

Stellungnahme der Gruppe OASIN Baden

Thema 1 Partizipation und Kommunikation (Synthesebericht S. 71)

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?

eher einverstanden

Das BVU hat sich um einen systematischen und transparenten Planungsprozess bemüht. Begrüsst wird insbesondere der Einbezug der Regionalen Planungsverbände der betroffenen Regionen Baden, Brugg und Zurzibiet. Ob der Einbezug der Gemeinden für ein Planungsvorhaben dieser Tragweite ausreichend war, ist fraglich. Nicht einverstanden sind wir mit der Tatsache, dass die Umweltverbände in dieser frühen Projektphase gar nicht einbezogen wurden. Es besteht die Gefahr, dass die Entwicklung der OASE-Ziele von Wirtschaftsinteressen geleitet wurde und andere Anliegen, insbesondere solche der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung, nicht genügend berücksichtigt wurden.

Thema 2 Situationsanalyse und Zielformulierung (S. 17–34)

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

Völlig dagegen

Die Situationsanalyse hat grundlegende Lücken, die Zielformulierung setzt auf einem zu tiefen Level an und ist deshalb falsch.

Bei der **Entwicklung der übergeordneten Ziele der OASE** stellen sich grundsätzliche Fragen. Es ist nicht nachvollziehbar, welche Meinungsbildungsprozesse der Zieldefinition zugrunde liegen und welche Interessen dabei wie gewichtet wurden; die Ziele einer Entlastung der Agglomerationen von Baden und Brugg sowie die bessere Anbindung des Unteren Aaretals an das Nationalstrassennetz haben bereits frühere Planungsprozesse verfolgt, und es bleibt offen, ob sie überhaupt reflektiert wurden.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, weshalb nicht schon in dieser frühen Phase die Umweltverbände in den Planungsprozess einbezogen wurden. Der gegenwärtige Planungsstand scheint vor allem die Interessen von Wirtschaftskreisen zu widerspiegeln, während Anliegen der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung ungenügend berücksichtigt sind. So muss die der Zieldefinition zugrundeliegende Annahme, dass eine wachsende Bevölkerung zwingend zu mehr (motorisiertem Individual-) Verkehr führt, grundsätzlich infrage gestellt werden, solange

sie nicht in ausreichender Tiefe und unter Einbezug alternativer Entwicklungsmodelle untersucht ist und einer wissenschaftlichen Betrachtung standhält.

Die Zielformulierung setzt mindestens eine Stufe zu tief an. Das Oberziel darf nicht die “Entlastung von Baden und Brugg” sein; **Oberziel muss die “Verbesserung der Lebensqualität in den drei Regionen Baden-Wettingen, Brugg und Unteres Aaretal / Zurzibiet” sein**. Indem als oberstes Ziel die “Entlastung von Baden und Brugg” ausgegeben wird, werden grundsätzliche Alternativen zum Vornherein ausgeschaltet. Eine mögliche Massnahme wird zum Oberziel erklärt; Massnahmen dürfen aber nicht Oberziele sein. In der Folge hat die Situationsanalyse gravierende Mängel: Das Wachstum beim MIV wird als gegeben angenommen, die Anteile von Fuss- und Veloverkehr nehmen bis 2040 ab (Seite 33 Synthesebericht), statt dass unter anderem nach Lösungen gefragt wird, wie dieser MIV-Anstieg verhindert und die Anteile von Fuss- und Veloverkehr angehoben werden können. Geht man von der “Lebensqualität” als Oberziel für Massnahmen im Verkehr aus, kommen folgende grundlegenden Stossrichtungen infrage, die sich in Varianten niederschlagen müssten:

- Verkehrsvermeidung durch raumplanerische Massnahmen
- siedlungsverträglichere Abwicklung des Verkehrs durch Massnahmen in den Bereichen Verkehrsorganisation (Verkehrsmanagement, Temporeduktionen auch auf Kantonsstrassen, Parkplatzpolitik) und Infrastruktur (Strassenraumgestaltungen etc.)
- konsequente Verlagerungspolitik auf ÖV und FRV
- Umfahrungen

In der Oase geht es aber nur um Umfahrungen; das Potenzial der anderen Optionen wird gar nicht in Betracht gezogen. Dabei hätte eine Politik der Verkehrsvermeidung und -verlagerung im Betrachtungsperimeter gute Chancen; der hohe Anteil von Ziel-/Quell- und Binnenverkehr bietet sehr viel Spielraum. Beispielsweise könnte gemäss der nationalen Studie “Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale” des SVI im Raum Brugg-Baden mit bewährten Massnahmen kurz- bis mittelfristig der Anteil mit dem Velo zurückgelegter Etappen von 5% im Jahr 2010 auf 9,5% gesteigert werden, was einer Zunahme um 89 Prozent entspricht.

Mit der als Voraussetzung und Rahmenbedingung dem Planungsprozess zugrundegelegten Annahme eines Wachstums des motorisierten Strassenverkehrs ist es logisch, dass nur Strassenbauvarianten untersucht werden. Mit den gewählten Strassenbauvarianten werden Massnahmen zur Bewältigung des MIV ins Auge gefasst, die ihrerseits wieder Mehrverkehr erzeugen, auch wenn dies im Bericht in Abrede gestellt wird. Die ausgewiesenen Zeiteinsparungen entlarven diese Behauptung des Berichts als unhaltbar. Die Crux ist, dass Umfahrungsstrassen, so wie sie meist geplant sind, Beschleunigungsstrassen sind.

Schliesslich wird in der Situationsanalyse erkannt, dass “die MIV-Kapazität in den Zentren zu den Spitzenzeiten bereits heute praktisch ausgeschöpft ist, was die Attraktivität der Alternative ÖV steigert” (Synthesebericht Seite 32) – die geplante Erhöhung der MIV-Kapazität wird somit zusätzlichen Verkehr induzieren und sogar zu einer gewissen Rückverlagerung vom ÖV auf die Strasse führen. Richtig wäre 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** der neuen Infrastrukturen auf; sie geht mit keinem Wort darauf ein. Als Resultat der Arbeiten zum Baldegg-

tunnel mit geschätzten Kosten von 1'051 Mio. Franken wurde festgestellt, dass diese Investition nicht zu finanzieren sei. Die neuen Vorschläge kosten ähnliche Summen (600 bis 1000 Mio. Franken). Es ist absehbar, dass es neue Finanzierungsquellen brauchen wird, zumal die Gemeinden die rechnerisch möglichen Beträge nicht werden übernehmen können. Geht man vom Maximalbeitrag von 60 Prozent aus, den der Kanton gemäss Dekret von sogenannten "profitierenden" Gemeinden verlangen kann, drohen den Gemeinden in der Region Baden (wahrscheinlich zum grössten Teil von Baden selber) Beiträge von 300 bis 360 Mio. Franken. In der Region Brugg sind es 100 bis 200 Mio. Franken, die vor allem von Brugg und Windisch zu tragen wären – das wäre unzumutbar. Es braucht auch auf dieser Stufe bereits einen groben Investitionsplan mit Angaben, woher die Mittel kommen. Ohne zumindest grobe Angaben zur Finanzierung kann der Bericht nicht akzeptiert werden.

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 muss 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. Wir lehnen jegliche neuen grossen Infrastrukturinvestitionen (auch auf nationaler Ebene) kategorisch ab, solange diese Verzerrungen nicht beseitigt sind. Die Zeit, die es für die Realisierung der neuen Infrastrukturen braucht (mind. 10 Jahre), gibt zeitlichen Spielraum für dieses Anliegen. Eine leistungsabhängige Mfz-Steuer und -Versicherung wird auch neue Voraussetzungen im Verkehr schaffen und die Konkurrenzfähigkeit von ÖV und FRV massiv verbessern.

Fazit: Die OASE geht viel zu direkt auf kostspielige bauliche Massnahmen los und stellt die grundsätzlichen Fragen nicht: mit welchen Massnahmen der MIV reduziert und siedlungsverträglich abgewickelt werden kann. Stattdessen wird eine weitere Zunahme unhinterfragt in Kauf genommen. Eine noch so seriöse Arbeit könnte diesen grundsätzlichen Mangel nicht beheben.

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?

Eher einverstanden

Der Rahmen der zukünftigen Entwicklung auf der Schiene ist mit den nationalen Ausbauprogrammen STEP 2030 weitgehend gegeben. Eine Ausnahme ist die Limmattalbahn. Sie müsste im Rahmen der OASE einen höheren Stellenwert erhalten.

Weiter könnten eine Wiedererwägung von S-Bahn-Haltestellen im Brisgi, in Baden Oberstadt und im Galgenbuck zusammen mit der geplanten Haltestelle Tägerhard und die Weiterführung der Limmattalbahn durch Baden bis nach Untersiggenthal oder Fislisbach Bestandteil einer ÖV-Variante sein, die auf STEP 2030 aufbaut.

Was fehlt, sind ambitionöse Weiterentwicklungen des Busverkehrs. Auch da gibt es grundsätzliche Fragen. Beispielsweise müssen die Räume Baden und Brugg als *ein* Verkehrsraum betrachtet werden. So müssten etwa die Busverbindungen zwischen Baden und Brugg durchgebunden werden (kein Bruch mehr in Gebenstorf). Zudem müsste in einem Kernnetz der Agglomeration tagsüber ein 7,5-Minuten-Takt realisiert werden, im Gebiet der Agglomerationen Baden und Brugg ein 15-Minuten-Takt und ausserhalb der Agglomerationen ein 30-Minuten-Takt.

STEP 2030 ist noch nicht gesichert. Hier müsste vom Kanton Aargau aus massiver Druck aufgebaut werden. Auch dies müsste im Rahmen der OASE zum Ausdruck kommen.

Thema 3 Variantensynthese und -analyse (S. 35–49)

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

Völlig dagegen

Die Versäumnisse bei der Zielsetzung rächen sich hier. Es fehlen insbesondere

- eine Variante 0+
- eine Variante ÖV/FRV

Eine **Variante 0+** ist eigentlich State of the Art bei Zweckmässigkeitsprüfungen. Sie soll auf einem relativ bescheidenen Investitionsniveau (hier z. B. 50 bis max. 150 Mio. Franken) aufzeigen, wie den Zielen der höheren Lebensqualität Genüge getan werden kann. Damit kann vermieden werden, dass die Entscheidungsträger nur zwischen einem unerträglichen Ist-Zustand, den man dann folgerichtig als inakzeptabel betrachtet, und sündhaft teuren Varianten (600 bis 1 Mrd. Franken inkl. "Ergänzungsstrategien") auswählen können. Eine unhaltbare Situation für eine seriöse Entscheidung. Elemente einer 0+-Variante könnten durchaus etwa der neue Limmatübergang (mit Sperrung MIV auf der Hochbrücke Baden) und der Scharfenfelstunnel sein.

Die **Variante ÖV/FRV** müsste die sogenannten "Ergänzungsstrategien" zu konsistenten, vollwertigen Varianten auf gleicher Stufe wie die Umfahrungen entwickeln und Elemente wie die Limmattalbahn, Busverdichtung, weitere Busspuren, Ausreizung Verkehrsmanagement, Velobahnen, Aufwertungen des öffentlichen Raums etc. enthalten. Das Investitionsniveau liegt hier bei 100 bis 300 Mio. Franken (mit Limmattalbahn evtl. auch höher), unter Berücksichtigung der höheren Betriebskosten.

Obwohl in der Situationsanalyse die Wirksamkeit grossräumiger Umfahrungen infrage gestellt wird, muss mit Erstaunen festgestellt werden, dass mit den vorgeschlagenen MIV-Umfahrungsvarianten für den Raum Baden-Wettingen genau solche Umfahrungen trotzdem vorgeschlagen werden.

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

Wir beschränken uns als Badener Interessengruppe auf Aussagen zu allgemeinen Themen und zur Region Baden.

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

völlig dagegen

Die grundsätzlichen Mängel bei der Übungsanlage (Zielwahl, Ausgangslage, Variantenfächer) führen per se zur Einschätzung, dass der ganze Bericht zurückgewiesen werden muss. Wir nehmen im Folgenden dennoch Stellung zu den präsentierten Bestvarianten und zur Methodik, damit zukünftige Fehlplanungen vermieden werden können.

Zur 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.

Fazit: Der Anhörungsbericht und der Synthesebericht sind grafisch sehr schön aufgemacht aber erfüllen die Ansprüche an Nachvollziehbarkeit, Konsistenz und Transparenz bei weitem nicht. Die Ergebnisse der Bewertung der aufgeführten Varianten sind lückenhaft, nicht nachvollziehbar und deshalb fragwürdig.

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. Es fällt auf, dass die Investitionskosten der Variante "Umfahrung Baden-West mit Anschluss Mellingerstrasse" gleich hoch ausgewiesen werden wie diejenigen der Variante ohne Anschluss Mellingerstrasse. Unter dem Gesichtspunkt der Verschiebung der 35'000 DTV vom Schulhausplatz auf die Siggenthaler Hochbrücke ist auch der **Martinsbergtunnel** inakzeptabel. Beide "Bestvarianten" kranken daran, dass sie **Nachbargemeinden** zusätzlich belasten, insbesondere die Gemeinde Obersiggenthal. Auch das ist nicht akzeptierbar und steht im einem unauflösbaren Konflikt zum erklärten Ziel der OASE, die Agglomerationen von Baden und Brugg zu entlasten.

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

völlig einverstanden

Es ist hervorzuheben, dass alle Varianten nur mit umfassenden Fuss- und Radverkehrsmassnahmen eine angemessene Verlagerungswirkung erreichen; "die Verlagerungswirkung muss zum Teil mit Massnahmen erzwungen werden" (Anhangband, 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 zentral, dass die Kosten für flächendeckende FRV-Massnahmen nicht – wie sonst üblich – auf die Gemeinden abgewälzt werden.

Insgesamt ist für uns nicht nachvollziehbar, dass 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 – wie auch im Bericht vorgesehen – gemeinsam mit den MIV-Umfahrungen als Gesamtpaket im Richtplan festgeschrieben werden. Das Gleiche gilt auch für die ÖV-Massnahmen.

Fazit: Die Gefahr ist gross, dass durch einen Richtplaneintrag ohne konkrete FRV-Massnahmen der Fuss- und der Radverkehr vergessen gehen und eine reine MIV-Kapazitätserweiterung umgesetzt wird.

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

nein

Die vorgeschlagenen Varianten sind nicht die Bestvarianten.

**Frage 5 Ist das Gesamtkonzept aus Ihrer Sicht vollständig und zukunftstauglich?
Wenn nein, was fehlt?**

nein

Anstatt sich zu überlegen, wie bis 2040 die Kapazität für den MIV gesteigert werden kann, sollten sich der Kanton, die Stadt Baden und die umliegenden Gemeinden überlegen, welche Massnahmen getroffen werden müssten, 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.

Zieht man als Massstab für die Beurteilung dieser Frage die grundlegenden Entwicklungsstrategien des Kantons heran, stellt man Widersprüche fest:

A. Entwicklungsleitbild

“Das Entwicklungsleitbild (ELB) der Aargauer Regierung 2013–2022 sieht eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in funktionalen Räumen vor ... Der Aargau muss die Siedlungsentwicklung steuern und gut erschlossene Standorte entwickeln, um die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen sicherzustellen und eine weitere Zersiedelung der Landschaft zu verhindern. Die Erreichbarkeit auf der Strasse soll gewährleistet und das Angebot im öffentlichen Verkehr verbessert werden. In Agglomerationsräumen soll der Fuss- und Radverkehr unterstützt werden” (Anhörungsbericht, Seite 11).

Wir stellen fest:

- a. Die Erreichbarkeit auf der Strasse wird mit den Projekten der OASE nicht nur gewährleistet, sondern erheblich verbessert.
- b. Eine konkrete Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr ist über die ohnehin geplanten Massnahmen im Rahmen von STEP 2030 hinaus (“... werden in der OASE übernommen”) nicht erkennbar.
- c. Eine Unterstützung des Fuss- und Radverkehrs im Rahmen der OASE bleibt nebulös und halbherzig.

B. Dritter Nachhaltigkeitsbericht des Regierungsrats 2012

Die Zielsetzung “Anbindung des Unteren Aaretals an das übergeordnete Strassennetz” widerspricht in der konkreten Form dem Entwicklungsleitbild. Denn die Siedlungsentwicklung soll an gut erschlossenen Standorten konzentriert werden, nicht in peripheren Räumen. Zudem wirken die Projekte der OASE in Bezug auf das Untere Aaretal kontraproduktiv: Arbeitsplätze werden hier, wie der Anhörungsbericht festhält, praktisch

keine geschaffen, obwohl dies eigentlich das Ziel sein müsste (“Allerdings wird für das Untere Aaretal – unabhängig von der OASE – das Potenzial für die Schaffung von Arbeitsplätzen als eher gering eingeschätzt” (Seite 12 Anhörungsbericht). Hingegen würde die bessere MIV-Erschliessung zu weiterer Wohnbautätigkeit und damit zu einer Intensivierung der grossräumigen Pendlerströme führen, was im Widerspruch zu anderen Zielen der OASE steht. Das Ziel “bessere MIV-Erschliessung des unteren Aaretals müsste aus der OASE ausgeklammert werden.

C. Strategiepapier mobilitätAARGAU

Die Mobilitätsstrategie fordert eine “Erhöhung des Anteils Fuss- und Radverkehr am Gesamtverkehr”. Es ist unklar, inwiefern die Projekte der OASE dazu beitragen. Mit Sicherheit resultiert aus dieser Vorgabe die Verpflichtung, die Projekte zwingend nur mit Ergänzungsstrategien weiterzuverfolgen. Ebenso sicher kann aber auch gesagt werden, dass der Kanton mit den Grundannahmen der OASE, nämlich sinkenden Anteilen von Fuss- und Veloverkehr bis 2040, seine eigene Mobilitätsstrategie desavouiert.