

## Sorgen und Fragen zur «Oase» auch in der Stadt Baden

Regierungsrat Stephan Attiger und Fachleute informierten in Baden über das umstrittene Regionale Verkehrskonzept.

Andreas Fahrländer

Die Aula der Berufsschule Baden am Martinsberg war zwar nur etwa zur Hälfte besetzt. Aber immerhin rund 150 Gäste kamen am Dienstagabend in den Saal, um mehr über die laufende Anhörung und die Pläne des Kantons zum Verkehrskonzept Oase zu erfahren. Was einst eine Abkürzung für Ostaargauer Strassenentwicklung war, trägt nun den Untertitel «Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau». Baudirektor Stephan Attiger (FDP) betonte gleich zu Beginn der Veranstaltung in seiner Heimatstadt: «Bitte denken Sie daran, es gibt noch kein konkretes Projekt.» Es gehe jetzt darum, bis zum Januar die Bevölkerung anzuhören. Danach muss der Grosse Rat über die Festsetzung im Richtplan entscheiden. Erst dann kann das Department Bau, Verkehr und Umwelt mit der konkreten Planung beginnen. Die Anhörung läuft seit dem 18. Oktober (die AZ berichtete).

Attiger sagte, der Ostaargau und insbesondere die Region Baden seien die dynamischste und am stärksten wachsende Gegend im Aargau. Bis 2040 rechnen die Fachleute hier mit einem Bevölkerungswachstum von 30 Prozent. Das bringt unumstritten mehr Verkehr mit sich, auch im Raum Brugg, im Siggenthal und im unteren Aaretal. Das führe zu Engpässen, nicht zuletzt in der engen Badener Klus.

### Sorgen im Siggenthal und im Kappi, Unmut am Liebenfels

Der Kanton möchte dem mit einer Vielzahl von Massnahmen vorbeugen, die insgesamt rund 1 Milliarde Franken kosten dürften. Die grössten Brocken in Baden sind dabei der Umfahrungstunnel durch den Martinsberg und eine allfällige neue Autobrücke über die Limmat, die aber noch nicht Teil der «Oase» ist.

«Wir möchten alle dort wohnen, wo es ruhig und schön ist. Aber wir möchten auch möglichst mobil bleiben», sagte Carlo Degelo, Leiter der kantonalen Abteilung Verkehr. Nach der Präsentation der Pläne sagte Roland Kuster, Gemeindeammann von



Die Stadt und die Region Baden müssen sich auf mehr Verkehr vorbereiten.

Bild: Alex Spichale (24.4.2019)

Wettingen (CVP) und Präsident des Verbands Baden Regio: «Wir müssen jetzt vorausschauend planen. Nicht erst hinterher, wenn wir im Verkehr versinken. Und wir dürfen die Region nicht auseinanderdividieren.» Besonders wichtig sei dem Verband die Verschiebung vom Autoverkehr zum Fuss- und Veloverkehr und zum öv.

In der anschliessenden Fragerunde wurde die offene Kommunikation des Kantons explizit gelobt, aber es gab auch viele kritische Stimmen und spürbare Sorgen aus dem Publikum. Nicht nur im Siggenthal und im Kappelerhof fürchtet man mehr Lasten- und Autoverkehr. Auch im Badener Chrüzliberg-Quartier gibt es offenbar grossen Unmut über das am Liebenfels geplante Portal des Martinsbergtunnels. Ein Anwohner sagte, es sei schwer verständlich, dass dem ohnehin schon vom Verkehr belasteten Quartier jetzt eine neue vierspurige Strasse, ein Tunnelportal und eine

neue Autobrücke vor die Nase gesetzt werden sollen. Projektleiter Frank Rüede erwiderte, es könne bei der «Oase» nicht nur Gewinner geben. Es gehe darum, das Beste für möglichst viele herauszuholen. Und er empfahl: «Helfen Sie mit, dass dieser Teil optimiert wird.»

### Fragen zum Verlauf der Limmattalbahn

Für die Verlängerung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden läuft derzeit parallel zur «Oase» eine separate öffentliche Anhörung. Mehrere Votanten aus Neuenhof sagten, die Gemeinde brauche eigentlich die Limmattalbahn nicht. Man fürchte eine Zerschneidung des Dorfes, wenn die Zürcherstrasse mit einem Tramtrasse ergänzt und verbreitert werde.

Zudem sei Neuenhof heute schon ideal angebunden mit Bussen und der S-Bahn. Mit der geplanten Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn

werde die Anbindung noch besser. Der Umweg der Limmattalbahn von Neuenhof über das Tägerhard – hier soll ein neuer S-Bahn-Halt entstehen – sei unattraktiv, um in die Stadt Baden zu kommen. Carlo Degelo gab zu bedenken, dass die Linienführung der Bahn noch nicht in Stein gemeisselt sei. Stephan Attiger ergänzte, dass eine Stadtbahn auch viel zu einer hochwertigen Aufwertung des Siedlungsgebiets beitragen könne, das zeigten zahlreiche Beispiele, etwa in Zürich.

Nach knapp zwei Stunden war der Informationsabend zu Ende. In dieser Zeit konnten längst nicht alle Fragen geklärt werden. Regierungsrat Attiger sagte aber noch einmal mit Nachdruck zum Publikum: «Bitte bringen Sie sich ein, nehmen Sie an der Anhörung teil.» Bis zum 17. Januar können alle Bürgerinnen und Bürger Stellung nehmen. Die Unterlagen sind auf der Website des Kantons zu finden und liegen in den Bezirkshauptorten öffentlich auf.

### Kommentar

## Gewinner und Verlierer der «Oase»

Das kantonale Verkehrskonzept Oase hat viele Vorzüge. Etwa die Förderung des Veloverkehrs, den Ausbau des S-Bahn-Verkehrs und einen dichteren Busfahrplan. Trotzdem lässt sich nicht leugnen, dass das «Gesamtverkehrskonzept» eben doch immer noch vor allem ein Strassenentwicklungsprogramm ist. Rund 420 Millionen Franken sind allein für den Strassenbau im Raum Baden vorgesehen. Unbestritten ist, dass man im Ostaargau auch 2040 noch Auto fahren dürfen soll. Ob es in Zeiten des Klimawandels aber wirklich neue, teure Tunnel und Brücken für den Autoverkehr braucht?

Zum Widerstand aus dem Siggenthal gesellt sich jetzt auch Unmut aus Baden. Was aus Badener Sicht auffällt: Es wird in der Stadt Gewinner geben, aber auch Verlierer, falls die «Oase» so umgesetzt wird wie angedacht. Zu den Gewinnern zählen etwa die Bewohner des Martinsbergquartiers. Die «Stadtautobahn» Bruggstrasse – eine Planungssünde aus den Sechzigerjahren – soll wieder zur Quartierstrasse mit breiten Velowegen werden.

Zu den Verlierern zählen die Bewohner des Kappelerhofs und des hinteren Chrüzliberg-Quartiers rund um den Liebenfels. Und nicht zuletzt die ohnehin schon geschundene Flusslandschaft an der Limmat, wenn hier tatsächlich eine neue Autobrücke gebaut wird. Wie das Tunnelportal und die vierspurige Zufahrt am Liebenfels aussehen sollen, wissen selbst die Planer des Kantons noch nicht. Dem Quartier mit dem kulturhistorisch bedeutenden jüdischen Friedhof und dem denkmalgeschützten Friedhof Liebenfels droht massiv mehr Verkehr. Den Worten von Regierungsrat Attiger müssen Taten folgen: «Bitte bringen Sie sich ein, nehmen Sie an der Anhörung teil.» Jetzt ist es noch nicht zu spät. Jetzt bleibt noch Zeit, dass aus der «Oase» keine neue Planungssünde wird, sondern etwas Gutes wächst.



Andreas Fahrländer

ANZEIGE

HÜSLER NEST  
Bettenwochen  
SCHREINEREI SPICHER AG  
KÜCHEN UND MÖBEL AUS BRUGG  
WWW.SPICHER.CH

## Widerstand auch aus Untersiggenthal

Verkehrskonzept «Oase» Der Widerstand gegen das Regionale Verkehrskonzept hat sich insbesondere in Obersiggenthal schon früh formiert. Nun gibt es sowohl in Baden (mit dem Komitee «Martinsbergtunnel-so-nicht!») als auch in Untersiggenthal eine organisierte Gegenwehr. Eine Gruppe aus allen Untersiggenthaler Ortsparteien – von den Grünen bis zur SVP – schliesst

sich dem Obersiggenthaler Widerstand gegen die Pläne des Kantons an, wie die «IG OASE Untersiggenthal» am Dienstag mitteilte. Sie schreibt: «Die IG verlangt echte Entlastungen für das Siggenthal, sei es mit einer Untertunnelung oder einer Umfahrung. Die Landstrasse ist keine Autobahn nach Zürich, sondern der Schulweg unserer Kinder und Enkelkinder.» (af)

ANZEIGE

30% Rabatt 20-50% Rabatt 20-50% Rabatt 20-50% Rabatt 20-50% Rabatt 20-50% Rabatt 20-50% Rabatt  
WIDMER GOLDSCHMIED  
Unikate aus Aarau seit 1917  
Totalausverkauf wegen Geschäftsaufgabe  
20-50% auf unser gesamtes Sortiment  
www.widmer-goldschmied.ch  
Graben 22, 5000 Aarau

ANZEIGE



RIEGGER-FEST HERBST 2019  
GROSSE WEINDEGUSTATION MIT SPEZIALITÄTENMARKT  
FR + SA, 1./2. NOVEMBER, BIRRHARD  
WWW.RIEGGER.CH