WWF Aargau
Pfrundweg 14

5000 Aarau

062 823 57 50

info@wwf-ag.ch
www.wwf-ag.ch

17. Januar 2020

Regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – OASE

Stellungnahme des WWF Aargau zur Anpassung des Richtplans: Festsetzung "Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040"

Sehr geehrte Damen und Herren

Das OASE-Konzept steht im Widerspruch zum Natur-, Landschafts- und Klimaschutz. Die vorgesehenen baulichen Eingriffe ins BLN-Gebiet Wasserschloss und die Beeinträchtigungen des Auenschutzgebiets, des Wasserschlossdekrets sowie des Naturschutzgebiets und der Landschaft von kantonaler Bedeutung sind nicht gestattet. Die erwünschten Entlastungen der Zentren Baden und Brugg-Windisch lassen sich auch ohne den Bau der Umfahrungsstrassen realisieren. Teilweise steht das OASE-Konzept sogar im direkten Widerspruch zur Zentrumsentlastung. Der WWF Aargau lehnt die Richtplanfestsetzung ab.

ANTRÄGE

Antrag

Die Festsetzung "Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – rGVK OASE 2040" im Richtplan sei abzulehnen.

Eventualanträge

1. Verlängerung der Tunnellage der «Zentrumsentlastung Brugg-Windisch» bis zum Anschluss Nord (Kreisel Zurzacherstrasse Lauffohr)
2. Verlängerung der Tunnellage der «Zentrumsentlastung Brugg-Windisch» bis Anschluss an Südwestumfahrung Brugg
3. Verzicht auf den Anschluss Aufeld, Brugg-Windisch
4. Verzicht auf den Betriebsanschluss Industrie, Brugg-Windisch
5. Verzicht auf die neue Limmatbrücke im Bereich Liebenfels, Baden-Wettingen

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

FRAGEBOGEN

Gerne nehmen wir im Folgenden Stellung zu den konkreten Fragen der Vernehmlassung:

Regionenübergreifende Fragen zum rGVK OASE

Handlungsbedarf, Kapitel 2

Frage 1.a Handlungsbedarf; Kapitel 2

Können Sie den Handlungsbedarf für die Erstellung eines rGVK OASE 2040 nachvollziehen?

➔ eher dagegen

Der heutige Zustand ist unbefriedigend. Dringender Handlungsbedarf besteht aber nicht primär aufgrund überlasteter Verkehrsinfrastrukturen, sondern aus Gründen des Klimaschutzes, des Landschafts- und Umweltschutzes sowie der nicht gegebenen Siedlungsverträglichkeit unserer Mobilität. Das OASE-Konzept lässt diese Herausforderungen nicht nur ausser Acht, sondern unterstützt sogar noch den Ausbau des motorisierten Individualverkehrs und damit eine Verschlechterung für Klima, Natur und Landschaft.

Heute sollte sich ein Konzept daran orientieren, die bestehenden – und die aufgrund der Wachstumsprognosen sogar noch zusätzlich zu erwartenden - Mobilitätsbedürfnisse umwelt- und siedlungsverträglich zu bewältigen.

In erster Linie ist mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements sowie verkehrsberuhigenden Massnahmen und einer Politik der kurzen Wege dafür zu sorgen, dass die Nachfrage nach Verkehrsleistung trotz Bevölkerungswachstum abnimmt. Ein möglichst hoher Anteil des Verkehrs muss durch Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr übernommen werden.

Frage 1.b Handlungsbedarf; Kapitel 2

Befürworten Sie, dass im rGVK OASE 2040 alle Verkehrsträger (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr) gemäss der Mobilitätsstrategie Aargau behandelt wurden?

➔ völlig dagegen

Die vorgeschlagenen Infrastrukturmassnahmen im Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb schaffen zusätzliche Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und den Strassengüterverkehr. Sie bringen eine massive Beschleunigung für den motorisierten Individualverkehr und machen ihn dadurch attraktiver. Dies steht im Widerspruch zur Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau, zum Pariser Klimaabkommen und zum Klimaziel 2050 des Bundesrats von Netto-Null Emissionen. Zu anerkennen ist, dass vermehrt Anstrengungen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV unternommen werden sollen. Ohne verkehrsreduzierende Massnahmen im Bereich MIV können die gewünschten

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

Entlastungen des Siedlungsgebiets sowie Verbesserungen für Natur und Umwelt jedoch nicht erreicht werden. Es entsteht der Eindruck, dass man mit der OASE an die Planungsfehler der vergangenen Jahrzehnte anschliessen will.

Handlungsfelder, Kapitel 6

Frage 2.a Handlungsfeld Bahn und Bus, Kapitel 6.1

Wichtiger Bestandteil des rGVK OASE sind die Angebots- und Infrastrukturausbauten bei Bahn und Bus sowie die Weiterführung der Limmattalbahn nach Baden. Unterstützen Sie, dass das rGVK auf diesen öV-Ausbauten bei Bahn und Bus als wichtigen Bestandteil aufbaut und öV-Drehscheiben zukunftsgerichtet ausbaut?

➔ eher einverstanden

Prioritär sind Massnahmen zu treffen, welche den Verkehr vermeiden. Zudem ist der öffentliche Verkehr zielgerichtet auszubauen. Zielbild ist ein engmaschiges, multimodales Verkehrsnetz mit hohen Frequenzen. Dazu gehören auch ausreichende Veloabstellanlagen an ÖV-Einsteigepunkten mit Lademöglichkeiten. Park+Ride-Anlagen machen nur im ländlichen Raum Sinn.

Wichtig wäre ein P+R-Angebot in Koblenz/Waldshut, um den Pendlerverkehr aufzunehmen. Der strassengebundene ÖV muss bedingungslos priorisiert werden, um seine Zuverlässigkeit und die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Dies soll primär durch Massnahmen des Verkehrsmanagements und durch Umnutzung bestehender Strasseninfrastruktur erfolgen. Neue Strassenflächen für separate Bus-Infrastrukturen sind nur in kleinem Mass und Ausnahmefällen angemessen. Im Interesse eines hindernisfreien Betriebs sollen Busbuchten durch Fahrbahnhaltestellen ersetzt werden. Mit Blick auf das zu erwartende Wachstum der Bevölkerung ist die Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) nach Baden sinnvoll, um die Siedlungsentwicklung entlang der geplanten Achse zu konzentrieren. Die LTB darf aber nicht zu einer Ausdünnung des anderen ÖV-Angebots führen. Die Bahnhöfe sind als ÖV-Knoten zu erschliessen (Neuenhof, Wettingen). Mit der neuen Limmatquerung soll auch eine Fuss-Velo- Verbindung geschaffen werden.

Frage 2.b Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr, Kapitel 6.2

Unterstützen Sie, wie es im rGVK OASE vorgesehen ist, dass für den Veloverkehr in den städtischen Räumen mehr Platz zur Verfügung steht, damit das Velofahren attraktiver und sicherer wird?

➔ eher einverstanden

Platz für den Veloverkehr soll möglichst nicht mit zusätzlichen Verkehrsflächen, sondern durch Umnutzung von MIV-Flächen geschaffen werden. Dies gilt auch für die Parkierung.

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

Die Wege für das Velo müssen sicher, direkt, störungsfrei und attraktiv sein. Dazu gehört auch die Aufwertung der öffentlichen Räume im Siedlungsgebiet.

Velomassnahmen sind sofort umzusetzen. Es gibt keinen Grund zuzuwarten. Zudem setzt das erwünschte Wachstum des Veloanteils am Modalsplit einen Kulturwandel voraus, der Zeit braucht.

Frage 2.c Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr, Kapitel 6.2

Befürworten Sie, dass der Kanton das Velonetz weiter ausbaut und mit der Velovorzugsroute eine neue Velonetzhierarchie schafft?

➔ eher dagegen

Ein Ausbau des Velonetzes ist sinnvoll und nötig. Die dreistufige Netzhierarchie mit Velovorzugsroute orientiert sich aber am Modell Autobahn. Während die Autobahn dank grösserer Leistungsfähigkeit Verkehr vom untergeordneten Netz aufnimmt, macht eine dritte Hierarchiestufe beim Veloverkehr wenig Sinn. Weil sich die mögliche Geschwindigkeit kaum von derjenigen des Hauptnetzes unterscheidet, ist der Zeitvorteil einer Vorzugsroute fraglich und wird durch längere Zufahrtswege wieder weggefressen. Stattdessen braucht es einen konsequenten Ausbau der Hauptrouten, wenn möglich und sinnvoll auf den Standard, der für Vorzugsrouten vorgesehen ist. Dass das Velo priorisiert und auf baulich abgetrennter Infrastruktur geführt wird, sollte selbstverständlich sein. Das Velo muss wo immer möglich störungsfrei an Knoten und ÖV-Haltestellen vorbeigeführt werden. Mischverkehr mit MIV oder mit Fussverkehr ist zu vermeiden. Die kombinierte Mobilität mit Bike+Ride bietet grosses Potenzial, wenn Velofahren sicher und attraktiv ist. B+R ist deshalb zu fördern. Es braucht ausreichend gedeckte Abstellplätze und an zentralen Orten ein Serviceangebot. Das Abstellangebot muss sich massiv verbessern. In Bahnhofsnähe könnte Parkraum für Veloabstellanlagen umgenutzt werden (z. B. Parkhaus Coop City / Langhaus, Baden).

Frage 2.d Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr, Kapitel 6.2

Neben der Förderung des Veloverkehrs durch den Kanton und die Gemeinden sind die Gemeinden von Gesetzes wegen für die Fusswegnetzplanung und -realisierung zuständig. Sehen Sie dies auch so, dass die OASE-Gemeinden mit einer aktiven und offensiven Fusswegplanung und -realisierung einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage leisten können?

➔ eher einverstanden

Die Fussverkehrsförderung ist ohne Zweifel ein wichtiges Element urbaner Mobilität und bietet grosses Potenzial. Sie steht und fällt aber mit der Finanzierung. Fussverkehrsförderung ist in engem Zusammenhang mit der Aufwertung öffentlicher Räume zu sehen (siehe Handlungsfeld Stadt- und Freiraum, Frage 2g). Es ist zu überprüfen, wie

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

ÖV-Haltestellen besser erschlossen werden können. Mischverkehr von Fussgängern und Velofahrenden ist zu vermeiden. Wo topografische Hindernisse die Entwicklung des Fussverkehrs hemmen, sollten Lösungen erarbeitet werden. Ein gutes Beispiel ist die Limmatbrücke mit Panoramalift zwischen Ennetbaden und Baden. Für neue Netzelemente wie Brücken sollte eine Finanzierung durch den Kanton geprüft werden, dienen sie doch letztlich der Entlastung der Strasse. Neben neuen Fussverkehr-Infrastrukturen sind die Gemeinden aufzufordern, Schwachstellen im bestehenden Netzt zu analysieren und zu beseitigen. Dabei sind sie vom Kanton zu unterstützen.

Frage 2.e Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb, Kapitel 6.3

Unterstützen Sie die im rGVK OASE vorgesehenen Anpassungen am Kantonsstrassennetz (Zentrumsentlastungen), um die Verkehrsbelastung innerhalb der Zentrumsgebiete Brugg-Windisch und Baden-Wettingen auf ein verträgliches Mass zu begrenzen?

➔ völlig dagegen

Auf zusätzliche Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und den Strassengüterverkehr ist unbedingt zu verzichten. Sie führen zu einer weiteren Versiegelung der Oberfläche und Zerschneidung von Lebensräumen. Durch den Kapazitätsausbau ohne gleichwertige Kapazitätsreduktion auf dem bestehenden Strassennetz wird das Verkehrswachstum angeheizt anstatt reduziert, wie es angesichts der Herausforderung des Klimawandels dringen nötig ist.

- ➔ Auf die Zentrumsumfahrung Baden ist zu verzichten: Die Reduktion des Knotens Schulhausplatz auf drei Arme statt vier bringt die nötige Verflüssigung und schafft Platz für eine Limmattalbahn.
- ➔ Auf die Zentrumsentlastung Brugg ist zu verzichten: Dem Eingriff in das für Natur- und Landschaftsschutz besonders wertvolle Wasserschloss kann nicht zugestimmt werden. Beeinträchtigt würden das BLN-Gebiet Wasserschloss, das Wasserschlossdekret sowie ein Naturschutzgebiet und Landschaften von kantonaler Bedeutung. Der Bau einer Umfahrungsstrasse innerhalb eines BLN-Gebiets sowie die Beeinträchtigung der Landschaft und Lebensräume in unmittelbarer Nähe widerspricht Bundesrecht. Zudem würde die neue Spange Umfahrungsstrasse den Durchgangsverkehr von und nach dem Unteren Aaretal massiv beschleunigen. Die Umfahrungsstrasse Brugg steht damit im Widerspruch zur Mobilitätsstrategie Aargau und dem OASE-Ziel, den MIV-Anteil am Modalsplit zu senken. Durch die Steigerung der Attraktivität des MIV würden erfolgte Umsteigeeffekt zugunsten ÖV, Fuss- und Veloverkehr rückgängig gemacht und eine Ökologisierung und Verbesserung der Klimaverträglichkeit der Mobilität verhindert.

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

Frage 2.f Handlungsfeld Strassennetz und Betrieb, Kapitel 6.3

Der Kanton Aargau setzt zurzeit in der Region Brugg-Windisch und Baden stufenweise ein regionales Verkehrsmanagement um. Im rGVK OASE ist vorgesehen, dass eine übergeordnete Verkehrslenkung den Verkehr aus dem Unteren Aaretal möglichst über die «Zentrumsentlastung Brugg-Windisch» leitet und dass der noch verbleibende Verkehr vermehrt über die Achse Turgi-Kappelerhof geleitet wird, um die Landstrasse in Nussbaumen zu entlasten. Unterstützen Sie die übergeordnete Verkehrslenkung, die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements und die Zielvorgabe, die ungleiche Verteilung des Wachstums auf die beiden Limmat-Talachsen mittels Verkehrsmanagement zu korrigieren?

➔ eher dagegen

Der Ansatz lässt sich mit den zur Verfügung stehenden Mitteln des Verkehrsmanagements nur teilweise umsetzen. Verkehrsmanagement setzt Stauräume an den richtigen Orten voraus. So ist beispielsweise unklar, wie der von Baden nordwärts fliessende Verkehr auf die beiden Talseiten verteilt werden soll. Diesbezügliche Erfahrungen im Zusammenhang mit der Siggenthaler Brücke lassen auch daran zweifeln, dass es in Fahrtrichtung Süd funktionieren könnte. Hier ist der Kanton den Beweis bis heute schuldig geblieben, obschon er zur Umsetzung entsprechender Massnahmen verpflichtet wäre. Der Verkehr wählt in der Regel die schnellstmögliche Route. Folglich muss eine Lenkung bei der Fahrzeit bzw. beim Durchgangswiderstand ansetzen. Wo eine Lenkung mit Lichtsignalanlagen nicht möglich ist, muss die Steuerung der Fahrzeit über Geschwindigkeitsvorschriften in Betracht gezogen werden. Es ist in der weiteren Bearbeitung aufzuzeigen, wie die beabsichtigte Lenkung gewährleistet werden kann. Das Lenkungsziel muss als flankierende Massnahme so verankert werden, dass es durchsetzbar ist.

Frage 2.g Handlungsfeld Stadt- und Freiraum, Kapitel 6.4

Mit den neuen Zentrumsentlastungen ist eine Aufwertung der Stadträume und eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Hauptverkehrsstrassen als Voraussetzung für eine urbane und qualitätsvolle Innenentwicklung notwendig. Teilen Sie die Auffassung, dass die Standortgemeinden diese Entwicklung antizipieren und in ihre Planungen aufnehmen müssen?

➔ völlig einverstanden

Um das Potenzial des Velo- und des Fussverkehrs zu erschliessen, ist eine möglichst vollständige Entlastung des bestehenden Strassennetzes vom Durchgangsverkehr und sowie eine sorgfältige Planung der öffentlichen Räume unerlässlich. Dazu gehören verkehrliche und gestalterische Aspekte wie Fusswegnetzplanung und Aufwertung. Zur Attraktivierung gehört die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum. Eine Temporeduktion des fahrenden Verkehrs trägt massgeblich dazu bei, störende Emissionen

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

zu senken. Sicherheit und Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr sind auf konzeptioneller Ebene zu priorisieren.

Frage 2.h Handlungsfeld Mobilitätsmanagement, Kapitel 6.5

Teilen Sie die Meinung, dass für die vorgesehene Veloförderung sowie dessen Attraktivitätssteigerung zusätzliche Anstrengungen notwendig sind, um die im rGVK OASE angestrebte Zielerreichung zu erfüllen?

➔ eher einverstanden

Die Definition von Mobilitätsmanagement ist zu überprüfen. Mobilitätsmanagement darf sich nicht auf Verlagerungsziele beschränken; in erster Linie muss es darum gehen, Verkehr zu vermeiden. Wichtig wäre ein betriebliches Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft: Grössere Betriebe sollten ein Mobilitätskonzept vorlegen müssen, das aufzeigt, wie der Pendlerverkehr minimiert werden soll. Parkplätze müssen in ihrer Zahl beschränkt und kostenpflichtig sein. Für den Velopendlerverkehr braucht es nicht nur Abstellanlagen, sondern auch Garderoben und Duschen. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen bestimmt mit, welchem Verkehrsmittel der Vorzug gegeben wird. Vor allem Baden verfügt über ein überdimensioniertes Parkierungsangebot, was eine Beeinflussung der Mobilitätsgewohnheiten erschwert. Hilfreich wären eine Reduktion des Parkierungsangebots und lenkungswirksame Gebühren, doch davon sind wir weit entfernt.

Frage 3 Zusammenhänge rGVK OASE mit Limmattalbahn; Kapitel 8

Befürworten Sie, dass die Planungen der Limmattalbahn und die weiteren Massnahmen des rGVK OASE eng aufeinander abgestimmt werden?

➔ völlig einverstanden

Die Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) bis Baden ist laut Planungsbericht ein wichtiger konzeptioneller Bestandteil des rGVK OASE. Wenn dieses Element noch nicht reif ist für die Festsetzung im Richtplan, stellt sich die Frage, warum andere, davon abhängige Teile trotzdem festgesetzt werden können. Die Umfahrung Baden wird u. a. damit begründet, dass sie nötig sei, um das Trassee der Limmattalbahn über den Schulhausplatz und durch den Schlossbergtunnel führen zu können. Diese inkonsistente Argumentation wirft Fragen auf. Aufgrund der offensichtlichen Abhängigkeiten der Konzeptteile soll die LTB als integraler Bestandteil des rGVK OASE im Richtplan festgesetzt werden bzw. eine Festsetzung des rGVK OASE erst erfolgen, wenn alle Teile dafür bereit sind.

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

Frage 4 Umsetzung/Realisierung; Kapitel 9

Der Kanton beabsichtigt, die Massnahmen des rGVK OASE in den Räumen Brugg-Windisch und Baden vollumfänglich und soweit möglich zeitlich miteinander und koordiniert umzusetzen, damit sich die angestrebte Wirkung entfaltet. Zeitlich miteinander bedeutet hier jedoch nicht, dass die Massnahmen zwingend gleichzeitig realisiert werden müssen. Ein Verzicht auf einzelne Massnahmen setzt den Nachweis voraus, dass die verbleibende Wirkung die Zielsetzungen trotzdem kosteneffizient erfüllt. Unterstützen Sie diese Umsetzungsplanung des Kantons?

➔ völlig dagegen

Die Ziele des rGVK OASE sind die Entlastung der Zentren von Baden und Brugg und die bessere Anbindung des Unteren Aaretals an das Nationalstrassennetz. Diese Ziele entsprechen jedoch nicht den Herausforderungen der Klimaerwärmung und des Biodiversitätsverlustes. Es fehlen jedoch wesentliche Ziele wie beispielsweise die Verkehrsvermeidung, die Reduktion der Landschafts- und Lebensraumzerschneidung, die Reduktion der Oberflächenversiegelung, oder die Förderung von kurzen Wegen. Deshalb braucht es eine Überarbeitung der Ziele und damit eine komplette entsprechende Überarbeitung des Konzepts.

Frage 5 Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung; Kapitel 13

Die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und die dadurch entstehenden Impulse für die kommunalen Planungen bilden ein Gesamtpaket, das einen hohen Nutzen generiert. Teilen Sie die Einschätzung, dass das rGVK OASE einen wichtigen Beitrag für die Standortgunst und damit die wirtschaftliche Prosperität im Ostaargau leistet?

➔ völlig dagegen

Von einer entlastenden Wirkung des vorliegenden Konzepts würden nur wenige Gebiete profitieren, während andere Gebiete zusätzlich belastet würden. Um ein unbeabsichtigtes Verkehrswachstum wirksam zu unterbinden, braucht es ein Konzept der Verkehrsreduktion und des Umstiegs auf klima-, natur- und landschaftsverträgliche Mobilitätsformen.

Regionenspezifische Fragen zum rGVK OASE

Zurzibiet Regio

Frage 6.a Teilen Sie die Meinung, dass mit den vorgesehenen Massnahmen im rGVK OASE die Anbindung des Unteren Aaretals an die A1/A3 zuverlässiger gewährleistet ist?

➔ völlig dagegen

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

Die Region Zurzibiet / Unteres Aaretal ist schon heute mit dem MIV gut erschlossen. Anstatt den Weg zur Autobahn zu beschleunigen und damit die Zersiedelung zu fördern, soll die Region selbst weiterentwickelt werden. Nötig ist aber eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Bahn. Es braucht mindestens einen Viertelstundentakt und zusätzliche Züge für den Pendlerverkehr von Waldshut nach Baden und nach Brugg – Birr.

Frage 6.b Teilen Sie die Auffassung, dass mit der Planung von Drittprojekten wie Umfahrung Siggenthal-Station sowie neue Rheinbrücke Koblenz darauf geachtet werden muss, nicht neuen Verkehr zu induzieren und die Ortsdurchfahrten (Untersiggenthal, Obersiggenthal, Neuenhof) siedlungsverträglich zu gestalten?

➔ keine Angabe

Das vorliegende Konzept gibt weder eine Antwort darauf, wie trotz der geplanten bzw. zu erwartenden neuen Infrastrukturen ein massives Verkehrswachstum verhindert, noch wie das bereits heute stark belastete Siedlungsgebiet Siggenthal wirksam vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden kann. Die Geschichte lehrt uns, dass neue Strassen eine Beschleunigung des Gesamtsystems bewirken und eine Zunahme des Verkehrs bewirken. Das wird auch mit dem rGVK OASE der Fall sein, wenn die Zentrumsumfahrungen realisiert werden sollten. Zudem erfolgt eine Attraktivitätssteigerung der Schwerverkehrsroute von Deutschland über das untere Aaretal anstelle der Führung über die A3 ab Basel. Eine «siedlungsverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten» ist da lediglich Pflästerlipolitik. Was es braucht, ist eine Beschränkung der Fahrtenzahlen auf ein erträgliches Mass und eine siedlungsverträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs mit betrieblichen Massnahmen.

Brugg Regio

Frage 7.a Sind Sie der Auffassung, dass mit der «Zentrumsentlastung Brugg-Windisch» die geplante stadträumliche Entwicklung sowie die Bedürfnisse der Umwelt genügend berücksichtigt wurden?

➔ völlig dagegen

Umwelt

Eine oberirdische Linienführung durch das BLN-Gebiet und das Gebiet des Wasserschlossdekrets und der Bau eines Tunnelportals in unmittelbarer Nähe verschiedener hochwertiger Schutzgebiete und Biotope (Auengebiet, Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung) widerspricht diametral den Bedürfnissen von Natur- und Landschaftsschutz. Die Realisierung der «Zentrumsentlastung Brugg-Windisch» ist nicht mit dem Gebot des ungeschmälerten Erhalts von Naturlandschaften von nationaler Bedeutung vereinbar (Art.

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

6 NHG). Zu berücksichtigen ist dabei nicht nur die Linienführung auf rund 500m innerhalb des BLN-Gebiets, sondern auch Projektteile ausserhalb des Perimeters der nationalen Schutzobjekte (BLN, Auen von nationaler Bedeutung), sondern sich diese unmittelbar oder mittelbar auf dieses Schutzobjekt auswirken. Zudem würde analog zum Raum Baden, durch den Bau der Umfahrungsstrasse eine Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung des MIV bewirkt und zusätzlichen Verkehr generiert, was dem Schutz des Klimas widerspricht. Der WWF Aargau lehnt deshalb den Bau einer Umfahrungsstrasse im Perimeter oder näheren Umfeld des Wasserschlosses generell ab.

Sollte die Beeinträchtigung durch die Bauwerke der neuen Strasse entgegen unserer Beurteilung nur als leichte Beeinträchtigung betrachtet werden, entbindet das nicht von der Pflicht Inventar-Objekte von nationaler Bedeutung grösstmöglich zu schonen. Wie dem Anhörungsbericht zu entnehmen ist, wäre eine weitere Reduktion Beeinträchtigung des BLN-Gebiets möglich, indem der Tunnel im Bereich Aufeld verlängert und das nördliche Tunnelportal so nah wie möglich beim Anschluss Nord platziert wird. Dadurch würde auch der Perimeter des Wasserschlossdekrets geschützt und Immissionen in das Auenschutzgebiet, das Amphibiengebiet Auschachen von nationaler Bedeutung sowie weitere Naturschutzobjekte reduziert. Der Verzicht auf diese wird mit dem geplanten Zwischenanschluss Aufeld begründet. Dies ist nicht nachvollziehbar. Wenn das Gebiet südlich der Zurzacherstrasse ohne Beeinträchtigung von BLN und WSD nicht sinnvoll erschlossen werden kann, ist auf seine weitere Entwicklung zu verzichten. Auf den Zwischenanschluss Aufeld ist zu verzichten

Im Bereich des Anschlusses an die Südwestumfahrung bleibt die Frage offen, wie die notwendige und im Rahmen des Gestaltungsplanverfahren für die Umnutzung des Gebiets Kabelwerk vorgesehene Öffnung und Revitalisierung des Süssbachs umgesetzt werden kann, wenn in diesem Bereich ein Tunnelportal platziert und die Umfahrungsstrasse anschliessend oberirdisch geführt werden soll.

Stadträumliche Entwicklung

Die «Zentrumsentlastung Brugg-Windisch» hätte gravierende Auswirkungen auf die bestehenden und neuen Siedlungsgebiete vor den Tunnelportalen in Lauffohr und Windisch; sie sind vor den drohenden Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen, gerade auch mit Blick auf den Schwerverkehr. Insbesondere am südlichen Anschluss an die Südwestumfahrung Brugg hätte die neue Strasse eine Belastung des Zentrums anstelle einer Entlastung zu Folge. Das Areal der Kabelwerke Brugg wird voraussichtlich in den nächsten 20 Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit vollständig umgenutzt. Im Vordergrund steht an dieser zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Wohn- mit einem Anteil Arbeitsnutzung. Es wird hier ein neuer Schwerpunkt inmitten von Brugg-Windisch entstehen, welcher prädestiniert für eine klimaverträgliche, MIV-freie Nutzung ist. Es ist deshalb äusserst problematisch und widersprüchlich zur angedachten Entwicklung, hier eine Strasse mit einem Verkehrsvolumen von über 20'000 Fahrzeugen pro Tag aus dem Tunnel kommen zu lassen und oberirdisch weiterzuführen. Das Areal wird dadurch bezüglich Wohn- und

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

Aufenthaltsqualität entwertet. Das berechnete Verkehrsaufkommen ist nicht siedlungsverträglich.

Sofern nicht vollständig auf die sogenannte «Zentrumsentlastung Brugg-Windisch» verzichtet wird, ist die Tunnellage bis Anschluss an Südwestumfahrung Brugg zu verlängern und auf den Betriebsanschluss Industrie zu verzichten.

Frage 7.b Teilen Sie die Ansicht, dass im Bereich des Bahnhofs Brugg durch die Umfahrung mehr Flexibilität in der Abwicklung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen wird?

➔ völlig dagegen

Für die Brugger Seite mag das grundsätzlich richtig sein. Eine Umfahrung allein schafft allerdings noch keine Entlastung. Die Entlastungsziele und die erwünschte Aufwertung sind durch geeignete flankierende Massnahmen zu sichern. Für die Windischer Seite ergibt sich durch die Umfahrung eine massivere Verschlechterung der Situation und insbesondere die Anbindung des Reutenenquartiers aber auch des zu entwickelnden Kabelwerkareals an den Bahnhof wird erschwert. Die Aufwertung der Achse der Süssbachunterführung würde verunmöglicht.

Baden Regio

Frage 8.a Sind Sie der Auffassung, dass mit der Zentrumsentlastung "Baden West ohne Anschluss Mellingerstrasse" die geplante stadträumliche Entwicklung sowie die Bedürfnisse der Umwelt genügend berücksichtigt wurden?

➔ völlig dagegen

Die Zentrumsentlastung Baden führt absehbar zu Mehrverkehr auf den umliegenden Achsen, insbesondere in Nord-Süd-Richtung. Das heute schon stark belastete Siedlungsgebiet im Siggenthal mit über 16 000 Einwohnern (laut Entwicklungsprognose bis 2040 > 21 000 E) sollte entlastet und nicht noch stärker belastet werden. Bei einem Verkehrsprojekt dieser Grössenordnung darf nicht ein ganzes Tal verlieren.

Eine neue Limmatbrücke im Bereich Liebenfels wird abgelehnt. Dieser Eingriff in die Limmat und ihre Ufer sowie die Beeinträchtigung des Waldes bzw. Waldreservats ist nicht notwendig für die Entladung des Zentrums von Baden und die Umnutzung der Hochbrücke. Die Erschliessung kann über den verbleibenden Limmatquerungen bewerkstelligt werden (Siggenthalerbrücke, Brücke Schwimmbadstrasse und Autobahnausfahrt Wettingen).

Es sind mit und ohne neue Limmatbrücke Massnahmen zum Schutz der Anwohnerschaft beidseits der Limmat vorzusehen.

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke

Frage 8.b Teilen Sie die Ansicht, dass die Umnutzung der Hochbrücke erst mit der Verlängerung der Limmattalbahn nach Baden geschehen soll?

➔ völlig dagegen

Die Hochbrücke kann sofort umgenutzt werden. Die Baustelle am Schulhausplatz hat gezeigt, dass dies möglich ist. Die Massnahme würde die Leistungsfähigkeit des Schulhausplatzes steigern und hätte eine entlastende Wirkung auf die Landstrasse in Wettingen. Sinkende Belastung durch den MIV fördert Fuss- und Veloverkehr zum Nulltarif.

Frage 9 Haben Sie weitere Bemerkungen zum rGVK OASE, die wir nach der Anhörung für eine erfolgreiche Festsetzung noch vornehmen müssen?

Das rGVK OASE steht im Widerspruch zur kantonalen Mobilitätsstrategie, zur Energiestrategie 2050 und zu den Klimazielen der Schweiz. Der motorisierte Strassenverkehr verursacht ein Drittel des Treibhausausstosses der Schweiz´ Mit Blick auf die sich verschärfende Klimaerwärmung ist von einem weiteren Ausbau des Strassennetzes unbedingt abzusehen. Auch elektrische oder gasbasierte Antriebssysteme können bestenfalls einen Beitrag zur Reduktion der CO_2-Emissionen leisten, bleiben aber wegen des hohen Anteils an grauer Energie für die Herstellung und den immensen Bedarf an Infrastruktur ineffizient. Dies steht im Widerspruch zu Bemühungen um wirksamen Klimaschutz und den Zielen der Energiestrategie des Bundes.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Regula Bachmann-Steiner
Präsidentin WWF Aargau

Tonja Zürcher
Geschäftsführerin WWF Aargau

© 1986 Panda Symbol WWF ® «WWF» ist eine vom WWF eingetragene Marke