

Unterkuhm: Wie geht es mit dem Projekt Böhlerknoten/WSB-Sanierung weiter – Interview mit Rolf H. Meier

«Ein Bahntunnel wäre eine riesige Herausforderung»

Zu Jahresbeginn berichtete das Wynentaler Blatt über die Neuheiten rund um den Böhlerknoten und WSB-Sanierung in Unterkuhm. Ende Januar trat nun der oberste zuständige Planer, Kantonsingenieur Rolf H. Meier, in den Ruhestand. Er wird aber das öffentliche Beteiligungsverfahren noch abschliessen. Im Interview beantwortet er Fragen zum kontrovers diskutierten Projekt.

Mars. Die letzten Entwicklungen rund um das viel diskutierte Projekt Böhlerknoten/WSB-Sanierung war der Rückzug der regierungsrätlichen Botschaft, welche dem Projekt zugrunde liegt. Es soll eine Neufassung auf Basis der Erkenntnisse erarbeitet werden, die man bisher aus dem öffentlichen Beteiligungsverfahren gewonnen hat. Obwohl der Kantonsingenieur Rolf H. Meier Ende Januar in den Ruhestand trat, wird er dieses noch abschliessen. Weiter reichte der Zetzwiler EDU-Grossrat Rolf Haller eine Interpellation ein. Aus seinen Fragen geht Unmut über die lange Planungszeit und über den Ablauf des Beteiligungsverfahrens hervor. Kritisch bewertet er ausserdem, dass Rolf H. Meier dieses Verfahren bis zu dessen Abschluss betreuen soll. Das WB hat ihn mit dieser Kritik konfrontiert und ihn zu den Zielen und zum weiteren Ablauf des Projekts befragt.

Herr Meier, seit dem 31. Januar sind Sie im Ruhestand, Sie werden aber das Beteiligungsverfahren in Unterkuhm trotzdem betreuen und abschliessen, wie kommt es dazu?

Ich habe das Projekt seit der öffentlichen Auflage 2017 sehr eng begleitet und zahlreiche persönliche Gespräche mit allen Beteiligten geführt. In den letzten zwei Jahren habe ich auch das Dialogverfahren, mit Unterstützung einer neutralen Beraterfirma, geleitet. In den gemeinsamen Workshops wurde intensiv gearbeitet und zahlreiche Inputs der Beteiligten wurden aufgenommen und in Varianten geprüft. Nun steht das Verfahren kurz vor Abschluss. Auf Wunsch der Mehrheit der Begleitgruppe sowie von Gemeinde- und Regierungsrat sollte das Dialogverfahren in der bestehenden Organisation abgeschlossen werden.

Sie waren für die bisherige Planung verantwortlich. Die Gegner dieser Planung werfen Ihnen deshalb Befangenheit vor, wie stehen Sie zu diesem Vorwurf?

Ich habe in diesem Projekt in meiner Funktion als Kantonsingenieur immer den Kanton als Bauherrschaft vertreten. Dies war, ist und bleibt im Dialogverfahren auch so. Insofern ist mein Auftrag und meine Interessenvertretung transparent. Inhaltlich haben wir inzwischen übrigens alle Fragen, welche aus dem Beteiligungsverfahren entstanden sind, aufgearbeitet. Ich begleite nun nur noch dessen Abschluss.

Die Bevölkerung oder zumindest Teile davon, sind mit der bisherigen Planung unzufrieden, hätten Sie anders vorgehen können oder liessen Sie die gesetzlichen Abläufe nicht zu?

Die Projektierung eines solchen Projektes hat viele gesetzliche und normative Rahmenbedingungen. Auf Bundesebene ist insbesondere das Eisenbahngesetz, das Behindertengleichstellungsgesetz und hier noch



Kantonsingenieur Rolf H. Meier trat Ende Januar in den Ruhestand: Das Beteiligungsverfahren des Projekts Böhlerknoten/WSB-Sanierung in Unterkuhm schliesst er noch ab. (Bild: zVg.)

der Denkmalschutz zu erwähnen. Zusätzlich sind zahlreiche nationale Normen für die Gestaltung des Verkehrsraumes und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Dazu sind die vorhandenen Platzverhältnisse in Unterkuhm nicht so tipptig, dass alle Auflagen mit optimalem Platz ausgebaut werden können.

Nun kommen noch vielerlei, zum Teil gegensätzliche, Interessen der unterschiedlichen Anspruchsgruppen, welche möglichst weitgehend berücksichtigt werden sollten. Dass es dabei bei einzelnen Gruppen zu Unzufriedenheiten kommen kann, ist nicht vermeidbar.

Wir haben bereits vor der öffentlichen Auflage viele Gespräche mit Gemeinderat und Grundeigentümern geführt und nach Kompromissen gesucht, wie wir das Projekt gestalten können. Auch wurde das Projekt vor der öffentlichen Auflage im Herbst 2017 an mehreren Informationsveranstaltungen vorgestellt.

Erst während der Auflage und öffentlichen Anhörung ist eine grössere Opposition, angeführt von der IG-Bahntunnel, an die Öffentlichkeit getreten. Darum soll nun das Dialogverfahren helfen, dass die unterschiedlichen Anspruchsgruppen die Anliegen der anderen verstehen und mithelfen können, gemeinsam getragene Kompromisse zu finden.

Auch betreffend Mitwirkungsverfahren herrscht Unzufriedenheit, haben Sie Verständnis dafür? Würden Sie rückblickend anders vorgehen?

Dafür habe ich ein gewisses Verständnis. Die ursprüngliche Planung hat vorgesehen, dass wir zunächst in einer Spurguppe, bestehend aus je zwei gleichberechtigten Personen pro Anspruchsgruppe die Themen und Kriterien definieren wollten, welche

dann mit einer breiteren Öffentlichkeit diskutiert und erarbeitet werden sollten. Die Zusammenstellung erfolgte auf Grundlage einer öffentlichen Aufforderung zur Mitwirkung. Neben den drei Bauherrenorganisationen BVU, AVA und Gemeinde waren vertreten: Anwohnende, Gewerbetreibende, Polizei, Kirche, Schule und Eltern, Radfahrer, Bahnkunden, Strassenverkehr, Politische Vertretung (3 Grossräte), Regionalplanungsverband, Moderiert wurde der Prozess durch eine neutrale und professionelle Begleitung.

In einem zweiten Schritt war ursprünglich geplant, im Rahmen von Grossgruppen-Workshops mit einer breiteren Öffentlichkeitsbeteiligung die vorher definierten Themen und Kriterien am vorliegenden Projekt zu diskutieren und mögliche Varianten oder Anpassungen aufzunehmen.

Diese Veranstaltungen hätten in der zweiten Hälfte 2020 beginnen sollen. Wegen der ständig wechselnden Corona-Massnahmen musste die Durchführung drei Mal verschoben und neu geplant werden. Schliesslich wurde das Verfahren in Workshops mit der ursprünglichen Spurguppe weiterbearbeitet. Dabei wurden Varianten skizziert, welche im Anschluss durch die Projektleitung und die Planungsbüros erarbeitet und durch die zuständigen Fachstellen (Verkehrssicherheit BVU, Bundesamt für Verkehr BAV, Bundesamt für Strassen ASTRA.) geprüft werden mussten.

Nun liegen aber die Ergebnisse dieser Variantenstudien vor und eine Bestvariante für das kurzfristige Sanierungsprojekt kann verabschiedet werden. Die Ergebnisse des Dialogverfahrens werden dann auch der Öffentlichkeit vorgestellt.

Momentan steht die Erarbeitung einer kurzfristigen Lösung im Vorder-

grund, interessanter ist aber die langfristige Lösung. Welche Probleme der Verkehrsführung müssen in Unterkuhm langfristig gelöst werden?

Als ein Ergebnis im Dialogverfahren hat man sich geeinigt, dass wir zwei parallele Aufgaben angehen müssen. Einerseits die kurzfristige Sanierung der vorhandenen Infrastruktur und andererseits eine langfristige Planung für die Entwicklung im Wynental. Dazu hat die Abteilung Verkehr des BVU im letzten Jahr eine Grundlagenanalyse in Auftrag gegeben. Eine langfristige Lösung muss auf die langfristige Entwicklung im ganzen Wynental abgestimmt sein. Die Grundlagen dazu sind Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung und die darauf basierende Verkehrsnachfrage. Dafür sind die gesetzlich vorgeschriebenen Planungsschritte und Richtplanverfahren schrittweise durchzuführen, bevor dann die Projektierungs- und Genehmigungsverfahren durchgeführt werden können. Erst dann kann gebaut werden. Die aktuell in Bau befindlichen Grossprojekte, wie die Umfahrungen Mellingen, Bad Zurzach oder die kürzlich eingeweihten Umfahrungen Sins und Brugg zeigen, dass solche Projekte rund 20 bis 25 Jahre Planung brauchen.

Und jetzt natürlich die Gretchenfrage: Wäre ein Bahntunnel dafür nicht die beste Lösung?

Ein Bahntunnel oder allenfalls eine Umfahrung wären grundsätzlich mögliche Massnahmen. Ein Bahntunnel ist dabei sowohl baulich wie kostenmässig eine riesige Herausforderung. Die ersten Vorstudien haben ergeben, dass ein rund 1200 Meter langer Tunnel mit je 250 Meter langen Rampen notwendig sind, mit einer unterirdischen Haltestelle. Für das dafür notwendige Bauverfahren müsste die Hauptstrasse rund ein Jahr gesperrt werden.

Auch muss im Rahmen des beschriebenen Planungsverfahrens eine Zweckmässigkeitsprüfung bestanden werden. Dazu muss ein positives Kosten/Nutzen-Verhältnis ausgewiesen werden. Beide Varianten bedingen enorme Investitionen, deren Finanzierung – nach heutiger Gesetzgebung – durch Kanton und Gemeinde getragen werden müssten. Eine Kostenbeteiligung durch den Bund ist zurzeit nicht zu erwarten.

Die Verfechter vom Bahntunnel sagen, es fehle nur schon am Willen, einen solchen ernsthaft zu prüfen. Stimmt das?

Nein, das würde ich so nicht sehen. Wie gesagt, haben bereits 2018 erste Vorstudien gezeigt und mit vergleichbaren Projekten versucht, die Grössenordnungen aufzuzeigen. Wir reden hier von Investitionen von sicher mehr als 200 Mio. Franken. Wir werden aber nun, im Rahmen der langfristigen Planung nochmals mögliche Varianten ausarbeiten lassen und auch die Kosten darstellen. Ich bin gespannt, ob daraus grundsätzlich neue Erkenntnisse oder Grössenordnungen gezogen werden können.

Die Staus an der Hoehauskreuzung im benachbarten Reinach sind «hausgemacht» und entstehen nicht wegen dem Durchgangsverkehr, was sagen die Verkehrszählungen eigentlich diesbezüglich beim Böhlerknoten?

Die aktuellen Zahlen liegen bei rund 10'000 bis 11'000 Fahrzeugen pro Tag. Davon sind in der Regel

mehr als die Hälfte sogenannter Ziel-Quellverkehr. Das heisst dieser Verkehr hat irgendwo im Gebiet den Anfang oder das Ziel der Fahrt oder sogar beides, zum Beispiel zum Einkauf.

Noch vor gut zehn Jahren war unter den Wynentaler Politikern ein Pfaffenbergstrassentunnel, von Oberkuhm Richtung Schöftland, eine Zukunftsvision. Könnte das eine langfristige Lösung zur Entlastung sein?

Ich glaube nicht, dass das der Befreiungsschlag sein könnte. Die Untersuchungen im Zusammenhang mit der Umfahrung Suhr haben gezeigt, dass von den rund 20 Tausend täglichen Fahrten, die von Gränichen her über die Autobahn nach Suhr fahren, je ca. zu einem Drittel Richtung Zürich, Aarau oder Bern fahren. Ein solcher Tunnel könnte also rund einem Drittel des Durchgangsverkehrs in Unterkuhm eine Abkürzung bieten, also etwa 2000 Fahrzeugen. Ein solcher Tunnel wäre rund 3,5 bis 4 km lang. Kürzlich wurde der Eppenbergtunnel der SBB mit 3,1 km eröffnet. Er hat 855 Mio. gekostet.

Welcher Lösungsansatz schwebt Ihnen vor?

Falls sich das regionale Wachstum stark entwickeln würde, wäre allenfalls eine Umfahrung fast einfacher zu realisieren. Allerdings müsste auch hier ein grosser Teil in einem Tunnel verlaufen, da es bereits eine sehr hohe Überbauungsdichte hat. Auch da wären die Kosten sicher im dreistelligen Millionenbereich. Eine solche Variante soll eben mit der langfristigen Planung auch geprüft werden.

Welche Probleme müssen in Unterkuhm kurzfristig gelöst werden?

Wir haben ein sehr grosses Sicherheitsdefizit und alle Infrastrukturen wie Bahnanlagen, Strasse und Werkleitungen der Gemeinde sind dringend sanierungsbedürftig. Alleine seit der Sistung des Projektes im November 2019 haben sich 13 polizeilich registrierte Unfälle mit Autos und Bahn ereignet. Zum Glück ohne grösseren Personenschaden. Das kurzfristige Projekt kann die Sicherheit und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit deutlich verbessern.

Welchen Zeithorizont hat das kurzfristige Projekt? Wann könnte Baustart sein, wie lange wäre seine Nutzungsdauer?

Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens wird das Projekt in die neue Projektorganisation im BVU übergeben. Dann wird eine neue öffentliche Anhörung gestartet und eine aktualisierte Kredit-Botschaft an den Grossen Rat erstellt. Danach wird das überarbeitete Projekt nochmals öffentlich aufgelegt. Wenn dann Baugenehmigung und Landerwerb abgeschlossen sind, könnte man frühestens 2024 bauen. Die normale Nutzungsdauer einer solchen Anlage ist in der Regel zirka 25 bis 30 Jahre.

Wie geht es nun mit dem Beteiligungsverfahren konkret weiter?

Sobald es die Corona-Massnahmen zulassen, werden wir den Abschluss-Workshop mit der Spurguppe durchführen und anschliessend werden Kanton, AVA und Gemeindebehörden gemeinsam die Bevölkerung über den Prozess, die Ergebnisse und das weitere Vorgehen orientieren.

Dies sollte, nach momentanen Einschätzungen, in diesem Frühling möglich sein.

Die gute Investition, die Zeitung der Region!