

Bericht und Anträge des Stadtrates an den Einwohnerrat betreffend

Beiträge gemäss Kantonsstrassendekret für die Massnahmen aus dem Verkehrsmanagement Brugg Regio auf der Zurzacherstrasse wie Verlängerung Vorsortierung, Lichtsignalanlage „Langmatt“, Busschleuse „Au“ und flankierende Massnahmen „Sommerhalden“



1. Ausgangslage und Handlungsbedarf an der Zurzacherstrasse

Der Verkehr auf der Zurzacherstrasse hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt ca. 18'000 Fahrzeuge. Der öffentliche Verkehr wird in Fahrrichtung Brugg infolge der unzureichenden Stauräume am Verkehrsknoten Casino stark behindert. Die Folge sind Verspätungen, die regelmässig den Verlust der Anschlussverbindung am Bahnhof Brugg nach sich ziehen. Der öffentliche Busverkehr aus Richtung Villigen erleidet heute in den Verkehrsspitzenstunden Verlustzeiten von 7 bis 15 Minuten. Die Transportkette ist insbesondere zu Hauptverkehrszeiten nicht mehr gewährleistet. Das führt zu Attraktivitätsverlust der öffentlichen Verkehrsmittel. Alternative Routen können die Busse aufgrund der Netzstruktur und der Er-

schliessung der Quartiere an der Zurzacherstrasse nicht wählen. Eine separate Busspur ist aufgrund der Platzverhältnisse und des sehr grossen baulichen und langfristigen Aufwandes nicht zweckmässig.

Mit der Verlängerung der Vorsortierung beim Verkehrsknoten „Casino“ und weiteren Massnahmen soll der öffentliche Busverkehr in den Verkehrsspitzenzeiten beschleunigt werden. Dabei sollen die anstossenden Quartiere nicht mit Schleichverkehr belastet und der motorisierte Individualverkehr (MIV) in den verkehrsärmeren Zeiten nicht behindert werden.

2. Verkehrsmanagement Brugg Regio

Mit dem Verkehrsmanagement (VM) Brugg Regio verfolgt das Departement Bau, Verkehr und Umwelt auf den Kantonsstrassen folgende Ziele:

- *Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und der geplanten Siedlungsentwicklung durch verbesserte Erreichbarkeit und gesteigerte Erschliessungsqualität.* Dadurch reduzieren sich Stauzeiten und somit auch Staukosten. Es lassen sich zudem die Kapazitätsengpässe auf dem übergeordneten Netz entlasten, und es gibt auch weniger negative Auswirkungen (beispielsweise Schleichverkehr) auf dem untergeordneten Strassennetz. Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit auf Strecken und bei Knoten sind Lösungen in den Bereichen Lenkung, Steuerung, Ausbau und Netzerweiterung zu suchen und deren Auswirkungen aufzuzeigen.
- *Sicherstellung von flüssigem und stetigem motorisierten Individualverkehr.* Vor allem im Zentrumsbereich soll der Verkehr flüssig zirkulieren können. Sichergestellt wird dies durch ein übergeordnetes Koordinieren und Abgleichen des Verkehrs, durch das Kanalisieren des Verkehrs auf die Hauptachsen (mit dem Ziel einer optimalen Auslastung) sowie – wo erforderlich – durch die Verlagerung von Stau an die weniger sensible Siedlungsperipherie. Die Autolenker sollen über die aktuelle Verkehrssituation informiert werden (verlässliche Reisezeiten).
- *Optimierung des öffentlichen Verkehrs durch verbesserte Zuverlässigkeit und reduzierte Verlustzeiten.* Durch die Busbevorzugung an den Lichtsignalanlagen sowie - wo erforderlich und möglich - mit Busspuren oder Busschleusen wird der öffentliche Ver-

kehr zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität bei Bedarf bevorzugt. Ergänzend soll die Betriebsführung durch den Einsatz moderner Telematik verbessert werden.

Mehr Informationen können auf der Homepage des Kantons Aargau, unter www.ag.ch unter Mobilität & Verkehr / Verkehrsmanagement bezogen werden.

Der Regionalplanungsverband Brugg Regio hat seine Strategie zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung 2004 mit folgenden Stossrichtungen verabschiedet:

- Die künftige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung soll sich auf der Hauptachse Nord-Süd auf die Entwicklungsschwerpunkte Brugg/Windisch und Birrfeld konzentrieren.
- Das linke Aaretal zwischen Wildeggen und Brugg soll von bisher geplanten Verkehrsinfrastrukturen entlastet werden (Verzicht auf A3-Halbanschluss Schinznacherfeld).
- Mit einer Zuflussteuerung ist der Verkehrsfluss im Zentrum Brugg/Windisch zu gewährleisten, und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist durch Bevorzugungsmassnahmen sicherzustellen.

Die Umsetzung der Strategie des Regionalplanungsverbands Brugg Regio wurde in einem Realisierungsprogramm festgehalten. Auf Antrag des Regionalplanungsverbands hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) die Projektleitung für die konzeptionelle Erarbeitung der Zuflussteuerung unter dem Titel „VM Brugg Regio“ im Jahr 2007 übernommen. Eine inhaltliche Ergänzung erfolgte im Rahmen der Richtplananpassung bzw. der Festsetzung der Verkehrssanierung Brugg-Windisch am 8. Mai 2007 durch den Grossen Rat. Er beauftragte den Regierungsrat, Massnahmen zur Leistungssteigerung bzw. zur Erhaltung des Verkehrsflusses im Zentrum von Brugg und Windisch respektive auf der K112 Zurzacherstrasse zu prüfen. Dieser Auftrag wurde mit dem Projekt „Leistungsoptimierung Zentrum Brugg-Windisch“ zeitgleich durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt bearbeitet.

Für das VM Brugg Regio erfolgten 2007 umfangreiche Verkehrserhebungen. Mit diesen Grundlagen wurde für die Region das kantonale Verkehrsmodell aktualisiert und die Prognosen für das Jahr 2025 erstellt. Zu berücksichtigen waren mitunter verschiedene Netzvarianten, wie z.B. die geplante Südwestumfahrung Brugg mit einer Verbindungsspanne als Teil der Verkehrssanierung Brugg-Windisch.

Ein Fachausschuss mit Vertretern der unmittelbar berührten Gemeinden von Brugg Regio und Vertretern des öffentlichen Verkehrs wie auch der kantonalen Fachstellen begleiteten die Arbeiten zum VM Brugg Regio. Auf Basis von Interviews mit den Mitgliedern der Begleitgruppe wurden die Probleme des motorisierten wie auch des öffentlichen Verkehrs systematisch erhoben, quantifiziert und der Handlungsbedarf für das VM dokumentiert.

Die Stossrichtungen für das VM wurden für die verschiedenen Teilräume definiert und differenzierte Massnahmen auf den Einfallsachsen ins Zentrum Brugg/Windisch erarbeitet. Insbesondere für die vom Durchgangsverkehr stark belastete Nord-Süd-Achse, mit dem Leistungsengpass der Aarequerung im Zentrum, wurden Massnahmen erarbeitet. Zur Verflüssigung des Verkehrs im Zentrum sind einerseits Massnahmen zur Leistungsoptimierung der heute überlasteten Verkehrsknoten Neumarkt und Casino erarbeitet worden und andererseits Zuflussdosierungen am Siedlungsrand vorgesehen. Die Zuflusssteuerungen auf den Hauptachsen bedingen auch Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs, damit die Fahrpläne eingehalten und die Anschlüsse an die Bahn im Zentrum gewährleistet werden können.

Das erarbeitete Konzept zum VM Brugg Regio durchlief anfangs 2009 eine Vernehmlassung bei den Gemeinden des Regionalplanungsverbands und den kantonalen Fachstellen. Mit wenigen Ausnahmen wird das Konzept befürwortet und eine rasche Umsetzung begrüsst. Schrittweise soll das VM Brugg Regio nun umgesetzt werden. Eine erste Etappe für die Stadt Brugg stellen die Massnahmen an der Zurzacherstrasse, wie sie in dieser Vorlage beschrieben werden, dar.

Die geplanten Massnahmen stehen in keinem Widerspruch zu den langfristigen Planungen wie der laufenden Nutzungsplanungsrevision der beiden Gemeinden Brugg und Windisch, dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr, der OASE oder der Entwicklungsstudie Zurzacherstrasse.

3. Teilprojekt „Verlängerung Vorsortierung“

Durch die geplante Verlängerung der Vorsortierung bis zur Bushaltestelle Kaserne kann die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Casino für den Busbetrieb sowie auch für den motorisierten Individualverkehr gesteigert werden. Der öffentliche Verkehr kann bis zur Lichtsignalanlage Casino vorfahren und in einer eigenen Lichtsignalphase (mit dem rechts abbiegenden und geradeaus fahrenden Verkehr) den Knoten passieren. Diese Bevorzugung ermöglicht in den Verkehrsspitzenzeiten einen Zeitgewinn und verbessert die Anschlussstabilität.

Im Weiteren werden die Gehwegsituation sowie die Busbuchten verbessert und angepasst. Die bestehenden Busbuchten sind zu klein und entsprechen nicht mehr den heutigen Normen. Das Befahren mit Gelenkbussen und der behindertengerechte Ausbau sind zu berücksichtigen. Mit entsprechenden Schutzmassnahmen für die Fussgänger wird die Sicherheit erhöht. Da keine Radrouten betroffen sind, sind keine Massnahmen für den Zweiradverkehr vorgesehen. Der Projektperimeter umfasst den innerorts liegenden Strassenabschnitt der Zurzacherstrasse auf einer Länge von 318 m. Durch den Einbau eines lärmindernden Deckbelags können die Lärmemissionen reduziert werden.

4. Teilprojekt Lichtsignalanlage „Langmatt“, Busschleuse „Au“ und flankierende Massnahmen „Sommerhalden“

Das Teilprojekt umfasst folgende Elemente:

- *Lichtsignalanlage (LSA) „Langmatt“*: Der Verkehrsknoten „Zurzacherstrasse/Langmattstrasse“ wird in den Verkehrsspitzenzeiten mit einer LSA gesteuert. Damit kann der MIV kurzzeitig zurückgehalten werden, so dass der Bus ohne Zeitverlust von der Langmattstrasse einbiegen kann. Ausserhalb der Verkehrsspitzenzeiten ist die Anlage nicht in Betrieb.
- *Busschleuse „Au“*: Der Bushaltestelle Au wird eine LSA vorgelagert. Sie bewirkt, dass der in der Busbucht haltende Bus in den Verkehrsspitzenzeiten nicht vom MIV passiert wird. So kann der Bus nach der Haltestelle auf der weiteren Strecke die Staukolonne anführen. Die Anlage ist nur bei langem Rückstau am Knoten Casino in Betrieb.
- *Flankierende Massnahmen „Sommerhalden“*: Ein Teilfahrverbot verhindert das Umfahren des Staus über die Sommerhaldenstrasse. Es gilt nur für die Fahrrichtung Rei-

nerstrasse - Langmattstrasse. Das Verbot wird auf die Verkehrsspitzenzeiten beschränkt. Der Bus-, Rad- und Kommunalfahrzeugverkehr wird vom Verbot ausgenommen.

Die genannten Massnahmen kommen ohne strassenbauliches Projektaufgabe- und Genehmigungsverfahren nach Baugesetz aus, das heisst ohne bauliche Massnahmen im Strassenraum und ohne Publikation von Verkehrsbeschränkungen nach Strassenverkehrsgesetz. Sie sind damit kurzfristig umsetzbar und bringen einen sofortigen Nutzen.

5. Rechtsgrundlagen

Es handelt sich um ein Vorhaben an der Kantonsstrasse. Die Zuständigkeit für den Bau liegt gemäss § 86 BauG und § 2 Abs. 1 StrG beim Kanton. Über das vorliegende Projekt beschliesst der Regierungsrat, wenn die Gemeinde zuvor ihrem Kostenanteil zugestimmt hat. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde richtet sich nach § 2a StrG und §§ 15 ff. des Dekrets über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret). Für die Stadt Brugg beträgt der Kostenanteil gemäss Kantonsstrassendekret 55 %. Beim Kostenbeitrag der Stadt Brugg handelt es sich um keine gebundene Ausgabe. Demzufolge liegt die Beschlusskompetenz beim Einwohnerrat.

6. Kosten und Finanzierung

6.1 Kostenvoranschlag

Für das Teilprojekt „Verlängerung Vorsortierung“ werden die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung, Vermarktung und Kreditrisiko (Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes) auf CHF 1'740'000 veranschlagt.

Für das Teilprojekt Lichtsignalanlage „Langmatt“, Busschleuse „Au“ und flankierende Massnahmen „Sommerhalden“ werden Kosten inklusive Kreditrisiko (Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes) auf CHF 868'000 veranschlagt.

Beide Teilprojekte sind mit Gesamtkosten von CHF 2'608'000 veranschlagt.

6.2 Werkbeiträge der Stadt Brugg und Kostenteilung

Gemäss Dekretsbeitrag von 55 % ist die Stadt Brugg am Teilprojekt „Verlängerung Vortortierung“ mit einem Beitrag von CHF 957'000 beteiligt.

In der gleichen Beteiligungshöhe von 55 % ergibt sich ein Beitrag für das Teilprojekt Lichtsignalanlage „Langmatt“, Busschleuse „Au“ und flankierende Massnahmen „Sommerhalden“ von gerundet CHF 477'000.

Dies entspricht einer Gesamtbeteiligung von CHF 1'434'000 zu Lasten der Stadt Brugg. Der Kostenanteil des Kantons beträgt demnach CHF 1'174'000.

6.3 Beitrag des Bundes aus Agglomerationsprogramm

Dem Bund wurden die Massnahmen des VM Brugg Regio im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau Ost, 1. Generation, zur Mitfinanzierung beantragt. Aufgrund der mit dem Bund abgeschlossenen Leistungsvereinbarung kann mit einem Bundesbeitrag gerechnet werden. Die Finanzierungsvereinbarung kann durch den Kanton jedoch erst nach den Kreditbeschlüssen der Stadt Brugg und des Kantons erfolgen. Der effektive Bundesbeitrag wird entsprechend der Kostenteilung zu 55 % dem Kostenanteil der Stadt Brugg und zu 45 % dem Kostenanteil des Kantons angerechnet werden.

6.4 Folgeaufwand

Die Investitionsfolgekosten für die erweiterten Verkehrsanlagen weichen nicht massgeblich von denjenigen für andere vergleichbare Bauwerke ab. Die hierfür notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und des Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs „Verkehrsinfrastruktur“ eingestellt.

6.5 Investitionsplanung

Aufgrund der vom Kanton angemeldeten Gemeindebeiträge für die Umsetzung der Massnahmen des VM Brugg Regio im Gesamtbetrag von rund CHF 39 Mio. beträgt der erwartete Kostenanteil für die Stadt Brugg bis ins Jahr 2021 rund CHF 3'612'000. Die in dieser Vorlage beantragten Massnahmen sind Bestandteil dieses Kostenanteils.

Der Stadtrat hat die Beiträge an das VM in seinen Investitionsplan gemäss der erwarteten Verteilung bis ins Jahr 2021 aufgenommen.

7. Finanzierung

Die gesamte Investition wird mit Eigenmitteln finanziert. Durch den damit verbundenen Abbau an Finanzvermögen gehen in den nächsten Jahren Finanzerträge verloren. Bei einer konservativen Schätzung einer durchschnittlichen, mehrjährigen Rentabilität von 2 % beträgt der jährliche Minderertrag rund CHF 28'680. Die Investition wird nach Abschluss des Projektes in der Bilanz aktiviert. Die Abschreibungsdauer beträgt 40 Jahre und beginnt im Folgejahr nach der Aktivierung. Jährlich werden somit rund CHF 35'850 abgeschrieben. Die Erfolgsrechnung der Einwohnergemeinde wird somit durch das Projekt jährlich um gesamthaft CHF 64'530 zusätzlich belastet, was rund 0.2 Steuerprozenten entspricht.

8. Weiteres Vorgehen und Termine

Das Teilprojekt „Verlängerung Vorsortierung“ wird nach der Beitragsgenehmigung durch den Einwohnerrat Brugg vorläufig kantonsintern genehmigt und gleichzeitig über den Verpflichtungskredit und die Kostenteilung Beschluss gefasst. Dann kann das Baugenehmigungsverfahren für das Projekt erfolgen. Nach der Behandlung allfälliger Einwendungen kann die definitive Genehmigung beziehungsweise Gutheissung des Projekts gemäss § 95 des Baugesetzes erfolgen. Anschliessend erfolgen der Landerwerb, die Submission der Bauarbeiten und die Realisierung.

Das Teilprojekt „Lichtsignalanlage „Langmatt“, Busschleuse „Au“ und flankierende Massnahmen „Sommerhalden“ wird ebenfalls nach der Beitragsgenehmigung durch den Einwohnerrat Brugg vorläufig kantonsintern genehmigt und gleichzeitig über den Verpflichtungskredit und die Kostenteilung Beschluss gefasst. Da die Umsetzung dieses Teilprojektes ohne strassenbauliches Projektauflage- und Genehmigungsverfahren nach Baugesetz auskommt, erfolgt direkt die Ausschreibung der Bauarbeiten. Die Verfügung der Signalisation des Teilfahrverbotes auf der Sommerhaldenstrasse und die Publikation im Amtsblatt erfolgt durch die Regionalpolizei im Auftrag des Stadtrates. Die Realisierung der Massnahmen wird zwischen dem Kanton und der Stadt zeitlich koordiniert und soll nach der definitiven Projektgenehmigung zügig umgesetzt werden.

9. Schlussbemerkungen

Grundsätzlich kann die Gesamtverkehrsmenge im Kantonsstrassennetz nicht reduziert werden. Mit dem Verkehrslenkungs- und Steuerungskonzept plant der Kanton eine gezielte Verkehrsbeeinflussung auf einem in den Hauptverkehrszeiten in weiten Teilen ausgelasteten Strassennetz. Dazu arbeitet das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zusammen mit den Standortgemeinden Brugg und Windisch an mehreren Projekten, die den öffentlichen Verkehr bevorzugt behandeln sollen. Es ist dem Stadtrat ein Anliegen, dass die Pünktlichkeit und die Fahrplanstabilität der Busse mit entsprechenden Massnahmen gewährleistet werden kann. Mit der Modernisierung der Steuerungen der Lichtsignalanlagen an den Verkehrsknoten „Neumarkt“, „Casino“ und „Zollplätzli“ konnten die ersten Elemente des Verkehrsmanagements und der Leistungsoptimierung bereits umgesetzt werden. Die vorliegenden Anträge stellen ein weiteres Massnahmenpaket dar. Künftige Massnahmen wie z.B. Zuflussdosierungen auf den Eingangsachsen zu den Zentrumsgemeinden Brugg und Windisch werden folgen. Der Stadtrat erachtet es für die künftige Entwicklung der Stadt Brugg als wichtig, dass die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes optimal genutzt und die Verkehrs- und Erschliessungsqualität sichergestellt wird.

Demgemäss die

Anträge:

1. Sie wollen für das Teilprojekt „Verlängerung Vorsortierung“ als Massnahme des Verkehrsmanagements einen Beitrag von CHF 957'000, zuzüglich Teuerung ab April 2016 (ZH WBK-Index Basis 2010, 99.2 Punkte), bewilligen.
2. Sie wollen für das Teilprojekt „Lichtsignalanlage „Langmatt“, Busschleuse „Au“ und flankierende Massnahmen „Sommerhalden“ als Massnahme des Verkehrsmanagements einen Beitrag von CHF 477'000, zuzüglich Teuerung ab April 2016 (ZH WBK-Index Basis 2010, 99.2 Punkte), bewilligen.

Brugg, 29. August 2016

NAMENS DES STADTRATES

Der Stadtammann: Der Stadtschreiber:

Beilagen:

- 4 Ausschnitte der Situationspläne der Teilprojekte

Die ausführlichen Projektdossiers mit den Berichten des Departements Bau, Verkehr und Umwelt sind auf der Homepage der Stadt Brugg aufgeschaltet und bei der Abteilung Planung und Bau zu den Bürozeiten einsehbar.