

Bis in 30 Jahren überdimensioniert?

Grossräte fragen, welche CO₂-Folgen der Sechsspurausbau hat und ob der Verkehr deshalb abnehmen könnte

VON MATHIAS KÜNG

Eigentlich hatte der Bundesrat - damals war noch Doris Leuthard zuständig im Verkehrsdepartement - beim Ausbau der A1 im aargauischen Mittelland keine Eile. Und das, obwohl die Ost-West-Verkehrsschlagader heute schon immer häufiger ans Limit kommt. Erst auf massiven Druck der Aargauer Regierung und von Aargauer Parlamentariern lenkte der Bund schliesslich ein, den Ausbau auf sechs Spuren früher an die Hand zu nehmen. Schon 2014 hatte zudem auch der Grosse Rat den Bund via Ständesinitiative aufgefordert, mit höchster Priorität diesen Sechsspurausbau voranzutreiben. Jetzt gilt dafür zwischen Aarau-Ost und Birrfeld neu der Realisierungshorizont 2030.

Für die Grossräte Maurus Kaufmann (Grüne) und Uriel Seibert (EVP) gilt der Sechsspurausbau denn auch bereits «als Paradebeispiel dafür, was politisches Lobbying des Kantons auf Bundesebene auslösen kann». Da ein solches Infrastrukturprojekt den Raum über Jahrzehnte prägt und das Verhalten beeinflussen kann, gelangen sie jetzt mit einer Interpellation an die Kantonsregierung.

■ Sie fragen, ob die Kapazität der Zubringerstrassen da mithalten könne. Damit eine höhere Kapazität auf der A1 die Stautunden im Aargau zwischenzeitlich reduzieren kann, müsse die Infrastruktur bei den Zubringern den Aargauer Verkehr auch bewältigen können, halten sie fest.

■ Kaufmann und Seibert erinnern daran, dass sich die Schweiz zu einer klaren Reduktion ihres CO₂-Ausstosses verpflichtet hat. Das werde auch zu Veränderungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) führen. Unter anderem beispielsweise hinsichtlich der Antriebstechnologie, aber wohl auch zu einer Abnahme der Anzahl Fahrzeuge beim MIV, vermuten



Da die A1 überlastet ist, wurden punktuell schon Pannestreifen zur zusätzlichen Spur umfunktioniert, wie hier vor der Ausfahrt Aarau-Ost.

FABIAN HÄGLER/ARCHIV

die beiden. Insofern fragen sie sich, «ob Autobahnen im heutigen Stile zu den künftigen Mobilitätsformen noch passen werden und ob in dreissig Jahren eine sechsspurige Autobahn allenfalls nicht überdimensioniert sein wird». Ausserdem tue sich bei der Reduktion der Treibhausgasemissionen bisher insbesondere der Verkehrssektor schwer. Insofern fragen sich die Interpellanten, ob solche Projekte nicht kontraproduktiv seien, beziehungsweise ob anlässlich des Sechsspurausbaus «besondere Massnahmen zur Förderung CO₂-neutraler

Mobilität angedacht sind oder erdenklich wären».

■ Entwicklungen im Bereich «Cargo sous Terrain»: Mit dem Projekt «Cargo sous Terrain» (das ist der Plan einer unterirdischen Güterbahn, zu dem derzeit eine Vernehmlassung stattfindet) könnte ein markanter Teil der auf der A1 transportierten Güter verlagert werden, erwarten die beiden Grossräte.

Was heisst dies fürs CO₂?

Jetzt wollen sie von der Regierung Antworten, welche Auswirkungen auf

das Gesamtverkehrsaufkommen (sowohl auf der A1 als auch auf Kantonsstrassen in der Umgebung) durch den Ausbau der A1 zu erwarten sind. Sie wollen aber auch wissen, auf welche Referenzen sich der Kanton bei seinen Antworten stützt. Und inwiefern in der Vergangenheit Prognosen zutrafen oder eben nicht. Im Weiteren soll er darlegen, inwieweit der Ausbau mit den Klimazielen zusammengehe oder eben nicht. Dann fragen sie nach einer Einschätzung der Entlastungswirkung der A1 durch «Cargo sous Terrain» (sofern dieses realisiert wird).

Was heisst es für Zubringer?

Schliesslich fragen die beiden, was der Ausbau bei den Zubringerstrassen auslöst. Bekannt seien bereits Projekte in Hunzenschwil sowie zwischen Suhr und Oberentfelden. Zudem, mit welchen Folgekosten Kanton und allenfalls Gemeinden zu rechnen hätten.

Die wohl schwierigste Frage stellen die beiden zum Schluss. Sie wollen nämlich wissen, mit welchen Massnahmen «aus Sicht des Regierungsrates die Verkehrsnachfrage oder allgemein die Auslastung der A1 auch ohne Ausbau reduziert werden» könnte.

Projekt Oase: Im Herbst startet zweite Anhörung

Das Verkehrskonzept Ost-aargau geht bereits in die nächste Phase.

Die wachsende Bevölkerung und die steigende Anzahl Arbeitsplätze stellen hohe Anforderungen an die zukünftige Organisation von Siedlung und Verkehr. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) hält dazu in einem Schreiben fest, das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (Oase) wolle die Weichen rechtzeitig stellen und zeigen, «mit welchen Massnahmen die Mobilität von morgen funktioniert». Das Konzept Oase werde in Zusammenarbeit mit den regionalen Planungsverbänden Brugg Regio, Baden Regio und Zurzibiet Regio sowie den zwölf Gemeinden rund um die Kernstädte Baden-Wettingen und Brugg-Windisch «in einem bisher einzigartigen Mitwirkungsverfahren erarbeitet», heisst es dazu weiter.

Das BVU unterteilt die Planung in eine Vorstudienphase 2015-2017 und in eine Phase mit Vertiefungsstudien in den Jahren 2017-2019. Sowohl die Vorstudie wie auch die Vertiefungsstudien erfolgten mit Einbezug der drei bereits erwähnten Planungsverbände. Zusätzlich wurden die zwölf betroffenen Gemeinden involviert.

Bereits behördenverbindlich

Das Ergebnis der Vorstudienphase wurde mit Beschluss des Grossen Rats schon am 27. Juni 2017 behördenverbindlich. Im kantonalen Richtplan



Im Rahmen von Oase plant der Kanton eine Limmatbrücke für den Autoverkehr vom Badener Quartier Brunnmatt (beim Friedhof Liebenfels) an die Schwimmbadstrasse zum alten Schlachthof in Wettingen (beim Lidl, Bild).
ALEX SPICHALE

wurden das Kapitel «Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau» sowie die beiden Zentrumsentlastungen für Brugg/Windisch und Baden auf der Koordinationsstufe Zwischenergebnis aufgenommen.

In der zweiten Phase der Vertiefungsstudien 2017-2019 wurde Oase weiterentwickelt. Es fanden zudem insgesamt sechs halbtägige partizipative Workshops mit den zwölf direkt betroffenen Gemeinden getrennt nach den Räumen Brugg und Baden statt. Diese halfen laut Mitteilung, das Verständnis für das Gesamtkonzept zu schärfen, das Konzept weiter zu verfeinern und die Bewertung für die Strasseninfrastruktur Zentrumsentlastungen zu verstehen.

Das ist der Fahrplan

Diese Mitwirkungen fanden in einem rein informellen Rahmen statt, betont das Departement Attiger. Jetzt

liegen die Resultate der Vertiefungsstudien 2017-2019 vor. Nun bereitet das BVU in den nächsten Monaten das Oase-Dossier für die öffentliche Anhörung und Mitwirkung für die «Richtplananpassung Festsetzung» vor. Die startet am 18. Oktober 2019 und dauert bis zum 17. Januar 2020. Daran beteiligen können sich Bund, Nachbarkantone, Nachbarländer, Gemeinden, regionale Planungsverbände, Parteien, Verbände, Einwohnerinnen und Einwohner. Unmittelbar nach dem Start der Anhörung plant das BVU öffentliche Informationsveranstaltungen in den betroffenen Oase-Regionen.

Danach folgen die Auswertung und die Wertung der Eingaben, die Anpassung des Oase-Dossiers für den Regierungsrat und den Grossen Rat. Gegen Ende 2020 soll das Dossier laut Planung des Grossen Rat für den Eintrag auf Stufe Festsetzung im Richtplan vorgelegt werden. (AZ)

Nur noch Projekte mit zeitgerechter Umsetzung

Aggloprogramm 4: Mit Projekten, die man zeitgerecht umsetzen kann, will man ein neues Fast-Fiasko verhindern.

VON MATHIAS KÜNG

Das Ringen um die finanzielle Beteiligung des Bundes an den Projekten des Aggloprogramms dritte Generation Aargau-Ost ist noch lebhaft in Erinnerung. Das Verkehrsdepartement in Bern wollte dafür kein Geld lockermachen, vorab weil man mit zu vielen Projekten von früher, bei denen der Bund auch mitzahlte, in Verzug sei. Mit vereinten Kräften (Regierung und eidgenössische Parlamentarier) gelang es schliesslich, gegen den Willen des Bundesrates das Parlament vom Aggloprogramm 3 Aargau-Ost zu überzeugen. Jetzt steht fest: Diese Bundesgelder fließen. Das heisst, der Bund beteiligt sich an den Kosten mit 35 Prozent. Definitiv gesprochen werden die Beiträge aufgrund einer Differenz allerdings erst im Herbst 2019. Das bedeutet laut Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), dass sich der frühestmögliche Baubeginn der Massnahmen Aargau-Ost dritte Generation in den Herbst 2019 verschiebt.

Trotzdem ist es bereits Zeit für den Start zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost vierte Generation. Rund 60 Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden und der Regionalplanungsverbände nahmen an einer Auftaktveranstaltung des BVU dazu teil. Unter Lei-

AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Bund beteiligt sich mit 30 bis 50 Prozent

Ein Agglomerationsprogramm ist ein gemeindeübergreifendes Planungsinstrument. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte Massnahmen zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. So soll die Verkehrs- und Umweltbelastung verringert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden. Der Bund beteiligt sich mit 30-50 Prozent an Infrastrukturmassnahmen, die zur Erreichung dieser Ziele führen. (AZ)

tung von Regierungsrat Stephan Attiger wurden sie informiert. Anschliessend diskutierten die Teilnehmenden laut einer Mitteilung aktiv den Handlungsbedarf in den Bereichen Siedlung und Verkehr im Raum Aargau-Ost.

Stephan Attiger sagte, dass ohne die intensive Zusammenarbeit von Gemeinden, Regionen und Kanton das Agglomerationsprogramm nicht funktionieren würde. Der Erfahrungsbericht von Christian Brenner, Abteilungsleiter Tiefbau und Verkehr der Gemeinde Lenzburg, sei deshalb auf grosse Zustimmung gestossen, heisst es. Er betonte nämlich, dass nur Massnahmen ins Agglomerationsprogramm fließen sollen, die auch im vorgegebenen Zeithorizont umgesetzt werden können. Für das Agglomerationsprogramm der vierten Generation bedeutet dies, dass der Umsetzungszeitraum zwischen 2024 und 2027 liegen muss.