

Hochbrücke soll verbreitert werden

Was tun gegen das Verkehrschaos in Baden? Die Milliardenpläne des Kantons werden immer konkreter. Einige Ideen wurden verworfen.

Pirmin Kramer

Wie sieht der Verkehr der Zukunft in der Region Baden aus? Diese Frage wird im «Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung» geklärt. Klar ist: Der öffentliche Verkehr, der Fuss- und der Veloverkehr sollen gestärkt und deren Anteile am gesamten Verkehr vergrössert werden. Zudem sollen der Verkehrsfluss stabiler und die Strassenräume innerorts attraktiver werden. Aber wie können diese Ziele erreicht werden?

Bereits vor einigen Wochen wurden die Milliardenpläne gegen Megastaus in Baden bekannt. Ein neues Faktenblatt des Kantons listet nun weitere Ideen auf, die genauer geprüft werden. Gleichzeitig gibt es auch Pläne, die definitiv verworfen worden sind. Eine Übersicht.



Blick aus der Luft auf die Hochbrücke: Hier sind diverse Veränderungen vorgesehen. Bild: Sandra Ardzizzone

Umfahrungstunnel – kommt dritte Variante ins Spiel?

Ob eine Umfahrung von Baden gebaut wird, steht noch nicht definitiv fest. Im Frühling teilte der Kanton aber mit: Zwei mögliche Tunnel von ursprünglich sechs Varianten sind noch im Rennen. Erstens eine lange Option mittels einer Limmatbrücke von Kirchdorf ins Wilerloch bei Turgi und von dort mit einem Tunnel durch den Badener Martinsberg nach Neuenhof. Zweitens steht eine kürzere Variante für einen Tunnel im Anschluss an die Siggenthaler Brücke durch den Badener Martinsberg zur Neuenhoferstrasse im Bereich Liebefels zur Debatte.

Doch nun wird auch eine dritte Variante ins Spiel gebracht. Die Vertretungen der Gemeinde Untersiggenthal haben in verschiedenen Gremien im März 2024 den Antrag gestellt, neben den beiden Varianten neu auch eine noch längere Variante inklusive einer Umfahrung von Untersiggenthal aufzunehmen. Konkret könnte die oben genannte lange Tunnelvariante noch verlängert werden – östlich um Untersiggenthal herum. Der Kanton hält fest, dass die «Umfahrung Untersiggenthal» bereits vor vielen Jahren als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen worden sei; die Idee werde bei der Entscheidungsfindung mit einbezogen.

Wird die Hochbrücke verbreitert?

Dass es bei der Brücke zu Veränderungen kommen wird, scheint unumgänglich zu sein. Denn der Brückenkopf Ost gilt seit der Erneuerung der Schulhausplatz-Kreuzung 2018 als neues Nadelöhr in der Region. Kurzfristig sollen die Radstreifen auf der Hochbrücke verbreitert werden, zudem sollen einzelne Fahrbeziehungen am Brückenkopf Ost und am Knoten Scharnstrasse angepasst werden. Das neue Faktenblatt des Kantons bringt nun eine weitere Idee ins Spiel: Die Hochbrücke könnte verbreitert werden. Die Einschätzung hinsichtlich maximal möglicher Verbreiterung der Hochbrücke werde zurzeit mit der Abteilung Tiefbau gespiegelt, heisst es. Ausserdem ist der Bau einer Velobrücke geplant.

Kommt die Veloschnellbahn durch das Siggenthal?

Das Velonetz in der Region Baden soll ausgebaut werden. Die Velovorzugsrouten wurden bereits 2021 im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis festgesetzt. Bei den neuen Diskussionen um das Gesamtverkehrskonzept sind verschiedene Vorschläge für die Linienführung der Velovorzugsroute im Abschnitt zwischen Baden und Turgi diskutiert worden – aber man konnte sich nicht auf eine Variante einigen.



In Baden gab es ein Projekt für eine Seilbahn, beispielsweise durch die Parkstrasse. Visualisierung: BT-Archiv

Die erste Option sieht den Ausbau der Veloinfrastruktur auf der Bruggerstrasse durch den Badener Kappelerhof und das Wilerloch nach Turgi vor. Die zweite Variante sieht eine Veloroute durch Nussbaumen über das Siggenthaler Feld vor. Allerdings gibt es in diversen Gremien Differenzen bezüglich der Führung der Velovorzugsroute im Siggenthal. Bald soll bekannt werden, welche Option weiterverfolgt wird.

Werden die Bahnhöfe Wettingen und Turgi enorm wichtig?

Es sieht ganz danach aus, dass neben dem Bahnhof Baden künftig zwei weitere Bahnhöfe zur ÖV-Drehscheibe ausgebaut werden. Wettingen und Turgi

erhalten mit den geplanten Bahnausbau schritt 2035 mehr Zughalte und werden künftig an Bedeutung gewinnen, heisst es im neuen Faktenblatt. Darum soll das regionale Busnetz verstärkt auf diese Bahnhöfe ausgerichtet werden. So könnten mit direkten Tangentialverbindungen beispielsweise Verkehrsteilnehmende vom Surbtal her in Wettingen Richtung Limmattal und Zürich umsteigen. Wer vom Siggenthal oder Kappelerhof her Richtung Brugg und Aarau reist, könnte in Turgi umsteigen.

U-Bahn, Schwebbahn und Seilbahnen?

Der grosse Vorteil von Schweb-, U- oder Seilbahnen: Sie befinden sich auf einer anderen



Ein Martinsbergtunnel ist eine Option. Allerdings stehen zwei weitere Umfahrungen zur Debatte. Visualisierung: BT

Ebene als Strassen. In der Schweiz sind solche Systeme kaum oder gar nicht im Einsatz, am nächsten kommt ihnen die Metro in Lausanne. In Baden wäre die Realisierung einer U-Bahn oder Schwebbahn finanziell und bautechnisch sehr aufwendig, heisst es nun. International erfolgreich eingesetzt werden vielerorts Seilbahnen, diese waren auch in Baden jahrelang ein Thema. RVBW-Direktor Stefan Kalt plädierte jahrelang für eine Seilbahn vom Herenstein hinunter zu den Bädern und von dort wieder hoch zum Bahnhof. Die rechtlichen Hürden für Seilbahnen über bebauten Gebieten seien in der Schweiz allerdings sehr hoch. Und: Das Potenzial für eine Seilbahn wäre zu gering.

Selbstfahrende Busse?

Diese Idee wurde in der Badener Politik vor der Eröffnung der neuen Wellnesstherme Fortseyven diskutiert. Dies, weil befürchtet wurde, die Fahrzeuge der RVBW und die Parkplätze reichten für die rund 300 000 Gäste pro Jahr nicht aus. Ein Vorteil dieser Fahrzeuge liegt in den tiefen Personalkosten. Doch schon vor einigen Jahren hielt der Stadtrat fest: «Ein kostenintensives Pilotprojekt mit selbstfahrenden Kleinbussen aufzu gleisen, bietet der Stadt Baden keine Vorteile für eine bessere und nachhaltigere ÖV-Erschliessung.» Auch im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept wird nun nicht auf selbstfahrende Busse gesetzt. Hauptgründe: Tiefe Höchstgeschwindigkeit und kleine Kapazität.

Fahrverbote für Lastwagen in Quartieren?

Auch diese Idee wurde diskutiert. Dadurch werde die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärmbelastung reduziert, so ein Argument dafür. Allerdings hat eine Nummernschilderhebung gezeigt, dass rund die Hälfte des Schwerverkehrs Start oder Ziel im Ostaaargau hat und somit hausgemacht ist. Mit Fahrverboten für Lastwagen könnten Teile der Region nicht mehr mit Gütern versorgt werden.

Tempo 30 auf allen Kantonsstrassen?

Von flächendeckenden Temporeduktionen versprechen sich manche eine höhere Aufenthaltsqualität entlang von Ortsdurchfahrten. Zudem könnte mit Temporeduktionen mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Die kantonale Gesetzgebung sehe zurzeit allerdings keine Temporeduktionen auf Kantonsstrassen vor, es gilt das Bundesrecht, weswegen die Idee verworfen wird.

Velotunnel unter dem Baregg?

Es wurde angeregt, den Werkleitsstollen des Baregg tunnels als direkte Veloverbindung zwischen Dättwil und Neuenhof umzunutzen. Der Tunnel ist 1,18 Kilometer lang und hat einen Innendurchmesser von 3 Metern. Allerdings ist der Durchmesser zu klein für Rettungsfahrzeuge. Ausserdem sei fraglich, ob das Bundesamt für Strassen den Tunnel für eine Veloroute zur Verfügung stellen würde.

Rentnerin fährt Rollstuhlfahrer um – wegen Fahrerflucht verurteilt

Die 75-Jährige entfernte sich nach der Kollision vom Unfallort in einem Dorf im Bezirk Baden, weil andere Erste Hilfe leisteten.

Claudia Laube

An einem Nachmittag im Januar dieses Jahres kam es zu einem Unfall zwischen einer Rentnerin und einem Mann, der mit einem elektrischen Rollstuhl unterwegs war. Er wollte gerade vom Vorplatz einer Apotheke auf die Strasse einbiegen, die durch ein Dorf im Bezirk Baden

führt, als sich in diesem Moment die 75-jährige Frau mit ihrem Auto näherte.

Durch den Aufprall wurde der Rollstuhl mit grosser Wucht auf den angrenzenden Vorplatz geschleudert, drehte sich um 180 Grad und fiel dann auf die linke Seite. Diese Informationen gehen aus einem nun rechtskräftigen

Strafbefehl hervor, in dem die Frau verurteilt wurde. Allerdings nicht wegen des Unfalls selbst, sondern aufgrund ihres Verhaltens danach.

Personalien angeben reicht nicht

Kurz nach dem Unfall eilten mehrere Frauen aus der Apotheke herbei, um Erste Hilfe zu leis-

ten. Weil sie dies gesehen hatte, habe sich die Rentnerin vom Unfallort entfernt, obwohl der Mann sichtbare Verletzungen erlitten hatte. Er trug vom Aufprall eine Prellung am linken Knie, eine Platzwunde am Hinterkopf sowie einen Beckenbruch davon.

Sie hatte zwar den Erstherinnen ihre Personalien so-

wie ihren Wohnort bekannt gegeben, informierte jedoch nicht die Polizei, wie die Badener Staatsanwaltschaft im Strafbefehl festhält. Die Rentnerin hätte aber ihrer Meldepflicht vollständig nachkommen und am Unfallort bleiben müssen sowie sofort die Polizei rufen sollen. Aus diesem Grund wurde die Rent-

nerin zu einer Busse von 400 Franken verurteilt, bei einer Ersatzfreiheitsstrafe von vier Tagen, sollte sie diese nicht bezahlen.

Hinzu kommen Strafbefehlsgebühren von 500 Franken sowie Polizeikosten von 310 Franken, insgesamt kostet das die 75-Jährige also 1210 Franken.