



HERZLICH WILLKOMMEN

17. Abgeordnetenversammlung *aargauSüd impuls*
vom 15. November 2018



19:00	Apéro
19:30	Gastreferat
Ca. 20:15	Statutarische Geschäfte

**«Chancen und
Herausforderungen der
internationalen
Zusammenarbeit der
Schweiz»**



Botschafter Dr. Manuel Sager
Direktor DEZA im EDA

HERZLICH WILLKOMMEN in Teufenthal



17. Abgeordnetenversammlung
aargauSüd impuls
vom 15. November 2018



**Das Wort hat der Vertreter
der Gastgebergemeinde:**

Herr Gemeindeammann

Urs Lehner



- 1. Protokoll der Abgeordnetenversammlung 1-2018 vom 17. Mai 2018 in Reinach**
- 2. Verabschiedung Regionales Raumkonzept (RRK 2040)**
- 3. Ergänzungswahl eines Mitglieds als Revisor**
- 4. Verschiedene Informationen**
- 5. Umfrage**

Protokoll der AOV vom 17. Mai 2018 in Reinach



Antrag

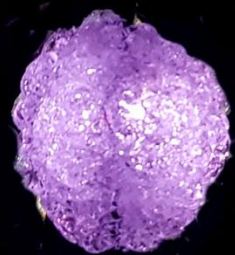
Genehmigung des Protokolls der Abgeordnetenversammlung vom 17. Mai 2018

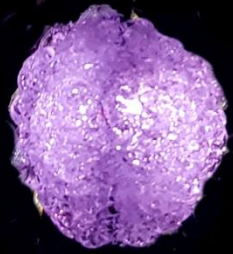
Traktandum 2

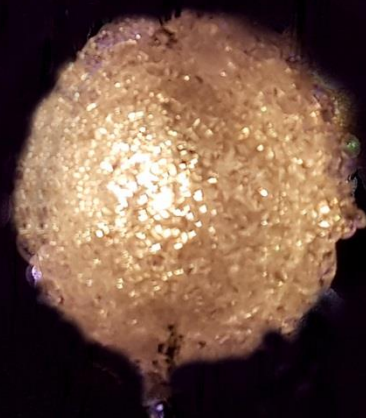
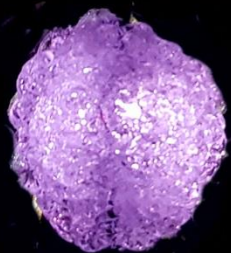


**Umfassendes Zukunftsbild für die
Region:**

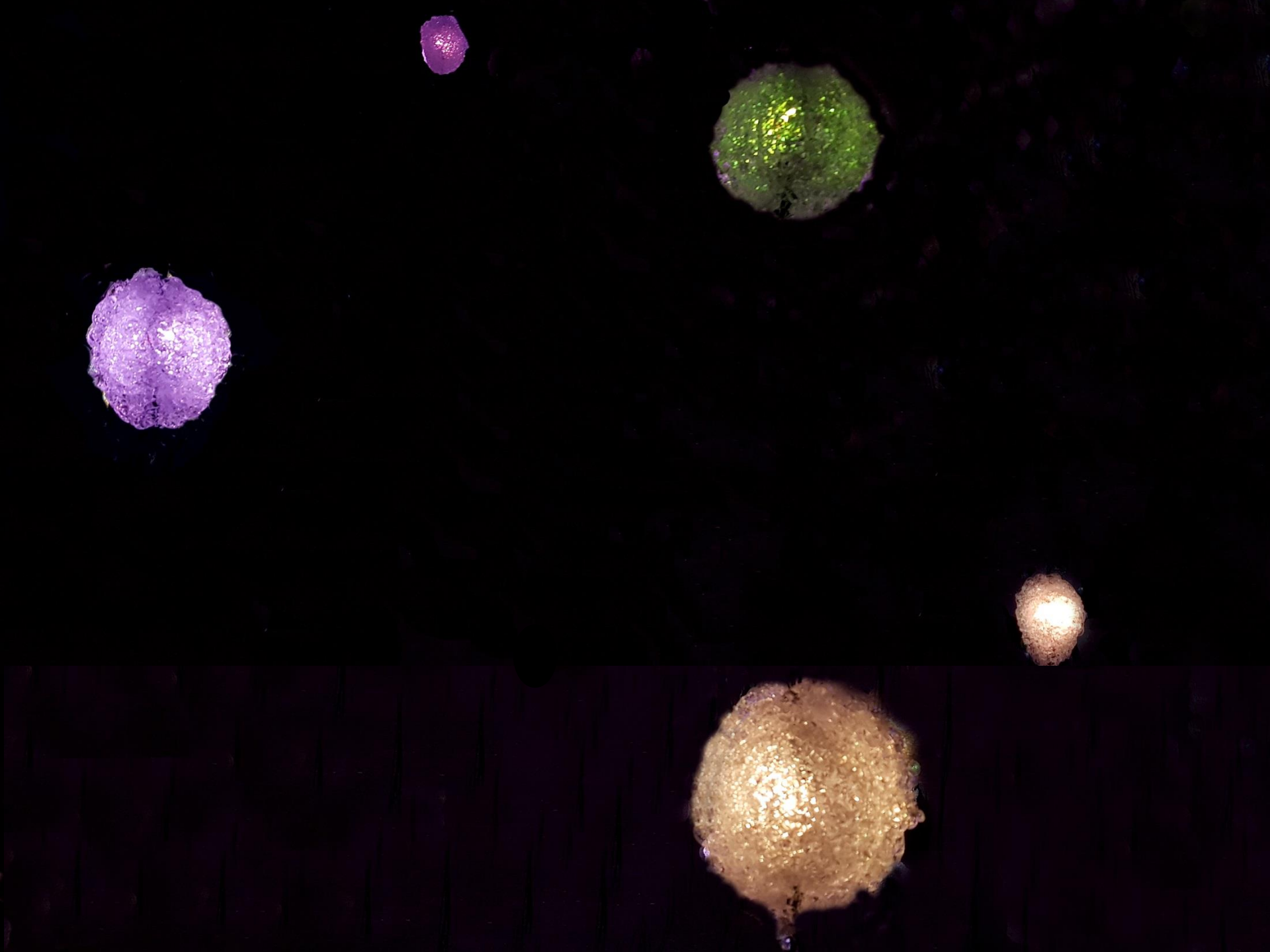
**Das Regionale Raumkonzept 2040
(RRK 2040)**













Umfassendes Zukunftsbild – Stellenwert und Ziele

Umfassendes Zukunftsbild für die Region

- **Es setzt die Leitplanken für die zukunftsorientierte räumliche Entwicklung**
- **Es definiert Raumstrukturen, regional abgestimmte Nutzungen und Entwicklungsschwerpunkte**
- **Es definiert und priorisiert die Handlungsfelder und die Koordinationsaufgaben**
 - Grundlage für die Umsetzungsschritte

Das zentrale strategische Instrument zur Steuerung der zukunftsorientierten räumlichen Entwicklung

Zeithorizont von 25 Jahren

- **Koordinationsinstrument der Repla**
gegenüber Kanton und Nachbarregionen
- **Führungsinstrument der Repla**
- **Wegleitung für die Planungen der Gemeinden**

breit abgestützt –
der Prozess der Erarbeitung

Start : 30. Juni 2016

Phase 1: Analyse und Ziele / Leitsätze

- **26. Okt. 2016 Runder Tisch** mit Gemeindevertretern

Phase 2: Entwurf Regionales Raumkonzept 2040

- in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe
(Präsident, Vorstand, Geschäftsführer, Regionalplanerin)
- **26. April 2017 Runder Tisch** mit Gemeindevertretern

Phase 3: Abschluss Regionales Raumkonzept 2040

- **Vernehmlassung** 18. Okt. 2017 – 31. Jan. 2018
- **Runder Tisch 23. Mai 2018**
Behandlung Mitwirkung
- **Bereinigung**
aufgrund Mitwirkung / Perimetererweiterung Dürrenäsch
- **22. August 2018 Vorstandssitzung**
einstimmige Freigabe des RRK 2040
- **Beschluss Abgeordnetenversammlung** 15. Nov. 2018

Weiterführen des Vorhandenen – die Grundlagen

- **Regionales Entwicklungskonzept (2009)**
- Reg. Landschaftsentwicklungsprogramm (2002)
- Reg. Landschaftsqualitätsprojekt (2015)
- NRP – Arealentwicklungen
- Zielbild aSi (2012)
- Arbeitshilfe zur Aufwertung von Ortskernen (2011/2012)
- Kant. Richtplan mit Raumkonzept Aargau



anwendungsfreundlich & aktuell –
die neue Form

Das RRK 2040 erscheint in neuer Form



Das Zukunftsbild der Region im Jahr 2040

Die Leitätze geben den Rahmen für die regionale Entwicklung vor und unterstützen das gemeinsame räumliche Denken. Konkret und fassbar werden sie in den Erläuterungen zu spezifischen Orten (z.B. Siedlungsänder, regionale Arbeitsplätze) oder Zielsetzungen (z.B. Innenentwicklung, Flächenmanagement). Jedem dieser Themen sind konkrete Koordinationsaufgaben resp. Handlungsfelder zugezweigt.

Landschaft

Die Nutzungsansprüche werden auf die attraktiven regionalen Erholungsgebiete abgestimmt.

Die Landwirtschaft wird als Wirtschaftszweig und als landschaftsprägende Nutzung gefördert.

Die Erholungsangebote in siedlungsnahen Landschaften werden unter Berücksichtigung der Gegebenheiten weiterentwickelt.

Mit einem Themenweg wird die Region als attraktiver Erholungsraum gestärkt.

Siedlung

Mit Reinach-Menziken und Unterkulm verfügt die Region über zwei lebendige Regionalzentren. Die ländlichen Gemeinden bewahren ihr Erscheinungsbild und attraktiv gestaltete Ortskerne.

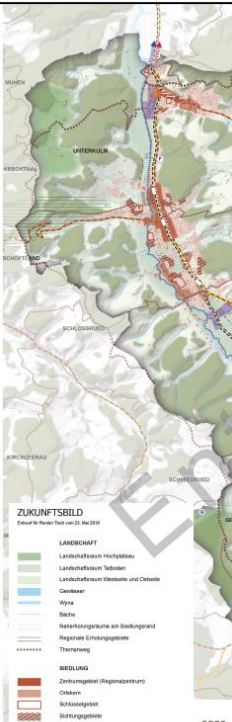
Die Siedlungsentwicklung erfolgt primär über eine hochwertige Innenentwicklung. Sie steht im Spannungsfeld der grossen Bauzonenreserven der Region. Die Region verfügt über ein System zum regionsinternen Handel mit Bauzonen.

Nutzung

Publikumsorientierte Nutzungen wie Dienstleistungs-, Einkaufs- und Mischnutzungen konzentrieren sich auf die Regionalzentren und Ortskerne.

An den im Zukunftsbild vorgegebenen Standorten, v.a. in den Arbeitsplatzgebieten von regionaler Bedeutung, werden die bestehenden Betriebe gestärkt und die Ansiedlung neuer Betriebe ermöglicht.

Sport- und Erholungsstruktur integriert sich gut in das Orts- und Landschaftsbild und wird regional koordiniert.



ZUKUNFTSBILD
Stand: 10. Februar 2010

LANDSCHAFT

- Landwirtschafts Nutzgebiet
- Landwirtschafts Tabulden
- Landwirtschafts Wälder und Obstbau
- Gewässer
- Wälder
- Bäche
- Naherholungsgebiete am Seeufer
- Regionale Erholungsgebiete
- Themenweg

SEDLUNG

- Zentrengebiet (Regionalzentrum)
- Ortskerne
- Siedlungsgebiet
- Siedlungserweiterung
- Siedlungsgebiet

NUTZUNGEN

- Kernzone ESP von regionaler Bedeutung
- Aufbau- und Erweiterungsbereich
- Struktur- und Entwicklungsgebiet mit prioritärer Absicherung
- Naturgenussgebiet Sport und Erholung
- Naturgenussgebiet Kultur
- Naturgenussgebiet Gesundheit

Infrastruktur

- Planstrassen (Ausbaustufe) (2010/2015/2020/2030/2040)
- Bahnhöfe mit Haltebahnen (bestehend / geplant)
- Umspannstationen
- Aufhebung Dr. Verbindung
- Aufhebung Unschärfe
- Strassen von überregionaler Bedeutung
- Strassen von regionaler Bedeutung
- Feld- und Brunnenschächte

Regionales Raumkonzept – RRK 2040

Aufgaben der nächsten vier Jahre

Die nachfolgenden (regionalen) **Handlungsfelder** gelten als prioritäre Aufgaben und werden in den kommenden vier Jahren von der Repla und den Gemeinden in Angriff genommen. Der Regionalplanungsverband übernimmt dabei eine aktive Rolle.

Themenweg «aargauSüd» (H 4)

In den kommenden vier Jahren wird der Themenweg aufgebaut (ergänzt und vervollständigt) und bespielt.

Massnahmen: Die Repla initiiert ein entsprechendes Projekt und gründet eine Trägerschaft zur langfristigen Sicherung und Umsetzung des Themenwegs.

Flächenmanagement-Tool (H 6)

Das Siedlungsgebiet im «Regionalen Topf» wird aktiv verwaltet.

Massnahmen: Die Gemeinden entwickeln zusammen mit der Repla ein Siedlungsflächenmanagement-Tool.

Wirtschaft und Arbeit (H 5)

Die bestehenden Unternehmen sowie das Fachkräftepotenzial werden gestärkt, was wiederum die Region als Wirtschaftsstandort stützt.

Massnahmen: Die Repla initiiert Arealentwicklungen und schafft, gestützt auf Untersuchungen zu bspw. neuen Arbeitsformen, Voraussetzungen für die Ansiedlung und Gründung von Unternehmungen.

Sportanlagen / Freizeit- und Erholungsangebot (H 2)

Es gilt die Erholungsgebiete bedürfnisorientiert zu entwickeln, Nutzungskonflikte zu minimieren und die Sport- und Erholungsanlagen regional zu koordinieren und abzustimmen.

Massnahmen: Die Repla erarbeitet zusammen mit den Gemeinden ein Entwicklungs-, Besucherlenkungs- und Sportanlagenkonzept. Bei überregionalen Freizeit- und Erholungsangeboten wie dem Hallwilersee erfolgt zudem eine Koordination mit den benachbarten Regionen.

Strategie / Konzept Gesundheits- u. Sozialraum (H 7)

Die Region ist für zukünftige Herausforderungen im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel (Alterung) gerüstet.

Massnahmen: Die Repla erarbeitet zusammen mit den Gemeinden eine Strategie für den Bereich «Gesundheits- und Sozialraum».

Regionales Raumkonzept - RRK 2040

Das Wichtigste in Kürze

AargauSüd bietet als Wohn- wie auch als Freizeit- und Erholungsregion hohe Standortqualitäten. Ziel des RRK 2040 ist, das Profil der Region zu schärfen, die bestehenden Stärken weiterzuentwickeln und die Wertschöpfung zu erhöhen.

Das RRK 2040 ist das zentrale strategische Instrument zur Steuerung der zukunftsorientierten Entwicklung des Lebensraums aargauSüd in den nächsten 25 Jahren. Es definiert Raumstrukturen, regional abgestimmte Nutzungen, Entwicklungsschwerpunkte sowie entsprechende Spielräume.

Das RRK 2040 ist breit abgestützt. Die Erarbeitung des RRK 2040 basiert auf dem Studium aller verfügbaren Grundlagen und auf umfassenden Analysen der Landschaft, Siedlung, Mobilität und Energie. Zentrale Bedeutung kommt ausserdem den engagierten Beiträgen an drei Runden Tischen sowie den schriftlichen Hinweisen der Gemeinden während der öffentlichen Mitwirkung zu.

Für die Umsetzung des RRK 2040 braucht es nun die Gemeinden, die aktiv die Gestaltung ihres Wohn-, Arbeits- und Lebensraums angehen und das Wohl der Region zu ihrem Credo erheben:

«Jede Gemeinde plant und handelt als Teil der Region und übernimmt Verantwortung für die Region.»



umsetzungsorientiert –

Aufgaben und Handlungsfelder

Umstrukturierung der Aufgaben und Handlungsfelder

- **Regionale Koordinationsaufgaben**
 - Repla vertritt regionale Anliegen und koordiniert / unterstützt / kontrolliert
 - Verantwortung für die Umsetzung liegt nicht bei der Repla
- **Regionale Handlungsfelder**
 - vertiefte Auseinandersetzung
 - Repla übernimmt aktiv den Lead
- **Kommunale Handlungsfelder**
 - kommunale Aufgaben

Bedeutsame räumliche Themen – das Zukunftsbild

Abstimmung der Nutzungsansprüche
auf die regionalen Erholungsgebiete.

Förderung der Landwirtschaft
als Wirtschaftszweig und als
landschaftsprägende Nutzung.

Weiterentwicklung der Erholungsangebote
in siedlungsnahen Landschaften

Stärkung mit einem Themenweg
als attraktiver Erholungsraum

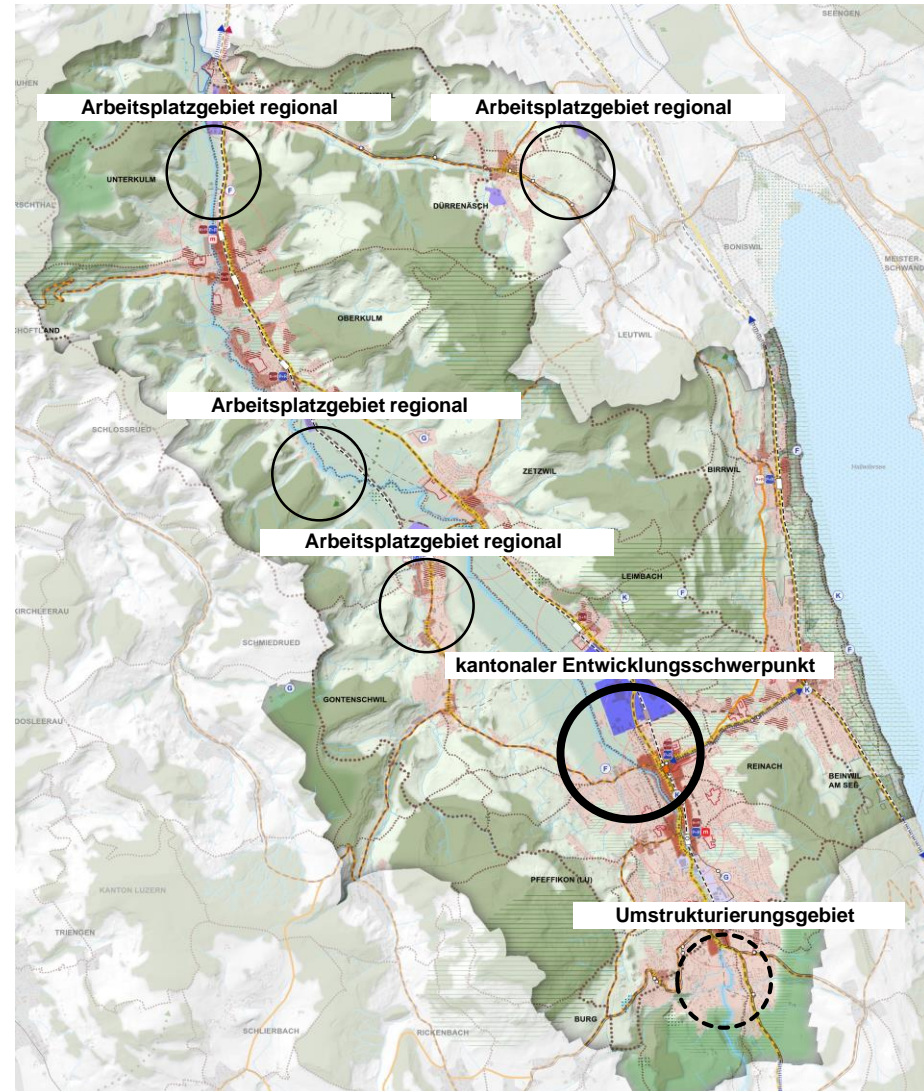


Konzentration publikumsorientierter Nutzungen
auf Regionalzentren und Ortskerne

Standortförderung
NRP – Arealentwicklung Wirtschaft
und Flächenmanagement

- vorhandene, hochstehende
Produktion stärken
- neue Unternehmungen ansiedeln

Koordination Sport- und Erholung



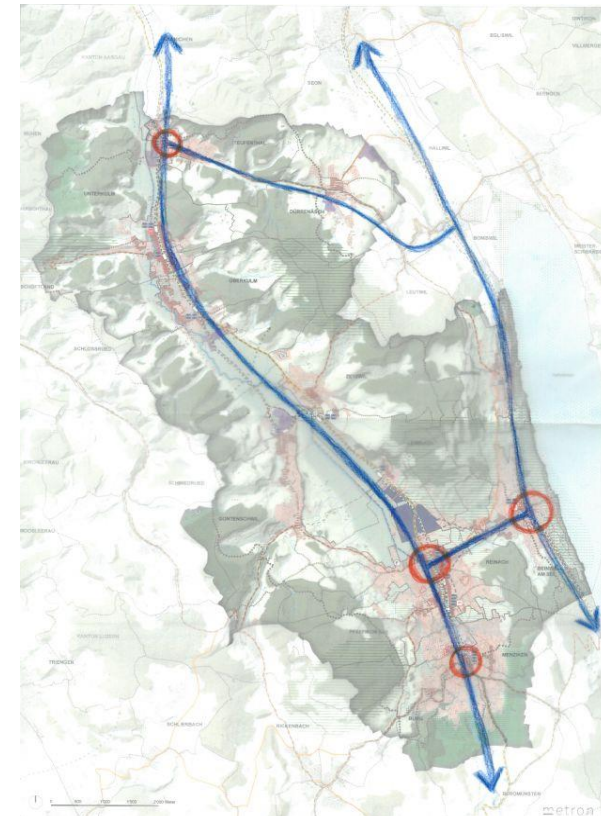
Die Region ist gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

Sicherer und effizienter Verkehr
auf Hauptstrassen und Ortsdurchfahrten

Strassenräume in hoher Aufenthaltsqualität

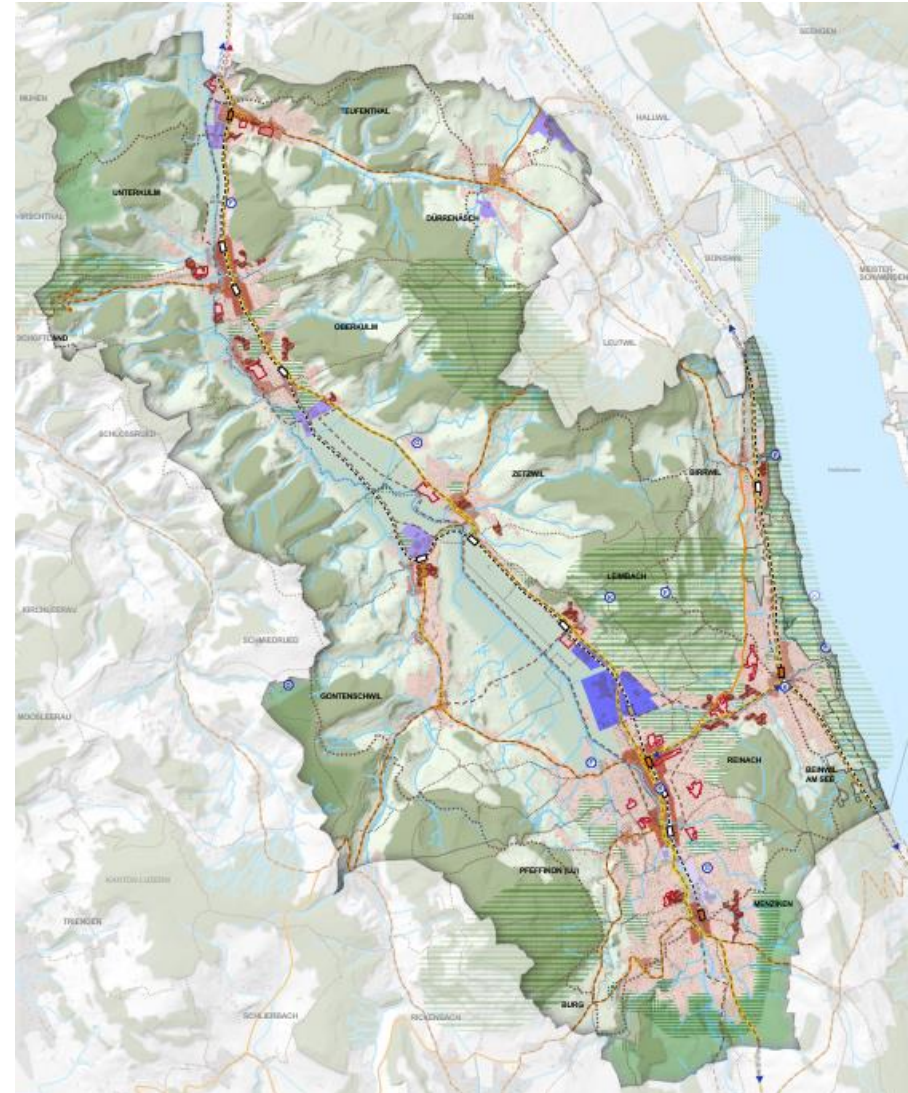
Direkte und sichere Velorouten

Gute ÖV-Erschliessung
von Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten



Erneuerbare Energien

Nachhaltige und innovative Formen der Energieproduktion und -distribution werden umgesetzt.

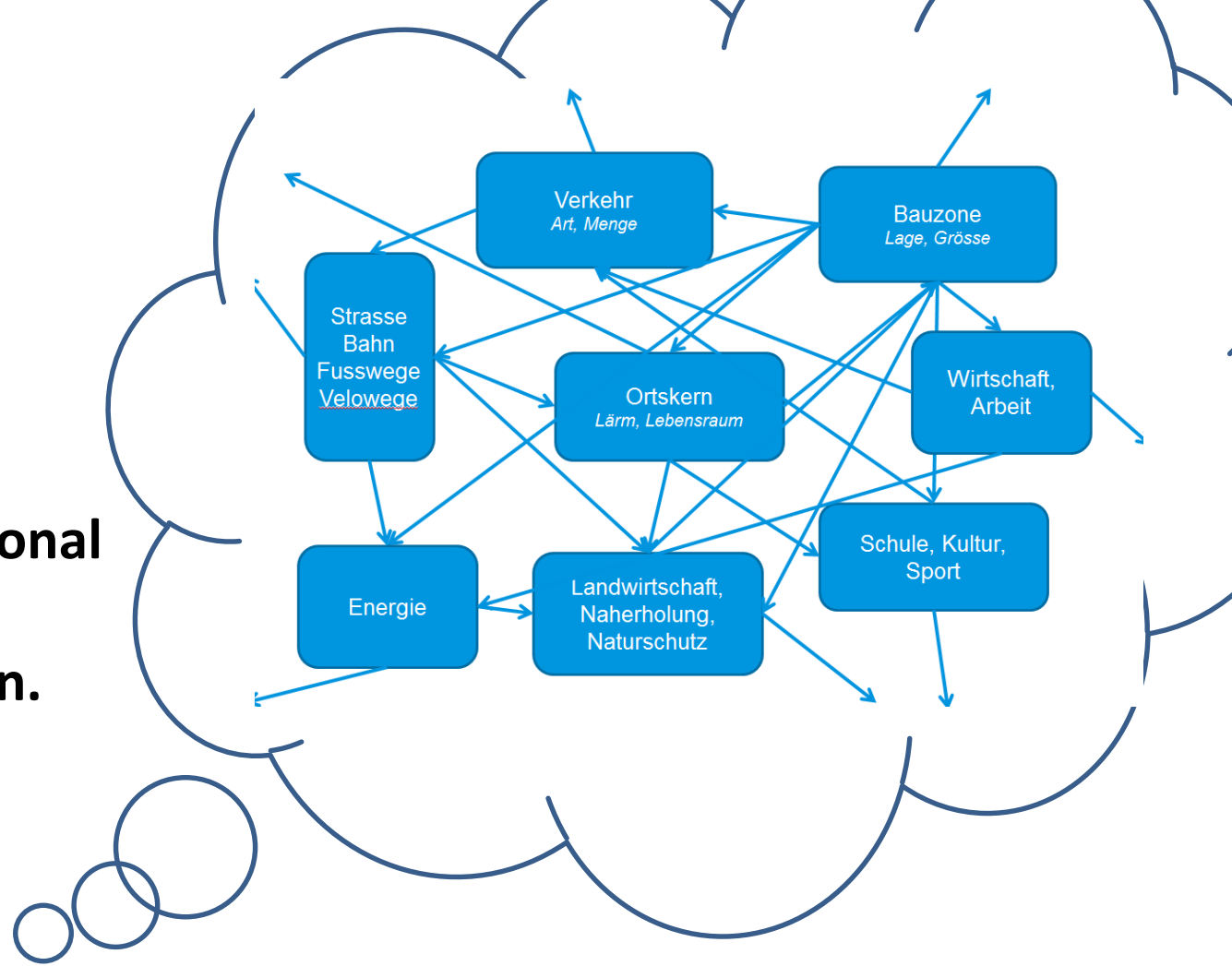


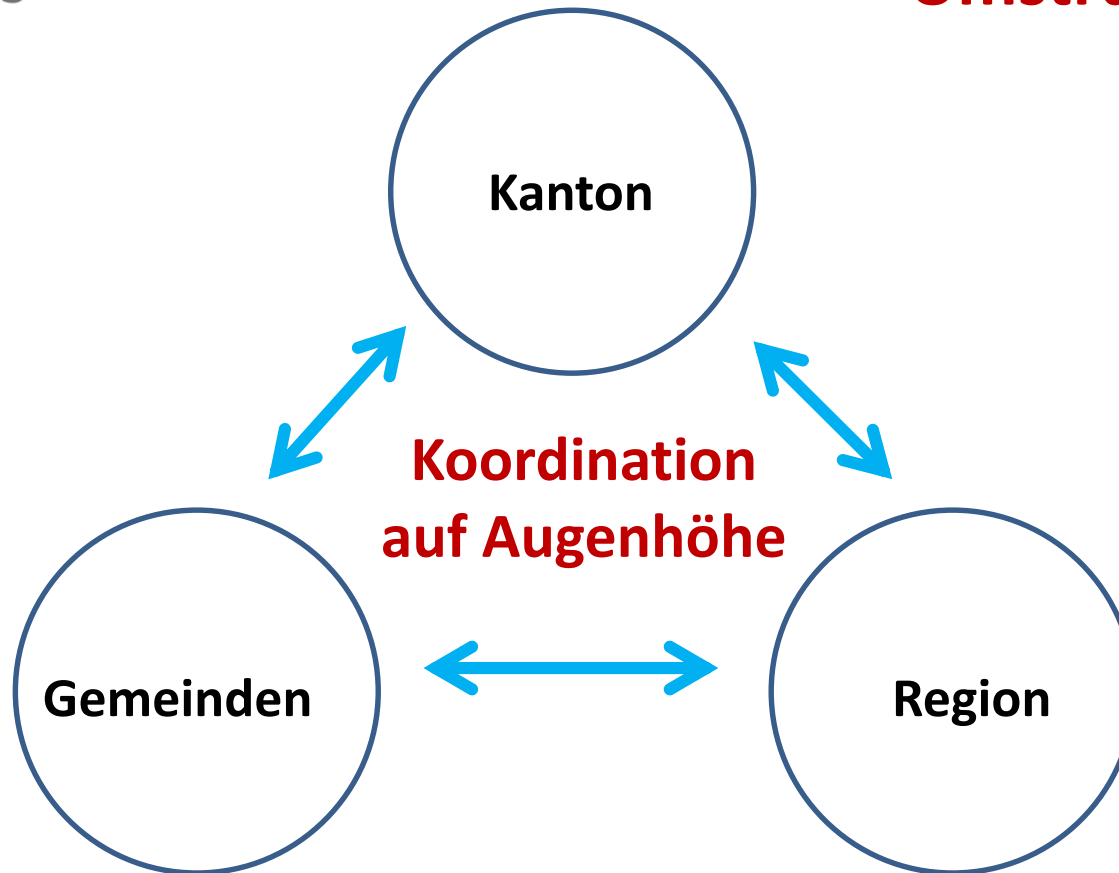
gemeinsam stark –

Würdigung

Das RRK 2040
behandelt alle regional
bedeutsamen
räumlichen Themen.

- **Landschaft**
- **Siedlung**
- **Nutzung**
- **Mobilität und Energie**





Regionale Abstimmung
Synergien, Stärkung,
Solidarität

Erfolgsfaktoren: das RRK 2040 ...



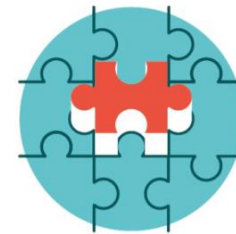
setzt gemeinsame Ziele



nützt allen Gemeinden der Region



**definiert
Verantwortlichkeiten**



**ist die Grundlage für die Umsetzung
wirkungsvoller Projekte**

«Jede Gemeinde plant und handelt als Teil der Region und übernimmt Verantwortung für die Region.»

Das RRK 2040 setzt dafür die Leitplanken – konkret und umsetzungsorientiert.



Antrag

Zustimmung zum Regionalen Raumkonzept 2040 (RRK 2040)

**Wahl eines neuen Revisors für den Rest der Amtsperiode
2018 bis 2021**



3. Wahl Revisor

**Wahl eines neuen Revisors für den
Rest der Amtsperiode 2018 bis 2021**

Markus Müller, Zetzwil

Antrag

Wahl von Markus Müller als Revisor für
den Rest der Amtsperiode 2018 bis
2021



4. Verschiedene Informationen

1. **Rückblick Jubiläums-Erzähltafel 2018**
2. **Ostumfahrung Suhr**
3. **IG Bahntunnel Kulm**
4. **Termin 2018**
5. **Termine 2019**



4. Verschiedene Informationen

- 1. Rückblick Jubiläums-Erzähltafel 2018**
2. Ostumfahrung Suhr
3. IG Bahntunnel Kulm
4. Termin 2018
5. Termine 2019



4. Verschiedene Informationen Erzähltal 2018



Einige Zahlen

- **13** Anlässe mit insgesamt **1'640** Besucherinnen und Besuchern
- **5** Literatur-Workshops in Schulen mit insgesamt **230** Schülerinnen und Schülern
- Druck von **22'800** Programm-Broschüren, davon **20'000** per Post versandt
- Über **350** Besucherinnen und Besucher am Schlussanlass in Beinwil am See (Radiosendung und kleiner Festakt)





Leimbach



Birrwil



Liebegg



Beinwil a S



Ausblick 2019

« begeistert »

Erzählital^{ch}.
impuls
aargauSüd

4. Verschiedene Informationen

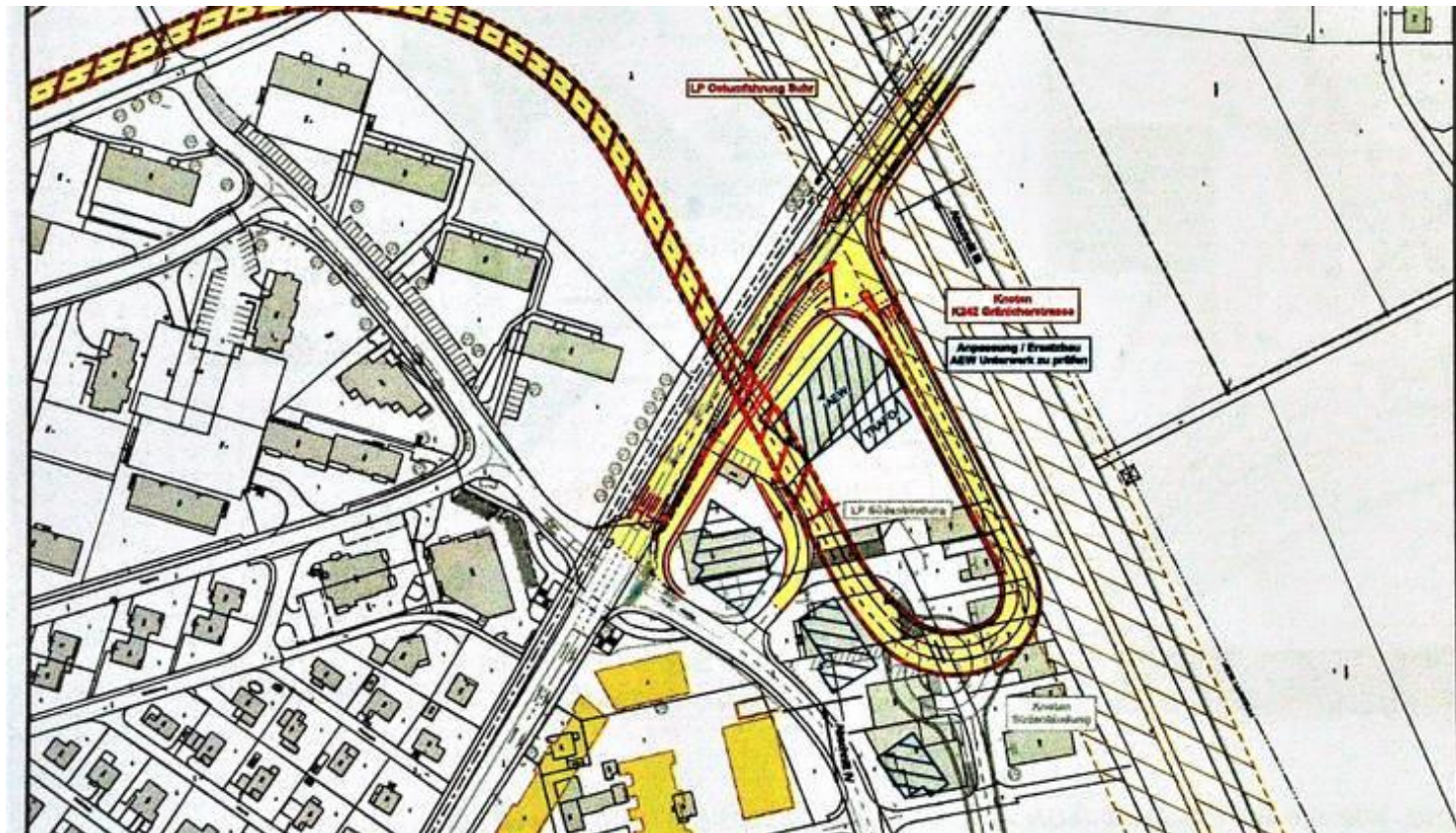
1. Rückblick Jubiläums-Erzähltafel 2018
- 2. Ostumfahrung Suhr**
3. IG Bahntunnel Kulm
4. Termin 2018
5. Termine 2019



4. Verschiedene Informationen Ostumfahrung Suhr

VERAS – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr

www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/suhr_ostumfahrung/veras.jsp



4. Verschiedene Informationen

1. Rückblick Jubiläums-Erzähltafel 2018
2. Ostumfahrung Suhr
- 3. IG Bahntunnel Kulm**
4. Termin 2018
5. Termine 2019



Der WSB-Tunnel Kulm – Eine Utopie?





Ein WSB-Tunnel in Unterkulm: Nicht unmöglich, aber enorm teuer zu bauen.

(Bild: WB-Archiv)

Unterkulm: Eine Petition verlangt die WSB als U-Bahn zu führen

Der WSB-Tunnel – eine Utopie?

Der Böhlerkreisel steht nach wie vor im öffentlichen Gegenwind. Dass er so realisiert wird wie geplant, scheint angesichts des Aufschreis der ganzen Region fraglich. Um die Verkehrssituation zu entschärfen wurden auch **zwei Petitionen** lanciert. Eine, von Kurt Hess, trägt den Titel «U-Bahn in Unterkulm», spricht: **Die WSB soll in einem Tunnel durch Unterkulm geführt werden.** Im Rahmen der Unterkulmer Verkehrsplanung war das schon ein Thema....

Projekt-Übersicht



K 242 Eigentrassierung und Sanierung

K 242 Böhlerknoten

K 237 Sanierung Böhlerstrasse

Weiteres Vorgehen / Varianten

- > Die Abschnitte Eigentrassierung Nord und Süd werden weiterverfolgt.
- > Die Böhlerstrasse wird als eigenständiges Projekt weiter bearbeitet und evtl. separat realisiert.

Für Knotenform Böhlerknoten werden vier Varianten geprüft:

1. «Sofortmassnahmen» für die Bahn-Sicherung
2. T-Knoten mit Lichtsignalanlage
3. Kreisel
4. Langfristige Lösungen (Bahntunnel oder Umfahrung)

... Die verschiedenen Projekte werden nun bis im Herbst eingehend geprüft. In der «Glaubensfrage» nach Kreisel oder T-Kreuz will sich Kantonsingenieur Rolf H. Meier nicht festlegen: «Beide sind funktionsfähig, müssen aber genau geprüft werden.»

Variante 4, ein Tunnel für die WSB, wurde noch nicht projiziert.

Freitag, 6. Juli 2018, Wynentaler Blatt Nr. 48

MITTLERES WYNENTAL

Unterkulm: Kanton zeigt sich Kompromissbereit und prüft weitere Varianten für den Böhler-Knoten

Volk und Politik haben sich erfolgreich gewehrt

81 Einwendungen und 32 Eingaben zur Anhörung, aber auch zahlreiche Leserbriefe und Kommentare zeigen ihre Wirkung. Der Kanton überdenkt die Kreiselösung am Böhler-Knoten und will Varianten mit der Beibehaltung der «T-Kreuzung» prüfen. Sicher ist: Bahnschranken kommen so oder so.

«Ohne Kreisel fliesst der Verkehr zwar besser. Die Pfosten der Lichtsignalanlagen werden aber das Ortsbild verändern.»

(Kantonsingenieur Rolf H. Meier macht klar, dass die Lösung ohne Kreisel nicht nur Vorteile hat.)

Insgesamt vier Varianten stellte Kantonsingenieur Rolf Meier vor. Vorweggenommen sei jene, die kaum Aussichten zur Umsetzung hat: ein Tunnel wird es durch Unterkulm keinen geben. «Die Realisierung nimmt bis zu 20 Jahre in Anspruch und kostet zwischen 250 bis 300 Millionen Franken. Zudem hätte der Tunnel nur im Bereich der Kreuzung eine positive Wirkung auf das Ortsbild. Die auf beiden Seiten je 250 Meter langen Rampen würden das Dorf regelrecht zerschneiden.

Mit dem Nein zum Tunnel bleibt die Frage: «Kreisel oder T-Kreuzung?» Nach den vehementen Reaktionen aus dem Volk und der Politik haben sich Kanton, Gemeinde und «Aargau Verkehr» (früher: WSB) darauf geeinigt, weitere Varianten zu prüfen. Neben dem Kreisel, der laut Meier «genehmigungsfähig» ist, und dem unrealistischen Tunnel, steht eine «Light-Version» der T-Kreuzung im Raum, die lediglich die Sicherung mit Bahnschranken vorsieht. Diese Variante sei aber keine langfristige Lösung, weil die Ver-



Die Skizze zeigt den Böhler-Knoten mit «T-Kreuzung» und Ampeln: Tankstelle, Kirchenmauer und Gemeindehaus in der oberen Hälfte des Bildes setzen räumliche Grenzen. Für eine voll ausgebaute T-Kreuzung stehen sind im Weg. (Bild: Kanton Aargau)

kehrflächen nicht ausgenutzt würden. Eine echte Konkurrenz zum Kreisel könnte die voll ausgebaute T-Kreuzung sein, mit Einsparstreifen, Lichtsignalanlagen und Bahnschranken. Simulationen hätten in der Nord-Süd-Bewegung immerhin leicht bessere Werte gezeigt als bei einem Kreisel, der während der Zugdurchfahrt komplett gesperrt wäre. Das Problem liegt aber beim Platz: Tankstelle, Denkmalgeschützte Kirchenmauer und Gemeindehaus geben die Grenzen für den Strassenbau an der Ostflanke vor. Rolf Meier sagt dazu unweidutig: «Bei einer T-Kreuzung müssen die Rahmenbedingungen neu definiert werden.»

Kompromissbereitschaft gefordert
Die verschiedenen Projekte werden nun bis im Herbst eingehend geprüft. In der «Glaubensfrage» nach Kreisel oder T-Kreuzung will sich Rolf Meier nicht festlegen: «Beide sind funktionsfähig, müssen aber genau geprüft werden.» Gemeindecamann Emil Huber wollte auf die Schnelle keine der Varianten favorisieren. Für ihn ist klar, dass es Kompromissbereitschaft von allen Seiten braucht: «Für mich ist es wichtig, dass für die Gemeinde Unterkulm die beste Lösung gefunden wird.» Der Gemeinderat, der selber auch eine Einwendung gegen den Kreisel eingereicht hat, bedankte sich für die Unterstützung aus der Bevölkerung und der Politik.

Die nächsten Schritte

Der Aufstand des Volkes hat sich also vorläufig gelohnt. Ob er das Ende des Kreisels bedeutet ist noch unklar, denn auch gegen eine T-Kreuzung gibt es gute Argumente – zum Beispiel die dicken Pfosten für die Lichtsignalanlagen, die dem Ortsbild auch nicht viel Gutes tun. Die parallel zur Hauptstrasse gelegenen Bahnschranken kommen so oder so. Kreisel hin, T-Kreuzung her.

Als nächster Schritt werden nun Einwendungen bearbeitet, die nicht den Knoten betreffen. Sprich: die Eigenentwässerung der WSB und die Strassenprojekte, wobei die Sanierung der Böhlerstrasse bereits vorzeitig realisiert werden könnte. In Sachen Böhler-Knoten wollen Kanton, Gemeinde und WSB bis im Herbst 2018 die verschiedenen Varianten intensiv prüfen und die «Best-Lösung» evaluieren. Bis Ende 2019 sollen die Einwendungen behandelt werden; danach erfolgt die Auflage der Projektänderung und die Vorlage im Grosse Rat. Bis am Böhler-Knoten gebaut wird, dauert es also noch ein Weilchen.

Böhler-Knoten: Das sind die vier Varianten die geprüft werden

Müssen Tankstelle und Kirchenwand weg?

Bis in Unterkulm ein Kreisel oder eine neue Kreuzung gebaut wird, dauert es noch mindestens zwei Jahre. Um in der Sache vorwärts zu kommen, schlägt der Kanton nun vier verschiedene Varianten vor, die parallel geprüft werden.

Die kostengünstigste Variante 1 sieht nur Massnahmen zur Bahnsicherung vor. Die Bahnachse wird verschoben, die Strasse aber belassen wie sie ist. Zudem werden auf dem weiterhin als T-Kreuzung betriebenen Knoten Bahnschranken installiert. Die Sicherheit wäre dadurch gewährleistet – eine langfristige Lösung sei das aber nicht, weil die Verkehrsflächen nicht optimal genutzt würden, sagt Kantonsingenieur Rolf H. Meier dazu. Die Massnahmen konnten immerhin bald angegangen werden. Die Dauer, bis alle Arbeiten abgeschlossen sind, schätzt Meier auf 5 Jahre. Kosten: 5-10 Millionen Franken.

Variante 2 kommt mit der Kreisel-Lösung daher. Diese sei in Sachen Sicherheit genehmigungsfähig, sagt Meier, zudem werde das Ortsbild geschont. Die Opposition aus der Bevölkerung sei aber gross, besonders gegen das Aufhalten des Verkehrs auf der Nord-Süd-Achse, denn wenn ein Zug kommt, wird der ganze Rest-Verkehr aufgehalten. Der Baubeginn könne frühestens in 3-4 Jahren erfolgen, die Bauzeit nimmt weitere 2-3 Jahre in Anspruch.

Variante 3 sieht die T-Kreuzung vor, die jedoch in alle Richtungen mit Lichtsignalen ausgestattet werden muss, also auch, wenn der Zug nicht über die Kreuzung führt. Dazu kommen ebenfalls Bahnschranken im Verkehr mit der Böhlerstrasse. Ein weiterer Nachteil ist laut Meier, die Einsparstrecke für den Verkehr aus dem Süden, die kaum Platz hat. Unklar ist, wie die Tankstelle erschlossen würde. Auch bestehende Gebäude (Kirchenmauer, Gemeindehaus)

kommen für einen vollen Ausbau in den Weg. Dieses Projekt ist noch nicht ausgearbeitet, was 1-2 Jahre in Anspruch nimmt. Baubeginn wäre ab heute frühestens in 3-4 Jahren, die Bauzeit nimmt weitere 2-3 Jahre in Anspruch.

Variante 4 ist die teuerste von allen Ideen. Ein Tunnel für die WSB wurde aber noch nicht projiziert. In großen Schätzungen spricht Meier von Kosten in der Höhe von 250 bis 300 Millionen Franken. Bis zur Umsetzung würden bis gegen 20 Jahre vergehen, was vor allem den verschiedenen Planungsverfahren geschuldet sei. Die Tunnelgänge einschliesslich Auffahrampen würden eine Strecke von rund einem Kilometer in Anspruch nehmen. Das Ortsbild werde wegen der Rampen zerschnitten. Meier sagte dazu, dass die Belassung des Schienenverkehrs und stattdessen eine Umfahrung Unterkulms für den Strassenverkehr möglicherweise die günstigere Variante sei.

Die Gründung der IG Bahntunnel-Kulm

Gründungsmitglieder

- Hess Kurt, Unterkulm
- Häusermann Monika, Oberkulm
- Bärtschi Hansueli, Unterkulm
- Steiner Heinz, Dürrenäsch
- Voramwald Paul, Unterkulm
- Wächter Ruth, Oberkulm
- Wächter Peter, Oberkulm
- Walti Urs, Unterkulm



Baukosten

Zurück zur tatsächlichen Planung: Weil in der frühen Phase, in welcher der Tunnel Gesprächsthema war, die FABI-Gesetzesänderung (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) aber noch nicht in Kraft war, hätte die Gemeinde Unterkulm Kostanteile selber tragen müssen. Das hätte man sich niemals leisten können. Inzwischen sind die Rahmenbedingungen anders und der Bund müsste das Ganze aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) bezahlen. Weil ein solcher Tunnel noch in keinem Bauprogramm der nächsten Jahre aufgelistet ist müsste der eigentlichen Planung also ein Verfahren in Politik und Verwaltung vorausgehen. Eines, das zu einem positiven Ergebnis führen müsste. Wer sich einen Überblick über die bereits geplanten, kostspieligen nationalen Projekte verschafft, bei dem muss sich der Verdacht regen, dass, obwohl der BIF milliardenschwer ist, erheblicher politischer Nachdruck erforderlich wäre, um zu erreichen, dass die WSB in Unterkulm in den Boden verlost wird

MITTLERES WYDEN

Freitag, 5. Dezember 2017, Wochenblatt Blatt Nr. 49



Das WSB-Tunnel in Unterkulm: Nicht umgesetzlt, aber immer noch zu bauen. (Bild: WSB-Archiv)

Unterkulm: Eine Petition verlangt die WSB als U-Bahn zu führen

Der WSB-Tunnel – eine Utopie?

Der Biberkrieml nicht mehr vor im öffentlichen Gespräch. Dass er so realisiert wird, nie geplant, scheint angesichts des Ausbleibens der ganzen Region fraglich. Ein die Verkehrsplanung zu entscheiden wurden noch zwei Petitionen lanciert. Über jene von Hans Jörg Ebner hat das WJ bereits berichtet. Eine zweite, von Kurt Hess, trägt den Titel «U-Bahn in Unterkulm», spricht die WSB soll in einem Tunnel durch Unterkulm geführt werden. Im Rahmen der Unterkulmer Verkehrsplanung das schon ein Thema.

Die Petition von Kurt Hess persönlich wird inzwischen von 11 Personen unterstützt und es schreibt in seinem Vorwort: «Diepetition enthält wichtige Überlegungen für den Bau einer U-Bahn in Unterkulm vor vielen als Utopie angesehen, tatsächlich hat die Idee aber etwas für sich, denn Unterpulm ist nicht nur eine der schönsten Täler der Schweiz, sondern auch ein Ort, an dem sich die Verkehrsplanung langfristig entwickeln muss. Und das Recht ist, wenn nicht nur die geplanten Bauprojekte am Bahnhofstandort überflüssig machen auch andere weitere Ansätze und Nebenlinien möglich vorzuschlagen und die von der WSB angestrebte Hauptausrichtung nicht nur nachzudenken. Das Zentrum von Unterkulm könnte ein neues Gesicht und das nicht in diesem Nachteil»

Festhalten

Tatsächlich war ein Tunnel in einer frühen Planungsphase ein Gesprächsthema. Zwar gibt es keine eigentliche Projektstudie und auch die Kosten sind nicht abschätzbar. Das Tunnelbauwerk ist jedoch davon, dass man die Idee nicht verwirklicht. Das Tunnelbauwerk ist jedoch davon, dass man die Idee nicht verwirklicht. Das Tunnelbauwerk ist jedoch davon, dass man die Idee nicht verwirklicht.

Ein Tunnel unter Tag müsste in ausweichende Tiefe gehen werden, damit keine Übertragungen gibt, was jenseits des Bahnhofs Tunnel im Untergrund. Dort hat sich im vergangenen Sommer bei der Untersuchungsarbeiten über eine Geotechnikstudie die Baustellensituation eine Geotechnikstudie, was in einem gewissen Problem im Bereich der Baustelle.

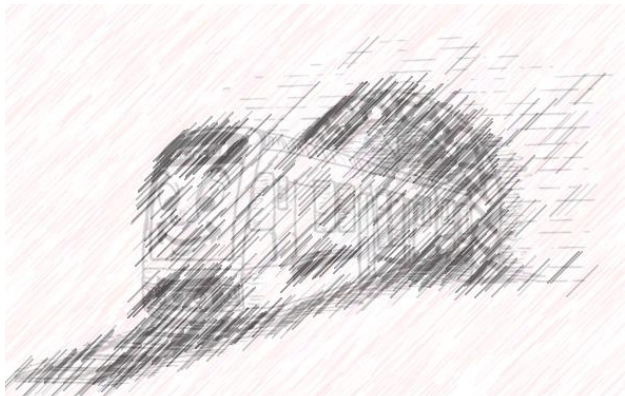
Geotechnik-Tiefen sind eine langfristige Ausdehnung bedürftig. Bekanntheit kann eine Baustelle schuldig. Die Tunnelbauwerk ist jedoch davon, dass man die Idee nicht verwirklicht.

Ein Tunnel unter Tag müsste in ausweichende Tiefe gehen werden, damit keine Übertragungen gibt, was jenseits des Bahnhofs Tunnel im Untergrund. Dort hat sich im vergangenen Sommer bei der Untersuchungsarbeiten über eine Geotechnikstudie die Baustellensituation eine Geotechnikstudie, was in einem gewissen Problem im Bereich der Baustelle.

Geotechnik-Tiefen sind eine langfristige Ausdehnung bedürftig. Bekanntheit kann eine Baustelle schuldig. Die Tunnelbauwerk ist jedoch davon, dass man die Idee nicht verwirklicht.

Zurück zur früheren Phase, in welcher der Tunnel Unterkulm Gesprächsthema war: Inzwischen sind die Rahmenbedingungen anders, der Bund müsste das Ganze aus dem **Bahninfrastrukturfonds (BIF)** bezahlen.

... Wie sagte doch der Gesprächspartner des Tunnel-Unternehmens am Telefon: **«Machbar ist natürlich alles.»**



Schweizweit geniesst der Öffentliche Verkehr grosse Beliebtheit und die Gunst politischer Entscheidungsträger. So auch im Kanton Aargau und im Wynental. Das ist gut und richtig so. Doch es gibt auch eine **Kehrseite der Medaille**.

GEDANKENSPLITTER AUS DEM MITTLEREN WYNENTAL

Die Bahn beansprucht ihren Platz

Schweizweit geniesst der Öffentliche Verkehr grosse Beliebtheit und die Gunst politischer Entscheidungsträger. So auch im Kanton Aargau und im Wynental. Das ist gut und richtig so. Doch es gibt auch eine **Kehrseite der Medaille**.

Im Zusammenhang mit mehreren aktuellen und geplanten Baustellen in unserer Region ist momentan auf den Strassen kaum noch ein Durchkommen für den motorisierten Verkehr. Umleitungen, Staus und lange Wartezeiten gehören zum Alltag der Verkehrsteilnehmer. Die S-Bahn fährt ihre eigene Linie und bringt die Pendler meist termingerecht von A nach B und das im Viertelstundentakt in beide Richtungen.

Die Kehrseite der Medaille

Damit dies gelingt, braucht die Bahn Geld und Platz, für Doppelspurabschnitte und immer längere Kreuzungsmöglichkeiten an Bahnhaltestellen. Im Zuge der baulichen Erneuerungen gilt es nationale Sicherheitsvorschriften zu berücksichtigen. Es werden moderne Schranken aufgestellt, Blinklichtanlagen errichtet, neue Strassenmarkierungen angebracht, Mini-Fussgängerinseln gebaut, bestehende Radstreifen entfernt und Übergänge geschlossen. – Dem gegenüber sind «teure» Projekte wie Unterführungen für Fussgänger und Velofahrer aus Kostengründen längst aus dem kantonalen Repertoire gestrichen worden.

Platz, wo keiner ist

Das längerfristige Endziel der S14 (WSB) ist eine Doppelspur von Menziken bis Aarau. Es scheint, als erhalte die Bahn in geschickter Salamatik



Nur eine materische Zukunftsvision? Ein neuer WSB-Zug schnell zwischen Oberkulm und Gontenschwil aus dem Untergrund hervor. (Bild: moha.)

dafür Platz, wo keiner ist. Hemmungslos gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern nimmt sich die S14 im Nadelöhr des Wynentals ihren Platz, seit Jahren schon. Grüne Wiesen, störende Häuser und Bahnübergänge verschwinden, vorhandene Strassenführungen sollen zugunsten einer Eigentrassierung der Bahn verschoben werden (Kreiselpunkt Unterkulm). Flächen, welche einst einer «Wynentalschnellstrasse» vorbehalten waren, wurden durch die WSB verbaut (Gränichen). Das Mittlere Wynental verliert Bahnhof um Bahnhof (z.B. Oberkulm), während in Stadtnähe Aarau neue Haltestellen entstehen.

Längst ist die Bevölkerung aufmerksam geworden und selbst treue Bahnkunden sind nicht mehr bereit, die stetig steigenden (Fahr-)Kosten im Öffentlichen Verkehr bedingungslos mitzutragen. – Die Zahl der Schwarzfahrer steigt und die Bahn verteilt happige Bussen!

Vorbild Vorortsbahn

Über Sinn und Unsinn von baulichen Massnahmen will diskutiert werden. In einem engen Tal erst recht! Hier sind der Situation angepasste und weitsichtige Ideen gefragt.

Nähme man die leistungsfähigen Vorortsbahnen berühmter europäischer Städte (Paris, London, Amsterdam, etc.) als Vorbild, stünde der Realisierung einer unterirdischen S-Bahn im Mittleren Wynental eigentlich nichts im Wege. (Eine «endgültige» Lösung übrigens, die selbst von kommunalen Behördenvertretern durchaus befürwortet wird.) Und wollte man den Fahrgästen die Idylle der Landschaft nicht vorenthalten, könnte ja auch eine moderne Hochbahn eine zeitgemässe Variante und Touristenattraktion im Kanton Aargau sein!? – Noch scheint es für eine bauplanerische Kehrtwende nicht zu spät zu sein!

Monika Häusermann, Oberkulm

Die S-Bahn fährt ihre eigene Linie und bringt die Pendler meist termingerecht von A nach B und das im Viertelstundentakt in beide Richtungen. Damit dies gelingt, **braucht** die Bahn Geld und Platz, für **Doppelspurabschnitte** und **immer längere Kreuzungsmöglichkeiten an den Bahnhaltestellen**.

Das längerfristige **Endziel** der S14 (WSB) ist **eine Doppelspur von Menziken bis Aarau**.

Im Zuge der baulichen Erneuerungen gilt es **nationale Sicherheitsvorschriften** zu berücksichtigen.

Unterkulm: WSB-Eigentrasse und Böhlerknoten als brennende Themen

Eine IG setzt sich ein für einen Tunnel

Rund um den Bezirkshauptort hat sich eine Interessengemeinschaft gebildet, die nach einer Tunnellösung strebt. Die Bahn soll durch Kulm in einem unterirdischen Eigentrasse geführt werden. Damit peilt die «IG Bahntunnel-Kulm» einen fließenden motorisierten Individualverkehr und mehr Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger an.

moha. Insbesondere der Langsamverkehr ist grossen Gefahren ausgesetzt, wenn gleichzeitig eine gut frequentierte Strasse und eine stark befahrene Bahnlinie überquert werden müssen. Das Wynentaler Blatt hat nachgefragt beim IG-Initianten Kurt Hess aus Unterkulm.

Bekanntlich haben die planerischen Bemühungen um eine Eigentrasse der Bahnstrecke durch Kulm – insbesondere über den Böhlerknoten in Unterkulm – Diskussionen ausgelöst. Kurt Hess, Sie kämpfen für einen Bahntunnel. Warum und wer unterstützt Sie dabei?

Kurt Hess: «Das ist richtig. Zusammen mit sieben weiteren Personen haben wir die «IG Bahntunnel-Kulm» gegründet. – Laufend kommen weitere Befürworter dazu, die unsere Idee unterstützen. – In der Kerngruppe wirken überzeugte Bahnnutzer, Autofahrer, Velofahrer, Fussgänger und LKW-Fahrer mit, die sich täglich auf der Strasse bewegen. Wir sind eine bunt zusammengesetzte Truppe, in verschiedenen Altersklassen und sind alle davon überzeugt: ein Tunnel ist die sicherste und nachhaltigste Lösung für den Bahnabschnitt Kulm.»

Bald soll vom Kanton eine Projektklärung mit einer Best-Lösung aufliegen. Voraussichtlich werden – wie ursprünglich angedacht – eine



Interviewpartner: Kurt Hess aus Unterkulm setzt sich zusammen mit anderen Initianten ein für eine WSB-Tunnellösung in Kulm. (Bild: zVg.)

Eigentrasse und Kreislösung oder ein T-Knoten mit Lichtsignal ins Rennen gehen. Die Planer haben eine Tunnellösung ganz hinten auf die Warteliste gesetzt, sie prognostizieren für die Realisierung einen zeitlichen Rahmen von mindestens 20 Jahren und Kosten von ca. 250 bis 300 Millionen Franken. Was sagen Sie dazu?

Kurt Hess: «Es fällt uns schwer, diesen Zahlen Glauben zu schenken. Eigene flüchtige Recherchen haben da ganz andere Prognosen ergeben. Und genau hier setzt die «IG Bahntunnel-Kulm» an: Um eine saubere und seriöse Machbarkeitsstudie zu erhalten muss zuerst die langfristige Lösung, sprich ein Bahntunnel, ins Auge gefasst werden. Nur so kann über Sinn und Unsinn von neuen millionenschweren Bauprojekten weise entschieden werden.»

Worin sehen Sie die markanten Vorteile einer Tunnellösung?

Kurt Hess: «Für uns ist es wichtig, dass die Bahn weg von der Strasse kommt. Die IG setzt sich für einen Bahntunnel ein, weil damit viele Verkehrsprobleme in Einem gelöst werden. Die Bahn bekommt eine schnelle und sichere Eigentrasse durch Kulm und wird dadurch auch für die Benutzer aus dem Oberen Wynental attraktiver. Das bisherige Bahntrasse wird frei und der so gewonnene Platz steht damit einer guten Lösung für den Strassen- und Langsamverkehr zur Verfügung. Was wiederum mehr planerischen Spielraum bietet für einen fließenden motorisierten Individualverkehr und sichere Strassenquerungen für Fussgänger und Velofahrer. – Womit auch für die Schulen im Mittleren Wynental ein mehr als dringendes Problem gelöst werden könnte!«

Sie haben vor längerer Zeit bereits einmal Unterschriften für eine U-Bahn durch Unterkulm gesammelt. Wie viele Leute haben diese Idee unterstützt und welches sind die nächsten Schritte der «IG Bahntunnel-Kulm»?

Kurt Hess: «An die hundert Unterschriften sind bei der spontanen Sammlung – zusammengelassen. Darunter waren auch Personen aus anderen Gemeinden und solche, die später eine Einwendung gegen das vorgelegte Kreisprojekt am Böhlerknoten eingereicht haben.

Die «IG Bahntunnel-Kulm» wird nun eine elektronische Unterschriftensammlung aufschalten und weitere Verbündete suchen, um ihrem Anliegen mehr Gewicht zu verleihen. Auch suchen wir den Kontakt mit den Gemeinden, Verbänden und Politikern. Die Kantonsregierung muss erkennen, dass es in Sachen Tunnellösung keine Kompromisse geben darf. Zudem muss eine bauliche Salamatik, die viel Geld verschlingt und nicht zum Endziel (WSB-Tunnel) führt, gestoppt werden.»

Interview: Monika Häusermann

«In der Gruppe wirken überzeugte Bahnnutzer, Autofahrer, Velofahrer, Fussgänger und LKW-Fahrer mit, die sich täglich auf der Strasse bewegen. Wir sind alle davon überzeugt, ein Tunnel ist die richtige, sicherste und nachhaltigste Lösung für den Bahnabschnitt Kulm.»

«Für uns ist es wichtig, dass die Bahn weg von der Strasse kommt.

Die IG setzt sich für einen Bahntunnel ein, weil damit viele Verkehrsprobleme in Einem gelöst werden.»

«Die Kantonsregierung muss erkennen, dass es in Sachen Tunnellösung keine Kompromisse geben darf. Zudem muss eine bauliche Salamatik, die viel Geld verschlingt und nicht zum Endziel (WSB-Tunnel) führt, gestoppt werden.»

Die Ziele der IG Bahntunnel-Kulm

Wir wollen eine fließende, sichere Verkehrssituation im Mittleren Wynental

Eine möglichst fließende Durchfahrt im Nord-Süd-Verkehr muss gewährleistet sein.
Die Querung Ost-West/West-Ost soll für alle Verkehrsteilnehmer sicher sein.

Wir wollen eine nachhaltige Lösung für Strasse, Bahn und Langsamverkehr

Das Verkehrsaufkommen im Wynental wird weiter zunehmen.
Es braucht eine langfristige Lösung unter Einbezug sämtlicher Verkehrsteilnehmer.

Wir wollen einen leistungsstarken Öffentlichen Verkehr

Eine schnelle Bahnverbindung und entlastete Strassen machen in jeder Hinsicht Sinn.
Eine zielorientierte Lösung ist einer ortsspezifischen «Pflästerli»-Lösung vorzuziehen.

Wir wollen einen Bahntunnel-Kulm

Eine wirtschaftliche Lösung braucht eine seriöse Planung und Erstellung der Kosten.
Darum braucht es jetzt eine ganzheitliche, zukunftsweisende Verkehrsplanung.

Die IG Bahntunnel-Kulm dankt für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Unterstützung

Verkehrstechnisch stellt das «Nadelöhr» Kulm im Wynental eine spezielle Herausforderung dar. Darum sagen wir: **«Die Bahn muss weg von der Strasse!»** – Heute, nicht erst morgen!

Wir wollen eine fließende, sichere Verkehrssituation im Mittleren Wynental

Eine möglichst fließende Durchfahrt im Nord-Süd-Verkehr muss gewährleistet sein. Die Querung Ost-West/West-Ost soll für alle Verkehrsteilnehmer sicher sein.

Wir wollen eine nachhaltige Lösung für Strasse, Bahn und Langsamverkehr

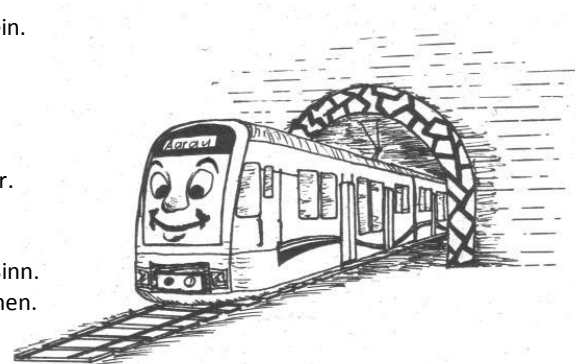
Das Verkehrsaufkommen im Wynental wird weiter zunehmen. Es braucht eine langfristige Lösung unter Einbezug sämtlicher Verkehrsteilnehmer.

Wir wollen einen leistungsstarken Öffentlichen Verkehr

Eine schnelle Bahnverbindung und entlastete Strassen machen in jeder Hinsicht Sinn. Eine zielorientierte Lösung ist einer ortsspezifischen «Pflästerli»-Lösung vorzuziehen.

Wir wollen einen Bahntunnel-Kulm

Eine wirtschaftliche Lösung braucht eine seriöse Planung und Erstellung der Kosten. Darum braucht es jetzt eine ganzheitliche, zukunftsweisende Verkehrsplanung.



IG Bahntunnel-Kulm

Besuchen Sie uns im Internet: <https://ig-bahntunnel-kulm.jimdosite.com/>

Unterstützen Sie uns mit Ihrer Unterschrift: https://www.petitionen24.com/ig_bahntunnel-kulm

4. Verschiedene Informationen

1. Rückblick Jubiläums-Erzähltafel 2018
2. Ostumfahrung Suhr
3. IG Bahntunnel Kulm
- 4. Termin 2018**
5. Termine 2019



4. Verschiedene Informationen Termine 2018

29. November 2018, 18.30 Uhr, Menziken, Alu-Hochhaus



**Was ist ein
«Coworking-Büro»?**

4. Verschiedene Informationen

1. Rückblick Jubiläums-Erzähltafel 2018
2. Ostumfahrung Suhr
3. IG Bahntunnel Kulm
4. Termin 2018
5. **Termine 2019**



4. Verschiedene Informationen Termine 2019

02. bis 05. Mai	Wyna-Expo in Reinach
09. Mai	AOV 1-2019 in Unterkulm
23. Mai	Zu Besuch bei ... (Glas Trösch, Oberkulm)
12. bis 15. September	11. Erzählital in der Region
14. November	AOV 2-2019 in Zetzwil
..... November	Zu Besuch bei ... (offen)

Haben Sie noch Fragen?



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

