

## REGIERUNGSRAT

14. Februar 2018

17.269

### **Interpellation Robert Obrist, Grüne, Schinznach (Sprecher), Martin Brügger, SP, Brugg, und Jürg Baur, CVP, Brugg, vom 7. November 2017 betreffend Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE) im Raum Brugg-Windisch; Beantwortung**

---

I.

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

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

#### **Vorbemerkungen**

Das Strassen- und Schienennetz des Kantons Aargau stösst bereits heute insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen in die Agglomerationen und Zentren an seine Kapazitätsgrenzen. Auf wichtigen Strassenstrecken ist der Verkehrsfluss in den Spitzenzeiten stark beeinträchtigt; es kommt vermehrt zu Staus. Hiernach sinkt die Zuverlässigkeit der Reisezeiten im privaten und öffentlichen Verkehr. Dies hat zur Folge, dass die Anschlüsse beim Umsteigen teilweise nicht mehr gewährleistet sind. Die zunehmende Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die bisher gute Erreichbarkeit des Kantons Aargau aus, unter anderem auch in den Regionen Baden und Brugg.

Um die Situation zu verbessern soll in einem partizipativen Verfahren ein Gesamtkonzept Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE) mit einem Zeithorizont 2040 erarbeitet werden, in dem Massnahmen zu den Themen motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie Mobilitätsmanagement (MM) dargestellt sind. Einerseits sollen die Zentren Baden und Brugg vom Verkehr entlastet und deren Erreichbarkeit sichergestellt werden. Andererseits sind die wichtigen Nord-Süd-Verkehrsverbindungen durch diese Zentren funktionsfähig zu erhalten und das Untere Aaretal besser an das Nationalstrassennetz (A1 und A3) anzubinden.

Der Projektperimeter des OASE-Projekts besteht aus den drei Gebieten der Regionalplanungsverbände Baden Regio, Brugg Regio und ZurzibietRegio.

Der Grosse Rat hat mit seinem Beschluss am 27. Juni 2017 das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE) auf Stufe Zwischenergebnis im Richtplan eingetragen.

Parallel dazu hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU entwickelt und dem Grossen Rat vorgelegt, welcher am 13. Dezember 2016 die neue Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU einstimmig genehmigt hat. Darin wird festgehalten, dass die neue Strategie gezielt räumliche Akzente setzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen verfolgt.

Die Mobilität in der Stadt muss andere Ansprüche erfüllen als diejenige auf dem Land. Der Fuss- und Radverkehr soll in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden, um Kapazitätsengpässen im ÖV und dem MIV zu begegnen und die Ortskerne zu entlasten. Der ÖV wird insbesondere auf den Achsen in die Kernstädte sowie zwischen den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen gefördert. Beim MIV liegt der Schwerpunkt auf der Erreichbarkeit, der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und der Zuverlässigkeit der Verbindungen. Die Antworten auf die gestellten Fragen leiten sich einerseits aus der Mobilitätsstrategie ab und andererseits aus dem aktuellen Zwischenstand der Weiterbearbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau (OASE) in Richtung Richtplan Festsetzung.

### **Zur Frage 1**

"Unterstützt der Regierungsrat die Haltung, dass sich in den nächsten Jahrzehnten im Bereich Mobilität grosse Umbrüche abzeichnen und auch diese auch Realität werden? Ist er in der Folge bereit, auf weitere Planungs- und Realisierungsmassnahmen von Umfahrungsprojekten im Raum Brugg-Windisch zu verzichten?"

Der Regierungsrat ist auch der Meinung, dass sich aus heutiger Sicht in den nächsten Jahrzehnten im Bereich Mobilität grössere Umbrüche abzeichnen. Er ist sich bewusst, dass der Fortschritt in der Transport- und Informationstechnik die künftigen Verkehrssysteme massgeblich verändern wird und dass sicher gewisse Teile oder Elemente davon früher oder später auch Realität werden. Dabei geht er davon aus, dass intermodale Transportketten im Vordergrund stehen werden sowie wichtige technische Innovationen wie neue Antriebstechniken oder autonome Steuerung, Kommunikation zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrbahnen, Verkehrssteuerung und Fahrzeug zu erwarten sind. Dabei werden Innovationen aufgrund der kürzeren Erneuerungszyklen der Flotte auf Fahrzeugseite rascher verbreitet sein als Innovationen bei der Verkehrsinfrastruktur.

Auf der einen Seite bieten die Innovationen im Bereich Fahrerassistenz und Verkehrssteuerung/ "Automatisierung des Verkehrs" die Chance, die bestehende Infrastruktur besser auszunutzen. Dank kürzerer Fahrzeugabstände und gleichmässigerem Verkehrsfluss können unter anderem die Kapazität und die Zuverlässigkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) gesteigert werden. Auf der anderen Seite dürften völlig autonom fahrende Fahrzeuge zu einer sehr viel höheren Verkehrsnachfrage und damit zu einem Mehrbedarf an Verkehrsflächen und Verkehrsstrassen führen. Dies, weil Autofahren unabhängig von Führerschein- und Autobesitz möglich wird und die Zeit im Fahrzeug für andere Tätigkeiten genutzt werden kann. Nicht vorhersehbar ist der künftige Besetzungsgrad autonomer Fahrzeuge. Wird er gegenüber heute, wo in Spitzenzeiten nur ein Viertel der Sitzplätze im Auto besetzt sind, deutlich ansteigen oder auf ähnlich tiefem Niveau verharren? Die Auslastung und die Verfügbarkeit der Fahrzeuge – mehrheitlich im individuellen Besitz oder überwiegend Sharing-Systeme beziehungsweise kommerzielle Anbieter – werden neben dem Preis die Auswirkungen auf das künftige Verkehrsverhalten und den zusätzlichen Flächenbedarf wesentlich prägen.

Der Regierungsrat hat den Auftrag zur Gewährung der Erreichbarkeit leistungsfähige Hauptverkehrsstrassen und ein funktionsfähiges Strassennetz zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört auch weiterhin, dass zur Entlastung bestehender Strassen in dicht besiedelten Gebieten neue Strasseninfrastrukturvorhaben zu prüfen sind. Dies jedoch unter einem gesamtverkehrlichen Ansatz, wie dies im regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE) vorgesehen ist. Die weiteren Planungsarbeiten von Umfahrungsprojekten im Raum Brugg-Windisch werden deshalb weitergeführt.

## Zur Frage 2

"Sollte der Regierungsrat nicht bereit sein, diese Konsequenzen zu ziehen, ist er zumindest bereit, in einem partizipativen Prozess mit der Bevölkerung einen Paradigmenwechsel für die anstehenden Probleme mit der ausufernden Mobilität auszuarbeiten? Dabei soll eine nachhaltige Siedlungsentwicklung im Vordergrund stehen."

Sowohl im Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG), im Richtplan, in den Agglomerationsprogrammen als auch in der Mobilitätsstrategie 2016 wird auf das Thema Abstimmung von Siedlung und Verkehr eingegangen. In der Stossrichtung 1 der Strategie wird erkannt, dass in Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen der Platz für Verkehrsinfrastrukturen begrenzt ist. Gleichzeitig wird in diesen Raumtypen der Grossteil des Bevölkerungszuwachses und des Wirtschaftswachstums stattfinden. Darum muss der Verkehr dort möglichst flächeneffizient abgewickelt werden. Darum stehen die Förderung von Fuss- und Radverkehr (FRV) sowie ein attraktiver ÖV mit gutem Angebot zwischen und zu den Kernstädten im Vordergrund.

Der Regierungsrat hat diesbezüglich schon die Konsequenzen gezogen und bringt die Umfahrungsvarianten in Brugg/Windisch nicht als Einzelmassnahme sondern in einem gesamtverkehrlichen Kontext in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sowie dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau (OASE). Darin enthalten sind Massnahmen zu den Themen MIV, ÖV, FRV sowie Mobilitätsmanagement (MM). Auch wird das Themenfeld der Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) und dem Richtplankapitel Siedlung berücksichtigt, welches der Grosse Rat am 24. März 2015 genehmigt hat.

Die bisherigen Arbeiten zum regionalen Gesamtverkehrskonzept zeigen unter anderem, dass die begleitende Strategie FRV einen grossen Nutzengewinn erzielt, wenn im Radverkehr ein Quantensprung erreicht wird. Dieser Nutzengewinn ist aber nur einlösbar, wenn dem Radverkehr die notwendigen Flächen und die notwendige Attraktivität zur Verfügung gestellt werden.

Mit den parallel zur Umsetzung der Radverkehrsmassnahmen einsetzenden Mobilitätsmanagementaktivitäten (zum Beispiel "Velokultur", Kampagne) wird die Bevölkerung auf dem Weg zum notwendigen Paradigmenwechsel/Quantensprung begleitet.

Die genannte nachhaltige Siedlungsentwicklung stand bereits bei der Entwicklung des Richtplans 2011/2015 im Vordergrund. Eine nächste Revision des Richtplans in den Bereichen Verkehr und Siedlung bietet für Regionen, Gemeinden und die Bevölkerung erneut die Chance, die Siedlungsentwicklung im Kanton Aargau in die richtige Richtung zu gestalten und sich der Auswirkungen der Mobilität beziehungsweise der Wirkung zwischen Siedlung und Verkehr sowie dem eigenen Mobilitätsverhalten bewusst zu werden.

## Zur Frage 3

"Zurzeit liegen erst grobe Kostenschätzungen vor, welche eine zuverlässige Kosten-Wirksamkeitsanalyse erschweren. Wir gehen davon aus, dass sich eine allfällig diskutabile landschafts- und bevölkerungsverträgliche Lösung nur mit einer weitgehenden Untertunnelung der Aare und des Siedlungsgebiets realisieren lässt. Wird diese Haltung vom Regierungsrat geteilt?"

Der Grosse Rat hat mit seinem Beschluss am 27. Juni 2017 das regionale Gesamtverkehrskonzept OASE auf Stufe Zwischenergebnis im Richtplan eingetragen. Zurzeit laufen die vertiefenden Arbeiten in Richtung Richtplaneintrag Festsetzung. Mit der Festsetzung soll die vollständige räumliche Abstimmung im Richtplan stufengerecht abgeschlossen werden. Es ist dem Regierungsrat bewusst und wurde in der öffentlichen Anhörung 2016 und den Gesprächen rund um den Grossratsbeschluss vom 27. Juni 2017 deutlich, dass sich die Varianten des Zwischenergebnisses im Aareraum in einem sehr sensiblen Landschaftsgebiet, inklusive unterschiedlichen Bedürfnissen von Militär und Bevölkerung, befinden und dass mit grösstmöglicher Vorsicht mit dieser Situation umgegangen werden muss. Die

bisherigen Strassen-Varianten im Raum Brugg werden bis im Sommer 2018 weiterentwickelt. Es sind Optimierungen in alle Richtungen denkbar. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt oder der Regierungsrat werden zu gegebener Zeit über den Stand der Arbeiten informieren.

#### **Zur Frage 4**

"Ab welchen Gesamtkosten einer Variante wird diese heute aus mangelnder Kostenwirksamkeit aus dem Planungsprozess eliminiert?"

Bei den grossen Verkehrsplanungen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt existiert keine generell gültige, konkrete Zahl von Gesamtkosten, die zu einem Stopp von Planungsarbeiten führt.

Bei grösseren Vorhaben muss nach Phasenabschlüssen eine Aussage über das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen möglich sein. Oft werden pro Vorhaben auch unterschiedliche Bewertungsmethoden angewendet, die jede für sich einen Bestandteil für das Bild der Gesamtbewertung abgibt. Wird zum Beispiel auch eine Kosten-Nutzenanalyse durchgeführt, in der die monetarisierbaren Aspekte aufgearbeitet werden, sollte der monetarisierbare Nutzen normalerweise grösser sein als der monetarisierbare Schaden.

Auch die Anzahl anderer in Konkurrenz stehender Projekte und die Äufnung der Strassenkasse spielen eine Rolle.

Schlussendlich führt die politische Gewichtung und die Auslegeordnung der Projektbewertung zum Entscheid, ob oder wie die Planung weiter bearbeitet wird.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 977.–.

#### **Regierungsrat Aargau**