
Postulat Eugen Frunz, Obersiggenthal, vom 5. Mai 2009 betreffend Prüfung eines Lägerndurchstiches zwischen Wettingen (Furttalanschluss) und Ehrendingen (Raum Tiefenwaag) zur Verkehrsentflechtung der Klus Baden genannt "Nordentlastung"; Ablehnung

Aarau, 17. Juni 2009

09.156

I.

Text und Begründung des Postulats wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat lehnt das Postulat mit folgender Begründung ab:

Das grenznahe Zentrum Waldshut ist strassenmässig über die J5 (K 113) im Unteren Aaretal und deren Weiterführungen im Limmattal (T295) und im Aaretal (T5) mit den Agglomerations im Mittelland und den Nationalstrassen A1 und A3 verbunden. Die heutige Anbindung führt mitten durch die Regionalzentren Brugg oder Baden. Die Überlagerung von übergeordnetem und regionalem Verkehr gefährdet längerfristig die Funktionsfähigkeit der Nord-Süd-Verbindung und die Attraktivität der beiden Regionalzentren. Eine neue Strassenverbindung könnte eine Entlastung von Baden und Brugg bewirken. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung untersucht das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zurzeit die Linienführung "Petersbergtunnel", die aus dem Raum Station Siggenthal zur A1 (Baden West) oder zur A3 (Brugg/Lupfig) führt. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Ende des Jahrs vorliegen. Die Anbindung des Unteren Aaretals ist von regionaler Bedeutung. Sie schafft bessere Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Unteren Aaretals, ohne die Gebiete Brugg/Windisch und Baden/Wettingen mit zusätzlichem Durchgangsverkehr zu belasten.

Die Verkehrsbelastung im Grossraum Baden-Wettingen hat in den letzten zehn Jahren deutlich stärker zugenommen als erwartet. Aus diesem Grund ist die Aussage im Postulat zutreffend, dass die Verkehrssituation im Raum Baden problematisch sei.

Im Postulat wird gefordert, "... zusammen mit den in Bearbeitung stehenden Tunnelvarianten (Petersberg/eventuell Martinsberg) ebenfalls die Variante eines Lägerndurchstichs vom Anschluss der Wettinger Furttalkreuzung in den Raum Tiefenwaag Ehrendingen zu prüfen ...". Diese "Nordentlastung" soll die Verkehrssituation für den Raum Baden/Wettingen verbessern. Aufgrund der unterschiedlichen Lage eines Petersbergtunnels und einer östlichen Umfahrung der Agglomeration Baden/Wettingen sind sehr ungleiche Auswirkungen dieser beiden Projektideen zu erwarten.

Die verkehrlichen Wirkungen von Änderungen im Netz (zum Beispiel Ausbauten) können mit dem kantonalen Verkehrsmodell (KVM-AG) abgeschätzt werden. Erste Untersuchungen im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung zeigen, dass durch den Petersbergtunnel eine Entlastung des heutigen Netzes, je nach Querschnitt und Netzkonfiguration, in der Grössenordnung von 10 % bis 40 % des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) möglich ist. Entlastet werden die Achsen Brugg/Windisch/Birrfeld, Schinznach/Wildegg, Birmenstorf und Untersiggenthal/Baden/Wettingen; dadurch entsteht mehr Entwicklungsspielraum. Eine Entlastung der Ortsdurchfahrten ermöglicht auch eine Aufwertung des Strassenraums und verbessert die Wohnqualität.

Die im Postulat vorgeschlagene "Nordentlastung" wurde bisher nicht detailliert untersucht. Abschätzungen mit dem Verkehrsmodell zeigen nur eine sehr schwache Entlastung für den Raum Baden und gar keine Entlastung für den Raum Brugg. Hingegen ist mit einem Anstieg des Verkehrs auf der Achse Döttingen–Endingen–Ehrendingen zu rechnen. Die Mehrbelastung sämtlicher Ortsdurchfahrten im Surbtal beeinträchtigt dort die Wohnqualität stark.

Fazit

In der Region Baden werden verschiedene Massnahmen umgesetzt, um die Verkehrssituation zu verbessern. Als erster Schritt soll mit dem Verkehrsmanagement Baden-Wettingen eine Verflüssigung des Verkehrs erzielt werden. Zurzeit werden im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Anbindung des Unteren Aaretals verschiedene Varianten untersucht, um die Situation in Baden und Brugg längerfristig zu verbessern. Aufgrund vergleichender Auswertungen aus dem Verkehrsmodell zeigt sich, dass eine Variante Petersbergtunnel das Strassennetz – sowohl in Baden als auch in Brugg – deutlich mehr entlastet als die im Postulat vorgesehene Linienführung. Diese weist zudem keine nennenswerte Verbesserung der Anbindung des Unteren Aaretals auf. Auf das Weiterverfolgen einer "Nordentlastung" im Rahmen der in Bearbeitung stehenden Tunnelvarianten ist aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der negativen Auswirkungen im Surbtal zu verzichten.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'635.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU