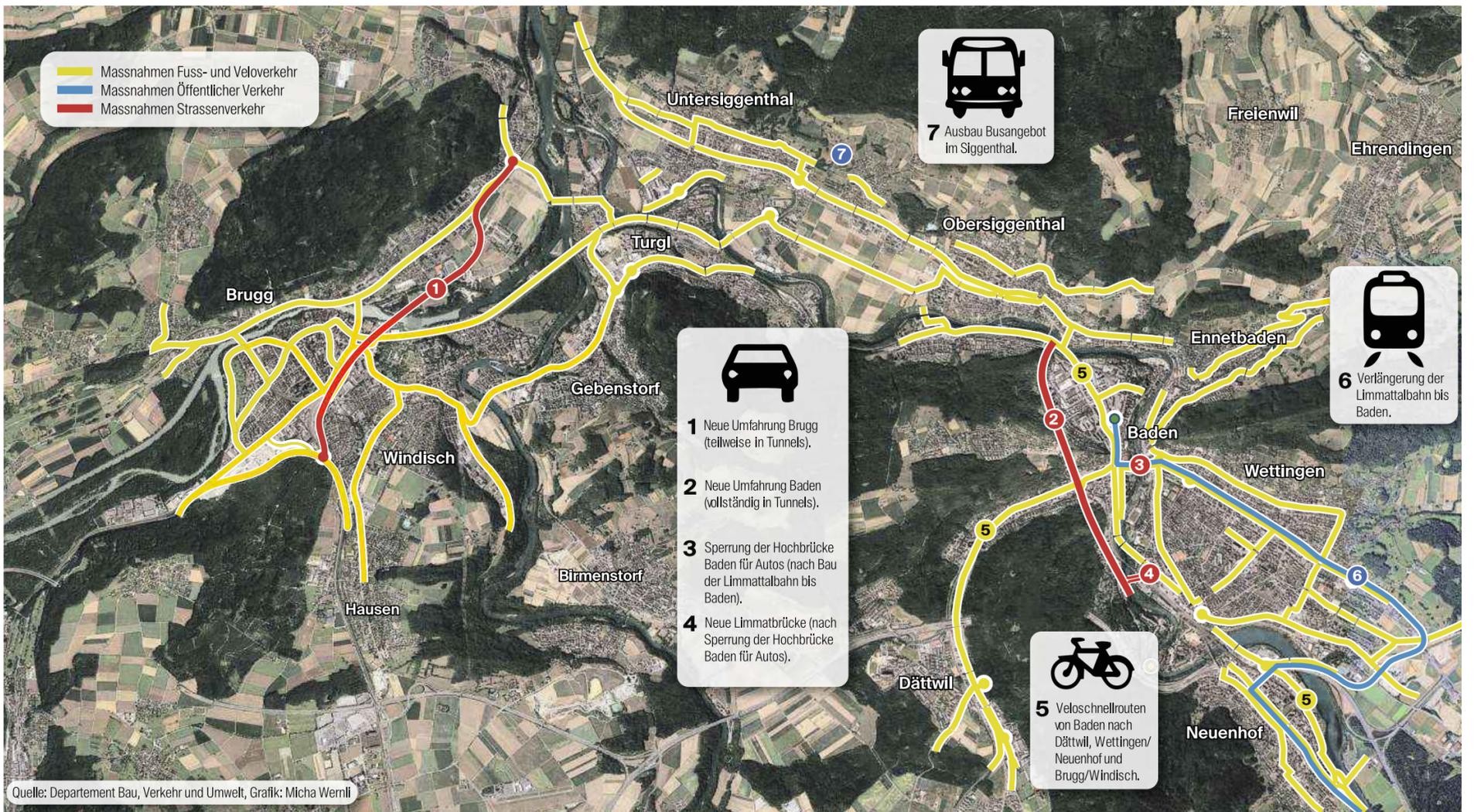


Aargau



Mathias Küng

Um das künftig erwartete zusätzliche Verkehrswachstum im Ostaargau in geordnete Bahnen zu lenken, plant der Kanton diverse bauliche und verkehrsplanerische Massnahmen (vgl. Grafik und Text rechts davon). Dieses regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (bekannt unter dem Kürzel Oase) hat einen Zeithorizont von 2040. In den letzten drei Monaten konnten sich Parteien, Verbände und die betroffenen Gemeinden dazu äussern.

Die SVP beurteilt die Pläne aus Aarau «grundsätzlich positiv». Wichtig sei das Augenmerk auf Zufahrtsachsen in den Aussengemeinden, ergänzt die Fraktionspräsidentin im Grosse Rat, Désirée Stutz, in der Stellungnahme. Auch wenn diese nicht richtplanrelevant sind, seien sie für das erfolgreiche Gelingen äusserst wichtig. Es stimme, dass die Städte Brugg und Baden Entlastungen brauchen. Stutz mahnt aber: «Dies darf nicht zu Lasten der Nachbargemeinden wie Siggenthal umgesetzt werden.» Als Beispiel dürfe der Martinsbergtunnel nicht als Entlastung von Baden im Richtplan festgesetzt werden, ohne dass für den Bereich Siggenthal eine konkrete Entlastung aufgezeigt wird. Die Schliessung der Hochbrücke für den Individualverkehr sei keine akzeptable Lösung, findet die SVP (siehe Artikel rechts zur Limmattalbahn).

FDP will das Konzept als Gesamtpaket weiter planen

Auch die FDP anerkennt den Handlungsbedarf und unterstützt die vorgesehenen Richtplananpassungen. Sie basierten auf detaillierten Analysen und Varianten-Evaluationen, lobt die Partei von Baudirektor Stephan Attiger. Das Konzept solle als Gesamtpaket weitergeplant werden, schlägt Jeanine Glarner, Grossrätin und Ressortleiterin Bau und Verkehr in der FDP, vor. Die Entlastung vom Durchgangsverkehr sei eine Voraussetzung für eine urbane und qualitätsvolle Entwicklung der Innenstädte. Baden und Brugg werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Andere Gemeinden (z. B. im unteren Aaretal)

Verkehr im Ostaargau: Parteien völlig uneinig

Bürgerliche und TCS unterstützen die geplanten Massnahmen im Oase-Projekt – wenn auch mit Vorbehalten. SP, Grüne, GLP und VCS lehnen die Pläne der Regierung mehrheitlich ab und fordern eine Verkehrswende. Nun liegt der Ball beim Bau- und Verkehrsdepartement, das die Stellungnahmen bis Frühling auswertet.

würden dagegen nicht oder nur zum Teil entlastet, merkt die FDP kritisch an. Auch blieben Fragen offen bezüglich des Raums Ober- und Untersiggenthal, bezüglich des Handlungsfelds Fuss- und Veloverkehr und der Tunnelumfahrung Brugg/Windisch.

Ähnlich wie die FDP beurteilt die CVP das Verkehrskonzept grundsätzlich positiv. Auch für sie ist der Handlungsbedarf unbestritten, da im Ostaargau bis 2040 mit einer Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme von 30 Prozent gerechnet wird. Mit dem Projekt würden vorab die Zentren Brugg und Baden entlastet, die Anbindung der Regionen ausserhalb dieser Zentren erachtet die CVP aber noch nicht als fertig gedacht. «Vor allem die Region Siggenthal und das untere Aaretal werden zu wenig berücksichtigt», präzisiert Grossrat Werner Müller in der Stellungnahme. Hier seien konkrete Verbesserungen zwingend. Zusätzlich vermisst die CVP in den Plänen Erläuterungen zu den Folgen neuer Mobilitätsformen wie etwa selbstfahrenden Autos.

Positiv reagiert auch die BDP Aargau, die den Finger besonders auf einen «attraktiveren und sichereren und Veloverkehr» legt, so Grossrat Michael Notter. Er schreibt weiter, die bisherigen Erfahrungen betreffend Verteilung des Verkehrs zwischen Kappelerhof und Obersiggenthal liessen «grosse Zweifel

an der Wirksamkeit der vorgesehenen Massnahmen aufkommen».

Mit dem Konzept grundsätzlich einverstanden ist schliesslich auch der TCS Aargau. Präsident Thierry Burkart mahnt aber, die Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr auf der Strasse dürften in städtischen Räumen nicht reduziert werden. Der Nachweis dazu sei zu erbringen, fordert er durchgehend, und fügt an: «Ein Verkehrsmanagement sollte den Verkehr verflüssigen und nicht blockieren.» Auch der Touring-

«Kapazitäten für motorisierten Individualverkehr und Güterverkehr auf der Strasse dürfen nicht reduziert werden.»

Thierry Burkart
Präsident TCS Aargau

Club empfiehlt dringend, die Mehrverkehrsbedenken im Raum Siggenthal «sehr ernst» zu nehmen.

Rot-Grün, GLP und VCS fordern Verkehrswende

Ganz anders tönt es bei SP, Grünen, GLP und VCS. Aus Sicht der SP ist schon heute klar: Eine Verkehrswende – hin zu umweltfreundlicheren Antriebsarten und zur stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs – ist zwingend notwendig. Es gebe viele Potenziale, die zu nutzen seien, schreibt Parteisekretär Sa-

«Der Kanton soll mit kleinen Massnahmen die umweltfreundlichen Verkehrsträger voranbringen.»

Jürg Cafilisch
Präsident VCS Aargau

scha Antennen: für Fuss- und Veloverkehr in den Städten und Agglomerationen, bessere Bus- und Bahnanbindungen in den Regionen und für optimierte Anschlüsse im Bahnfernverkehr.

Besonders deutlich wird der VCS Aargau. Der Ostaargau erstickte im Verkehr, stellt Präsident Jürg Cafilisch in der Stellungnahme fest, und macht klar: «Der VCS Aargau weist das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau in der vorliegenden Form zurück.» Die beiden Kernelemente, die Zentrums-umfahrungen von Baden und von Brugg/Windisch, würden neue Kapazitäten schaffen und beschleunigen den Verkehr. Dies führe zu einem weiteren Wachstum «des ökologisch unverträglichen motorisierten Individualverkehrs». Auch in der Finanzierung stellen sich Fragen. Positiv steht der Verband «zur beabsichtigten Förderung von Fussverkehr und Veloverkehr».

Auch aus Sicht der Grünen ist klar, dass das vorliegende Konzept der kantonalen Mobilitätsstrategie und den Klimazielen der Schweiz widerspreche. Die Grünen fordern laut Fraktionspräsident Robert Obrist, «dass der Kanton Klimaschutz auch im Mobilitätsbereich ernst nimmt und auf weiteren Ausbau des Strassennetzes verzichtet». Die Grünen rufen deshalb nach einer Strategie, «um die Nachfrage nach Mobilität zu bremsen und den verbleibenden

Das schlägt der Kanton im Ostargau vor

Oase Im kantonalen Baudepartement erwartet man, dass der Ostargau bis im Jahr 2040 um 30 Prozent mehr Menschen und 20 Prozent mehr Arbeitsplätze aufweisen wird. Dafür wurde im Baudepartement von Stephan Attiger – dem früheren Badener Stadtammann – ein regionales Gesamtverkehrskonzept (bekannt unter dem Kürzel Oase) erarbeitet.

Ein wesentlicher Punkt ist die beabsichtigte Zentrumsentlastung Brugg/Windisch für den Durchgangsverkehr mit mehreren Massnahmen.

Die geplante Zentrumsentlastung Baden verläuft als Tunnel von der Siggenthaler Brücke unter dem Martinsberg und dem Chrüzliberg hindurch bis zur Neuenhoferstrasse. Die Hochbrücke soll dereinst, wenn die Limmattalbahn kommt, nur noch für ÖV und Langsamverkehr genutzt werden können, für den Individualverkehr ist eine neue Limmatbrücke geplant.

Auch im Raum Siggenthal sind Massnahmen geplant, die dort allerdings massiv kritisiert werden.

Überall sind weitere Massnahmen vorgesehen wie Veloschnellrouten und breitere Velowege, Massnahmen für Fussgänger, bessere Verbindungen bei Bahn und Bus, dichtere Takte. Eine weitere Massnahme ist die geplante Fortführung der Limmattalbahn (siehe dazu Artikel rechts). (mku)

Verkehr umwelt-, klima- und siedlungsverträglich zu gestalten».

Nein zum Konzept sagen auch die Grünliberalen. Durch die Planung von zwei Tunnels werde weder die langersehnte Entlastung der Zentren von Baden und Brugg eintreten, noch werde durch die geplanten Massnahmen die bessere Anbindung des Zurzibietes realisiert werden können, schreibt Grossrat Gian von Planta. Statt in Tunnels für den MIV solle in eine zukunftsfähige Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr investiert werden, fordert auch er.

Wettingen: Entschieden Nein zu zweiter Brücke

Bekannt ist die Position des Gemeinderats von Wettingen. Er unterstützt die Zentrumsentlastung Baden mit Martinsbergtunnel. Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des Verkehrsprojekts sei die Sicherstellung des ungehinderten Zugangs und Abflusses der A1 sowie zentraler Anschlussknoten des kommunalen Hauptnetzes auf die Kantonsstrassen. Dies sei bislang aus Sicht der Gemeinde zu wenig berücksichtigt und «zwingend sicherzustellen». Den Bau einer neuen Limmatbrücke für den motorisierten Individualverkehr (MIV) lehnt Wettingen «entschieden ab». Der Nutzen einer kompletten Sperrung der Hochbrücke für den MIV werde nicht ersichtlich.

Der Ball ist jetzt beim Baudepartement von FDP-Regierungsrat Stephan Attiger. Dort werden die zahlreich eingegangenen Stellungnahmen von Parteien, Verbänden, Gemeinden und Interessengruppen bis im Frühling ausgewertet. Gestützt auf die Ergebnisse und allfällige Bereinigungen der Oase-Pläne ist vorgesehen, dass die Regierung auf Antrag des Baudepartements das Beschlussverfahren im Grossen Rat einleitet. Die Behandlung im Kantonsparlament ist nach bisheriger Planung für den Herbst 2020 angesetzt.

WWW.

weitere Artikel zum Thema finden Sie online auf www.aargauerzeitung.ch



So soll eine Haltestelle in Spreitenbach dereinst aussehen. Visualisierung: HO

Parteien für Fortführung der Limmattalbahn bis nach Baden – aber wie?

Vernehmlassung Die Limmattalbahn, die derzeit von Zürich-Altstetten bis Killwangen-Spreitenbach gebaut wird, soll über Neuenhof und Wettingen bis nach Baden verlängert werden. Das schlug die Aargauer Regierung im Herbst vor. Dies soll vorerst auf Stufe Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan eingetragen werden. Die Kosten für die Fortführung: 465 Millionen Franken. Nun konnten Parteien und die Region zu den Vorschlägen Stellung nehmen – das taten sie. Vorläufige Quintessenz ist, dass sie die Fortführung grundsätzlich gutheissen. Aber wie? Da sind die Meinungen geteilt.

Der grosse Streitpunkt: Die Badener Hochbrücke

Die Regierung will die Hochbrücke für den öffentlichen Verkehr reservieren, wenn die Limmattalbahn gebaut wird, und für den Individualverkehr weiter oben eine zusätzliche Brücke bauen. Die SVP stimmt dem Bahnbau grundsätzlich zu. Die Kapazität müsse ausgebaut werden, schreibt Fraktionschefin Desirée Stutz. Gegen die Schliessung der Hochbrücke für den Privatverkehr wehre man sich aber vehement.

Sehr für die Fortführung der Bahn ist die SP. Sie betont aber, es gehe primär nicht darum, einer extrapolierten Bevölkerungsentwicklung Vorschub zu leisten, «sondern die heutige Mobilität intelligent umzubauen», so Parteisekretär Sascha Antenen. Die SP will eine «Verkehrswende im Limmattal».

Die FDP stimmt in den zustimmenden Chor zum Weiterbau ein, fügt aber mahnend an, «die Kosten-Nutzen-Frage – insbesondere zwischen Neuenhof und Wettingen», sei noch zu klären. Voraussetzung sei der vorgesehene Neubau einer zusätzlichen Brücke für den motorisierten Individualverkehr.

Die CVP Aargau begrüsst das Vorhaben laut Grossrat Hans-Ruedi Hottiger ebenfalls. Die Bahn soll über die Hochbrücke in Baden führen, aber, so Hottiger: «Die CVP erachtet den Bau einer neuen Limmat-Brücke für den Individualverkehr als ungeeignet. Dafür sollte zuerst eine Nutzung der bestehenden Hochbrücke für den Individualverkehr intensiv geprüft werden.»

Für die Grünen macht Grossrat Hansjörg Wittwer das Ja zur Weiterfüh-

rung klar, «im Gegenzug soll aber der Langsamverkehr intensiv gefördert und Bike to Work mit gut ausgebauten Radrouten ermöglicht werden», fordert der Grünen-Grossrat.

Die GLP denkt schon weit über Baden hinaus

Bereits über Baden hinaus denken die Grünliberalen. Grossrat Gian von Planta schreibt, aufgrund der hohen Transportkapazität sei «zwingend» eine Weiterführung über den Schulhausplatz zum Bahnhof Baden weiter nach Siggenthal und vom Schulhausplatz nach Dättwil und Fislisbach als Vororientierung im Richtplan festzuhalten».

Einverstanden mit den Regierungsplänen ist die BDP. Grossrat Michael Notter fordert aber namens der Partei eine vertiefte Prüfung der Linienführung. Auch die BDP will eine weitere Fortführung prüfen – Richtung Rohrdorferberg sowie Richtung Brugg.

Zwar begrüsst auch der TCS Aargau den Weiterbau, aber Präsident Thierry Burkart befürchtet, die Linienführung dürfe den Güter- und Individualverkehr in verschiedenen Gebieten einschränken. Das sei nicht hinnehmbar. Es dürfe nicht zu Lasten der Strassenkapazität gehen. Der VCS begrüsst die Weiterführung klar, so Präsident Jürg Caffisch. Denkbar sei gar eine Fortführung mit Ästen zum Rohrdorferberg und ins Siggenthal. Die wichtigste Massnahme sei die konsequente Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.

700 Unterschriften gegen die Pläne des Kantons

Die Stellungnahmen von zwei hauptbetroffenen Gemeinden, Baden und Neuenhof, werden erst heute Dienstag publik. Die des Gemeinderats Wettingen liegt schon vor. Er sieht die Bahn als Chance. Die historisch gewachsene Siedlungsstruktur sei aber zu respektieren. Er verlangt eine «zügige Vertiefungsstudie zur Trasseeführung». Vor Ort gibt es auch laute Kritik. So sammelten Gegner vorab in Neuenhof, aber auch in Wettingen, 700 Unterschriften. Sie wollen von der Gemeinde mehr einbezogen werden und kritisieren, die Bahn brauche zuviel Platz. Zudem gebe es für das neue Teilstück bis Baden schlicht keinen Bedarf. (mku)

Regierung sagt weder Ja noch Nein

Der Regierungsrat will keine Zehnjahresfrist ohne Sozialhilfe bei Einbürgerungen. Er gibt deshalb keine Abstimmungsempfehlung ab.

Eva Berger

Wenn am 9. Februar die Aargauerinnen und Aargauer an der Urne über das Kantons- und Gemeindebürgerrecht (KBüG) befinden, tun sie das ohne offizielle Abstimmungsempfehlung des Regierungsrats. Das ist ungewöhnlich, in aller Regel wird in der Abstimmungsbroschüre ausgewiesen, welche Variante Gross- und Regierungsrat bevorzugen. Jetzt aber steht dort lediglich, dass der Grosse Rat die Vorlage zur Annahme empfiehlt. «Angesichts der unterschiedlichen Einschätzung des Grossen Rats und des Regierungsrats in dieser Frage verzichtet der Regierungsrat auf eine eigene Abstimmungsempfehlung zur KBüG-Vorlage», teilt Sandra Olar, stellvertretende Leiterin Kommunikation im Innendepartement, auf Anfrage mit.

Regierungsrat will Frist nicht ändern

Der Grund liegt bei einem heiklen Punkt des Gesetzes: Der Grosse Rat hatte im Mai letzten Jahres beschlossen, dass nur noch eingebürgert werden soll, wer in den vorhergegangenen zehn Jahren keine Sozialhilfe bezogen hatte. Dieser umstrittene Passus wurde aufgrund einer Motion der CVP aufgenommen. Darauf wurde von linker Seite das Referendum ergriffen, nur deshalb wurde das Gesetz überhaupt zur Abstimmungsvorlage.

Der Regierungsrat hatte hingegen eine Frist von drei Jahren vorgeschlagen, was dem Bundesgesetz entspricht und seit 2014 auch im Kanton Aargau gilt. «Der Regierungsrat erachtet es weiterhin als unzweckmässig, schon nach wenigen Jahren von der bisherigen Regelung abzuweichen und ohne Not eine erhebliche Differenz zum Bundesrecht und zum bestehenden kantonalen Recht zu schaffen», sagt Sandra Olar. Betroffene Gesuchsstellende würden bei Annahme des Gesetzes ab-

hängig von zeitlichen Zufälligkeiten bei der Einreichung des Antrags in «unverhältnismässiger Weise ungleich behandelt». Dennoch empfahl der Regierungsrat in der Parlamentsdebatte schliesslich, einem Antrag der zuständigen Kommission zuzustimmen, wonach die Frist auf fünf Jahre festgelegt werden sollte. Weil Einbürgerungswillige auch fünf Jahre lang im Kanton wohnen müssen, bis sie überhaupt das Verfahren starten können, erachte das der Regierungsrat als praktikabel, sagte Regierungsrat Urs Hofmann.

Dies im Gegensatz zur Zehnjahresfrist, bei der auch Sozialhilfebezug in anderen Kantonen eine Rolle spielen kann – mit oder ohne Härtefallregelung. «Wie soll dann, um Himmels Gotts Willen, der Gemeinderat hier im Kanton Aargau beurteilen können, ob einer dieser Gründe erfüllt ist, die eben die Sperrfrist bezüglich Sozialhilfebezug ausschliessen? Das ist ein Ding der Unmöglichkeit», argumentierte Urs Hofmann damals. Der Grosse Rat ging nicht auf den Kompromiss ein, deshalb verzichtet der Regierungsrat nun auf eine Empfehlung. Dies, obwohl sich alle Regierungsparteien, ausser Hofmanns SP, für das Gesetz aussprechen.

Gegner und Befürworter nehmen es gelassen

Für Befürworter und Gegner der Vorlage ist die Enthaltung kein grosses Problem. «Die Haltung des Regierungsrats ist konsequent, das kann ich nachvollziehen, auch wenn wir es uns natürlich anders gewünscht hätten», sagt FDP-Grossrat Stefan Huwyler vom Pro-Komitee. Barbara Portmann, GLP-Grossrätin und Co-Präsidentin des Gegenkomitees «Zehn Jahre sind zu lang», findet: «Die eher ablehnende Haltung der Regierung können Aufmerksame aus der Abstimmungsbroschüre herauslesen, auch wenn sie nicht explizit festgehalten wird.»

19-Jähriger flüchtet nach einem Selbstunfall

Spreitenbach Ein junger Autofahrer ist in der Nacht auf Sonntag auf der Heitersbergstrasse von der Fahrbahn abgekommen und ein Bord hinuntergefahren. Ohne sich um den Schaden zu kümmern, entfernte sich der 19-Jährige von der Unfallstelle. Die Kantonspolizei fand das Fahrzeug verlassen vor. Eine Kontrolle beim Halter ergab, dass dieser sein Fahrzeug an eine weitere Person ausgeliehen

habe. Den Lenker traf sie dann zu Hause an. Dieser gab an, einen Selbstunfall verursacht zu haben. Er habe das Fahrzeug bei Tageslicht selber bergen wollen. Er selbst sowie sein Beifahrer blieben unverletzt. Der fehlbare Junglenker wurde angezeigt, die Polizei ordnete eine Blut- und Urinuntersuchung an, um Drogen- oder Alkoholkonsum zu klären. Zudem nahm sie dem Lenker den Fahrausweis ab. (az)