



Kanton Aargau

**Departement
Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22**

5001 Aarau

Kirchdorf, 27. Juni 2016

Betreff: OASE – Anpassung des Richtplanes – Anhörung und Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die CVP Obersiggenthal nimmt die Gelegenheit wahr und nimmt Stellung zur Anpassung des Richtplanes Ostaargauer Strassenentwicklung(OASE) in der Region Baden.

Wir anerkennen die Bemühungen des Kantons für die Zentrumsgemeinden Baden und Wettingen sowie Brugg eine Verkehrsentslastung anzustreben. Leider müssen wir festhalten, dass das vorgeschlagene Konzept in keiner Weise die Region Siggenthal entlastet, sondern sich einzig und alleine auf die Zentrumsgemeinden fokussiert. Hochwertiger Wohnraum an bester Lage in der Agglomeration Siggenthal wird hier vorsätzlich mit Verkehr aus drei Achsen zunichte gemacht.

Die CVP Fraktion Obersiggenthal verzichtet deshalb auf das Ausfüllen des Formulars (Fragebogen zur Anhörung), da dieses vor allem auf die Beurteilung der drei vorgeschlagenen Varianten abzielt, die Nachbargemeinden aber praktisch ausser Acht lässt.

Mit nachstehenden Erläuterungen unterstreichen wir diese Feststellung und fordern den Kanton auf, die aktuellen Bestvarianten mit einem Martinsbergtunnel zugunsten der von uns vorgeschlagenen Varianten Petersbergtunnel respektive Tunnel Turgi zu sistieren.

Unsere Befürchtungen sind, dass das Siggenthal und insbesondere Obersiggenthal ersticken würde ob dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen. Obersiggenthal wird zum Verkehrstrichter als Zuführung zum Martinsbergtunnel und anschliessender Auffahrt auf die A1.

aus dem Westen kommt der Verkehr

- aus Deutschland über die neu geplante Koblenzer Brücke sowie vom LKW Zollabfertigungscenter.
- aus dem unteren Aaretal, das sich seit Jahren einen besseren Anschluss an die A1 wünscht

- sowie aus den stark wachsenden Regionen Döttingen, Würenlingen wie auch Siggenthal, wo der Kanton mit einem Bevölkerungswachstum von >35% für die nächsten 20 Jahre rechnet.
- aus Brugg/Turgi (im speziellen LKW Verkehr), Vogelsang Richtung Freienwil Niederwenigen

Aus dem Osten

- werden sich die Autos von Ennetbaden, Höhtal und teilweise Wettingen durch das Quartier Rieden auf den Brückenkopf Ost der Siggenthaler Brücke zwängen, dies nachdem die Hochbrücke ja vermutlich für den MIV gesperrt werden soll.

Aus dem Norden

- werden sich die Autos aus dem Surbtal (und dem gegenüber von Zurzach / Kaiserstuhl liegenden Süddeutschen Raum) über die Hertensteinstrasse runter nach Nussbaumen stauen mit zunehmendem Grenzverkehr.

Die aktuellen Verkehrsmessungen zeigen aus heutiger Perspektive über den ganzen Tag gerechnet wenig Durchgangsverkehr hingegen ein hohes Ziel-Quell-Verkehrsverhalten innerhalb der Region, wobei der Kordon sich für diesen Bereich von der Station Siggenthal bis Neuenhof erstreckt. Was sind dann aber die Spitzenwerte morgens zwischen 06:00-09:00 und abends zwischen 16:00-19:00? Während diesen Zeiten sind die Staus heute schon sehr ausgeprägt in der Kombination Ziel-Quell-Verkehr sowie Durchgangsverkehr.

Eine Verkehrsmessung vom Kanton vom März 2015 (10.3. -23.3.2015) an der Position Landstrasse 49 in Nussbaumen beim ehemaligen Rest. Breite in beiden Fahrt-Richtungen hat ergeben, dass Wochentags zwischen 21'600 - 23'600 Fz diese Stelle passieren. Das ergibt Spitzenwerte von > 950 FZ p/h zwischen 06:00-09:00 Richtung Baden und abends >1'000 in entgegengesetzter Richtung von 16:00-19:00.

Die Betrachtung Durchgangsverkehr versus Ziel-Quellverkehr greift unserer Meinung nach allerdings zu kurz, angesichts des grossen Kordons und des prognostizierten Bevölkerungswachstums in den Gemeinden um Obersiggenthal sowie auch der zusätzlichen Anbindung an Deutschland in Koblenz und der damit weiter zunehmende Schwerverkehr, sowie auch MIV der Pendler die im Raume Baden - Zürich arbeiten.

Die vom Kanton erarbeitete Tunnelvariante am Standort Martinsberg in der Verlängerung zur Siggenthaler Brücke ist vielleicht die mit 1/2 Mia. CHF die günstigste Variante, wir lehnen diese aber aus folgenden Gründen klar ab:

1. Verkehrsinfarkt in Obersiggenthal durch die 3 Achsen West - Ost - Nord
2. Siggenthaler Wohnbevölkerung von zukünftig > 20'000 Einwohner an bester Wohnlage wird im Verkehr ersticken und die heute attraktiven Dörfer werden durch die Landstrasse sowie auch Hertensteinstrasse mit hohen Lärmschutzwänden zweigeteilt.
3. Verkehrsverteilung auf die beiden Talseiten funktioniert heute auch nach dem Ausbau Wildistich und Schöneegg-Kreuzung nicht und wird auch in Zukunft nicht funktionieren wegen längerem Weg +1.6 km und der Steigung Wildistich.

4. LKWs fahren bekanntlich den kürzesten Weg wegen der LSV-A Abgaben.
5. Die engen Platzverhältnisse in Nussbaumen, Kirchdorf erlauben keine durchgängige Busspur, wodurch die Fahrplanpünktlichkeit nach Baden weiter nicht garantiert werden kann.
6. Die Verkehrsemissionen durch Abgase, Lärm, Stau im Siggenthal sind erheblich.
7. Erhöhtes Unfallrisiko, da Dörfer zweigeteilt und Fussgänger Hauptverkehrsachsen queren müssen, insbesondere Schüler.
8. Lokales Gewerbe benachteiligt, weil Siggenthal im Verkehrschaos erstickt.
9. Das Tunnelportal Martinsberg ist an der engsten Stelle in der Klus geplant, dort wo sich die Bahnlinie, Ein/Ausfahrten von der Bruggerstrasse sowie der Siggenthal Brücke alle Verkehrsteilnehmer auf engstem Raum kreuzen werden.
10. Wie soll da der öV-Bus nach Baden noch durchkommen und die Fahrplanpünktlichkeit sicherstellen?
11. Wo - an dieser engen Stelle soll die Fahrradspur und Fussgängerwege dann noch durchführen?
12. Auch eine allfällige Verlängerung der Limmattalbahn in das Siggenthal müsste ebenfalls durch dieses Nadelöhr geführt werden, was hohe Kosten für teure Kunstbauten mit sich ziehen wird.

Fazit

Die vom Kanton erarbeiteten Lösungsvorschläge genügen vielleicht knapp der Gegenwartsform und zielen einzig und alleine auf das Zentrum Baden, sind aber keinesfalls für die Zukunft ausgelegt. Eine Strasse kann man ausbauen / erweitern, hingegen ein Tunnel lässt sich nicht verändern. Dessen Linienführung, die Eingangs / Ausfahrtsportale sollten in die Landschaft und urbanen Flächen eingebettet sein, so dass dies auch in 50 - 100 Jahren noch Sinn macht. Die Gemeinden um das Zentrum in Baden werden auch weiterhin überproportional wachsen und die Verkehrsplanung muss der zukünftigen Raumplanung Rechnung tragen.

Die CVP Obersiggenthal möchte nicht nur kritisieren sondern sich hiermit mit konstruktivem Feedback für die weitere Planung einbringen. Gerne sind wir auch bereit, dies noch weiter zu erläutern und wünschen uns in die zukünftigen Gremien miteinbezogen zu werden.

Wir favorisieren folgende Lösungsansätze:

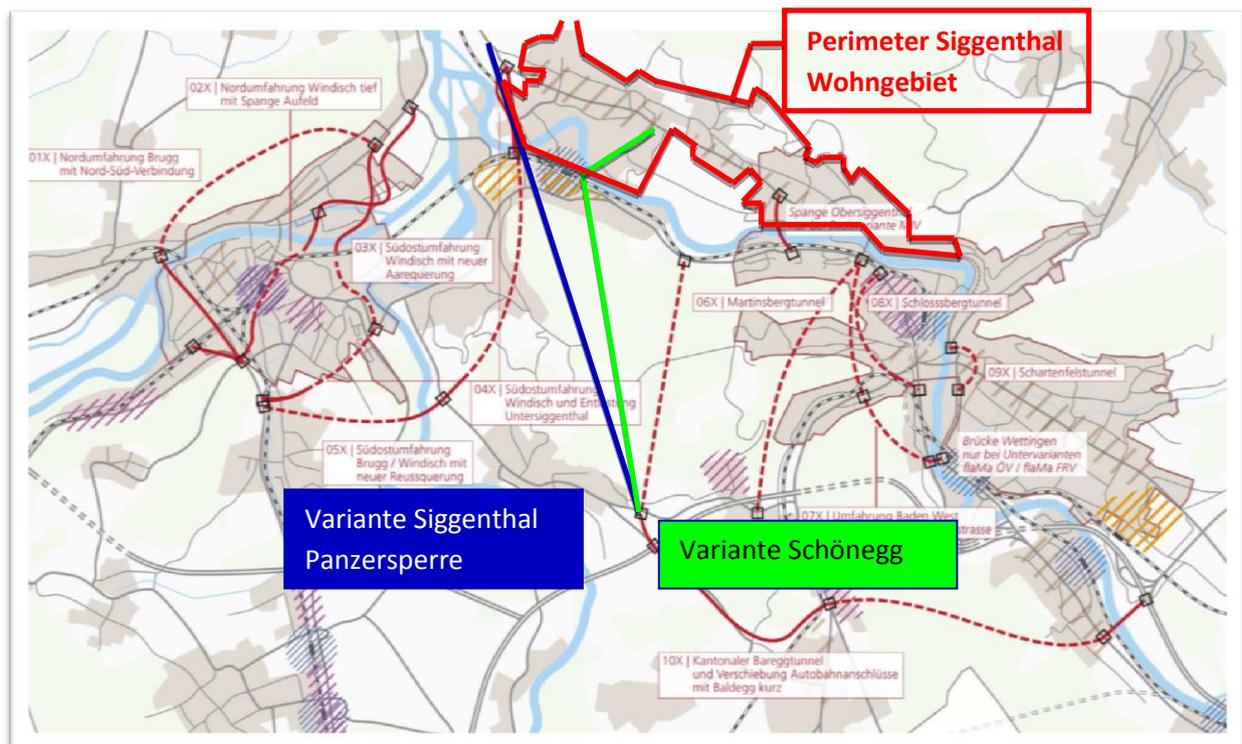


Abbildung 1

Variante Siggenthal Panzersperre - Petersbergtunnel (Variante blau)

Die Siggenthal Panzersperre - Petersbergtunnelvariante (blau) könnte den ganzen Verkehr aus dem unteren Aaretal sowie Deutschland inklusive den Schwerverkehr aufnehmen und direkt zur A1 führen. Somit könnte das Siggenthal von zukünftig mehreren tausend Fahrzeugen entlastet werden (Basis Nummernschild Messung 2012 sowie prognostizierter Mehrverkehr). Diese Variante führt entlang des Siedlungsperimeters Siggenthal von der Panzersperre bei der Chämihütte parallel zur Bahnlinie und mündet in einen Tunnel bei der Kiesgrube Lehner, belastet somit die Wohngebiete Turgi / Vogelsang / Gebenstorf nur minim. Das national schützenswerte Wasserschloss wäre minimal tangiert, wahrscheinlich noch weniger als bei den geplanten Umfahrungen um Brugg. Es stellt sich die Frage ob wir die Bevölkerung im Siggenthal schützen oder ein kleiner Naturbereich am Rande des Wasserschlosses erhalten wollen?

Variante Schönegg mit Tunnel in Turgi (Variante grün)

Wir sehen eine weitere Option mit einem Tunnelportal in Turgi bei der Auffahrt Wildistich. Der Verkehr könnte dabei aus dem Siggenthal über die bestehende Schöneggstrasse und die Limmatbrücke unter der Zuglinie direkt auf das Tunnelportal geführt werden. Auch diese Verkehrsachse führt durch dünn besiedeltes Gebiet und könnte von bestehenden Brücken und Unterführungen profitieren und wäre in einem ähnlichen Kostenrahmen wie der Martinsbergtunnel. Nachteil hier ist die Verkehrsführung mitten durch Untersiggenthal, wobei hier bereits schon mal eine Tunnelvariante als Umfahrung Untersiggenthal für ca. 250 Mio. kalkuliert wurde. Diese Lösung würde helfen, den Verkehr gleichmässiger auf die Achsen Schönegg -Turgitunnel sowie Siggenthaler Brücke nach Baden zu verteilen.

Bei beiden hier vorgeschlagenen Varianten geht es uns um die Linienführung im Siggenthal, lassen aber die Anbindung an die A1 offen, dazu gibt es aus dem Baldegg-Tunnel Bericht bereits vertiefte Lösungsansätze.

Öffentlichen Verkehr / Fuss- und Radwegverkehr FRV

Weiter schlägt die CVP Obersiggenthal vor, den Öffentlichen Verkehr noch weiter auszubauen. Die Bahnhöfe in Turgi und Station Siggenthal mit Park&Ride Anlagen zu erschliessen. Eine direkte Busverbindung von Obersiggenthal nach Turgi könnte hier helfen, den MIV zu reduzieren. Auch Gebenstorf könnte noch besser an den Bahnhof Turgi angebunden werden sowie die heutigen S-Bahnen mit Inter-Regio Zügen Richtung Aarau und Baden erweitert werden.

Aus der Region Baden pendeln viele Arbeitnehmer nach Zürich sowie in das Gebiet Oerlikon, Glattbrugg, Wallisellen zur Arbeit. Dieses Gebiet könnte zukünftig über eine erweiterte Zugverbindung von Baden - Wettingen über das Furttal noch besser integriert werden und so die Förderung des Öffentlichen Verkehrs weiter vorangetrieben werden.

Auch der FRV müsste noch weiter gefördert werden über verbesserte Linienführungen des FRV mit möglichst wenig "Berg-und Talfahrten", Hindernisfreie Routen, sichere Streckenführung mit möglichst wenig Querungen von Hauptstrassen. Streckenführungen nicht mitten auf der Strasse zwischen Bus und MIV sondern entlang der Trottoirs.

Die CVP Obersiggenthal spricht sich klar gegen die vorgeschlagenen Bestvarianten mit einem Martinsbergtunnel aus und ist überzeugt, dass unsere in diesem Dokument dargelegten Vorschläge zielführender sind und vor allem die Bevölkerung im Siggenthal besser vor einer zukünftigen Verkehrslawine schützen.

CVP Fraktion Obersiggenthal, 27. Juni 2016

Der Präsident

Ferdinand Senn

i.V. CVP Taskforce OASE

Dan Meier

Kontaktadresse:

CVP Obersiggenthal
Präsident Ferdinand Senn
Brühlstrasse 2
5416 Kirchdorf
ferdinandsenn@bluewin.ch

CVP Obersiggenthal
Dan Meier
Tobelrainli 8
5416 Kirchdorf
dan.meier@gmx.ch