

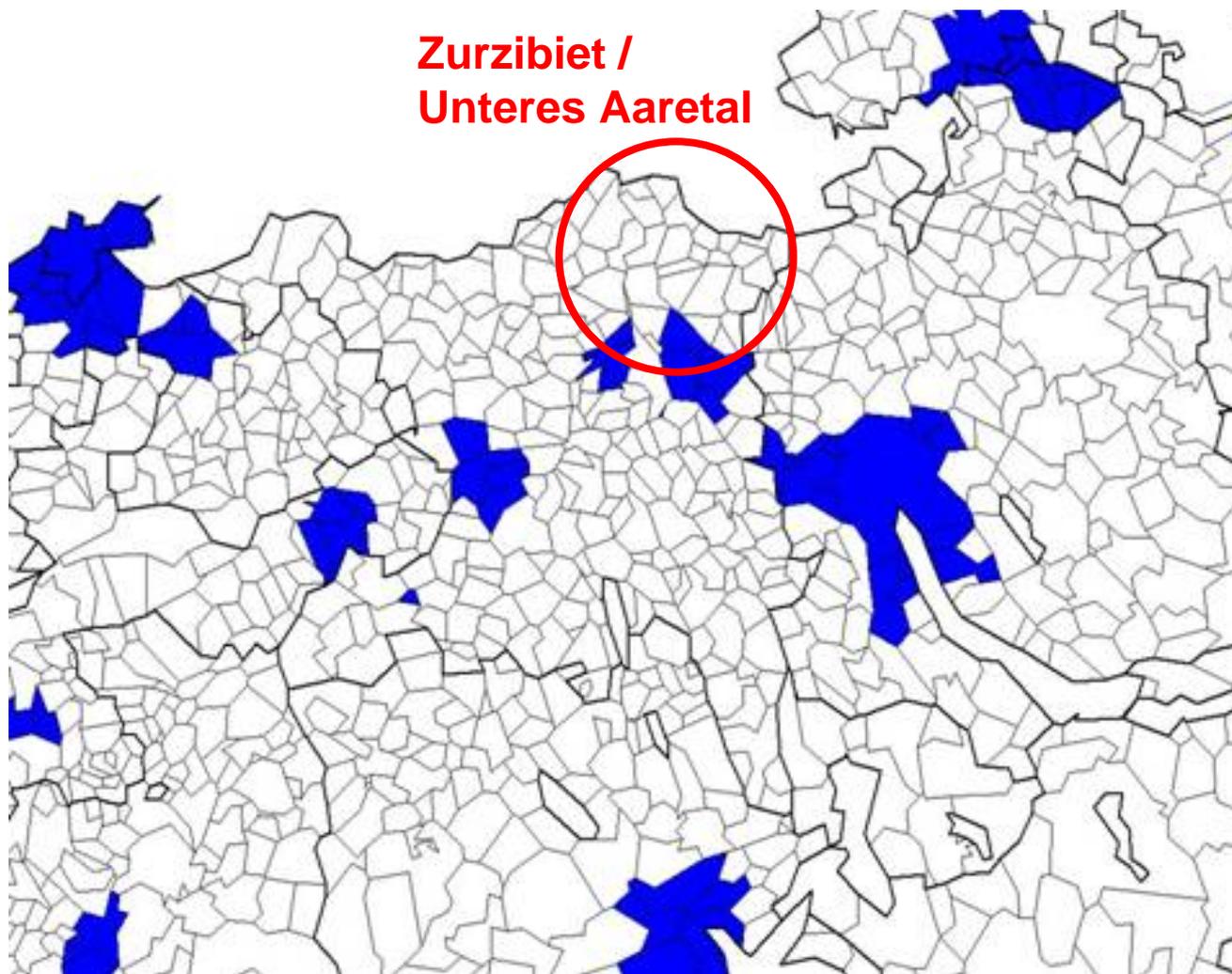
Neujahrsapéro Gewerbeverein Aaretal-Kirchspiel  
11. Januar 2008

# Öffentliche und private Verkehrerschliessung im Unteren Aaretal und im Bezirk Zurzach

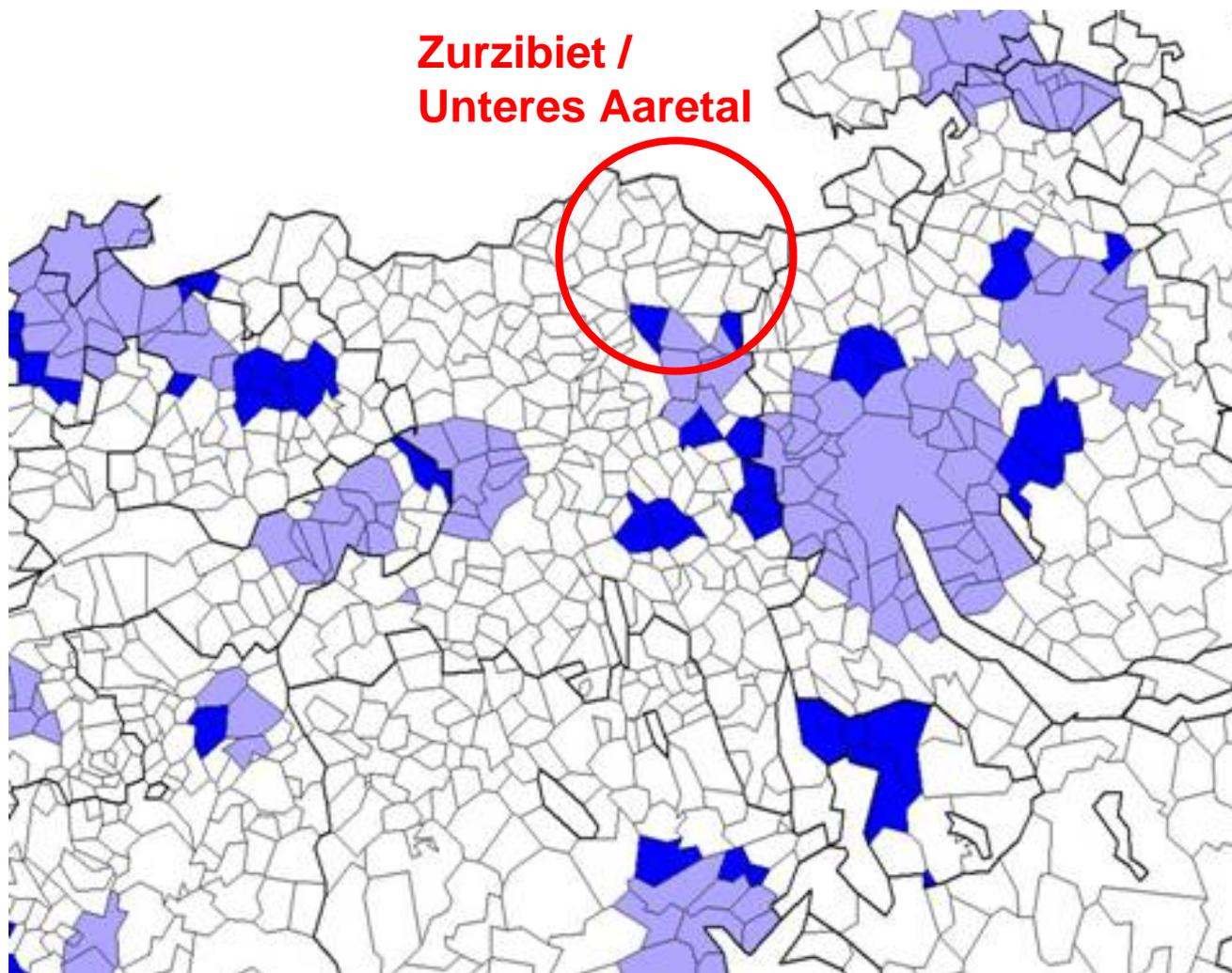
Referat von Regierungsrat Peter C. Beyeler  
Vorsteher BVU

# 1. Siedlungsentwicklung

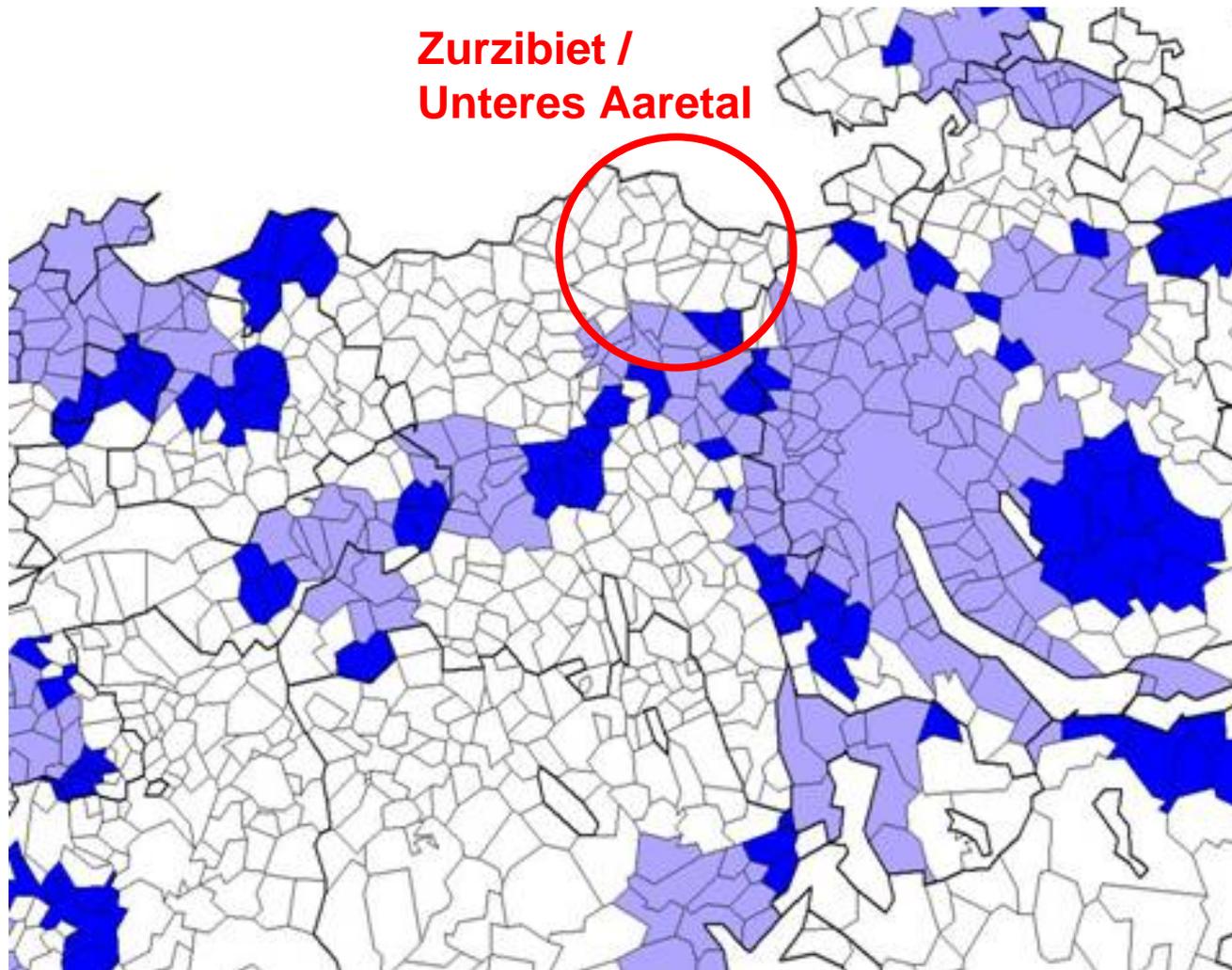
# Agglomerationen 1950



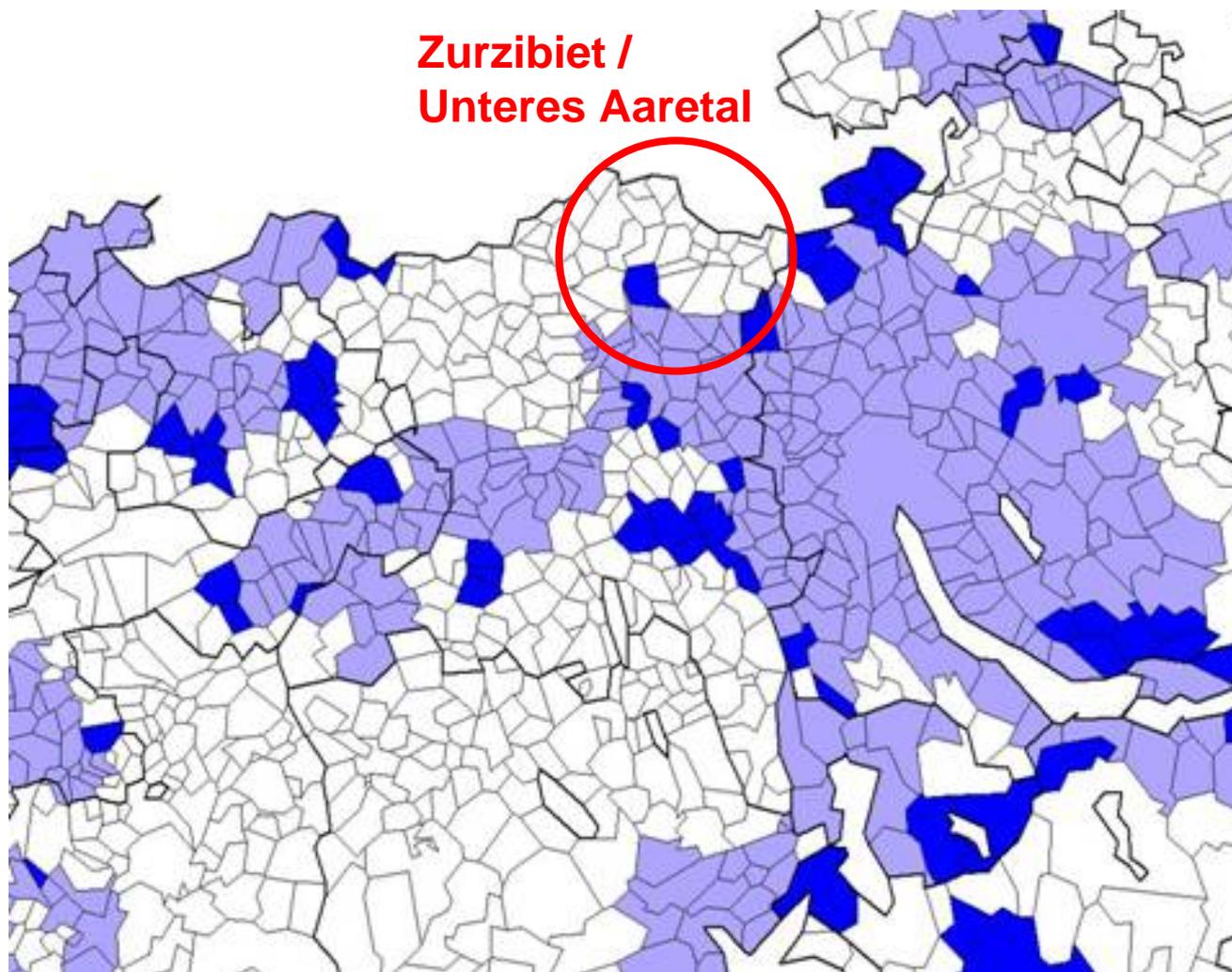
# Agglomerationen 1970

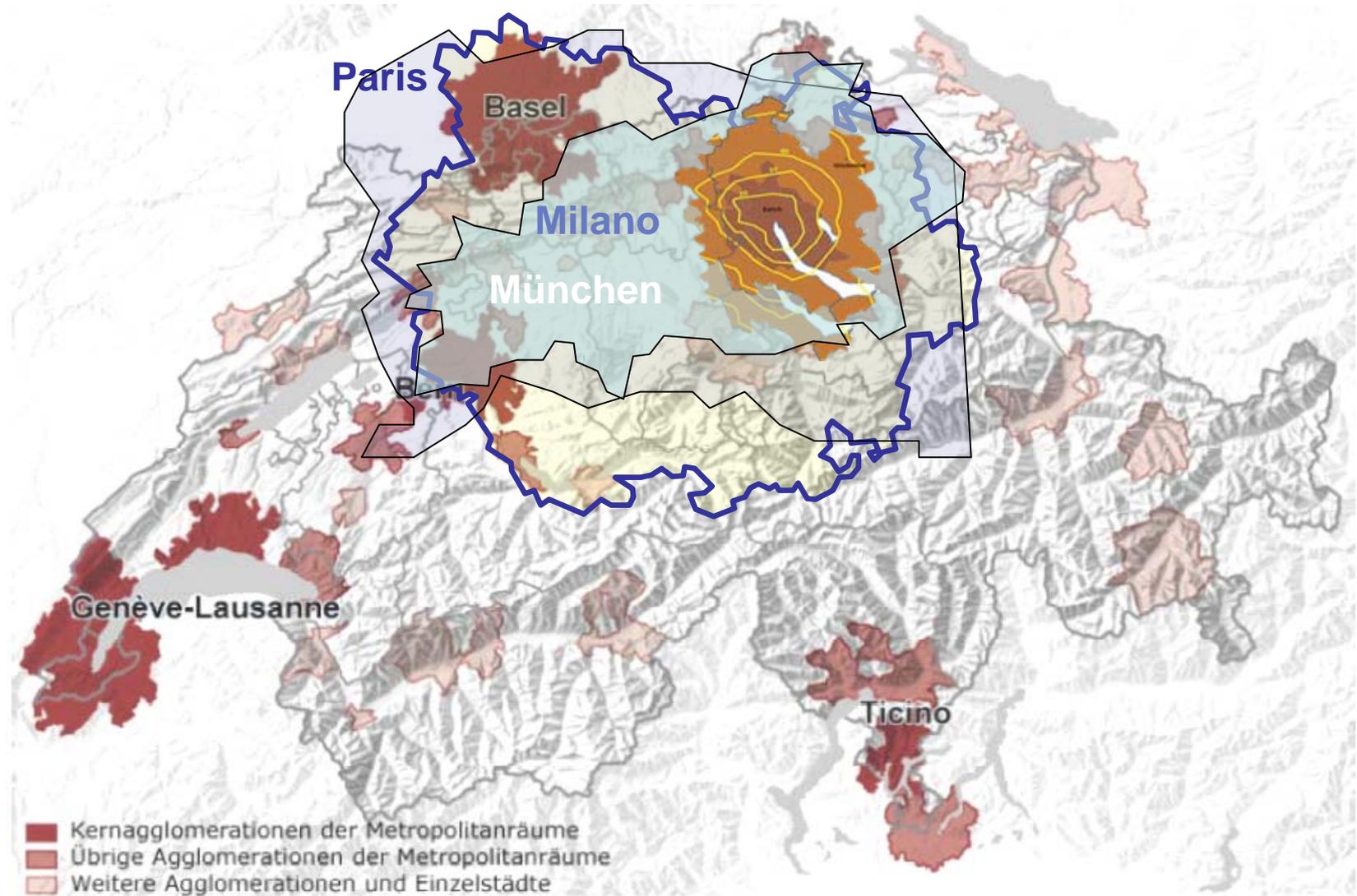


# Agglomerationen 1990

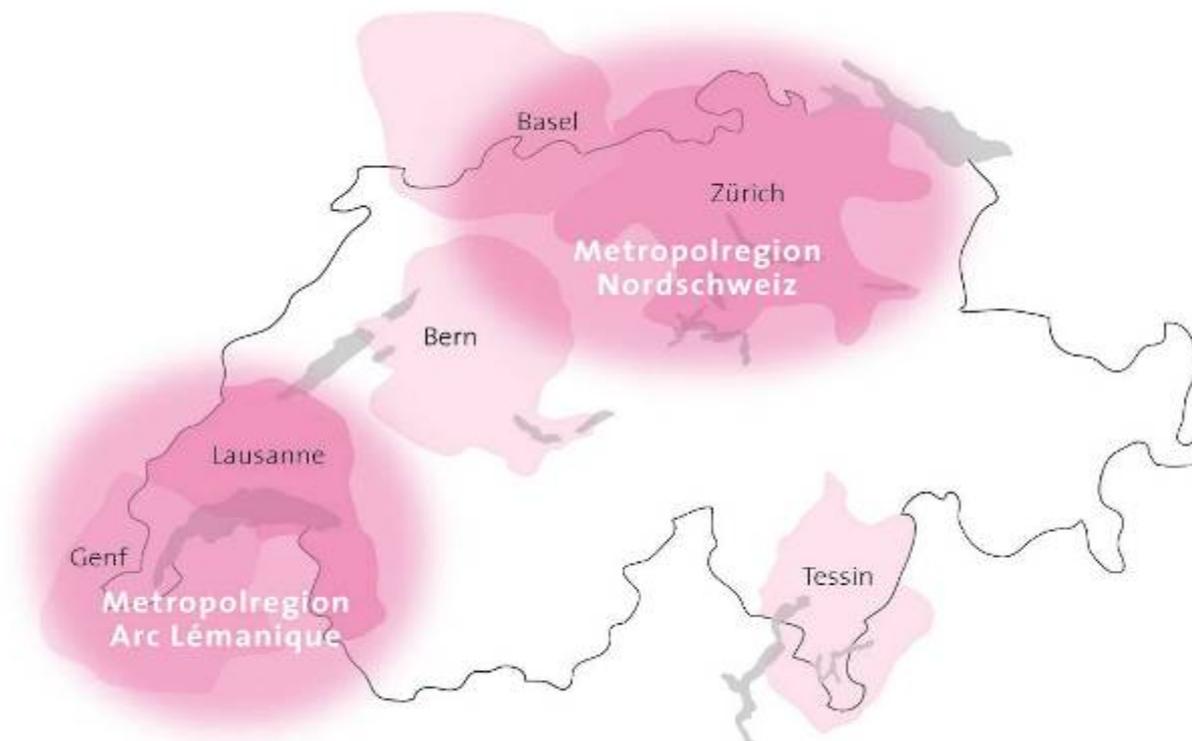


# Agglomerationen 2000



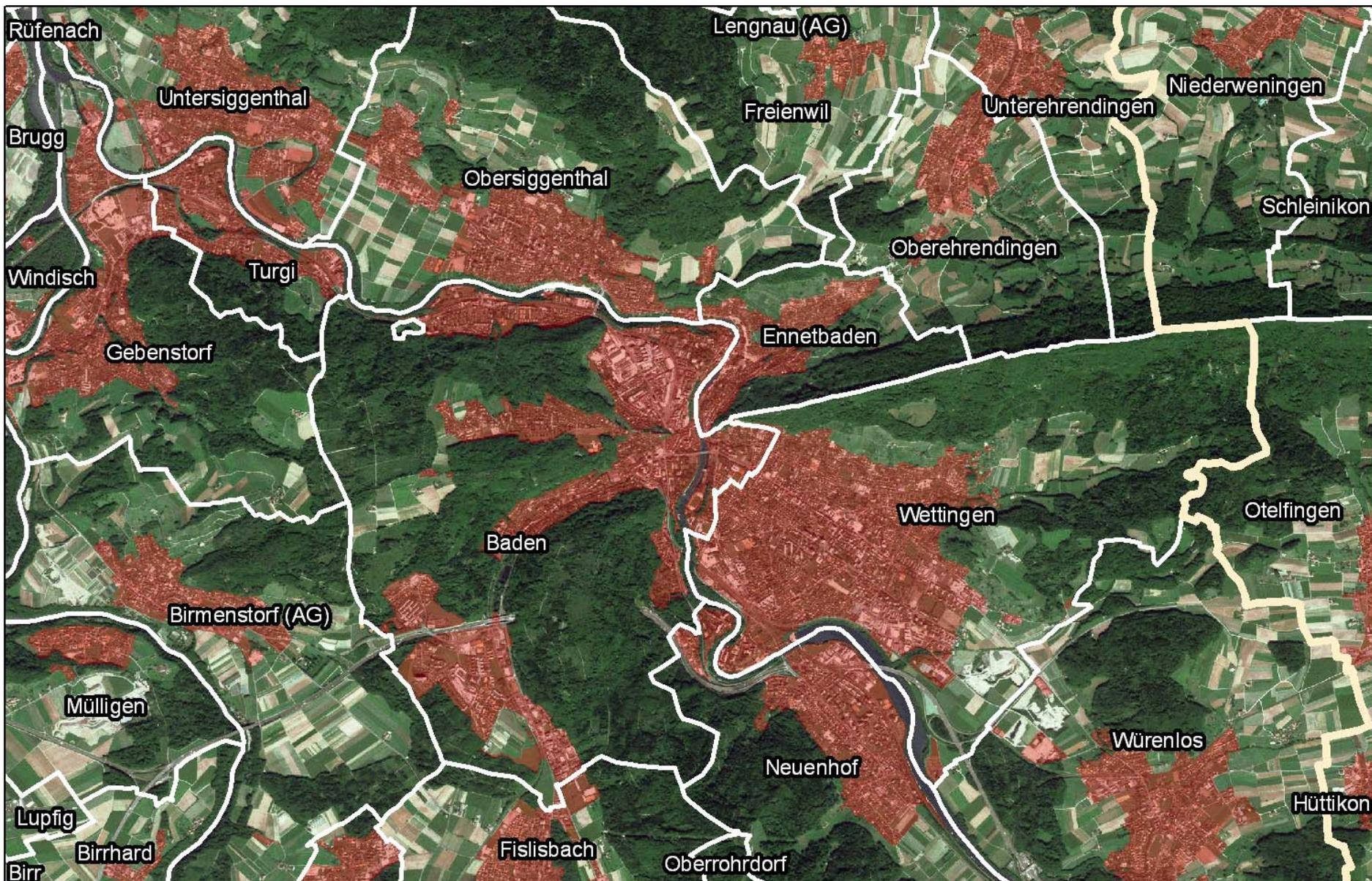


## Metropolregionen: Aktuelle Diskussion

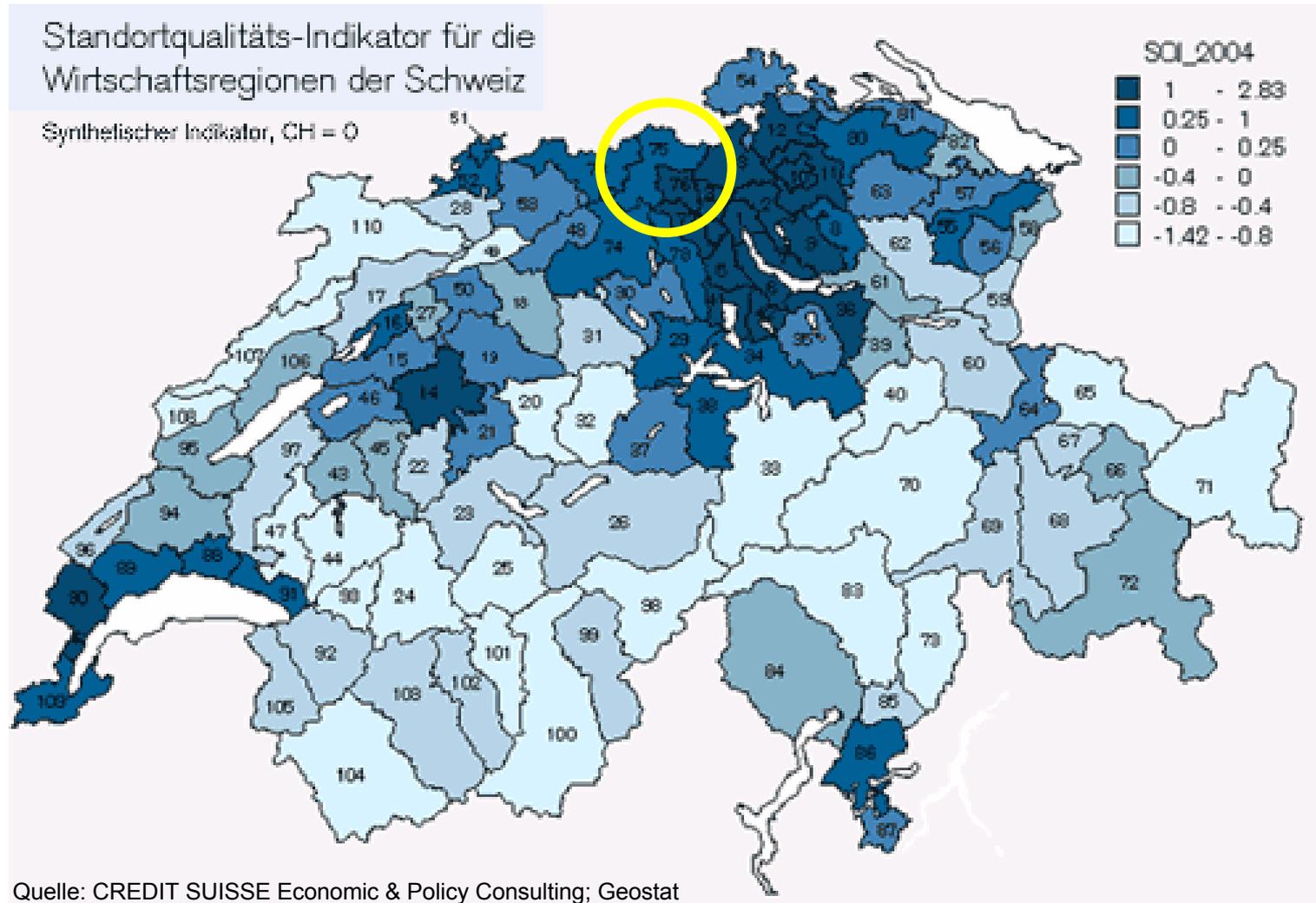






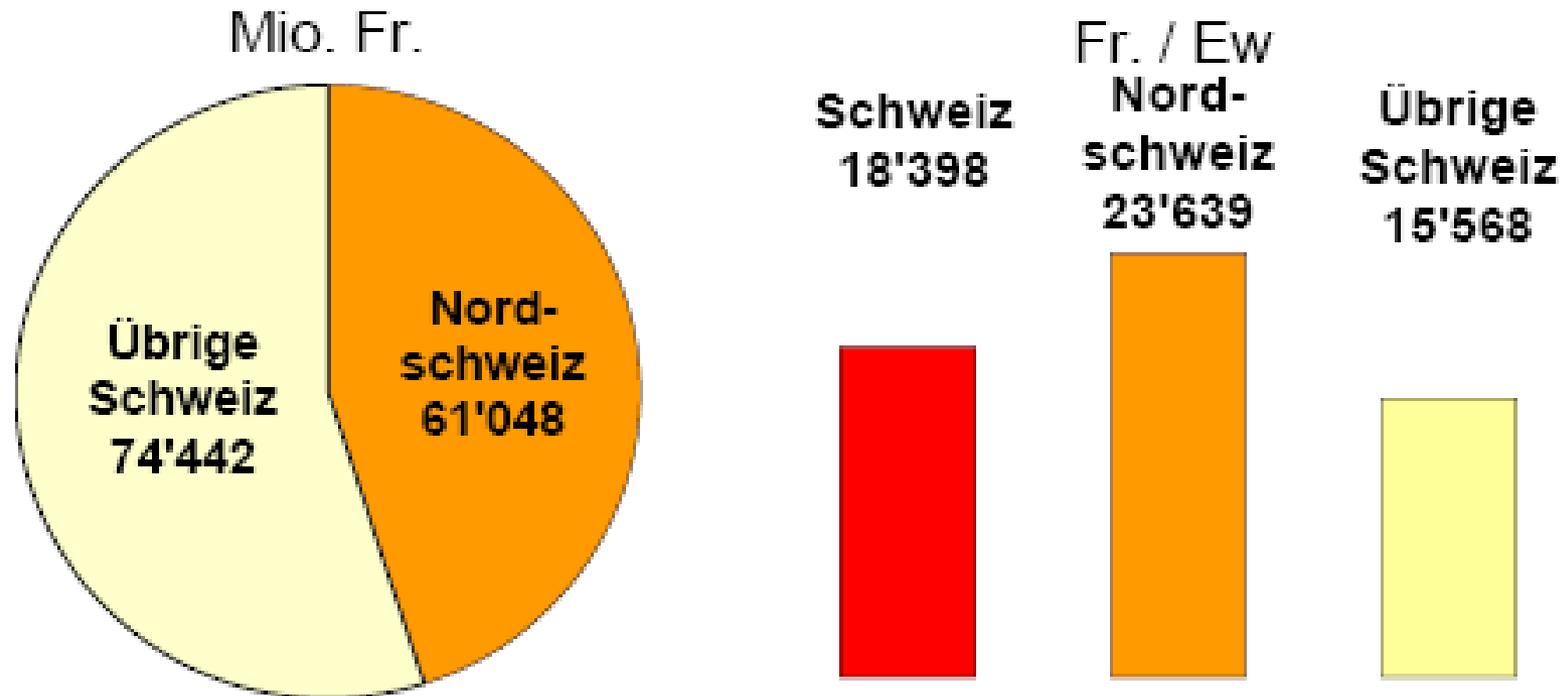


# Eckdaten Nordschweiz

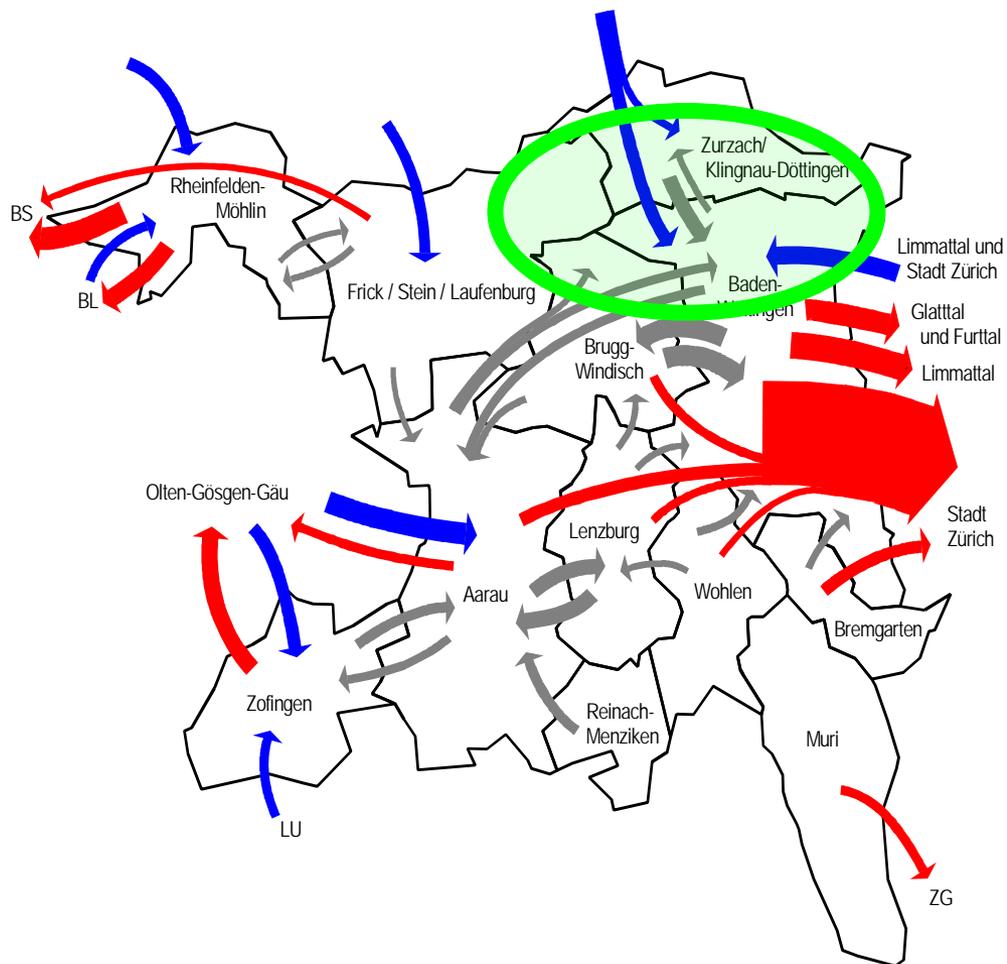


## Eckdaten Nordschweiz

- **Löwenanteil der Ausfuhren (2001)**



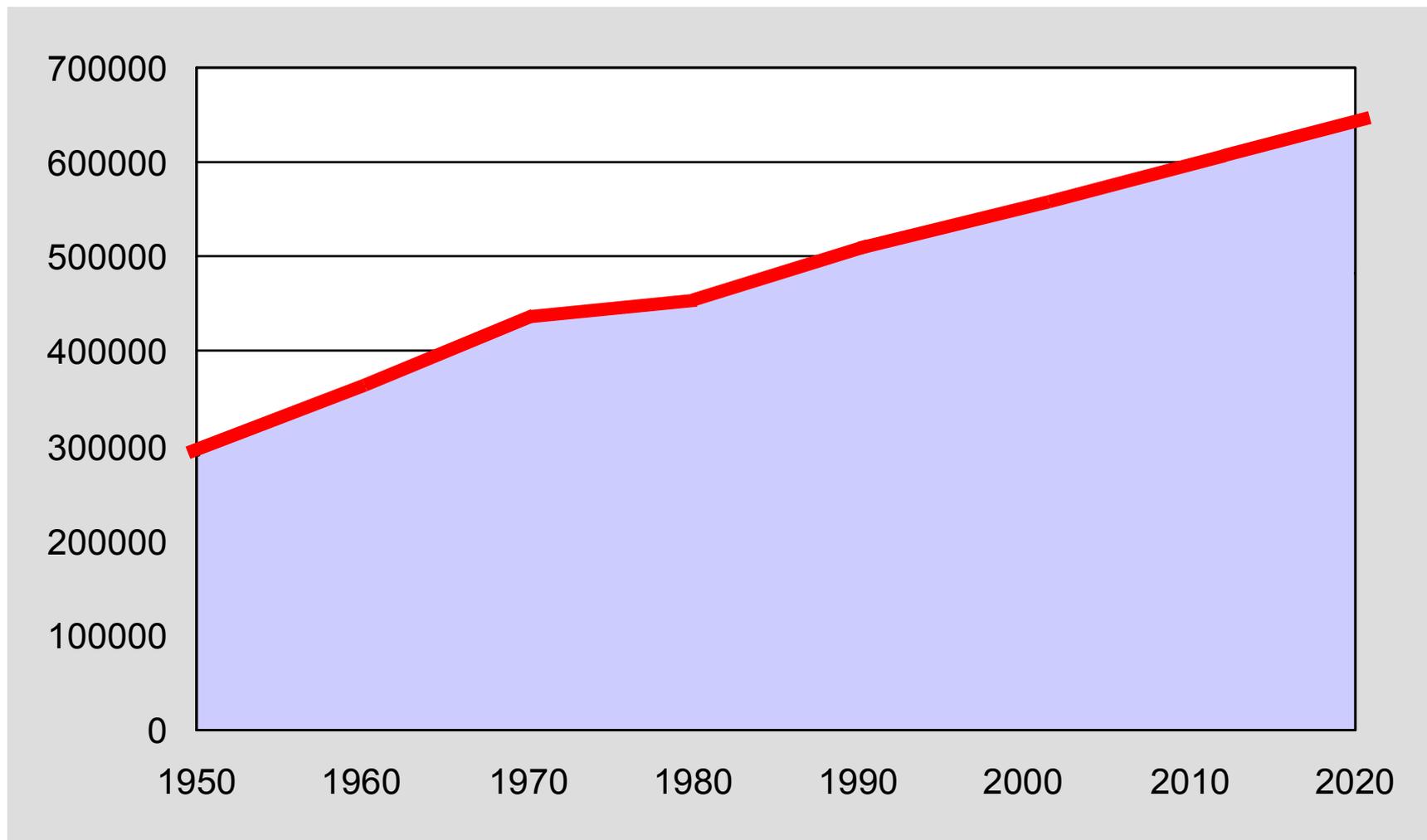
→ Die Ausfuhren der Nordschweiz hatten pro Kopf einen höheren Wert als diejenigen des Rests der Schweiz.



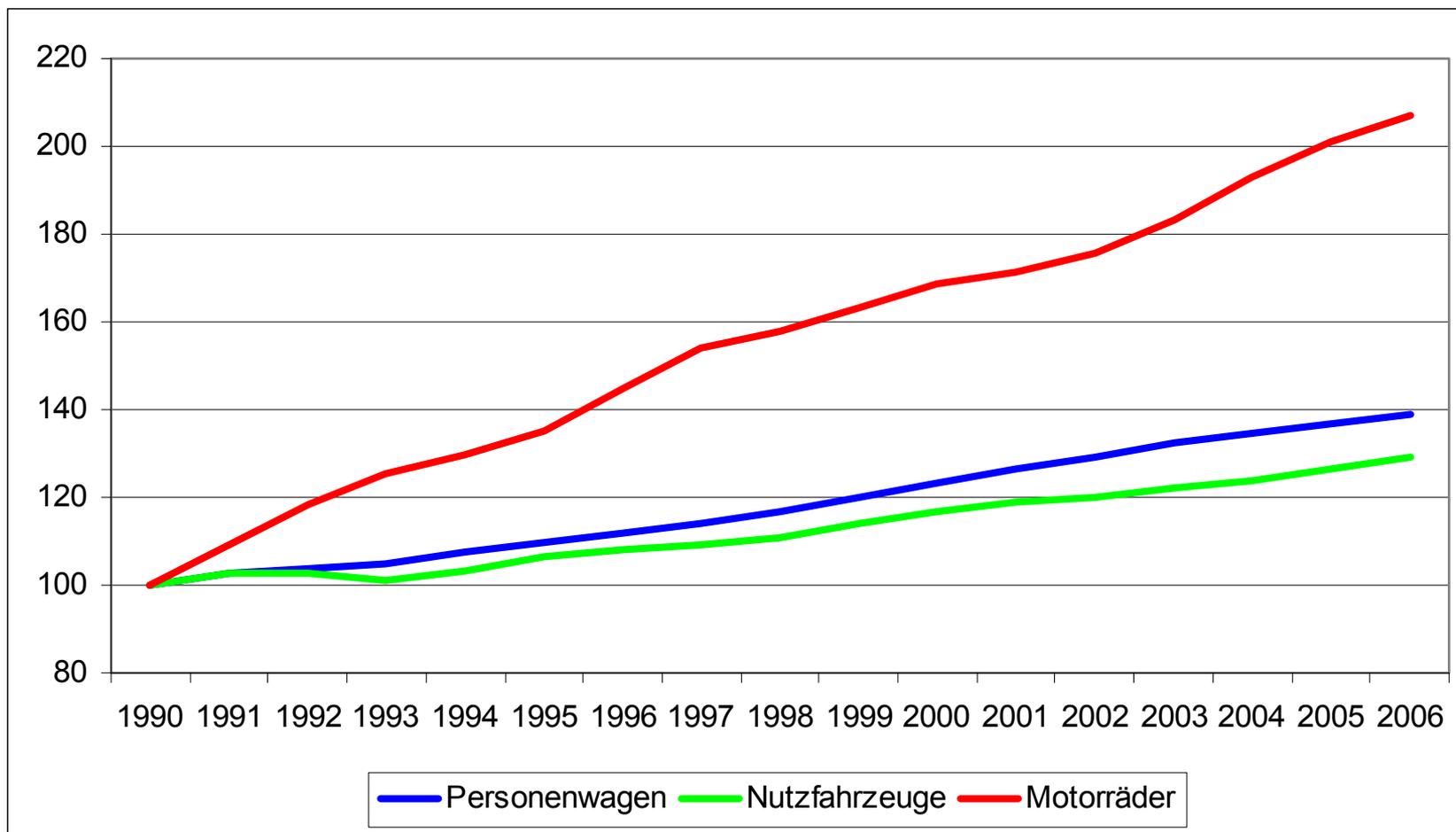
Pendlerströme  
 zwischen Arbeitsmarkregionen  
 gemäss Volkszählung 2000  
 (>1000 Pendler)



# Herausforderung Bevölkerungswachstum



# Herausforderung Mobilitätsansprüche

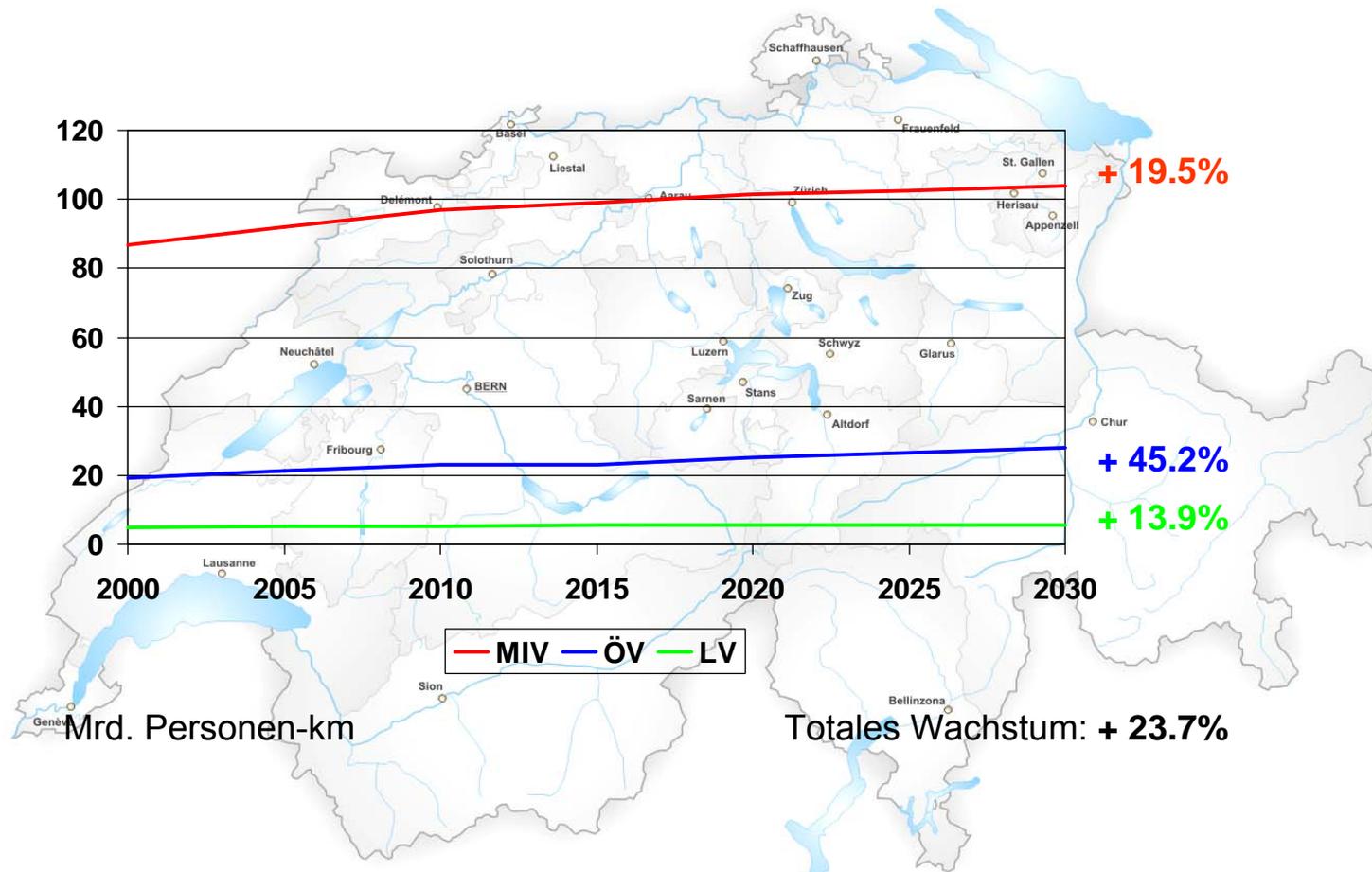


1. Fazit      Wirtschaft entwickelte sich entlang der Verkehrsachsen im Mittelland. Unteres Aaretal und Zurzibiet konnte davon noch nicht voll profitieren.

## 2. Verkehrsentwicklung

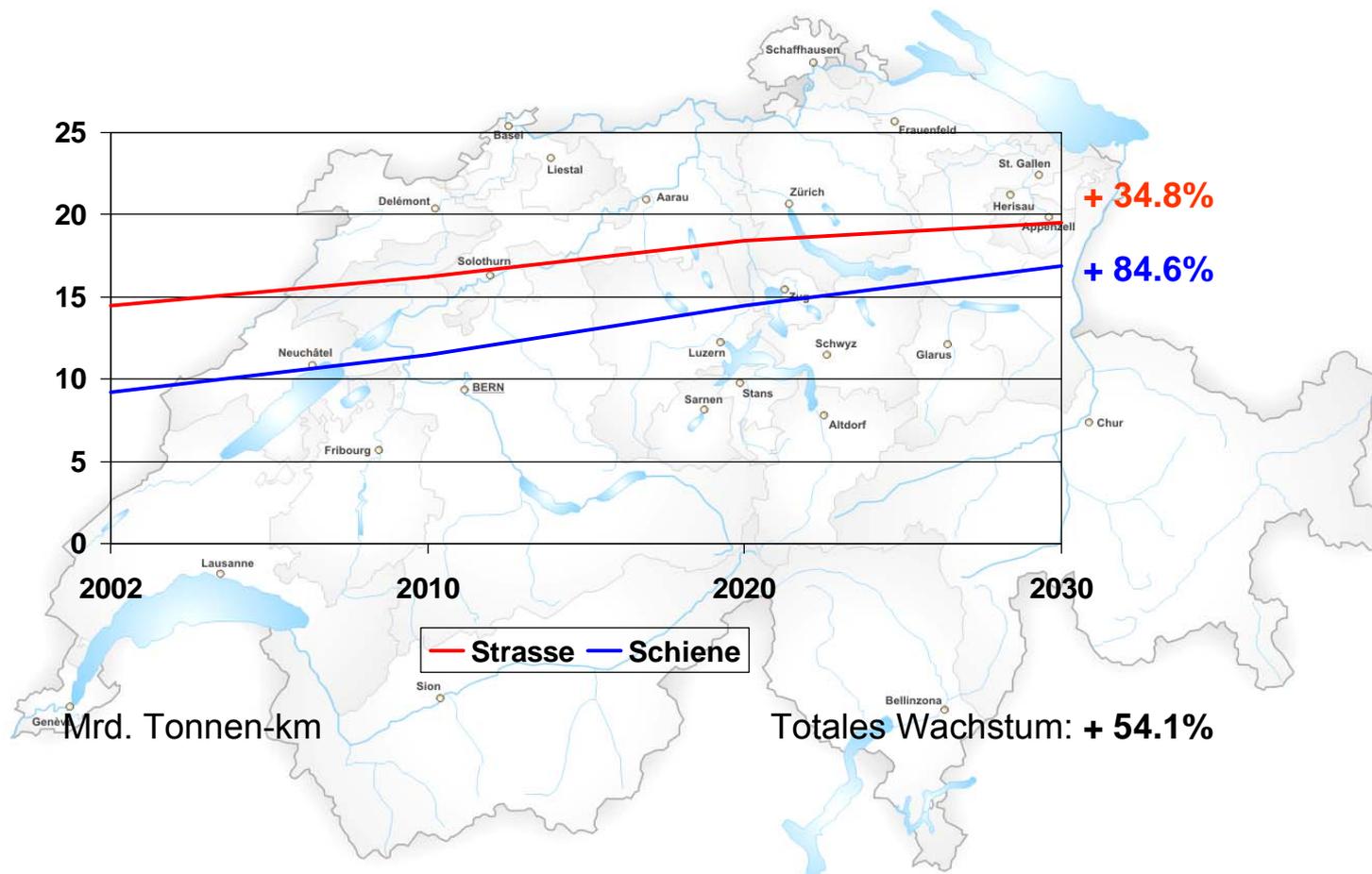
# Verkehrswachstum CH (2000 – 2030)

Personenverkehrsleistung nach Verkehrsmittel (Basisszenario)

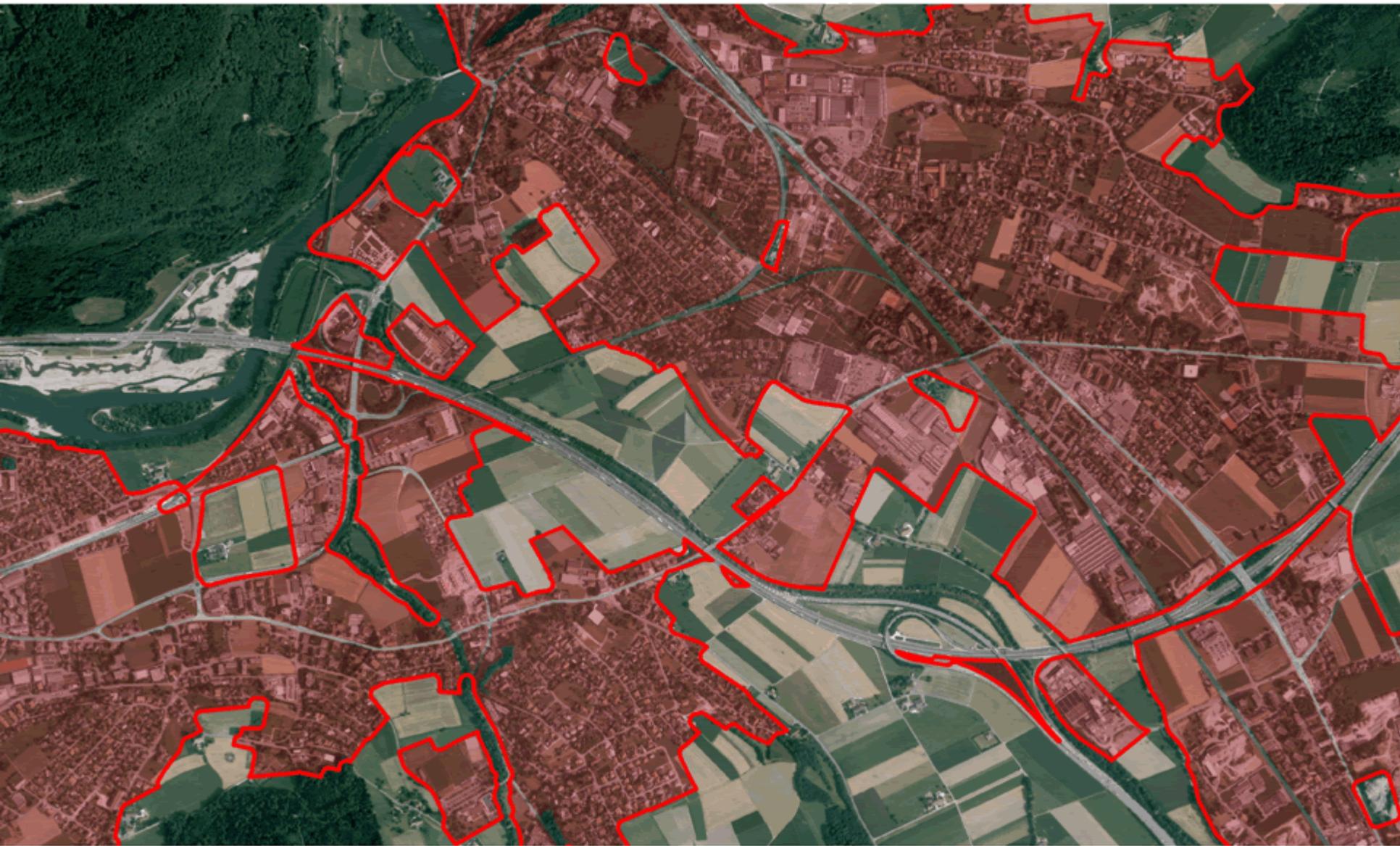


# Verkehrswachstum CH (2000 – 2030)

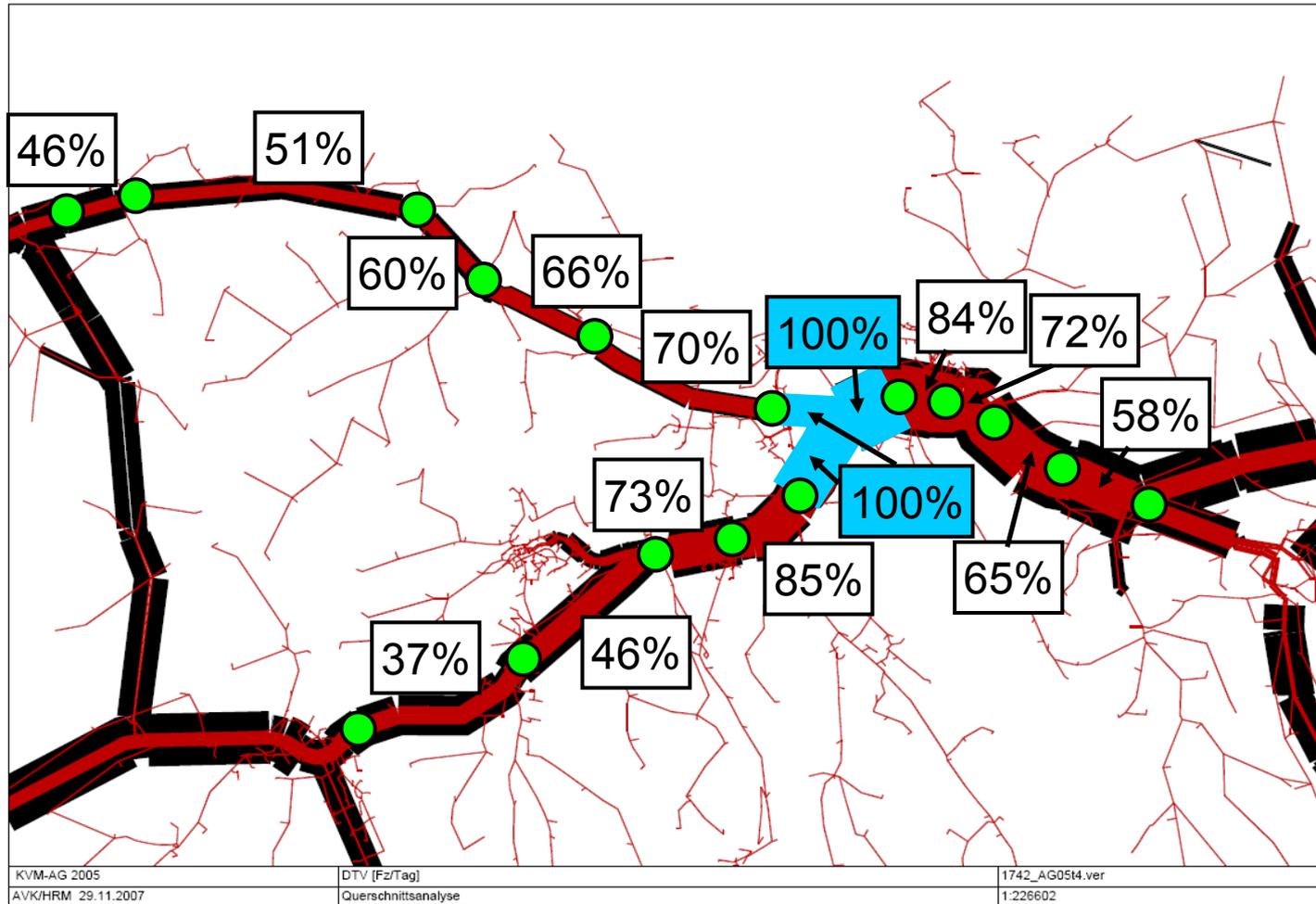
## Güterverkehrsleistung (Basisszenario)







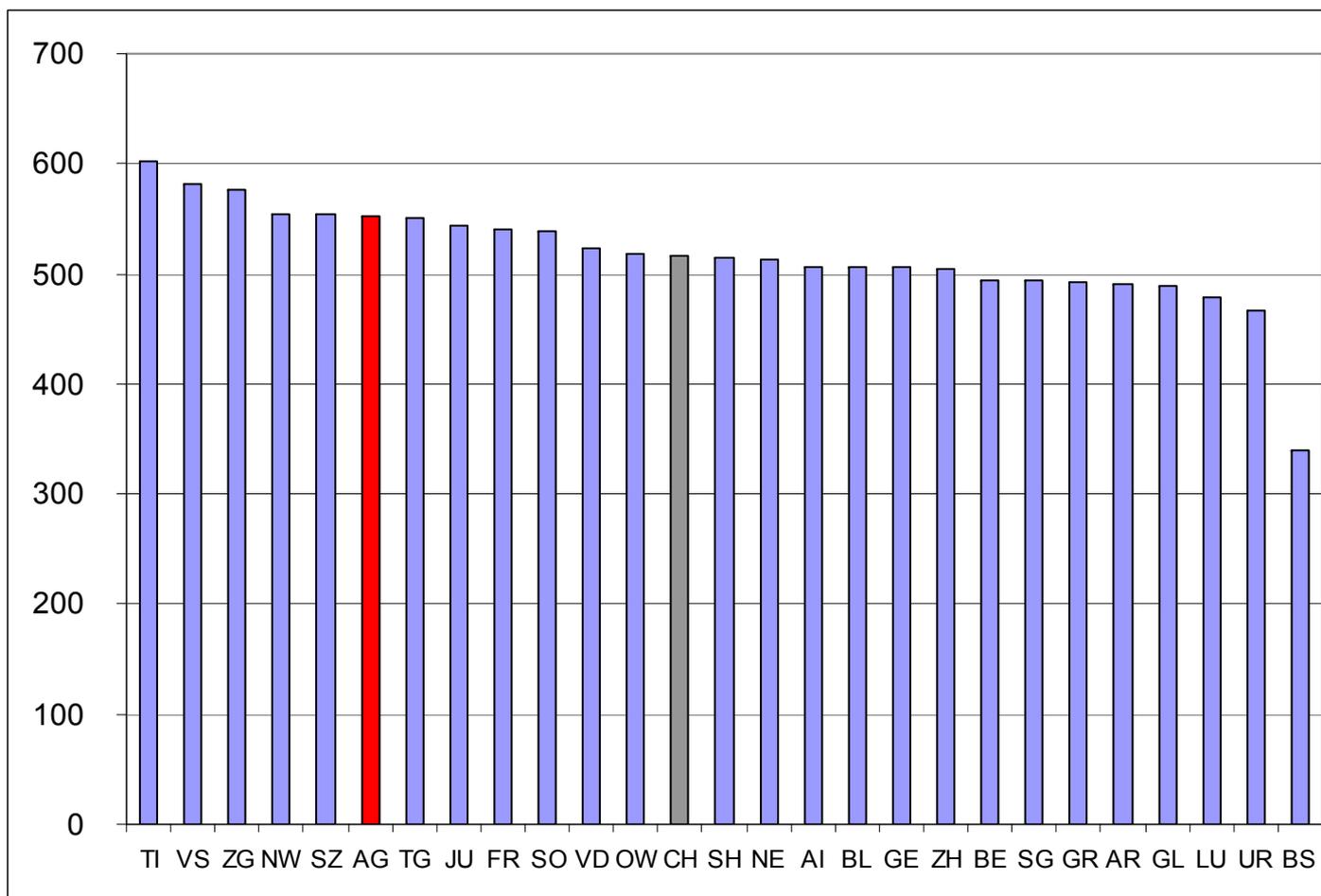




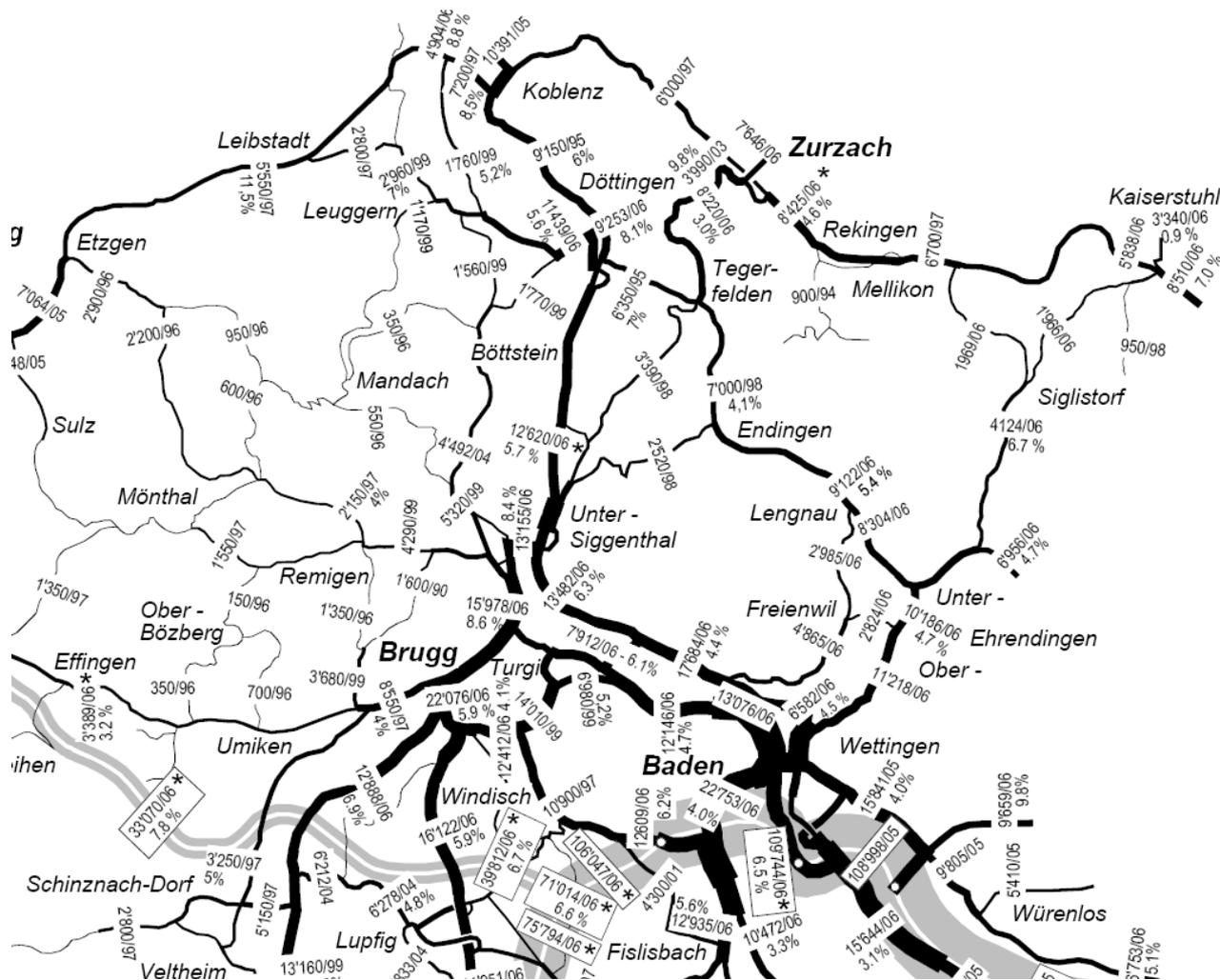
## Querschnittsanalyse Baden-West

# Motorisierungsgrad in der Schweiz

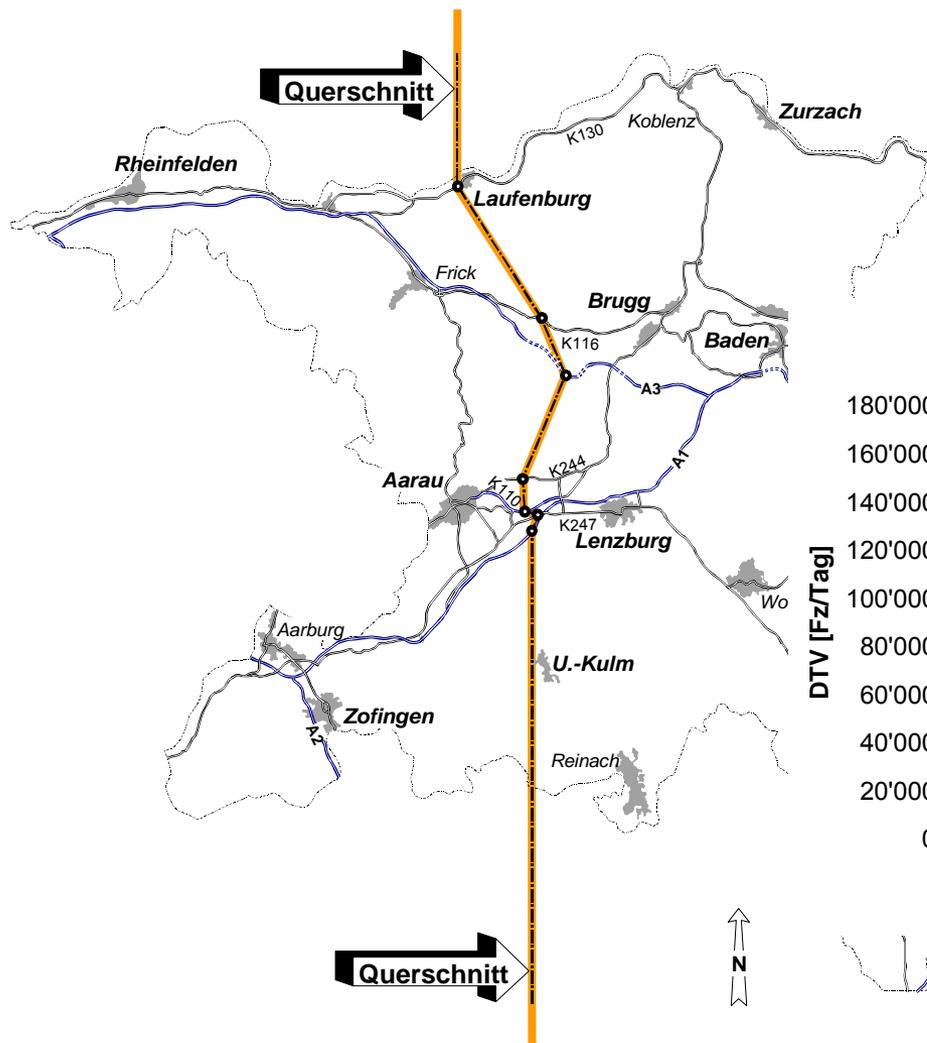
Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner, 2006



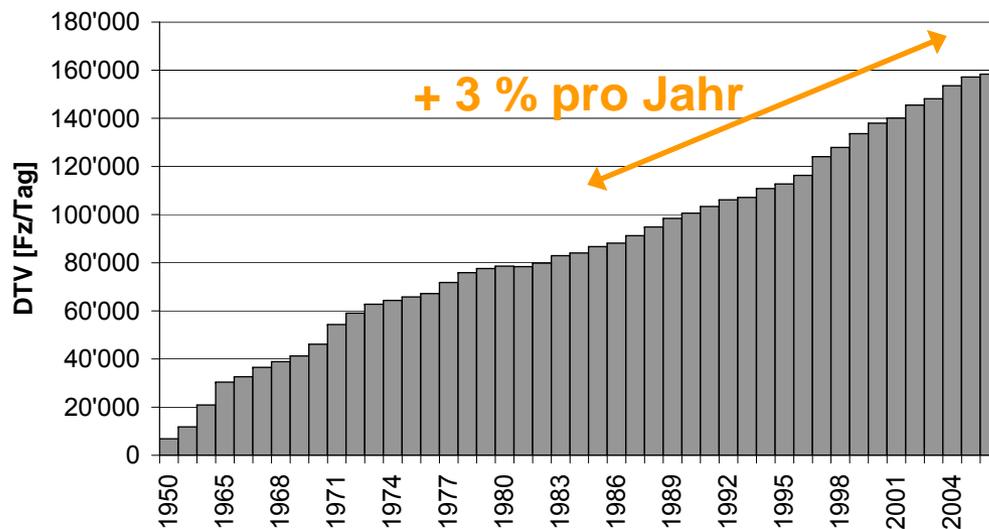
# Aktuelle Verkehrsbelastungen



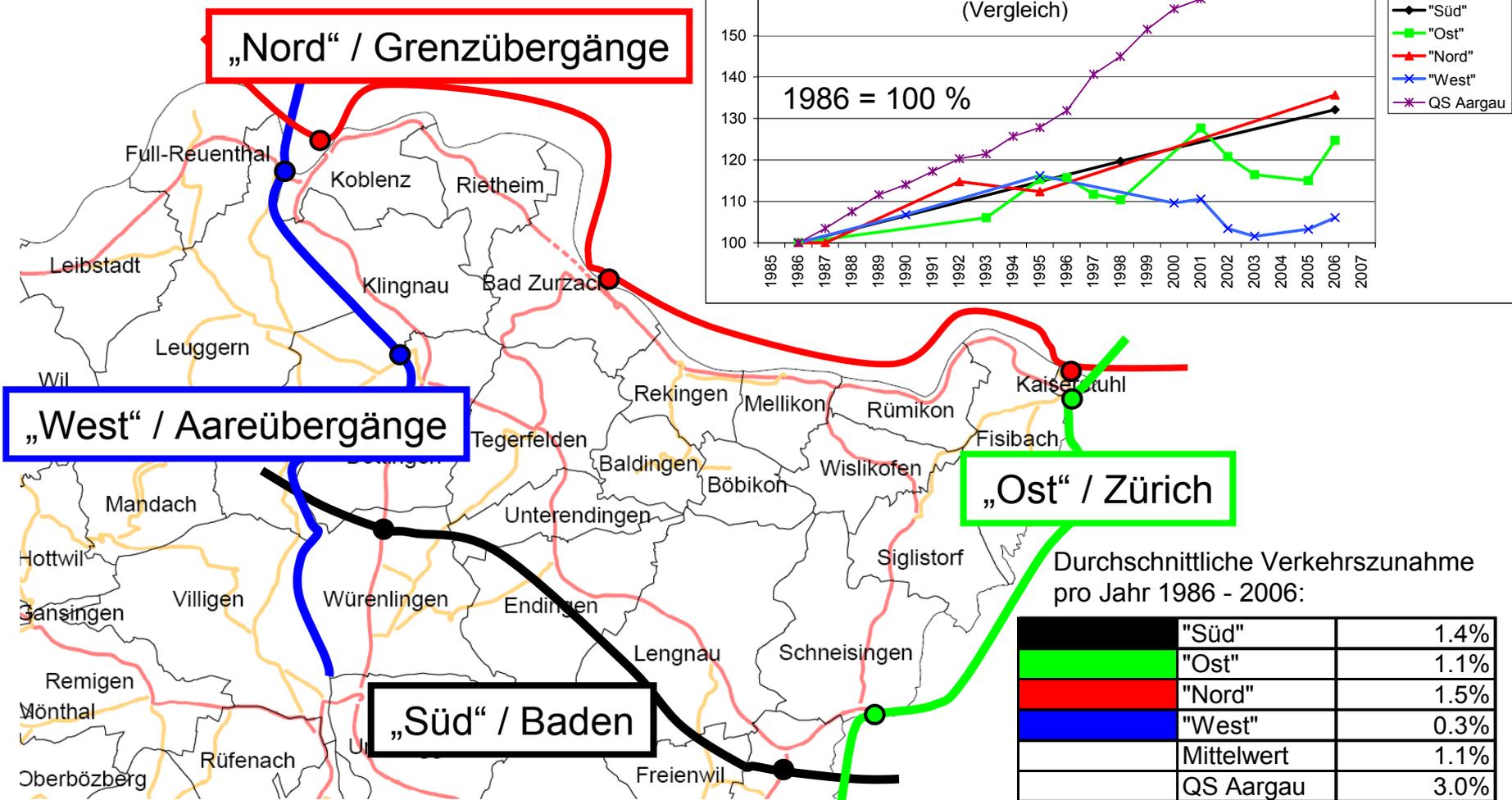
# Verkehrsentwicklung Querschnitt Aargau



Querschnitt Aargau; Belastungsentwicklung (DTV) seit 1950

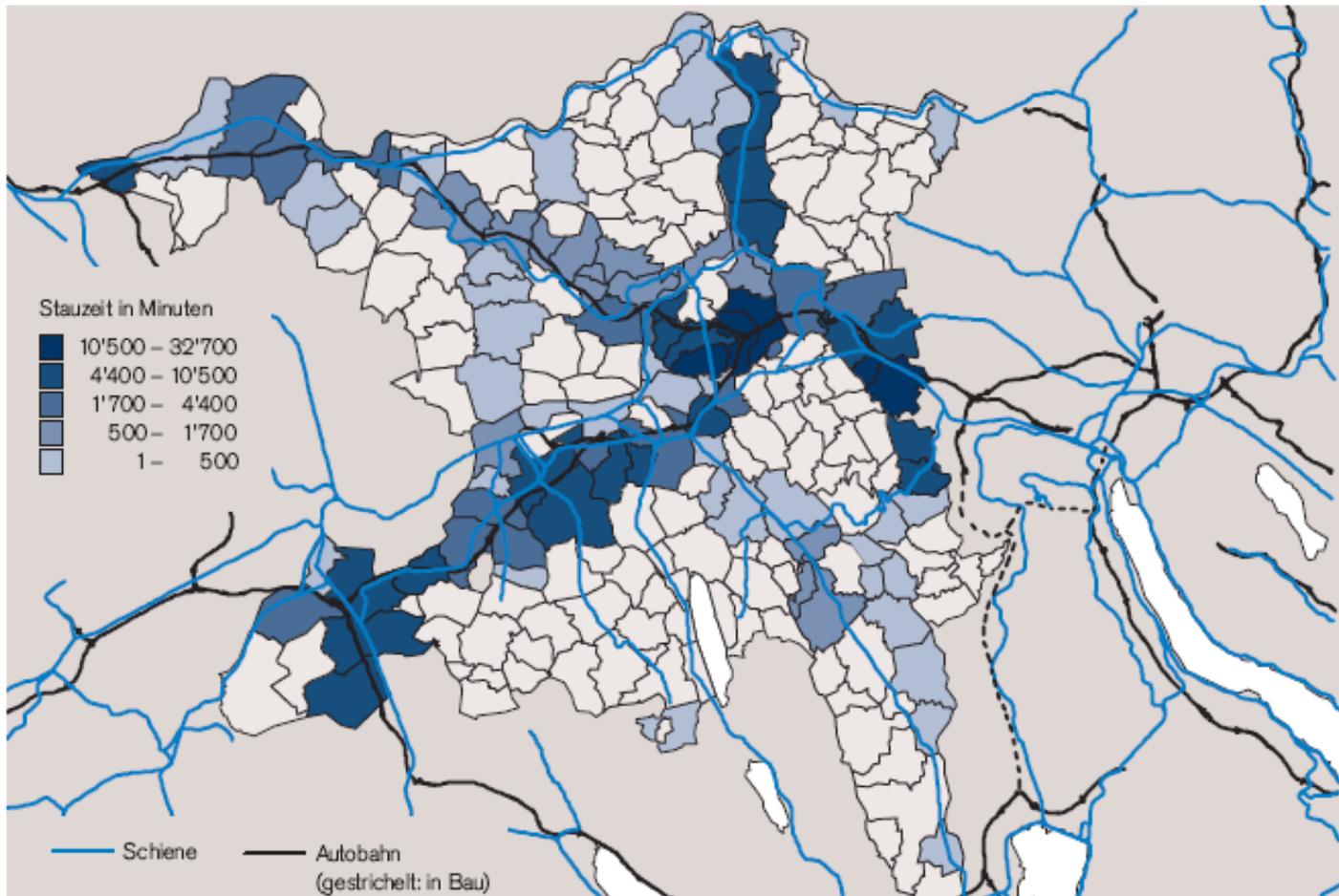


# Verkehrsentwicklung Zurzibiet



# Verkehrskoordination

Abbildung 33 Zeitverlust durch Stau im Kanton Aargau 2004–2006  
Kumulierte Stauzeit in Minuten auf Gemeindeebene



Quelle: Credit Suisse Economic Research, Viasuisse, Geostat

2. Fazit      Verkehrsentwicklung im Aaretal  
noch unterdurchschnittlich, aber  
zunehmend, insbesondere Richtung  
Nord-Süd.  
Stausituation Baden/Brugg und  
Koblenz wird vermehrt zum Problem.

# 3. Wirtschaftliche Entwicklungsaussichten

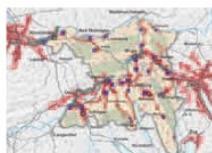
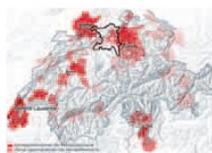
# Strategieberichte Grosser Rat 2006



Departement  
Bau, Verkehr und Umwelt

## raumentwicklungAARGAU

Gesamtstrategie Raumentwicklung



Beschluss des Grossen Rates vom 5. September 2006



Departement  
Bau, Verkehr und Umwelt

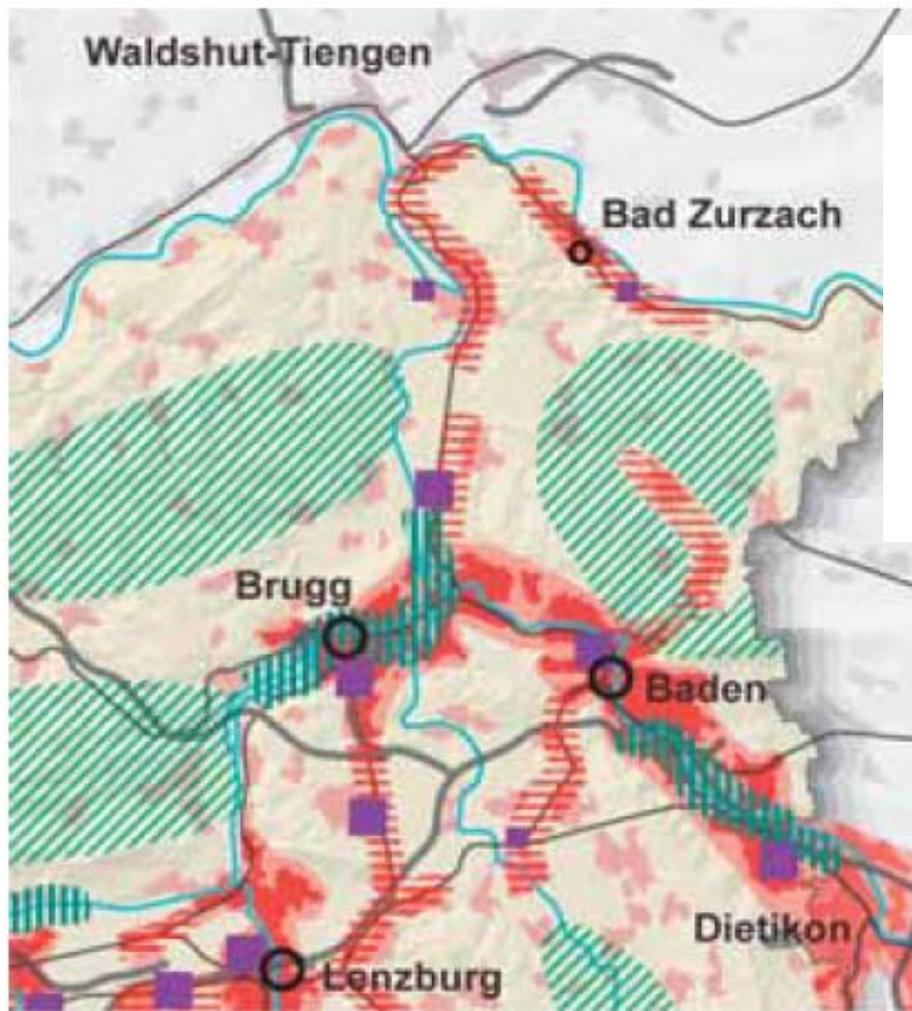
## mobilitätAARGAU

Gesamtverkehrsstrategie



Beschluss des Grossen Rates vom 19. September 2006

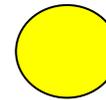
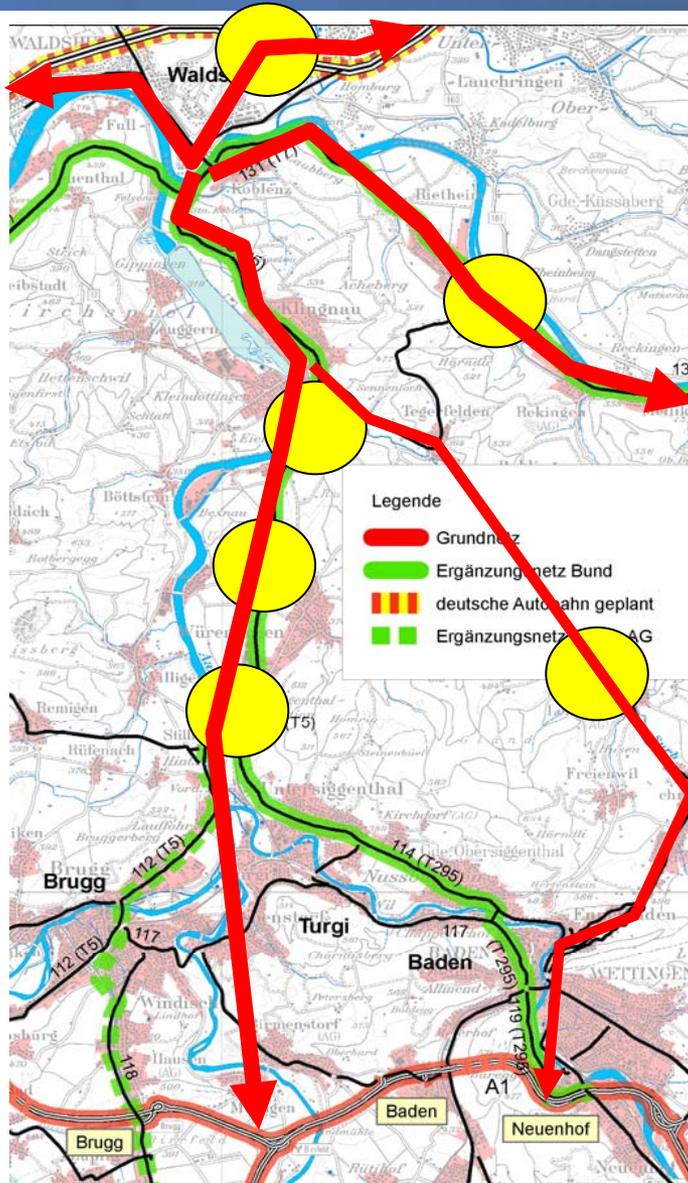
# Raum Unteres Aaretal: reAG



## Raumplanung

- Kernstädte
- Ländliche Zentren
- Urbaner Entwicklungsräume Kerngebiete Agglomerationen
- Ländliche Entwicklungsräume
- Ländliche Entwicklungsachsen
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte EPS von kantonaler Bedeutung
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte EPS von regionaler Bedeutung
- Gebiete für Agglomerationspärke
- Kernräume Landschaftsentwicklung

Unteres Aaretal  
= ländliche Entwicklungsachse  
= öV-Entwicklungsachse



Gewerbe/Industrie

# Entwicklung Siedlung - Verkehr



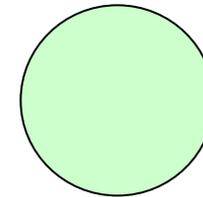
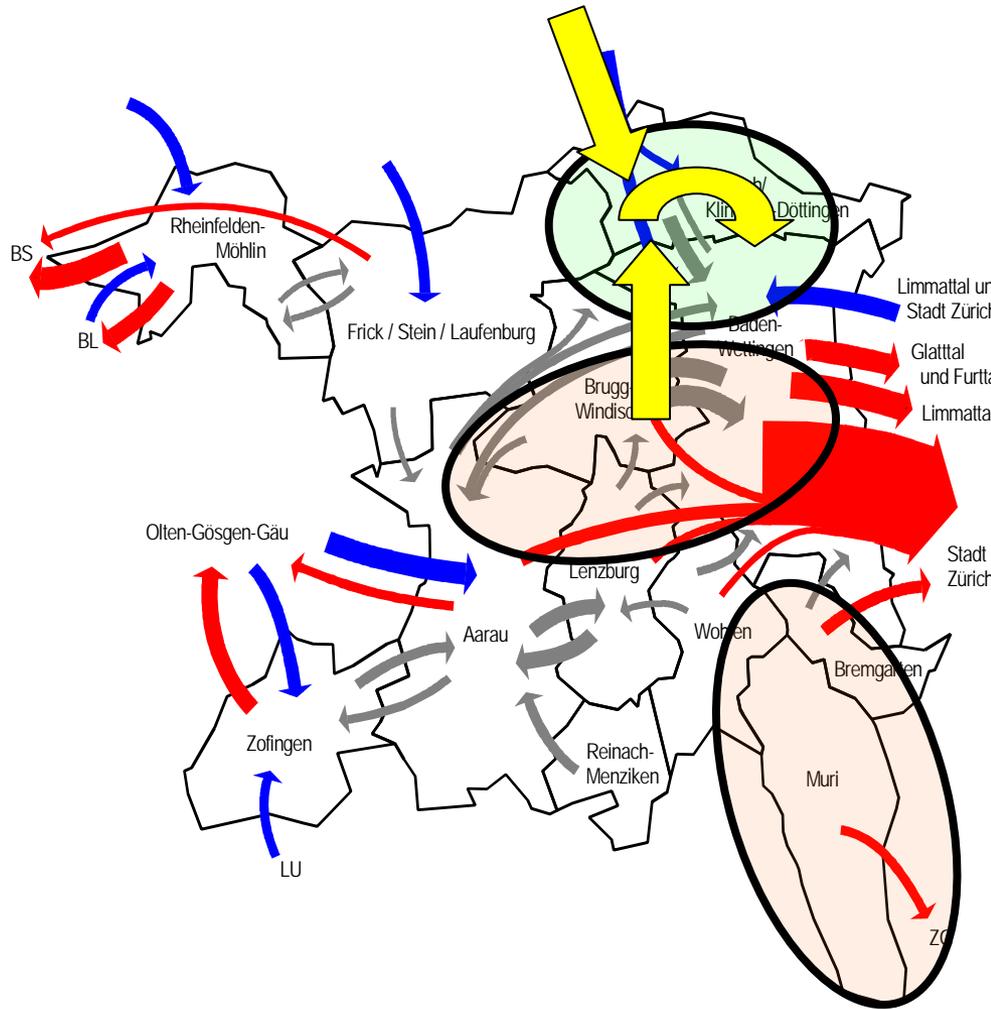
# Entwicklung Siedlung - Verkehr



**Einkaufsparadiese**



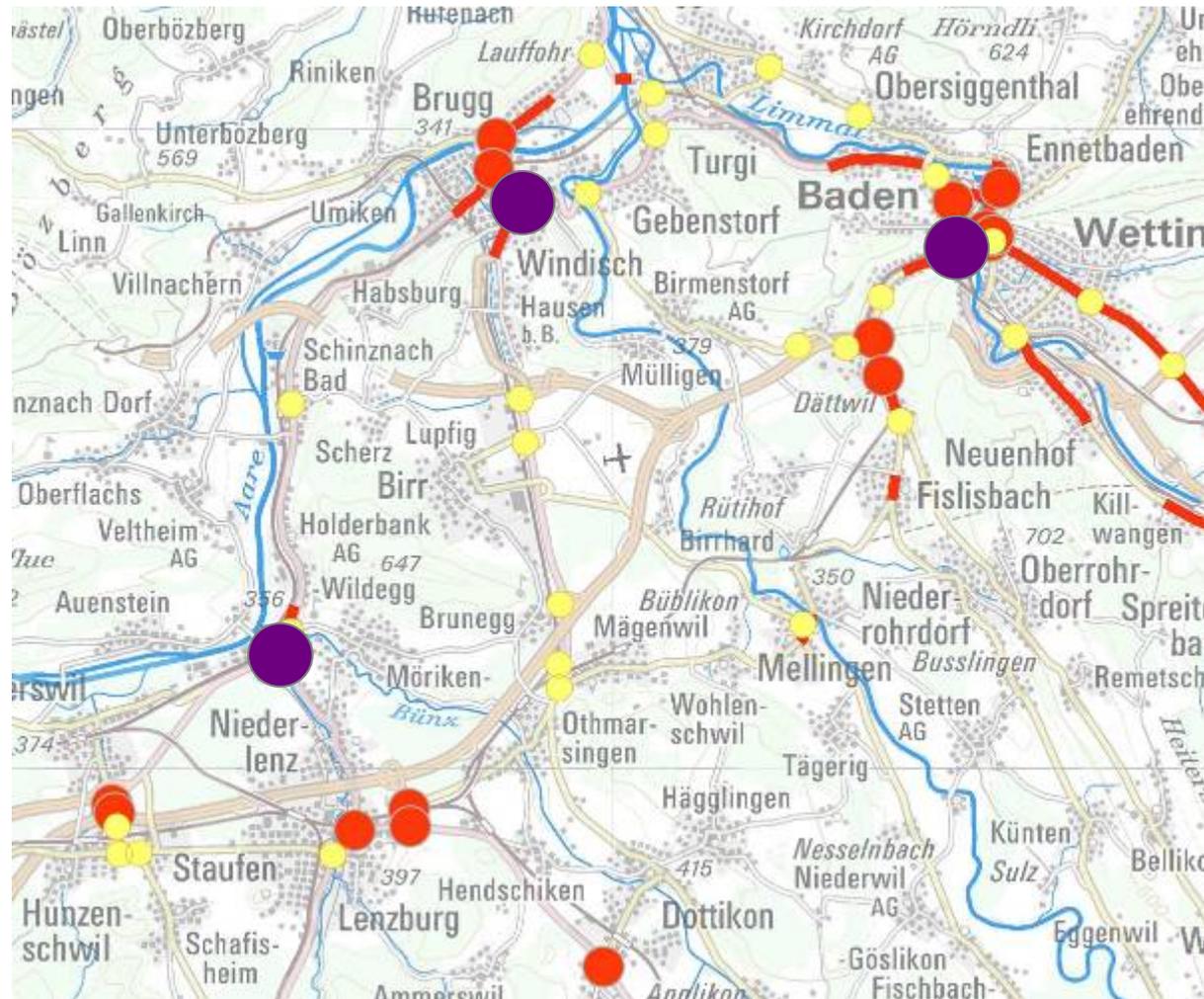




Wohnkosten



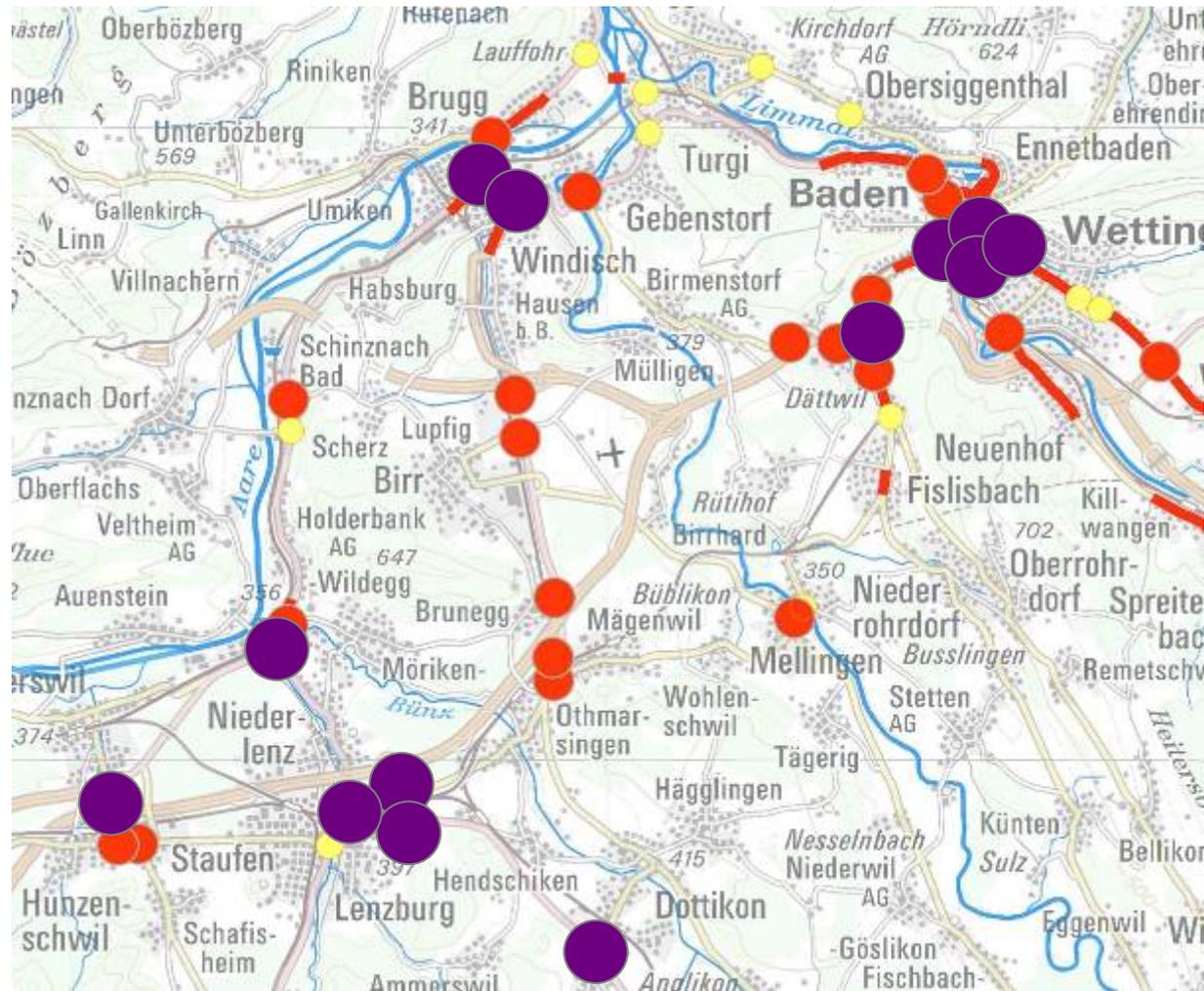
# Engpässe auf Aargauer Strassen 2001



## Knoten

- gefährdet  
(keine Überlastung)
- Überlastung  
absehbar
- Überlastung  
ausgeprägt
- Kapazitätsproblem  
(inkl. Busproblem)

# Engpässe auf Aargauer Strassen 2020

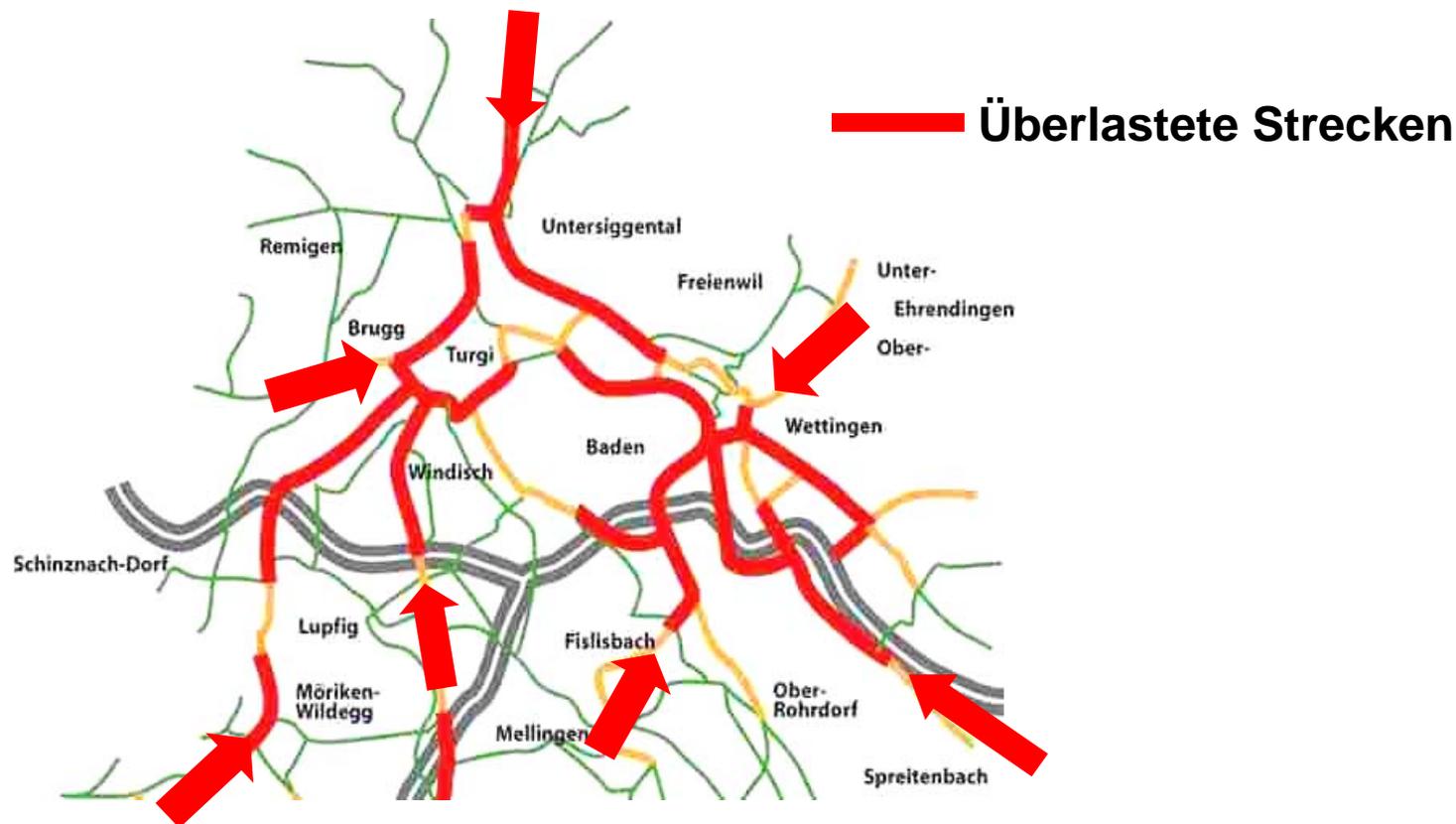


## Knoten

- gefährdet  
(keine Überlastung)
- Überlastung  
absehbar
- Überlastung  
ausgeprägt
- Kapazitätsproblem  
(inkl. Busproblem)

# Standortgunst gefährdet?

Erreichbarkeit  $\longleftrightarrow$  Standortgunst



→ Kapazitätsgrenzen auf Zubringerachsen sind erreicht!



# Folgen der Verkehrsentwicklung: Stau am falschen Ort



**Landstrasse  
Nussbaumen**

**3. Fazit** Die Verkehrskapazitäten sind knapp und zeitweise am Anschlag. Das Angebot muss mittelfristig erhöht werden, damit neue Entwicklungen aufgenommen werden können.

# 4. Verkehrsangebot:

## Was ist in der Pipeline?

# Strategieberichte Grosser Rat 2006

Departement  
Bau, Verkehr und Umwelt

raumentwicklungAARGAU  
Gesamtstrategie Raumentwicklung

**Beschluss GR 5.9.2006**

Beschluss des Grossen Rates vom 5. September 2006

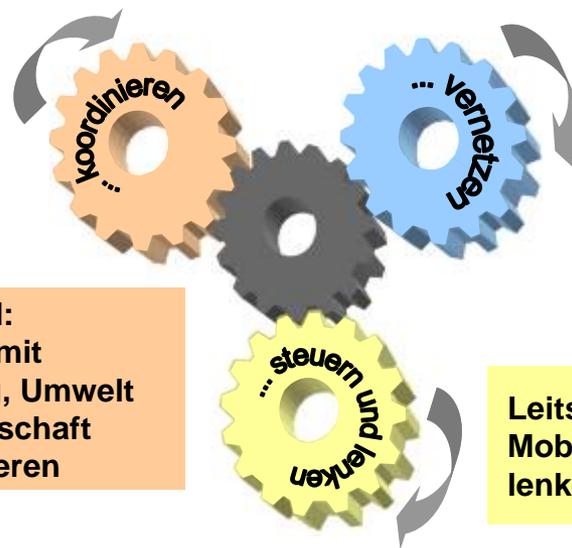
Departement  
Bau, Verkehr und Umwelt

mobilitätAARGAU  
Gesamtverkehrsstrategie

**Beschluss GR 19.9.2006**

Beschluss des Grossen Rates vom 19. September 2006

**Leitsatz II:  
Kombinierte Mobilität:  
MIV, öV und LV  
vernetzen**



**Leitsatz I:  
Verkehr mit  
Siedlung, Umwelt  
und Wirtschaft  
koordinieren**

**Leitsatz III:  
Mobilität steuern und  
lenken**

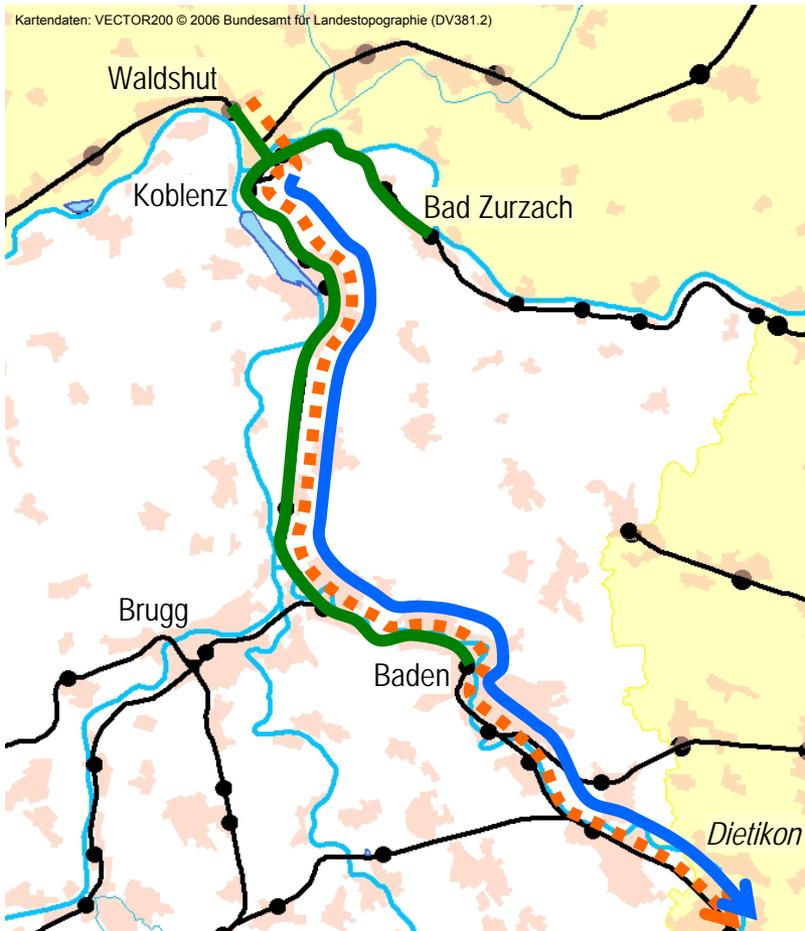
# Verkehrspolitische Grundsätze

1. Öffentlichen Verkehr und Individualverkehr **gleichwertig gemeinsam entwickeln**
2. Wachstum der Mobilität erfordert **zeit- und zielgerechten Ausbau** der Verkehrsinfrastruktur auf Schiene und Strasse, **inkl. P+R, K+R, B+R, P+P**
3. Bauen ist erforderlich, bauen allein genügt nicht – Verkehrsraum, Finanzen und Zeit begrenzen den Handlungsspielraum → **Potenzial des Verkehrsmanagements und Mobilitätsmanagements nutzen**

# Mehrjahresprogramm öV

# Mehrjahresprogramm ÖV

## Angebotsentwicklung Unteres Aaretal



### Istzustand (2007):

- ½ Std.-Takt Mo - Fr bis 23.30 Uhr
- ½ Std.-Takt Sa bis 18.30 Uhr
- Verdichtungen zum ~ ¼ Std.-Takt in HVZ

### Entwicklungsmodul 1 (mittelfristig):

- ½ Std.-Takt auch Sa und So bis 24.00 Uhr ✓
- Weitere Verdichtungszüge ~ im ¼ Std.-Takt in HVZ (sofern möglich direkt nach Zürich)
- Alle Verdichtungszüge ab Bahnhof Waldshut

### Entwicklungsmodul 2 (langfristig):

- Durchgehender ¼ Std.-Takt tagsüber Mo - Fr
- Direkte S-Bahnlinie nach Zürich

# Mehrjahresprogramm ÖV

## Infrastrukturentwicklung Unteres Aaretal



**Laufende Massnahmen:** Keine

### Infrastrukturmodul 1 (mittelfristig):

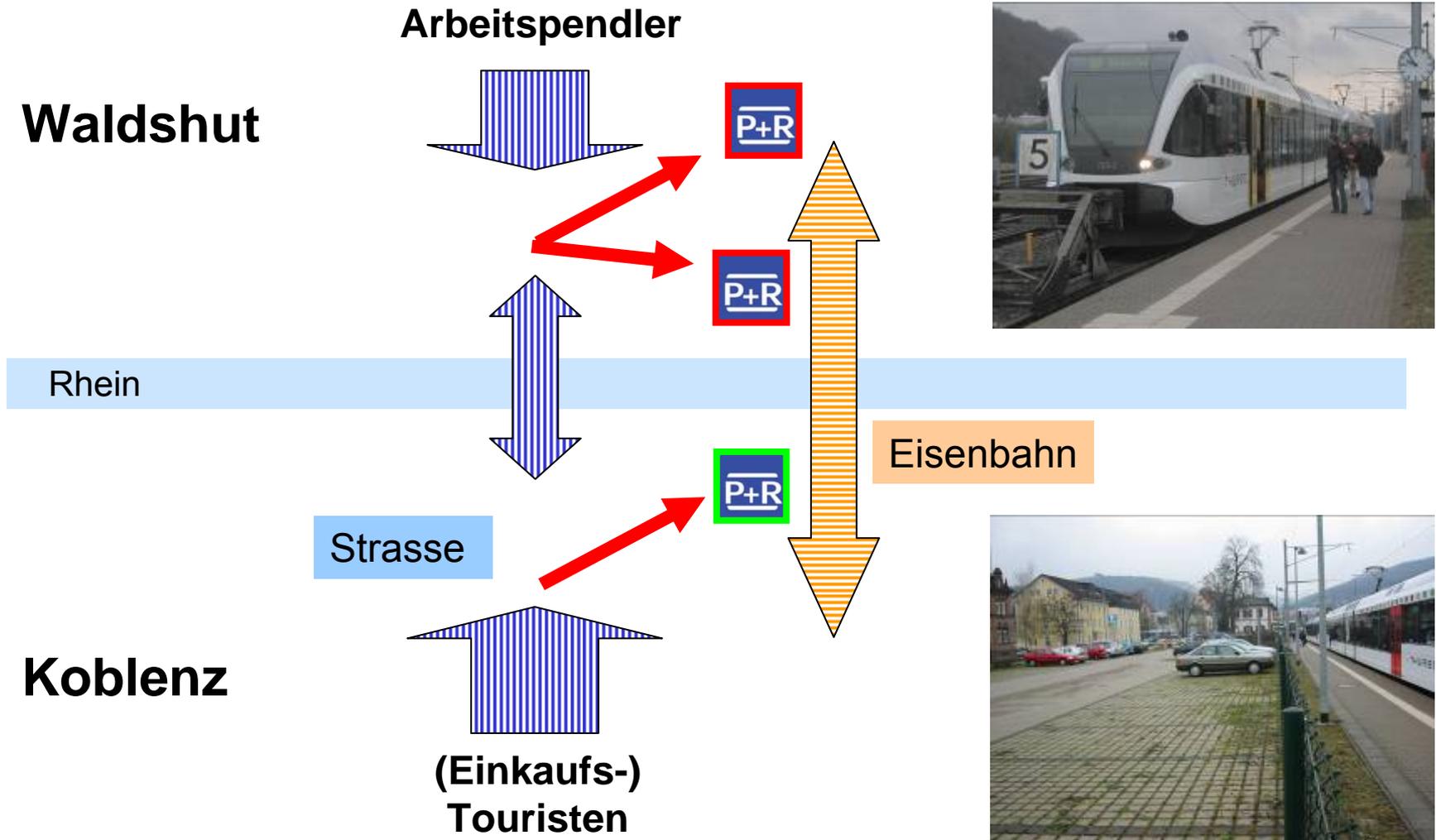
- Automatisierung/Fernsteuerung Zurzach, Koblenz, Döttingen und Siggenthal-Würenl.
- Doppelspur Koblenz Süd
- Ausbau Bhf Waldshut für Züge ¼ Std.-Takt

### Infrastrukturmodul 2 (langfristig):

- Neue Hst. Döttingen Süd und Turgi ABB
- Doppelspur Döttingen - Siggenthal-Würenl.
- Doppelspurausfahrt Turgi Richtung Koblenz

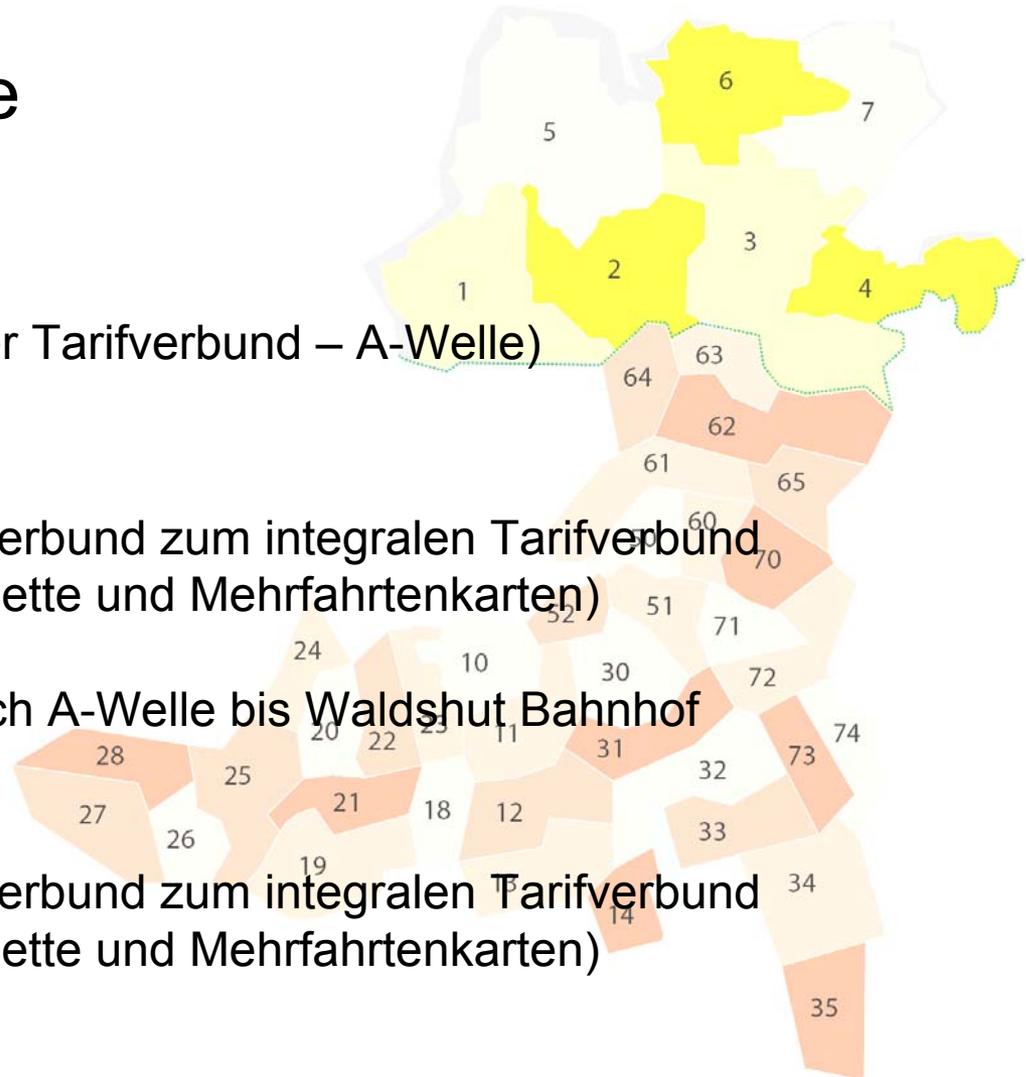
Wichtige Streckenausbauten werden im Rahmen der nationalen Projekte (ZEB, Folgeprojekte) von Bund und SBB vorgenommen

# P+R generell – in Koblenz Waldshut im Speziellen



# Tarifverbund A-Welle

- **schon umgesetzt**
  - Hochrhein-Ticket (Waldshuter Tarifverbund – A-Welle)
  
- **14. Dezember 2008**
  - Erweiterung Abonnements-Verbund zum integralen Tarifverbund (Zonentarif auch für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten)
  - Erweiterung Gültigkeitsbereich A-Welle bis Waldshut Bahnhof
  
- **Ausblick Z-Pass**
  - Erweiterung Abonnements-Verbund zum integralen Tarifverbund (Zonentarif auch für Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten)



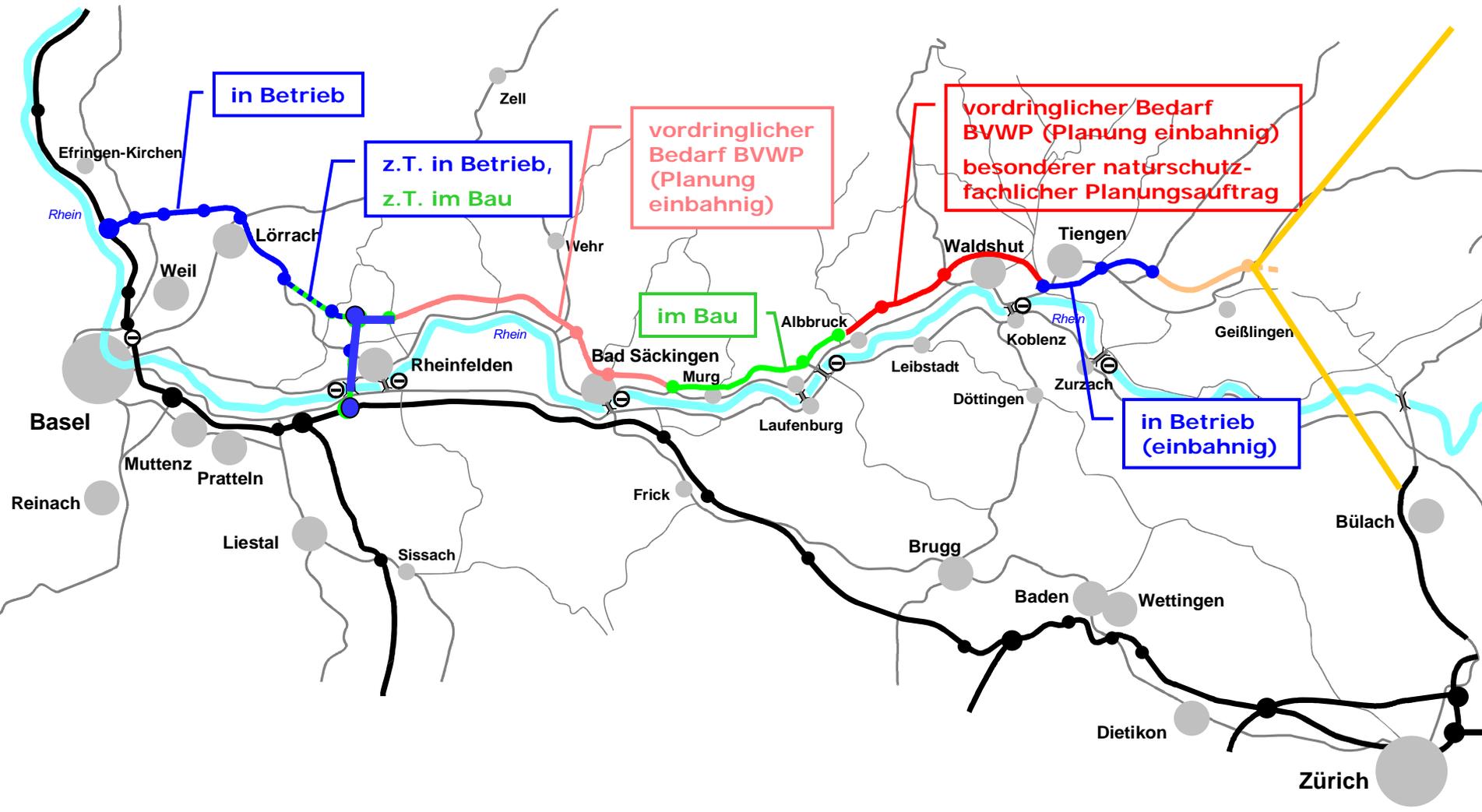
# Mehrjahresplanung Strasse



# Planung Baden-Württemberg

# Entwicklung A98

Grafik auf Basis Bundesverkehrswegeplan



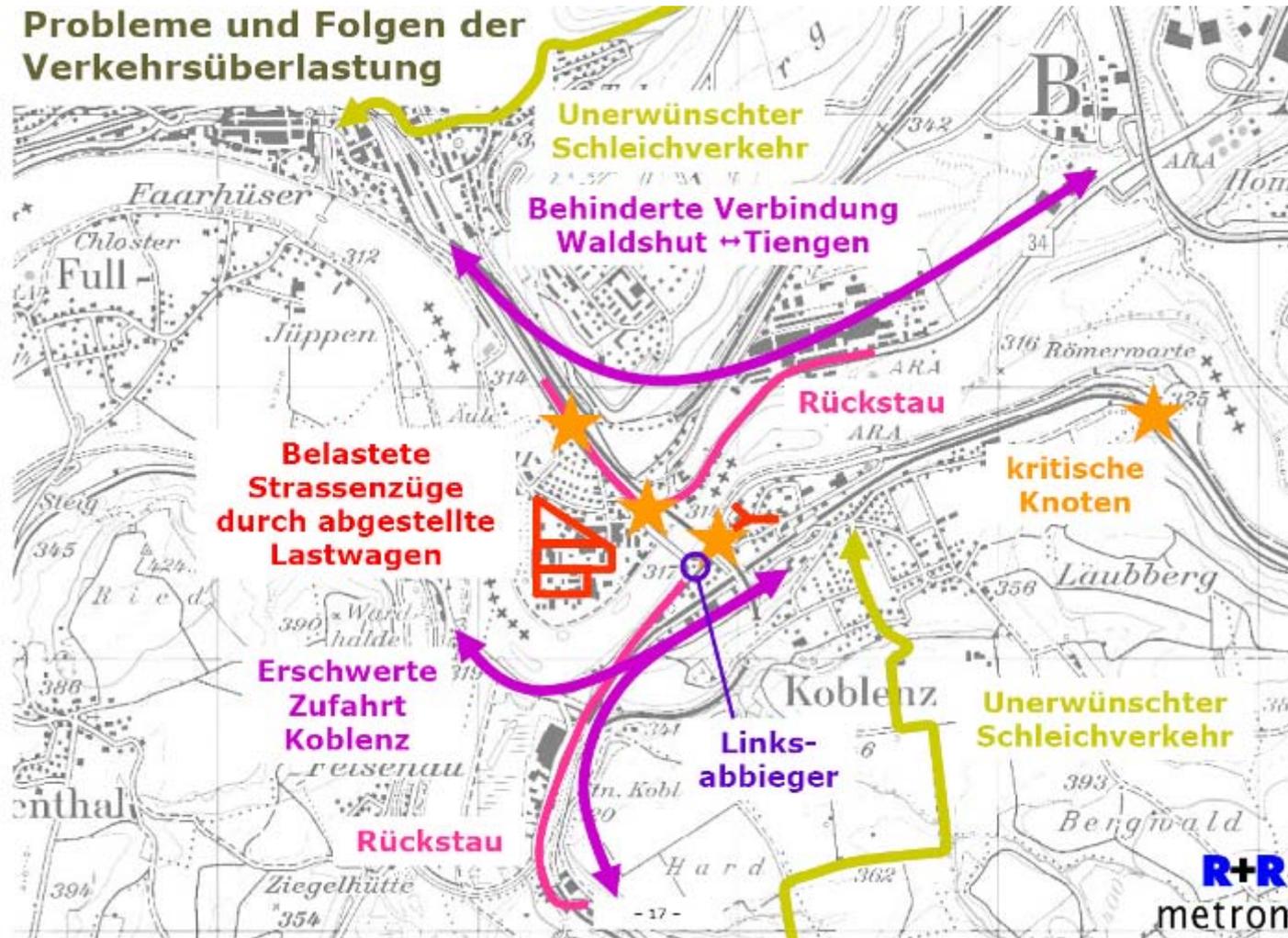
# Projekt Zoll Koblenz – Waldshut

# Rheinbrücke und Zoll Koblenz-Waldshut



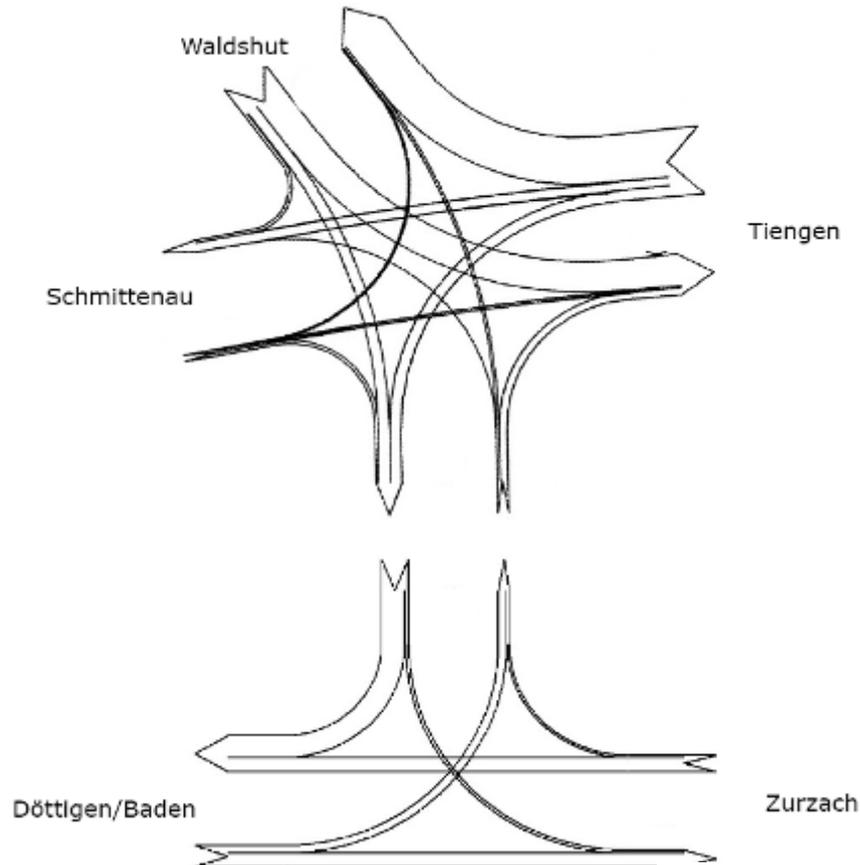
- **Koblenz/Waldshut ist 3.-stärkster Grenzübergang zwischen Basel und Thayngen**
- **Verkehrsbelastung 12'000 Mfz./Tag**

# Probleme und Folgen der Verkehrsüberlastung

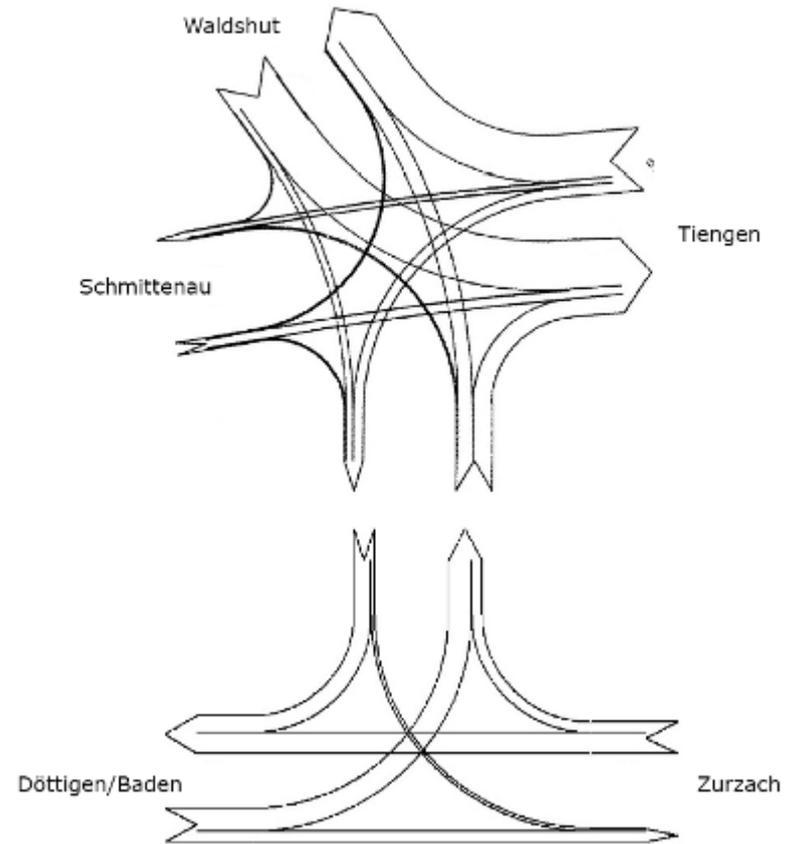


# Knotenströme

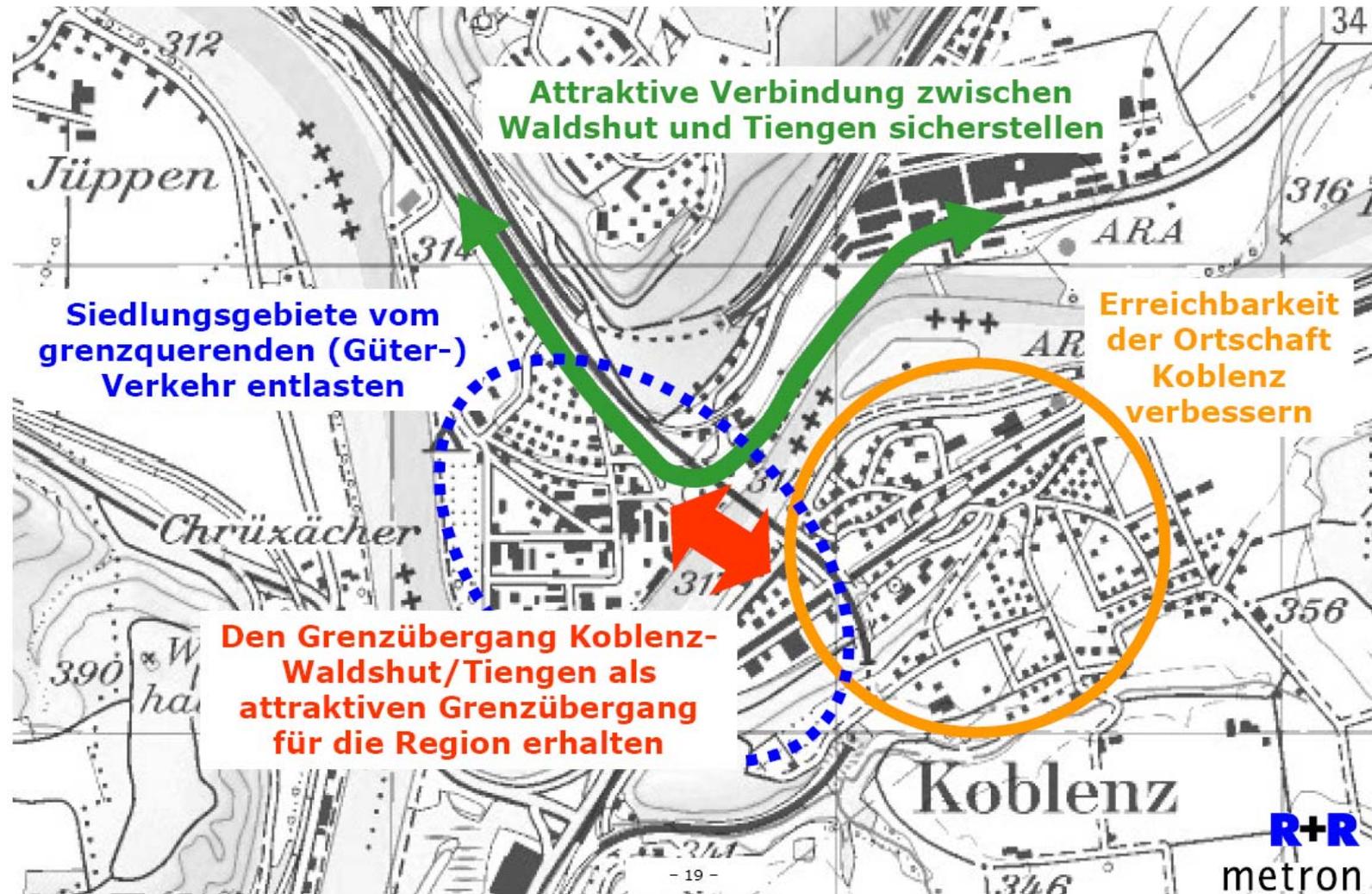
Werktag Morgen

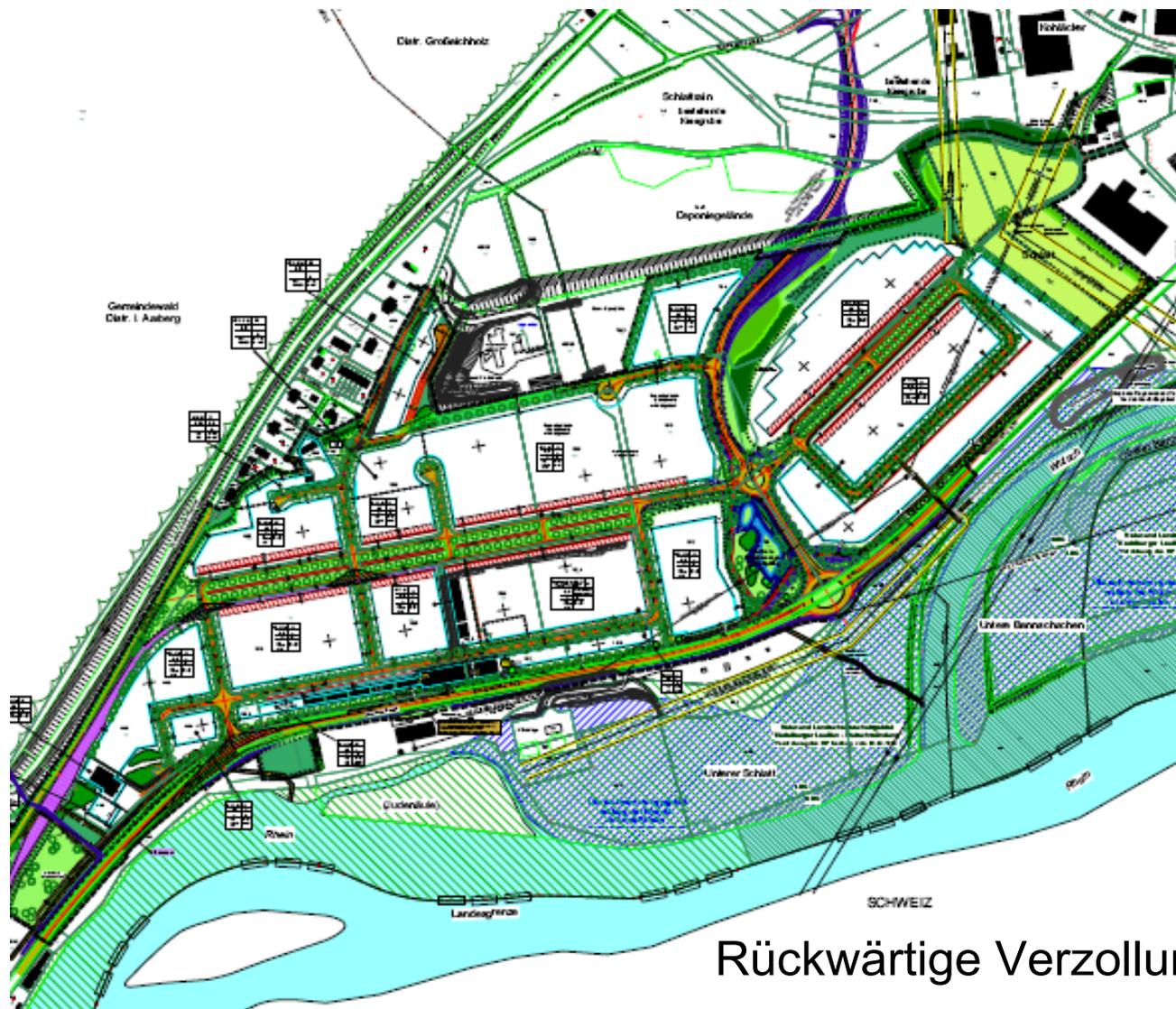


Werktag Abend  $\approx$  Samstag Mittag



## 4 Hauptziele





## Rückwärtige Verzollungsanlage Lonza





# Projekt Ostumfahrung Bad Zurzach

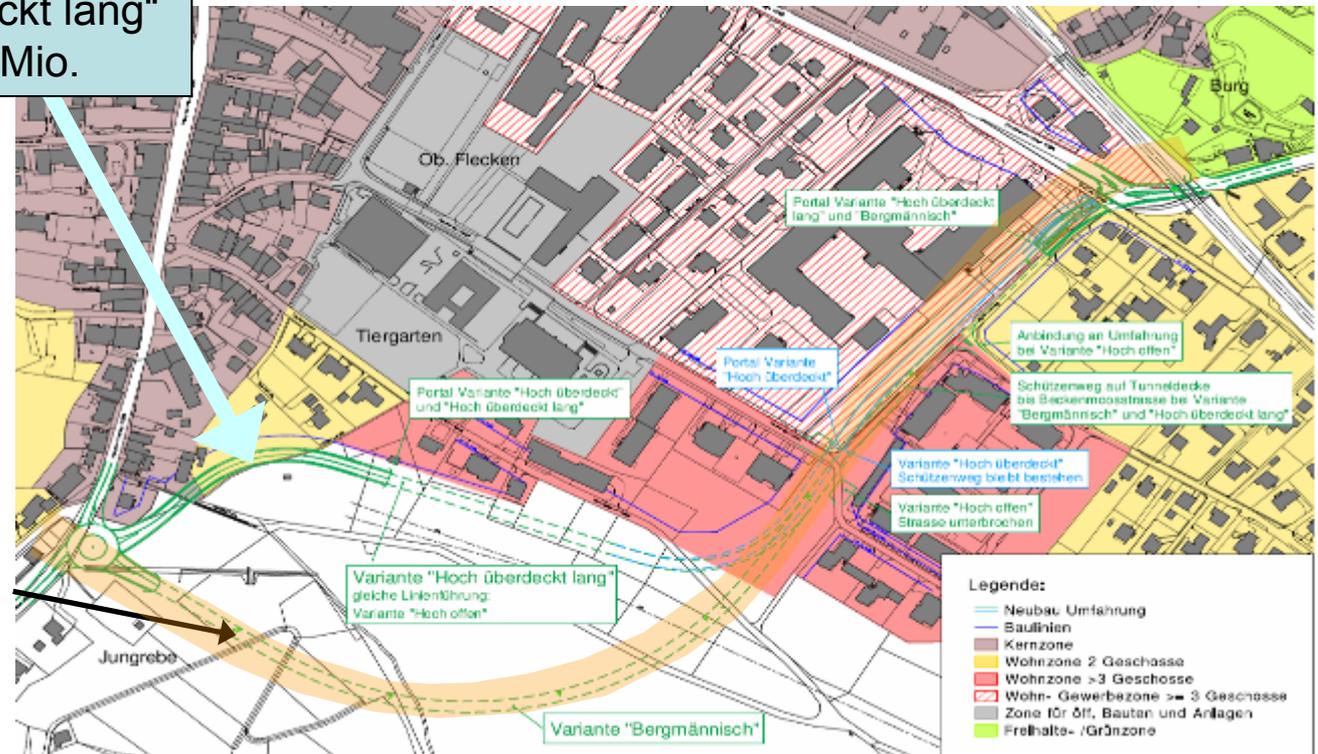
# Ostumfahrung Bad Zurzach

„Hoch überdeckt lang“  
CHF 83 Mio.

„Bergmännisch“  
CHF 89 Mio.  
im Vordergrund

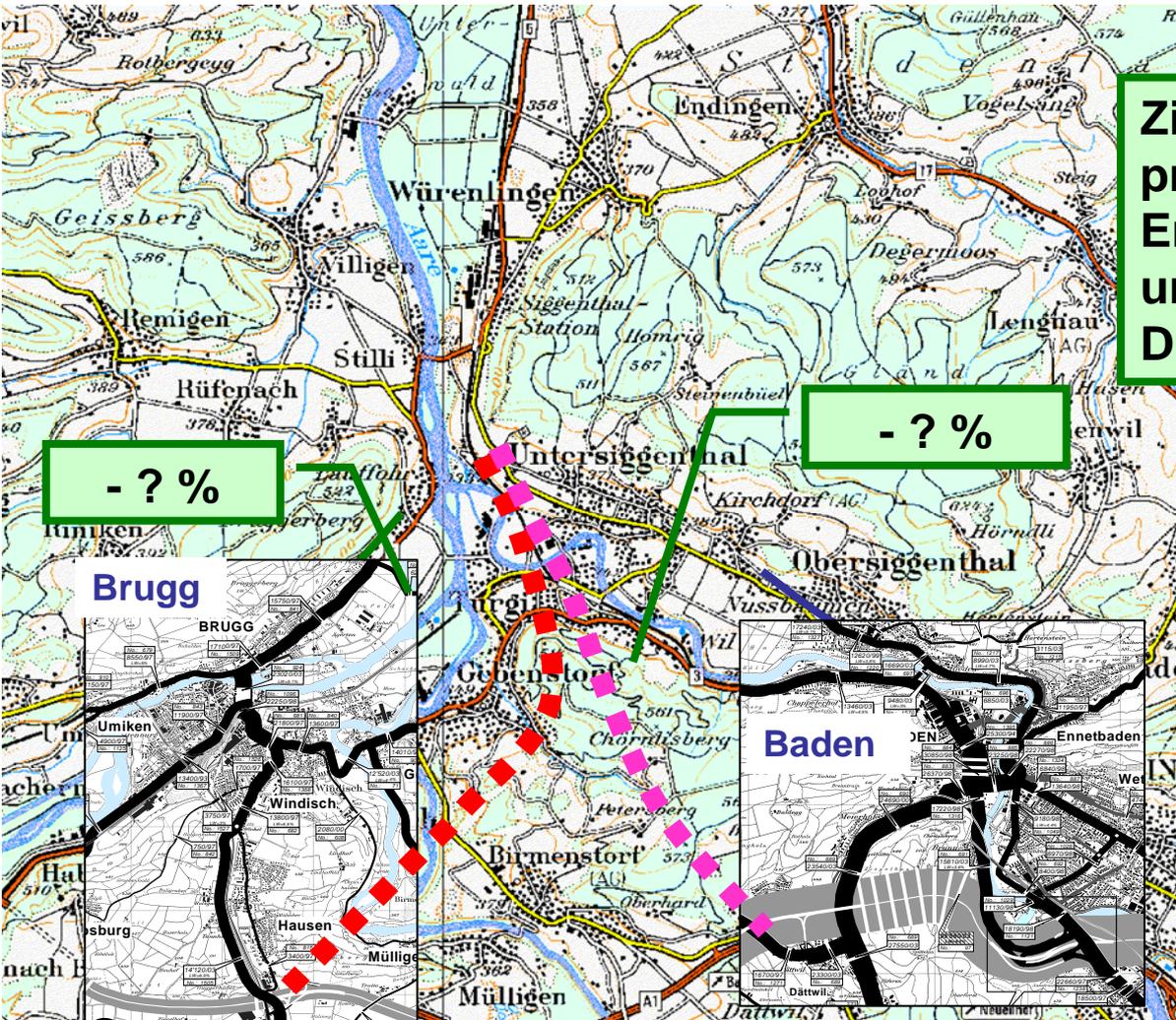
Grosser Rat 2009:  

- RP-Festsetzung
- Generelles Projekt
- Verpflichtungskredit





# Projekt Petersberg-Tunnel (Anbindung Aaretal an A1/A3)

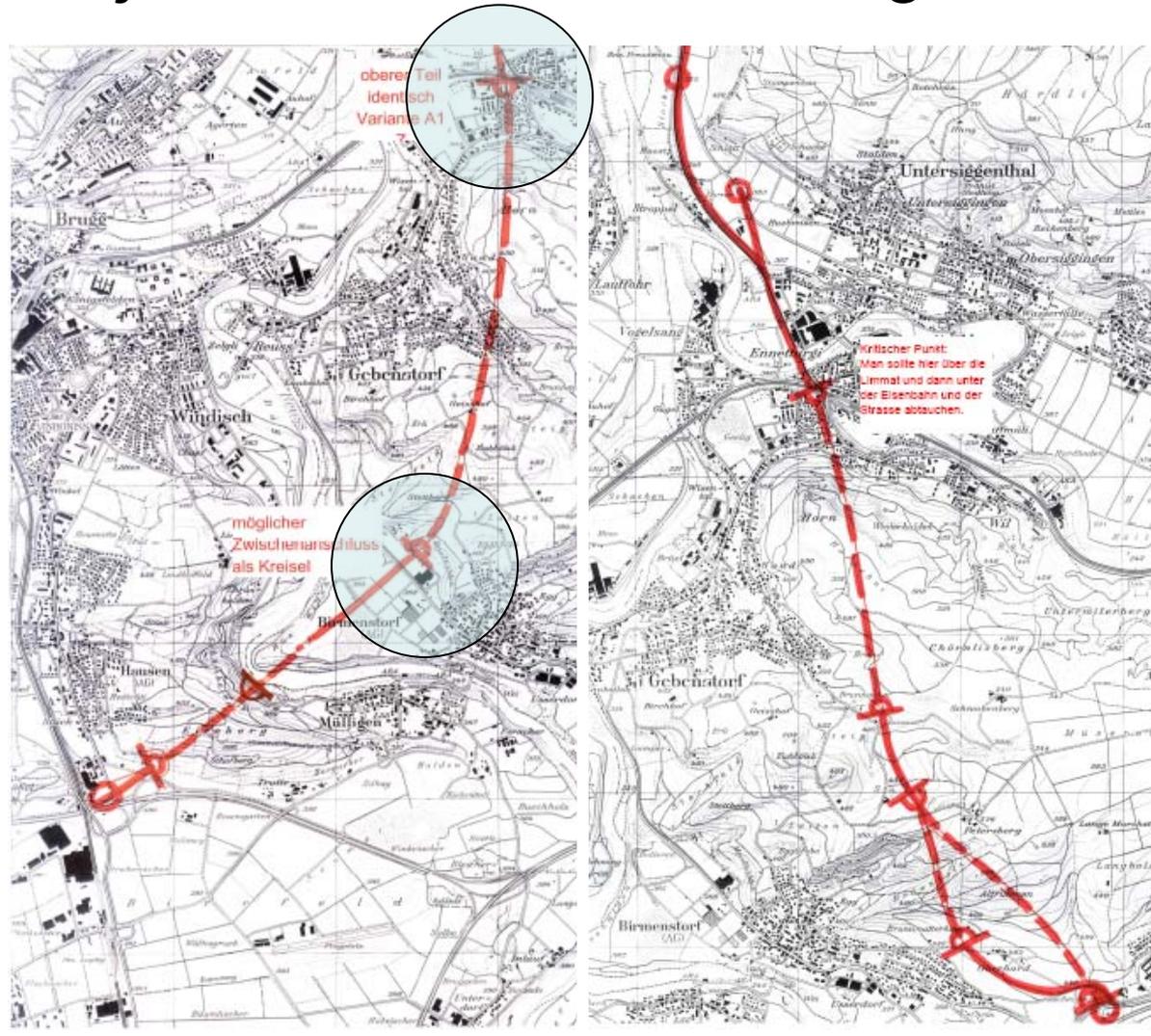


Ziel aus Sicht Agglo-  
programm:  
Entlastung von Brugg  
und Baden vom  
Durchgangsverkehr

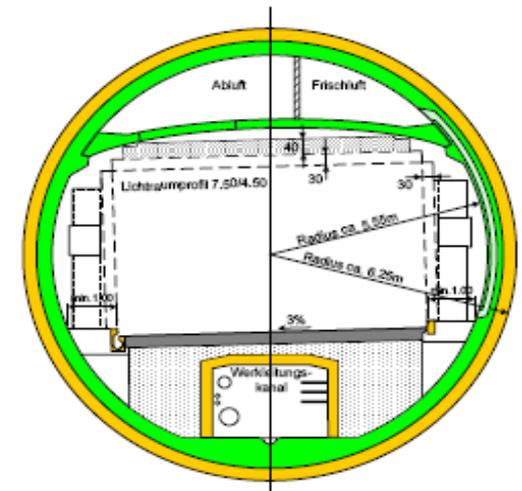
- ? %

- ? %

# Projektstudie / Zweckmässigkeitsbeurteilung



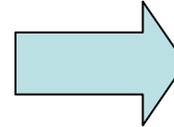
- Projektstudie und ZMB für zwei Varianten in Bearbeitung
- Gegenüberstellung einer öV-Variante



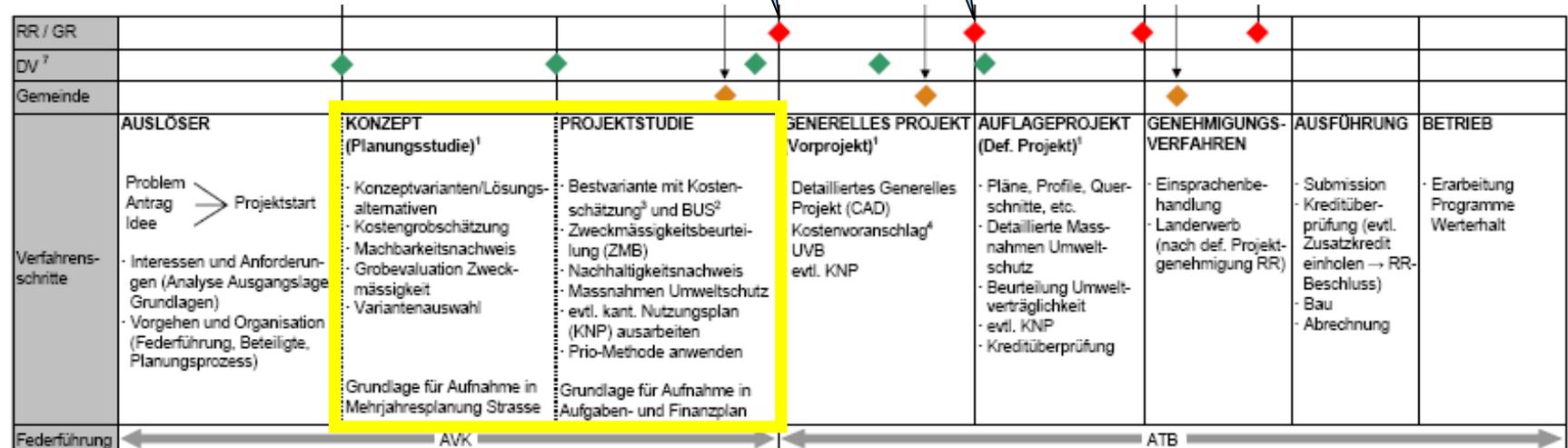
# Inhalt Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)

## Projekttablauf BVU

- **Konzept, Projektstudie (Zweckmässigkeitsbeurteilung)**
- Generelles Projekt
- Auflageprojekt
- Genehmigungsverfahren
- Ausführung Realisierung



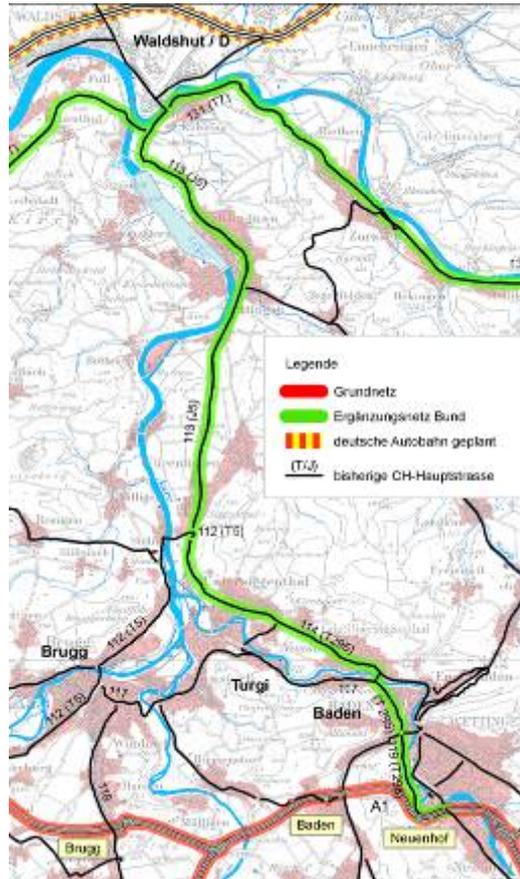
- Handlungsalternativen
- Varianten / Vergleich
- Machbarkeit
- Kosten
- zweckmässig?



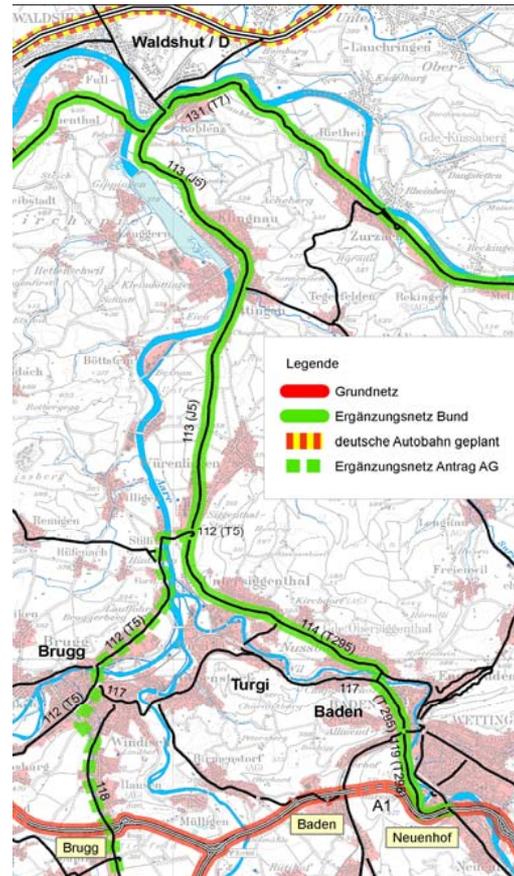
# Sachplan Verkehr des Bundes

# Sachplan Verkehr: Ergänzungsnetz (Netzbeschluss Bund hängig)

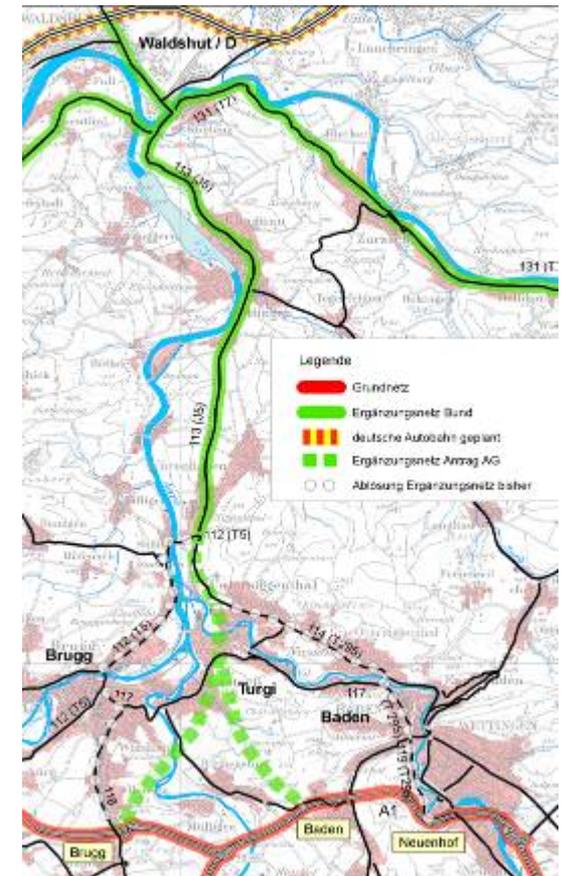
Bund 2002



Stand Bund/AG 2007



AG langfristig



## 4. Fazit

Die Verkehrsverbindungen im öV und auf der Strasse vom Aaretal zum Mittelland werden bis 2020 kontinuierlich wesentlich verbessert.

# 5. Finanzierung

# Finanzierung (I)

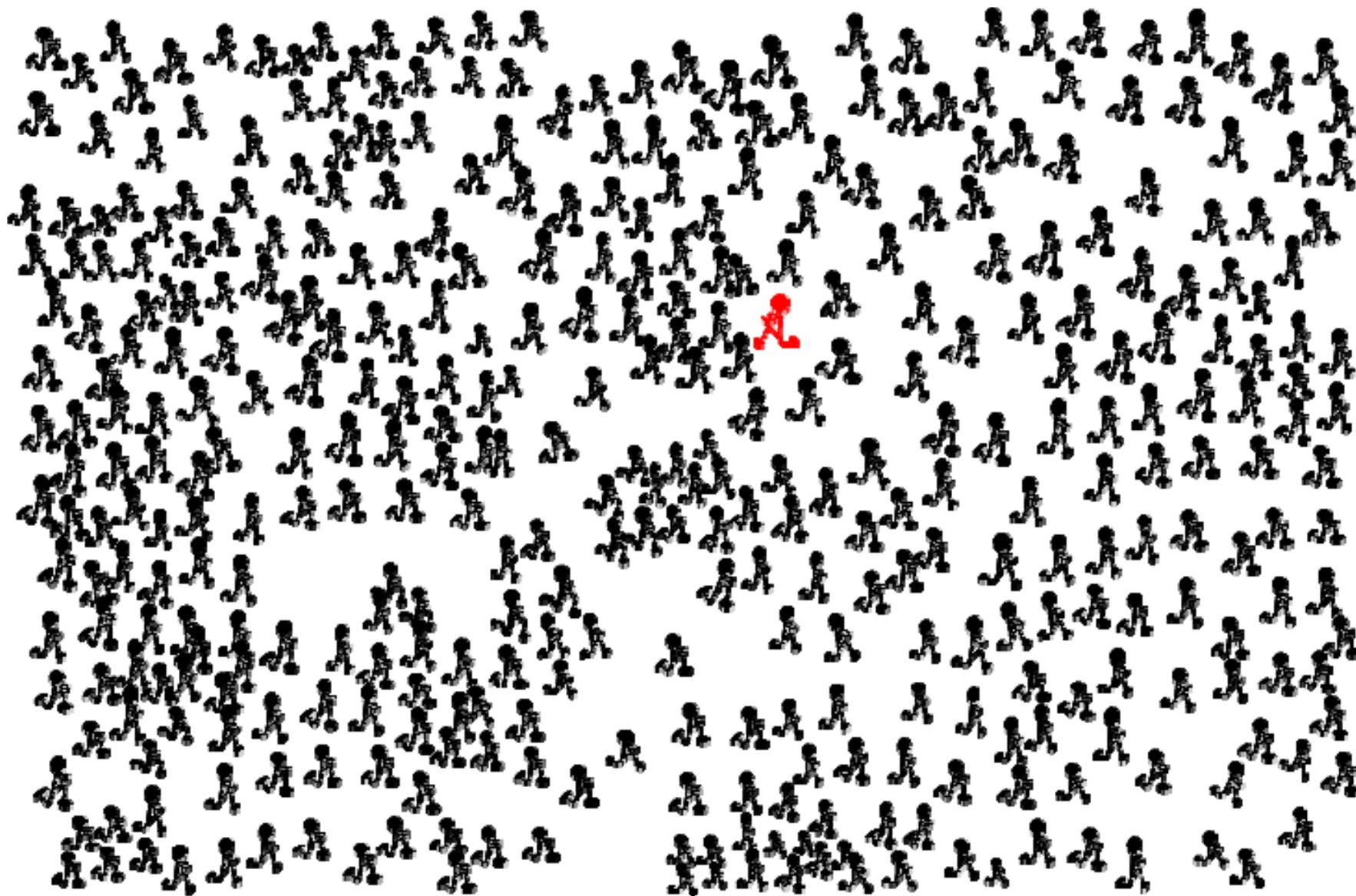
- **Eine Vielzahl grosser Projekte stehen an, auch im Zurzibiet**
- **Anforderungen an die Projekte steigen ständig (Mensch, Umwelt, Wirtschaft, Platz); sie werden dadurch teurer!**
- **Einnahmen Tendenz zu stagnieren, da Anzahl Neueinlösungen zurückgehen (Sättigungserwartung).**
- **Motorfahrzeugabgabe seit 1972 nicht der Teuerung angepasst!**

## Finanzierung (II)

- **Neue Kompetenzregelung zwischen Bund und Kanton bringt neue Finanzregelungen (km-Pauschale, Finanzierung über Agglomerationsprogramme)**
- **Agglomerationsverkehrsfinanzierung ist noch unsicher, vor allem bezüglich der Höhe; Abhängigkeit gross.**
- **Auch ausserhalb Agglomerationen sind anspruchsvolle Vorhaben umzusetzen (z. B. Bad Zurzach)**

## 5.Fazit

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte bestimmt in welchem Zeitplan die Projekte umgesetzt werden (Design by Cost).





**Danke**