

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

5. Juli 2017

Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN).

Mit der Anhörung der Kantone gemäss Art. 19 der Raumplanungsverordnung (RPV) soll sichergestellt werden, dass die Koordination mit den kantonalen Richtplänen erfolgt. Zudem sind die Kantone in der Pflicht, die Bevölkerung über den Sachplan zu informieren und für die Mitwirkung zu sorgen. Dies geschah im Kanton Aargau über eine öffentliche Auflage vom 20. März 2017 bis zum 5. Mai 2017 und der entsprechenden Publikation im kantonalen Amtsblatt. Die Eingaben aus der öffentlichen Anhörung bilden zusammen mit den Stellungnahmen der betroffenen kantonalen Fachstellen die Grundlage für die vorliegende kantonale Stellungnahme zuhanden des Bundesamts für Strassen (ASTRA).

Die Stellungnahme des Kantons Aargau gliedert sich in zwei Teile:

- Allgemeine Bemerkungen zum Konzeptteil mit Anträgen
- Spezifische Hinweise zum Konzept Weiterentwicklung und zum Objektteil mit Anträgen

Die Beilage enthält diverse Detailbemerkungen mit spezifischen Anträgen zur Textanpassung sowie die Übersicht mit den Ergebnissen aus der Anhörung/Mitwirkung.

1. Allgemeine Bemerkungen zum Konzeptteil

1.1 Grundsätze für die Planung der Nationalstrasseninfrastruktur

Der Bundesrat hat die Ziele der Verkehrsinfrastrukturpolitik im Sachplan Verkehr, Teil Programm am 26. April 2006 gutgeheissen. Seither sind mehr als 10 Jahre vergangen und die Engpässe im Nationalstrassennetz haben sich teilweise drastisch verschärft. Wir begrüssen es, dass mit dem vorliegenden Entwurf zum Teil Infrastruktur Strasse nun eine Gesamtsicht vorliegt.

Die Ausführungen zur Nutzung des Nationalstrassennetzes und insbesondere die Darstellung der Stauentwicklung 2000–2014 auf der Nationalstrasse (Seiten 11/12, Abbildungen 3 und 4) zeigen, dass die Kapazitätsgrenzen zunehmend erreicht beziehungsweise überschritten werden. Die massive Zunahme der Stautunden seit 2009–2014 ist ein Indiz dafür, dass die bisherige Vorgehensweise zur Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse mit der Entwicklung kaum Schritt halten kann und

die im Programmteil des Sachplans aufgeführte Zielsetzung "A1 Funktionalität der Verkehrsinfrastruktur für Gesellschaft und Wirtschaft erhalten" mittelfristig nicht sichergestellt ist.

Die Folge, dass aufgrund der Engpässe flächendeckende Funktionsstörungen zunehmen, erlebt der Kanton Aargau im Umfeld des Engpasses zwischen Aarau Ost und dem Birrfeld nahezu tagtäglich. Bereits kleinste Ereignisse auf der Nationalstrasse führen zu massivem Ausweichen auf das angrenzende Kantonsstrassennetz, welches nicht darauf ausgelegt ist, derartige Verkehrsmengen zu bewältigen. Im Ergebnis führt dies zu nachgelagertem Stau auf den Kantonsstrassen. Deren Funktionalität ist im Umfeld der Nationalstrasse zunehmend beeinträchtigt. Dies wirkt sich negativ auf die Erreichbarkeit der aargauischen Klein- und Mittelzentren sowie auf die kantonalen und regionalen Entwicklungsschwerpunkte aus (zum Beispiel Achse des Unteren Aaretals inklusive Grenzübergang Koblenz).

Der Regierungsrat des Kantons Aargau fordert den Bund deshalb auf, die Planungsarbeiten für die Engpassbeseitigungen im Kanton zu forcieren, um die Baureife der Erweiterungsvorhaben baldmöglichst zu erreichen. Die in Aussicht gestellten langfristigen Vorhaben zur Engpassbeseitigung (Erweiterung, 6-Spur-Ausbau) auf der N1 kommen aus Sicht des Kantons zu spät. Für baureife Vorhaben sind die Möglichkeiten der Vorfinanzierung zu prüfen, um deren Realisierung zu beschleunigen.

Antrag

Die Planungsverfahren zur Engpassbeseitigung im Kanton Aargau, namentlich zur Engpassbeseitigung auf der N1 durch den 6-Spur-Ausbau im Abschnitt Aarau Ost bis zur Verzweigung Birrfeld, sind unverzüglich aufzunehmen und Möglichkeiten der Vorfinanzierung durch den Kanton sind aufzuzeigen.

1.2 Zugang zur Nationalstrasse gewährleisten

Im strategischen Ziel "A2" wird festgehalten, dass die Qualität der Verbindungen zwischen Agglomerationen und Zentren zu verbessern ist. Gute Verbindungen zwischen den Schweizer Zentren sind zu gewährleisten. Dies ist eine fundamentale Voraussetzung für das Funktionieren des schweizerischen Städtesystems. Die N1 weist im Kanton Aargau 10 Anschlüsse beziehungsweise Verbindungen zum Kantonsstrassennetz auf. Die Mehrheit der N1-Anschlüsse befindet sich innerhalb der Siedlungsgebiete und wird durch die angrenzenden Gemeinden und Regionen rege benutzt. Die hohe Nutzung der Nationalstrasse generell und insbesondere in den Agglomerationsräumen im Aargau ist ein Indiz für den hohen Stellenwert der N1. Je nach Anschlussdichte wird die Nationalstrasse auch für die Verbindung zwischen den Regionen im Aargau benutzt. Damit ermöglicht die Nationalstrasse Verbindungen, welche auch für kürzere Distanzen von Interesse sind und dank der hohen Verkehrssicherheit geschätzt werden. Diese Funktionalität wird aus Sicht des Kantons nach wie vor ungenügend beachtet. Die Nationalstrasse ist eine flächeneffiziente Verkehrsinfrastruktur, welche grundsätzlich für längere, mittlere und *auch kürzere* Verbindungen zweckmässig ist.

Im Sachplan Verkehr wird festgehalten, dass intelligente Mobilität für die Planung und Weiterentwicklung der Nationalstrasse zu nutzen sei. Im Grundsatz befürwortet der Kanton Aargau Massnahmen des Verkehrsmanagements zur Effizienzsteigerung in der Benutzung der Nationalstrasse. Jedoch sieht er die Gewährleistung der Funktionalität in Frage gestellt, wenn wie im Raum Limmattal die Zufahrten auf die Nationalstrassen zunehmend bewirtschaftet beziehungsweise dosiert werden. Damit wird die Benutzung der Nationalstrasse für kürzere und mittlere Verbindungen behindert und in der Folge die angrenzenden Kantonsstrassen mehrbelastet. Der Bund wird gebeten, die Zugänglichkeit der Nationalstrasse zu gewährleisten und nicht zu beschränken. In Ergänzung zum Ziel "A2" soll nicht nur die Qualität der Verbindungen auf der Nationalstrasse, sondern auch die Qualität der *Verbindungen zur Nationalstrasse* berücksichtigt werden.

Antrag

Die Planung zur Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse ist in denjenigen Abschnitten zu forcieren, in welchen Zufahrts- beziehungsweise Rampenbewirtschaftungen bereits umgesetzt oder kurz- bis mittelfristig vorgesehen sind. Der Zugang zur Nationalstrasse ist zu gewährleisten und restriktive Massnahmen an den Anschlüssen sind nur zeitlich befristet vorzusehen.

1.3 Optimierung und Erweiterung der Nationalstrasse mit höchster Priorität

Die Weiterentwicklung der Nationalstrasse (inklusive deren Anschlüsse) sowie der Erhalt der Funktionalität und deren Zuverlässigkeit sind von übergeordnetem nationalem und kantonalem Interesse. Gerade die Zuverlässigkeit ist abschnittsweise nicht mehr gegeben und es bestehen Vorbehalte, ob die reine Optimierung des bestehenden Systems wirklich allein die höchste Priorität haben soll. Die Entwicklung der Stautunden bis 2014 zeigt, dass der Handlungsbedarf sich stark akzentuiert hat und eine serielle Umsetzung (zum Beispiel zuerst Pannestreifenumnutzung [PUN] dann Erweiterung) kaum zielführend sein kann. Neben der Optimierung des Systems Nationalstrasse sind die Planungsarbeiten für die sachlich unbestrittenen Infrastruktur Erweiterungen zeitgleich anzugehen. Diesbezüglich laufen unter Federführung des ASTRA in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau Studien zur Weiterentwicklung der N1 im Kanton Aargau sowie eine Zweckmässigkeitsbeurteilung Kapazitätserhöhung der N1 im Kanton Aargau. Erste Resultate können im laufenden Jahr erwartet werden.

Antrag zur Anpassung des behördenverbindlichen Texts (Seite 16)

Der Bund entwickelt die Nationalstrasse ... zeitgerecht weiter. Die Optimierung des bestehenden Systems und die abschnittsweise Erweiterung der Nationalstrasse in ausgewiesenen Engpässen in und zwischen den Agglomerationsräumen im Mittelland geniessen die höchste Priorität. ...

1.4 Priorisierung nach volkswirtschaftlicher Bedeutung der Handlungsräume

Zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit äussert sich der Sachplan eher rudimentär. Im behördenverbindlichen Textteil wird festgehalten, dass die Nationalstrassenvorhaben im Hinblick auf Kosten und Nutzen zu optimieren sind. Die Vorhaben sind volkswirtschaftlich zu begründen.

Unter Berücksichtigung der Strategie 1 des Raumkonzepts Schweiz "Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken" und insbesondere unter Beachtung der für die ganze Schweiz gültigen Handlungsansätze wie "Stärken stärken, nicht überall alles" und "in funktionalen Räumen zusammenarbeiten" sollte die Funktionalität der Nationalstrasse insbesondere in und zwischen den beiden Metropolitanräumen Basel und Zürich wie auch der Hauptstadtregion Bern sichergestellt werden und höchste Priorität geniessen. Die Nationalstrasse im Aargau weist eine Scharnierfunktion zwischen den beiden Metropolitanräumen und der Hauptstadtregion auf. Auch für die sich kontinuierlich ausdehnenden Agglomerationsräume ist eine funktionierende Nationalstrasse volkswirtschaftlich bedeutsam. Entsprechend sollte die Priorisierung der Nationalstrassenvorhaben die übergeordneten Handlungsräume gemäss Raumkonzept Schweiz miteinbeziehen und die Vorhaben derart staffeln, dass die Engpassbeseitigungen auf der Nationalstrasse in diesen Räumen bevorzugt werden. Engpässe der Problemstufe III sind vorrangig zu beseitigen.

Antrag zur Ergänzung des behördenverbindlichen Texts (Seite 17 oben)

Der Bund berücksichtigt im strategischen Entwicklungsprogramm für die Nationalstrasse (STEP-NS) die volkswirtschaftliche Bedeutung der durch die Nationalstrasse erschlossenen Räume und priorisiert die Nationalstrassenvorhaben zur Engpassbeseitigung unter Beachtung des volkswirtschaftlichen Nutzens. Ausgewiesene Engpässe der Problemstufe III sind rasch zu beseitigen.

1.5 Schutz der Umwelt und der Siedlung vor Eingriffen

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind zu schonen. Der Bund wird beim Ausbau der Nationalstrassen aber immer wieder Fruchtfolgeflächen beanspruchen müssen. Dieser Verbrauch ist zu kompensieren. Verantwortlich für die Kompensation ist in diesem Fall der Bund. Diese Aufgabe kann nicht an die Kantone übertragen werden und muss – aufgrund des mittlerweile grossen politischen Gewichts der Thematik – jeweils zeitnah an die Hand genommen werden. Die Kompensation darf nicht die FFF-Kontingente der Kantone belasten.

Antrag zur Anpassung des behördenverbindlichen Texts (Seite 18)

... Fruchtfolgeflächen sind zu schonen. Falls Fruchtfolgeflächen beansprucht werden, sorgt der Bund für die zeitnahe Kompensation ohne die FFF-Kontingente der Kantone zu belasten. ...

1.6 Materialbewirtschaftung

Bezüglich der Standorte für die Materialentsorgung beim Bau von Nationalstrassenanlagen hält der behördenverbindliche Teil fest, dass die Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials bezeichnen. Auch hier soll das "Verursacherprinzip" verstärkt zur Geltung kommen.

Antrag zur Anpassung des behördenverbindlichen Texts (Seite 20)

... Fallen beim Bau von Nationalstrassenanlagen erhebliche Mengen von Ausbruch- und Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, sorgt der Bund nach Massgabe der kantonalen Deponieplanungen für die Verwertung, Ablagerung oder Entsorgung des Materials. ...

2. Spezifische Hinweise zum Konzept Weiterentwicklung und zum Objektteil mit Anträgen

In der nachfolgenden Stellungnahme zum Konzept zur Weiterentwicklung der Nationalstrasse sind Anträge sowie Hinweise aus dem Anhörungsverfahren bei den kantonalen Fachstellen und den von der Nationalstrasse berührten Gemeinden und Regionen enthalten.

• Weiterentwicklung Nationalstrassennetz

Wir vermissen im Kapitel "Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes" Aussagen zur eigentlichen Weiterentwicklung des Netzes. Der Kanton Aargau als Grenzkanton zu Baden-Württemberg (Deutschland) stellt fest, dass der grenzüberschreitende Verkehr stark angestiegen ist und die Grenzübergänge zu den Hauptverkehrszeiten zunehmend überlastet sind. Mit der Verbindung der N3-A861-A98 in Rheinfelden (Schweiz/Deutschland) besteht eine grenzüberschreitende Verbindung auf Stufe "Hochleistungsstrasse". Im kantonalen Richtplan im Kapitel Kantonsstrassen bestehen zwei Einträge für Rheinübergänge auf Stufe Vororientierung. In Koblenz ist östlich der Ersatz des heutigen Rheinübergangs geplant. Im Falle des neuen Rheinübergangs in Sisseln besteht die Möglichkeit einer zweiten Verbindung auf Stufe Hochleistungsstrasse zwischen der N3 und der geplanten A98 auf Seite Baden-Württemberg. Im Bundesverkehrswegeplan (Deutschland) sind die bestehenden Netzlücken der A98 nördlich des Rheins entlang der Aargauer Grenze dem vordringlichen Bedarf zugeordnet.

Im Sinne einer eigentlichen – auch grenzüberschreitenden – Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes sollte der neue Rheinübergang in Sisseln im Sachplan Verkehr auf Stufe Vororientierung aufgenommen werden. Der Regionalverband Fricktal Regio begrüsst die grenzüberschreitende Koordination und befürwortet einen neuen Rheinübergang im Raum Sisseln auch zur Entlastung des Rheinübergangs in Rheinfelden.

Antrag

Die grenzüberschreitende Verbindung "N3 (Eiken) – Sisseln – A98 (Bad Säkingen)" soll im Sachplan Verkehr in einem neuen Objektblatt 2.4 "Stein – Laufenburg" auf Stufe Vororientierung aufgenommen werden.

2.1 Aktueller Netzbeschluss und Netzfertigstellung

Keine Bemerkungen.

2.2 Programm Engpassbeseitigung/Strategisches Entwicklungsprogramm

• OB 8.2 Lenzburg

Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat sich jeweils umfassend zu den Programmen der Engpassbeseitigung (PEB 1 + 2) geäußert. Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat am 25. November 2014 eine Standesinitiative eingereicht, welche den 6-Spurausbau der N1 im Abschnitt Aarau Ost bis Birrfeld mit höchster Priorität fordert, das heisst bis 2030 statt bis 2040. Die Standesinitiative wurde im März 2016 im Bundesparlament abschliessend beraten und abgelehnt. An der Haltung des Kantons Aargau hat sich jedoch nichts geändert. Im Objektblatt 8.2 Lenzburg ist die Pannestreifenumnutzung der N1 im Abschnitt Aarau Ost – Lenzburg – Verzweigung Birrfeld mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" aufgeführt. Die bauliche Erweiterung der N1 im Abschnitt Aarau Ost – Verzweigung Birrfeld wird als "Zwischenergebnis" geführt. Ungeachtet des Koordinationsstands im Sachplan fordert der Kanton Aargau weiterhin den direkten und raschen Ausbau der N1 zwischen Aarau Ost und der Verzweigung Birrfeld unter Verzicht der geplanten Pannestreifenumnutzung. Die von der N1 berührten Regionalverbände "Lebensraum Lenzburg Seetal" und "Baden Regio" wie auch die Gemeinde Othmarsingen begrüßen eine rasche Erweiterung der N1 im Grundsatz. Zudem sind dringend Massnahmen zur Sicherstellung der Verbindung zwischen der T5 (ab 2020 Bestandteil der Nationalstrassen) und der N1 nötig. Für diese Verbindung ist eine leistungsfähige Hochleistungsstrassen-Verzweigung im Zuge des 6-Spurausbaus zu realisieren (vgl. Kapitel 2.6).

Antrag

Im N1-Abschnitt Aarau Ost – Verzweigung Birrfeld ist auf eine Pannestreifenumnutzung zu verzichten und direkt die Erweiterung auf 6-Spuren umzusetzen. Gleichzeitig ist die Verknüpfung T5/N1 in das Projekt "6-Spur-Ausbau" zu integrieren. In den angrenzenden N1-Abschnitten ist ergänzend eine Pannestreifenumnutzung zu prüfen.

• OB 8.1 Aargau Ost

Die im Objektblatt aufgeführten Vorhaben "PUN" respektive "Erweiterung" für den N1-Abschnitt Wettingen Ost – Dietikon enthalten in der Beschreibung unterschiedliche Längenangaben und stimmen mit dem Eintrag im Planausschnitt nicht überein. Wie erklärt sich diese Differenz?

Materiell befürwortet der Regierungsrat die beiden Vorhaben "PUN" und "Erweiterung" für den N1-Abschnitt Wettingen Ost – Dietikon. Die direkte bauliche Erweiterung auf acht Spuren in diesem Abschnitt, das heisst ohne PUN, wird jedoch auch hier bevorzugt. Im Hinblick auf das STEP-NS soll das ASTRA prüfen, ob nach aktueller Analyse der Engpässe nicht entsprechende Abschnittserweiterungen bereits ab Neuenhof – statt Wettingen Ost – und bis zum Limmattaler Kreuz – statt bis Dietikon – notwendig sind. Dieses Anliegen deckt sich mit den Eingaben des Regionalverbands Baden Regio und der Gemeinde Spreitenbach aus der Anhörung.

Sollten sich im Rahmen der Fortschreibung des Programms Engpassbeseitigung beziehungsweise mit dem STEP-NS neue, materielle Erkenntnisse ergeben, so sind diese – je nach Relevanz – im Sachplan anzupassen.

Antrag

Die Vorhaben "PUN" und "Erweiterung" der N1 im Abschnitt Wettingen Ost – Dietikon sind nach der Fortschreibung des Programms Engpassbeseitigung (STEP-NS) räumlich zu überprüfen. Eine Ausdehnung der Vorhaben ab Neuenhof bis zum Limmattaler Kreuz ist gegebenenfalls vorzunehmen und im SIN fortzuschreiben.

Wir verweisen an dieser Stelle auch auf die Ausführungen und Anträge unter den Kapiteln 1.3 und 1.4.

2.3 Erhaltungsplanung

Gestützt auf die Anhörung hat die Gemeinde Birrhard eine Stellungnahme zur Strassenentwässerung der angrenzenden N1 abgegeben. Nach wie vor werden ca. 10 ha Nationalstrasse über die kommunale Kanalisation entwässert. Im Ereignisfall (Starkregen) treten regelmässig Folgeschäden auf. Die Gemeinde fordert eine umgehende Projektumsetzung zur eigenständigen Entwässerung der angrenzenden Nationalstrasse. Der Regierungsrat unterstützt diese Forderung.

2.4 Verkehrsmanagement

Der Regierungsrat des Kantons Aargau begrüsst Massnahmen des Verkehrsmanagements auf der Nationalstrasse. Vorbehalte bestehen bezüglich der Anschluss-Bewirtschaftungen im Limmattal (siehe Ausführungen und Anträge unter Kapitel 1.2).

• Verkehrsmanagement ausserhalb der Nationalstrasse

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Vernehmlassung zur Teilrevision verschiedener Erlasse zur Umsetzung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) gestartet. Art. 52 der Nationalstrassenverordnung (NSV) ermächtigt den Bund von den Kantonen die Erstellung von kantonalen Verkehrsmanagementplänen (kVMP) zu verlangen. Der Bund definiert die Anforderungen an die kVMP, genehmigt diese und verpflichtet die Kantone zur Umsetzung der Massnahmen. In der Teilrevision der NSV soll der Anhang 3 mit Strassen ergänzt werden, welche ausserhalb der Nationalstrassen und deren Anschlüssen (inklusive Unterhaltssperimeter) liegen. Mit der Aufnahme von Strassen, welche dem Nationalstrassennetz nachgelagert sind, wird in die Hoheit des Kantons eingegriffen. Diesbezüglich bestehen Vorbehalte betreffend Zuständigkeiten seitens des Kantons.

• Ausgestaltung LSVA-Erfassung zur Leitung des Schwerverkehrs

Der Regierungsrat des Kantons Aargau bittet den Bund zu prüfen, ob die Benutzung der Nationalstrasse für den Schwerverkehr nicht durch eine differenziert ausgestaltete Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA, günstiger Tarif auf der Nationalstrasse, höherer Tarif auf dem untergeordneten Strassennetz) gefördert und damit ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Kantonsstrassen und insbesondere der Ortsdurchfahrten geleistet werden kann. Die heutige Ausgestaltung der LSVA bevorzugt die kürzesten Verbindungen, welche oft über das Kantonsstrassennetz führen und die Siedlungsgebiete über Gebühr mit Schwerverkehr belasten. Eine tariflich differenzierte LSVA würde der Verkehrsmanagement-Funktion "Leiten" entsprechen.

Antrag

Das ASTRA soll eine Studie ausarbeiten, welche aufzeigt, wie eine tariflich differenzierte LSVA eingeführt werden kann. Dabei sollen längere Fahrten auf der Nationalstrasse gegenüber kürzeren Fahrten über das untergeordnete Strassennetz begünstigt werden.

2.5 Umnutzung von Pannestreifen

Wir verweisen auf die Ausführungen und Anträge unter den Kapiteln 1.1, 1.3–1.4 und 2.2.

Die Gemeinden entlang der N1 – insbesondere im Limmattal – wünschen Informationen über die PUN-Vorhaben durch das ASTRA. Das ASTRA wird gebeten, zeitnah die Gemeinden entlang der PUN-Abschnitte unter Miteinbezug des Departements Bau, Verkehr und Umwelt zu informieren.

2.6 Nationalstrassenanschlüsse und Anschlussbewirtschaftung

Die Situation an mehreren Nationalstrassenanschlüssen im Aargau ist unbefriedigend. Richtigerweise hält der Sachplan fest, dass funktionsfähige und ausreichend leistungsfähige Anschlüsse von zentraler Bedeutung für das gesamte Strassenverkehrssystem sind. Von West nach Ost ergeben sich folgende Feststellungen und Anträge zur N1 sowie im Norden zur N3:

- **N1, neuer Anschluss Suhr Weltimatt**

Der neue Anschluss Suhr Weltimatt ist im Sachplan aufgeführt, erfüllt aus Sicht des Bundes jedoch nicht alle sachplanrelevanten Kriterien. Namentlich ist offen, ob dieses Vorhaben zur Zielerreichung einen wesentlichen Beitrag leistet. Die Anschlusssituation ist aktuell Gegenstand der vom ASTRA durchgeführten Studien zur Weiterentwicklung der N1 im Aargau. Die Ergebnisse liegen erst Ende 2017 vor. Es bestehen möglicherweise Wechselwirkungen zum N1-Anschluss Aarau Ost, welcher ebenfalls Gegenstand der N1-Studien des ASTRA ist.

- **N1, Anschluss Aarau Ost**

Der N1-Anschluss Aarau Ost ist aktuell Gegenstand der vom ASTRA durchgeführten Studien zur Weiterentwicklung der N1 im Aargau. Mit Annahme des NAF wird nun auch der Netzbeschluss per 1. Januar 2020 in Kraft gesetzt. Die heutige T5 respektive H5 Aarau – Aarau Ost mit einer Länge von 5.35 km wird dann an den Bund übergeben. Aus kantonaler Sicht ist die heutige Verknüpfung der T5 mit der N1 am Anschluss Aarau Ost nicht zweckmässig, da die zwischen Ruperswil und Hunzenschwil querende Kantonsstrasse K245 stark beeinträchtigt wird. In Verbindung mit dem Generellen Projekt zum N1-Ausbau im Abschnitt Aarau Ost – Verzweigung Birrfeld soll ergänzend auch eine neue Verknüpfung der T5 mit der N1 ohne Miteinbezug der Kantonsstrasse K245 geprüft werden. Erste Varianten wurden entworfen und sind Gegenstand aktueller Untersuchungen. Aus Sicht des Kantons steht eine Variante westlich des heutigen N1-Anschluss Aarau Ost im Vordergrund. Diese weist jedoch mögliche Friktionen mit dem geplanten Wildtierkorridor "N1 Rohr – Hunzenschwil" (OB 8.2 Lenzburg) auf. Je nach Lage der Verknüpfungsvariante T5/N1 bestehen Wechselwirkungen zu den angrenzenden Anschlüssen N1 Lenzburg beziehungsweise zum geplanten Anschluss Suhr Weltimatt.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem ASTRA, die Bestvariante der Verknüpfung T5/N1 in das Projekt "6-Spur-Ausbau" im N1-Abschnitt Aarau Ost – Verzweigung Birrfeld zu integrieren.

- **N1, Anschluss Lenzburg**

Am N1-Anschluss in Lenzburg wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Lichtsignalanlage errichtet. Diese temporäre Massnahme soll durch einen Direktanschluss in Richtung Zürich ersetzt werden. Das Ausführungsprojekt wurde 2015 öffentlich aufgelegt. Seit August 2016 liegt die Plangenehmigung des UVEK vor (Ref.-Nr. 622.2-00139). Der Kanton Aargau realisiert auf dem Zubringer zum N1-Anschluss das Projekt "A1-Zubringer Lenzburg", welches vor allem eine niveaufreie Führung des Verkehrs aus dem Bünztal zur A1 beinhaltet. Das Projekt wird im Zeitraum 2018–2021 realisiert. Die Stadt Lenzburg befürchtet zu Recht, dass nach der Umsetzung des kantonalen Vorhabens die Lichtsignalanlage am N1-Anschluss nicht genügt und fordert deshalb

die Umsetzung des Direktanschlusses in Richtung Zürich bis zur Inbetriebnahme des kantonalen Projekts.

Antrag

Das vom Bund genehmigte Nationalstrassen-Vorhaben "N1 Anschluss Lenzburg Optimierung Süd Richtung ZH" ist bis 2021 umzusetzen.

- **N1, Halbanschluss Spreitenbach**

In Spreitenbach wurde ein Halbanschluss aus beziehungsweise in Richtung Bern realisiert. Gestützt auf kantonale Untersuchungen wurde östlich ein zweiter Halbanschluss aus beziehungsweise in Richtung Zürich geplant und im kantonalen Richtplan als Vororientierung aufgenommen. Der Regionalverband Baden Regio sowie die Gemeinde Spreitenbach beantragen nun den Ausbau des bestehenden Halbanschlusses in einen Vollanschluss. Die Anschlusssituation ist – in Form eines zweiten Halbanschlusses – aktuell Gegenstand der vom ASTRA durchgeführten Studien zur Weiterentwicklung der N1 im Aargau. Die Ergebnisse liegen erst Ende Jahr vor.

Eine Zweckmässigkeitsstudie zu einem Vollanschluss respektive zu einem zusätzlichen Halbanschluss liegt noch nicht vor. Diese Studien sollen nach dem Abschluss der N1-Studien des ASTRA gestartet werden. Das Anschlussbegehren besteht und sollte im Sachplan Verkehr aufgenommen werden, da die angrenzenden Anschlüsse entlastet werden können.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt die Aufnahme beziehungsweise Änderung des Nationalstrassenanschlusses in Spreitenbach. Die konkrete Ausgestaltung, das heisst Umbau des bestehenden Halbanschlusses in einen Vollanschluss oder die Erstellung eines zweiten Halbanschlusses soll in Abstimmung mit dem Kanton, Baden Regio, der Gemeinde Spreitenbach und mit dem ASTRA noch festgelegt werden.

- **N3, neuer Anschluss Meelerhöchi (Möhlín)**

Die N3 im Aargau weist teilweise grosse Abstände zwischen den einzelnen Anschlüssen auf. Insbesondere zwischen dem N3-Anschluss Rheinfelden Ost und dem N3-Anschluss Eiken sieht der Regionalverband Fricktal Regio das Potenzial für einen zusätzlichen Halbanschluss in Richtung Basel. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat das Anliegen aufgenommen. Eigentliche Studien zur Zweckmässigkeit eines neuen Anschlusses liegen jedoch noch nicht vor. Erste Untersuchungen sind im Kontext mit der grenzüberschreitenden Untersuchung der Rheinübergänge zwischen dem Kanton Aargau und dem Bundesland Baden-Württemberg vorgesehen.

Der Regierungsrat bittet das ASTRA um Kenntnisnahme dieses regionalen Begehrens. Der Kanton Aargau wird das ASTRA nach weitergehenden Abklärungen über die Zweckmässigkeit eines neuen Anschlusses im Raum Möhlín orientieren.

Zur "Anschlussbewirtschaftung" verweisen wir auf die Ausführungen und Anträge unter dem Kapitel 1.2.

2.7 Abstellplätze, Warteräume und Kontrollzentren für Schwerverkehr

Der Regierungsrat ist mit dem Ausbau der Lastwagen-Abstellplätze auf der N1 in Birrhard und Würenlos (beide Objektblatt 8.2) einverstanden. Für das Vorhaben "Lastwagen-Abstellplatz Würenlos" ist die gemeindeübergreifende Planung zur Landschaftsspanne Rüsler-Sulperg zu berücksichtigen. Der Regionalverband Baden Regio wie auch die Gemeinden Spreitenbach, Wettingen und Würenlos verweisen auf dieses Entwicklungskonzept und erwarten eine gestalterisch gute Eingliederung des Vorhabens. Sichere und attraktive Wegführungen für den Fuss- und Radverkehr sind zu gewährleisten. Für die Realisierung des Abstellplatzes Würenlos wird Grundeigentum mit Baurecht des Kan-

tons beansprucht. Die Interessen von Kanton und Baurechtnehmer (Raststätte) sind gebührend zu schützen. Der Halteplatz für Fahrende "Chlosterschür" in Würenlos darf nicht beeinträchtigt werden.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt bei der Projektausarbeitung des Vorhabens "N1 Lastwagen-Abstellplatz Würenlos" die Eingliederung in die Landschaftsspanne Rüsler-Sulperg zu berücksichtigen. Sichere und attraktive Wegführungen für den Fuss- und Radverkehr sind – soweit vom Vorhaben betroffen – zu gewährleisten und der Fahrende-Halteplatz "Chlosterschür" darf nicht beeinträchtigt werden. Die Interessen von Grundeigentümer (Kanton) und Baurechtnehmer (Raststätte) sind zu wahren.

2.8 Langsamverkehrsanlagen

Im Erläuterungstext wird festgehalten, dass der Bund bei bestehenden Nationalstrassen Massnahmen zum Abbau von Trennwirkungen im Rahmen der Erhaltungsplanung prüft. Dies wird ausdrücklich begrüsst, konkretere Ausführungen diesbezüglich fehlen jedoch. Die Trennwirkung von Nationalstrassen verhindert, insbesondere in Siedlungsräumen, in bedeutsamem Umfang die Bildung von attraktiven, engmaschigen Fuss- und Radverkehrsnetzen. Niveaufreie Führungen in Form von Unter- und Überführungen sind zudem sehr kostenintensiv. Es stellt sich die Frage, wie die Bedürfnisse des Kantons respektive der Gemeinden in die Erhaltungsplanung Eingang finden. Zudem sind in den Erläuterungen keine Aussagen zur Finanzierung von Vorhaben zum Abbau der Trennwirkung enthalten. Bei bestehenden Anlagen des Fuss- und Radverkehrs mit Infrastrukturdefiziten wäre die Finanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme denkbar, entspricht aber nicht dem Verursacherprinzip.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt, dass im Vorfeld der Erhaltungsplanungen des ASTRA eine proaktive Anfrage zur Klärung der Trennwirkung für Fuss- und Radverkehr bei den Kantonen und den von der Nationalstrasse berührten Gemeinden erfolgt. Zur Finanzierung von Vorhaben, welche dem Abbau der Trennwirkungen von Nationalstrassen zugunsten des Fuss- und Radverkehrs dienen, sind Aussagen in den entsprechenden Erlassen zur Nationalstrassenfinanzierung darzulegen.

2.9 Lärmsanierung und Lärmschutz

Im Hinblick auf Erweiterungen der Nationalstrasse und bei der Pannestreifenumnutzung sind die lärmrechtlichen Belange frühzeitig zu beachten. Bereits auf Planungsstufe beziehungsweise in den Projektierungsphasen ist dem vorsorglichen Lärmschutz eine hohe Priorität beizumessen. Wesentliche Änderungen von ortsfesten Anlagen (Zunahme Lärmemissionen oder aufgrund des Massnahmenumfangs) sind mit den von den Nationalstrassenvorhaben berührten Gemeinden im Vorfeld zu erörtern. Strassenlärm-Nachsaniierungsprojekte sind zeitgleich mit der Projektauflage von Nationalstrassenvorhaben verbindlich festzulegen.

Im Rahmen der Anhörung äusserten sich der Planungsverband Brugg Regio wie auch die Gemeinden Birrhard (N1) und Dietwil (N14) zu ergänzenden beziehungsweise vorsorglichen Massnahmen im Bereich des Lärmschutzes. Die Gemeinde Dietwil beantragt, dass im Hinblick auf die Erweiterung der N14 im Abschnitt "Buchrain – Verzweigung Rütihof" vorsorglich Lärmmessungen zum Schutz der autobahnnahen Weiler Gumpelsfah und Eien erfolgen.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt, dass im Hinblick auf die Umsetzung von Vorhaben zur Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen frühzeitig mit den betroffenen Gemeinden evaluiert werden. Vorsorglich sind vor Umsetzung der Vorhaben entsprechende Lärmmessungen durchzuführen, um den Handlungsbedarf aufgrund des Ist-Zustands wie auch im Hinblick auf die Inbetriebnahme der realisierten Vorhaben zu klären.

2.10 Massnahmen Störfallvorsorge

Keine Bemerkungen.

2.11 Wildtierkorridore

Die im Sachplan Verkehr beziehungsweise in den Objektblättern aufgeführten Vorhaben zur Sanierung der Wildtierkorridore im Aargau werden begrüsst. Die Festsetzung des Vorhabens "Wildtierquerung N1 Rohr – Hunzenschwil" (OB 8.2) wie auch des Vorhabens "Wildtierquerung N3 Möhlin-Wallbach" (OB 2.2) werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Im Richtplan des Kantons Aargau wie auch im Kanton Solothurn ist der Wildtierkorridor "WTK AG17/SO 31" im Raum Oftringen (Aargau) – Walterswil (Solothurn) festgesetzt. Gemäss Objektblatt des BAFU ist der Wildtierkorridor durch die N1 weitgehend unterbrochen. Der Regierungsrat beantragt die Aufnahme in die Massnahmenübersicht im Konzeptteil.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt die Aufnahme der Wildtierquerung N1 Oftringen (Aargau) – Walterswil (Solothurn) in die Massnahmenübersicht im Konzeptteil.

3. Räumliche Einordnung konkreter Vorhaben

Die Vorhaben des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse werden nach Raumkonzept Schweiz in zwölf Handlungsräumen abgebildet (Abbildung 25, Konzeptteil). Die Vorhaben im Kanton Aargau sind in drei Handlungsräumen und insgesamt fünf Objektblättern enthalten:

Handlungsraum 2 Trinationaler Metropolitanraum Basel:

- OB 2.1 Basel (N2/N3)
- OB 2.2 Rheinfelden – Stein (N3)

Handlungsraum 5 Luzern:

- OB 5.2 Rotkreuz (N14)

Handlungsraum 8 Aareland:

- OB 8.1 Aargau Ost (N1)
- OB 8.2 Lenzburg (N1)

Für den Handlungsraum 2 Trinationaler Metropolitanraum Basel beantragt der Kanton Aargau ein neues Objektblatt 2.4 "Stein – Laufenburg" mit Eintrag des Vorhabens "Verbindung N3 Eiken – Siseln – A98 (Bad Säckingen)" auf Stufe Vororientierung (vergleiche Antrag im Abschnitt 2 "Weiterentwicklung Nationalstrasse").

Bereits die Darstellung der Handlungsräume (Abbildung 25, Konzeptteil) zeigt, dass der Kanton Aargau inmitten von vier Handlungsräumen liegt und die Nationalstrassen für den Kanton selbst wie auch für die angrenzenden Handlungsräume einen hohen Stellenwert haben. Die Koordination zwischen diesen Handlungsräumen soll unter Beachtung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Nationalstrassen in diesen Räumen erfolgen und höchste Priorität für die Umsetzung der Nationalstras-

senvorhaben erhalten. Wir verweisen auf die allgemeinen Bemerkungen zum Konzeptteil und insbesondere zu den Ausführungen mit Antrag unter Kapitel 1.4 "Priorisierung nach volkswirtschaftlicher Bedeutung der Nationalstrassen".

4. Modalitäten für Anpassungen und Fortschreibungen

Der Kanton Aargau nimmt zur Kenntnis, dass sich aus den bisherigen Festlegungen der aktuell im kantonalen Richtplan (Kapitel M 2.1) aufgeführten Vorhaben Nr. 20 (A1; 6-Streifen-Ausbau ab Verzweigung Wiggertal bis Birrfeld) und Nr. 21 (A1; Ausbau respektive Neukonzeption verschiedener Anschlüsse) keine verbindliche Wirkung auf den Bund ergibt. Die Aufträge des Grossen Rats an die Aargauer Behörden, die Kantonsinteressen entsprechend der Beschlüsse im Richtplan auf Bundesebene zu vertreten, bleiben trotzdem aufrecht. Auch von behördenverbindlicher Wirkung für den Kanton Aargau sind die Rahmenbedingungen der Festlegungen der im kantonalen Richtplan aufgeführten Vorhaben Nr. 20 und Nr. 21.

Nach Beschlussfassung zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) durch den Bundesrat, wird der Kanton Aargau die richtplanrelevanten Vorhaben des SIN – exklusive PUN-Vorhaben – entsprechend ihrem Koordinationsstand im Rahmen der ordentlichen Fortschreibung des Richtplans übernehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen bei der Fortschreibung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur. Für Rückfragen steht Ihnen Carlo Degelo, Leiter Sektion Verkehrsplanung in der Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (Telefon: 062 835 33 41, E-Mail: carlo.degelo@ag.ch), gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Beilagen

- Beilage 1: Detailbemerkungen mit spezifischen Anträgen zur Textanpassung
- Beilage 2: Übersicht mit den Ergebnissen aus der Anhörung/Mitwirkung

Kopie

- netzplanung@astra.admin.ch
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

1. Juni 2017

Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse; Detailbemerkungen mit spezifischen Anträgen zur Textanpassung

In Ergänzung zur Stellungnahme des Regierungsrats zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) übermitteln wir Ihnen Detailbemerkungen kantonaler Fachstellen mit spezifischen Hinweisen und Anträgen zur Textanpassung im Sachplan:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt: Abteilung Raumentwicklung

Die Abteilung Raumentwicklung hält fest, dass die Ziele und Vorgaben mit den Agglomerationsprogrammen übereinstimmen.

Schutz der Umwelt und der Siedlung vor Eingriffen (Seite 18/19 Konzeptteil)

Im behördenverbindlichen Text sollte der Begriff "Siedlung" durch "potenzielles Siedlungsgebiet" ersetzt werden. Die Formulierung "volkswirtschaftlich vertretbar" im behördenverbindlichen Text sollte präzisiert werden.

Programm Engpassbeseitigung / Strategisches Entwicklungsprogramm

Im Rahmen der baulichen Erweiterungen (Ausbau auf sechs respektive auf acht Spuren) sind weitere Überdeckungen der Nationalstrasse (zum Beispiel im Raum Lenzburg/Niederlenz) zu prüfen und Synergien mit den nötigen Massnahmen zum Lärmschutz zu nutzen.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt: Abteilung Verkehr

Die zunehmende Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die bisher gute Erreichbarkeit des Kantons Aargau aus, unter anderem auch in den Regionen Baden und Brugg. Die beiden Regionalzentren Baden und Brugg sollen durch neue Strassenverbindungen entlastet werden und gleichzeitig auch das Untere Aaretal besser an das Nationalstrassennetz (A1/A3) angebunden werden.

Unter dem Projektnamen OASE (Ostaargauer Strassenentwicklung) werden dazu neue Lösungen gesucht, die Massnahmen aus allen Bereichen der Verkehrsplanung (motorisierter Individualverkehr [MIV], öffentlicher Verkehr [öV], Fuss- und Radverkehr [FRV], Mobilitätsmanagement [MM]) beinhalten.

OASE und Nationalstrasse

Mit dem Gesamtkonzept OASE strebt der Kanton Aargau eine siedlungsverträglichere und zuverlässigere Abwicklung der Mobilität um die Zentren Brugg und Baden an. Mit gezielten Netzergänzungen sollen die Zentren vom MIV entlastet und damit der Raum für eine Stärkung der Alternativen, insbesondere des Radverkehrs, geschaffen werden. Dabei werden auch die Schnittstellen zur Weiterentwicklung der N1 betrachtet.

Die Stadt Baden wird im 1,1 Kilometer langen Baregg-Autobahntunnel umfahren. Die Tunnelstrecke ist eine zentrale Stelle im Schweizer Nationalstrassennetz und führt gleichzeitig den Regionalverkehr im Raum Baden/Wettingen an der Stadt Baden vorbei. Die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse ist gemäss OASE-Prognose fürs Jahr 2040 (inklusive dritte Röhre am Gubrist) selbst ohne OASE-Ausbauten nicht mehr sichergestellt; eine regelmässige Beeinträchtigung der Verkehrsabwicklung

auf der Nationalstrasse im Raum Baden ist dann sehr wahrscheinlich. Ohne leistungssteigernde Massnahmen an der A1 vom Birrfeld bis Dietikon (zum Beispiel Ausbau auf acht Fahrstreifen) sind gravierende negative Auswirkungen auf das gesamte Kantonsstrassennetz in der Region Baden-Wettingen zu erwarten.

Ausbauten N1 gemäss Sachplan und Projekt OASE

Der vorgesehene Ausbau der N1 zwischen Aarau-Ost und Birrfeld trägt zu einem stabilen Verkehrsfluss der Nationalstrasse auf diesem Abschnitt bei. Der vorgesehene Ausbau der N1 zwischen Dietikon und Wettingen sichert die Erreichbarkeit des MIV zwischen dem Agglomerationsraum Zürich und dem Ostaargau. Die beiden Vorhaben führen zu einer Verbesserung auf denjenigen Abschnitten der N1, die an den Projektperimeter der OASE angrenzen.

Die Umsetzung des Gesamtkonzepts OASE in der Region Ostaargau trägt mit ausgewählten und regional abgestimmten Massnahmenpaketen wesentlich dazu bei, die Mobilitätsbedürfnisse 2040 auf akzeptablem Niveau und möglichst verträglich abzuwickeln. Dabei sollen der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Radverkehr respektable Anteile des gesamten Verkehrsaufkommens übernehmen. Die Umsetzung der OASE ist auf eine funktionierende A1 angewiesen.

Antrag: Die im Sachplan dargestellten Ausbauten der N1 zwischen Aarau Ost und der Verzweigung Birrfeld sowie zwischen Dietikon und Wettingen sind voranzutreiben. Für den Abschnitt der N1 vom Birrfeld bis Dietikon sind die nötigen Zweckmässigkeitsüberlegungen sofort an die Hand zu nehmen und so rasch wie möglich auszubauen beziehungsweise durch neue Nationalstrassen-Anlagen an anderer Stelle so zu entlasten, dass die weitere Entwicklung des Raumes Baden/Wettingen nicht behindert wird.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt: Abteilung Landschaft und Gewässer

In Kapitel 1.4 des Konzeptteils, Abschnitt Weitere Sachplanungen, Konzepte und Inventare fehlt die Strategie Biodiversität Schweiz. Diese Strategie wurde vom Bundesrat erlassen und hat einen klaren Bezug zum Raum. Eindeutige Berührungspunkte zwischen Sachplan Verkehr und Strategie Biodiversität Schweiz (SBS) ergeben sich bei der Zielsetzung Nr. 2 der SBS, Ökologische Infrastruktur. Folgerichtig werden in Kapitel 4.11 denn auch die Wildtierkorridore (WTK) beziehungsweise die Sanierung der WTK thematisiert.

Antrag: Die Strategie Biodiversität Schweiz ist ebenfalls aufzuführen.

In Kapitel 2.1 des Konzeptteils, letzter Abschnitt, sind die Auswirkungen der Infrastrukturen beschrieben. Daraus wird gefolgert, was die Planungen zu berücksichtigen haben. Zusätzlich zum schonenden Umgang mit den knappen Landressourcen, der langfristigen Sicherung der Trasse und der Abstimmung mit den Netzen der anderen Verkehrsträger sind bei den Planungen auch die Wechselbeziehungen der Wildtiere im Raum zu berücksichtigen. Damit sind nicht nur die Wildtierquerungen bei Autobahnen gemeint, sondern auch die Längsvernetzung, die entlang der Grünstreifen von Autobahnen stattfinden kann.

Antrag: Ergänzung des letzten Satzes von Kapitel 2.1: *"... die gewünschte räumliche Entwicklung vornehmen und die Wechselbeziehungen der Wildtiere im Raum berücksichtigen."*

In Kapitel 2.2 des Konzeptteils, Abschnitt Umsetzung, wird richtigerweise beschrieben, dass Beeinträchtigungen der Lebensqualität in Siedlungen und der schutzwürdigen Ortsbilder durch den Verkehr zu vermeiden sind. Weiter ist auch zu vermeiden, dass durch den Verkehr die Natur und das Landschaftsbild beeinträchtigt werden.

Antrag: Der Abschnitt "Umsetzung" von Kapitel 2.2 ist zu ergänzen: *"..., der geschützten Ortsbilder, der geschützten Naturobjekte und des Landschaftsbildes durch den Verkehr."*

In Kapitel 3.3 des Konzeptteils ist der Grundsatz zum Schutz der Umwelt und der Siedlung vor Eingriffen beschrieben. Die Inhalte dieses Grundsatzes werden ausdrücklich unterstützt. Im Bereich der

ökologischen Vernetzung wird jedoch eine Ergänzung beantragt. Nationalstrassen können zu einer Zerschneidung der Landschaft führen; entsprechende Effekte sind folgerichtig zu reduzieren. Es gilt jedoch, nicht nur die Gefahren zu sehen, sondern auch die Chancen von Nationalstrassen für die ökologische Vernetzung zu nutzen. Für die Längsvernetzung entlang der Nationalstrassen können die Grünstreifen eine solche Chance sein. Der Text ist deshalb zu ergänzen.

Antrag: Der blau hinterlegte Text beim Grundsatz "Schutz der Umwelt und der Siedlung vor Eingriffen" in Kapitel 3.3 des Konzeptteils ist folgendermassen zu ergänzen: "... *Die Grünbereiche entlang der Nationalstrassen sind, wo dies aus betrieblichen Gründen möglich ist, derart zu gestalten, dass sie der ökologischen Längsvernetzung dienen.*"

In Kapitel 4.11 des Konzeptteils sollten folglich neben den WTK auch Ausführungen zur ökologischen Längsvernetzung gemacht werden. Diese können in allgemeiner Form gehalten werden, da keine detaillierten Grundlagen und konkreten räumlichen Bezüge wie bei den WTK vorhanden sind. WTK (Quervernetzung) und ökologische Längsvernetzung können unter dem Begriff Ökologische Vernetzung zusammengefasst werden. Entsprechend ist der Titel von Kapitel 4.11 anzupassen.

Antrag: In Kapitel 4.11 sind weitere Ausführungen zur ökologischen Längsvernetzung bei Nationalstrassen anzuführen. Zudem ist der Titel von Kapitel 4.11 anzupassen in *Ökologische Vernetzung*.

Departement Bau, Verkehr und Umwelt: Abteilung für Umwelt

Die Umsetzung der Vorhaben zur Engpassbeseitigung und Optimierung der Nationalstrasse wird zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs und der Lärmemissionen führen. Aus lärmrechtlicher Sicht sind deshalb die nachfolgenden Punkte in Betracht zu ziehen.

Vorsorge

Bei den Erweiterungsarbeiten, die vielleicht auch Arbeiten an den bestehenden Fahrstreifen nach sich ziehen, beispielsweise in Form einer Belagssanierung, ist darauf zu achten, dass die Emissionen der geänderten Anlage soweit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 Abs. 1 Lärmschutzverordnung [LSV]). Insbesondere ist darauf zu achten, dass die eingebauten Strassenbeläge dem akustischen Stand der Technik entsprechen.

Wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage aufgrund der Zunahme der Lärmemissionen

Kommt es infolge der Erweiterungen zu einer Zunahme des Verkehrs und daraus resultierend um eine Zunahme der Lärmemissionen um ≥ 1 dB(A), so handelt es sich aus lärmrechtlicher Sicht um eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage. Nach Art. 8 Abs. 2 LSV sind in diesem Fall die Emissionen der gesamten Anlage soweit zu begrenzen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Für ein wesentlich geändertes Teilstück ist ein neues Lärmsanierungsprojekt auszuarbeiten. In diesem sind alle Massnahmen aufzuzeigen, um die Vorgaben von Art. 8 Abs. 2 LSV einzuhalten.

Wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage aufgrund des Umfangs der Massnahmen

Auch wenn es zu keiner Erhöhung der Lärmemissionen um ≥ 1 dB(A) kommt, kann ein Strassenbauprojekt trotzdem als eine wesentliche Änderung einer bestehenden ortsfesten Anlage nach Art. 8 Abs. 2 LSV eingestuft werden. Dies ist dann der Fall, wenn die Erweiterungsarbeiten weit über reinen Unterhaltsarbeiten hinausgehen (Bundesgerichtsentscheid 1C_506/2014 vom 14. Oktober 2015). Für ein wesentlich geändertes Teilstück ist ein neues Lärmsanierungsprojekt auszuarbeiten. In diesem sind alle Massnahmen aufzuzeigen, um die Vorgaben von Art. 8 Abs. 2 LSV einzuhalten.

Lärmbelastung > zulässige Lärmimmission + 1 dB(A): Strassenlärm-Nachsaniierungsprojekt

Die N1 im Kanton Aargau gilt als lärmsaniert. In den entsprechenden Strassenlärm-Sanierungsprojekten wurden für den Sanierungshorizont (Ausarbeitung Sanierungsprojekt + 20 Jahre) maximal zulässige Lärmimmissionen definiert. Damals ging man davon aus, dass mit Erreichen des Sanierungshorizonts auch die Kapazitätsgrenze der Strasse erreicht sein würde. Mit dem Ausbau wird die

Kapazitätsgrenze der Autobahn erhöht und das Erreichen der Kapazitätsgrenze auf der Zeitachse hinausgeschoben. Dies kann dazu führen, dass die dannzumal im Lärmsanierungsprojekt definierten maximal zulässigen Lärmimmissionen dereinst überschritten werden. Beträgt diese Überschreitung über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren durchschnittlich 1 dB(A) oder mehr, ist für den untersuchten Strassenabschnitt gemäss Leitfaden Strassenlärm (BAFU, ASTRA, 2006) ein Strassenlärm-Nachsicherungsprojekt auszuarbeiten.

Der Kanton dankt für die Berücksichtigung der Hinweise und Anträge der kantonalen Fachstellen.



**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

1. Juni 2017

Sachplan Verkehr – Teil Infrastruktur Strasse; Übersicht mit den Ergebnissen aus der Anhörung/Mitwirkung

Auslegeordnung und Diskussionspunkte

Konzepte zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes

Inhalte	Kantonale Belange	Fachstellen	Regionen	Gemeinden
4.1 Aktueller Netzbe- schluss und Netz- fertigstellung	Keine NSV, Anhang 1. FM	ATB: -	<i>Fricktal Regio</i> : Begrüsst grenzüberschreitende GVK in Zusammenarbeit mit RP Freiburg.	
4.2 Programm Engpass- beseitigung / STEP- NS	<i>(PEB I + PEB II)</i> <i>(Standesinitiative GR AG)</i> Aarau Ost – Birrfeld (Eng- pass Stufe III) Modul 3: N1 Aarau Ost - Verzwei- gung Birrfeld: GP / OB 8.2 N1 Wettingen - Dietikon: Studie / OB 8.1 N14 Erweiterung Buchrain – Verzweigung Rütihof: OB 5.2	AVK: N1-Studien ARE/RO-W: weitere Über- deckungen im Raum Lenz- burg/Niederlenz sind mit dem 6-Spur-Ausbau zu prüfen. ARE/RO-O: Ausbauten im Limmattal: weitergehende Lärmschutzmassnahmen, Einsatz VM und FM auf KS- Netz erforderlich.	<i>Baden Regio</i> : OB 8.1: <u>Antrag</u> : PUN und Ausbau Wettingen Ost bis Anschluss Dietikon ist bis Neu- enhof zwingend auszuweiten. Massnahmen Aarau Ost – Birrfeld (PUN, 6-Spur-Ausbau) werden be- grüsst. <i>Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS)</i> : Begrüsst Engpassbeseitigung im Raum Lenzburg. <i>Fricktal Regio</i> : Rheinübergang A3-A861-A98 soll wieder eine Rheinquerung von regionaler Bedeu- tung sein. Diesbezüglich soll der RP-Eintrag für eine neue Rheinquerung bei Sisseln (Vrb. N3-A98) zur Entlastung von Stein und Laufenburg vordring- lich untersucht werden.	<i>Würenlos</i> : Die Kapazitätserweiterungen im Limmattal werden begrüsst. Zudem soll auch ein Ausbau des Baregg隧nels im Sachplan aufgenommen werden. <i>Spreitenbach</i> : wünscht Informationen zu N1- Studien (insbesondere LOS 2/ZMB). <i>Spreitenbach</i> : Ausbau auf 8 Spuren für Ab- schnitt Baden-Dättwil bis Kloten (Winterthur). <i>Othmarsingen</i> : 6-Spur-Ausbau Aarau Ost bis Birrfeld kurz- bis mittelfristig (nicht langfristig). <i>Lenzburg</i> : dito LLS

Inhalte	Kantonale Belange	Fachstellen	Regionen	Gemeinden
4.3 Erhaltungsplanung	-	ATB: -		<i>Birrhard</i> : 10 ha Nationalstrasse werden über die Kanalisation von Birrhard entwässert. Diese ist bei Ereignissen mit hohen Niederschlägen überlastet und führt zu Schäden. Projekt für Entwässerung ist vordringlich umzusetzen.
4.4 Verkehrsmanagement	Massnahmen sind nicht sachplanrelevant	AVK / ATB: -	<i>Lebensraum Lenzburg Seetal</i> : Begrüsst Verkehrsmanagement auf N1 zwecks Entlastung Kantonsstrassen. <i>Fricktal Regio</i> : Differenzierte LSVA soll künftig auf Kantonsstrassen höhere Ansätze haben.	<i>Lenzburg</i> : dito LLS
4.5 Umnutzung von Pannestreifen PUN	N1 Aarau Ost - Lenzburg – Verzweigung Birrfeld: AP / OB 8.2 N1 Wettingen Ost – Dietikon: AP / OB 8.1 N2/3 Pratteln – Liestal – Verzweigung Rheinfelden: AP / OB 2.1		<i>Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS)</i> : Begrüsst PUN (in beide Richtungen) als temporäre Massnahme zu Hauptverkehrszeiten. Umsetzung 6-Spur-Ausbau soll rasch folgen. <i>Baden Regio</i> : OB 8.1: <u>Antrag</u> : PUN und Ausbau Wettingen Ost bis Anschluss Dietikon ist bis Neuenhof zwingend auszuweiten. <i>Fricktal Regio</i> : Begrüsst Vorhaben auf OB 2.1 Basel (namentlich PUN N2/3 Pratteln – Liestal – Verzweigung Rheinfelden, Erweiterungen Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst sowie Basel Rheintunnel).	<i>Lenzburg</i> : dito LLS <i>Würenlos</i> : Die geplanten Kapazitätserweiterungen im Limmattal werden begrüsst. Bis zur Umsetzung sind Massnahmen gegen den Ausweichverkehr auf der K 275 (Pfortnerung) vorzusehen. <i>Wettingen</i> : Ausbau beziehungsweise PUN sind bis Anschluss Neuenhof auszuweiten. Befürwortet Ausbau Aarau Ost - Birrfeld. <i>Spreitenbach</i> : Informationen zu PUN nötig. PUN bis Dietikon ausweiten.
4.6 Nationalstrassenanschlüsse und Anschlussbewirtschaftung	N1 Anschluss Suhr Weltimatt: Studie → kein OB im SIN; Kriterien noch nicht alle erfüllt N1 HA oder VA Spreitenbach: kein OB im SIN → Aufnahme beantragen	AVK: -	<i>Aarau Regio</i> : Interesse am weiteren Vorgehen im Raum Suhr - Aarau: Koordination Massnahmen Lenzburg mit Ost- und Südumfahrung Suhr <i>Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS)</i> : Forderung nach Verbesserungen am Anschluss Aarau Ost unter Miteinbezug der besseren Verknüpfung N1/T5 inklusive Sicherstellung der Koordination mit Region und Gemeinden. Es ist zu prüfen, ob ein N1-Anschluss Suhr Weltimatt den Ausweichverkehr im Seetal reduzieren kann. <u>Antrag</u> : Der Direktanschluss am N1-Anschluss Lenzburg nach	<i>Spreitenbach</i> : <u>Antrag</u> auf neuen Anschluss in Richtung Zürich: Ausbau HA zum Vollanschluss. <i>Othmarsingen</i> : Anschluss N1 Lenzburg: Direktanschluss Richtung Zürich forcieren. <i>Lenzburg</i> : dito LLS

Inhalte	Kantonale Belange	Fachstellen	Regionen	Gemeinden
			Zürich soll bis zur Fertigstellung des Projekts A1-Zubringer erfolgen (ca. 2021). <i>Baden Regio: Antrag:</i> Der Vollanschluss Spreitenbach ist im SIN als Vororientierung aufzunehmen. <i>Fricktal Regio:</i> beantragt <u>Aufnahme</u> eines neuen Anschlusses zwischen Eiken und Rheinfelden im Raum 'Meelerhöchi' (östlich Möhlin).	
4.7 Abstellplätze, Wartebereiche und Kontrollzentren für den Schwerverkehr	N1 Birrhard (LW-Abstellplätze): AP / OB 8.2 N1 Würenlos (LW-Abstellplätze) AP / OB 8.2		<i>Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS):</i> Begrüssst zusätzlichen LKW-Abstellplatz in Birrhard. <i>Baden Regio: Antrag</i> zu N1 Würenlos (LKW-Abstellplätze): Nachweis für gute Eingliederung der Abstellanlage sowie sichere und attraktive Wegführung für Fuss- und Radverkehr. Im Falle Beeinträchtigung regionalen Sachplans Sulpergrübler sind Ausgleichsmassnahmen zu leisten.	<i>Lenzburg:</i> dito LLS <i>Wettingen:</i> Gute Eingliederung LKW-Abstellplatzes Würenlos, Belange FRV berücksichtigen: Im Falle Beeinträchtigung sind Ausgleichsmassnahmen zu leisten. <i>Spreitenbach:</i> Keine Beeinträchtigung Freiraumspanne Sulpergrübler; gute Eingliederung nötig. <i>Würenlos:</i> dito Wettingen/Spreitenbach
4.8 Langsamverkehrsanlagen	Massnahmen sind nicht sachplanrelevant	AVK / ATB: -		
4.9 Lärmsanierung und Lärmschutz	Massnahmen sind nicht sachplanrelevant	AfU: Lärmrechtliche Erwägungen (Vorsorge, wesentliche Änderungen einer ortsfesten Anlage, N1-Strassenlärm-Nachsanierungsprojekt) sind Bund mitzuteilen.	<i>Brugg Regio:</i> Anträge zur Verbesserung Lärmschutz und Entwässerung (vor allem Birrhard, Brunnegg) → Hinweis	<i>Birrhard:</i> Der Verzicht auf Lärmschutzwände ist nach wie unbefriedigend. <i>Dietwil:</i> N14 durchquert Dietwil auf einer Länge von 1 km. Im Hinblick auf den 6-Spur-Ausbau N14 Buchrain - Verzweigung Rütihof sind vorsorglich Lärmmessungen durchzuführen (Weiler Gumpelsfahr und Eien).

Inhalte	Kantonale Belange	Fachstellen	Regionen	Gemeinden
4.10 Massnahmen Störfallvorsorge	Massnahmen sind nicht sachplanrelevant			
4.11 Wildtierkorridore	N1 Rohr - Hunzenschwil (AG6): AP / OB 8.2 N3 Möhlin - Wallbach (AG1): AP / OB 2.2	ALG: Diverse Textanpas- sungen beantragt sowie Aufnahme WTK AG17/SO 31 in Konzeptteil aufführen.	<i>Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS)</i> : Begrüssst zusätzlichen WTK Rohr - Hunzenschwil.	<i>Lenzburg</i> : dito LLS <i>Möhlin</i> : nimmt von der geplanten WTQ N2 Möhlin-Wallbach zustimmend Kenntnis.
Stellungnahmen ohne Anträge		AW: Wildtierkorridore sind festgesetzt. LW: Abstimmung mit Sach- plan FFF ist sichergestellt.		
Nachträglich einge- reichte Stellungnah- me VCS, Sektion Aargau	Der VCS, Sektion Aargau, lehnt sämtliche Erweiterungs- und Ausbauvorhaben auf der Nationalstrasse strikt ab. Engpass-Beseitigungen an einer Stelle führen nur zur Verschiebung des Engpasses an andere Orte, Kapazitätserhöhung führt zu Verkehrswachstum. Der VCS fordert daher eine Rückweisung und erneute Koordination mit dem Raumkonzept Schweiz und der Klimastrategie des Bundes. Befürwortet werden die Vorhaben zur Sanierung der Wildtierquerungen und die Erstellung von LKW-Abstellplätzen.			

→ Richtplan-Anpassung Kapitel M: Revision betreffend Stand und / oder Anpassung Vorhaben SIN nach Beschlussfassung Bund zum Sachplan erforderlich.