

Verkehrszukunft im Aargau

Schnellroute soll Anteil des Veloverkehrs massiv erhöhen

Velo-Highway von Spreitenbach nach Brugg

Mit dem Regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau (Oase) will der Kanton die Region für die Verkehrszukunft fit machen. Der Veloverkehr soll - im gesamten Kanton - massiv gefördert werden. Dies zum Beispiel dank Velo-Highways. Ein erster ist nun im Ostaaargau geplant.

Hier soll die erste aargauische Velovorzugsroute durchgehen

— Velovorzugsroute
— Velo-Hauptverbindung
... Velo-Nebenverbindung



NACHHER

VON MATHIAS KÜNG

Der Aargau gilt landläufig als ausgesprochener Autokanton. Tatsächlich werden heute lediglich sieben bis acht Prozent aller Wege mit dem Velo zurückgelegt. Dies, obwohl der Aargau über ein kantonales Radroutennetz von 960 Kilometern Länge verfügt. Die Verkehrsverantwortlichen des Kantons im Baudepartement von Stephan Attiger wollen das jetzt ändern, die Weichen für die Mobilität der Zukunft stellen und den Anteil der Velofahrenden am Gesamtverkehr massiv erhöhen.

Eine 2014 gegründete Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat dafür ein Umsetzungskonzept zur neuen übergeordneten Mobilitätsstrategie des Kantons ausgearbeitet (vgl. Box rechts oben). Ziel ist, so Carlo Degelo, Leiter der Abteilung Verkehr, «den Anteil der gefahrenen Velowege im Oase-Raum bis 2025/30 auf 14 Prozent zu verdoppeln und bis 2040 auf 20 Prozent zu verdreifachen. Das ist ein Quantensprung. Der ist unabdingbar, damit der Verkehr in den Städten nicht kollabiert». Dafür reiche es natürlich längst nicht mehr, am Rand einer Strasse einen Radstreifen zu markieren.

Möglichst ein eigenes Trasse

«Wenn wir den Veloverkehr fördern wollen - und das tun wir -, dann braucht es attraktive und sichere Angebote. Das Velo ist dort besonders zu fördern, wo es seine Berechtigung hat, also auf kurzen Distanzen bis zehn Kilometer, vor allem in Kernstädten, den Zentren und grossen Agglomerationen», sagt Degelo. Und wie konkret? Velofahrende sollen im Aargau künftig direkte, sichere Wege nutzen, die den Fahrfluss möglichst wenig unterbrechen. Degelo: «Wo möglich, bekommen sie ein eigenes Trasse. Wenn der Platz



«Verdreifachung des Velo-Anteils ist unabdingbar, damit der Verkehr in den Städten nicht kollabiert.»

Carlo Degelo Leiter Abteilung Verkehr im Departement Attiger

MODAL SPLIT VERKEHR

Veloanteil ist tief

Autofahrten machen zwei Drittel der täglichen Fahrdistanz oder 50 Prozent aller gemachten Wege aus. Der Fussverkehr hat 26, der öV 10, der Veloverkehr 7 bis 8 Prozent Weganteil. Er soll wesentlich gesteigert werden, im Oase-Raum bis 2025/30 verdoppelt, bis 2040 verdreifacht werden.

auf dem bestehenden Verkehrsraum zu knapp ist, schauen wir dafür, das nötige Land zu erwerben.»

Noch mehr Auto geht nicht rein

In den Städten brauche es neue Lösungen, man müsse Platz schaffen für den Velo- und Fussgängerverkehr, erläutert Degelo. Die Einwohnerzahl werde im Aargau bis 2040 um weitere 190 000 Personen zunehmen, der Verkehr wächst gar noch schneller als die Bevölkerung. Doch noch mehr motorisierten Individualverkehr könnten die Städte nicht verkraften. «Deshalb braucht es nebst dem bereits gut ausgebauten öffentlichen Verkehr (öV) auch das Verkehrsmanagement sowie dringend mehr Raum für den Velo- und Fussverkehr.»

Das Departement Attiger plant im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaaargau (Oase), das ganze Velonetz zu verbessern und als Pilotprojekt eine beispielhafte Velovorzugsroute, eine Art Velo-Highway. Dabei sei nicht Schnelligkeit wichtig, sondern Direktheit und ungestörter Fahrfluss. Diese Velovorzugsroute soll von Spreitenbach und Neuendorf über Baden, Siggenthal und Turgi nach Windisch und bis ins Zentrum von Brugg sowie von Baden Richtung Dättwil führen (vgl. Karte). Ab Knoten Esp in Dättwil in Richtung Oberrohrdorf ist die definitive Route allerdings noch nicht mit den Gemeinden abgesprochen. Sie führt wenn möglich nahe an Bahnhöfen vorbei, um den Veloverkehr in Zusammenarbeit mit den Gemeinden mit dem öV zu verknüpfen. Das bedingt auch ausreichend Veloabstellmöglichkeiten.

140 Millionen fürs Velonetz

Auf der Velovorzugsroute soll es möglichst wenig Hindernisse wie zum Beispiel Kreuzungen mit langen Wartezeiten, unnötige Halte, Engstellen, oder Randsteine geben. Sie ist vor allem für

Radfahrer konzipiert. Fussgänger und Autofahrer sind geduldet, wo keine anderen Regeln gelten. Angestrebt wird, dass die einspurige Velovorzugsroute zwei, die zweispurige vier Meter breit wird. Sie hat einen höheren Standard als bestehende Radwege im Aargau (vgl. Beispiel aus Suhr im Bild rechts). Radfahrer werden auf dieser Route soweit möglich verkehrlich bevorzugt, sie soll mehr Sicherheit bieten. Der Weg soll breit genug sein, damit Velofahrende und schnellere E-Bikes gut aneinander vorbeikommen. Für Degelo ist klar, dass es einen höheren Standard braucht: «Sonst findet der Umstieg aufs Velo nicht statt.»

Die Kosten für die Verbesserungen am ganzen Velonetz im Ostaaargau (ca. 130 km) und den Bau der Velovorzugsrouten schätzt Degelo auf rund 140 Millionen Franken. Das Geld soll soweit möglich aus dem Strassenfonds kommen. Denn mit den Verbesserungen am ganzen Velonetz und so einer Velovorzugsroute kann man die Strasse deutlich entlasten, was das Staurisiko für motorisierte Verkehrsteilnehmer mindert. Degelo: «Dann haben alle etwas davon.»

Eines macht der Spezialist mit Blick auf die immer wiederkehrende Debatte über zu schnelle Velofahrende im Innerorts-

verkehr klar: «Auch auf diesen Routen gelten die gleichen Regeln. Rechtsvortritt bleibt Rechtsvortritt. Wenn ein Veloweg durch eine Tempo-30-Zone führt, müssen sich alle daran halten, auch E-Biker. Velos und E-Bikes brauchen aber gemäss Gesetz keine Geschwindigkeitsanzeige. Deshalb kann man von den Velofahrenden nicht verlangen, dass sie wissen, wie schnell sie unterwegs sind - entsprechend kann man sie nicht büssen.» Es könne nur funktionieren, wenn alle aufeinander Rücksicht nähmen: «Dann bringen die Wege auch zusätzliche Sicherheit.» Velofahrende sollen immer weniger komplizierte Verkehrsknoten queren müssen. Degelo weiss: «Diese halten heute noch viele davon ab, das Velo zu nehmen.» Deshalb sollen künftig Über- oder Unterführungen auch möglich sein, um gefährliche Querungen zu vermeiden.

Entscheid wohl Ende 2020

Doch wann kommt die erste Route? Ist das bloss Zukunftsmusik? Degelo betont, dass hier Kanton und Gemeinden gemeinsam eine Lösung finden müssten. Das Regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau (OASE), das auch kostenintensive strassenseitige Projekte enthält (darunter eine neue Limmatbrücke insbesondere

ÜBERGEORDNETE MOBILITÄTSSTRATEGIE

So geht der Kanton die Verkehrszukunft an

Die übergeordnete Mobilitätsstrategie des Kantons besagt, dass die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in Zukunft noch wichtiger wird. Laut Carlo Degelo, Leiter der Abteilung Verkehr, werden ab sofort gezielt räumliche Akzente und differenzierte Ziele für die Verkehrsmittel in diversen Raumtypen gesetzt, damit die Mobilitätsbedürfnisse auch

in dichten Räumen befriedigt werden können. Die Mobilität in der Stadt muss also zukünftig andere Ansprüche erfüllen als diejenige auf dem Land. In den dichten Räumen, wo das stärkste Bevölkerungswachstum stattfindet, soll den steigenden Mobilitätsbedürfnissen mit flächeneffizienten Mobilitätslösungen wie Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr (öV) begegnet werden. (MKU)

Hoffnung für das Frauen-Netzwerk

Frauenaargau Der Verein war lange vergebens auf der Suche nach einer Nachfolge für die abtretenden Co-Präsidentinnen. Nun zeichnet sich offenbar eine Lösung ab.

VON STEFANIA TELESKA

«Es wäre das schlimmstmögliche Szenario», sagten Connie Fauver und Sandra-Anne Göbelbecker im Februar über eine mögliche Auflösung des Vereins «frauenaargau». Die beiden Co-Präsidentinnen hatten bereits vergangenen Herbst bekannt gegeben, dass sie das Präsidium des Frauennetzwerks Mitte 2019 abgeben werden. Die Suche nach einer oder mehreren Nachfolgerinnen gestaltete sich indes schwierig. Sollte sich bis zum 30. Juni niemand finden, würde der Verein aufgelöst.

Nun gibt es einen Lichtblick, wie Connie Fauver sagt. Mehrere Frauen hatten sich nach dem erneuten Aufruf gemeldet, die Gespräche seien zum Teil erfolgreich gewesen: «Von vier Frauen,

«Wir sind zuversichtlich, dass es mit der Nachfolge nun doch noch klappt.»

Connie Fauver
Co-Präsidentin «frauenaargau»

die sich ursprünglich gemeldet haben, sind es nun zwei, die es sich definitiv überlegen», sagt die Co-Präsidentin auf Anfrage. Ende Monat werden sich die beiden interessierten Frauen erneut treffen und entscheiden. «Wir sind zuversichtlich, dass es mit der Nachfolge nun doch noch klappt», sagt sie. Connie Fauver und Sandra-Anne Göbelbecker teilen sich das Amt als Co-Präsidentinnen seit 2012. Solche Vorstandsarbeit in Vereinen nehme viel Zeit in Anspruch, sagten die Co-Präsidentinnen im Februar gegenüber der AZ.

Frauentagung am 25. Mai

Zwei Mal im Jahr lädt «frauenaargau» alle Aargauer Parteien, Frauenorganisationen und Fachstellen an den runden Tisch. Dort vernetzen sich die Frauen,

es werden Termine ausgetauscht und gemeinsame Aktivitäten durchgeführt, wie beispielsweise Podien mit Kandidatinnen aus allen Parteien. Einmal im Jahr organisiert das Frauennetzwerk ausserdem eine offene Frauentagung. Die siebte und letzte Tagung unter der Führung von Fauver und Göbelbecker findet am 25. Mai in Aarau unter dem Motto «Helvetia beweg dich! Frauen in Aktion» im Grossratsgebäude in Aarau statt. «Wir sind sehr stolz, dass auch dieses Jahr hochkarätige Frauen nach Aarau kommen», sagt Co-Präsidentin Fauver. Interessierte können am Morgen einem Inputreferat der Geschlechterforscherin und feministischen Aktivistin Franziska Schutzbach mit dem Titel «Feministisch leben! Die Wiederkehr der Frauen*bewegungen» beiwohnen. Danach findet eine Podiumsdiskussion statt, bei der Schutzbach mit Jolanda Spiess-Hegglin (Netzaktivistin und Geschäftsführerin #NetzCourage) sowie Sibylle Forrer (reformierte Pfarrerin) diskutieren wird.

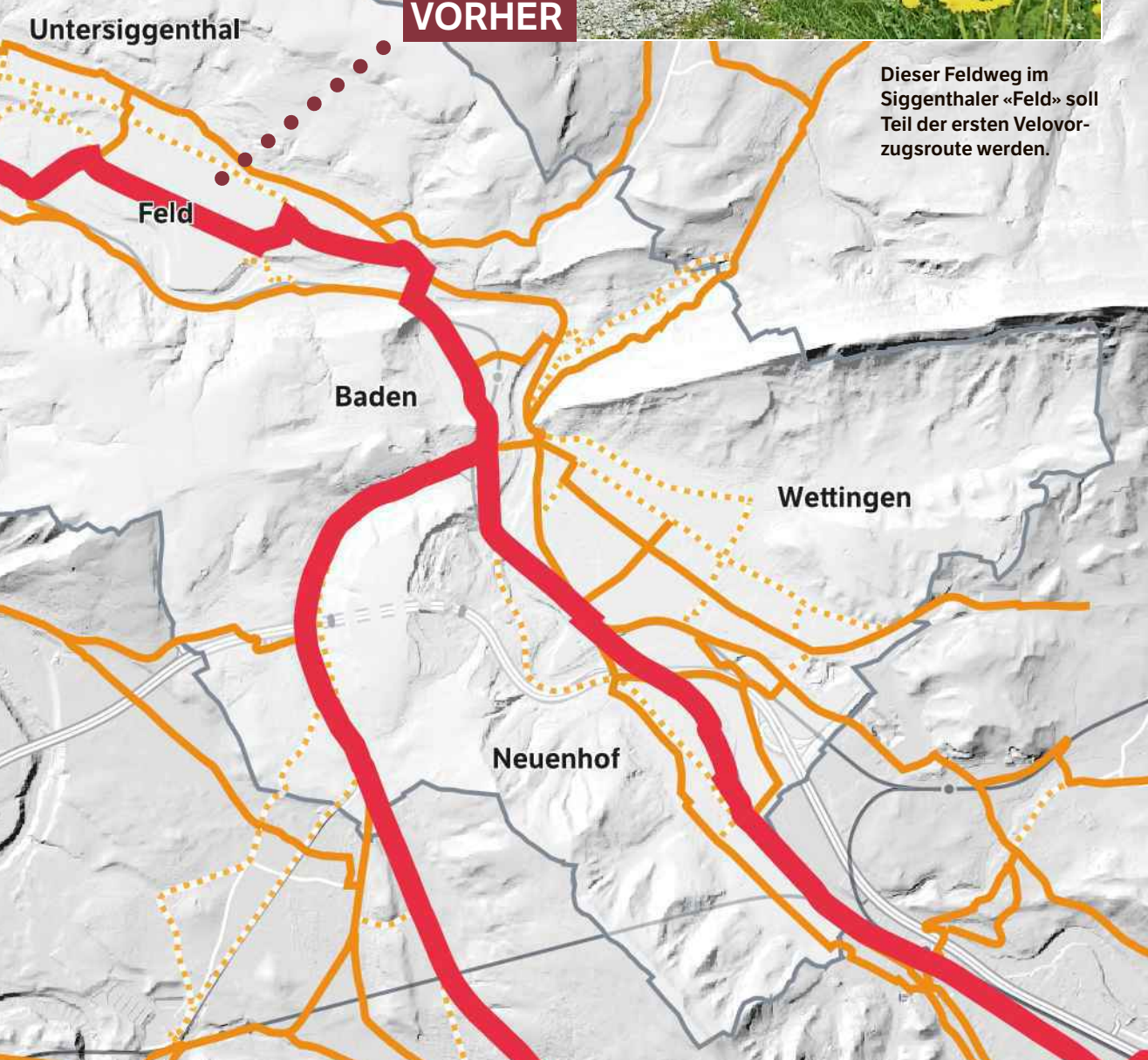
Vor der Mittagspause informieren Sandra-Anne Göbelbecker und Irène Kälin, Grünen-Nationalrätin und Präsidentin bei Arbeit Aargau, über die kommenden Wahlen und den Frauenstreik am 14. Juni. «Am Nachmittag können die Teilnehmerinnen dann aus zwölf Workshops auswählen», sagt Fauver. Die Workshops behandeln unterschiedlichste Themen, die Frauen betreffen oder interessieren könnten. Während Spiess-Hegglin über Hass im Netz referiert und Strategien zur Gegenwehr empfiehlt, können auch Workshops über die Neugestaltung der eigenen Erotik, über selbstbewusste Auftritte, über autobiografisches Schreiben, Yoga oder das dekorative Schreiben mit Pinselstrich besucht werden.

Die Teilnahme kostet zwischen 80 Franken (für Frauen, die finanziell nicht in der Lage sind, den Regulärbeitrag zu bezahlen) und 140 Franken, mit denen die Kosten der Tagung abgedeckt werden. Wer einen Solidaritätsbeitrag von 180 Franken zahlen möchte, ermöglicht es erst, finanziell schlechtergestellten Frauen die Tagungsteilnahme für 80 Franken anzubieten. Interessierte können sich bis zum 7. Mai unter www.frauenaargau.ch anmelden.



VORHER

Dieser Feldweg im Siggenthaler «Feld» soll Teil der ersten Velovorzugsroute werden.



für den motorisierten Individualverkehr in Baden, um die Hochbrücke für den öffentlichen und den Veloverkehr frei zu machen), geht im Oktober 2019 in eine breite Vernehmlassung. Ende 2020 soll dem Grosse Rat nach heutiger Planung die Botschaft zum regionalen Gesamtkonzept Ostaargau unterbreitet werden. Klar habe OASE einen Fokus bis 2040: «So lange müssen wir aber nicht warten. Das wollen wir auch nicht. Die Verbesserungen am Velonetz und die Velovorzugsrouten wollen wir sehr zügig angehen. Wenn alles rund läuft, können erste, kleinere Projekte bereits vor 2025 umgesetzt werden.»

Auch Region Zofingen ist dran

Auch in der Region Zofingen arbeiten der Kanton, die Gemeinden und der Regionalplanungsverband an Plänen für eine Vorzugsroute. Auch hier soll das Velopotenzial bestmöglich ausgeschöpft werden. Ein Monitoring soll dann zeigen, wo die Radfahrenden vorab unterwegs sind, um ihnen eine bestmögliche Route anbieten zu können. Genau beobachtet man in Aarau auch ein Pilotprojekt zu Velostrassen in Bern, wo Velofahrer gegenüber dem motorisierten Verkehr Vortritt haben. Wenn sich die Vorzugsrouten bewähren, kann sich Degelo gut vorstellen, sie zu verlängern und weitere Städte zu verknüpfen. Die Chancen, dass es gelingt, schätzt Degelo als gut ein: «70 Prozent aller Haushalte haben ein, zwei oder gar mehrere Fahrräder.» Freude hätten Degelo und seine Leute, wenn dereinst auf den Strassen auf kurzen Distanzen wieder ähnlich viele Velofahrer unterwegs wären wie in den Fünfzigerjahren.



Der neue Veloweg zwischen Suhr und Unterentfelden nach heutiger «State of the art». Velo-Highways sollen zweispurig und 4 Meter breit werden. CHRIS ISEL

INNERORTSVERKEHR MEHRHEITLICH HAUSGEMACHT

Velo ist gut für Wege bis zehn Kilometer

Warum glaubt Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr beim Kanton, dass Menschen Velovorzugsrouten bzw. Velo-Highways annehmen werden? Er sei zuversichtlich, weil Verkehrserhebungen zeigen, dass der grösste Teil des Innerorts-Verkehrs heute hausgemacht ist, dass Leute also auch für Distanzen von drei, vier Kilometern oft das Auto nehmen. Teilweise nur, weil sie es als sicherer einschätzen. Da künftig mehr Personen in der Stadt leben und ihre Mobilität auf fast gleichbleibenden Verkehrsflächen Platz haben soll, werde man sich anders organisieren, erläutert Degelo. Die kurzen Distanzen könne

man problemlos per Velo zurücklegen: «Die Zeit unbegrenzter Mobilität ist vorbei. Bereits heute überlegen sich immer mehr Menschen, welches Verkehrsmittel für welchen Weg am geeignetsten ist. Geht man zu Fuss, nimmt man den öV, das Velo, das eigene Auto, mietet eins via Carsharing, oder kombiniert man mehrere Verkehrsmittel?» Mit einem Velo könne man problemlos 10, mit dem E-Bike 20 Kilometer weit fahren, sagt Degelo: «Wir arbeiten sehr daran, Sicherheit und Komfort auf Velowegen zu verbessern. Ziel ist, dass die Menschen künftig Wege unter zehn Kilometern mit öV, zu Fuss, dem Fahrrad oder bei Einkäufen mit dem Cargo-velo zurücklegen.» (MKU)

NACHRICHTEN

KAISERAUGST

Salzsäure aus Tank des Hallenbads ausgetreten

Im Hallenbad Liebrüti in Kaiseraugst ist am Freitagabend Salzsäure ausgetreten. Sie wurde aufgefangen, ohne dass Personen zu Schaden kamen. Der Säuretank ist in einem Raum ausserhalb des Badebereichs. Der Bademeister verständigte die Notrufzentrale, weil er die ausgelaufene Salzsäure bemerkt hatte. Die Chemiewehr hatte die Situation rasch unter Kontrolle. Sie stellte fest, dass die Säure in der Auffangwanne zurückgehalten wurde. Die Feuerwehr konnte den Stoff gefahrlos abpumpen. Vorsorglich wurden die Badegäste angewiesen, das Gebäude zu verlassen. Sie seien nie in Gefahr gewesen, wie die Kantonspolizei schreibt. Auch für die übrige Bevölkerung oder die Umwelt habe keine Gefährdung bestanden. Wie es zum Unfall kam, ist unklar. Fachleute haben Abklärungen aufgenommen. Das Hallenbad bleibt bis auf weiteres geschlossen. (AZ)

WÜRENLOS

Polizei nimmt Lenkern den Ausweis auf der Stelle ab

Bei einer Geschwindigkeitskontrolle ausserhalb von Würenlos waren am Sonntag zwei Automobilisten so schnell unterwegs, dass ihnen die Polizei den Führerausweis auf der Stelle abnahm. Die Kantonspolizei Aargau setzte ihr Lasermessgerät auf der Furtalstrasse zwischen Würenlos und Otelfingen ein. Hier gilt die übliche Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Mit 125 km/h am schnellsten war

eine 39-jährige Frau unterwegs. Die Kantonspolizei stoppte sie und zeigte sie bei der Staatsanwaltschaft an. Den Führerausweis nahm ihr die Polizei auf der Stelle ab. Gleich erging es einem Mann, der mit 121 km/h gemessen worden war. Einstweilen weiterfahren durften zwei Frauen und ein Mann, die mit 114 und 117 km/h erfasst worden waren. Auch ihnen droht aber der spätere Ausweisentzug durch das Strassenverkehrsamt. (AZ)

INSERAT



isskanal.ch

Unterhalt
Inspektion
Sanierung
Flächenservices

24h Service
0800 678 800

ISS KANAL SERVICES

Velo-Highways: Eine gute Idee? Diskutieren Sie auf www.aargauerzeitung.ch