



**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

13. September 2017

ANHÖRUNGSBERICHT

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

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage und Handlungsbedarf	4
2. Zielsetzung.....	5
2.1 Vorgaben aus Richtplan.....	5
2.2 Zielsetzung gemäss mobilitätAARGAU	5
2.3 Projektziele.....	6
3. Projekt und Ausführung	6
3.1 Geprüfte Varianten.....	6
3.2 Strassenraumgestaltung	7
3.3 Projekt Strasse.....	7
3.3.1 Projektperimeter.....	7
3.3.2 Abschnitt "Süd": Gemeindegrenze – Knoten Böhler.....	8
3.3.3 Abschnitt "Mitte": Knoten Böhler – Bahnhof Unterkulm Nord	9
3.3.4 Radwegverbindungen	10
3.3.5 Fussgängerverbindungen	11
3.3.6 Erschliessung Parzelle 191.....	11
3.4 Projekt Bahn.....	11
3.4.1 Trassierung	11
3.4.2 Haltestelle Unterkulm.....	11
3.4.3 Kabel-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen.....	12
3.5 Ausführung.....	12
4. Anpassungen und Fortschreibung des Richtplans.....	12
4.1 Anpassungen und Fortschreibung des Richtplantexts.....	13
4.2 Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte	14
5. Rechtsgrundlagen.....	14
6. Kosten und Finanzierung	15
6.1 Investitionskosten.....	15
6.2 Wirtschaftlichkeit	15
6.3 Folgekosten.....	15
6.4 Werkbeiträge/Kostenteilung	16
6.4.1 Aufteilung in Bahnanteil und Strassenanteil	16
6.4.2 Bahnanteil – Beitrag aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds.....	16
6.4.3 Strassenanteil – Beitrag der Gemeinde Unterkulm	17
6.4.4 Kostenteilung	17
6.4.5 Beschlussfassung über Beitrag der Gemeinde Unterkulm.....	17
6.5 Ausgabenreferendum.....	18
6.6 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP).....	18
7. Auswirkungen.....	19
7.1 Auswirkungen auf die Umwelt.....	19
7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden	19
8. Anhörung der Gemeinde	19
9. Weiteres Vorgehen.....	20
Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat.....	21

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 90er 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 hat sich ein Kreiselsystem als Best-Variante herausgestellt.

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 eine Kreisverkehrsanlage. 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, sofern diese Spezialfinanzierung nicht oder noch nicht in Kraft getreten ist zulasten der Strassenrechnung; 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).

Nach kantonalem Finanzhaushaltsrecht handelt es sich um einen Verpflichtungskredit für eine neue einmalige Nettoausgabe von mehr als 5 Millionen Franken, über welchen der Grosse Rat Beschluss fasst. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum, der Beschluss über die Finanzierung des Bahnanteils zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur auch dem Höherverschuldungsreferendum. Zur Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat ist eine Anhörung durchzuführen. Die Verfahren zur Anhörung bezüglich Kredit sowie zur Vernehmlassung und Mitwirkung der Richtplanausschüsse bezüglich Festsetzung des Bauvorhabens sind inhaltlich und zeitlich koordiniert.

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 90er 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 (Bundesamt für Verkehr, BAV) 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.

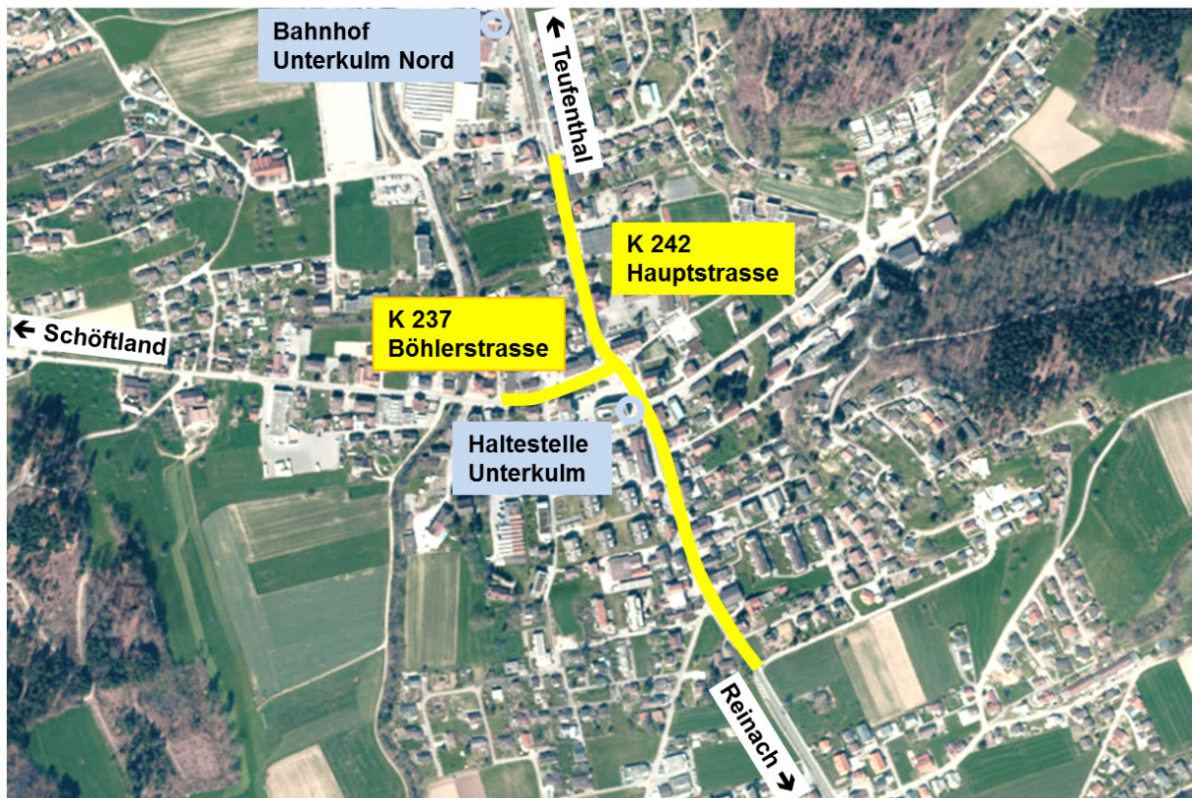


Abbildung 1: Projektperimeter K 242 Hauptstrasse und Knotenast K 237 Böhlerstrasse

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 Bahnhaltstellen sollen behindertengerecht ausgebaut und auf das moderne Rollmaterial angepasst werden (Planungsgrundsatz H). Als kantonale Eisenbahnvorhaben sind die "Eigentrossierung Unterkulm Mitte" (Nr. 22) als Zwischenergebnis und die "Eigentrossierung 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): Eigentrossierungen 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 Trassee fahren. Die Übergänge sind nach den Vorgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) 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-Trassee die optimale Lage zu finden. Die Kreuzungsvariante wurde als T-Knoten mit Lichtsignalanlage (LSA) gemäss den kantonalen Richtlinien untersucht und auf das neue WSB-Trassee abgestimmt. Aufgrund einer Nutzwertanalyse der Knotenformen stellte sich der Kreisel als Best-Variante heraus.

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 neuen Kreisel und die Verlegung der WSB-Achse im Zentrumsbereich eine neue Linienführung. Die WSB-Achse wird Richtung Westen geschoben. Damit tangiert das WSB-Trassee den Kreisel 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 Interessengruppe nutzbare Personenunterfüh-

rung 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 Ortsbilds 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 Kreisel; 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)
- gestalterische Massnahmen Kreisel
- 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 (Pflasterung, 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 die neue Knotenform eines Kreisels 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 die 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-Trassee realisiert werden kann.

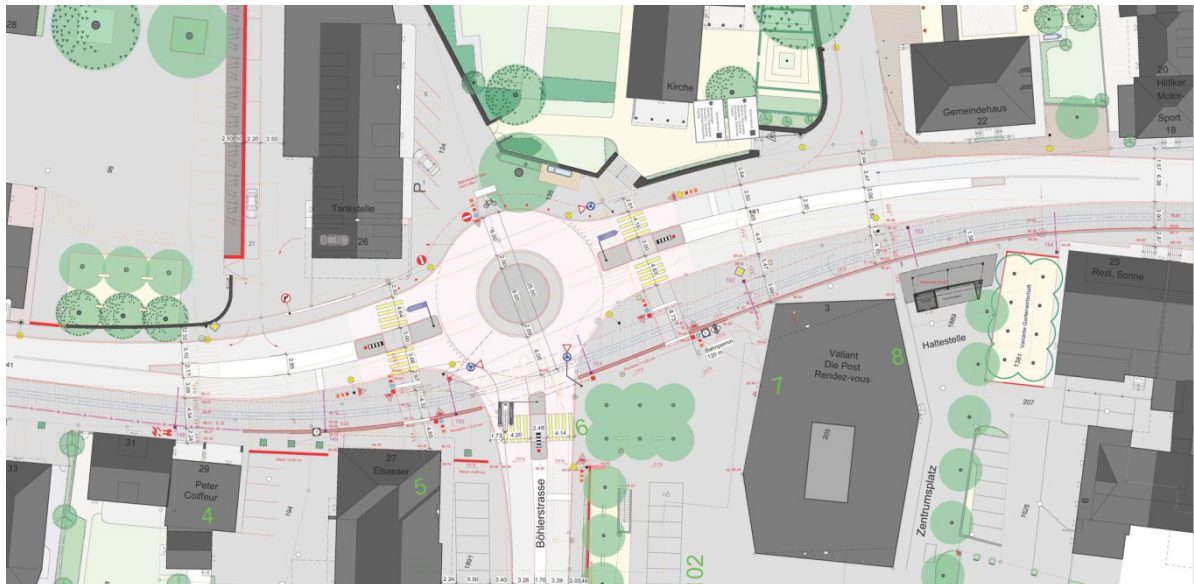


Abbildung 6: Projektabschnitt Knoten Böhler mit Haltestelle Unterkulm und Knoten Juchstrasse

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 Kreis mit einem Aussendurchmesser von 25 m und einem Innendurchmesser von 9 m erstellt. Der Kreis wird mit einer Betonfahrbahn ausgeführt, der Kreisinnenraum mit einem Schwarzbelag. Um den Innenring wird ein 2 m breiter befahrbarer Kreisring erstellt. Der Kreis ist in die bestehende Bebauung mit dem Hochpunkt an der Tankstellenzufahrt und Tiefpunkt an der Böhlerstrasse eingepasst. Für Schüler, die mit dem Velo vom Schulhaus über den Kreis Richtung Böhlerstrasse fahren, wird auf der Seite der Tankstelle eine Aufstellfläche geschaffen; sie soll als sicherer Warteraum und als Einfahrtshilfe in den Kreisverkehr dienen. Da das WSB-Trassee den Kreis tangiert, sind hier im Zug der Bahnübergangssicherung ebenfalls Schrankenanlagen angeordnet worden. Am Kreiselauf Böhlerstrasse wird ein Mehrzweckstreifen erstellt, welcher künftig das Einbiegen auf die Parkplätze des Einkaufszentrums erleichtern soll, ohne dass der folgende Verkehr behindert wird.



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 Kreisverkehr auf der östlichen 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 Kreisels 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 Betonwinkelelementen 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 Kreisel Platz zu schaffen und anschliessend in einer Intensivbauphase das Trassee der WSB unter Sperrung des Bahnbetriebs zu verlegen. Die Bauarbeiten in der Intensivbauphase sind während den 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 Kreisels. 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

Mit dem kantonalen Richtplan werden die auf den Raum wirksamen Tätigkeiten der Bevölkerung, des Staats und der Wirtschaft aufeinander abgestimmt und langfristig gesteuert. Gleichzeitig zeigt der Richtplan, wie der Kanton mit den Gemeinden, seinen Nachbarn und dem Bund zusammenarbeitet. Der Richtplan erfasst alle Sachbereiche – die Siedlung, die Landschaft, den Verkehr, die Ver- und Entsorgung sowie die übrigen Raumnutzungen – und wirkt auf allen staatlichen Ebenen. Er leistet so einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Kantons. Der Richtplan ist behördenverbindlich. Das heisst, dass sich die in den Richtplanbeschlüssen genannten Behörden bei ihren Planungen und Entscheiden an die Vorgaben des Richtplans halten müssen. Für Private und die Wirtschaft ist der Richtplan nicht direkt verbindlich, aber trotzdem von Bedeutung. Ihnen zeigt der Richtplan vor allem, welches die Rahmenbedingungen ihres räumlichen Handelns sind und wohin die Richtung der kantonalen Entwicklung geht. Dies verschafft Stabilität und längerfristige Sicherheit, wie sie etwa für Investitionen nötig sind.

Im Richtplan sind die Eigentrassierung Unterkulm Mitte (Kapitel M 3.3, Beschluss 2.1, Nr. 22) als Zwischenergebnis und die Eigentrassierung Unterkulm Süd (Kapitel M 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 55) als Vororientierung enthalten. Mit dem Bauprojekt wird eine zweckmässige Lösung für die Eigentrassierung der Abschnitte Unterkulm Mitte und Süd aufgezeigt, welche räumlich im Rahmen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) mit der Regionalplanung und der Gemeinde und den kantonalen Fachstellen abgestimmt wurde. 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 Baugesetz (BauG). Die Vernehmlassung und die Anhörung/Mitwirkung erfolgen gleichzeitig (Richtplan, Kapitel G 4, Beschluss 2.3).

4.1 Anpassungen und Fortschreibung des Richtplantexts

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

Aktueller Richtplantext

1. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung
 1.1 An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte 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 Richtplantext (fett)

1. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung
 1.1 An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte 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
Unterkulm	Eigentrossierung Unterkulm Mitte	22	G8
Unterkulm	Eigentrossierung Unterkulm Süd	55	G8

Aktueller Richtplantext

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 Richtplantext (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
Unterkulm	Eigentrossierung Unterkulm Mitte	22	G8

Aktueller Richtplantext

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	Eigentrasseierung Unterkulm Süd	55	G8
Wettingen	Neue Haltestelle Tägerhard	64	J4
(...)	(...)	(...)	(...)

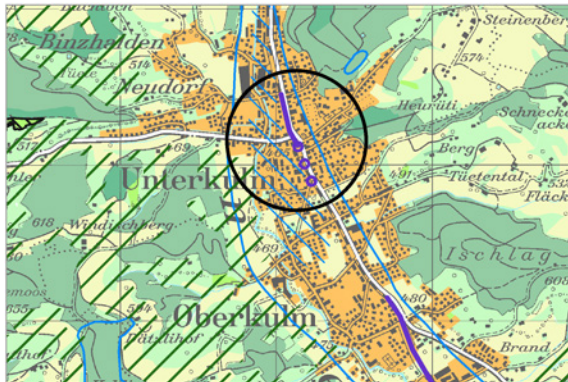
Streichung Vororientierung im Richtplantext (durchgestrichen)

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
Unterkulm	Eigentrasseierung Unterkulm Süd	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 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (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 (Kantonsverfassung; 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.

Bei der Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat, die der obligatorischen oder fakultativen Volksabstimmung unterliegt, ist gemäss § 66 der Kantonsverfassung eine Anhörung durchzuführen.

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.

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

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

Die Bruttoausgaben für den Bahnanteil sind nach geltendem Recht (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 StrG) zulasten der Strassenrechnung zu finanzieren. Der Regierungsrat hat in den Botschaften an den Grosse Rat vom 28. September 2016 (1. Beratung; Nr. 16.221) und vom 24. Mai 2017 (2. Beratung; Nr. 17.123) die Einführung einer Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur vorgeschlagen und dazu entsprechende Änderungen im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 (SR 995.100) sowie im Strassengesetz beantragt. Demnach wird künftig bei der Sanierung von Niveauübergängen und bei Verkehrstrennungsprojekten nur noch der Strassenanteil aus der Strassenrechnung finanziert (Aufhebung § 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 StrG); der Bahnanteil hingegen geht zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Das Übergangsrecht sieht vor, dass zu Lasten der Strassenrechnung bewilligte, aber im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Gesetzesänderung noch nicht getätigte Ausgaben für Verkehrstrennungsprojekte zu Lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gehen (§ 14a Abs. 2 ÖVG neu). Der Grosse Rat hat den Entwurf der Gesetzesänderung am 7. März 2017 in 1. Beratung und am 29. August 2017 in 2. Beratung zum Beschluss erhoben. Falls gegen diese Gesetzesänderung das Referendum nicht ergriffen wird oder wenn sie auch in einer allfälligen Volksabstimmung angenommen wird, erfolgt die Finanzierung des Bahnanteils gemäss neuem Recht (§§ 8a Abs. 3 lit. a und 14a Abs. 2 ÖVG neu) ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Der Regierungsrat verfolgt das Ziel, dass die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur auf den 1. Januar 2018 eingeführt werden kann und ab 2018 finanzwirksam ist. Sollte gegen die Vorlage das Referendum ergriffen werden, wäre eine Einführung erst per 2019 möglich.

Die Bruttoausgaben für den Strassenanteil gehen zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung (§ 7 Abs. 1 lit. a StrG). Sie werden gemäss Kantonsstrassendekret zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt.

6.4.2 Bahnanteil – Beitrag aus Mitteln des Bahninfrastrukturfonds

Der Bahnanteil von Fr. 9'700'000.– (43,4 % der Gesamtkosten) wird zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert (§ 8a Abs. 3 lit. a ÖVG neu), sofern diese Spezialfinanzierung nicht oder noch nicht in Kraft getreten ist zulasten der Strassenrechnung (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 StrG, § 14a Abs. 2 ÖVG).

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 Ausbauvorhaben 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 Wynental- und Suhrentalbahn 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 (Projektiertung) 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 (gegebenenfalls der Strassenrechnung). In welchem Umfang die Finanzierung durch den Bund erfolgt ist abhängig vom Prüfergebnis der Eingaben zur LV 2021–2024 und der Beschlussfassung der Bundesversammlung über den vierjährigen Zahlungsrahmen. Abgestimmt darauf wird voraussichtlich Anfang 2020 die LV 2021–2024 abgeschlossen. Nachdem bereits in der LV 2017–2020 ein Betrag von 0,5 Millionen Franken für die Projektierung vom Bund genehmigt wurde kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass der Bund auch die notwendigen Mittel für die Realisierung bewilligt.

6.4.3 Strassenanteil – Beitrag der Gemeinde Unterkulm

Der Strassenanteil von Fr. 12'670'000.– (56,6 % der Gesamtkosten) 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* / Strassenrechnung*	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 %

* Finanzierung zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur (§ 8a Abs. 3 lit. a ÖVG neu), sofern diese Spezialfinanzierung nicht oder noch nicht in Kraft getreten ist zulasten der Strassenrechnung (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 StrG, § 14a Abs. 2 ÖVG); 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 Kantons-

strassen 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 Kantonsverfassung. 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 Kantonsverfassung zur Anwendung.

6.6 Höherverschuldungsreferendum

Gemäss § 8a Abs. 4 ÖVG (neu) 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 Kantonsverfassung. Dies ist beim vorliegenden Beschluss über die Finanzierung des Bahnanteils zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur der Fall. Er untersteht also dem Höherverschuldungsreferendum.

6.7 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Die Realisierung des Projekts ist in den Jahren 2021–2023 vorgesehen. Die Aufwendungen gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Leistungsgruppe 64010 Strassenbau. Bisher sind Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 1'101'064.– aufgelaufen. Der Finanzbedarf ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2018–2021 wurden die jährlichen Finanzmittel im geplanten Verpflichtungskredit 'Unterkulm; K 242 ET WSB Mitte' (640-200030) gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt.

in '000 Franken	Vor-jahre*	Bu 2017	Bu 2018	P 2019	P 2020	P 2021	Folge-jahre	Total
Aufgaben- und Finanzplan 2018–2021 (FB 350)								
Aufwand	1'098	40	90	100	116	290		
Ertrag**	-283	-24	-53	-59	-68	-171		
Saldo	815	16	37	41	48	119		
Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350)								
Aufwand	1'098	60	140	335	890	5'440	14'407	22'370
Ertrag**	-283	-18	-40	-80	-250	-1'351	-11'352	-13'374
Saldo	815	42	100	255	640	4'089	3'055	8'996
Abweichung (FB 350)								
Aufwand	0	20	50	235	774	5'150		
Ertrag**	0	6	13	-21	-182	-1'180		
Saldo	0	26	63	214	592	3'970		

* Vorlaufkosten/Vorprojekte

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

In der Eingabe zum AFP 2018–2021 wurde von einer Realisierung des Projekts ab 2022 ausgegangen. Mit einer Verfahrensoptimierung (vorgezogene öffentliche Auflage des Bauprojekts; vgl. nachfolgend Kapitel 9) wird eine Zeitersparnis von knapp einem Jahr angestrebt. Entsprechend wurde die Realisierungsplanung angepasst im Hinblick auf eine Umsetzung bereits ab 2021. Die neuen Kredit-

jahrestranchen 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.

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
Kreditbeschluss von	Datum	Nr.	
- Leiter Abteilung Tiefbau	28.12.1990	---	170'000.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	02.03.2007	---	165'000.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	17.07.2012	2012-0116	800'000.00
Kredit Total			1'135'000.00
Teuerung			40'886.00
Kredit indexiert			1'175'886.00
Beanspruchter Kredit per	30.08.2017		1'101'064.00

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, Stand am 1. Oktober 2016 (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 ändern hat er um eine Reduktion des dekretsgemässen Gemeindebeitrags ersucht. Seither wurde die Thematik der Barrieren mit der Wynental- und Suhrentalbahn 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 Wynental- und Suhrentalbahn geklärt. Die vom Gemeinderat Unterkulm beantragte Reduktion des dekretsgemässen Gemeindebeitrags ist in dieser Vorlage berücksichtigt (vgl. oben Kapitel 6.4.3).

9. Weiteres Vorgehen

Die Eingaben im Zuge des Anhörungsverfahrens werden ausgewertet. Anschliessend wird die Vorlage dem Grossen Rat zur Beschlussfassung über die Anpassung des Richtplans, den Kredit und die Kostenteilung unterbreitet. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum.

Vorgesehen ist, von der rechtlich zulässigen Möglichkeit Gebrauch zu machen, das Projektgenehmigungsverfahren gemäss § 95 BauG parallel zu diesem Richtplananpassungs- und Kreditgenehmigungsverfahren einzuleiten. Dazu ist im Oktober/November 2017 die öffentliche Auflage des Bauprojekts in der Gemeinde Unterkulm während 30 Tagen geplant. Unter der Voraussetzung, dass der Grosse Rat die Richtplananpassung und Kreditgenehmigung beschliesst und dass dagegen nicht das Referendum ergriffen wird, kann der Regierungsrat voraussichtlich bereits Anfang 2019 über allfällige Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und über das Bauprojekt entscheiden. Aus dieser Verfahrensoptimierung resultiert ein Zeitersparnis von knapp einem Jahr gegenüber dem Vorgehen mit öffentlicher Auflage des Bauprojekts erst nach der Rechtskraft des Beschlusses des Grossen Rats. Sie trägt dem Bedürfnis nach dringender Umsetzung des Vorhabens zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Unterkulm Rechnung, wie es auch in einem kürzlich im Grossen Rat eingereichten Postulat betreffend Sicherung des Verkehrsknotens Abzweigung Böhler thematisiert wurde.

Nach Rechtskraft der Entscheide des Regierungsrats über allfällige 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:

Oktober – Dezember 2017	öffentliche Anhörung/Mitwirkung Richtplananpassung
Oktober/November 2017	öffentliche Auflage Bauprojekt
Februar 2018	Beschluss über Botschaft an Grossen Rat durch Regierungsrat
März/April 2018	Beschluss über Anpassung Richtplan, Kredit und Kostenteilung durch Grossen Rat
Mai – Juli 2018	Referendumsfrist
bis 4. Quartal 2018	Behandlung allfälliger Einwendungen aus öffentlicher Auflage Bauprojekt
1. Quartal 2019	Beschluss über Einwendungen und Bauprojekt durch Regierungsrat
2. Quartal 2019 – 4. Quartal 2020	Landerwerb, Submission, Arbeitsvergabe
1. Quartal 2021 – 4. Quartal 2023	Bauausführung

Zum Antrag

Der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung, 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 Kantonsverfassung ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Der Beschluss gemäss Ziffer 3.2 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung.

Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

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 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 Baumeister-Verbands, Stand vom 1. Januar 2016; Indexstand von 231,6) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

3.

3.1

Die Kosten für den Bahnanteil von Fr. 9'700'000.– werden zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert (§ 8a Abs. 3 lit. a Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG] neu), sofern diese Spezialfinanzierung nicht oder noch nicht in Kraft getreten ist zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung (§ 7 Abs. 1 lit. b Ziff. 1 Strassengesetz [StrG], § 14a Abs. 2 ÖVG). Dieser Betrag passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

3.2

Der Regierungsrat wird ermächtigt, für den Bahnanteil an das Bauvorhaben WSB-Eigenttrassierung Unterkulm 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 Unterkulm an den Strassenanteil (12,67 Millionen Franken) wird auf 29 % festgelegt.