

REGIERUNGSRAT

21. November 2018

18.157

Interpellation Harry Lütolf, CVP, Wohlen, vom 28. August 2018 betreffend Entlastung des Zentrums der Gemeinde Wohlen vom Durchgangsverkehr; Beantwortung

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Zur Frage 1

"Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass das Zentrum der Gemeinde Wohlen dringend vom Durchgangsverkehr entlastet werden muss?"

Im kantonalen Strassenbelastungsplan weist die K127 Villmergenstrasse in Wohlen auf Höhe der Bahnlinie (Zählstelle Nr. 737) für das Jahr 2015 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 16'895 Fahrzeugen auf. Der Lastwagenanteil wird mit 3,3 % angegeben. Dies ist im Strassenetz von Wohlen die höchste Durchschnittsbelastung auf einer einzelnen Strasse. Werktags beträgt die durchschnittliche Belastung (DWV) an der Zählstelle Nr. 737 19'086 Fahrzeuge. Der höchste Tageswert wurde am Freitag mit einem Wert von 20'209 Fahrzeugen gemessen.

Die K127 ist die zentrale West-Ost-Verbindung durch Wohlen für den Verkehr zwischen Bremgarten und Villmergen respektive zur K123 beziehungsweise K124 Bünzthalstrasse. Im Jahr 2006 wurde in der Gemeinde Wohlen eine Nummernschilderhebung¹ durchgeführt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs wird über alle Einfallsachsen mit rund 35 % angegeben. Auf stark belasteten Hauptverkehrsachsen schwanken die Werte zwischen 40 % und 50 %. Für die K127 Villmergenstrasse auf Höhe der Zählstelle bedeutet dies, dass grob abgeschätzt rund 6'000 Fahrzeuge (bezogen auf den DTV) und rund 7'000 Fahrzeuge (bezogen auf DWV) dem Durchgangsverkehr zugeordnet werden können. An einzelnen Tagen kann der Wert bis gegen 10'000 Fahrzeuge betragen (stärkster Tageswert mit Anteil Durchgangsverkehr von bis 50 %).

Zu beachten ist, dass bei einem Anteil Durchgangsverkehr von 35 % über alle Einfallsachsen der übrige Verkehr dem Ziel- und Quellverkehr sowie dem Binnenverkehr der Gemeinde Wohlen zuzuordnen ist. Der Anteil Ziel- und Quellverkehr lässt sich nur sehr beschränkt über eine Umfahrung beeinflussen. Dem Binnenverkehr innerhalb der Gemeinde nützt eine Umfahrung nichts.

¹ Gemeinde Wohlen, Verkehrsentwicklung in der Gemeinde Wohlen zwischen 2006 und 2012, Roland Müller Künsnacht AG, Dezember 2012, Seite 5.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat sich bereits vor Jahren mit der Thematik von Umfahrungen auseinandergesetzt. In der Publikation "Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet" sind im Anhang 3 für die Belastung und die Belastbarkeit je drei Kriterien mit Schwellenwerten beziehungsweise Ausprägungen aufgeführt, welche eine Vorabklärung erlauben. Mindestens vier von sechs Kriterien sollten erfüllt sein, sodass die Prüfung einer Umfahrung zur Lösung von Verkehrsproblemen gerechtfertigt ist.

Die Vorabklärung beruht auf drei Belastungskriterien:

- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV); Schwellenwert: > 15'000 Fahrzeuge/Tag
- Anteil Lastwagenverkehr; Schwellenwerte: > 1000 Lastwagen/Tag oder > 8 % DTV
- Anteil Durchgangsverkehr; Schwellenwerte: 50 % DTV oder 8'000 Fahrzeuge pro Tag

Die Belastbarkeitskriterien sind:

- Lärmimmissionen; Immissionsgrenzwerte mehrheitlich überschritten
- Lage im Siedlungsgebiet: zentrumsnah, mittlere bis hohe Siedlungsdichte
- Nutzungsstruktur: Geschäftszentrum, Wohnen, sensible Nutzung

Die Betrachtung erfolgt über die zentrale Ost-West-Achse beziehungsweise die K127 in Wohlen unter Miteinbezug der Zählstellen auf der Villmergenstrasse (Nr. 737), der Bünzstrasse (Nr. 1333), der Zentralstrasse (Nr. 1334) und der Bremgartenstrasse (Nr. 26). Im Ortszentrum sind die Bünzstrasse und die Zentralstrasse dabei kumulativ berücksichtigt.

Die Vorabklärung zur Frage, ob eine Umfahrung oder ein Ausbau beziehungsweise eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Wohlen geprüft werden soll, gibt kein eindeutiges Ergebnis. Westlich des Zentrums wie auch im Zentrum selbst werden die Belastungskriterien betreffend DTV und Durchgangsverkehr an der Villmergenstrasse überschritten. Ebenso an der Bünz- und Zentralstrasse (kumulative Betrachtung). Die Schwerverkehrsanteile werden an keiner Messstelle überschritten.

Die Belastbarkeitskriterien (Lärmimmissionen, Lage im Siedlungsgebiet und Nutzungsstruktur) werden im Zentrum und westlich davon erfüllt.

Zusammenfassend lässt sich gestützt auf die Vorabklärungen sagen, dass sich ein Handlungsbedarf im Zentrum von Wohlen und nach Westen in Richtung Bünztalstrasse abzeichnet. Als dringlich wird der Handlungsbedarf (noch) nicht beurteilt.

Zur Frage 2

"Hat der Regierungsrat seit der letzten Gesamtrevision des kantonalen Richtplans, in welchem die Wohler "Süd-Umfahrung" als Zwischenergebnis bestätigt wurde (Beschluss des Grossen Rates vom 20. September 2011 sowie die diesbezügliche Botschaft des Regierungsrats mit Anhängen vom 9. Mai 2011, Geschäfts-Nr. 11.174), konkrete Schritte unternommen, um diesem Planungsziel näher zu kommen? Falls die Antwort Nein lautet: warum nicht?"

Wie zur Frage 1 festgehalten, wird der Handlungsbedarf nicht als dringlich eingestuft. Entsprechend hat der Regierungsrat keine Veranlassung gesehen, weitere Abklärungen einzuleiten beziehungsweise entsprechende Planungen prioritär anzugehen.

Die strategische Ausrichtung der Strasseninfrastruktur im Bünztal sieht eine Stärkung der K123 Bünztalstrasse mit leistungsfähiger Anbindung an den A1-Anschluss in Lenzburg vor. Das Projekt A1-Zubringer Lenzburg befindet sich im Bau. Der Ausbau der Knoten entlang der K123 Bünztalstrasse (Dintikon, Villmergen, Ammerswil/Hendschiken) befindet sich teilweise in Planung und am Knoten Langelen in Dintikon wurde die Projektierung gestartet.

Für den Raum Wohlen/Villmergen zeichnet sich der Bedarf für Massnahmen des Verkehrsmanagements ab. Diese sollen dazu führen, dass in den Hauptverkehrszeiten Überlastungen im Zentrumsbereich von Wohlen vermieden werden und dass der öffentliche Verkehr auf der Strasse wo nötig bevorzugt wird. Im Hinblick auf ein Konzept Verkehrsmanagement im Raum Wohlen ist zu klären, ob zum Beispiel eine Südumfahrung Wohlen zu berücksichtigen ist. Diese Abklärungen in Form einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) sind frühestens ab dem Jahr 2020 vorgesehen.

Zur Frage 3

"a) Wann hat der Kanton bezüglich der K127 und der anschliessenden K266 (Richtung Dottikon) – auf dem Gebiet der Gemeinde Wohlen bzw. im Wohler Zentrum – letztmals Verkehrszählungen durchgeführt und wie lauten die Zahlen?"

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat in den Jahren 2015–2016 umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt. Im Hinblick auf die Wirkungskontrolle des A1-Zubringers Lenzburg sowie die etapierte Umsetzung der Massnahmen zum Verkehrsmanagement Lenzburg wurde ein Vorher-Monitoring durchgeführt. Bereits 2015 erfolgten Verkehrserhebungen auf der K123 Bünztalstrasse und dem angrenzenden Strassennetz². Während diesen Erhebungen wurden auch mehrere Messstellen westlich des Zentrums von Wohlen miteinbezogen. Konkret wurden erhoben:

<i>Strassenbezeichnung, Messstelle (Nr.)</i>	<i>Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV; Zählperiode)</i>	<i>Lastwagenanteil in % und absolut</i>	<i>Wachstum pro Jahr</i>
K266 Dottikerstrasse, Nr. 1558	11'748	3,6 % / 420 Lastwagen	+ 3,9 %
K265 Nutzenbachstrasse, Nr. 561005	8'984	4,3 % / 388 Lastwagen	+ 6,2 %
K127 Villmergenstrasse, Nr. 737	17'784	3,3 % / 595 Lastwagen	+ 0,8 %
K123 Bünztalstrasse, Nr. 1116	15'982	6,7 % / 1'069 Lastwagen	- 1,1 %
K123 Bünztalstrasse, Nr. 1115	17'253	6,1 % / 1'046 Lastwagen	+ 0,1 %
K124 Farnstrasse, Nr. 750	14'496	5,4 % / 778 Lastwagen	+ 0,6 %

"b) Konnte der Anteil des Durchgangsverkehrs ausgewiesen werden?"

Die Erhebung des Durchgangsverkehrs war nicht Gegenstand der Verkehrserhebungen 2015.

"c) Wann hat der Kanton eine (nächste, eigene) Verkehrszählung auf dem besagten Gebiet vorgesehen?"

In der Regel werden für die Erarbeitung von Verkehrsmanagementkonzepten im Vorfeld umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Auch zur Klärung der Zweckmässigkeit einer Südumfahrung Wohlen ist eine Erhebung vorzunehmen. Im Raum Wohlen hat das Department Bau, Verkehr und Umwelt in den nächsten zwei Jahren Verkehrserhebungen vorgesehen.

² Henschiken-Wohlen, K123/K124, Vorher-Monitoring 2015, Datensammlung Verkehrserhebung 2015, Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Zur Frage 4

"Steht das in der Einleitung erwähnte Hochwasserrückhaltebecken der Realisierung der Wohler "Süd-Umfahrung" entgegen, weil dieses bei einem Hochwasserereignis überschwemmt und eine Strasse in diesem Gebiet dadurch unpassierbar würde? Falls die Antwort Ja lautet: Könnte mit einer Untertunnelung des Hochwasserrückhaltebeckens Abhilfe geleistet werden?"

Im Synthesebericht zum regionalen Hochwasserschutz Bünzthal³ wurde der Sachverhalt vorsorglich analysiert. Diesbezüglich wurde festgehalten:

"Das realisierte Hochwasserrückhaltebecken steht der Realisierung einer Südumfahrung Wohlen nicht entgegen. Die Bünz tritt circa ab einem 30- bis 50-jährlichen Hochwasserereignis zwischen Waltenschwil und Wohlen linksseitig über die Ufer und überschwemmt auch das ausparzellierte Trasse der Südumfahrung Wohlen. Mit der Realisierung des Hochwasserrückhaltebeckens (HRB) Wohlen wird die Situation bezüglich der linksseitigen Ausuferungen aufgrund der Aufweitung der Bünz verbessert. Das Trasse der Südumfahrung Wohlen ist bei einem Einstau des Beckens erst ab einem 50-jährlichen Hochwasserereignis betroffen. Hinsichtlich der Überschwemmungshäufigkeit im Bereich der Südumfahrung Wohlen ergibt sich demnach mit dem Bau des Hochwasserrückhaltebeckens Wohlen eher eine Verbesserung der Situation."

Das Hochwasserrückhaltebecken Wohlen verhindert eine Realisierung der Südumfahrung Wohlen nicht.

Zur Frage 5

"Gemäss einer Studie der Firma Metron Verkehrsplanung in Brugg vom Juli 2009 zuhanden der Gemeinde Wohlen würde die rund 2.5 Kilometer lange "Süd-Umfahrung" mit rund 40 Millionen Franken zu Buche schlagen. Wie hoch schätzt der Regierungsrat diese Kosten, mit und ohne Untertunnelung im Sinne von Frage 4? In diesem Zusammenhang kann die Botschaft des Regierungsrats vom 30. Oktober 2017 betreffend Anpassung des Richtplans, Verminderung der Fruchtfolgefleichen durch die Umfahrung Mellingen, Geschäfts-Nr. 17.257, erwähnt werden. Auf Seite 6 dieser Botschaft wird ausgeführt, dass die Untertunnelung der Reuss mit einem rund 700 Meter langen Tunnel rund 75 Millionen Franken kosten würde."

Die Abschätzung der Kosten einer Südumfahrung Wohlen setzt ein Projekt voraus. Für die Südumfahrung Wohlen müsste vorab eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) erfolgen. Derartige Planungen untersuchen die verkehrlichen Wirkungen unterschiedlicher Varianten. Deren Machbarkeit ist zu untersuchen. Mögliche Varianten und deren Linienführungen werden in einem nächsten Schritt bewertet. Ergibt sich aufgrund der Bewertung eine Bestvariante, lassen sich die Kosten abschätzen. Zusätzlich ist auch zu prüfen, ob flankierende Massnahmen vorzusehen sind, welche den Nutzen einer Umfahrung sicherstellen.

Angaben zu einer Bestvariante einer Südumfahrung Wohlen machen zu diesem Zeitpunkt keinen Sinn. Solange keine Linienführung evaluiert ist, ist nicht bekannt, wo ein Strassentrassée genau verläuft und wo zum Beispiel Kunstbauten (Unter- und/oder Überführungen) erforderlich sind.

³ Regionaler Hochwasserschutz Bünzthal: Synthesebericht vom Dezember 2012, Departement Bau, Verkehr und Umwelt.

Zur Frage 6

"Die Höhe der Kosten im Sinne von Frage 5 ist das eine. Das andere ist der Kostenverteiler:

a) Kann bei diesem Projekt mit Beiträgen des Bundes gerechnet werden?"

Angaben zu Bundes-Beiträgen im Rahmen eines Agglomerationsprogramms sind zu diesem Zeitpunkt nicht möglich.

"b) Wie hoch wäre der prozentuale Anteil des Kantons an den Gesamtkosten?"

Die Kostenteilung zwischen Kanton und Gemeinde erfolgt auf der Basis des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetzes, StrG) beziehungsweise nach Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret). Für Innerortsabschnitte beteiligen sich Gemeinden nach Dekret. Für Ausserortsabschnitte ist die Kostenbeteiligung der Gemeinden zu verhandeln. Zu beachten ist das Interesse der Gemeinden an einer Umfahrung sowie die Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt.

"c) Müssten neben der Gemeinde Wohlen auch andere Gemeinden Beiträge leisten?"

Wie unter b) erwähnt, erfolgt die Kostenteilung im Innerort gemäss Kantonsstrassendekret und dem Territorialprinzip. Erst wenn eine Bestvariante für eine Südumfahrung vorliegt, kann über die Betroffenheit weiterer Gemeinden Auskunft gegeben werden. Die bisher ausparzellierte Südumfahrung Wohlen tangiert keine Innerortsstrecken der Gemeinden.

Zur Frage 7

"Sieht der Regierungsrat Alternativen zur "Süd-Umfahrung" der Gemeinde Wohlen, damit deren Zentrum vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann? Beispielsweise mit einer Untertunnelung des Zentrums auf einer Strecke von rund 500 bis maximal 3'000 Metern (bei der längsten Variante und in gerader Linienführung würden die Tunnelportale von Bremgarten kommend bei der Ortseinfahrt und auf der anderen Seite bei der Ortseinfahrt am Verkehrsknoten "Bullenberg" [K123, 124, 127, 252] liegen) oder mit einer Verlegung der nationalen Durchgangsstrasse ins Reusstal (K270) und einem Tunnel von rund 3'400 Metern Länge ab Ortseinfahrt Fischbach-Göslikon oder Niederwil bis zur Wohler Nutzenbachstrasse (K265), die schon bald für viel Geld saniert und ausgebaut werden soll (siehe die Botschaft des Regierungsrats vom 23. Mai 2018 für einen entsprechenden Verpflichtungskredit, Geschäfts-Nr. 18.109)."

Alternative Linienführungen einer Umfahrung – wie zum Beispiel in der Frage 7 aufgeworfen – werden Gegenstand einer Zweckmässigkeitsbeurteilung sein. Ob eine nordöstliche Umfahrung von Wohlen zielführend wäre, ist zu untersuchen. Ein Variantenfächer für eine Umfahrung von Wohlen liegt noch nicht vor. Zu beachten ist, dass auch eine Lösung im Bestand, das heisst eine Anpassung der bestehenden Ortsdurchfahrt von Wohlen, ebenfalls eine Variante darstellt.

Zur Frage 8

"Falls Bundesbeiträge im Sinne von Frage 6.a) derzeit nicht oder nur in geringfügigen Umfang in Aussicht stehen: Gedenkt der Regierungsrat, die Wohler "Süd-Umfahrung" oder ein alternatives Projekt im Sinne von Frage 7 in absehbarer Zeit in ein weiteres nationales Agglomerationsprogramm einzugeben, damit sich der Bund an den Kosten substantiell beteiligen könnte?"

Sofern gestützt auf eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Südumfahrung Wohlen eine Bestvariante resultiert, ist diese vorab im Richtplan festzusetzen. Danach erfolgt die Projektierung einer Bestvariante, welche die Grundlage für eine Eingabe im Rahmen eines Agglomerationsprogramms gibt. Besteht die Möglichkeit ein Projekt für ein Agglomerationsprogramm einzureichen, wird dies selbstverständlich geprüft und zum gegebenen Zeitpunkt erfolgen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'447.–.

Regierungsrat Aargau