

---

Empfänger	Kanton Aargau
Absender	Barbara Portmann, Lindenplatz 7, 5600 Lenzburg, 079 716 68 35 barbara.portmann@grunliberale.ch
Datum	24.06.2016
<b>Betrifft:</b>	<b>OASE</b>

---

**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?**

*-völlig dagegen-*

Das systematische Vorgehen ist mangelhaft, weil die Zielsetzung falsch gesetzt wurde. Vor der Weiterführung des OASE Prozesses hätte die Zielsetzung vernehmlassert und verankert werden müssen. Insbesondere sind sowohl die Parteien als auch Umwelt- und Verkehrsverbände in der Zielsetzungsphase mit einzubinden.

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

*-völlig dagegen-*

Die Situationsanalyse geht von einer „gegebenen“ Verkehrszunahme. Die darauf aufbauenden Massnahmen zeigen lediglich auf, mit welchen Infrastrukturen diese Zunahme abgewickelt werden kann.

Richtig wäre gewesen, in einem ersten Schritt eine Verkehrszunahme bei unveränderten Rahmenbedingungen zu prognostizieren. In einem zweiten Schritt sollen geeignete Massnahmen zur Verkehrsreduktion aufgezeigt und daraus unterschiedliche Zu- (bzw. Ab-)nahme-Varianten erarbeitet werden und erst in einem dritten Schritt folgen Infrastruktur-Massnahmen zur Bewältigung dieser Zunahme. Hier steht Langsamverkehr vor ÖV vor MIV. Selbst wenn aber von einer Steigerung des MIV ausgegangen wird, sind die abgeleiteten Massnahmen falsch. Aus der Abbildung auf Seite 13 ist ersichtlich, dass zum Beispiel in Baden rund 85% des MIV Ziel- und Quellverkehr sind. Daraus wäre vordringlich abzuleiten, dass Massnahmen zur Verminderung des Ziel- und Quellverkehrs gesucht werden müssen. Stattdessen werden Umfahrungsstrassen geplant, welche keinen Einfluss auf den Ziel- und Quellverkehr haben.

Richtig wäre eine Zielsetzung, welche postuliert, dass der zu erwartende Verkehrszuwachs von ÖV und Langsamverkehr übernommen wird. Damit würde der Anteil des MIV am Modalsplit deutlich sinken. Gemäss Abbildung 19 Seite 33 plant der Kanton aber zum Beispiel in Baden mit einem konstanten Anteil des MIV von rund 55% beziehungsweise 54%.

Völlig unklar ist woher die finanziellen Mittel für den Bau herkommen sollen. Bei Ausgaben in dieser Höhe und bei einer Festsetzung im Richtplan als Zwischenergebnis muss bereits eine grobe Finanzierungsvorstellung bestehen und die Frage, wie stark die Bauvorhaben zum Beispiel eine Gemeindekasse belasten, beantwortet sein.

**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 dagegen-*

Die Erhöhung der Taktraten auf der Schiene ist zu begrüssen. Allerdings sind diese für die Groberschliessung hilfreich. Um den Ziel- und Quellverkehr zu vermindern sind vor allem Massnahmen in der Mittel- und Feinverteilung nötig.

Hierzu fehlt zum Beispiel die Betrachtung der Weiterentwicklung der Limmattalbahn nach Baden, so wie sie im kommunalen Gesamtplan Verkehr der Stadt Baden vorgesehen ist, sowie deren Weiterentwicklung nach Untersiggenthal und die Ergänzung mit dem Tangentialast von Wettingen bis zum Bahnhof Mellingen Heitersberg, komplett.

**Frage 3 Sind Sie mit Inhalt und Aussagen des Kapitels Variantensynthese und Variantenanalyse des Syntheseberichts einverstanden?**

*-völlig dagegen-*

Auf Grund der falschen Zielsetzung führt die Variantensynthese zu keinem nutzbaren Ergebnis. Es fehlt insbesondere eine ÖV und Langsamverkehrsvariante oder eine Variante 0+, die aufzeigt, wie mit bescheidenen Investitionen eine Verbesserung des Ist-Zustandes erreicht werden kann.

So führt die Synthese leider dazu, dass nur entweder der nicht akzeptable Ist-Zustand oder eine überbeuerte Investition in den Strassenverkehr zur Disposition stehen. Die beiden Tunnels könnten bis zu 1.4 Milliarden Franken kosten und lösen das Problem doch nicht.

Eine ÖV und Langsamverkehrsvariante drängt sich umso mehr auf, als die Kosten-Nutzen-Verhältnisse für die ergänzenden ÖV und Langsamverkehrs-Massnahmen bei allen Varianten deutlich besser sind als diejenigen der reinen Strassenbauten.

**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 beein-

trächtigen. 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?**

*- völlig dagegen -*

Keine der vorgestellten Varianten scheint uns geeignet um die Verkehrsproblem nachhaltig zu lösen. Den Grund für das Fehlen von guten Lösungen sehen wir vor allem in der mangelhaften Zielsetzung. Dazu gehört, dass in Baden der MIV wie bisher zunimmt und zwar mit einem Anteil des Ziel- und Quellverkehrs von konstant 85%, sowie, dass der Anteil der MIV im Modalsplit bei 55% bzw. 54% verharren soll.

Die Parameter welche für die Kosten – Nutzen Analyse verwendet wurden sind für uns nicht transparent. Es fehlt zudem eine Sensitivitätsanalyse. Das Verändern von Parametern beziehungsweise deren Gewichtung hat einen sehr grossen Einfluss auf die Resultate.

Bei der Variante Umfahrung Baden West sind sowohl der Anschluss Mellingerstrasse als auch der Anschluss Schwimmbadstrasse absolut undenkbar, mündet sie doch direkt in ein Wohnquartier. Der Martinsbergtunnel entlastet Baden nicht, braucht in Dättwil viel Platz und führt einzig zu Mehrverkehr in Siggenthal. Die betroffenen Gemeinden haben auch deswegen nicht den geringsten Anlass diese Strassenprojekte zu unterstützen und zu finanzieren.

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

*- völlig einverstanden -*

Es sollte sich aber nicht um Ergänzungsstrategien handeln sondern um die Hauptstrategie

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

*völlig dagegen*

Keine der vorgeschlagenen Best-Varianten löst die Verkehrsproblematik nachhaltig. Sollten die Tunnelvarianten wider Erwarten weiter geplant werden sind insbesondere folgende Punkte zu realisieren:

- Die Lärmbelastung muss auf ein Minimum reduziert und es dürften keine Ausnahmegewilligungen erteilt werden.
- Das Stadtbild muss von den Umbauten profitieren und darf nicht weiter beschädigt werden.
- Es müssen direkte, ebene und durchgängige Routen für den Veloverkehr geschaffen werden.
- Der Veloverkehr muss getrennt vom Fussverkehr und vom MIV abgewickelt werden können.

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

*- völlig dagegen -*

Aufgrund der verfehlten Zielformulierung kann kein zukunftstaugliches Gesamtkonzept entstehen.

Bei begrenztem Raum und zunehmender Mobilität ist es nicht Zielführend mehr Strassen für den MIV zu bauen. Damit wird höchstens die Zersiedelung gefördert, welche ihrerseits wieder Mehrverkehr generiert.

Ein zukunftstaugliches Gesamtkonzept beginnt mit einer Siedlungspolitik, welche die Zentren stärkt, eine Verdichtung der Siedlungsstrukturen fördert und die Zersiedelung bremst. Damit werden die Rahmenbedingungen für einen effizienten und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr verbessert, der bei gleichem Platzverbrauch ein Vielfaches an Kapazität bietet, umweltfreundlich ist und die Lebensqualität positiv beeinflusst.

Eine Anpassung des Richtplanes, macht nur Sinn, wenn Projekte des öffentlichen Verkehrs, wie zum Beispiel die Weiterführung der Limmattalbahn bis Untersiggental und der dazugehörige Tangetialast von Wettingen nach Mellingen Heitersberg in der gleichen Detailtiefe verankert werden.