

Gemeinde Wohlen, Gemeinderat, Kapellstrasse 1, 5610 Wohlen
Telefon +41 56 619 91 10, gemeinderat@wohlen.ch, www.wohlen.ch

11. Juli 2022

Motion betreffend Grosskreisel Zentrum Wohlen – Antrag auf Nichtüberweisung

Geschäftsnummer:	15019
Motionär:	Manfred Breitschmid, SVP
Eingang:	18. Mai 2022

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. GRUNDSATZ

Der Gegenstand der Motion muss, gemäss § 21 Abs. 2 der Gemeindeordnung und § 37 Abs. 2 des Geschäftsreglements des Einwohnerrates, in die Zuständigkeit des Einwohnerrates oder der Stimmberechtigten fallen.

Jedes Mitglied des Einwohnerrates kann mit schriftlicher Eingabe an das Präsidium des Einwohnerrates verlangen, dass der Gemeinderat einen Auftrag gemäss der Motion umsetzt und dem Einwohnerrat die dafür erforderlichen Anträge unterbreitet.

Innert sechs Monaten seit Einreichung der Motion beantragt der Gemeinderat dem Einwohnerrat die Überweisung bzw. die Nichtüberweisung. Seine Haltung dazu gibt der Gemeinderat vorgängig, mit der Zustellung der Traktandenliste, bekannt.

2. MOTION 15019

2.1 Antrag

«Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Einwohnerrat Bericht und Antrag zu stellen über die Ausarbeitung eines Projektes: «Versuchsbetrieb Grosskreisel Zentrum Wohlen.» Dem Gemeinderat ist es überlassen, eine Autodoppelspur mit Velospur oder nur eine Autospur mit Velospur oder eine andere Variante, welche fachlich begründet ist, zu beantragen. Für die Dauer des Versuchsbetriebes sind nur minimale Investitionen aufzuwenden und auf gestalterische Elemente ist zu verzichten. Sicherheitsaspekte sind dabei vorrangig zu behandeln. Der Grosskreisel umfasst im Wesentlichen Zentralstrasse, Bünzstrasse und Kirchenrain. Auf dieser Strecke befinden sich die Kreisel- Bären, UBS/Wohlerhof und Kirchenplatz. Siehe Skizze.»



2.2. Begründung

An der Informationsveranstaltung «Gesamtverkehrsbetrachtung und Verkehrsplanung Wohlen» vom 28. April dieses Jahres im Berufsbildungszentrum Wohlen haben Vertreter des Kantons, Departement Bau, Verkehr und Umwelt die Wohlerinnen und Wohler auf den aktuellen Stand der Planung gebracht. Die Süd - Umfahrung ist immer noch auf Feld 1, alles ist möglich oder für weitere Jahre nichts. Der Kanton realisierte in den letzten Jahren in der Region folgende Umfahrungen: Oberwil-Lieli, Bremgarten, Lenzburg, Sins und demnächst Mellingen. Wohlen mittendrin und bis auf weiteres in der Warteschlange hängengeblieben.

Eines wurde an diesem Abend klar: Das Verkehrschaos im Dorfzentrum wird in den nächsten Jahren nicht behoben. Die Bautätigkeiten im Zentrum, beispielsweise das Swiss Life-Gebäude bei der CS, die ehem. Bäckerei Kuhn und der Doppelblock hinter dem Bären sind nur einige, weitere werden noch folgen. All das wird das Verkehrschaos noch verschärfen. Morgens, mittags und abends auf den Hauptachsen stehender Autoverkehr.

In den letzten Jahren wurden die Quartiere konsequent für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Hauptachsen Dottikon – Büttikon / Villmergen – Bremgarten, die für den fließenden Verkehr im Dorfzentrum massgebend sind, müssen alles schlucken und die Fahrt geht schleppend durch das Zentrum. Der Zentrumsverkehr ist heute schon ein Patient auf der Intensivstation. Wir können mit dem Versuchsbetrieb eines Grosskreisels die Chance packen, den Verkehrsfluss zu verbessern und dies mit wenig Aufwand und Geldmitteln. Die Idee eines Grosskreisel wurde seit Jahren immer wieder zur Diskussion gebracht, nicht zuletzt im Wohler Anzeiger anfangs April dieses Jahres.

Die Zeit vergeht weiter. Also, was auch immer du tun wirst, tu es. Mach es jetzt. Warte nicht.
(Robert De Niro)

3. ERKLÄRUNG DES GEMEINDERATES

3.1 Gesetzliche Grundlagen, Zuständigkeiten

Die Zentralstrasse und der Kirchenrain sind im Eigentum des Kantons Aargau (Kantonsstrasse). Die Zentralstrasse (K127) ist eine Hauptverkehrsstrasse, beim Kirchenrain (K266) handelt es sich um eine Regionalverbindungsstrasse. Sowohl die Zentralstrasse wie auch der Kirchenrain gehören somit zum übergeordneten Kantonsstrassennetz. Die Bünzstrasse befindet sich im Eigentum der Gemeinde Wohlen (Gemeindestrasse). Die Zuständigkeit für die übergeordnete Netzstruktur der Kantonsstrassen liegt beim Strasseneigentümer Kanton Aargau. Der Grosse Rat legt das Kantonsstrassennetz fest.

Das Gesetz über das kantonale Strassenwesen /Strassengesetz (StrG) hält fest, dass Kanton und Gemeinden zur Zusammenarbeit im kantonalen Strassenwesen verpflichtet sind (StrG § 4). Sie arbeiten insbesondere bei der Planung, der Projektierung und beim Bau von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse zusammen und stimmen ihre Bauvorhaben zeitlich und inhaltlich ab.

Der Auftrag der Motion fällt somit im Sinne einer Verbundaufgabe in erster Linie in den Zuständigkeitsbereich des Kantons und in zweiter Linie in die Zuständigkeit der Gemeinde. Der Gemeinderat kann bei einer Überweisung des Vorstosses den Auftrag nicht ohne Zustimmung und nur in Zusammenarbeit mit dem Kanton erfüllen.

3.2 Geschichte

Bereits im Jahre 1972 wurde im Zusammenhang mit der ersten Verkehrsplanung der Einbahnring (Grosskreisel) Zentralstrasse - Kirchenrain – Bünzstrasse thematisiert. In regelmässigen Abständen gingen in den Folgejahren politische Vorstösse ein. Im Jahr 1994 hat der damalige Gemeinderat einen Bericht erstellen lassen, der zum Schluss kam, dass ein Einbahnring zu wenig Nutzen aber viele Einschränkungen bringt. Insbesondere die Schadstoff- und Lärmemissionen aufgrund langer Umwege, die Befürchtung des Schleichverkehrs und die finanziellen Aufwendungen wurden negativ beurteilt.

Im Verkehrsrichtplan 1996 wurde der Einbahnring wieder geprüft und verworfen. In der Nachfolgeplanung, dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) aus dem Jahr 2012, wurde darüber diskutiert, einen Einbahnring (Grosskreisel) einzuführen und verworfen. Der Nutzen wurde als zu klein betrachtet. Auf eine Einführung eines Einbahnringes (Grosskreisel) wurde definitiv verzichtet.

3.3 Bestehende Planungen und Verkehrsprojekte

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) werden die verkehrsrelevanten Grundlagen und Zielsetzungen dargestellt, um den verkehrlichen Herausforderungen zu begegnen. Der KGV ist behördenverbindlich und wurde von der Gemeinde Wohlen und dem Kanton Aargau genehmigt. Der aktuelle KGV datiert aus dem Jahr 2012, hat eine Planbeständigkeit von 10 bis 12 Jahren und wird 2022/2023 im Anschluss an die Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen komplett überarbeitet.

Im KGV 2012 wurde auf den, wie vom Motionär vorgeschlagenen Einbahnring (Grosskreisel) explizit und definitiv verzichtet. Alle Nachfolgeplanungen und Festlegungen des Verkehrsregimes wurden dementsprechend darauf ausgerichtet.

Aufwertung Zentralstrasse

Als wichtigste Massnahme aus dem KGV 2012 ging die Aufwertung der Zentralstrasse hervor. Entsprechend den Festlegungen im KGV wurde die Zentralstrasse als Teil der Netzlösung im Gegenverkehr projektiert. Zu Beginn der Erarbeitung des Begegnungs- und Gestaltungskonzepts Zentralstrasse ab dem Jahr 2013 wurde nochmals die Frage nach dem Einbahnring gestellt und wiederum verworfen. Das durch den Strasseneigentümer (Kanton) erarbeitete Bauprojekt für die Aufwertung der Zentralstrasse liegt vor. Die Genehmigung der Kostenbeteiligung der Gemeinde Wohlen durch den Einwohnerrat ist im zweiten Halbjahr 2022 vorgesehen.

Gesamtverkehrsbetrachtung und Zweckmässigkeitsbeurteilung Südumfahrung

Derzeit ist der Kanton in Zusammenarbeit mit der Gemeinde an der Erarbeitung einer Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen (GVB) und der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) der Südumfahrung. Im Rahmen der GVB werden verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des gesamten Verkehrssystems für den Raum Wohlen geprüft. Dabei werden alle Verkehrsmittel berücksichtigt. Die GVB dient als wichtige Grundlage für die Aktualisierung des Kommunalen Gesamtplan Verkehr. Weiter erfolgt aktuell eine vertiefte Prüfung der Südumfahrung Wohlen im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung. Abhängig vom Ergebnis der ZMB wird das weitere Vorgehen für die Südumfahrung inklusive einer allfälligen Anpassung des Richtplaneintrags zur Südumfahrung definiert.

3.4 Verkehrliche Auswirkungen Einbahnringe (Grosskreisel)

Kleinräumige Einbahnringe können zu einer Vereinfachung der Abbiegebeziehungen und damit zu einer Verflüssigung des Verkehrs im städtischen Kontext führen. Dies ist insbesondere bei einem Einbahnring im Gegenuhrzeigersinn der Fall, in dem sich die Abbiegebeziehungen auf Rechts-Rechts-Beziehungen reduzieren, d.h. Fahrzeuge aus dem Einbahnring biegen in der Regel rechts ab und Fahrzeuge von einer zuführenden Strasse münden rechts in den Einbahnring ein. Falls die Kapazitäten einer Fahrspur für den MIV ausreichend sind, kann die dadurch gewonnene Fläche beispielsweise für eine Bus- und Velospur oder für die Aufwertung des Strassenraums genutzt werden.

Der vorgeschlagene Einbahnring im Zentrum von Wohlen weist allerdings aufgrund der Grösse des Einbahnringes, der vorhandenen Verkehrsmengen und der Lage im Zentrum von Wohlen verschiedene Nachteile und Risiken auf, welche nachfolgend kurz zusammengefasst sind:

Verkehrsknoten

Ob die bestehenden Knoten (Kreisels sowie Ein-/Ausfahrten der Nebenstrassen) bei einem Einbahnring (Grosskreisel) das Verkehrsaufkommen bewältigen können, wird bezweifelt. Insbesondere Kreisel sind bei Einbahnringen keine sinnvollen Knotenformen, da das Funktionsprinzip des Kreisels auf dem Ausnutzen von entstehenden Zeitlücken beruht. Wenn Fahrzeuge den Kreisverkehr verlassen, entstehen Zeitlücken, welche einfahrende Fahrzeuge nutzen können. Dieses Prinzip funktioniert nur bei Gegenverkehr. Dass ein Einbahnring (Grosskreisel) den Verkehr tatsächlich verflüssigt und dadurch ein Zeitgewinn resultiert, kann nicht bestätigt werden und ist von den Kapazitäten der Knoten abhängig.

Kapazitätsengpässe, Umwegfahrten – Mehrbelastungen

Nur die Belastungsspitzen zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend führen auf den Hauptachsen zu kurzen Stauzeiten und verlängern die Durchfahrt durch das Ortszentrum. Ausserhalb der Spitzenzeiten ist der Verkehrsfluss gewährleistet.

Die Einführung eines Einbahnringes (Grosskreisel) hat Umwegfahrten zur Folge. Je grösser der Einbahnring ist, desto mehr Umwegfahrten werden erzeugt. Es kommt zu Überlagerungen auf den Hauptströmen. Damit ergeben sich abschnittsweise sehr hohe Verkehrsbelastungen, was zu Kapazitätsengpässen insbesondere an den Knoten führen kann. Bei gleichbleibender Anzahl Fahrzeuge werden wesentlich mehr Fahrkilometer absolviert, was zu zusätzlichen Lärm- und Luftbelastungen führt. Davon betroffen wären auch Blaulichtorganisationen oder Gewerbebetriebe und Verkaufsgeschäfte im Zentrum.

Ob ein Einbahnring den Verkehr verflüssigen kann, ist von der Kleinräumigkeit des Einbahnringes und der Leistungsfähigkeit der Knoten abhängig, welche zu den Spitzenzeiten die Kapazitäten bewältigen müssen. Diese Voraussetzungen sind vorliegendenfalls nicht gegeben. Es ist davon auszugehen, dass kein Zeitgewinn für die Ortsdurchfahrt Wohlen resultieren wird.

Verstärkte Trennwirkung

Im Masterplan Ortszentrum ist die Aufwertung der Strassenräume inkl. Verkehrsberuhigung festgelegt. Durch die Beschleunigung des Verkehrs im unmittelbaren Ortszentrum von Wohlen sowie der höheren Querschnittsbelastungen aufgrund der Umwegfahrten, wird die Trennwirkung der Strassen verstärkt. Bei einem zweispurigen Einbahnsystem wird die Trennwirkung der Strasse massiv erhöht.

Schleichverkehr

Es ist davon auszugehen, dass der Schleichverkehr durch die Wohnquartiere zunimmt. Insbesondere die Verbindungswege innerhalb des Grosskreises sowie die Quartiere zwischen den wichtigen Zufahrtsachsen sind davon betroffen. Zur Unterbindung des Schleichverkehrs wären flankierende Massnahmen (beispielsweise Durchfahrtsverbote) erforderlich.

Velo- und Fussverkehr

Die höheren Querschnittsbelastungen im Einbahnverkehr (Umwegfahrten) lösen zusätzliche Sicherheitsmassnahmen für den Velo- und Fussverkehr aus. Für den Veloverkehr entgegen dem Einbahnverkehr ergeben sich massgebliche Sicherheitsprobleme beim Linksabbiegen, was zusätzliche Flächen für Abbiegespuren erforderlich macht. Bei einem zweispurigen Einbahnsystem ist das Velofahren im Zentrum von Wohlen aufgrund der Konflikte mit dem Autoverkehr nicht mehr zumutbar. Die einzige Lösung hierfür wäre, den Veloverkehr auf einem separaten und baulich getrennten Veloweg zu führen. Dafür ist insbesondere auf der Zentralstrasse der notwendige Platz nicht ausreichend. Aus Sicht Veloverkehr ist ein zweispuriges Einbahnsystem aus den genannten Gründen nicht umsetzbar. Für den Fussverkehr wirkt sich insbesondere die verstärkte Trennwirkung eines Einbahnringes nachteilig aus. Aufgrund der verschiedenen Nutzungen mit Laufkundschaft würde sich dies nachteilig auf lokale Gewerbe im Zentrum auswirken.

Öffentlicher Verkehr

Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs kann mit den längeren Fahrwegen nicht mehr garantiert werden. Eine Verkehrsführung des Öffentlichen Verkehrs in beide Richtungen wäre zwingend nötig, was zu grossem Platzbedarf führt und Fragen der Verkehrssicherheit sowie zu den Knotenformen mit sich bringt.

3.5 Bauliche und finanzielle Auswirkungen Testbetrieb

Die Einführung eines Testbetriebs erfordert auch bei einer temporären Lösung zahlreiche bauliche Massnahmen und Anpassungen. Sämtliche Ein- und Ausfahrten zum Einbahnring/Grosskreislauf müssen überprüft und angepasst werden, um die Verkehrssicherheit während eines Testbetriebs zu gewährleisten. Für die Unterbindung des Schleichverkehrs durch die Quartiere sind Massnahmen zu treffen. Die Signalisationen sind anzupassen.

Für eine verlässliche Kostenabschätzung ist eine umfassende Projektierung erforderlich. Ein Projektierungskredit besteht nicht. Der Versuchsbetrieb müsste zudem durch ein Monitoring begleitet werden. Bei einer Überweisung des Vorstosses sind Kanton und Polizei in die Vorarbeiten zum Testbetrieb einzubeziehen.

4. ANTRAG AN DEN EINWOHNERRAT

In den letzten Jahrzehnten wurde die Überlegung mehrere Male angestellt, einen Einbahnring (Grosskreisel) im Wohler Ortszentrum umzusetzen. Mit dem KGV 2012 wurde die Überlegung definitiv verworfen. Alle Nachfolgeplanungen und Verkehrsprojekte sind auf ein Gegenverkehrsregime ausgerichtet. Die Forderung des Motionärs läuft allen bisherigen Erkenntnissen, sämtlichen Festlegungen des Verkehrsregimes sowie allen bisher erfolgten Planungen und bereits umgesetzten Projekten entgegen.

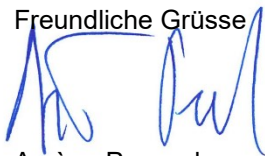
Die Einführung eines Einbahnringes/Grosskreisels erhöht die Umwegfahrten und die Querschnittsbelastungen massiv. Die Trennwirkung der Strassen wird verstärkt und verschlechtert die Situation für den Veloverkehr. Die beabsichtigten positiven Auswirkungen auf die Verkehrsverflüssigung im Ortszentrum sind von den Knotenkapazitäten abhängig, welche aufgrund der vielen Kreisel nicht gegeben sind. Die baulichen Massnahmen und finanziellen Auswirkungen für die Umsetzung wären beträchtlich.

Für die Einführung eines Testbetriebs, wie dies vom Motionär gefordert wird, sind vorab zwingende Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten. Die Durchführung einer Verkehrssimulation und der planerische Nachweis der beabsichtigten Wirkung ist zwingend nötig, bevor die konkrete Projektierung (bauliche Massnahmen inkl. finanzieller Folgen) erfolgen kann.

Funktionalität, Wirksamkeit und Umsetzbarkeit eines Einbahnringes im Wohler Zentrum werden aufgrund dieser Ausführungen als nicht erreichbar eingeschätzt. Auf weiterführende Abklärungen mit Kostenfolge soll daher verzichtet werden.

Der Gemeinderat beantragt, die Motion nicht zu überweisen.

Freundliche Grüsse



Arsène Perroud
Gemeindeammann



Christoph Weibel
Gemeindeschreiber

Verteiler

- Einwohnerrat
- Gemeinderat
- Geschäftsleitung
- Medien