

Frage 1

Partizipation und Kommunikation (Synthesebericht S. 71)

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 einverstanden
x	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

**Grundsätzlich begrüßen wir den Einbezug der Planungsgruppen und Kommunen in den OASE-Prozess. Wir sind jedoch enttäuscht, dass die Verbände nicht schon früher miteinbezogen wurden und nun schon vor einem fast abgeschlossenen Prozess mit den entsprechenden Resultaten stehen.**

Frage 2a

Situationsanalyse und Zielformulierung (S. 17-34)

Sind Sie mit Inhalt und Aussagen des Kapitels Situationsanalyse und Zielformulierungen des Syntheseberichts einverstanden?

	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
X	Völlig dagegen
	Keine Angabe

**Allgemein ist zu bemängeln, dass die Zielsetzung im Vergleich zur Referenzzustand viel zu wenig ambitioniert ist, die Verdichtung voranzutreiben, den Modal Split zu verbessern in ökologischer und sicherheitstechnischer Hinsicht (mehr Fuss und Radverkehr, höher öV-Anteil, Senkung MIV). Denn nur auf diesem Weg ist eine echte Urbanisierung der Städte Baden und Brugg zu erreichen. Gerade in Baden sind die Ziel-/Quell-Verkehre quantitativ sehr dominant und genau an diesen könnte man mit einer geeigneten Verkehrspolitik vor Ort und im Kanton etwas ändern und die Stadt Baden verkehrlich entlasten.**

**Leider würde die Umsetzung der vorliegenden OASE-Projekte vor allem dazu führen, dass sich die eingeschlagene Verkehrspolitik mit stetigen Kapazitätsausbau und Wachstum der Mobilität fortgeschrieben wird. Schon aufgrund der Zielsetzung wird eine echte Entlastung vom Verkehr und Ökologisierung der Mobilität nicht vorgesehen. Aufgrund der (Anreiz-)Wirkung der kapazitätsvergrößernden Projekte wird die MIV-lastige Verkehrspolitik zementiert.**

Die Zielsetzung des OASE-Projektes in Baden und Brugg mit den entsprechenden Entlastungen dieser beiden Städte greift zu wenig weit. Eigentlich müsste das Ziel sein, dass die Lebensqualität in der gesamten Region gesteigert würde. Eine Entlastung eines Ortes führt zu einer Mehrlast an einem anderen Ort, dies muss zwingend mitberücksichtigt werden. Umfahrungen können durchaus ein Mittel darstellen um eine lokale Entlastung zu erreichen, jedoch gibt es auch andere Mittel (wie Verlagerungen von MIV zu öV, Verkehrsvermeidung durch Raumplanungsmassnahmen, Verkehrsmanagement, Temporeduktionen, bauliche Massnahmen der Strassengestaltung, etc.), welche geeignete Varianten wären um das Ziel zu erreichen. In vielen Fällen hätten diese Mittel gar den Vorteil, dass es nicht zu Mehrlasten für andere Orte kommt.

Auch wenn es auch positive Aspekte der Situationsanalyse und Zielformulierung gibt. Beispielsweise:

- das endlich entdeckte und schon lange brachliegende Potenzial der Radwege,
- die kleine Verbesserung des Modal Splits zugunsten von raumeffizienteren, sichereren und ökologischeren Verkehrsmitteln (öV vs. MIV)
- die angedachte Verdichtung und damit verbundene verkehrliche Entlastung der urbanen Zentren

Dennoch gibt es viele Aspekte, welche wir dezidiert ablehnen müssen:

- Verschlechterung des Modal Split hinsichtlich der Anteile für Velo- und Fussverkehr.
- Die nicht Berücksichtigung der Elektro-Velos ist sehr unglücklich, dieser Verkehrsträger legt momentan enorm zu und wird sich in den nächsten Jahren flächendeckend durchsetzen. Mit dem E-Velo werden auch deutliche längere oder etwas hügeligere Relationen für alle Personengruppen machbar mit dem Velo. Eine Strategie für das Jahr 2040 sollte eine solche wichtige Umstellung nicht einfach ignorieren. Die E-Velos verlangen auch nach einer bedürfnisgerechten Anpassung der Velowege.
- Die Wegpendler sollten als Gruppe nicht noch stark zunehmen. Mit den geplanten Projekten, wird der Anteil der Pendler noch angebotsseitig gefördert.

Frage 2b

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

	Völlig einverstanden
x	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

**Der VCS Aargau findet, dass dieser Ausbau in Bezug auf die zu erwartende Bevölkerungszunahme angebracht ist. Allerdings befürworten wir grundsätzlich keine Zunahme der Mobilität im ÖV und MIV. Aufgrund der Flächeneffizienz, geringeren Umweltexternalitäten (wie die Klimaschädigung) und der grösseren Verkehrssicherheit bevorzugen wir allgemein den Verkehrsträger Schiene und den strassengebundenen ÖV. Falls sich der Mobilitätskonsum nicht wie gewünscht verkleinern lässt und die Auslastung nicht optimiert werden kann, wäre ein Ausbau der Schiene (und strassengebundenen öV) gegenüber dem der Strasse (MIV) vorzuziehen. Vor dem Hintergrund einer Entlastung der Zentren in Baden und Brugg muss der öV (Schiene und strassengebundener öV), neben dem Rad- und Fussverkehr, die Hauptrolle spielen (vor allem bei Baden mit hohem Ziel-/Quell-Verkehrsanteil sollte das auch vglw. einfach machbar sein).**

Frage 3

Variantensynthese und -analyse (S. 35-49)

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

	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
X	Völlig dagegen
	Keine Angabe

**Grundlegender Missstand an der Variantensynthese und -analyse ist, dass hier die Chance verpasst wird eine wirkliche integrale, gesamthafte Betrachtung aller Verkehrsträger und der damit verbundenen Raumplanung (Siedlungsräume, Naherholung, Einkaufsmöglichkeiten Arbeitsplätze, etc.) vorgenommen wird. Die sehr einseitige Anlehnung der ganzen Synthese an den möglichen MIV- Massnahmen führt dazu, dass gewisse Potenziale gar nicht erst angetastet werden. Eigentlich bräuchte es eine integrale Analyse der Siedlungsentwicklung und den damit zusammenhängenden Verkehren und keine alleinige Konzentration auf die Strassenverkehre.**

**Konkret: Bei der OASE wurden bedauerlicherweise keine Nullplusvarianten (0+) und reine öV/FRV-Varianten geprüft. Auch vor dem Hintergrund von knappen Ressourcen müssen eine Variante 0+ geprüft werden, diese kann mit bescheidenen Mitteln erheblich zur Zielerreichung beitragen. Die OASE bietet nur eine Auswahl des Status Quo gegenüber sehr aufwändigen, teuren MIV+-Varianten und vernachlässigt diese kosteneffizienten, potenziell wirksamen Varianten 0+ oder öV/RFV.**

**Bei der Strategie FRV begrüssen wir die Einführung von Schnellrouten. Diese führen dazu, dass der FRV auch aus praktischen Gründen (enorm schneller Transfer von A nach B) deutlich an Attraktivität zu legen kann. Damit wird das Velo auch für weiter entfernte Ziele zu einem attraktiven Verkehrsträger. Damit wird die Wahl von weiter entfernte Ziele attraktiv, dies ist bei den FRV als**

einzigsten Verkehrsträger aus ökologischer Sicht wünschenswert. Leider wurde im Bericht das Aufkommen des E-Velos nicht berücksichtigt. Diese ermöglicht es vielen Menschen problemlos auch weitere Distanzen als nur zwischen 5 bis 20 km zu fahren (vgl. S.43). Durch die erhöhte Geschwindigkeit ist es zudem auch sehr attraktiv im Pendleralltag. Ausserdem wird die Diversität der Tempi der verschiedenen Velofahrenden noch stark zunehmen. Dafür bräuchte es zudem breitere Velowege. Eine Planung der Radwege für die kommenden Jahrzehnte muss all diese Entwicklung berücksichtigen.

Die prognostizierten 40'000 Binnen-MIV-Fahrten in der Kernstadt Baden-Wettingen müssen unbedingt angegangen und verhindert werden (S. 44). Der Kanton sollte hier, in Zusammenarbeit mit der Stadt Baden und den Nachbargemeinden, eine nachhaltige Lösung finden. Sollte der angebotsseitige Ausbau des FRV diese Verkehre nicht radikal verkleinern, so müssen diese mit anderen Mitteln signifikant reduziert werden: Attraktivität des MIV senken, durch Tropfenzähler, bauliche Massnahmen, Temporeduktionen, etc.

Die Aussagen in der Strategie bezüglich der Autobahn A1 befremden uns sehr! Eine Trennung der Systeme würde nichts anderes bedeuten, als den Bau einer redundanten kantonalen Autobahn für die entsprechenden Abschnitte oder eine massive Erhöhung der Anzahl Spuren der A1 mit einer Systemtrennung. Wir lehnen diese Ideen kategorisch ab. Eine weitere Autobahn (bzw. weitere Spuren) würde die Kapazität massiv erhöhen und somit das Verkehrswachstum angebotsseitig beschleunigen, mit allen negativen Auswirkungen (wie Landverlust, Klimaschädliche Emissionen, Lärm, Verkehrssicherheitsprobleme, Gesundheitskosten, etc.).

Mit Konzepten und Ideen zu Mobility Pricing stehen Massnahmen bereit, mit welchen die bestehende Infrastruktur effizienter genutzt werden kann und wirklich dasjenige bepreist würde, welches Kosten für die Allgemeinheit verursacht (der Konsum von Mobilität). Gerade vor dem Hintergrund der Standortattraktivität wäre eine zwar etwas teurere Mobilität, jedoch mit einer guten Erreichbarkeit ausgestattete Mobilität im Aargau sehr vorteilhaft. Der Aargau sollte sich für die Einführung von Mobility Pricing bei den nationalen Behörden stark machen.

Frage 4a  
Bewertung und Entscheid (S. 51-64)

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

	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
x	Völlig dagegen
	Keine Angabe

Zur Methodik haben wir folgende Kritikpunkte:

- Die Gewichtung (S. 53) schätzen wir als sehr fragwürdig ein. Denn mit den gewählten Gewichten von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt wird das Resultat zu einem gewissen Grad schon vorweggenommen. Hier werden die Anliegen der Umwelt künstlich klein gemacht (mit der Gewichtung von 22%). Desweiteren haben viele der aufgeführten Teilziele eher einen gesellschaftlichen/sozialen Charakter (Lärmbelastung, Luftschadstoffe) und wären im Bereich Gesellschaft besser untergebracht. So würden die gesellschaftlichen Trade-offs innerhalb dieses Bereiches vorgenommen.
- Fehlende Transparenz bezüglich Funktion in der Nutzwertanalyse, beliebige Definition der Achsen bei der graphischen Darstellung der Rosetten.
- Mehrbelastungen von anderen Orten werden nicht miteinbezogen in die Betrachtung.

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 einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
x	Völlig dagegen
	Keine Angabe

**Vgl. die Ausführungen zu Frage 4a.**

Frage 4c

Ist es für Sie nachvollziehbar. Warum die Ergänzungsstrategie Fuss- und Radverkehr (FRV) zwingender Bestandteil der Varianten sein muss?

x	Völlig einverstanden
	Eher einverstanden
	Eher dagegen
	Völlig dagegen
	Keine Angabe

**Ja, natürlich. Allerdings wäre eine weniger MIV-basierte Diskussion von Verkehrslösungen dennoch ein besseres Vorgehen. Dann wäre der FRV auch nicht in erster Linie Ergänzung, sondern ein Teil einer integralen Mobilitätsplanung. Für die einzelnen Projekte müssten auch flankierenden Massnahmen genauso verbindlicher Bestandteil der Projekte sein, wie die Ergänzung FRV. Neben den Pull-Faktoren (der Anziehung der Umfahrungen) braucht es auch Push-Faktoren (Anreize setzen, welche das Verkehrsaufkommen an ungewünschten Orten verkleinern). Genau diese Push-Faktoren fehlen in den Varianten gänzlich und würden mögliche positive Effekte noch vergrössern. Hier liegt ein enormes Potenzial brach.**

**Leider sind diese FRV-Massnahmen noch wenig ausgearbeitet und nicht im gleichen Planungsstadium, obwohl diese ein wichtiger Bestandteil der Varianten sind. Ausserdem befürchten wir, dass die Finanzierung nicht aus der kantonalen Strassenkasse kommen wird, sondern den Gemeinden aufgebürgt wird. Davon muss in diesen Projekten abgesehen werden, denn FRV trägt wesentlich zur Zielerreichung der OASE bei und stiftet konkreten Nutzen für den Strassenverkehr.**

Frage 4d

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

	Ja
	Nein

<b>Raum Brugg</b>	
	„Nordumfahrung Windisch tief mit Spange Aufeld“ mit Ergänzungsstrategie FRV
	„Südostumfahrung Windisch mit neuer Aarequerung“ mit ErgStr. FRV
<b>Raum Baden</b>	
	„Umfahrung Baden West mit Anschluss Mellingerstrasse“ mit ErgStr. FRV
	„Umfahrung Baden West mit Anschluss Mellingerstrasse“ mit ErgStr. FRV
	„Martinsbergtunnel“ mit ErgStr. FRV

Frage 5

Gesamtkonzept OASE (S. 65-70)

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

	Ja
x	Nein

**Nein, wie schon anderen Stellen ausgeführt. OASE beschreibt keine auf einer integralen Mobilitätsanalyse basierende Strategie, sondern eine Sammlung MIV-zentrischer Projekte, welche mit anderen Verkehrsmassnahmen ergänzt werden. Diese Ergänzung ist zwar ein Fortschritt, aber eine nachhaltige, zukunftsfähige Entwicklungsstrategie müsste alle Verkehrsträger und -arten einsetzen um die Lebensqualität zu steigern, die externen Effekte zu senken und die Bedürfnisse abzudecken.**

**Wichtig ist zu erwähnen, dass der Kanton mit dem Projekt OASE widersprüchlich zu seiner eigenen Mobilitätsstrategie agiert. Die Strategie fordert eine Erhöhung des Fuss- und Radverkehrs und eine Verbesserung des**

**Modal Splits hin zu umweltschonender Mobilität, davon ist bei den vorliegenden kapazitätserweiternden Umfahrbauten nichts zu sehen. Im Gegenteil, die Erreichbarkeit mit dem MIV wird erhöht, dadurch werden die Zersiedelung und längere Pendler- und Freizeitverkehre gefördert. Jedoch wirkt sich das nicht positiv auf den Modal Split aus. Aus der Mobilitätsstrategie muss zumindest folgen, dass die OASE-Projekte nur unter der Bedingung der rechtlich verbindlichen Verpflichtung zu Ergänzungsstrategien umgesetzt werden.**