

Interpellation Jürg Caflisch, SP, Baden, vom 29. Juni 2010 betreffend Erschliessung Biberstein für den Veloverkehr nach Eröffnung des Staffeleggzubringers; Beantwortung

Aarau, 29. September 2010

10.207

I.

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

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Zur Frage 1

"Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass der Veloverkehr beträchtliches Potenzial hat, einen Teil der Mobilitätsnachfrage der Zukunft abzudecken?"

Der Veloverkehr hat ein gutes Potenzial für die agglomerationsnahe und siedlungsnahe Nachfrage. Wetterverhältnisse und topografische Verhältnisse spielen eine wesentliche Rolle, ob das Angebot an Radrouten aufgenommen wird. Das Radroutennetz "Kantonale Radrouten", wie es am 2. November 2004 vom Grossen Rat genehmigt wurde, ist eine wichtige Voraussetzung; aber ebenso das Angebot an kommunalen Radwegen im Siedlungsbereich.

Zur Frage 2

"Welche Massnahmen werden getroffen, um den Anteil des Veloverkehrs zu fördern?"

Die Förderung des Langsamverkehrs und insbesondere des Radverkehrs ist ein Bestandteil der aargauischen Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU. Der entsprechende Planungsbericht sieht im Kapitel 3.9 die Realisierung des kantonalen Radroutennetzes bis 2015 als Schwerpunkt vor. In den Siedlungen auf den Gemeindenstrassen sind die Gemeinden zuständig für die Erschliessung durch den Langsamverkehr.

Zur Frage 3

"Gibt es eine Planungspflicht für eine Erschliessung von Gemeinden durch den Veloverkehr in Zusammenhang mit Strassenbaugrossprojekten?"

Eine Planungspflicht besteht direkt nicht. Bei Strassenprojekten werden generell die im kantonalen Radroutennetz vorgesehenen Radrouten einbezogen.

Zur Frage 4

"Wenn ja, welche?"

Vgl. Antwort zur Frage 3.

Zur Frage 5

"Wenn nein, ist der Regierungsrat gewillt, eine solche zu schaffen?"

Nein. Nach Auffassung des Regierungsrats genügen die heute vorhandenen Grundlagen.

Zur Frage 6

"Kann durch Strassenbaugrossprojekte der Langsamverkehr einer Gemeinde abgeschnitten werden?"

Nein, denn es ist das Ziel der Strassenbaugrossprojekte, auch die Verhältnisse des Langsamverkehrs zu optimieren. Der Langsamverkehr wird daher nicht abgeschnitten, aber je nach Verhältnissen über neue Trassen geführt und daher umgeleitet.

Zur Frage 7

"Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass die Verkehrssituation für den Langsamverkehr/Veloverkehr im Umfeld des Staffeleggzubringers ungenügend ist?"

Die Anliegen des Langsamverkehrs wurden aufgenommen. Bei der Festlegung der Verkehrsführung der Neuen Staffeleggstrasse wurde das Prinzip der weitgehenden Verkehrstrennung verfolgt. Die klar verkehrsorientierte Funktion dieser neuen Strassenanlage, die hohen Verkehrsbelastungen und auch Überlegungen zur Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs sprechen für die Verkehrstrennung, wie sie im realisierten Projekt umgesetzt wird. Insbesondere auf Seite Aarau ist die Knotenanlage sehr komplex, so dass die Velofahrenden auf alternativen Routen geführt werden.

Zur Frage 8

"Kann das Velofahrverbot auf dem Abschnitt des Staffeleggzubringers Biberstein–Aarau aufgehoben werden?"

Für den fluss- und talquerenden Veloverkehr besteht auf der neuen Aarebrücke ein eigener Rad-/Fussweg. Dieser hat eine Anbindung an das kommunale Flurwegnetz im Lehenschachen Rohr und längs dem Aarehochwasser-Schutzdamm sichere alternative Verbindungen in die Aarauer Ortsteile Rohr und Telli. Alle Wegweisungen und Informationen über Radrouten werden auf dieses Verbindungsnetz ausgerichtet.

Auf die Signalisierung des Velofahrverbots zwischen den Knoten "Bibersteinerstrasse" und "Tellistrasse" wird verzichtet.

Zur Frage 9

"Wäre es möglich, die Bibersteinerstrasse ohne Ausbau fahrradfreundlicher zu gestalten, z.B. mittels starker Verkehrsberuhigung zumindest innerorts?"

Kantonsstrassen haben die Funktion von Hauptverbindungs- oder Verbindungsstrassen. Diese werden innerorts grundsätzlich nicht stark verkehrsberuhigt. Bei der Bibersteinerstrasse handelt es sich um eine ortsverbindende Kantonsstrasse, auf der auch der öffentliche Bus zirkuliert. Der Durchgangsverkehr soll auf der Kantonsstrasse gebündelt bleiben, um Ausweichverkehr in die Wohnquartiere zu vermeiden.

Zur Frage 10

"Kann für die Bibersteiner Schüler eine sichere alltagstaugliche Veloverbindung nach Küttigen neben der Kantonsstrasse realisiert werden?"

Am 21. August 2006 hat der Regierungsrat das Projekt für den Ausbau der K 470 Bibersteinerstrasse und gestützt auf die kantonale Radroute Nr. 511, mit Radstreifen in Küttigen, vorläufig genehmigt. Infolge Einwendungen, insbesondere gegen den Lärmschutz, kann diese Massnahme nicht wie geplant vor Inbetriebnahme der Neuen Staffeleggstrasse umgesetzt werden. Aus heutiger Sicht rechnet das Departement Bau, Verkehr und Umwelt mit der Bauausführung frühestens ab 2012.

Als Übergangslösung bietet sich die im Winter nicht allwettertaugliche nationale Radroute längs der Aare von Biberstein bis zum Stichweg Bushaltestelle Aabach in Küttigen und weiter nach Aarau Nord an. Für den Abschnitt Bushaltestelle Aabach (Bollackerweg) bis zum Stockweg ist vorgesehen, die Fahrbahn zu verbreitern, um einen 1,25 Meter breiten Radstreifen markieren zu können. Dies hat jedoch wieder ein Planaufgabeverfahren zur Folge. Die öffentliche Projektauflage dieser Übergangslösung fand vom 17. August 2010 bis zum

15. September 2010 statt. In der Gegenrichtung wird der bestehende Gehweg vom Stockweg bis zur Bushaltestelle Bollackerweg für Radfahrende geöffnet. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ist bestrebt, diese provisorische Massnahme noch vor der Eröffnung der Neuen Staffeleggstrasse im Dezember dieses Jahrs umzusetzen. Mit der Umsetzung des Projekts K 470 Bibersteinerstrasse, Strassenausbau mit Radstreifen in Küttigen, werden die Übergangsmassnahmen aufgehoben.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'812.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU