

REGIERUNGSRAT

13. August 2014

14.127

Interpellation Irène Kälin, Grüne, Lenzburg, und Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg (Sprecherin), vom 3. Juni 2014 betreffend Planungshorizont C der Netzstrategie Seetal; Beantwortung

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Vorbemerkungen

Mit Netzstrategien wird die Zielsetzung "Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes" überprüft und langfristig sichergestellt. Im Ergebnis zeigen Netzstrategien auf, mit welchen betrieblichen und baulichen Massnahmen oder neuen Netzelementen das Netz optimiert und weiterentwickelt werden soll. Neue Netzelemente sind im Richtplan zu verankern. Im Gegensatz zu einem regionalen Gesamtverkehrskonzept konzentriert sich eine Netzstrategie auf Massnahmen im Kantonsstrassennetz. Eine Netzstrategie kann jedoch Grundlage für ein regionales Gesamtverkehrskonzept oder ein Teil davon sein.

Die Netzstrategie Unteres Seetal entspricht dem Richtplanauftrag im Kapitel M2.2 Kantonsstrassen. Darin wird der Regierungsrat dazu aufgefordert, die laufenden Abklärungen für Vorhaben in den Gemeinden Lenzburg, Staufen, Schafisheim und Seon ohne Verzug fortzuführen und über die Aufnahme von Vorhaben in den Richtplan zu entscheiden. Die A1-Anschlüsse Aarau-Ost und Lenzburg sind als Ausbau- und Ergänzungsvorhaben im Kapitel 2.1 Nationalstrassen festgesetzt.

Im Richtplan werden – je nach Stand der Abstimmung – gestützt auf Art. 5 Abs. 1 und 2 der Raumplanungsverordnung (RPV) drei Koordinationsstände unterschieden: Festsetzung, Zwischenergebnis und Vororientierung. Festsetzungen zeigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine Abstimmung zu erreichen. Festsetzungen und Zwischenergebnisse werden durch den Grossen Rat beschlossen. Vororientierungen werden hingegen durch den Regierungsrat eingebracht und zeigen, "welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können". Es handelt sich um Ideen von Vorhaben, die eine Raumrelevanz haben können und die weiter entwickelt werden, sofern sich ihr Erfordernis bestätigt (vgl. Richtplan, Kapitel G2, Seite 3).

Zur Frage 1

"Nach Aussagen im Bericht (S. 66 sowie Anhang 6) ist gemäss den Richtlinien des Kantons nur für Lenzburg eine Umfahrungswürdigkeit gegeben, diese wird aber von der Bevölkerung klar abgelehnt. Sowohl Seon als auch Schafisheim erfüllen die Kriterien teilweise oder vollumfänglich nicht. Wie lässt sich wider den eigenen Vorgaben dennoch eine Aufnahme in den Richtplan begründen – auch im Vergleich zu anderen Gemeinden im Kanton mit ähnlich hohen DTV-Werten?"

Die verwendeten Kriterien entsprechen der kantonalen Anleitung für attraktive Ortsdurchfahrten aus dem Jahr 2009. Mit dem langfristigen Planungshorizont C soll die Erreichbarkeit der A1 und des regionalen Zentrums Lenzburg für den prognostizierten Fall einer maximalen Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung sichergestellt werden. Die Variantenbewertung und die Mitwirkung haben ergeben, dass eine Stossrichtung "Konzentration" des Verkehrs zur A1 von heute zwei Achsen via Schafisheim und Lenzburg auf eine Achse via Schafisheim/A1-Anschluss Aarau Ost (Neukonzeption) mehrheitsfähig ist. Eine Umfahrung von Lenzburg erübrigt sich dann. Als Konsequenz der Bündelung des Verkehrs auf eine Achse würde gemessen an den gleichen Kriterien die Gemeinde Schafisheim umfahrungswürdig. Der nördliche Abschnitt von Seon ist bereits heute umfahrungswürdig.

Zur Frage 2

"Die Analyse ergibt, dass im Bearbeitungssperimeter der Anteil des Durchgangsverkehrs, bezogen auf den Gesamtverkehr, je nach Strassenabschnitt zwischen ca. 10 % und 40 % liegt, der restliche Verkehr ist entweder Quell-/Zielverkehr oder Binnenverkehr. In der Spitzenstunde ist der Anteil des Durchgangsverkehrs nicht massiv höher als im täglichen Durchschnitt. Dies bedeutet wiederum, dass ein hoher Verkehrsanteil seine Quelle oder Ziel in einer der untersuchten Gemeinden hat. Folglich stellt die Analyse richtigerweise fest, dass das Verlagerungspotenzial bei grossräumigen Umfahrungen begrenzt ist. Wie beurteilt der Regierungsrat diesen Aspekt sowie dass in der Analyse zwar eine Kosten-Nutzen-Beurteilung vorgenommen wurde, aber keine Variante ohne Planungshorizont C enthalten ist (Angebotsorientierung)?"

Die mit dem Verkehrsmodell ermittelten Durchgangsverkehrszahlen entsprechen den typischen Werten für eine regionale Betrachtung. Das Verlagerungspotenzial von Umfahrungen hängt stark von den flankierenden Massnahmen ab (vgl. Antwort zur Frage 6). Für den Planungshorizont A wurde untersucht, mit welchen betrieblichen und lokalen, baulichen Massnahmen die in der Analyse ermittelten Probleme im Sinne einer angebotsorientierten Strategie gelöst werden können. Für die beiden Problemstellen T5/A1-Anschlussbereich Aarau Ost und Knoten Dössegger in Seon konnten keine passenden Lösungen ermittelt werden. Weiterführende Lösungen müssen mit den Vorstellungen über einen verkehrlich sinnvollen, langfristig angelegten Netzzustand (Planungshorizont C) kompatibel sein. Die effektive Umsetzung des Planungshorizonts C ist hochgradig von der Bevölkerungs- und Verkehrs-entwicklung abhängig.

Zur Frage 3

"Der Bericht zeigt (S. 5), dass nahezu beim gesamten von den Umfahrungen betroffenen Gebiet starke Empfindlichkeit ausgewiesen ist. Hier sei insbesondere das weitgehend unberührte Aabachtal zwischen Sigismühle und dem Areal der ehemaligen Weberei Seon erwähnt. Das Richtplan-Kapitel M2.2 gibt verbindlich vor, dass bei Strassenbauvorhaben Abwägungen nach den Kriterien der Nachhaltigkeit vorgenommen werden müssen. Eine solche Abwägung wäre aus ökonomischen Gründen vor der Aufnahme in den Richtplan vorzunehmen, sie ist jedoch im Bericht nicht zu finden. Es wird im Gegenteil bereits – wohl in einer Vorwegnahme einer einseitigen Abwägung – festgestellt, dass Eingriffe in sensitive Umgebungen unumgänglich sind. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, dass wider den Richtplan diese Abwägung nicht vorgenommen wurde?"

Gemäss den einleitenden Vorbemerkungen erfordert eine Aufnahme als Vororientierung im Vorfeld keine derart umfassenden Abwägungen. Die im Planungshorizont C vorgeschlagene, mehrheitsfähige Variante C2 wird als Folgearbeit in einem Gesamtkonzept vertieft untersucht. Die Erkenntnisse aus der Raumwiderstandskarte und den Umweltindikatoren bilden eine wichtige Grundlage. Neben den in der Mitwirkung eingereichten Anliegen der Fachstellen und Gemeinden ist eine umfassende Abwägung zu den Aspekten Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft gemäss Richtplankapitel M2.2 vorgesehen.

Zur Frage 4

"Weshalb wurde keine Gesamtbeurteilung inkl. Betrachtungen zum ÖV vorgenommen (vgl. Forderung ARE), welche auf die Nachfrage unter Berücksichtigung des hohen Anteils an hausgemachtem Verkehr einen erheblichen Einfluss hat?"

Im Planungshorizont A sind die gemäss Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 (MJP öV 2013) bekannten Massnahmen sowie Vorschläge für zusätzliche öV-Massnahmen enthalten (Seite 50 f). Vertiefte Abschätzungen sind aufgrund des geplanten Monitorings und im Rahmen des Gesamtkonzepts zur Variante C2 vorzunehmen.

Zur Frage 5

"Weshalb wurde keine Variante der Nordspange Seon untersucht, welche direkt angrenzend an die Bauzone oder innerhalb dieser zu liegen kommt (unüberbaute Fläche wäre vorhanden)?"

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Nordspange Seon aus dem Jahr 2011 diente als Grundlage für die Netzstrategie. In dieser Untersuchung wurde eine Spange direkt angrenzend an die Bauzone oder innerhalb dieser verworfen.

Zur Frage 6

"Die Umfahrungen sind wesentlich länger als die bestehenden Verkehrsverbindungen, weshalb der Verkehrswiderstand zum Beispiel mit Temporeduktionen erhöht werden müsste. Wie stellt sich der Regierungsrat zur von der Abteilung Raumentwicklung aufgeworfenen Frage, ob die Umfahrungen mit dem Richtplan kongruent sind, da insbesondere Seon als ländliches Zentrum gemäss Richtplan gewisse Zentrumsfunktionen übernehmen soll, womit ein wesentlicher Ziel- und Quellverkehr zu erwarten ist?"

Einerseits ist die Gemeinde Seon mit der Seetalbahn gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Andererseits dient eine Umfahrung der Entlastung des heute schon umfahrungswürdigen Abschnitts von Verkehr aus dem oberen Seetal ohne Bezug zur Gemeinde. Somit kann die Erreichbarkeit des ländlichen Zentrums auch für den motorisierten Verkehr verbessert werden. Flankierende Massnahmen gehören zu jedem Umfahrungsprojekt und sind auch für die vorgeschlagene Variante C2 zu

erarbeiten. Die im Rahmen der Mitwirkung formulierten Bedenken werden in der Folgearbeit "Abstimmung Siedlung und Verkehr" zusammen mit der Abteilung Raumentwicklung weiter erörtert.

Zur Frage 7

"Wie bewertet der Regierungsrat die durchwegs negative Stellungnahme des ASTRA zur Netzstrategie, welche besagt, dass das Seetal sehr geeignet und zweckmässig an die Nationalstrasse angeschlossen ist?"

Aus übergeordneter Sicht des Bundes verfügt die Region über zwei Autobahnanschlüsse und ist gut an das Nationalstrassennetz angebunden. Die Analyse hat gezeigt, dass künftig mit einer Überlastung der Autobahn und zunehmendem Ausweichverkehr auf das Kantonsstrassennetz zu rechnen ist. Aus Sicht des Kantons und der Region stösst die heutige Anbindung durch das regionale Zentrum Lenzburg hindurch an die Grenzen der Leistungsfähigkeit. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie die Erreichbarkeit des Zentrums werden zunehmend beeinträchtigt. Eine Neuausrichtung auf den Raum Aarau Ost (Variante C2) dient in Verbindung mit der Neukonzeption Aarau Ost dem Zentrum Lenzburg und dem Seetal.

Zur Frage 8

"Der Bericht bezieht sich auf ein maximales Szenario an Bevölkerungszunahme. Er nimmt keine Stellung zu Rückkoppelungseffekten von Verkehrsangebot und Siedlungsnachfrage. Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind jedoch aufeinander abzustimmen. Entsprechend negativ wird insbesondere der Planungshorizont C von der Abteilung Raumentwicklung beurteilt. Weshalb sieht der Regierungsrat eine Aufnahme der Umfahrungen als Vororientierungen in den Richtplan vor, obwohl seine für solche Überprüfungen zuständige Fachabteilung die relevanten Punkte als nicht Richtplan-konform und ungenügend abgestimmt betrachtet (diese Beurteilung wird auch von Landwirtschaft Aargau geteilt)?"

Gemäss den einleitenden Vorbemerkungen erfordert eine Aufnahme als Vororientierung im Vorfeld keine derart umfassenden Abwägungen. Der Schlussbericht zur Netzstrategie legt die noch nicht erfolgte Untersuchung zu den Rückkoppelungseffekten von Verkehrsangebot und Siedlungsnachfrage offen und definiert die Abstimmung von Siedlung und Verkehr als Folgearbeit sowie als Grundlage für ein Gesamtkonzept der Variante C2.

Zur Frage 9

"Ist der Regierungsrat bereit, die Forderung des ASTRA nach einer rudimentären Gegenüberstellung von Landverbrauch und Nutzen für das (Gesamt-)Verkehrssystem aufzunehmen, um zu beurteilen, ob der Einsatz von Kulturland im Bereich Autobahnanschluss/Verknüpfung K111/K246, Verzweigung T5 besser investiert ist als bei Neubaustrecken über das offene Feld zwischen Seon und der A1?"

Eine Lösung für die Problemstelle Aarau Ost ist aufgrund der bereits heute bestehenden Kapazitäts- und Sicherheitsprobleme unabhängig vom Eintreten einer maximalen Entwicklung im Seetal notwendig. Massnahmen für eine bessere Anbindung des Seetals an die A1 im Sinne von Neubaustrecken sind hingegen abhängig von der weiteren Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung. Die Untersuchungen für eine Weiterentwicklung des A1-Anschlussbereichs Aarau Ost liegen in der Planungskompetenz des Bundes (Bundesamt für Strassen [ASTRA]). Aus Sicht des Kantons besteht ein hohes Interesse an einer baldigen Aufnahme dieser Arbeiten. Ein Gegenüberstellen von zwingend notwendigen Massnahmen im Anschlussbereich an das Nationalstrassennetz und möglichen Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes im Fall einer maximalen Entwicklung ist nicht zielführend.

Zur Frage 10

"Ist der Regierungsrat bereit, eine ergänzende angebotsorientierte Strategie in Auftrag zu geben, wie dies Landwirtschaft Aargau, die Abteilung Raumentwicklung und das ASTRA fordern, und bis zu deren Resultat die Aufnahme in die Vororientierung zu sistieren?"

Die angebotsorientierte Strategie ist für den Planungshorizont A definiert und wird bereits umgesetzt. Damit auch die verbleibenden Problemstellen Aarau Ost und Knoten Dössegger in Seon gelöst werden können, muss (wie bei Frage 2 dargelegt) die langfristige Strategie bekannt sein und berücksichtigt werden können. Die Aufnahme der Variante C2 in die Vororientierung entspricht dem eingangs erwähnten Richtplanauftrag und soll nicht sistiert werden. Damit bekennt sich der Kanton zum erzielten regionalen Konsens.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'166.–.

Regierungsrat Aargau