



BADEN

BADENER TAGBLATT BADEN-WETTINGEN, ZURZACH-AARETAL



Züge statt Autos auf der Hochbrücke

Region Kanton präsentiert Vorschläge für Verkehrsführung der Zukunft: Er will eine Brücke und einen Tunnel bauen

VON PIRMIN KRAMER

In rund 20 Jahren leben in der Region Baden rund 30 Prozent mehr Menschen. Wegen der wachsenden Bevölkerung will der Kanton Aargau die Verkehrsflüsse neu organisieren. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat hierfür in den vergangenen Jahren mehrere unterschiedliche Varianten vorgeschlagen, das Projekt heisst Ostaargauer Strassenentwicklung (Oase). 2017 waren noch zwei Varianten im Rennen - seit gestern steht fest, welchen Vorschlag der Kanton in der Region Baden bis ins Jahr 2040 realisieren will. Die wichtigsten Massnahmen dieser Variante, die rund 500 Millionen Franken kosten wird, im Überblick:

■ **Die Hochbrücke wird für Autos gesperrt.** In zwanzig Jahren sollen auf der Brücke, die von der Badener Schulhausplatzkreuzung in Richtung Wettingen führt, keine Autos mehr fahren. Die Brücke soll künftig als Trasse für die Limmattalbahn dienen, die Baden mit Killwangen-Spreitenbach, Dietikon, Schlieren und Altstetten verbinden könnte. Gleichzeitig soll die Brücke zur Hauptachse für den Velo- und Fussgängerverkehr zwischen Baden und Wettingen werden.

■ **Baden erhält einen neuen Tunnel.** Ungefähr auf der Höhe des Nordportals, im Anschluss an die Siggenthaler Brücke, wird ein Tunnel in den Badener Martinsberg gebohrt. Er wird 2,5 Kilometer lang und führt unter dem Martinsberg und dem Chrüzliberg hindurch, ohne dass allerdings ein Anschluss bei der Mellingerstrasse realisiert wird, was auch zur Debatte stand. Das Tunnelende ist auf der Neuenhoferstrasse vorgesehen, in der Nähe des Badener Friedhofs Liebenfels. Im Tunnel wird es zwei Spuren geben, je einen pro Richtung. Durch den Tunnel erhofft sich der Kanton unter anderem eine Entlastung des Zentrums vom Durchgangsverkehr. Das BVU hat sich somit gegen den Martinsbergtunnel entschieden, der 2017 noch als Alternative im Rennen war: Dieser hätte ebenfalls im Anschluss an die Siggenthaler Brücke begonnen, jedoch direkt zum Autobahnanschluss Dättwil geführt.

■ **Eine neue Limmattalbrücke verbindet Baden und Wettingen.**

Weil die Autos künftig nicht mehr auf der Hochbrücke fahren dürfen, plant der Kan-



Ab 2040 soll die Hochbrücke als Trasse für die Limmattalbahn dienen. Ausserdem soll die Brücke Hauptachse für den Velo- und Fussverkehr werden.

CHRIS ISELI

ton den Bau einer neuen Brücke über die Limmat, die Wettingen und Baden verbindet. Sie führt gemäss aktuellen Plänen von der Schwimmbadstrasse in Wettingen, ungefähr auf der Höhe des «Lidl», über die Limmat nach Baden auf die Neuenhoferstrasse, in etwa auf der Höhe des Friedhofs Liebenfels. Die Brücke endet somit in der Nähe des Ausgangs des neuen Tunnels. Brücke und Tunnel werden aber nicht direkt miteinander verbunden: Das Tunnelportal wird sich einige Meter südlich des Brückenkopfs in Richtung Neuenhof befinden.

■ **Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes.** Geplant ist auch der Ausbau der Velowege und des Fusswegnetzes. Laut Frank Rüede, Projektleiter in der Abteilung Verkehr des BVU, liegen schon konkrete

500

Millionen Franken: So viel würden die verschiedenen Massnahmen zur Neuverteilung des Verkehrs in der Region Baden den Kanton kosten. Kostengenauigkeit: 30 Prozent. Die Umsetzung der Ideen ist bis ins Jahr 2040 geplant.

Ideen vor, die aber noch nicht veröffentlicht werden.

■ **Verkehrsmanagement im Siggenthal.** Obersiggenthal hat grundsätzliche Bedenken gegen die Tunnelvariante, die Gemeinde rechnet mit grossem Mehrverkehr. Der Kanton will die ungleiche Verteilung des Verkehrs auf die beiden Teilachsen Untersiggenthal-Obersiggenthal sowie Turgi-Kappelerhof mittels Verkehrsmanagement so gut wie möglich korrigieren.

■ **Keine neue Infrastruktur im Zurzibiet.** Im Bezirk Zurzach sind im Rahmen des Oase-Konzepts keine Infrastrukturbauten geplant. Positive Wirkungen sollen sich dank relativen Reisegewinnzeiten ergeben. Dadurch werde sich die Anbindung des Unteren Aaretals verbessern, teilt das BVU

mit. Zusätzlich laufen unabhängig zum Oase-Projekt eine Studie zur Umfahrung der Station Siggenthal sowie die Planung eines neuen Grenzübergangs bei Koblenz.

■ **Neuer Tunnel in Brugg.** Geplant ist eine neue Achse vom Kreisell Lauffohr im Osten durch das Aufeld, gefolgt von einem Tunnel unter der Aare. Die Strasse wird oberirdisch weitergeführt bis zur geplanten Südwestumfahrung im Westen Bruggs.

■ **2020 entscheidet der Grosse Rat.** Derzeit läuft für das Oase-Projekt die Ämtervernehmlassung. Anschliessend findet eine weitere Konsultationsrunde bei den betroffenen Gemeinden statt, gefolgt von einer öffentlichen Anhörung. Ende 2020 soll das Dossier Oase dem Grossen Rat vorgelegt werden.

INSERAT

Im Spannungsfeld zwischen Macht und Ohnmacht

WIRTSCHAFTS
SYMPOSIUM
AARGAU

14. Wirtschaftssymposium Aargau

Mittwoch, 16. Januar 2019, 13 bis ca. 18 Uhr,
Kultur & Kongresshaus Aarau

Referenten:
Prof. Dr. Thomas J. Jordan

Talkgäste:
Karin Bertschi

Moderation:
Franz Fischlin

Jetzt anmelden: www.wisym.ch

Veranstalter: Wirtschaftssymposium Aargau, CH-5001 Aarau
www.wisym.ch, Fon 062 836 20 89, info@wisym.ch

Fachhochschule Nordwestschweiz
Hochschule für Wirtschaft

Co-Organisator: nw | Sponsoren: BDO, IN BESTFORM, RAIFFEISEN, STADT AARAU, TANNER, upc | Medienpartner: AARGAUER ZEITUNG