



Grüne Obersiggenthal
Christian Keller, Präsident
Häfelerweg 1, 5415 Nussbaumen AG
056 221 73 58, keller.ch@gmx.net
www.gruene-obersiggenthal.ch

Nussbaumen, 23. Juni 2016

Öffentliche Anhörung zur Ostargauer Strassenentwicklung OASE

Stellungnahme der Grünen Obersiggenthal

1. PARTIZIPATION UND KOMMUNIKATION

Frage 1 Sind Sie der Meinung, dass während des bisherigen zweijährigen OASE-Prozesses das gewählte systematische Vorgehen für Sie/Ihre Institution verständlich, nachvollziehbar und transparent war?

Antwort: eher einverstanden

Die Grünen Obersiggenthal würdigen die Bemühungen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, den OASE-Prozess systematisch und transparent zu organisieren. Begrüsst wird insbesondere der Einbezug der Regionalen Planungsverbände. Der Einbezug der Gemeinden ist hingegen ungenügend; insbesondere wurden die von der OASE unmittelbar und stark betroffenen Gemeinden aus unserer Sicht nicht angemessen mit einbezogen.

Dass die Umweltverbände in dieser frühen Projektphase gar nicht einbezogen wurden, ist eine der grossen Schwächen des Prozesses. Andererseits lässt sich eine starke Einflussnahme wirtschaftsfreundlicher Kräfte beobachten. Es besteht die Gefahr, dass der OASE-Prozess von Wirtschaftsinteressen geleitet wird, während andere Anliegen, insbesondere solche der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung, nicht genügend berücksichtigt werden.

2. SITUATIONSANALYSE UND ZIELFORMULIERUNG (S. 17–34)

Frage 2a Sind Sie mit Inhalt und Aussagen des Kapitels Situationsanalyse und Zielformulierung des Syntheseberichts einverstanden?

Antwort: Völlig dagegen

Die Situationsanalyse weist gravierende Lücken auf. Sie betrachtet mit Blick auf die Wachstumsprognosen für die Regionen im Ostargau die Entwicklung der Verkehrsströme; damit nimmt sie einen möglichen Lösungsansatz unter vielen vorweg und schliesst wichtige Entscheidungsfaktoren aus. Die Situationsanalyse vernachlässigt wichtige Umweltaspekte wie Immissionen (Luftverschmutzung, Lärm) und Lebensqualität. Unverständlich ist auch die Annahme, dass mit dem Wachsen der Bevölkerung zwingend auch das Volumen des

motorisierten Individualverkehrs (MIV) wächst, hängt doch dieses Wachstum massgeblich von der Siedlungsstruktur und der Art, Qualität und Verfügbarkeit von Verkehrsinfrastrukturen ab.

Grundsätzliche Fragen stellen sich bezüglich der Entwicklung der übergeordneten Ziele der OASE. Es ist nicht nachvollziehbar, welche Meinungsbildungsprozesse der Zieldefinition «Entlastung der Agglomerationen Baden und Brugg» (die jetzt faktisch auf eine Entlastung der Kernstädte reduziert ist) und «Anbindung Unteres Aaretal/Zurzibiet an A1/A3» zugrunde liegen und welche Interessen dabei wie gewichtet wurden; allem Anschein nach wurden sie unhinterfragt aus früheren Planungsprozessen übernommen und dem Grossen Rat zur erneuten Absegnung vorgelegt. Grundlegende Alternativen wurden so von vornherein ausgeschlossen. Die Zielsetzung des OASE-Prozesses müsste aus Sicht der Grünen darin bestehen, die Lebensqualität in der gesamten Region zu verbessern und die Lebensgrundlagen zu sichern.

Der gegenwärtige Planungsstand widerspiegelt vor allem wirtschaftliche Interessen, während Anliegen der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung berücksichtigt bleiben. Dies zeigt sich exemplarisch beim Ziel der Autobahnanbindung des Zurzibiets. Wie der Synthesebericht klarstellt, wird damit keine nennenswerte wirtschaftliche Belebung der Region erwartet. Statt eines Aufschwungs wäre ein weiterer Siedlungsschub in der Region zu befürchten, was im Widerspruch zu den anderen Zielen der OASE steht, die ohne eine Reduktion des MIV nicht erreichbar sind. In diesem Zusammenhang stellt sich zudem die Frage, weshalb nicht schon in dieser frühen Phase die Umweltverbände in den Planungsprozess einbezogen wurden. Sie hätten dabei geholfen, solche Widersprüche frühzeitig zu erkennen und die richtigen Fragen zu stellen, nämlich wie der MIV reduziert, Verkehr grundsätzlich vermieden (Raumplanung, Mobilitätsmanagement, Parkraumbewirtschaftung), der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit erhöht und der unvermeidbare motorisierte Verkehr siedlungsverträglich gestaltet werden kann (Verkehrsmanagement, Temporeduktionen, Strassenraumgestaltungen etc.). Umfahrungen kommen nur Ultima Ratio zum Schutz der Lebensqualität infrage und dürfen keine Kapazitätserhöhungen mit sich bringen.

Weil im OASE-Prozess die grundsätzlichen Fragen gar nicht gestellt, dem Planungsprozess stattdessen die Annahme eines Wachstums des motorisierten Strassenverkehrs zugrunde gelegt wurde, ist es logisch, dass ausschliesslich Strassenbauvarianten untersucht wurden; das Potenzial der anderen Optionen wird gar nicht in Betracht gezogen. Mit den vorliegenden «Bestvarianten» werden Massnahmen zur Bewältigung des MIV ins Auge gefasst, die ihrerseits wieder Mehrverkehr erzeugen. Dabei hätte eine Politik der Verkehrsvermeidung und -verlagerung gerade in den Räumen Baden und Brugg gute Chancen; der hohe Anteil von Ziel-/Quell- und Binnenverkehr bietet sehr viel Spielraum. Richtig wäre für die OASE die Zielsetzung, wie sie in den Legislaturzielen 2015–2018 der Stadt Baden postuliert wurde, nämlich dass der Verkehrszuwachs vom ÖV und vom Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden muss.

Eine gravierende Lücke weist die Situationsanalyse bei der Frage der Finanzierung auf; auf sie wird in keiner Weise eingegangen. Es braucht schon auf dieser Stufe bereits einen groben Investitionsplan mit Angaben, woher die Mittel kommen. Angesichts der geplanten Investitionen von bis zu einer Milliarde Franken bis 2040 (+/- 50%) ist absehbar, dass es neue Finanzierungsquellen brauchen wird, zumal die Gemeinden die rechnerisch möglichen Beträge – gemäss Kantonsstrassendekret bis zu 60 Prozent – nicht werden übernehmen können. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zur Finanzierung ist abzulehnen, denn sie verschärft die massive Subventionierung der Vielfahrenden zu Lasten der Wenigfahrenden. Diese Finanzierungspraxis ist Teil des Problems, das die OASE lösen sollte; sie schafft für Halter eines

Motorfahrzeugs einen Anreiz, sich im Alltag für die Option MIV zu entscheiden, und steht damit im Widerspruch zur erklärten Absicht der OASE, den Anteil von ÖV und FRV am Modalsplit zu erhöhen. Dieser falsche Anreiz ist ein nationales Problem und kann nur auf Bundesebene angegangen werden. Bevor der Kanton Aargau kostspielige Strassenbauten in Angriff nimmt, wäre es angezeigt, dass er auf Bundesebene darauf hinwirkt, dass die Finanzierung der Infrastrukturen schweizweit verursachergerecht ausgestaltet wird und Mfz-Steuer und Mfz-Versicherung fahrleistungsabhängig erhoben werden können. Dies würde neue Voraussetzungen im Verkehr schaffen und die Konkurrenzfähigkeit von ÖV und FRV massiv verbessern.

Frage 2b Die Ostaargauer Strassenentwicklung geht davon aus, dass der öffentliche Verkehr (S. 20–22, 32) mit der angestrebten Angebotsentwicklung (STEP 2030) auf der Schiene genügend ausgebaut wird. Sehen Sie dies auch so?

Antwort: Eher einverstanden

Das nationale Programm STEP 2030 gibt den Rahmen für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur vor; es ist für die OASE entscheidend, dass die Finanzierung dieser Ausbauten gesichert wird. Mit STEP 2030 ist das Potenzial des schienengebundenen ÖVs aber nicht ausgeschöpft. Die Bahn ist dank ihrer Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit sehr attraktiv und könnte viel stärker als der Busverkehr die Strassen entlasten. Aus Sicht der Grünen müssten die Limmattalbahn und ihre mögliche Weiterentwicklung einen höheren Stellenwert erhalten. Wertvoll wäre die Schaffung einer Querbeziehung auf der Achse Wettingen Ost – Rohrdorferberg mit einem Umsteigeknoten Schulhausplatz. Die Reaktivierung des Nationalbahntrassees für den Personenverkehr erlaubte zudem die Wiederaufnahme der Linie Baden – Lenzburg.

Für den Busverkehr fehlen ambitionöse Weiterentwicklungen. Die Räume Baden und Brugg müssten besser miteinander vernetzt und die Aussengemeinden mit einem dichteren Fahrplan angebunden werden. Der Busverkehr ist nur attraktiv, wenn er auch pünktlich ist; es versteht sich, dass er seine entlastende Wirkung am besten entfaltet, wenn er nicht im Stau stecken bleibt. Eine durchgehende Priorisierung, notfalls mit eigenen Trassen, ist unumgänglich.

THEMA 3 VARIANTENSYNTHESE UND -ANALYSE (S. 35–49)

Frage 3 Sind Sie mit Inhalt und Aussagen des Kapitels Variantensynthese und Variantenanalyse des Syntheseberichts einverstanden?

Antwort: Völlig dagegen

Die vorgeschlagenen Varianten sind ausschliesslich Strassenbaulösungen mit dem Ziel, Kapazitäten für den MIV auszubauen. Es fehlen eine Variante 0+ und eine Variante ÖV/FRV. Eine Variante 0+ könnte Alternativen auf tiefem Investitionsniveau zu den kostenintensiven Grossprojekten aufzeigen, um diese nicht alternativlos erscheinen zu lassen – als Entscheidungsgrundlage für die Politik unverzichtbar und in solchen Planungsprozessen eigentlich Standard. Eine reine ÖV/FRV-Variante müsste die im gegenwärtigen Planungsstand lediglich mitgemeinten, aber nicht mitgeplanten Ergänzungsstrategien zu alleinstehenden,

vollwertigen Alternativvarianten weiterentwickeln und Elemente wie die Limmattalbahn, Busverdichtung, weitere Busspuren, Mobilitätsmanagement, eine Ausreizung des Verkehrsmanagements, Velobahnen, Aufwertungen des öffentlichen Raums etc. enthalten.

Die Situationsanalyse stellt die Wirksamkeit grossräumiger Umfahrungen infrage und bezweifelt das Potenzial eines Ausbaus der Aaretalstrasse für eine wirtschaftliche Entwicklung im Unteren Aaretal. Es befremdet, dass mit den vorliegenden Projekten wider besseres Wissen solche Varianten vorgeschlagen werden.

THEMA 4 BEWERTUNG UND ENTSCHEID (S. 51–64)

Frage 4a Die Bewertung zeigt, welche Varianten im Raum Brugg an der Spitze stehen und weshalb dies so ist. Können Sie diese Bewertung nachvollziehen?

Antwort: völlig dagegen

Die beiden vorliegenden «Bestvarianten» für den Raum Brugg-Windisch sind aus Sicht der Grünen nicht realisierbar, da sie den Auenschutzpark beeinträchtigen, Fruchtfolgeflächen benötigen, zu Konflikten mit der militärischen Nutzung führen und für die Anwohnerschaft zu massiven Belästigungen führen. Sie stehen ausserdem im Widerspruch zum Richtplaneintrag «Windisch Siedlungserweiterung» vom Juni 2015.

Frage 4b Die Bewertung zeigt, welche Varianten im Raum Baden an der Spitze stehen und weshalb dies so ist. Können Sie diese Bewertung nachvollziehen?

Antwort: völlig dagegen

Die Variante «Umfahrung Baden-West mit Anschluss Mellingerstrasse» ist inakzeptabel. Der massive Eingriff eines Anschlussbauwerks in den engen Verhältnissen des Meierhofquartiers ist dem Quartier und der Stadt Baden nicht zumutbar.

Die Variante «Martinsbergtunnel» ist ebenfalls inakzeptabel. Damit entstünde ein direkter Autobahnzubringer aus dem Siggenthal, dem Raum Surbtal und falls die Sperrung der Hochbrücke in Baden im Rahmen einer Ergänzungsstrategie realisiert würde auch des Raums Ehrendingen, der mitten durch Wohngebiete der Gemeinde Obersiggenthal führt. 545 Millionen Franken (+/- 50%) zu investieren, um täglich 35 000 Fahrten, die jetzt über den Schulhausplatz führen, um 1 ½ Kilometer limmatabwärts zu verschieben, dies auf Kosten der umliegenden Gemeinden, ist absurd.

Beide «Bestvarianten» kranken daran, dass sie Nachbargemeinden zusätzlich belasten, insbesondere die Gemeinde Obersiggenthal. Dies steht im einem unauflösbaren Konflikt zum erklärten Ziel der OASE, die Agglomerationen von Baden und Brugg zu entlasten.

Kritisch beurteilen die Grünen Aargau auch die Methodik. **Nutzwertanalysen** überfordern die Entscheidungsträger und oft auch die Experten, die sie anwenden. Meistens verstricken sich

Nutzwertanalysen in groteske Widersprüche. Warum ist zum Beispiel 1 Mio. Franken Landkosten viermal weniger schlimm als 1 Mio. Baukosten, zumal mit den Landkosten auch Bodenverbrauch verbunden ist, der im Zielkatalog fehlt? Vielleicht sind die Nutzwertfunktionen – die nicht ausgewiesen sind – so konstruiert, dass dieser Widerspruch gemildert ist. Die Nutzwertanalyse geht vom Gedanken aus, dass nicht alles monetarisiert werden soll. Genau das macht sie aber, indem sie monetäre Werte bepunktet. Die Rosettendarstellungen sind schön, aber ebenfalls kaum interpretierbar, und sie verschleiern mehr als sie klären. Die Auswahl der Achsen ist willkürlich; sie deckt zum Beispiel die Kosten nicht ab und tut so, als seien alle Dimensionen gleich wichtig. Sie unterscheidet nicht zwischen Bedeutung einer Wirkung und Ausmass einer Wirkung.

Der einzige seriöse Teil der Bewertung ist die **Kosten-Nutzen-Analyse**. Sie müsste ergänzt werden durch eine Darstellung aller wichtigen nicht-monetarisierten Auswirkungen, aber als Aufzählung, die dem Betrachter ermöglicht, seine eigenen Gewichtungen einzubringen.

Was fehlt, ist eine **Sensitivitätsanalyse**, die aufzeigt, wie sich veränderte Parameter auf die Bewertung auswirken. Ohne eine solche Analyse ist eine umfassende Beurteilung der Wirksamkeit nicht möglich.

Schliesslich kann nicht nachvollzogen werden, weshalb die von der OASE vorgeschlagenen Massnahmen im Vergleich zum gescheiterten Baldeggtunnel nun plötzlich so gut bewertet werden, obwohl die Varianten grundsätzlich vergleichbar sind. Dies unterstreicht die Fragwürdigkeit der Bewertung.

Frage 4c Ist für Sie nachvollziehbar, warum die Ergänzungsstrategie Fuss- und Radverkehr (FRV) zwingender Bestandteil der Varianten sein muss?

Antwort: völlig einverstanden

Es ist hervorzuheben, dass eine angemessene Verlagerungswirkung bei allen Varianten nur mit den Ergänzungsstrategien erreicht wird, die im Kern umfassende Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr umfassen; laut Anhangband zum Synthesebericht muss «die Verlagerungswirkung ... zum Teil mit Massnahmen erzwungen werden» (Seite 16). Es ist allerdings fraglich, ob die veranschlagten 20 Mio. Franken pro Region für FRV-Massnahmen (Synthesebericht, S. 45) ausreichen werden oder ob damit doch nur «ein bisschen mehr Velo und Fussgänger» (Synthesebericht, S. 69) möglich ist. Unabhängig von der Grösse des Betrags ist für die Grünen Aargau wichtig, dass die Kosten für flächendeckende FRV-Massnahmen nicht wie sonst üblich auf die Gemeinden abgewälzt werden, sondern als Teil des Gesamtprojekts aus Mitteln des Strassenfonds finanziert werden.

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr noch gar nicht ausgearbeitet sind, obwohl sie so offensichtlich ein zentrales Element aller Varianten darstellen. Ein allfälliger Eintrag der OASE im Richtplan macht für uns frühestens dann Sinn, wenn die Massnahmen in den Bereichen FRV und Mobilitätsmanagement im gleichen Konkretisierungsgrad wie die MIV-Massnahmen ausgearbeitet sind. Diese Massnahmen müssen zudem zwingend gemeinsam mit den MIV-Umfahrungen als Gesamtpaket im Richtplan festgeschrieben werden. Das Gleiche gilt auch für die ÖV-Massnahmen. Sonst ist die Gefahr gross, dass der Fuss- und der Radverkehr vergessen geht und eine reine MIV-Kapazitätserweiterung umgesetzt wird.

Frage 4d Gibt es aus Ihrer Sicht Verbesserungsmöglichkeiten an den gewählten Bestvarianten? Wenn ja, welche?

Antwort: nein

Die vorgeschlagenen Varianten genügen den Anforderungen an eine nachhaltige Mobilitätspolitik nicht.

THEMA 5 GESAMTKONZEPT OASE (S. 65–70)

Frage 5 Ist das Gesamtkonzept aus Ihrer Sicht vollständig und zukunftstauglich?

Wenn nein, was fehlt?

Antwort: nein

Der gegenwärtige Planungsstand der OASE ist nicht vollständig. Die OASE ist laut Anhörungsunterlagen ein «Gesamtkonzept», das «Massnahmen zu den Themen Siedlung, motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV), Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie Mobilitätsmanagement (MM)» umfasst (Synthesebericht, Seite 3). Die vorgestellten Varianten sind aber reine Strassenbauprojekte, die dem MIV zugute kommen und die Grundlage für eine Verkehrszunahme schaffen. Massnahmen für die übrigen Elemente fehlen vollständig. Zudem wirken sich diese Massnahmen negativ auf das Potenzial der anderen Ebenen aus, etwa weil eine Zunahme des motorisierten Strassenverkehrs die Bedingungen für den FRV verschlechtert und damit eine Verlagerung erschwert.

Der Ansatz der OASE ist nicht zukunftstauglich. Er steht im Widerspruch zu verschiedenen strategischen Grundlegendokumenten des Kantons Aargau, so dem Entwicklungsleitbild der Regierung 2012–2022 (ELB), dem Dritten Nachhaltigkeitsbericht des Regierungsrats (2012), dem Strategiepapier mobilitätAARGAU (in Anhörung) und dem Konzept Fuss- und Radverkehr (2015). Er steht ausserdem im Widerspruch zu den Wachstumsprognosen, die dem OASE-Prozess zugrunde liegen. Sollten sie tatsächlich eintreffen, wird die Raumkonkurrenz weiter zunehmen. Der MIV weist aber die mit Abstand schlechteste Platzeffizienz aus. Anstatt sich zu überlegen, wie die Kapazitäten für den MIV weiter gesteigert werden können, sollte der Kanton gemeinsam mit den Regionen und den Gemeinden nach Lösungen suchen, um

- Verkehr zu vermeiden
- den Binnen- und Teile des Ziel-/Quell-Verkehrs vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und vor allem den Fuss- und Radverkehr zu verlagern,
- den Durchgangsverkehr einzudämmen,
- den verbleibenden Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten.

Der Ostaargau entwickelt sich zu einer zusammenhängenden städtischen Region. Statt mit zusätzlichen Strassen noch mehr Verkehr zu generieren, sollten Kanton und Gemeinden gemeinsam urbane Lebensräume mit einer hohen Lebensqualität entwickeln. Dies ist nur möglich, wenn in der Mobilitätspolitik die Prioritäten anders gesetzt werden.