



**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

2. April 2026

**ANHÖRUNGSBERICHT**

---

Anpassung des Richtplans;  
Anpassung Richtplaneintrag Wohlen, Süd-Umfahrung  
(Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Nr. 46)

---

## Inhaltsverzeichnis

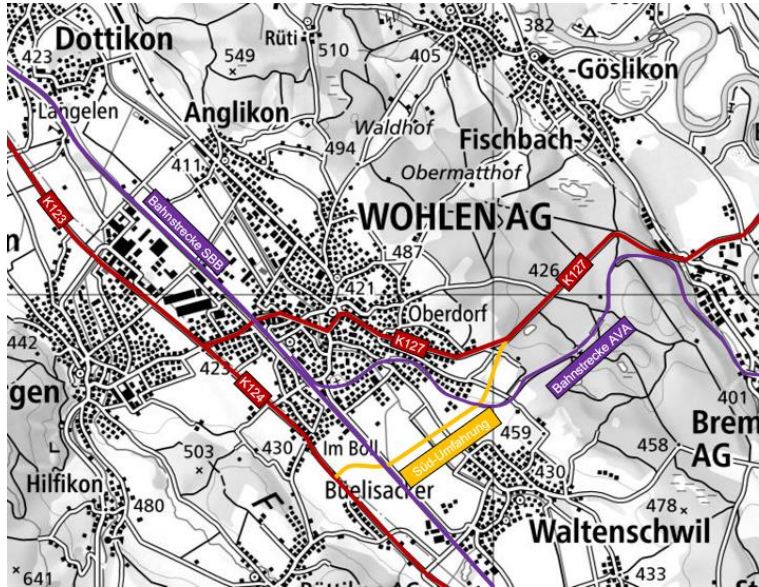
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Ausgangslage</b> .....	<b>7</b>
1.1 Vorgeschichte.....	7
1.2 Raumplanerische Ausgangslage .....	8
1.3 Verkehrsplanerische Ausgangslage .....	9
1.3.1 Strassennetz .....	9
1.3.2 Öffentlicher Verkehr .....	10
1.3.3 Veloverkehr .....	11
1.4 Umweltplanerische Ausgangslage .....	12
1.5 Entwicklung Bevölkerung und Arbeitsplätze .....	13
1.6 Gesamtverkehrliche Planungen .....	13
1.6.1 Agglomerationsprogramm.....	13
1.6.2 Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen .....	14
1.6.3 Kommunaler Gesamtplan Verkehr.....	14
1.7 Fachliche Grundlagen .....	14
<b>2. Handlungsbedarf</b> .....	<b>15</b>
<b>3. Umsetzung</b> .....	<b>16</b>
3.1 Vorgehen.....	16
3.2 Untersuchte Varianten .....	17
3.2.1 Grobevaluation Umfahrungskorridor.....	17
3.2.2 Variantenfächer .....	18
3.2.3 Verkehrliche Wirkung.....	22
3.2.4 Kostenschätzung.....	24
3.3 Variantenbewertung .....	24
3.3.1 Bewertungsverfahren .....	24
3.3.2 Kriterien für die Variantenbewertung .....	25
3.3.3 Resultate der Variantenbewertung .....	26
3.4 Konsequenz der Zweckmässigkeitsbeurteilung für eine Umfahrungslösung .....	28
3.4.1 Kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation.....	29
3.4.2 Langfristige Handlungsoptionen zur Verbesserung der Verkehrssituation.....	31
3.5 Gründe für die Anpassung des Richtplans .....	33
3.6 Einbezug von Gemeinde, Region und Bevölkerung .....	33
<b>4. Interessenabwägung zentraler Richtplaninhalte</b> .....	<b>35</b>
4.1 Siedlung .....	36
4.1.1 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) (RP-Kapitel S 1.3) .....	36
4.1.2 Wohnschwerpunkte (RP-Kapitel S 1.9) .....	36
4.1.3 Siedlungstrenngürtel (RP-Kapitel S 2.1).....	36
4.2 Landschaft.....	37
4.2.1 Wildtierkorridore (RP-Kapitel L 2.6) .....	37
4.2.2 Fruchtfolgefläche (RP-Kapitel L 3.1).....	37
4.2.3 Lebensraum Wald (RP-Kapitel L 4.1) .....	37
4.3 Mobilität .....	38
4.3.1 Kantonsstrassen (M 2.2).....	38
4.3.2 Öffentlicher Verkehr – Infrastruktur (RP-Kapitel M 3.2).....	39
4.3.3 Kombinierte Mobilität (RP-Kapitel M 5.1).....	39
4.4 Versorgung.....	39
4.4.1 Grundwasser und Wasserversorgung (RP-Kapitel V1.1) .....	39
4.5 Abwasser und Abfallentsorgung .....	40

4.5.1 Abfallanlagen und Deponien (RP-Kapitel A2.1).....	40
4.6 Fazit der Interessenabwägung.....	40
<b>5. Rechtsgrundlagen.....</b>	<b>41</b>
<b>6. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung .....</b>	<b>41</b>
<b>7. Auswirkungen.....</b>	<b>41</b>
7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton.....	41
7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft.....	42
7.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft.....	43
7.4 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima.....	44
7.5 Auswirkungen auf die Gemeinden .....	45
7.6 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen.....	45
<b>8. Wirkungskontrolle.....</b>	<b>45</b>
<b>9. Weiteres Vorgehen.....</b>	<b>45</b>

## Zusammenfassung

Die Südumfahrung Wohlen ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen. Die Südumfahrung soll die Bünztalachse (Kantonsstrasse 124 Farnstrasse) mit der Kantonsstrasse 127 Bremgarterstrasse verbinden und das Zentrum von Wohlen vom Verkehr entlasten. Der Richtplaneintrag zur Südumfahrung basiert auf einem generellen Projekt aus den 1980er Jahren. Neben der Siedlungsentwicklung und der verkehrlichen Entwicklung haben sich seither weitere Rahmenbedingungen geändert. Namentlich wurde im Bereich des Richtplaneintrags zwischen Wohlen und Waltenschwil ein Hochwasserrückhaltebecken realisiert und die Bünz renaturiert.

Abbildung 1: Wohlen mit den Hauptverkehrsstrassen K123, K124 und K127; den Bahnstrecken der SBB und AVA sowie dem Richtplaneintrag Süd-Umfahrung



Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau die Prüfung einer Umfahrung von Wohlen in Auftrag gegeben. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurden fünf Umfahrungsvarianten detailliert auf ihre Machbarkeit, ihre verkehrliche Wirkung sowie bezüglich ihrer Auswirkungen auf Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft geprüft.

Vier der fünf geprüften Varianten liegen im Bereich des heutigen Richtplaneintrags im Korridor zwischen Wohlen und Waltenschwil. Die Varianten unterscheiden sich durch ihre Lage, die Länge und die Anzahl der Tunnelabschnitte. Neben den vier Varianten im Bereich des heutigen Richtplaneintrags wurde zusätzlich eine rund drei Kilometer lange Tunnelvariante unter dem Siedlungsgebiet von Wohlen geprüft.

Die Variantenbeurteilung kommt zum Schluss, dass keine der Umfahrungsvarianten zweckmässig ist. Eine Umfahrung würde zwar eine verkehrliche Entlastung bewirken. So könnte beispielsweise der Verkehr auf der Zentralstrasse im Abschnitt zwischen Postplatz und Kirchenrain im Zentrum von Wohlen mit einer Umfahrung um bis zu 20 % reduziert werden. Die Entlastungswirkung ist insgesamt aber nicht genügend hoch, als dass sich dadurch die negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm- und Luftbelastung wesentlich reduzieren würden oder dass sich aufgrund der Verkehrsentlastung wesentliche Verbesserungen für die Aufenthaltsqualität, den öffentlichen Verkehr (öV) oder den Fuss- und Veloverkehr ergeben würden. Die Entlastungswirkung einer Umfahrung von Wohlen ist gering, weil der Anteil des Durchgangsverkehrs im Zentrum von Wohlen relativ klein ist und sich auf verschiedene Fahrbeziehungen aufteilt. Als regionales Zentrum hat Wohlen hingegen einen grossen Anteil Quell-/Zielverkehr sowie auch einen erheblichen Binnenverkehr. Somit kann nur eine verhältnismässig kleine Verkehrsmenge aus dem Zentrum von Wohlen auf eine Umfahrung verlagert werden.

Demgegenüber weisen alle Varianten negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft aus. Konkret wirken sich die Umfahrungsvarianten negativ auf das Grundwasser aus, auf Lebensräume und Schutzgebiete für Flora und Fauna, auf Naherholungsgebiete für die Bevölkerung und auf das Orts- und Landschaftsbild.

Die Tunnelvariante unter dem Siedlungsgebiet von Wohlen vermag die negativen Auswirkungen am besten zu reduzieren, weist aber mit rund 350 bis 650 Millionen Franken (500 Millionen Franken +/- 30%) gleichzeitig die mit Abstand grössten Kosten auf. Hinsichtlich der untersuchten Umfahrungsvarianten im Bereich des Richtplaneintrags zwischen Wohlen und Waltenschwil wird eine Variante mit einer gegenüber dem Richtplaneintrag leicht angepassten Linienführung und zwei langen Tunnelabschnitten aus einer gesamtheitlichen Sicht am besten bewertet.

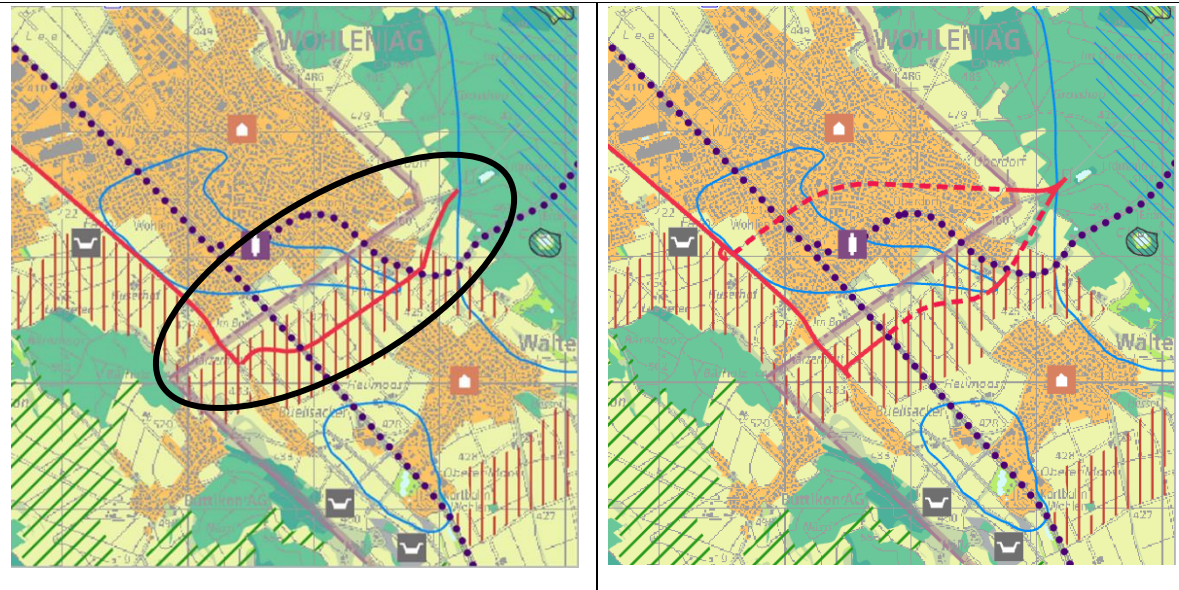
Bei keiner Umfahrungsvariante rechtfertigen die durch die Entlastung erzielten Vorteile die negativen Auswirkungen auf die Umwelt, das Landschafts- und Ortsbild sowie die hohen Kosten. Aufgrund der Resultate aus der ZMB wird eine Umfahrung von Wohlen nicht prioritär weiterverfolgt.

Kurz- bis mittelfristig soll die Umsetzung anderer Massnahmen die Verkehrssituation in Wohlen verbessern. Dazu gehören insbesondere Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr, die Aufwertung der Strassenräume sowie die Umsetzung eines Verkehrsmanagements. Bei einem Verkehrsmanagement wird mit punktuellen Massnahmen das bestehende Strassennetz optimiert und besser genutzt. Damit kann die Verkehrsbelastung im Zentrum von Wohlen während den Hauptverkehrszeiten reduziert werden und die Fahrplanstabilität des Busverkehrs verbessert werden. Auch in anderen Kernstädten im Kanton Aargau haben sich Verkehrsmanagement-Massnahmen bewährt. Für den motorisierten Verkehr ist der Kanton an der Projektierung und Realisierung von Knotenausbauten in Wohlen (Knoten K123/K127/K252 Bullenberg), Villmergen (Knoten K123/K378 Schwimmbad), Dintikon (Knoten K123/KK387 Langelen) und Hendshiken (Knoten K123/K376) beteiligt. Das Strassenbauprojekt A1-Zubringer/Knoten Neu Hof in Lenzburg wurde bereits realisiert. Zudem sind diverse weitere Massnahmen im Bünzthal, Reusstal und Limmattal zur Verbesserung des Verkehrsablaufs in Planung oder bereits in der Projektierung.

Falls die alternativen Massnahmen nicht die erwünschte Wirkung erzielen und/oder aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen eine Neubeurteilung erforderlich ist, soll eine Umfahrung eine langfristige Handlungsoption bleiben. Der bestehende Richtplaneintrag zur Südumfahrung Wohlen soll aufgrund der Erkenntnisse aus der ZMB folgendermassen angepasst werden:

**Ersatz des bestehenden Richtplaneintrags "Wohlen, Süd-Umfahrung" (Zwischenergebnis) durch einen neuen Eintrag "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Mitte" (Zwischenergebnis) und einen neuen Eintrag "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Süd" (Zwischenergebnis).**

Abbildung 2: links: bestehender Richtplaneintrag "Wohlen, Süd-Umfahrung" (Zwischenergebnis), rechts: Anpassung Richtplaneintrag mit den neuen Einträgen "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Mitte" und "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Süd"

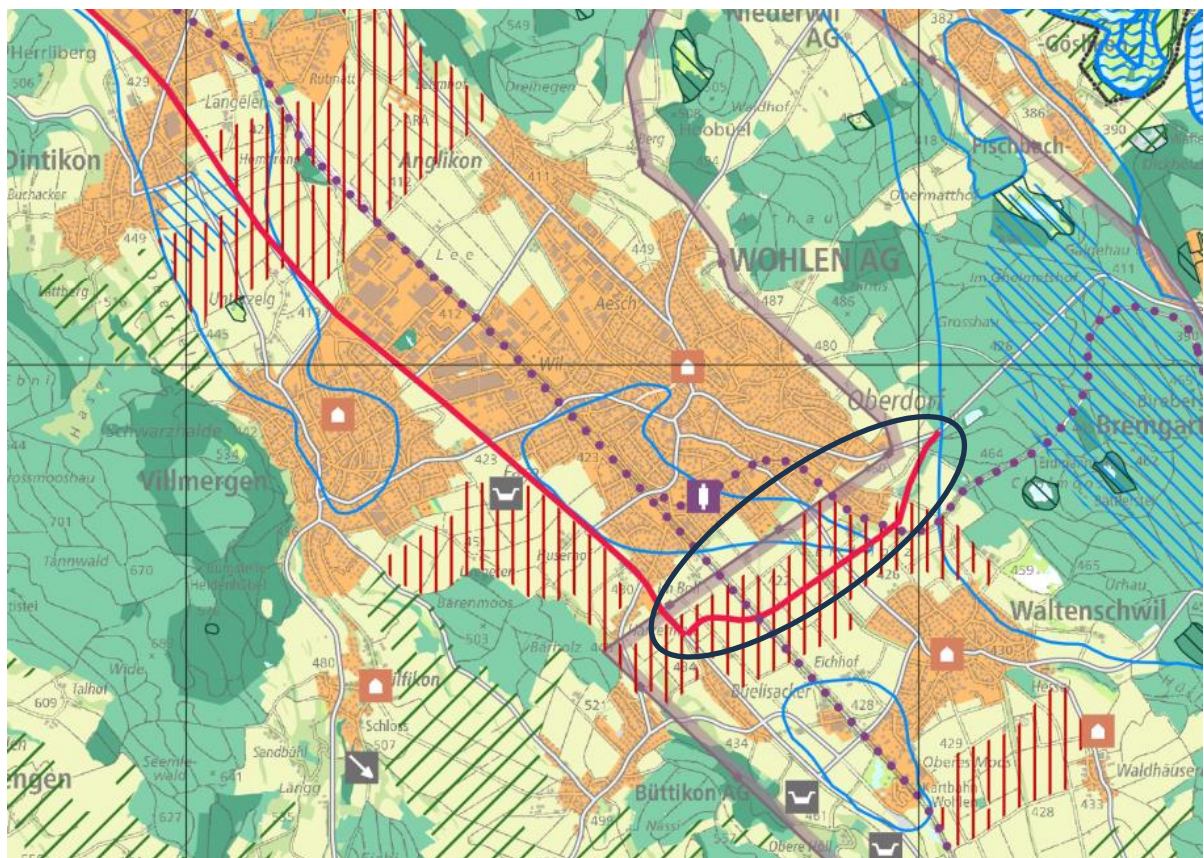


## 1. Ausgangslage

Die Südumfahrung Wohlen ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen. Im kantonalen Richtplan wird damit ein kantonales Interesse an der Trasseerfreihaltung für eine allfällige Ergänzung des Kantonsstrassennetzes ausgewiesen. Die Südumfahrung soll die Bünztalachse (Kantonsstrasse 124 Farnstrasse) mit der Kantonsstrasse 127 Bremgarterstrasse verbinden und dadurch einen Beitrag zur verkehrlichen Entlastung des Zentrums von Wohlen leisten.

Der bestehende Richtplaneintrag sieht eine oberirdische Linienführung vor und knüpft im Westen im Gebiet Bäumlacher an die K124 an, quert dann die Bahnstrecke der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die landwirtschaftlich genutzte Bünzebene, die Bünz sowie die Bahnstrecke der Aargau Verkehr AG (AVA) und knüpft östlich von Wohlen im Gebiet Brunnenmoos an die K127 an.

Abbildung 3: Richtplaneintrag Nr. 46, Wohlen Süd-Umfahrung (schwarz eingekreist)



### 1.1 Vorgeschichte

Bereits in den 1960er-Jahren war eine Umfahrung Wohlens ein Thema. Im Jahr 1980 erarbeitete das Baudepartement ein generelles Projekt für eine Südumfahrung Wohlen, dessen Linienführung als Grundlage für die Aufnahme in den Richtplan und auch für den Landerwerb entlang dieser Achse bildete. Die Trassierung erfolgte primär aus einer verkehrstechnischen Perspektive. Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr war damals noch kein wichtiges Thema, das Raumplanungsgesetz war auf Bundesebene erst eingeführt worden.

Die Südumfahrung Wohlen wurde 1996 im ersten kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis aufgenommen<sup>1</sup>. Das kantonale Interesse lag damals an der Trasseefreihaltung für eine allfällige spätere Netzergänzung. Gemäss Erläuterungsbericht wurde das Trasse im Zusammenhang mit einer Güterregulierung und auf Basis des generellen Projekts aus dem Jahr 1980 ausgeschieden. Begründet wurde die Aufnahme als Zwischenergebnis mit der Abstimmung zwischen Siedlung Verkehr (Immissionsschutz) und der Funktionsfähigkeit respektive Optimierung des Kantonsstrassennetzes. Die Aufnahme erfolgte mit dem Hinweis, dass es sich um eine reine Trasseefreihaltung handle und der Bedürfnisnachweis für den Bau einer Umfahrung ausstehend sei.

Die Südumfahrung wurde 2011 im Richtplan als Zwischenergebnis bestätigt, auch wenn die geforderte gesamtheitliche, alle relevanten Wirkungen umfassende Beurteilung im Sinn der Nachhaltigkeit nicht vorgenommen wurde und der Bedürfnisnachweis weiter fehlte.

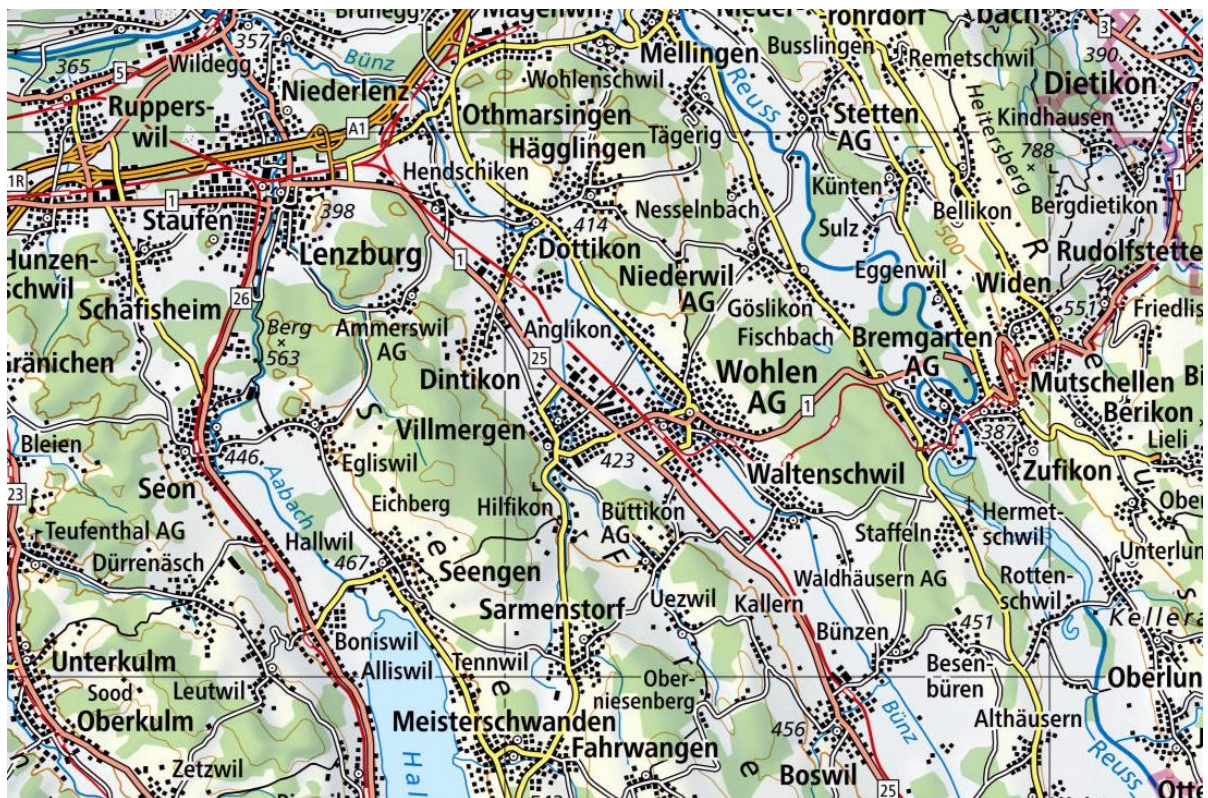
Der Richtplaneintrag zur Südumfahrung Wohlen als Zwischenergebnis erfolgte somit primär, um das Trasse einer möglichen Umfahrungsstrasse im Zusammenhang mit der Güterregulierung Wohlen-Waltenschwil freizuhalten.

## 1.2 Raumplanerische Ausgangslage

Wohlen ist mit rund 17'000 Einwohnern die viertgrösste Gemeinde des Kantons Aargau. Mit rund 8'000 Arbeitsplätzen hat Wohlen zudem auch eine regionale Bedeutung als Wirtschaftszentrum. Wohlen ist gemäss Richtplan eine Kernstadt, verfügt als solche über diverse zentrale Einrichtungen und ist ein verkehrlicher Knotenpunkt. Zudem hält der kantonale Richtplan für Wohlen einen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und einen Wohnschwerpunkt (WSP) fest.

Durch die Siedlungsentwicklung sind Wohlen und Villmergen über die letzten Jahrzehnte sehr nah zusammengewachsen. Zu allen anderen umliegenden Gemeinden besteht eine klare Abgrenzung des Siedlungsgebiets durch landwirtschaftlich genutzte Flächen oder durch Waldflächen.

Abbildung 4: Lage von Wohlen im Bünztal



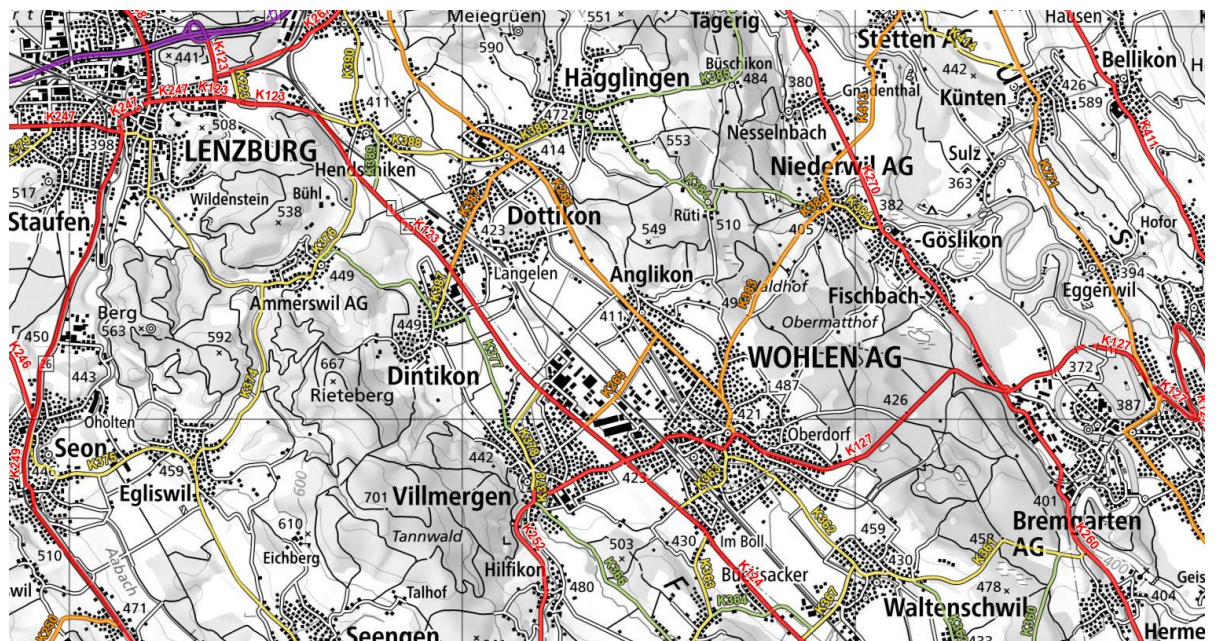
<sup>1</sup> Richtplanung Kanton Aargau, 1996 (Richtplantext, Richtplan-Gesamtkarte und Erläuterungsbericht)

## 1.3 Verkehrsplanerische Ausgangslage

### 1.3.1 Strassennetz

Die Hauptverkehrsstrasse K127 verbindet das Bünzthal mit dem Reusstal und dem Grossraum Zürich. Während die Bünzthalachse (K123 respektive K124) als Nord-Süd-Verbindung bereits in den 1930er-Jahren an Wohlen vorbei trassiert wurde, zwängt sich der West-Ost-Verkehr nach wie vor durch das Zentrum und die Wohngebiete von Wohlen. Bis zur Eröffnung des Baregg隧nells 1970 verkehrte auch der Transitverkehr durch Wohlen (Hauptstrasse 1). Mit der Eröffnung der Umfahrung Bremgarten 1989 und der A4 im Knonaueramt (2009) erhielt die K127 wieder eine überregionale Bedeutung. Die Verkehrsbelastung auf der K127 ist mit einem DTV von rund 17'000 Fahrzeugen im Westen auf der Villmergerstrasse und rund 14'000 Fahrzeugen im Osten am Ortsrand Richtung Bremgarten entsprechend hoch. Im Dorfzentrum führt der zusätzliche Verkehr der K266 (Anglikerstrasse), der K362 (Waltenschwilerstrasse), der K363 (Friedhofstrasse) und der K383 (Niederwilerstrasse) zu Verkehrsmengen zwischen 10'000 und 17'000 Fahrzeugen pro Tag auf den einzelnen Strassenabschnitten. Die teilweise engen Querschnitte, unübersichtliche Strassenführungen sowie die zum Teil fehlenden oder unzureichend dimensionierten Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen verschärfen die Situation auf dem Strassennetz.

Abbildung 5: Kantonsstrassennetz im Raum Wohlen



### 1.3.2 Öffentlicher Verkehr

Das Rückgrat der öV-Erschliessung bilden in Wohlen die vier S-Bahn-Linien S17, S25, S26, und S42. Die Feinverteilung erfolgt durch ein dichtes Busnetz, welches sich aus Ortsbussen und Regionalbussen zusammensetzt. Der Grossteil des Siedlungsgebietes von Wohlen liegt in den öV-Güteklassen C oder D. Wohlen verfügt somit über ein attraktives öV-Angebot. Allerdings können insbesondere während den Verkehrsspitzen am Abend die grossen Verkehrsmengen auf den Ortsdurchfahrten zu Fahrzeitverlusten auf den Buslinien führen.

Mit dem Ausbauschritt STEP 2035<sup>2</sup> sollen folgende Angebotsverbesserungen realisiert werden:

- Durchgehender 30-Minuten-Takt Wohlen–Aarau–Olten für die S26
- Durchgehender 15-Minuten-Takt Wohlen–Lenzburg für die S25 / S26 mit Anschluss in Lenzburg nach Zürich
- Direktverbindung Wohlen–Zürich zur HVZ entfällt und wird dafür durchgehend durch die S42 (Muri–Wohlen–Othmarsingen) und S11 (Othmarsingen–Zürich) ersetzt.

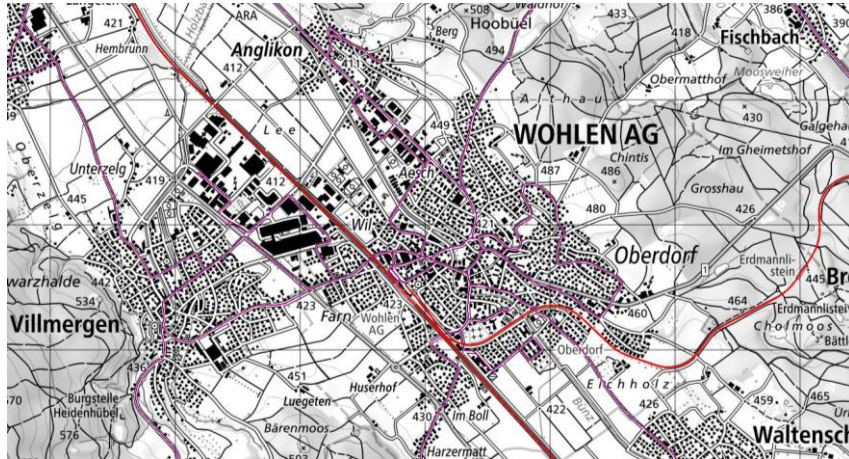
Auf dem Busnetz konnten diverse Angebotsverbesserungen bereits mit dem Fahrplanwechsel 2024 erzielt werden. Mit Einführung des 15-Minuten-Takts zwischen Wohlen und Lenzburg mit dem Ausbauschritt STEP 2035 (Umsetzung voraussichtlich 2040 ff.) wird auch auf dem Busnetz eine Taktverdichtung von dem heutigen 30-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt angestrebt.

Seitens Infrastruktur ist insbesondere der Ausbau des Bahnhof Wohlens zu einer modernen Verkehrsdrehscheibe von Bedeutung. Der Bahnhof Wohlen ist eine öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung. Er verbindet das nationale Bahnnetz mit der regionalen AVA-Bahn (früher Bremgarten-Dietikon-Bahn) sowie mit dem regionalen und lokalen Busnetz. Der Ausbau der Verkehrsdrehscheibe erfolgt in zwei Etappen: Die 1. Etappe mit dem Umbau des Bahnhofplatzes und der Realisierung eines neuen Bushofs wurde im Jahr 2022 abgeschlossen. Dabei wurden auch die Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) umgesetzt. In einer zweiten Etappe erfolgt die Verlegung des Freiverlads an einen Ersatzstandort und die Verlegung der AVA-Endhaltestelle auf die Flächen des heutigen Güterschuppens und Freiverladeareals. In diesem Zusammenhang wird auch das Trasse der AVA zum SBB-Gleisfeld hin verschoben.

---

<sup>2</sup> Hinweis: Die Planungen für den nächsten Ausbauschritt verzögern sich. Aufgrund der hohen Mehrkosten für den Bahninfrastrukturausbau und aufgrund des Volks-Nein zum Ausbauschritt der Nationalstrassen hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Projekt Verkehr '45 gestartet und die ETH Zürich mit einer unabhängigen Priorisierung der Ausbauprojekte (Strasse und Schiene, inklusive Berücksichtigung Agglomerationsprogramme) beauftragt. Mit dieser Priorisierung und der anschliessenden politischen Entscheidung durch den Bundesrat soll eine finanzierbare und gesamtheitlich abgestimmte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 sichergestellt werden. Das UVEK hat den Auftrag, dem Bundesrat die Vernehmlassungsvorlage für eine Botschaft 2027 bis Ende Juni 2026 vorzulegen. Im Rahmen dieses gestarteten Prozesses setzt sich der Kanton Aargau, wie bis anhin bei der Konsolidierung des Angebotskonzeptes 2035, auf Bundesebene dafür ein, dass die Anliegen des Kanton Aargaus, insbesondere der Angebotsausbau im Freiamt für die nächste Botschaft berücksichtigt und finanziert wird.

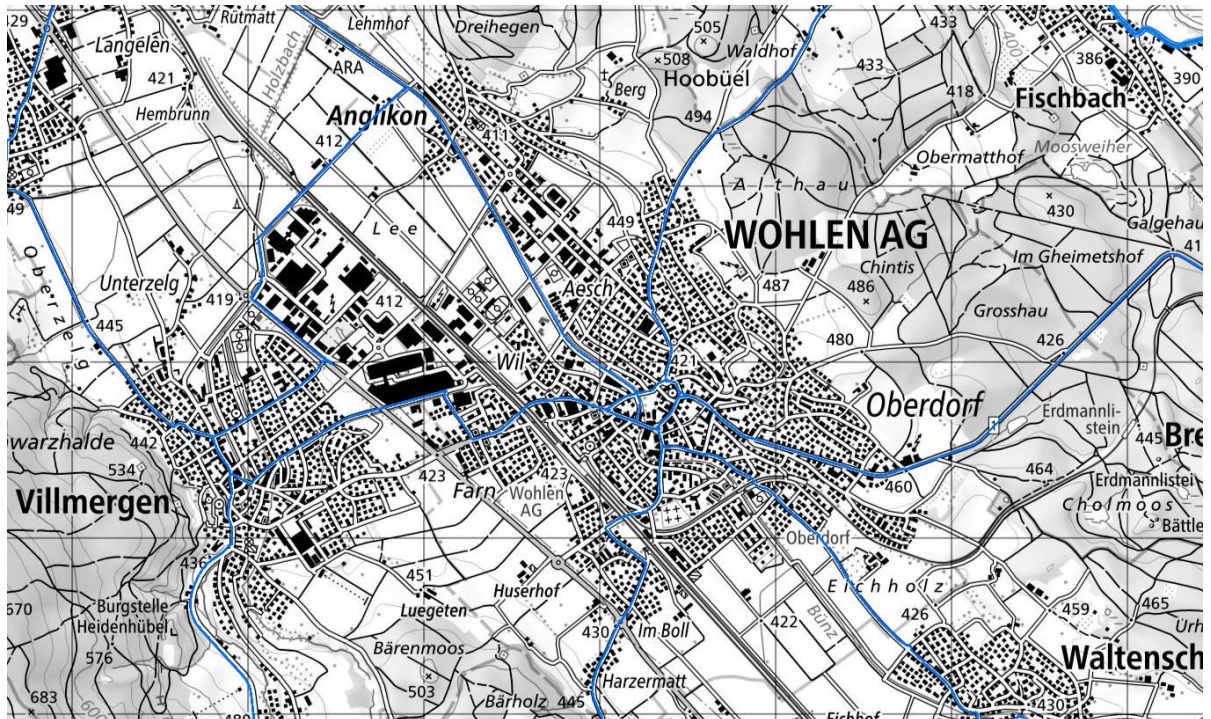
Abbildung 6: Bahn- und Busstrecken in Wohlen



### 1.3.3 Veloverkehr

Auch im kantonalen Velonetz spiegelt sich die regionale Bedeutung von Wohlen wider. Im Zentrum von Wohlen treffen diverse kantonale Velorouten aufeinander und verbinden Wohlen mit den umliegenden Gemeinden. Die Feinerschliessung verläuft über kommunale Velorouten, welche die kantonalen Velorouten ergänzen. Die Attraktivität des dichten Velonetzes wird durch fehlende oder nicht ausreichende Infrastrukturen geschmälert. Die Velostreifen auf den Ortsdurchfahrten entsprechen teilweise nicht den aktuellen Standards oder fehlen komplett, was auch den engen Platzverhältnissen und dem Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geschuldet ist. Auch die Verkehrsmengen des MIV und die teilweise wenig siedlungsverträglichen Strassenräume schmälern die Attraktivität für den Veloverkehr.

Abbildung 7: Netz der kantonalen Velorouten



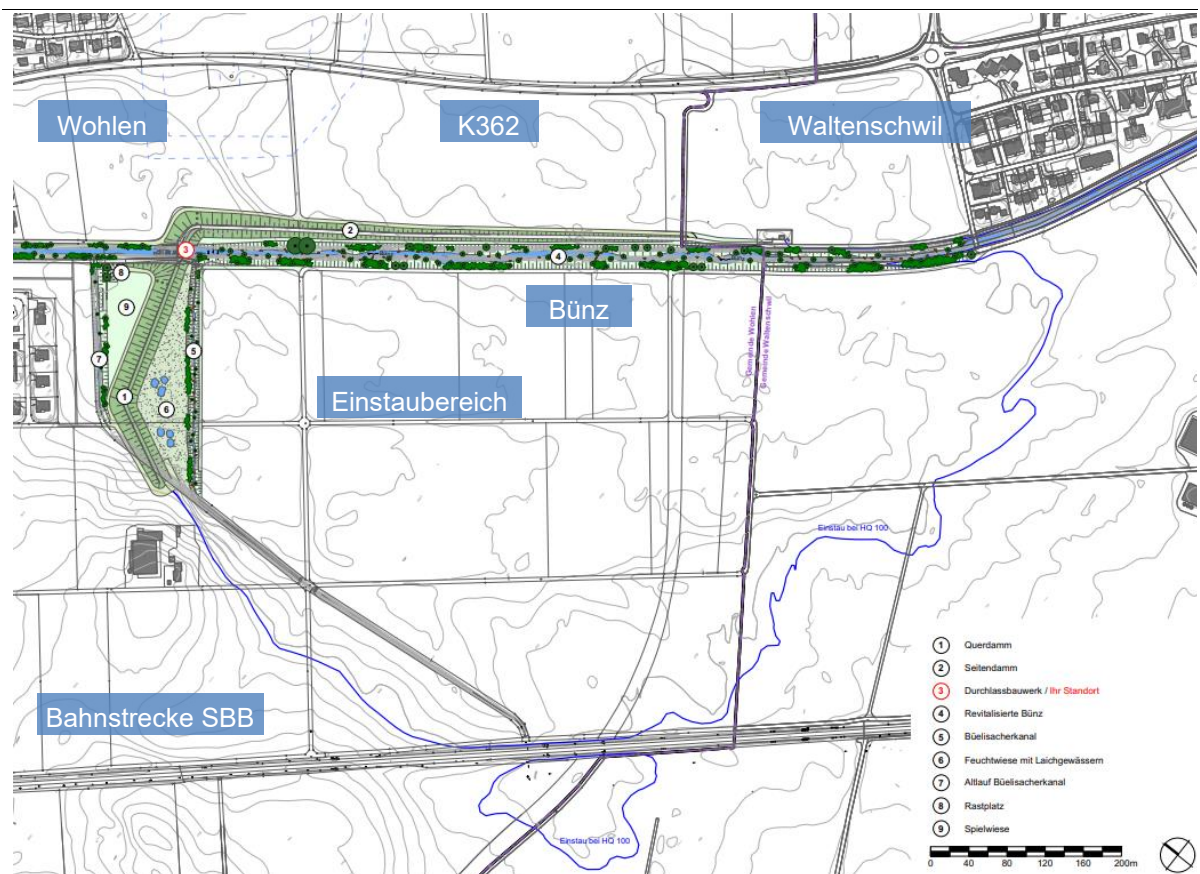
## 1.4 Umweltplanerische Ausgangslage

Aus umweltplanerischer Sicht sind im Zusammenhang mit dem Richtplaneintrag insbesondere das realisierte Hochwasserrückhaltebecken (HRB) Wohlen und die renaturierte Bünz relevant.

Das HRB Wohlen schützt die Bevölkerung und die Siedlungsgebiete an der Bünz in den Gemeinden Wohlen, Dottikon, Henschiken, Othmarsingen und Möriken-Wildegg vor Hochwasser. Das HRB verhindert Überflutungen in Wohlen und den nachfolgenden Gemeinden bis zu einem 100-jährlichen Hochwasserereignis (HQ 100).

Im Stauraum des Beckens wurde die Bünz auf einer Länge von 800 Metern revitalisiert. Seit der Renaturierung fließt die Bünz wieder in einem natürlichen Bachbett, welches Fischen und anderen Wasserlebewesen neuen Lebensraum bietet. Mit der Revitalisierung der Bünz entstand für die Bevölkerung ein attraktiver Naherholungs- und Freiraum mit Wegen und Zugängen zum renaturierten Gewässerlauf.

Abbildung 8: Hochwasserrückhaltebecken Wohlen mit renaturierter Bünz und Einstaubereich bei einem 100-jährlichen Hochwasserereignis (Fläche innerhalb der blauen Linie)

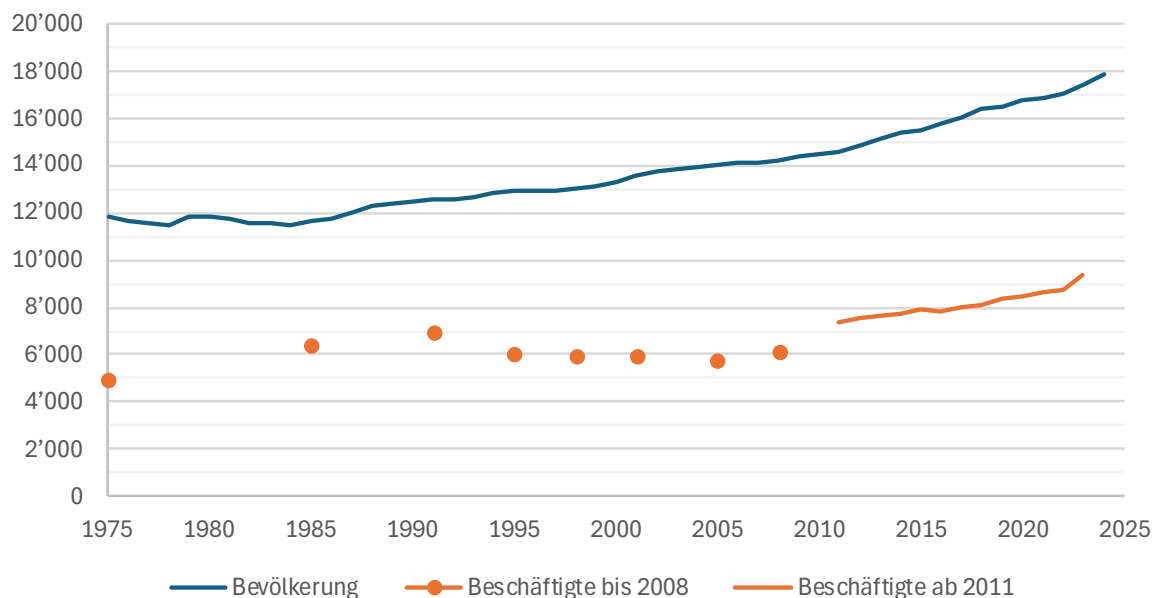


## 1.5 Entwicklung Bevölkerung und Arbeitsplätze

Die Gemeinde Wohlen liegt an der historischen nationalen West-Ost-Verbindung Genf–Bern–Zürich–Ostschweiz. Die verkehrsgünstige Lage brachte ab 1950 ein markantes Bevölkerungswachstum: die Einwohnerzahl stieg von damals 6'500 auf beinahe 18'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2024 und nahm im Vergleich zum Schweizer Schnitt doppelt so stark zu. Parallel zur Bevölkerung wuchsen auch die Pendlerströme und die Mobilitätsbedürfnisse.

Die Anzahl der Beschäftigten ist zwischen 1991 und 1995 von 7'000 auf ungefähr 6'000 Beschäftigte zurückgegangen und stagnierten rund 10 Jahre auf diesem Niveau. Seit 2005 nimmt die Anzahl der Beschäftigten wieder zu und ist von rund 6'000 Personen auf rund 9'500 Personen im Jahr 2023 angewachsen.

Abbildung 9: Entwicklung der Bevölkerung (blau) und der Beschäftigten (orange) in der Gemeinde Wohlen ab 1975 (Daten: Statistik Aargau)



Die aktuelle Bevölkerungsprojektion der kantonalen Statistik prognostiziert für die Gemeinde Wohlen für das Jahr 2035 rund 20'400 Einwohnerinnen und Einwohner. Dies entspricht gegenüber dem Bevölkerungsstand von Ende 2024 einer Zunahme von 14 % und liegt damit über dem erwarteten Bevölkerungswachstum im Gesamtkanton (+ 11 %). Mit dem Bevölkerungswachstum ist auch davon auszugehen, dass der Verkehr weiter zunehmen wird.

## 1.6 Gesamtverkehrliche Planungen

### 1.6.1 Agglomerationsprogramm

Das **Agglomerationsprogramm (AP) Aargau-Ost der 5. Generation (5G)** wurde am 30. April vom Regierungsrat verabschiedet und wird aktuell durch den Bund geprüft.

Folgende Massnahmen wurden im AP 5G mit Relevanz für Wohlen definiert:

- S 1.15 Handlungs- und Schlüsselgebiet kurzfristig, Wohlen, Rigacker (Siedlung, A-Massnahme)
- S 7.4 Klima- und Umweltstrategien, Wohlen, Erarbeitung Klimaleitbild (Siedlung, A-Massnahme)
- S 6.2 Wohnschwerpunkt, mittelfristig, Wohlen, Bahnhof Süd (Siedlung, B-Massnahme)
- VDS 3 Wohlen, Verkehrsdrehscheibe 3. Etappe, Aufwertung Bahnhofplatz (Verkehr, A-Massnahme)
- SR 3.19 Wohlen, IO, K362 Waltenschwilerstrasse: Aufwertung Strassenraum, Verbesserungsmassnahmen Fuss- und Veloverkehr (A-Massnahme)

- SR 3.20 Wohlen, IO, K363 Freiämter-Friedhofstrasse: Aufwertung Strassenraum, Verbesserungs-massnahmen Fuss- und Veloverkehr (A-Massnahme)
- SR 4.4 Wohlen, Jurastrasse / Kapellstrasse: Aufwertung Strassenraum K266 (B-Massnahme)

Das **Agglomerationsprogramm (AP) Aargau-Ost der 4. Generation (4G)** wurde im Mai 2021 vom Regierungsrat des Kantons Aargau verabschiedet und bis Anfang 2023 durch den Bund geprüft.

Folgende Massnahmen wurden im AP 4G mit Relevanz für Wohlen definiert:

- S 1.1 Handlungs- und Schlüsselgebiet kurzfristig, Wohlen Farnbühlstrasse (Siedlung, A-Massnahme)
- NP 1 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn (STEP 2035), Viertelstundentakt Wohlen – Lenzburg und Perronverlängerung Bahnhof Wohlen (Verkehr, übergeordnete Massnahme)
- SR 2 Umsetzung Tempo-30 (Verkehr, Eigenleistung)
- FVV 1 Überprüfung der Kantonalen Velorouten (Verkehr, Eigenleistung)
- FVV 5.8 Bahnquerung Bahnhof Wohlen, 1. Etappe (Verkehr, A-Massnahme)
- VM 3 Verkehrsmanagement Wohlen (Verkehr, C-Massnahme)

### 1.6.2 Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen

Unabhängig von einer möglichen Umfahrung wurden im Rahmen einer Gesamtverkehrsbetrachtung spezifische Ziele und Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Gemeinde Wohlen und zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr erarbeitet. Dabei wurden alle Verkehrsmittel berücksichtigt. Der gesamtverkehrliche Ansatz integriert alle Verkehrsmittel (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr), berücksichtigt den Siedlungsraum sowie aktuelle Mobilitätstrends wie beispielsweise Sharing-Konzepte oder alternative Antriebstechnologien. Die Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen orientiert sich an der übergeordneten Strategie "mobilitätAARGAU" und enthält verschiedene Massnahmen, welche unter Federführung des Kantons oder der Gemeinde weiterverfolgt werden. Dazu gehören beispielsweise der Ausbau des Busangebots, Verbesserungen der Veloinfrastruktur, Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und die Einführung eines Verkehrsmanagements.

### 1.6.3 Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Die in der Gesamtverkehrsbetrachtung vorgenommene Analyse, die erarbeiteten Ziele und Massnahmen wurden unter Einbezug von Politik, Bevölkerung und Verwaltung im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) der Gemeinde Wohlen ergänzt und vertieft. Der KGV wurde am 16. Juni 2025 vom Gemeinderat Wohlen verabschiedet und am 8. Juli 2025 vom Kanton genehmigt.

## 1.7 Fachliche Grundlagen

Der vorliegende Bericht basiert insbesondere auf folgenden fachlichen Grundlagen:

- Kanton Aargau, Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Zentrum Wohlen, Schlussbericht vom 15. November 2023, EBP
- Kanton Aargau, Bericht zur Umweltsituation (BUS) für den Richtplaneintrag Wohlen Süd-Umfahrung, Schlussbericht vom 17. September 2025, Gruner
- Kanton Aargau, Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen, Schlussbericht vom 22. März 2024, Kontextplan
- Gemeinde Wohlen, Kommunalen Gesamtplan Verkehr Wohlen, Bericht vom 5. Juni 2025, Kontextplan
- Gemeinde Wohlen, Gemeinde Waltenschwil, Kanton Aargau, Buskonzept Region Wohlen – Zielbild 2035 und Konzept 2025, Schlussbericht vom 31. Oktober 2022, asa AG

## 2. Handlungsbedarf

Die Kreuzung verschiedener Kantonsstrassen und die damit verbundene Überlagerung verschiedener Verkehrsströme führen in Wohlen zu Verkehrsmengen zwischen 10'000 und 17'000 Fahrzeugen pro Tag auf den einzelnen Strassenabschnitten. Die teilweise engen Querschnitte, unübersichtliche Strassenführungen sowie die zum Teil fehlenden oder unzureichend dimensionierten Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen verschärfen die Situation auf dem Strassennetz. Neben den negativen Auswirkungen aufgrund der Lärm- und Luftemissionen für die Bewohner und für die Aufenthaltsqualität führen die hohen Verkehrsmengen insbesondere während der Verkehrsspitzen am Abend auch zu Fahrzeitverlusten auf den Buslinien.

Zur Verkehrsentlastung des Zentrums von Wohlen ist im Richtplan die Südumfahrung Wohlen als Zwischenergebnis eingetragen. Die Südumfahrung verläuft ausserhalb des Siedlungsgebietes in der landwirtschaftlich genutzten Fläche zwischen Wohlen und Waltenschwil und soll die Bünztalachse (Kantonsstrasse 124 Farnstrasse) mit der Kantonsstrasse 127 Bremgarterstrasse verbinden. Der Richtplaneintrag zur Südumfahrung basiert auf einem generellen Projekt aus den 1980er Jahren. Neben der Siedlungsentwicklung und der verkehrlichen Entwicklung haben sich auch weitere Rahmenbedingungen geändert. Namentlich wurde im Bereich des Richtplaneintrags zwischen Wohlen und Waltenschwil ein Hochwasserrückhaltebecken realisiert und die Bünz renaturiert.

Handlungsbedarf ergibt sich auch aufgrund von politischen Vorstössen. Die verkehrliche Entlastung von Wohlen und die Südumfahrung sind zentrale Themen der (18.157) Interpellation Harry Lütolf, CVP, Wohlen, vom 28. August 2018 betreffend Entlastung des Zentrums der Gemeinde Wohlen vom Durchgangsverkehr. In der Interpellation wird zudem neben der Südumfahrung auch die Idee einer Untertunnelung des Zentrums von Wohlen als Alternative zur Südumfahrung eingebracht. In der Beantwortung weist der Regierungsrat darauf hin, dass sich in Wohlen aufgrund des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr nur ein Teil der Verkehrsmengen auf eine Umfahrung lenken lässt. Weiter führt der Regierungsrat aus, dass in Wohlen die Kriterien für die Prüfung einer Umfahrung erfüllt sind und dass diese Prüfung in Form einer ZMB vorgesehen ist.

Aus all den genannten Gründen hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt eine ZMB Umfahrung Zentrum Wohlen in Auftrag gegeben. Die ZMB hat die Aufgabe, geeignete Umfahrungsvarianten zu identifizieren, deren Machbarkeit zu klären, die Varianten zu bewerten und zu beurteilen, ob die Bestvariante zweckmässig ist und weiterverfolgt werden soll. Die ZMB und der Bericht zur Umweltsituation sind die fachliche Grundlage für die vorgesehene Anpassung des Richtplaneintrags zur Südumfahrung Wohlen. Kanton und Gemeinde haben sich neben der Südumfahrung auch aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive mit der Verkehrssituation in Wohlen auseinandergesetzt. In diesem Zusammenhang wurde seitens Kanton die Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen erarbeitet, welche anschliessend durch die Gemeinde im Rahmen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr vertieft und konkretisiert wurde.

### 3. Umsetzung

#### 3.1 Vorgehen

Die Südumfahrung Wohlen ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen. Die Südumfahrung soll die Bünztalachse (Kantonsstrasse 124 Farnstrasse) mit der Kantonsstrasse 127 Bremgarterstrasse verbinden und das Zentrum von Wohlen vom Verkehr entlasten. Der Richtplaneintrag zur Südumfahrung basiert auf einem generellen Projekt aus den 1980er Jahren. Neben der Siedlungsentwicklung und der verkehrlichen Entwicklung haben sich seither weitere Rahmenbedingungen geändert. Namentlich wurde im Bereich des Richtplaneintrags zwischen Wohlen und Waltenschwil ein Hochwasserrückhaltebecken realisiert und die Bünz renaturiert.

Aufgrund der Verkehrsbelastung im Zentrum von Wohlen sowie aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau die Prüfung einer Umfahrung von Wohlen in Auftrag gegeben. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden fünf Umfahrungsvarianten detailliert auf ihre Machbarkeit, ihre verkehrliche Wirkung sowie bezüglich ihrer Auswirkungen auf Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft geprüft. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung ist die fachliche Grundlage für den Umgang mit dem Richtplaneintrag zur Südumfahrung. Die Prüfung der Südumfahrung erfolgte nicht isoliert, sondern eingebettet in den gesamtverkehrlichen Kontext. Zu diesem Zweck hat der Kanton neben der Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Südumfahrung Wohlen auch eine Gesamtverkehrsbetrachtung erarbeitet, welche sich aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive mit der Verkehrssituation in Wohlen auseinandersetzt und alternative Lösungsansätze beinhaltet. Die in der Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen vorgenommene Analyse sowie die erarbeiteten Ziele und Massnahmen wurden seitens der Gemeinde und unter Einbezug der Bevölkerung im Kommunalen Gesamtplan Verkehr weiter ergänzt und vertieft.

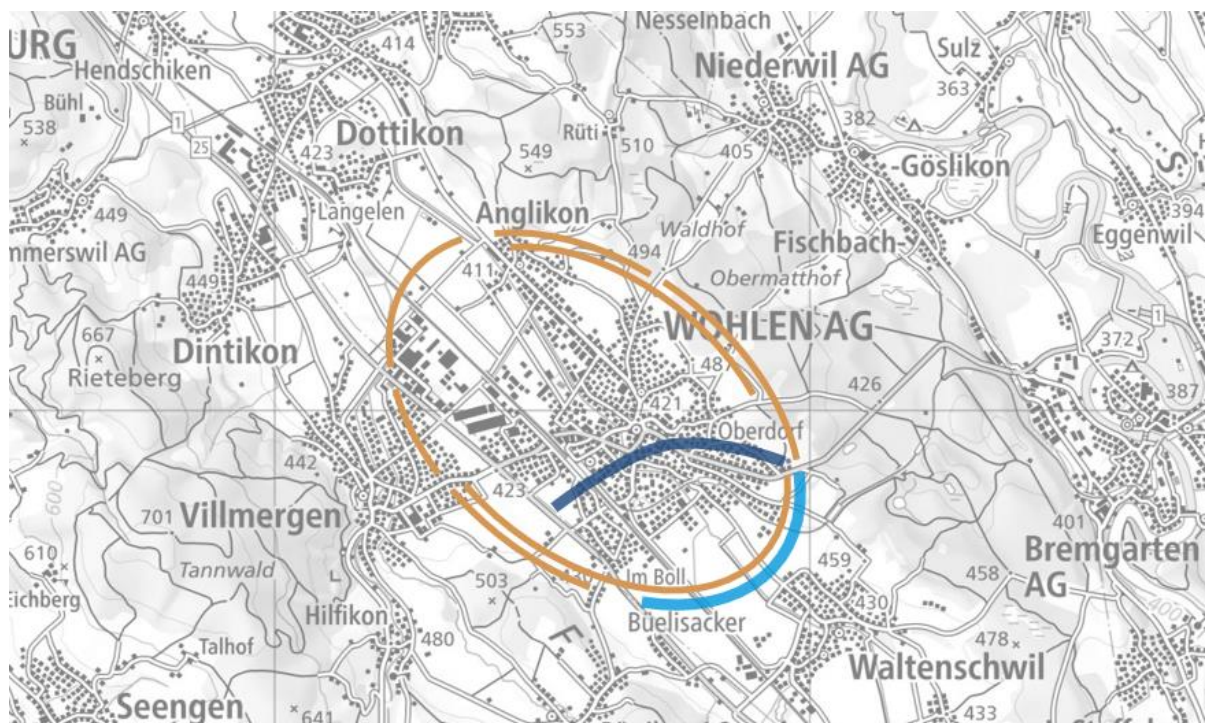
Zudem hat der Kanton die Auswirkungen einer Umfahrung auf die Umwelt in einem Bericht zur Umweltsituation untersucht und für den öffentlichen Verkehr gemeinsam mit den Gemeinden Wohlen und Waltenschwil ein Buskonzept Region Wohlen erarbeitet, welches diverse Angebotsverbesserungen im Busverkehr vorschlägt.

## 3.2 Untersuchte Varianten

### 3.2.1 Grobevaluation Umfahungskorridor

In einem ersten Schritt wurde untersucht, ob der heutige Richtplaneintrag zwischen Wohlen und Waltenschwil der richtige Korridor für eine Umfahrung von Wohlen ist. Dabei wurden für verschiedene denkbare Umfahungskorridore untersucht, wie gross die durch die Umfahrung erzielte Entlastung des Zentrums von Wohlen ist. Die Grobevaluation kommt zum Schluss, dass eine Umfahrung im Korridor des bestehenden Richtplaneintrags zwischen Wohlen und Waltenschwil das Zentrum von Wohlen am stärksten zu entlasten vermag. Einzig eine Tunnelvariante unter dem Siedlungsgebiet von Wohlen hätte aufgrund der direkteren Linienführung noch eine grössere Entlastungswirkung. Aus diesem Grund wurde neben Varianten im Bereich des heutigen Richtplaneintrags zwischen Wohlen und Waltenschwil auch eine neue Tunnelvariante unter dem Zentrum von Wohlen im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung berücksichtigt.

Abbildung 10: Grobevaluation Umfahungskorridor: Eine Umfahrung im Korridor zwischen Wohlen und Waltenschwil (Zentrumsentlastung Süd - hellblau) oder eine Untertunnelung des Zentrums (Zentrumsentlastung Mitte - dunkelblau) entlasten das Zentrum von Wohlen am stärksten. Die Entlastungswirkung der übrigen Segmente (Westumfahrung, Nordumfahrung etc. - braun) ist kleiner.



### 3.2.2 Variantenfächer

Basierend auf den Erkenntnissen der Grobevaluation wurden im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) folgende Varianten (V) im Detail untersucht:

- **V1a:** Entspricht bzgl. Linienführung dem heutigen Richtplaneintrag respektive der Umfahungsvariante aus dem generellen Projekt von 1980. Die Untervariante 1a sieht für den Abschnitt von der Querung der AVA bis zum Anschluss an die Bremgarterstrasse einen durchgehenden Tunnel vor.  
*Bezeichnung in der ZMB: V1a: GP80*
- **V1b:** Bezüglich Linienführung identisch mit V1. Die Untervariante 1b sieht für den Abschnitt von der Querung der AVA bis zum Anschluss an die Bremgarterstrasse zwei Tunnelabschnitte und dazwischen einen offenen Trasseabschnitt vor. Dadurch können die Baukosten gesenkt werden, dafür werden die Landschaft und die Natur weniger geschont als bei Variante 1a.  
*Bezeichnung in der ZMB: V1b: GP80 mit Option*
- **V2:** Verläuft etwas nördlich von V1 und quert die Bünzebene grösstenteils im Tunnel  
*Bezeichnung in der ZMB: V2 Tief*
- **V4:** verläuft leicht nördlich von V2 und quert die Bünzebene oberirdisch  
*Bezeichnung in der ZMB: V4 Nord*
- **V5:** Umfahrung in einem Tunnel unter dem Zentrum von Wohlen  
*Bezeichnung in der ZMB: V5 Tunnel*

Die V3, welche im westlichen Abschnitt leicht südlich von V1 verläuft, wurde nicht vertieft untersucht und in der Variantenbewertung nicht berücksichtigt. Dies, da sie im Vergleich zu allen anderen Varianten keine wesentlichen Vorteile aufweist und aufgrund der leicht längeren Linienführung eine geringere verkehrliche Wirkung erzielt.

Abbildung 11: Variantenfelder der Zweckmässigkeitsbeurteilung

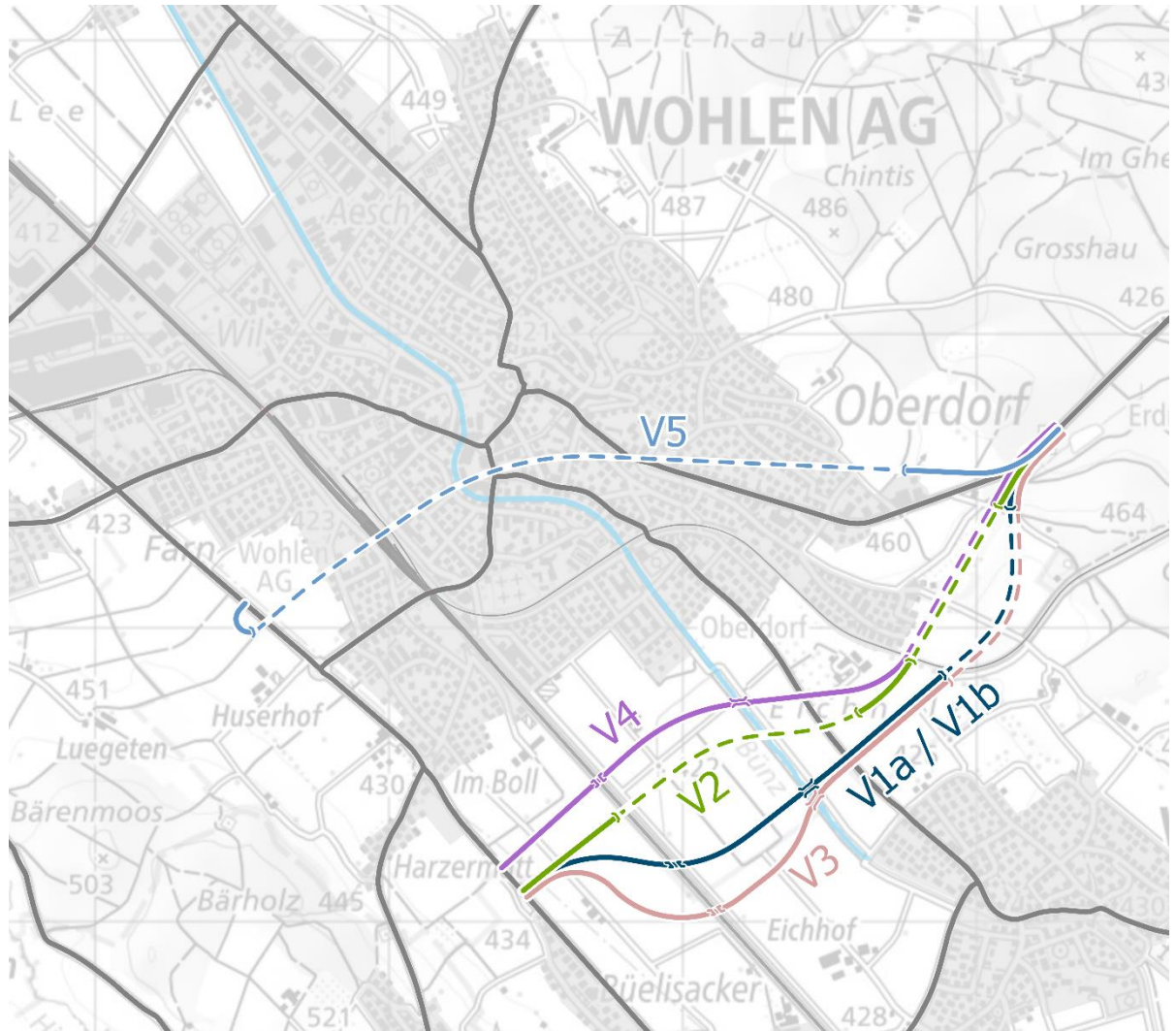
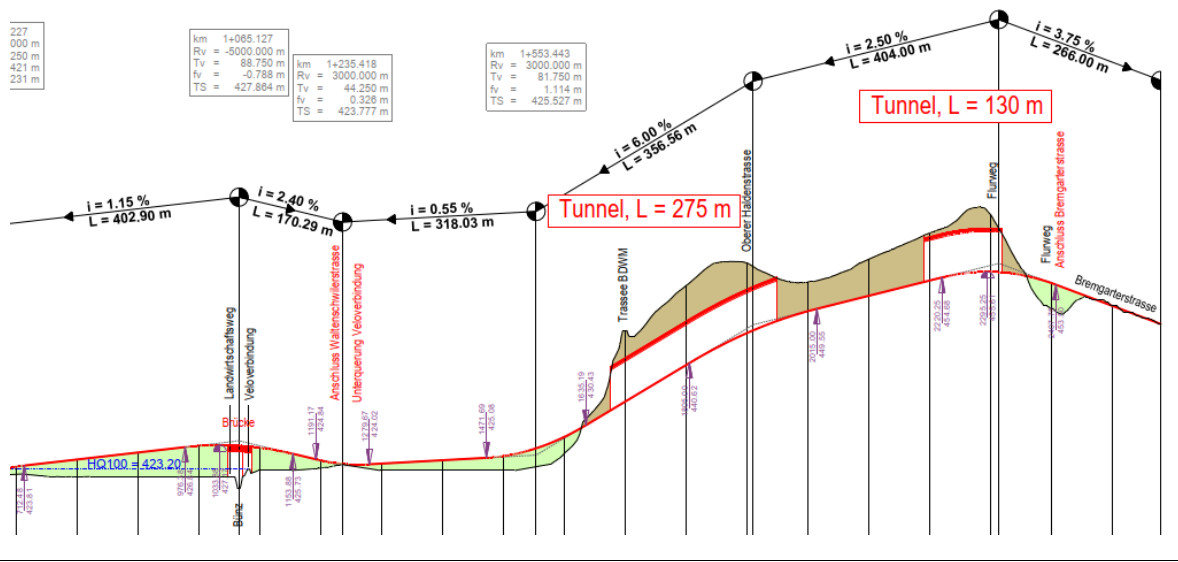
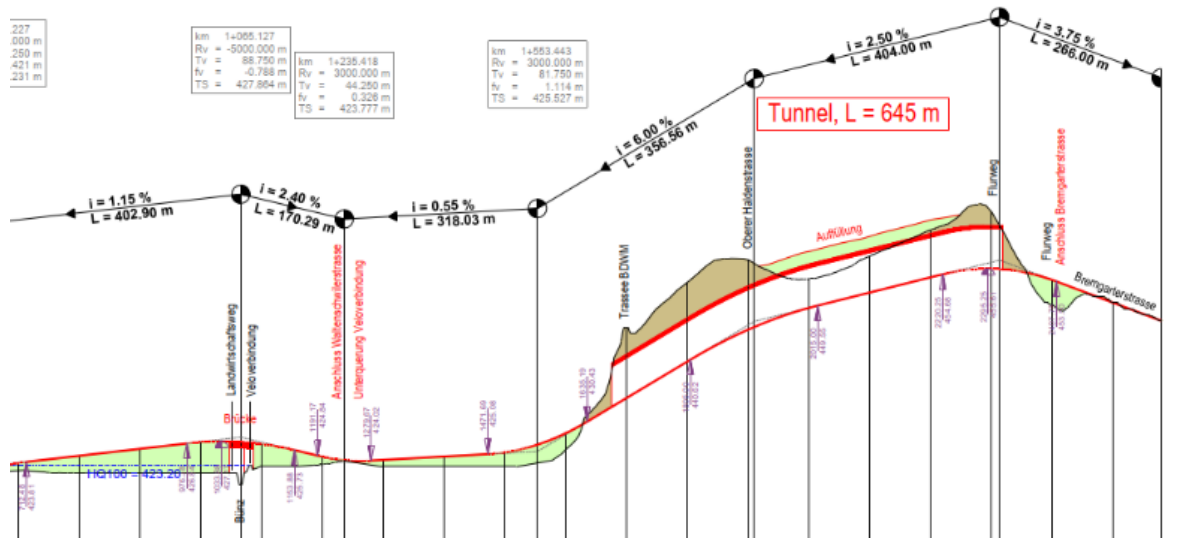


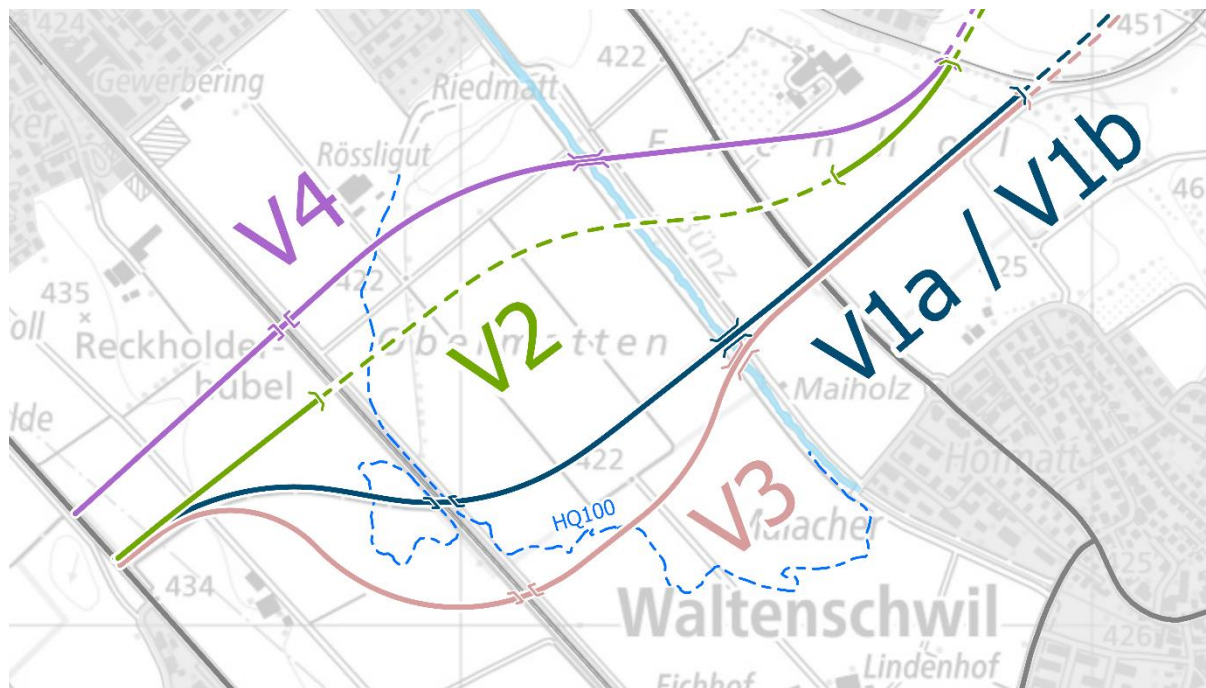
Abbildung 12: Unterschied der Untervarianten für Variante 1, Oben: Variante 1a mit einem durchgehenden Tunnel zwischen Strecke AVA und Anschluss Bremgartnerstrasse, Unten: Variante 1b mit zwei Tunnelabschnitten (Ausschnitt Längenprofil)



Folgende Faktoren waren massgebend für die Variantenentwicklung:

- **Niveaufreie Querung der Bahnstrecken:** Die Bahnstrecken der SBB und der AVA müssen niveaufrei gequert werden. Aufgrund der topografischen Verhältnisse und aufgrund des Landschaftsbildes wurden Brückenbauwerke verworfen. Die Querung der Bahnstrecken erfolgt bei allen Varianten mit einem Tunnelbauwerk.
- **Vermeidung einer Querung der Bahnstrecke im Bereich des Einstaubereichs für ein HQ100 des Hochwasserrückhaltebeckens Wohlen:** Zwischen Wohlen und Waltenschwil befindet sich ein Hochwasserrückhaltebecken. Mit dem Hochwasserrückhaltebecken können Spitzenabflüsse der Bünz zurückgehalten werden und die Siedlungsgebiete flussabwärts geschützt werden. Der Bau einer Umfahrungsstrasse im Hochwasserrückhaltebecken ist grundsätzlich nicht problematisch. Ein Hochwasserereignis hätte eine temporäre Strassensperrung zur Folge, aber kaum oder nur geringe Konsequenzen für die Strasse. Es gibt allerdings eine wichtige Schlüsselstelle: Die Unterquerung der Bahnstrecke der SBB. Ein Hochwasserereignis in einer Strassenunterführung unter dem bestehenden Bahndamm ist ein Risiko. Eine Destabilisierung des Bahndamms ist auf jeden Fall zu vermeiden. Wie aus der obigen Abbildung ersichtlich, befindet sich die Unterquerung der Bahnstrecke für V1 im Einstaubereich für ein HQ100 (siehe auch Kapitel 0). Dadurch werden für V1 aufwändige Schutzmassnahmen erforderlich. Für die Varianten V2, V3 und V4 wurde die Linienführung so angepasst, dass im Bereich der Bahnquerung dem Einstaubereich für ein HQ100 ausgewichen werden kann.

Abbildung 13: Unterquerung der Bahnstrecke SBB und Einstaubereich für ein HQ100 (blau gepunktete Linie)



- **Kurze und direkte Linienführung:** Um eine möglichst grosse verkehrliche Wirkung zu erzielen, ist es wichtig, dass die Umfahrung möglichst kurz und direkt verläuft. Dabei ist es wichtig, die Topografie zu berücksichtigen. Im vorliegenden Fall führt der Geländesprung im Bereich der AVA-Bahnstrecke sowie die nördlich davon liegenden Anhöhen "Huerehübel" und "Wannenhübel" dazu, dass der nordöstliche Abschnitt der Umfahrungsvarianten zwischen Wohlen und Waltenschwil als Tunnel geführt wird.
- **Möglichst geringe Tangierung von Natur und Landschaft:** Die Kulturlandschaft zwischen Wohlen und Waltenschwil ist ein wichtiger Lebensraum für Flora und Fauna, darunter auch geschützten Tierarten wie der Feldlerche. Um Natur und Landschaft möglichst wenig zu tangieren, wurden die Varianten 2, 4 und 5 entwickelt, welche mit Tunnelabschnitten die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft erheblich reduzieren.

### 3.2.3 Verkehrliche Wirkung

Die verkehrliche Wirkung zwischen den untersuchten Umfahrungsvarianten ist ähnlich. Folgende Punkte können für alle Varianten festgehalten werden:

- Der Ost-West-Verkehr, insbesondere der Durchgangsverkehr bezogen auf das Zentrum von Wohlen, wird durch eine Umfahung sehr gut verlagert.
- Auf den Nord-Süd-Verkehr haben die untersuchten Varianten keinen Einfluss.
- Da sich im Zentrum von Wohlen auch mit einer Umfahung der Nord-Süd-Durchgangsverkehr mit dem Quell-Zielverkehr und dem Binnenverkehr überlagert, ist die resultierende Verkehrsentslastung im Zentrum von Wohlen relativ gering.
- Am stärksten von einer Umfahung entlastet würde die Bremgarterstrasse.
- Die Verlagerungswirkung ist stark abhängig von der Reisezeit auf der Umfahung. Dies ist auch der Grund, weshalb Variante 5 von allen untersuchten Varianten die grösste Verlagerung erzeugt.
- Die verkehrliche Wirkung ist hauptsächlich lokal, d.h. innerhalb des Gemeindegebiets von Wohlen. Regional hat eine Umfahung von Wohlen nur eine geringe verkehrliche Wirkung.

Von allen untersuchten Varianten weist Variante 5 die grösste verkehrliche Wirkung auf. Die Verkehrsentslastung in Wohlen ist je nach Strassenabschnitt unterschiedlich:

- Die absolute und prozentual grösste Entlastung wird auf der Bremgarterstrasse erreicht. Mit einer Umfahung gemäss V5 kann der Verkehr auf der Bremgarterstrasse um bis zu 65 % reduziert werden (ca. 6'000 Motorfahrzeuge (Mfz)/Tag anstatt 17'000 Mfz/Tag).
- Im Zentrum von Wohlen ist die Verkehrsentslastung einer Umfahung aufgrund der Überlagerung verschiedener Verkehrsströme sowie aufgrund des grösseren Anteils an Quell-, Ziel- und Binnenverkehr weniger gross. Auf der Zentralstrasse kann der Verkehr mit einer Umfahung gemäss Variante 5 um 20 % reduziert werden (ca. 10'500 Mfz/Tag anstatt 13'000 Mfz/Tag).
- Ausserhalb von Wohlen ist die verkehrliche Wirkung einer Umfahung gering. Die grösste regionale Wirkung zeigt sich auf der Umfahung Bremgarten, wo eine Umfahung von Wohlen zu einer Mehrbelastung von 7 % führen würde (ca. 30'000 Mfz/Tag anstatt 28'000 Mfz/Tag).

Abbildung 14: lokale verkehrliche Wirkung am Beispiel von V2. rot: Verkehrszunahme; grün: Entlastung  
(siehe Anhang zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Zentrum Wohlen)

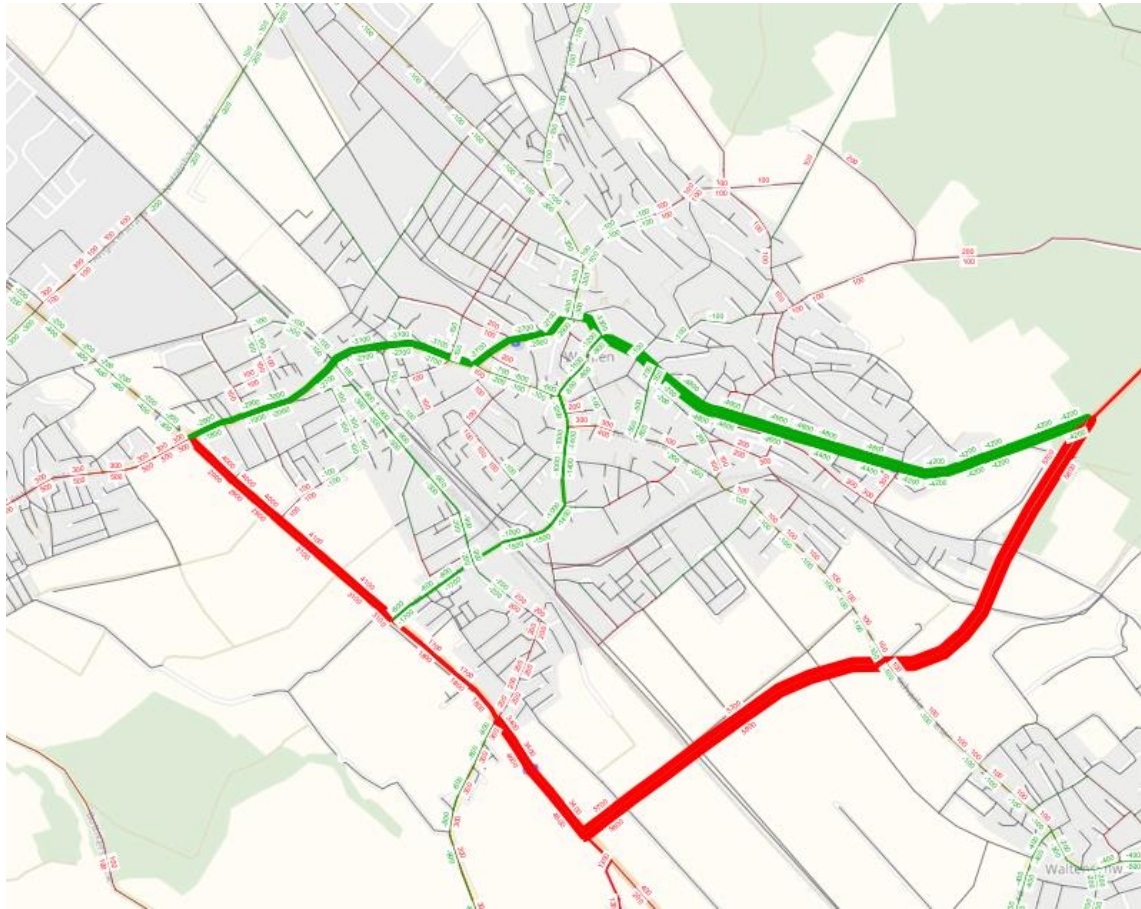
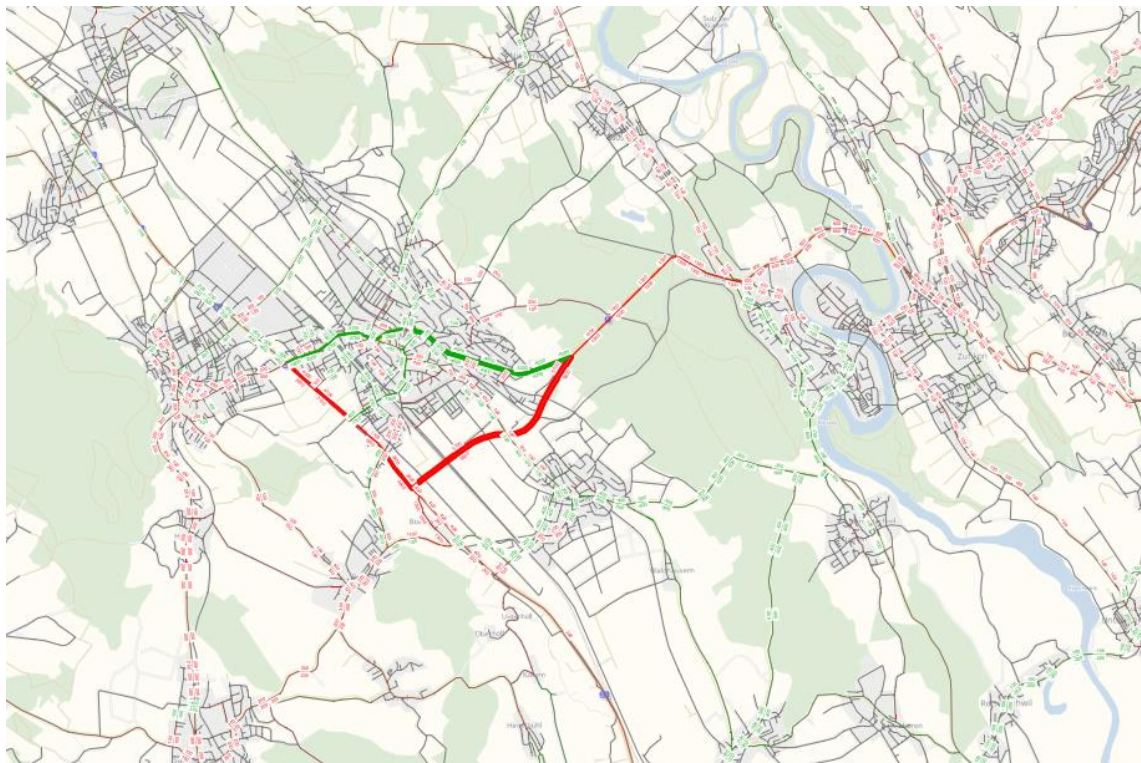


Abbildung 15: regionale verkehrliche Wirkung am Beispiel von V2. rot: Verkehrszunahme, grün: Entlastung  
(siehe Anhang zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Zentrum Wohlen)



### 3.2.4 Kostenschätzung

Die Kosten wurden pro Variante in der ZMB mit einer Genauigkeit von +/- 30 % geschätzt. In der nachfolgenden Tabelle sind die Schätzwerte sowie die resultierenden Kostenbandbreiten pro Variante dargestellt.

Tabelle 1: Kostenschätzung mit Genauigkeit +/- 30% und Kostenbandbreite pro Variante

<b>Variante</b>	<b>Kosten mit Genauigkeit +/- 30% [Mio. CHF], gerundet auf 5 Mio.</b>	<b>Kostenbandbreite [Mio. CHF], gerundet auf 5 Mio.</b>
V1a	140	100 bis 180
V1b	125	90 bis 165
V2	210	150 bis 275
V4	150	105 bis 195
V5	500	350 bis 650

Kostentreiber sind insbesondere die Tunnelabschnitte, welche dazu führen, dass V5 die mit Abstand teuerste Variante ist. Neben der Tunnellänge kommt bei V5 hinzu, dass bei der Unterquerung des Gleisfelds beim Bahnhof Wohlen eine grosse Überdeckung erforderlich ist. Dass bedeutet, dass der Tunnel tief unter den Gleisen gebohrt werden muss und entsprechend grosse Kosten aufweist.

### 3.3 Variantenbewertung

#### 3.3.1 Bewertungsverfahren

Die Variantenbewertung erfolgte anhand von 18 Kriterien aus den Nachhaltigkeitsdimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt sowie anhand der Projektziele der Zweckmässigkeitsbeurteilung Umfahrung Zentrum Wohlen. Für die Variantenbewertung wurden zwei Bewertungsverfahren angewandt: Eine Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) und eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA).

- Mit einer KWA können sowohl quantitative als auch qualitative Indikatoren berücksichtigt werden. Dabei werden alle Indikatoren in Nutzenpunkte umgerechnet. Negative Nutzenpunkte bedeuten eine Verschlechterung gegenüber dem Referenzzustand (das heisst dem zukünftigen Zustand ohne Umfahrung); positive Nutzenpunkte bedeuten eine Verbesserung gegenüber dem Referenzzustand. Die Nutzenpunkte werden gewichtet, aufsummiert und den Kosten gegenübergestellt.
- Mit einer KNA werden die Indikatoren in monetäre Grössen (Geldbeträge) umgerechnet. Die erforderlichen Kostensätze sind in Normen verankert. Die positiven Auswirkungen und die negativen Auswirkungen werden in Schweizerfranken umgerechnet und aufsummiert und einander gegenübergestellt. Bei einem Verhältnis von Nutzen zu Kosten von  $\geq 1$  resultiert ein volkswirtschaftlicher Gesamtnutzen, bei einem Verhältnis  $< 1$  ist eine Variante aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht zweckmässig. Wichtig ist, dass bei einer KNA nur monetarisierbare Indikatoren berücksichtigt werden können, im vorliegenden Fall 10 von 18 Kriterien.

### 3.3.2 Kriterien für die Variantenbewertung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die berücksichtigten Kriterien respektive Teilziele.

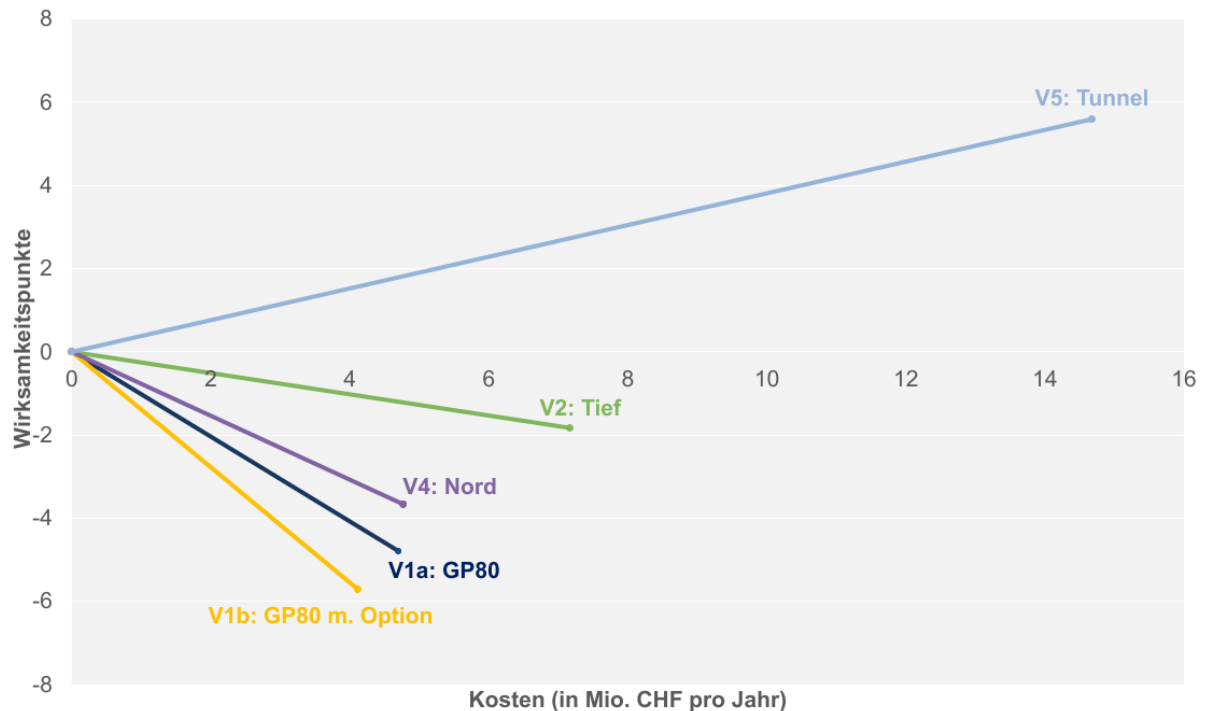
Tabelle 2: Kriterien für die Variantenbewertung (gelb hervorgehoben: Projektziele)

Nr.	Oberziel/Bereich der Zielmatrix	Gewicht	Teilziel (Indikator)	Gewichtung	Nachhaltigkeit	Zielgruppen
A.1	Siedlungsgebiete aufwerten	25%	Attraktivität öffentlicher Raum / Aufenthaltsqualität steigern	8%	Gesellschaft	Allgemeinheit
A.2			Orts- und Landschaftsbild sowie Naherholungsgebiete erhalten	9%	Gesellschaft	Allgemeinheit
A.3			Lärmbelastung reduzieren	8%	Gesellschaft	Allgemeinheit
B.1	Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch minimieren	38%	Luftbelastung reduzieren (Emissionen)	7%	Umwelt	Allgemeinheit
B.2			Klimabelastung (CO2) reduzieren	7%	Umwelt	Allgemeinheit
B.3			Flächenbeanspruchung minimieren	7%	Umwelt	Allgemeinheit
B.4			Beeinträchtigung von Lebensräumen und Schutzgebieten minimieren	7%	Umwelt	Allgemeinheit
B.5			Einwirken auf Oberflächengewässer minimieren	3%	Umwelt	Allgemeinheit
B.6			Einwirken auf Grundwasser minimieren	7%	Umwelt	Allgemeinheit
C.1	Verkehrsqualität verbessern	30%	Reisezeiten MIV verringern	5%	Wirtschaft	Verkehrsteilnehmende
C.2			Betriebskosten MIV senken	5%	Wirtschaft	Verkehrsteilnehmende
C.3			Attraktivität des ÖV steigern	7%	Gesellschaft	Verkehrsteilnehmende
C.4			Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs steigern	7%	Gesellschaft	Verkehrsteilnehmende
C.5			Erreichbarkeit Zentrum mit MIV und ÖV	6%	Gesellschaft	Verkehrsteilnehmende
D.1	Verkehrssicherheit erhöhen	7%	Anzahl der Unfälle senken	7%	Gesellschaft	Verkehrsteilnehmende
E.1	Direkte Kosten für Infrastrukturersteller- und betreiber minimieren	100%	Baukosten minimieren		Wirtschaft	Ersteller/Betreiber
E.2			Betriebs- und Unterhaltskosten minimieren		Wirtschaft	Ersteller/Betreiber
E.3			Landerwerb		Wirtschaft	Ersteller/Betreiber
		100%		100%		

### 3.3.3 Resultate der Variantenbewertung

Da nur bei einer KWA alle Indikatoren berücksichtigt werden können, ist das Resultat der KWA massgebend für eine gesamtheitliche Bewertung der untersuchten Varianten.

Abbildung 16: Ergebnis der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA)

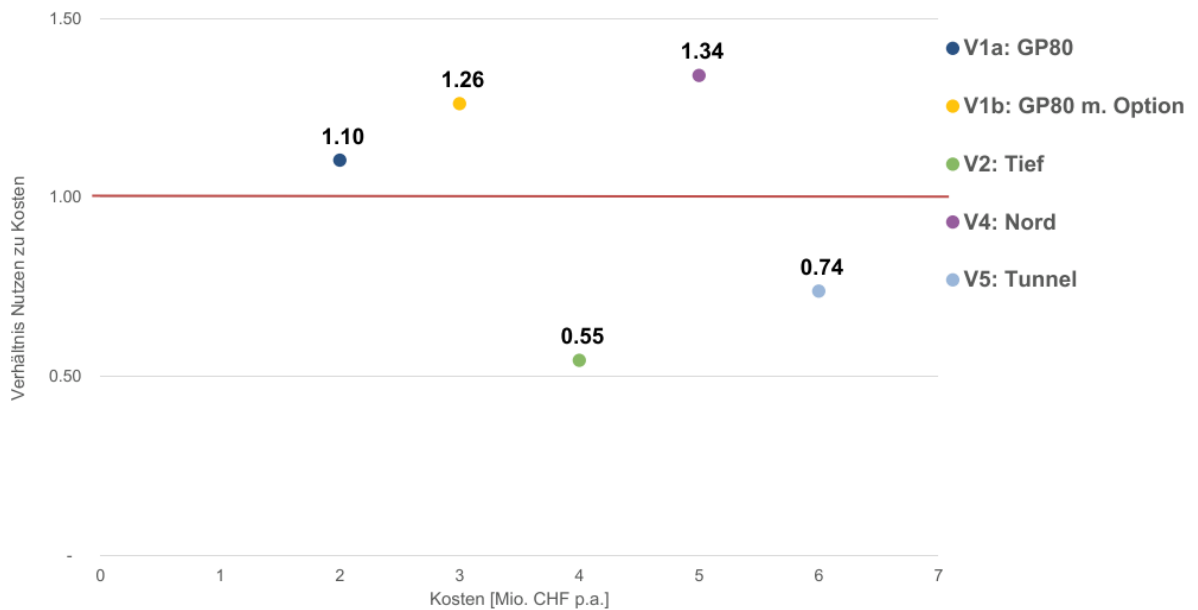


#### Erläuterung

- Für die Variantenbewertung werden – wie auch in der KNA – die Kosten in Annuitäten (Jahreskosten) umgerechnet. Damit werden die unterschiedlichen Lebensdauern verschiedener Kostenelemente (Unterbau, Oberbau, Kunstbauten etc.) berücksichtigt.
- Die KWA zeigt, dass ausschliesslich V5 einen positiven Gesamtnutzen aufweist. Bei allen anderen Varianten ist der positive Nutzen nicht ausreichend gross, um die negativen Auswirkungen wettzumachen.
- Von den übrigen Varianten schneidet V2 am besten ab.
- Der aktuelle Richtplaneintrag (V1) weist von allen untersuchten Varianten das schlechteste Ergebnis aus.
- Aus der Grafik ist ebenfalls ersichtlich, dass V5 zwar einen positiven Gesamtnutzen aufweist, von allen Varianten aber mit Abstand die teuerste Variante ist und rund doppelt so viele jährliche Kosten hat wie die zweitbeste Variante V2.

Für V5 stellt sich somit die Frage, ob der positive Gesamtnutzen die hohen Kosten rechtfertigen. Hierfür kann die KNA Hinweise liefern.

Abbildung 17: Verhältnis von Nutzen zu Kosten aus der KNA



### Erläuterung

- Für die Variantenbewertung werden – wie auch in der KWA – die Kosten in Annuitäten (Jahreskosten) umgerechnet. Damit werden die unterschiedlichen Lebensdauern verschiedener Kostenelemente (Unterbau, Oberbau, Kunstbauten etc.) berücksichtigt.
- V5, welche in der KWA als einzige Variante einen positiven Gesamtnutzen aufweist, hat ein Verhältnis von 0.74 zwischen dem monetarisierbaren Gesamtnutzen und den monetarisierbaren Gesamtkosten. Aus einer volkswirtschaftlichen Betrachtung rechtfertigt der Nutzen von V5 somit nicht die durch V5 verursachten Kosten.
- Auch V2, welche in der KWA die zweitbeste Bewertung erreicht, ist aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht zweckmässig.
- V1a, v1b und V4 haben aus einer volkswirtschaftlichen Sicht einen grösseren Nutzen als sie kosten. Es ist aber wichtig, dass bei der KNA nur 10 von 18 Kriterien berücksichtigt werden können. Für die gesamtheitliche Bewertung ist daher das Resultat der KWA massgebend, bei welcher diese Varianten einen negativen Gesamtnutzen aufweisen.

### Fazit

- Keine der untersuchten Varianten hat sowohl einen positiven Gesamtnutzen als auch Nutzen-Kosten-Verhältnis von  $\geq 1$ . Aus fachlicher Sicht ist somit keine der untersuchten Varianten als zweckmässig zu erachten.
- Aus einer gesamtheitlichen Betrachtung gemäss KWA erzielt V5 klar das beste Resultat, gefolgt von V2.
- Der aktuelle Richtplaneintrag (V1) erzielt in der gesamtheitlichen Bewertung gemäss KWA das schlechteste Resultat.

### 3.4 Konsequenz der Zweckmässigkeitsbeurteilung für eine Umfahrungslösung

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung konnte die Machbarkeit der untersuchten Umfahrungsvarianten nachgewiesen werden. Zudem wurden die Auswirkungen der Umfahrungsvarianten auf Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft geprüft. Bei keiner der untersuchten Umfahrungsvarianten rechtfertigen die durch die Entlastung erzielten Vorteile die negativen Auswirkungen auf die Umwelt, das Landschafts- und Ortsbild sowie die hohen Kosten.

Kurz- bis mittelfristig soll die Umsetzung anderer Massnahmen die Verkehrssituation in Wohlen verbessern. Zu den kurz- bis mittelfristigen Massnahmen zählen beispielsweise Verbesserungen im öV-Angebot, Knotenoptimierungen entlang der Bünztalachse und die Einführung eines Verkehrsmanagements in Wohlen (siehe nachfolgendes Kapitel). Langfristig soll eine Umfahrung aber eine Handlungsoption bleiben. Durch die mit dem Richtplan gewährleistete Raumsicherung kann eine Umfahrung weiterverfolgt werden, falls die alternativen Massnahmen nicht die erwünschte Wirkung erzielen und/oder aufgrund veränderter Rahmenbedingungen eine Neubeurteilung erforderlich ist. Dank dem kontinuierlichen Ausbau permanenter Verkehrszählstellen und der periodischen Durchführung von ergänzenden Zählungen sind gute Grundlagen zur Beurteilung der Verkehrssituation vorhanden.

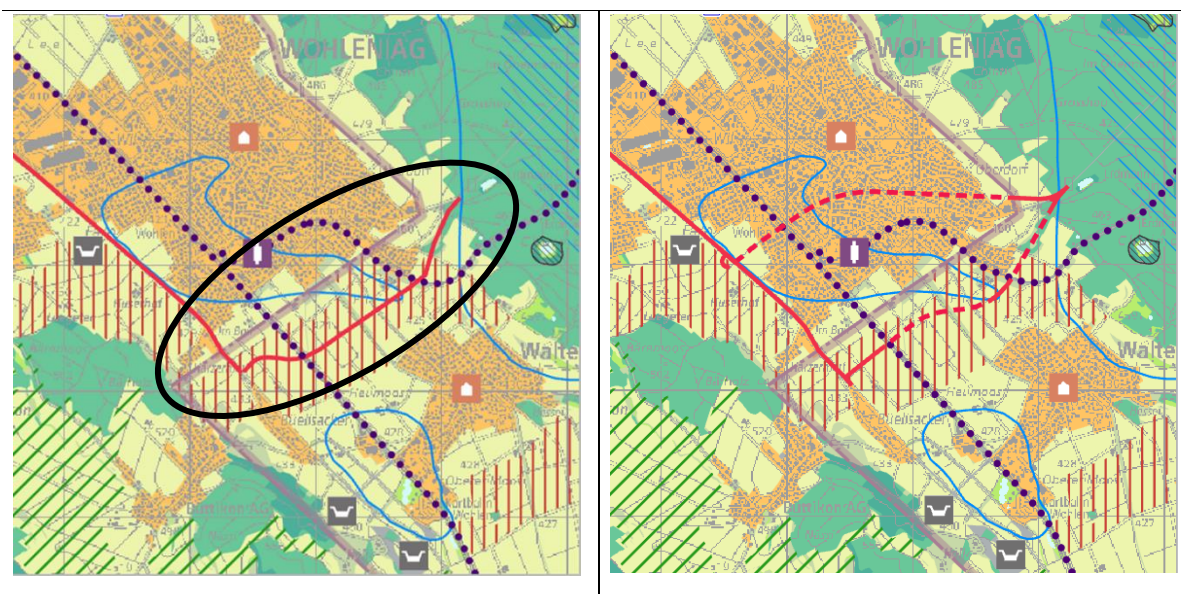
Die Variantenbeurteilung hat weiter gezeigt, dass:

- Eine Untertunnelung von Wohlen (Variante 5 der Zweckmässigkeitsbeurteilung) aus einer gesamtheitlichen Sicht klar am besten abschneidet.
- Im Bereich des heutigen Richtplaneintrags eine Variante mit leicht angepasster Linienführung sowie mit zwei Tunnelabschnitten von rund 900 m und 600 m Länge (Variante 2 der Zweckmässigkeitsbeurteilung) gegenüber dem heutigen Richtplaneintrag (Variante 1 der Zweckmässigkeitsbeurteilung) deutlich besser bewertet wird.

Aus diesen Gründen soll der Richtplan folgendermassen angepasst werden:

**Ersatz des bestehenden Richtplaneintrags "Wohlen, Süd-Umfahrung" (Zwischenergebnis) durch einen neuen Eintrag "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Mitte" (Zwischenergebnis) und einen neuen Eintrag "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Süd" (Zwischenergebnis).**

Abbildung 18: links: bestehender Richtplaneintrag "Wohlen, Süd-Umfahrung" (Zwischenergebnis), rechts: Anpassung Richtplaneintrag mit den neuen Einträgen "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Mitte" und "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Süd"



### 3.4.1 Kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation

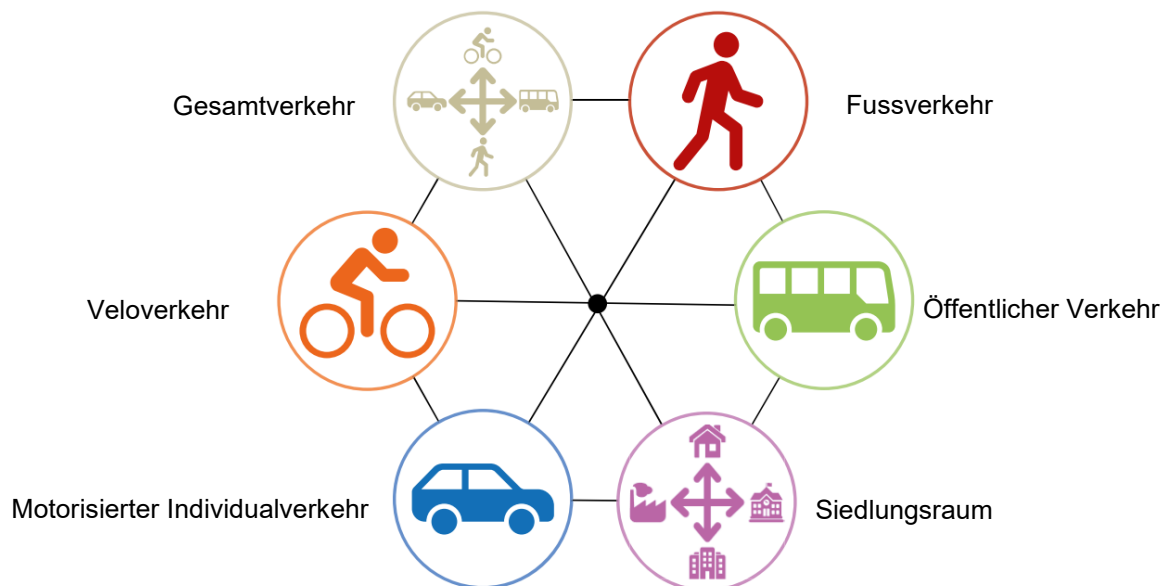
#### Lokal wirkende Massnahmen

Neben der Prüfung einer Umfahrung von Wohlen wurden in einer Gesamtverkehrsbetrachtung weitere Massnahmen untersucht, welche einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation in Wohlen leisten können. Die in der Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen untersuchten Massnahmen wurden durch die Gemeinden im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) weiter vertieft und konkretisiert. Im aktualisierten KGV Wohlen sind 16 Schlüsselmassnahmen definiert. Zur verkehrlichen Entlastung des Zentrums von Wohlen sieht der KGV beispielsweise folgende Massnahmen vor:

- Strassenraumaufwertung
- Einführung Verkehrsmanagement
- Umsetzung Velowegnetz
- Umsetzung Fusswegnetz
- Umsetzung Buskonzept Region Wohlen
- Prüfung von Sharing-Angebot
- Verankerung der Regelungen zum Parkfeldbedarf in der Nutzungsplanung
- Verankerung von Mobilitätskonzepten in der Nutzungsplanung

Diese und weitere Massnahmen sind im KGV Wohlen im Rahmen von Massnahmenblättern klar definiert, inklusive Angaben zur Zuständigkeit, zum Umsetzungshorizont, zur Wirkung, zu den Kosten, zum weiteren Vorgehen, zum Koordinationsbedarf und zur Wirkungskontrolle.

Abbildung 19: Gesamtverkehrlicher Ansatz zur Verbesserung der Verkehrssituation gemäss Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen



## **Regional wirkende Massnahmen im Bünztal**

Neben den primär lokal wirkenden Massnahmen sind auch diverse kurz- und mittelfristige Massnahmen in der Region zur Verbesserung der Verkehrssituation vorgesehen.

Für den Richtplaneintrag "Vierspurausbau Bünztalstrasse" (Zwischenergebnis) wurde 2010 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung kam zum Schluss, dass ein Vierspurausbau zwar grundsätzlich machbar ist, allerdings aus Kapazitätsgründen kein dringender Handlungsbedarf besteht und ein Vierspurausbau somit erst langfristig Sinn macht. Hingegen hat die Zweckmässigkeitsbeurteilung gezeigt, dass Knotenoptimierungen entlang der Bünztalachse sinnvoll und weiterzuverfolgen sind. Auf Basis der Zweckmässigkeitsbeurteilung verfolgt der Kanton eine Gesamtstrategie zur Verbesserung der Anbindung des Bünztals an das Nationalstrassennetz und zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Freiamts. Die Gesamtstrategie sieht einerseits ein Verkehrsmanagement für den Raum Wohlen vor (siehe auch vorangehendes Kapitel) und andererseits punktuelle Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs an diversen Knoten. Im Sinne dieser Gesamtstrategie ist der Kanton an der Projektierung und Realisierung von Knotenausbauten in Wohlen (Knoten K123/K127/K252 Bullenberg), Villmergen (Knoten K123/K378 Schwimmbad), Dintikon (Knoten K123/KK387 Langelen) und Henschiken (Knoten K123/K376) beteiligt. Das Strassenbauprojekt A1-Zubringer/Knoten Neuhof in Lenzburg wurde bereits realisiert.

## **Regional wirkende Massnahmen im Raum Reusstal – Mutschellen – Kelleramt sowie Limmattal**

Die verkehrliche Erreichbarkeit des Raums Reusstal – Mutschellen – Limmattal konnte in den vergangenen Jahrzehnten durch Grossprojekte wie die Umfahrung Bremgarten (K127) und den Ausbau der Sädalachse (K263) inklusive Anbindung an den Autobahnanschluss Birmensdorf stark gesteigert werden. Gleichzeitig haben das anhaltende Siedlungswachstum und das damit einhergehende Verkehrswachstum sowie veränderte Verkehrsströme infolge der besseren Erreichbarkeit dazu geführt, dass verkehrlicher Handlungsbedarf besteht. Aus diesem Grund werden einerseits punktuelle Projekte zur Verbesserung der Verkehrssituation wie der Ausbau des Knotens Bibenlos in Bremgarten vorangetrieben. Andererseits hat der Kanton auch ein Verkehrsmanagement-Konzept für die Region Mutschellen-Bremgarten erarbeitet, um die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse zu erhalten und die Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes auch in Zukunft zu gewährleisten. Das Verkehrsmanagement sieht diverse Massnahmen vor, unter anderem Knotenoptimierungen sowie Massnahmen zur Priorisierung des Busverkehrs.

Auch im Limmattal werden im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts (rGVK) Limmattal diverse Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrssystems erarbeitet. Mit dem rGVK Limmattal soll insbesondere die regionale und regionsübergreifende verkehrliche Vernetzung verbessert werden.

### 3.4.2 Langfristige Handlungsoptionen zur Verbesserung der Verkehrssituation

Wie in Kapitel 3.4 erläutert, soll aufgrund der Erkenntnisse aus der ZMB der Richtplaneintrag zur Südumfahrung Wohlen angepasst werden. Konkret soll der bestehende Richtplaneintrag durch zwei Varianten, eine Variante Zentrumsentlastung Mitte und eine Variante Zentrumsentlastung Süd, ersetzt werden.

#### Variante Zentrumsentlastung Mitte (entspricht V5 der ZMB)

Die Variante Zentrumsentlastung Mitte erstreckt sich zwischen den beiden Knotenpunkten "Bremgarterstrasse" und "Farnstrasse" über eine Länge von rund 3 km. Dabei verläuft die Variante als ca. 2,1 km langer, bergmännisch zu erstellender Tunnel unter dem Siedlungsgebiet der Gemeinde Wohlen hindurch. Der Achse Bremgarter-/Zentral-/Villmergerstrasse soll mit einem Tunnel eine zweite Ebene geboten werden, wodurch sie vom Durchgangsverkehr entlastet würde.

Abbildung 20: Situationsplan für Variante Zentrumsentlastung Mitte

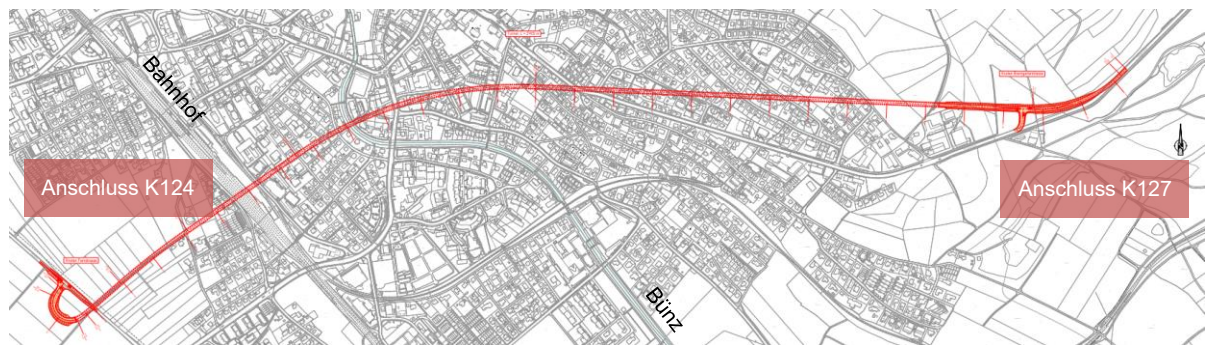
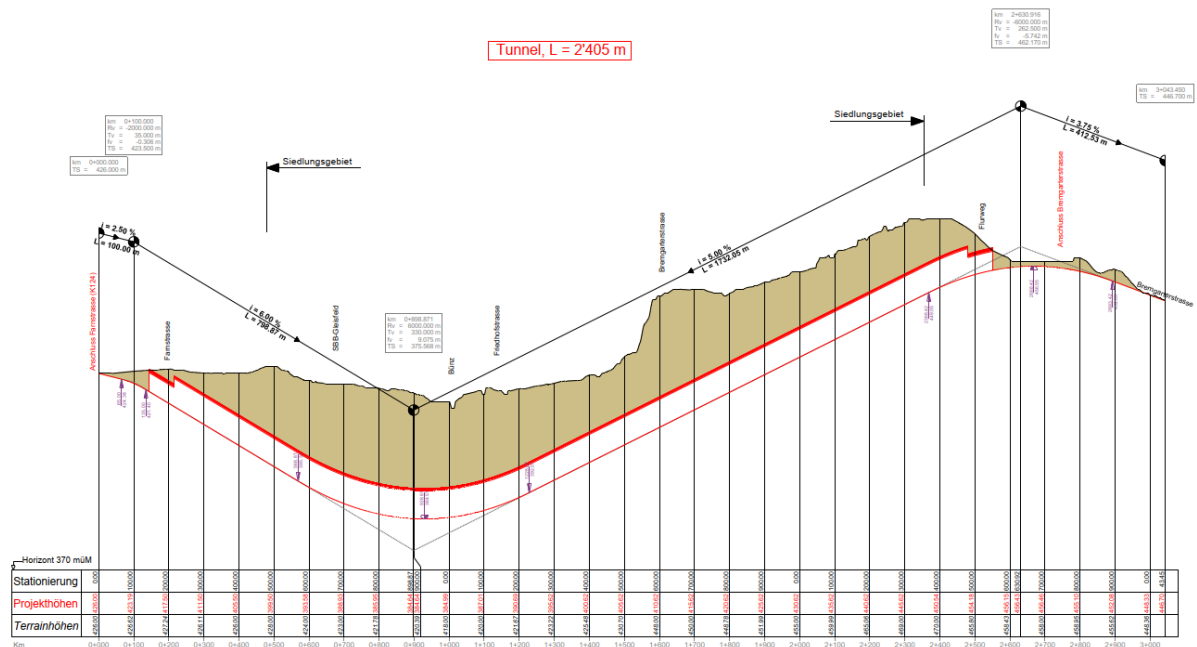


Abbildung 21: Längenprofil für Variante Zentrumsentlastung Mitte



## Variante Zentrumsentlastung Süd (entspricht V2 der ZMB)

Die Variante Zentrumsentlastung Süd verläuft über eine Strecke von rund 2,4 km zwischen den beiden Gemeinden Waltenschwil und Wohlen und durchquert dabei die Bünzebene in Tieflage. Die Umfahrung verläuft grösstenteils in der Landwirtschaftszone und verbindet die beiden Knotenpunkte "Bremgarterstrasse" und "Farnstrasse". Von den 2,4 km verlaufen etwa 1,5 km in zwei getrennten Tunnelabschnitten. Der Tunnelabschnitt Süd (West) kann komplett im Tagbau erstellt werden. Der Tunnelabschnitt Nord (Ost) müsste aufgrund der Überdeckung teilweise bergmännisch erstellt werden. Die negativen Auswirkungen auf den Erholungsraum im Bereich der renaturierten Bünz können durch die Tieflage deutlich reduziert werden. Gleichzeitig ergibt sich dadurch auch kein Konflikt mit dem Einstaubereich des Hochwasserschutzdamms. Gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung wäre ein Halbanschluss zwischen den beiden Tunnels in Richtung Ost zur Waltenschwilerstrasse möglich.

Abbildung 22: Längenprofil der Variante 2: gut ersichtlich ist die Unterquerung der Bünzebene mit einem Tunnel sowie der zweite Tunnel im Bereich der beiden Anhöhen "Huerehübel" und "Wannenhübel"

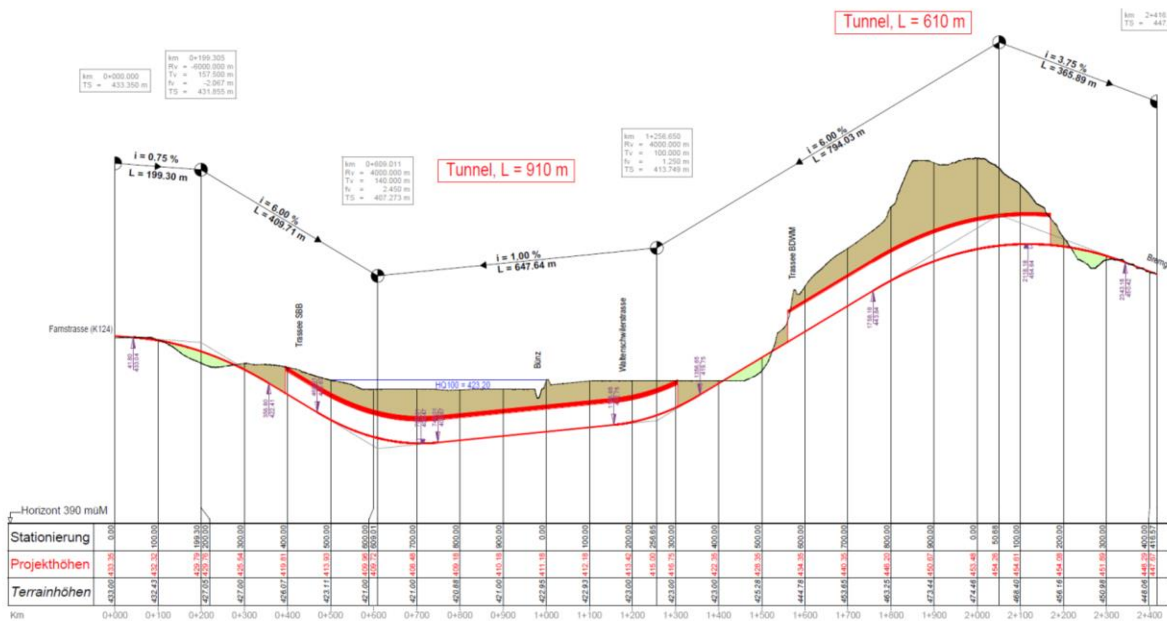


Abbildung 23: Situationsplan der Variante Zentrumsentlastung Süd



### 3.5 Gründe für die Anpassung des Richtplans

- Sicherung einer Umfahrung von Wohlen als langfristige Handlungsoption (Variante Zentrumsentlastung Mitte oder Variante Zentrumsentlastung Süd).
- Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen infolge der Realisierung des Hochwasserrückhaltebeckens Wohlen.
- Vermeidung einer Bahnunterquerung im Einstaubereich eines Hochwasserereignisses für ein HQ100.
- Minimierung der negativen Auswirkungen auf Gesellschaft, Umwelt und Landschaftsbild durch Tunnels.
- Berücksichtigung der topographischen Verhältnisse.
- Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den umfangreichen Planungsarbeiten zu einer Umfahrung Wohlen.

### 3.6 Einbezug von Gemeinde, Region und Bevölkerung

Die Erarbeitung der ZMB erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wohlen und dem Regionalplanungsverband Unteres Bünztal, welche sowohl im Projektteam als auch in der Projektsteuerung vertreten waren. Der Gemeinderat Wohlen hat zudem mit seinem Beschluss an der Gemeinderatssitzung vom 30. Oktober 2023 die vorgesehene Richtplananpassung unterstützt, der Regionalplanungsverband Unteres Bünztal mit seiner Stellungnahme vom 22. April 2024.

Die Bevölkerung wurde an zwei öffentlichen Informationsanlässen sowie über Medienmitteilungen und einen Internetauftritt über die Planung informiert.

Vom 9. Juli 2025 bis zum 31. Oktober 2025 wurde eine Behördenvernehmlassung für die Gemeinde Wohlen und die direkt betroffenen Nachbargemeinden Bremgarten, Waltenschwil, Büttikon, Villmergen, Dottikon, Hägglingen und Niederwil durchgeführt. Zudem wurden auch die Replas Mutschellen-Reusstal-Kelleramt und Unteres Bünztal im Rahmen der Behördenvernehmlassung berücksichtigt. Die Stellungnahmen seitens Gemeinden und Replas können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Gemeinderäte von Waltenschwil, Wohlen und Villmergen sowie der Regionalplanungsverband Unteres Bünztal begrüßen das Vorhaben.
- Die Gemeinderäte von Dottikon und Niederwil sind der Meinung, dass die Wirkung des Vorhabens für die eigene Gemeinde gering ist. In den Stellungnahmen sind keine Einwände gegen die vorgesehene Richtplananpassung vorhanden.
- Dem Gemeinderat von Büttikon ist es ein Anliegen, dass durch das Vorhaben kein Mehrverkehr in der Gemeinde entsteht. Ansonsten ist in der Stellungnahme kein Einwand gegen die vorgesehene Richtplananpassung enthalten.
- Der Gemeinderat von Hägglingen verzichtet auf eine Stellungnahme.
- Der Regionalplanungsverband Mutschellen – Reusstal – Kelleramt erachtet die Unterlagen als nachvollziehbar und den Grundsatzentscheid, dass kurz- und mittelfristig mit alternativen Massnahmen die Verkehrssituation von Wohlen verbessert werden soll, als zielführend. Der vorgesehenen Richtplananpassung stimmt der Regionalplanungsverband mit folgendem Vorbehalt zu: Aufgrund der fachlichen Ergebnisse wäre aus Sicht des Regionalplanungsverbands Mutschellen – Reusstal – Kelleramt auch eine vollständige Aufhebung der Richtplaneinträge für eine Umfahrung von Wohlen denkbar. Zudem ist aus Sicht des Regionalplanungsverbands unklar, unter welchen Bedingungen eine erneute Prüfung einer Umfahrung für die beiden verbleibenden Varianten in Frage kommt. Bei einer allfälligen späteren Weiterverfolgung einer Umfahrung sind aus Sicht des Regionalplanungsverbands Mutschellen – Reusstal – Kelleramt vertiefte Abklärungen zu den verkehrlichen Auswirkungen in der Region erforderlich, insbesondere bezüglich Mehrverkehr im Korridor Wohlen–Bremgarten–Mutschellen.

- Für den Stadtrat Bremgarten ist die vorgesehene Richtplananpassung aufgrund der fachlichen Ergebnisse nicht nachvollziehbar. Bei einer allfälligen späteren Weiterverfolgung einer Umfahrung sind aus Sicht des Stadtrats Bremgarten vertiefte Abklärungen zu den verkehrlichen Auswirkungen in der Region erforderlich, insbesondere bezüglich Mehrverkehr im Korridor Wohlen–Bremgarten–Mutschellen. Allfällige negative Auswirkungen müssten mit flankierenden Massnahmen vermieden werden.

### **Fazit**

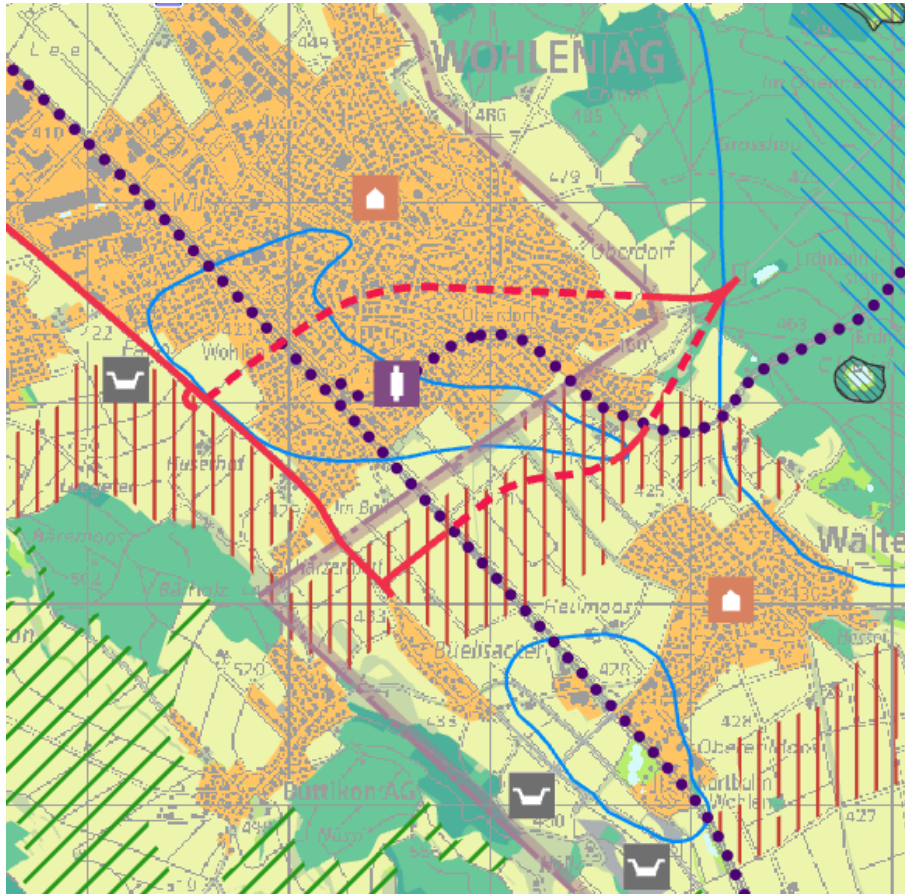
Seitens der betroffenen Regionalplanungsverbände sowie der betroffenen Nachbargemeinden und der Standortgemeinde Wohlen wurden keine Änderungen beantragt oder sonstige Einwände erhoben. Das Vorhaben wird seitens der Gemeinderäte von Waltenschwil, Wohlen und Villmergen sowie seitens des Regionalplanungsverbands Unteres Bünztal begrüsst.

Aus Sicht des Regionalplanungsverbands Mutschellen – Reusstal – Kelleramt wie auch aus Sicht des Stadtrats Bremgarten ist aufgrund der fachlichen Resultate der ZMB (keine zweckmässige Bestvariante) auch eine Streichung des Richtplaneintrags denkbar. Aus Sicht der Abteilung Verkehr ist diese Überlegung nachvollziehbar. Da die Wirkung der alternativen kurz- bis mittelfristigen Massnahmen aber nicht vorhersehbar ist, soll aus strategischen Überlegungen eine Umfahrung eine langfristige Handlungsoption zur Verbesserung der Verkehrssituation bleiben. Mit der vorgesehenen Richtplananpassung wird dies durch die Raumsicherung der beiden besten Varianten aus der ZMB sichergestellt. Eine erneute Prüfung einer Umfahrung kommt in Frage, wenn die festgelegten und vereinbarten Massnahmen zwischen Gemeinden, Region und Kanton nicht die erwünschte Wirkung erzielen oder aufgrund veränderter Rahmenbedingungen eine Neubeurteilung erforderlich ist.

#### 4. Interessenabwägung zentraler Richtplaninhalte

Aufgrund der räumlichen Nähe oder aufgrund von funktionalen Abhängigkeiten bestehen Auswirkungen auf andere Richtplaneinträge. Nachfolgend werden die Richtplanvorhaben in Wohlen aufgeführt und die Auswirkungen einer Umfahrung auf die einzelnen Richtplaninhalte erläutert. Für die Interessenabwägung wurden die relevanten kantonalen Fachstellen einbezogen. Die Gliederung orientiert sich an der Gliederung des Richtplans.

Abbildung 24: Richtplan mit den neuen Vorhaben "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Mitte" und "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Süd"



## 4.1 Siedlung

### 4.1.1 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) (RP-Kapitel S 1.3)

- Wohlen / Villmergen, ESP von kantonaler Bedeutung

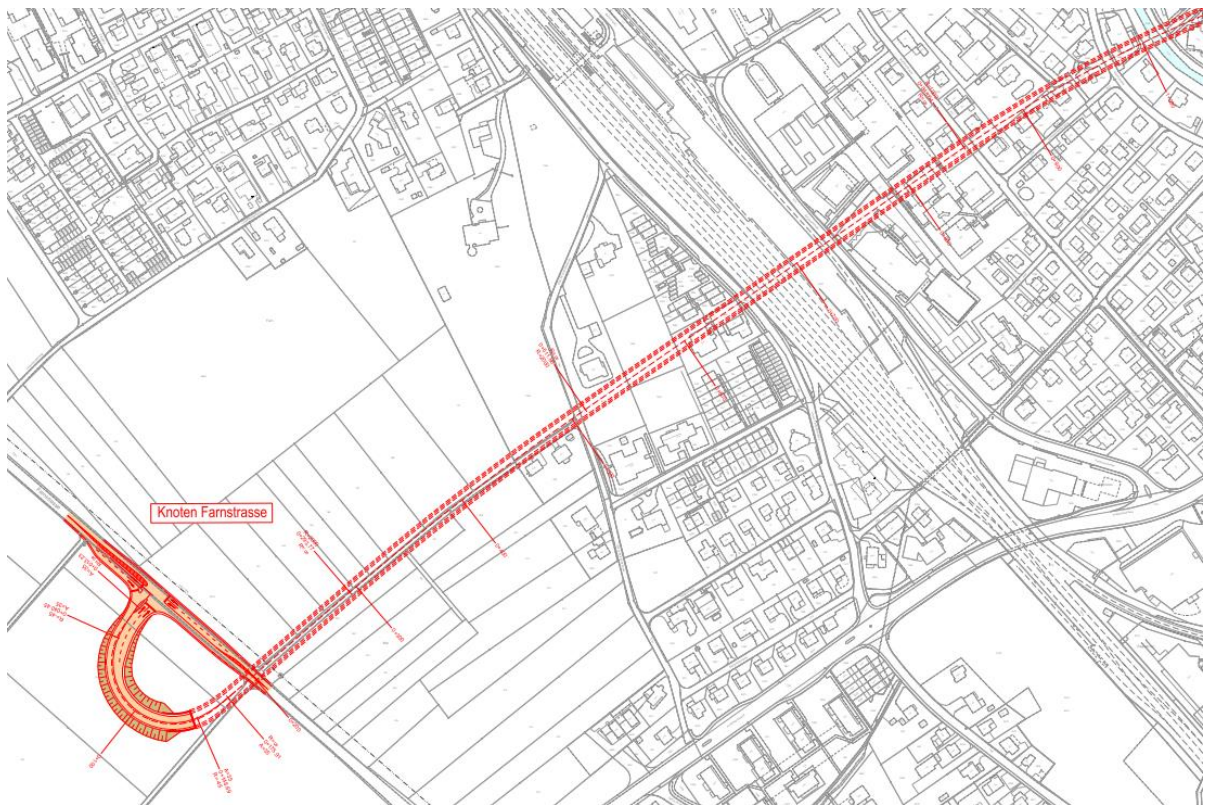
Es bestehen keine direkten Auswirkungen auf den Richtplaneintrag.

### 4.1.2 Wohnschwerpunkte (RP-Kapitel S 1.9)

- Wohlen, Wohnschwerpunkt Bahnhof Süd, Zwischenergebnis

Der Wohnschwerpunkt Bahnhof Süd (Zwischenergebnis) befindet sich zwischen der Bahnstrecke der SBB und der K124. Der grösste Teil des Wohnschwerpunkts (WSP) ist heute weder überbaut noch eingezont. Im Rahmen der Variantenoptimierung wurde zur Berücksichtigung des WSP der Anschluss der Variante Zentrumsentlastung Mitte von der nordwestlichen Seite der K124 auf die südwestliche Seite der K124 verlegt. Mit der vorgenommenen Variantenoptimierung wird der WSP nicht negativ durch eine Umfahrung tangiert. Die Erreichbarkeit des WSP wird durch die Umfahrung verbessert.

Abbildung 25: Ausschnitt aus dem Situationsplan für Variante Zentrumsentlastung Mitte



### 4.1.3 Siedlungstrenggürtel (RP-Kapitel S 2.1)

Die offene Kulturlandschaft zwischen Wohlen und Waltenschwil ist im kantonalen Richtplan als Siedlungstrenggürtel verzeichnet und wird durch die Variante Zentrumsentlastung Süd tangiert. Der Strassenabschnitt wirkt als Zäsur in der Landschaft – auch weil die Umfahrung quer zu bereits bestehenden Infrastrukturen (AVA-Trasse, Waltenschwilerstrasse, Dammweg, Bahnstrecke SBB) verläuft. Mit den zwei Tunnelabschnitten kann die Tangierung des Siedlungstrenggürtels reduziert werden. Bei einer allfälligen Festsetzung von Variante Zentrumsentlastung Süd ist eine Anpassung des Siedlungstrenggürtels zu prüfen.

## **4.2 Landschaft**

### **4.2.1 Wildtierkorridore (RP-Kapitel L 2.6)**

Der Projektperimeter tangiert die Ausbreitungsachse des Wildtierkorridors AG R13 und im Bereich des Knotens Bremgarterstrasse auch den Perimeter des Wildtierkorridors AGR13.

Mit der Variante V2 wird der Wildtierkorridor AGR13 direkt betroffen. Insbesondere die Knotenpunkte und die Abschnitte, welche oberirdisch verlaufen, beeinträchtigen die Wildtierwanderungen. Auch die Querung der Bünz im Bereich eines revitalisierten Abschnitts würde dadurch entfallen. Der Knoten Bremgarterstrasse ist in beiden Varianten vorgesehen. Aufgrund der Linienführung ist in einer späteren Weiterbearbeitung der Planung von einer deutlichen Beeinträchtigung des Wildtierkorridors auszugehen. Bauten in Wildtierkorridoren und Ausbreitungsachsen sind möglich, soweit die Durchgängigkeit gewährleistet bleibt.

In einer allfälligen Festsetzung sind Massnahmen zur Minimierung der Auswirkung auf den Wildtierkorridor vorzusehen sowie die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore und überregionalen Ausbreitungsachsen sicherzustellen.

### **4.2.2 Fruchtfolgeflächen (RP-Kapitel L 3.1)**

Die Verminderung der Fruchtfolgefläche um mehr als 3 ha pro Planung oder Vorhaben setzt einen Richtplanbeschluss voraus. Das Projekt wurde in der Planung so optimiert, dass der Bedarf an Fruchtfolgeflächen so gering wie möglich ausfällt. Variante Zentrumsentlastung Süd tangiert rund 11'000 m<sup>2</sup> Fruchtfolgeflächen, Variante Zentrumsentlastung Mitte beansprucht FF von rund 8'000 m<sup>2</sup>. Bei einer allfälligen Festsetzung ist eine Kompensation der Fruchtfolgeflächen zu prüfen.

### **4.2.3 Lebensraum Wald (RP-Kapitel L 4.1)**

Gemäss Artikel 4 des Bundesgesetzes über den Wald vom 4. Oktober 1991 (WaG) gilt eine dauernde oder vorübergehende Zweckentfremdung von Waldboden als Rodung. Gemäss Artikel 5 WaG sind Rodungen verboten. Für eine Rodung kann eine Ausnahmegewilligung erteilt werden, wenn wichtige Gründe vorliegen, welche das Interesse an der Walderhaltung überwiegen, das Werk auf den vorgesehenen Standort angewiesen ist, das Werk die Voraussetzungen der Raumplanung sachlich erfüllt und die Rodung zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt führt. Nicht als wichtige Gründe gelten finanzielle Interessen, wie die möglichst einträgliche Nutzung des Bodens oder die billige Beschaffung von Land für nichtforstliche Zwecke. Dem Natur- und Heimatschutz ist Rechnung zu tragen.

Gemäss ZMB dürfte die relative Standortgebundenheit für das Vorhaben nachweisbar sein, da alle Varianten einen ähnlichen grossen Rodungseingriff bedingen. Für permanente Rodungen ist Rodungersatz resp. eine Ersatzaufforstung zu leisten, temporäre Rodungen sind wiederaufzuforsten. Der kantonale Richtplan hält zusätzlich fest, dass der Wald möglichst frei bleiben soll von Bauten und Anlagen.

Für einen Teil des geplanten Strassenabschnitts der Variante Zentrumsentlastung Süd und für den offenen Teil der Variante V5 (Tunnelvariante) müssen Teilflächen dauerhaft gerodet werden. Bei Variante Zentrumsentlastung Süd müssen rund 2'000 m<sup>2</sup>, bei Variante Zentrumsentlastung Mitte ca. 800 m<sup>2</sup> gerodet werden. Bei der Variante Zentrumsentlastung Mitte kann mit einer leicht angepassten Linienführung im Bereich des Anschlusses an die Bremgarterstrasse eine Rodung vermieden werden. Die effektiv erforderlichen Rodungsflächen wie auch die genaue Lage der Aufforstung sind in der nächsten Phase zu definieren. Zudem muss Ersatz geleistet werden und der geschützte Waldrand muss voraussichtlich aufgewertet werden. Bei der betroffenen Waldfläche handelt es sich um Waldareal. Naturschutzgebiete von kantonaler Bedeutung im Wald (NkBW) sind nicht betroffen.

Bei einer allfälligen späteren Festsetzung sind die Eingriffe in den Lebensraum Wald vertieft zu untersuchen und ein der Walderhaltung überwiegendes öffentliches Interesse klar darzulegen.

## 4.3 Mobilität

### 4.3.1 Kantonsstrassen (M 2.2)

Im Richtplan sind die nachfolgend aufgeführten Vorhaben enthalten, welche das Kantonsstrassen-netz im Bünztal betreffen:

- Lenzburg-Wohlen, Vierspurausbau Bünztalstrasse, Zwischenergebnis, RP-Nr. 35
- Wohlen, Süd-Umfahrung, Zwischenergebnis, RP-Nr. 46
- Dottikon, West-Umfahrung, Vororientierung, RP-Nr. 75
- Hendschiken, K388/K389, Sanierung Niveauübergang (Variante "Schwarester") Vororientierung, RP-Nr. 63

Abbildung 26: Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan mit Verortung der Kantonsstrassen-Vorhaben im Bünztal



Es bestehen folgende Zusammenhänge:

- Für den **Vierspurausbau Bünztalstrasse** wurde 2010 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung kam zum Schluss, dass ein Vierspurausbau grundsätzlich machbar ist, aber aus Kapazitätsgründen kein dringender Handlungsbedarf besteht. Ein Vierspurausbau macht somit erst langfristig Sinn. Bestimmend für die Kapazität sind die Knoten. Deshalb ist eine Knotenoptimierung entlang der Bünztalachse sinnvoll und weiterzuverfolgen. Vorgesehen sind Knotenausbauten in Wohlen (Knoten K123/K127/K252 Bullenberg), Villmergen (Knoten K123/K378 Schwimmbad), Dintikon (Knoten K123/KK387 Langelen) und Hendschiken (Knoten K123/K376). Das Strassenbauprojekt A1-Zubringer/Knoten Neuhof in Lenzburg wurde bereits realisiert. Zusätzlich ergeben sich neue Möglichkeiten zur Optimierung der Bünztalachse aus dem Rückbau der Gleise der BDWM zwischen Wohlen und Villmergen und der daraus möglichen Begradigung der horizontalen Linienführung.
- Die **Süd-Umfahrung Wohlen** und der Umgang mit dem Richtplan-Eintrag sind Gegenstand des vorliegenden Berichts.
- Die **West-Umfahrung Dottikon** wurde ebenfalls im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung für den Vierspurausbau Bünztalstrasse untersucht. Die Studie kam zum Schluss, dass eine West-Umfahrung Dottikon grundsätzlich machbar ist und zu einer Verkehrsentslastung des Siedlungsgebiets beitragen kann. Allerdings wird ihr Nutzen als eher gering bewertet und eine Umfahrung aktuell als nicht verhältnismässig. Mit dem Bau des A1-Zubringers in Lenzburg hat der Handlungsbedarf für eine West-Umfahrung Dottikon zudem weiter abgenommen. Die Weiterverfolgung einer West-Umfahrung Dottikon ist erst bei Weiterverfolgung des Vierspurausbaus auf der Bünztalstrasse zu prüfen.

- Hintergrund des Richtplaneintrags **Hendschiken, K388/K389, Sanierung Niveauübergang (Variante "Schwarester")** ist, dass die drei heutigen Anschlüsse der Gemeinde Hendschiken an die Bünztalachse zukünftig auf einen Anschluss reduziert werden sollen. Es bestehen keine direkten Abhängigkeiten auf dieses Vorhaben.

Es bestehen keine wesentlichen Auswirkungen zwischen einer Umfahrung von Wohlen und den weiteren Kantonsstrassen-Vorhaben im Bünztal. Die Schnittstellen zwischen den Planungen sowie deren Auswirkungen werden regelmässig aufeinander abgestimmt.

#### **4.3.2 Öffentlicher Verkehr – Infrastruktur (RP-Kapitel M 3.2)**

- Hendschiken–Muri, Mehrspurausbau im Freiamt (3. Gleis), Vororientierung, Rp-Nr. 82
- Wohlen, Neue Haltestelle Wohlen Bifang, Vororientierung, Rp-Nr. 75
- Wohlen–Bremgarten, Doppelspurabschnitte Wohlen–Bremgarten, Vororientierung, RP-Nr. 73

Es bestehen keine direkten Auswirkungen und Abhängigkeiten zu den ÖV-Infrastrukturen.

#### **4.3.3 Kombinierte Mobilität (RP-Kapitel M 5.1)**

- Wohlen, ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung

In Übereinstimmung mit den Planungsgrundsätzen und -anweisungen in Kapitel M 5.1 des Richtplans, wurde in der 1. Etappe der öV-Drehscheibe das Angebot für Veloabstellplätze ausgebaut und das Park+Ride unter dem neuen Bushof neu erstellt. In der 2. Etappe ist ein weiterer Ausbau des Bike+Ride-Angebots vorgesehen.

Es bestehen keine direkten Auswirkungen und Abhängigkeiten zur ÖV-Drehscheibe Wohlen.

### **4.4 Versorgung**

#### **4.4.1 Grundwasser und Wasserversorgung (RP-Kapitel V1.1)**

- Kantonales Interessengebiet für Grundwassernutzung

Variante Zentrumsentlastung Mitte verläuft durch ein kantonales Interessengebiet für Grundwassernutzung, Variante Zentrumsentlastung Süd tangiert dieses am Rande. In den festgesetzten kantonalen Interessengebieten für Grundwassernutzung sichert der Kanton langfristig die Möglichkeit zur Nutzung des Grundwassers.

Gestützt auf Anhang 4, Ziffer 211 der Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998 (GSchV) dürfen im Gewässerschutzbereich Au keine Bauten erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Anhand der vorhandenen hydrogeologischen Erkenntnisse kann nicht abschliessend beurteilt werden, wo und wie stark es einen Einbau unter den mittleren Grundwasserspiegel gibt. Dazu wären umfassende hydrogeologische Abklärungen notwendig. Bei einer Weiterverfolgung einer Umfahrung ist abzuklären, ob mittels hydraulischem Ersatzmaterial die Grundwasserdurchflusskapazität weiterhin erhalten werden kann. Die Variante Zentrumsentlastung Mitte weist den Vorteil auf, dass der Tunnel voraussichtlich teilweise im Fels zu liegen kommt – weshalb Teilabschnitte unterhalb des Grundwasservorkommens liegen dürften und somit in Hinblick auf die Durchflusskapazität des Grundwassers weniger problematisch sind. Während der Bauphase ist eine Absenkung des Grundwasserspiegels nötig.

Bei beiden Varianten, Variante Zentrumsentlastung Süd und Variante Zentrumsentlastung Mitte, ist der Eingriff ins Grundwasser als gravierend zu beurteilen. Es ergeben sich bei beiden Varianten Unsicherheiten in Bezug auf nötigen Aufwand für die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben. Aufgrund fehlender Detailangaben zur Grundwassersituation kann keine abschliessende Einordnung vorgenommen werden.

Bei einer allfälligen späteren Festsetzung ist der Eingriff ins Grundwasser vertieft zu untersuchen und nachzuweisen, dass alle grundwasserschutzrechtlichen Vorgaben erfüllt werden.

## **4.5 Abwasser und Abfallentsorgung**

### **4.5.1 Abfallanlagen und Deponien (RP-Kapitel A2.1)**

- Wohlen, Deponie Fädehag, Zwischenergebnis

Der westliche Anschlussknoten von Variante Zentrumsentlastung Mitte befindet sich in der Nähe des Richtplaneintrags Deponie Fädehag. Abgesehen von der räumlichen Nähe bestehen keine direkten Auswirkungen und Abhängigkeiten auf den Richtplaneintrag.

## **4.6 Fazit der Interessenabwägung**

Für die vorgesehene Richtplananpassung wurde eine stufengerechte Interessenabwägung mit den zentralen Richtplaninhalten vorgenommen. Für ein Zwischenergebnis ist aufzuzeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind. Bei einer allfälligen Festsetzung besteht für die vollständige räumliche und umwelttechnische Abstimmung insbesondere bei folgenden Themen noch Vertiefungs- und Abstimmungsbedarf:

- Siedlungstrenngürtel: Bei einer allfälligen Festsetzung von Variante Zentrumsentlastung Süd ist eine Anpassung des Siedlungstrenngürtels zu prüfen.
- Wildtierkorridore: In einer allfälligen Festsetzung sind Massnahmen zur Minimierung der Auswirkung auf den Wildtierkorridor vorzusehen sowie die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore und überregionalen Ausbreitungsachsen sicherzustellen.
- Fruchtfolgefläche: Bei einer allfälligen späteren Festsetzung ist eine Kompensation der Fruchtfolgeflächen zu prüfen.
- Lebensraum Wald: Bei einer allfälligen späteren Festsetzung sind die Eingriffe in den Lebensraum Wald vertieft zu untersuchen und ein der Walderhaltung überwiegendes öffentliches Interesse klar darzulegen.
- Grundwasser und Wasserversorgung: Bei einer allfälligen späteren Festsetzung ist der Eingriff ins Grundwasser vertieft zu untersuchen und nachzuweisen, dass alle grundwasserschutzrechtlichen Vorgaben erfüllt werden.

## 5. Rechtsgrundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen zur Planung und Koordination der Mobilität sind in der Schweiz auf Verfassungs- und Gesetzesstufe geregelt. Auf Bundesebene ist Art. 83 der Schweizerischen Eidgenossenschaft (SR 101) vom 18. April 1999 (Stand 3. März 2024) sowie Art. 3 und Art. 6 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) vom 22. Juni 1979 (Stand 1. Januar 2026) massgebend. Auf kantonaler Ebene ist der Verkehr über § 49 der Verfassung des Kantons Aargau (SAR 110.000) vom 25. Juni 1980 (Stand 30. Juni 2024) und in den §§ 8 und 13 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) vom 19. Januar 1993 (Stand 1. Juli 2025) geregelt.

Die strategische Ausrichtung des Bundes im Bereich Raum und Mobilität wird im Raumkonzept Schweiz festgelegt, diejenige des Kantons im kantonalen Richtplan und in der Strategie mobilität-AARGAU.

## 6. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Das Entwicklungsleitbild 2025–2034 zeigt auf, in welche Richtung und mit welchen Strategien sich der Kanton Aargau weiterentwickeln soll. Der Aargau soll die Rahmenbedingungen weiter verbessern, um die guten Standorteigenschaften gezielter zu nutzen, attraktive Wohn- und Arbeitsstandorte zu bieten und die Wirtschaftsleistung zu erhöhen – zum Wohle der Gesellschaft und unter Wahrung der natürlichen Ressourcen. Der Kanton aktualisiert das Raumkonzept und die raumpolitischen Stossrichtungen im Richtplan, damit die Zentren gestärkt und die regionalen Entwicklungsschwerpunkte für die Wirtschaft sowie das Wohnen an gut erreichbaren Lagen umgesetzt werden können.

## 7. Auswirkungen

Die Beurteilung der Auswirkungen einer Umfahrung des Zentrums von Wohlen (Variante Zentrumsentlastung Mitte oder Zentrumsentlastung Süd) auf die Bereiche Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt und Klima wurde durch die Fachstelle Nachhaltigkeit vorgenommen. Die Beurteilung der personellen und finanziellen Auswirkungen ergibt sich aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung.

### 7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

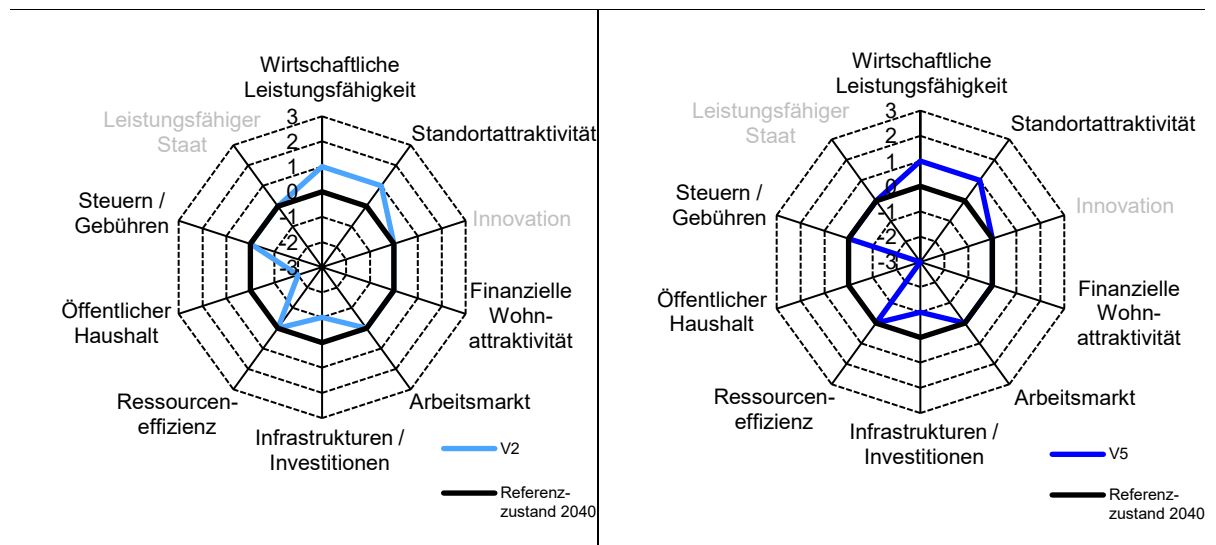
Gemäss Kapitel 3.2.4 werden die Kosten für die Zentrumsentlastung Süd (V2 der ZMB) auf 150 bis 275 Millionen Franken, die Kosten der Variante Zentrumsentlastung Mitte

(V5 der ZMB) auf 350 bis 650 Millionen Franken geschätzt. In den Kosten berücksichtigt sind die Baukosten inklusive der Kosten für Bauleitung, Honorare und Umweltverträglichkeitsprüfung und Landerwerb inklusive einer Mehrwertsteuer von 8,1 %. Die angegebenen Bandbreiten resultieren aus der Genauigkeit der Kostenschätzung von +/-30 %.

## 7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft

In der Dimension Wirtschaft fördert die Entlastung des Zentrums von Wohnen mit beiden Varianten eine bessere Erreichbarkeit des Zentrums mit weniger Staubildung und einer besseren Anbindung dezentraler Standorte an überregionale Verkehrsnetze. Dies wirkt sich positiv auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region aus und stellt eine positive Entwicklung für Gewerbebetriebe und lokale Unternehmen dar. Die bessere Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität kann zu steigenden Mieten im Zentrum und damit zu einer negativen Wirkung auf die finanzielle Wohnattraktivität führen. Zudem können bei beiden Varianten attraktivere Arbeitsplatzbedingungen resultieren, mit einer positiven Wirkung auf den Arbeitsmarkt. Das Ausmass dieser Effekte ist in beiden Fällen jedoch schwierig abzuschätzen — deshalb wurden die beiden Themen "Arbeitsmarkt" und "Finanzielle Wohnattraktivität" weder positiv noch negativ bewertet. Im Bereich Infrastrukturen und Investitionen müssen verschiedene Elemente für die Beurteilung mitgerechnet werden. Zwar werden einerseits neue Strassen errichtet mit tieferen Unterhaltskosten, die älteren Strassen im Zentrum bleiben allerdings weiterhin bestehen. Die Mengenausweitung an Strassen-Kilometer und die diversen baulichen Massnahmen (Strassenbau, Tunnel, Brücke) bedingen hohe Investitionen. Somit fällt die Beurteilung für beide Varianten negativ aus. Die Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt sind somit ebenfalls negativ, mit einer schlechteren Bewertung für die Tunnelvariante Variante Zentrumsentlastung Mitte, welche höhere Investitionskosten auslöst als die Zentrumsentlastung Süd. Die anderen Themenbereiche werden für das vorliegende Vorhaben als neutral oder nicht relevant eingestuft.

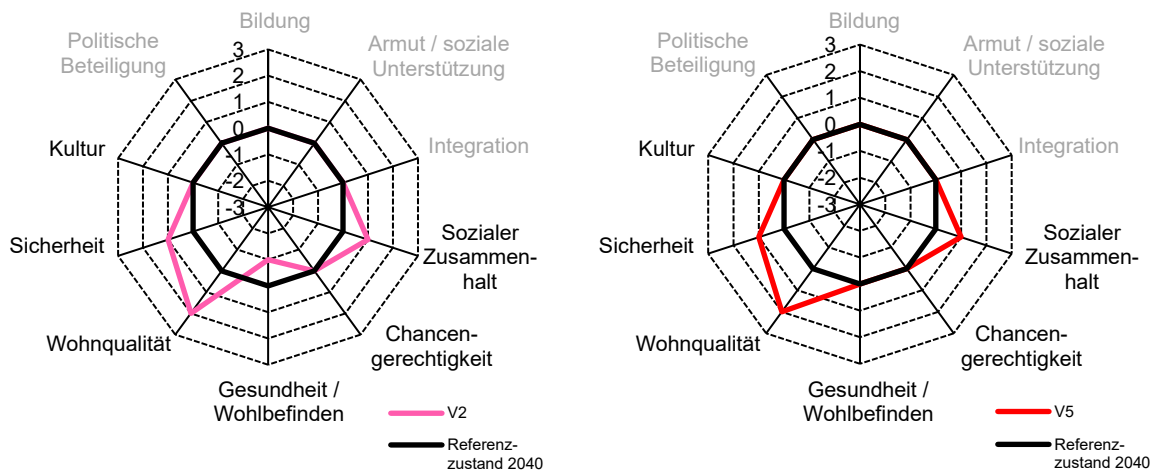
Abbildung 27: Auswirkungen auf die Wirtschaft (V2 entspricht der Variante Zentrumsentlastung Süd, V5 der Variante Zentrumsentlastung Mitte)



### 7.3 Auswirkungen auf die Gesellschaft

In der Dimension Gesellschaft sind in den Themenbereichen "Politische Beteiligung", "Bildung", "Armut / soziale Unterstützung" und "Integration" keine Auswirkungen durch das Vorhaben feststellbar. Da in beiden Varianten in der Summe weniger Menschen von Lärm betroffen sind, fiel die Beurteilung der Wohnqualität (welche primär Lärmemissionen und -immissionen betrachtet) positiv aus. Die im Vergleich zum Referenzzustand geringere Verkehrsbelastung im Ortskern reduziert die Unfall-Wahrscheinlichkeit, somit wird die Sicherheit im öffentlichen Raum durch das Vorhaben erhöht. Die geringere Verkehrsbelastung im Ortskern wirkt sich bei beiden Varianten positiv auf den sozialen Zusammenhalt aus: so werden Möglichkeiten für Begegnungsräume geschaffen und der damit geförderte soziale Austausch kann das Gemeinschaftsgefühl steigern. Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass die Aufenthaltsqualität im Ortskern nur limitiert verbessert wird, da beide Varianten nur das Verkehrsproblem auf der Durchfahrtsachse West-Ost angehen. Der Handlungsspielraum für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs als gesundheitsförderndes Element ist sowohl für die Variante Zentrumsentlastung Mitte als auch für die Variante Zentrumsentlastung Süd eingeschränkt. Obwohl die Variante Zentrumsentlastung Süd grösstenteils unterirdisch verläuft, gibt es Einschnitte in den Naherholungsraum bei überirdischen Strassenführungsabschnitten und Anschlussportalen. Somit wird die Auswirkung auf den Themenbereich "Gesundheit / Wohlbefinden" für die Variante Zentrumsentlastung Süd als negativ und für die Variante Zentrumsentlastung Mitte als neutral eingestuft.

Abbildung 28: Auswirkungen auf die Gesellschaft (V2 entspricht der Variante Zentrumsentlastung Süd, V5 der Variante Zentrumsentlastung Mitte)

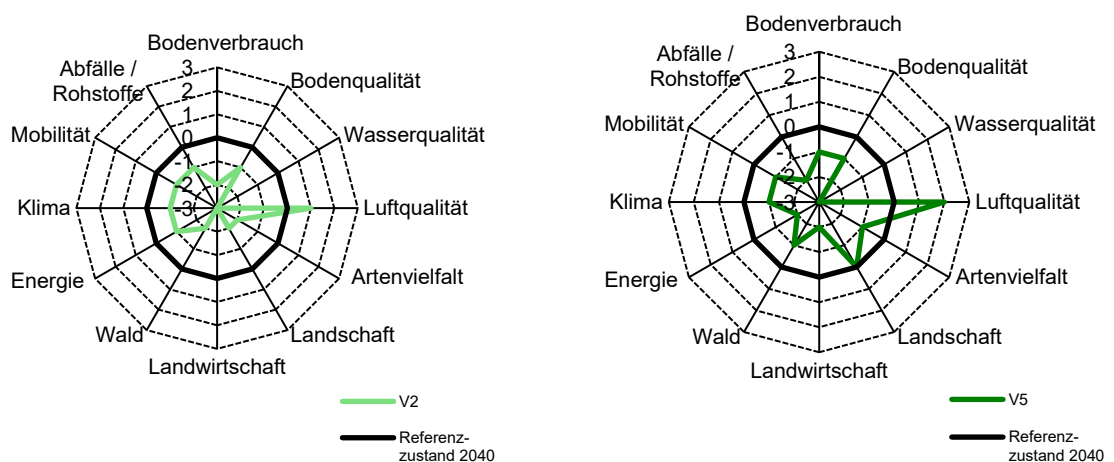


## 7.4 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima

In der Dimension Umwelt können einzig im Themenbereich "Luftqualität" positive Auswirkungen für das Vorhaben verzeichnet werden. Gegenüber dem Referenzzustand ohne Vorhaben wird die Luftqualität mittels beider Varianten verbessert, mit der Tunnelvariante Variante Zentrumsentlastung Mitte sogar deutlich. Dies hat mit der direkteren Linienführung von Variante Zentrumsentlastung Mitte gegenüber dem Referenzzustand zu tun. Für die gleiche Beziehung muss eine kürzere Strecke gefahren werden. Auch die Variante Zentrumsentlastung Süd geht mit einer Verbesserung gegenüber dem Referenzzustand einher. Die Beurteilung aller anderen Umwelt-Themen fällt für beide Varianten negativ oder neutral aus. So hat die Variante Zentrumsentlastung Süd Auswirkungen auf die Landschaft, da sie einen Siedlungstrenggürtel tangiert und teilweise durch Wildtierkorridorzonen führt. Der Tunnel der Variante Zentrumsentlastung Süd führt unter dem kommunalen Landschaftsschutzobjekt Huerehübel durch. Die Tunnelvariante Variante Zentrumsentlastung Mitte hat bezüglich landschaftlich sensibler Gebiete keine Auswirkungen. Beide Varianten verursachen dauerhafte Verluste an ökologisch wertvollen Lebensräumen wie Biodiversitätsförderflächen. Anzahlmässig sind dies bei Variante Zentrumsentlastung Süd mehr und zusätzlich fallen diverse als Naturobjekte eingetragene geschützte Einzelbäume sowie die renaturierte Bünz als Lebensraum ins beeinträchtigte Gebiet, sowie eines der wenigen verbliebenen Brutgebiete der Feldlerche im Kanton Aargau.

In beiden Varianten verläuft der Strassenverlauf auf grossen Teilen in Tunneln. Die Errichtung dieses Tunnels hat erhebliche Auswirkungen auf verschiedene Bereiche. So reichen deren Baugruben für beide Varianten grösstenteils bis unter den mittleren Grundwasserspiegel. Der Eingriff ins Grundwasser ist somit gravierend. Die Menge an Ausbruchmaterial ist bei Tunnelbauten beträchtlich. Hier fällt die Beurteilung proportional zur Tunnellänge aus, das heisst, die Tunnelversion Variante Zentrumsentlastung Mitte generiert mehr Ausbruchmaterial als die Variante Zentrumsentlastung Süd. Ebenso bedürfen Tunnelbauten im Betrieb mehr Energie in Form von Beleuchtung, Lüftung und Pumpen, das Ausmass ist allerdings geringer verglichen mit anderen Umwelt-Themen. Auch hier fällt die Beurteilung proportional zur Tunnellänge aus, das heisst der gut einen Kilometer längere Tunnel der Variante Zentrumsentlastung Mitte fällt stärker ins Gewicht. Die durch den Tunnelbau bedingte graue Energie wird unter dem Aspekt des Klimaschutzes als graue Treibhausgasemissionen mitgerechnet. Diese ergeben somit für den Bereich Klimaschutz für beide Varianten eine negative Bilanz.

Abbildung 29: Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima (V2 entspricht der Variante Zentrumsentlastung Süd, V5 der Variante Zentrumsentlastung Mitte)



## 7.5 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und umweltrelevanten Auswirkungen auf die Gemeinde Wohlen und die direkt betroffenen Nachbargemeinden sind in den vorangehenden Kapiteln erläutert und im Detail in den Fachgrundlagen enthalten (siehe Kapitel 1.7). Die finanziellen Auswirkungen sind bei einer Weiterverfolgung und Festsetzung zu klären.

## 7.6 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen hat das Vorhaben keine Auswirkungen.

## 8. Wirkungskontrolle

Gemäss Kapitel 3.4.2 handelt es sich bei den beiden Umfahrungsvarianten um langfristige Handlungsoptionen. Mit der vorgesehen Richtplananpassung ist die Raumsicherung für diese langfristigen Handlungsoptionen gewährleistet. Eine konkrete Wirkungskontrolle ist somit aktuell noch nicht erforderlich. Bei einer allfälligen späteren Festsetzung ist eine Wirkungskontrolle zu erarbeiten und festzulegen.

## 9. Weiteres Vorgehen

Anhörung	13. Mai bis 31. August 2026
Gutheissung Botschaft durch Regierung	1. Quartal 2027
Beratung Botschaft in der Kommission UBV	1./2. Quartal 2027
Beratung Botschaft im Grossen Rat	1./2. Quartal 2027

## Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

1.

Die örtliche Festlegung "Wohlen, Süd-Umfahrung", Zwischenergebnis, RP-Nr. 46 wird aus dem kantonalen Richtplan entlassen (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1).

2.

Das Vorhaben "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Mitte" wird neu als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1).

3.

Das Vorhaben "Wohlen, Umfahrung Zentrum, Zentrumsentlastung Süd" wird neu als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1).

Beilagen

- Synopse M22