

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Abteilung Verkehr

30. Juni 2020

ERLÄUTERUNGEN

Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (Ausnahmetransportroutenverordnung, ATRV); Änderung

Zusammenfassung

Die Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (ATRV 751.172) vom 22. Dezember 2004, Stand 1. September 2011, regelt die Definition und die ständige Offenhaltung des Versorgungsroutennetzes im Kanton Aargau. Anpassungen am bestehenden Netz werden nötig infolge von Neubauten, Umbauten, Gemeindebegehren sowie sich wandelnder Bedürfnisse der Industrie.

Der vorliegende Bericht zur Teilrevision der Verordnung enthält die wichtigsten Änderungen, zukünftig geplante Änderungen sowie geprüfte Alternativen. Insgesamt wurden 21 Anpassungen am Versorgungsroutennetz durchgeführt. In drei Fällen wurden Neuaufnahmen oder Anpassungen an bestehenden Linienführungen infolge Neu- oder Umbauten notwendig. Vier Neuaufnahme wurden aufgrund verkehrsplanerischer Überlegungen durchgeführt. In einem Fall wurde die bestehende Route infolge eines Rückbaus eines Unterwerks überflüssig und aus dem Versorgungsroutennetz entlassen. Vier Änderungen wurden aufgrund des Rückbaus von Hindernissen fällig. Neun Anpassungen wurden auf Wunsch der Werkeigentümerinnen und -eigentümer oder der Gemeinden durchgeführt. Die betroffenen Werkeigentümerinnen und -eigentümer sowie die Gemeinden erhielten die Möglichkeit zur Mitwirkung. Auf ihre Wünsche wurde soweit wie möglich eingegangen.

1. Ausgangslage

Im Jahr 1973 erliess der Regierungsrat des Kantons Aargau, gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958¹, die Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962² und das damals gültige Baugesetz – die Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte.³ Die Verordnung trat am 1. März 1973 in Kraft und definierte ein neues, als Richtplan bezeichnetes Netz von Versorgungsrouten (Anhang 1) mit einem "Beschrieb der provisorischen Versorgungsrouten" (Anhang 2).

Über alle Kantone bestehen seit 1968 Landeskarten mit dem Eintrag der Export- und Versorgungsrouten. In diesen Karten sind die Strassen bezeichnet, die für seltene Transporte mit Übermassen und Übergewichten bestimmt sind. Dadurch ist ein gesamtschweizerisches, zusammenhängendes Netz für Ausnahmetransporte sichergestellt. Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz

¹ SR 741.01

² SR 741.11

³ Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte vom 19. Februar 1973 (AGS Bd. 8, S. 501)

(BPUK) hat die Aufgabe übernommen, die Offenhaltung dieser Routen zu überwachen. Beeinträchtigungen infolge von Baustellen, Neubauten oder Korrekturen an Strassenkörpern erschwerten im Verlaufe der Jahre die Durchführung der Ausnahmetransporte. Eine 1994 von der BPUK durchgeführte Vernehmlassung bei den Kantonen zeigte, dass verschiedene Streckenabschnitte Änderungen erfahren haben. Weiter war der Umfrage zu entnehmen, dass verschiedene Kantone Probleme haben, die Routen offen zu halten.

Aufgrund der veränderten Verhältnisse im Strassennetz und der gewandelten Bedürfnisse der Industrie und Kraftwerke drängte sich im Jahr 2004 eine Überprüfung des Versorgungsroutennetzes von 1973 auf. Bestehende Netzlücken wurden mit neuen Elementen oder mit den provisorischen Versorgungsrouten von 1973 geschlossen. Illusorische Netzbestandteile des bisherigen Richtplans (Realisierung einer Strassenanlage nicht absehbar) wurden gestrichen. Zudem wurde die Verordnung nach den Richtlinien der Rechtssetzung vom 15. August 2001 neugestaltet. Es wurden Paragraphen spezifiziert oder hinzugefügt, welche die Finanzierung der Mehrkosten regeln und die Offenhaltung der Versorgungsrouten gewährleisten. In den Jahren 2005 und 2011 wurden nochmals kleine Änderungen redaktioneller Art durchgeführt.

Die Verordnung aus dem Jahr 2004 hat sich in den letzten 14 Jahren bewährt. Allerdings haben sich die Verhältnisse im Strassenverkehr und die Bedürfnisse der Industrie und Kraftwerke in diesen Jahren verändert. Eine Überprüfung des Versorgungsroutennetzes wurde fällig.

2. Grundlagen

Bundesrecht

Das SVG bestimmt in Art. 9 die Ausmasse und die Gewichte der in der Schweiz zugelassenen Strassenfahrzeuge. Der Bundesrat ist gemäss Art. 9 Abs. 3 SVG ermächtigt, nach Anhören der Kantone gewisse Ausnahmen vorzusehen und deren Voraussetzung zu umschreiben. Art. 80 Abs. 1 lit. b VRV hält fest, dass Ausnahmen zulässig sind für die Beförderung eines unteilbaren Gutes, wenn die Vorschriften trotz Verwendung geeigneter Fahrzeuge nicht eingehalten werden können (vgl. auch Art. 25 Abs. 3 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS] vom 19. Juni 1995; SR 741.41). Art. 64 ff. VRV enthalten die Vorschriften über die zulässigen Ausmasse und Gewichte.

Gesetz über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen (Baugesetz, BauG)

§ 92 Abs. 4 des Baugesetzes⁴ legitimiert den Regierungsrat, mittels Verordnung die Beschaffenheit von Strassen näher zu umschreiben. Die in § 44a der Bauverordnung⁵ aufgeführten Richtlinien regeln die Beschaffenheit der Strassen. Mit dem Beschluss des Grossen Rates vom 10. März 2009 wurde § 87a in das BauG aufgenommen, welcher den Regierungsrat legitimiert, Strassen als Versorgungsrouten zu bezeichnen. Mit § 87a BauG wird gleichzeitig die spezifische Rechtsgrundlage für die Finanzierung der Mehrkosten, die durch eine Versorgungsroute bedingt sind, geschaffen. Gemäss § 87 Abs. 2 BauG (Finanzierung) kann der Grosse Rat im Streitfall entscheiden.

Teilrevision der Verordnung über die Offenhaltung von Routen für Ausnahmetransporte

Die Verordnung aus dem Jahr 2004 hat sich in den vergangenen 16 Jahren grundsätzlich bewährt. Auslöser für die Teilrevision sind die Änderungen und Ergänzungen am Kantonsstrassennetz und die bisher äusserst langsame Gangart bei der Beseitigung der hauptsächlichen Hindernisse für die Verwirklichung des Richtplans. In diesem Zusammenhang werden auch einzelne Routenführungen geändert.

⁴ Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG; SAR 713.200)

⁵ Bauverordnung vom 25. Mai 2011 (BauV; SAR 713.121)

Die revidierte Verordnung regelt wiederum die Festlegung, den Ausbaustandard und die Offenhaltung der Versorgungsrouten. Das Netz der Routen für Ausnahmetransporte besteht aus vier Typen von Versorgungsrouten mit ihren unterschiedlichen Ausbaugrössen respektive gewährleisteten Höchstbelastungen (vorbehältlich lokale Einschränkungen und Hindernisse):

Typ	Durchfahrtsbreite b	Lichte Höhe H	Gesamtgewicht ⁶ G	Achslast A
I	6,50 m	5,20 m	4800 kN	300 kN
I red.	6,50 m	5,20 m	3200 kN	200 kN
II	5,00 m	4,80 m	2400 kN	200 kN
III	4,50 m	4,80 m	900 kN	120 kN

Tabelle 1: Übersicht über die Typen der Versorgungsrouten im Kanton Aargau

Der Anhang 1 der neuen Verordnung enthält einen Übersichtsplan über die Versorgungsrouten. Im Anhang 2 befindet sich eine alphabetisch geordnete Liste aller Gemeinden, auf deren Gebiet Kantons- und/oder Gemeindestrassen mit einer Versorgungsroute belegt sind. Neu werden im Anhang 3 die Hindernisse mit ihrer Art der Einschränkung aufgeführt.

Minimales Geodatenmodell kantonale Ausnahmetransportrouten

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) stellt über die Nationale Geodaten-Infrastruktur die Geobasisdaten der Versorgungsrouten öffentlich zur Verfügung. Die Geobasisdaten werden durch die Kantone gemäss dem minimalen Geodatenmodell kantonale Ausnahmetransportrouten (MGDM) erstellt. Das minimale Geodatenmodell bezweckt die Harmonisierung der Geodaten und bildet damit die Grundlage für die Nutzung. Das minimale Geodatenmodell verwendet ein anderes Lichtraumprofil als der Kanton Aargau. Es weist eine zusätzliche Breite 'c' je nach Typ von 1 m bis 1.5 m (ab 1 m Höhe über Strassenniveau) auf. Im Kanton Aargau würde eine derartige Änderung zu einem grossen Anpassungsbedarf (Standort von Signalen, seitliche bauliche Hindernisse) führen. In Absprache zwischen den Abteilungen Verkehr und Tiefbau sowie dem Strassenverkehrsamt wurde entschieden, auf eine derartige Anpassung zu verzichten und die bisherige Praxis mit der Gewährleistung einer max. Lichten Breite 'b' gemäss Tabelle 1 bereits ab Strassenniveau beizubehalten.

Anforderungen an Versorgungsrouten

Die Anforderungen an den Bau und den baulichen Unterhalt von Versorgungsrouten richten sich nach den aktuell gültigen Richtlinien, Normalien und Empfehlungen anerkannter Fachverbände. Die Festlegung der Ausbaugrössen der Versorgungsrouten stützt sich auf die Vorgaben des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ab⁷ und gelangt in der ganzen Schweiz – teilweise ergänzt mit weiteren Untertypen wie zum Beispiel im Aargau der Typ I reduziert – zur Anwendung. Die Ausbaugrössen stellen eigentliche Mindestmasse dar, die im Aargau gewährleistet werden. Im Einzelfall und nach sorgfältiger Vorabklärung kann auch ein Transport mit darüber hinausgehenden Massen oder Gewichten noch durchgeführt werden. Der Kanton stellt hingegen keine Routen sicher, welche die Ausbaugrössen gemäss Verordnung überschreiten.

⁶ In der Verordnung aus dem Jahr 1973 erfolgt die Angabe des Gesamtgewichts in t (Tonne). Die heute gültige SI-Einheit für die Gewichtskraft ist N (Newton), 1t entspricht 10'000 N bzw. 10kN.

⁷ Siehe § 41 BauV: SN 640 201 "Geometrisches Normalprofil - Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer", Ziffer 11, Oktober 1992.

3. Vorgehensweise

Die Grundlage bildet das Versorgungsroutennetz der Verordnung aus dem Jahr 2004. Es wurde geprüft, welche relevanten Änderungen sich in den letzten Jahren ergeben haben. Solche Änderungen sind Gemeindezusammenschlüsse, Veränderungen am Strassennetz, der Rückbau bestehender Hindernisse, Änderungen an den Versorgungsrouten in den anschliessenden Kantonen und die veränderten Bedürfnisse der Industrie. Im Kanton Aargau sind 67 Werke an dem Versorgungsroutennetz angeschlossen. Alle Werkeigentümerinnen und -eigentümer wurden kontaktiert und zur Notwendigkeit der Erschliessung mit einer Versorgungsroute befragt.

Die Ergebnisse wurden mit der Abteilung Tiefbau und dem Strassenverkehrsamt koordiniert. Von Seiten des Strassenverkehrsamtes gab es weitere Änderungsvorschläge, welche sich aufgrund der Erfahrungen aus dem operativen Betrieb ergaben.

Das überarbeitete Versorgungsroutennetz wurde den betroffenen Gemeinden zur Mitwirkung unterbreitet. Auf Wünsche der Gemeinden wurde soweit wie möglich eingegangen.

4. Umsetzungsvorschlag

Ausgangsbasis ist das bestehende Netz mit den vier Typen I, I reduziert, II und III. Der Grundsatz der streckenbezogenen Aufführung der Versorgungsrouten wird weitergeführt.

Das bisherige Netz der Versorgungsrouten vom Typ I wird, soweit bestehend, übernommen. Aufnahmen von neuen Strecken sind durch entsprechende Entlassungen kompensiert. Das Netz der Versorgungsrouten beschränkt sich grundsätzlich auf die Kantonsstrassen, nur in Ausnahmefällen werden Gemeindestrassen miteinbezogen.

Seit der Änderung von Art. 35 Abs. 4 VRV vom 22. Oktober 1997 sind auf Nationalstrassen Transporte nicht mehr verboten; die Nationalstrassen im Aargau werden aber nicht in das Netz der Versorgungsrouten miteinbezogen. Bei Bedarf können im Aargau auf den Nationalstrassen Ausnahmetransporte bis max. 960 kN (95 t) oder 4,3 m Höhe durchgeführt werden.

4.1 Netzdefinition und Netzfunktion

Das überarbeitete Netz der Versorgungsrouten besteht aus drei Haupttrouten und verschiedenen Ergänzungsrouten. Die Haupttrouten sind als Typ I eingestuft und bilden ein zusammenhängendes Netz. Haupttrouten sind die Ost-West-Routen Surbtal – Rheintal sowie Zürich Süd – Kanton Solothurn und die Nord-Süd-Route Döttingen – Fislisbach. Bei den Ergänzungsrouten handelt es sich um heute oft befahrene, sinnvolle Ergänzungen zu den drei Haupttrouten. Sie sind als Versorgungsrouten Typ I, Typ I reduziert und Typ II aufgenommen worden und berücksichtigen die Änderungen in der Routenführung, wie sie in den letzten Jahren in der Praxis erfolgten. Die Überprüfung aus operativer Sicht durch das Strassenverkehrsamt hat gezeigt, dass zum Beispiel der Transport mit der Bahn kaum eine Rolle spielt und die Zufahrtsstrecken ab den Bahnhöfen nicht mehr benötigt werden.

Die wesentlichen Änderungen im Überblick (vgl. Graphische Synopse Anhang A):

Typ	Art der Veränderung	Erläuterung
Typ I	<i>Anpassung der Linienführung:</i> Ortsumfahrung Mellingen	Entlastung des Zentrums Mellingen
Typ I red.	<i>Neuaufnahme:</i> K123 Bünztalstrasse Villmergen-Wohlen <i>Anpassung der Linienführung:</i> Ortszentrum Birr <i>Entlassung:</i>	Entlastung des Zentrums Villmergen Neue Linienführung der Kantonsstrassen

	Birr – Brunegg – Niederlenz Hallwil – Teufenthal	Route wird nicht mehr benötigt, wird mit der Route über Scherz kompensiert. Route wird nicht mehr benötigt, wird mit der Route Lenzburg – Suhr kompensiert.
Typ II	<i>Neuaufnahme:</i> Birr – Mellingen Neuenhof Zufahrt Kraftwerk und Unterwerk <i>Anpassung der Linienführung:</i> Aarau Zufahrt Wasserkraftwerk Rüchlig Beznau Zufahrt Wasserkraftwerk Oftringen K104 Äussere Luzernerstrasse Rheinfelden K495 Zufahrt Wasserkraftwerke Unterwerk Mellikon Zufahrt <i>Aufklassierung auf Typ II und Anpassung der Linienführung:</i> K113 – Zufahrt PSI Ost <i>Abklassierung auf Typ II:</i> Seon Industriegebiet Birren – Hallwil Suhr – Teufenthal <i>Entlassung:</i> Klingnau Zufahrt Unterwerk Koblenz Zofingen K233 Strengelbachstrasse	Gemäss Strassenverkehrsamt häufig benutzt Notwendige Erschliessung Auf Wunsch des Besitzers Ursprüngliche Zufahrt nicht mehr möglich Neue Linienführung der Kantonsstrassen Ursprüngliche Zufahrt nicht mehr möglich Auf Wunsch der Gemeinde Mellikon Auf Wunsch von PSI und Gemeinde Würenlingen, keine wesentlichen Auswirkungen Durch die Entlassung von Hallwil – Teufenthal ist eine Weiterführung als Typ I reduziert überflüssig. Unterwerk wurde zurückgebaut Nicht mehr möglich, wird kompensiert über die K204.
Typ III	<i>Neuaufnahme:</i> Baden Zufahrt Unterwerk Rekingen Zufahrt Unterwerk Schafisheim Zufahrt Unterwerk Würenlingen Zufahrt Unterwerk	Notwendige Erschliessung Notwendige Erschliessung Notwendige Erschliessung Notwendige Erschliessung

Das neue Netz der Versorgungsrouten beinhaltet einzelne Routen, die nach Beseitigung der Hindernisse auf übergeordneten Routen später nicht mehr benötigt werden. Das Netz der Versorgungsrouten soll deshalb periodisch – zum Beispiel alle fünf bis zehn Jahre – überprüft werden.

Die nachfolgenden Strecken können mittel- bis langfristig gestrichen werden:

Typ	Routen mit Option auf spätere Streichung	Voraussetzung
Typ I red.	Aarau Tellstrasse – Mühlemattstrasse K238	Beseitigung des Hindernisses auf der K207
	Etzgen K287 - Stilli	Beseitigung aller Hindernisse zwischen Frick und Villigen
	Villmergen Zentrum	Beseitigung des Hindernisses auf der K123

Dieser Ausblick erlaubt eine Prioritätensetzung für die Beseitigung der Hindernisse auf den übergeordneten Routen (Typ I). Entsprechend kann auf die Beseitigung der Hindernisse auf denjenigen Routen, die später aus dem Netz entlassen werden, verzichtet werden.

Auslöser für die Veränderungen waren die Rückmeldungen der Industrie und Kraftwerke, Veränderungen der Linienführung der Kantonsstrassen und die Beseitigung von Hindernissen, wodurch Ausweichrouten gestrichen werden können. Auf einige Vorschläge konnte nicht eingegangen werden. Die wesentlichen verworfenen Vorschläge im Überblick:

Typ	Verworfenener Vorschlag	Begründung
Generell	Aufnahme der Standorte von geplanten Windkraftanlagen gemäss Richtplan	Die grossen Längen bei Windkraftanlagen führen generell zum Problem und müssen bei jedem Standort speziell betrachtet werden. Die Anzahl an geplanten Anlagen ist gering und der aktuelle Stand der Projekte lassen noch keine genauen Informationen über die Erschliessung zu. Eine generelle Aufnahme ist zurzeit nicht zweckmässig.
Streichung	Bremgarten – Fislisbach Frick – Aarau Frick – Etzgen	Der Anschluss von Typ I reduziert an den Kanton ZH in Aesch und Ottenbach kann nicht gewährleistet werden. Es bestehen keine Alternativen und die Route ist für das übergeordnete Netz von Bedeutung. Aufgrund eines Hindernisses in Brugg kann die hindernisfreie Zufahrt zum PSI West nicht gewährleistet werden.
Anpassung Linienführung	Buchs: Verlegung der Versorgungsrouten von der Gysistrasse auf den Nordring Gebenstorf: Anpassung der Linienführung zum Kraftwerk Vogelsang über die Aarestrasse und Limmatstrasse Ennetbaden: Verlegung der Versorgungsrouten von der Badstrasse in den Bädertunnel	Lichttraumprofil bei den Kreisel Torfeld und Neubuchsstrasse ungenügend, zudem weitere Probleme beim Bahnübergang. Betroffenes Areal erfährt in absehbarer Zukunft eine komplette Neugestaltung. Die Erschliessung mit einer Versorgungsrouten wird im Rahmen dieser Neugestaltung neu definiert. Lichttraumprofil des Bädertunnels ungenügend
Neuaufnahme	Stein – Eiken: Typ I reduziert Villnachern – Auenstein: Typ II	Lichttraumprofil der SBB-Unterführung ungenügend, Beseitigung des Hindernisses nicht möglich oder zu kostspielig. Aarebrücken von Rapperswil nach Auenstein werden in absehbarer Zukunft saniert. Die Erschliessung des Wasserkraftwerkes ist gewährleistet. Eine Aufnahme hätte somit unnötige Investitionen zur Folge.

4.2 Redaktionelle Anpassungen

Bei der Überprüfung der Verordnung aus dem Jahr 2004 ergaben sich auch diverse Anpassungen redaktioneller Art. Gemeindefusionen (Stand 1. Januar 2020), Änderungen in den Strassennamen und Strassennummern sowie Veränderungen des Kantonsstrassennetzes erfordern diverse Anpassungen in der Verordnung. Sie sind in der Synopse ersichtlich.