

Velorouten, Strassentunnels, mehr

Der Kanton richtet die Verkehrsplanung für den Ostaaargau auf ein starkes Bevölkerungswachstum bis ins Jahr 2040 aus. Zwei neue Strassentunnels, die Verlängerung der Limmattalbahn bis Baden, mehrere Veloschnellrouten, dichtere Fahrpläne für S-Bahnen und Busse sowie ein verstärktes Mobilitätsmanagement sollen dafür sorgen, dass der Verkehr in der Region künftig besser fliesst.

Fabian Hägler

«Heute ist es in der Region Baden-Brugg zu den Stosszeiten fast unerträglich: Man kommt kaum vorwärts, sondern bleibt im Verkehr stecken.» So beschreibt Richard Plüss, der Präsident des Regionalplanungsverbands Brugg Regio, die aktuelle Situation auf den Strassen im Ostaaargau. Was der Kanton dagegen tun will, erläutern Regierungsrat Stephan Attiger und Verkehrsexperte Carlo Degelo an einer Medienkonferenz im Campus Brugg-Windisch. «Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung werden sich künftig nicht vermindern, sondern eher noch zunehmen», sagt Bau- und Verkehrsdirektor Attiger. Dazu kommt, dass die Region Baden-Brugg-Zurzibiet in den nächsten 20 Jahren massiv wachsen wird. Der Kanton geht von 30 Prozent mehr Einwohnern und Arbeitsplätzen aus. 2040 sollen in der Region rund 244 000 Menschen leben und 102 000 Stellen angeboten werden.

Autoverkehr würde ohne Massnahmen stark zunehmen

Dies würde eine starke Zunahme des Strassenverkehrs mit sich bringen, wie Carlo Degelo, Leiter der kantonalen Abteilung Verkehr, ausführt. Zwei konkrete Beispiele: Über den Schulhausplatz in Baden würden 59 000 Fahrzeuge pro Tag verkehren – im Jahr 2012 waren es 48 000. Auf der Zurzacherstrasse in Brugg würde sich das Verkehrsaufkommen von 17 000 auf 24 000 Fahrzeuge pro Tag erhöhen.

Doch so weit soll es gar nicht kommen: Der Kanton will mit dem Regionalen Gesamtverkehrskonzept Oase für Entlastung sorgen. Oase stand einst als Abkürzung für Ostaaargauer Strassenentwicklung, heute plant der Kanton aber weit über den Autoverkehr hinaus. «Wir sind noch weit von einem Projekt entfernt», sagt Attiger – dennoch enthält das Konzept, das heute Freitag in die Anhörung geht, schon viele konkrete Massnahmen.

— **Langsamverkehr:** Veloschnellrouten sollen vom Badener Zentrum nach Dättwil, Wettingen-Neuenhof und Brugg-Windisch führen. Diese sind mit 2 Metern deutlich breiter als die heutigen Velowege und sollen möglichst kreuzungsfrei sein. «Wir wollen den Anteil des Veloverkehrs von heute 7 Prozent auf 21 Prozent erhöhen», sagt Carlo Degelo. Die neuen Schnellrouten, auf denen zwei Velos nebeneinander fahren können, sollen rund 160 Millionen Franken kosten.

— **Bahnverkehr:** Geplant ist ab 2040 ein 15-Minuten-Takt zwischen Brugg und Zürich, zwischen Wettingen und Olten, bei den S-Bahnen im Unteren Aaretal und im Limmattal sowie ein

30-Minuten-Takt von Baden direkt an den Flughafen Zürich. Auch die Verlängerung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden (siehe Artikel rechts), die neue S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard sowie Ausbau und Modernisierung von Bahnstrecken und Stationen gehören zu den öV-Massnahmen.

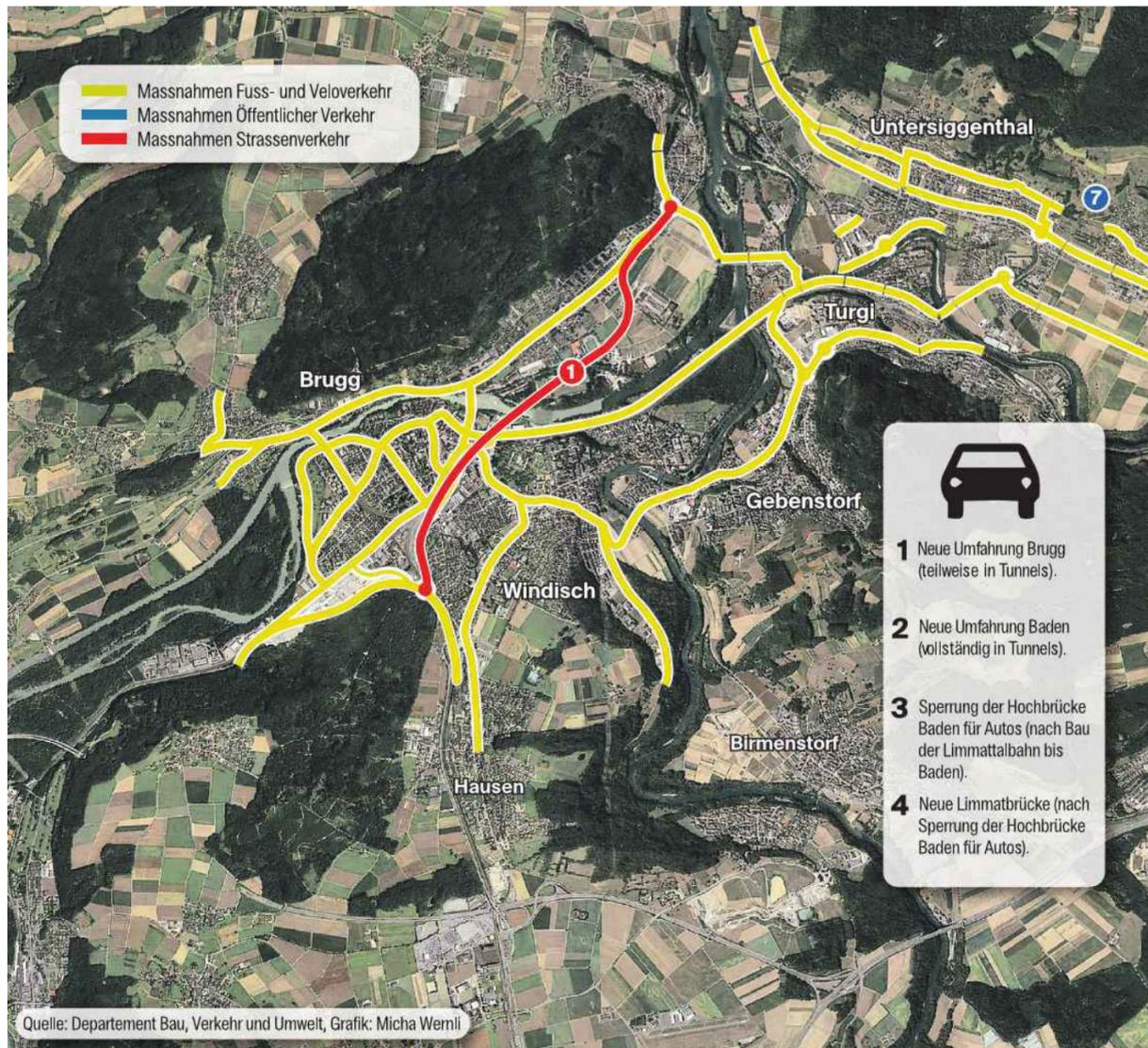
— **Busverkehr:** Verbesserungen beim Angebot und bei der Infrastruktur im Busverkehr sind abgestimmt auf den Bahnausbau und schrittweise vorgesehen. Insbesondere im Siggenthal soll das Busangebot künftig gezielt verdichtet und optimiert werden.

— **Autoverkehr 1:** Zwei neue Umfahrungstunnel in Baden und Brugg sollen die Zentren der Städte entlasten. Die Tunnel sollen den Durchgangsverkehr aufnehmen und diesen rasch auf die A1 und A3 lenken. Auf bisher stark belasteten Strassen in den Städten, wie der Bruggerstrasse in Baden oder der Zurzacherstrasse in Brugg, soll dadurch Platz geschaffen werden für neue Velostreifen und Fusswege. Statt wie heute vier sollen auf diesen Strassen künftig nur noch zwei Fahrspuren für Autos reserviert sein.

— **Autoverkehr 2:** Ab dem Zeitpunkt, wenn die Limmattalbahn nach Baden verlängert ist und über die Hochbrücke fährt, wird diese für den Autoverkehr gesperrt. Weiterhin über die Hochbrücke führen auch danach Buslinien, Veloschnellrouten und Fusswege. Für den Autoverkehr soll weiter flussaufwärts eine neue Brücke über die Limmat gebaut werden.

— **Verkehrsdosierung:** Schon heute wird der Autoverkehr an mehreren Orten in der Region dosiert, zum Beispiel bei der Einfahrt von Dättwil her nach Baden. Damit es in den Innenstädten nicht zum völligen Stillstand kommt, werden die Autos auf Einfahrtsstrassen vor Ampeln angehalten, und die Busse haben dort Priorität. Dieses sogenannte Mobilitätsmanagement soll künftig ausgebaut werden. Es soll helfen, den Verkehr vom unteren Aaretal schneller auf die Autobahn zu leiten als heute.

Carlo Degelo hält fest, es gehe bei den Oase-Massnahmen nicht darum, die Kapazität für den Strassenverkehr zu erhöhen und die Fahrzeiten mit dem Auto zu verringern. «Ziel ist es aber, dass der Verkehr flüssiger läuft und ein Autolenker zuverlässig annehmen kann, wie lange er für eine Strecke braucht», erläutert er. Die Massnahmen für den Autoverkehr, insbesondere die beiden Umfahrungstunnels in Baden und Brugg, sind mit insgesamt 820 Millionen Franken das teuerste Element im gesamten Ver-



Das Gesamtverkehrskonzept enthält konkrete Massnahmen, aber auch Fragezeichen: Regierungsrat Stephan Attiger, Verkehrsexperte Carlo Degelo und Brugg-Regio-Vertreter Richard Plüss (von rechts) an der Medienkonferenz. Bild: Alex Spichale

kehrskonzept. Für die Verlängerung der Limmattalbahn von Killwangen bis nach Baden rechnet der Kanton derzeit mit Kosten von rund 500 Millionen Franken, für die Ausbauten beim öffentlichen Verkehr (Bahnhöfe, Busstationen usw.) mit mehreren hundert Millionen Franken.

Regierungsrat plant keinen 800-Millionen-Kredit

«Das sind sehr grosse Summen», räumt Attiger ein. Sie seien aber zu stemmen, zumal der Kanton für die Verkehrsprojekte mit Bundesbeiträgen rechnen und der Regierungsrat keinen Oase-Kredit über 800 Millionen vorlegen werde. Vielmehr sei die Rea-

lisierung etappenweise geplant, wenn zum Beispiel in den kommenden Jahren eine Kantonsstrasse in der Region saniert werde, würden Oase-Massnahmen auch gleich umgesetzt. Attiger weist darauf hin, dass der Kanton im Raum Baden, Brugg, Zurzibiet heute schon rund 50 Millionen Franken pro Jahr für den Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur aufwende.

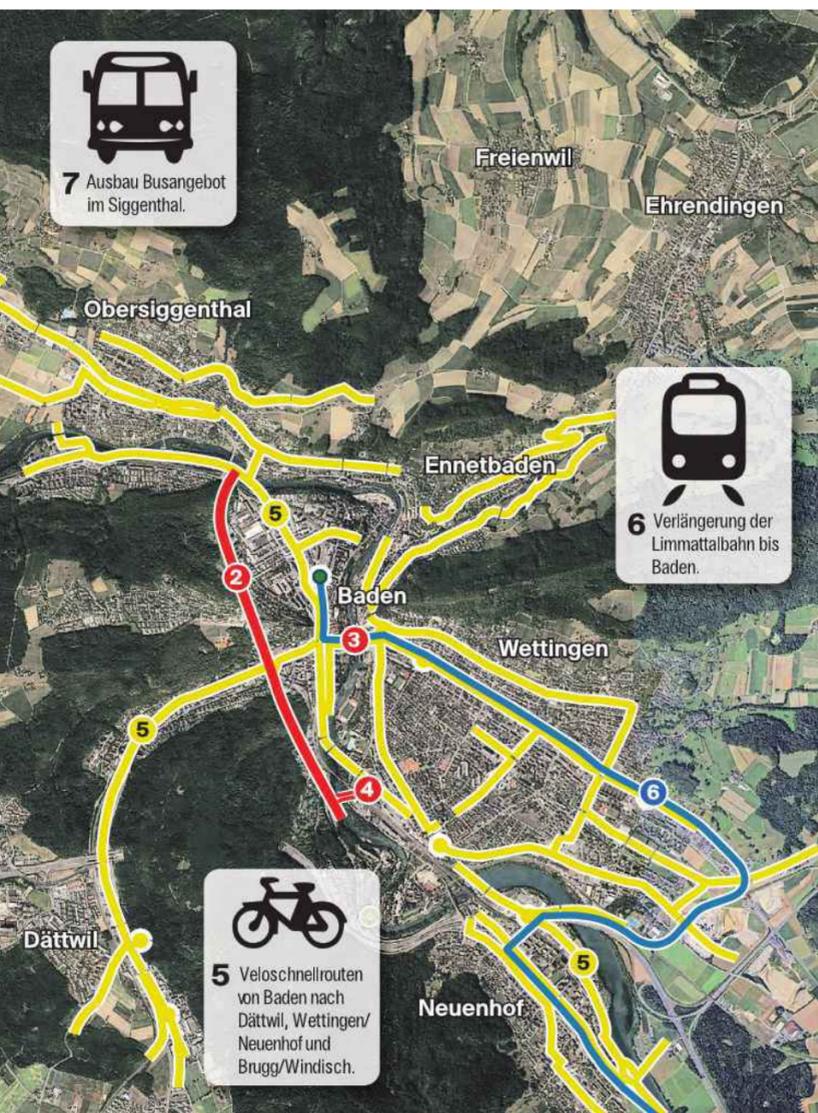
Bevor über die Finanzierung einzelner Projekte diskutiert wird, geht das Gesamtverkehrskonzept nun in die Anhörung. Bis zum 17. Januar können Parteien, Verbände, Gemeinden und weitere Interessierte zu den Plänen Stellung nehmen. Noch im nächsten Jahr soll der Grosse Rat dann die

Grundlagen des Konzepts im kantonalen Richtplan festsetzen. Attiger ist sich bewusst, dass es noch länger dauern dürfte, bis die ersten Bagger für ein Oase-Projekt auffahren. Widerstand gibt es bisher vor allem aus dem Siggenthal – «wir nehmen diese Stimmen ernst und werden natürlich das Gespräch mit den Gemeindevertretern suchen», sagt der Regierungsrat.

Infoveranstaltungen:

Brugg-Windisch: Montag, 28. Oktober, 19 Uhr, Mehrzweckhalle Hausen.
Baden-Wettingen: Dienstag, 29. Oktober, 19 Uhr, BBB Martinsberg Baden.
Siggenthal: Dienstag, 12. November, 19 Uhr, Gemeindesaal Nussbaumen

Zug und Bus



7 Ausbau Busangebot im Siggenthal.

6 Verlängerung der Limmattalbahn bis Baden.

5 Veloschnellrouten von Baden nach Dättwil, Wettingen/Neuenhof und Brugg/Windisch.

Weiterbau Limmattalbahn für 465 Millionen Franken

Ab Killwangen soll das Agglotram via Neuenhof und Wettingen bis Baden fahren

Mathias Küng

Vor wenigen Wochen ist das erste kleine Teilstück der Limmattalbahn Altstetten-Schlieren eingeweiht worden. Dieses Agglo-Tram wird bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach weitergebaut. Für das Teilstück auf Aargauer Boden hat der aargauische Grosse Rat 179,5 Millionen Franken bewilligt, wobei sich der Bund daran beteiligt. Die Einweihung ist für 2022 geplant. Doch wenn es nach der Aargauer Regierung geht, ist dann noch lange nicht Schluss. So legte Baudirektor Stephan Attiger gestern im Campus in Brugg-Windisch parallel zum Verkehrskonzept Oase (vgl. Artikel links) einen Anhörungsbericht für eine Weiterführung der Limmattalbahn über Neuenhof und Wettingen nach Baden vor.

Eine Überraschung ist das nicht. Diese Fortsetzung steht schon länger auf dem Wunschzettel von Baudirektor und Aargauer Limmattalgemeinden. Dass sie jetzt tatsächlich kommen soll, ist vorab dem starken Wachstum im Limmattal (sowohl im Zürcher wie im Aargauer Teil) geschuldet. Stephan Attiger: «Die riesige Rautätigkeit im zürcherischen Limmattal rollt wie eine Welle Richtung Aargau.»

Im Departement Attiger rechnet man im Einzugsbereich des Trassees von Killwangen nach Baden bis 2040 mit über 50 000 Einwohnern und Arbeitsplätzen, die zu einer Nachfrage von knapp 19 000 Personen pro Tag im stärksten Querschnitt führen (Zuwachs um 77 Prozent gegenüber heute). Der Endpunkt der Bahn soll zudem gezielt auf der Westseite des Bahnhofs Baden zu stehen kommen, damit man sie dereinst in den Raum Siggenthal fortführen könnte.

Um keine falschen Erwartungen zu wecken: Ein Projekt liegt noch nicht vor. Man ist hier weniger weit als bei Oase. Es geht hier erst einmal darum, die Trassees im Richtplan zu reservieren. Die Vorlage geht jetzt für drei Monate in eine Anhörung.

Von Neuenhof via Wettingen nach Baden

Wie die Grafik zeigt, soll die Limmattalbahn von Neuenhof nicht direkt nach Baden führen. Laut Carlo Degele, Leiter Abteilung Verkehr im Departement Attiger, wird diese Bahn von Neuenhof mit einer Limmattalquerung parallel zur Autobahnbrücke wieder etwas östlich Richtung Tägerhard geführt, dann durch Wettingen Zentrum und über die Hochbrücke zum Bahnhof Baden. Die Linienführung kann man aber noch verändern. Im Raum Wettingen Tägerhard, einem Wohn-Entwicklungsschwer-

Die Limmattalbahn soll bis Baden verlängert werden



— Vorgeschlagene Linie mit Haltestellen
 Tunnelabschnitt
 - - - in weiteren Planungsschritten zu konkretisieren

Quelle: BVU, OSM, Lizenz Odb1 1.0/Karte: rom

FDP lobt «Oase» als Pionierprojekt, SP und VCS kritisieren Strassenbau

Reaktionen zum Verkehrskonzept fallen sehr unterschiedlich aus.

Ab heute Freitag sind die Unterlagen zum neuen Gesamtverkehrskonzept des Kantons für den Ostaargau auf www.ag.ch/oase abrufbar. Noch bevor die Anhörung zur künftigen Verkehrsführung begonnen hat, meldeten sich am Donnerstag die ersten Parteien und ein Verband mit Reaktionen.

Die FDP, die mit Stephan Attiger den federführenden Bau- und Verkehrsdirektor stellt, lobt das Konzept als pionierhaft. «Mit der verkehrsmittelübergreifenden Ostaargauer Strassenentwicklung setzt der Kanton Aargau in der Gesamtmobilitätsplanung neue Massstäbe», schreiben die Freisinnigen. Die FDP Aargau unterstütze die Festsetzung der entsprechenden Massnahmen im Richtplan grundsätzlich, werde sich aber noch im Detail mit der Vorlage auseinandersetzen.

Umfahrung Baden nicht zulasten der Siggenthal-Gemeinden

Bedingung für eine Zustimmung ist für die Freisinnigen die vom Regierungsrat geplante gemeinsame Bearbeitung der Umfahrung Baden mit den weiterführenden Kantonsstrassen im Siggenthal. «Die Umfahrung von Baden darf nicht einseitig zulasten der Gemeinden im Siggenthal gehen», fordert die FDP. Man nehme erfreut zur Kenntnis, dass die gemeinsame Planung mit den betroffenen Gemeinden aufgenommen werde.

Die BDP äussert sich inhaltlich erst zur Weiterführung der Limmattalbahn (siehe Box rechts). Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaa-

gau sei zu umfangreich für eine schnelle erste Stellungnahme, hält die Partei fest. Während der Vernehmlassung werde die BDP die vorgeschlagenen Massnahmen genau prüfen.

SP und VCS: Verkehr wird nur in die Agglomeration verlagert

Kritisch äussern sich die SP Aargau und die kantonale Sektion des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) zu den Plänen des Kantons. Für die Sozialdemokraten basiert das Konzept auf einem Denkfehler. Eine Zentrumsentlastung in den Räumen Baden-Wettingen und Brugg-Windisch bedeute Mehrverkehr ausserhalb dieser Zentren, hält die SP fest. «Die Verkehrsprobleme werden verschoben statt behoben – in die Wohn- und Naherholungsgebiete im Umfeld der Zentren.» Mit dem vorgesehenen Bau eines Martinsbergtunnels entstünde ein verlängerter Autobahnzubringer, mitten durch die Wohnquartiere.

«Die geplanten Zentrumsumfahrungen dämpfen das Verkehrswachstum nicht ein, sondern machen den Autoverkehr attraktiver, weil sie den Weg auf die Autobahn beschleunigen», sagt VCS-Präsident Jürg Cafilisch. Der Verband nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Kanton den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr in seine Mobilitätsplanung aufnimmt. Der VCS kritisiert aber, das Konzept sei nicht zu Ende gedacht – «weil der Löwenanteil der Investitionen weiter in Massnahmen für den Autoverkehr fliesst». (fh)

punkt, wo sich die Limmattalbahn und die bestehende S-Bahn der SBB queren, hofft der Kanton auf eine neue SBB-Haltestelle. So könnte man die beiden Verkehrsträger besser aufeinander abstimmen. Der Entscheid dazu liegt beim Bund.

Hochbrücke für Limmattalbahn, ÖV und Langsamverkehr

Voraussetzung dafür, die Limmattalbahn an den Bahnhof Baden anzubinden, ist allerdings gemäss Kanton, dass die Hochbrücke ab dann nur noch für den öffentlichen und Langsamverkehr genutzt wird und für den motorisierten Individualverkehr eine separate Brücke gebaut wird. Um allen Bedürfnissen gerecht zu werden, sei die Hochbrücke zu klein dimensioniert, sagte Attiger. Eine neue Brücke für die Bahn zu bauen, sei die schlechtere Variante: «Die Bahn muss das

Zentrum bedienen, sonst ist das Potenzial zu klein.»

Kanton rechnet mit Kostenbeteiligung des Bundes

Die Bahn kostet 465 Millionen Franken (+/-30 Prozent Kostengenauigkeit derzeit). Bis zum Abschluss des Bauprojekts soll die Kostengenauigkeit auf +/-10 Prozent verringert werden. Der Kanton rechnet damit, dass sich der Bund in einem späteren Aggloprogramm an den Kosten beteiligt. Für den Bahnbetrieb rechnet man bei einer Kostendeckung von 50 Prozent mit Mehrkosten von 3 bis 6,5 Millionen Franken pro Jahr. Bis zum Bau braucht es aber noch Geduld. Allein die Richtplananpassung Festsetzung im Grossen Rat ist erst Ende 2023. Realisiert werden dürfte die Bahn 2032 bis 2036. Entscheidend wird hier aber eine enge Abstimmung mit der Umsetzung von Oase sein.

Erste Reaktionen sind positiv

Limmattalbahn Die BDP forderte schon 2011, dass die Limmattalbahn nach Baden weitergeführt werden soll und nicht in Killwangen endet. Dies schreibt die Partei in einer Stellungnahme. Sie begrüsst, «dass es nun zügig weitergeht und der Regierungsrat bereits die Vorlage für die Richtplananpassung für die Limmattalbahn als

Zwischenergebnis vorlegt». Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau werde man genau prüfen.

Die FDP begrüsst die Aufnahme des Trassees zur Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen-Spreitenbach bis Baden als Zwischenergebnis und die parallele Weiterbearbeitung zur Oase ausdrücklich. (mku)

ANZEIGE

