

INFOSperber



Vorteile für Grundstückbesitzer: Trotz Nähe zum Bahnhof Brugg sollen sie einen direkten Anschluss zur Schnellstrasse erhalten.

© Bildmontage W.Hafner

Lackmusprobe für die Umweltgesinnung des Freisinns

Wolfgang Hafner / 14. Dez 2019 - Der rechtsbürgerliche Block im Kanton Aargau versucht den weiteren Ausbau der

zu forcieren.

Wie lassen sich in der heutigen Zeit angesichts der Klimaprobleme umfassende Investitionen in den Ausbau von Strassen im Stile der 70er Jahre begründen? Die aargauische Regierung unter Führung des freisinnigen Regierungsrats Stephan Attiger zeigt mit dem Projekt «Oase» wie das geht. Der wohlklingende Name «Oase» steht für Ostaargauische Strassenentwicklung. Attiger hat das von seinem Vorgänger Peter Beyeler (FDP) initiierte Programm in Milliardenhöhe weiterentwickeln lassen. Seine Annahmen zur Verwirklichung des Projektes sind:

1. Die Prognose eines Bevölkerungswachstums von mindestens 30 Prozent für den Ostargau.
2. Das Versprechen, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr umfassend zu fördern.
3. Die Behauptung, Strassenbau bringe keinen Mehrverkehr.

Vor allem der dritte Punkt ist fragwürdig. So versichert der zuständige kantonale Planer, Carlo Degelo: Es gehe bei dem Ausbau des Strassennetzes nicht darum, die Kapazität für den Strassenverkehr zu erhöhen und die Fahrzeiten zu verringern. Sondern: «Ziel ist es, dass der Verkehr flüssiger läuft und ein Autolenker zuverlässig annehmen kann, wie lange er für eine Strecke braucht» («Aargauer Zeitung» vom 17.10.2019). Aber jede Verflüssigung des Verkehrs bedeutet Stauvermeidung und damit Beschleunigung des Verkehrs. Kurz: mehr Kapazität. Wie der aargauische Regierungsrat diesen Widerspruch auflösen will, ist schleierhaft. Es scheint, als ob das ungeschriebene Gesetz, dass neue Strassen neuen Verkehr anziehen, für den Aargau nicht gelte.

Dass man nicht stichhaltig begründen muss, weshalb der Bau von neuen Strassen zu rechtfertigen sei, entspricht der politischen Situation im Aargau:

- Der Aargau weist schweizweit eine der grössten Autodichten aller Kantone auf.
- Der Strassenbaufonds ist durch jährliche Äufnungsbeiträge von rund 250 Millionen (zweckgebundene Motorfahrzeugsteuer, Zuwendungen des Bundes wie LSVA etc.) übervoll. Nach Regierungsrat Attiger kann das Projekt «Oase» mit den angehäuften Fondsgeldern finanziert werden.
- Die Tiefbauindustrie ist an regelmässigen Aufträgen interessiert und stösst beim Regierungsrat auf Unterstützung – getreu dem Motto des früheren Regierungsrates Beyeler: «Ich bin Ingenieur und baue einfach gerne.»

- Die grossen, politisch bestimmenden Grundeigentümer möchten ihr Bauland bestmöglich erschlossen haben.

Velokonzept als Feigenblatt

Abgefedert wird das auf Strassenbau ausgerichtete Milliardenprojekt im Zeichen der Klimakrise durch ein grosszügiges Velokonzept sowie den Hinweis auf den Bau der «Limmattalbahn» und durch die Einführung eines Viertelstundentaktes der SBB nach Zürich – beides Projekte, die nicht integrierter Bestandteil des Projektes «Oase» sind und die der Bund mitfinanzieren müsste. Auch das Velokonzept dürfte nicht einfach zu realisieren sein, weil die Gemeinden zur Finanzierung beitragen müssen. Diese Beiträge werden aber über das normale Budget abgewickelt, deshalb wird hier das Geld oft fehlen. Zudem werden vorgesehene flankierende Massnahmen häufig nicht umgesetzt: So können zum Beispiel Pförtneranlagen, die den Verkehr dosieren, meistens nur innerhalb der Gemeinden realisiert werden. Hier müssten aber mehrere Gemeinden zusammenarbeiten, doch diese verhalten sich oft egoistisch und investieren nur in Projekte, von denen sie selber direkt profitieren.

Widerstand in Siggenthal

Für die beiden Städte Baden und Brugg dürfte das Projekt zumindest kurzfristig in den Kernzonen und auf den Durchgangsstrassen eine gewisse Erleichterung bringen. Allerdings ist das hauptsächlich auf den Durchgangsverkehr ausgerichtete Strassenkonzept der «Oase» für Baden fragwürdig. So stammt rund 80 Prozent des Verkehrs auf den am meisten befahrenen Strassen der Stadt aus der unmittelbaren Nachbarschaft und aus Baden selbst. Es ist Ziel-Quell-Verkehr. Der zunehmende Durchgangsverkehr soll nun gemäss Planung «Oase» durch die Ortschaft Siggenthal und anschliessend durch einen Tunnel abfliessen. In Siggenthal regt sich Widerstand gegen das Projekt. Würde hier auf Kapazitätserweiterungen verzichtet, müsste eines der drei Ziele des Projektes zumindest teilweise fallengelassen werden: die bessere Anbindung des unteren Aaretals an das Nationalstrassennetz. Und der Druck auf die Dörfer dürfte ausgehend von einer immer wieder diskutierten besseren Verkehrsanbindung des süddeutschen Raumes noch weiter zunehmen.

Neben dem Raum Baden ist der Raum Brugg zentrales Planungsgebiet der «Oase»: Auch hier ist – analog zu Baden, aber etwas kürzer – eine Untertunnelung vorgesehen, um die Stadt vom Verkehr zu entlasten. Dabei soll der Durchgangsverkehr vor der Kernsiedlungszone der Stadt Brugg aufgefangen und anschliessend unterirdisch bis neben den Bahnhof Brugg geführt werden. Von hier soll er oberirdisch und in einer kühnen Überwerfung über die Güterverkehrslinie Basel–Rotkreuz bis zu der zur Zeit im Bau befindlichen Südwestumfahrung führen. (Siehe dazu auch auf Infosperber: [«Standortplanung: Wer plant, der profitiert»](#)).

Profitieren werden von den neuen Strassen nur wenige, da die Abnahme des Verkehrs auf den Durchgangsstrassen der beiden Gemeinden kaum feststellbar sein wird, beziehungsweise die Strassen bald wieder voll sein werden.

«Privatanschluss» für Kabelwerke

Dass das Tunnelportal direkt neben dem Bahnhof vorgesehen ist und die Strasse von da an oberirdisch verlaufen soll, liegt im Interesse des grössten Grundstückbesitzers in diesem Raum: der Kabelwerke Brugg AG mit den Besitzerfamilien Suhner, Wartmann und Merker, die hier einen Industrieanschluss für ihr Unternehmen wünschen. Dieser «Privatanschluss» würde den Wert ihrer Liegenschaften beträchtlich erhöhen, was wohl das schnelle Ende der Industrieanlagen an diesem verkehrsgünstigen Ort direkt neben dem Bahnhof bedeuten dürfte. Erst kürzlich ist der Vorschlag für eine Umzonung des Industrieareals in eine Zone für «dicht gesetzte Hochhäuser» von den Einwohnerräten von Brugg und Windisch zurückgewiesen worden. Der Druck auf eine dichte Überbauung dürfte jedoch bestehen bleiben.

Leidtragende des Strassenbauprojektes sind im Raum Brugg/Windisch vor allem der Brugger Vorort Lauffohr sowie einzelne Quartiere von Windisch. Da die Strasse ja teilweise oberirdisch geführt wird, dürften die Lärmimmissionen beträchtlich sein. Gleichzeitig droht eine Überschwemmung der Quartiere mit Privatverkehr als Folge des «Privatanschlusses». Widerstand ist demnach auch hier angesagt.

Weiterer Ausbau der N1

Vorerst ist für das ganze Projekt ein Eintrag in den Richtplan vorgesehen, der vom aargauischen Grossen Rat genehmigt werden muss. Wohl abgesehen von kleineren Anpassungen dürfte der Rat dem von der SVP und dem Rechtsfreisinn getragenen Projekt im Zeichen von «Freie Fahrt für freie Bürger» zustimmen, da die Finanzierung ja grösstenteils gesichert ist. Für die aargauische Regierung ist aber wichtig, dass das Projekt – so fragwürdig es an sich ist – vom Bund mit finanziellen Mitteln unterstützt wird und auch dadurch legitimiert wird. Kommt hinzu: Beim Projekt «Oase» wird explizit mit einem weiteren Ausbau der N1 gerechnet, denn nur so kann der entstehende Mehrverkehr grossflächig abgeführt werden. Das Projekt wird so zu einem Lackmustest für die FDP und ihre Umweltpolitik.

Themenbezogene Interessen (-bindung) der Autorin/des Autors

Wolfgang Hafner ist Mitglied der Quartierentwicklungsgruppe des Quartiervereins Klosterzelg-Reutenen in Windisch.

Bestellen Sie hier unseren NEWSLETTER – täglich oder wöchentlich

Meinungen / Ihre Meinung eingeben

Eine Meinung

Mit einem Szenario „Tief“ bei der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung ist aufzuzeigen, wie sich die Projekt-Prioritäten beim RGVK OASE 2040 verschieben würden.

Die Prognose „Bevölkerungsentwicklung 2040“ (Richtplananpassung) ist nicht nur eine Rahmenbedingung, sondern wird als eigentliche Zielprognose für das RGVK OASE 2040 verwendet. Wenn es nur eine Rahmenbedingung wäre, müsste aufgezeigt werden, wie sich eine langsamere oder schnellere Bevölkerungsentwicklung auf das RGVK OASE 2040 auswirken würde.

Ein Bevölkerungsziel von + 190'000 Personen von 2012 bis 2040 für den Kanton Aargau anzupeilen ist volkswirtschaftlich, umweltmässig und gesellschaftlich verantwortungslos. Die Raumplanung muss in die Pflicht genommen werden, mit restriktiven raumplanerischen Massnahmen die siedlungsmässigen Voraussetzungen für eine langsamere Siedlungsentwicklung zu schaffen. Der Kanton Aargau darf es sich nicht leisten, in den nächsten 20 Jahren Wohn- und Arbeitsraum für einen Bevölkerungszuwachs von rund + 7'000 Personen pro Jahr zu schaffen.

Die Raumplanung hat sich leider verabschiedet von der Aufgabe, die siedlungsmässige Entwicklung quantitativ zu steuern, wie das noch in den 60er und 70er Jahren eine ihrer Hauptaufgaben war.

Die kritiklose Fortschreibung des gegenwärtigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums ist mit grossen Infrastruktur-Ausbaukosten verbunden, und zwar gleichzeitig in allen Infrastrukturbereichen.

Alex Schneider, am 15. Dezember 2019 um 17:46 Uhr

© 2020 SSUI