

Brugg überholt Baden bei den Umfahrungen

Die drei wichtigsten Elemente der künftigen Verkehrsführung im Ostaaargau kommen unterschiedlich an: Die Limmattalbahn ist unbestritten, der Tunnel in Brugg wird begrüsst, die Umfahrung von Baden steht heftig in der Kritik.

Fabian Hägler

Wann fährt das erste Tram durch Neuenhof, wann ist der Spatenstich zum Tunnel unter der Aare in Brugg und wann bringt der Tunnel durch den Martinsberg einen direkten Anschluss an die A1? Was kosten die einzelnen Elemente im Gesamtverkehrskonzept für den Ostaaargau, sind sie bei Politik und Bevölkerung mehrheitsfähig und wie viel Entlastung bringen sie tatsächlich? Diese konkreten Fragen, die sich wohl viele Pendler im östlichen Aargau stellen, lassen sich derzeit nicht beantworten. Seit Freitag ist aber klarer, wie der Fahrplan des Kantons für die Verkehrszukunft der Regionen Limmattal, Baden-Wettingen, Brugg-Windisch und Unteres Aaretal aussieht. An einer Medienkonferenz stellten Bau- und Verkehrsdirektor Stephan Attiger, sein Abteilungsleiter Verkehr Carlo Degelo und Baden-Regio-Präsident Roland Kuster die nächsten Schritte vor. Dabei zeigt sich: Je nach Zustimmung oder Ablehnung werden einzelne Elemente forciert, während andere zurückgestellt und nochmals vertieft geprüft werden.

Limmattalbahn: unbestritten, aber Linienführung noch offen

Die erste Etappe der Limmattalbahn von Zürich Altstetten bis Killwangen-Spreitenbach ist im Bau, im Dezember 2022 sollen die ersten Trams in den Aargau fahren. Die spätere Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden fand

in der Anhörung breite Zustimmung, auch von den Kantonalparteien und Verbänden gibt es kaum Widerstand (siehe Artikel rechts). Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat deshalb, die Weiterführung als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan einzutragen (siehe Box zum Planungsstand). Die Limmattalbahn ist ein Tram und keine neue S-Bahn-Linie. Auf rund 9 Kilometern zwischen Killwangen-Spreitenbach und Baden sind 18 Haltestellen geplant. **Das ist der Knackpunkt:** Rund 700 Einwohner von Wettingen und Neuenhof sind gegen die Weiterführung der Limmattalbahn. Diese würde das Ortsbild beeinträchtigen, das Gewerbe entlang dem Trasse behindern und zu viel Landwirtschaftsland im Gebiet Tägerhard beanspruchen. Sie fordern stattdessen einen Ausbau des heutigen Busnetzes mit Bevorzugung der Busse.

Der Kanton prüft aufgrund dieser Eingaben die Linienführung der Limmattalbahn im Gebiet Wettingen Ost (siehe Grafik oben rechts). Diese sollen bis zur Festsetzung im Richtplan genau untersucht und «mit den übrigen kantonalen Interessen sowie den Vorbehalten aus der Bevölkerung» abgewogen werden, hält der Regierungsrat fest.

So reagiert die Region: «Der öffentliche Verkehr ist wichtig, damit die Zentrumsstädte gut erreichbar bleiben», sagt Roland Kuster, Gemeindeammann von Wettingen und Präsident des Verbandes Baden Regio. «Dafür braucht es die Limmattalbahn, das neue Tram hilft uns dabei, Wohnen und Arbeiten zu ver-

binden. Es geht dabei nicht nur um die Verbindung des Zentrums Baden-Wettingen mit Zürich, sondern um die Verbindung von Wohnorten und Arbeitsplätzen im ganzen Limmattal.»

Das sagt der Verkehrsdirektor: «Wenn der Grosse Rat unserem Antrag folgt, ist das ein erster Meilenstein auf dem Weg zur Realisierung. Der Aargau hat sich mit 180 Millionen Franken an der ersten Etappe der Limmattalbahn beteiligt. Schon damals forderten die Gemeinden, die Bahn bis Baden weiterzuführen. Heute sind alle Verkehrsträger im Limmattal stark ausgelastet, mit dem künftigen Wachstum wird es noch mehr Pendler geben», sagt Stephan Attiger.

Baden: Kritik im Siggenthal, Fragezeichen bei Hochbrücke

Für den Raum Baden-Wettingen sieht das Gesamtverkehrskonzept Oase eine Zentrumsentlastung mit einem neuen Strassentunnel durch den Martinsberg vor (die AZ berichtete). Vorgesehen ist zudem die Sperrung der Hochbrücke über die Limmat für Autos, über die Brücke sollen künftig nur noch die Limmattalbahn und Velos fahren. Dafür ist weiter flussaufwärts eine neue Brücke für den motorisierten Verkehr geplant. Das Konzept enthält auch einen Ausbau des Busangebots im Siggenthal sowie mehrere neue Veloschnellrouten. In der Anhörung gab es zum Teil heftige Kritik, insbesondere aus dem Siggenthal (siehe Artikel unten). Die Regierung will die Massnahmen im Raum Baden-Wet-



Künftig soll die Limmattalbahn über die Badener Hochbrücke fahren – ob mit oder

tingen deshalb im Richtplan auf dem Status als Zwischenergebnis belassen. Ursprünglich war vorgesehen, die Planungen als detailliertere Festsetzung im kantonalen Richtplan zu verankern.

Das sind die Knackpunkte: Gemeinden im Siggenthal befürchten, dass die Verkehrsbelastung für sie künftig noch grösser wird. Sie fordern eine Reduktion der täglichen Anzahl Autos, die durch das Siggenthal fahren. Der Kanton war bei seinen Planungen bisher vom Ziel ausgegangen, die Verkehrsbelastung im Siggenthal nicht zu reduzieren, sondern auf dem heutigen Stand zu plafonieren.

Die Sperrung der Hochbrücke zwischen Baden und Wettingen für Autos kommt in der Region schlecht an. «Wir sind nicht glücklich mit diesen Plänen des Kantons», sagt Baden-Regio-Präsident Roland Kuster. «Wir sind der Mei-

nung, dass es Möglichkeiten gibt, die Brücke im Mischverkehr zu nutzen.» Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept solle dafür sorgen, dass die wichtigste Strassenverbindung zwischen Baden und Wettingen erhalten bleibe. Dafür solle auf den Bau der geplanten neuen Limmatbrücke verzichtet werden.

So reagiert die Region: Siehe Artikel unten links: «Grosse Erleichterung im Siggenthal: Protest zeigt Wirkung».

Das sagt der Verkehrsdirektor: «Wir werden klären, ob ein Mischbetrieb auf der Hochbrücke mit Limmattalbahn, motorisiertem Individualverkehr und Velos möglich ist. Auch in den Zentren von Neuenhof und Wettingen sind solche Abklärungen nötig. Zudem werden wir anschauen, ob es eine neue Limmatbrücke braucht oder nicht», sagt Attiger zur Hochbrücke-Frage.

Grosse Erleichterung im Siggenthal: Protest zeigt Wirkung

Die Kritik aus dem Siggenthal gegenüber dem Gesamtverkehrskonzept für den Ostaaargau, auch Oase genannt, war riesig. Vor allem die Gemeinde Obersiggenthal äusserte lautstark ihren Unmut über die Pläne des Kantons: Sämtliche Parteien, von links bis rechts, sehen das Dorf als grossen Verlierer. Hauptkritikpunkt ist die befürchtete starke Zunahme des Verkehrs, vor allem auch aus dem Unteren Aaretal und dem süddeutschen Raum. Der Gemeinderat bezeichnete das Projekt gar als inakzeptabel. Umso grösser ist jetzt die Erleichterung in der 8600-Einwohner-Gemeinde, wo täglich bis zu 25500 Fahrzeuge passieren, dass die Massnahmen im Raum Baden vorerst im Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis verbleiben.

Frau Gemeindeammann Bettina Lutz Güttler (CVP): «Wir sind sehr, sehr froh, dass unsere Stimmen gehört worden sind und der Kanton bereit ist, seine Planung zu überdenken.» Geholfen habe sicher auch, dass sich nicht nur die Behörden und Parteien kritisch äusserten, sondern auch die Bevölkerung am Mit-

wirkungsverfahren mitgemacht habe. «Das verleiht den Argumenten und der Ablehnung mehr Gewicht.» Sie ergänzt: «Wir erwarten jetzt, dass wir eingebunden werden in die weitere Planung und so unsere Vorstellungen aktiv einbringen können.» Ziel sei eine gute Lösung für alle.

«Oase-Projekt hat dann Erfolg, wenn die Region dahinter steht»

Für den Badener Stadtammann Markus Schneider ist der Entscheid des Regierungsrates der logische Schritt. «Wir haben erreicht, was wir wollten», sagt er. Jetzt würden verschiedene Anliegen nochmals überprüft sowie Varianten und deren Auswirkungen aufgezeigt – für das Siggenthal, im Bereich der A1-Auffahrt bei Neuenhof und der Hochbrücke, auf der weiterhin Autos zur Erschliessung der Stadt fahren sollen. Markus Schneider: «Das Projekt Oase hat dann Erfolg, wenn es von der Region mitgetragen wird und die wirtschaftlichen Zentren attraktiv und gut erreichbar bleiben.» Es gibt aber auch enttäuschte Stimmen in



Auf der Obersiggenthaler Brücke stauen sich die Autos.

Bild: AZ-Archiv

Baden. Till Schmid, Vizepräsident der Strategiekommision (Team Baden), sagt: «Es ist schade, bleibt das ganze Paket auf der Stufe Zwischenergebnis. Man hätte zumindest die unumstrittenen

Massnahmen im Bereich Langsamverkehr festsetzen können.»

Der Koblenzer Ammann Andreas Wanzner freut sich zwar für die Brugg- und die Obersiggenthaler. Er sei aber

verblüfft, dass der Regierungsrat bis jetzt gegenüber Koblenz noch keine Stellung genommen habe zu den in der Vernehmlassung formulierten Kritikpunkten. Er fordert: «Bevor die Oase im Raum Brugg umgesetzt wird, muss der Viertelstundentakt der Bahn nach Baden und Brugg eingeführt und Massnahmen wie beispielsweise bessere Umsteigezeiten zwischen der Bahn auf deutscher und auf Schweizer Seite umgesetzt sein.» Das entlaste nicht nur das Untere Aaretal, sondern auch das Siggenthal.

Der Gemeindeverband Zurzibiet Regio hätte sich gewünscht, dass die Massnahmen im Raum Baden im Richtplan festgesetzt worden wären. Präsident Felix Binder hat aber aufgrund des grossen Widerstands Verständnis für den Entscheid. «Wir sind aber froh, wird die Limmattalbahn bis nach Baden gezogen», ergänzt er. Damit bleibe eine Verlängerung bis ins Untere Aaretal weiterhin eine Option – was auch zu einer Entlastung im Siggenthal führen könne.

Stefanie Garcia Lainez



ohne Autos daneben, ist eine umstrittene Frage. Visualisierung: Departement BVU / ZVG

«Vor dem Bau der Obersiggenthaler Brücke ging man davon aus, dass sich der Verkehr je zur Hälfte auf die Limmattseiten verteilen würde. Heute gibt es im Siggenthal klar mehr Verkehr als auf der Achse Turgi-Baden. Wir werden prüfen, wie sich eine Reduktion der Verkehrszahlen realisieren lässt. Offen ist, ob Verkehrsmanagement reicht, oder ob es bauliche Massnahmen bis zu einer Komplettumfahrung braucht», sagt Attiger zur Kritik im Siggenthal.

Brugg: Reaktionen positiv, Windisch will längeren Tunnel

Weniger umstritten als die Massnahmen im Raum Baden-Wettingen sind jene in Brugg-Windisch. Deshalb soll der Grosse Rat die neue Strasse vom Kreisell Lauffohr bis zur Westumfahrung

noch dieses Jahr als Festsetzung im Richtplan verankern. Grundsätzlichen Widerstand gibt es kaum, nur SP und Umweltverbände fordern einen Verzicht auf die Umfahrung.

Das ist der Knackpunkt: Wie lang soll der Tunnel unter der Aare werden, der das Herzstück der Umfahrung bildet? Die Gemeinde Windisch möchte diesen bis zum Anschluss der Südwestumfahrung verlängern (siehe Grafik unten rechts). Dies will der Kanton nach der Festsetzung im Richtplan klären.

So reagiert die Region: Siehe Artikel unten: «Tunnellänge und Anschluss Kabelwerke werden nochmals geprüft».

Das sagt der Verkehrsdirektor: «Im Moment hat Brugg-Windisch bei den Umfahrungen die Nase vorn. Wir sind aber immer im Richtplanverfahren, das kann sich rasch ändern, wenn es später

So soll die Limmattbahn von Killwangen bis Baden verlaufen



Umweltverbände und SP fordern Verzicht auf neue Strassen

Reaktionen Zu den neuen Verkehrsplänen des Kantons für den Ostaargau haben sich vorerst nur SP, GLP sowie die Umweltverbände WWF und BirdLife geäussert. Die beiden Parteien und die zwei Organisationen unterstützen alle den Bau der Limmattbahn. Ebenso einhellig verlangen sie, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie neue Fuss- und Velowege unabhängig vom Stand des gesamten Verkehrskonzeptes Oase vorangetrieben werden.

Eine radikale Forderung kommt von WWF und BirdLife: Die Umweltverbände verlangen, die Massnahmen für den motorisierten Verkehr in Baden und Brugg aus dem Richtplan zu streichen. Das Brugger Projekt führe zu massiven Eingriffen in die geschützte Naturlandschaft Wasserschloss.

Auch die SP sieht neue Strassen kritisch und schreibt: «Wir brauchen keinen verlängerten Autobahnzubringer durch Siedlungsräume.» Nicht nur in Baden, auch in Brugg brauche es eine Denkpause, findet die SP. Zudem sei das Oase-Verkehrskonzept massiv überdimensioniert und verfolge eine überholte Strassenausbaupolitik.

Die GLP begrüsst, dass die Regierung beim Umfahrungstunnel Baden auf die Bremse steht. Die Grünliberalen sind für Mischverkehr auf der Hochbrücke und wollen auf eine zusätzliche Limmatbrücke verzichten. (fh)

in die detaillierte Projektierung geht. Das Gesamtverkehrskonzept Oase ist ein Masterplan, der sämtliche Verkehrsprojekte bis 2040 im östlichen Aargau überlagert. Das heisst aber nicht, dass am Ende der Grosse Rat oder das Volk über einen Riesenkredit zur Umsetzung der Oase entscheiden werden. Für die einzelnen Elemente wie die Limmattbahn, oder Massnahmen in den Räumen Baden-Wettingen und Brugg-Windisch, wird es Einzelprojekte und separate Abstimmungen geben. Wir haben bewusst eine breite Anhörung durchgeführt, obwohl es erst um Einträge im Richtplan geht. Normalerweise macht man das erst auf der Stufe von Projekten. Wir haben viele Inputs erhalten, die in die Ausarbeitung der Projekte einfließen werden – das ist sehr wertvoll», sagt Attiger zusammenfassend.

Hier stehen die Verkehrselemente im kantonalen Richtplan

Um die Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Gewerbe abzustimmen, führt der Kanton einen Richtplan. Dort werden unter anderem Verkehrsprojekte, Wohnschwerpunkte und wirtschaftliche Entwicklungsgebiete auf drei verschiedenen Planungsstufen eingetragen.

Vororientierungen sind Vorhaben, die sich noch nicht im Detail umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Bodennutzung haben können.

Zwischenergebnisse sind Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, für die sich aber klare Aussagen zu weiteren Abstimmungsschritten machen lassen.

Festsetzungen sind Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind.

Limmattbahn bis Baden mit neuem Martinsberg-Tunnel: Bisher erst als Vororientierung eingetragen, soll vom Grossen Rat noch dieses Jahr als Zwischenergebnis festgelegt werden.

Zentrumsentlastung Baden/Wettingen: Bisher Zwischenergebnis, soll auf diesem Stand bleiben und mit der Planung der Limmattbahn koordiniert werden.

Zentrumsentlastung Brugg/Windisch mit Aare-Tunnel: Zwischenergebnis, soll vom Grossen Rat noch dieses Jahr als Festsetzung eingetragen werden.

Tunnellänge und Anschluss Kabelwerke werden nochmals geprüft

Bruggs Stadtmann Barbara Horlacher (Grüne) sagt, dass der Stadtrat das gestaffelte Vorgehen des Kantons verstehe, weil es im Raum Baden zur künftigen Nutzung der Hochbrücke sowie zur Lösung im Raum Siggenthal noch weitere Abklärungen braucht. «Uns war es von Anfang an wichtig, mit der Tunnelvariante zu einer möglichst umwelt- und siedlungsverträglichen Verkehrslösung im Raum Brugg-Windisch beizutragen und die beiden Zentren vom Durchgangsverkehr zu entlasten», sagt Horlacher. Sie begrüsst, dass mit der weiteren Planung die Möglichkeit einer Tunnelverlängerung in Richtung Südwestumfahrung sowie die Notwendigkeit des Anschlusses Kabelwerke nochmals geprüft werden.

«Diese Prüfung ist für die ganze Arealentwicklung am Bahnhof Brugg-Windisch wichtig. Wer weiss schon, wie lange die Industrie noch dort sein wird?», sagt Windischs Gemeindepräsidentin Heidi Ammon (SVP). Beide Gemeindevorsteherinnen finden den gesamtheitlichen Verkehrsansatz des

Kantons für den motorisierten Individualverkehr, den öv sowie den Velo- und Fussverkehr richtig und wichtig. Der spannende Teil des Projekts folgt für Ammon mit den weiteren Planungsschritten nach der Festsetzung in den Richtplan. «Erst dann wird metergenau bestimmt, wo der Tunnel hinkommt.» Zu den Forderungen des Quartiervereins und der SP-Fraktion, der Gemeinderat Windisch solle sich gegen die Festsetzung des Brugger Astes im Richtplan wehren, solange der Badener Ast nicht auf gleicher Stufe eingetragen wird, sagt sie: «Die Gegner verstehen manchmal die Flughöhe, Zusammenhänge und Abhängigkeiten des Projektschrittes nicht richtig.» Mit der Festsetzung gehe es um die Linienführung. Zudem verfolge der Kanton das gleiche Ziel wie die Gemeinden, eine möglichst umwelt- und siedlungsverträgliche Lösung zu finden und die beiden Zentren Brugg-Windisch und Baden vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Mal seien die Badener im Prozess etwas weiter, mal die Brugger, sagt sie

zum Risiko, dass am Schluss nur der Brugger Ast realisiert wird, was hier zu Mehrverkehr führen könnte. Zeitlich werde das nicht zu einem grossen Unterschied führen. «Ich bin sehr zusehentlich, dass das Gesamtverkehrskonzept für den Ostaargau ein Gewinn sein wird», hält Heidi Ammon fest.

Für die Grünen-Politikerin Barbara Horlacher gehört die Planung neuer Strassen nicht zu den Lieblingsthemen. «Jeder sollte für sich persönlich das eigene Mobilitätsverhalten regelmässig überdenken und anpassen.» Das regionale Gesamtverkehrskonzept Oase sei aber ein richtiger und wichtiger Schritt, um der demografischen Entwicklung bis 2040 und den sich abzeichnenden Mobilitätsbedürfnissen zu begegnen sowie die bestehenden Verkehrsprobleme im Zentrum von Brugg und Windisch zu entschärfen. Die entlasteten Strassenabschnitte können dann neu gestaltet werden, so zum Beispiel der Bereich Bahnhof und Neumarkt.

Claudia Meier

Ein neuer Tunnel unter der Aare soll das Zentrum von Brugg entlasten

