

Stellungnahme der IG für eine nachhaltige Mobilität (NAMO) Brugg-Windisch

Antworten zum Fragebogen „Vernehmlassung und Anhörung/Mitwirkung zur Anpassung des Richtplans: Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE)“

Thema 1 Partizipation und Kommunikation (Synthesebericht S. 71)

Frage 1 Sind Sie der Meinung, dass während des bisherigen zweijährigen OASE-Prozesses das gewählte systematische Vorgehen für Sie/Ihre Institution verständlich, nachvollziehbar und transparent war?

eher einverstanden

Das BVU hat sich um einen systematischen und transparenten Planungsprozess bemüht. Begrüssert wird insbesondere der Einbezug der Regionalen Planungsverbände der betroffenen Regionen Baden, Brugg und Zurzibiet. Die Einengung auf die Behördenvertreter der einzelnen Gemeinden erlaubt aber nicht, das ganze Meinungsspektrum genügend zu erfassen.

Thema 2 Situationsanalyse und Zielformulierung (S. 17–34)

Frage 2a Sind Sie mit Inhalt und Aussagen des Kapitels Situationsanalyse und Zielformulierung des Syntheseberichts einverstanden?

Völlig dagegen

Visionen, Stossrichtungen und Ziele der neuen Mobilitätsstrategie (Planungsbericht März 2016) wurden nicht berücksichtigt.

Statt ein Gesamtpaket im Richtplan (inkl. Langsamverkehr, schienengebundener Verkehr etc.) zu verankern, wird ausschliesslich auf den MIV fokussiert. Konkrete Projekte für die anderen Bereiche fehlen, es werden nur Absichtserklärungen festgelegt.

Frage 2b Die Ostaargauer Strassenentwicklung geht davon aus, dass der öffentliche Verkehr (S. 20–22, 32) mit der angestrebten Angebotsentwicklung (STEP 2030) auf der Schiene genügend ausgebaut wird. Sehen Sie dies auch so?

Eher einverstanden

Was fehlt, sind ambitionöse und differenziertere Weiterentwicklungen des Schienen- und Busverkehrs im Kanton, sowie eine klare Haltung zur Weiterführung der Limmattalbahn. Die Planung verharrt auf den aktuell zur Verfügung stehenden Verkehrssystemen (technischer Stand von heute). In naher Zukunft ist mit wesentlichen Neu- und Weiterentwicklungen zu rechnen.

NAMO

IG für eine nachhaltige Mobilität Brugg-Windisch

Thema 3 Variantensynthese und -analyse (S. 35–49)

Frage 3 Sind Sie mit Inhalt und Aussagen des Kapitels Variantensynthese und Varianten- analyse des Syntheseberichts einverstanden?

völlig dagegen

Die Versäumnisse bei der Zielsetzung rächen sich hier. Es fehlen insbesondere

- eine Variante 0+
- eine Variante ÖV/FRV

Thema 4 Bewertung und Entscheid (S. 51–64)

Frage 4a Die Bewertung zeigt, welche Varianten im Raum Brugg an der Spitze stehen und weshalb dies so ist. Können Sie diese Bewertung nachvollziehen?

völlig dagegen

Die grundsätzlichen Mängel bei der Übungsanlage (Zielwahl, Ausgangslage, Variantenfelder) führen uns zur Einschätzung, dass der ganze Bericht zurückgewiesen werden muss. Wir nehmen im Folgenden dennoch Stellung zur Methodik und den präsentierten Bestvarianten, damit zukünftige Fehlplanungen vermieden werden können.

Zur Methodik. **Nutzwertanalysen** überfordern die Entscheidungsträger und oft auch die Experten, die sie anwenden. Meistens verstricken sich Nutzwertanalysen in groteske Widersprüche. Warum sind zum Beispiel 1 Mio. Franken Landkosten viermal weniger schlimm als 1 Mio. Baukosten, zumal mit den Landkosten auch Bodenverbrauch verbunden ist, der im Zielkatalog fehlt? Vielleicht sind die Nutzwertfunktionen – die nicht ausgewiesen sind – so konstruiert, dass dieser Widerspruch gemildert ist. Die Nutzwertanalyse geht vom Gedanken aus, dass nicht alles monetarisiert werden soll. Genau das macht sie aber, indem sie monetäre Werte bepunktet. Die Rosettendarstellungen sind schön, aber ebenfalls kaum interpretierbar, und sie verschleiern mehr als sie klären. Die Auswahl der Achsen ist willkürlich; sie deckt zum Beispiel die Kosten nicht ab und tut so, als seien alle Dimensionen gleich wichtig. Sie unterscheidet nicht zwischen Bedeutung einer Wirkung und Ausmass einer Wirkung.

Der einzige seriöse Teil der Bewertung ist die **Kosten-Nutzen-Analyse**. Sie müsste ergänzt werden durch eine Darstellung aller wichtigen nicht-monetarisierten Auswirkungen, aber als Aufzählung, die dem Betrachter ermöglicht, seine eigenen Gewichtungen einzubringen. Was fehlt, ist eine **Sensitivitätsanalyse**, die aufzeigt, wie sich veränderte Parameter auf die Bewertung auswirken. Ohne eine solche Analyse ist eine umfassende Beurteilung der Wirksamkeit nicht möglich.

Die beiden präsentierten „Bestvarianten“ für Brugg-Windisch sind aus unserer Sicht beide nicht realisierbar, da sie den Auenschutzpark beeinträchtigen, Konflikte mit der militärischen Nutzung nicht ausschliessen, Fruchtfolgeflächen benötigen, sowie Anwohner massiv beeinträchtigen.

NAMO

IG für eine nachhaltige Mobilität Brugg-Windisch

Dazu widersprechen sie dem neuesten Richtplaneintrag „Windisch Siedlungserweiterung“ (Juni 2015).

Frage 4b Die Bewertung zeigt, welche Varianten im Raum Baden an der Spitze stehen und weshalb dies so ist. Können Sie diese Bewertung nachvollziehen?

Wir beschränken uns als Interessengruppe Brugg-Windisch auf Aussagen zu allgemeinen Themen und zur Region Brugg-Windisch.

Frage 4c Ist für Sie nachvollziehbar, warum die Ergänzungsstrategie Fuss- und Radverkehr (FRV) zwingender Bestandteil der Varianten sein muss?

völlig einverstanden

Insgesamt ist für uns nicht nachvollziehbar, dass Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr noch gar nicht ausgearbeitet sind, obwohl sie so offensichtlich ein zentrales Element aller Varianten darstellen. Ein allfälliger Eintrag der OASE im Richtplan macht für uns frühestens dann Sinn, wenn die Massnahmen in den Bereichen FRV und Mobilitätsmanagement im gleichen Konkretisierungsgrad wie die MIV-Massnahmen ausgearbeitet sind. Diese Massnahmen müssen zudem zwingend – wie auch im Bericht vorgesehen – gemeinsam mit den MIV-

Umfahrungen als Gesamtpaket im Richtplan festgeschrieben werden. Das Gleiche gilt auch für die ÖV-Massnahmen.

Frage 4d Gibt es aus Ihrer Sicht Verbesserungsmöglichkeiten an den gewählten Bestvarianten? Wenn ja, welche?

Nein

Die vorgeschlagenen Varianten sind nicht die Bestvarianten. Sie könnten etwas verbessert werden, wenn eine völlige Untertunnelung ohne Anschlüsse vorgenommen würde. Damit wären aber unsere Bedenken keineswegs ausgeräumt.

Thema 5 Gesamtkonzept OASE (S. 65–70)

Frage 5 Ist das Gesamtkonzept aus Ihrer Sicht vollständig und zukunftstauglich? Wenn nein, was fehlt?

Nein

Anstatt ausschliesslich Massnahmen zu planen, um die Kapazität für den MIV zu steigern, sollten sich der Kanton, regionale Zentren und betroffenen Gemeinden überlegen, welche Massnahmen getroffen werden müssten, um

- Verkehr zu vermeiden
- den Binnen- und Teile des Ziel-/Quell-Verkehrs vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und vor allem den Fussgänger- und Radverkehr zu verlagern,
- den Durchgangsverkehr einzudämmen,
- den verbleibenden Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten.

Zieht man als Massstab für die Beurteilung dieser Frage die grundlegenden Entwicklungsstrategien des Kantons heran, stellt man Widersprüche zum Strategiepapier mobilitätAARGAU fest.

Wir vertreten die Ansicht, dass die Verkehrsprobleme nur dann gelöst werden, dafür aber endlich definitiv, nachhaltig, fair und gerecht, wenn jeder Verkehrsteilnehmer grundsätzlich die auf ihn fallenden Vollkosten, d.h. namentlich inkl. aller externen und langfristigen Kosten, verursachergerecht bezahlen muss.

Wir fordern vom Kanton Aargau, dass er sich mit vollem Engagement für dieses Ziel einsetzt.

NAMO

IG für eine nachhaltige Mobilität Brugg-Windisch