

REGIERUNGSRAT

16. November 2016

16.218

Interpellation Jürg Cafilisch, SP, Baden, vom 20. September 2016 betreffend Verkehrsperspektiven Kanton Aargau 2040; 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

Die Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs werden in unregelmässigen Abständen aktualisiert. Die letzte grosse Überarbeitung der Verkehrsperspektiven auf den Prognosehorizont 2030 fand 2006 statt und wurde 2012 ergänzt. Die Verkehrsperspektiven des schweizerischen Personen- und Güterverkehrs 2040 wurden im August 2016 publiziert und sind die Entscheidungsgrundlage für die Planungen des eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Zur Frage 1

"Welche Schlüsse zieht der Regierungsrat aus der Verkehrsprognose des Bundes?"

Die Verkehrsperspektiven geben Einblicke in die mögliche Mobilitätsentwicklung der Schweiz. Insbesondere geht aus der Studie hervor, dass Mobilitätsbedürfnisse komplexer werden und es durch die höher ausgelastete Verkehrsinfrastruktur notwendig ist, nicht nur an Trendprognosen festzuhalten, sondern auch Sensitivitätsanalysen in Betracht zu ziehen. Veränderungen sind nicht allein in den Strukturdaten zu erwarten, auch das Mobilitätsverhalten wird sich in Zukunft ändern. Da Prognosen zwangsläufig unsicher sind, ist dies ein weiterer Grund, in Szenarien Lösungen zu suchen.

Die Prognosen enthalten Anregungen und Hinweise, die in den kantonalen und regionalen Betrachtungen berücksichtigt werden. Die Erfahrung aus den letzten Jahren zeigt, dass die Entwicklungen der Mobilität im Kanton Aargau nicht immer absolut deckungsgleich mit den gesamtschweizerischen Werten sind. So sind die Verkehrsperspektiven Schweiz 2040 eine wertvolle Grundlage, ersetzen jedoch nicht differenziertere Betrachtungen auf regionaler Ebene. Die Entwicklung der zukünftigen Mobilität ist in der Strategie mobilitätAARGAU aufgezeigt und wird in Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten weiterverfolgt.

Zur Frage 2

"Beim MIV wachsen vor allem der Einkaufsverkehr (+38 %) und der Freizeitverkehr (+32 %). Der Pendelverkehr nimmt dagegen deutlich weniger zu (+16 %). Welche Massnahmen stehen für den Regierungsrat bei diesen drei Teilbereichen des MIV im Vordergrund?"

Die zitierten Wachstumswerte beziehen sich auf alle Verkehrsträger und nicht nur den motorisierten Individualverkehr (MIV). Es kann festgestellt werden, dass die Anzahl der Einkaufs- und Freizeitverkehrswege überdurchschnittlich wachsen. Das ist vor allem auf die alternde Bevölkerung und die steigende Mobilität im Rentenalter zurückzuführen. Das in den Verkehrsperspektiven aufgezeigte geringere Wachstum im Arbeitsverkehr ist zum einen auf den geringer werdenden Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung und zum anderen auf flexiblere Arbeitsweisen zurückzuführen. Ebenfalls ist für den MIV in den Verkehrsperspektiven eine Reduktion in den Wegelängen prognostiziert und darum fällt das Wachstum der Fahrleistungen moderater aus.

Die unterschiedlichen Entwicklungen der Verkehrsmittel und die unterschiedlichen Wachstumsraten der Verkehrszwecke bestätigen unsere Erfahrung, dass die isolierte Betrachtung von Projekten unzureichend ist. Sie sind unter einem gesamtverkehrlichen Fokus zu planen. Ergebnisse aus dem Mikrozensus 2015 werden über die Mobilitätsentwicklung informieren und vom Regierungsrat bei Planungen berücksichtigt.

Ziele, Ausrichtungen und Lösungswege des Regierungsrats werden in der (16.187) Botschaft "Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU)" aufgeführt. Die daraus resultierenden Massnahmen und Projekte sind verkehrsmittelübergreifend auf die verschiedenen Raumtypen zugeschnitten zu konzipieren. Es sind gesamtheitliche Konzepte zu entwickeln, die es ermöglichen, die anfallenden Mobilitätsbedürfnisse effizient, nachhaltig und flexibel abzuwickeln.

Zur Frage 3

"Das grösste Wachstum findet beim ÖV statt. Wie will der Regierungsrat – gerade bei den jetzt geplanten Sparprogrammen im ÖV Bereich – sicherstellen, dass der ÖV die geplanten Kapazitäten auch aufnehmen kann und damit verhindert wird, dass die Strassen noch mehr belastet werden?"

Die geplanten Angebots- und Infrastrukturentwicklungen im ÖV sind im Mehrjahresprogramm ÖV 2013 (GRB Nr. 2013-2350), in der (13.223) Botschaft zur S-Bahn Aargau 2016 ff. (GRB Nr. 2014-323) sowie in der Eingabe der Nordwestschweizer Kantone im Zusammenhang mit der Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) beziehungsweise dem Angebotsschritt STEP 2030 detailliert dargelegt und teilweise vom Grossen Rat bereits beschlossen. Die Planungen zum STEP 2030 basierten auf den genannten hohen Wachstumsraten beziehungsweise Verkehrsprognosen des Bundes und zeigen die notwendigen langfristigen Angebote im Fern- und Regionalschienenverkehr auf. Auf nachfragestarken ÖV-Achsen soll die Bahn langfristig im 15-Minuten-Takt verkehren, so einen grösseren Teil der zusätzlichen Gesamtnachfrage übernehmen und die Strassen entlasten.

Mit dem Ausbau der S-Bahn Aargau wird in den nächsten Jahren ein wesentlicher Grundstein für attraktive ÖV-Angebote gelegt. Häufiger verkehrende Züge auf verschiedenen Bahnlinien, neue Direktverbindungen und der Einsatz von längeren Zugkompositionen ermöglichen in naher Zukunft, mehr Fahrgäste zu transportieren und das Nachfragewachstum aufzunehmen. Diese wichtigen Bahnangebote sind mit der Sanierungsmassnahme S17-635-1 (Verzögerungen Angebotsverbesserungen) nicht grundsätzlich infrage gestellt. Aufgrund von technischen und betrieblichen Problemen wird der Zeitpunkt der Inbetriebnahme einzelner Angebotselemente der S-Bahn Aargau zeitlich leicht nach hinten verschoben. Auch das Busangebot in den Kernstädten und urbanen Räumen kann in den nächsten Jahren nachfragegerecht ausgebaut werden.

Mit den drei Sanierungsmassnahmen S17 im ÖV sollen – neben Verzögerungen von Angebotsverbesserungen, die aus Kosten-/Nutzenüberlegungen sinnvoll sind (zum Beispiel Verzögerungen beim Ausbau des Abend- und Wochenendangebots) – vor allem mit Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen (S17-635-2) und mit einer höheren Nutzerfinanzierung (S17-635-3) die Voraussetzungen für einen langfristig finanzierbaren ÖV geschaffen werden. Nur so wird es möglich, dass die vorgesehenen Angebotsausbauten auf den nachfragestarken S-Bahnlinien und beim Busverkehr in den Kernstädten und urbanen Räumen bis 2030/40 auch umgesetzt werden können.

Zur Frage 4

"Wie will der Regierungsrat sicherstellen, dass der "Langsamverkehr" seine zunehmend wichtigere Rolle als ökologischen Verkehrsträger wahrnehmen kann, wenn gerade im Kanton Aargau die Infrastruktur dazu im Moment noch sehr schlecht ausgebaut ist?"

Gemäss der erwähnten Strategie mobilitätAARGAU soll der Anteil des Fuss- und Radverkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden, um Kapazitätsengpässen im ÖV und MIV zu begegnen sowie um die Ortskerne zu entlasten. Dank eines ansprechenden Infrastrukturangebots, durchgehenden Radrouten und Fusswegen, verbesserten Rahmenbedingungen sowie optimalen Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln erhalten Fuss- und Radverkehr in Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen einen höheren Stellenwert. Dafür werden die benötigten Flächen zur Verfügung gestellt sowie das kantonale und kommunale Netz aufeinander abgestimmt. Bei einer Überprüfung des Kantonsstrassennetzes liegt der Fokus auf Querungen, Gehwegen und der Führung des Radverkehrs ausserorts. In den geplanten Umsetzungskonzepten Fuss- und Radverkehr sowie kombinierte Mobilität werden die gewünschte Entwicklung sowie die Prioritäten in diesen Bereichen festgelegt.

Fussverkehr

Beim Fussverkehr kann eine Förderung nur durch ansprechende, gut beschilderte Fusswegverbindungen zwischen wichtigen Quell- und Zielgebieten stattfinden. Der Kanton Aargau unterstützt die Fusswegnetzplanung in den Gemeinden. Als gutes Instrument hierzu hat sich der Kommunale Gesamtplan Verkehr bewährt. Mit diesem Instrument erarbeitet die Gemeinde ein kommunales Fusswegnetz, erhebt Schwachstellen und formuliert Verbesserungsmassnahmen.

Alltags-Radverkehr

Der Kanton Aargau fördert den Radverkehr sowohl im Alltag wie auch in der Freizeit seit vielen Jahren. Um den Alltagsradverkehr zu unterstützen, plant und realisiert der Kanton seit 2003 ein kantonales Radroutennetz, das einen Umfang von 960 km aufweist (Vergleich: 1'150 km Kantonsstrassen). Über 90 % des Radroutennetzes sind realisiert, weitere 7 % sind in Planung oder im Bau. Ergänzend zum kantonalen Radroutennetz werden Veloschnellrouten geplant und realisiert, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern sowie die überkommunale und regionale Vernetzung zu verbessern. Zudem unterstützt der Kanton Aargau den Bau und Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an wichtigen Umsteigeknotenpunkten wie Bahnhöfen und grossen Bushaltestellen.

Ebenso wird auf die Abstimmung zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Radnetzen geachtet. Dies erfolgt wie beim Fussverkehr im Kommunalen Gesamtplan Verkehr. Gestützt auf die Erhebung der Schwachstellen formuliert die Gemeinde Verbesserungsmassnahmen und entwickelt eine kommunale Radnetzkarte. Damit kann eine gute Anbindung an die regionalen und kantonalen Netze realisiert werden. Insgesamt verbindet das kantonale Radroutennetz bereits heute den Hauptanteil der Aargauer Gemeinden. Es handelt sich dabei um ein zweckmässiges und sinnvolles Netz und stellt ein gutes Infrastrukturangebot für die Radfahrenden des Kantons Aargau dar.

Die Abstimmung von kantonalen und kommunalen Netzen ist weiterhin wichtig. Auch soll das Umsteigen vom Rad auf andere Verkehrsmittel schnell, sicher und ungehindert möglich sein. Wie bereits in den vergangenen Jahren steht der Ausbau von Radinfrastruktur auch zukünftig im Fokus, um das Radfahren insgesamt zu fördern. Es werden sowohl Infrastrukturen für den fahrenden sowie ruhenden Radverkehr nötig sein. Um das Alltags- und Pendelndennetz weiter auszubauen, hat der Kanton Aargau Veloschnellrouten als neues Netzelement in die Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, Limmattal und Aareland aufgenommen. Diese Routen ermöglichen ein schnelles, direktes und sicheres Zurücklegen von mittleren bis langen Distanzen per Fahrrad oder E-Bike. Dieses Angebot richtet sich an Berufs- und Ausbildungspendelnde.

Zusätzlich soll im Kanton Aargau ein permanentes Monitoring für den Radverkehr eingerichtet werden. Ziel ist es, mittels regelmässigen und automatisierten Erhebungen an festen Zählstandorten Grundlagedaten zum Radverkehr zu erfassen. Durch die Erhebung der tatsächlichen Verkehrsströme können die Bedürfnisse besser erkannt und berücksichtigt werden. So gewonnene Erkenntnisse fliessen anschliessend in verkehrsplanerische Entscheidungen ein und führen zu besseren Lösungen.

Freizeit-Radverkehr

Der Kanton Aargau ist neben weiteren Kantonen, dem Bund und vielen anderen Organisationen Stiftungsmitglied von Veloland Schweiz. Es handelt sich dabei um eine Stiftung unter der Aufsicht des Bundes, die 1995 gegründet wurde. Die Stiftung machte es sich bei der Gründung zur Aufgabe, "nachhaltige Freizeit- und Tourismusangebote im Bereich Human Powered Mobility zu entwickeln". Heute bietet sie im Bereich des Freizeit-Radverkehrs neun nationale und über 40 regionale Routen an. Der Kanton Aargau unterstützt diese Stiftung finanziell und arbeitet mit ihr bei der Planung und Realisierung der Freizeitrouten zusammen. Dadurch besteht im Kanton Aargau sowohl auf regionaler wie auch auf kantonaler Ebene ein attraktives Angebot für den Freizeit-Radverkehr.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'353.–.

Regierungsrat Aargau