

Frau Präsidentin, Herr Regierungsrat, geschätzte Anwesende,

Das uns heute hier vorliegende Geschäft der Einführung eines Verkehrsmanagements ist nichts Neues. Es funktioniert schon erfolgreich an anderen Orten. Was ein Verkehrsmanagement jedoch nicht kann, ist die Kapazitäten erhöhen. Schon gar nicht bei einer geschätzten jährlichen Zunahme des Strassenverkehrs von etwa 4%. Die Idee eines solchen Steuerungsinstrumentes ist es, ausserhalb von Wohngebieten, in den Pufferzonen den Verkehr zu bündeln und so an den kritischen Stellen den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Nur wenn der Verkehr dosiert wird, kann dieses System seine optimale Leistungsfähigkeit erreichen. Dass hier das Thema Flaschenhals Schulhausplatz als Teil des Gesamtkonzepts gleichzeitig angegangen werden muss, ist für die GLP klar. Wie schon in den Beratungen zum Strassengesetz stellt sich die erneut die Frage, welcher Betrag zur Finanzierung dieser Verkehrslenkungssysteme nun der Richtige ist. Die gesetzlichen Vorgaben der LSVA sehen vor, dass diese Abgaben nicht ausschliesslich für die Strasse zu verwenden sind. Rund die Hälfte dieser Erträge sollen für neue Aufgaben, unter anderem eben auch für Anlagen des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. Von daher kann in diesem Fall, eine Mitbeteiligung dem Öffentlichen Verkehr verlangt und weiterverrechnet werden. Auch wenn wir den MIV nicht gegen den ÖV ausspielen dürfen, so darf es jedoch nicht angehen, dass sich dieser Betrag in diesem konkreten Fall bei 50% bewegt. Denn es geht hier doch mehrheitlich um die Lenkung des Individualverkehrs. Wir gelangen mit

zunehmenden Verkehr schon jetzt an unsere Kapazitätsgrenzen und wollen wir dem Schleich- und unnötigen Suchverkehr auch nur ein bisschen entgegenreten, so brauchen wir auch mit dem Bund vernetzte Verkehrslenkungssysteme. Durch die Einführung von Busspuren, welche auch durch Motorräder und Taxis benutzt werden können, wird der Individualverkehr entlastet was allen Verkehrsteilnehmenden entgegenkommt. Die nun durch die Kommissionsmehrheit knapp beschlossene Beteiligung von lediglich 50% aus der Strassenkasse scheint mir hier jedoch in Anbetracht dieser Situation hier in Baden / Wettingen etwas gar wenig zu sein. Im Kanton Zürich werden solche Verkehrslenkungssysteme übrigens zu 100% aus der Strassenrechnung getragen. Dies hingegen erachte ich aber ebenfalls als übertrieben. Als Kompromiss würde ich ihnen vorschlagen den Prozentsatz im Antrag der Kommission auf neu 65% zu Lasten der Strassenkasse und 35% zu Lasten des ÖV, also der Verwaltungsrechnung festzulegen. Somit würde dem doch mehrheitlichen Nutzen des Individualverkehrs gegenüber dem ÖV besser Rechnung getragen. Ich danke ihnen für die Unterstützung dieses Kompromissantrages.

Roland Agustoni, Rheinfelden

Der Grosse Rat lehnte den Kompromissvorschlag mit 75 : 52 Stimmen ab.