

EINWOHNERRAT BRUGG

Interpellation Martin Brügger betreffend Stellungnahme des Stadtrats zur weiteren Planung des OASE Projektes

I.

Am 9. Juni 2020 reichte Martin Brügger eine Interpellation mit folgendem Wortlaut ein:

„Aktuell lädt der Regierungsrat zu einer Medienmitteilung betreffend Resultat des Mitwirkungsverfahrens zum regionalen Gesamtverkehrsprojekt (OASE) ein. Es sickert bereits vorher durch, dass die grosse Opposition (insb. auch überparteilich von den Gemeinderäten) im Raum Siggenthal dazu führt, dass die weitere Planung der Achse Siggenthal-Baden zurückgestellt wird. Aufgrund der freundlichen Aufnahme des Projektes in der Region Brugg (so wird suggeriert) kann es sein, dass die Achse durch Lauffohr-Brugg-Windisch-Hausen „bevorzugt“ geplant wird. In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat gebeten, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

Fragen:

1. War sich der Stadtrat mit seiner „freundlichen“ Anhörungsantwort der Risiken bewusst, dass eventuell das OASE-Projekt schlussendlich nur noch aus einem „Ast“ Brugg-Windisch-Hausen bestehen könnte?
2. Was hat der Stadtrat für eine Strategie, falls sich so eine Entwicklung abzeichnet?
3. Steht der Stadtrat hinter der Zielsetzung, dass das untere Aaretal und Süddeutschland besser ans Schweizer Autobahnnetz „angebunden“ werden sollen?
4. Wie viel ist der Stadtrat bereit für den zusätzlichen Durchgangsverkehr zu „opfern“ (ha Kultur-Land, Mio. Fr. Gemeindebeteiligung? etc.) und gleichzeitig der örtlichen Bevölkerung zusätzliche Emissionen zuzumuten?
5. Hat der Stadtrat nach der Klimadebatte und inmitten der Corona-Krise die Einstellung zum OASE-Projekt nochmals überdacht oder ggf. revidiert?
6. Falls das Projekt dennoch geplant werden sollte, für wie viel Untertunnelung im Aufeld und auf der „Windischer Seite“ will der Stadtrat einstehen?
7. Was soll aus Sicht des Stadtrats mit dem Stau geschehen, der sich in Folge noch grösserem Verkehrsaufkommen vor dem Lauffohrer-Kreisel bilden wird?

8. Wie hat sich der Stadtrat in der Vernehmlassung konkret für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs auf der fraglichen Achse eingesetzt?"

II.

Die Antwort des Stadtrates lautet:

Zu den Fragen 1 und 2:

Beim regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE) handelt es sich um ein langfristiges Vorhaben mit einem Realisierungshorizont 2035 bis 2040. Das Projekt erstreckt sich über verschiedene geografische Räume und umfasst unterschiedliche Verkehrsträger. Bis zu seiner Umsetzung sind noch verschiedene Planungsschritte sowie diverse Zwischenentscheide erforderlich. Dass es dabei in Teilbereichen zwischenzeitlich zu Unterschieden in den Verfahrensständen kommt, ist unumgänglich. Dem Stadtrat scheint es jedoch wichtig, dass die Massnahmen in den Räumen Brugg/Windisch und Baden auch weiterhin gesamtheitlich geplant und soweit möglich zeitlich miteinander koordiniert umgesetzt werden. Für die im Raum Brugg/Windisch geplanten Massnahmen ist eine stufengerechte räumliche Abstimmung erfolgt. Dies gilt insbesondere für die neue Zentrumsentlastung, welche – mit oder ohne Badener Ast - zur verkehrlichen Entlastung der Zentren von Brugg und Windisch beitragen und damit die Voraussetzung für die Verbesserung und den langfristigen Erhalt deren Erreichbarkeit und Lebensqualität schaffen wird. Der Stadtrat unterstützt deshalb das Vorhaben rGVK OASE als Ganzes sowie die Festsetzung der im Raum Brugg/Windisch geplanten Massnahmen.

Zu Frage 3:

Der Stadtrat unterstützt die übergeordneten Projektziele des rGVK OASE. Diese lauten:

- Entlastung Baden
- Entlastung Brugg
- Verbesserte Anbindung des Unteren Aaretals an das Nationalstrassennetz

Zu Frage 4:

Dem Stadtrat scheint es wichtig, dass die Auswirkungen des rGVK OASE auf die Stadt und die Region gesamtheitlich betrachtet werden. Seit dem Beschluss des Grossen Ra-

tes zum Richtplaneintrag im Juni 2017 hat sich der Stadtrat aktiv an der Weiterentwicklung des Projektes beteiligt und sich dabei für eine möglichst siedlungs- und umweltverträgliche Lösung eingesetzt. So ist die nun vorliegende Variante für die Zentrumsentlastung Brugg/Windisch zu einem grossen Teil auf das Engagement des Stadtrates zurückzuführen. Die Tunnellösung tangiert die Natur- und Erholungsräume des Wasserschlosses und die daran anschliessenden Wohnquartiere deutlich weniger als die ursprünglich vorgesehenen Strassenvarianten mit einer neuen oberirdischen Aarequerung. Der Bau der neuen Zentrumsentlastung wird zwar zu einer Zunahme der versiegelten Fläche – teilweise handelt es sich dabei um Landwirtschafts- und Waldflächen – und erhöhten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen entlang der offenen Streckenpassagen und bei den Tunnelportalen führen. Im Gegenzug werden die Zentren von Brugg und Windisch spürbar vom Durchgangsverkehr entlastet. Weniger Verkehr, und damit auch weniger Lärm- und Schadstoffimmissionen, gibt es auf der Zurzacherstrasse, der Casinobrücke, beim Knoten Neumarkt und auf der Aarauerstrasse. In Windisch werden Zürcher- und Hauserstrasse entlastet. Das schafft Platz für den öV sowie für den Fuss- und Veloverkehr, verbessert die Erreichbarkeit der Zentren und eröffnet neue Möglichkeiten zur innerstädtischen Aufwertung in den vom Durchgangsverkehr entlasteten Strassenabschnitten.

Zu Frage 5:

Während des gesamten bisherigen Projektverlaufs erfolgte eine intensive Auseinandersetzung mit dem Einfluss der künftigen Mobilitätsbedürfnisse auf das Vorhaben einerseits und den Auswirkungen des Projektes auf das Klima andererseits. Die Minimierung des verkehrsbedingten Treibhausgasausstosses stellt eine wichtige Zielsetzung des Gesamtprojektes dar. Die Gesamtplanung rGVK OASE führt im engeren Perimeter (ca. ein Dutzend Gemeinden) im Vergleich zur Trendentwicklung 2012–2040 zu einer um ca. 25 bis 30 % geringeren Leistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), selbst wenn nur das halbe Velopotenzial ausgeschöpft wird. In den Zentren ist diese Reduktion noch etwas höher und es kommt hier zu einer deutlichen Verschiebung des Modalsplits in Richtung Fuss- und Veloverkehr. Im besten Fall, das heisst bei vollständiger Ausschöpfung des Veloanteils, kann das MIV-Aufkommen gegenüber heute spürbar reduziert werden. Damit trägt das Vorhaben zu einer substanziellen Verminderung des Wachstums des MIV bei.

Zu Frage 6:

Der Stadtrat wird sich auch im weiteren Projektverlauf dafür einsetzen, dass Siedlungsgebiet und Landschaft durch die neue Zentrumsentlastung so wenig als möglich belastet werden und möglichst keine Abwertung erfahren. So hat er in seiner Stellungnahme im Rahmen des Anhörungsverfahrens gefordert, dass für die weitere Planung der Linienführung der Zentrumsentlastung ein interdisziplinäres Team unter anderem mit Landschaftsarchitekten/Landschaftsplanern sowie Fachleuten aus dem Städtebau beizuziehen sei und insbesondere folgende Punkte zu beachten seien:

- Die Art der Anbindung der Zentrumsentlastung beim Anschluss Nord im Bereich des Kreisels Lauffohr ist zu überprüfen und eine möglichst siedlungsverträgliche Anbindung an die Zurzacherstrasse auszuarbeiten. Die präzise Linienführung im Bereich Aufeld / Aegerte sowie die genaue Lage des Tunnelportals hat in Abstimmung auf das bestehende oder in Ausrichtung auf ein zukünftig sinnvoll bebaubares Siedlungsgebiet zu erfolgen. Bestehende Werte für die Vernetzung sind zu erhalten, bzw. mit entsprechenden Ausgleichs- oder Ersatzmassnahmen zu kompensieren. Zusätzliche Lichtverschmutzung im Aufeld ist zu vermeiden und - wo nicht vermeidbar - zu begrenzen.
- Der Anschlussknoten-Süd (Kabel Brugg) ist weit möglichst in Richtung Westen zu verlagern bzw. seine Notwendigkeit zu hinterfragen und die Auswirkungen auf das angrenzende Siedlungsgebiet aufzuzeigen.

Zu Frage 7:

Eine überregionale Verkehrslenkung, zu der auch die Massnahmen des Verkehrsmanagements in der Region Brugg beitragen, ist Teil des rGVK OASE.

Zu Frage 8:

Der Stadtrat teilt die Ziele der kantonalen Mobilitätsstrategie 2016 sowie die von den Nordwestschweizer Kantonen entwickelten Angebotsziele im Rahmen des Bundesprogrammes STEP Ausbauschritt 2035. Der Ausbauschritt STEP 2035 beziehungsweise das kantonale Mehrjahresprogramm öV 2020, in dessen Erarbeitung sich ein Vertreter des Stadtrates im Rahmen von Workshops aktiv eingebracht hat, bringen in den nächsten 30 Jahren einen Ausbau des Angebots auf der Schiene, der mit jenem der vergangenen 30 Jahre (inklusive Bahn 2000) vergleichbar ist. So werden im OASE-Perimeter die Zugskilometer gegenüber heute um rund 50 % zunehmen (Viertelstundentakt Brugg-Baden-Zürich). In Kombination mit längerem und doppelstöckigem Rollmaterial ergibt sich

daraus annähernd eine Verdoppelung der Sitzplatzkapazität. Zusätzlich wird das Busangebot bis 2040 in Abhängigkeit zur baulichen Dichte und zu den Entwicklungen auf der Schiene optimiert. Abgestützt auf diese Strategie wird das Busangebot in der Region Brugg bereits heute laufend erhöht (Taktverdichtungen auf den Linien vom Bahnhof Brugg nach Lauffohr-Villigen-PSI, Westquartier-Schinznach-Bad, Windisch-Hausen-Birrfeld und Unterwindisch).

Brugg, 15. Juli 2020

NAMENS DES STADTRATES

Frau Stadtammann: Der Stadtschreiber:

 