

## Medienmitteilung

### Leitsätze für eine Verkehrspolitik der Stadt Brugg der FDP-Fraktion Stadt Brugg

---

#### 1. Ausgangslage

Die neuere Verkehrspolitik des Stadt- und Einwohnerrates mit den einseitigen und fast flächendeckenden Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen wurde am 10. Februar 2019 vom Volk mit 57% der Stimmen verworfen.

Im Folgenden wird zuhanden des Stadtrates eine Verkehrspolitik definiert. Sie geht davon aus, dass alle Verkehrsteilnehmer im Rahmen des Rechts frei sind, wie sie von A nach B gelangen wollen. Gebote und Verbote sind auf das absolut notwendige Minimum dort zu beschränken, wo zur notwendigen und definierten Zielrichtung andere Massnahmen nachweislich unmöglich oder wirkungslos sind. Der Stadtrat soll sich für eine verursachergerechte Kostendeckung einsetzen.

#### 2. Leitsätze zur Verkehrspolitik der Stadt Brugg

##### **Leitsatz 1: Den Strassenverkehr ausserhalb der Quartiere sicher und stauarm gestalten, in abgeschlossenen Quartieren präventive Temporeduktionen vornehmen.**

Die vorgesehene Zentrumsentlastung Brugg / Windisch (OASE) ist ein Generationenprojekt. Die aktuelle Tunnellösung geht in die richtige Richtung. Der Tunnel ist im Sinne der Internalisierung von externen Kosten auf beiden Seiten zu verlängern, auch um die Emissionen weiter zu reduzieren und den Hochwasserschutz zu verbessern.

Auf allen Strassen der Kategorien Hauptverkehrsstrassen bis Sammelstrassen (gemäss KGV MIV vom 29. Mai 2017), auf allen Busachsen und der Fröhlichstrasse (Ausnahme: bestehende Tempo-20-Zone) gilt Tempo-50-Regime.

Um dort den Verkehr sicherer zu machen, wo er besonders gefährlich ist, sind Kreuzungen vermehrt mit Rechtsvortritt-Lösungen (z.B. Schöneegg-Platz) zu realisieren. Davon profitiert oft der Busverkehr.

Um den Verkehrslärm zu reduzieren, sind - wo technisch machbar - konsequent lärmarme Beläge zu verwenden.

Auf Quartierserschliessungsstrassen können Tempo-30-Zonen ohne bauliche Massnahmen zur Temporeduktion ausgeschildert werden, sofern nachgewiesener Bedarf z.B. wegen regelmässigen Tempo-Exzessen oder übermässigem Lärm besteht und es sich um abgeschlossene Quartiere handelt. Dabei sind die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer angemessen zu berücksichtigen.

Die gerade für den Langsamverkehr gefährlichen Kap-Bushaltestellen (z.B. Obergrüt / Badi und Bodenacker) und künstlichen Doppelkap-Strassenengnisse (z.B. in der Laurstrasse auf Höhe Bauernverband / Familienzentrum) sind aufzuheben und durch Fahrbahnhaltestellen mit Mittelinseln und Fussgängerstreifen zu ersetzen.

## Leitsatz 2: Den Öffentlichen Verkehr schrittweise an die Zukunft anpassen.

Schinznach-Bad ist mit dem öV besser in Brugg zu integrieren. Die S12 ist mit einer Haltestelle im Bereich Rütene / Westquartier bis nach Schinznach-Bad und der Westquartierbus bis in den Bereich Aarestrasse / Schulhaus in Schinznach-Bad zu verlängern. Der Westquartierbus ist als durchgehende Linie von Schinznach-Bad nach Lauffohr zu konzipieren.

Um den Busverkehr zu beschleunigen, ist an Kreuzungen grundsätzliche der Rechtsvortritt wieder einzuführen, z.B. am Lindenplatz.

## Leitsatz 3: Den Fuss- und Velo-Verkehr (Langsamverkehr) entflechten.

Der in der Corona-Zeit erheblich gewachsene Fuss- und Velo-Verkehr ist zu entflechten. Dies gilt namentlich für den Neumarkt, die Mühlebrücke und das «Gwagglibrüggli». Sowohl dem Fuss- als auch dem Veloverkehr sind die notwendigen Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen.

Das Velofahrverbot auf Trottoirs für über 12-Jährige ist durch die Regionalpolizei konsequent durchzusetzen. Analoges gilt für elektrische Trendfahrzeuge wie E-Trottinets.

-----

Anzahl Zeichen inkl. Leerzeichen: 3'544.

-----

Kontakt:

Leiter der FDP-Arbeitsgruppe Verkehr  
Peter Haudenschild  
Im Hegel 20, 5200 Brugg

Tel. 076 421 5503

[haudenschild.peter@bluewin.ch](mailto:haudenschild.peter@bluewin.ch)

11.11.2021 / PH