

## REGIERUNGSRAT

26. Juni 2019

**BOTSCHAFT AN DEN GROSSEN RAT**

**19.217**

---

Unterkulm IO; K 242 Hauptstrasse, WSB-Eigentragung (Richtplan-  
kapitel M 3.3, Beschluss 2.1, Nr. 22 und Beschluss 3.1, Nr. 55);  
Festsetzung im Richtplan; Verpflichtungskredit

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Ausgangslage und Handlungsbedarf</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Zielsetzung</b> .....	<b>5</b>
2.1 Vorgaben aus Richtplan .....	5
2.2 Zielsetzung gemäss Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU).....	6
2.3 Projektziele .....	6
<b>3. Projekt und Ausführung</b> .....	<b>7</b>
3.1 Geprüfte Varianten .....	7
3.2 Strassenraumgestaltung.....	8
3.3 Projekt Strasse.....	8
3.3.1 Projektperimeter .....	8
3.3.2 Abschnitt "Süd": Gemeindegrenze – Knoten Böhler .....	9
3.3.3 Abschnitt "Mitte": Knoten Böhler – Bahnhof Unterkulm Nord .....	10
3.3.4 Radverkehrsverbindungen.....	12
3.3.5 Fussverkehrsverbindungen.....	12
3.3.6 Erschliessung Parzelle 191.....	12
3.4 Projekt Bahn.....	12
3.4.1 Trassierung .....	12
3.4.2 Haltestelle Unterkulm.....	12
3.4.3 Kabel-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen.....	13
3.5 Ausführung.....	13
<b>4. Anpassungen und Fortschreibung des Richtplans</b> .....	<b>13</b>
4.1 Anpassungen und Fortschreibung des Richtplantexts .....	14
4.2 Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte.....	15
<b>5. Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>15</b>
<b>6. Kosten und Finanzierung</b> .....	<b>16</b>
6.1 Investitionskosten .....	16
6.2 Wirtschaftlichkeit .....	16
6.3 Folgekosten .....	16
6.4 Werkbeiträge/Kostenteilung.....	16
6.4.1 Aufteilung in Bahnanteil und Strassenanteil .....	16
6.4.2 Bahnanteil – Beitrag aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds (BIF) .....	16
6.4.3 Strassenanteil – Beitrag der Gemeinde Unterkulm .....	17
6.4.4 Kostenteilung .....	17
6.4.5 Beschlussfassung über Beitrag der Gemeinde Unterkulm .....	18
6.5 Ausgabenreferendum .....	18
6.6 Höherverschuldungsreferendum.....	18
6.7 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP).....	18
<b>7. Auswirkungen</b> .....	<b>20</b>
7.1 Auswirkungen auf die Umwelt.....	20
7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden .....	20
<b>8. Anhörung der Gemeinde</b> .....	<b>20</b>
<b>9. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung</b> .....	<b>21</b>
<b>10. Weiteres Vorgehen</b> .....	<b>24</b>
<b>Antrag</b> .....	<b>25</b>

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft zum Ausbau der Kantonsstrasse K 242 mit Eigentrassierung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) in der Gemeinde Unterkulm zur Beschlussfassung und erstatten Ihnen dazu folgenden Bericht.

---

## **Zusammenfassung**

Die Kantonsstrasse K 242 führt von Aarau über Suhr und Gränichen durch das Wynental bis zur Kantonsgrenze Luzern südlich Menziken. Sie stellt hauptsächlich die regionalen Verkehrsbeziehungen im Wynental sicher und ist ein wichtiges Element im Kantonsstrassennetz. In Unterkulm zweigt von der K 242 (Hauptstrasse) nach Westen die K 237 ab und führt über den Böhler nach Schöffland. In Unterkulm Nord wurde in den 1990er-Jahren die Eigentrassierung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) realisiert. Zwischen dem Bahnhof Unterkulm Nord bis zur Gemeindegrenze zu Oberkulm befindet sich die WSB im Strassenraum der K 242. Entsprechend besteht beträchtliches Konfliktpotenzial zwischen Bahn-, motorisiertem Individual- sowie Fuss- und Radverkehr. Die K 242 ist in einem schlechten Zustand und muss saniert werden. Die WSB soll von der Kantonsstrasse getrennt werden. Die Bahnübergänge müssen den aktuellen Vorschriften des Bundes entsprechend gesichert und saniert werden. Dabei war eine rückwärtige Erschliessung zu untersuchen, und wenn möglich sind die Bahnübergänge zu schliessen. Der in Stosszeiten überlastete Knoten Böhler war geometrisch und funktional zu überprüfen; von den untersuchten Varianten fügt sich der Kreiselsknoten etwas besser ins Ortsbild, der T-Knoten ist funktionell besser. Deshalb wurde der T-Knoten zur Ausführung gewählt.

Im kantonalen Richtplan sind die Eigentrassierung Unterkulm Mitte (Nr. 22) als Zwischenergebnis und die Eigentrassierung Unterkulm Süd (Nr. 55) als Vororientierung eingetragen. Gleichzeitig mit der Kreditbewilligung wird das Vorhaben durch Beschluss des Grossen Rats im Richtplan festgesetzt.

Das vorliegende Projekt beinhaltet nebst den nötigen Sanierungsarbeiten die Eigentrassierung der WSB sowie den Umbau des Knotens K 242 Hauptstrasse/K 237 Böhlerstrasse in einen T-Knoten. Die Sanierung der K 237 Böhlerstrasse Richtung Westen ist Gegenstand eines separaten Projekts. Weiter sind im vorliegenden Projekt an den Rad- und Fusswegverbindungen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorgesehen. Ein Landschaftsarchitekt untersuchte die gestalterischen Anliegen des Ortsbilds und zeigte entsprechende Lösungsmöglichkeiten auf. Entsprechend sind gestalterische Massnahmen vorgesehen.

Die Kosten sind auf 22,37 Millionen Franken veranschlagt (Preisstand 2016). Sie teilen sich auf in einen Bahnanteil von 9,7 Millionen Franken und einen Strassenanteil von 12,67 Millionen Franken. Der Bahnanteil (9,7 Millionen Franken) wird zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert; er reduziert sich im selben Umfang, in dem sich der Bund an der Finanzierung des Bahnanteils beteiligt oder diese übernimmt. Vom Strassenanteil (12,67 Millionen Franken) entfallen 3,67 Millionen Franken auf die Gemeinde Unterkulm und 9,0 Millionen Franken auf den Kanton (Strassenrechnung).

Die Ergebnisse aus der Anhörung bezüglich Kredit sowie zur Vernehmlassung und Mitwirkung der Richtplananpassung sowie deren Umsetzung können wie folgt zusammengefasst werden:

Grundsätzlich anerkannt wurde, dass die Sicherheitslage zwischen Bahn und Strasse verbessert werden muss. Aber die Festsetzung des Vorhabens im Richtplan sowie der Verpflichtungskredit stiessen auf breite Ablehnung, welche im Wesentlichen mit den folgenden Forderungen begründet wurde:

Die statt einer Eigentrassierung geforderte Verlegung der Bahn in einen Tunnel ist in technischer und finanzieller Hinsicht ein anspruchsvolles Vorhaben. Es handelt sich um ein Bauwerk mit beträchtlichen Dimensionen; dessen Erstellung bedingt eine mehrmontatige Komplettsperrung und somit auch eine aufwendige temporäre Umfahrungslösung. Aufgrund einer groben Schätzung ist mit Kosten in der Grössenordnung von 200–300 Millionen Franken zu rechnen. Die Wirtschaftlichkeit einer solchen Lösung kann heute noch nicht beurteilt werden, ist aber zumindest infrage zu stellen. Die Tunnellösung, oder eine allfällige Umfahrung, bedingt einen aufwendigen Planungs- und Projektierungsprozess, welcher mit einem umfassenden Richtplanverfahren verbunden wäre. Im Rahmen der anstehenden Überarbeitung des Richtplankapitels "Mobilität" kann die langfristige Entwicklung der Region und damit die Zweckmässigkeit einer solchen Grossinvestition abgeschätzt werden.

Die als weiterer Grund für die Ablehnung des Kredits geforderte Kostentrennung zwischen den Spezialfinanzierungen öV-Infrastruktur und Strassenrechnung ist inzwischen sichergestellt: Der Bahnanteil von 9,7 Millionen Franken wird aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur, welche per 1. Januar 2018 eingeführt worden ist, finanziert. Falls sich der Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) an der Finanzierung beteiligt oder diese übernimmt, reduziert sich im selben Umfang die Belastung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Das Höherverschuldungsreferendum kommt zum Tragen, weil die gesicherten Einlagen in die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur nicht ausreichen, um sämtliche Projekte während der Projektdauer der WSB-Eigenttrassierung in Unterkulm zu decken.

Der Forderung, den Knoten Böhler als T-Knoten statt als Kreisel zu gestalten, wird entsprochen.

Tempo 30 zur Geschwindigkeitsreduktion ist zweckmässig auf Quartier- und Gemeindestrassen, nicht aber auf Kantonsstrassen. Letztere sind verkehrsorientierte Strassen und sollen den Verkehr möglichst rasch von den Gemeinde- und Sammelstrassen übernehmen und überregional weiterleiten. Deshalb stehen die Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf Kantonsstrassen im Vordergrund.

Auf Barrieren kann aufgrund von Sicherheitsüberlegungen und Vorgaben des Bundesamts für Verkehr nicht verzichtet werden.

Weitergehende Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr können nicht ins Projekt aufgenommen werden. Personenunterführungen statt Fussgängerstreifen sind nicht zweckmässig. Die vorhandene Siedlungsstruktur lässt keine Verbreiterung der Radwegverbindung zu; der Strassenraum ist durch die Häuserreihen entlang der Strasse gegeben. Es wird eine Umlegung der kantonalen Radroute abseits der K 242 geprüft.

Für den Ausbau der Kantonsstrasse K 242 mit Eigenttrassierung der WSB in der Gemeinde Unterkulm wird ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 22,37 Millionen Franken beantragt. Die Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2019–2022 eingestellt.

---

## **1. Ausgangslage und Handlungsbedarf**

Die Kantonsstrasse K 242 führt von Aarau über Suhr und Gränichen durch das Wynental bis zur Kantonsgrenze Luzern südlich Menziken. Sie stellt hauptsächlich die regionalen Verkehrsbeziehungen im Wynental sicher und ist ein wichtiges Element im Kantonsstrassennetz. In Unterkulm zweigt von der K 242 (Hauptstrasse) nach Westen die K 237 ab und führt über den Böhler nach Schöffland.

In Unterkulm Nord wurde in den 1990er-Jahren die Eigenttrassierung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) realisiert. Zwischen dem Bahnhof Unterkulm Nord bis zur Gemeindegrenze zu Oberkulm befindet sich die WSB im Strassenraum der K 242. Entsprechend besteht beträchtliches Konfliktpotenzial zwischen Bahn-, motorisiertem Individual- sowie Fuss- und Radverkehr.

Die K 242 ist in einem schlechten Zustand und muss saniert werden. Die WSB soll von der Kantonsstrasse getrennt werden. Die Bahnübergänge müssen den aktuellen Vorschriften des Bundes (Bundesamt für Verkehr) entsprechend gesichert und saniert werden. Dabei war eine rückwärtige Erschliessung zu untersuchen, und wenn möglich sind die Bahnübergänge zu schliessen. Der in Stosszeiten überlastete Knoten Böhler war geometrisch und funktional zu überprüfen. Bei der verkehrstechnischen Untersuchung musste die Entwicklung des Bereichs Winkelstrasse – Binzhaldenstrasse in eine Wohn- und Gewerbezone berücksichtigt werden, da die KWC den Standort in Unterkulm verlegt.

Der Perimeter des vorliegenden Projekts beinhaltet den Streckenabschnitt der K 242 von der Binzhaldenstrasse im Norden über den Knoten K 242/K 237, samt Knotenast Böhlerstrasse, bis zur Kirchenfeldstrasse im Süden. Die Sanierung der K 237 Böhlerstrasse Richtung Westen ist Gegenstand eines separaten Projekts.

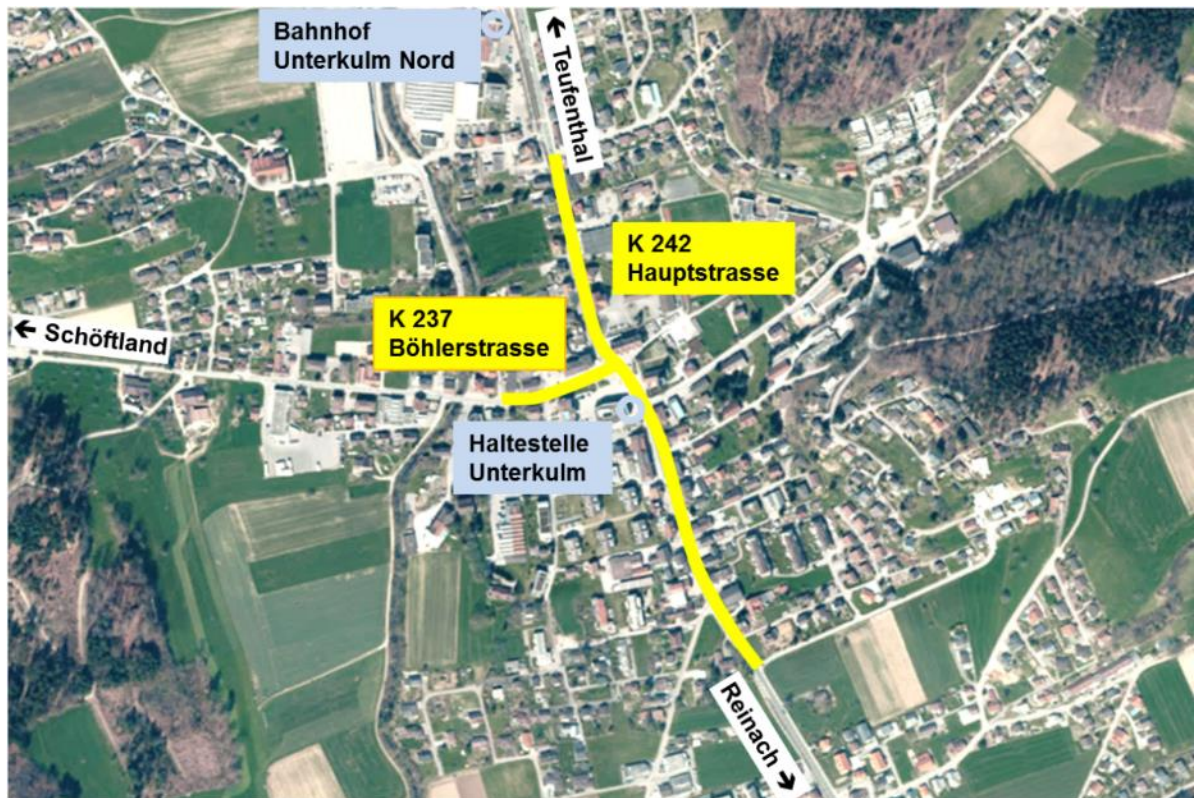


Abbildung 1: Projektperimeter K 242 Hauptstrasse und Knotenast K 237 Böhlerstrasse

## 2. Zielsetzung

### 2.1 Vorgaben aus Richtplan

Im Richtplan des Kantons Aargau, Kapitel Regionalzugsverkehr M 3.3, ist die Bahnlinie Menziken–Aarau den Planungsvorgaben "Entwicklung für Bahnlinien entlang nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen" zugeteilt. Für zukünftige Angebotskonzepte gilt daher die strategische Stossrichtung "Viertelstundentakt als Regelfall (Richtplan-Teilkarte M 3.3 Regionalzugsverkehr)". Durch Infrastrukturerweiterungen sollen die Streckenkapazitäten für die Weiterentwicklung des Regionalzugsverkehrs sichergestellt werden (Planungsgrundsatz F). Die Bahnhaltestellen sollen behindertengerecht ausgebaut und auf das moderne Rollmaterial angepasst werden (Planungsgrundsatz H). Als kantonale Eisenbahnvorhaben sind die "Eigentrasse Unterkulm Mitte" (Nr. 22) als Zwischenergebnis und die "Eigentrasse Unterkulm Süd" (Nr. 55) als Vororientierung eingetragen.

## 2.2 Zielsetzung gemäss Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU)

Gestützt auf den Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU) sind für das vorliegende Vorhaben im Wesentlichen die folgenden Ziele und Strategien massgeblich:

*Ziel Ia:* In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt.

- Dichte Taktfolgen im öV anbieten (Strategie Ia3): Das Bahnangebot von den ländlichen Zentren in die Kernstädte wird seinem Potenzial entsprechend ausgerichtet.
- Attraktive Zugänge zu öV-Haltestellen sicherstellen (Strategie Ia4): Gut signalisierte, sichere und leicht erreichbare Zugänge zu den öV-Haltestellen spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl.

*Ziel Ib:* Entlang der ländlichen Entwicklungsachsen ist die Zuverlässigkeit des MIV gewährleistet und es besteht ein gutes öV-Angebot.

- ÖV entlang der ländlichen Entwicklungsachsen stärken (Strategie Ib1): Die nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen werden durch häufige Bahnverbindungen mit den Kernstädten verbunden.
- Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes gewährleisten (Strategie Ib3): Hauptverkehrsstrassen weisen einen hohen Ausbaustandard auf. Differenzierungen in Betrieb und Ausgestaltung sind zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität oder Prägung des Ortsbilds möglich.

*Ziel IIb:* Nutzung des Strassen- und Schienennetzes ist effizient und nachhaltig

- Verlässlichkeit der Reisezeit erhöhen (Strategie IIb1): Eigentrassierungen auf kritischen Abschnitten verbessern die öV-Fahrplanstabilität.
- Verkehrsfluss auf dem Hauptverkehrsstrassen-Netz sicherstellen (Strategie IIb2): Mittels Verkehrsmanagement, verkehrstechnischer Optimierungen von Knoten und punktueller Infrastrukturausbauten soll der Verkehrsfluss auf der Strasse verbessert werden.

*Ziel IIc:* Verkehrssicherheit der Nutzenden ist erhöht

- Verkehrssicherheit durch bauliche Massnahmen verbessern (Strategie IIc1): Die Sicherheit soll durch bauliche Massnahmen erhöht werden. Dazu gehört die Strassenraumgestaltung, die nach dem Prinzip der Koexistenz die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie die des Strassenumfelds miteinbezieht. Bei der Schnittstelle Strasse-Schiene erfüllt der Kanton Aargau die gesetzlichen Anforderungen des Bundes zur Sanierung unbewachter Bahnübergänge.

## 2.3 Projektziele

Im Einklang mit den Vorgaben aus dem Richtplan und der Zielsetzung gemäss mobilitätAARGAU werden mit dem vorliegenden Vorhaben im Wesentlichen die folgenden Ziele verfolgt:

- Trennung Schiene/Strasse. Die WSB soll, wo immer möglich, auf einem eigenen Trasse fahren. Die Übergänge sind nach den Vorgaben des Bundesamts für Verkehr zu sichern.
- Anpassung der K 242 an einen üblichen Ausbaustandard für Kantonsstrassen
- Verbesserung der Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger (Schulweg)
- Neugestaltung des Knotens K 242/K 237 Böhler, Verbesserung der Knoten Binzhaldenstrasse und Kirchenfeldstrasse (verkehrstechnische Optimierung, Erhöhung der Sicherheit)
- Verflüssigen des Verkehrs
- Anpassung der Haltestelle Unterkulm nach den Richtlinien des Behindertengleichstellungsgesetzes.

### **3. Projekt und Ausführung**

#### **3.1 Geprüfte Varianten**

##### **Rückwärtige Erschliessung im Süden (Haltestelle Unterkulm – Kirchenfeldstrasse)**

Eine mögliche rückwärtige Erschliessung der an die K 242/WSB anstossenden Parzellen im Süden wurde in mehreren Varianten geprüft und aufgezeigt. Die Erschliessungen wurden über die Kreuzstrasse und den Finkenweg mit den jeweils notwendigen Stichstrassen zu den Parzellen untersucht. Dabei zeigte sich deutlich, dass eine rückwärtige Erschliessung des südlichen Teils nicht ohne massive Eingriffe in die bestehende Bebauung umgesetzt werden könnte. Daher wurde entschieden, die Erschliessungen zu bündeln, um damit eine Reduzierung der Übergänge zu erreichen.

##### **Knoten Böhler**

Für den Knoten K 242 Hauptstrasse/K 237 Böhlerstrasse wurden zu Beginn der Planungsarbeiten Verkehrszählungen durchgeführt und verschiedene Varianten von Kreuzungen und Kreiseln aufgezeigt. Für die Kreiselvariante wurden verschiedene Durchmesser untersucht, um mit dem WSB-Trasse die optimale Lage zu finden. Die Kreuzungsvariante wurde als T-Knoten mit Lichtsignalanlage (LSA) gemäss den kantonalen Richtlinien untersucht und auf das neue WSB-Trasse abgestimmt. Aufgrund einer Nutzwertanalyse der Knotenformen stellte sich der Kreisel als Best-Variante heraus. In der Nutzwertanalyse wurden neben funktionalen Kriterien, wie Leistungsfähigkeit und Sicherheit, auch weiche Kriterien, wie Einpassung ins Ortsbild, Gestaltungsspielraum und Lärm, berücksichtigt. Aufgrund der Eingaben im Zug der Anhörung und der zahlreichen Einwendungen gegen das Kreiselprojekt werden nun die Kriterien der Leistungsfähigkeit höher gewichtet. Gleichzeitig konnte der T-Knoten städtebaulich optimiert werden. Somit ergibt sich der T-Knoten neu als Best-Variante.

##### **Strassenquerschnitt**

Die bestehende Bebauung bietet nur sehr geringen bis gar keinen Spielraum für die Anpassung des Strassenquerschnitts gemäss Norm. Um Platz für einen normgerechten Querschnitt zu schaffen hätten mehrere Liegenschaften abgebrochen werden müssen. Daher wurde das Normalprofil auf Minimalbreiten ausgerichtet.

##### **Linienführung**

Die Linienführung kann in der Horizontalen nur marginal verändert werden, da die bestehenden Anschlüsse an die Bebauung gewährleistet werden müssen. Vertikal entsteht durch den angepassten T-Knoten und die Verlegung der WSB-Achse im Zentrumsbereich eine neue Linienführung. Die WSB-Achse wird Richtung Westen geschoben. Damit tangiert das WSB-Trasse den Knoten nur leicht auf der Westseite.

##### **Personenunterführung Coop**

Der Neubau einer Personenunterführung auf der Höhe des Coop wurde ebenfalls untersucht. Die Eingriffe in die umliegenden Parzellen für eine für alle Interessengruppen nutzbare Personenunterführung wären enorm, und die Kosten stünden in keinem Verhältnis zum Nutzen. Daher wurde entschieden, auf eine Unterführung zu verzichten. Die bestehende, per Lichtsignalanlage geregelte Fussgängerquerung erfüllt die Anforderungen und soll weiterhin bestehen bleiben. Der Übergang wird mit einer neuen Querungssicherung des WSB-Trassees ergänzt.

### 3.2 Strassenraumgestaltung

Ein Landschaftsarchitekt untersuchte die gestalterischen Anliegen des Ortsbids und zeigte entsprechende Lösungsmöglichkeiten auf. Folgende Gestaltungsgrundsätze werden angestrebt:

- für die Menschen angenehmer, nicht verkehrsbetonter Strassenraum
- verbindende, nicht trennende Wirkung der Verkehrswege
- räumliche Qualitäten verbessern
- sinnvolle Raumabfolgen und Gliederungen von Strassenraum und Plätzen anstreben
- ins Ortsbild passende Materialisierung, keine für das Grossdorf fremd wirkende, auffällige oder modische Beläge und Materialien
- das Grossdorf soll seine Grünelemente behalten, und sie sollen an geeigneten Orten mit neuem Grün ergänzt werden.

Schwerpunkte der vorgesehenen gestalterischen Massnahmen bilden:

- Aufwertung des Zentralplatzes (neuer Abschluss gegen Böhlerstrasse mit Stützmauer; räumliche Fassung mit möglichst umlaufenden Baumreihen; Konzentrierung Baumdach Seite T-Knoten; multifunktionale Nutzung möglich durch Markt, Festbetrieb etc.; neuer Treppenzugang von Seite Böhlerstrasse zur erweiterten Erschliessung und somit Belebung des Platzes)
- Aufwertungspotenzial beim Schulhaus (Entflechtung der Parkierung beim Schulhausplatz durch neuen Parkplatz ausserhalb des Schulhofs; räumliche Fassung des Schulhausplatzes durch Mauer mit integrierter Veloparkierung; Aufwertung, räumliche Fassung und Ergänzung mit Bäumen)
- Beleuchtung der Strasse abgestimmt auf diejenige der Haltestelle und des Zentralplatzes, unauffällige Kandelaber
- Strassenmarkierungen und Signalisationen auf notwendiges Minimum beschränkt
- Auszeichnen von Gebäuden und speziellen Orten (Pflästerung, terrassenähnliche Vorlagen)
- Randabschlüsse aus Naturstein
- Einzelbäume in Gärten an geeigneten Stellen in Absprache mit den Grundeigentümern.

### 3.3 Projekt Strasse

#### 3.3.1 Projektperimeter



Abbildung 2: Projektperimeter K 242, Gemeindegrenze Oberkulm – Bahnhof Unterkulm Nord

Das vorliegende Projekt umfasst – von Süden her betrachtet – den Abschnitt der K 242 Hauptstrasse von der Gemeindegrenze Oberkulm im Süden über die Haltestelle Unterkulm und den Knoten K 242 Hauptstrasse/K 237 Böhlerstrasse bis zur Binzhaldenstrasse respektive zum Bahnhof Unterkulm Nord.

Die K 242 ist als kantonale Hauptverkehrsstrasse typisiert. Der Strassenquerschnitt wird für eine zulässige Verkehrslast von 40 t dimensioniert. Die Strasse hat eine Gesamtbreite zwischen ca. 6,20 m und 6,40 m. Für den Radverkehr werden daher keine markierten Radfahrstreifen zur Verfügung gestellt.

Der Oberbau der Kantonsstrasse wird mit einem lärmabsorbierenden Belag erstellt.

### 3.3.2 Abschnitt "Süd": Gemeindegrenze – Knoten Böhler



Abbildung 3: Projektabschnitt Gemeindegrenze Oberkulm – Knoten Böhler

Im Abschnitt "Süd" von der Gemeindegrenze zu Oberkulm bis zum Knoten Böhler sind die Strasse und das Bahntrasse nicht getrennt, jedoch wird der Abstand so verbessert, dass sich die Lichtraumprofile nicht mehr überschneiden. Die Erschliessung der angrenzenden Parzellen erfolgt gebündelt über gesicherte Bahnübergänge. Die Ausfahrt auf die Kantonsstrasse von der Liegenschaft Kirchenfeldstrasse 1 wird aufgehoben und durch eine Zufahrt von der Kirchenfeldstrasse ersetzt. Auf der Seite des Metallbauunternehmens wird die Aufteilung und Gestaltung des Strassenraums optimiert.

Die Hauptstrasse wird ab der Gemeindegrenze zu Oberkulm umgebaut und in ihrer Breite bis zum Wiesenweg nicht massgeblich verändert. Ab dem Wiesenweg verzieht sich die Achse der Hauptstrasse leicht gegen Osten, damit die neue Fussgängerquerung mit der notwendigen Wartefläche realisiert werden kann. Anschliessend beginnt das Trasse der WSB in seine neue Lage zu verschwenken. Die Achse der Hauptstrasse folgt dieser neuen Lage bis etwa auf die Höhe des Gemeindehauses. Ab hier wird die Situation auf den angepassten Knoten ausgelegt, und die Achsen der Strasse und der WSB laufen auseinander.



Abbildung 4: Hauptstrasse Blickrichtung Norden/Knoten Böhler, Situation heute und Visualisierung



Abbildung 5: Hauptstrasse Blickrichtung Süden, Situation heute und Visualisierung

### 3.3.3 Abschnitt "Mitte": Knoten Böhler – Bahnhof Unterkulm Nord

Im Abschnitt "Mitte" vom Knoten Böhler bis zum Bahnhof Unterkulm Nord wird das Bahntrasse von der Strasse getrennt. Die Erschliessung der angrenzenden Parzellen erfolgt rückwärtig.

Die Breite der Hauptstrasse wird nicht massgebend verändert. Einzig bei der verlegten Fussgängerquerung an der Hauptstrasse 34 verschwenkt die Strassenachse wieder etwas, damit die Wartefläche vor dem WSB-Trasse realisiert werden kann.

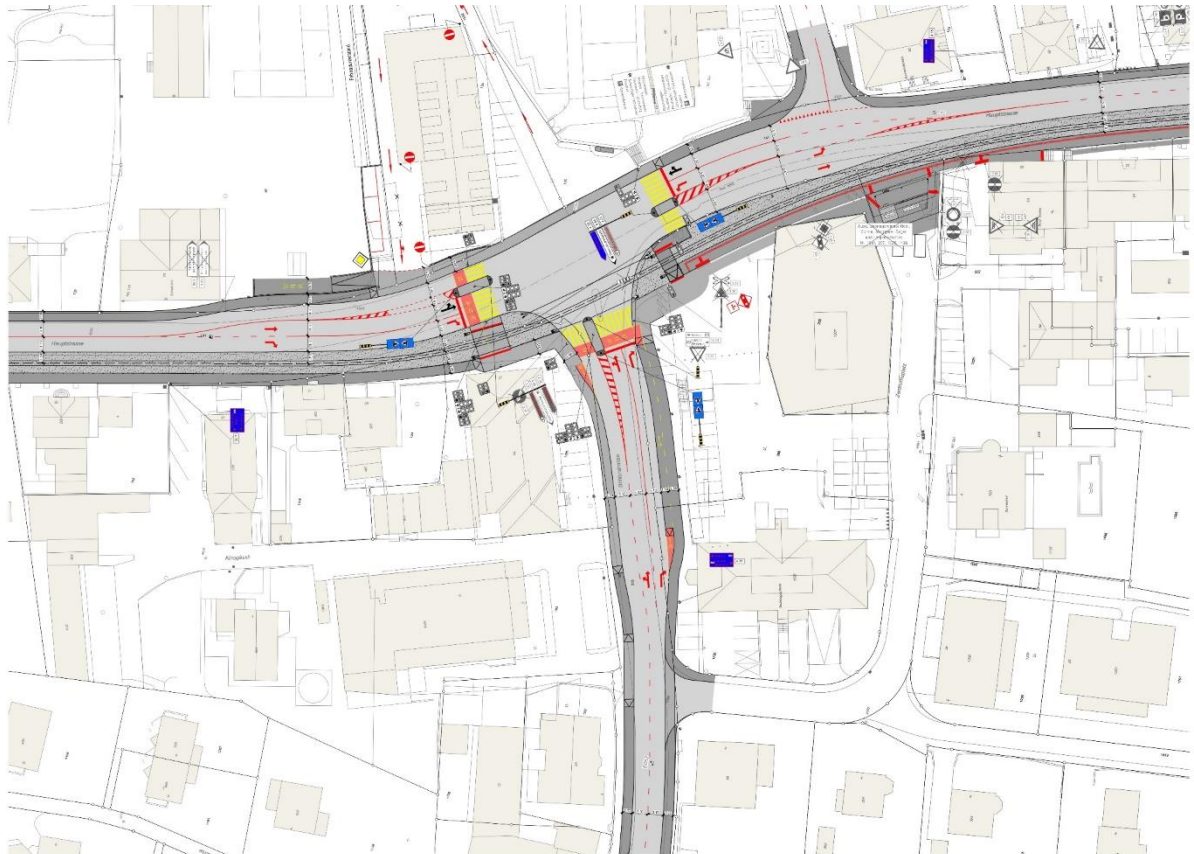


Abbildung 6: Projektabschnitt Knoten Böhler mit Haltestelle Unterkulm und Knoten Juchstrasse

Der Knoten Juchstrasse bleibt grundsätzlich wie im Bestand erhalten, wobei die Aufteilung und Gestaltung des Strassenraums optimiert wird. Entlang der denkmalgeschützten Kirchenmauer entsteht ein grosszügiges Trottoir.

Am Knoten Böhler (K 242/K 237) wird ein mit einer Lichtsignalanlage (LSA) gesteuerter T-Knoten erstellt. Die Bahnanlage wird mit Barrieren gesichert. Für Schüler, die mit dem Velo vom Schulhaus kommen, werden spezielle Übergänge bei der Hauptstrasse und bei der Böhlerstrasse erstellt (rote Flächen). Rund um den Knoten werden Rad- und Gehwege erstellt.



Abbildung 7: Hauptstrasse Blickrichtung Süden/Knoten Böhler, Situation heute und Visualisierung



Abbildung 8: Böhlerstrasse Blickrichtung Osten/Knoten Böhler, Situation heute und Visualisierung

Die Knoten Einschlagstrasse und Binzhaldenstrasse bleiben grundsätzlich wie im Bestand erhalten. Die Umnutzung des KWC-Areals wurde in den Untersuchungen der Verkehrsplanung berücksichtigt. Gemäss den Berechnungen genügt der Knoten Binzhaldenstrasse auch mit der Umnutzung des Areals noch den Anforderungen.



Abbildung 9: Projektabschnitt Knoten Böhler – Binzhaldenstrasse/Bahnhof Unterkulm Nord

### **3.3.4 Radverkehrsverbindungen**

Die kantonale Radroute führt ab dem Knoten Böhler parallel zur K 242 Hauptstrasse nach Süden. Die vorhandene Siedlungsstruktur lässt keine Verbreiterung der Radwegverbindung zu. Aufgrund der Verkehrsbelastung sollen aber Massnahmen zugunsten der Radfahrenden umgesetzt werden. Zurzeit finden Abklärungen mit der Gemeinde statt, welche eine Umlegung der kantonalen Radroute abseits der K 242 vorsehen.

Die Zufahrt für Radfahrende in den Knoten Böhler auf der nördlichen Seite wird durch eine eigene Aufstellfläche verbessert.

### **3.3.5 Fussverkehrsverbindungen**

Das Kreuzen der K 242 Hauptstrasse erfolgt über markierte Fussgängerquerungen. Der Fussverkehr wird am WSB Trasse mittels Schrankenanlagen während einer Bahndurchfahrt am Betreten der Gleise gehindert. Damit die Personen bei geschlossener Schranke nicht auf der Strasse stehen, sind zwischen dem Bahntrasse und der Kantonsstrasse Aufstellflächen vorgesehen.

Der Schulweg führt vom Schulhaus östlich der Hauptstrasse zur bereits heute lichtsignalgesteuerten Fussgängerquerung. Diese wird um ca. 20 m verschoben und nebst der Lichtsignalanlage ebenfalls mit einer Schrankenanlage einschliesslich Aufstellfläche versehen, um das sichere Queren durch Schülerinnen und Schüler zu unterstützen. Auf den Neubau einer Personenunterführung wird verzichtet, weil die Eingriffe in die umliegenden Parzellen für eine für alle Interessengruppen nutzbare Personenunterführung enorm wären und die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen stünden.

### **3.3.6 Erschliessung Parzelle 191**

Im Lauf der Projektbearbeitung wurde durch einen Investor auf der Parzelle 191 eine neue Überbauung geplant. Daher ist die Erschliessung der Parzelle 191 in einem separaten Projekt erarbeitet worden, welches sich auf den genehmigten Erschliessungsplan abstützt. Die rückwärtige Erschliessung erlaubt die Aufhebung der Zufahrten über das Bahntrasse zu fünf Liegenschaften.

## **3.4 Projekt Bahn**

### **3.4.1 Trassierung**

Die Lage der neuen Linienführung wird stark bestimmt von den bestehenden Anlagen und den angrenzenden Gebäuden. Der Bau des Knotens Böhler ist mit einer Änderung der Gleisanlage verbunden; die Gleisachse wird ca. 10 m in westlicher Richtung verschoben. Diese wesentliche Verschiebung erfolgt ab jeweils ca. 80 m vor dem Knoten. Im weiteren Projektperimeter muss die Gleislage angepasst werden.

Die Oberfläche des Bahntrassees wird mit einem offenporigen Asphalt eingedeckt.

### **3.4.2 Haltestelle Unterkulm**

An der Haltestelle Unterkulm wird die bestehende Perronanlage abgebrochen. Der neue Perron wird mit einem Abschluss zum Gleis mit Betonwinklelementen ausgebildet. Er weist eine Länge von knapp 120 m und eine Breite von ca. 4,5–6,0 m auf und wird mittels Kandelaber beleuchtet. Die Anlage weist keine Perrondächer auf.

Der Abschluss zum Zentrumsplatz erfolgt niveaugleich. Um den Übergang vom Platz zum Perron zu verdeutlichen wird ein weisser Noppenstein eingelegt (taktil und visuell erkennbar). Der Zugang von der Kirche beziehungsweise der Schule und somit über die Hauptstrasse erfolgt über den Fussgängerstreifen (mit Mittelinsel) und einen beidseitig mittels Schrankenanlage gesicherten Bahnübergang am nördlichen Perronende. Zwischen Strasse und Bahn ergibt sich ein horizontaler Versatz des Fussgängerübergangs. Dieser dient als Warteraum und wird mittels Geländer sowohl von der

Strasse als auch von der Bahn abgetrennt. Der Zugang vom Restaurant Sonne zum Perron erfolgt direkt am Fuss der Haustreppe.

Auf eine behindertengerechte Ausgestaltung wurde bereits auf konzeptioneller Ebene Wert gelegt (Abmessungen, Wegeführung). Im Rahmen des Ausführungsprojekts werden diverse Detailspekte in Zusammenarbeit mit den Behindertenorganisationen und Fachgremien geklärt und umgesetzt.

Das Fahrgastinformationssystem wird im Ausführungsprojekt im Detail spezifiziert.

Die Möblierung ist wie bestehend vorgesehen.

### **3.4.3 Kabel-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen**

Entlang des Bahntrassees wird im Gehweg beziehungsweise Perron ein Kabelrohrblock neu erstellt; in Abständen von ca. 50 m werden Kabelzugschächte angeordnet.

Aufgrund der neuen Gleislage wird die Fahrleitungsanlage erneuert, und wenn erforderlich werden neue Fahrleitungsmasten erstellt.

Die Sicherungsanlagen der Bahnübergänge im Projektperimeter entsprechen nicht den heutigen Normen und Vorschriften. Daher ist eine Sanierung der entsprechenden Sicherungsanlagen vorgesehen.

## **3.5 Ausführung**

Die Grundidee des vorgesehenen Bauablaufs besteht darin, in einer ersten Phase am Knoten Böhler Platz zu schaffen und anschliessend in einer Intensivbauphase das Trassees der WSB unter Sperrung des Bahnbetriebs zu verlegen. Die Bauarbeiten in der Intensivbauphase sind während der Sommerferien im Zweischichtbetrieb vorgesehen; der Bahnersatz erfolgt mittels Bussen zwischen Unterkulm Nord und Oberkulm. Im Anschluss folgen die Bauarbeiten an der Hauptstrasse nördlich und südlich des Knotens. Der Umbau des WSB-Trassees kann aufgrund von Unstetigkeiten innerhalb des Projektperimeters zwischen der neuen und alten Gleislage nicht etappiert erfolgen. Der Zugang zu den Liegenschaften und Geschäften soll möglichst immer gewährleistet werden. Einschränkungen sollen möglichst kurz gehalten werden, und die Bauabläufe werden mit den direkt betroffenen Anstössern abgestimmt. Es wird mit einer gesamten Bauzeit von zwei Jahren gerechnet.

## **4. Anpassungen und Fortschreibung des Richtplans**

Im Richtplan sind die Eigentrasseierung Unterkulm Mitte (Kapitel M 3.3, Beschluss 2.1, Nr. 22) als Zwischenergebnis und die Eigentrasseierung Unterkulm Süd (Kapitel M 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 55) als Vororientierung enthalten. Mit dem Bauprojekt wird eine zweckmässige, räumlich abgestimmte Lösung für die Eigentrasseierung der Abschnitte Unterkulm Mitte und Süd aufgezeigt. Die beiden Vorhaben können im Richtplan festgesetzt werden. Anpassungen des Richtplans bezüglich Zwischenergebnis und Festsetzung liegen in der Zuständigkeit des Grossen Rats (Richtplan, Kapitel G4, Beschluss 1.1). Das Anpassungsverfahren richtet sich nach § 9 Abs. 1–4 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100). Die Vernehmlassung und die Anhörung/Mitwirkung erfolgen gleichzeitig (Richtplan, Kapitel G 4, Beschluss 2.3).

## 4.1 Anpassungen und Fortschreibung des Richtplanteixts

Der Richtplanteixt wird wie folgt angepasst, Kapitel M 3.3 Regionalzugsverkehr:

### Aktueller Richtplanteixt

**1. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung**  
 1.1 An der Realisierung der Ausbau- und Erganzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Plan-quadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Turgi-Koblentz	Doppelspurausbauten Turgi-Koblentz	20a	H1-I3

### Neue Festsetzung im Richtplanteixt (fett)

**1. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung**  
 1.1 An der Realisierung der Ausbau- und Erganzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Plan-quadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Turgi-Koblentz	Doppelspurausbauten Turgi-Koblentz	20a	H1-I3
<b>Unterkulm</b>	<b>Eigentrossierung Un- terkulm Mitte</b>	<b>22</b>	<b>G8</b>
<b>Unterkulm</b>	<b>Eigentrossierung Un- terkulm Süd</b>	<b>55</b>	<b>G8</b>

### Aktueller Richtplanteixt

**2. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis**  
 2.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Plan-quadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Oberentfelden	Eigentrossierung Oberentfelden Mitte	54	F6
Unterkulm	Eigentrossierung Unterkulm Mitte	22	G8

### Streichung Zwischenergebnis im Richtplanteixt (durchgestrichen)

**2. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis**  
 2.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Plan-quadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Oberentfelden	Eigentrossierung Oberentfelden Mitte	54	F6
<del>Unterkulm</del>	<del>Eigentrossierung Unterkulm Mitte</del>	22	G8

### Aktueller Richtplanteixt

**3. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung**  
 3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Plan-quadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Turgi, Baden	3. Gleis Turgi-Baden (partiell)	81	I3-J4
Unterkulm	Eigentrossierung Unterkulm Süd	55	G8
Wettingen	Neue Haltestelle Tägerhard	64	J4
(...)	(...)	(...)	(...)

### Streichung Vororientierung im Richtplanteixt (durchgestrichen)

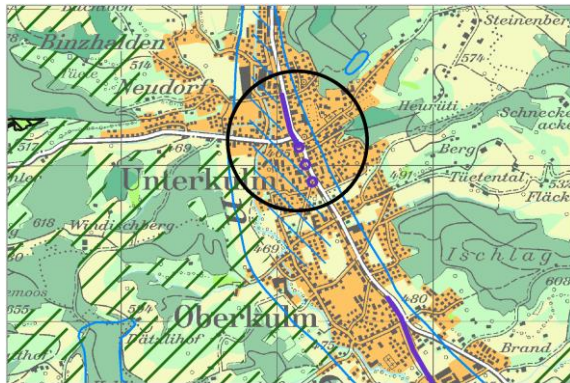
**3. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung**  
 3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Plan-quadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Turgi, Baden	3. Gleis Turgi-Baden (partiell)	81	I3-J4
<del>Unterkulm</del>	<del>Eigentrossierung Unterkulm Süd</del>	55	G8
Wettingen	Neue Haltestelle Tägerhard	64	J4
(...)	(...)	(...)	(...)

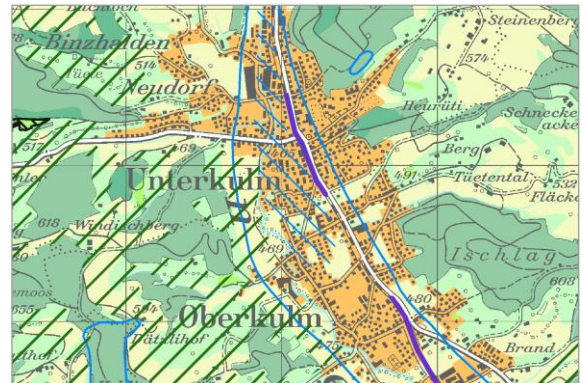
## 4.2 Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte

Die Richtplan-Gesamtkarte wird wie folgt angepasst:

**Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte  
(Ausschnitt Originalmassstab 1:50'000)**



**Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte  
(Ausschnitt Originalmassstab 1:50'000)**



## 5. Rechtsgrundlagen

Zuständig für den Bau von Kantonsstrassen ist der Kanton gemäss § 86 BauG (SAR 713.100) beziehungsweise § 2 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969 (SAR 751.100). Verpflichtungskredite für die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts sind dem Grossen Rat mit separater Botschaft zu unterbreiten, wenn sie neue einmalige Nettoausgaben von über 5 Millionen Franken enthalten und somit dem Ausgabenreferendum unterstehen (§ 2 Abs. 2 und 4 StrG). Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Unterkulm richtet sich nach § 2a StrG sowie nach dem Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971 (SAR 751.120). Gemäss § 15 Abs. 1 Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten.

Die Vorlage beinhaltet auch eine neue Ausgabe gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980 (SAR 110.000) beziehungsweise § 30 Abs. 2 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 (SAR 612.300). Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf den damit verfolgten Zweck, den Umfang, den Zeitpunkt der Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 30 Abs. 2 GAF). Massgebend für die Unterstellung eines Vorhabens unter das Ausgabenreferendum ist der Betrag der Nettobelastung des Kantons nach Abzug der im Zeitpunkt der Beschlussfassung feststehenden Leistungen Dritter (§ 31 Abs. 2 GAF). Da die neue einmalige Ausgabe netto 5 Millionen Franken übersteigt, untersteht diese Vorlage dem Ausgabenreferendum.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird verlangt, dass neue Ausgaben mit der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden (§ 32 Abs. 1 GAF). Wird beim Verpflichtungskreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

## 6. Kosten und Finanzierung

### 6.1 Investitionskosten

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2016 und sind gemäss nachfolgender Tabelle veranschlagt (inklusive MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes.

<b>Kosten Gesamtprojekt</b>	<b>Franken</b>
<b>Kostenvoranschlag</b>	
• Baukosten	16'029'640
• Honorare	3'308'800
• Landerwerb	670'000
• Übrige Kosten	330'000
• <b>Total</b>	<b>20'338'440</b>
<b>Kreditrisiko</b>	<b>2'031'560</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>22'370'000</b>

### 6.2 Wirtschaftlichkeit

Im Projektbereich macht die gegebene Kombination verschiedener Anlagen für Strasse und Bahn besonders aufwendige bauliche Massnahmen unerlässlich. Zudem erfordert die Verbesserung der Integration des Strassenraums in das gewachsene Ortsbild besondere Aufwendungen zur Gestaltung. Daneben erfüllt das Projekt die Minimalanforderungen in Bezug auf die Sanierung und eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, und es wurde hinsichtlich Kosten optimiert. So wird auf den Neubau einer Personenunterführung verzichtet, unter anderem aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

### 6.3 Folgekosten

Die Investitionsfolgekosten für die erweiterten Verkehrsanlagen weichen nicht massgeblich von denjenigen für andere vergleichbare Bauwerke ab. Die für die Strassenverkehrsanlagen notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur' eingestellt.

### 6.4 Werkbeiträge/Kostenteilung

#### 6.4.1 Aufteilung in Bahnanteil und Strassenanteil

Die Bauherrschaft für die gesamte WSB-Eigentrossierung wird von der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt in Zusammenarbeit mit der Aargau Verkehr AG (AVA) wahrgenommen. Um die entsprechenden Verpflichtungen eingehen zu können, ist deshalb im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' ein Verpflichtungskredit für die gesamten Projektkosten erforderlich.

Die Kosten werden nach den Regeln der Verkehrstrennung in einen Bahnanteil und einen Strassenanteil aufgeteilt.

#### 6.4.2 Bahnanteil – Beitrag aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Der Bahnanteil von Fr. 9'700'000.– (43,4 % der Gesamtkosten) wird zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert (§ 8a Abs. 3 lit. a Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG] vom 2. September 1975 [SAR 995.100]). Es handelt sich dabei um Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung, an welche der Kanton einmalige Beiträge leisten kann (§ 2 Abs. 2 ÖVG). Für den Bahnanteil ist im Aufgabenbereich 635 'Verkehrsangebot' ein Verpflichtungskredit erforderlich.

Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat das Schweizer Stimmvolk 2014 eine neue Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen bei der Finanzierung der öV-Infrastrukturen beschlossen. Ab 2016 sichert der Bund den Unterhalt der gesamten Schieneninfrastruktur (inklusive Privatbahnen) und finanziert die von ihm beschlossenen Ausbauprojekte aus dem neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone leisten Pauschalbeiträge in den BIF. Die Entnahmen aus dem BIF haben vorrangig den Bedarf für den Betrieb und Substanzerhalt sicherzustellen (Art. 4 Abs. 2 Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur [Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIF] vom 21. Juni 2013 [SR 742.140]). Für diese Entnahmen bewilligt die Bundesversammlung alle vier Jahre einen Zahlungsrahmen. In darauf abgestimmten vierjährigen Leistungsvereinbarungen (LV) werden die zu erreichenden Ziele und die dafür vom Bund an die 39 Eisenbahnunternehmen gewährten Mittel verbindlich festgelegt.

Die Direktion der WSB (heute: Aargau Verkehr AG, AVA) hat am 7. März 2017 mitgeteilt, dass sie Mittel im Umfang des Bahnanteils von 9,7 Millionen Franken (inklusive MwSt.) aus dem BIF im Rahmen der LV beanspruchen wird. In der LV 2017–2020 ist bereits ein Betrag von 0,5 Millionen Franken (Projektierung) eingestellt. Falls der Bund sich an der Finanzierung des Bahnanteils beteiligt oder diese übernimmt, reduziert sich im selben Umfang die Belastung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.

#### 6.4.3 Strassenanteil – Beitrag der Gemeinde Unterkulm

Der Strassenanteil von Fr. 12'670'000.– (56,6 % der Gesamtkosten) wird zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung finanziert (§ 7 Abs. 1 lit. a StrG). Er ist gemäss § 2a Abs. 1 StrG und §§ 15 ff. Kantonsstrassendekret vom Kanton unter Beteiligung der Gemeinde Unterkulm zu tragen. Der Regierungsrat hat aufgrund der Steuerperiode 2014/15 den dekretsgemässen Beitragssatz für Unterkulm auf 38 % festgesetzt.

Gemäss § 17 Abs. 2 Kantonsstrassendekret kann der Beitrag ermässigt werden, wenn eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf den starken Durchgangsverkehr oder besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, übermässig belastet würde. Der Durchgangsverkehrsanteil an der K 242 liegt über dem kantonalen Durchschnitt. Die K 242 ist die einzige Verbindung von Aarau ins Wynental. Die starke Belastung auf dieser übergeordneten Verkehrsachse überwiegt die kommunale Erschliessungsfunktion. Zudem macht im Projektbereich die gegebene Kombination verschiedener Anlagen für Strasse und Bahn besonders aufwendige bauliche Massnahmen unerlässlich. Damit sind die Voraussetzungen für eine Beitragsreduktion erfüllt. In andern Fällen, die im Hinblick auf starken Durchgangsverkehr und besondere bauliche Schwierigkeiten ähnlich gelagert sind, wurde der Gemeindebeitrag um den Faktor 0,75 (25 %) reduziert. Damit reduziert sich für das vorliegende Vorhaben der Beitragssatz von 38 % auf 29 %.

#### 6.4.4 Kostenteilung

Somit ergibt sich eine Kostenteilung gemäss folgender Tabelle:

Kostenteilung						
Gesamtkosten	Bahnanteil	Strassenanteil				
	Total Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur *	Total Spezialfinanzierung Strassenrechnung	Anteil Gemeinde Unterkulm		Anteil Kanton Aargau	
Franken	Franken	Franken	%	Franken	%	Franken
22'370'000	9'700'000	12'670'000	29	3'674'000	71	8'996'000
100.0 %	43.4 %	56.6 %		16.4 %		40.2 %

\* Reduktion im selben Umfang, in dem sich der Bund an der Finanzierung des Bahnanteils beteiligt oder diese übernimmt

#### **6.4.5 Beschlussfassung über Beitrag der Gemeinde Unterkulm**

Der Kanton hat angesichts der übergeordneten Bedeutung dieser Verkehrsachse ein grosses Interesse, die Sanierung und den Ausbau umsetzen zu können. Die Kosten des vorliegenden Projekts beinhalten auch eine Sanierung der bestehenden Strasse und Bahnübergänge. Daran hätte die Gemeinde Unterkulm einen Beitrag als gebundene Ausgabe zu leisten, auch wenn der gleichzeitige Ausbau nicht realisiert würde. Diese Umstände schränken die Entscheidungsmöglichkeit für die Gemeinde ein. Deshalb ist eine Beschlussfassung der Gemeinde über ihren Kostenanteil nicht sinnvoll. Gemäss § 2 Abs. 2 lit. d StrG beschliesst der Grosse Rat über die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts, wenn ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag fehlt. Gestützt auf diese Bestimmung sowie § 2a Abs. 1 StrG und §§ 15 ff. Kantonsstrassendekret entscheidet der Grosse Rat über den Beitrag der Gemeinde Unterkulm an die Innerortsstrecke. Dieses Vorgehen wurde mit dem Gemeinderat Unterkulm abgestimmt.

#### **6.5 Ausgabenreferendum**

Beschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken für die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts unterliegen dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau. Massgebend für die Unterstellung eines Vorhabens unter das Ausgabenreferendum ist der Betrag der Nettobelastung des Kantons nach Abzug der im Zeitpunkt der Beschlussfassung feststehenden Leistungen Dritter (§ 31 Abs. 1 GAF). Da die gesamte Nettoausgabe einschliesslich Anteil neue Ausgabe mehr als 5 Millionen Franken beträgt, kommt das Ausgabenreferendum nach § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau zur Anwendung.

#### **6.6 Höherverschuldungsreferendum**

Gemäss § 8a Abs. 4 ÖVG unterliegen Beschlüsse des Grossen Rats über Vorhaben, die zu einer Erhöhung der Verschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur führen, der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau. Dies ist beim vorliegenden Beschluss über die Finanzierung des Bahnanteils zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur der Fall. Er untersteht also dem Höherverschuldungsreferendum. Die Höherverschuldung darf nur für die Finanzierung dieses Vorhabens verwendet werden (§ 8a Abs. 4 ÖVG).

#### **6.7 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)**

Die Realisierung des Projekts ist in den Jahren 2023–2025 vorgesehen. Die Aufwendungen gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Leistungsgruppe 64010 Strassenbau. Bisher sind Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 1'311'411.– aufgelaufen. Der Finanzbedarf ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2019–2022 wurden die jährlichen Finanzmittel im geplanten Verpflichtungskredit 'Unterkulm; K 242 ET WSB Mitte' (640-200030) gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt.

in 1'000 Franken	Vor-jahre*	Bu 2019	P 2020	P 2021	P 2022	Folge-jahre	Total
<b>Aufgaben- und Finanzplan 2019–2022 (FB 350)</b>							
Aufwand		220	695	2'922	5'910		
Ertrag**		-147	-465	-1'955	-4'054		
<b>Saldo</b>		<b>73</b>	<b>230</b>	<b>967</b>	<b>1'856</b>		
<b>Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350)</b>							
Aufwand	1'290	170	675	100	100	20'035	22'370
Ertrag**	-817	-121	-481	-71	-71	-11'813	-13'374
<b>Saldo</b>	<b>473</b>	<b>49</b>	<b>194</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>8'222</b>	<b>8'996</b>
<b>Abweichung (FB 350)</b>							
Aufwand		-50	-20	-2'822	-5'810		
Ertrag**		26	-16	1'884	3'983		
<b>Saldo</b>		<b>-24</b>	<b>-36</b>	<b>-938</b>	<b>-1'827</b>		

\* Vorlaufkosten/Vorprojekte

\*\* Beiträge Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur/Bund (Bahnanteil) und Gemeinde (Strassenanteil)

In der Eingabe zum AFP 2019–2022 wurde von einer Realisierung des Projekts ab 2021 ausgegangen. Die Änderung des Knotens Böhler (T-Knoten statt Kreisel) bedingte eine Überarbeitung des Projekts, und die Projektänderung muss öffentlich aufgelegt werden. Entsprechend wurde die Realisierungsplanung angepasst im Hinblick auf eine Umsetzung erst ab 2023. Die neuen Kreditjahres-tranchen werden im AFP entsprechend der aktuellen Realisierungsplanung in der Leistungsgruppe 64010 Strassenbau eingestellt. Der abweichende Finanzmittelbedarf wird im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' innerhalb der vorgenannten Leistungsgruppe kompensiert.

Im Aufgabenbereich 635 'Verkehrsangebot' wurden die jährlichen Finanzmittel für den Bahnanteil gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt:

in 1'000 Franken	Vor-jahre*	Bu 2019	P 2020	P 2021	P 2022	Folge-jahre	Total
<b>Aufgaben- und Finanzplan 2019–2022 (FB 350)</b>							
Aufwand		0	0	0	0		
Ertrag		0	0	0	0		
<b>Saldo</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
<b>Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350)</b>							
Aufwand	0	0	0	0	0	9'700	9'700
Ertrag	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9'700</b>	<b>9'700</b>
<b>Abweichung (FB 350)</b>							
Aufwand		0	0	0	0		
Ertrag		0	0	0	0		
<b>Saldo</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		

Für die Vorlaufkosten wurden bisher Kredite gemäss nachfolgender Aufstellung bewilligt. Die Vorlaufkosten sind in der Kreditsumme des vorliegenden Kreditantrags enthalten. Sie werden mit den entsprechenden Aufwendungen in den Verpflichtungskredit gemäss vorliegendem Antrag integriert.

Ausweis bisherige Kredite	Brutto Franken
Bisher bewilligte Kredite	1'659'114.00
Teuerung	46'423.00
Kredit indexiert	1'705'537.00
Beanspruchter Kredit per 04.06.2019	1'311'411.00

## **7. Auswirkungen**

### **7.1 Auswirkungen auf die Umwelt**

#### **Keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung**

Das vorliegende Bauvorhaben untersteht nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 (SR 814.011).

Die Randbedingungen im Umweltbereich wurden im vorliegenden Projekt berücksichtigt.

#### **Lärm**

Bei Um- oder Ausbauten von Strassen müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, wie es technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 Lärmschutz-Verordnung [LSV] vom 15. Dezember 1986 [SR 841.41]). Wird die Strasse wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden. Gemäss Art. 8 LSV stellt das vorliegende Bauvorhaben keine wesentliche Änderung dar; eine Zunahme der Emissionen ist mit dem Bauprojekt nicht verbunden, und das Verkehrsaufkommen wird nicht erhöht. Somit ist auch keine Pflicht zur gleichzeitigen Lärmsanierung im Zug der Realisierung des vorliegenden Projekts gegeben.

### **7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden**

Der Ausbau mit gleichzeitiger Sanierung gewährleistet die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden (Reduktion Behinderungen Bahn/Strasse, Sicherung Bahnübergänge, Fussgängerschutz) sowie die Benutzbarkeit der Strasse. Die Eigentrasse verbessert zudem die öV-Fahrplanstabilität, und mit gestalterischen Massnahmen wird den Anliegen des Ortsbilds Rechnung getragen. Davon abgesehen sind mit der Realisierung des Bauvorhabens keine Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden verbunden.

## **8. Anhörung der Gemeinde**

Gemäss § 2a Abs. 2 StrG sind die Gemeinden bei der Projektierung und Festsetzung der Kostenverteilung anzuhören. Der Gemeinderat Unterkulm hat sich mit Protokollauszug vom 30. November 2015 zum Projekt geäussert. Er hat dabei zum einen darauf hingewiesen, dass er an seiner Forderung zur Reduktion der Anzahl Barrieren im Zentrum festhält und die entsprechenden Gründe im Rahmen der öffentlichen Projektauflage erneut geltend machen wird; zum andern hat er um eine Reduktion des dekretsgemässen Gemeindebeitrags ersucht. Seither wurde die Thematik der Barrieren mit der WSB überprüft mit dem Ergebnis, dass aufgrund der Bundesvorgaben betreffend Sicherung der Bahnübergänge an den Barrieren festzuhalten ist. Nebst dieser Thematik wurde seither die Kostenbeteiligung der WSB geklärt. Die vom Gemeinderat Unterkulm beantragte Reduktion des dekretsgemässen Gemeindebeitrags ist in dieser Vorlage berücksichtigt (vgl. oben Kapitel 6.4.3).

## 9. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung

Da der Beschluss des Grossen Rats dem fakultativen Referendum unterliegt, war gemäss § 66 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Aargau eine Anhörung durchzuführen. Diese fand gleichzeitig mit der Vernehmlassung und Anhörung/Mitwirkung zur Richtplananpassung vom 22. September 2017 bis zum 22. Dezember 2017 statt. An der Anhörung beteiligt haben sich mit insgesamt 32 Eingaben

- die Parteien BDP, CVP, EDU, FDP, Die Liberalen, Grüne, Grüne Kulm, GLP, SVP und SP
- die Verbände Aargauischer Gewerbeverband (AGV), Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) Regionalgruppe Wynental, Aargauische Verkehrskonferenz, ACS Mitte, Planungsverband aargauSüd impuls, VCS Aargau und TCS Sektion Aargau
- der Gemeinderat Oberkulm, der Verein Aargauer Wanderwege, die BM Transport AG, die Pro Velo Region Aarau
- zwölf ortsansässige Firmen und Privatpersonen.

Anhand des Fragebogens haben sich mit der Festsetzung des Vorhabens im Richtplan (Frage 1) CVP, FDP, Die Liberalen, GLP, SVP, Aargauer Wanderwege und Pro Velo Region Aarau einverstanden erklärt. Dagegen ausgesprochen haben sich BDP, EDU, Grüne Aargau, SP, AGV, Aargauische Verkehrskonferenz, ACS, TCS, VCS, Gemeinderat Oberkulm, BM Transport AG und neun Firmen und Privatpersonen.

Mit dem Verpflichtungskredit (Frage 2) haben sich CVP, Aargauer Wanderwege und Pro Velo Region Aarau einverstanden erklärt. Dagegen ausgesprochen haben sich BDP, EDU, FDP, Die Liberalen, Grüne Aargau, GLP, SP, SVP, AGV, Aargauische Verkehrskonferenz, ACS, TCS, VCS, Gemeinderat Oberkulm, BM Transport AG und acht Firmen und Privatpersonen.

Grundsätzlich anerkennen alle Parteien, dass die Sicherheitslage zwischen Bahn und Strasse zu verbessern ist. Uneinig ist man sich aber in der Art, wie dies umgesetzt werden soll. Teilweise gehen die Forderungen nach Überarbeitung des Projekts in gegensätzliche Richtungen. So werden einerseits sichere Fussgängerübergänge gefordert, andererseits soll auf Fussgängerübergänge verzichtet werden. Weiter wird anstelle eines Kreisels ein T-Knoten ohne Barrieren gefordert aufgrund der Bedenken, dass mit einer Zugsdurchfahrt der ganze Verkehr beim Knoten zum Erliegen kommt. Umgekehrt erhält aber auch der Kreisel Zustimmung. Kritisiert wird vor allem, dass hauptsächlich die Bahn den Nutzen hat. So wird vielfach gefordert, dass der Strassenraum nicht zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Personenwagen, Bahn, Velo) aufgeteilt werden soll. Ebenso wird gefordert, dass die Bahn als Strassenbahn ohne trennende Wirkung durchs Dorf fahren soll. Allenfalls soll im Bereich der Bahn die Geschwindigkeit der Strassenverkehrsteilnehmenden auf 30 km/h beschränkt werden. Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass die Velofahrerinnen und Velofahrer mit dem vorgestellten Projekt keinen Raum erhalten. Viele sind der Meinung, dass die Kosten zu einem Grossteil durch FABI getragen werden sollen, unabhängig davon welche Lösung angestrebt wird. Eine weitere Forderung geht dahin, dass die Bahn in einem Tunnel durch Unterkulm geführt werden soll. Die Anstösserinnen und Anstösser sehen vor allem die Attraktivität ihrer Liegenschaften durch die Eigentrassierung der Bahn gefährdet und bemängeln die erschwerte Zufahrt.

Die in den Eingaben formulierten Forderungen und die Stellungnahmen dazu lassen sich nach Themen gliedert wie folgt zusammenfassen:

## **A Tunnellösung**

Die Eingaben der EDU sowie von vier Firmen und Privatpersonen, wobei die in einer Eingabe enthaltene Forderung "Für eine UBahn in Unterkulm" von 66 Personen unterzeichnet wurde, beinhalten die Forderung nach einer Tunnellösung. Um die knappen Platzverhältnisse besser zu nutzen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, sei eine unterirdische Lösung anzustreben. Damit könne die Zerteilung des Dorfs verhindert werden, und mit dem niveaufreien Kreuzen von Bahn und Strasse bliebe die Durchfahrt immer gewährleistet.

Die Verlegung der Bahn in einen Tunnel ist in technischer und finanzieller Hinsicht ein anspruchsvolles Vorhaben. Der Bahnbetrieb lässt bei den Rampen Längsneigungen nur bis zu einem bestimmten Mass zu, und die Anordnung stellt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Herausforderung dar. Daraus und mit einer unterirdischen Haltestelle resultiert ein Bauwerk mit beträchtlichen Dimensionen. Für den Bau ist mit einer mehrmontatigen Komplettsperrung zu rechnen, was wiederum eine aufwendige temporäre Umfahrungslösung bedingen würde. Eine solche Umfahrung könnte dannzumal allenfalls eine Alternative darstellen. Aufgrund einer groben Schätzung ist für eine Tunnellösung mit Kosten in der Grössenordnung von 200–300 Millionen Franken zu rechnen. Die Wirtschaftlichkeit einer solchen Lösung kann heute noch nicht beurteilt werden, ist aber aus heutiger Sicht auf Verkehrsentwicklung in der Region zumindest infrage zu stellen.

Die Tunnellösung oder eine allfällige Umfahrung bedingen einen aufwendigen Planungs- und Projektierungsprozess, welcher mit einem umfassenden Richtplanverfahren verbunden wäre. Im Rahmen der anstehenden Überarbeitung des Richtplankapitels "Mobilität" wird die langfristige Entwicklung der Region und damit die Zweckmässigkeit einer solchen Grossinvestition geprüft.

## **B Kosten**

Als Grund für die Ablehnung des Verpflichtungskredits wird – nebst der Forderung nach einer Tunnellösung – angeführt, dass die Kosten strikt nach den Spezialfinanzierungen öV-Infrastruktur und Strassenrechnung zu trennen seien. Falls die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur, welche zum Zeitpunkt der Anhörung noch nicht endgültig beschlossen war, nicht eingeführt werde, müsse der Bahnanteil aus der ordentlichen Staatsrechnung finanziert werden, und der BIF sei auf jeden Fall einzubeziehen. Zudem sieht die SVP keinen Handlungsbedarf auf eine Höherverschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur, weil diese bis zum Baubeginn mit genügend Mitteln geäufnet sei.

Der Bahnanteil von 9,7 Millionen Franken (43,4 % der Gesamtkosten) wird aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur, welche per 1. Januar 2018 eingeführt worden ist, finanziert. Die WSB wird Mittel im Umfang des gesamten Bahnanteils aus dem BIF im Rahmen der noch abzuschliessenden Leistungsvereinbarungen beanspruchen. Falls der Bund sich an der Finanzierung des Bahnanteils beteiligt oder diese übernimmt, reduziert sich im selben Umfang die Belastung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.

Die jährlichen Einlagen aus der ordentlichen Rechnung in die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur (§ 8a Abs. 2 lit. b ÖVG) sind nicht gesichert, sondern werden jährlich im Rahmen des Budgetprozesses festgelegt. Daher werden als gesicherte Einlagen lediglich die LSVA-Erträge (§ 8a Abs. 2 lit. a ÖVG) betrachtet. Nach heutigem Standpunkt reichen die LSVA-Erträge alleine nicht aus, um sämtliche Projekte während der Projektdauer der WSB-Eigentrasse in Unterkulm zu decken. Gemäss § 8a Abs. 4 ÖVG unterliegt der Beschluss des Grossen Rats über dieses Vorhaben daher nicht nur dem Ausgabenreferendum (§ 63 Abs. 1 lit. d Verfassung des Kantons Aargau), sondern auch noch dem Höherverschuldungsreferendum (§ 63 Abs. 1 lit. e Verfassung des Kantons Aargau).

### **C T-Knoten anstelle eines Kreisels**

Etliche Eingaben enthalten die Forderung, den Knoten Böhler als T-Knoten statt als Kreisel zu gestalten, weil dieser als leistungsfähiger beurteilt wird.

Diesem Anliegen kann entsprochen werden. Das Projekt wird angepasst, die Projektänderung muss erneut öffentlich aufgelegt werden. Der T-Knoten gewährleistet einen etwas besseren Verkehrsdurchfluss. Im ursprünglichen Projekt mit Kreisel wurde der Eingliederung ins Ortsbild etwas mehr Gewicht zugeordnet.

### **D Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden, Geschwindigkeitsreduktion (Tempo 30)**

Statt der Eigentrassierung der WSB wurde gefordert, im Sinne der Planungsphilosophie "Koexistenz statt Dominanz" die Geschwindigkeit im ganzen Projektperimeter auf Tempo 30 zu beschränken, auch für die WSB. Diese würde dadurch als Stadt- respektive Strassenbahn auf Sicht verkehren und damit verträglich für die übrigen Verkehrsteilnehmenden. Insbesondere würden die Verkehrssicherheit erhöht, die Lärmimmissionen reduziert und der Verkehrsfluss verbessert.

Kantonsstrassen sind verkehrsorientierte Strassen und sollen den Verkehr möglichst rasch von den Gemeinde- und Sammelstrassen übernehmen und überregional weiterleiten. Deshalb stehen die Leistungsfähigkeit und Sicherheit auf Kantonsstrassen im Vordergrund. Zudem sollen die Anwohnerinnen und Anwohner auch gegen Lärm möglichst gut geschützt werden. Deshalb vertritt der Kanton die Haltung, dass die gesetzlichen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h innerorts und 80 km/h ausserorts möglichst flächendeckend eingehalten werden sollen. Dafür investiert der Kanton auf diesen Strassen sehr viel in Sicherheit, Lärmschutz und Gestaltung.

Tempo 30-Zonen sind zweckmässig auf Quartier- und Gemeindestrassen. Dort beruhigen sie den Verkehrsfluss und ermöglichen eine bessere Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden. Diese Strassen dienen oft als Schul- und Einkaufswege für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrerinnen und Velofahrer oder sogar als Spielplatz für Kinder. Der motorisierte Verkehr soll so rasch wie möglich auf die Kantonsstrassen geleitet werden, um den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner in den Quartieren zu gewährleisten. Dadurch können die Quartier- und Gemeindestrassen vor Schleichverkehr geschützt und die Gemeinden vor grossen Investitionen in die Gemeindestrassen bewahrt werden.

### **E Wartebereiche für Fussgängerinnen und Fussgänger zwischen dem Bahntrasse und der Strasse**

Der Wartebereich für Fussgängerinnen und Fussgänger zwischen dem Bahntrasse und der Kantonsstrasse wird als gefährliches Hindernis für Velofahrerinnen und Velofahrer wahrgenommen. Ein Überholen der Velofahrerinnen und Velofahrer werde so verunmöglicht.

Die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger wird mit der Insel massiv erhöht. Zudem entspricht die Insel den Sicherheitsvorgaben des Bundesamts für Verkehr.

### **F Verzicht auf Barrieren**

Es wurde gefordert, auf Barrieren zu verzichten, sowohl bei einem Kreisel wie auch bei einem T-Knoten.

Aufgrund der Vorgaben des Bundesamts für Verkehr, primär aufgrund von Sicherheitsüberlegungen, sind Barrieren vorgeschrieben.

## **G Personenunterführungen statt Fussgängerstreifen**

Anstelle von Fussgängerstreifen wurden Unterführungen gefordert, weil damit der Verkehrsfluss wie auch die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger erhöht werden könne.

Personenunterführungen sind nur hindernisfrei, wenn sie entweder mit Lift oder mit langen Rampen – und entsprechend grossem Platzbedarf beidseits der Strasse und beträchtlichen Eingriffen in die umliegenden Grundstücke – versehen werden. Sie werden erfahrungsgemäss schlecht genutzt, weil Fussgängerinnen und Fussgänger "Umweg empfindlich" sind, wenn es gilt, Höhendifferenzen zu bewältigen, um danach das Ausgangsniveau wieder zu erreichen. Hanglagen eignen sich eher für Personenunterführungen, weil dort ohnehin eine Höhendifferenz zu überwinden ist.

## **H Verbesserungen für den Veloverkehr**

In einigen Eingaben wird die Sicherheit für den Veloverkehr als schlecht beurteilt, entsprechend werden weitere Verbesserungen für den Veloverkehr gefordert.

Die kantonale Radroute führt ab dem Knoten Böhler parallel zur K 242 Hauptstrasse nach Süden. Die vorhandene Siedlungsstruktur lässt keine Verbreiterung der Radwegverbindung zu. Der Strassenraum ist durch die Häuserreihen entlang der Strasse gegeben. Es wird eine Umlegung der kantonalen Radroute abseits der K 242 geprüft.

Der Forderung, die Schranken seien so zu gestalten, dass Velofahrerinnen und Velofahrer sie problemlos umgehen können, kann aus Sicherheitsgründen nicht umgesetzt werden.

## **I Diverse Forderungen**

Ein Anstösser bemängelt, dass die Zufahrt zu seinem Grundstück verändert wird.

Die Zufahrt zu den Häusern wird immer gewährleistet. Es kann aber vorkommen, dass die Zufahrten angepasst werden müssen.

## **10. Weiteres Vorgehen**

Von der rechtlich zulässigen Möglichkeit, das Projektgenehmigungsverfahren gemäss § 95 BauG parallel zum Richtplananpassungs- und Kreditgenehmigungsverfahren einzuleiten, wurde Gebrauch gemacht. Dazu erfolgte im Oktober/November 2017 die öffentliche Auflage des Bauprojekts in der Gemeinde Unterkulm während 30 Tagen. Gegen das Projekt gingen 81 Einwendungen ein; die dabei erhobenen Forderungen decken sich weitgehend mit denjenigen aus der Anhörung zum Richtplananpassungs- und Kreditgenehmigungsverfahren. Das bezüglich Knoten Böhler geänderte Projekt wird im 4. Quartal 2019 öffentlich aufgelegt. Unter der Voraussetzung, dass der Grosse Rat die Richtplananpassung und Kreditgenehmigung beschliesst und dass dagegen nicht das Referendum ergriffen wird, kann der Regierungsrat voraussichtlich im 1. Quartal 2021 über die Einwendungen aus den beiden öffentlichen Auflagen und über das Bauprojekt entscheiden.

Nach Rechtskraft der Entscheide des Regierungsrats über die Einwendungen und das Bauprojekt können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung erfolgen.

Für die Beschlussfassung über das vorliegende Projekt und dessen Umsetzung ist der folgende Zeitplan vorgesehen:

Herbst 2019	Beschluss über Anpassung Richtplan, Kredit und Kostenteilung durch Grossen Rat; 3 Monate Referendumsfrist
4. Quartal 2019 – 4. Quartal 2020	öffentliche Auflage geändertes Projekt, Behandlung Einwendungen
1. Quartal 2021	Beschluss über Einwendungen und Bauprojekt durch Regierungsrat
2. Quartal 2021 – 4. Quartal 2022	Landerwerb, Submission, Arbeitsvergabe
1. Quartal 2023 – 4. Quartal 2025	Bauausführung

---

#### Zum Antrag

Der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau, sofern ihm die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmt.

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt (§ 32 Abs. 1 GAF).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Der Beschluss gemäss Ziffer 3.2 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau.

---

#### Antrag

1.

Die Eigentrassierung Unterkulm Mitte (Kapitel M 3.3, Beschluss 2.1, Nr. 22) und die Eigentrassierung Unterkulm Süd (Kapitel M 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 55) werden im Richtplan festgesetzt.

2.

Für den Ausbau der Kantonsstrasse K 242 mit Eigentrassierung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) in der Gemeinde Unterkulm wird zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 22'370'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2016; Indexstand von 231,6) beschlossen (§ 7 Abs. 1 lit. a Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung [Strassengesetz, StrG]). Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

3.

3.1

Für den Bahnanteil an das Bauvorhaben WSB-Eigenttrassierung Unterkulm wird zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 9'700'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2016; Indexstand von 231,6) beschlossen (§ 8a Abs. 3 lit. a Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG]). Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

### 3.2

Der Regierungsrat wird ermächtigt, für den Bahnanteil an das Bauvorhaben WSB-Eigentrasse Unterkuhl im Umfang von Fr. 9'700'000.– zusätzliche fremde Gelder aufzunehmen. Dieser Betrag passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

### 3.3

Der Betrag gemäss Ziffern 3.1 und 3.2 reduziert sich im selben Umfang, in welchem sich der Bund an der Finanzierung des Bahnanteils beteiligt oder diese übernimmt.

### 4.

Der Beitrag der Gemeinde Unterkuhl an den Strassenanteil (12,67 Millionen Franken) wird auf 29 % festgelegt.

## **Regierungsrat Aargau**