

Böhlerknoten: Doch ein WSB-Tunnel?

Die Ortsumfahrung für Unterkulm ist nach der Wirkungsanalyse vom Tisch – Kanton lässt nun Machbarkeit für Bahntunnel prüfen.

Katja Schlegel

Der Kanton prüft mit einer Machbarkeitsstudie, ob ein Bahntunnel langfristig die richtige Lösung für Unterkulm ist. Das hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt gestern mitgeteilt. Überraschend ist das nicht, eine Machbarkeitsstudie wurde bereits 2022 angekündigt – jedoch für beide langfristigen Varianten, Tunnel wie Umfahrung. Nun schreibt der Kanton: «Die Variante Ortsumfahrung wird aufgrund der geringen verkehrlichen Wirkung verworfen.» Die zwei notwendigen Bahnübergänge würden die Umfahrung so unattraktiv machen, dass die Entlastung des Dorfzentrums verhindert würde.

Das heisst: Die Tunnelvariante ist aus Sicht von Kanton und Gemeinde aktuell der einzig verbleibende Lösungsansatz, um das Platzproblem zu lösen. Mathias Niedermaier, Projektleiter beim BVU, bestätigt dies: «Ein Tunnel würde die Situation im engen Strassenraum deutlich verbessern.» So würde oberirdisch der notwendige Platz für beidseitige Velostreifen frei. Gleichzeitig betont Niedermaier, dass dieses Fazit einzig und allein die Wirksamkeit betreffe. «Aus der Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung im Wynental ergibt



In Unterkulm teilen sich verschiedene Verkehrsteilnehmer extrem wenig Raum.

Bild: Flurina Sirenio

sich kein Bedarf für einen Bahntunnel Unterkulm.»

Ob die Tunnelvariante auch die Machbarkeitsstudie übersteht, ist offen. Denn die Probleme sind offensichtlich: nicht nur, dass sich die Zugänglichkeit mit unterirdischen Bahnhöfen verschlechtert. Vor allem sind es die enormen Kosten und Risiken. In der Vergangenheit hiess es immer wieder, dass die Hauptstrasse für den Tunnelbau für mindestens ein Jahr komplett gesperrt werden müsste.

Und bei den Kosten sprach man von zwischen 200 und 300 Millionen Franken – zu tragen durch Kanton und Gemeinden, eine Kostenbeteiligung durch den Bund sei unwahrscheinlich. Zahlen, die den Tunnel bis dato in den Bereich des Unrealistischen gerückt hatten.

Konkretere Zahlen soll nun die technische Machbarkeitsstudie liefern, die von einem externen Fachbüro durchgeführt wird. «In der Studie wird unter anderem geklärt, wie lange der Tunnel

sein müsste, ob ein- oder zweigleisig, und wie viele unterirdische Bahnhöfe nötig wären», so Niedermaier. Sind solche Punkte definiert, lassen sich die Kosten und Risiken genauer beziffern.

Separate Veloführung in Planung

Die Ergebnisse werden in etwa einem Jahr vorliegen. Je nach Fazit wird die Tunnelvariante im Anschluss weiter vertieft. «Ein solches Projekt», schreibt das BVU auf seiner Website, «dauert

von der Richtplanung über die Projektierung, das Genehmigungsverfahren für die Finanzierung und die Baugenehmigung bis über den Landerwerb und die Realisierung rund 25 Jahre».

Zur kurzfristigen Lösung teilt das BVU mit, dass das Sanierungsprojekt (Verkehrssicherheit, Werkleitungen, Anpassungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz) aktuell erarbeitet und wohl Mitte Jahr dem Grossen Rat zur Kreditgenehmigung vorgelegt werde (aktuellste Zahlen rechnen mit Gesamtkosten von 22,4 Millionen Franken). «Das Sanierungsprojekt verbessert die verkehrliche Situation für alle Beteiligten entlang der Ortsdurchfahrt und insbesondere beim Böhlerknoten», so die Mitteilung. Jedoch sei der Platz zu knapp für einen Velostreifen, der Veloverkehr werde deshalb im Sanierungsprojekt weiterhin im Mischverkehr geführt.

Aber: Kanton und Gemeinde planen eine separate parallele Veloführung zur Kantonsstrasse. «Sie erfolgt westlich der Ortsdurchfahrt über bestehende Gemeindestrassen und einen zu erstellenden Veloweg», heisst es. Man strebe eine möglichst rasche Umsetzung an; die Gemeinde habe die Planung bereits aufgenommen.

Der Knopf mit dem Knoten

Die Sanierung der Unterkulmer Hauptstrasse ist überfällig. Seit 2012 wird am Projekt gearbeitet, doch hängt es an der Entflechtung des Böhlerknotens fest. Nachdem sich die Bevölkerung gegen die 2017 präsentierte Kreiselösung heftig gewehrt hatte, beschlossen Gemeinde und Kanton 2018, die Kreuzung als T-Knoten zu planen (schon damals wurde die Tunnelvariante geprüft). Ab 2018 schaltete sich die IG Bahntunnel-Kulm in die Diskussion ein und forderte mittels Petition, der Kanton solle die Tunnelvariante ernsthaft prüfen.

Im Sommer 2018 beantragte der Regierungsrat den Kredit für die Realisierung des T-Knotens. Auf Antrag des Zetzwiller EDU-Grossrats Rolf Haller wurde es aber zugunsten eines Dialogverfahrens auf Eis gelegt. Anfang 2022 zog der Regierungsrat die Botschaft zur Überarbeitung zurück.

Im April 2022 wurde das Dialogverfahren abgeschlossen. Das Ergebnis: Statt einer einzigen Lösung werden deren zwei angestrebt, eine kurzfristige (Sanierung) und eine langfristige (Tunnel oder Umfahrung). (ksc)

Jura Cement kann loslegen

Nach über drei Jahren wurde die Erweiterung des Steinbruchs Auenstein-Veltheim bewilligt.

Florian Wicki

Grosse Erleichterung für die Jura-Cement-Fabriken AG (JCF): Die Bewilligung für die Erweiterung der Steinbrüche Jakobsberg und Oberegg ist nun gültig. Die JCF bezieht daraus für ihre Zementproduktion in Wildegg Kalk und Mergel. Weil die Stoffe nun aber zur Neige gehen, muss

das Unternehmen die Steinbrüche, die auf Auensteiner und Veltheimer Gemeindegebiet liegen, erweitern.

Die beiden Gemeindeversammlungen haben dem Unterfangen bereits im Januar 2020 zugestimmt. Im April vor einem Jahr erteilten die Gemeinderäte der JCF die Bewilligung für das neue Abbaugelände Jakobsberg-

Steinbitz-Unteregge. Aufgrund zweier Einsprachen war die Bewilligung beim Rechtsdienst des Kantons hängig.

Mit den Einsprechern habe man sich geeinigt, erklärte Marcel Bieri, Betriebsleiter des Werks in Wildegg, gegenüber dem Regionaljournal Aargau-Solothurn: «Da fällt einem ein grosser Stein vom Herzen, für

die nächsten 20 bis 25 Jahre sind unsere Rohstoffe gesichert.» Die Einsprachen seien zurückgezogen worden. Die JCF wolle dafür die Sprengungen in den Steinbrüchen genauer überwachen, damit es nicht zu viele Erschütterungen gebe.

Im August soll das Gebiet Oberegg gerodet werden. Danach startet der Abbau.



Der Steinbruch der Jura Cement Fabriken AG in Auenstein und Veltheim: Nun wurde die Erweiterung bewilligt. Bild: Sandra Ardizzone

ANZEIGE



Vertrauen verbindet. www.hbl.ch

Mobile Banking – easy und unkompliziert.

Mehr dazu inkl. Video: www.hbl.ch/mobilebanking



Hypothekarbank
Lenzburg