Ostumfahrung: Der lange Weg bis zur Eröffnung

Im Juni wird das Jahrhundertprojekt eröffnet: die fast 87 Millionen Franken teure Ostumfahrung in Bad Zurzach. Welche Hürden der Umfahrungstunnel nehmen musste und weshalb sich auch das Bundesgericht damit befasste. Ein Rückblick.

Ab Juni biegt der Durchgangsverkehr nach dem Zurziberg (unten links) rechts ab auf die Umfahrungsstrasse, die nach 190 Metern unter der bereits überwachsenen Tunneldecke verschwindet. Bild: Sandra Ardizzone

1989
wurde die Nordumfahrung eröffnet. Dass der Flecken einen zweiten Umfahrungstunnel benötigt, war bereits bekannt.

Ab 2010
wuchs der Widerstand gegen die Ostumfahrung.

28
Einsprachen gingen insgesamt gegen das Umfahrungsprojekt ein, eine davon vom VCS Aargau.

Stefanie Garcia Lainez

Nach 34 Jahren ist es in wenigen Wochen endlich so weit: In Bad Zurzach wird der zweite Umfahrungstunnel eröffnet. Trotz grossem Rückhalt in der Bevölkerung dauerte es, bis das Projekt endlich in Fahrt kam. Nach mehreren Projektanpassungen gab das Bundesgericht schliesslich grünes Licht. Doch von vorne.

Die Idee

23. September 1989: Der fast 1,3 Kilometer lange Nordumfahrungstunnel in Zurzach wird 25 Jahre nach Planungsbeginn eröffnet. Damit fahren pro Tag 10 500 Fahrzeuge weniger durch das historische Zentrum. Das Projekt auf den Weg gebracht hat der damalige Ammann Franz Keller (†2020). Doch schon zu diesem Zeitpunkt ist klar: Es braucht noch einen weiteren Tunnel – die Ostumfahrung.

Der Grund: Zurzach liegt an einem alten Rheinübergang, an dem sich die zwei Verkehrsachsen Zürich–Winterthur–Basel und Baden/Brugg–Zurzach über den Rhein nach dem Klettgau und Schaffhausen kreuzen. Während die Rheintalstrasse im neuen Tunnel nicht mehr via Promenaden- und Baslerstrasse durch den Flecken fährt, wälzt sich der Verkehr via Zurziberg weiterhin durch den Ortskern. Zwischen 6000 und 8000 Fahrzeuge schlängeln sich in den 80er-Jahren vorbei an über 400 Jahre alten Messehäusern wie dem Schlüssel oder der Engelburg.

Das grosse Leiden

Mehr als zehn Jahre später: Die Bevölkerung im historischen Ortskern leidet unter dem Verkehrslärm und unter der Luftverschmutzung. Die Folge: Liegenschaftsbesitzer investieren nicht mehr in ihre Häuser, das geschichtsträchtige Ortsbild beginnt zu zerfallen. 2001 spricht der damalige Gemeindeammann Franz Nebel von einer drohenden Ghetto-Bildung und dass die wertvolle Substanz des historischen Fleckens gepflegt und geschützt werden müsse.

Die beiden Zurzacher Grossräte Beat Edelmann (CVP) und Marcel Iseli (FDP) wollen deshalb via Motion erreichen, dass die Ostumfahrung bis 2011 realisiert wird. Sie argumentieren, dass die Wohnqualität im Oberflecken und im gesamten historischen Ortsbereich in den vergangenen Jahren rapide abgenommen habe. Auch sei der schnellere Zerfall der Gebäude nicht nur auf die Belastung durch Abgase, sondern auch auf die Erschütterungen durch den Strassenverkehr zurückzuführen. Doch der Vorstoss wird vom Kantonsparlament abgeschmettert.

Erst 2007 – beinahe 20 Jahre nach der Einweihung der Nordumfahrung – rückt der zweite Tunnel auf der Prioritätenliste des Kantons nach vorne und wird als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Unterdessen heisst der Flecken Bad Zurzach – Ende 2005 hat sich das Stimmvolk entschieden, dem Namen der Gemeinde das «Bad» voranzustellen.

Die erste Hürde vor dem Volk

2007 stimmen die Bad Zurzacherinnen und Bad Zurzacher erstmals über das Fleckenkonzept ab, das zum Ziel hat, den historischen Marktflecken im Zentrum aufzuwerten und neu zu gestalten. Der Kredit über 100 000 Franken wird an der Sommergemeind klar angenommen. Zwölf Jahre später segnet das Volk den über 19 Millionen Franken teuren Verpflichtungskredit wiederum deutlich mit 172 zu 20 Stimmen ab.

> «Der schnellere Zerfall der Gebäude ist nicht nur auf die Belastung durch Abgase, sondern auch auf die Erschütterungen durch den Strassenverkehr zurückzuführen.»
>
> **Beat Edelmann**
> damaliger Grossrat

Die Projektvarianten

Zurück ins Jahr 2007: Der Gemeinderat kämpft für einen 700 Meter langen Tunnel vom Zoll bis zum Eingang des Oberfleckens. Zwar kostet dieser nach ersten Schätzungen zwischen 80 bis 95 Millionen Franken. Der Gemeinderat befürchtet, dass sich bei der halb so teuren offenen Linienführung die Belastungen des Strassenverkehrs vom historischen Zentrum in die Wohngebiete verschieben könnten. Nach Probebohrungen 2008 gehört diese bergmännische Variante zu den Empfehlungen.

2010 ist die Spannung gross, bevor der Regierungsrat Peter C. Beyeler die Katze aus dem Sack lässt: Der Kanton schlägt eine 48 Millionen Franken teure Variante vor, die Gemeinde muss 10 Millionen übernehmen. Dass auf der zweispurigen, 900 Meter langen Umfahrung bei diesem ersten Projektentwurf nur 185 Meter überdeckt sind, kommt in Bad Zurzach nicht gut an. Kritisiert wird zudem, dass das Tunnelportal im Siedlungsgebiet kurz vor der Beckenmoosstrasse geplant ist.

Bei mehreren Projektanpassungen wird die Tunnelröhre verlängert, erstmals um 100 Meter im Oktober 2010. Somit wird auch die Einfahrt auf der Seite des Zurzibergs ein erstes Mal verschoben.

Der Widerstand

Im Jahr 2008 gehen der Bad Zurzacher Gemeinderat und der Regierungsrat noch davon aus, mit dem Bau der Umfahrung 2012 beginnen und diese 2015 einweihen zu können.

Doch es kommt anders: Nach der Vorstellung des Projektes 2010 wächst der Widerstand gegen die geplante Ostumfahrung. Zuerst kritisiert eine Gruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern die teilweise offene Führung und reicht eine Petition ein. Danach sagt auch der VCS Aargau dem Projekt den Kampf an.

Dennoch: Im Januar 2012 sagen an der Gemeindeversammlung 495 Bad Zurzacherinnen und Bad Zurzacher deutlich Ja zum Kredit für den Gemeindebeitrag von 9,2 Millionen Franken. 270 sprechen sich dagegen aus. «Das war fast schon eine legendäre Versammlung mit Rekordbeteiligung», sagt der heutige kantonale Gesamtprojektleiter Guido Sutter zu diesem Meilenstein. Mit 780 anwesenden Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern ist der Beschluss definitiv und ein Referendum ausgeschlossen.

Zu diesem Zeitpunkt beinhaltet das Projekt einen 380 Meter langen Tunnel und eine 85 Meter lange Überdeckung im Bereich der Rehwiese. Wenige Monate später wurde das Projekt nochmals weiterbearbeitet.

Das Resultat ist die Ostumfahrung, wie sie aktuell fertiggestellt wird: Auf der 990 Meter langen, zweispurigen Strecke verschwindet die Strasse beim Südportal nach rund 190 Metern im 530 Meter langen Tunnel und taucht beim Anschluss an der Zürcherstrasse wieder auf.

Dauerbelastung: Tausende Autos und Lastwagen schlängeln sich seit Jahrzehnten jeden Tag durch den historischen Ortskern. Bild: Angelo Zambelli (3. 10. 2012)

Ammann Beni Scheuber (v. l.), Projektleiter Guido Sutter, Bauunternehmer Erich Erne, Regierungsrat Stephan Attiger und alt Ammann Franz Nebel beim Spatenstich 2020.

Am Durchstich schaufeln der damalige Bad Zurzacher Ammann Beni Scheuber (im Bagger) und Kantonsingenieur Rolf H. Meier die letzten Meter frei. Bilder: S. Bigler (20. 8. 2021)

Die Mehrkosten

2013 genehmigt der Grosse Rat die Investition für die Ostumfahrung in der Höhe von 48,8 Millionen Franken. Die budgetierten Gesamtkosten betragen zu diesem Zeitpunkt 58 Millionen Franken. Aktuelle Messungen zeigen, dass unterdessen täglich bereits fast 10 000 Fahrzeuge durch den Flecken fahren. Die Freude in Bad Zurzach und bei Reto S. Fuchs, seit knapp einem Jahr Ammann, ist gross.

Doch bereits ein Jahr später zeigt sich bei der Detail-Ausarbeitung des Projekts: Es entstehen deutliche Mehrkosten, unter anderem wegen des schwierigen Untergrundes. Der Regierungsrat muss beim Grossen Rat einen Zusatzkredit in der Höhe von 15,9 Millionen beantragen. Das Parlament sagt Ja, wenn auch zähneknirschend. Dennoch: Der Baustart des Projektes verschiebt sich um ein Jahr auf 2017. Die Kosten belaufen sich nun teuerungsbereinigt auf 75,2 Millionen Franken.

Die Verzögerung

Im Herbst 2015 liegen die Unterlagen öffentlich auf. 24 Einwendungen gehen ein, eine davon vom VCS Aargau, und verzögern das Projekt. Vier weitere folgen bei der Auflage einer Projektänderung. Bis 2018 kann mit 19 Einwendern eine Einigung erzielt werden. Der Baustart ist nun für 2019 vorgesehen.

Das Machtwort des Bundesgerichts

Eine Einsprecherin zieht ihre Einwendung aber weiter bis vor Bundesgericht. Ihr Kritikpunkt: Im geplanten Tunnel werde das behindertengerechte Gefälle um vier Prozent überschritten. In einem Notfall-Szenario sei dies ein nicht tolerierbares Risiko. Doch weder das Verwaltungs- noch das Bundesgericht gehen auf ihre Beschwerde ein. Der Grund: Sie hat nur einen kleinen Teil des Kostenvorschusses von 25 000 Franken bezahlt – und dies nicht rechtzeitig. Im November 2018 erhält die Ostumfahrung somit grünes Licht, sechs Jahre nach der deutlichen Zustimmung des Volkes.

Solche Verzögerungen seien für ein Projekt in dieser Grössenordnung normal, sagt Guido Sutter. Zum Entscheid des Bundesgerichts sagt er: «Ein absoluter Meilenstein.»

Der Spatenstich

Am 10. Januar 2020 erfolgt schliesslich der Spatenstich. Anwesend sind nicht nur Regierungsrat Stephan Attiger, Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, sondern auch alt Ammann Franz Nebel und der frühere Regierungsrat Peter C. Beyeler, die das Projekt lange begleitet haben.

Die stark kritisierte Neigung von 10 Prozent ist bis zum Schluss geblieben. Dies im Gegensatz zur offenen Linienführung: Der Tunnel wurde in all den Jahren von ursprünglich 185 auf 530 Meter verlängert. Das Tunnelportal unterhalb des Zurzibergs wurde weiter an den Siedlungsrand verschoben. Das Portal Glocke auf der Seite des Zolls blieb unverändert.

Die Herausforderungen beim Bau

Die geologische Komplexität des Untergrunds bereitet auch bei den Bauarbeiten Probleme. Gesamtprojektleiter Guido Sutter nennt den sogenannten Kriechhang als Beispiel: «Der Berg bewegt sich im oberen Teil leicht in Richtung Rhein. Deshalb wirken viel stärkere Kräfte auf den Tunnel als zuerst angenommen.»

Hinzu kommen die Teuerung und die Coronapandemie: Etwas mehr als zwei Monate nach Baustart ruft der Bundesrat die ausserordentliche Lage aus. Zwar werden dank Schutzmassnahmen die Bauarbeiten fortgesetzt, doch es kommt zu vereinzelten Lieferengpässen. All dies hat auch eine Erhöhung der Kosten zur Folge: 2022 heisst der Grosse Rat weitere 11,44 Millionen Franken gut – wiederum zähneknirschend. Die Gesamtkosten belaufen sich somit auf 86,73 Millionen Franken. Es gibt aber auch gute Nachrichten: Die Bauarbeiten kommen schneller voran als geplant – der Tunnel ist wenige Monate früher fertig. Und die Endkostenprognose geht von Investitionen über 83 Millionen Franken aus.

Für den Flecken bedeutet die Ostumfahrung eine grosse Entlastung: Ohne Tunnel wären gemäss Schätzungen des Kantons bis ins Jahr 2025 rund 10 500 Autos und Lastwagen auf der Hauptstrasse und 12 000 auf der Schwertgasse sowie Promenadenstrasse unterwegs. Dank des Tunnels wird der historische Flecken um 8300 Fahrzeuge entlastet – auf der Hauptstrasse werden noch deren 3700 erwartet, auf der Schwertgasse und Promenadenstrasse, wo sich die Migros befindet, deren 5600.

Das Tunnelfest

Drei Jahre und fünf Monate nach Baustart kann das Volk nun am ersten Juniwochenende die Eröffnung des Umfahrungstunnels feiern. Dafür steigt in Bad Zurzach, das nach der Fusion mit sieben anderen Gemeinden seit 2022 zur Grossgemeinde Zurzach gehört, ein Tunnelfest. So wie schon vor 34 Jahren bei der Eröffnung der Nordumfahrung.

Am Samstag, 3. Juni, um 10 Uhr startet der offizielle Eröffnungsanlass mit Regierungsrat Stephan Attiger und einem umfassenden Rahmenprogramm. Am Montag, 5. Juni, wird der Tunnel schliesslich für den Verkehr freigegeben.

In einer Serie beleuchtet die Aargauer Zeitung bis zur Einweihung am 3. Juni die Entstehungsgeschichte und die Menschen hinter der Ostumfahrung.