

Verkehrszukunft im Ostaaargau

Erste Lösung zeichnet sich ab

Brugg will Tunnel unter der Aare

Brugg und die Nachbargemeinden haben gemeinsam mit dem Kanton eine mögliche Lösung zur Verkehrsentslastung ausgearbeitet. Sie sieht einen Tunnel unter der Aare vor. Eine neue Brücke wollen sie nicht.

VON MATHIAS KÜNG

Seit 2014 läuft eine intensive Diskussion über Vorschläge des Kantons zur Verkehrszukunft im Ostaaargau (Oase). In Diskussion sind je zwei verbliebene Bestvarianten für Lösungen im Raum Baden, im Raum Brugg (vgl. Karte) und für eine bessere Anbindung des Unteren Aaretals (vgl. untenstehenden Artikel). Eines der übergeordneten Ziele von Oase ist, im Raum Brugg mit den Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr insbesondere eine Entlastung der Zentren vom hohen Durchgangsverkehrsanteil zu erreichen. Der Grosse Rat hat die beiden «Bestvarianten» für Brugg vor einem Jahr als Zwischenergebnis im Richtplan eingetragen, und gleichzeitig den Kanton beauftragt, diese weiterzuentwickeln. Ziel ist, sich auf eine Variante zu einigen.

Einigung in Brugg

Seither haben viele Gespräche stattgefunden. Natürlich auch in Brugg. An diesem intensiven partizipativen Prozess waren in einer Arbeitsgruppe bisher der federführende Kanton sowie Spitzenvertreter von Brugg, Windisch, Hausen und Gebenstorf, sowie der Präsident des Regionalplanungsverbandes Brugg Regio beteiligt.

«In diesen Gesprächen wurde in alle Richtungen gedacht», sagt Bruggs Stadtmann Barbara Horlacher zur AZ. Wobei klar sei, dass es angesichts des anhaltenden Bevölkerungswachstums und der hohen Verkehrsbelastung des Zentrums eine Lösung braucht. Und man kam zu einem Schluss. Barbara Horlacher: «Der Stadtrat Brugg empfiehlt dem Kanton die Weiterbearbeitung der nun vorliegenden Zentrumsentlastung Brugg/Windisch.»

Vorgeschlagen wird eine Weiterentwicklung der Tunnelvariante, ergänzt mit einer längeren Aareunterquerung (in der Grafik blau eingezeichnet).

Rücksicht auf das Wasserschloss

Darauf sei man gekommen, sagt Horlacher, «weil wir hier sehr nahe am Wasserschloss sind, einem sehr sensiblen Lebensraum. Brugg will keine neue oberirdische Aarequerung. Die nun vorliegende Variante tangiert diese Naturräume und die daran angrenzenden Wohnquartiere wesentlich weniger als die beiden bisherigen Varianten» (vgl. Grafik). Dieser Tunnel würde überwiegend im Fels unterhalb des Grundwasserträgers liegen. Man habe damit auch auf den Grundwasserstrom entlang der Aare Rücksicht genommen. Für die Variante hätten sich auch die Mitglieder der bereits genannten Arbeitsgruppe sowie die Bau- und Planungskommission von Brugg ausgesprochen, sagt Horlacher.

Dann wären damit die Wünsche von Brugg erfüllt? Horlacher: «Es gibt natürlich nach wie vor Punkte, die der Stadtrat kritisch beobachtet. Zum Beispiel, wo genau die Tunnelportale hinkommen sollen, wie diese gestaltet werden, wie genau die Linienführung im Auffeld auf der anderen Flussseite Richtung Unteres Aaretal aussehen soll, oder wie die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete des Wasserschlosses aus den Wohnquartieren sichergestellt wird.» Es lasse sich aber sagen, so Horlacher, «dass wir mit dieser Variante eine spürbare Entlastung des Zentrums vom Durchgangsverkehr bekämen. Weniger Verkehr gäbe es auf der Zurzacherstrasse, der Casinobrücke, beim Knoten Neumarkt und auf der Aarauerstrasse. In Windisch gilt dies zudem für die Zürcher- und Hauserstrasse. Indem der Durchgangsverkehr aus der



«Indem der Durchgangsverkehr rauskommt, verbessern wir unsere Erreichbarkeit, schaffen Kapazität für den Ziel-Quellverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr.»

Barbara Horlacher
Stadtmann Brugg

Stadt rauskommt, verbessern wir unsere Erreichbarkeit, schaffen Kapazität für den Ziel-Quellverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Velo- und Fussverkehr.»

Zudem eröffneten sich neue Möglichkeiten zur Stadtentwicklung und innerstädtischen Aufwertung. Horlacher: «Die Spielräume für die städtebauliche Entwicklung von Brugg sowie der Einbezug des Langsamverkehrs waren wichtige Aspekte für unsere Variantenbewertung. Erfreulicherweise sind jetzt seitens des Kantons die Massnahmen für Förderung und Ausbau des Velo- und Fussverkehrs viel konkreter als im Anfangsstadium der Diskussion. So wird nicht einseitig nur auf die Strasseninfrastruktur gesetzt.»

Öffentliche Anhörung wohl 2019

«Wir spüren ein grosses Informationsbedürfnis in der Bevölkerung», sagt Horlacher weiter. Sie ist denn auch froh, dass sie jetzt mit dem aktuellen Planungsstand raus gehen und die Bevölkerung informieren kann.

Aber wie geht es weiter? Der Zeithorizont für das Projekt Oase des Kantons, zu dem die Umfahrung Brugg gehört, ist ja auf das Jahr 2040 ausgerichtet. Dieser Prozess und die zugehörigen Verfahren brauchen Zeit, bestätigt Horlacher. Bevor die Variante im Richtplan festgesetzt wird, erfolge - voraussichtlich im Herbst 2019 - eine öffentliche Anhörung, zusammen mit der Behördenvernehmlassung. Im Sommer 2020 könnte der Regierungsrat einen entsprechenden Beschluss fassen, der Grosse Rat Ende 2020 entscheidet.

Und die Kosten?

Zu den genauen Kosten der gewählten Variante und zum Bezahlschlüssel zwischen Kanton und Stadt könne man noch nichts sagen, so Horlacher weiter: «Die



Brugg leidet unter starkem Verkehr (im Bild)

Kostengenaugigkeit schwankt in der jetzigen Phase um plus/minus 50 Prozent. Im nächsten Schritt wird diese auf plus/minus 30 Prozent verbessert. Der Kanton muss die Variante zudem erst genau durchrechnen. Dann ist auch über den Verteilschlüssel zu verhandeln, also darüber, welche Teile in den kantonalen und welche in den kommunalen Aufgabenbereich fallen.»

Sagen lasse sich, dass die Kosten für die vom Brugg Stadtrat empfohlene Variante in einem ähnlichen Rahmen liegen wie diejenigen für die derzeit im Richtplan als Zwischenergebnis eingetragene Südostumfahrung Windisch, so Horlacher. Zur Veranschaulichung: Die Grobkostenrechnung des Kantons für die Südostumfahrung Windisch (in der Grafik die längere grüne Linie) beträgt 351 Millionen Franken (plus/minus 50 Prozent). Die aktuellen Konzept- und Planungskosten bis zur Festsetzung im Richtplan werden zu 100 Prozent vom Kanton getragen.

Baden und Brugg entlasten und das Zurzibiet besser

Die Regierung plant Lösungen für bis 30 Prozent mehr Bevölkerung im Ostaaargau.

VON MATHIAS KÜNG

Vor drei Jahren hat der Regierungsrat der Öffentlichkeit ein Megaprojekt vorgestellt: Mit der Oase - dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau - will sie die heutigen und kommenden Verkehrsprobleme in dieser Region lösen. Dieses Konzept mit Zeithorizont 2040 soll die Zentren Baden und Brugg entlasten sowie das Untere Aaretal besser an das übergeordnete Netz anbinden.

Oase sei eine konsequente Umsetzung der kantonalen Mobilitätsstrategie und beinhalte die regionale Einbettung und Koordination von Massnahmen, die Teil der Agglomerationsprogramme bilden, sagt Verkehrsdirektor Stephan Attiger in einer ersten Zwischenbilanz: «Sie setzt gezielt räumliche Akzente und setzt die differenzierten Ziele für die

einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen bestmöglich um.» Ein besonderes Augenmerk gelte dem Veloverkehr, der vor allem in den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen stark gefördert werden soll - Attiger spricht hier von einem Quantensprung.

Der Ostaaargau sei eine dynamische, wirtschaftlich sehr starke Region und werde insbesondere in den Zentren überdurchschnittlich wachsen. Dies bringe mehr Bevölkerung - im Oase-Raum sind dies rund 25 bis 30 Prozent bis 2040 -, mehr Arbeitsplätze und damit auch mehr Verkehr. Mit dem vorliegenden Konzept wolle man die Standortgunst und damit die wirtschaftliche Prosperität hochhalten, betont Attiger, denn: «Das Bevölkerungswachstum und die damit verbundenen Mobilitätsansprüche kommen so oder so.» Oase sei die beste Lösung, um diese Herausforderung zu meistern, und die Mobilität in diesem Raum langfristig sicherzustellen, ist der Verkehrsdirektor und frühere Stadtmann von Baden überzeugt.

Die Ziele könne man optimal erreichen, wenn es gelingt, Massnahmen in den Räumen Baden und Brugg sowie für alle Verkehrsträger umzusetzen - also für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr, wozu Veloschnellrouten gehören.

Zu sehr auf Strassen fixiert?

Von linker und grüner Seite ist Attiger mit dem Vorwurf konfrontiert, dabei zu sehr auf neue Strassenkapazitäten zu

«Ziel ist ein möglichst breit abgestütztes Konzept mit der besten Lösung für die ganze Region.»

Stephan Attiger Aargauer Baudirektor

setzen. Denn jede neue Strasse ziehe zusätzlichen Verkehr an und löse das Problem gar nicht. Attiger hält dem entgegen, die Zentrumsentlastung beziehungsweise die neue Strasseninfrastruktur sei nur ein Element der Oase:

«Das Konzept behandelt die verschiedenen Verkehrsträger gleichwertig. Es sieht aufeinander abgestimmte Massnahmen sowie ein modernes Verkehrsmanagement vor.» Dabei gelte der Grundsatz, dass auf den Hauptverkehrsstrassen der Verkehr fließen soll und in den betroffenen Gebieten der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird. Attiger: «Wir brauchen Raum für die Umsetzung eines attraktiven Fuss- und Radverkehrs sowie für die Fahrplanstabilität im Busverkehr. So kann der Mehrverkehr - speziell in den Zentren - durch diese aufgenommen werden.» In Baden beispielsweise wolle man das Zentrum mit einem Tunnel entlasten. Bisher sei man mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur immer der Bevölkerungsentwicklung hinterhergehinkt. Neu wolle man vorausschauend Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen. Im Raum Baden bestehe ein hoher Anteil von Ziel-Quellverkehr. Gerade deshalb wolle man den ÖV stärken, etwa mit der Limmattalbahn, die längerfristig von Killwangen

via Wettingen über die Hochbrücke bis nach Baden führen soll. Anders ist die Situation im Raum Brugg. Dieser hat viel Durchgangsverkehr.

Massnahmen reichen nicht

Gerade im Raum Baden und noch mehr in Untersiggenthal werden die vorgeschlagenen Lösungen allerdings zum Teil sehr kontrovers diskutiert. Was, wenn die Regierung damit auflaufen sollte? Sollte Oase nicht umgesetzt werden, «würde dies die heute bestehenden Verkehrsprobleme massiv verschärfen», sagt Attiger. Selbst die Umsetzung aller bereits geplanten und allfälliger weiterer ÖV-Massnahmen würde nicht ausreichen, um die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung in dieser Region abdecken zu können.

Verlagerung in Agglomeration?

Aber was haben die anderen davon, wenn Baden und Brugg entlastet werden. Belastet dies nicht indirekt die Agglomeration? Attiger schüttelt den Kopf.

Vorverurteilt? Egloff kritisiert Post-Bericht

Koradi-Rücktritt Bankrats-Präsident Dieter Egloff stellt den Untersuchungsbericht zur Postauto-Affäre infrage.

VON ELIA DIEHL

Pascal Koradis Rücktritt als AKB-Chef war unvermeidlich. Das sieht auch Bankratspräsident Dieter Egloff so. Zu gross war die Gefahr, dass die Reputation der Bank unter Koradis Rolle als ehemaliger Post-Finanzchef gelitten hätte. Egloff macht aber gleichzeitig deutlich, dass er mit der Art und Weise, wie der Untersuchungsbericht zur Postauto-Affäre veröffentlicht wurde, nicht einverstanden ist. Im «Talk Täglich» auf Tele MI bemängelte er konkret, «dass vom 330-seitigen Bericht nicht einmal zwei Drittel veröffentlicht und die Dokumente lose zusammengestellt wurden». Auf dieser Grundlage würde ein Urteil über Pascal Koradi gefällt, ohne dass er im Rahmen der Untersuchung die Möglichkeit gehabt hätte, dazu Stellung zu nehmen. «Ich bin überzeugt: Hätte er rechtzeitig die Chance dazu gehabt, dann wäre das eine oder andere in einem anderen Licht dagestanden.»

Auch Koradi selber kritisiert das. In seinem Rücktritts-Communiqué vom Dienstag hielt der abtretende AKB-Chef fest: «Ich bedaure sehr, dass ich bis zum heutigen Zeitpunkt von den heute Verantwortlichen der Post nie angehört wurde. Eine lückenlose Klärung der Vorkommnisse wäre mir persönlich am Herzen gelegen.»

Zum Verhängnis wurde Koradi unter anderem ein E-Mail, das er am 2. Juni 2013 zuhänden der Postauto-Spitze verschickt hatte und nun im Untersuchungsbericht aufgeführt ist. Darin schreibt er von der Formulierung «Creative Accounting», die «unglücklich gewählt» sei und dazu führen könnte -

«wenn das Dokument in falsche Hände gelangt» - dass die Glaubwürdigkeit und Richtigkeit der Rechnung Postauto infrage gestellt werde.

Auch der Bankrat besprach die Passage mit Koradi. «Ich bin mir natürlich bewusst, dass das für Herr Koradi kompromittierende Textstellen sind», so Egloff im «TalkTäglich». Der Bankratspräsident warnt jedoch davor, den Text isoliert zu interpretieren und einfach zu sagen, so sei es gewesen. Schliesslich seien Millionen Dokumente mittels Software nach Stichworten gescannt und dabei ein paar Tausend Seiten letztlich gesichtet worden; davon wiederum seien Textpassagen im Bericht gelandet.

Diplomatisch sagte Egloff im TV-Gespräch, es stehe ihm nicht zu, das Vorgehen der Post zu kritisieren, fügte gleichzeitig aber an: «Ich bin von Beruf Rechtsanwalt. Da muss ich mir selbstverständlich zu diesem Vorgehen gewisse Fragen stellen.»

Tatsache ist: Eine Beurteilung und Würdigung von Dokumenten oder einzelnen Personen, die in der Postauto-Affäre involviert waren, kommen im veröffentlichten Untersuchungsbericht nicht vor.

Für CVP-Fraktionschef Peter Voser ist Koradi trotzdem unglaubwürdig geworden: «Er kann nicht sagen, er wisse als Finanzchef des Post-Konzerns nichts über die Buchhaltung bei Postauto». Auch für SVP-Präsident Thomas Burgherr ist der Fall klar: Koradi habe als Post-Finanzchef vollumfänglich von den Tricksereien gewusst. Dass der abgetretene AKB-

Chef dennoch nach wie vor das Gegenteil behauptet, sei ein Fehler, sagte Burgherr im «TalkTäglich». Aber selbst wenn er es eingestanden hätte, würde dies nichts ändern: «Für den Job als AKB-Chef braucht es eine weisse Weste, da verträgt es gar nichts.»

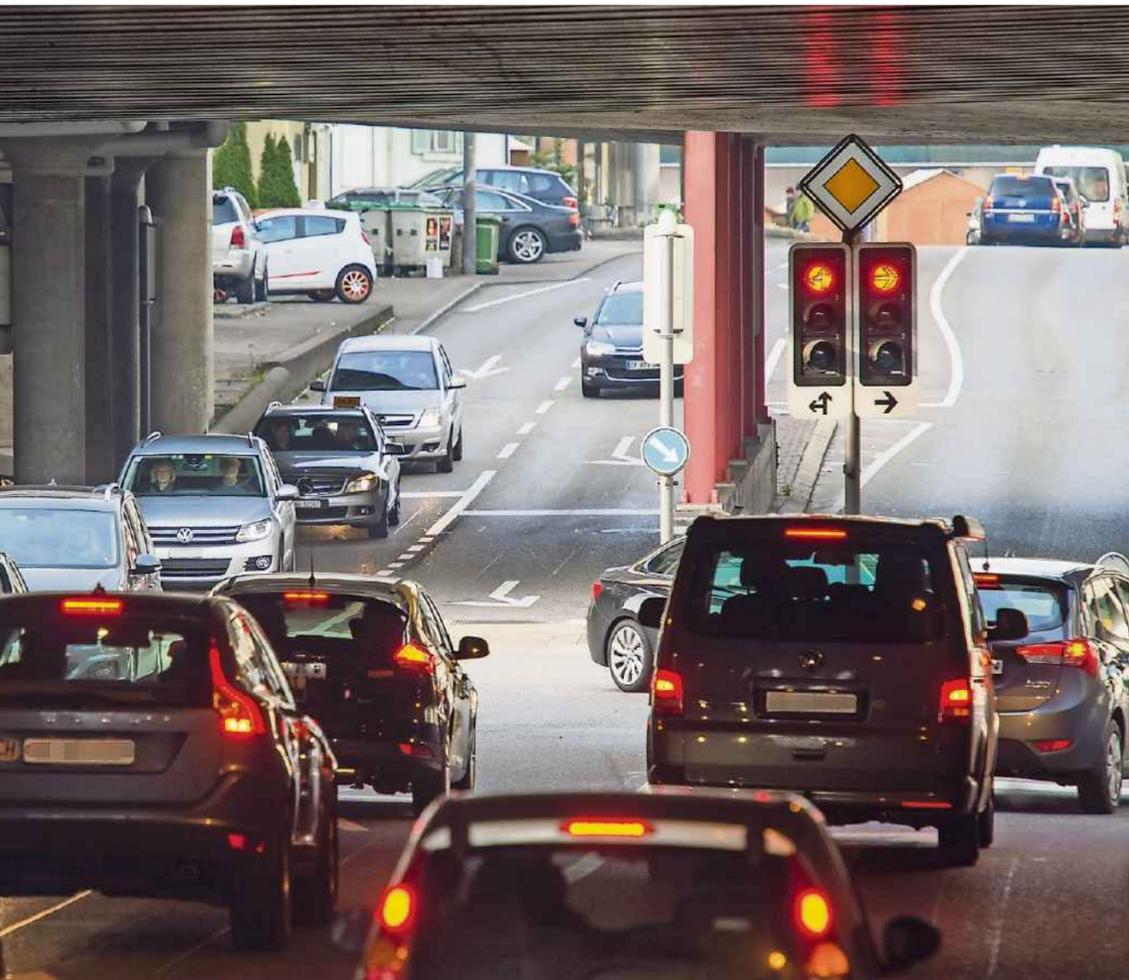


AKB-Bankratspräsident
Dieter Egloff. MARIO HELLER



Abtretender AKB-Chef
Pascal Koradi. CHRIS ISELI

Den TalkTäglich zu Pascal Koradis Rücktritt finden Sie online



der Neumarkt (Knoten). Besonders gross ist der Durchgangsverkehr aus dem Unteren Aaretal.

ALEX SPICHALE

ENTLASTUNG BRUGG

Keine neue Brücke, dafür Untertunnelung der Aare

Die grün eingezeichneten Linienführungen stellen die beiden Varianten dar, die bisher in Diskussion waren. Blau eingezeichnet die neue Variante, die von Brugg und den Nachbargemeinden favorisiert wird. Diese neue Achse mit Untertunnelung der Aare verläuft vom Kreisel Lauffohr im Osten bis zur Südwestumfahrung im Westen, für die die Bauarbeiten 2019 starten sollen. Sie ist primär auf den Durchgangsverkehr ausgerichtet. Darum sind nur zwei Zwischenanschlüsse geplant. Einer für die Erschliessung des Entwicklungsgebietes im Brugger Schachen, der andere als Zu- und Wegfahrt im Bereich der Kabelwerke in Windisch für die dortigen Industriebetriebe. (AZ)



QUELLEN: BUNDESAMT FÜR LANDESTOPOGRAPHIE, BVU

anbinden

Von Oase profitierten nicht nur die Zentren, «sondern auch die Bevölkerung, die Gemeinden und die Wirtschaft im gesamten Raum, indem die Arbeitsplätze und das Gewerbe in den Zentren mit den verschiedenen Verkehrsmitteln besser erreichbar werden». Das Ziel sei eine gleichmässige Verteilung des Verkehrs in allen drei Oase-Regionen. Dies führe auch zu einer Entlastung der Siggenthaler Gemeinden: «Die Zentren Baden und Brugg werden weiterhin eine relativ hohe Verkehrsbelastung haben, aber auf einem vertretbaren Niveau.»

Plan für Baden zu ehrgeizig?

In Brugg ist es jetzt gelungen, sich auf eine angepasste Variante zu einigen. Die Einigung auf einen Vorschlag soll bis 2019/20 auch im Raum Baden gelingen. Ist das nicht zu ehrgeizig? Attiger ist zuversichtlich, den Zeitplan einhalten zu können. Zumal das Konzept von Anfang an in enger Zusammenarbeit mit Vertretern aus Regionen und Gemeinden erarbeitet worden sei. Attiger: «Der Mitwirkungsprozess ist sehr intensiv und für

den Aargau bisher einzigartig. Ziel ist ein möglichst breit abgestütztes Konzept mit der besten Lösung für die ganze Region.» Das bedeute auch, dass die Massnahmen möglichst umwelt- und ressourcenschonend umgesetzt werden.

Und das Siggenthal?

Eine besondere Knacknuss besteht im Siggenthal. Da befürchtet man, angesichts der Anbindung des Unteren Aaretals und der Massnahmen in Baden buchstäblich unter die Räder zu kommen: «Ich kann die Bedenken der betroffenen Gemeinden nachvollziehen», antwortet Attiger. Das Projekt bringe aber auch für das Siggenthal Vorteile, ist er überzeugt. Dank dem Oase-Verkehrsmanagement könne die Entwicklung nach der Eröffnung der Obersiggenthaler Brücke (der Verkehr nahm deutlich mehr zu als erwartet) «teilweise korrigiert werden». Zudem werde wie erwähnt die Erreichbarkeit der Zentren verbessert, wovon auch die Agglomeration profitiere.

Road Pricing

«Kleinräumig kein Lösungsansatz»

Könnte man mit Road Pricing (Zufahrt ins Zentrum kostet in der Spitzenzeit) nicht viele auf Spitzenbelastungen ausgerichtete Kunstbauten sparen? Im Zeitalter der Digitalisierung müsste das doch günstig umsetzbar sein? Baudirektor Stephan Attiger verneint. Für ihn ist das in einer so kleinräumigen Region kein Lösungsansatz und müsste wenn überhaupt gesamtschweizerisch angewendet werden. Anstelle von Mobility Pricing sollen die Tagesspitzen - verursacht durch den Pendlerverkehr - vermehrt durch den ÖV und lokal durch den Veloverkehr abgedeckt werden. Mit der technologischen Entwicklung sei mehr Effizienz, aber auch eine hohe Nachfrage nach Mobilität verbunden. Road Pricing bringe nicht automatisch weniger Verkehr. Auch die in Umsetzung befindlichen Verkehrsmanagements, wie etwa Baden-Wettingen, brechen Spitzen. Attiger: «Das Problem des fehlenden Raums für Fuss- und Radverkehr bleibt aber bestehen.» (MKU)

INSERAT

HIRSLANDEN
KLINIK AARAU
JAHRE 30
1988-2018

EINLADUNG ZUM VORTRAG
KREBSTHERAPIE: NEUSTE ENTWICKLUNGEN

Die Bedeutung von Krebserkrankungen nimmt in allen Industrienationen zu. Gleichzeitig steigt die Lebenserwartung der Bevölkerung. Die optimale Behandlung basiert auf einer umfassenden Operation, meist gefolgt von medikamentöser Therapie und Strahlentherapie. Inzwischen hat die Forschung grosse Fortschritte gemacht, so dass bösartige Tumoren zielgerichtet therapiert werden können. Moderne Therapien sind sehr effektiv und gut verträglich.

DO, 21. JUNI 2018, 18.45 UHR, AUDITORIUM BADERGÄSSLI, AARAU
Dr. med. Andreas Jakob, Medizinische Onkologie

Weitere Informationen und Anmeldung:
www.hirslanden.ch/aarau-events oder T 062 836 70 19

SCHÄNISWEG, 5001 AARAU
KLINIK-AARAU@HIRSLANDEN.CH
NOTFALL ZENTRUM (24H) T +41 62 836 76 76

PERSÖNLICH. UMFASSEND. FLEXIBEL.