

«So gut und günstig wirds nie mehr»

Neues Stadtzentrum: Pläne zur Zürcherstrasse präsentiert

Stadt, Kanton, Bund und AVA planen gemeinsam das Bremgarter Zentrum der Zukunft. Im Fokus aktuell: die Zürcherstrasse, die für 7,7 Millionen Franken ein ganz neues Gesicht erhalten soll. Am Freitag wurde informiert – und für das Projekt gewiebelt.

Marco Huwyler

Zum Start ins Wochenende war noch Sommerfeeling statt Dauerregen angesagt. Ein gemütlicher Grillabend schien sich am Freitag geradezu aufzudrängen. Knapp 100 Bremgarterinnen und Bremgarter widerstanden jedoch dieser Versuchung. Denn im Zeughaus fand Bedeutendes statt: die Stadt informierte gemeinsam mit Kanton und AVA zu den Plänen im Herzen Bremgartens, die nach dem Ja zur BNO im vergangenen Herbst in den letzten Monaten mit Hochdruck vorangetrieben worden waren.

Zwar sind noch Beschwerden gegen die neue Bau- und Nutzungsordnung hängig. «Doch sie betreffen nicht die Zürcherstrasse», wie Stadtrat Stephan Troxler am Freitag verriet. Und so

«Wir spürten viel mehr Begeisterung als Skepsis»

Thomas Meile, Kanton

nutzen die Verantwortlichen die neu gewonnene Planungssicherheit, um das Projekt mit der Hauptverkehrsader im Städtli zu konkretisieren und mit der Bevölkerung zu teilen. Die Zukunft des 450 Meter langen Strassenabschnitts im Herzen Bremgartens, den täglich rund 8100 Fahrzeuge passieren und auf dem nicht weniger als sechs Postautolinien verkehren, ist für die Stadt von grosser Bedeutung.

50 neue Bäume

Entschleunigt, begrünt, siedlungs-, velo- und fussgängerfreundlich – so soll die Zürcherstrasse künftig daher kommen (vgl. auch Berichterstattung dieser Zeitung vom 29. April). Zu diesem Zweck sollen 650 Quadratmeter jetzt zubetonierte Fläche entsiegelt werden. Breite Gehwege und Flanierzonen entstehen – und Bäume und Pflanzen sorgen nicht nur für Wohlfühlatmosphäre, sondern auch dafür, dass der Aufenthalt auf der Zür-



So soll die Zürcherstrasse bald aussehen: viel Grün mit Bäumen, Blumen-Rabatten, neuen Fussgängerstreifen, Strassen-Mittelstreifen und grosszügigen Trottoirs. Alles abgestimmt auf Schwesterprojekte wie die neue ÖV-Drehscheibe (im Hintergrund rechts).

cherstrasse auch klimatisch deutlich angenehmer werden soll als heute. Gut 50 neue Bäume sind zu diesem Zweck im Projekt vorgesehen. Teils auf Boden, der dem Kanton gehört – teils aber auch auf privatem Grund. «Mit rund 20 Eigentümern haben wir das Gespräch gesucht und sind nach wie vor im Dialog», erzählt Meile. Auf entsprechende Rückfragen und Bedenken (vgl. auch Leserbrief in dieser Zeitung vom Freitag) hält Meile fest: «Gegen den Willen von Eigentümern wird nichts auf deren Grundstück gepflanzt. Im Zweifel werden es halt ein paar Bäume weniger. Wir hoffen aber, mit möglichst allen einen Konsens zu finden.»

Das Projekt sieht auch 140 Quadratmeter Landerwerb vor, um die Pläne mit mehr Fussgängerstreifen, grosszügigen Gehwegen, gemütlichen Flanierzonen und mehr Natur umsetzen zu können. Insgesamt stosse man damit auf wenig Widerstand, berichtet Meile. «Die meisten Anwohner beziehungsweise Eigentümer waren begeistert und nur wenige skeptisch.» Schliess-

lich würde durch die neue, attraktive Zürcherstrasse auch ihr Quartier und damit ihre Liegenschaft spürbar aufgewertet.

Den Grossteil bezahlt der Kanton

Rund zwei Stunden lang dauerten die Ausführungen der Behördenvertreter am Freitagabend, in denen die Pläne bis ins Detail erläutert wurden und auch auf die Synergien und Abhängigkeiten mit den verbundenen Projekten «Bahnhof», «Obertorplatz» und «Bus-

«Eine solche Chance habe ich in all den Jahren nie erlebt»

Oliver Morel, Kanton

bahnhof» eingegangen wurde. Letzterer soll gemeinsam mit dem Projekt Zürcherstrasse in der kommenden Winter-«Gmeind» vors Volk kommen.

Die Projektperimeter dazu sind jedoch noch nicht im selben Detail bekannt wie diejenigen der neuen Zürcherstrasse. Für diese wurde insgesamt eine Summe von 7,7 Millionen Franken veranschlagt. Rund 2,73 Millionen (35 Prozent) beträgt der Anteil der Stadt. Den Rest würde der Kanton übernehmen – wobei man bei zügigem Zustandkommen des Projekts bis 2027 auch noch in den Genuss von Agglomerationsgeldern des Bundes käme. In jenem Fall würde sich der Anteil der Stadt auf rund 2,5 Millionen Franken reduzieren. «So günstig und gut kommen wir nie mehr zu einer neuen, attraktiven Zürcherstrasse», bekräftigte Stadtrat Troxler, der damit erneut auf die «einmalige Chance» anspielte, mehrere Projekte gemeinsam und aufeinander abgestimmt realisieren zu können. Ein Umstand, den auch Oliver Morel hervorstrich, der an diesem Abend über den geplanten neuen Bushof mit sechs Kanten am Bahnhof informierte. «Dass

sich alles so ineinanderfügt und zeitlich zusammenkommt, ist in all den Jahren, die ich für den Kanton arbeitete, noch gar nie vorgekommen.»

Baustart 2029

Geschlossen schwärmten Stadt, Kanton und AVA von den gemeinsamen Projekten und vermochten damit die meisten der Gekommenen auch zu überzeugen. Selbst jene, die wie FAB-Vertreterin Biggi Winteler grundsätzlich skeptisch gegenüber dem Vorhaben sind, die Busdrehscheibe künftig nicht mehr auf dem Obertorplatz, sondern beim Bahnhof zu betreiben. «Ich möchte lediglich wünschen, dass man das Projekt Obertorplatz zeitgleich vorantreibt, damit wir Gewissheit haben, was uns erwartet», sagte die Lädli-Betreiberin in einer der Wortmeldungen, nachdem die Infoveranstaltung in eine Diskussion übergegangen war. «Das ist auch uns wichtig», antwortete Troxler im Namen der Stadt. «Auch beim Obertorplatz wird es vorwärtsgen.» Nichtsdestotrotz ist er noch nicht Teil des Gesamtprojekts aus Bahnhof, Bushof und Zürcherstrasse, die wenn möglich gemeinsam ab 2028 baulich umgesetzt werden sollen. Für die Zürcherstrasse ist im Optimalfall (Kreditgenehmigung, keine Rechtsverfahren) ein Baustart im Sommer 2029 vorgesehen.

«Nur Bremgarten macht so ein Tamtam»

Auch wenn das Wohlwollen dominierte, gab es sie schon auch, die kritischen Stimmen an der Infoveranstaltung. Gerade, was den Standort der neuen ÖV-Drehscheibe betrifft, ist man bekanntlich im Städtli nicht überall amused. «Für uns in der Unterstadt verlängert sich so die Distanz zu den wichtigen Bussen weiter. Das ist sehr unbefriedigend», sagte eine Anwohnerin an den Stadtrat gerichtet. Dafür ertönte sie in des Troxler wenig Verständnis. «Es

sind 200 Meter. Wenige Minuten Gehweg. Das ist ein Kompromiss, den ich wirklich für tragbar erachte, wenn ich sehe, was wir im Gegenzug alles erhalten», ereiferte er sich. «Auch andersorts sind die Bushöfe nicht unmittelbar neben der Altstadt. Baden, Mellingen, Brugg – doch nur in Bremgarten macht

«Für Velos ist eine entschleunigte Strasse wichtiger»

Thomas Meile

man deswegen so ein Tamtam.» Der Stadtrat verwies im Zuge dessen auch auf die Obertorplatz-Zughaltestelle, die auch künftig bleiben soll, sowie auf die geplante Ortsbus-Linie durch die Altstadt, welche auch künftig ÖV-Erreichbarkeit gewährleisten bzw. diese sogar verbessern sollen. «Entsprechende Versuche mit potenziellen Fahrzeugen für die Städtli-Buslinie werden noch diesen Herbst gestartet.»

Warum keine Velowege?

Gleich mehrfach kam in der Diskussion die Frage auf, weshalb im Zürcherstrasse-Projekt keine Velowege bzw. -streifen integriert sind. Die Vereinbarkeit von Velo und motorisiertem Verkehr will man statt mit zugeschriebenen Velozonen mit einem grosszügigen Mittelstreifen gewährleisten, via dessen die Velos gut überholt werden können. «Wir haben uns das alles selbstverständlich auch eingehend überlegt und entsprechende Szenarien ausgearbeitet», erklärte der Kantons-Projektverantwortliche Meile.

Mit Velostreifen auf beiden Seiten würde man so viel Platz benötigen, dass man die neuen Bäume und Rabatten nicht umsetzen könnte. «Und die Strasse würde weiterhin so schnurgrade und weitsichtig daher kommen, dass sie zu schnell fahren verleitet.» Für die Sicherheit des Velofahrers sei es letztlich wichtiger, dass der Verkehr entschleunigt wird, finden die Verantwortlichen. «Zumal dank Mittelstreifen alle gut aneinander vorbeikommen.» So soll die Zürcherstrasse am Ende für alle eine spürbare Verbesserung zum Status quo bringen – ob zu Velo, per ÖV, Auto oder zu Fuss. «Das Projekt wird Bremgarten in jeder Beziehung bereichern und noch attraktiver machen.» Davon sind die Vertreter aller Parteien jedenfalls überzeugt.

Bahnhof folgt

Während der neue Busbahnhof (wird im Detail im Herbst vorgestellt) und das Projekt der Zürcherstrasse weitestgehend ausgearbeitet sind und dem Souverän an der Winter-«Gmeind» vorgelegt werden, ist der neue Bahnhof mit seinen Gebäuden «Reusstor» und «Gleis 1» noch nicht so weit. «Das Projekt wird demnächst vom Bund geprüft und erst danach öffentlich aufgelegt», sagte Mathias Grünenfelder von der AVA im Rahmen der Infoveranstaltung. Danach soll der Prozess des Bahnhofs aber «aufhellen», sodass im Idealfall ein Baustart bereits 2028 realistisch sein könnte. Das Puzzle aus Bahnhof, Zürcherstrasse und Busbahnhof könnte, wenn alles glatt läuft, 2030 eingeweiht und in Betrieb genommen werden.

–huy



Die Projektverantwortlichen, wie hier Stadtrat Stephan Troxler (l.), standen für Fragen der Bevölkerung Red und Antwort.

Bilder: zgh/huy