

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 Verkehr
Sektion Planung
3003 Bern

18. November 2020

Anpassungen und Ergänzungen 2021 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung gemäss Art. 19 der Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000 (SR 700.1) zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Stellung nehmen zu können.

1. Konzeptteil

Vorbemerkungen

Der Programmteil des Sachplans Verkehr und der Teil Infrastruktur Schiene (SIS) werden gleichzeitig überarbeitet. Gemäss planerischem Verständnis muss sich der SIS innerhalb des Rahmens des Teils Programm bewegen (was eventuell in Kapitel 1.4 SIS auch festzuhalten ist). Dies bedingt eine kohärente Abstimmung der Anpassungen (zum Beispiel hinsichtlich "Verkehrsdrehscheiben") und erschwert die Anhörungsphase eher.

Der Konzeptteil des SIS enthält in der Version vom 14. September 2020 der Anhörung gemäss Art. 19 RPV keine farbig hinterlegten Teile und hat somit keine behördenverbindliche Wirkung. Es stellt sich die Frage, ob dieser Teil des Sachplans den materiellen und formellen Anforderungen gemäss Art. 15 RPV genügt und seinen Zweck erfüllen kann.

Kapitel 2.2 "Massgebende Aspekte der Raumentwicklung"

Die beiden letzten Sätze auf Seite 7 (Kapitel 2.2) sind zu hinterfragen/überarbeiten: Wurde mit der Revision des Raumplanungsgesetzes, 1. Etappe (RPG 1), wirklich entschieden, die Bodenspekulation zu bremsen? Sind damit wirklich de facto statische Siedlungsgrenzen eingeführt und die Zersiedlung eingegrenzt worden?

Kapitel 3.3 "Grundsätze für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur"

- Abstellanlagen, Güterverkehrsanlagen sowie Unterhalts- und Serviceanlagen des Rollmaterials

Bei der Standortfestlegung wird richtigerweise auf die Durchführung einer Interessenabwägung hingewiesen. Diese ist jedoch in Art. 15 und nicht in Art. 5 RPV geregelt.

- Materialbewirtschaftung

Die zuständige Fachstelle weist darauf hin, dass der Jakobsberg (vgl. auch Objektblatt 8.2 Limmattal–Rapperswil) keine Option für kurzfristig verfügbares Deponievolumen ist, da noch kein Deponieprojekt besteht. Für die Entsorgung in naher Zukunft kann bei Bedarf auch die Auffüllung der Sondermülldeponie Kölliken in Erwägung gezogen werden.

Nach Bundesrecht erteilt der Kanton einzig für Deponien Bewilligungen. Für alle anderen Abfallanlagen sieht das Bundesrecht keine Bewilligungspflicht vor. Zudem werden einzig für Deponien Errichtungsbewilligungen erteilt. Der letzte Satz im drittletzten Abschnitt soll wie folgt geändert werden:
"Die Kantone erteilen die Errichtungsbewilligungen und sind für die Betriebsbewilligung der Deponien zuständig."

Antrag

Der letzte Satz im drittletzten Abschnitt soll wie folgt geändert werden: *"Die Kantone erteilen die Errichtungsbewilligungen und sind für die Betriebsbewilligung der Deponien zuständig."*

Kapitel 3.4 "Grundsätze zur Abstimmung mit der Raumentwicklung"

Die Aufzählung auf Seite 25 und Seite 26 ist zu hinterfragen beziehungsweise auf die Einhaltung der Kompetenzordnung in der schweizerischen Raumplanung hin zu überprüfen. Insbesondere scheint der dritte Punkt ("Der Bund fordert die Kantone auf, in den kantonalen Richtplänen Entwicklungsschwerpunkte zu setzen [...]") im SIS fehl am Platz (fehlender Bezug zur Schieneninfrastruktur). Zudem ist es aus Sicht Raumplanung unbefriedigend, wenn die räumliche Abstimmung neuer Vorhaben im Sachplan erst erfolgt, wenn die politischen Entscheide im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) bereits gefallen sind.

Antrag

Das Vorgehen auf Seite 25/Seite 27 ist so zu formulieren, dass die Kompetenzordnung in der schweizerischen Raumplanung eingehalten wird.

2. Objektblätter

Allgemeines

Wir haben festgestellt, dass nicht auf allen Objektblättern alle betroffenen Gemeinden aufgeführt sind. So fehlen zum Beispiel auf dem Objektblatt 1.4 Limmattal die Gemeinden Killwangen und Würenlos und auf dem Objektblatt 8.2 Limmattal–Rapperswil die Gemeinden Auenstein und Veltheim.

Antrag

Für alle Objektblätter ist die Vollständigkeit der Aufzählung der betroffenen Gemeinden systematisch zu prüfen.

Objektblatt 8.2 Limmattal–Rapperswil

Aus Sicht des Kantons ist es falsch, die Direktverbindung als "Vierspurausbau Limmattal–Rapperswil" zu bezeichnen. De facto gibt es mit der Heitersberglinie und der Stammlinie über Baden bereits ein Vierspursystem. Die neue Direktverbindung führt eigentlich zu einem Sechsspursystem. Wir schlagen deshalb vor, für das Vorhaben die Bezeichnung "Direktverbindung Aarau–Zürich" zu verwenden.

Die Linienführung der Direktverbindung entspricht aus unserer Sicht nicht dem aktuellen Planungsstand der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB). Dies könnte zu Fehleinschätzungen der kantonalen Fachstellen und der Gemeinden, beispielsweise bei der Beurteilung von Materialabbaugebieten oder Grundwasserfassungen, führen. Die aktuelle Linienführung ist daher mit der SBB abzustimmen.

Objektblatt 8.3 Lenzburg–Zofingen

Mit Nachdruck weisen wir auf die Problematik der Bahnübergänge im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau hin. Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat bereits in der Vernehmlassungsantwort vom 20. Dezember 2017 zum Ausbauschnitt 2030/35 gefordert, dass die neuralgischen Bahnübergänge der stark belasteten Kantonsstrassen saniert und durch niveaufreie Kreuzungsbauwerke als flankierende Massnahmen des Kapazitätsausbaus ersetzt werden müssen.

Zwischen Suhr und Zofingen bestehen nach wie vor 23 Bahnübergänge mit Kantons- und Gemeindestrassen sowie Flurwegen. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Verkehr) hat eine Priorisierung vorgenommen. Bei mindestens drei Bahnübergängen (alles Kantonsstrassen, Hauptverkehrsstrassen [HVS]) erachtet der Kanton eine Entflechtung als zwingend. Konkret geht es um folgende Bahnübergänge:

- K 104 BUe Aarburgerstrasse, Bahnkilometer 0,740 (Gemeinden Zofingen und Oftringen)
- K 235 BUe Striegel, Bahnkilometer 4,054 (Gemeinde Oftringen)
- K 235 BUe Bernstrasse Ost, beziehungsweise Möbel-Pfister, Bahnkilometer 66,942 (Gemeinde Suhr)

Die Entflechtung des Bahnübergangs K 104 Aarburgerstrasse ist schon seit Jahren ein Thema. Inzwischen wurde das Vorhaben im Agglomerationsprogramm AareLand angemeldet (ARE-Code 2581.3.015; Zofingen, Aufhebung Niveauübergang Aarburgerstrasse K 104). Allerdings wurde das Vorhaben im Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation, aufgrund eines unzureichenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses auf eine B-Massnahme zurückgestuft.

Für die Entflechtung des Bahnübergangs K 235 Striegel besteht seitens Kanton kein Projekt. Nach unserem Kenntnisstand ist die Entflechtung zwingend, da in diesem Bereich der Doppelspurabschnitt Safenwil–Walterswil geplant ist.

Für die Entflechtung des Bahnübergangs K 235 Bernstrasse Ost wurde im Rahmen der Ostumfahrung Suhr ein Projektwettbewerb für eine Überführung durchgeführt. Die Entflechtung ist im Wesentlichen aus zwei Gründen zwingend. Erstens wird für die Blaulichtorganisationen ein niveaufreier Weg ins Wynental benötigt. Zweitens belastet nicht nur der Kapazitätsausbau den Bahnübergang, sondern auch die zunehmenden Rangierbewegungen zwischen dem Annahmehnhof Wynenfeld und dem Bahnhof Suhr.

Eine vierte Entflechtung wird zurzeit im Rahmen einer Netzüberprüfung im Raum Köllikon geprüft. Diese wird zeigen, ob und welche Massnahmen bei den Bahnübergängen K 235 Safenwilerstrasse (Bahnkilometer 8.612) und/oder K 320 Kirchgasse, beziehungsweise Herrenmatt (Bahnkilometer 10.696) zu treffen sind.

Keine Notwendigkeit für eine Entflechtung besteht hingegen bei folgenden Bahnübergängen von Kantonsstrassen:

- K 208 BUe Muhenstrasse, Bahnkilometer 13.441 (Gemeinde Oberentfelden)
- K 242 BUe Gränicherstrasse, beziehungsweise Salzhof, Bahnkilometer 16.467 (Gemeinde Suhr)

Für den Bahnübergang K 208 Muhenstrasse besteht mit der K 108 Suhrentalstrasse eine geeignete und auch erwünschte Umfahrungsmöglichkeit. Zudem können nicht gleichzeitig die K 108 und die Aargau Verkehr AG (AVA) entflechtet werden. Für den Bahnübergang K 242 Gränicherstrasse wird

mit der in den kommenden Jahren geplanten Ost- und Südumfahrung von Suhr eine geeignete Umfahrmöglichkeit bestehen.

Auch die Bahnübergänge von Gemeindestrassen dürften nicht in gleichem Ausmass betroffen sein, obwohl über den Bahnübergang Gilamstrasse die Buslinie 1 und über sechs weitere Bahnübergänge kantonale Radrouten führen.

Unter den Hinweisen zu den Festlegungen steht, dass der Kanton Aargau plane, die am stärksten vom Strassenverkehr belasteten Übergänge der Kantonsstrassen durch Entflechtungsbauwerke zu sanieren. Dies erfasst den Sachverhalt nur ungenügend und wird Art. 26 des Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) nicht gerecht. Mit dem Kapazitätsausbau der Linie Lenzburg–Zofingen sind die Änderung der bestehenden Kreuzungen vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt. Folglich liegt die Zuständigkeit und insbesondere die Kostentragung beim Eisenbahnunternehmen (Art. 26 Abs. 1 lit. a EBG). Unbestritten ist, dass auch dem Strasseneigentümer aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen und diese gemäss Art. 27 Abs. 1 EBG anzurechnen sind.

Folglich kann die Zuständigkeit nicht alleine beim Kanton liegen, sondern das Eisenbahnunternehmen steht als Auslöser durch den Kapazitätsausbau ebenfalls in der Pflicht. Die Entflechtung der prioritären Niveauübergänge muss unmittelbarer Bestandteil des Kapazitätsausbaus sein. Dies ist in geeigneter Form bei den Beschreibungen zum Vorhaben und dem Vorgehen zu ergänzen.

Antrag

Die Entflechtung der prioritären Niveauübergänge ist in geeigneter Form bei den Beschreibungen zum Vorhaben und dem Vorgehen explizit aufzuführen.

3. Ergebnis der Vernehmlassung bei den betroffenen Regionalplanungsverbänden, Gemeinden und der Öffentlichkeit

Die Anhörung, Information und Mitwirkung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, gemäss Art. 19 RPV wurde mit Publikation vom 29. September 2020 im Amtsblatt bekannt gemacht sowie die betroffenen Regionalplanungsverbände und Gemeinden mit einem Schreiben direkt informiert. Alle Bürgerinnen und Bürger (Privatpersonen) sowie Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts erhielten die Gelegenheit, bis 1. November 2020 gegenüber dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt eine Stellungnahme abzugeben.

Fristgerecht wurden 12 Stellungnahmen von Regionalplanungsverbänden (4), Gemeinden (7) und Verbänden (1) eingereicht.

Regionalplanungsverband Baden Regio

Aus Sicht des Regionalplanungsverbands Baden Regio muss in den nächsten Planungsschritten aufgezeigt werden, welche Variante(n) für die Güterumfahrlinie Limmattal–Furttal weiterverfolgt werden soll. Dabei sei besonderes Augenmerk auf die Siedlungsverträglichkeit zu legen. Die Umfahrlinie sollte daher möglichst kurz sein und möglichst wenig Siedlungsgebiet durchfahren. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Siedlungsgebiets und der Lärmemissionen seien unterirdische Varianten zu favorisieren.

Weiter stimmt Baden Regio der Aufnahme des rund 750 m langen Überholgleises in Wettingen als Zwischenergebnis aus regionaler Sicht zu. Beantragt wird, dass das geplante Überholgleis auf keinen Fall die angestrebte S-Bahn-Haltestelle Tägerhard verhindern darf.

Beim Objektblatt 1.5 Baden–Koblenz weist Baden Regio im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kreuzungsgleises in Döttingen darauf hin, dass nachgelagert allenfalls weitere Haltestellen mit kürzeren Gleisen ausgebaut werden müssen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die betroffenen Gemeinden in den Objektblättern korrekt und vollständig aufzuführen sind.

Regionalplanungsverband Brugg Regio

Der Regionalplanungsverband Brugg Regio ist eine optimale Erschliessung durch den Schienenverkehr von grösster Bedeutung. Wichtig sei, dass die erforderlichen Kapazitäten für den Personenverkehr auch langfristig erhalten bleiben. Der Regionalplanungsverband unterstützt deshalb den Doppelspurausbau Döttingen–Siggenthal gemäss Objektblatt 1.5 Baden–Koblenz, auch wenn er nur indirekt vom Ausbau betroffen ist.

Regionalplanungsverband Lebensraum Lenzburg Seetal

Aus Sicht des Regionalplanungsverbands Lebensraum Lenzburg Seetal erlaubt der Vierspurausbau Limmattal–Rapperswil das Angebot im Fernverkehr, im Regionalverkehr wie auch im Güterverkehr entsprechend der Nachfrage auszubauen. Mit dem Ausbau seien die regionalen öV-Angebote im gleichen Masse zu fördern wie der interkantonale Fernverkehr. Der Ausbau dürfe nicht dazu führen, dass Züge nicht mehr in Lenzburg halten und Verbindungen in der Region entfallen. Insbesondere sei die Gemeinde Rapperswil wieder besser an städtische Zentren in der Nähe und im Mittelland anzubinden.

Regionalplanungsverband Mutschellen–Reusstal–Kelleramt

Aus Sicht des Regionalplanungsverbands soll die Entlastung der Heitersberglinie durch die Direktverbindung massgeblich für den Ausbau des Regionalverkehrs genutzt werden. Insbesondere sei der Ausbau des Bahnangebots an der Haltestelle Mellingen-Heitersberg von grosser Wichtigkeit, da diese ein Bushub für die ganze Region sei.

Weiter bittet der Regionalplanungsverband, die Idee einer "Porta Mutschellen" zu prüfen. Diese würde zu einer massgeblichen Entlastung des regionalen Strassennetzes und der in Geschwindigkeit und Kapazität begrenzten Bahnlinie der AVA (S17 Bremgarten–Dietikon) führen und in der wachsenden Mutschellenregion den öV attraktiver für die Pendler in die umliegenden Zentren machen.

Stadtrat Zofingen

Der Stadtrat begrüsst die geplanten Kapazitätserhöhungen und Angebotsausbauten auf der Nationalbahnlinie. Sie tragen der verbesserten Erreichbarkeit der Stadt und der Region mit dem öffentlichen Verkehr bei.

Der Stadtrat spricht sich dafür aus, dass die heute noch vorhandene Vielzahl der Bahnübergänge auf den Kantonsstrassen auf der Strecke der Nationalbahnlinie parallel mit den Kapazitätserhöhungen und Angebotsausbauten mit Entflechtungsbauwerken eliminiert werden. Priorität hat deshalb aus Sicht des Stadtrats die Aufhebung des SBB-Niveauübergangs auf der Aarburgerstrasse K 104. Dieses Entflechtungsbauwerk sei mit Hochdruck voranzutreiben.

Gemeinderat Safenwil

Aus Sicht des Gemeinderats muss der Halbstundentakt für den Personenverkehr auch nach 20.00 Uhr gewährleistet sein.

Zusätzliche Wartezeiten bei den Bahnübergängen, insbesondere Striegel (K 235) und alte Gerbe (K 235, Sondermülldeponie Kölliken) können nicht akzeptiert werden. Die Bahnübergänge seien zwingend durch den Kanton und die SBB mit Entflechtungsbauwerken zu sanieren.

Dem Lärmschutz gegenüber dem Wohngebiet sei besondere Beachtung zu schenken. Es werden ergänzende über die aktuellen Lärmschutzbestimmungen hinausgehende Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung erwartet.

Gemeinderat Kölliken

Der Gemeinderat unterstützt eine Optimierung und Verdichtung des Angebots hin zum 15-Minuten-Takt im Personenverkehr. Ein Kapazitätsausbau zugunsten des Güterverkehrs hingegen, wird mit Rücksicht auf das Siedlungsgebiet nicht unterstützt.

Das Kreuzungsgleis und der Doppelspurausbau seien so zu planen, dass das Siedlungsgebiet nicht betroffen ist. Denn dort sieht der Gemeinderat grosse Probleme, wie Landerwerb und Anpassungen an der übrigen Verkehrsinfrastruktur.

Ein Schwerpunkt aus Gemeindesicht ist die Lösung der Bahnübergangsprobleme (Verkehrsüberlastung, Rückstau, Blockierung von Verkehrswegen etc.). Diese seien in der ersten Etappe des Ausbaus zu lösen.

Weiter fordert der Gemeinderat funktionierende Umsteigeverbindungen in Suhr und Oberentfelden sowie attraktive Verbindungen in die benachbarten Zentren Lenzburg und Suhr mit Anschlüssen nach Zürich, Bern, Basel und Luzern. Ebenfalls gefordert sind behindertenkonforme Lösungen für die Problematik der Perronhöhen.

Gemeinderat Oberentfelden

Der Gemeinderat spricht sich für den Kapazitätsausbau Lenzburg–Zofingen und insbesondere für eine Entflechtung zwischen den Infrastrukturen der SBB und der AVA in Oberentfelden aus.

Stadtrat Rheinfelden

Der Stadtrat weist darauf hin, dass die Züge zwischen dem Fricktal und Basel bereits heute überlastet sind. Er begrüsst daher den Vierspurausbau Pratteln–Rheinfelden und fordert eine möglichst rasche Realisierung.

Gemeinderat Rapperswil

Der Gemeinderat möchte bezüglich der Objektblätter 8.2 Limmattal–Rapperswil und 8.3 Lenzburg–Zofingen aktuell vom Bund informiert werden. Die Gemeinde sei frühzeitig in das Projekt Vierspurausbau Limmattal–Rapperswil einzubeziehen.

Der Gemeinderat fordert, dass die Linie ab dem "Suret" westlich von Rapperswil unterirdisch geführt und keine Landflächen in Rapperswil beansprucht werden.

Weiter sei die Gemeinde besser an die städtischen Zentren in der Nähe und im Mittelland anzubinden. Insbesondere seien regionale Angebote im gleichen Masse zu fördern wie interkantonale. Für den Halt von weiteren S-Bahn-Linien wäre daher der Bau eines Mittelperrons vorzusehen.

Gemeinderat Spreitenbach

In Ermangelung konkreter Anträge von inhaltlicher Relevanz für den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, wird auf eine Stellungnahme verzichtet.

Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Aargau

Der Verband begrüsst die Absicht, das Kreuzungsgleis in Döttingen auszubauen, um Kapazitätsengpässen mit längeren Zügen zu begegnen. Angesichts der Entwicklungsperspektiven des Raums Koblenz–Zurzach und dem Ruf nach einer besseren Anbindung des Unteren Aaretals und des Zurzi biets genüge diese Massnahme aber nicht. Nötig sei auch eine Attraktivierung des Schienenverkehrs gegenüber der Strasse durch eine Verdichtung des Fahrplans.

Der Verband beantragt daher, den Doppelspurausbau der Aaretal-Linie zu priorisieren und ein Vorprojekt zu erarbeiten. Mit dem Ziel, die Region im Viertelstundentakt zu bedienen. Wünschenswert wären auch direkte Züge nach Brugg. In Turgi solle eine Spange für eine direkte Verbindung geprüft werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landstatthalter

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Kopie

- sachplan.verkehr@bav.admin.ch