



So stellt sich die Situation im Zentrum der Stadt Brugg beim Bahnhof heute dar.

Bild: BVU

So könnte es in Brugg zwischen

Mathias Küng

Der Ostaaargau ist attraktiv. Dies dürfte auch in den kommenden Jahren zu einem starken Wachstum führen. Die Regierung erwartet, dass hier bis im Jahr 2040 30 Prozent mehr Menschen leben und es 20 Prozent mehr Arbeitsplätze geben wird. Dieses erwartete weitere grosse Wachstum stellt hohe Anforderungen an die Mobilität von morgen. Mit einem Gesamtverkehrskonzept will die Regierung die Voraussetzungen schaffen, dass auch 2040 gute Mobilitätsangebote für die Menschen in den Räumen Baden-Wettingen, Brugg-Windisch und Unteres Aaretal verfügbar sind.

Der Kanton hat für diesen Raum ein regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau erarbeitet, bekannt unter dem Kürzel «Oase». In Kenntnis von zum Teil kontroversen Anhörungsergebnissen vor einem Jahr gerade im Raum Baden-Wettingen und im Siggenthal hat die Regierung jetzt über das weitere Vorgehen entschieden. Es kommt zu verschiedenen Geschwindigkeiten und Vorgehensweisen.

#### Baden viel Ziel- und Quellverkehr, Brugg viel Durchgangsverkehr

Man müsse konzeptionell einen Schritt machen, um den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden, sagte Bau- und Verkehrsdirektor Stephan Attiger gestern an einer Skype-Medienkonferenz. Die Wirtschaftszentren sollen auch in Zukunft erreichbar sein, so Attiger weiter. Er verwies weiter darauf, dass die Ausgangslage in Baden mit sehr viel Ziel- und Quellverkehr und Brugg mit sehr viel Durchgangsverkehr unterschiedlich sei. Attiger stellte die Botschaft der Regierung an den Grossen Rat vor. Die Regierung beantragt damit, die wichtigen Infrastrukturelemente für Velo und motorisierten Individualver-

# So soll Ostaaargau entlastet werden

Der Ostaaargau wächst stark. Nun will die Regierung Kapazitäten schaffen, um den erwarteten Zusatzverkehr aufzufangen. Für den Raum Brugg macht sie im Richtplan vorwärts, für den Raum Baden/Unteres Aaretal folgen weitere Abklärungen.

kehr im Raum Brugg-Windisch wie vorgesehen im Richtplan auf die Stufe Festsetzung anzuheben (vgl. Grafik). Da hier aber Abstimmungen insbesondere mit kommunalen Stadtentwicklungsprojekten folgen, beantragt sie – anders als vorgesehen – noch keinen Projektierungskredit für die Zentrumsentlastung. Dieser solle schätzungsweise 2024 beantragt werden, so Attiger.

Die grossen Infrastrukturen im Raum Baden-Wettingen sollen gestützt auf die Anhörungsergebnisse im Richtplan vorerst auf der Stufe Zwischenergebnis bleiben. Hier seien gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden weitere Abklärungen nötig, heisst es dazu. Man sei offen für Lösungsanpassungen, sagte Attiger an der Medienkonferenz. Die Planungen zur Verkehrsachse von Koblenz durch das Untere Aaretal werden parallel weitergeführt.

#### Das ist im Raum Brugg-Windisch konkret geplant

Das Gesamtverkehrskonzept im Raum Brugg-Windisch soll mit folgenden Elementen im Richtplan auf den Koordinationsstand Festsetzung (vgl. Grafik) angehoben werden:

«Die Wirtschaftszentren sollen auch in Zukunft erreichbar sein.»



Stephan Attiger  
Baudirektor Kanton Aargau

– **Zentrumsentlastung Brugg/Windisch** inklusive Weiterentwicklung/Optimierung des benachbarten Kantonsstrassennetzes

– **Velovorzugsroute** Abschnitt Brugg-Windisch-Gemeindegrenze Gebensdorf/Turgi als Bestandteil der zukünftigen Velovorzugsroute Neuenhof-Baden-Brugg

– **Velohauptverbindungen** auf dem Gemeindegebiet von Brugg, Windisch, Hausen mit ausgewählten Abschnitten als Ergänzung des kantonalen Radroutennetzes.

Nach der Festsetzung der kantonalen Vorhaben soll in einem nächsten Schritt das Projekt «Stadtraum Bahnhof Brugg Windisch» durch Brugg und Windisch weiterbearbeitet werden.

#### Das sind die Vorbehalte im Raum Baden und Unteres Aaretal

Die öffentliche Anhörung zeigte für den Raum Baden-Wettingen drei wichtige Vorbehalte, so Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr im Departement Attiger, an der Medienkonferenz:

– Das Siggenthal befürchtet eine sehr hohe Verkehrsbelastung und fordert deshalb ebenfalls eine bessere Verkehrsbelastung.

– Die Badener Hochbrücke soll auch künftig mit dem Auto befahrbar sein. Damit stellt sich auch die Frage nach der Notwendigkeit einer neuen Limmattalbrücke zwischen Baden und Wettingen.

– Es wird befürchtet, dass der Grenz- und Schwerverkehr im Unteren Aaretal und Siggenthal weiter stark zunimmt.

Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, dass die geplante Zentrumsentlastung Baden, die Umnutzung der Hochbrücke und die neue Limmattalbrücke im Richtplan unverändert auf Stufe Zwischenergebnis bleiben. Die Veloinfrastrukturen dagegen sollen neu auf die Stufe Zwischenergebnis angehoben werden. Damit sollen alle wichtigen Elemente in diesem Raum inklusive der Weiterführung der Limmattalbahn zusammen bis zur Festsetzung im Richtplan weiterentwickelt werden können.

Als Ausnahme soll der Velosteg Sulperg-Rüsler zwischen Neuenhof und Würenlos gelten. Er soll bereits im Richtplan festgesetzt werden, um die Agglomerationsbeiträge des Bundes zu sichern.

#### So soll es im Raum Baden-Wettingen weitergehen

Im Raum Baden-Wettingen soll die Planung der Massnahmen mit Einbezug der betroffenen Gemeinden Neuenhof, Wettingen, Baden, Ennetbaden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Ehrendingen, Freienwil und des Regionalplanungsverbands fortgesetzt werden. In einem ersten Schritt, so das Ziel der Regierung, soll dabei «eine gemeinsame Haltung zur Projektorganisation und zu den Grundlagen, insbesondere

## Erste kritische Reaktionen von SP, Grünen und GLP

«Oase» Bis Redaktionsschluss lagen die Reaktionen von drei Kantonalparteien von links und von der GLP vor, die allesamt sehr kritisch ausfallen. In ihrer Mitteilung stellt die SP Aargau das Konzept Ostaaargauer Strassenentwicklung «Oase» in Frage. Dieses «Strassenausbauprojekt aus vergangener Zeit» bringe Mehrbelastungen im Agglomerationsraum für die Bevölkerung der Regionen Brugg und Baden, schreibt sie. Den Plan der Aargauer Regierung, den Brugger Ast im kantonalen Richtplan «trotz starker Bedenken aus den direkt betroffenen Regionen festzusetzen»,

lehnt die SP ab. Grossrat Martin Brügger fordert dazu: «Die Verkehrsplanung im Ostaaargau muss auf eine neue Grundlage gestellt werden. Das Risiko, durch das Oase-Projekt Mehrverkehr zu fördern, ist offensichtlich.» Der Raum Siggenthal und die Region Brugg seien schon heute mit hohem Aufkommen von auswärtigem Durchgangsverkehr belastet und würden mit der Umsetzung der Oase noch weiter beansprucht. Wie im Raum Siggenthal sei auch im Raum Brugg das Risiko von künftigem Mehr- und Schwerverkehr aus dem unteren Aaretal zu erwarten.

#### Grüne wehren sich gegen Vorziehen von Brugg-Windisch

Die Regierung schlage vor, die Festsetzung im kantonalen Richtplan im Rahmen der «Oase» für die Region Brugg-Windisch vorzuziehen, halten die Grünen in einer Mitteilung fest. Dies, nachdem die aktuelle Projektierung «im Raum Baden am Widerstand der dortigen Bevölkerung gescheitert» sei. Damit verstärkte sich die Befürchtung, dass bei einem allfälligen Verzicht auf die Umfahrungsprojekte im Raum Baden, sich der Verkehr auf die Region Brugg-Windisch fokussiere. Dann wür-

de noch viel mehr Schwerverkehr als bereits heute vom süddeutschen Raum und der Autobahn A1 durch den Raum Brugg-Windisch geleitet, befürchten die Grünen. Ein grosser Teil der betroffenen Bevölkerung, unterstützt von mehreren Grossrätinnen und Grossräten, wehre sich gegen diese Aufsplitzung. Es brauche ein regionales, nicht ein lokales Vorgehen, so die Grünen. Ihr Fazit: «Wir sagen Nein zum Vorhaben des Regierungsrats die Festsetzung der Oase im Raum Brugg-Windisch in den kantonalen Richtplanung vorzuziehen!»

#### Die GLP fordert eine vollständige Überarbeitung

Das Projekt müsse aus ihrer Sicht vollständig überarbeitet werden, fordert die GLP. Dabei sei darauf zu achten, dass das Gesamtverkehrskonzept ein solches bleibt, fordert sie. Durch eine vorzeitige Festsetzung des Brugger Astes im Richtplan werde das Projekt «aufgebrochen». Der Durchgangsverkehr werde im angedachten Vorhaben auf den Raum Brugg/Windisch konzentriert, eine Lastenteilung erfolge nicht. Dies muss aus Sicht der Grünliberalen geändert werden. (mku)



nen Bahnhof, Einkaufszentrum und Hightech Zentrum nach der Zentrumsentlastung dereinst aussehen.

Visualisierung: BVU

den Verkehrszahlen, geschaffen werden». Die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionalplanungsverbänden soll in den nachgelagerten Verfahren intensiviert werden.

#### Das sind die aktuellen Pläne für das Untere Aaretal

Die Aufarbeitung der Verkehrsentwicklung am Grenzübergang Koblenz mit Fokus Schwerverkehr sowie die Koordination mit weiteren Planungen im Raum Unteres Aaretal und Zurzibiet ist ab 2021 in Zusammenarbeit mit den Gemeinden vorgesehen. Dies soll als eigenständige Planung parallel zu den Planungsschritten im Raum Baden durchgeführt und koordiniert werden.

Man sei aufgefordert, den Verkehr und alle Infrastrukturelemente einer Gesamtbetrachtung zu unterziehen – mit Zeithorizont 2040 –, sagte Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr, an

der Medienkonferenz. Man wolle das Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV) erhöhen, den Langsam- und Fussverkehr fördern, Velovorzugsrouten errichten. Die Velowege in diesem Raum sollen von derzeit 80 auf 135 Kilometer Länge ausgebaut werden.

Beim ÖV ist bis 2040 eine Systematisierung des Bahnangebots das Ziel:

- 15-Min.-Takt Brugg-Zürich
- 15-Min.-Takt Wettingen-Olten
- 30-Min.-Takt zum Flughafen und nach Basel
- 15-Min.-Takt S-Bahn Limmattal
- 15-Min.-Takt S-Bahn Unteres Aaretal

Nötig sind dafür dann laut Degelo der Ausbau beziehungsweise die Modernisierung von Strecken und Bahnhöfen. In Diskussion ist weiter eine neue Haltestelle Wettingen Tägerhard, die Verlängerung der Limmattalbahn (die der-

zeit von Zürich-Altstetten bis Killwangen-Spreitenbach gebaut wird) bis Baden. Abgestimmt auf den Angebotsausbau bei der Bahn sollen auch Busverbindungen gezielt verdichtet werden, wie etwa im Siggental.

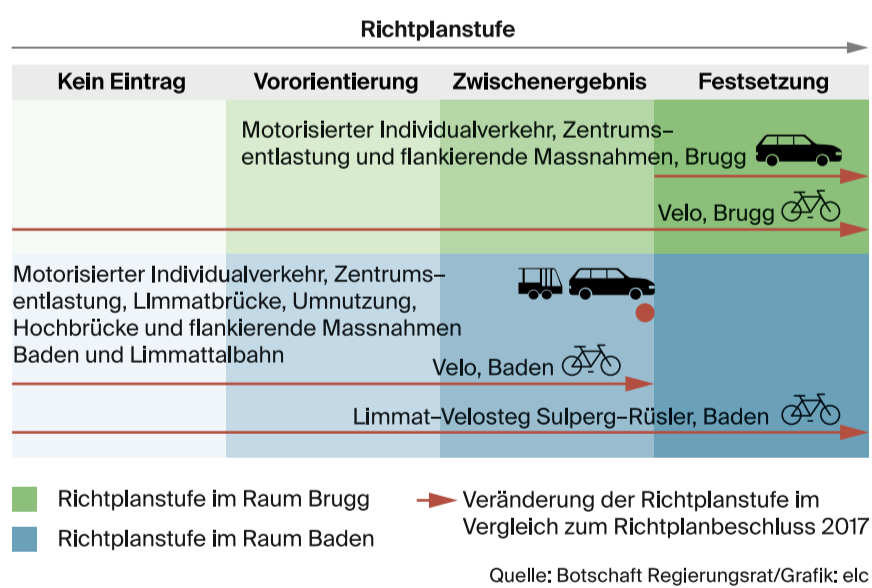
#### Als Nächstes ist der Grosse Rat am Zug

Nun wird sich erst die zuständige Kommission und dann der Grosse Rat mit den Anträgen der Regierung befassen. Im Kantonsparlament ist eine kontroverse Debatte absehbar, wie die sehr kritischen Reaktionen von SP, Grünen und GLP (siehe Artikel unten links) unschwer erahnen lassen.

#### WWW.

Weitere Grafiken auf [www.aargauerzeitung.ch](http://www.aargauerzeitung.ch)

#### So will die Regierung die Projekte vorantreiben



#### Was ist ein Richtplan?

Der **Richtplan** legt konkret fest, wie sich der Kanton Aargau räumlich entwickeln soll. Er ist für alle Behörden verbindlich. Je grösser die räumliche Wirkung eines Vorhabens, desto grösser ist sein Koordinationsbedarf. Im Zentrum steht die räumliche Abstimmung eines Vorhabens auf Stufe Richtplan. Hierüber gibt der Koordinationsstand Auskunft:

- **Vororientierung:** Vorhaben, die erst im Ansatz bekannt sind und von denen nur grobe Vorstellungen bestehen.
- **Zwischenergebnis:** Vorhaben, deren räumliche Abstimmung begonnen hat, bei denen noch weitere räumliche Abklärungen nötig sind.
- **Festsetzung:** Vorhaben, die räumlich abgestimmt sind. (mku)

## Verkehrskonzepte auch für Aarau und Rheinfelden

**Verkehrszukunft** Die Region Aarau verfügt laut Mitteilung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) neu über ein Gesamtverkehrskonzept. Es ist gemeinsam von der Stadt Aarau, den Gemeinden, dem Regionalplanungsverband Aarau Regio und dem Departement von Baudirektor Stephan Attiger erarbeitet worden. Nun können sich Verkehrsverbände, politische Parteien und weitere Interessengruppen einbringen.

Das Konzept entstand, weil das Strassennetz in der Region in den Spitzenstunden an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Eine weitere Zunahme wird er-

wartet. Das Konzept zeige Strategien «für eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Mobilität auf», heisst es. Es beschreibe die gewünschte Entwicklung bis 2040 für den Verkehr und für die Siedlung. Dabei soll die steigende Mobilitätsnachfrage hauptsächlich durch den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie einer effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur abgedeckt werden.

#### Kredit für Rheinfelden für Konzept Verkehrsmanagement

Laut Staatskanzlei hat die Regierung einen Kredit von 400 000 Franken für

ein regionales Verkehrsmanagementkonzept Rheinfelden gesprochen. Die Stadt werde auch künftig wachsen. Dabei sollen die Fahrplanstabilität erhalten bleiben, die Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes soll gewährleistet bleiben und der Verkehrsfluss auf dem Hauptverkehrsstrassennetz soll erhalten bleiben. Weiter werden die Wechselwirkungen zwischen National- und Kantonsstrassennetz untersucht sowie mögliche Leistungsengpässe an den Verkehrsknoten evaluiert. Wo der ÖV auf der Strasse behindert wird, werden Massnahmen zur Bevorzugung geprüft. (mku)

## Der Kanton startet einen Pilotversuch mit Massentests

Schulen und Heime im Fokus, Ausweitung auf die ganze Bevölkerung ist angedacht.

**Ansteckungen** Bei mehr als der Hälfte aller Covid-Infektionen wird die Krankheit von Personen übertragen, die selber keine Symptome aufweisen. Um die Zahl solcher Infektionen zu senken und die Ausbreitung der Pandemie zu bremsen, erlaubt der Bund neu Tests von asymptomatischen Personen und übernimmt die Kosten dafür.

In einer Mitteilung, die am Freitagmittag per E-Mail verschickt wurde, forderte die SP das Aargauer Gesundheitsdepartement auf, ein Konzept für Massentests vorzulegen. Diese sollten nach den Sportferien an den Schulen durchgeführt werden, um weitere Schliessungen wie zuletzt in Turgi und Mellingen zu verhindern.

#### Pilotphase: Vier bis sechs Schulen mit 100 Klassen

Gut vier Stunden später wurde die SP-Forderung erfüllt, der Kanton teilte mit, dass nach den Sportferien erste Massentests an Schulen stattfinden. Es ist nicht anzunehmen, dass der Kanton auf das SP-Anliegen reagierte, doch das Bildungsdepartement und der Kantonsärztliche Dienst lancieren «ein Projekt mit zeitnahen Pilotversuchen». In der ersten Phase sind Tests an vier bis sechs Schulstandorten mit rund 100 Klassen geplant. Dazu kommen die Bewohner von drei Betreuungsinstitutionen und fünf Heimen. Insgesamt sollen wöchentlich 3000 bis 4000 Tests durchgeführt werden.

Die Teilnahme ist freiwillig, zum Einsatz kommen Spucktests, diese werden im Wochenrhythmus wiederholt. Die Massentests sollen laut dem Kanton möglichst effizient und einfach durchgeführt werden. Mittel- und längerfristig sollen die Tests autonom vor Ort vorgenommen werden können. Die Durchführung müssen die Schulen und Heime selber organisieren, so müssen zum Beispiel die Eltern ihre Einwilligung zum Testen ihrer Kinder geben. Wo die Massentests stattfinden, ist offen. Das Bildungsdepartement evaluiert und kontaktiert mögliche

Schulen. Ob es dort schon einen Corona-Ausbruch gegeben hat, ist laut Kantonsärztin Yvonne Hummel kein Kriterium für die Auswahl einer Schule.

Bei den Vertretern von Heimen und Schulen kommt die Massentest-Strategie des Kantons unterschiedlich an. Andre Rotzetter, Präsident der Aargauer Pflegeinstitutionen, hatte letzte Woche seine Vorbehalte angebracht. Besucher könnten nicht 24 Stunden auf das Ergebnis eines Speicheltests warten, für die Bewohner sei es kaum zumutbar, sich regelmässig den unangenehmen Rachen- oder Nasenabstrichen zu unterziehen. Kathrin Scholl, Präsidentin des Aargauischen Lehrerinnen- und Lehrerverbandes, hatte sich für Massentests ausgesprochen. Damit könnten Schulschiessungen oder Quarantäne ganzer Klassen verhindert werden.

#### Ausweitung auf die ganze Bevölkerung vorgesehen

Bei den Massentests in ein paar wenigen Schulen und Heimen soll es im Aargau nicht bleiben. Nach den Pilotversuchen sei die Erweiterung auf zusätzliche Institutionen vorgesehen, später plant der Kanton flächendeckende Tests in Schulen und sozialmedizinischen Institutionen. Dafür wären pro Woche zwischen 100 000 und 125 000 Tests nötig. Dies bringe einige «prozessuale, organisatorische und logistische Herausforderungen mit sich, neben der praktischen Durchführung auch bei der Datenerhebung und -verarbeitung», hält der Kanton fest.

Dennoch fasst Kantonsärztin Yvonne Hummel bereits eine Ausdehnung der Massentests auf Angestellte in Betrieben und später auf die Gesamtbevölkerung ins Auge. Wann dies passieren soll, lässt Hummel offen. «Eine Ausweitung ist vorgesehen, wenn der Pilotversuch positiv verläuft. Die Pandemie verlangt eine gewisse Anpassungsfähigkeit, weshalb wir uns alle Optionen offenhalten.»

Fabian Hägler

## 20 Meldungen über falsche Polizisten an einem Tag

**Kriminalität** Bei der Kantonspolizei gehen fast täglich Meldungen über «falsche Polizisten» ein. Allein am Donnerstag waren es 20 solche Meldungen. Neben den bekannten Geldforderungen am Telefon berichtet die Polizei in einer Mitteilung von einer neueren Methode, mit der die Betrüger operieren. Mittels Fernwartungssoftware verschafften sich diese Zutritt ins E-Banking ihrer Opfer. Zwei der Versuche waren erfolgreich, die Opfer verloren mehrere tausend

Franken. Die Polizei geht davon aus, dass diverse Fälle von falschen Polizisten unerkannt blieben. Die Täter seien professionelle Banden, die in der Regel vom Ausland her arbeiten. Im Fokus stünden bekanntlich vor allem ältere Menschen. Die Kantonspolizei hält ausdrücklich fest: «Trotz der aktuellen Lage wird die Polizei nie Bargeld oder Wertsachen von Ihnen verlangen. Wir greifen auch nie mittels Fernwartungssoftware auf Ihren Computer zu.» (az)