

Frage 1

Sind Sie mit der Stossrichtung I *Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen* grundsätzlich einverstanden? (Seiten 18–19)

<input type="checkbox"/>	Völlig einverstanden
<input checked="" type="checkbox"/>	Eher einverstanden
<input type="checkbox"/>	Eher dagegen
<input type="checkbox"/>	Völlig dagegen
<input type="checkbox"/>	Keine Angabe

Es ist sicher sinnvoll eine kompatible Strategie für Verkehr und Siedlungsentwicklung zu erarbeiten. Auch ist es sicher sinnvoll für verschiedene Entwicklungsräume unterschiedliche Massnahmen anzupeilen. Insgesamt wird jedoch noch immer deutlich zu wenig auf die nötige Verdichtung der Siedlung und die Fussverkehre und Fahrradverkehre gesetzt. Hier wären ambitioniertere Ziele gefragt, um eine ökologische, flächeneffiziente und sichere Mobilität zu gewährleisten.

Frage 2

Sind Sie mit dem Ziel I a und den zugehörigen Strategien einverstanden? (Seiten 20–22)

<input type="checkbox"/>	Völlig einverstanden
<input checked="" type="checkbox"/>	Eher einverstanden
<input type="checkbox"/>	Eher dagegen
<input type="checkbox"/>	Völlig dagegen
<input type="checkbox"/>	Keine Angabe

Wir begrüssen die Erhöhung des Fuss- und Radverkehrs am Gesamtverkehr und die Beschränkung und Bewirtschaftung von Parkplätzen bei publikumsintensiven Anlagen. Jedoch befürchten wir dass mit dem Fokus auf die Erreichbarkeit auf der Strasse, neben den zu begrüssenden Massnahmen, wie Verkehrsmanagement-Systemen, auch Kapazitätserhöhungen begründet werden und somit der MIV-Anteil weiter vergrössert wird und eben keine ökologische, sichere und raumeffiziente Mobilität erreicht wird.

Frage 3

Sind Sie mit dem Ziel I b und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seiten 23–24)

	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
X	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Neben den wünschenswerten ÖV-Umsteigeanlagen und der Verbesserung des ÖV-Angebots entlang der ländlichen Entwicklungsachsen, wird in diesem Ziel vor allem der angebotsseitige Ausbau des MIV vorangetrieben. Die Gewichtung des MIV gegenüber dem ÖV ist in diesem Ziel zu stark in Richtung MIV. Dies kann aber keine nachhaltige Mobilität sein.

Ausserdem wird in diesem Teil der Strategie auch eine klare Priorisierung des Verkehrsflusses gegenüber der Verkehrssicherheit, Gesundheit (Lärm) und Ökologie vorgenommen. Dies ist scharf zu kritisieren: Es kann nicht sein, dass eine Vergrößerung des Verkehrsflusses auf Kosten der Sicherheit vorgenommen wird.

Frage 4

Sind Sie mit dem Ziel I c und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seiten 25–26)

	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
X	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Hier müsste der ÖV stärker ausgebaut werden, so dass er zu einer echten Alternative wird (nicht nur ein Basis-Angebot bereitstellen). Nur auf diesem Weg kann der Modal Split in eine ökologischere und sicherere Richtung verändert werden. Vor allem mit der Förderung der kombinierten Mobilität besteht hier ein erhebliches Potenzial.

Beim Management des Verkehrsflusses sind neben dem Ortsbildschutz und den Bedürfnissen des Fuss- und Radverkehrs, auch Lärmemissionen, Sicherheit von Schulkindern / Nähe zu Schulhäusern/Spielplätzen, lufthygienische Faktoren zu berücksichtigen.

Frage 5

Sind Sie mit dem Ziel I d und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seiten 26–27)

X	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Die Verbesserung der Attraktivität der kombinierten Verkehre, wie B+R etc., sowie der multimodalen Transportketten im Güterverkehr begrüßen wir sehr. Da auf diesem Weg effizientere und ökologischere Mobilität und Transporte ermöglicht werden.

Frage 6

Sind Sie mit der Stossrichtung II *Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern* grundsätzlich einverstanden? (Seite 28)

X	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

(Kein Kommentar)

Frage 7

Sind Sie mit dem Ziel II a und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seiten 28–29)

	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
X	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Massnahmen des Mobilitätsmanagements, der Vereinfachung und Verbesserung der Durchlässigkeit begrüßen wir.

MIV muss bei der Frage der Finanzierung auch gesamtheitlich betrachtet werden: Auch wenn der Bau und Unterhalt der vielen Gemeindestrassen von den Kommunen getragen wird, so sind diese Kosten dennoch zu einem überwiegend grossen Teil dem MIV zuzuschreiben. Eine kantonale Verkehrsstrategie sollte dies auch mitberücksichtigen und sich nicht allein bei ÖV auf die Nutzerfinanzierung zu fokussieren. Ein gut implementiertes Mobility Pricing begrüßen wir: Dabei sollten alle Kosten der Mobilität (Lärm, Unfälle, Lufthygiene, Klima, Kulturlandverlust, volkswirtschaftliche Staukosten, Landschaftsschutz, etc.) internalisiert werden.

Frage 8

Sind Sie mit dem Ziel II b und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seiten 29–30)

<input type="checkbox"/>	Völlig einverstanden
<input type="checkbox"/>	Eher einverstanden
<input checked="" type="checkbox"/>	Eher dagegen
<input type="checkbox"/>	Völlig dagegen
<input type="checkbox"/>	Keine Angabe

Die Verlässlichkeit der Reisezeit zu erhöhen ist ein gutes Ziel, jedoch darf dieses nicht als Begründung herhalten, dass Umfahrungen und Kapazitätserhöhungen umgesetzt werden. Nur ein technologiegetriebenes Management des Verkehrs ist eine nachhaltige Lösung für die Mobilität. Das Wachstum des Verkehrs würde mit Kapazitätserweiterungen unnötig angebotsseitig gefördert.

Wir begrüßen hingegen die Massnahmen zur effizienteren Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur.

Frage 9

Sind Sie mit dem Ziel II c und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seite 31)

<input checked="" type="checkbox"/>	Völlig einverstanden
<input type="checkbox"/>	Eher einverstanden
<input type="checkbox"/>	Eher dagegen
<input type="checkbox"/>	Völlig dagegen
<input type="checkbox"/>	Keine Angabe

Wir begrüßen dieses Ziel und die dazugehörigen Strategien. Allerdings erleben wir den Kanton nicht als wirklichen Befürworter dieser Strategie. Im Gegenteil: Beispiele wie T30 in Suhr zeigen, neben dem Verkehrsfluss zählen andere Güter, wie Sicherheit, Lufthygiene und Lärmbelastung nur sehr wenig. Gelungene Beispiele, wie das Berner Modell in Köniz, würden dem vorliegenden Ziel wirklich gerecht werden. Projekte wie das Berner Modell sollten als Vorbild für den Aargau dienen.

Frage 10

Sind Sie mit der Stossrichtung III *Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch bauen, betreiben und erhalten* grundsätzlich einverstanden?
(Seite 32)

	Völlig einverstanden
X	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Um dem Ziel der Minimierung der Beeinträchtigung der Natur gerecht zu werden müsste bei einem Verkehrsprojekt eine wirkliche Alternativenprüfung vorgenommen werden. Dabei sollten auch die Nullvariante (und Null plus) eine wählbare Alternative darstellen.

Frage 11

Sind Sie mit dem Ziel III a und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seite 32)

	Völlig einverstanden
X	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Wie bei Frage 10 angemerkt, sollten bei der Planung von Verkehrsprojekten in der partizipativen Planung verschiedene valable Alternativen (inklusive der Nullvariante) angemessen dargestellt und zur Wahl gestellt werden.

Frage 12

Sind Sie mit dem Ziel III b und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seite 33)

	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
X	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Mit dem eigentlichen Ziel der optimalen Wirtschaftlichkeit über den gesamten Lebenszyklus sind wir einverstanden. Aber wir sprechen uns dezidiert gegen die zweckfinanzierte Strassenkasse aus: Dies führt dazu, dass unnütze, überdimensionierte und viel zu teure Verkehrsinfrastrukturprojekte geplant und realisiert werden. In schwierigen finanziellen Zeiten des Kantons kommt diese Spezialfinanzierung immer mehr unter Druck und könnte mittelfristig angegriffen werden. Vor diesem Hintergrund und dem grundsätzlichen Anspruch einer effizienten Mittelverwendung, ist eine Spezialfinanzierung der Strasse wirtschaftlich und ökologisch nicht tragbar. Die Spezialfinanzierung führt auch dazu, dass das Mobilitätswachstum zu einer sich selbst erfüllenden Prophezeiung wird (Verkehrsprojekte generieren mehr Kapazität und führen damit auch zu mehr Verkehr).

Frage 13

Sind Sie mit dem Ziel III c und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seite 33)

X	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

(Kein Kommentar)

Frage 14

Sind Sie mit dem Ziel III d und den zugehörigen Strategien einverstanden?
(Seite 34)

	Völlig einverstanden
X	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Selbstverständlich begrüßen wir Ausgleichsmassnahmen und möglichst umweltgerechte Bauarbeiten.

Lärmbelastungen an bestehender Strasseninfrastruktur, genau so wie bei neuer, sind mit geeigneten Massnahmen zu minimieren, dazu gehören (neben den Belägen, Lärmschutzwänden, Fenstern) auch Tempobeschränkungen (inklusive bauliche Massnahmen zur Tempodrosselung)!

Frage 15

Haben Sie Bemerkungen zur Umsetzung? (Seiten 35–38)

Das Mehrjahresprogramm Strasse scheint einzig dazu da Kapazitätserhöhungen umzusetzen. Dies wird dadurch ersichtlich, dass nur "Ausbauten, Engpassbeseitigungen und Umfahrungen" aufgeführt werden. Genau dieser Ansatz führt aber zu mehr Verkehr und einer Häufung der damit verbundenen negativen Effekten (Lärm, Unfälle, Lufthygiene, Treibhausgase, Kulturlandverlust) und steht somit im krassen Widerspruch zur Stossrichtung "Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmittel und -infrastrukturen".

Frage 16

Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur neuen Mobilitätsstrategie?

Insgesamt befürworten wir die eingeschlagene Richtung der Strategie, mit einigen Anpassungen. Allerdings werden wir Projekte und Handlungen der Verwaltung in Zukunft auch an diesen, sich selbst vorgegebenen, Zielen messen und darauf drängen, dass damit die einseitige Politik des MIV-Ausbaus der Vergangenheit angehört und ein nachhaltiger Verkehr angestrebt wird. Wesentliche Aspekte an der Strategie, welche nicht einem einzelnen Ziel zugeordnet werden können, sondern allgemeiner Natur sind, werden nachfolgenden aufgeführt:

- **Bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur soll die ökologische Infrastruktur explizit berücksichtigt und möglichst vollständig erhalten werden (Bsp. Wildtierkorridore).**
- **Desweitern sollte es verhindert werden, dass Ausweichverkehre attraktiv werden. Diese sind unökologisch und unsicher, und stellen darum einen schlechten Effekt dar.**
- **Flankierende Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs sollten vermehrt ins Auge gefasst werden.**

- Die gewünschten Effekte sollten auch ein Mix von Anreizsetzung ausgelöst werden und nicht immer nur über angebotsseitige Kapazitätserhöhungen in den anderen Modi (Pull-Faktoren), sondern auch mit der unattraktiven Ausgestaltung von denjenigen Verkehrsträgern, welche weniger verwendet werden soll (Push-Faktoren). Beispielsweise in einem urbanen Zentrum nicht nur Ausbau der Fahrradwege, sondern auch Einführung der Begegnungszone, welche dazu führt, dass es als Autofahrer nicht attraktiv ist.
- In eine Mobilitätsstrategie würde auch das Zielbild der Weiterentwicklung der fiskalischen Ausgestaltung des Verkehrssystems gehören. Damit ist insbesondere die Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer und der Pendlerabzug gemeint. Wenn ein Zielbild des Modal Splits definiert wird, müsste auch über diese Massnahmen daran gearbeitet werden, dass ebendieses Bild erreicht wird.
- Die E-Mobilität scheint sich in den nächsten Jahrzehnten extrem auszubreiten. Dies muss unbedingt berücksichtigt werden. Z.B. braucht es als Auflage für Überbauungen Ladeinfrastrukturen im Garagenbereich für E-Autos und für Parkhäuser ähnliche Vorgaben. Ausserdem werden breitere Fahrradstreifen/-wege benötigt, da mit der Verbreitung des E-Velos die Tempounterschiede deutlich zunehmen werden.
- Um die Zielerreichung möglichst wahrscheinlich zu machen, braucht es ein wiederkehrendes regelmässiges Monitoring/Evaluation und realistische Zwischenziele für die kommenden Jahre (welche gemessen und überprüft werden können). Nur auf diesem Weg kann das Fernziel schrittweise umgesetzt werden.