstrassen als Voraussetzung für eine urbane und qualitätsvolle Innenentwicklung notwendig.

Teilen Sie die Auffassung, dass die Standortgemeinden diese Entwicklung antizipieren und in ihre Planungen aufnehmen müssen?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 2.g**

Es ist in keiner Art und Weise ersichtlich, wie mit einer Verkehrsbelastung von 20'000, oder mehr Fahrzeugen pro Tag, eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität erreicht werden kann.

**Frage 2.h**

**Handlungsfeld Mobilitätsmanagement, Kapitel 6.5**

Teilen Sie die Meinung, dass für die vorgesehene Veloförderung sowie dessen Attraktivitätssteigerung zusätzliche Anstrengungen notwendig sind, um die im rGVK OASE angestrebte Zielerreichung zu erfüllen?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 2.h**

Im Grundsatz müsste man dieser Zielsetzung voll und ganz zustimmen. Aber die vom Kanton vorgeschlagenen Massnahmen sind nur dann zielführend, wenn den, in den Fragen 2d und 2c gestellten Forderungen, nachgekommen wird.

**Frage 3 Zusammenhänge rGVK OASE mit Limmattalbahn; Kapitel 8**

Befürworten Sie, dass die Planungen der Limmattalbahn und die weiteren Mass- nahmen des rGVK OASE eng aufeinander abgestimmt werden?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 3**

Wie schon in der Frage 2a erwähnt, darf der ÖV nur auf Nachfrage ausgebaut werden. Für die Limmattalbahn besteht dazu keine Notwendigkeit, denn damit würde neben anderen Nachteilen, der heutige, ausgezeichnete Fahrplan der RVBW konkurrenziert.

**Frage 4 Umsetzung/Realisierung; Kapitel 9**

Der Kanton beabsichtigt, die Massnahmen des rGVK OASE in den Räumen Brugg- Windisch und Baden vollumfänglich und soweit möglich zeitlich miteinander und koordiniert umzusetzen, damit sich die angestrebte Wirkung entfaltet. Zeitlich miteinander bedeutet hier jedoch nicht, dass die Massnahmen zwingend gleichzeitig realisiert werden müssen. Ein Verzicht auf einzelne Massnahmen setzt den Nachweis voraus, dass die verbleibende Wirkung die Zielsetzungen trotzdem kosteneffizient erfüllt.

Unterstützen Sie diese Umsetzungsplanung des Kantons?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 4**

Da es sich beim rGVK OASE nur um ein Teilprojekt handelt, sind die Auswirkungen der nicht enthaltenen Projekte nicht ersichtlich. Deshalb darf man diesem Konzept unter keinen Umständen zustimmen.

**Frage 5 Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung; Kapitel 13**

Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und die dadurch entstehenden Impulse für die kommunalen Planungen bilden ein Gesamtpaket, das einen hohen Nutzen generiert.

Teilen Sie die Einschätzung, dass das rGVK OASE einen wichtigen Beitrag für die Standortgunst und damit die wirtschaftliche Prosperität im Ostaargau leistet?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 5**

Mit Ausnahme der zu begrüssenden Förderung des Veloverkehrs sind keine innovativen Lösungen für die Bewältigung des hohen Verkehrsaufkommens beim MIV erkennbar. Vielmehr wird, wie in der Vergangenheit, versucht, mit neuen Verkehrsträgern wie Tunnels, zugunsten des MIV die Probleme zu lösen.

**Regionenspezifische Fragen zum rGVK OASE**

**Zurzibiet Regio**

**Frage 6.a** Teilen Sie die Meinung, dass mit den vorgesehenen Massnahmen im rGVK OASE die Anbindung des Unteren Aaretals an die A1/A3 zuverlässiger gewährleistet ist?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 6.a**

Die Anbindung des unteren Aaretals via Brugg kann eine Verbesserung bringen. Aber die vom Kanton prognostizierte Entlastung des Siggenthals wird nicht eintreten. Mit der geplanten Zentrumsentlastung Baden-West und dem Autobahnanschluss auf die A1, ist im Siggenthal mit einem erheblichen Mehrverkehr zu rechnen. Eine bessere Anbindung des unteren Aaretals muss mit dem ÖV ev. kombiniert mit Park&Ride erfolgen.

**Frage 6.b** Teilen Sie die Auffassung, dass mit der Planung von Drittprojekten wie Umfahrung Siggenthal-Station sowie neue Rheinbrücke Koblenz darauf geachtet werden muss, nicht neuen Verkehr zu induzieren und die Ortsdurchfahrten (Untersiggenthal, Obersiggenthal, Neuenhof) siedlungsverträglich zu gestalten?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 6.b**

Diese Projekte müssen zwingend ins Gesamtkonzept rGVK OASE integriert werden. Nur dann können deren Auswirkungen abgeschätzt werden. Zum wiederholten Mal wird der Begriff "siedlungsverträglich" verwendet! Gilt dies nur für Baden und Brugg, aber nicht fürs Siggenthal?

**Brugg Regio**

**Frage 7.a** Sind Sie der Auffassung, dass mit der Zentrumsentlastung Brugg/Windisch die geplante stadträumliche Entwicklung sowie die Bedürfnisse der Umwelt genügend berücksichtigt wurden?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

 völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 7.a**

**Frage 7.b** Teilen Sie die Ansicht, dass im Bereich des Bahnhofs Brugg durch die Umfahrung mehr Flexibilität in der Abwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen wird?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

 völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 7.b**

**Baden Regio**

**Frage 8.a** Sind Sie der Auffassung, dass mit der Zentrumsentlastung "Baden West ohne Anschluss Mellingerstrasse" die geplante stadträumliche Entwicklung sowie die Bedürfnisse der Umwelt genügend berücksichtigt wurden?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen  keine Angabe

**Bemerkungen 8.a**

Das Siggenthal muss im gleichen Mass entlastet werden wie Baden West. Sonst kommt der Verdacht auf, dass die Zentrumslasten flussabwärts abgeschoben werden.

**Frage 8.b** Teilen Sie die Ansicht, dass die Umnutzung der Hochbrücke erst mit der Verlängerung der Limmattalbahn nach Baden geschehen soll?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 8.b**

Eine Verlängerungen der Limmattalbahn wird abgelehnt und damit auch die Umnutzung der Hochbrücke. Diese Massnahmen würden unter anderem einen erheblichen Mehrverkehr auf der Achse Ennetbaden bis zur Siggenthalerbrücke zur Folge haben. Ebenso ist die Verkehrsbelastung und Verkehrsführung aus dem Höhtal völlig unklar.

**Frage 9** Haben Sie weitere Bemerkungen zum rGVK OASE, die wir nach der Anhörung für eine erfolgreiche Festsetzung noch vornehmen müssen?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

 völlig einverstanden  eher einverstanden  eher dagegen

 völlig dagegen keine Angabe

**Bemerkungen 9**

Die Forderungen der IG OASE SO NICHT sind:

1. Das rGKV OASE ist kein Gesamt- sondern ein Teilkonzept. Damit können die Auswirkungen dieser Teilbereiche überhaupt nicht beurteilt werden.

Wir verlangen deshalb einen Rückzug des vorliegenden Projektes und eine Neuauflage, in der alle Bereiche enthalten sind.

1. Das Siggenthal wird ungerecht behandelt. Im Kanton Aargau gibt es mehr als ein halbes Dutzend realisierte Projekte, mit zu Teil erheblich geringeren Belastungen.

Wir verlangen, dass die Achse Siggenthal gleich stark entlastet wird wie Baden und Brugg.

1. Die Verkehrsprognosen für das Siggenthal sind vollkommen unrealistisch. Die Entlastungswirkungen durch den Veloverkehr und des Verkehrsmanagement werden drastisch überschätzt.

Wir verlangen ein worst-case-Szenarium.

1. Der Massnahmenkatalog zur Reduktion des Ziel/Quellverkehrs ist ungenügend. Alternative Ansätze, wie z.B. flächendeckend Tempo 30, Abbau von Parkplätzen in den Zentren, Bevorzugung von ÖV und FVV, usw. fehlen völlig.

Wir verlangen konkrete Massnahmen zur Eindämmung des Ziel/Quellverkehrs.

1. Das Verkehrsaufkommen im Siggenthal ist nicht siedlungsverträglich.

Wir verlangen eine Reduktion des Verkehrsaufkommens, wie sie in Baden und Brugg vorgesehen ist.

1. Das rGVK OASE basiert auf der Annahme, dass die Bevölkerung bis 2040 um 30'000 und die Anzahl der Arbeitsplätze um 20'000 anwachsen wird. Damit wird die Entwicklung der letzten Jahrzehnte extrapoliert ohne diese Entwicklung zu hinterfragen.

Wir fordern eine Auseinandersetzung mit der Bevölkerung, ob ein derart starkes Wachstum überhaupt gewünscht wird.

1. Die 20 vorgegebenen Fragen leisten keinen Beitrag zu einer ernst gemeinten Mitwirkung. Der Fragebogen ist unvollständig, da er sich nicht über alle Bereiche des Gesamtkonzeptes erstreckt. Die Fragen sind teilweise suggestiv gestellt und verunmöglichen differenzierte Antworten.

Wir verlangen eine Neuauflage des Fragebogens mit der Möglichkeit einer differenzierten Kritik.

Bitte senden Sie uns Ihre Antworten bis 17. Januar 2020. Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie den Fragebogen elektronisch ausfüllen und mit einem Klick auf das Feld "Einreichen" übermitteln. Sie können das PDF-Dokument auch per E-Mail an verkehr.aargau@ag.ch senden.

Falls Sie das Formular mit der Post senden wollen, schicken Sie es bitte an das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau.

Besten Dank.

Drucken

Speichern

Einreichen

3.4.3