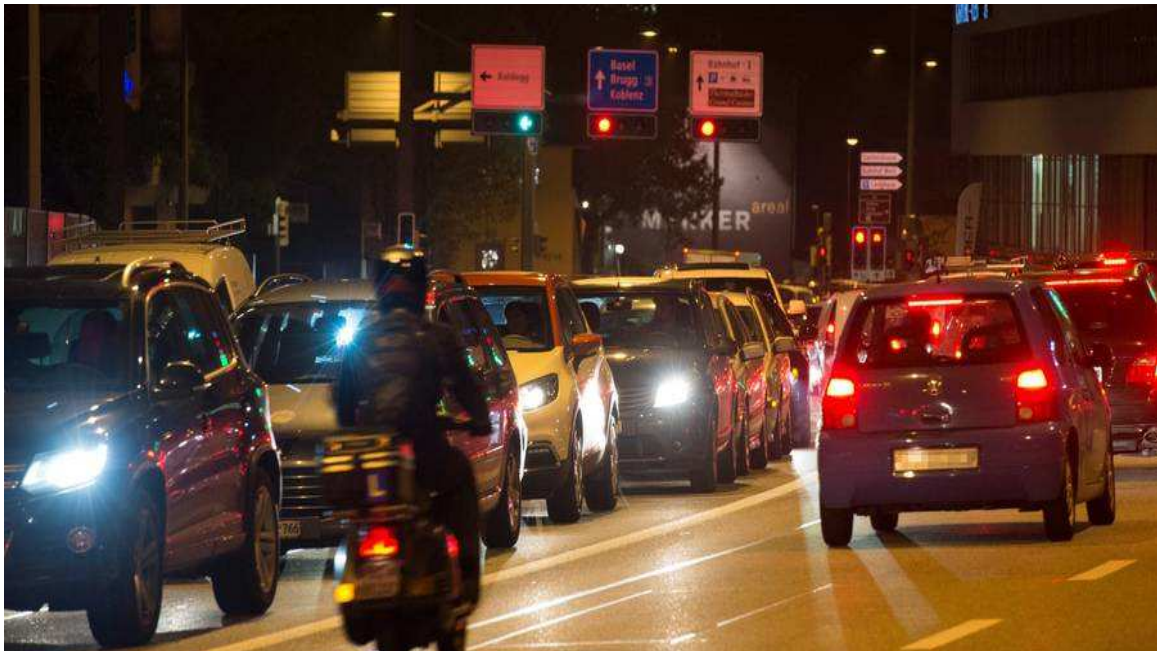


VERKEHR

Die Regierung plant Lösungen für bis 30 Prozent mehr Bevölkerung im Ostaargau

von Mathias Küng — az Aargauer Zeitung • Zuletzt aktualisiert am 14.6.2018 um 17:35 Uhr



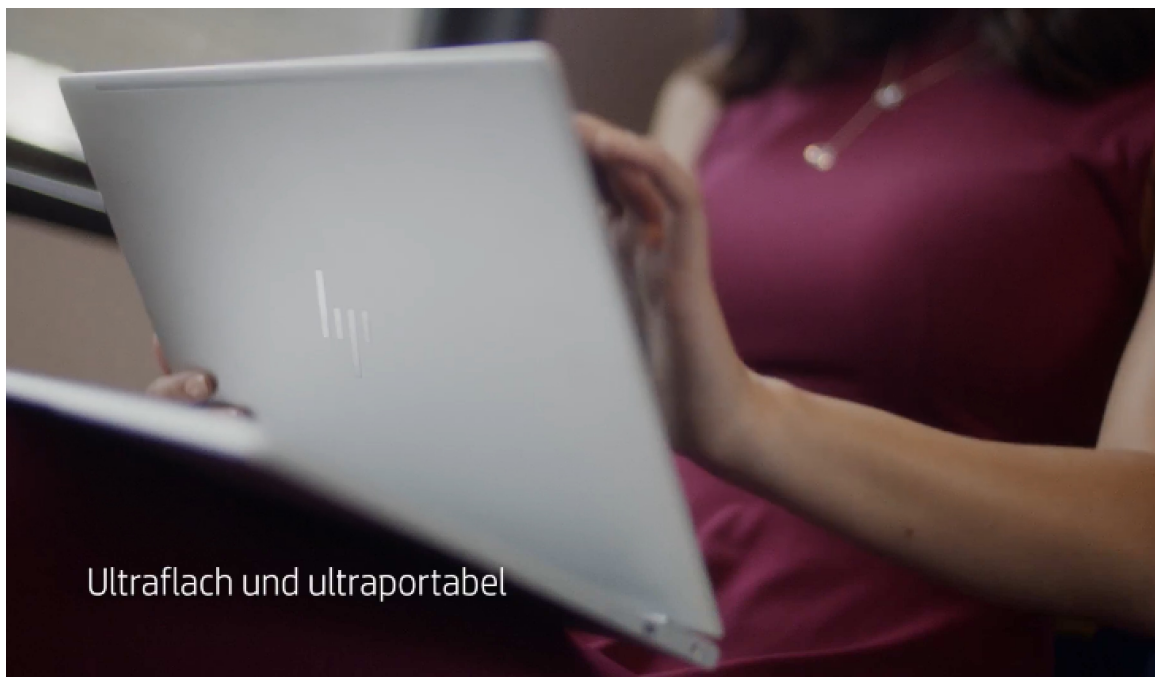
Stau ist in Baden keine Seltenheit.

© Alex Spichale

Bis 2040 könnte die Bevölkerung im Osten des Kantons deutlich wachsen. Mit der Oase – dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – will die Regierung die heutigen und kommenden Verkehrsprobleme in dieser Region lösen.

Vor drei Jahren hat der Regierungsrat der Öffentlichkeit ein Megaprojekt vorgestellt: Mit der Oase - dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostargau - will sie die heutigen und kommenden Verkehrsprobleme in dieser Region lösen. Dieses Konzept mit Zeithorizont 2040 soll die Zentren Baden und Brugg entlasten sowie das Untere Aaretal besser an das übergeordnete Netz anbinden.

WERBUNG



Ultraflach und ultraportabel

inRead invented by Teads

Oase sei eine konsequente Umsetzung der kantonalen Mobilitätsstrategie und beinhalte die regionale Einbettung und Koordination von Massnahmen, die Teil der Agglomerationsprogramme bilden, sagt Verkehrsdirektor Stephan Attiger in einer ersten Zwischenbilanz: «Sie setzt gezielt räumliche Akzente und setzt die differenzierten Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen bestmöglich um.» Ein besonderes Augenmerk gelte dem Veloverkehr, der vor allem in den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen stark gefördert werden soll - Attiger spricht hier von einem Quantensprung.

Der Ostargau sei eine dynamische, wirtschaftlich sehr starke Region und werde insbesondere in den Zentren überdurchschnittlich wachsen. Dies bringe mehr Bevölkerung - im Oase-Raum sind dies rund 25 bis 30 Prozent bis 2040 -, mehr Arbeitsplätze und damit auch mehr Verkehr. Mit dem vorliegenden Konzept wolle man die Standortgunst und damit die wirtschaftliche Prosperität hochhalten, betont Attiger, denn: «Das Bevölkerungswachstum und die damit verbundenen Mobilitätsansprüche kommen so oder so.» Oase sei die beste Lösung, um diese Herausforderung zu meistern, und die Mobilität in diesem Raum langfristig sicherzustellen, ist der Verkehrsdirektor und frühere Stadtammann von Baden überzeugt. Die Ziele könne man optimal erreichen, wenn es gelingt, Massnahmen in den Räumen Baden und Brugg sowie für alle Verkehrsträger umzusetzen - also für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr, wozu Veloschnellrouten gehören.

Zu sehr auf Strassen fixiert?

Von linker und grüner Seite ist Attiger mit dem Vorwurf konfrontiert, dabei zu sehr auf neue Strassenkapazitäten zu setzen. Denn jede neue Strasse ziehe zusätzlichen Verkehr an und löse das Problem gar nicht. Attiger hält dem entgegen, die Zentrumsentlastung beziehungsweise die neue Strasseninfrastruktur sei nur ein Element der Oase: «Das Konzept behandelt die verschiedenen Verkehrsträger gleichwertig. Es sieht aufeinander abgestimmte Massnahmen sowie ein modernes Verkehrsmanagement vor.» Dabei gelte der Grundsatz, dass auf den Hauptverkehrsstrassen der Verkehr fliessen soll und in den betroffenen Gebieten der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird.

Attiger: «Wir brauchen Raum für die Umsetzung eines attraktiven Fuss- und Radverkehrs sowie für die Fahrplanstabilität im Busverkehr. So kann der Mehrverkehr - speziell in den Zentren - durch diese aufgenommen werden.» In Baden beispielsweise wolle man das Zentrum mit einem Tunnel entlasten. Bisher sei man mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur immer der Bevölkerungsentwicklung hinterhergehinkt. Neu wolle man vorausschauend Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen. Im Raum Baden bestehe ein hoher Anteil von Ziel-Quell-Verkehr. Gerade deshalb wolle man den öV stärken, etwa mit der Limmattalbahn, die längerfristig von Killwangen via Wettingen über die Hochbrücke bis nach Baden führen soll. Anders ist die Situation im Raum Brugg. Dieser hat viel Durchgangsverkehr.

Massnahmen reichen nicht

Gerade im Raum Baden und noch mehr in Untersiggenthal werden die vorgeschlagenen Lösungen allerdings zum Teil sehr kontrovers diskutiert. Was, wenn die Regierung damit auflaufen sollte? Sollte Oase nicht umgesetzt werden, «würde dies die heute bestehenden Verkehrsprobleme massiv verschärfen», sagt Attiger. Selbst die Umsetzung aller bereits geplanten und allfälliger weiterer öV-Massnahmen würde nicht ausreichen, um die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung in dieser Region abdecken zu können.

Verlagerung in Agglomeration?

Aber was haben die anderen davon, wenn Baden und Brugg entlastet werden. Belastet dies nicht indirekt die Agglomeration? Attiger schüttelt den Kopf. Von Oase profitierten nicht nur die Zentren, «sondern auch die Bevölkerung, die Gemeinden und die Wirtschaft im gesamten

Raum, indem die Arbeitsplätze und das Gewerbe in den Zentren mit den verschiedenen Verkehrsmitteln besser erreichbar werden». Das Ziel sei eine gleichmässige Verteilung des Verkehrs in allen drei Oase-Regionen. Dies führe auch zu einer Entlastung der Siggenthaler Gemeinden: «Die Zentren Baden und Brugg werden weiterhin eine relativ hohe Verkehrsbelastung haben, aber auf einem vertretbaren Niveau».

Plan für Baden zu ehrgeizig?



inRead invented by Teads

In Brugg ist es jetzt gelungen, sich auf eine angepasste Variante zu einigen. Die Einigung auf einen Vorschlag soll bis 2019/20 auch im Raum Baden gelingen. Ist das nicht zu ehrgeizig? Attiger ist zuversichtlich, den Zeitplan einhalten zu können. Zumal das Konzept von Anfang an in enger Zusammenarbeit mit Vertretern aus Regionen und Gemeinden erarbeitet worden sei. Attiger: «Der Mitwirkungsprozess ist sehr intensiv und für den Aargau bisher einzigartig. Ziel ist ein möglichst breit abgestütztes Konzept mit der besten Lösung für die ganze Region.» Das bedeute auch, dass die

Massnahmen möglichst umwelt- und ressourcenschonend umgesetzt werden.

Und das Siggenthal?

Eine besondere Knacknuss besteht im Siggenthal. Da befürchtet man, angesichts der Anbindung des Unteren Aaretals und der Massnahmen in Baden buchstäblich unter die Räder zu kommen: «Ich kann die Bedenken der betroffenen Gemeinden nachvollziehen», antwortet Attiger. Das Projekt bringe aber auch für das Siggenthal Vorteile, ist er überzeugt. Dank dem Oase-Verkehrsmanagement könne die Entwicklung nach der Eröffnung der Obersiggenthaler Brücke (der Verkehr nahm deutlich mehr zu als erwartet) «teilweise korrigiert werden». Zudem werde wie erwähnt die Erreichbarkeit der Zentren verbessert, wovon auch die Agglomeration profitiere.