

## GROSSER RAT

GR.17.285

### VORSTOSS

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

---

#### **Text und Begründung:**

2017 wurde das Gesamtverkehrskonzept OASE (Ostaargauer Strassenentwicklung bis 2040) als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen. Dies, obwohl die Gemeinderäte und grosse Teile der Bevölkerung im Siggenthal und Umgebung grosse Vorbehalte gegen das Projekt OASE haben. Dies insbesondere deshalb, weil der mit diesem Projekt zu erwartende Mehrverkehr den Siedlungsraum zerschneidet und die Luft- und Wohnqualität zusätzlich belastet. Bereits durch den Bau der Siggenthaler Brücke nahm der Verkehr in der Region Siggenthal deutlich zu. Mit dem Bau eines Martinsbergtunnels würde die Attraktivität der Zufahrtsstrecken durch das Siedlungsgebiet der umliegenden Gemeinden zu diesem Tunnel für den PW und den Schwerverkehr weiter gesteigert. Es entstünde ein verlängerter Autobahnzubringer, mitten durch die Wohnquartiere. Vor diesem Hintergrund stellen sich folgende Fragen, für deren Beantwortung wir uns bedanken:

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?
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?
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?
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?

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

Mitunterzeichnet von 23 Ratsmitgliedern