

GROSSER RAT

GR.14.127-1

VORSTOSS

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

Text und Begründung:

Ende April hat der Regierungsrat die Netzstrategie Seetal veröffentlicht. Enthalten sind unbestrittene, kurzfristige Massnahmen, noch unklare mittelfristige in Planungshorizont B sowie in langfristige in Planungshorizont C. Dazu gehören die geplanten Ost-Umfahrungen in Seon und Schafisheim, welche bereits in den Richtplan als Vororientierungen aufgenommen werden sollen. Es sei festgehalten, dass die Massnahmen in Planungshorizont A von den Interpellantinnen unterstützt werden und zur Entlastung der betroffenen Bevölkerung rasch umgesetzt werden sollen.

Vorab sei dem Regierungsrat gedankt, dass diesmal Kosten-Nutzen-Analysen Teil der Planung waren sowie für die Transparenz durch Veröffentlichung der umfangreichen Dokumente im Internet. Diese zeigt, dass unsere Kritikpunkte von den entscheidenden kantonalen Stellen geteilt wird, was entsprechende Fragen aufwirft. Die Bevölkerung hat in den letzten Abstimmungen klar kundgetan, dass sie eine Raumplanung will, die übergeordneten anstelle von lokalen oder privaten Interessen den Vorrang gibt. Die Unterstützung der Netzstrategie bezüglich Horizonts C durch den Regierungsrat wirft angesichts diverser Missachtungen eigener Richtlinien, der raumplanerischen Oberziele und angesichts der neueren Abstimmungsergebnisse grosse Fragen auf.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

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?
2. Die Analyse ergibt, dass im Bearbeitungsperimeter 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 Binnverkehr. 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-Bewertung vorgenommen wurde, aber keine Variante ohne Planungshorizont C enthalten ist (Angebotsorientierung)?
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?

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?
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)?
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?
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?
8. Der Bericht bezieht sich auf ein maximales Szenario an Bevölkerungs- und Verkehrszunahme. Er nimmt keine Stellung zu Rückkoppelungseffekten von Verkehrsangebot und Siedlungsnachfrage. Verkehr- 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)?
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?
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?