

Mit OASE die Weichen der Mobilität im Osten richtig stellen!

Im Juni 2017 hat der Grosse Rat dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) den Auftrag erteilt, die künftigen Verkehrslösungen im Ostaargau gestützt auf die neue Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU weiterzuentwickeln und räumlich abzustimmen. Mit dem Dossier «Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040» liegt jetzt das Resultat der Planung für die Vernehmlassung und öffentliche Anhörung der OASE für die Festsetzung im Richtplan vor. Die öffentliche Anhörung dauert noch bis am 17. Januar 2020.

30 Prozent mehr Menschen und 20 Prozent mehr Arbeitsplätze bis 2040: Der Ostaargau ist eine dynamische und wirtschaftlich starke Region, die überdurchschnittlich wächst. Dieses Wachstum stellt hohe Anforderungen an die zukünftige Organisation von Siedlung und Verkehr. Der kantonale Richtplan und die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU zeigen, wie Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abgestimmt sind. Es werden gezielt räumliche Akzente gesetzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel – motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV), Fuss- und Veloverkehr – in den verschiedenen Raumtypen verfolgt.

OASE: Massnahmen für alle Verkehrsträger

Das rGVK OASE 2040 zeigt erstmals im Kanton Aargau, wie die Vorgaben aus dem Richtplankapitel Siedlung und der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU konsequent umgesetzt werden, sodass der Ostaargau auch in Zukunft ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort bleibt: Mit einer Kombination von aufeinander abgestimmten Massnahmen beim MIV, beim öV, beim Fuss- und Veloverkehr sowie aus dem Mobilitätsmanagement. Kern des regionalen Gesamtverkehrskonzepts ist die Stärkung von Veloverkehr und öV vor allem in den städtischen Räumen, mit denen ein Grossteil des Verkehrswachstums aufgenommen werden soll. Mit den geplanten Entlastungsstrassen wird in den Zentren Platz für den Ausbau eines attraktiven öV- und Velo-Angebots geschaffen. Zudem wird das dadurch geschaffene Potential für die Aufwertung des Stadt- und Freiraums aufgezeigt.



Am 27. Juni 2017 hatte der Grosse Rat den Eintrag des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau im Richtplan auf der Stufe Zwischenergebnis beschlossen. Danach hat das BVU in einem intensiven Prozess das Konzept für den Eintrag im Richtplan auf Stufe Festsetzung weiterentwickelt, wobei auch die drei Regionen (Baden, Brugg und Zurzibiet) und 12 Gemeinden im OASE-Perimeter miteinbezogen wurden: Die je zwei Strassen-Varianten in den Räumen Baden und Brugg-Windisch aus dem Zwischenergebnis im Richtplan wurden vertieft und je eine Bestvariante für Baden-Wettingen und Brugg-Windisch erarbeitet.

Oase im Raum Brugg-Windisch

Das rGVK OASE sieht für den Raum Brugg-Windisch folgende Elemente vor:

- Zentrumsentlastung Brugg/Windisch für den Durchgangsverkehr: Neue Achse vom Kreisel Lauffohr im Osten durch das Aufeld, gefolgt von einem Tunnel unter der Aare, dann oberirdisch weiter bis zur geplanten Südwestumfahrung Brugg im Westen (Südwestumfahrung zurzeit im Bau);

diese Achse nimmt primär den Durchgangsverkehr auf und schafft damit im Zentrum Potenzial für die Aufwertung des Stadt- und Freiraums sowie mehr Platz für das Velo- und öV-Angebot.

- Ausbau und Attraktivieren des Fuss- und Velowegnetzes durch konsequente Netzplanung und breitere Velowege. Ergänzung des Netzes um das neue Element Velovorzugsrouten. Im Kanton Aargau sind die ersten Velovorzugsrouten vorgesehen: von Neuenhof über Baden, Siggenthal, Turgi bis Brugg-Windisch sowie von Baden-Zentrum bis Dättwil.
- Angebotssteigerung im öffentlichen Verkehr gemäss Bahn-Ausbau Schritte STEP und darauf abgestimmte Buskonzepte.
- Massnahmen im Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.
- Unabhängig vom OASE-Projekt planen das Bundesamt für Strassen ASTRA und der Kanton die Verbesserung des Anschlusses Seebli an die A3. Die Leistungsfähigkeit an diesem Knoten soll spätestens vor Inbetriebnahme der Zentrumsentlastung optimiert sein.

Oase im Raum Baden-Wettingen

Das rGVK OASE sieht für den Raum Baden-Wettingen folgende Elemente vor:

- Zentrumsentlastung Baden: Diese verläuft als Tunnel von der Siggenthaler Brücke unter dem Martinsberg und dem Chrüzliberg hindurch bis zur Neuenhoferstrasse. Um Konflikte mit dem Thermalwasser zu vermeiden, muss der Tunnel im nördlichen Abschnitt möglichst weit östlich im Bereich der Hangkante des Martinsbergs bzw. des Oesterliwald-Plateaus geführt werden.
- Umnutzung Hochbrücke Baden: Voraussetzung für die Umnutzung der Hochbrücke ist die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden. Der geplante Eintrag der Limmattalbahn-Verlängerung von Killwangen bis Baden im Richtplan als Zwischenergebnis wird aufgrund der engen inhaltlichen Verknüpfung nun gleichzeitig zur OASE-Festsetzung in die öffentliche Anhörung geschickt und ebenfalls im Jahr 2020 dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt (siehe separate Medienmitteilung). Falls die Limmattalbahn nicht realisiert wird, wird die Hochbrücke nicht umgenutzt.
- Neue MIV-Limmatbrücke zwischen Baden und Wettingen: Bei Umnutzung der Hochbrücke beziehungsweise bei Inbetriebnahme der Limmattalbahn bis Baden ist die Realisierung einer neuen Limmatbrücke für den MIV aus kantonaler Sicht notwendig. Weil dazu noch weitere Abklärungen nötig sind, bleibt diese Brücke im Richtplan vorerst auf der Stufe Zwischenergebnis.

- Massnahmen im Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.
- Massnahmen zur Optimierung und Weiterentwicklung des bestehenden Kantonsstrassennetzes.
- Ausbau und Attraktivieren des Fuss- und Velowegnetzes durch konsequente Netzplanung und breitere Velowege. Ergänzung des Netzes um das neue Element Velovorgsrouten: von Neuenhof über Baden, Siggenthal, Turgi bis Brugg-Windisch sowie von Baden-Zentrum bis Dättwil.
- Angebotssteigerung im öffentlichen Verkehr gemäss Bahn-Ausbau Schritte STEP und darauf abgestimmte Buskonzepte.
- Potential für die Aufwertung des Stadt- und Freiraums.

Oase im Raum Siggenthal: zusätzliche Massnahmen

Ein besonderes Augenmerk richtet das rGVK OASE auf den Raum Siggenthal (Ober- und Untersiggenthal, Turgi, Freienwil). Hier sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Unmittelbar nach der Festsetzung des rGVK OASE im Richtplan werden parallel zur Projektierung des Tunnels der Zentrumsentlastung in Baden und in Abstimmung mit der Erhaltungsplanung der Kantonsstrassen auch die Ortsdurchfahrten von Obersiggenthal und Untersiggenthal überprüft und weiterentwickelt. Bei Widersprüchen, die während der Projektierungsphase auftauchen, sind weitere Massnahmen (Lenkung, Infrastruktur) vorzusehen.

- Massnahmen im Verkehrsmanagement: Die Verkehrsbelastung im Siggenthal soll mit einer gross- und kleinräumigen Verkehrslenkung und der Aufwertung der Ortsdurchfahrten von Obersiggenthal und Untersiggenthal auf dem heutigen Niveau planiert werden.
- Ausbau und Attraktivieren des Fuss- und Velowegnetzes durch konsequente Netzplanung und breitere Velowege. Ergänzung des Netzes um das neue Element Velovorgsrouten: von Neuenhof über Baden, Siggenthal, Turgi bis Brugg-Windisch sowie von Baden-Zentrum bis Dättwil.
- Angebotssteigerung im öffentlichen Verkehr: Taktverdichtungen Bus bei entsprechender Nachfrage sowohl werktags als auch am Wochenende. Es ist auch eine neue Buslinie von Obersiggenthal zum Bahnhof Turgi denkbar.

Mitwirkung und weiteres Vorgehen

Zurzeit läuft die öffentliche Anhörung. Gegen Ende 2020 soll das Dossier «Richtplananpassung OASE – Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau» dem Grossen Rat für den Eintrag auf Stufe Festsetzung im Richtplan vorgelegt werden.

Weitere Informationen zur Anhörung und zu den öffentlichen Informationsveranstaltungen: www.ag.ch/oase

Anzeige

DAS SUCHEN HAT EIN ENDE.

SEIT ÜBER 35 JAHREN.

wernli-immo.ch

Verkaufsmandate
Kauf und Verkauf von Liegenschaften
5502 Hunzenschwil
Telefon 062 897 29 04

wernli immobilien



Ist die Weiche OASE richtig gestellt?

Zurzeit findet bekanntlich eine öffentliche Anhörung zur Richtplananpassung des Regionalen Gesamtverkehrskonzeptes Ostaargau statt. Der Inhalt des Paketes ist enorm vielfältig. Man braucht kein Prophet zu sein, um vorauszusagen, dass Widerstand von verschiedenen Seiten vorprogrammiert ist. Der Präsident des TCS Aargau und Nationalrat Thierry Burkart kennt die Situation sehr gut, weshalb wir ihm hier einige Fragen in Zusammenhang mit dem Projekt stellen.

Touring: Lässt sich ein dermassen grosses Projekt, das gleich drei Regionen umfasst, überhaupt letztlich unter einen Hut bringen?

Burkart: Ja, das entspricht einer modernen Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Die Verkehrssysteme in den Gemeinden und Regionen können nicht mehr isoliert und lokal betrachtet werden, sondern im Gesamtzusammenhang und überregional. Mit der OASE wurden auch erstmals im Kanton die Vorgaben des Richtplans und der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU in einem Gesamtverkehrskonzept konsequent umgesetzt. Diese zeigen, wie Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abgestimmt sind. Je nach Raumtyp – städtisch, Agglomeration, ländlich – werden unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt.

Uns fällt auf, dass auch der ÖV sehr gut eingebunden ist. Ist das letztlich die grosse Chance, das Gesamtkonzept durchzubringen?

Die erwähnte Gesamtsicht einer zukunftsorientierten Mobilitätsplanung gilt auch für einen weiteren Aspekt: Es gilt, durch intelligente Bau- und Verkehrsmanagement-Massnahmen die verschiedenen Verkehrsträger – motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr – je nach Situation optimal aufeinander abzustimmen. Also kein Gegeneinander der verschiedenen Verkehrsträger, sondern ein intelligentes Miteinander. Nur so lassen sich das prognostizierte Bevölkerungswachstum und die steigenden Mobilitätsansprüche der Menschen meistern. Und das steigert natürlich auch die Chance, dass das Konzept breit abgestützt und akzeptiert ist.

Der Kanton hat parallel zu OASE eine separate Anhörung für ein zweites Vorhaben gestartet: Die Verlängerung der Limmattalbahn bis Baden soll im Richtplan in die Stufe Zwischenergebnis geführt werden. In Baden will man nun die Limmattalbahn über die Hochbrücke ausgerechnet über den Schulhausplatz führen. Dort verkehren heute schon 50 000 Fahrzeuge pro Tag. Nun kommt noch die Bahn hinzu. Ist das realistisch? Muss die Limmattalbahn überhaupt bis Baden geführt werden?

Eine Stadtbahn muss die Leute dort abholen und hinbringen, wo die Siedlung schon dicht ist – und das ist in Wettingen entlang der Landstrasse und dann über die Badener Hochbrücke und den Schulhausplatz im Stadtzentrum. Wenn die Hochbrücke – wie

in der Anhörungsvorlage zur Verlängerung der Limmattalbahn geplant – umgenutzt und für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr reserviert wird, erwarte ich aber, dass für den motorisierten Individualverkehr eine zweite Limmattaque realisiert wird – und zwar zusätzlich zur Zentrumsentlastung als Umfahrung. Die Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden macht Sinn. Sie ist ein zentraler Baustein für die Bewältigung der künftigen Mobilitätsbedürfnisse im Limmattal und damit auch in der Region Baden-Wettingen. Sie hilft mit, die hohe Standortgunst und den Erhalt der wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit der Region sicherzustellen. Die Limmattalbahn ist die attraktive Ergänzung, um mehr Pendler- und Freizeitverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

Widerstand kommt bereits seit längerem aus dem Raum Siggenthal. Ist die Kritik gerechtfertigt?

Die Bedenken aus dem bereits stark belasteten Raum Siggenthal muss man sicher sehr ernst nehmen. Der Kanton hat diese offenbar auch aufgenommen und widmet der dortigen Situation ein eigenes Kapitel im Anhörungsbericht. Er hat auch schon verschiedene spezielle Massnahmen angekündigt. So sollen nach der Festsetzung der OASE im Richtplan parallel zur Projektierung des Tunnels der Zentrumsentlastung in Baden und in Abstimmung mit der Erhaltungsplanung der Kantonsstrassen auch die Ortsdurchfahrten von Obersiggenthal und Untersiggenthal überprüft und weiterentwickelt werden. Zudem will der Kanton die Verkehrsbelastung im Siggenthal mit einer gross- und kleinräumigen Verkehrslenkung und der Aufwertung der Ortsdurchfahrten von Obersiggenthal und Untersiggenthal auf dem heutigen Niveau plafonieren. Weiter sind ein Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes sowie eine Angebotssteigerung im öffentlichen Verkehr geplant.

Welche Auswirkungen hat OASE auf das untere Aaretal. Lässt sich das so gestalten, dass auch hier Unterstützung da ist?

Die Strassen und Züge im Unteren Aaretal sind in den Stosszeiten schon heute voll, mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum und Verkehrswachstum wird sich die Situation weiter zuspitzen. OASE geht diese Herausforderung gezielt an. Der Regionalplanungsverband Zurzibiet Regio ist eng in die Arbeiten miteinbezogen und unterstützt OASE. Das Projekt stösst im Unteren Aaretal

Thierry Burkart



und im Zurzibiet von verschiedenen Seiten auf grossen Zuspruch. Für das Untere Aaretal ist wichtig, dass die Erreichbarkeit verbessert wird. Deshalb ist eines der OASE-Hauptziele die bessere Anbindung dieser Region an das Nationalstrassennetz. Zudem soll das Bahnangebot ins Untere Aaretal und speziell ins Zurzibiet bis 2040/2045 auf einen attraktiven 15-Minuten-Takt ausgebaut werden. Wichtig für das Untere Aaretal sind zwei weitere Verkehrsprojekte. Einerseits wird momentan geprüft, ob eine neue Rheinbrücke am Standort Koblenz zweckmässig ist. Andererseits schreiten die Planungen für die Westumfahrung Siggenthal Station und die Verlegung der Kantonsstrasse in Würenlingen voran.

Wird sich der TCS Aargau an der Vernehmlassung aktiv beteiligen?

Ganz klar. Der TCS Aargau ist eine wichtige Stimme in der Aargauer Verkehrspolitik und äussert sich zu allen Verkehrs- und Mobilitätsvorlagen. Entsprechend werden wir auch im Rahmen der OASE-Anhörung unsere Anliegen einbringen und Interessen unserer Mitglieder vertreten.

Gibt es aus Ihrer Sicht verbesserungswürdige Änderungen bei diesem Grossprojekt? Wird der TCS dieses unterstützen?

Auf den ersten Blick scheint das Gesamtverkehrskonzept stimmig. Die Anhörung läuft aber noch bis am 17. Januar 2020 – es wäre zu früh, bereits jetzt abschliessend Stellung zu nehmen. Wir dürfen auch nicht vergessen, dass es in diesem Schritt um eine Richtplananpassung für ein Gesamtverkehrskonzept mit Zeithorizont 2040 geht. Wir sind also noch relativ weit entfernt von konkreten Infrastrukturprojekten. Wir werden die Anhörungsvorlagen zur OASE und zur Weiterführung der Limmattalbahn jetzt genau studieren und uns aktiv einbringen. Grundsätzlich ist für uns wichtig, dass die Anliegen des motorisierten Individualverkehrs nicht zu kurz kommen. Oder anders gesagt: Wenn dem MIV in den Zentren etwas weggenommen wird, um Platz für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen, muss das zugunsten des MIV kompensiert werden.

Thierry Burkart, wir bedanken uns für das aufschlussreiche Gespräch.

Interview: Markus Schenk