

«Die Hochbrücke ist der richtige Ort für die Limmattalbahn»

Die Eröffnung der ersten Etappe der Limmattalbahn bis Schlieren ist ein guter Anlass, über die Zukunft dieser Bahn nachzudenken. Verkehrsdirektor Stephan Attiger plant, eine Fortführung der Bahn bis nach Baden in eine Vernehmlassung zu geben.

Interview: Mathias Küng

2017 war Baustart der Limmattalbahn. Und schon steht die erste Etappe. Was geht Ihnen bei diesem Tempo durch den Kopf?

Stephan Attiger: Ja, die Zeit fliegt tatsächlich: Erst vor zwei Jahren haben wir den Spatenstich für die erste Etappe der Limmattalbahn gefeiert. Jetzt steigt das Eröffnungsfest für den ersten Abschnitt. Ich bin froh und dankbar, dass die Arbeiten bisher zeitgerecht und ohne nennenswerte Zwischenfälle über die Bühne gegangen sind. Und ich bin beeindruckt von der Professionalität aller Projektbeteiligten, die ein extrem komplexes 750-Millionen-Vorhaben stemmen.

Als Nächstes geht es um die Etappe bis Killwangen. Wann geht es los?

Es geht nahtlos weiter: Der Baustart für die zweite Etappe ist gleichzeitig mit der Eröffnung der ersten erfolgt. Für mich als Aargauer Verkehrsdirektor wird es jetzt richtig spannend, weil die Bauarbeiten endlich auch in unserem Kanton beginnen. Wenn alles nach Plan läuft, können wir bereits 2022 einen weiteren Meilenstein feiern: die Eröffnung der zweiten Etappe der Limmattalbahn bis nach Killwangen.

Im zürcherischen Limmattal gab es starke politische Widerstände. Haben Sie im aargauischen Teil diesbezüglich keine Bedenken?

Nein. Die Limmattaler Gemeinden im Aargau stehen wie der Kanton voll hinter dem Projekt und wollen diese Bahn. Die Limmattalbahn bringt nur Vorteile, zum Beispiel einen attraktiven 15-Minuten-Takt und zuverlässige Anschlüsse nach Zürich und Baden oder Brugg.

Aber die Bahn braucht auch Verkehrsraum.

Das Limmattal als prosperierender und attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort ist eines der am stärksten wachsenden Gebiete der Schweiz. Diese Region ist auch als Entwicklungsschwerpunkt für Wohnen und Arbeiten im Richtplan eingetragen. Wo mehr Menschen leben und arbeiten, gibt es auch mehr Verkehr – auf der Schiene wie auf der Strasse. Mit der Limmattalbahn haben wir eine zukunftsgerichtete Lösung gefunden, um in dieser Region bereits heute die Mobi-

lität und die Erreichbarkeit von morgen sicherzustellen.

Viele wollen trotzdem lieber die Strasse ausbauen.

Es braucht aufeinander abgestimmte Massnahmen für alle Verkehrsträger – den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Das Strassen- und Schienennetz des Kantons stösst insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen in die Agglomerationen und Zentren an seine Kapazitätsgrenzen. Die Lösung sind neben zukunftsfähigen Mobilitätslösungen weiterhin leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen. Damit können wir die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft abdecken. Die Limmattalbahn ist ein zentraler Baustein, um bereits heute die künftigen Mobilitätsbedürfnisse in dieser Region zu bewältigen.

Aber braucht es zusätzliche Kapazität? Macht Infrastruktur auf Vorrat Sinn?

Ja, ganz klar. Meistens reagieren wir mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen rückwirkend auf die bereits erfolgte Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung. Hier packen wir die grosse Chance, vorausschauend und proaktiv zu handeln: Mit der Planung und dem Bau eines zukunftsgerichteten Verkehrssystems begleiten und unterstützen wir eine nachhaltige räumliche Entwicklung.

Und wie?

Dies geschieht teilweise auf der «grünen Wiese», also bevor das prognostizierte Wachstum stattgefunden hat. Als Kanton schauen wir sogar schon weiter und planen bereits die Verlängerung der Bahn von Killwangen bis nach Baden. Dies bringt auch der Wirtschaft Planungs- und Investitionssicherheit im Limmattal.

Wie weit sind Sie damit?

Die Region hört ja nicht in Killwangen auf. Wir betrachten das Gebiet von Zürich bis Baden/Wettingen und darüber hinaus als einheitlichen Wirtschafts- und Wohnraum. Die Weiterführung bis mindestens Baden ist im Übrigen nicht nur ein Wunsch des Kantons.

Wer wünscht sich das auch?

Im Rahmen der Kreditbewilligung für die ersten beiden Etappen der Limmattalbahn haben die Aargauer Limmattal-

«Wir planen bereits die Verlängerung nach Baden.»



Stephan Attiger
Verkehrsdirektor Aargau

tal-Gemeinden eine spätere Verlängerung bis Baden grossmehrfach gutgeheissen und eine rasche Weiterplanung verlangt. Voraussetzung für eine Realisierung ist jedoch eine wesentliche Entlastung des Schulhausplatzes Baden vom motorisierten Individualverkehr. Aus diesem Grund haben wir die Planung für die Weiterführung der Limmattalbahn eng auf den Zeitplan des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau Oase abgestimmt. Deshalb bringen wir beide Vorhaben im Herbst 2019 gleichzeitig in die öffentliche Anhörung.

Was lässt sich denn bereits zur Linienführung sagen?

Bisher haben wir die betriebliche und bauliche Machbarkeit einer Tramstrecke vom Bahnhof Killwangen zum Bahnhof Baden über Neuenhof, Tägerhard, Wettingen Zentrum, Hochbrücke und Schulhausplatz nachgewiesen. Beim nächsten Schritt mit Eintrag im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis geht es noch nicht um die exakte Lage einer Linienführung der Bahninfrastruktur auf ihrer ganzen Länge.

Sondern?

Auf jeden Fall werden wir die Linienführung gemeinsam mit den Gemeinden rasch weiterentwickeln und dann im Detail definieren. Das ist wichtig, um ihnen Planungssicherheit zu geben, damit sie ihre Siedlungsentwicklung weiter vorantreiben können.

Die Hochbrücke soll künftig dem öffentlichen Verkehr gehören, für den Individualverkehr soll es eine neue Brücke geben. Das schlägt hohe Wellen.

Das ist ein wichtiger Punkt. Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau Oase schafft die Voraussetzung für die Verlängerung der Limmattalbahn bis nach Baden. Und die Hochbrücke ist der richtige Ort, um die Limmattalbahn darüber zu führen. Als klassische Stadtbahn ist sie in erster Linie ein Transportmittel für die stark wachsenden Pendlerströme. Deshalb muss sie zwingend in die Zentren führen. Mit der Umnutzung der Hochbrücke schaffen wir zudem nicht nur Platz für den öffentlichen Verkehr, sondern auch für den Fuss- und Veloverkehr, was in den Zentren Sinn macht.

Wissen Sie schon, was die Weiterführung kostet?

Die Finanzierung der Investition in die Bahninfrastruktur und des späteren Betriebs der Limmattalbahn kann aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur erfolgen. Selbstverständlich werden wir im Rahmen der nächsten Generationen der Agglomerationsprogramme wieder eine Mitfinanzierung durch den Bund beantragen. Die Finanzierung von zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds, diejenige von zusätzlichen Limmattalbahn-Haltestellen über die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Der Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und Gemeinden wird zu einem späteren Zeitpunkt bestimmt. Zum jetzigen Zeitpunkt können wir noch keine Angaben zu den Kosten der Weiterführung machen.»

Sehen Sie Bedarf für eine weitere Verlängerung?

Ja. Eine Studie zum Potenzial und zu den Chancen von Trams und Stadtbahnen im Kanton Aargau hat ergeben, dass unter anderem auch eine weitere Entwicklung nach Baden und Obersiggenthal möglich ist. Das betrifft aber den Zeithorizont nach der Realisierung der Oase – also nach 2040.

WWW.

Fotos und Videos von der Eröffnung auf aargauerzeitung.ch



Das blau-weisse Cobra-Tram auf Jungfernfahrt am Schlieremer Stadtplatz.

Direkt mit dem

Die erste Limmattalbahn-Etappe ist eröffnet –

Oliver Graf (Text) und Alex Spichale (Bild)

Velo- und Autofahrer, die am Freitag kurz vor Mittag auf der Zürcherstrasse zwischen Schlieren und Altstetten unterwegs waren, blickten mehrmals verdutzt zum Strassenrand. Denn dort auf einer Wiese hielt der Schlieremer Stadtpräsident Markus Bärtschiger (SP) wild gestikulierend eine Rede. Und genau auf der Stadtgrenze zwischen Schlieren und Zürich stand der Limmattalbahn-Geschäftsführer Daniel Issler neben einer Flipchart und sprach in ein Mikrofon.

Was die unbeteiligten Velo- und Autofahrer nicht wussten; Bärtschiger und Issler waren Protagonisten der Einweihungsfeier der ersten Limmattal-

talbahn-Etappe. An den Rednern führen – auf der neuen Strecke von Schlieren zum Farbhof in Altstetten – zwei Cobra-Trams voller geladener Gäste vorbei. Gestaltet hatte die Einweihung das lokal verankerte Komikerduo Lapsus – natürlich auf seine eigene Art.

Statt Bärtschiger und Issler sowie die weiteren Rednerinnen und Redner einfach auf die Bühne zu bitten, integrierten sie diese auch gleich in eine vorproduzierte Videonummer. Die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh sprang von der Bühne auf dem Schlieremer Stadtplatz hinter die Videoleinwand und stieg direkt ins alte «Lisebethli» ein. In der alten Limmattaler-Strassenbahn hielt sie ihre Rede. Der Aargauer Ver-

Für 755 Millionen Franken von Altstetten nach Killwangen

Limmattalbahn Das Limmattal gehört zu den am stärksten wachsenden Regionen im Kanton Aargau. Die Limmattalbahn soll die geordnete räumliche Entwicklung dieses wichtigen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts ermöglichen, zudem auch volkswirtschaftliche Impulse geben, private Investitionen stimulieren sowie die Mobilität der heutigen und künftigen Bevölkerung im Limmattal gewährleisten.

Gebaut wird eine doppelspurige Stadtbahn von Altstetten bis Killwangen. Bis 2022 soll der Aargauer Teil fertig sein. Der Aargauer Investitionsanteil an den Gesamtkosten von 755 Millionen Franken liegt bei 179,5 Millionen Franken. Dank Bundesbeteiligung reduziert sich dieser Anteil um 63 Millionen Franken. Der Aargau plant bereits die Fortführung der Bahn bis Baden (siehe Interview links). (mku)



Ab Montag wird es fahrplanmässig verkehren.

Tram in den Letziggrund

jetzt wird der Weiterbau bis Killwangen-Spreitenbach gestartet.

kehrsdirektor Stephan Attiger sprach von einer verregneten Wiese bei Spreitenbach zu den Gästen. So hörten die geladenen Gäste aus Politik, Wirtschaft und Kultur von den Ansprachen, die schriftlich in voller Länge vorliegen, auf dem Stadtplatz und später auf einer Extrafahrt auf der neuen Bahnstrecke zunächst nur die wichtigsten Fetzen.

Walker Späh sprach etwa «von der schönen und aufstrebenden Region Limmattal» und meinte, dass die gesamte Volkswirtschaft des Kantons Zürich und des benachbarten Kantons Aargau von der neuen Stadtbahn profitiere. Attiger sagte, dass «die Region schon lange über die Kantonsgrenzen hinweg einen zusammenhängenden Wirtschafts- und Le-

bensraum bildet». Bärtschiger wies darauf hin, dass «ohne Stärkung des öffentlichen Verkehrs die Gefahr besteht, dass der Verkehr auf den Strassen weiter zunimmt und die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner sinkt». Das Zweier-Tram und die Limmattalbahn seien die logische Antwort darauf.

Zürchs Stadtpräsidentin Corine Mauch (SP) betonte, dass die Tramverbindung zwischen der Stadt Zürich und Schlieren diejenigen Gebiete besser miteinander verbinde, in denen die stärkste Entwicklung stattfindet. Schlieren und Zürich würden zusammenwachsen, ergänzte der Zürcher Stadtrat Michael Baumer (FDP). Und er wies auf einen Vorteil für die Schlieremerin-

nen und Schlieremer hin: «Sie können nun direkt mit dem Zweier-Tram ins Letziggrundstadion fahren.»

Spatenstich für die zweite Etappe auf der Leinwand

Die erste Etappe der Bahn führt vom Farbhof in Altstetten nach Schlieren Geissweid. Auf ihr verkehrt vorerst das Zürcher Zweier-Tram. Ende 2022 soll dann die zweite Etappe in Betrieb gehen, die einerseits die Anbindung vom Farbhof an den Bahnhof Altstetten und andererseits die lange Strecke von Schlieren über Urdorf und Dietikon bis an den Bahnhof Killwangen-Spreitenbach beinhaltet. Der Spatenstich dazu ist gestern auch bereits erfolgt – Regierungsrat Attiger nahm ihn gleich auf der Leinwand vor.



Das Kantonsspital Aarau verliert sein Kardiologie-Team

Gleich fünf Ärzte haben in den letzten Monaten gekündigt – wegen Differenzen mit einem Chefarzt.

Gut elf Monate ist es her, seit das Kantonsspital Aarau (KSA) ankündigte, sich um den Leistungsauftrag für die Herzchirurgie zu bewerben. Das KSA wollte die Kooperation mit der Hirsländen Klinik beenden und die ganze Herzmedizin, also Operationen und kardiologische Behandlungen, selber anbieten. Man habe dafür alle Voraussetzungen, hiess es damals.

Ob das heute noch gilt, ist fraglich: Laut Informationen der AZ haben gleich mehrere Ärzte des Kardiologie-Teams gekündigt. KSA-Sprecherin Isabelle Wenzinger bestätigt dies auf Anfrage: «Ein Oberarzt und ein leitender Arzt haben Ende Juni 2019 gekündigt, zwei weitere leitende Ärzte sowie ein Oberarzt Ende August.»

Wenzinger sagt weiter, die fünf Kardiologen wollten künftig als Belegärzte bei der Hirsländen Klinik arbeiten. Hat das Privatspital, möglicherweise als späte Rache für die Bewerbung des KSA für die gesamte Herzmedizin, dem Kantonsspital die Ärzte abgeworben? «Nein», sagt Hirsländen-Sprecher Philipp Lenz, «die Kardiologen sind auf uns zugekommen.» Die leitenden Ärzte seien schon seit 2014 im Rahmen des Herzzentrums Aargau an der Hirsländen Klinik tätig. Lenz hält fest, das KSA habe seine Bewerbung für die Herzchirurgie im Mai zurückgezogen, «damit war die Sache vom Tisch». Und auch Wenzinger sagt, das KSA habe keinen Grund zur Annahme, dass ein Zusammenhang zur Auseinandersetzung mit Hirsländen um die Herzchirurgie besteht.

Grund für die Kündigungen sind laut Informationen aus mehreren Quellen Konflikte mit Kardiologie-Chefarzt Laurent Haegeli, der diese Position erst seit Juni 2018 innehat. Die Spitalsprecherin sagt dazu: «Im Rahmen des Chefarztwechsels hat sich in den letzten Monaten gezeigt, dass es innerhalb des Teams unterschiedliche Vorstellungen zur Führung und zur Entwicklung der kardiologischen Abteilung gab.»

Kantonsspital Aarau muss drei neue Ärzte suchen

Wenzinger betont, das KSA habe schon Ersatz gefunden für die beiden Kardiologen, die im Juni kündigten. Ein neuer Arzt nahm die Arbeit schon Anfang August auf, eine Ärztin beginnt im Oktober. Das Kantonsspital werde sich nun um die Nachfolge der drei weiteren Ärzte kümmern, sagt Wenzinger. Die Abgänge erfolgen nicht sofort, vielmehr haben die scheidenden Ärzte Kündigungsfristen von drei bis sechs Monaten.

Das KSA führe eine der bedeutendsten kardiologischen Abteilungen im Mittelland, hält die Sprecherin fest. «Wir sind deshalb überzeugt, fachlich

gut qualifizierte Kaderärzte rekrutieren und einen nahtlosen Übergang gewährleisten zu können.» Trotz der Abgänge werde das Spital seine Patientinnen und Patienten in der Kardiologie weiter in hoher Qualität versorgen. «Das hat für uns oberste Priorität», sagt Sprecherin Wenzinger.

In der Herzmedizin arbeitet das KSA neben Hirsländen auch mit dem Kantonsspital Baden (KSB) zusammen. Mehrere der Aarauer Kardiologen, die nun gekündigt haben, hätten seit Jahren «vor Ort in Baden Leistungen für unser Spital erbracht», sagt KSB-Sprecher Omar Gisler.

Kantonsspital Baden kündigt Kardiologie-Vertrag mit Aarau

Isabelle Wenzinger betont, das KSA sorge für die Einhaltung der Kooperationsverträge mit Hirsländen und dem KSB und erbringe seine Leistungen weiter wie vereinbart. Das sehen die Verantwortlichen in Baden offenbar anders. Das KSB hat den Kardiologie-Vertrag mit dem KSA gekündigt und kooperiert neu mit Hirsländen. «Wir mussten reagieren, um unsere Patienten weiterhin im gewohnten Setting behandeln zu können», sagt KSB-Sprecher Gisler. Es sei wichtig, Kontinuität zu wahren und die Patienten im Kanton zu behalten. «Wir sind froh, die etablierte Zusammenarbeit mit diesen Kardiologen ohne Unterbruch weiterführen zu können», hält Gisler fest. Das heisst im Klartext: Auch künftig werden dieselben Kardiologen in Baden Patienten behandeln, nur sind diese jetzt bei Hirsländen angestellt, statt wie bisher im KSA.

Kürzlich wurde bekannt, dass das KSB bei der hochspezialisierten Chirurgie mit Hirsländen zusammenarbeitet, nun passiert dasselbe bei der Kardiologie. Ist Hirsländen also der neue Partner, weil es mit dem KSA öfters Probleme gibt? KSB-Sprecher Gisler verneint: «Das KSA ist und bleibt unser wichtigster Partner, wir haben mit dem Kanton nicht nur den selben Eigentümer, sondern viele bedeutende Kooperationen, so in der Radioonkologie, in der Neurochirurgie oder bei den Laboranalysen.»

Auch Hirsländen sieht das KSA weiterhin als möglichen Partner. «Der Zusammenarbeit in der Herzchirurgie steht von unserer Seite her nichts im Weg», sagt Philipp Lenz. Hirsländen frage jeweils verschiedene andere Häuser für Kooperationen an, wenn dies Sinn mache. Bei der zusätzlichen Kooperation in der Kardiologie gehe es darum, «dass das KSB auch weiterhin den kardiologischen Service sicherstellen kann, der in Baden vor Ort notwendig ist», sagt Lenz.

Fabian Hägler

ANZEIGE

Berufswelten entdecken

- Über 200 Lehrberufe
- 3 Hallen und attraktiver Aussenbereich
- Lernende beraten SchülerInnen
- Infos aus erster Hand
- Gratis Eintritt

www.ab19.ch

aargauische berufsschau wettlingen 3.–8.9.2019