



Lenzburg-Seetal

Vier Wege führen um Wildegg

Bis 2027 will der Kanton eine Bestvariante für eine Umfahrung finden, um Möriken-Wildegg vom Verkehr zu entlasten.

Leandra Sommaruga

Auf der Achse Aarau-Brugg staut es regelmässig. Schon 2011 hat der Kanton erkannt, dass eine Umfahrung von Wildegg sinnvoll wäre, um das Dorf zu entlasten. Er setzte die Umfahrung im Richtplan fest. 2024 kam die Planung dann ins Rollen. Dazu hat das Departement für Bau, Verkehr und Umwelt gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden Möriken-Wildegg, Auenstein, Holderbank, Niederlenz, Rupperswil und Veltheim begonnen, diverse weitere Möglichkeiten auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen. Vier Varianten kommen jetzt in die nächste Runde. Das schreibt der Kanton in einer Mitteilung.

Die Varianten, die nun vertieft analysiert werden, sind folgende: erstens, die Nordumfahrung gemäss kantonalen Richtplan; zweitens, die Nordumfahrung mit Verlängerung entlang Bahntrasse bis nach Holderbank; drittens, die Südumfahrung mit Tunnelführung und Zwischenanschluss an die Lenzburgerstrasse; und viertens, die Bündelung von Bahn- und Strasseninfrastruktur.

Warum eine Südumfahrung zur Option wird

Doch warum macht sich der Kanton die Mühe, diverse Varianten zu prüfen und setzt nicht einfach jene um, die im Richtplan festgesetzt ist? Dominik Kramer, Leiter Sektion Verkehrsplanung, Departement Bau, Verkehr und Umwelt erklärt: «Mit der Zweckmässigkeitsprüfung wollen wir herausfinden, welche Umfahrung verkehrlich und räumlich den grössten Nutzen erzielt, bautechnisch umsetzbar und finanziell tragbar ist.»

Doch wäre eine Südumfahrung – die neben einer Nordumfahrung infrage kommt – baulich und finanziell wirklich realistisch? «Interessant an der Südumfahrung ist, dass sie mehr Verkehr aus Wildegg herausbringt», sagt Kramer. Wer nämlich von Brugg nach Lenzburg fährt, wäre mit der Nordumfahrung immer noch gezwungen, das Zentrum von Wildegg zu passieren. Mit



Der Aare entlang an der Abwasserreinigungsanlage vorbei (Bildmitte) könnte die Umfahrung führen. Archivbild: Alex Spichale Stand: September 2022

einer Südumfahrung jedoch würde der Verkehr nach Lenzburg mit der Umfahrung ebenfalls abgefangen. Der Haken dieser Option: Sie würde deutlich teurer.

In der zweiten Phase werden die Kosten der verschiedenen Varianten genauer ins Auge gefasst. Das Credo dabei: Pro investierten Franken soll ein möglichst grosser Nutzen erzielt werden. «Die Kosten sind ein wesentlicher Punkt, aber nicht der einzig Wichtige», sagt Kramer. Auch die verkehrliche Wirkung, der Nutzen für die Siedlung und die technische und umweltrechtliche Machbarkeit sind wichtige Faktoren, die es zu berücksichtigen gelte.

«Die Variante, die am meisten Konflikt bringt»

Eine platzsparende Variante, die ebenfalls neu ist, wäre die Zusammenlegung der Bahn- und Strasseninfrastruktur. Da sie mitten durch das Siedlungsgebiet führt, bräuchte es erst aber Abklärungen, ob und wo eine Li-

nienführung möglich wäre. Klar ist, dass diese Variante grösstenteils unterirdisch verlaufen müsste. Tunnels seien allerdings auch bei der Nord- oder Südumfahrung vorgesehen, sagt Kramer und ergänzt: «In der Tendenz haben es jene Bauten einfacher, die man nicht sieht.»

Gegenüber der Zusammenlegung der Bahn- und Strasseninfrastruktur ist Jeanine Glarner, Gemeindeamman von Möriken-Wildegg, eher skeptisch: «Es ist sicher die Variante, die mit der Siedlungsentwicklung am meisten Konflikt bringt.» Grundsätzlich sei man in der Gemeinde aber froh, dass es mit der Planung vorwärtsgelut.

Eine favorisierte Variante hat Glarner nicht. «Die verkehrliche Wirkung ist für uns entscheidend.» Denn für Möriken-Wildegg bedeutet diese Umfahrung mehr als nur weniger Stau. So hängt beispielsweise die gesamte Planung des Gebiets Hinterwildegg davon ab, ob dieses über eine Umfahrung erschlos-

sen werden kann. Und wenn die Gemeinde für den Veloverkehr eine gute Lösung finden wolle, ist für Glarner klar: «Die Kantonsstrasse muss aus dem Dorf raus.»

Holderbank wünscht verlängerte Umfahrung

Dennoch versteht Jeanine Glarner, dass andere Gemeinden bei der Planung auch noch ein Wörtchen mitreden wollen. Dies tat etwa Holderbank. «Wir waren mit der ursprünglichen Variante nicht glücklich», sagt Gemeindeamman Urs Pfründer. Er brachte ein, die Umfahrung zu verlängern, damit der gesamte Verkehr nicht bloss leicht verschoben durch Holderbank fährt, sondern auch das Nachbardorf von der Umfahrung profitieren kann.

Mit der Option «Nordumfahrung mit Verlängerung Holderbank» würden zwei Drittel des Dorfes vom Durchgangsverkehr verschont. Ausserdem könne der Verkehr aus dem Industriegebiet Schachen direkt zur

Autobahn gelenkt werden, ohne dass dieser wie bisher durch das Dorf fahren muss.

Baustart vor 2040 nicht realistisch

Und wie geht es jetzt weiter? Der Kanton will diesen Prozess bis Anfang 2027 abschliessen. «Falls wir in der dritten Phase eine Bestvariante finden, wird geschaut, wie das Zentrum profitieren und das Ortsbild aufgewertet werden kann», sagt Kramer. Dazu gehört beispielsweise, mehr Fläche für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Raum zu schaffen.

Die Umfahrung kann dann allerdings nicht einfach gebaut werden. Erst muss diese im Richtplan festgesetzt werden. Dazu ist ein Entscheid im Grossen Rat nötig. Danach folgt die Projektierung mit Kostenvorschlag, was ebenfalls vom Grossen Rat gutgeheissen werden muss und dann erst kommt es zur Projektauflage. Somit ist der Baustart gemäss Kanton wohl ab 2040 realistisch.