

Einwohnerratsfraktion SP Windisch
c/o Luzia Capanni, Präsidentin
Dorfstrasse 53
5210 Windisch



Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

Windisch, 13. Januar 2020

Anhörung OASE: Stellungnahme der SP-Fraktion des Einwohnerrats Windisch

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Attiger

Die SP-Fraktion des Einwohnerrats Windisch stellt 18 der insgesamt 40 Ratsmitglieder. Wir erwarten, dass unsere Stellungnahme zum Richtplaneintrag in der weiteren Beratung und Planung konkret berücksichtigt wird.

Grundsätzliches

Positive Ansätze

Positiv werten wir, dass zum ersten Mal in der Verkehrspolitik des Kantons Aargau die Planung von Strassen für den MIV mit einer Planung für den Langsamverkehr und der übergeordneten Planung für den Öffentlichen Verkehr verbunden wird. Ebenso positiv sind die Ausführungen zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungspolitik. Dies ist umso wichtiger, als gerade die Verdichtung von Wohnlagen in Zentren nicht zu einem Wachstum des MIV führen darf.

Entkoppelung von MIV-Wachstum und Bevölkerungswachstum

Das rGVK OASE geht von einem Verkehrswachstum aus (50%), welches das vermutete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum (30 bzw. 20%) sogar noch übertrifft. Richtig wäre aber ein Konzept, welches diesen Zusammenhang entkoppelt und dem Wachstum des motorisierten Verkehrsaufkommens aktiv entgegenwirkt.

Reduktion motorisierter individual Verkehr

Das rGVK OASE will durch den Bau der Zentrumsumfahrungen in Brugg/Windisch und Baden mehr Raum auf dem bisherigen bestehenden Strassennetz für den Öffentlichen- und den Langsamverkehr schaffen. Der Ansatzpunkt dieses Konzepts ist falsch: Neue Strassen erzeugen immer mehr Verkehr. Es geht heute aber darum, den motorisierten individual Verkehr zu reduzieren und dadurch die Umweltbelastung zu vermindern.

Die Logik müsste deshalb umgekehrt sein: Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr müssen mit finanziellen, verkehrsregulatorischen und baulichen Massnahmen besonders im Siedlungsraum so stark bevorzugt werden, dass der MIV an Attraktivität verliert und kein neuer Strassenraum gebaut werden muss.

Umbau Strassenkasse: Änderung des 'modal split'

Die Art und Weise, wie die Gelder der aargauischen Strassenkasse verwendet werden, ist ein Anachronismus. Die Gelder müssten als Mobilitätsfonds für Bauten und Massnahmen eingesetzt werden, welche ausdrücklich zum Ziel haben, den 'modal split' des Verkehrsaufkommens zu ändern.

Förderung des Langsamverkehrs unabhängig von der OASE

Grundsätzlich begrüssen wir alle Massnahmen, die zur Förderung des Öffentlichen- und Langsamverkehrs vorgesehen sind. Wir sind aber der Ansicht, dass alle diese Konzepte und Massnahmen unabhängig vom Bau des MIV-Teils der OASE und schnell umgesetzt werden können und sollen. Die dadurch verursachten Einschränkungen des MIV im Siedlungsraum sind dabei in Kauf zu nehmen. Die Förderung des Langsamverkehrs und die Förderung des ÖV darf nicht vom Bau der beiden Zentrumsdurchfahrungen abhängig gemacht werden.

Zum Richtplaneintrag

Finanzierung der Massnahmen für den Langsamverkehr

Die fördernden Massnahmen für den Langsamverkehr müssen bereits bei der **Richtplanfestsetzung** finanziell abgesichert werden. Dabei soll der Kanton auf allen Kantonsstrassen 100% der Kosten übernehmen, ebenso auf Gemeindestrassen, die an das kantonale Netz (Vorzugsrouten und Hauptverbindungen) anschliessen und ebenfalls bei Veloabstellanlagen an den Knoten des öffentlichen Verkehrs.

Wenn die Finanzierung erst in der Projektierung und in den Sachplänen festgelegt wird, ist die Umsetzung vom Willen der einzelnen Gemeinden abhängig und droht zu scheitern.

Velovorzugsrouten

Direktere Führung zwischen Baden und Brugg/Windisch

Die Vorzugsrouten sind zwischen Baden und Brugg direkter zu führen als jetzt geplant. Diese Routen müssen so attraktiv sein, dass sie eine echte Alternative zum MIV werden.

Ergänzung des Vorzugsrouten-Netzes

Das Konzept ist im Richtplan zu ergänzen mit einer Vorzugsroute zwischen Unterem Aaretal und Brugg/Turgi sowie einer Vorzugsroute von Brugg ins Eigenamt. Die jetzige Planung ist zu sehr auf Baden ausgerichtet.

Führung der Variante K2 in Brugg/Windisch

Verlängerung des Tunnels nach Südwesten

Der Tunnel ist nach Südwesten hin unter der Bahnlinie hindurch zum Anschluss an die Südwest-Umfahrung zu verlängern.

Denn die heutige Arbeitszone Kabelwerk wird in den nächsten Jahrzehnten mit höchster Wahrscheinlichkeit teilweise oder ganz neu überbaut werden; dabei wird an dieser zentralen Lage ein hoher Anteil Wohnnutzung entstehen. Ein Teil der westlich anschliessenden, den SBB gehörenden Parzelle 1743 wurde in der neuen BNO Windisch soeben von einer Industriezone in eine WA3 umgezont. Auch hier werden also im Wesentlichen Wohnnutzungen gebaut werden. Die jetzt geplante offene Führung der neuen Strasse ab Kabelwerkareal mit prognostizierten mehr als 20'000 Fahrten pro Tag entwertet die Wohn- und Aufenthaltsqualität in diesem für Windisch zentralen Entwicklungsgebiet, das rund 6 Hektaren umfasst. Es scheint uns geradezu absurd, hier eine neue Strasse, welche als zentrumsentlastend bezeichnet wird, offen zu führen, während andernorts solche Einschnitte, die im letzten Jahrhundert gebaut wurden, mit grossen Kosten wieder zugedeckt werden.

Eine offene Führung der neuen Strasse bedingt eine Überquerung des Bahndamms. Mit einer Rampe muss auf kurze Distanz ein Höhenunterschied von rund 20 Meter bewältigt werden, bevor die Querung möglich ist. Die Lärm- und Schadstoffimmissionen für das direkt angrenzende westliche Reutenen und die Heilpädagogische Schule wären massiv. Diese Quartierteile sind ohnehin schon durch die Südwestumfahrung belastet.

Verzicht auf den Anschluss Industrie

Der Anschluss wurde ursprünglich für die Entlastung des Quartiers vom Zu- und Wegbringerverkehr des Kabelwerks ins Gespräch gebracht. Es ist aber ungewiss, wie lange die Kabelwerke die Produktion weiterführen. Zudem ist der Schwerverkehr im Vergleich mit früher schon deutlich reduziert und durch den Umbau des Knotens Industrie- / Klosterzelg-/ Reutenenstrasse besser organisiert. Die Quartierstrassen sind geringer belastet.

Bei einer Neuüberbauung sollte an dieser Lage unmittelbar an Bahnhof und Zentrum autoarmes Wohnen und Arbeiten angestrebt werden. Dies ist auch in der neuen BNO festgehalten und entspricht dem Mobilitätskonzept des Kantons. Ein direkter Anschluss an die Schnellstrasse wäre ein falsches Signal. Natürlich entsteht bei einer Neuüberbauung mit Wohnungen auch neuer Verkehr; andererseits gibt es heute im Quartier rund 300 Parkplätze von Kabelwerk und anderen Nutzern des Industriegeländes, die bei einer Neuüberbauung wegfallen werden. Netto ist mit einer eher geringen zusätzlichen Verkehrsbelastung im Quartier zu rechnen.

Es besteht die Gefahr, dass ein Anschluss in diesem Quartier als Zubringer für ganz Windisch missbraucht wird. Die Praxis der vergangenen Jahrzehnte zeigt, dass dem Schleichverkehr trotz einschränkender Signalisation kaum Grenzen zu setzen sind und dass die technischen und personellen Ressourcen für eine wirksame Kontrollen nicht vorhanden sind.

Verkehrsmanagement Windisch – Brugg Regio

Seit bald 10 Jahren ruht das konkret ausgearbeitete Konzept Verkehrsmanagement für die Hauserstrasse in Windisch in den Schubladen. Seine Realisierung würde die Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr in der Zentrumsgemeinde Windisch massiv verbessern und die nach wie vor katastrophale Anschlusssituation des öffentlichen Verkehrs am Bahnknotenpunkt Brugg verbessern.

Brugg Regio ist nicht in der Lage, dieses Konzept zu realisieren. Die Einzelinteressen der Gemeinden dominieren über das Gesamtinteresse. Wir fordern deshalb die kantonalen Instanzen auf, für die Realisierung des Konzepts zu sorgen.

Alle die schönen Grundsätze der kantonalen Mobilitätskonzepte erweisen sich als Makulatur, wenn nicht einmal in einem so eng umgrenzten Bereich gehandelt wird!

Freundliche Grüsse

SP-Fraktion des ER Windisch