

Zukunftsraum Aargau

Die Notwendigkeit einer ganzheitlichen
Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Referat von Regierungsrat Peter C. Beyeler
Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Lions Club Suhren-/Wynental – 6. März 2008







Oberkulm - Zetzwil



Buchs





Unterkulm-Böler



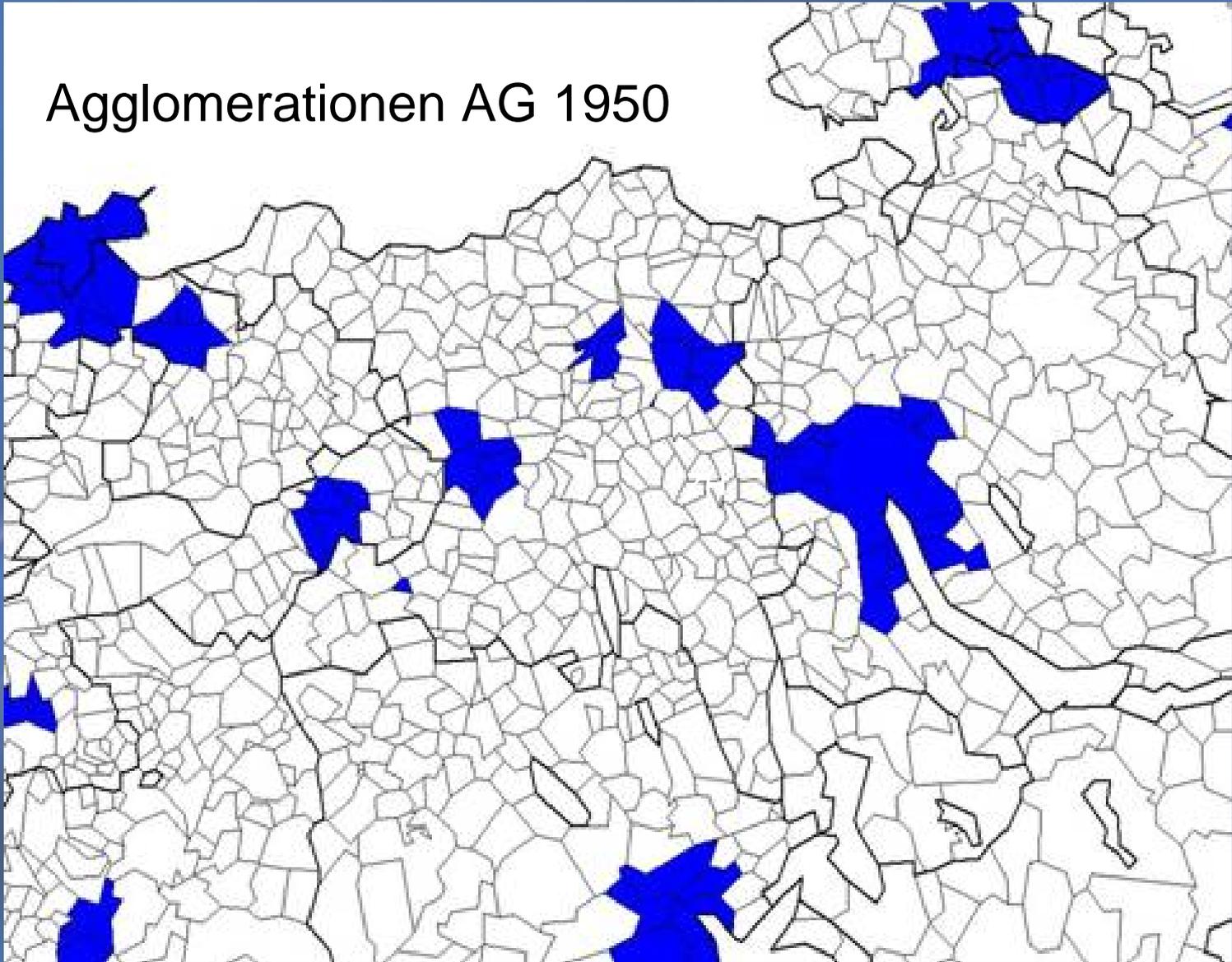


Schloss Liebegg

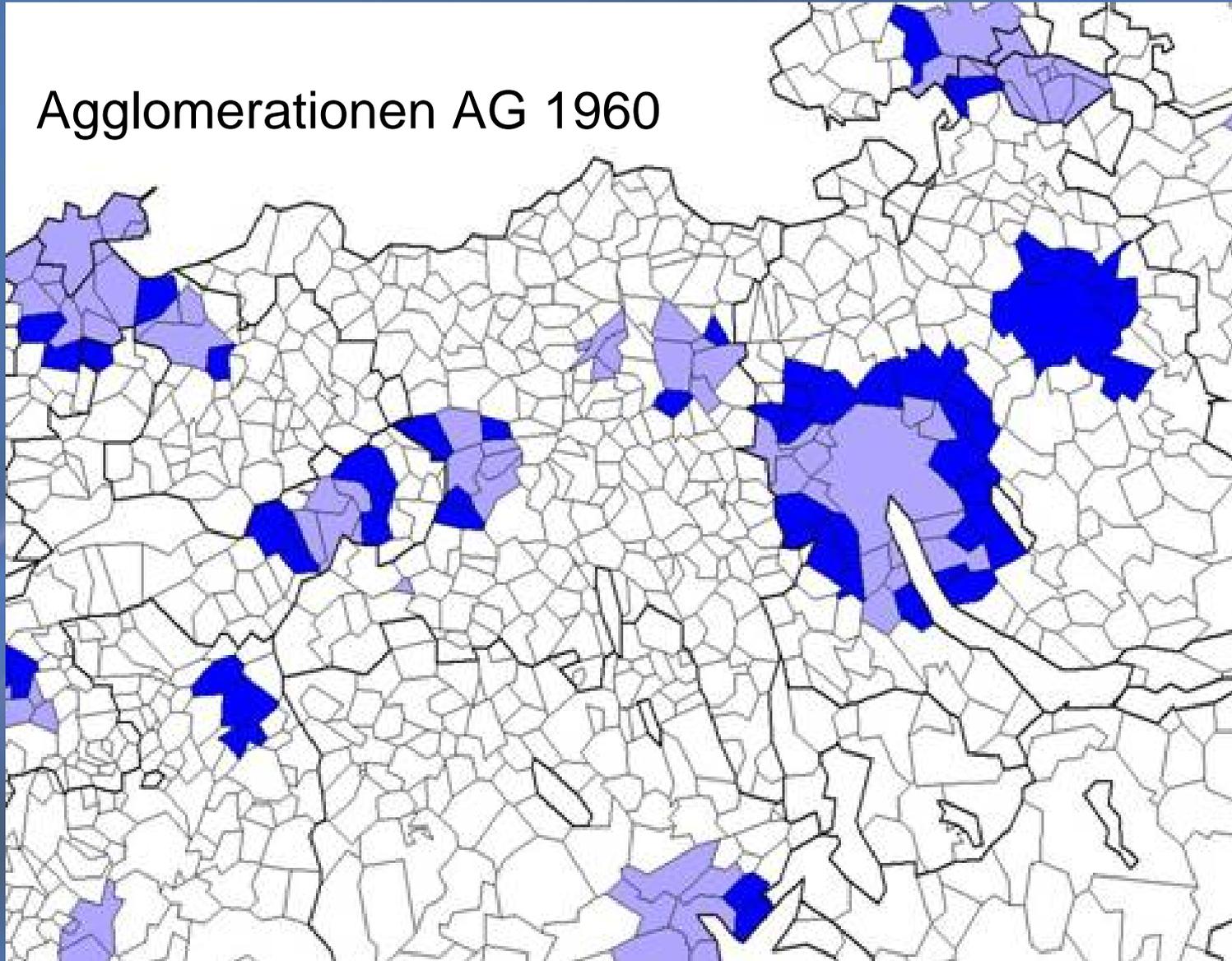


Siedlungsentwicklung

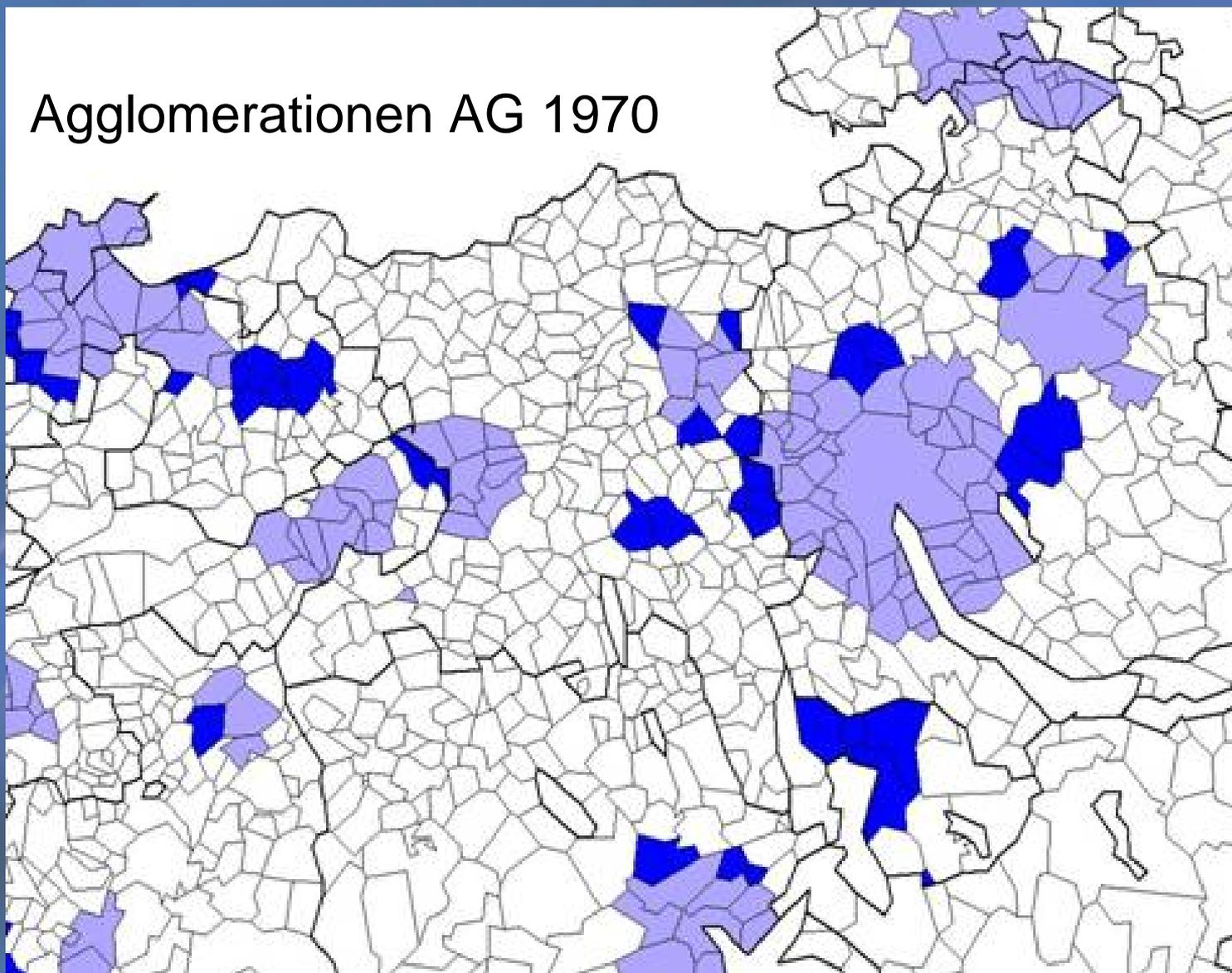
Agglomerationen AG 1950



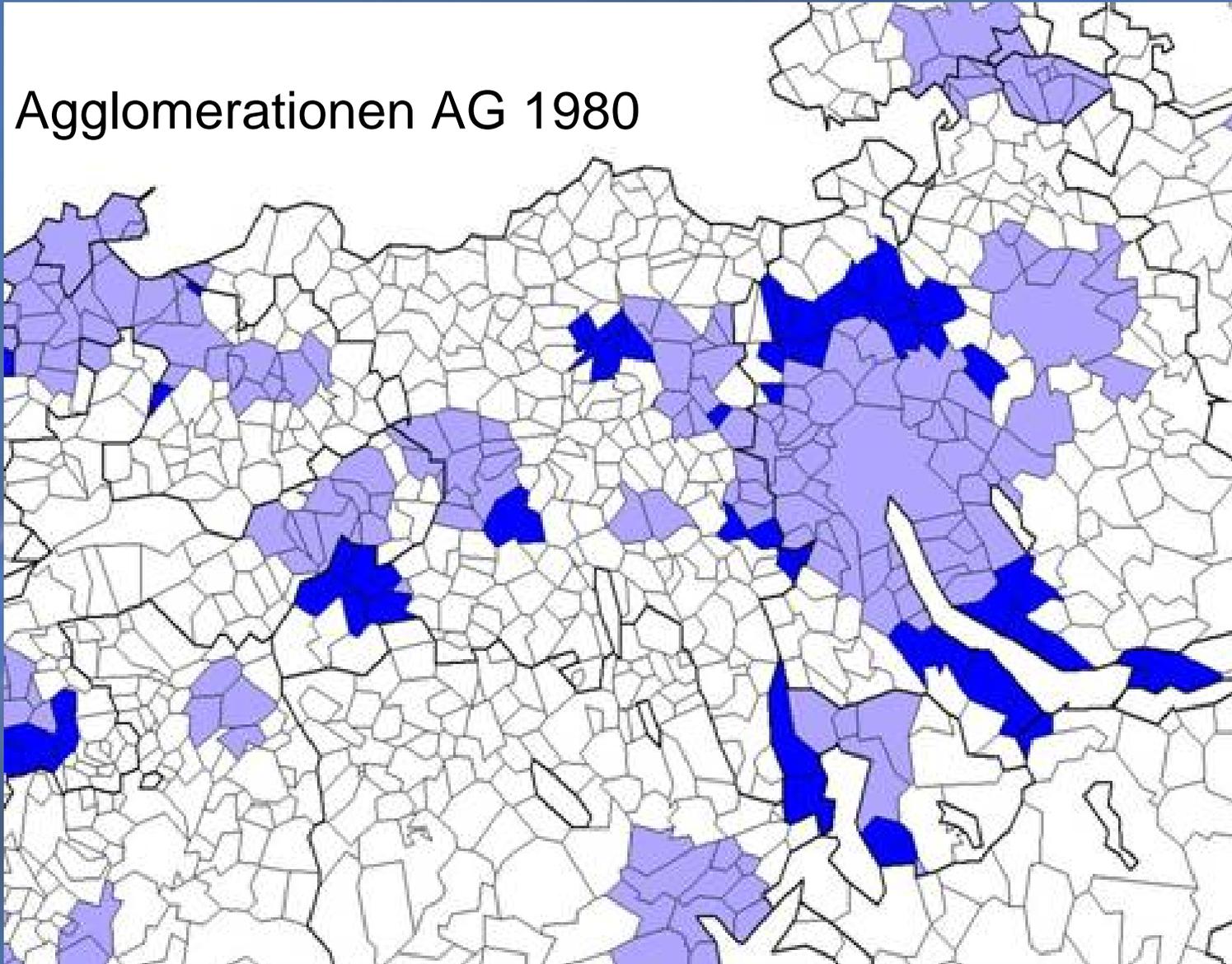
Agglomerationen AG 1960



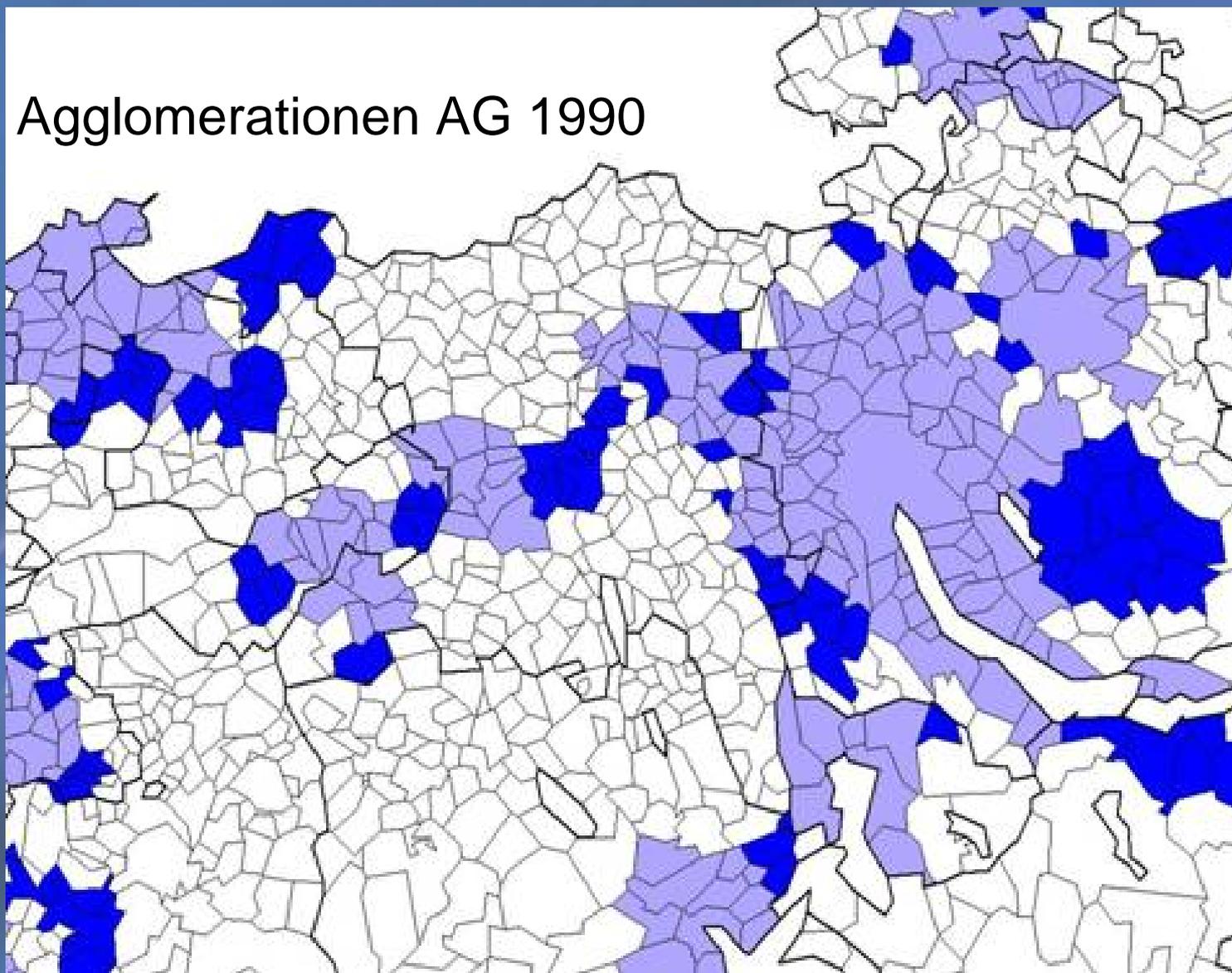
Agglomerationen AG 1970



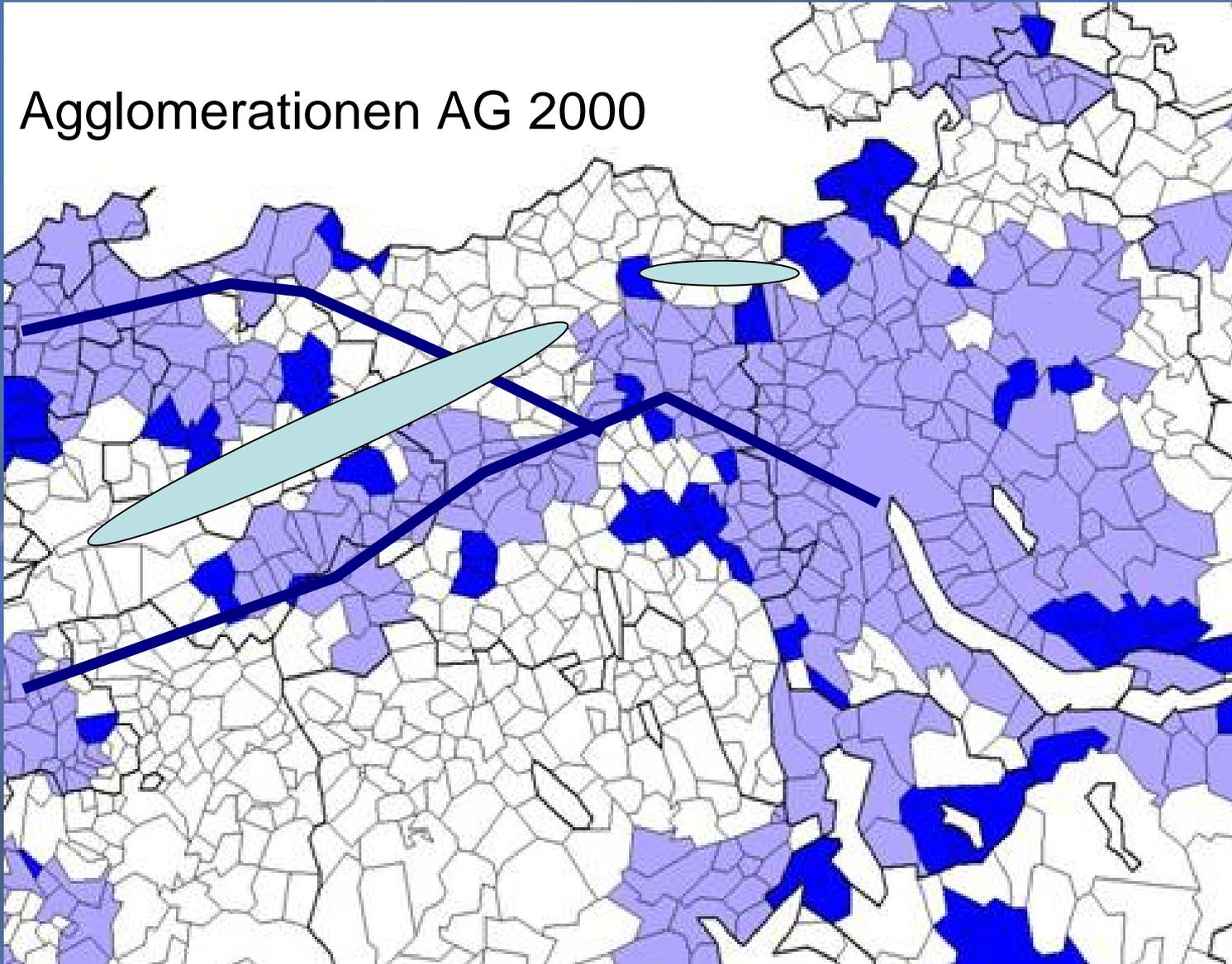
Agglomerationen AG 1980

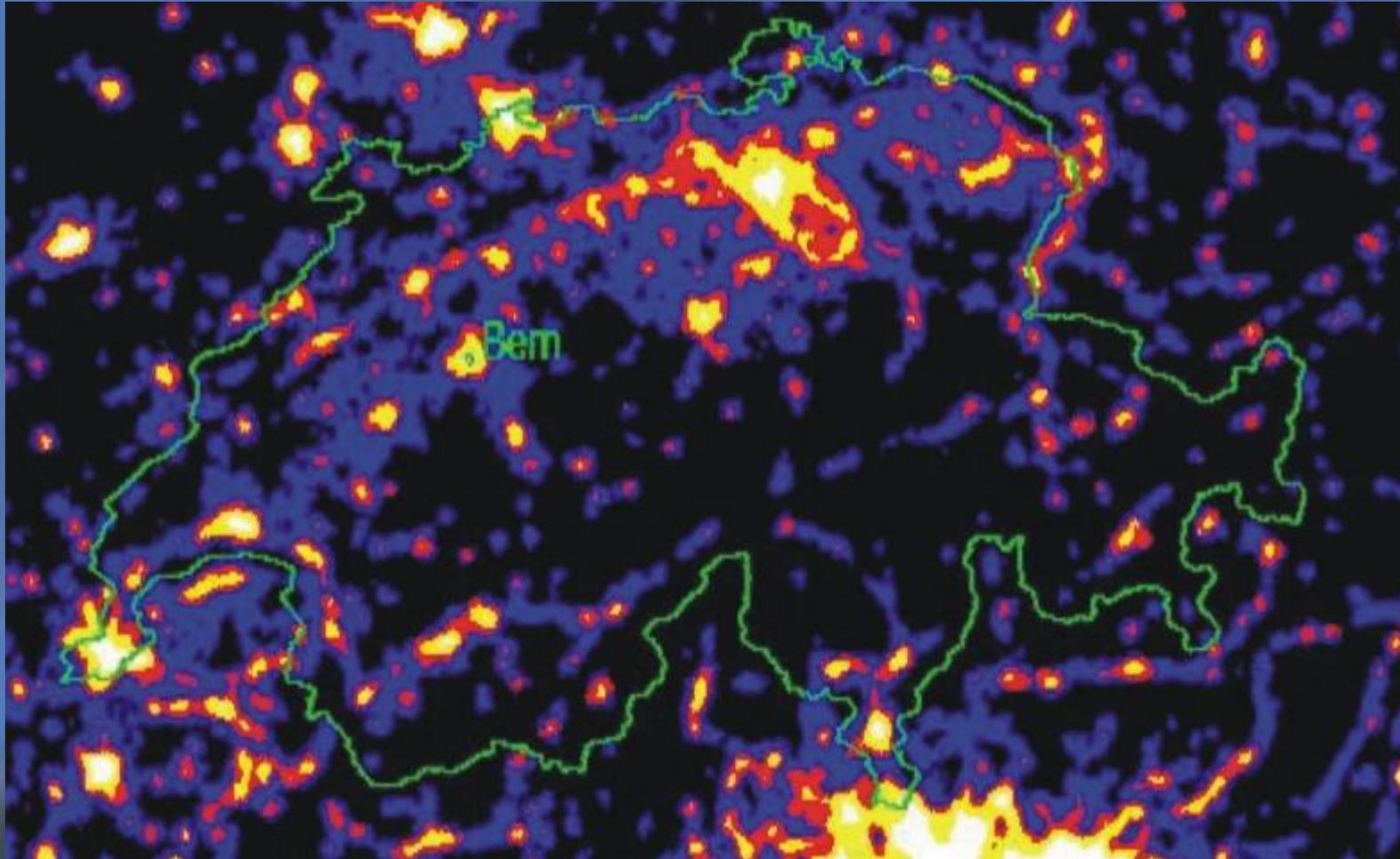


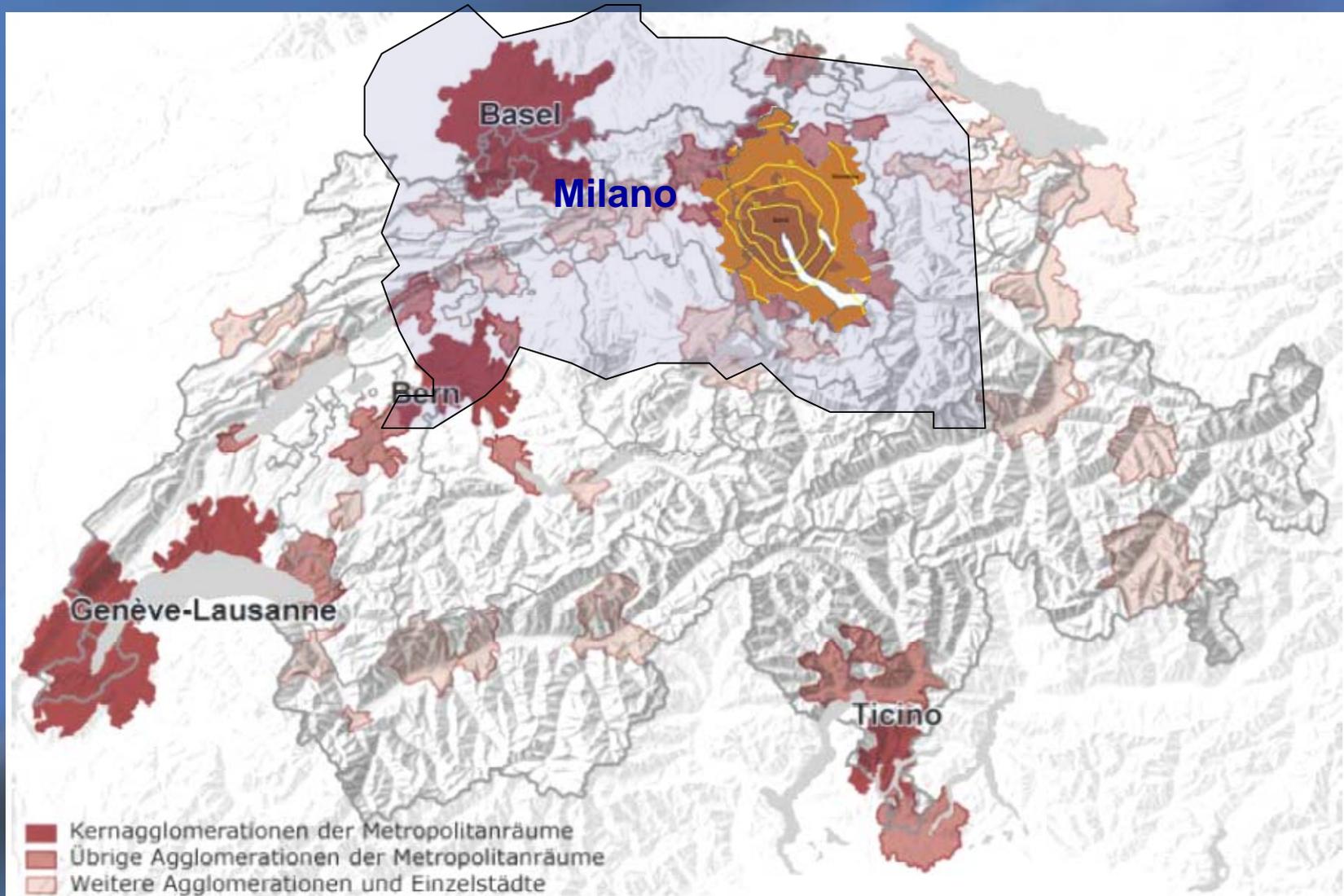
Agglomerationen AG 1990



Agglomerationen AG 2000

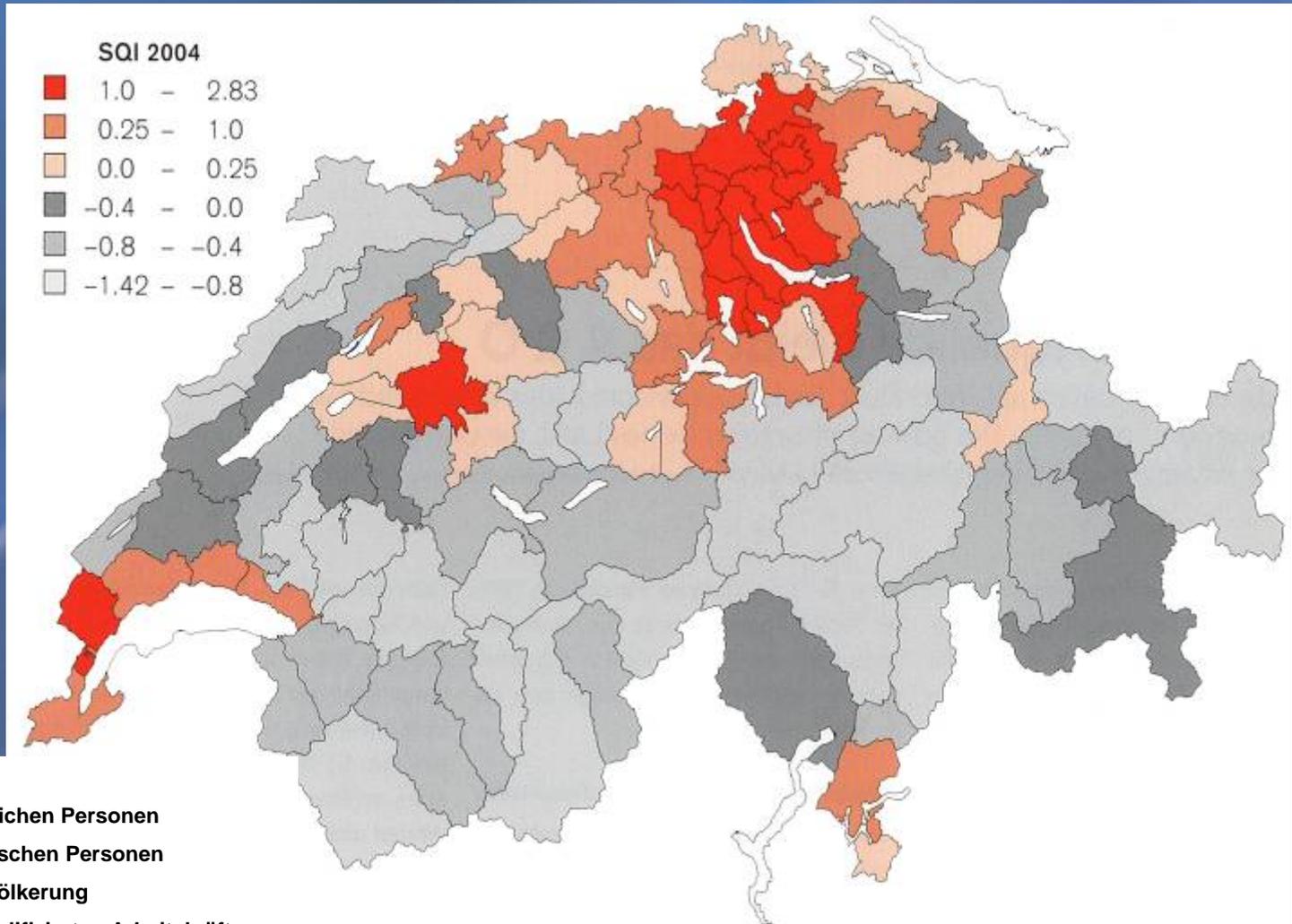






Was brachte diese Entwicklung dem Aargau?

Standortqualitätsfaktor

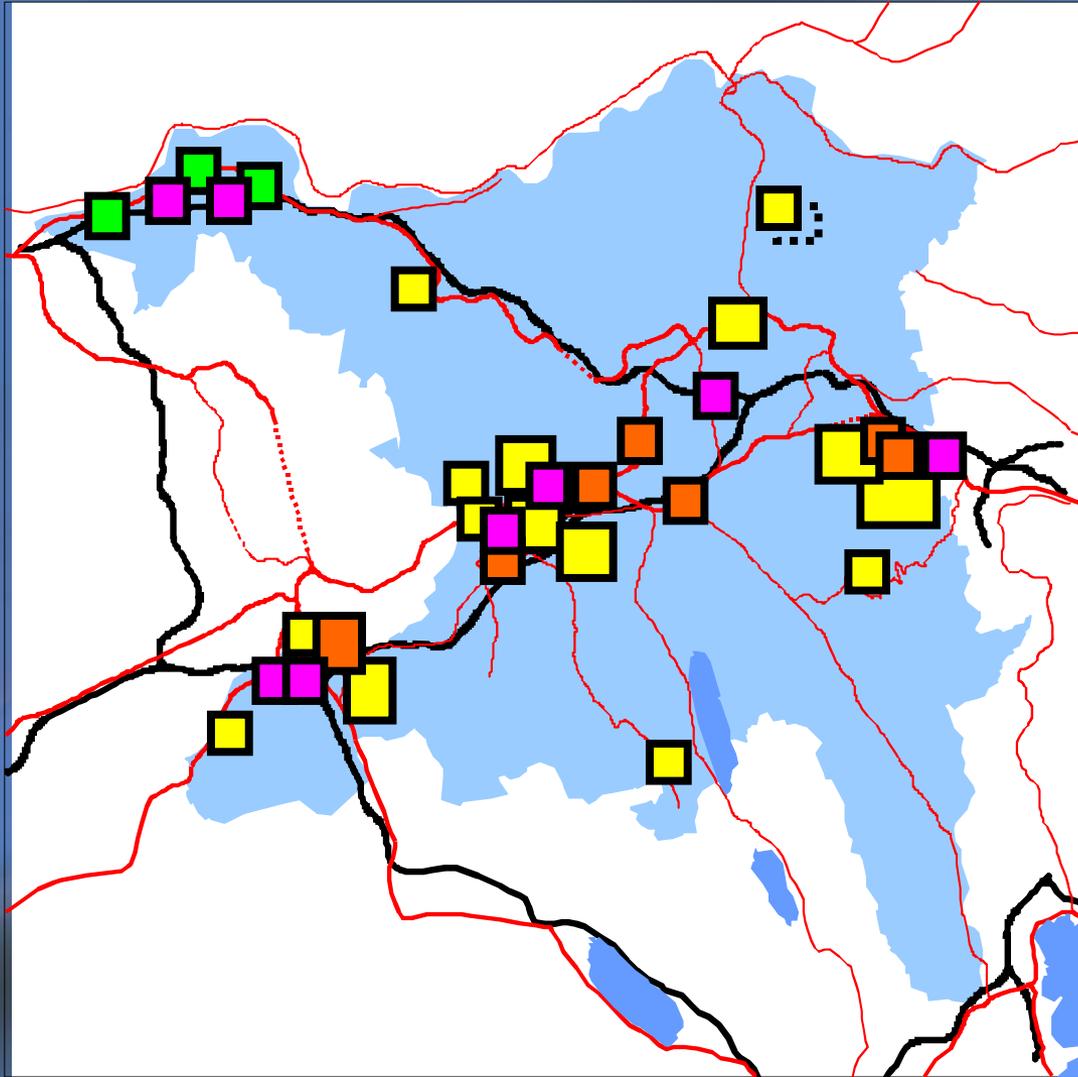


Eingang finden:

- Steuerbelastung der natürlichen Personen
- Steuerbelastung der juristischen Personen
- Ausbildungsstand der Bevölkerung
- Verfügbarkeit von hoch qualifizierten Arbeitskräften
- Verkehrstechnische Erreichbarkeit

(Quelle: Credit Suisse; bulletin – Das Magazin der Credit Suisse, Nr. 5, Dezember 2004)

Clusterbildung entlang Verkehrsachsen



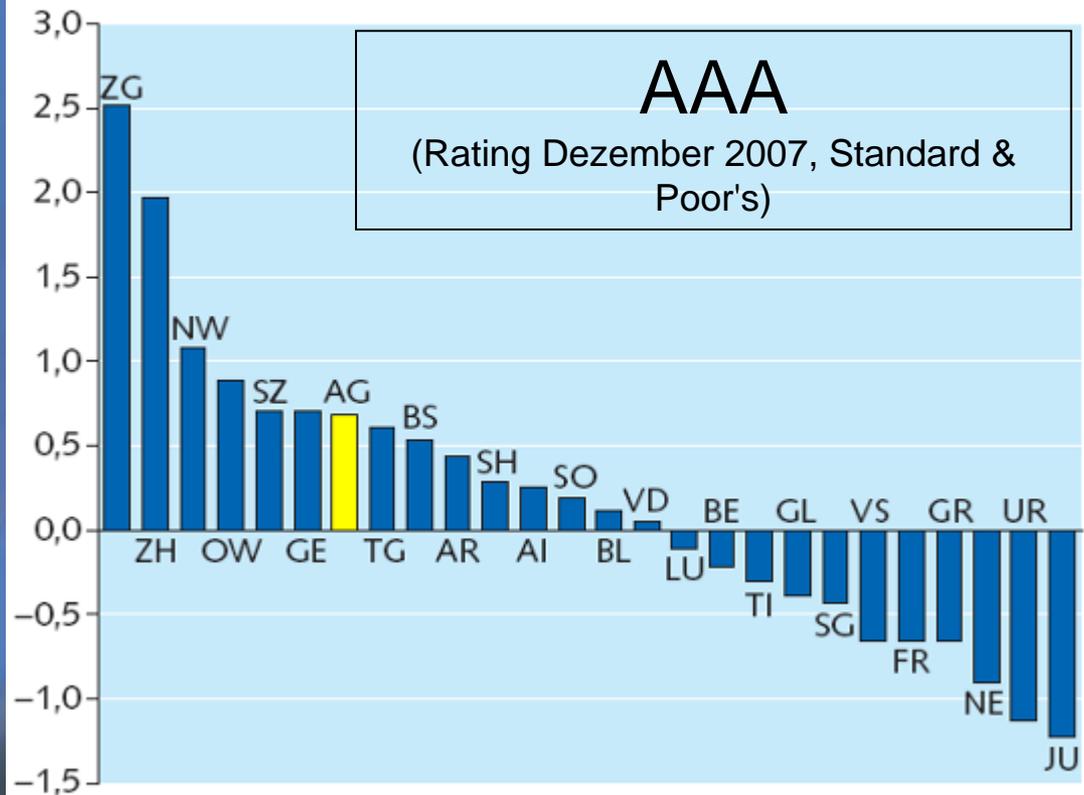
Beispiel

-  Möbelzentren
-  Einkaufszentren
und Fachmärkte
-  Chemie
-  Logistik

Sehr gutes Wirtschaftsranking

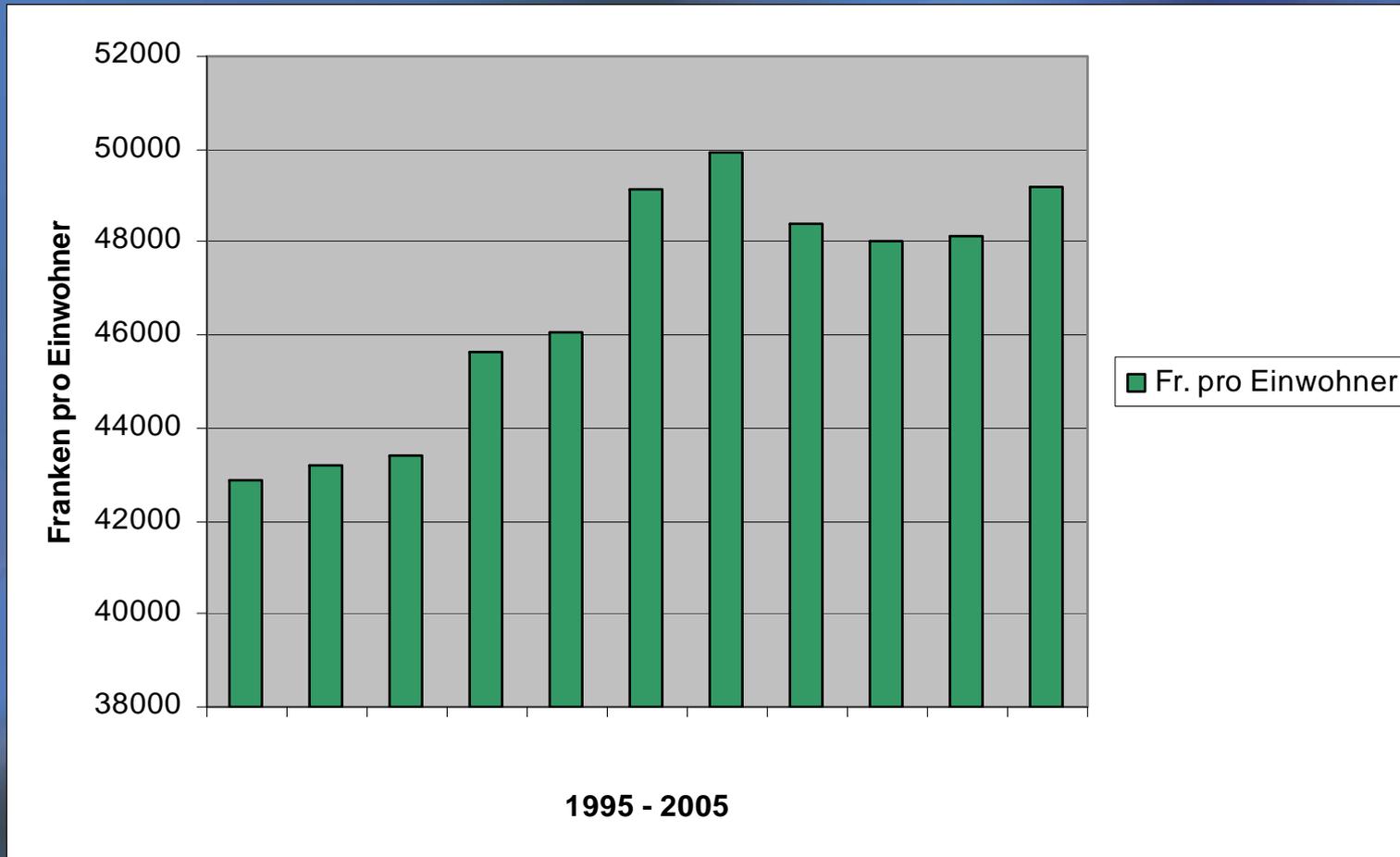
Standortqualität der Schweizer Kantone 2007

Synthetischer Indikator, CH = 0



Quelle: Credit Suisse Economic Research

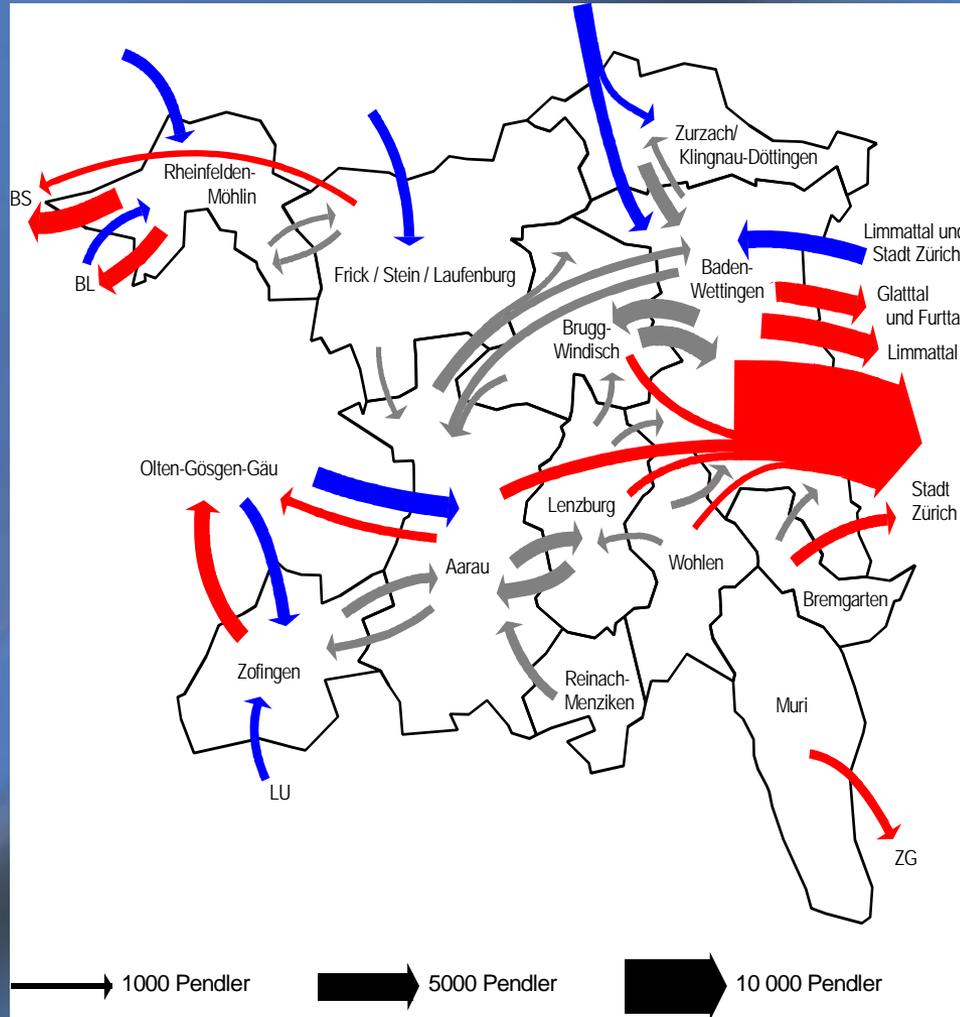
Schwankende Entwicklung des Volkseinkommens



Immer grössere Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort

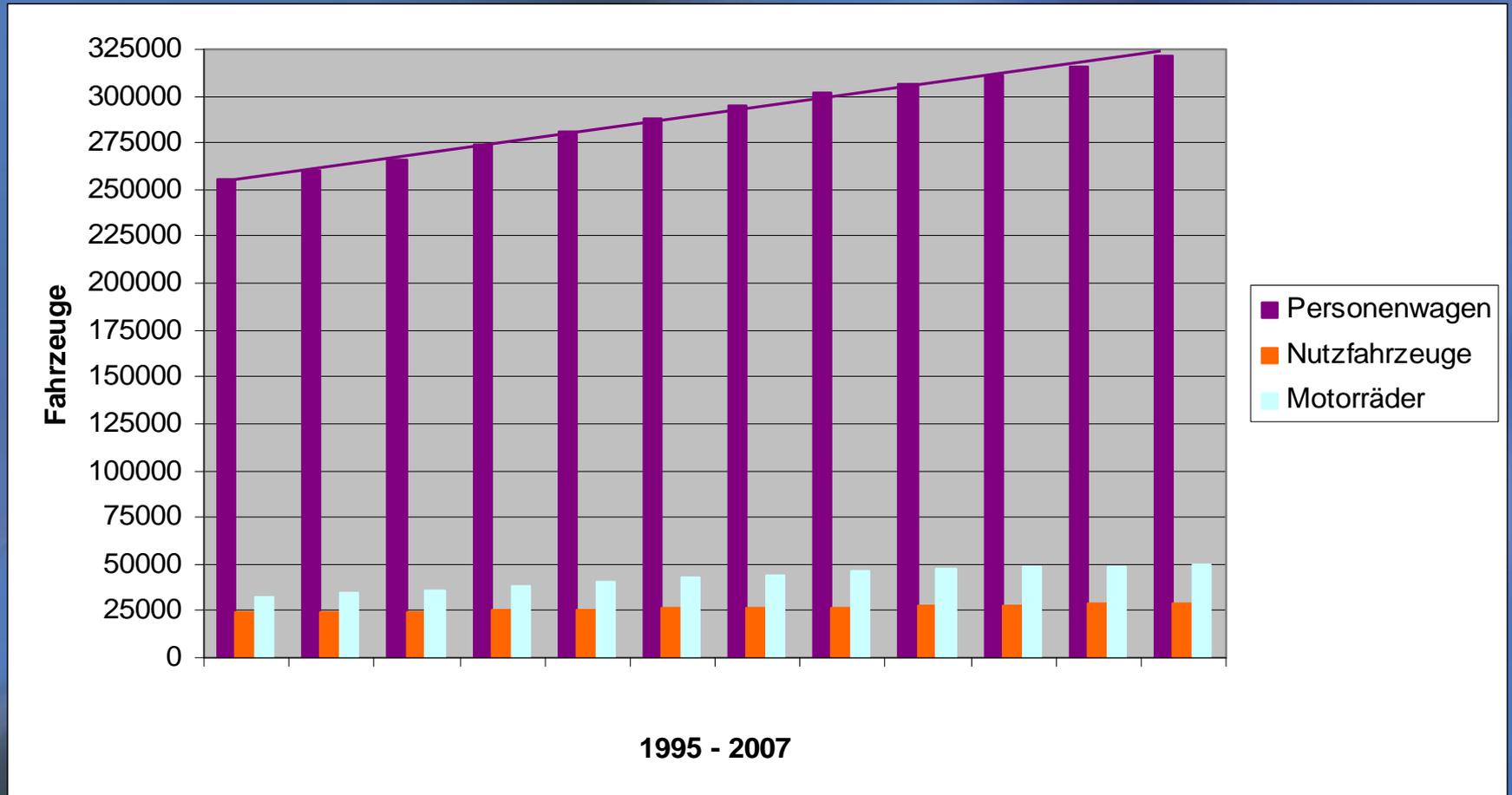


Negative Pendlerbilanz



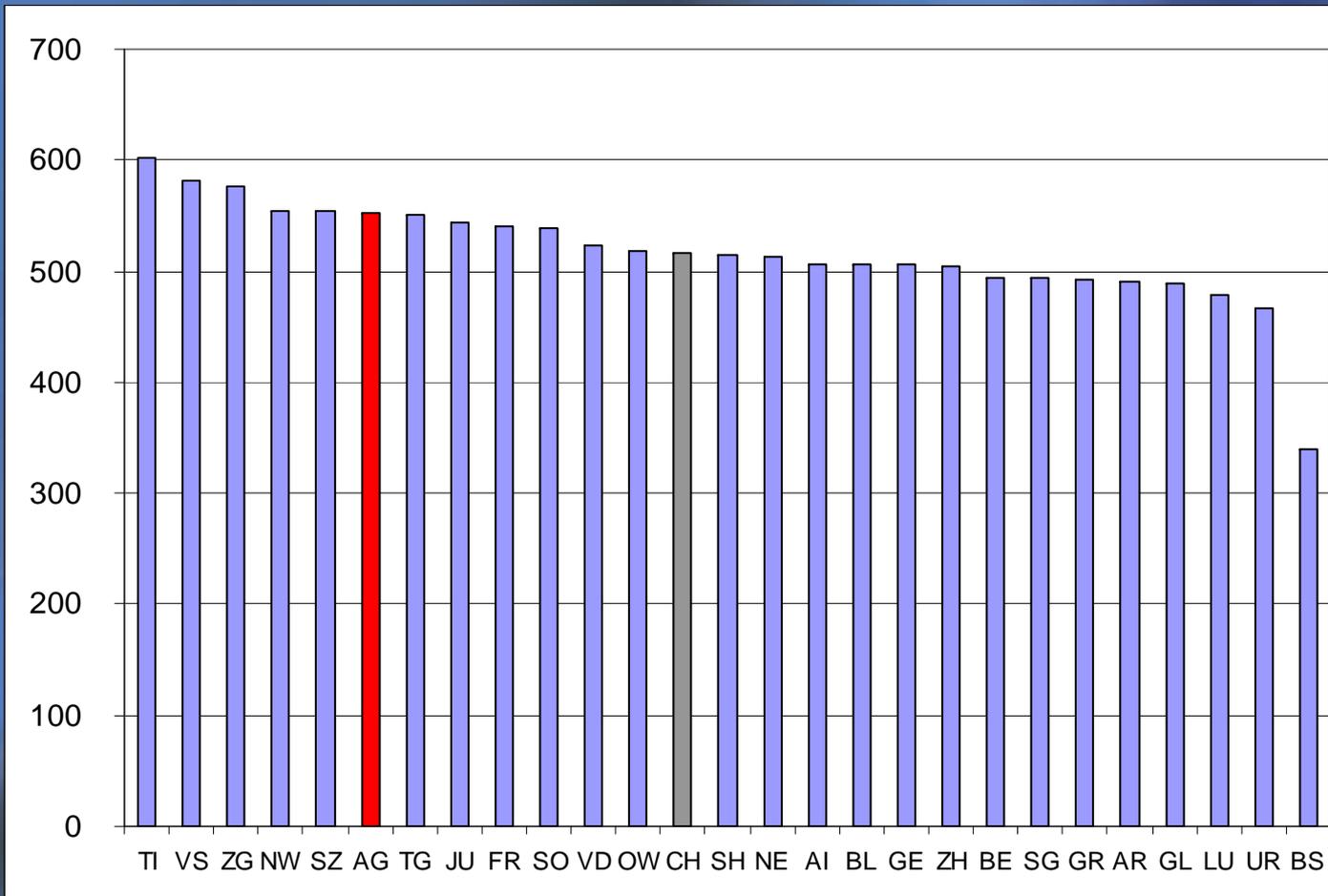
Pendlerströme
 zwischen Arbeitsmarktregionen
 gemäss Volkszählung 2000
 (>1000 Pendler)

Hohe Fahrzeugbestände



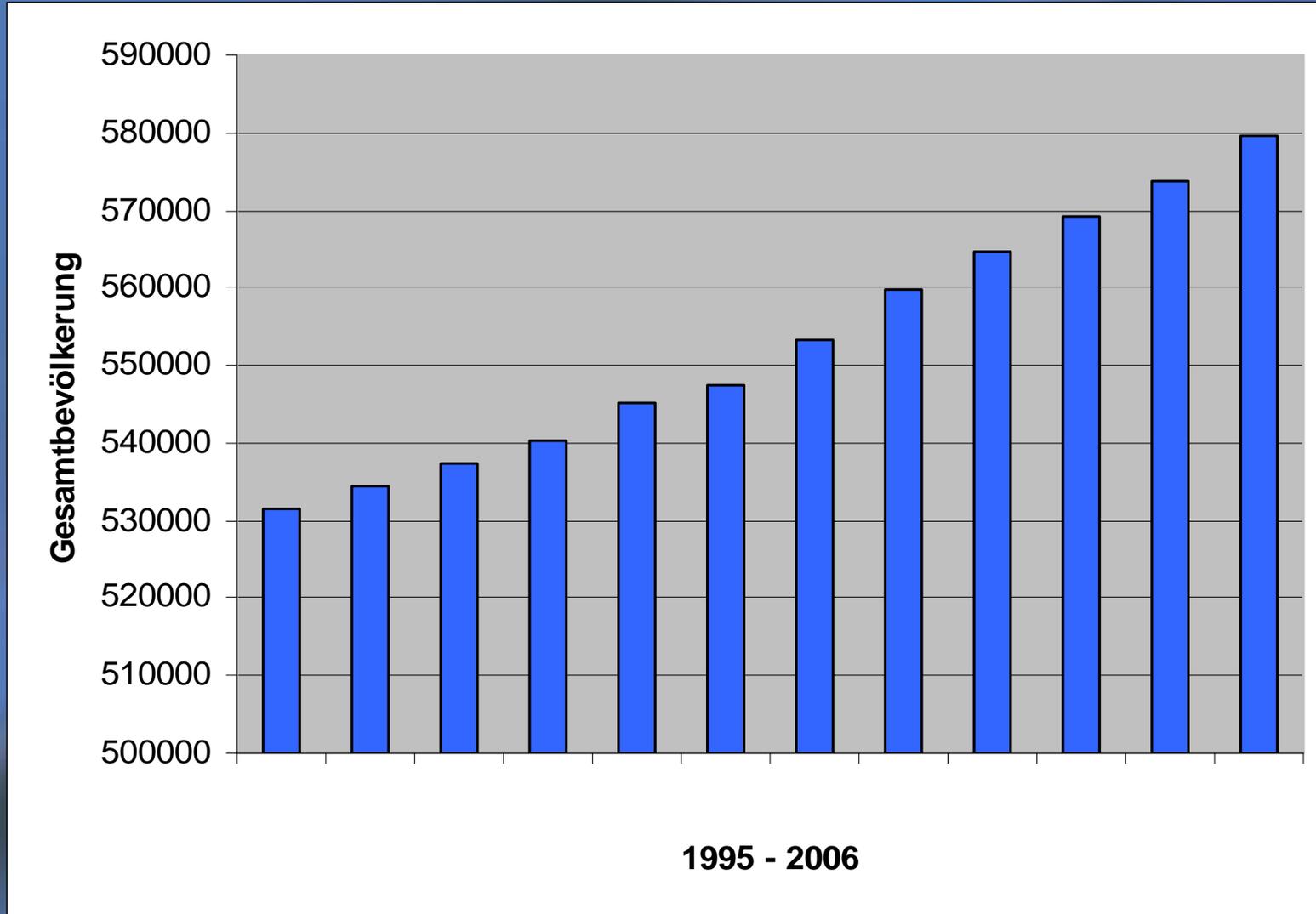
Hoher Motorisierungsgrad

Anzahl Personenwagen pro 1'000 Einwohner, 2006

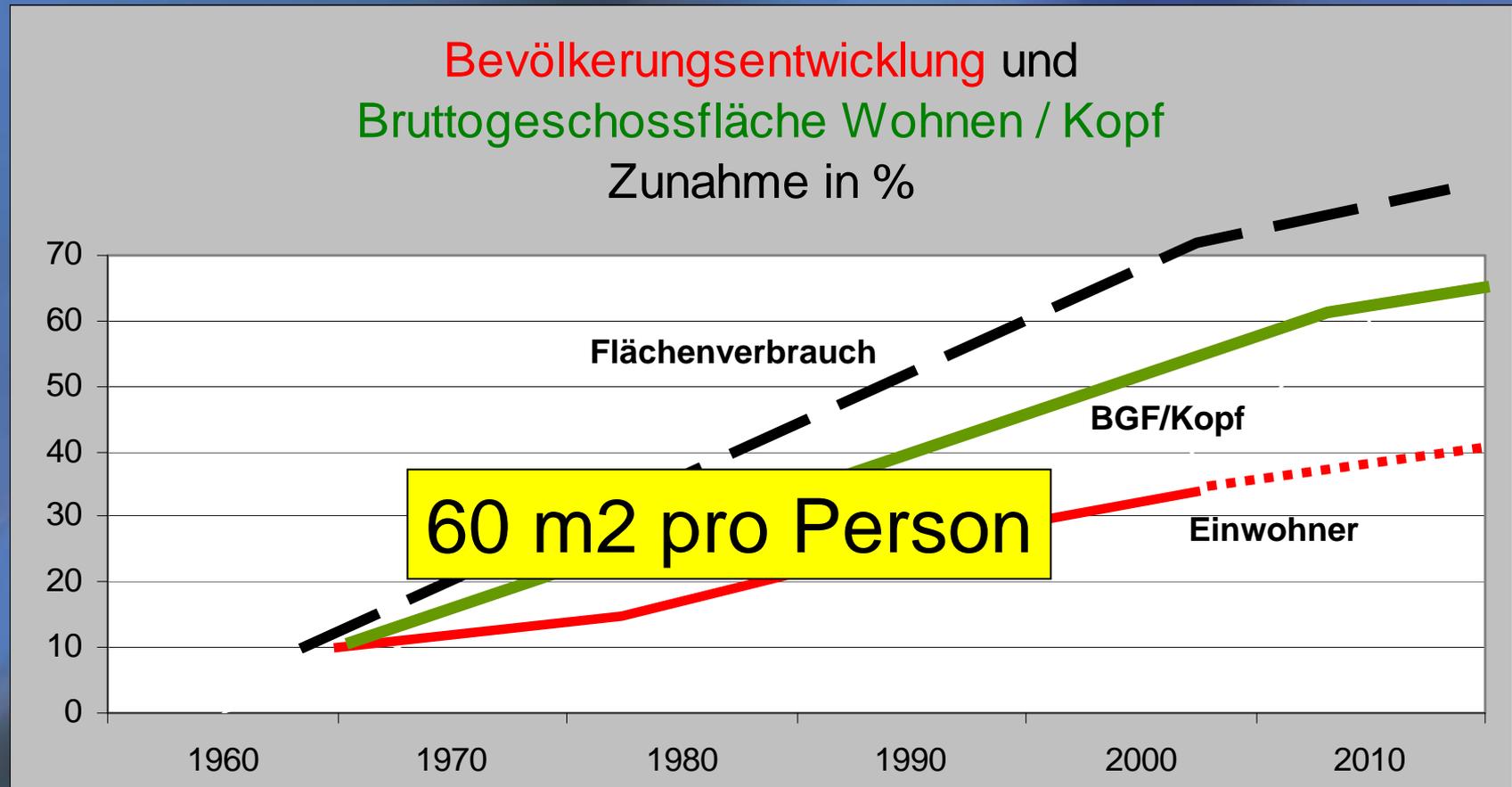


Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

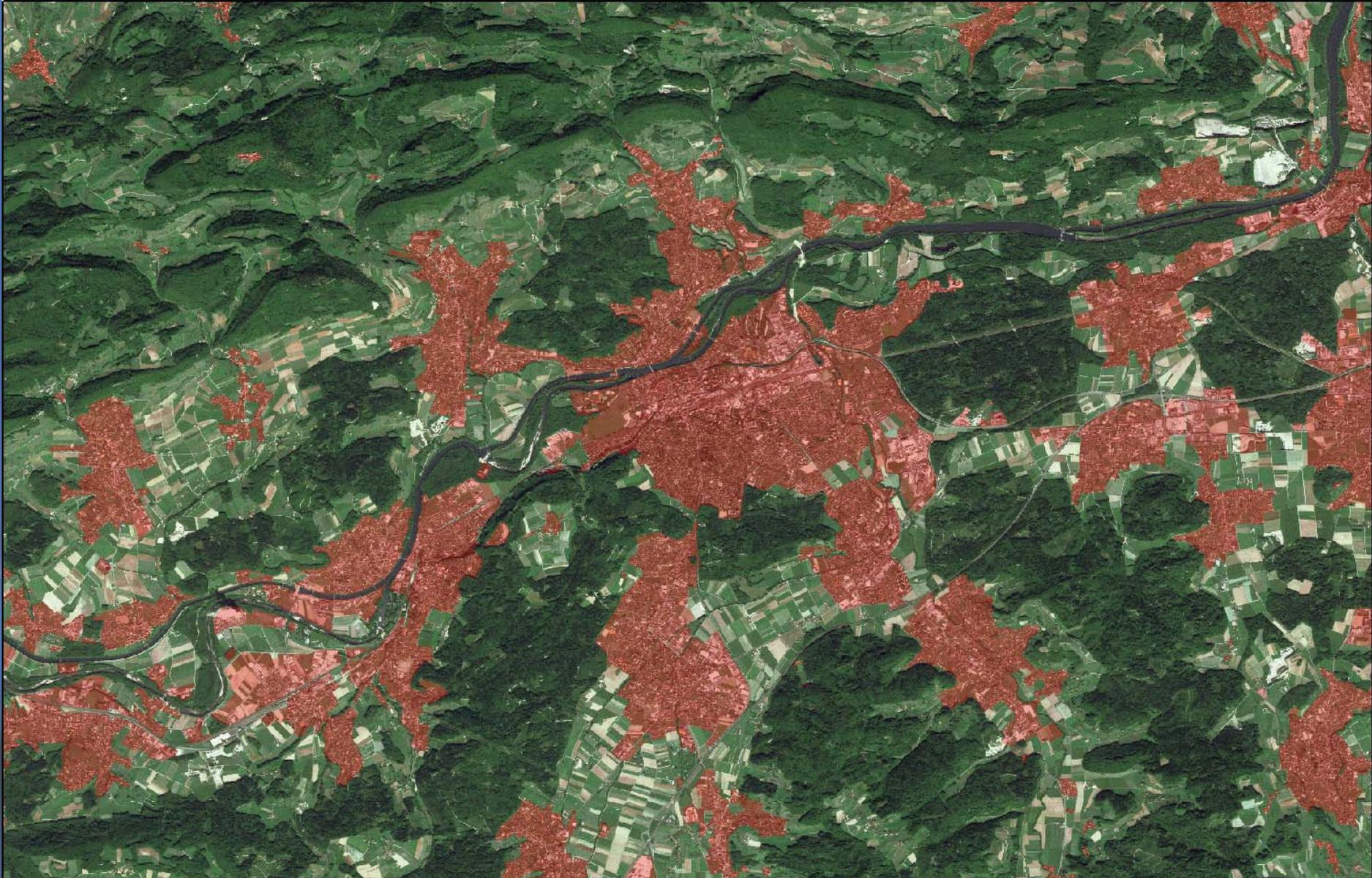
Steigende Einwohnerzahlen



Steigende Platzansprüche

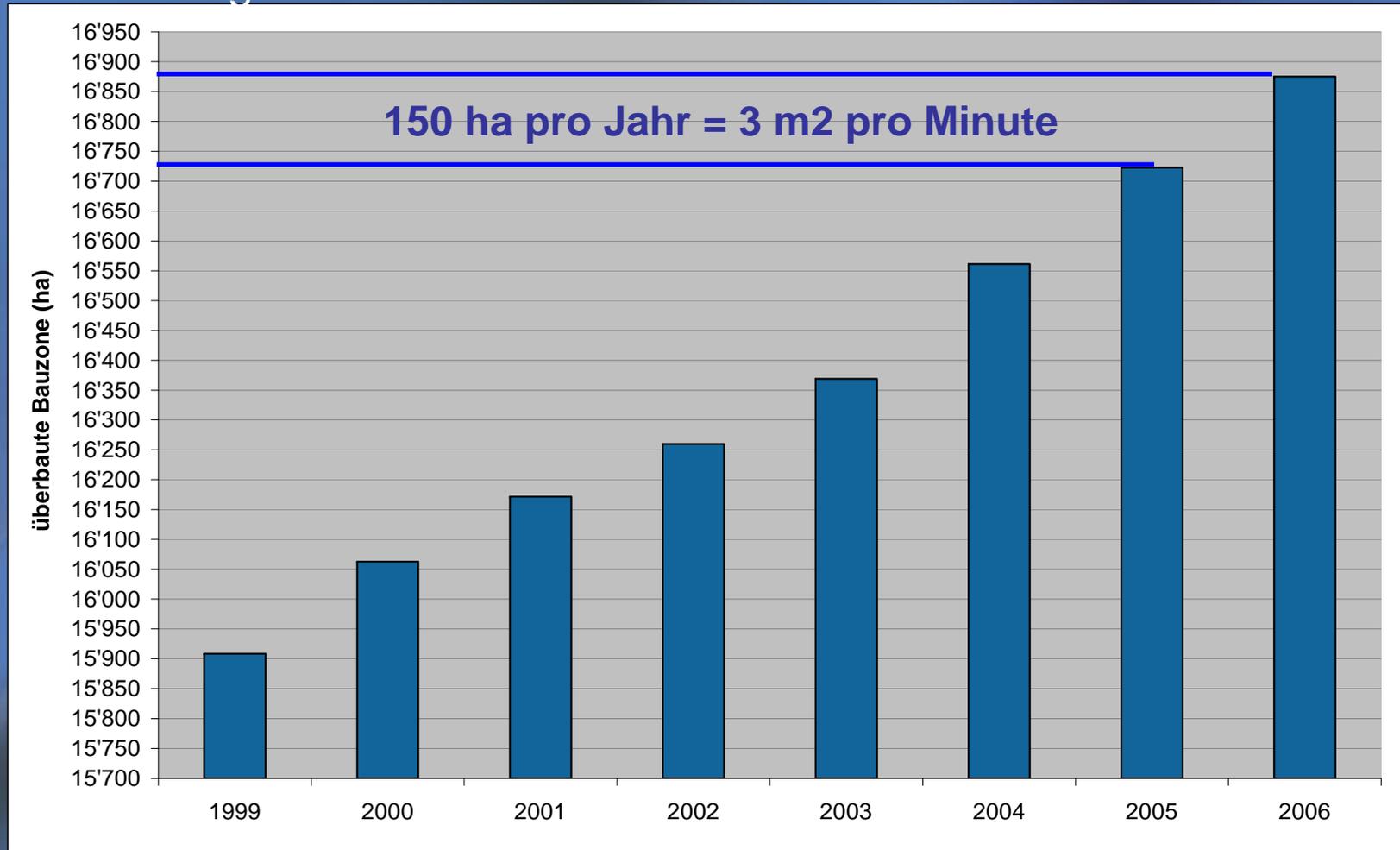


Enge Siedlungsräume, fließende Gemeindegrenzen

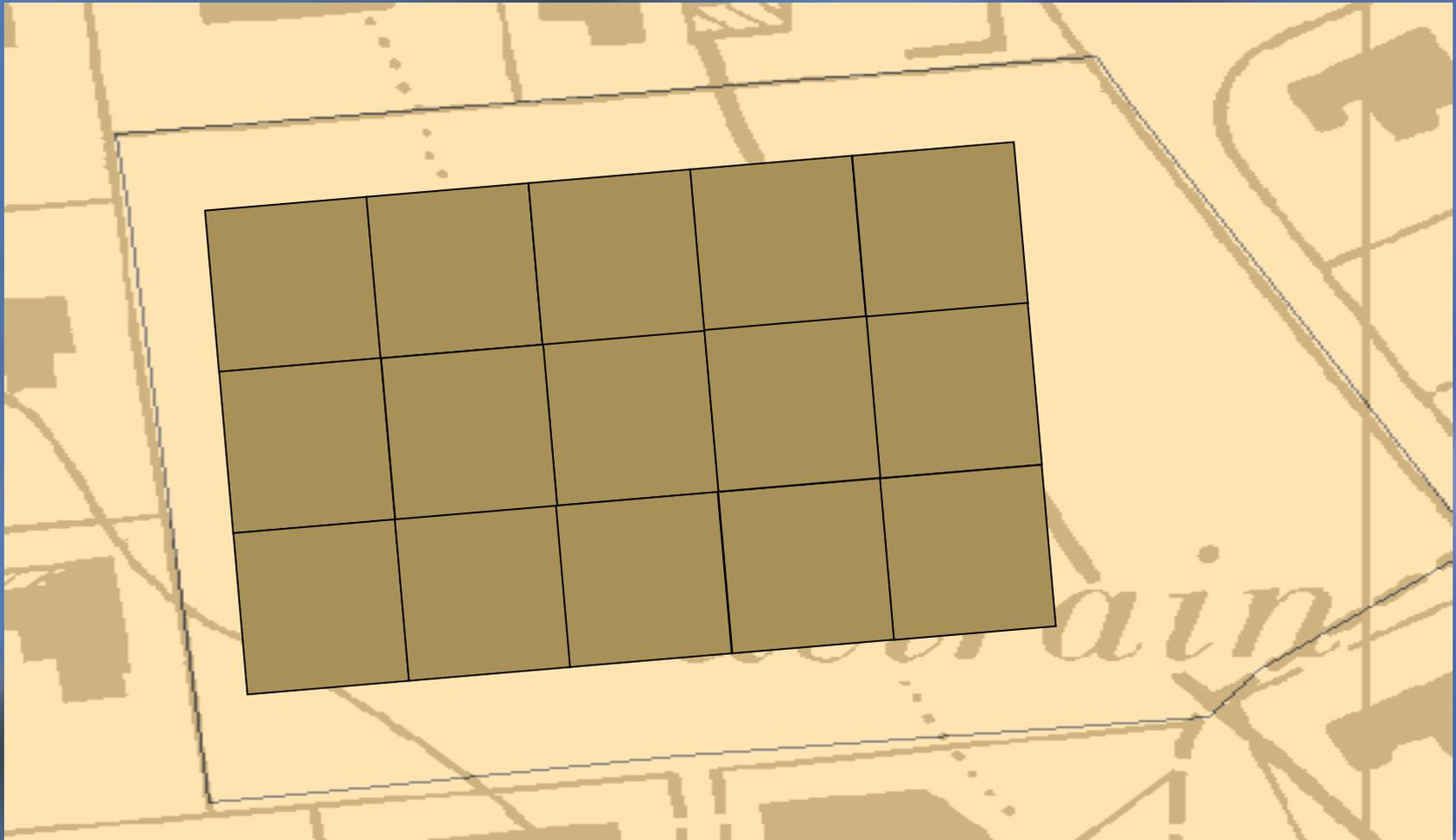


Ausweitung des Siedlungsgebiets

Entwicklung der überbauten Bauzonen



Baulandverbrauch in der Schweiz: 1 m² pro Sek.

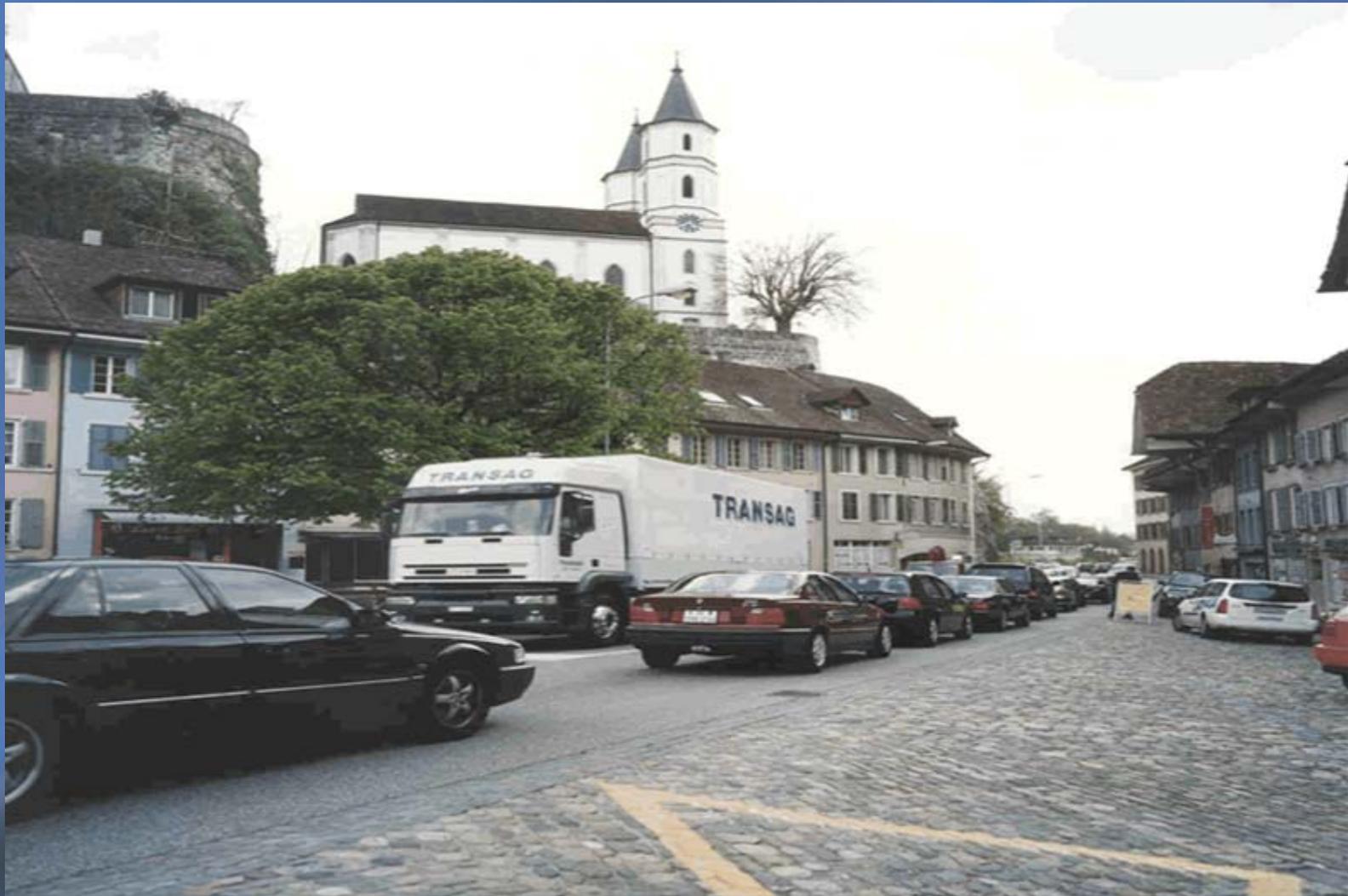


Fazit

- Von einer kantonsweiten homogenen Entwicklung des Raums, wie politisch vorgegeben, kann nicht gesprochen werden.
- Die Wirtschaft und die Siedlungen entwickelten sich primär entlang der Verkehrsachsen im Mittelland, entsprechend der Qualität der Erreichbarkeit.
- Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung – und Lebensstandard – generieren massiv mehr Verkehr.

Kritischer Entwicklungsfaktor: Verkehrszunahme







Personenverkehr der Bahn im Jahr 2003

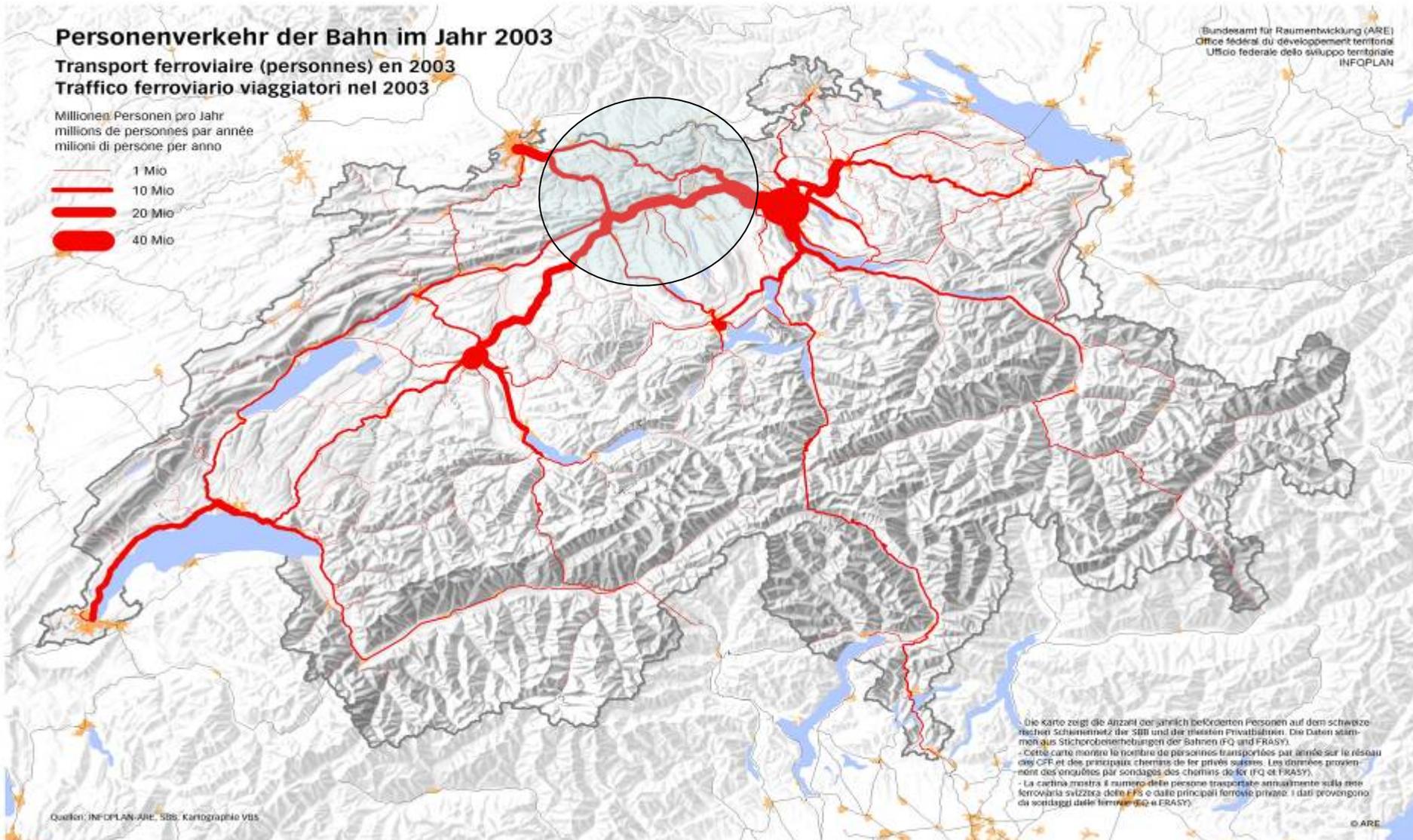
Transport ferroviaire (personnes) en 2003

Traffico ferroviario viaggiatori nel 2003

Millionen Personen pro Jahr
 millions de personnes par année
 milioni di persone per anno



Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
 Office fédéral du développement territorial
 Ufficio federale dello sviluppo territoriale
 INFOPLAN



Quellen: INFOPLAN ARE, SBB, Kartographie VBS

Die Karte zeigt die Anzahl der jährlich beförderten Personen auf dem schweizerischen Schienennetz (der SBB und die meisten Privatbahnen). Die Daten stammen aus Stichprobenerhebungen der Bahnen (FQ und FRASY).
 Cette carte montre le nombre de personnes transportées par année sur le réseau des CFF et des principaux chemins de fer privés suisses. Les données proviennent des enquêtes par sondages des chemins de fer (FQ et FRASY).
 La cartina mostra il numero delle persone trasportate annualmente sulla rete ferroviaria svizzera delle FFS e dalle principali ferrovie private. I dati provengono da sondaggi delle ferrovie FQ e FRASY.

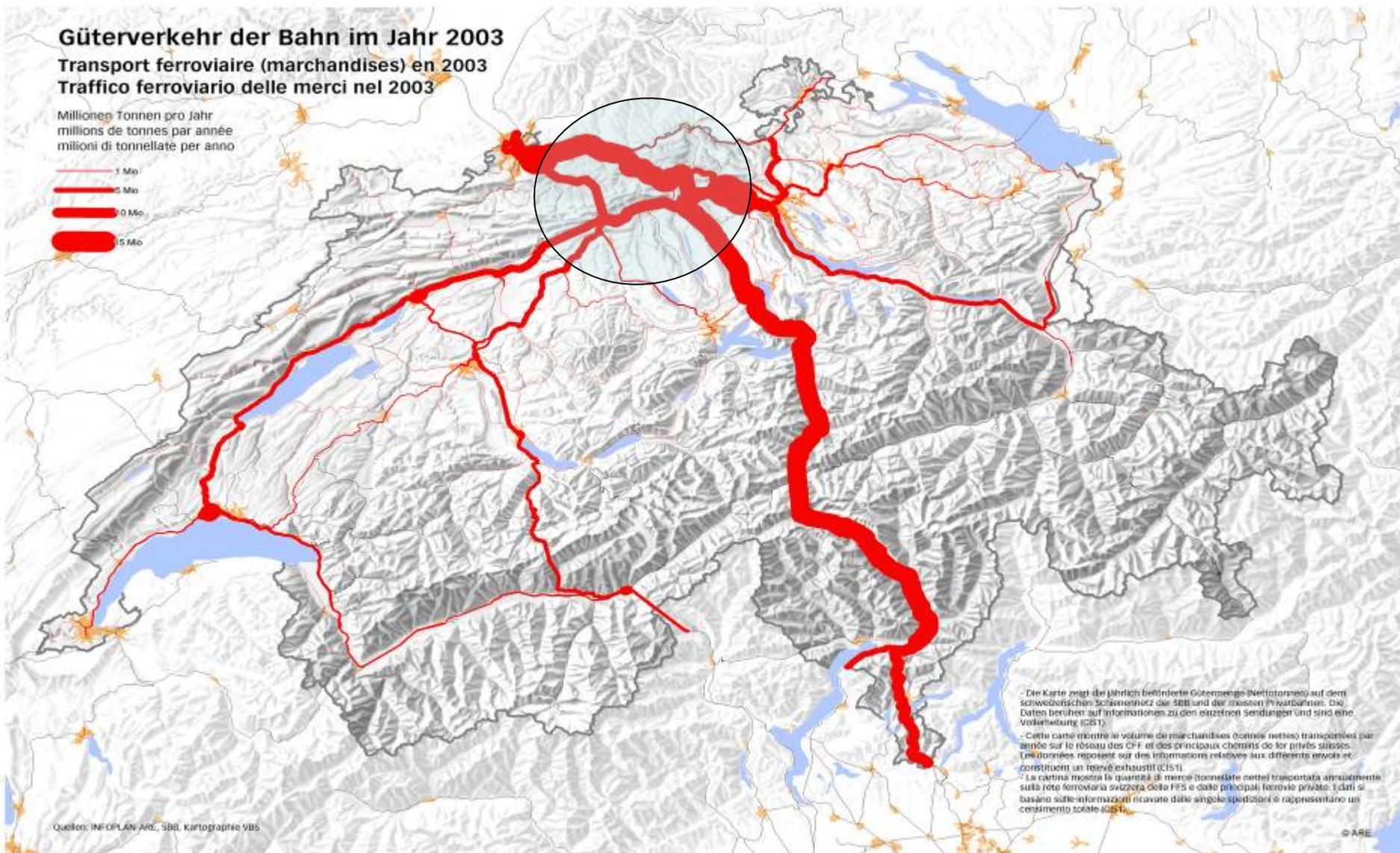
© ARE

Güterverkehr der Bahn im Jahr 2003

Transport ferroviaire (marchandises) en 2003

Traffico ferroviario delle merci nel 2003

Millionen Tonnen pro Jahr
 millions de tonnes par année
 milioni di tonnellate per anno



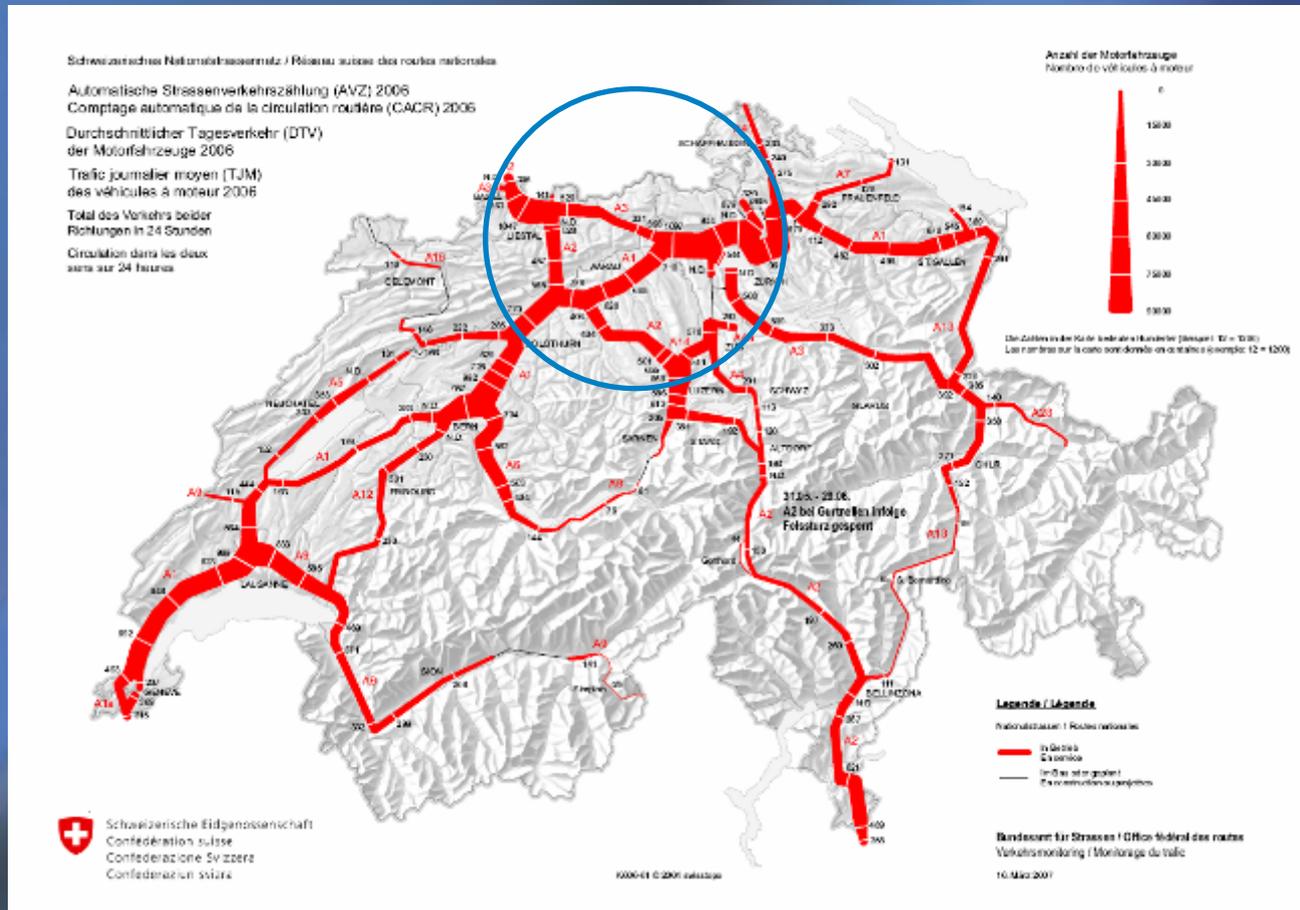
Die Karte zeigt die jährlich beförderte Gütermenge (Netztonnen) auf dem schweizerischen Schienennetz der SBB und der zentralen Privatbahnen. Die Daten beruhen auf Informationen zu den einzelnen Sendungen und sind eine Vollerhebung (CES1).

Cette carte montre le volume de marchandises (tonnes nettes) transportées par année sur le réseau des CFF et des principaux chemins de fer privés suisses. Les données reposent sur des informations relatives aux différents envois et constituent un relevé exhaustif (CES1).

La cartina mostra la quantità di merce (tonnellate nette) trasportata annualmente sulla rete ferroviaria svizzera delle FFS e dalle principali ferrovie private. I dati si basano sulle informazioni ricevute dalle singole spedizioni e rappresentano un censimento totale (CES1).

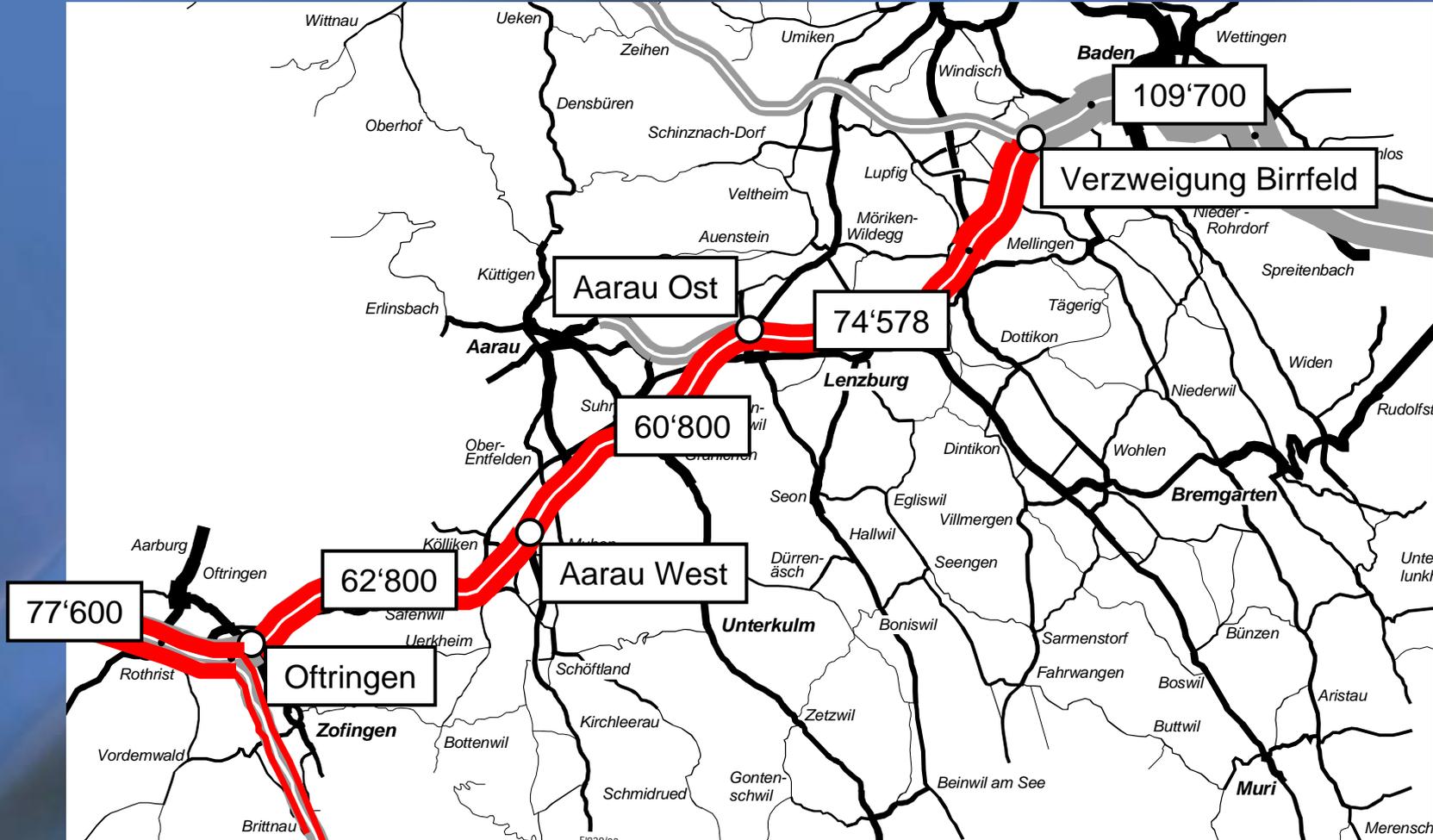
Tagesverkehr auf dem Autobahnnetz

Anzahl Motorfahrzeuge pro Jahr, 2006

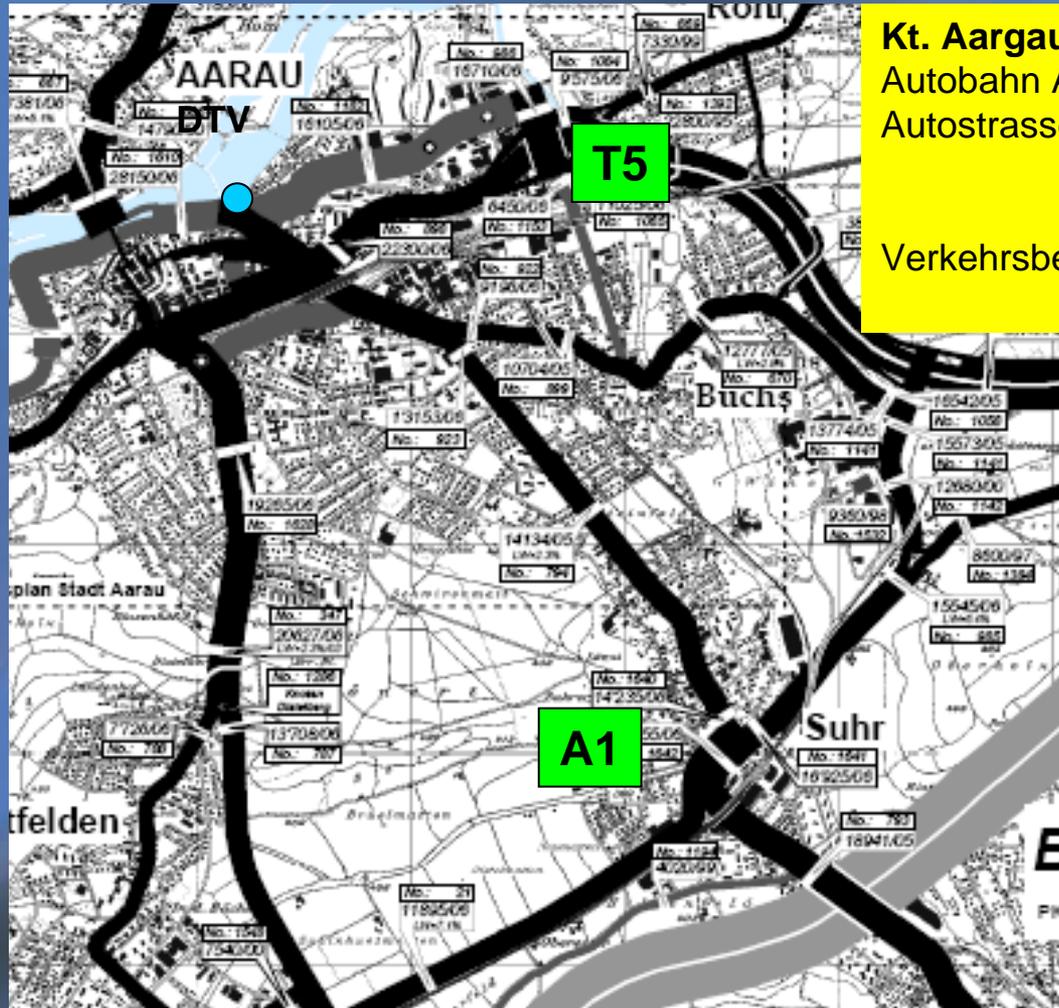


Hohe Verkehrsbelastung auf der A1

Verkehrsbelastungen 2006 DTV [Fz/Tag]



Verkehrsbelastung Raum Aarau



Kt. Aargau / Aarau

Autobahn A1 führt vorbei

Autostrasse T5 führt direkt in die Stadt

A1: 62'000/75'000 Fz/Tag

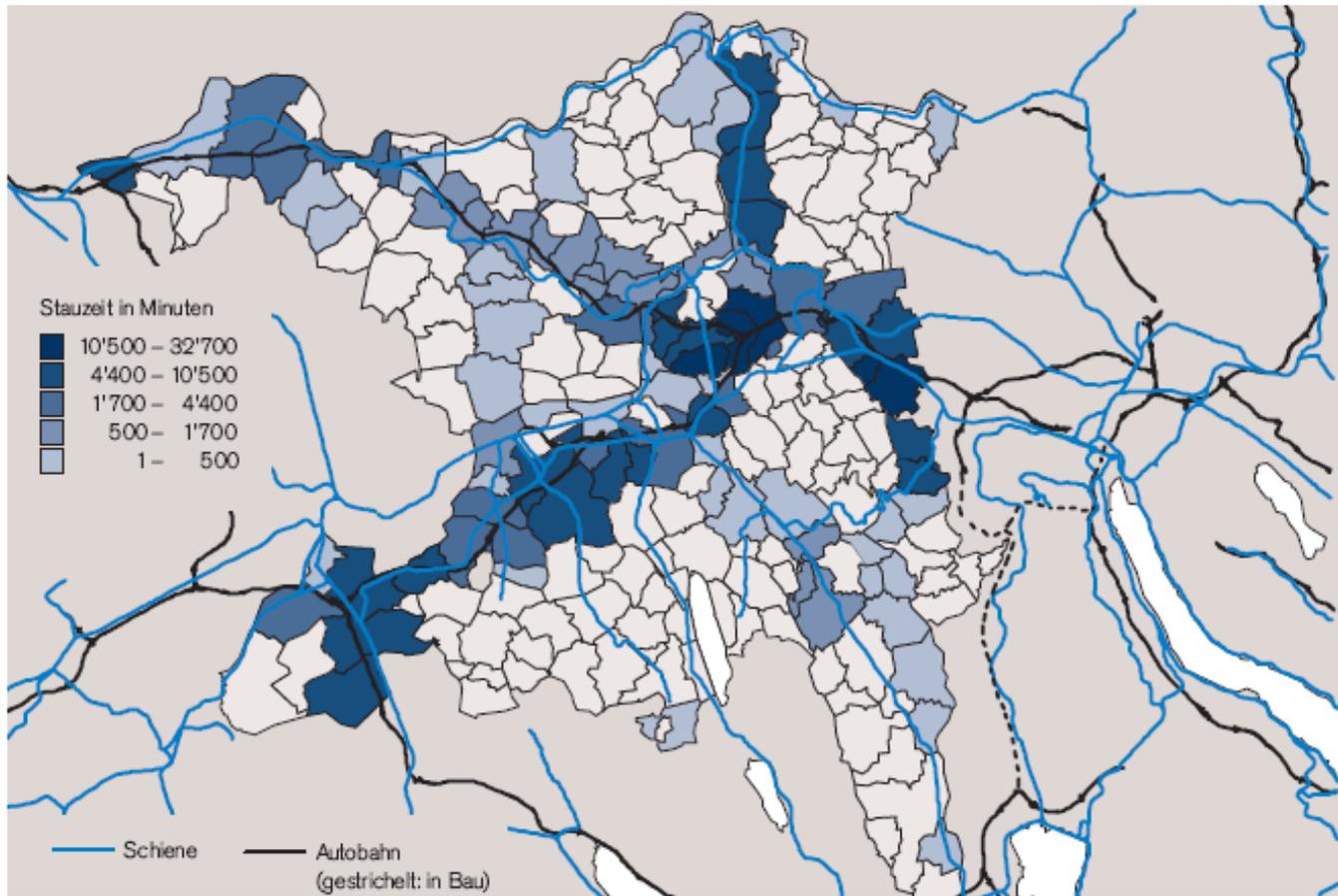
T5: 36'000 Fz/Tag

Verkehrsbelastungen bis 31'000 Fz/Tag

(Kreuzplatz / Laurenzenvorstadt) ●

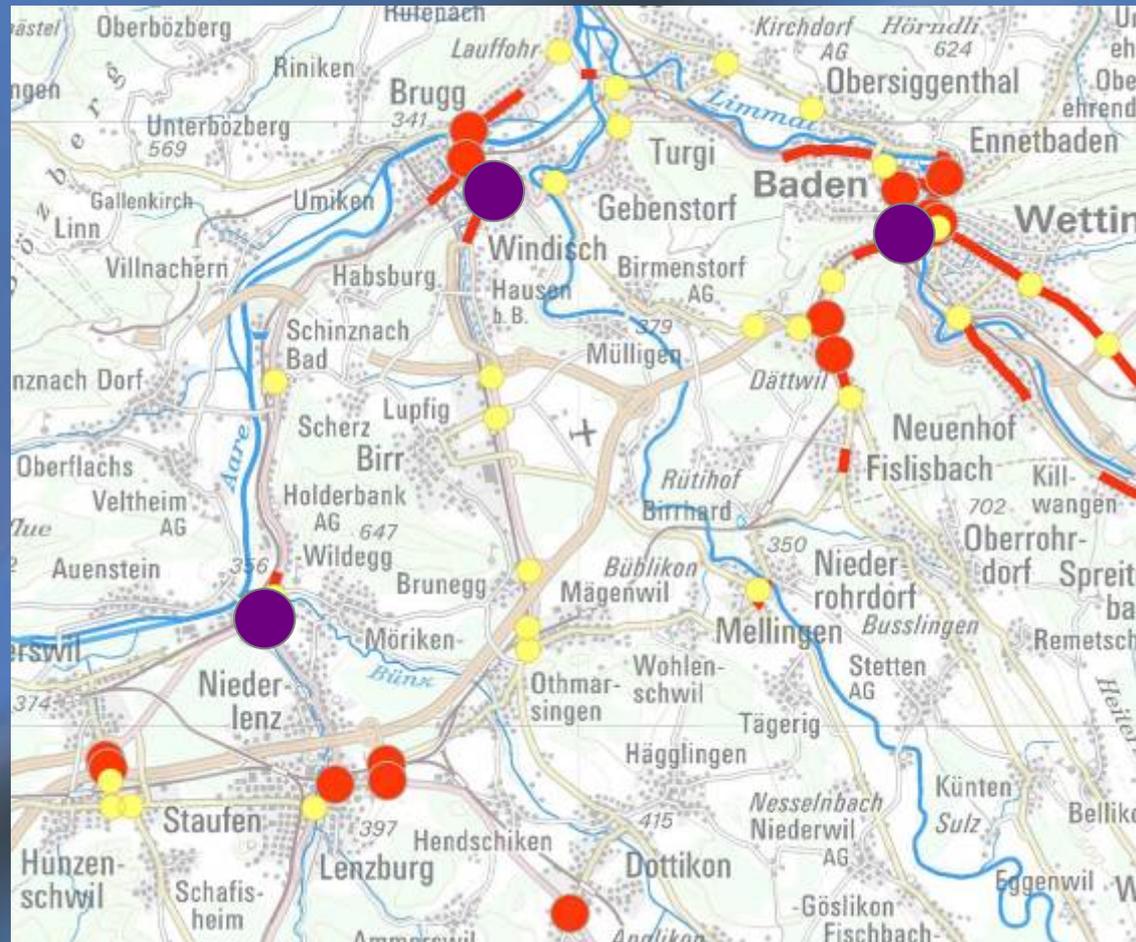
Wirtschaftsfaktor „Stau“

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



Quelle: Credit Suisse Economic Research, Viasuisse, Geostat

Kanton Aargau: Engpässe auf der Strasse **2001**

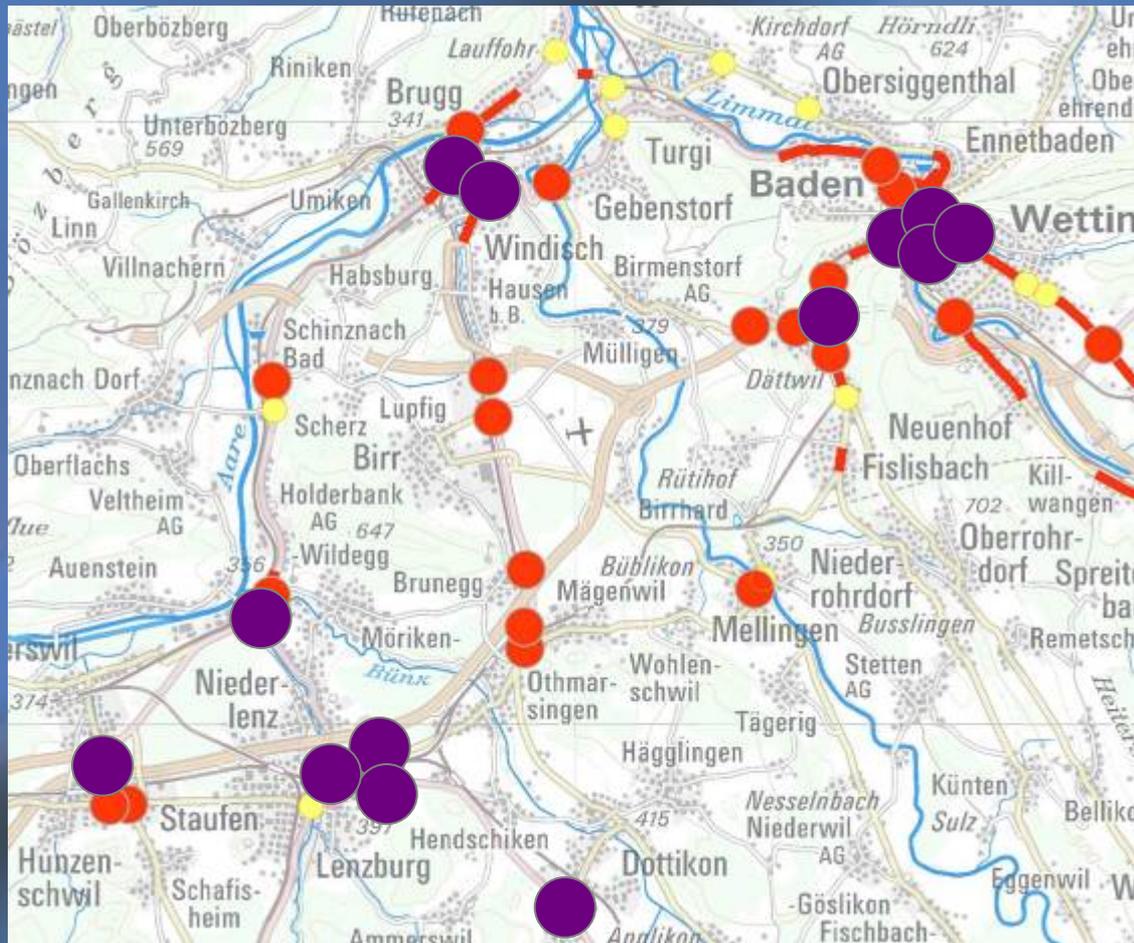


Schwachstellen KVM für das Jahr 2001

Knoten

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

Kanton Aargau: Engpässe auf der Strasse **2020**



Schwachstellen KVM für das Jahr 2020

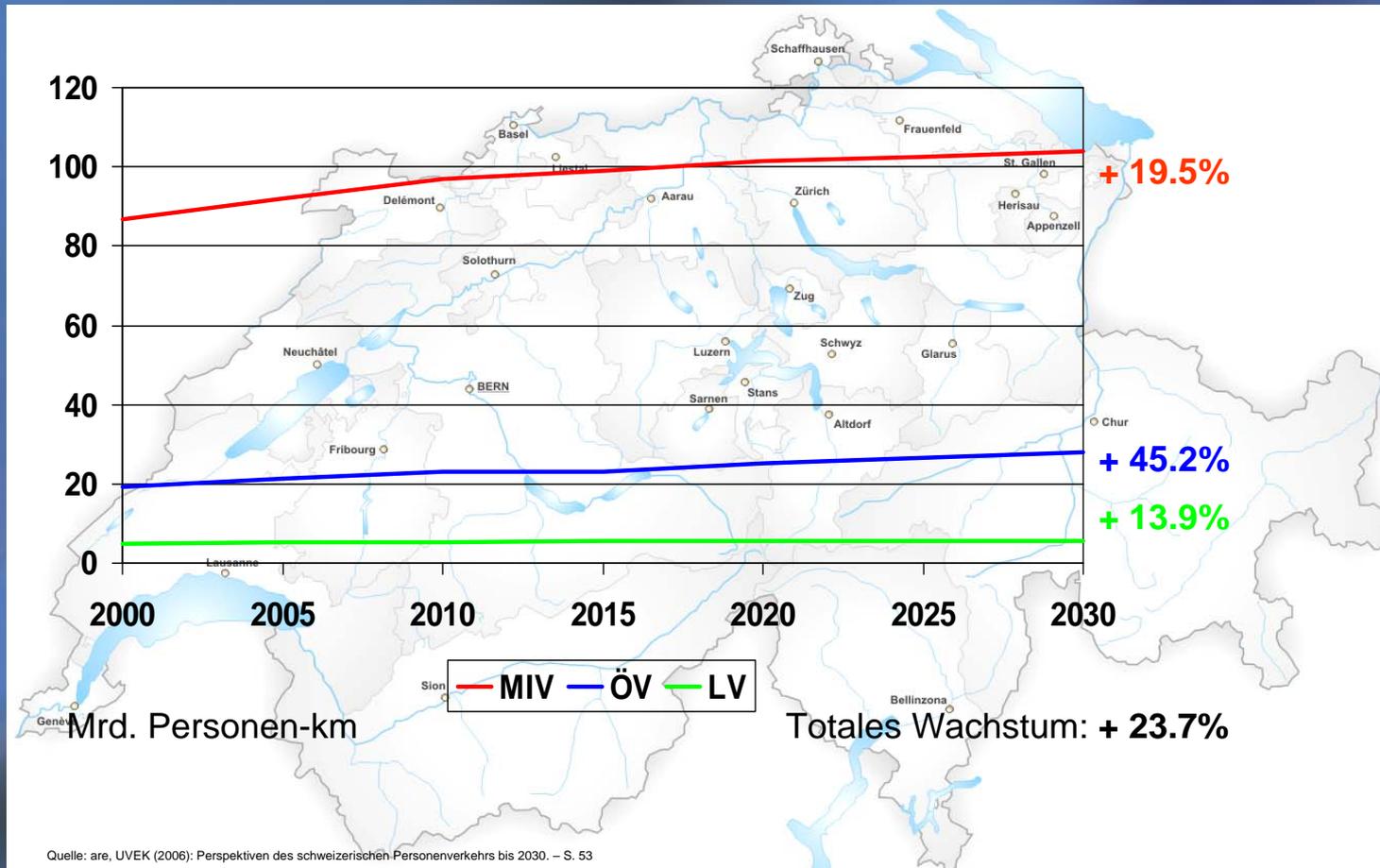
Knoten

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

Verkehrswachstum in der Schweiz (2000 – 2030)

Personenverkehr nach Verkehrsmittel

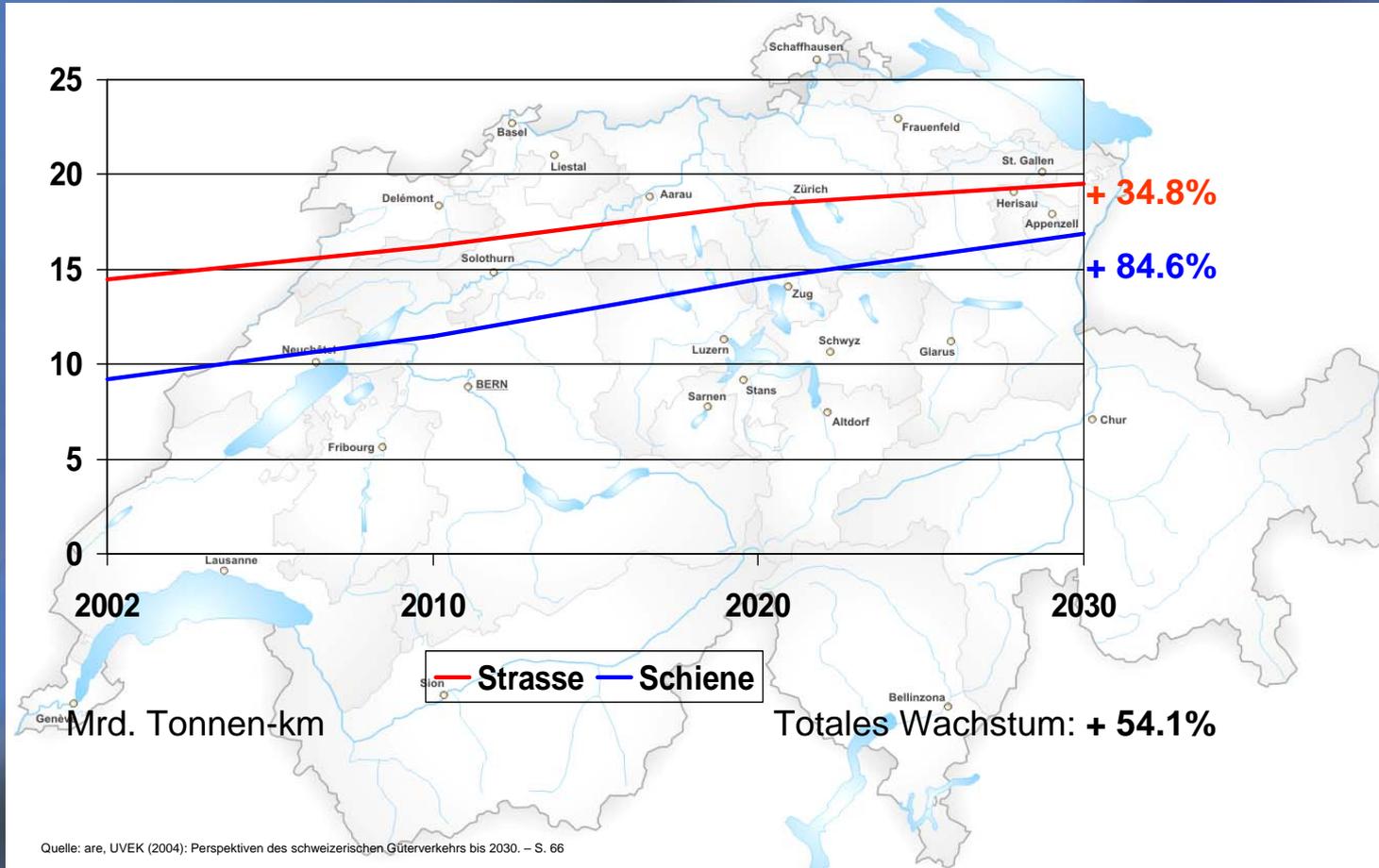
Basisszenario



Verkehrswachstum in der Schweiz (2000 – 2030)

Güterverkehrsleistung

Basisszenario



Fazit

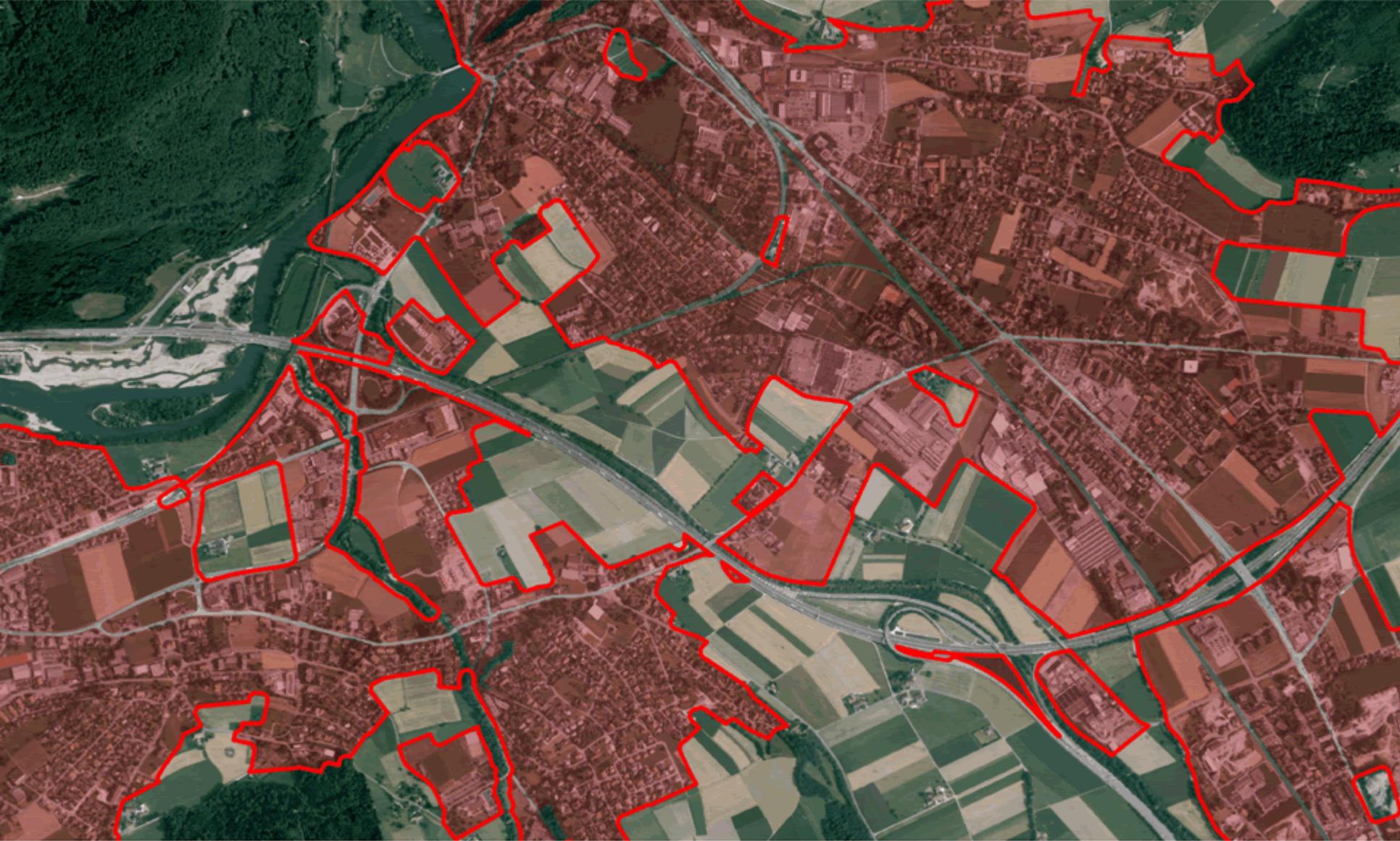
- Das Wirtschaftswachstum und das Verkehrswachstum entwickeln sich parallel. Sie stehen im engen Verhältnis.
- Mobilitätsanforderungen und -erwartungen steigen bei zunehmendem Wirtschaftswachstum.
- Der Strassen- und Schienenraum wird sehr eng, Ausweitungen brauchen viel Zeit und Finanzen.
- Die Siedlungsqualität und Mobilitätsqualität nimmt mit wachsendem Verkehrsaufkommen und beschränkten Ausbaumöglichkeiten markant ab.

Kritische Entwicklungsfaktor:

Verlust an Siedlungsqualität und
Einengung des Frei- und Erholungsraums







Abstimmung Verkehr in Nutzungsplanung





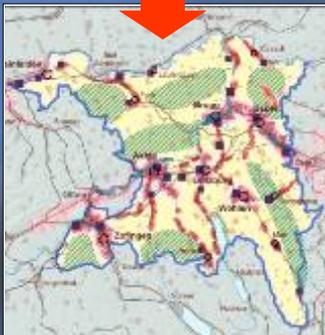
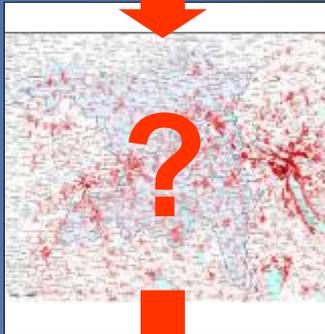
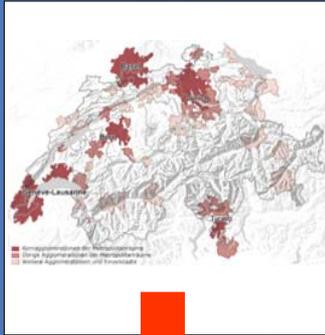
Naherholungsraum wo?



Fazit

- Verkehrlich gut erschlossener Siedlungsraum hat gute Nachfrage. Bei hoher Dichte verliert er aber an Wert, wenn er nicht sorgfältig aufgewertet wird.
- Mit steigendem Siedlungsflächenbedarf schwindet der Frei- und Lebensraum ausserhalb der Siedlung. Bei wachsender Bevölkerung wird dieser Raum zusehends enger.
- Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrs-entwicklung ist unbedingt erforderlich für eine nachhaltige Lebens- und Wohnraumentwicklung.

Ziele und Massnahmen



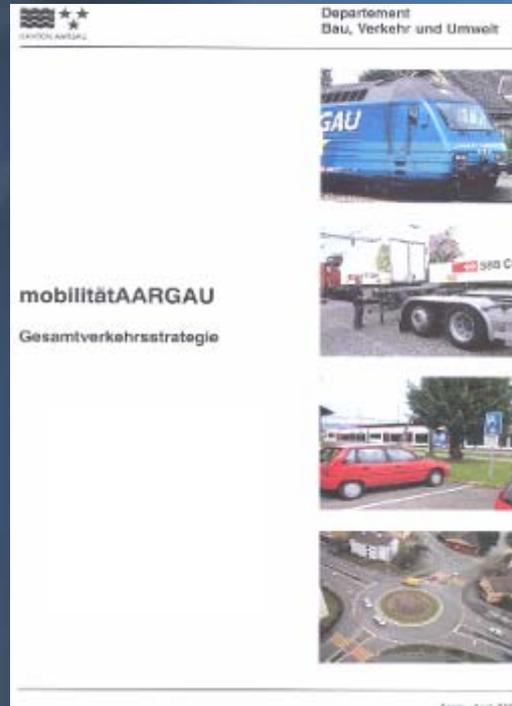
Das Umfeld verändert sich

Überlassen wir uns der Veränderung
oder gestalten wir mit?

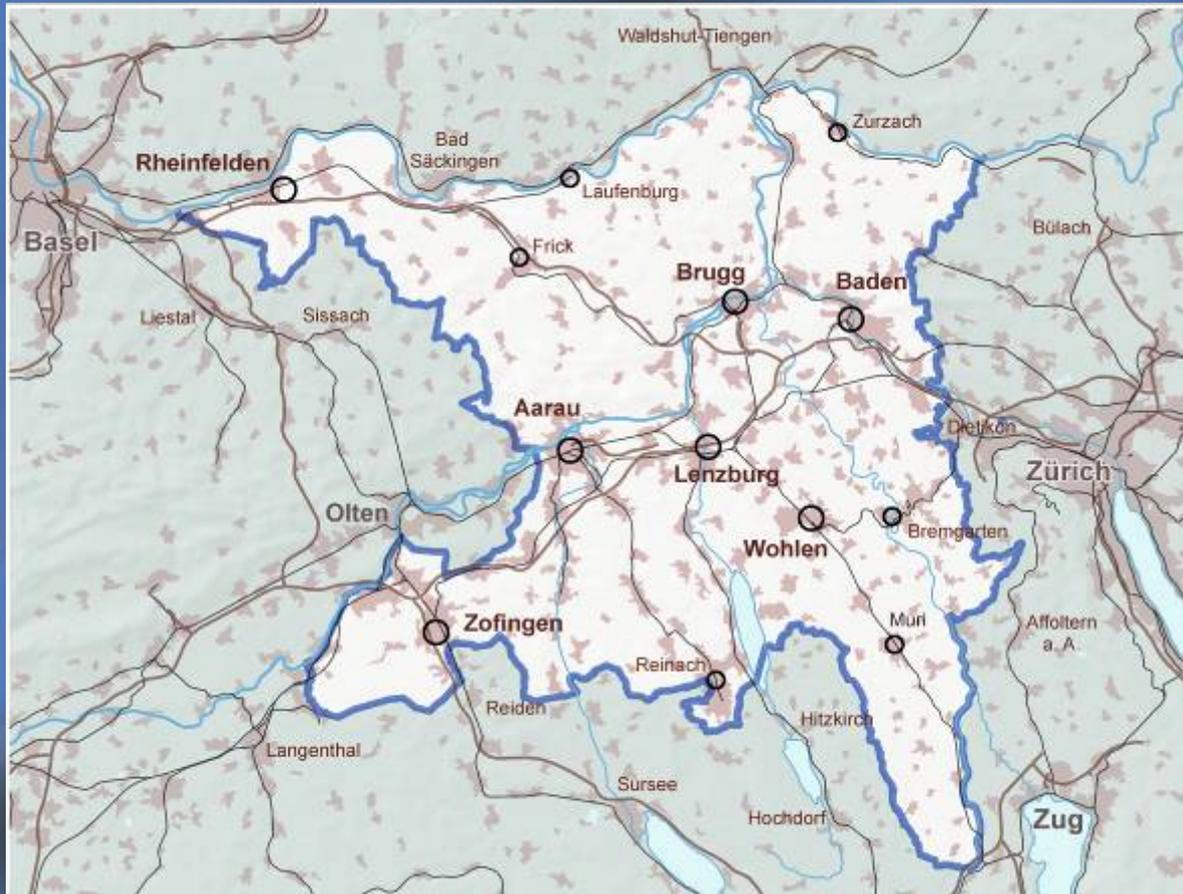


Der Aargau braucht klare Strategien

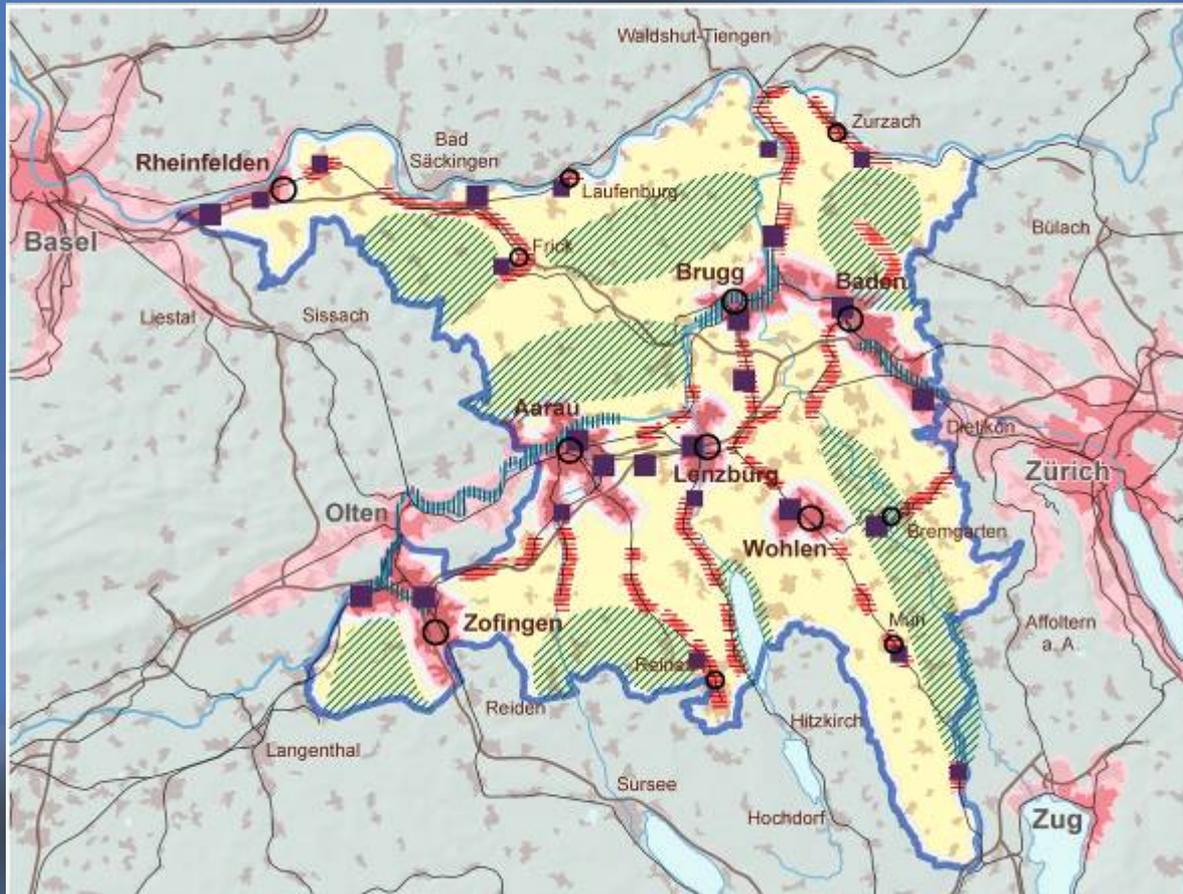
Raumentwicklung und Mobilität: Auftrag des Grossen Rats



Raumkonzept Aargau – Zukunftsorientierte Raumstrukturen



Ländlicher Raum



-  Kernraum
Landschaftsentwicklung
-  Ländlicher Raum
-  Ländliche
Entwicklungsachsen
-  Kerngebiete
Agglomerationen
-  Urbaner
Entwicklungsraum

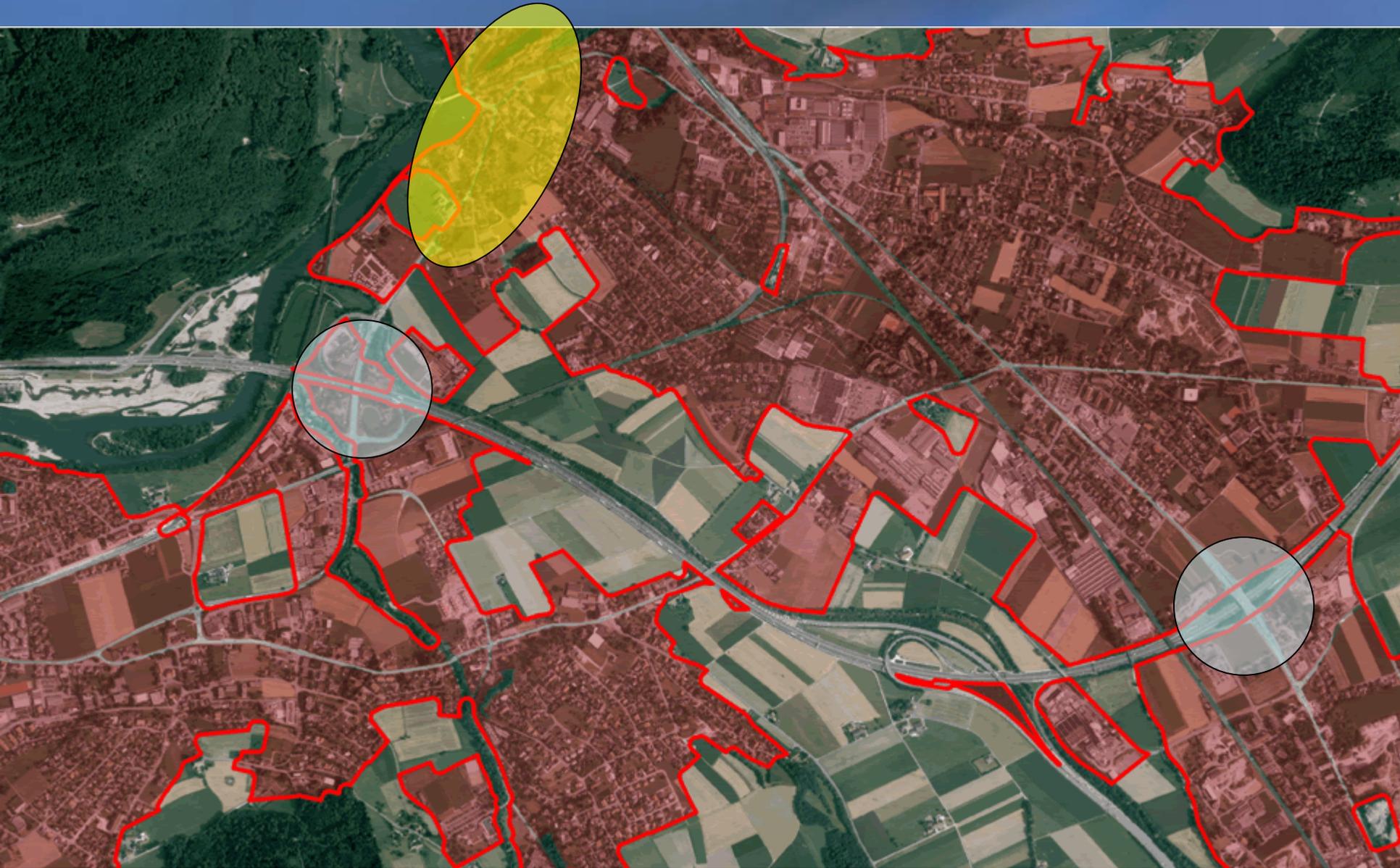
Anforderungen an die Raumentwicklung

1. Siedlung- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen, um Lebensqualität halten und fördern zu können.
2. Regionale Abstimmung der Planungen, da sehr enge räumliche Abhängigkeit der Gemeinden untereinander.
3. Strassenräume aufwerten, damit Wohn- und Lebensraum trotz Verkehrszunahme attraktiv bleiben.

Anforderungen an die Raumentwicklung

1. Siedlung- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen, um Lebensqualität halten und fördern zu können.
2. Regionale Abstimmung der Planungen, da sehr enge räumliche Abhängigkeit der Gemeinden untereinander.
3. Strassenräume aufwerten, damit Wohn- und Lebensraum trotz Verkehrszunahme attraktiv bleiben.





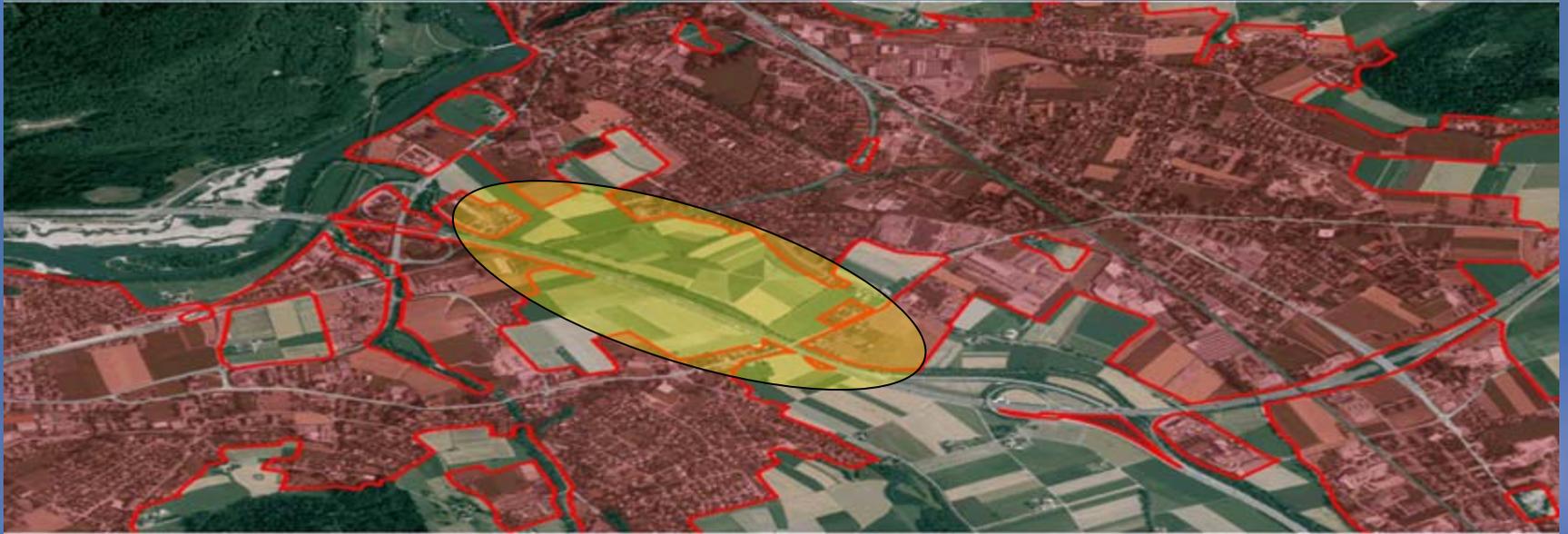
Umfahrung Aarburg



Umfahrung Aarburg

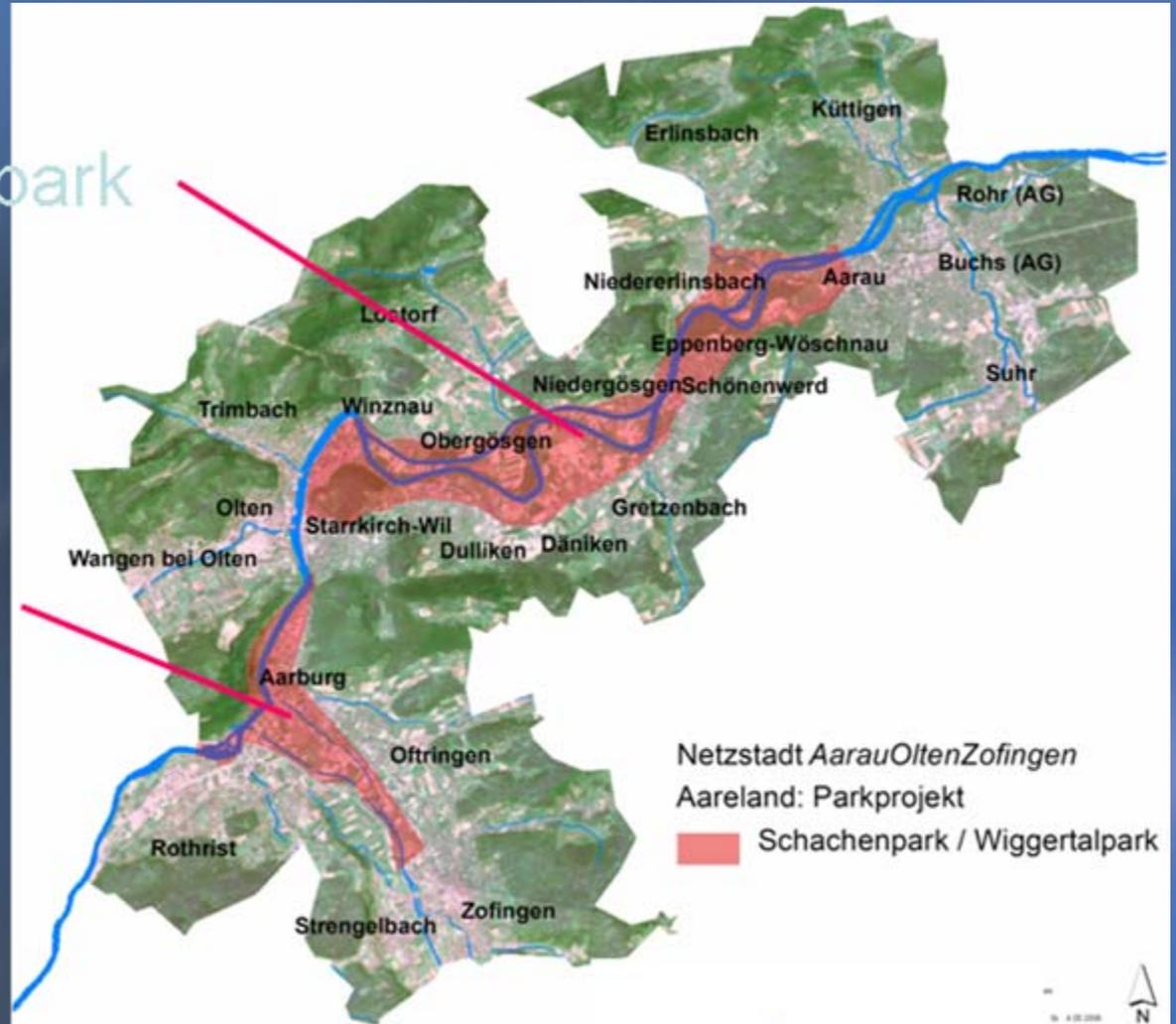


Chance für die Region



Schachenpark

Wiggertalpark



Strategie/Leitlinien

Durchgehender Grünraum

- Zusammenhängende Landwirtschaftsfläche
- Multifunktionale Landwirtschaft
 - > Lebensmittelproduktion
 - > Erholung, Erlebnis
 - > ökologischer Ausgleich



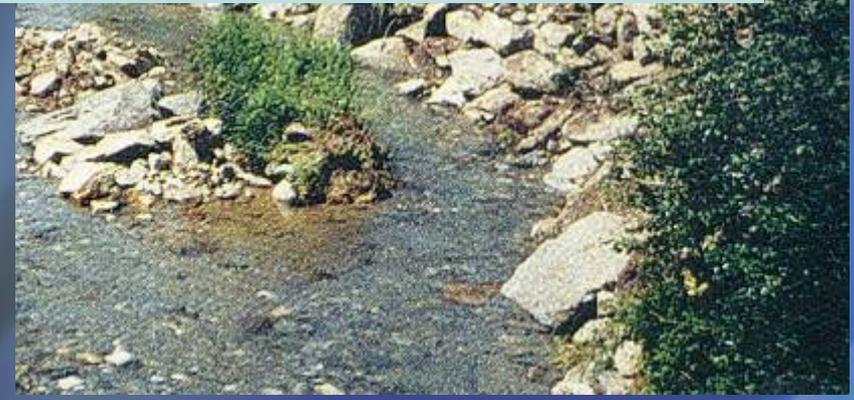


Der Natur Lebensraum geben





Naherholungsraum für Menschen schaffen

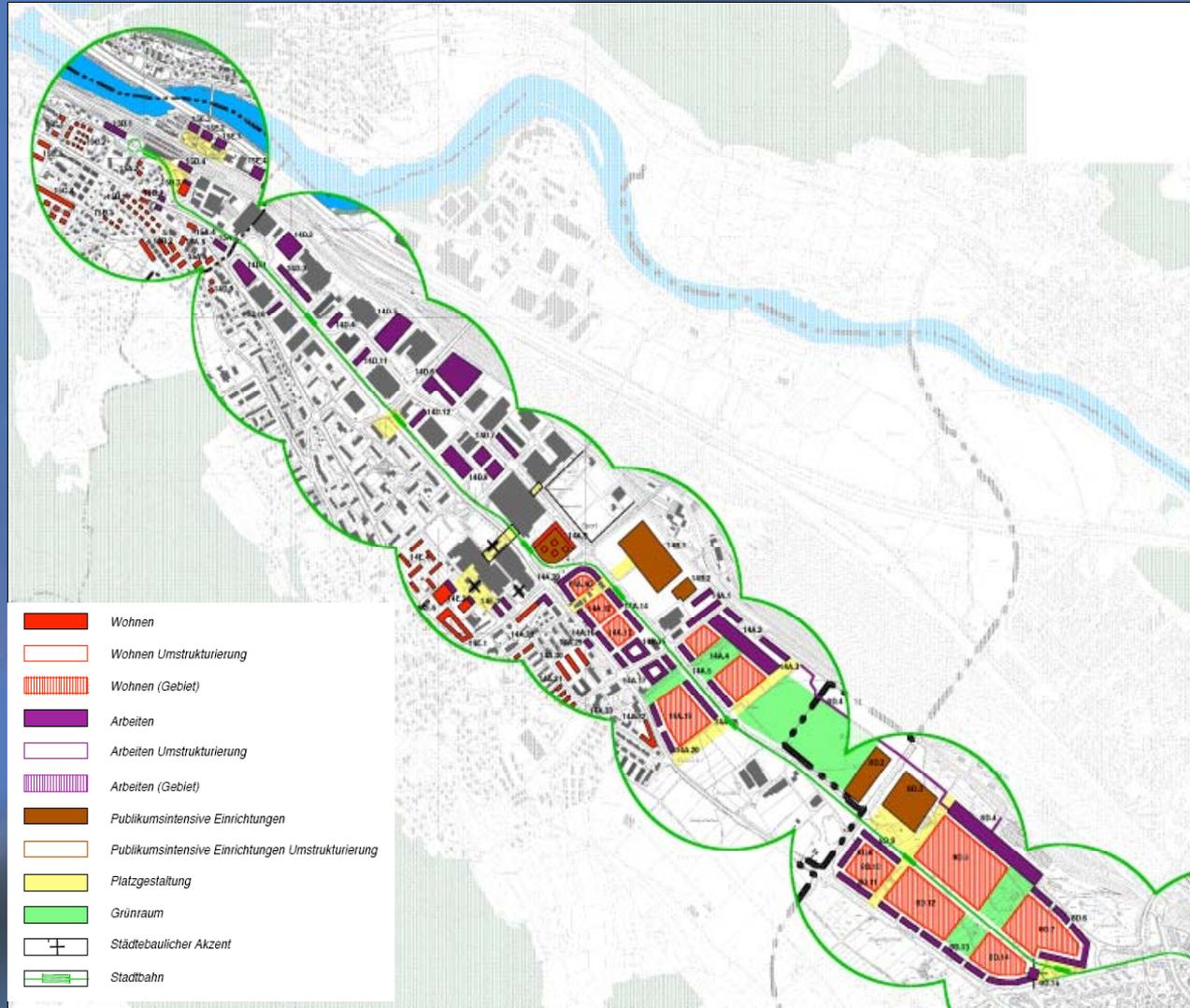




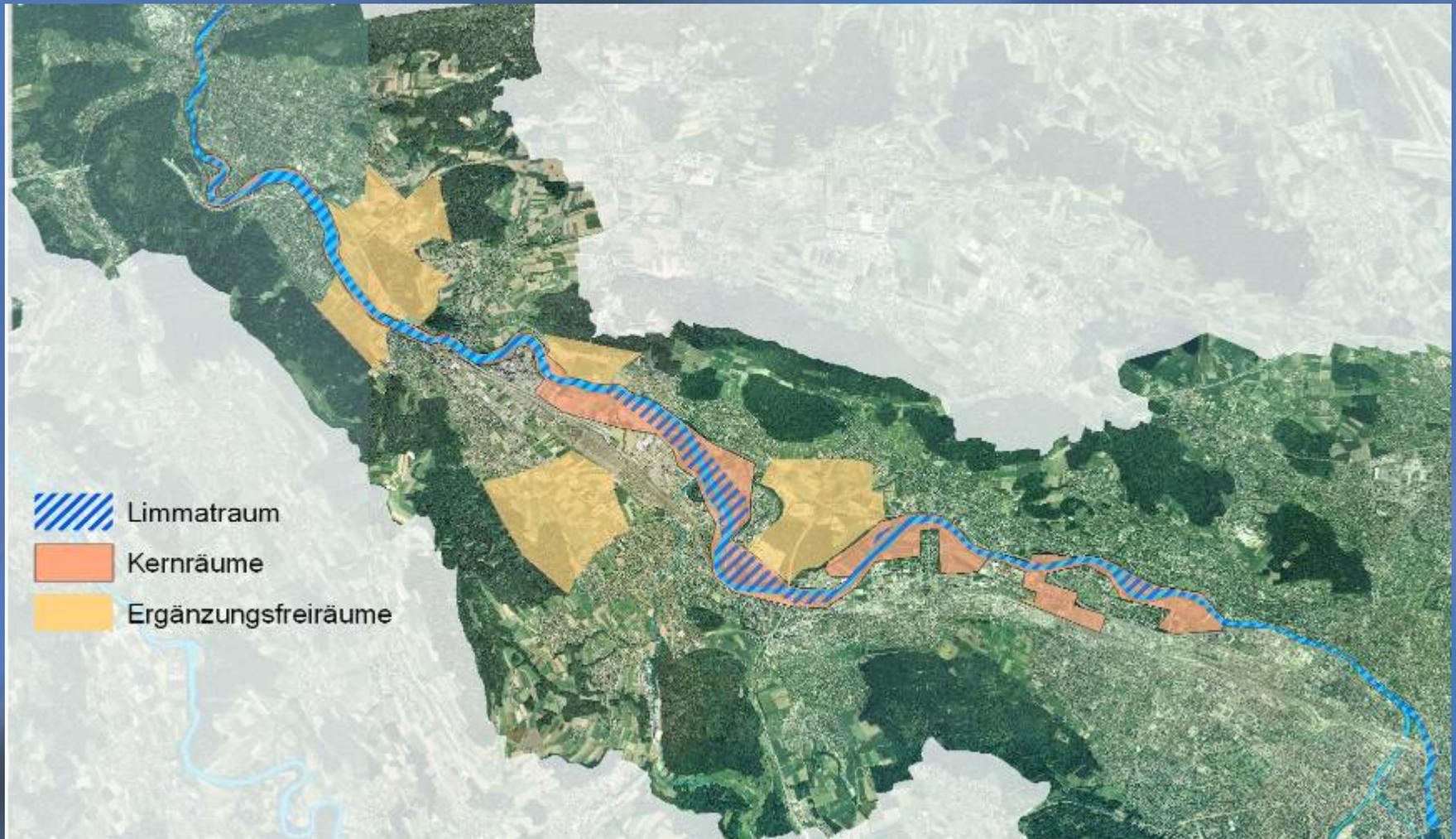
A1 Neuenhof - Halbüberdeckung



Stadtbahn Limmattal



Agglomerationspark Limmattal





WSB-Verlegung Aarau–Buchs–Suhr



Neues Rollmaterial der WSB

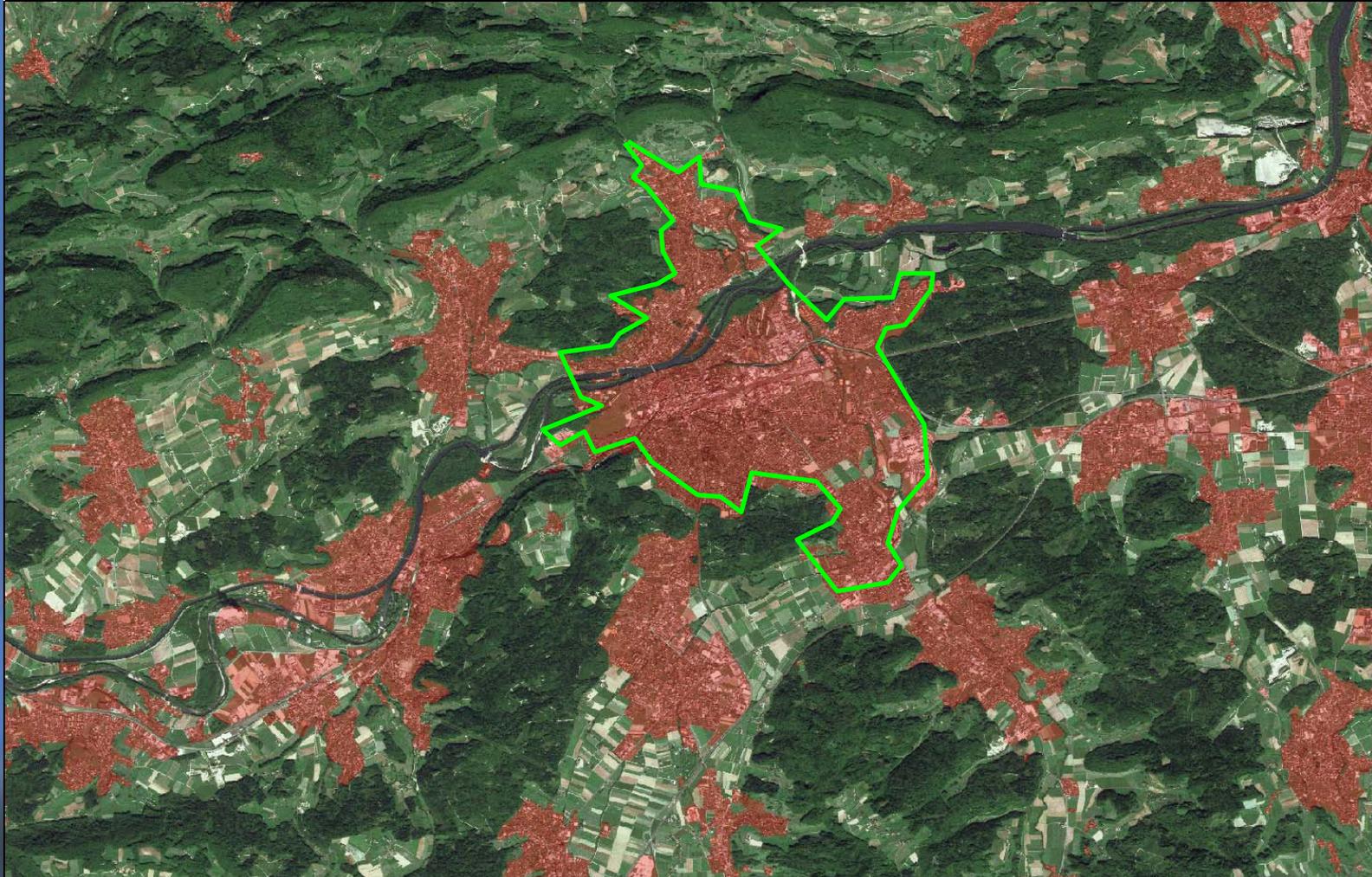


Neubau Bahnhof Aarau



Anforderungen an die Raumentwicklung

1. Siedlung- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen, um Lebensqualität halten und fördern zu können.
2. Regionale Abstimmung der Planungen, da heute sehr enge räumliche Abhängigkeit der Gemeinden untereinander Tatsache ist.
3. Strassenräume aufwerten, damit Wohn- und Lebensraum trotz Verkehrszunahme attraktiv bleiben.





Anforderungen an die Raumentwicklung

1. Siedlung- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen, um Lebensqualität halten und fördern zu können.
2. Regionale Abstimmung der Planungen, da sehr enge räumliche Abhängigkeit der Gemeinden untereinander.
3. Strassenräume aufwerten, damit Wohn- und Lebensraum trotz Verkehrszunahme attraktiv bleiben.



Abstimmung Verkehr in Nutzungsplanung



Umfahrung Ennetbaden



Rupperswil - Strassenraumgestaltung



Dorfbach Spreitenbach



Modell Schulhausplatz



Zukunftsraum Aargau

Die Notwendigkeit einer ganzheitlichen
Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Ganzheitliche Siedlungs- und Verkehrsentwicklung





Den ersten Schritt machen....



Dänked au a
öis!

Danke, dass Sie mitdenken!

Siedlungs- und Raumordnungspolitik hat den
Aargauerinnen und Aargauern beim Denken!