

Damit das Zurzibiet erreichbar bleibt

Das Gesamtverkehrskonzept «OASE 2040» kommt nächstes Jahr vor den Grossen Rat. In Kleindöttingen fand die öffentliche Informationsveranstaltung statt.

KLEINDÖTTINGEN (uz) – Mehr Menschen, mehr Arbeitsplätze und mehr Verkehr. So lautet die Prognose für die Entwicklung der Regionen Baden, Brugg und Zurzibiet. Mit dem bestehenden Strassennetz und dem aktuellen Angebot an öffentlichem Verkehr kann zunehmendes Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigt werden. Massnahmen sind nötig, und zwar vorausschauend kluge und darum grossflächig koordinierte. Um solche Massnahmen geht es im regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau «OASE 2040».

Anhörungsverfahren läuft

Das Gesamtverkehrskonzept wurde während der letzten Jahre erarbeitet, wird seit Mitte Oktober in öffentlichen Informationsveranstaltungen vorgestellt und im gegenwärtig laufenden Anhörungsverfahren haben alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, zu OASE Stellung zu nehmen. Nächstes Jahr dann soll im Grossen Rat über das Gesamtverkehrskonzept beschlossen und der Richtplan soll entsprechend angepasst werden.

Am Donnerstagabend fand die öffentliche Informationsveranstaltung für das Zurzibiet statt. In der Aula des AWZ Kleindöttingen referierten Carlo Degelo, Leiter der Abteilung Verkehr, und Frank Rüede, Projektleiter OASE. Die beiden Männer skizzierten die zu erwartende Entwicklung des Ostaargaus, erklärten die Kernanliegen von «OASE 2040» und sprachen von den vorgesehenen Massnahmen, insbesondere auch von denen, die das Zurzibiet direkt betreffen.

Wachstum um 30 Prozent

Bis 2040 soll die Bevölkerung der Region Baden um 34 000 Personen wachsen, die der Region Brugg um 12 000 und jene im Zurzibiet um 9 000. An neuen Arbeitsplätzen werden in der Region Baden 12 000 mehr erwartet, in Brugg 3 000. Die Arbeitsplatzsituation im Zurzibiet dagegen bleibe bestenfalls stabil. Insgesamt gehe es also um ein Bevölkerungswachstum von rund 30 Prozent und um eine Zunahme an Arbeitsplätzen um 20 Prozent.

Städte entlasten, Zurzibiet besser anbinden

Aufgrund dieses Wachstums und der entsprechenden Zunahme an Mobilitätsbedürfnissen strebt das regionale Gesamtverkehrskonzept an, die Städte Baden und Brugg zu entlasten, und das Zurzibiet besser an die Autobahnen A1 und A3 anzubinden. Um diese Ziele zu erreichen, sieht «OASE 2040» Massnahmen in drei Handlungsfeldern vor:

Erstens müsse das Angebot an öffentlichem Verkehr ausgebaut und die Limmattalbahn bis Baden realisiert werden. Bei der Limmattalbahn handelt es sich um eine Art Tramlinie von Baden, durch die Wettinger Landstrasse, über die Limmat nach Neuenhof und Killwangen, Richtung Zürich.

Zweitens soll innerstädtisch und in der näheren Agglomeration in den Fuss- und Veloverkehr investiert werden. Breite Velostreifen und sogenannte Velovorzugsrouten sollen das Velofahren sicherer und attraktiver machen.

Und drittens möchte man den reinen Durchgangsverkehr auf neuen Umfahrungen von den Stadtzentren fernhalten.

Tunnelbauten

Für den reinen Durchgangsverkehr soll in Baden ein Tunnel gebaut werden, von der Siggenthaler Brücke unter dem Martinsberg und dem Chrüzliberg hindurch, bis zur Neuenhoferstrasse. In der Folge könnte eine neue Limmatbrücke zwischen Neuenhof/Killwangen und Wettingen nötig sein und sollte die Limmattalbahn realisiert werden, würde die Hochbrücke für den motorisierten Strassenverkehr gesperrt und ausschliesslich der Limmattalbahn, dem Veloverkehr und den Fussgängern zur Verfügung stehen.

In Brugg leitete die neue Umfahrung den Durchgangsverkehr vom Kreisellaufohr zu einem Tunnel, der dann unter der Aare durch bis zur geplanten Südwestumfahrung der Stadt führen würde.

Viertelstundentakt

Im Zurzibiet selber sind keine neuen Infrastrukturen für den motorisierten Verkehr vorgesehen. Was aber den öf-



Frank Rüede, Projektleiter OASE, erläutert das regionale Gesamtverkehrskonzept. Rüede kennt das Zurzibiet. Er ist in der Region aufgewachsen.

fentlichen Verkehr betrifft, soll mit der S19, Bad Zurzach-Zürich, und der S27, Waldshut-Baden, ein Viertelstundentakt realisiert werden.

Immer mehr Grenzverkehr

Felix Binder, Präsident ZurzibietRegio, betonte, das Ziel «gute Anbindung des Zurzibiets» sei nur durch die Realisierung aller in «OASE 2040» vorgesehenen Massnahmen zu erreichen. Was in Baden und Brugg geschehe, habe direkte Auswirkungen auf das Zurzibiet. Ausserdem machte Binder auf den stetig wachsenden Grenzverkehr Waldshut-Koblenz auf-

merksam. Es seien weniger die Zurzibietler, die für den belastenden Durchgangsverkehr in Baden und Brugg verantwortlich seien, als vielmehr die Anwohner der Agglomerationen selber und eben auch die Arbeitnehmer aus den süddeutschen Gebieten und – nicht zu vergessen – der Schwerverkehr aus dem EU-Raum. Binder konnte dies mit Zahlen belegen: Im Jahr 2014 wurde der Grenzübergang Koblenz täglich von 12 740 Personenfahrzeugen und 490 Lastwagen gequert. 2017 waren es bereits 13 909 Personenfahrzeuge, eine Zunahme um 9 Prozent, und 868 Lastwagen, was eine Zunahme von

77 Prozent bedeutet. Sollte auf deutscher Seite die geplante Autobahn A98 realisiert werden, zwischen Rheinfeldern und Tiengen, würde die Belastung in Koblenz weiter steigen. Ein Damoklesschwert für Koblenz und das Untere Aaretal.

Koblenz, vielleicht auch Sisseln

Carlo Degelo führte aus, dass der Grenzverkehr derzeit Gegenstand einer internationalen Studie sei. Die Frage nach einem neuen Rheinübergang in Koblenz werde dabei geprüft. Eine Variante sei auch ein neuer Grenzübergang in Sisseln, ganz in der Nähe der Autobahnauffahrt Eiken. Konkrete Termine konnte Degelo keine nennen, nur dass die Abklärungen noch zwei oder drei Jahre in Anspruch nehmen würden.

Immense Kosten

Zu den Kosten von Oase 2040 liessen sich Degelo und Rüede wie folgt vernehmen: Anpassung der Strasseninfrastruktur in der Region Baden: 420 Millionen Franken, in der Region Brugg: 400 Millionen. Investitionen in Veloverkehr: 160 Millionen. Infrastruktur öffentlicher Verkehr: mehrere 100 Millionen. Limmattalbahn, Verlängerung bis Baden: 500 Millionen. Felix Binders Schlussfrage war wie ein Kommentar zur Kostenaufstellung: Wieviel bliebe dem Steuerzahler erspart, meinte er, wenn in jedem Auto anstatt nur einer, zwei Personen mitfahren und wenn Kurzstrecken nicht mit dem Auto, sondern zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden würden?

In Kürze

Anhörungsverfahren:

Bis zum 17. Januar können alle Bürgerinnen und Bürger zu Oase 2014 Stellung nehmen. Die Unterlagen dazu sind auf der Webseite des Kantons zu finden (www.ag.ch/oase) oder liegen in den Bezirkshauptorten öffentlich auf.

Widerstand im Siggenthal:

Gegen Oase 2040 regt sich auch Widerstand. Im Siggenthal hat sich die Interessengemeinschaft «OASE so nicht» gebildet. «OASE so nicht» befürchtet Mehrverkehr im Siggenthal und hat auf den 2. Dezember, 19 Uhr, zu einer Informationsveranstaltung in den Gemeindefaal Obersiggenthal eingeladen.