Absender

Vorname Name

Adresse

PLZ/Ort

Mail

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22

5001 Aarau

xx. Januar 2020

**Regionales Gesamtverkehrskonzept OASE, Öffentliche Anhörung zur Richtplanfestsetzung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Fragen im vorgegebenen Anhörungsformular eignen sich nicht für differenzierte Antwor­ten und sind zudem suggestiv gestellt. Ich habe deshalb entschieden, zusätzlich in einem Brief Stellung zu nehmen.

**Ehrendingen**

1. Das rGVK Oase bringt für Ehrendingen nur Nachteile: Mehrverkehr auf der K282, längere Wartezeiten und Fahrwege nach Baden, Wettingen und Obersiggenthal. Wird die Hochbrücke für den MIV gesperrt, ist eine niveaufreie Kreuzung des Brückenkopfes Ost unumgänglich. Bis zum Abschluss dieses Ausbaus darf die Schartenstrasse für den MIV nicht gesperrt werden. Auf die neue Limmatbrücke darf auch ohne Limmattalbahn nicht verzichtet werden.
2. Der Perimeter für das rGVK OASE ist zu erweitern und ein Gesamtverkehrskonzept vorzulegen. Der Grenzverkehr sowie der Schwerverkehr sind mit aktuellen Zahlen auf dem ganzen Strassennetz separat auszuweisen. Einzubeziehen sind Ehrendingen, der Bahnhof Niederwenigen, das Surbtal und die Planung und den Bau eines Lägerntunnels (Schneisingen-Furttalkreuzung mit Anschluss A1). Dieser entlastet die Durchfahrt in Ehrendingen mit nahezu 20'000 Fahrzeugen pro Tag und dient zusätzlich als Entlastung des Aaretals für den Durchgangsverkehr ab neuer Rheinbrücke östlich von Koblenz via Lägerntunnel in den Raum Zürich. Der Ausbau der A81 und der A98 ist von Deutschland so auszugestalten, dass nicht das Aaretal belastet, sondern der Grenzverkehr auf die neue Entlastungsachse für einen Lägerntunnel verschoben wird.
3. Schon heute stehen die Busse zu Hauptverkehrszeiten im Stau. Der ÖV zwischen Bahnhof Niederwenigen via Ehrendingen und Baden ist zumindest in den Hauptverkehrszeiten durchgehend auf einen 15 Minuten Takt auszubauen, damit die Zuverlässigkeit der Fahrzeiten sowie die Umsteigebeziehungen in den Bahnhöfen Niederweningen und Baden (Anschlüsse nach Ost und West) verlässlicher und attraktiver werden. Auszubauen sind die Park & Ride Angebote (an den Bahnhöfen, im Bereich Tiefenwaag) und eine mögliche Verlängerung der S-Bahn von Niederweningen nach Ehrendingen. Die Bushaltestellen sind für Doppelgelenkbusse rasch behindertengerecht auszubauen.
4. Der nur einseitige und zu schmale Velostreifen im Höhtal bietet zu wenig Sicherheit für Schülerinnen und Schüler, die die Oberstufe und die Schulen der Sekundarstufe II in Baden und Wettingen besuchen. Zwischen Höhtal und Ehrendingen Dorf ist ein Veloweg als Hauptverbindung bis 2025 zu erstellen. Die Grendelstrasse ist für den Veloverkehr in beiden Richtungen auszubauen. Es ist ein attraktiver Veloabstellplatz an der Limmat bei der Fussgängerbrücke zum Bahnhof-Lift Baden vorzusehen.
5. Die Verkehrsbelastung in Ehrendingen mit heute 13'000 Fahrzeugen pro Tag ist höher als auf der Landstrasse in Wettingen und höher als auf der Schwimmbadstrasse oder im Kappelerhof in Baden. Die Mehrbelastung von 6‘000 Fahrzeugen pro Tag auf den Kantonsstrassen in Ehrendingen führt zu erhöhten Kosten im Unterhalt und verlangt zusätzli­che Lösungen bei den Einmündungen der Quartierstrassen in die Kantonsstrassen. Die Kostenverteilung gemäss Kantonsstrassendekret über den Bau und den Unterhalt bei Kantonsstrassen muss auf Grund der Mehrbelastung neu verhandelt werden.

Die Strategie und die bisher skizzierten Lösungen zur Bewältigung des Mehrverkehrs überzeugen nicht. Bei Investitionen von rund 500 Mio. Franken im Raum Baden muss es gelingen, ein Projekt ohne Verlierer zu entwickeln. OASE ist unfertig, muss massgeblich ver­bessert werden und darf nicht nur die Stadt Baden, sondern muss auch die Nachbargemein­den vom Verkehr entlasten. Auf keinen Fall ist das Projekt bereits weit genug fortgeschritten, um einer Festsetzung im Richtplan zuzustimmen.

Danke für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Name Vorname