

Kontaktadresse
Konrad Schneider
Hofrain 1
5420 Ehrendingen
Telefon 056 210 38 33
E-Mail: kschneider@swissonline.ch

Herr
Regierungsrat Stephan Attiger
Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Entfelderstrasse 2
5000 Aarau

Ehrendingen, 2. August 2022

Regionales Gesamtverkehrskonzept (RGVK) Ostaargau zum Leuchtturmprojekt entwickeln

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Attiger

Wir begrüssen und unterstützen, dass Sie die Bevölkerung mit einem partizipativen Verfahren in die weitere Planung des Regionales Gesamtverkehrskonzept (RGVK) Ostaargau einbeziehen und so sozial- und umweltverträgliche Massnahmen erarbeitet werden können, um die zukünftige Mobilität in der Region bis 2040 zu gestalten.

Perspektivenwechsel unser Anliegen

Tatsächlich braucht es in der Region dringend einen «Quantensprung» in der Gestaltung der Mobilitätsangebote: Wir sehen diesen darin, dass die Region Baden zeitnah zu einem Leuchtturmprojekt des Langsamverkehrs wird.

Um diese ambitiöse, zukunftsweisende Zielsetzung zu erreichen, haben wir Kontakt aufgenommen mit einem international bekannten Experten, Professor Dr. Kay Axhausen, Professor für Verkehrsplanung der ETH Zürich. Er hat uns dabei Einblick in seine Lehr- und Forschungsaktivitäten zum Thema «Langsamverkehr» gewährt. Dabei haben wir erfahren, dass bereits in diesem Wintersemester 30 Studierende sich diesem Thema in der Region Baden-Wettingen in einer Projektarbeit zuwenden werden. Gerne haben wir seine Einladung nach einer Mitwirkung angenommen, erwarten wir doch ein vertieftes Verständnis in die Förderung des Langsamverkehrs zu erhalten.

Zudem sollen in einem dreijährigen Forschungsprojekt «E-Bike City» die Möglichkeiten und Grenzen des Radverkehrs am Fallbeispiel Zürich analysiert werden. Da dem Langsamverkehr für die zukünftige Mobilität auch innerhalb «Oase» eine Schlüsselrolle zukommen soll, bietet sich dem Kanton Aargau eine einmalige Chance an diesem Projekt ebenfalls als Modellregion teilzunehmen und in einer intensivierten Zusammenarbeit zwischen ETHZ und dem Kanton Aargau das Mobilitätskonzept RGVK Ostaargau innovativ voranzubringen.

Darüber hinaus sind auf das oben beschriebene Leuchtturmprojekt abgestimmt, nicht nur eine, sondern mehrere Varianten im Richtplan freizuhalten, um mittel- und langfristige

Optionen umsetzen zu können, wie der weiter anwachsende Durchgangs- und Schwerverkehr nicht nur um die Badener Klus sondern auch um die benachbarten Gemeinden grossräumig herumgeleitet werden kann.

Gesprächstermin

Wir ersuchen Sie hiermit, Herrn Professor Dr. Kay Axhausen und uns einen gemeinsamen Gesprächstermin anzubieten, damit wir eine mögliche Zusammenarbeit mit der ETHZ und einige Sachthemen mit Ihnen im Vorfeld der Vorbereitungsarbeiten zur geplanten Mobilitätskonferenz vom 24. September 2022 besprechen dürfen.

Im Anhang haben wir zusätzliche Themen dargestellt, die einen Beitrag leisten werden, um das Projekt RGVK Ostaaargau in erfolgversprechende und konsensfähige Bahnen zu lenken.

Wer sind wir?

- Prof. em. Dr. Hans-Jakob Lüthi (ehemaliger Direktor des Instituts für Operations Research der ETHZ, neues Mitglied in der Arbeitsgruppe «IG OSN: OASE so nicht», Kontaktperson zu Professor Dr. Kay Werner Axhausen, Inhaber des Lehrstuhls Verkehrsplanung an der ETHZ) und
- Konrad Schneider (ehemaliger Präsident des ALV und Standortleiter der KSB Baden, Mitglied in der Mobilitätskonferenz als Vertreter der Gemeinde Ehrendingen und für pro ehrendingen).

Wir beabsichtigen unsere Anliegen auch in der Mobilitätskonferenzen direkt vorzubringen. Da wir jedoch der Auffassung sind, dass Sie Gelegenheit erhalten sollten, schon im Vorfeld des partizipativen Prozesses unsere Überlegungen kennen zu lernen, einzuordnen und zu bewerten, ersuchen wir Sie um ein vorgängiges Gespräch.

Wir bedanken uns im Voraus, dass Sie unser Begehren wohlwollend prüfen werden.

Freundliche Grüsse



Konrad Schneider
Ehrendingen

Prof. em. Dr. Hans-Jakob Lüthi
Kirchdorf

Beilage erwähnt

Kopien

- Herr Professor Dr. Kay Werner Axhausen, ETH Zürich, Dep. of Civil, Env. and Geomatic Eng., für Verkehrsplanung, HIL F 31.3, Stefano-Francini-Platz 5, 8093 Zürich
- Abteilung Verkehr, Herr Carlo Degelo, Abteilungsleiter, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

Themen

1. Zusammenarbeit mit Verkehrsplanung ETHZ

Die ETHZ führt im Wintersemester 2022/23 eine breit angelegte Projektarbeit mit 30 Studierenden zur Entwicklung des Fuss- und Radverkehrs (FRV) im Raum Baden-Wettingen durch. Hans-Jakob Lüthi und Konrad Schneider werden in dieses interessante Projekt einbezogen und aus Sicht der Bevölkerung weiterverfolgen. Die Ergebnisse werden Aussagen zur Förderung des Langsamverkehrs in unserer Region ermöglichen.

In diesem Zusammenhang haben wir auch erfahren, dass die ETHZ eine Modellstudie E-Bike City für die Stadt Zürich durchführt.

Wir setzen uns dafür ein, dass der Kanton dieses Expertenwissen abholt und dazu nutzt, die Region Baden zu einem Leuchtturmprojekt zu machen, wie der Langsamverkehr attraktiver gestaltet und mit den anderen Verkehrsmitteln optimal vernetzt werden kann.

2. Modellstudie E-Bike City

Das Forschungsprogramm E-Bike City der ETHZ läuft für die nächsten drei Jahre. Es leistet einen Beitrag dazu, was zu beachten ist, damit eine Stadt die Hauptlast des Verkehrs vermehrt erfolgreich auf E-Bikes verlagern kann.

Wir setzen uns dafür ein, dass der Kanton Aargau die angebotene Möglichkeit der ETHZ nutzt und eine ausgeweitete und ergänzende Modellstudie der ETHZ für die Region Baden in Auftrag gibt.

3. Infrastruktur und Umsteigebeziehungen

Im Projekt OASE wurden Massnahmen diskutiert zu den Themen: Siedlung, motorisierter Individualverkehr (MIV), öV, FRV sowie Mobilitätsmanagement (MM). Die Planung erfolgte unter Betrachtung der 5 Handlungsfelder: Bahn und Bus, Fuss- und Veloverkehr, Strassennetz und Betrieb, Stadt- und Freiraum, Mobilitätsmanagement.

Unseres Erachtens gelang es bisher nur ungenügend die Verknüpfung der 5 Handlungsfelder aufzuzeigen. Wo kann und wie soll zwischen den Verkehrsmitteln umgestiegen werden? Stehen die Umsteige-Hubs heute und zukünftig an den nachgefragten Orten? Wo sind neue zu schaffen bzw. bisherige zu verlagern? Welche Massnahmen müssen zur Unterstützung auf Gemeindeebene wie angegangen werden?

Bisher kaum thematisiert wurde, welche Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung entstehen, wenn diese vermehrt das Rad benutzt, autonom fahrende elektrische Fahrzeuge einsetzt, Pendler Fahrgemeinschaften bilden oder das Carsharing vermehrt genutzt wird. Wir gehen davon aus, dass dies Auswirkungen hat auf die Umsteigebeziehungen und Umsteigeorte hat. Umsteigeorte sollten über ausreichend Abstellflächen, ein attraktives Park und Ride System sowie über Einkaufsmöglichkeiten verfügen.

Wir sind überzeugt, dass die Antworten auf diese Fragen und Feststellungen im Rahmen des RKGV vom Kanton und den Gemeinden zwingend aufgearbeitet werden müssen.

4. Gemeinden und Durchgangsverkehr

Der Kanton schlägt vor, den Durchgangs- und den Schwerverkehr nach wie vor durch die Klus Baden zu zwingen. Die Stadt Baden soll mit dem vorgeschlagenen Martinsbergtunnel entlastet, die Belastungen durch den zunehmenden Verkehr in den umliegenden Gemeinden bleibt jedoch weitgehend ungelöst, sieht man einmal von den vorgeschlagenen kosmetischen Verbesserungen ab.

Der Perimeter der einbezogenen Gemeinden ist ausreichend zu erweitern. Es sind Schlüsselmassnahmen entlang der Kantonsstrassen bezüglich Aufwertung der Siedlungsräume und zur Verkehrsentslastung in allen Gemeinden im Einzugsbiet der Region Baden vorzusehen.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Zentrumsgemeinden und die umliegenden Gemeinden im Einzugsgebiet der Region vom Kanton gleichwertig behandelt werden. Es sind entsprechende RKGV-Projektzielsetzungen auch für die Gemeinden im Siggenthal, Neuenhof, Ennetbaden, Wettingen und Ehrendingen festzulegen.

5. Siedlungsverträglich definieren

Der Kanton erwähnt in seinen Dokumenten wiederholt, er strebe siedlungsverträgliche Lösungen an. Sowohl eine quantitative als auch eine qualitative Definition mit Kriterien, Messgrößen und Zielwerten für die Siedlungsverträglichkeit bleibt der Kanton jedoch weitgehend schuldig oder diese sind für die Bevölkerung nur unzureichend nachvollziehbar.

Unseres Erachtens ist bspw. nicht nur die Anzahl der Fahrten auf einer Strasse für die Siedlungsverträglichkeit von Bedeutung, sondern auch Themen wie sicher eine Strasse in Spitzenzeiten noch zu überqueren ist. Oder es gilt nachzuweisen, welche Auswirkungen Geschwindigkeitsreduktionen auf Kantonsstrassen hätten oder eine Plafonierung der Verkehrsbelastung für die Lebensqualität bewirken könnten.

Wir erwarten, dass dies nachgeholt wird. Die entsprechenden Daten für den Ist-Zustand und die angestrebten Varianten sind zu erheben und zu veröffentlichen.

6. Durchgangsverkehr und Schwerverkehr

Im Projekt OASE wurden zwar alternative Lösungsvarianten zum Martinsbergtunnel studiert, dann aber nicht mehr in den Vorschlag aufgenommen.

Wir setzen uns dafür ein, dass grossräumige Lösungen für den Durchgangsverkehr und für den Anschluss auf die Autobahn nochmals eingehend geprüft werden. Dabei gilt es grossräumigere Tunnellösungen via Baldegg und/oder Lägern nochmals abzuklären, damit der Durchgangsverkehr künftig nicht mehr durch die Badener Klus geführt wird.

Wir möchten abklären lassen, ob der Ersatz der Koblenzer Brücke für den Schwerverkehr mit Deutschland aus Sicht der Region Baden nicht weiter Rhein aufwärts geplant werden müsste. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie ein Abzweiger der Cargo Souterrain Strecke Härkingen-Zürich nach Baden, via Wettingen und Lägerntunnel zum Flughafen Kloten und in den Süddeutschen Raum Entlastung für unsere Region bieten könnte.

Im Weiteren sind Umlade-Hubs vom Schwerverkehr auf den lokalen Cargo-Lieferverkehr zu definieren und zu bauen. In den Gemeinden sind in den Quartieren an zentraler Lage für die Post und die Cargo-Lieferanten Paket Abholstationen einzurichten.

All diese und weitere Massnahmen können zu einer geringeren CO₂-Belastung und einem verbesserten Logistikmanagement in der Region sowie zu einer Verkehrsentslastung in allen Gemeinden führen.

7. Kommunikation und Nachvollziehbarkeit

Wir anerkennen, dass viele Informationen im Rahmen des Projekts OASE öffentlich zugänglich dokumentiert wurden. Dennoch ist es unseres Erachtens bisher nur unzureichend gelungen, der Bevölkerung verständlich genug aufzuzeigen, welche Varianten bisher seitens des Kantons studiert, mit welchen Daten und Massstäben wie bewertet, warum verworfen oder favorisiert wurden.

Wir setzen uns dafür ein, dass die Kommunikation und die öffentliche Diskussion mit der Bevölkerung auch seitens des Kantons transparenter und nachvollziehbarer werden. Auch wir werden zu gegebener Zeit unsere Ideen und Ziele in den Medien vertreten.

8. Abgestimmtes Vorgehen mit unterschiedlicher zeitlicher Umsetzung

Zuerst hat mit dem RGVK eine Gesamtschau zu erfolgen. Daher sollen im Richtplan gegebenenfalls mehrere verschiedene Trassen für potentiell interessante Strassenführungen aufgenommen werden:

Es braucht heute unseres Erachtens noch keine endgültige Festlegung mit einem einzigen Projektvorhaben. Zuvor sind zeitnah konkrete Verbesserung zur Förderung des Langsamverkehrs und zur Steigerung der Attraktivität des öV's in der Region umzusetzen. Insbesondere sind in Zusammenarbeit mit den Gemeinden neue Orte für die Umsteigehubs und ihre Zugänge zu evaluieren und schrittweise umzusetzen. Erst dann können die verschiedenen Lösungsvarianten für die Umfahrung der Klus Baden gegeneinander abgewogen, bewertet und konkret umgesetzt werden.

Dies beinhaltet auch, dass bereits heute bestehenden Hubs, Parkieranlagen, P+R, S-Bahn-Linien und Buslinien überprüft und gegebenenfalls neu verlagert und erweitert werden müssen.

9. Weiterführung der Limmattalbahn

Die Anbindung der Limmattalbahn (LTB) über Wettingen an Baden wäre mit einer Teilspernung für den MIV der Hochbrücke sowie einer Umnutzung der Landstrasse in Wettingen verbunden. Der Einfluss dieses Projektes für das RGVK Ostaargau ist bisher unzureichend thematisiert worden. Ein möglicher Mehrwert muss transparent dargelegt werden. Zudem sind zusätzliche Alternativen der Weiterführung der LTB über Baden Oberstadt nach Dättwil zu evaluieren und einem Ausbau des Busnetzes gegenüberzustellen. Aufzuzeigen gilt es auch, welche Nebenwirkungen die LTB auf die Schwächung der Nord-Süd-Verkehrsachsen in der Region hätte.

10. Senkung des CO₂-Fussabdrucks trotz Wachstum

Es fehlt uns weitgehend eine innovative Diskussion des RGVK unter dem Aspekt, wie nicht nur das Bevölkerungs- und Verkehrswachstum bewältigt werden kann, sondern wie zukünftig der CO₂-Fussabdruck insbesondere für den Verkehr in der Region massiv gesenkt werden kann. Es fehlen uns bisher CO₂-Wirkungsstudien für die untersuchten Varianten.

Als Lösungsansatz bietet der Kanton bisher den Ausbau des Fuss- und Radverkehrs (FRV) und des öV's an.

Es fehlt jedoch eine vertiefte Diskussion, zusätzliche Projektzielsetzungen und Vorgaben, welche weiteren innovativen Ideen und Lösungen in der Region trotz Bevölkerungs- und Verkehrswachstum umzusetzen sind, damit das Netto-Null-Ziel der Klimapolitik rasch erreicht werden kann.

11. Modelle und Varianten dynamisch durchrechnen

Die Ist-Aufnahme der Verkehrssituation ist zu aktualisieren und zu verbessern. Nach Einschätzung von Fachleuten müssen wir davon ausgehen, dass moderne und zukunftsweisende Software für die Erhebung und die Berechnungen auf dynamischen Modellen beruhen sollte. Unseres Wissens stützt der Kanton Aargau seine Berechnungen noch auf ein eher statisches Softwaremodell ab.

Wir erwarten, dass der Kanton tageszeit- und stundenbasierte Verkehrsfrequenzen dynamisch modellieren kann. Zudem sind jahreszeitliche und wetterbedingte Verkehrsverschiebungen nachzubilden. All diese Aussagen und Prognosen sollten auch aufgeschlüsselt werden können, getrennt nach Verkehrsmitteln (FRV, öV, MIV, neu auch separat für den Schwerverkehr) sowie veränderte Pendlerströme und Entwicklungen im Freizeit-, Ziel- und Quellverkehr abbilden können.

Variantenstudien sind nach obigen Parametern dynamisch und in Vergleich zur Ist-Situation darzustellen.

Aufzuzeigen gilt es auch ein Modell B, wenn die Förderung des FRV nicht die gezeigte Wirkung zeigen sollte.