KANTON AARGAU

Menschen machen Zukunft

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

Aargau Verkehr

Unterkulm
Mini Wahl im Wynetal

Unterkulm; K 242 Sanierung, Bahnsicherung

Information Bevölkerung

28. April 2022

Öffentliche Information

Einleitung

> Projektübersicht

> Geschichte und Phasen

Begleitverfahren

> Prozess und Ergebnisse

> «kurzfristige Lösung»

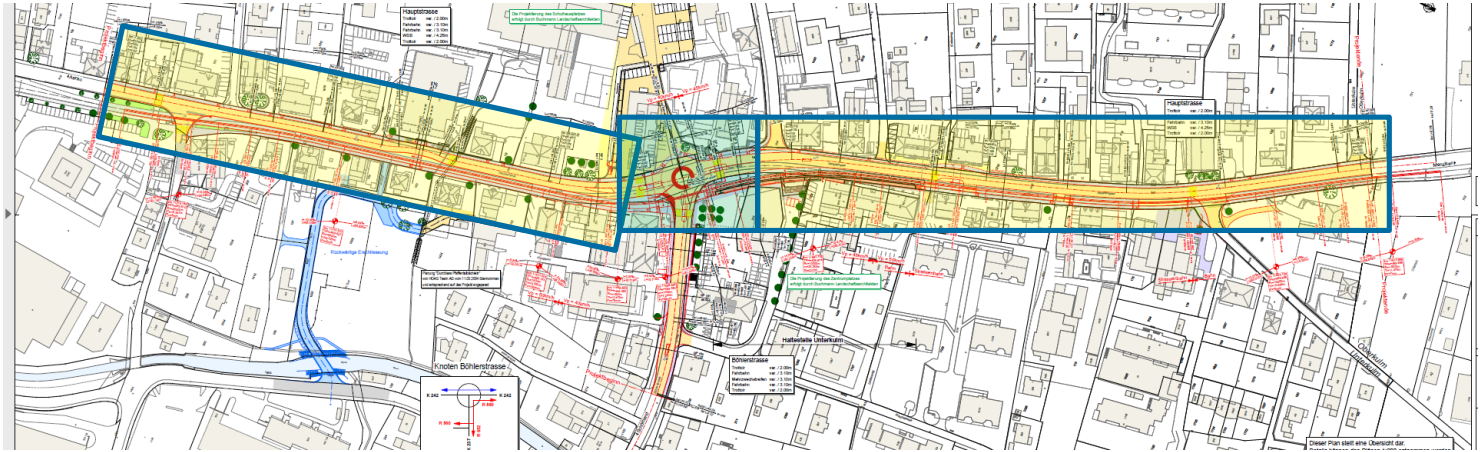
> «langfristige Lösung»

> Zwischenlösung Radroute

Nächste Schritte

Fazit und Übergabe Projekt

Projektübersicht



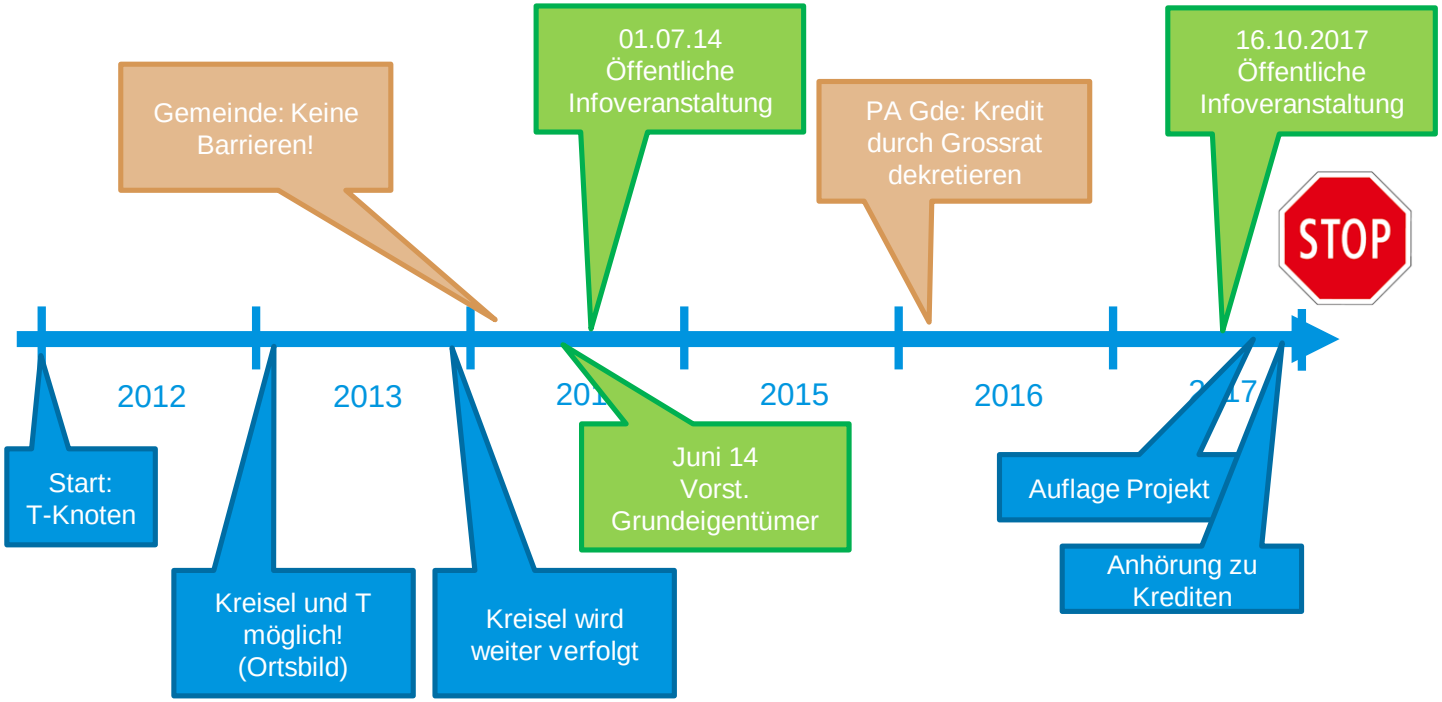
K 242 Eigentrassierung und Sanierung

K 242 Böhlerknoten

Ziele des Projekts

> Sicherung der Bahnübergänge (EBG, EBV)
> Eigentrassierung WSB mit Sicherstellen der Erschliessungen
> Anpassen der K 242 für besseren Verkehrsfluss für alle Verkehrsarten
> Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden
> Schonung des Ortsbildes
> Sanierung der Strasse und Werkleitungen

Projektphase I



Inhalte Einwendungen

Projektauflage: 13. November bis 12. Dezember 2017

Anhörung: 22. September bis 22. Dezember 2017

→ **81 Einwendungen und 32 Eingaben zur Anhörung**

Die meistgenannten **Kritikpunkte zum Projekt**:

> Knotenform (T-Knoten anstatt Kreisel, Verkehr Nord-Süd bei Bahnquerung)

> Tunnellösung für WSB

> kein eigenes Trassee für die Bahn

> keine Schranken

> Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Reaktionen: Auflage / Anhörung / AG-Süd

WYNENTAL

Unterkulm: Interpellation an den Regierungsrat zum Thema «Böhler Knoten»

Kulmer Grossräte wollen Antworten

Leserbrief

Staatshörigkeit

REGION 17

Rickenbach: Abgeordnetenversammlung des Regionalverbands aargauSüd Impuls

Wartende Geschäfte und ein Verkehrskollaps

BÖHLERKREISEL

Randnotizen

REGIONALER SCHULTERSCHLUSS IN SACHEN BÖHLERKREISEL

Böhlerkreisel: Eine miserable Lösung

KULMER GROSSRÄTE MEINEN

REGION

Böhlerknoten – Projekt ohne Weitsicht!

DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT

IG Tunnel

> Unterschriften gegen Projekt Eigentrassierung

> Leserbriefe und Beiträge im Wynenthaler

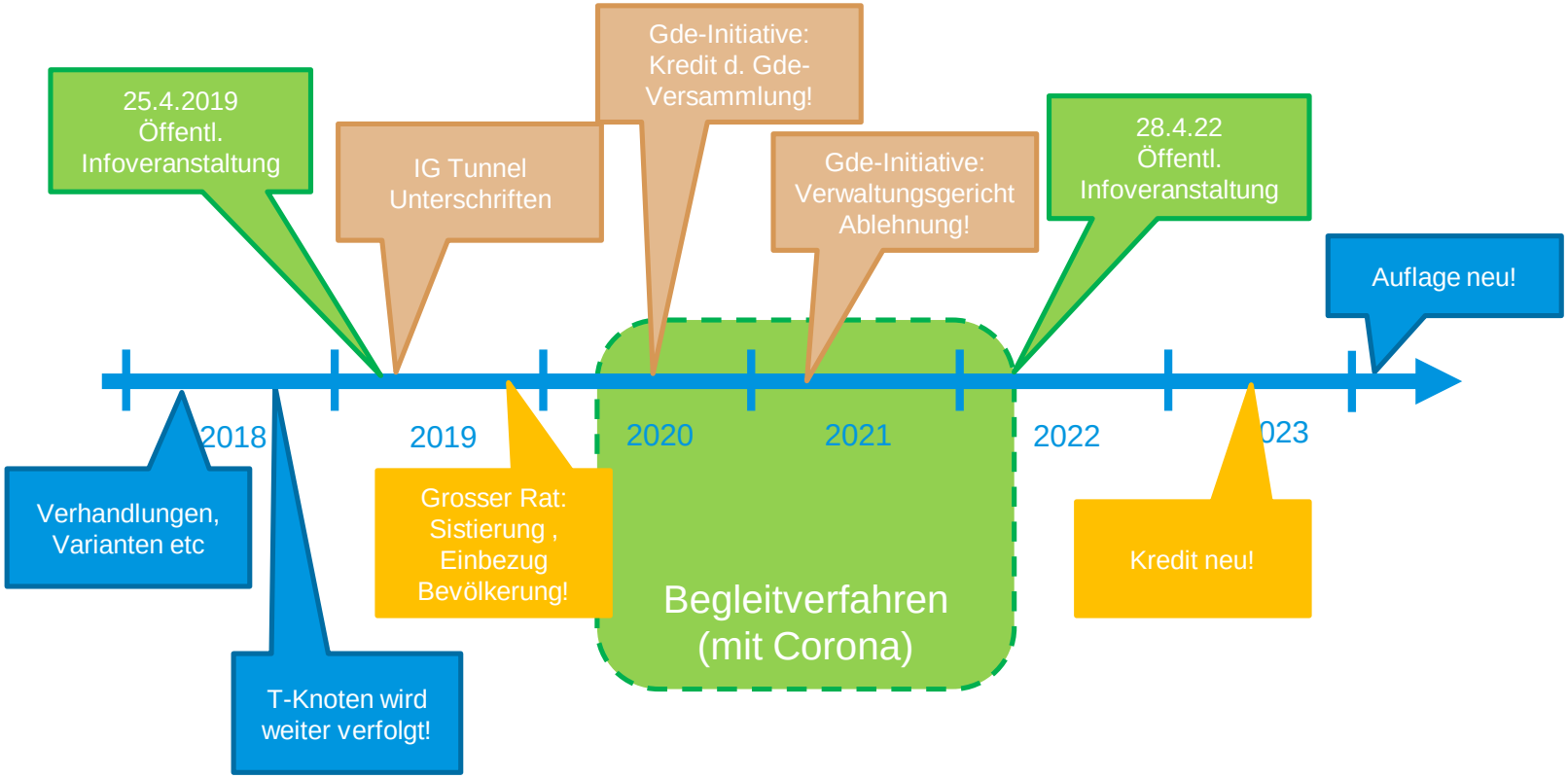
Freitag, 28. Juni 2019, Wynentaler Blatt Nr. 47 MITTLERES WYNENT

Anlässlich des Samstagmarktes auf dem Zentrumsplatz in Unterkulm rollte die IG Bahntunnel ihre Blache wieder aus: *Mit von der Partie waren Tunnelbefürworter aus Unterkulm, Oberkulm, Teufenthal, Dürrenäsch und Zetzwil (v.li.) Grossrat Rolf Haller, Martin Hess, Monika Häusermann, Peter Wächter, Dale Hennig, Ruth Wächter, Ernst Steiner und Kurt Hess. Nicht auf dem Foto sind Hansueli Bärtschi und Heinz Steiner.* *(Bild: zVg.)*

Unterkulm: Präsenz der IG Bahntunnel-Kulm am Samstagsmarkt

Neustart für die Unterschriftensammlung

Projektphase II



Öffentliche Information

Einleitung

> Projektübersicht

> Geschichte und Phasen

Begleitverfahren

> Prozess und Ergebnisse

> «kurzfristige Lösung»

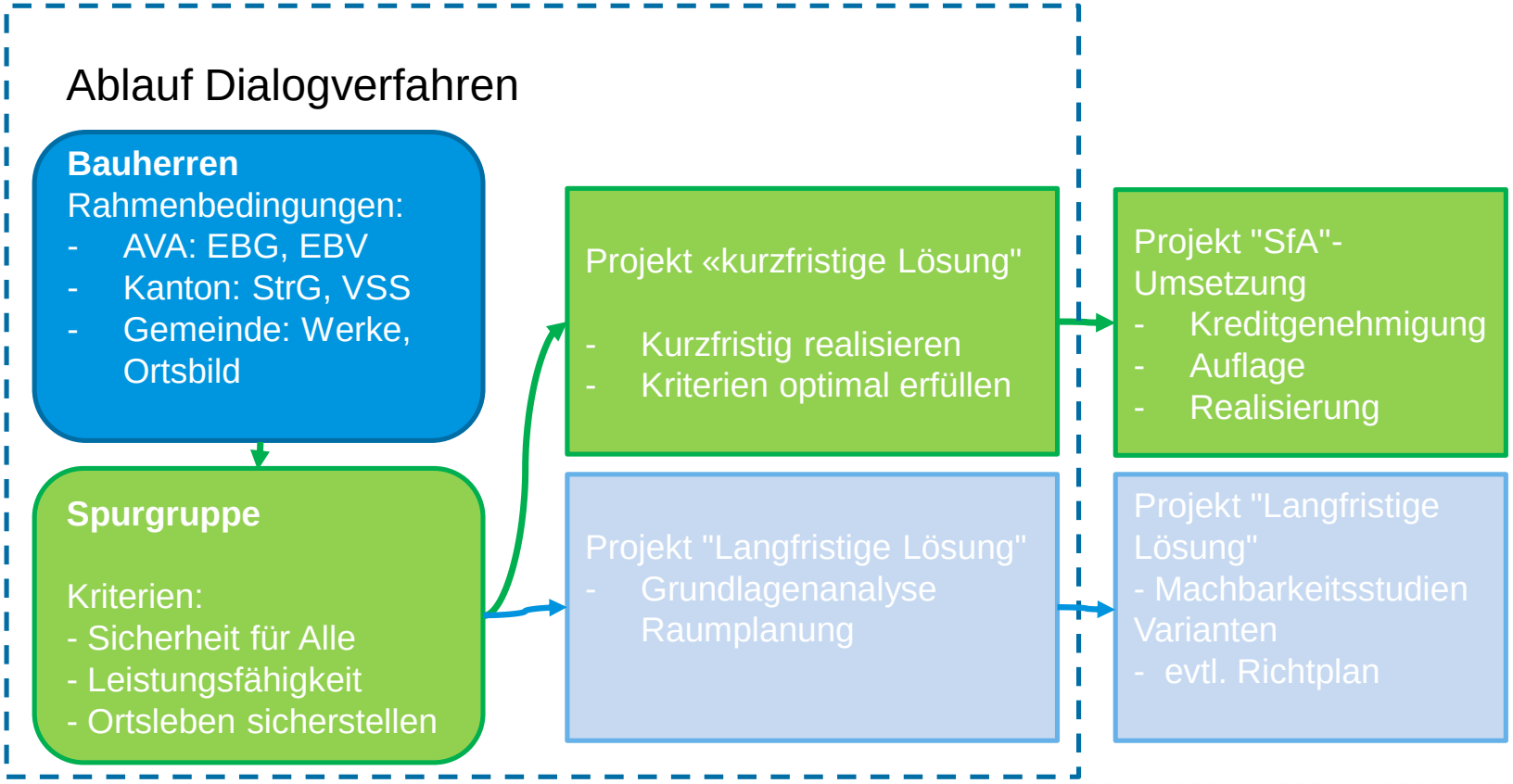
> «langfristige Lösung»

> Zwischenlösung Radroute

Nächste Schritte

Fazit und Übergabe Projekt

Dialogverfahren



Öffentliche Information

Einleitung

> Projektübersicht

> Geschichte und Phasen

Begleitverfahren

> Prozess und Ergebnisse

> «kurzfristige Lösung»

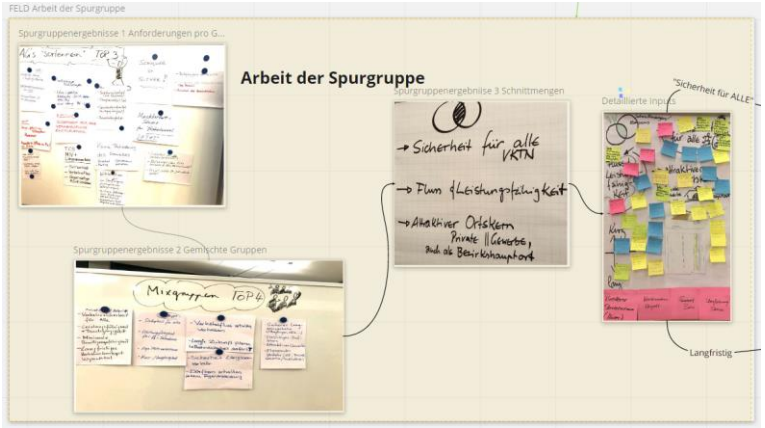
> «langfristige Lösung»

> Zwischenlösung Radroute

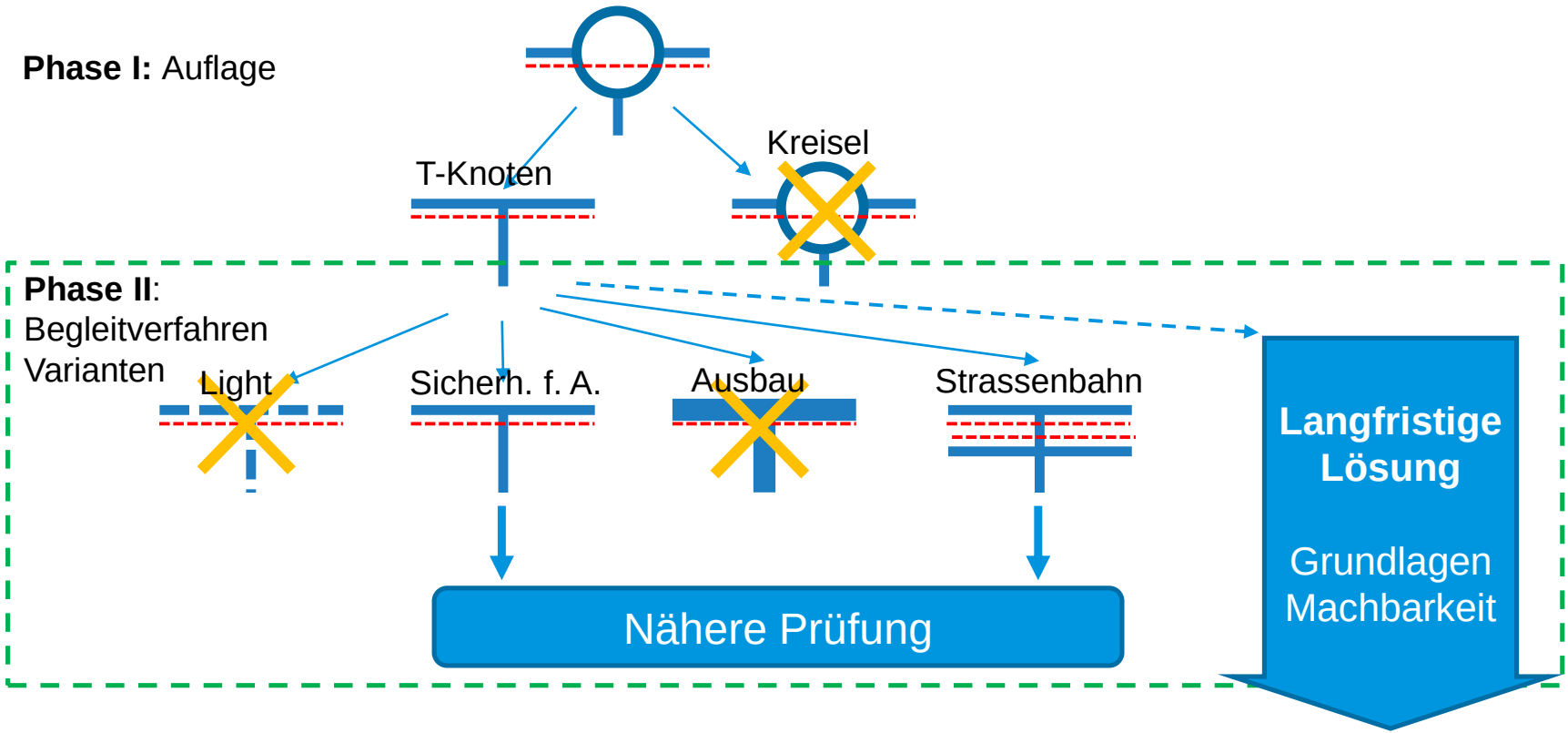
Nächste Schritte

Fazit und Übergabe Projekt

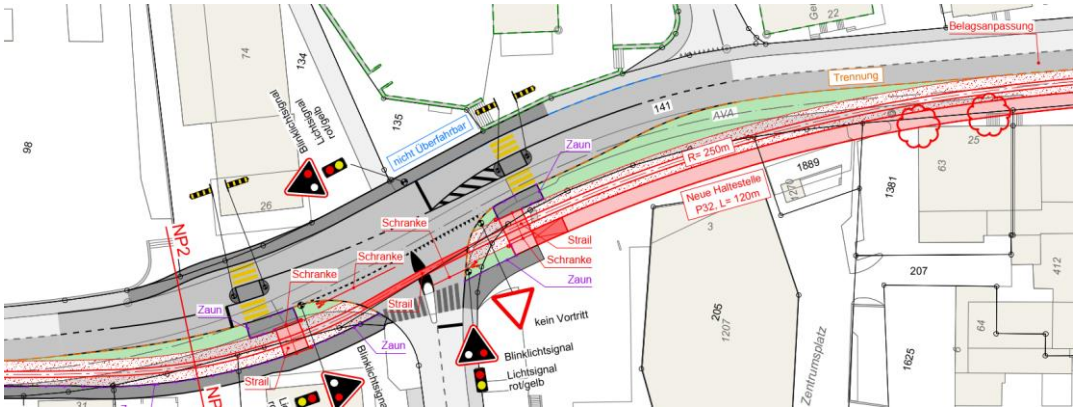
Einblick Workshops



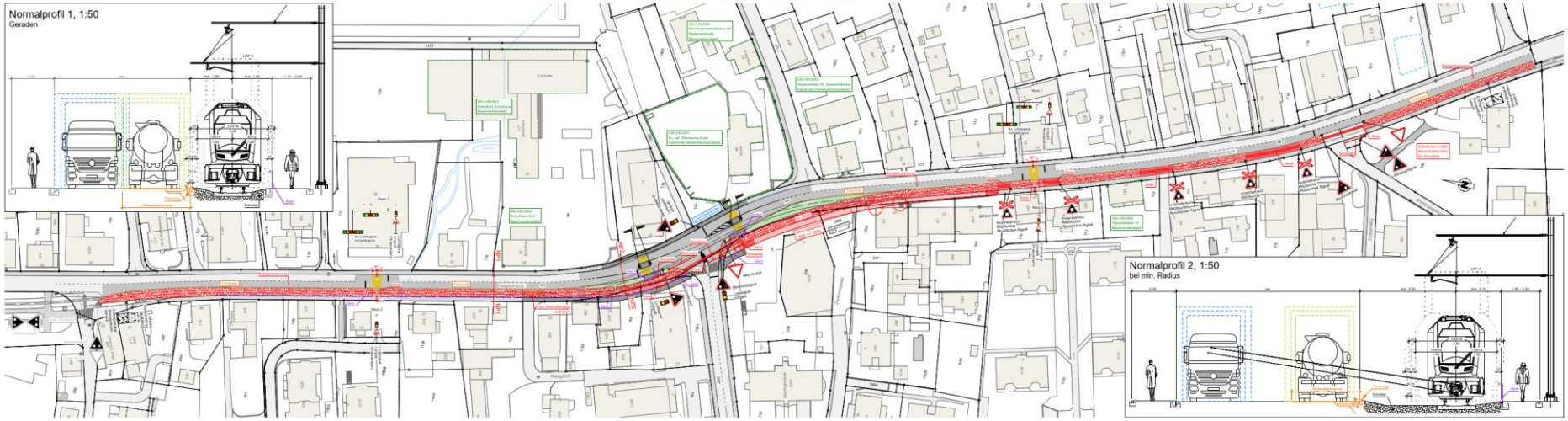
Geprüfte Varianten



Variante «Light»



Phase 1, Sicherheitssanierung



Variante «Light»

Beschreibung:

> Nur Sanierung Bahn mit Gleisanpassung

> Strasse nur Minimum

> Sanierung Strasse und Werke später

Erfüllung Kriterien:

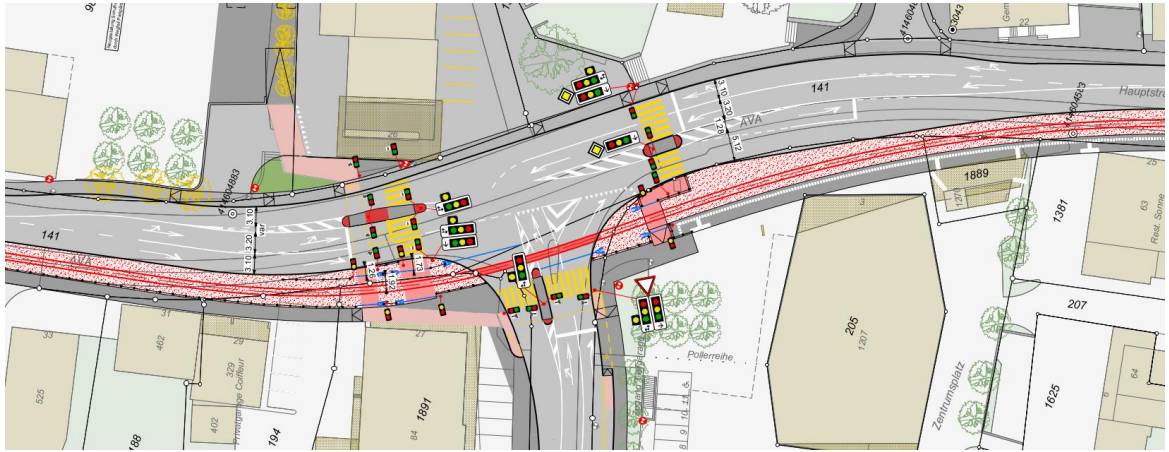
Sicherheit: Bahn und MIV ok; Fussgänger mit LSA ok; Velo genügend

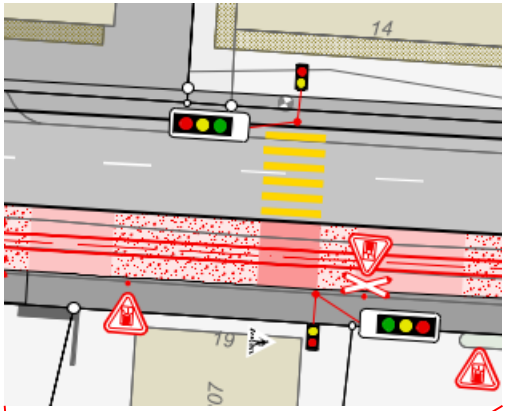
Leistungsfähigkeit: MIV schlechter, fehlende Einspurstrecken

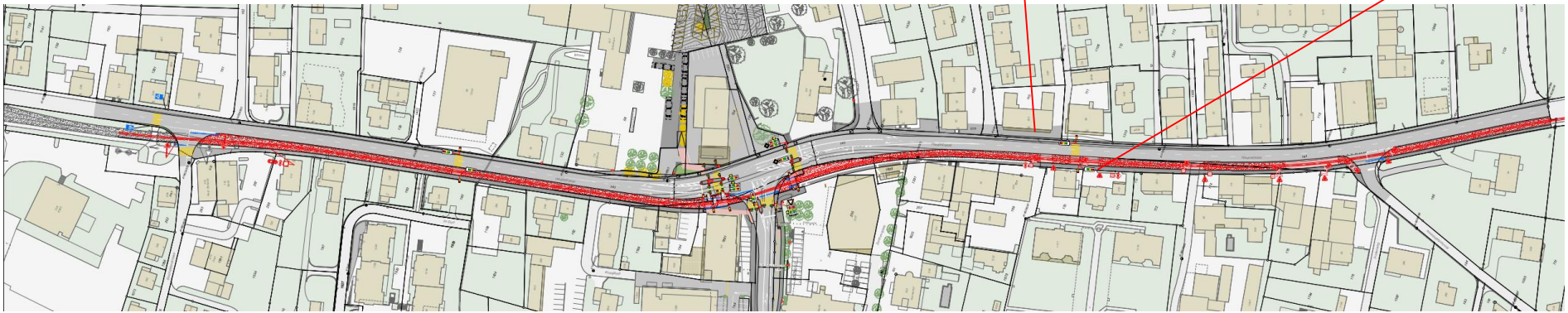
Ortsbild: Unverändert

Kosten:
1. Phase: 15 Mio. Franken (Bahnsicherung und Anteil Böhlerknoten)
2. Phase in 10 Jahren: 8 Mio. Franken (Sanierung Strasse, Werke)

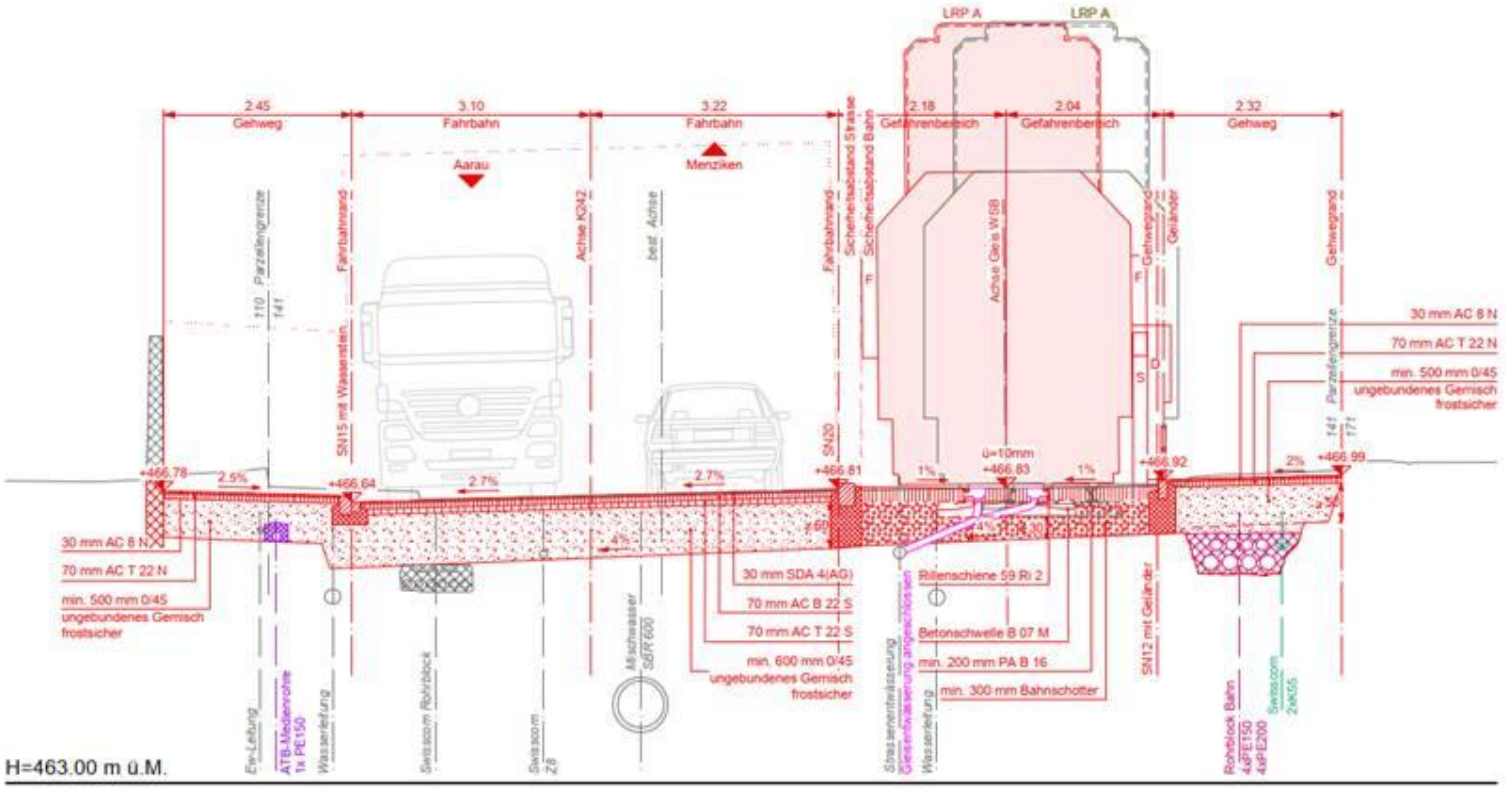
Variante «Sicherheit für Alle»







Offene Fragen zu «Sicherheit für Alle»



Variante «Sicherheit für Alle»

Beschreibung:

> Sanierung Bahn und Strasse

> Anpassung Böhlerknoten in T-Knoten mit gesicherten Abbiegespuren

> Sanierung Werke

Erfüllung Kriterien:

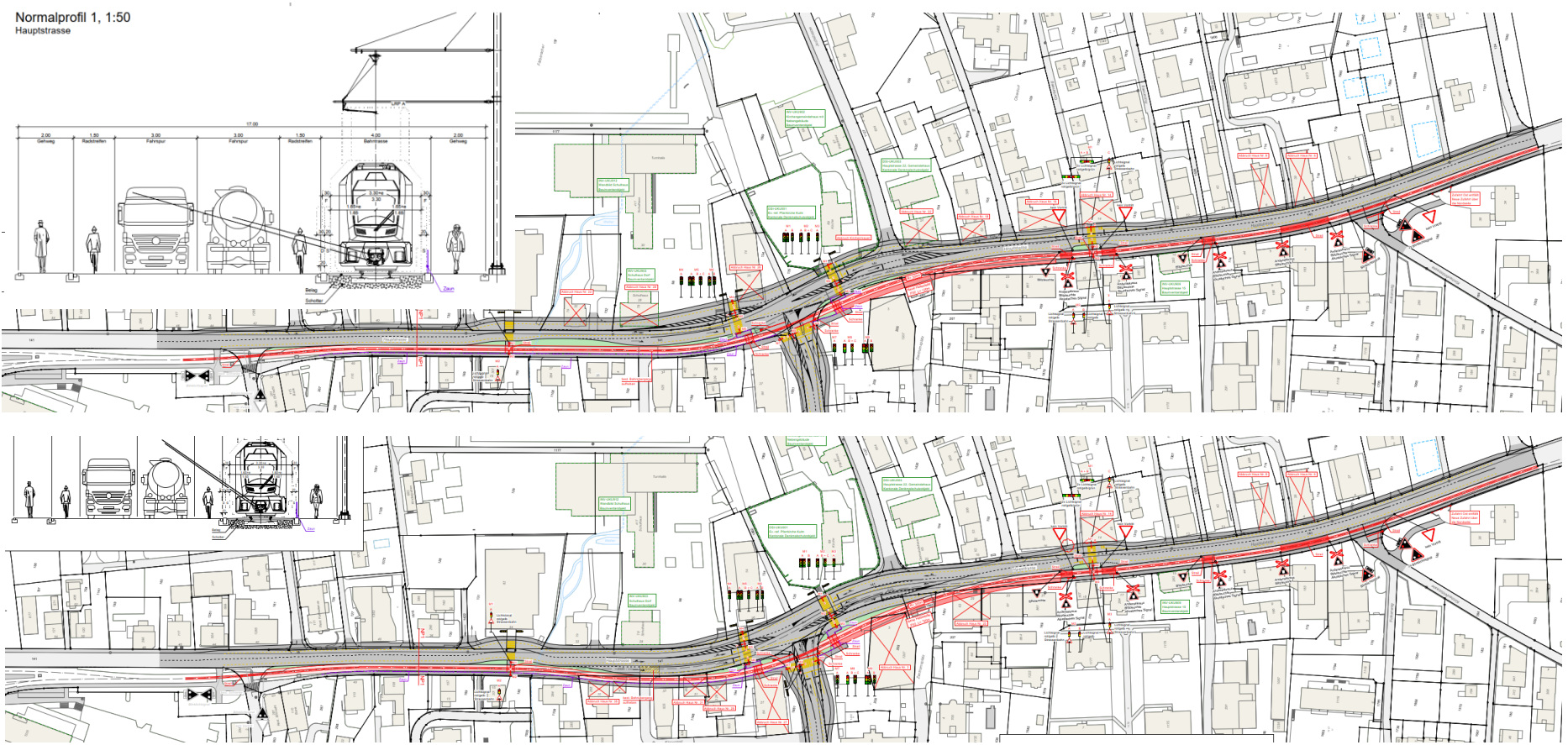
Sicherheit: Bahn und MIV ok; Fussgänger mit LSA ok; Velo genügend

Leistungsfähigkeit: MIV deutlich besser als heute

Ortsbild: Unverändert dank minimaler Schranken und Signalisation

Kosten: 22 Mio. Franken

Variante «Ausbau»



Variante «Ausbau»

Beschreibung:

> Sanierung Bahn und Strasse

> Ausbau Strasse auf volle Breiten nach Normen

> Fussgängerstreifen mit Inseln und Standflächen

> Sanierung Werke

Erfüllung Kriterien:

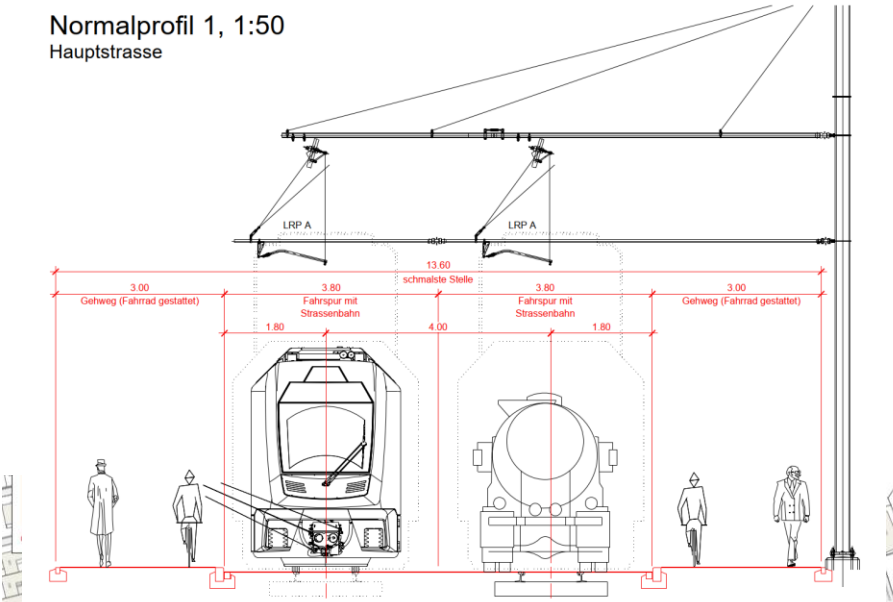
Sicherheit: Bahn und MIV ok; Fussgänger mit Inseln ok; Velo mit Streifen ok

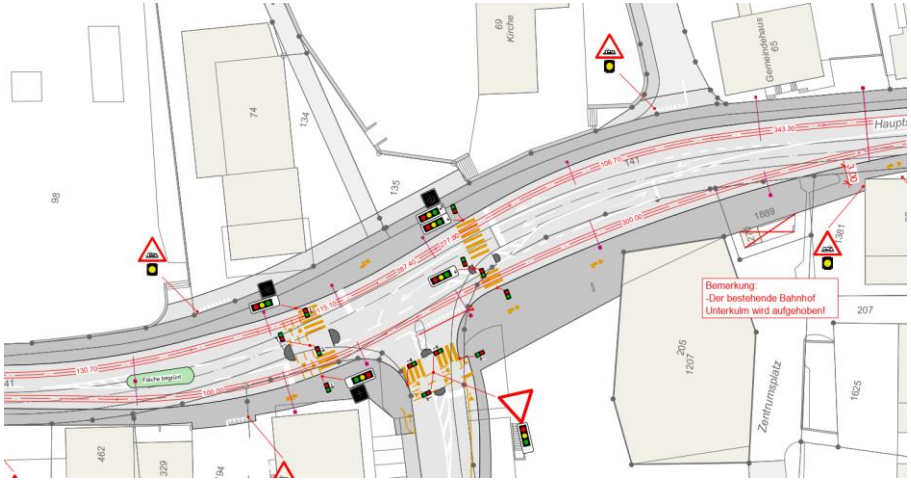
Leistungsfähigkeit: MIV deutlich besser als heute

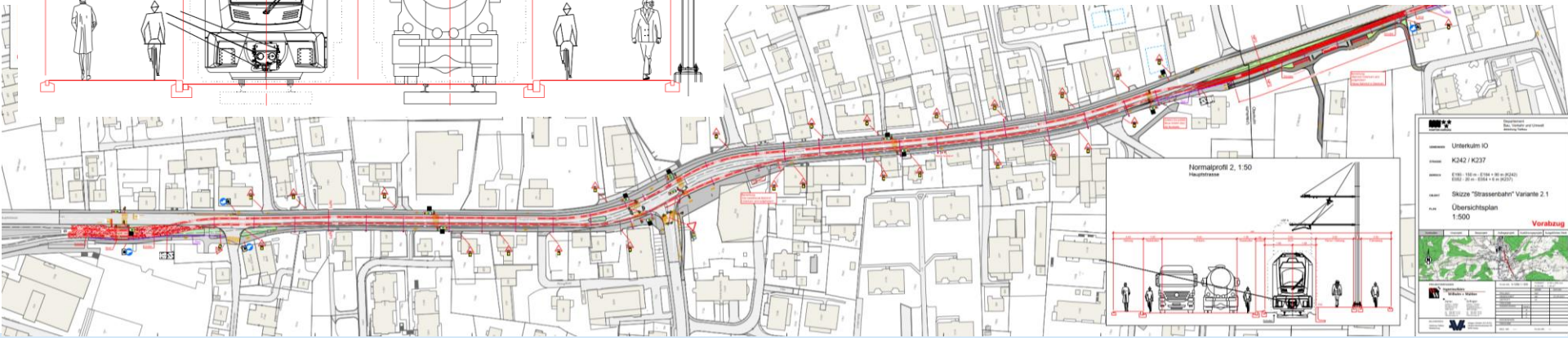
Ortsbild: Abriss ca. 9 Gebäude (inkl. Teile Schule und Gemeindehaus)

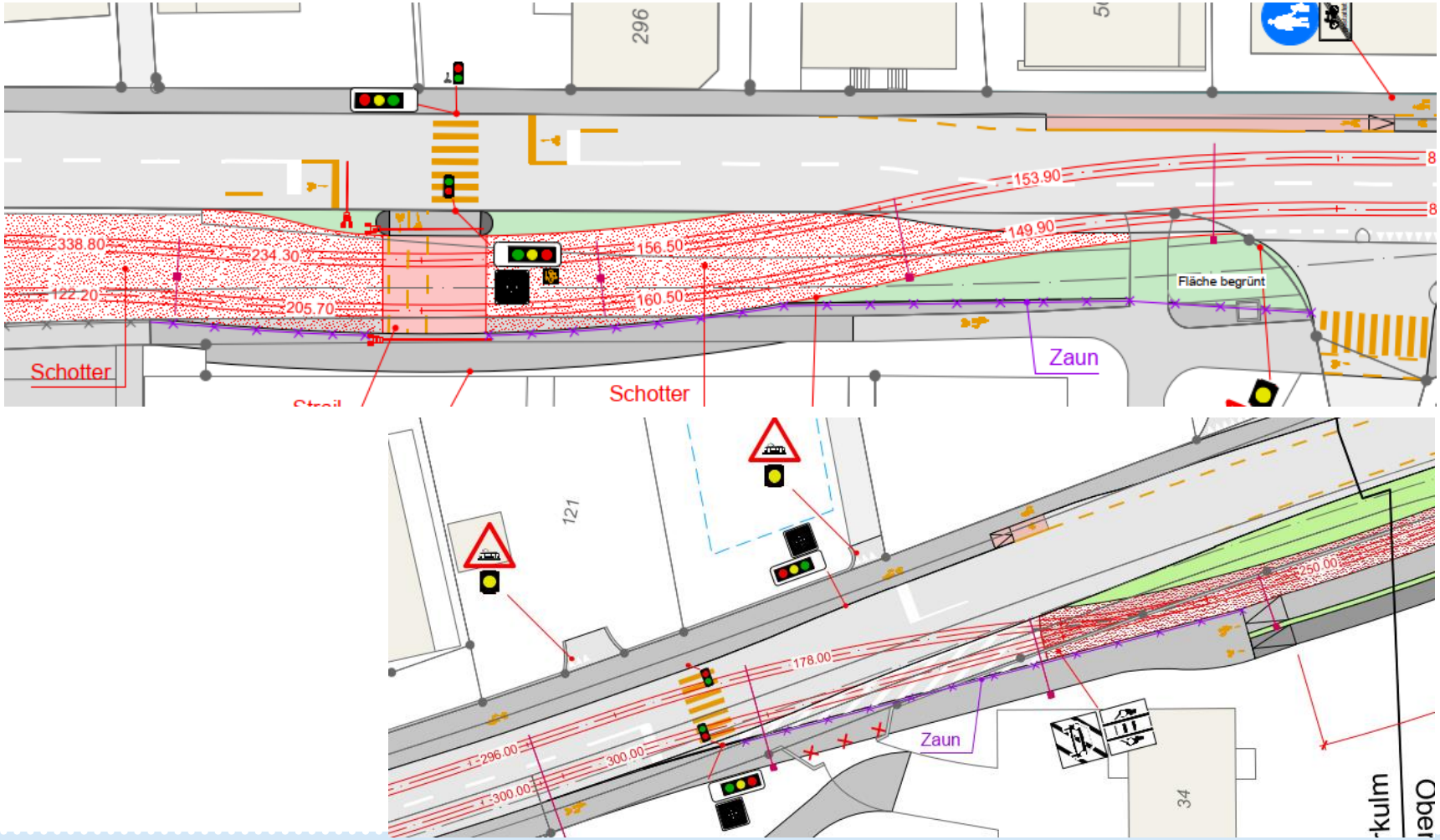
Kosten: ca. 45 Mio. Franken

Variante «Mischverkehr»








296
153.90
149.90
156.50
160.50
338.80
234.30
122.20
205.70
Fläche begrünt
Zaun
Schotter
Schotter
121
178.00
250.00
296.00
300.00
300.00
Zaun
34

Variante «Mischverkehr»

Beschreibung:

> Verlegung Bahn auf Strasse durch Ortskern

> Verlegen Fussgänger und Velo auf breites Trottoir

> Verschiebung Haltestelle Zentrum nach Süden (Grenze Oberkulm)

> Alles unter Lichtsignalen

> Sanierung Werke

Erfüllung Kriterien (zu prüfen aus WS II):

Sicherheit: Bahn und MIV im Mischverkehr?; Fussgänger und Velo längs auf Boulevard, Querungen für Fuss- und Veloverkehr?

Leistungsfähigkeit: MIV und Bahn? öV-Erschliessung gesamt? Betrieb und Unterhalt?

Ortsbild: keine Eigentrassierung, jedoch Bahntrasse / Fahrleitungen / Lichtsignale überall

Kosten: ca. 40–45 Mio. Franken

Varianten-Vergleich kurzfristige Lösung

	Themen / Anspruchsgruppen	"Mischverkehr"		"Sicherheit für alle"		"Light"		"Ausbau"	
		Sicherheit	Leistungsfähigkeit	Sicherheit	Leistungsfähigkeit	Sicherheit	Leistungsfähigkeit	Sicherheit	Leistungsfähigkeit
1	**Velo Längsbeziehung**	-	=	+	=	+	=	++	=
		Schiene, Mischung Fussgänger, Zugänge						Velostreifen	
2	**Velo Querbeziehung**	--	=	++	=	+	=	++	=
		keine geordnete Querung; Schiene		Verbesserungen Querungen allegemin				Verbesserungen Querungen allegemin	
3	**Fussgänger Längsebeziehung**	-	=	+	=	=	=	+	=
		Velo/FG-Konfl.		Querung Böhler				Querung Böhler	
4	**Fussgänger Querbeziehung**	+	=	++	=	+	=	++	=
5	**MIV transit**	-	--	++	+	+	--	++	++
		bei Fahrspuren betroffen	siehe Simulation			Besser aber nur light	es wird alles aufgehalten bei Nahnquerung		
6	**MIV intern (inkl. Böhlerknoten)**	-	-	+	+	+	=	+	+
					Kontrolliertes Ausfahren				
7	**Bahnbetrieb**	--	=	++	=	++	=	++	+
		keine Abgrenzungen							höhere Geschwindigk.
8	**Bahnkunde Unterkulm**	+	--	+	=	+	=	+	=
			längerer Weg. Erschl-Qualität.						
9	**Erschliessung Liegenschaften**	-	=	+	-	+	-	+	=
		Velo, beide Seiten							
10	**Ortsbild**	--		-		-		--	
		doppelt Eisenbahninfrastruktur		LSA Böhler; aber auch gestalt Massnahmen		Massnahmen		Abbruch Liegenschaften	
11	**Bau** (Vergleich zwischen den Varianten)	--		=		-		--	
		grösserer Perimeter				2x bauen		Grösserer Perimeter	
12	**Bewilligungen** (Vergleich zwischen den Varian	-		=		=		--	
								Gebäude Ortsbildschutz, Gemeindehaus	
13	**Landerwerb** (Vergleich zwischen den Variante	--		-		=		--	
		zus. LE neue Haltestelle						Strassenraum wird grösser	
14	**Kosten** (Vergleich zwischen den Varianten)	--		=		+		--	
						nur Bezug erste Bauphase; Gesamthaft teurere;			
15	**Kosten-Nutzen** (Vergleich zwischen den Varia	-		++		+		+	
	Themen 1bis 10 /	-14	-14	13	39	5	20	16	16

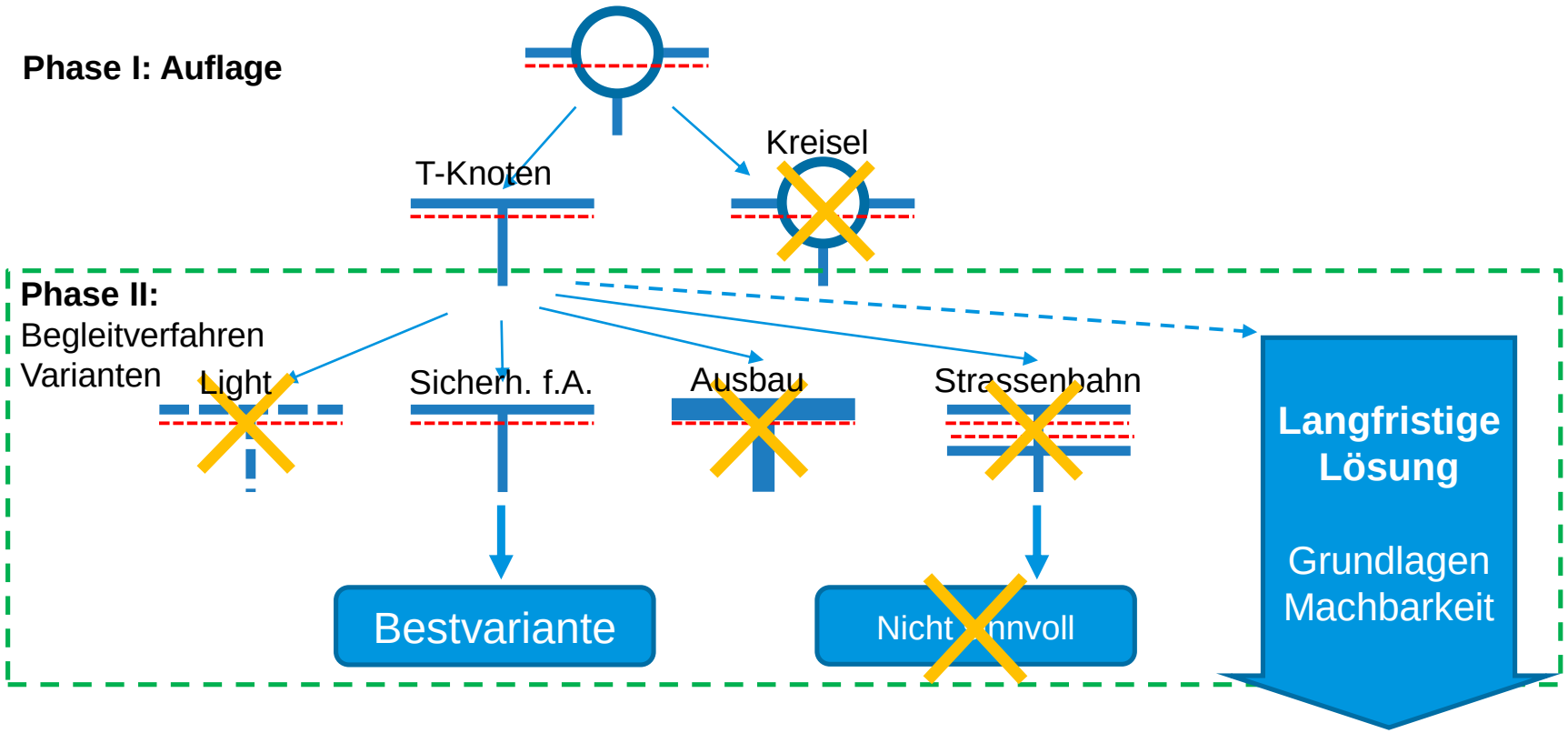
Bewertung in Bezug auf Ist-Zustand

Varianten-Vergleich kurzfristige Lösung

	Ist	Misch-Verkehr	Sicher für Alle optimiert	Light	Ausbau
Sicherheit					
Leistungsfähigkeit					
Ortsbild					
Kosten					

Weiter bearbeiten

Geprüfte Varianten "Sicherheit für Alle"



Öffentliche Information

Einleitung

> Projektübersicht

> Geschichte und Phasen

Begleitverfahren

> Prozess und Ergebnisse

> «kurzfristige Lösung»

> «langfristige Lösung»

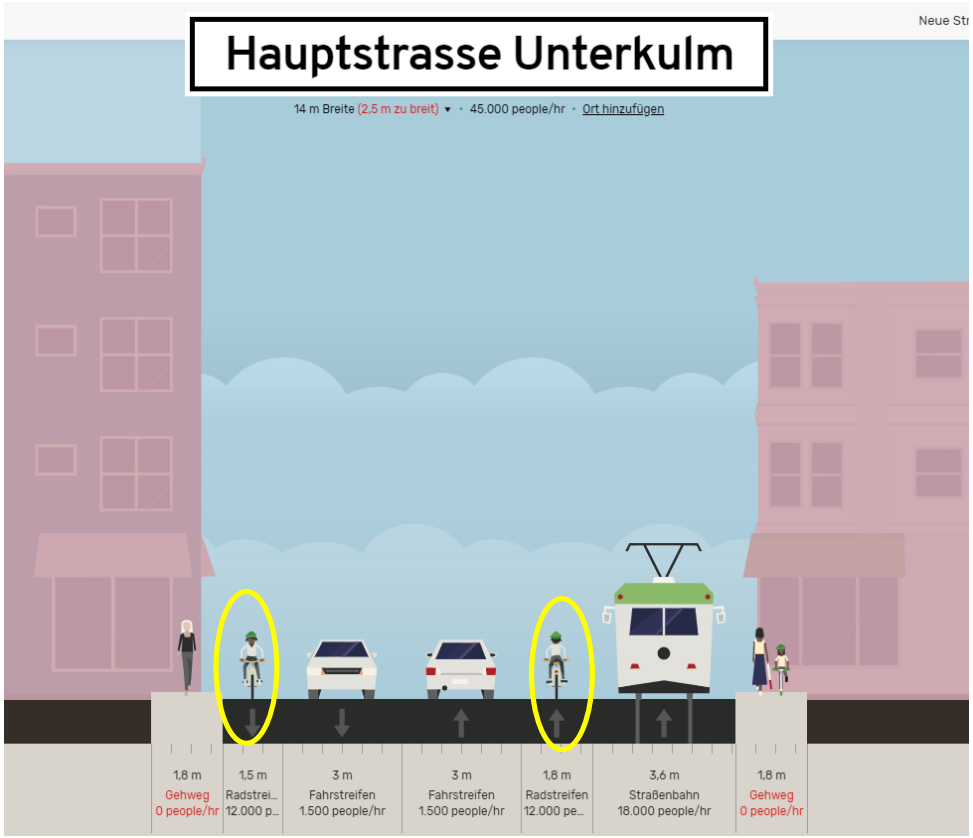
> Zwischenlösung Radroute

Nächste Schritte

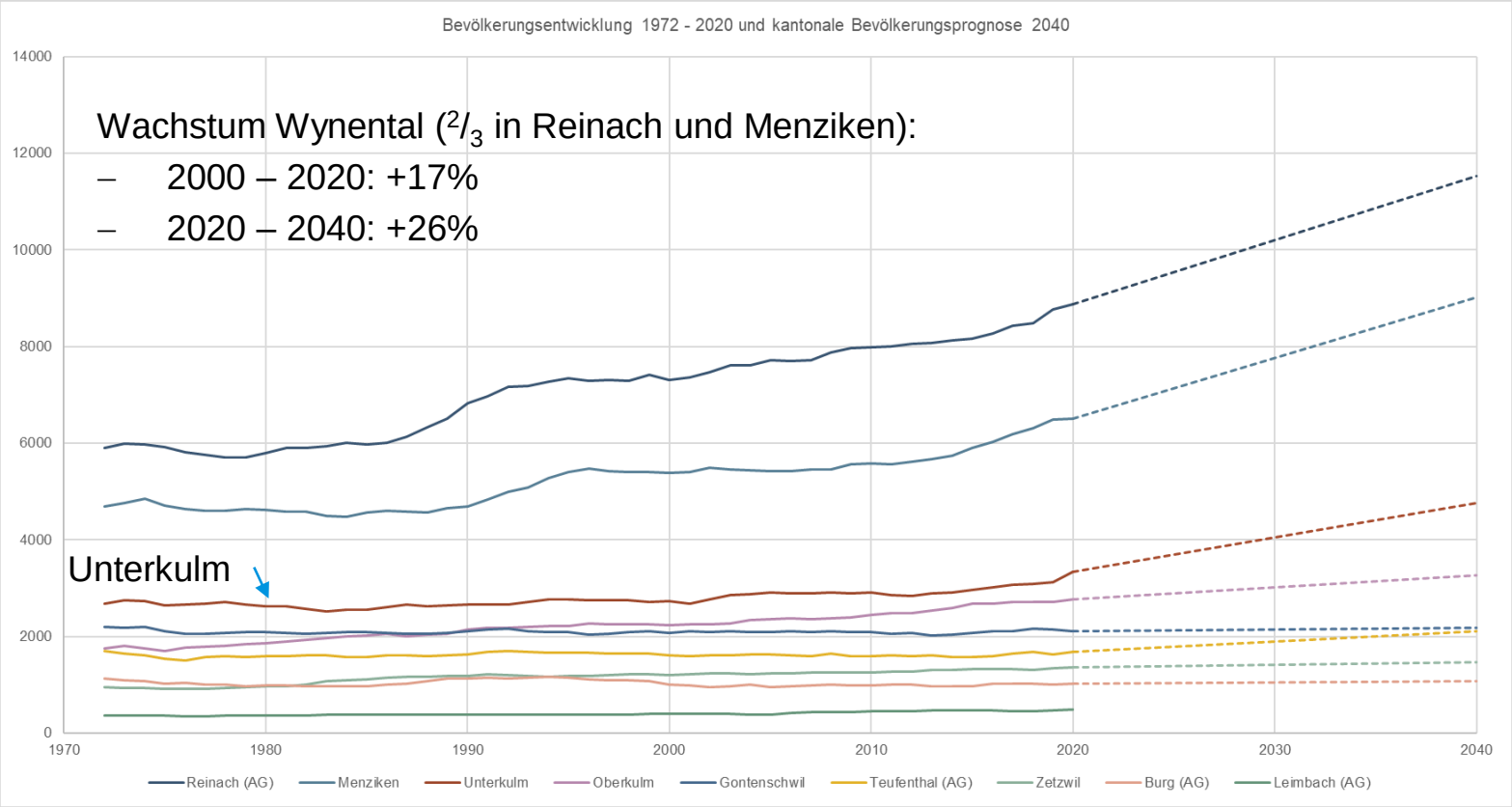
Fazit und Übergabe Projekt

Langfristige Lösung: Grundlagen und Vorgehen

Herausforderung:
zu wenig Platz im Querschnitt

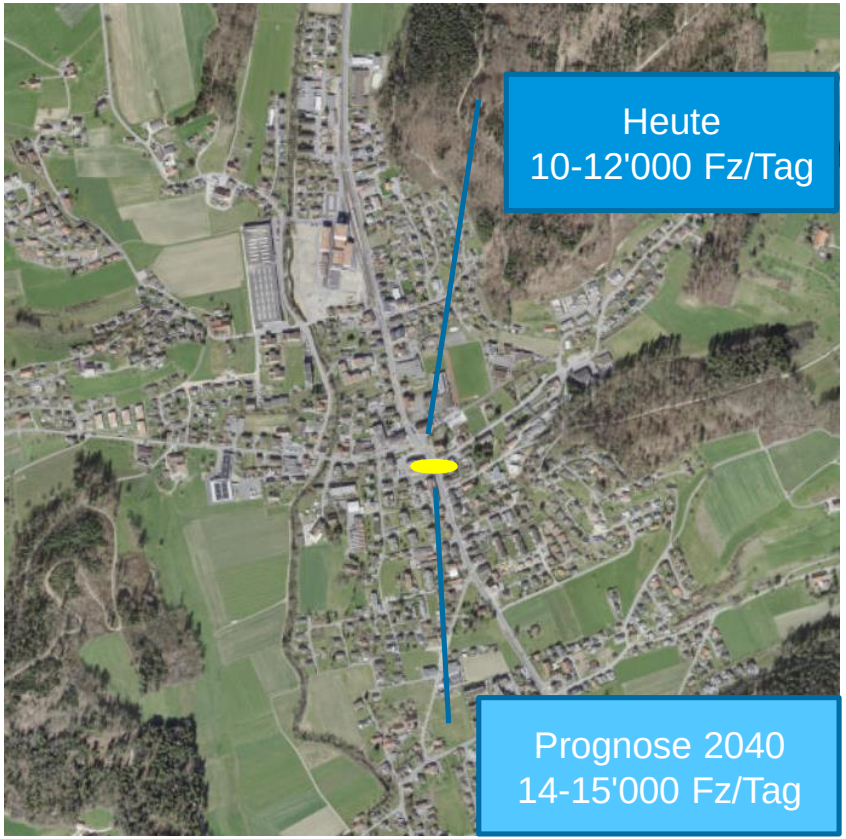


Bevölkerungsentwicklung Wynental



Verkehrsentwicklung Unterkulm

- Mehrheit gut bis sehr gut mit dem öV erschlossen (öV-Güteklasse B und C)
- Die Ortsdurchfahrt weist eine mittel-hohe Belastung auf, wie sie auch an anderen kantonalen Ortsdurchfahrten vorkommt (z.B. Mägenwil, Dottikon, Ehrendingen).
- Die Pendlerbeziehungen sind mehrheitlich entlang der Talachse zu den beiden Zentren Reinach–Menziken und Aarau



Fazit Analyse

Kein Handlungsdruck aus
Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

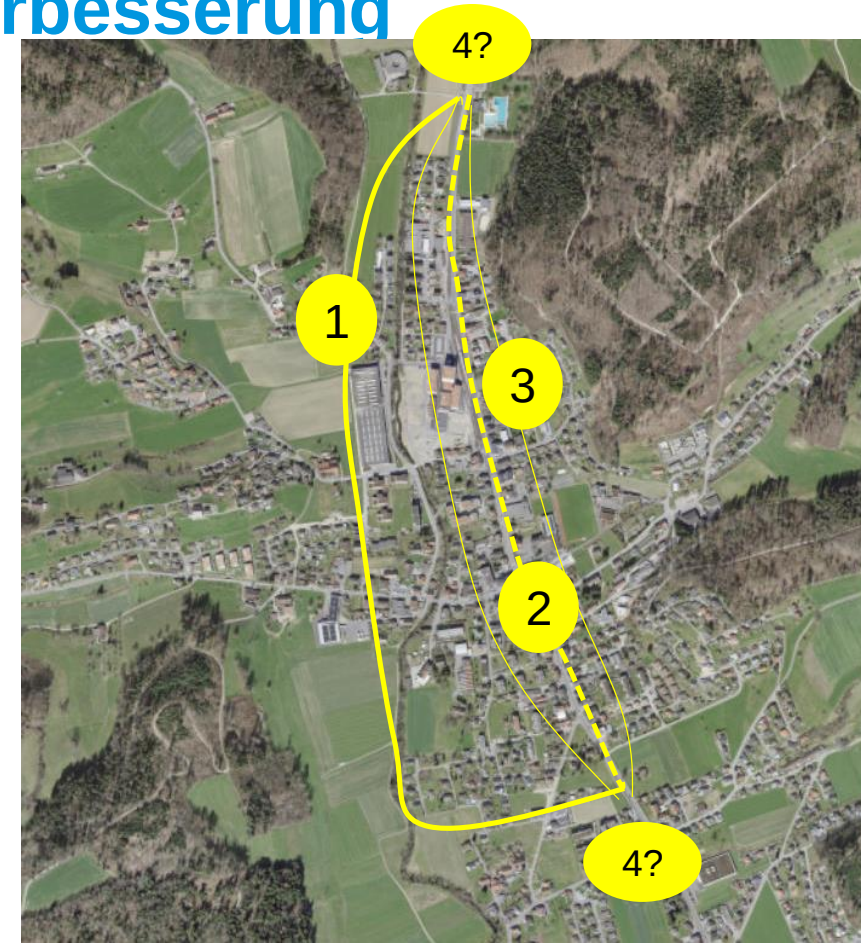
ABER

Handlungsbedarf aufgrund
der Platzverhältnisse in der Ortsdurchfahrt

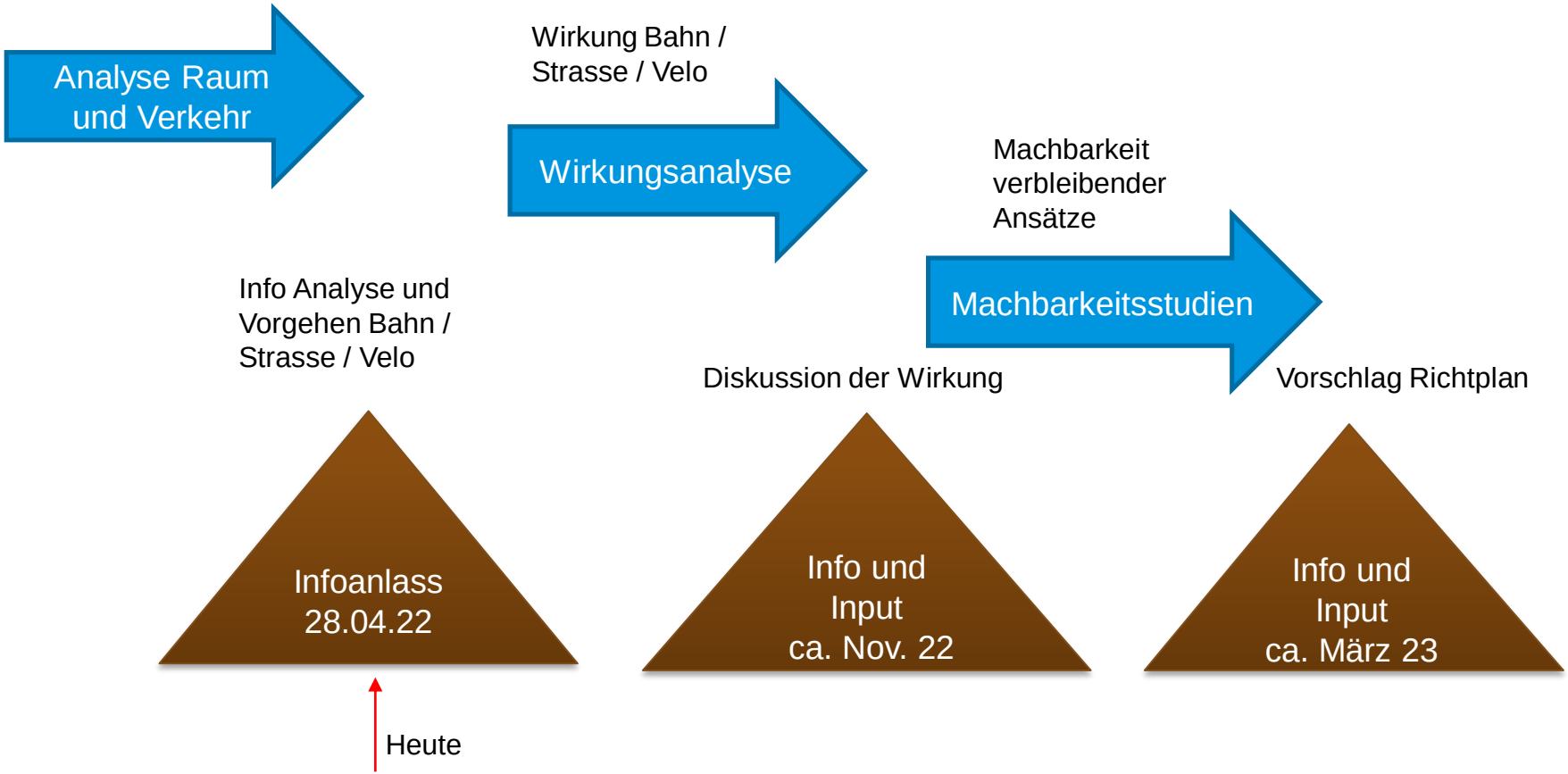
→ Untersuchung langfristiger Massnahmen

Ansätze für langfristige Verbesserung

1. Umfahrung MIV
2. Bahn im Tunnel
3. Parallele Veloinfrastruktur
4. Evtl. weitere Ansätze,
   z.B. Lenken und Steuern



Vorgehen


Analyse Raum und Verkehr
Wirkung Bahn / Strasse / Velo
Wirkungsanalyse
Machbarkeit verbleibender Ansätze
Machbarkeitsstudien
Info Analyse und Vorgehen Bahn / Strasse / Velo
Diskussion der Wirkung
Vorschlag Richtplan
Infoanlass 28.04.22
Info und Input ca. Nov. 22
Info und Input ca. März 23
Heute

Inhalte der Wirkungsanalyse

> Gibt es planerische No-Gos oder sehr hohe Hürden?
  → Schutzzonen / Archäologie / Denkmalschutz

> Was ist die Wirkung der Massnahme?
  → Grobabschätzung

> Wie sieht die Finanzierung aus?
  → Zuständigkeiten und grober Verteilschlüssel

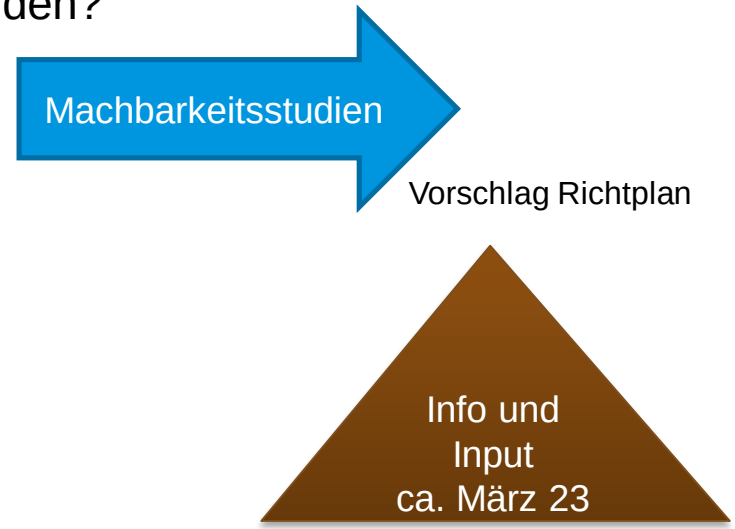
Diskussion der Wirkung

Inhalte der Machbarkeitsstudie

> Gibt es eine technisch umsetzbare Lösung und wo liegt diese?
→ 1 Beispiel, noch kein Variantenstudium und auch keine Zweckmässigkeitsbeurteilung

> Gibt es bauliche No-Gos oder sehr hohe Hürden?
→ Umwelt / Grundwasser etc.

> Was kostet es?
→ Grobkostenschätzung mit Elementen



Ziel: Klarheit über Vorgehen und Richtplanung

> Wirkungsanalyse Herbst 2022

> Machbarkeit Frühling 2023

> Nachher Richtplanung

> Massnahmen bei Strasse / Bahn: langfristig

> Massnahmen Velo: kurz- bis mittelfristig

Öffentliche Information

Einleitung

> Projektübersicht

> Geschichte und Phasen

Begleitverfahren

> Prozess und Ergebnisse

> «kurzfristige Lösung»

> «langfristige Lösung»

> Zwischenlösung Radroute

Nächste Schritte

Fazit und Übergabe Projekt

«Zwischenlösung Veloroute»

Situation:

> Lücke im Radrouten-Netz parallel zur Hauptstrasse vorhanden

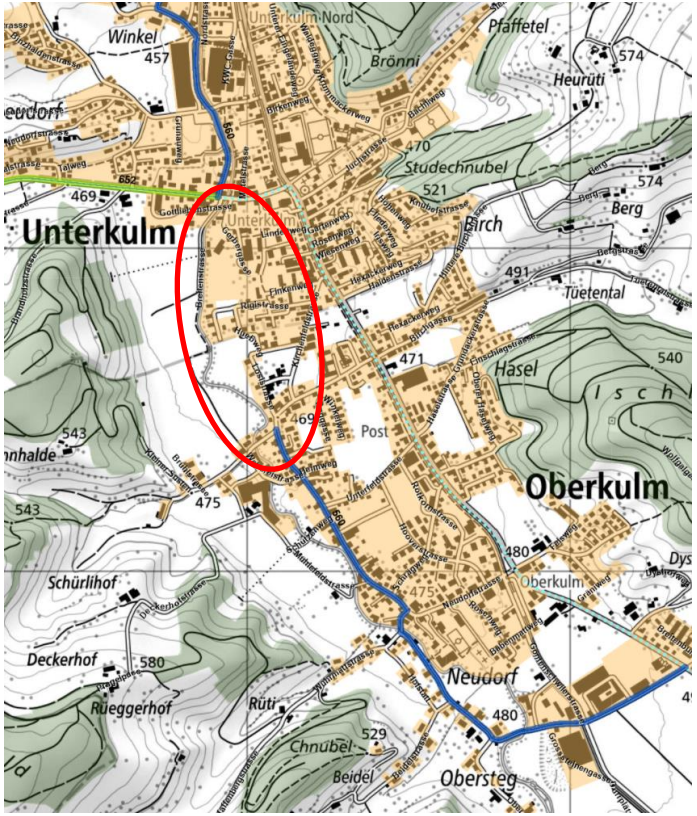
> Velo auf Hauptstrasse nicht optimal

Gemeinsame Aufgabe:

> Projektierung Lückenschluss Radroute

> Realisierung separat

> Mitfinanzierung Bau Radrouten: Kanton



Öffentliche Information

Einleitung

> Projektübersicht

> Geschichte und Phasen

Begleitverfahren

> Prozess und Ergebnisse

> «kurzfristige Lösung»

> «langfristige Lösung»

> Zwischenlösung Radroute

Nächste Schritte

Fazit und Übergabe Projekt

Nächste Schritte

Beteiligungsverfahren und Projektierung

> Abschluss Beteiligungsverfahren	April 2022
> Aktualisieren Projekt in Abstimmung mit Grundeigentümern	bis 4. Quartal 2022

Genehmigungsverfahren «Sicherheit für Alle»

> Anpassen Projekt und Kostenermittlung	bis 4. Quartal 2022
> Kredit-Verfahren	ca. 2. Quartal 2023
> Öffentliche Auflage angepasstes Projekt	nach Kreditsprechung
> Einwendungen, Landerwerb	ab 2024
> Baubeginn	ab 2026 möglich

Langfristige Lösung
Separates Projekt, parallel weiter bearbeitet

Öffentliche Information

Einleitung

> Projektübersicht

> Geschichte und Phasen

Begleitverfahren

> Prozess und Ergebnisse

> «kurzfristige Lösung»

> «langfristige Lösung»

> Zwischenlösung Radroute

Nächste Schritte

Fazit und Übergabe Projekt

Fazit Beteiligung

Überarbeitung Projekt

> Von Kreisel zu T-Knoten
> Minimale Barrieren und Signale
> Ersatz Inseln durch LSA für Fussgänger
> Velofurt für Schüler Böhlerknoten
> Fester Belag in Bahntrasse und 40 km/h
> Neue Projektauflage

Separates Projekt Radroute

> Lückenschluss Radroute erarbeiten

Langfristige Lösung

> Grundlagen-Analyse
> Machbarkeitsstudien
> Richtplanverfahren