

SP Bezirk Brugg
Postfach
5200 Brugg
bezirk@sp-brugg.ch



www.sp-brugg.ch
www.facebook.com/SPBezirkBrugg

16.1.2020

Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und
Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

Stellungnahme SP Bezirk Brugg zur Anpassung des Richtplans bzw. zur Festsetzung "regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040"

1 Grundsätzliche Haltung

Die SP Bezirk Brugg nimmt mit Erstaunen zur Kenntnis, dass der Kanton für das rGVK «OASE» die Wachstumszahlen insbesondere bei der Mobilität ungefragt als Grundlage übernimmt, diese scheinbar als «gottgegeben» betrachtet. Das rGVK «OASE» enthält keine einzige Massnahme zur Eindämmung der zunehmenden Verkehrsflut bzw. des ungebremsten Wachstums der Mobilität. Dies ist umso unverständlicher, als das rGVK ein Zukunftsprojekt sein soll (Umsetzung ca. 2040) und bereits seit längerem bekannt ist, dass die heutige Mobilität in keiner Art und Weise nachhaltig ist. Die Klimaforscher weisen mit Vehemenz darauf hin, dass Massnahmen auch im Bereich Verkehr unumgänglich sind, um die Klimaziele des Pariser Abkommens erreichen zu können. Die letzten Wahlen haben gezeigt, dass auch die Bevölkerung diesbezüglich sensibilisiert ist. Ein Projekt zur reinen Bewältigung des Verkehrs / der Mobilität ist in der heutigen Zeit nicht mehr zweckmässig. Unter diesem Aspekt hat die SP grundsätzliche Vorbehalte zum rGVK «OASE», welches zu einer Steigerung der Gesamtmobilität führen wird. Aus Sicht der SP ist das OASE Konzept veraltet und basiert auf einer überholten Strategie.

Anträge

- ⇒ Das rGVK «OASE» ist zu ergänzen mit konkreten Massnahmen bezüglich Eindämmung der Mobilität!

- ⇒ Aus klimapolitischer Sicht sind sofortige Massnahmen zur Förderung von umweltverträglicher Mobilität (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr) notwendig, nicht erst im Hinblick auf 2040.
- ⇒ Die reichlich geöffneter Strassenkasse ist in eine Mobilitätskasse umzuwandeln, welche nicht nur den motorisierten Individualverkehr unterstützt.

2 Hinweise im Einzelnen

Die SP Bezirk Brugg nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Kanton erstmals in der Geschichte eine Gesamtverkehrsbetrachtung unter Einbezug aller Verkehrsträger vornimmt. Dies betrachtet die SP als absolut notwendigen Schritt und dankt den Bearbeitern dazu. Die Grundlagenarbeiten wie z.B. das Fuss- und Velokonzept, das Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement oder auch die Vertiefungsstudien zum Thema Stadt- und Freiraum sind aus Sicht der SP zentrale Facharbeiten, um einem rGVK gerecht zu werden. Trotzdem müssen verschiedene Punkte kritisch betrachtet bzw. zwingend nachgebessert werden:

2.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die SP Bezirk Brugg nimmt ebenfalls erfreut zur Kenntnis, dass mindestens ansatzweise eine Abstimmung Siedlung und Verkehr (§ 13 Abs. 1 BauG) vorgenommen wurde. Insbesondere die Vertiefungsstudie für den Raum Brugg/Windisch zum Stadt- und Freiraum ist aber wenig überzeugend und Bedarf zwingend einer Ergänzung. Die Vertiefungsstudie für den Raum Baden/Wettingen ist deutlich überzeugender.

Antrag

- ⇒ Die Studie Stadt- und Freiraum für den Raum Brugg/Windisch ist bis zum Zeitpunkt Einholung der Realisierungskredite zu ergänzen und deutlich nachzubessern. Die zwingend notwendigen stadt- und freiräumlichen Massnahmen sind klar aufzuzeigen.

2.2 Betriebsanschluss Kabelwerke

Bei der MIV-Variante Brugg/Windisch ist im Bereich der Kabelwerke ein Betriebsanschluss an die neue Umfahrung vorgesehen. Dieser ist bereits mit der aktuellen Nutzung des Industrieareals völlig unnötig (die Schwerverkehrssituation wurde entschärft durch den Ausbau der Industriestrasse und die Reduktion der Produktion). Zudem haben Entwicklungen in den letzten Jahren aufgezeigt, dass die Kabelwerke höchstwahrscheinlich bis zur Umsetzung des rGVK «OASE» den Betrieb einstellen werden. Bei einer Neunutzung des Areals sind gestützt auf die rechtskräftige BNO autoarme Nutzungen zwingend (starke Limitierung der Anzahl PP). Zudem ist ein reiner Betriebsanschluss, bzw. eine Abgrenzung zum Quartier und zur Vermeidung des Schleichverkehrs kaum durchsetzbar. Auch hätte ein Anschlussknoten an dieser Lage in unmittelbarer Nähe zum Campus Brugg/Windisch städtebaulich verheerende Auswirkungen.

Antrag

- ⇒ Auf den Betriebsanschluss Kabelwerke ist zu verzichten.!

2.3 Untertunnelung Windisch

Die oberirdische Streckenführung der neuen Umfahrung in Windisch wirkt sich für die Lebensqualität der angrenzenden Wohngebiete (inkl. des zukünftigen Entwicklungsgebiets Kabelwerke) verheerend aus. Die Luftqualität wird schlechter und die Lärmbelastung steigt. Sie steht auch im Widerspruch zur vorgeschlagenen Stadtreparatur auf Seiten Brugg. Im gleichen Konzept soll auf der anderen Seite der Gleise gleichzeitig eine verkehrsorientierte Situation geschaffen werden

Antrag

- ⇒ Die Untertunnelung ist bis zum Anschluss an die Südwestumfahrung zu verlängern!

2.4 Kostenverteiler Umbau entlastete Strassen

Der Ausbau der Infrastruktur im Bereich MIV (von der SP nicht erwünscht) führt in einzelnen stark belasteten Strassenabschnitten (z.B. Bruggerstrasse Baden / Zurzacherstrasse Brugg) dennoch zu erfreulichen Entlastungen. Andere stark belastete Strassenabschnitte werden jedoch nur marginal entlastet (z.B. Hauserstrasse Windisch). Es ist eine Umklassierung und auch ein Umbau dieser Strassenabschnitte vorgesehen. Diese Umgestaltung ist von absolut zentraler Bedeutung zur langfristigen Sicherung der Entlastung und zur positiven städtebaulichen und freiräumlichen Nutzung der Entlastung zugunsten der ansässigen Bevölkerung. Im Bericht wird ausgeführt, dass der Kostenteiler zur Anpassung der entlasteten Strassen erst mit dem OASE-Realisierungskredit geklärt werden soll. Dies ist aus Sicht der SP-Bezirk Brugg nicht haltbar und gefährdet eine der zentralsten und wichtigsten positiven Auswirkungen der Umfahrungsstrassen für die ansässige Bevölkerung.

Antrag

- ⇒ Sollte der Ausbau de MIV tatsächlich kommen, so wäre zwingend: Der Umbau der entlasteten Strassen (betrifft alle Strassenabschnitte, welche durch mindestens $\frac{1}{4}$ vom aktuellen Verkehr entlastet werden) ist zum gleichen Kostenteiler (90% Kanton / 10 % Gemeinden) wie die neuen MIV-Infrastrukturanlagen zu übernehmen. Der Richtplan ist diesbezüglich zu ergänzen.

2.5 Öffentlicher Verkehr

Die Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden grundsätzlich begrüsst. Sowohl die Massnahmen im Bahnbereich (STEP 2035) wie auch die Massnahmen im Bereich Bus sind grundsätzlich nachvollziehbar und zweckmässig, führen sie doch zu einer Kapazitätssteigerung beim öffentlichen Verkehr um rund 50%. Es muss aber auch festgehalten werden, dass diese Ausbauten die Steuerzahler stark belasten und nur dann gerechtfertigt sind, wenn dadurch eine spürbare (deutliche) Steigerung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs resultiert. Dazu sind jedoch keine griffigen Massnahmen vorgesehen. Die sehr hohen Kosten im Bereich des öffentlichen Verkehrs und gleichzeitig die hohen Kosten für die geplanten Infrastrukturmassnahmen im Bereich MIV sind weder nachhaltig (vgl. Punkt 1 / grundsätzliche Haltung) noch finanziell tragbar.

Antrag

- ⇒ Es sind zusätzliche Massnahmen vorzusehen, um positiven Einfluss auf den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs vorzusehen!

2.6 Veloverkehr

Sehr begrüsst werden die vorgesehenen Massnahmen im Bereich Veloverkehr. Sowohl die geplante Ergänzung der kantonalen Velorouten wie auch die Ergänzung des Velonetzes durch Haupt- und Velovorzugsrouten erachtet die SP Bezirk Brugg als sehr wichtig zur Verbesserung eines nachhaltigen Umgangs mit der Mobilität. Auch die geplanten Standards erscheinen sachgerecht. Die Routenwahl muss jedoch direkter erfolgen, Umwege müssen vermieden werden. Die geplante Zielsetzung, den Veloverkehrsanteil auf 15 % zu erhöhen, dürfte aber leider eher unrealistisch sein, muss jedoch mit aller Kraft angestrebt werden. Dazu ist insbesondere die im Bericht Fuss- und Veloverkehr dargelegte Strategie «Velokultur entwickeln» noch zu konkretisieren.

Anträge

- ⇒ Die Strategie «Velokultur entwickeln» ist zu konkretisieren!
- ⇒ Die bereits vor Umsetzung der Umfahrungsprojekte möglichen Massnahmen im Bereich Veloverkehr sind umgehend an die Hand zu nehmen. Der Richtplan ist diesbezüglich zu ergänzen!
- ⇒ Velovorzugsroute Baden-Eigenamt (nicht nur bis Bahnhof Brugg) und direkter als in der bisherigen Planung (kein Umweg über Obersiggenthal)
- ⇒ Zusätzliche Velovorzugsroute Süd-Nord (Rohrdorferberg, KSB, Villigerfeld inkl. PSI, Zurzibiet)

2.6.1 Veloverbindung Brugg Windisch

Die Veloverbindung Brugg Windisch (Ausbau SBB-Unterführung) ist ein zentrales Anliegen der Bevölkerung von Brugg und Windisch. Es ist zudem ein anerkanntes A-Projekt im Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Trotzdem wurde das Projekt bisher nicht umgesetzt, vor allem aus finanziellen Gründen. Dies zeigt deutlich, dass die Projekte im Bereich Velo nur dann glaubhaft sind, wenn die Finanzierung mit dem gleichen Kostenteiler wie bei den Infrastrukturbauten im Bereich MIV (90% Kanton / 10% Gemeinden) oder sogar ganz durch den Kanton finanziert werden.

Anträge

- ⇒ **Die Kosten für die Infrastrukturausbauten im Bereich Velo sind vollständig durch die Strassenkasse des Kantons zu übernehmen!**
- ⇒ Der Ausbau der SBB-Unterführung Brugg/Windisch ist umgehend an die Hand zu nehmen.

2.7 Hochbrücke Baden Wettingen

Die geplante Umnutzung der Hochbrücke zwischen Baden und Wettingen für den Langsamverkehr sowie die Limmatbahn werden sehr begrüsst. Allerdings ist auf den Bau einer neuen Limmat Brücke zu verzichten, die bestehende Hochbrücke soll gemischt genutzt werden, aber der öffentliche und langsame Verkehr deutlich priorisiert werden. Gemäss Richtplanentwurf ist vorgesehen, dies erst mit der Festsetzung der Limmatbahnverlängerung im Richtplan zu sichern. Aus Sicht der SP

Bezirk Brugg ist dies jedoch eine wichtige und zentrale Forderung aus dem rGVK «OASE» und somit mit der vorliegenden Richtplanfestsetzung zu sichern. Die Abhängigkeit mit der Limmatbahn ist nicht zwingend.

Anträge

- ⇒ Die Umnutzung der Hochbrücke ist mit der aktuellen Richtplanfestsetzung rGVK «OASE» zu sichern.
- ⇒ Auf den Bau einer neuen Limmatbrücke ist zu verzichten, zugunsten eines Mischbetriebs der Hochbrücke, allerdings mit klarer Priorisierung von öV und Langsamverkehr.

2.8 Verkehrsmanagement

Seit Jahren liegt ein Verkehrsmanagement für die Region Brugg Windisch in der Schublade bereit. Es ist unbegreiflich, wieso dies nicht durchgesetzt wird und somit längst Erfahrungen über dessen Einfluss vorliegen könnten.

Antrag

- ⇒ Der Kanton muss unabhängig vom Strasseneigner eingreifen und ein Verkehrsmanagement durchsetzen können.
- ⇒ Dabei ist die Finanzierung vorwiegend (90:10) durch den Kanton sicher zu stellen.

Die SP Bezirk Brugg dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

SP Bezirk Brugg

Postfach
5200 Brugg
bezirk@sp-brugg.ch
www.sp-brugg.ch