

Maturitätsarbeit 2009

Verschiedene Strassenführungen der Region Wohlen im Vergleich

Geographische und geschichtliche Betrachtung

Autor:

Sascha Winterberg, 16a AME

Betreuungsperson:

Harry Spiess



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
1.1	Vorwort	3
1.2	Ziele und Fragestellungen	4
1.3	Vorgehen und Methoden	4
2.	Drissgerstross	5
2.1	Allgemeine Situation am Anfang des 19. Jahrhunderts	5
2.2	Überregionale Verkehrsachsen	6
2.3	Strassenunterhaltsregeln und deren Folgen	6
2.4	Direktverbindung Lenzburg Bremgarten (Drissgerstross)	7
2.5	Bautechnik	9
2.6	Ingenieurtechnik	9
2.7	Spätere Nutzung (Wohlerstrasse)	10
2.8	Konkurrenzrouten	10
2.9	Anschlussstrassen	10
2.10	Übersicht Michaeliskarte	11
3.	Heutige Situation	12
3.1	Übersicht aktuelle Landeskarte	12
3.2	Verkehrserhebung 1992	13
3.3	Auswirkungen einer Südumfahrung auf die Verkehrszahlen	14
3.4	Auswirkungen eines Einbahnringes auf die Verkehrszahlen	16
3.5	Veränderungen bis 1992	17
3.6	Kommunaler Verkehrsrichtplan Wohlen von 1996	17
3.7	Situation im Jahr 2008	19
3.8	Kantonaler Richtplan	21
4.	Vergleich der Strassenführungen	22
4.1	Übersicht über die verglichenen Strassen-Verläufe:	22
4.2	Vergleichskriterien	23
4.3	Nutzwertanalyse Tabelle	25
4.4	Nutzwertanalyse Erkenntnisse	25
5.	Schlussbetrachtung	26
5.1	Auswertung der Methoden	26
5.2	Schlusswort	27
	Anhänge	
I	Abbildungs- und Tabellennachweis	29
II	Literatur Quellen	31
III	Karten Quellen	32
IV	Andere Quellen	33
V	Eigenständigkeitserklärung	34

1. Einleitung

1.1 Vorwort

Sie haben sich vielleicht auch schon gefragt, wie sie am Besten von einem Ort zum anderen kommen. Wahrscheinlich haben sie eine Karte zur Hand genommen und einen geeigneten Weg gesucht. Vielleicht haben Sie sich auch gefragt, ob es denn der richtige Weg für Sie ist, denn Sie haben vor, den Weg mit dem Fahrrad zu bewältigen und wollen nicht unbedingt einen Weg mit viel Höhenunterschied nehmen. Wenn Sie dann die Strecke zurückgelegt haben, könnten Sie sich auch noch fragen, warum es denn den soeben befahrenen Weg gerade dort gibt.

Als Person, die sich schon immer für diese Fragen interessierte, habe ich mich ans Werk gemacht und versucht herauszufinden, warum die wichtigen Wege rund um Wohlen so verlaufen, wie sie verlaufen. Ich wollte ergründen, was für technische Anforderungen die Ingenieure ans Gelände stellten. Wie sie schliesslich zum Schluss kamen, die Strassen so zu planen wie sie nun sind. Es interessierte mich, warum sich im Laufe der Zeit die Strassenführung veränderten. Welche politischen, geographischen oder technischen Umstände hatten sich in der Zwischenzeit verändert und den Strassenverlauf beeinflusst?

Mir war bekannt, dass seit dem 19. Jahrhundert immer wieder politische wie auch geographische Umstände die Verkehrsführung der Region Wohlen beeinflussten und immer noch beeinflussen. So wurde 1830 ein Strassenbauprojekt von Dottikon direkt nach Bremgarten zum grössten Teil realisiert, aber nie in Betrieb genommen, weil ein Stück Strasse auf Wohler Boden fehlte.

Seit den 1960er Jahren gibt es mehrere Projekte die aufzeigen, wie der Verkehr um und durch Wohlen geleitet werden könnte. Dazu gehört auch die Südumfahrung von Wohlen, für welche in jüngster Zeit wieder Realisierungschancen bestehen, weil die Eröffnung der Züricher Westumfahrungsautobahn und deren Zubringer auch in Wohlen spürbar sein wird.

Anhand von Angaben aus Archiven und persönlichen Gesprächen habe ich die politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aspekte recherchiert. Mit Hilfe von aktuellem und historischem Kartenmaterial erarbeitete ich die geographischen und technischen Aspekte. Auf diese Weise will ich ein Gesamtbild präsentieren, welches die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft aufzeigt und zum Verständnis der Geschichte der Verkehrswege beiträgt.

Hier danke ich auch Herrn Cornel Doswald, Historiker bei ViaStoria. Seine aufschlussreichen Einblicke in die Geschichte der Strassen anlässlich eines Treffens in Zürich und den von ihm erstellten Inventaren haben wesentlich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

1.2. Ziele und Fragestellungen

Ziel der Arbeit ist es verschiedene Strassenverläufe der Region Wohlen zu betrachten unter Berücksichtigung der Zeitachse, das heisst es werden nebst den heutigen Strassen historische Strassenverläufe als auch in Zukunft mögliche Strassenverläufe angeschaut.

Der Leser soll erfahren, was die Wahl einer Strassenführung beeinflusst. Auch sollen die verschiedenen Aspekte und deren Gewichtung klar gemacht werden, um sich selber ein Urteil bilden zu können.

Die Arbeit wird auch die Fragen klären, wie sich technische und politische Tatsachen auf die Strassenführungen auswirken. Wie sich die Entwicklung der Strasse und der Gemeinde gegenseitig beeinflussen. Und man soll Erkenntnisse zu den Umweltauswirkungen der verschiedenen Strassenverläufe erhalten.

1.3 Vorgehen und Methoden

Der historische Teil ist anhand von historischen und aktuellen Karten erarbeitet und analysiert worden. Das zusätzliche Fachwissen aus dem Bereich historische Strassen wurde durch Berichte aus Heften des ViaStoria und einem Interview mit Herrn Cornel Doswald ergänzt. Auch habe ich im Staatsarchiv in Aarau gestöbert und die Strassen begangen.

Die aktuelle Verkehrssituation ist durch das Studium von Verkehrsrichtplan und Verkehrserhebungen sowie Kenntnissen der aktuellen Situation in Wohlen zustande gekommen.

Um Details über geplante Bauvorhaben des Kantons Aargau zu erhalten, habe ich das Baudepartement besucht und Unterlagen und Pläne über die Südumfahrung und Verkehrserhebungen eingesehen.

Um die Strassenführungen zu vergleichen werden die verschiedenen Strassenführungen in einer von mir entwickelten Nutzwertanalyse miteinander verglichen. Die Nutzwertanalyse kombiniert quantitative Grössen mit einem Schulnotenprinzip, die jeweils etwa die Hälfte der Gewichtung ausmachen.

Als Zeichner erstellte oder bearbeitete ich auch den grössten Teil der in der Arbeit verwendeten Karten.

In der Arbeit wurden keine eigenen Verkehrsmodelle und Verkehrserhebungen erarbeitet. Es wurden auch keine Umweltmodelle für Benzinverbrauch oder Lärmwirkung erarbeitet.

2. Drissgerstross

2.1 Allgemeine Situation am Anfang des 19. Jahrhunderts¹

Die Situation der Verkehrswege nach den Revolutionszeiten² um 1800 war stark geprägt vom mittelalterlichen Lokalverkehr. Wohlen stand um 1800 bezüglich Verkehrserschliessung noch im Schatten von Villmergen, das direkt an der Strasse von Brugg nach Luzern lag. Die Verkehrswege wurden vor allem für den Regionalverkehr benutzt. Als Gemeinde im Freiamt, das Gemeine Herrschaft³ war, konnte Wohlen nicht auf ein Strassennetz eines zentralen Herrschaftsorts des Mittelalters zurückgreifen. Das änderte sich nach der Gründung des Kantons Aargau 1803 als Pioniere am Werk waren, die Wert auf gute Strassen legten.

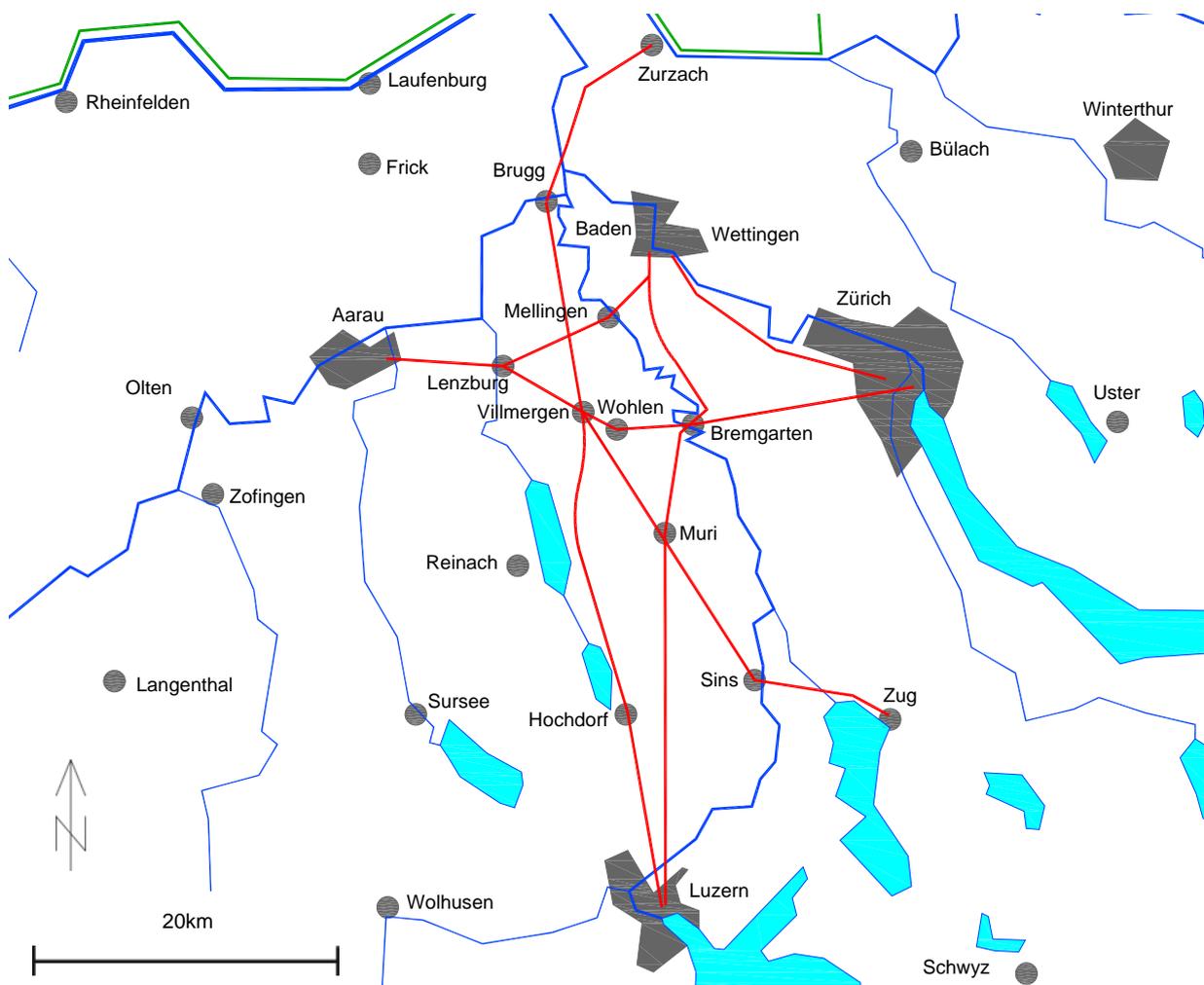


Abb. 1: Für die Verkehrsentwicklung in Wohlen wichtige Strecken um 1800 (rote Linien).

Eigene Darstellung aufgrund Wissen aus IVS Dokumentation.

Andere wichtige Verbindungen zwischen den Städten (Luzern-Zürich etc.) sind nicht dargestellt. Die Karte zeigt die Städte in ihren heutigen Grössen.

¹ Quellen: Doswald Cornel, Pierre Felder und weitere

² Revolutionszeiten: Gemeint ist die Französische Revolution von 1789 bis ca. 1799

³ Gemeine Herrschaft: Gebiet, das von eidgenössischen Ständen abwechslungsweise regiert wurde

2.2 Überregionale Verkehrsachsen⁴

Es gab zwei Achsen, die die Region um Wohlen beeinflussten. Die Ost-West-Achse von Zürich Richtung Aarau und Bern und die Nord-Süd Achse von Brugg nach Luzern. Dabei spielte für Wohlen vor allem Bremgarten und Zürich eine wichtige Rolle. Zürich und Aarau waren damals, im Gegensatz zu Wohlen, bereits bedeutende Fabrikations- oder Heimarbeitsstandorte mit Handelsfunktion. Beide Orte waren deshalb an einer guten und direkten Verbindung interessiert. Für Zürich, dessen Hoheitsgebiet lange bis kurz vor die Stadtmauern von Bremgarten reichte und in Bremgarten in Fabriken investiert hatte, war eine Strasse via Bremgarten immer favorisiert worden. Die Strasse wurde recht früh dekretiert⁵, da sie von den grossen Orten im Berner Aargau und in Zürich gefördert wurde.

Die Nord-Süd-Achse durch Villmergen hingegen verlor schon vor 1800 stark an Bedeutung, weil mit der Strasse über den Hauenstein eine direktere Linie von Norden zum Gotthard ausgebaut wurde. Es blieb also beim Interregionalverkehr von Baden, Brugg, Lenzburg und dem Messeort Zurzach, nach Luzern, Zug und in die Innerschweiz (siehe Abb. 1).

Der Verkehr verlief damals auf zwei Arten. Einerseits waren Fussgänger unterwegs und andererseits wurden Waren mit Fuhrwerken transportiert. Alle Ortschaften hatten zu allen Nachbarorten Wege. Diese waren allerdings nicht immer als Fuhrwege angelegt. Es gab kurze Wege für Fussgänger und gute Wege für Fuhrwerke mit mässigen Steigungen, die dafür länger waren.

2.3 Strassenunterhaltsregeln und deren Folgen⁶

Die Dörfer haben den Verkehr durch die damaligen Bau- und Unterhaltsregelungen angezogen. Der Strassenunterhalt war Gemeindewerk, das heisst, es mussten sich alle Strassenanstösser am Bau und Unterhalt der Strassen beteiligen. Weil nur begrenzte Mittel zur Verfügung standen, führte dies dazu, dass nur die Strassen unterhalten wurden, an denen die lokale Bevölkerung interessiert war, unabhängig ob ein übergeordnetes Interesse bestand oder nicht. Das hiess dann, dass langfristig nur diese Strassen fahrbar blieben. Dieses Phänomen liess sich vielerorts beobachten. Waren die ältesten Strassen, die Heerwege des Frühmittelalters, meist noch sehr nahe an der Luftlinie (Beispiel siehe Abb. 6 Punkt 4), so führte deren Strecke länger je mehr durch die Dörfer, weil die Anstösser die Strassen zum Dorf besser pflegten als die Strassen am Dorf vorbei. Dies führte dann wiederum zur vermehrten Benützung der Strassen durch das Dorf und schliesslich oft zur vollständigen Verlegung des Strassenverlaufs in die Siedlungen.

Erst der Chausseestrassenbau⁷ nach 1800 weichte diese Gesetzmässigkeit auf.

⁴ Quellen: AGIS, Doswald Cornel

⁵ Dekret: Verordnung der Regierung, in diesem kommt diese einem Fall Bauauftrag gleich

⁶ Quellen: Doswald Cornel

⁷ Chausseestrasse: Auch Kunststrasse genannte ingenieurmässig geplante befestigte Landstrasse.

2.4.4 Gründe für die Nichtvollendung

Ein Hauptgrund für die Nichtvollendung der Strasse ist auch in der Planung und den Gesetzen der damaligen Zeit zu suchen. Die Planung der Strasse geschah vor der liberalen Revolution¹⁰ von 1830. Die Verfassung enthielt noch mittelalterliche Regelungen zum Strassenunterhalt (siehe Kapitel 2.3). Die Anstösser einer Strasse waren für deren Unterhalt zuständig. Das heisst, es waren vor allem Landwirte und Waldbesitzer, die die Strasse später hätten unterhalten müssen. Nun argumentierten die Wohler, dass sie ja eigentlich gar keine Anstösser der Drissgerstross seien, da diese sie umfahre. Sie seien deshalb auch nicht zum Bau und Unterhalt der Strasse verpflichtet.

2.4.5 Reaktionen auf die Nichtvollendung

Weil der Strassenbau nun nicht vollendet wurde gelangte Bremgarten sogar an den Regierungsrat. Doch der Kantonsregierung waren die Hände gebunden, da der Strassenbau und Strassenunterhalt eine lokale Angelegenheit war und der Kanton nicht die finanziellen Mittel hatte, um die Sache selber in die Hand zu nehmen.

Es kam zur Situation, dass die übergeordneten Stellen die Strassen bauen wollten, aber die lokalen Widerstände das ganze Bauvorhaben zu Fall brachten.

2.4.6 Drissgerstrossbrücke¹¹

Eine originelle Randgeschichte betrifft die einzige Brücke der Drissgerstross. Diese war noch 1950 intakt aber stark renovationsbedürftig. Bremgarter und Niederwiler Bürger wollten die Brücke renovieren und für die Nachwelt erhalten. Doch selbst nach 1950 waren die Wohler dagegen, sie wollten ganz sicher gehen, dass diese Strasse nie in Betrieb genommen werden kann. 50 Jahre später kann diese Haltung nicht mehr nachvollzogen werden, denn heute wäre man froh um eine Umfahrungsstrasse.



Abb. 3: Die Fussgänger Behelfsbrücke über die eingestürzte Drissgerstrossbrücke. Eigenes Foto aus dem Jahr 2008.

¹⁰ Liberale Revolution: Ende der Restaurationszeit, Beginn der Regenerationszeit

¹¹ Quellen: Doswald Cornel, Isler Roger, Wohler Anzeiger

2.5 Bautechnik¹²

Der Bau wurde, anders als es heute bei Ausserortsbauten üblich ist, in kleinen Abschnitten gebaut. Dies entsprach den Möglichkeiten der Bevölkerung, die den Bau auszuführen hatte. Die Baulose¹³ wurden so gewählt, dass sie mit den vorhandenen Gerätschaften der Lokalbevölkerung (meist Bauern) gemeistert werden konnten.

Die sich im Bau befindende Strasse konnte nicht, wie dies heute üblich ist, als Baustellenzufahrt dienen. Eine Baustelle im Wald oder auf offenem Feld würde heute mit weniger Bauetappen ausgeführt.

Abb. 4: Der heutige schnurgerade Waldweg. Eigenes Foto 2008.



2.6 Ingenieurtechnik¹⁴

Die Linienführung wurde gestreckt gewählt, das heisst, sie ist so weit wie möglich gerade. Diese Bauweise entsprach der Bauweise von Chausseestraszen. Viele heute noch befahrenen Landstrassen weisen in ihrer Streckenführung den gestreckten Charakter der Chausseestrasse auf. Dies bedeutete jedoch für diese Strecke, dass grosse Erdarbeiten nötig waren, um das Terrain auszugleichen. Es wurde darauf geachtet, dass sich Aushub- und Aufschüttungsvolumen die Waage hielten, damit kein Zu- und Wegtransport von Erdmaterial nötig war. Die geplante Strassenbreite betrug 6 bis 8 Meter. Die einzige, inzwischen eingestürzte Brücke der Strassentrasse hatte eine Breite von fünf Metern. Insgesamt war die Strecke von Dottikon nach Bremgarten 7500 Meter lang. Die Strasse war in Einschnitten mit beidseitigen Strassengräben versehen, um das Regenwasser seitlich abzuleiten. Die Fahrbahn bestand aus einer verdichteten Kiesdecke. Ausser der Brücke und einem kleineren, überwölbten Bachdurchlass waren keine Bauwerke geplant.

Abb. 5: Das Kiesbett, das durch einen umgestürzten Baum freigelegt wurde, zeugt von der früheren Strasse. Eigenes Foto 2008



¹² Quellen: Doswald Cornel, Löffel Ernst

¹³ Baulose: Bauetappen, die meist nacheinander oder durch verschiedene Parteien gebaut werden.

¹⁴ Quellen: Bösch Ruedi, Doswald Cornel, Löffel Ernst

2.7 Spätere Nutzung (Wohlerstrasse)¹⁵

1859 wurde ein Teil der Drissgerstross doch noch verwendet, indem man die Wohlerstrasse, die nun durch Wohlen führte, ein Stück weit auf demselben Trasse wie die Drissgerstross verlaufen liess. Dies sparte zwar Kosten, führte aber zu einer scharfen Kurve auf einer sonst schnurgeraden Strasse (siehe Karten Abb. 6 und 7). Die alte, dem Gelände angepasste Strasse von Bremgarten nach Wohlen, wurde damit zum Waldweg degradiert und nur noch ab der neuen Wohlerstrasse bis nach Wohlen für den Durchgangsverkehr benutzt. Die neue Linienführung war jedoch nicht so optimal wie die der Drissgerstross. Es waren beispielsweise noch zusätzliche Gruben zum Materialabbau nötig, um die langen Dämme aufzuschütten, denn es gab auf dieser Strecke kein ausgewogenes Verhältnis zwischen Aushub und Schüttung.

Abgesehen von der Nutzung der ersten zwei Kilometer als Teil der späteren Wohlerstrasse konnte die Drissgerstross ihren Zweck nie erfüllen. Bremgarten nutzte sie nur als Forstweg in seine grossen Waldgebiete.

2.8 Konkurrenzrouten¹⁶

Mit der Aargauerstrasse der Berner stand dem Ost-West Transitverkehr eine weitere Achse offen, die bei Lenzburg von der Bremgarter Achse abbog und über Mellingen, Baden und weiter nach Zurzach sowie Wettingen und Zürich führte. Dies stellte fortan, vor allem für den Güterverkehr, eine starke Konkurrenzroute zur Mutschellenachse dar. Die Route war schon vor dem Drissgerstrossbau gebaut worden und sehr beliebt, obwohl in Baden und Wettingen zwei unbequeme Limmatbrücken überquert werden mussten. Erst in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts wurde die Linie über Bremgarten und Wohlen wieder zur Hauptstrasse Nummer 1 aufgewertet. Doch dieses kurze Aufblühen wurde 1970 durch die neu gebaute Autobahn A1 beendet, die wieder die Badener Route via neuen Baregg tunnel wählte.

2.9 Anschlussstrassen¹⁷

Die Mutschellenstrasse, die die Verbindung von Bremgarten ins Limmattal darstellt, und die Strasse von Dottikon über Hendschiken nach Lenzburg wurden beide gebaut. Betrachtet man das Strassennetz heute so fällt auf, dass die Verbindung von Dottikon nach Bremgarten bis heute fehlt. Der Verkehr verläuft nach wie vor auf der „historischen“ Route über Wohlen und die Route von Hendschiken nach Dottikon wird vom Fernverkehr kaum benutzt.

¹⁵ Quellen: Cornel Doswald

¹⁶ Quellen: Cornel Doswald, Felder Pierre und weitere

¹⁷ Quellen: AGIS, Landestopografie

2.10 Übersicht Michaeliskarte¹⁸

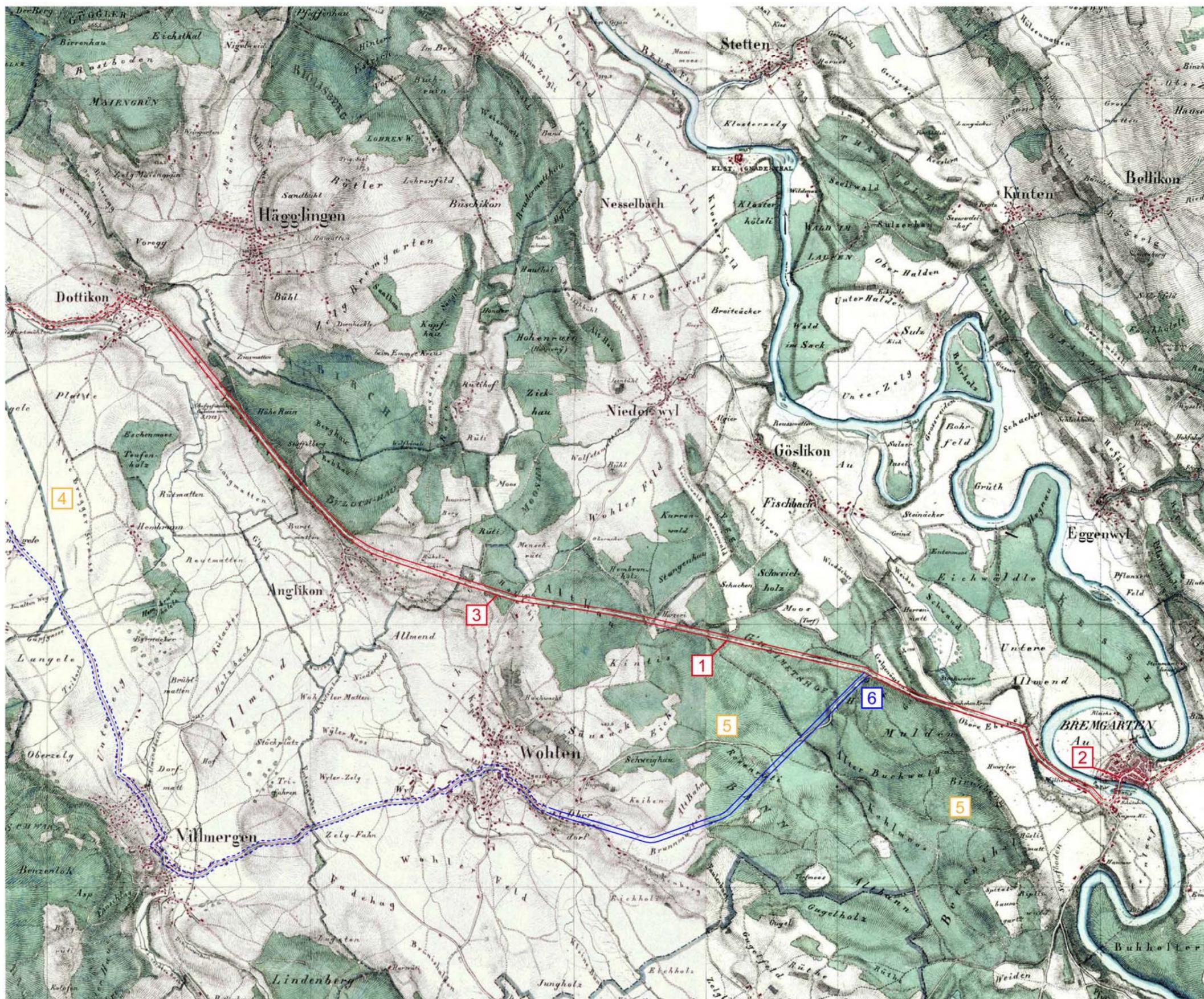
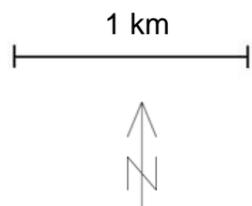
Abbildung Nr. 6:
Die Drissgerstross ist als
„Projectierte neue Strasse“ in die
Karte von Michaelis eingegangen.

Grundlagenkarte AGIS.
Karte ergänzt mit eigenen Inhalten.

Legende:

-  Drissgerstross
-  Zubringer Drissgerstross
-  spätere Alternative (Wohlerstrasse)
-  weiterer Verlauf der Alternativroute

-  1 Steinbrücke
-  2 Abbruch Häuserreihe
-  3 Höchster Punkt
-  4 Luftlinienstrasse
-  5 Alte Bremgarterstrasse
-  6 Neue starke Kurve

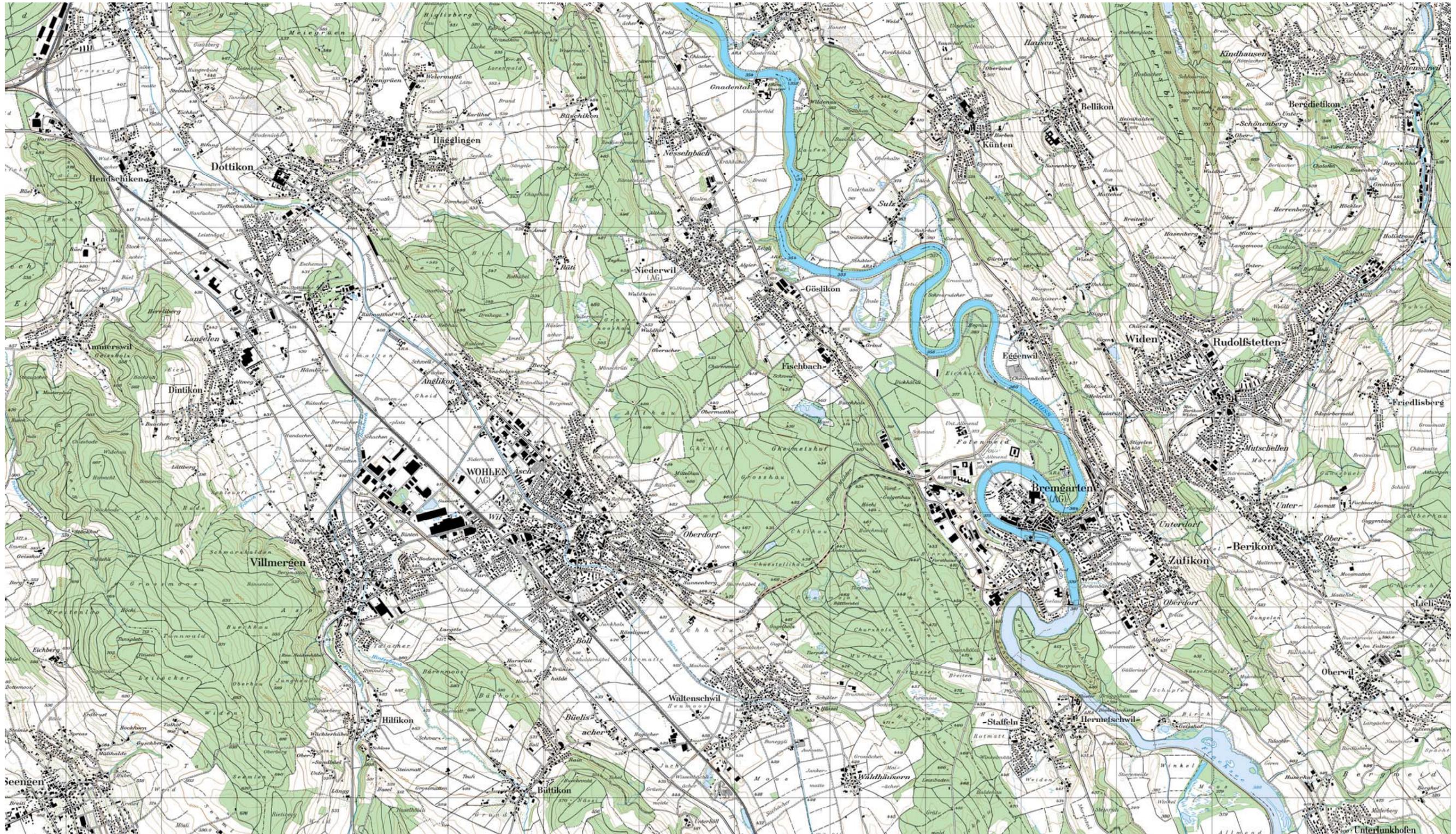
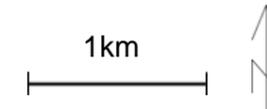


¹⁸ Quellen: AGIS

3. Heutige Situation

3.1 Übersicht aktuelle Landeskarte

Abbildung Nr. 7: Überblick über die Verkehrssituation von Wohlen und seine regionale Einbettung. Zusammenschnitt der Kartenblätter 1090 und 1110.



3.2 Verkehrserhebung 1992¹⁹

3.2.1 Ziel der Erhebung

Man wollte wissen, wie sich ein Einbahnring oder eine Südumfahrung auf die Verkehrszahlen in Wohlen auswirken könnte respektive ob überhaupt ein Bedarf besteht.

3.2.2 Vorgehen der Verkehrserhebung

Im September 1992 wurden von 100 Personen alle Nummernschilder der Strassenbenützer an einem Abend von 17 bis 18 Uhr auf Tonband gesprochen und ausgewertet. Insgesamt wurden damals 5716 Fahrzeuge registriert. Gleichzeitig wurden während 13 Tagen an verschiedenen Orten automatische Verkehrszählungen durchgeführt. Für die Nummernauswertung wurde die Gemeinde in Sektoren eingeteilt um eine Von-Nach-Tabelle erstellen zu können. Von diesen Daten und Normwerten für Verkehrs-Tagesganglinien²⁰ wurden Hochrechnungen für alle Wochentage gemacht.

3.2.3 Analyse der Verkehrserhebung

Als erstes wurde der Ziel-²¹, Quell-²², und Binnenverkehr²³ sowie Durchgangsverkehr analysiert. Bei der Analyse wurde jedoch angemerkt, dass die Zahlen in der Tendenz zu klein sind, da nicht alle Fahrten innerhalb der Sektoren gemessen wurden. Zudem wurde in der Tabelle die Fahrstrecke gewichtet (siehe. Tab. 1), da nicht alle gefahrenen Strecken gleich lang sind und somit die Fahrleistung mit einem Faktor korrigiert werden muss.

Sept. 1992	Fahrten Absolut	Fahrten Anteil	Gewichtung (Faktor)	Fahrleistung gewichtet	Fahrleistung Anteil
Durchgangsverkehr	712	13%	4	52	26%
Zielverkehr	1654	28%	2	56	29%
Quellverkehr	1660	29%	2	58	30%
Binnenverkehr	1690	30%	1	30	15%
Total	5716	100%		196	100%

Tabelle 1: Zuordnung Fahrten zu Fahrleistung.
Tabelle entnommen aus der Verkehrserhebung 1992.

¹⁹ Quelle: Berg Walter

²⁰ SN 641 230a Ganglinientyp Ortsverkehr

²¹ Zielverkehr: Fahrten, die von ausserhalb kommen und in Wohlen enden.

²² Quellverkehr: Fahrten, die in Wohlen beginnen und ausserhalb enden.

²³ Binnenverkehr: Fahrten, die in Wohlen beginnen und enden.

3.2.4 Erkenntnisse

Drei Viertel des Verkehrs sind hausgemacht, da Wohlen entweder Zielort, Startort oder beides war. Von den Quell- und Zielfahrten kam, respektive ging der grösste Teil Westwärts (Villmergen, Lenzburg).

Das Gros des Durchgangsverkehrs verläuft auf der Achse Bremgarten Lenzburg. Während der Verkehrserhebung waren das knapp 40%. Ebenfalls eine gewisse Bedeutung haben die Achsen Villmergen-Niederwil mit 15% und Villmergen-Dottikon mit ebenfalls rund 15%.

3.3 Auswirkungen einer Südumfahrung auf die Verkehrszahlen²⁴

Die Südumfahrung wäre eine südlich von Wohlen zwischen Waltenschwil und Wohlen verlaufende Umfahrungsstrasse. Kurz vor dem Weiler Büelisacker wäre eine komplexe Kreuzung vorgesehen, bei der die nach Bremgarten abzweigende Spur mit einer Unterführung kreuzungsfrei abbiegen könnte. Da ursprünglich vorgesehen war, dass die Bünzthalstrasse bis zu dieser Kreuzung auf vier Spuren ausgebaut wird, hätte diese Verzweigung beinahe Autobahnkreuzcharakter.

Die Strasse würde dann mit einer Unterführung die zwei Gleise der SBB Strecke Lenzburg-Rotkreuz queren. Dann würde sie weiter über die flache Ebene über die Bünz bis zur Hauptstrasse Wohlen-Waltenschwil geführt, wo eine Kreuzung geplant wäre. Weiter gegen Bremgarten würde die Strasse dann in einem Tunnel das Bahntrasse der BD unterqueren und bis kurz vor der Einmündung in die alte Hauptstrasse im Tunnel verlaufen (siehe Abb.8).

Bei der Einmündung in die alte Hauptstrasse würde eine Kreuzung mit Lichtsignalen entstehen.

Für die Verkehrszahlenabschätzung wurde davon ausgegangen, dass die Südumfahrung einen Knoten²⁵ mit der Waltenschwilerstrasse aufweisen wird und dass die neue Strasse bei der Einmündung in die Bremgarterstrasse vortrittsberechtigt wäre.

Die Berechnung mit den damaligen Verkehrszahlen ergab, dass mit einer Verkehrsreduktion von etwa 20% bis 30% gerechnet werden könnte, wenn zugleich eine Strasse entlang des SBB Trasses vom Bahnhof gegen Süden (Aargauerstrasse, Abb. 10) gebaut würde. Die damalige Belastung der Umfahrungsstrasse wurde auf 400 Fahrzeuge pro Stunde geschätzt. Dabei wurde aber explizit darauf hingewiesen, dass bei der Berechnung eine grössere Verkehrsbelastung, aufgrund der Zürcher Westumfahrung und dem Anschluss Lieli-Birmenstorf, nicht berücksichtigt ist.

²⁴ Quelle: Berg Walter

²⁵ Knoten: Kreuzung

1992 wurde die Umfahrung von Wohlen noch als „keine umfassende Lösung“ der Wohler Verkehrsprobleme beurteilt, allerdings mit dem Vorbehalt, dass die Situation neu beurteilt werden müsse sobald die Bremgarter Umfahrung und der Anschluss Lieli gebaut werden.

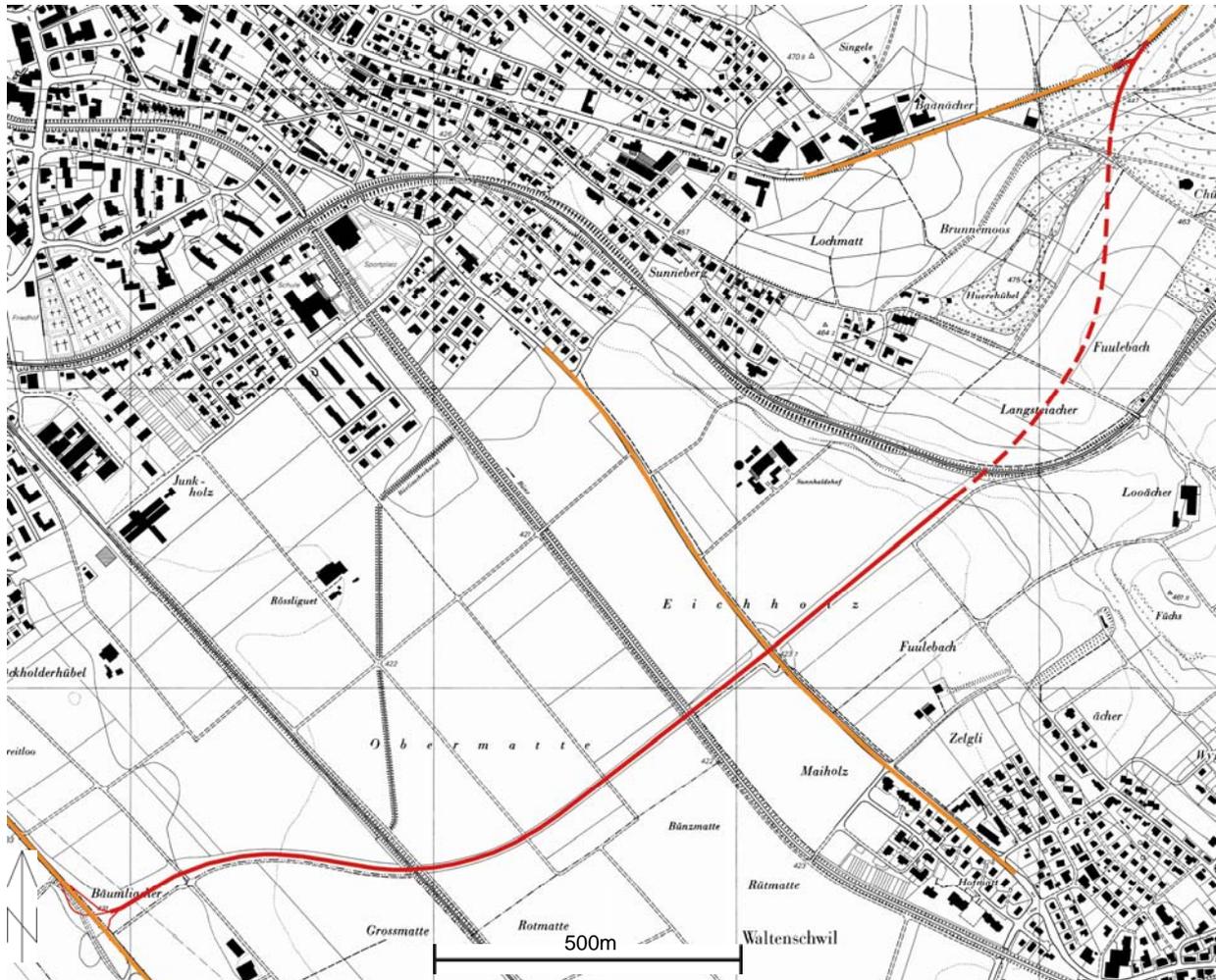


Abb. 8: Südumfahrung (rot) und Tangierte bestehende Strasse (orange).
Tunnelstrecken sind gestrichelt dargestellt
Eigene Darstellung erstellt auf der Grundlage des Projekts Südumfahrung.

3.4 Auswirkungen eines Einbahnringes auf die Verkehrszahlen²⁶

Die Variante Einbahnring sah vor, dass der Verkehr nur noch in Richtung Bremgarten auf der Zentralstrasse und in Richtung Lenzburg auf der Bünzstrasse fahren durfte. Alle Kreuzungen wären Verkehrstechnisch gesehen zu einfachen Einfahrten geworden.

Für dieses Szenario wurde angenommen, dass Massnahmen zur Verhinderung von Schleichverkehr²⁷ getroffen werden. Da der Verkehr im Einbahnring einen grösseren Weg zurücklegen muss, würden sich beim Einbahnring die Verkehrszahlen auf der Einbahnstrasse drastisch erhöhen. Die Zentralstrasse müsste Verkehrszunahmen von bis zu 40% verzeichnen, die Bünzstrasse gar bis 50%.

Vor allem aufgrund dem berechneten grösseren Verkehrsaufkommen im Zentrum aufgrund teils grossen Umwegen, hat der Einwohnerrat von Wohlen noch vor Fertigstellung des Verkehrsrichtplans von 1996 entschieden, auf einen Einbahnring zu verzichten.

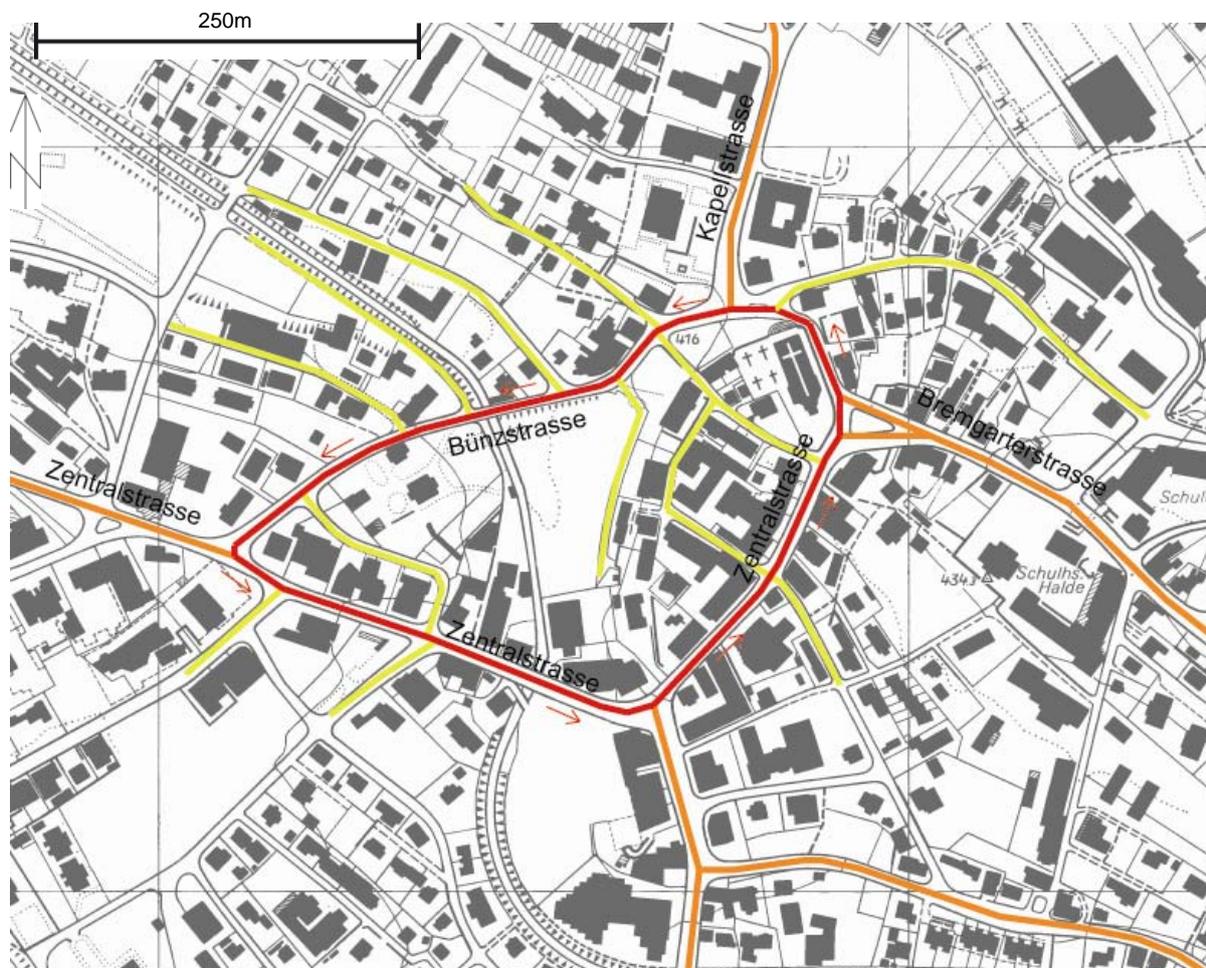


Abb. 9: Projekt Einbahnring (rot) mit anschliessenden Hauptstrassen (orange) und Quartierstrassen (gelb).
Eigene Darstellung.

²⁶ Quelle: Berg Walter

²⁷ Schleichverkehr: Ausweichen in Quartiere um einer ungünstigen Verkehrssituation auszuweichen

3.5 Veränderungen bis 1992²⁸

Ein Vergleich der Erhebung von 1992 mit der Erhebung von 1982 zeigt im Durchgangsverkehr eine Zunahme von 88% und im Ziel- und Quellverkehr eine Zunahme von bis 60%. Wobei das Wachstum auf der Achse Lenzburg-Bremgarten noch stärker war. Der Vergleich betrifft nur die Abendspitzenstunde.

3.6 Kommunalen Verkehrsrichtplan Wohlen von 1996²⁹

Der Verkehrsrichtplan von 1996 baute auf den Erkenntnissen der Verkehrserhebung von 1992 auf und regelte nebst der zukünftigen Verkehrsführung auch Rad- und Fussverkehr und ging auf die Parkierungssituation und Umweltauswirkungen des Verkehrs, insbesondere auf die Luftverschmutzung, ein. Es wurde eine Problemanalyse erstellt. Diese zeigte, dass vor allem der motorisierte Individualverkehr ein Problem darstellt, weil die vorhandenen Strassenkapazitäten den Verkehr in Stosszeiten nicht aufnehmen konnten.

Nebst den genannten Varianten Südumfahrung und Einbahnring (siehe Kapitel 3.3 und 3.4) wurden unter anderem folgende Strassenprojekte im Richtplan festgehalten.

- Ausbau der Nutzenbachstrasse zur Kantonsstrasse als Nordumfahrung habe erste Priorität
- Mittelfristiger Ausbau der Wilstrasse
- Rückbau der Allmendstrasse
- Durchgehende Aargauerstrasse

Die Kombination von durchgehender Aargauerstrasse und Südumfahrung würde das Ziel einer Zentrumsentlastung gemäss Verkehrsplanern am besten verwirklichen, weil der Durchgangsverkehr und der Binnenverkehr aus dem Zentrum verschwinden würden. Da diese Lösung aber wegen erheblichem Finanzbedarf nur langfristig verwirklicht werden kann, wurde nur die Trassefreihaltung festgeschrieben.

Als Alternative zu neuen Strassen wird im Verkehrsrichtplan die Möglichkeit der Verkehrslenkung vorgeschlagen. Diese sollte mit Dosierstellen³⁰ am Dorfrand erreicht werden und hätte vor allem den Vorteil, dass die Busse nicht mehr in einen Stau geraten würden, was den öffentlichen Verkehr attraktiver machen würde. Bei dieser Variante könnte zusätzlich mit Kreisel im Zentrum der Verkehr verflüssigt werden.

²⁸ Quelle: Berg Walter

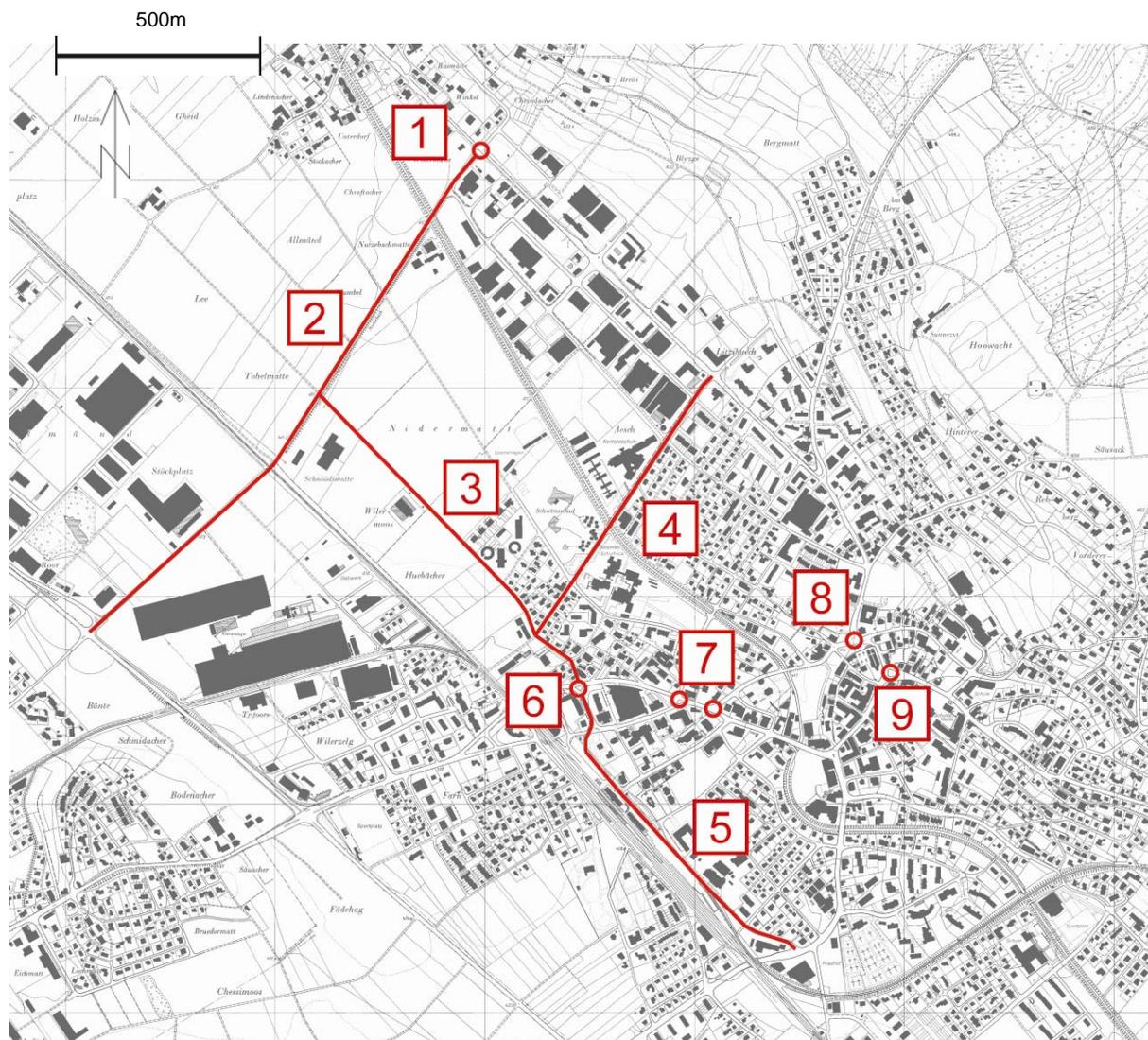
²⁹ Quelle: Berg Walter

³⁰ Dosierstelle: Vor einer Ampel vorgesehene Staustelle mit separater Busspur

Abb. 10: Im Verkehrsrichtplan von Wohlen festgehaltene Massnahmen.
Es sind nur die im Text erwähnten Massnahmen dargestellt.
Eigene Darstellung.

Legende:

- 1 Kreisell Anglikon
- 2 Ausbau Nutzenbachstrasse
- 3 Ausbau Wilstrasse
- 4 Rückstufung Allmendstrasse
- 5 Durchgehende Aargauerstrasse
- 6 Kreisell Aargauerstrasse
- 7 Doppelkreisell Zentralstrasse
- 8 Kreisell Kirchenplatz
- 9 Kreisell Kirchenrain



3.7 Situation im Jahr 2008³¹

3.7.1 Verkehrszahlen

Das aktuelle Verkehrsaufkommen beträgt etwa 13'000 bis 15'000 Fahrzeuge pro Tag auf der Villmergerstrasse bei der SBB Unterführung. Davon sind etwa 5% Lastwagen. Die automatische Messung auf der Bremgarterstrasse am Dorfausgang hat eine Belastung von etwa 10'000 Fahrzeugen ergeben mit ebenfalls 5% Lastwagen.

Der kantonale Belastungsplan (siehe Abb. 11) stellt das Verkehrsaufkommen sehr übersichtlich dar. Je dicker die Linie desto grösser die Belastung.

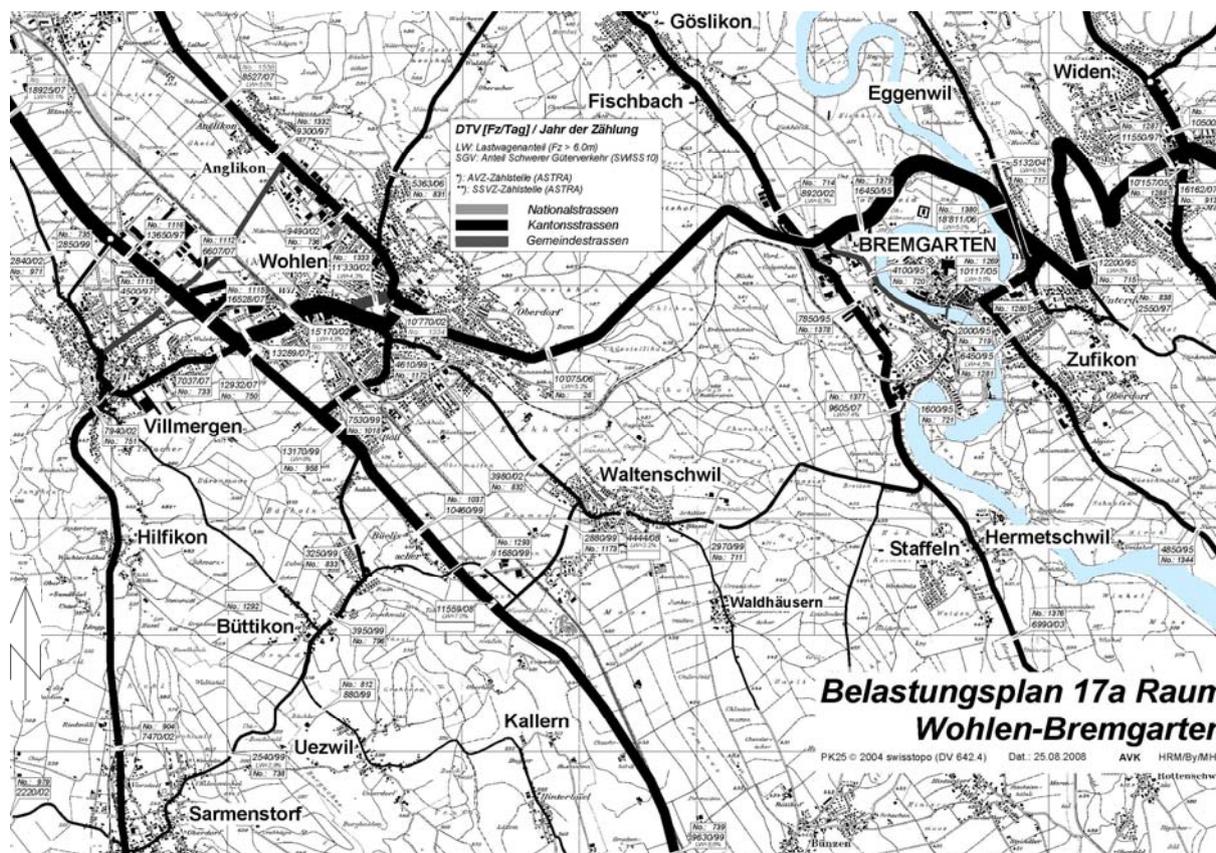


Abb. 11: Auszug aus dem kantonalen Belastungsplan.

³¹ Quellen: AGIS, Isler Roger, Marti Daniel, Müller Heinz

3.7.2 Umsetzung Verkehrsrichtplan

Von den im Verkehrsrichtplan beschriebenen Massnahmen wurden nur die Kreiselbauten realisiert, da diese vom kantonalen Baudepartement gefördert wurden. Es sind dies die Kreisel beim Bärenplatz und beim Kirchenplatz sowie der sich im Bau befindliche Doppelkreisel Zentralstrasse. Eine weitere in Angriff genommene Massnahme ist der Ausbau der Nutzenbachstrasse. Obwohl sich gegen dieses Projekt Opposition aus Anglikon formiert, soll die Realisierung in den nächsten Jahren erfolgen.

Alle anderen im Verkehrsrichtplan beschriebenen Massnahmen wurden bisher nicht weiter vorangetrieben. Es gibt keine detaillierten und zeitgemässen Projekte, die als Diskussionsgrundlage für die politische Umsetzung dienen könnten.

Dass die Umsetzung des Richtplans nicht vorangetrieben wird, gibt in Wohlen immer wieder Anlass zu öffentlichen Diskussionen (Siehe Abb. 12). Viele Massnahmen wären unbestritten, doch der Gemeinderat von Wohlen agiert sehr zögerlich. Deshalb wurde 2006 von der CVP eine Petition eingereicht, die Druck auf Gemeinderat und Baudepartement ausüben soll.

Abb. 12: Auszug aus dem Wohler Anzeiger vom 22. Juli 2008.

Bericht von Daniel Marti zur Umsetzung des Verkehrsrichtplans von 1996.

Von chancenlos bis zweckmässig

Süd- und Nordumfahrung

Diverse Lösungsansätze und Strassenausbauten wurden im Verkehrsrichtplan 96 diskutiert, beispielsweise auch eine Nord- und eine Südumfahrung. «Der Ausbau der Nutzenbachstrasse als Nordumfahrung ist unbestrittenermassen zweckmässig», heisst es im Planungswerk. Verändert hat sich jedoch diesbezüglich noch nichts.

Auch der Stand des Gegenstückes, der Südumfahrung, ist immer noch der gleiche. Die Südumfahrung könne die bestehenden Verkehrsprobleme in Wohlen derzeit nicht entschei-

dend lösen, da der grösste Teil des Verkehrs im Zentrum Ziel-, Quell- und Binnenverkehr sei, kam vor zwölf Jahren die Kommission zum Schluss. Die Südumfahrung könne sich als notwendig erweisen, wenn der Durchgangsverkehr zunehmen werde. Eine solche Entwicklung zeichnet sich ab infolge der Umfahrung Bremgärten, der N20 und insbesondere des Halbanschlusses Lieli. An diesem Fixpunkt ist man nun eigentlich angelangt. Aber für die Realisation einer Südumfahrung spricht derzeit wenig bis nichts.

Einzig eine Petition der CVP im Jahr 2006 wies auf das Begehren hin. Damals unterschrieben 528 Personen das Begehren. Erst im vergangenen Juni fasste die CVP zu diesem Thema nach. Mittels Anfrage will die Partei Auskunft über den Stand der Dinge.

Die Erneuerung der Nutzenbachstrasse ist immerhin im Finanzplan im Jahr 2010 fixiert. Dies deckt sich einigermaßen mit dem Verkehrsrichtplan 96. Dort wird eine Verbesserung empfohlen, und zwar mittelfristig innert fünf bis fünfzehn Jahren.

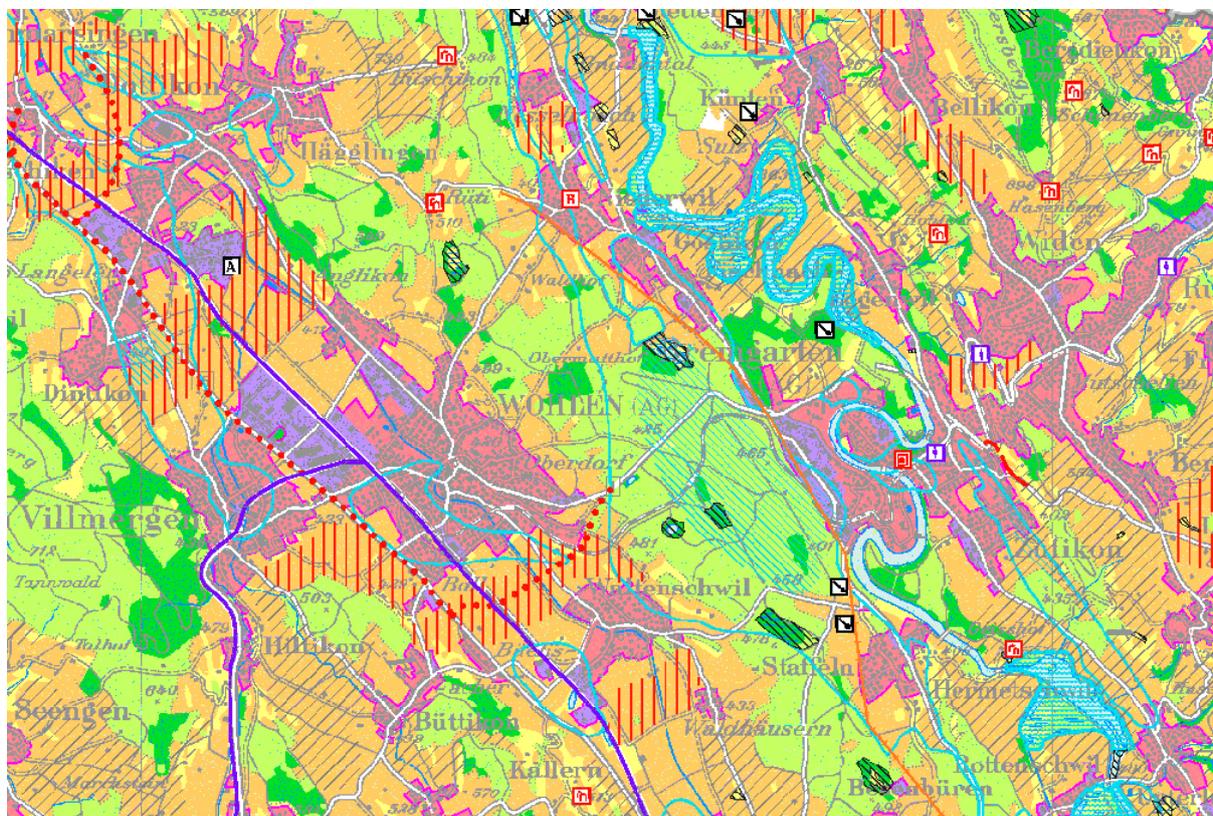
--dm

3.8 Kantonaler Richtplan³²

Der Kantonale Richtplan (siehe Abb. 13) sieht vor, dass eine Südumfahrung die Lücke zwischen Bremgarter Umfahrung und Bünztalstrasse schliesst. Das Land für die Südumfahrung wurde vom Kanton bereits während der Güterregulierung von Waltenschwil übernommen. Die Südumfahrung soll im Siedlungstrennungsgürtel zwischen Waltenschwil und Wohlen verlaufen um möglichst wenige direkte Anstösser mit Lärm zu belästigen.

Der Richtplan hält auch den Ausbau der Bünztalstrasse fest. Diese soll auf vier Spuren ausgebaut werden um den Verkehr ins Freiamt zu bündeln. Es ist ebenfalls vorgesehen, den Verkehr, der an der Ostflanke von der Autobahnausfahrt Mägenwil durch Dottikon nach Wohlen und von dort weiter ins Freiamt fliesst, vor Dottikon abzufangen und mit einer neuen Strasse auf die Bünztalstrasse zu verlagern, um ihn dort durch weniger sensitive³³ Siedlungsgebiete zu führen. In Hendschiken ist das benötigte Land für den Ausbau auf vier Spuren bereits im Besitz des Kantons.

Abb. 13: Kantonaler Richtplan
Trassefreihaltungen: rot Punktirt
Siedlungstrennungsgebiete: rot schraffiert
AGIS Kantonaler Richtplan



³² Quelle: AGIS, Grundbuchpläne

³³ Sensitiv: Heikel im Sinn, dass im Industriegebiet Strassenlärm weniger problematisch ist

4. Vergleich der Strassenführungen³⁴

4.1 Übersicht über die verglichenen Strassen-Verläufe:

N: Nordumfahrung³⁵: Heute denkbare Variante der Drissgerstross.

Die Strecke ist im Gegensatz zum ursprünglichen Verlauf der Drissgerstross nicht mehr durch Dottikon geführt. Sie hat Knoten mit der Dottikerstrasse und der Niederwilerstrasse.

0: Nullvariante: Verkehrsführung im Jahr 2008.

S: Südumfahrung: Linienführung der geplanten Umfahrung gemäss Richtplan.

Der Verlauf ist teilweise mit der Nullvariante identisch.

Es gibt einen Tunnel zwischen dem Trasse der BD³⁶ und der Bremgarterstrasse.

Es gibt einen Knoten mit der Waltenschwilerstrasse.

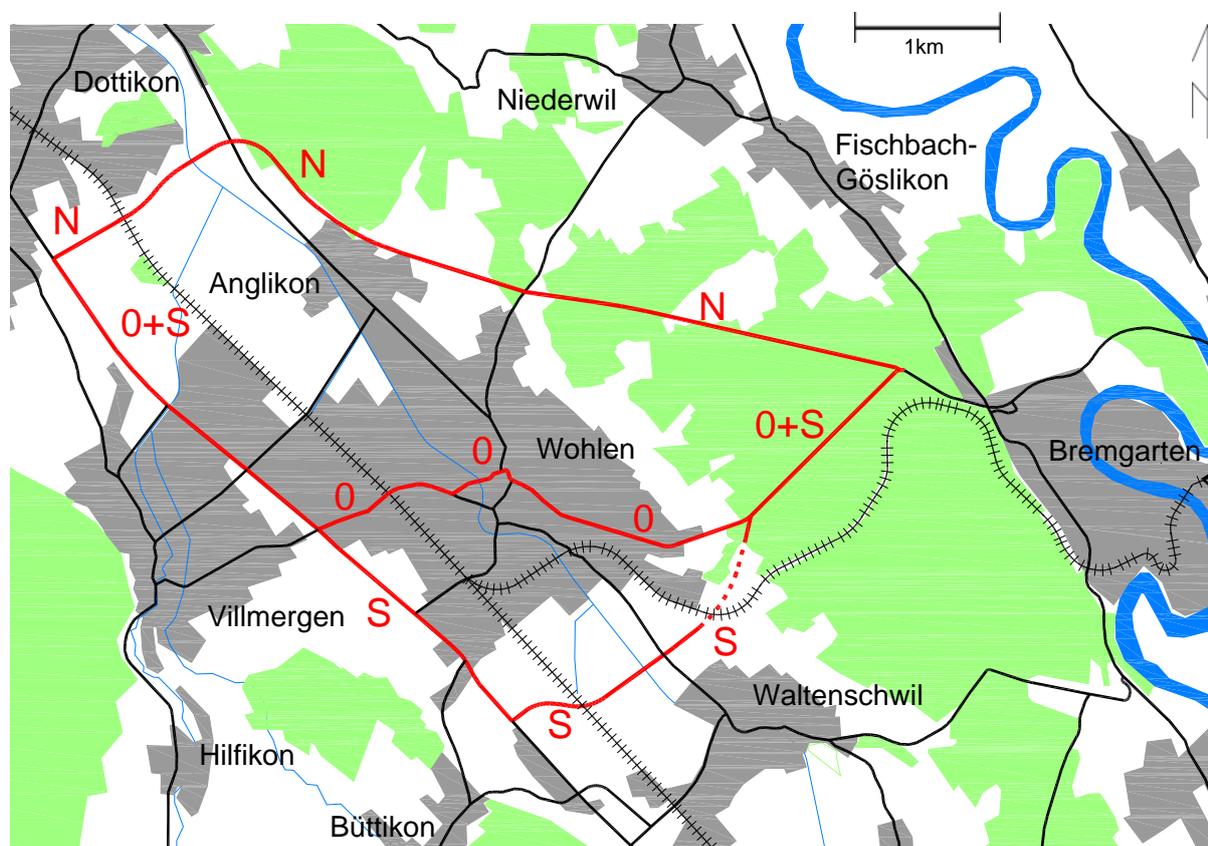


Abb. 14: Varianten des Ost-West-Transits durch Wohlen (rot). Überbaute Gebiete sind grau, Wald grün dargestellt. Zudem sind die anderen wichtigen Strassen sowie die Bahnlinien eingezeichnet (schwarz).

Eigene Darstellung.

³⁴ Quellen: Cuche Alain, Infraconsult, Kanton BE Baudepartement, Landestopografie

³⁵ Nordumfahrung: Nicht der Ausbau der Nutzenbachstrasse gemeint, die ebenfalls Nordumfahrung genannt wird.

³⁶ BD: Bremgarten Dietikon Bahn

4.2 Vergleichskriterien und Einzelbewertung

4.2.1 Auswertung

Das Auswertungsraster wurde selber entwickelt. Es setzt sich zusammen aus quantitativen Grössen und subjektiven Noten, die je etwa hälftig gewichtet sind. Die Anzahl besten und schlechtesten Resultate je Kriterium werden bestimmt und pro Variante gezählt. Dies gibt zwei unabhängige Rangfolgen. Beide Wertungsmethoden ergeben hier dieselbe Rangfolge.

4.2.2 Berechnung Fahrzeit

Fahrzeiten und Standzeiten zusammengerechnet. Ausgehend von:

Ausserorts: 1.3 km/min

Innerorts: 0.7 km/min

Zeitverlust pro grosse Kreuzung: 0.5 min

4.2.3 Berechnung Höhenunterschied

Berechnung der Steigungshöhen in Fahrtrichtung Bremgarten. Gemäss Höhenangaben der Kantonskarte 1:5000.

4.2.4 Lärmbelastung

Anzahl Häuser auf der Landeskarte 1:25000 im Abstand von mindestens 100m der Strasse in offenem Gelände respektive 50m in überbautem Gelände. Beim Tunnel keine Lärmbelastung. Zählung aufgerundet auf den nächsten 10er. Die effektive Zahl ist weit grösser, es sind nur unmittelbar betroffene Häuser aufgeführt. Ebenso ist nicht berücksichtigt, dass an der Ortsdurchfahrt viele Mehrfamilienhäuser stehen, was eine grosse Auswirkung auf die Zahl der lärmgeplagten Personen hat.

4.2.5 CO₂ Umweltbelastung

Angenommener Verbrauch von 7l/100km mal 23200g/l³⁷ ergibt aufgerundet 170g/km Ausstoss. Höhendifferenzen wurden für den Verbrauch nicht berücksichtigt.

4.2.6 Fahrtenanzahl

Annahme der Fahrtenanzahl auf der neuen Strasse.

4.2.7 CO₂ Belastung total

Umweltbelastung pro Fahrt mal Anzahl Fahrten. Bei den Umfahrungsstrassen Streckendifferenz auf alter Strecke (Nullvariante) gerechnet, damit alle Strecken am gleichen Ort beginnen und enden.

4.2.8 Lebensraum Mensch

Wohnräume: Zerschnitten (durch Wohngebiete verlaufend) 0 Punkte bis tangiert 2 Punkte, nicht betroffen 3 Punkte.

³⁷ Quelle: Wikipedia Treibstoffverbrauch

Erholungsräume: Zerschnitten 0 Punkte bis nicht betroffen 2 Punkt.

Landschaftsbild: Starker Eingriff 0 Punkte bis nicht verändert 1 Punkt.

Nordumfahrung nur 1 Punkt für Erholungsräume. Nullvariante nur 0.5 Punkte für Wohnräume. Südumfahrung null Punkte für Landschaftsbild.

4.2.9 Lebensraum Tier und Natur

Tierwanderung: Beeinträchtigt 0 Punkte bis gut gewährleistet 2 Punkte.

Ökologisch wertvolle Flächen betroffen: Ja 0 Punkte, Nein 1 Punkt.

Neuschaffung Tierkorridore: Nicht möglich 0 Punkte bis möglich 1 Punkt.

Gefahr des Wildwechsels: Gross 0 Punkte bis gering 1 Punkt.

Beeinflussung des Grundwassers: Stark 0 Punkte bis nicht beeinflusst 1 Punkt.

Nordumfahrung keine Punkte für Tierwanderung und keine Punkte für ökologisch wertvolle Flächen, da Trasse durch Feuchtgebiet im Althau führt, keine Punkte für Wildwechsel. Nullvariante verläuft teils im Wald nur 0.5 Punkte für Wildwechsel. Südumfahrung teils im Grundwasser und teils im Wald je nur 0.5 Punkte.

4.2.9 Komplexität Strecke

Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel): Viele 0 Punkte bis keine 2 Punkte.

Erdverschiebungen: Gross 0 Punkte bis keine 2 Punkte.

Strasse (Knoten): Komplex 0 Punkte einfach 1 Punkt.

Einbindung bestehende Strassen: Keine 0 Punkte bis grosse 1 Punkte.

Nordumfahrung keine Punkte für Erdverschiebungen und Einbindung bestehende Strassen. Nullvariante viele Knoten null Punkte. Südumfahrung hat Tunnel und Brücken 0 Punkte, es sind dafür weniger Erdarbeiten nötig 1 Punkt, zudem hat es mehrere Knoten 0.5 Punkte.

4.2.11 Zusatznutzen

Verkürzung von anderen Strecken: Keine 0 Punkte bis grosse 3 Punkte.

Andere gewünschte Wirkung (z.B. Hochwasserschutz): Keine Vorhanden 0 Punkte bis Vorhanden 1 Punkt.

Verkehrsbündelung: Nicht der Fall 0 Punkte bis gegeben 2 Punkte

Die Nordumfahrung verkürzt nur die Strecke von Dottikon nach Niederwil und dies auch nur wenig 1.5 Punkte, der Verkehr wird nicht stark gebündelt 1 Punkt. Die Nullvariante verkürzt nahezu alle Strecken, da man sternförmig ins Zentrum fahren kann 2 Punkte, der Verkehr wird im Siedlungsgebiet gebündelt 2 Punkte. Südumfahrung: Es gibt eine neue Verbindung nach Bremgarten, von der Waltenschwil und Büttikon stark profitiert 3 Punkte, zusammen mit der Umfahrungsstrasse könnte ein Hochwasserrückhaltedamm erstellt werden 1 Punkt, die Verkehrsbündelung reduziert Schleichverkehr für Fahrer der Strecke Waltenschwil-Bremgarten 1 Punkt.

4.3 Nutzwertanalyse Tabelle

Strecke	Kennung	N	0	S	∅
	Name	Nord- umfahrung	Null- variante	Süd- umfahrung	Durch- schnitt
Technik	Länge [km]	6.74	7.75	8.74	7.74
	Knoten [Anz.]	2	6	8	5
	Fahrzeit [min]	6.2	11.8	11.6	9.9
	Innerorts-Anteil [%]	0	55	15	23
	Höhendifferenz [m]	80	48	50	59
Umwelt und Raumplanung	Lärm-belastung [Anz.]	30	250	40	107
	CO ₂ Umweltbelastung bei 170g/km [g]	1'146	1'318	1'486	1'316
	Fahrten [Anz.]	7'000	15'000	6'000	
	CO ₂ Belastung total [t]	18.56	19.76	20.77	19.70
	Lebensraum Mensch [Note]	5.0	4.5	5.0	4.8
	Lebensraum Tier und Natur [Note]	2.0	5.5	5.0	4.2
Diverses	Komplexität Strecke [Note]	3.0	5.0	2.5	3.2
	Zusatznutzen [Note]	2.5	4.0	5.0	3.8
Auswertung	Anzahl bestes Resultat	7	3	2	
	Anzahl schlechtestes Resultat	3	4	5	
	Platz	1	2	3	

Tab. 2: Nutzwertanalyse

4.4 Nutzwertanalyse Erkenntnisse

Beschränkt man sich auf die Kriterien gemäss Kapitel 4.2 und wertet man dieses so aus, dann wäre die optimalste Lösung für die Verkehrsführung in Wohlen die Nordumfahrung auf dem Trasse der Drissgerstross, jedoch ohne Ortsdurchfahrt in Dottikon. Diese Linienführung ist komplett neu und verläuft nirgends auf einer heute für Hauptstrassen genutzten Strasse. Das ist sehr erstaunlich.

1830 kamen die Planer offensichtlich ebenfalls auf dieses Resultat, denn damals wurde ein Versuch unternommen, eine ähnliche Linienführung umzusetzen. Damals wurde sicher das Kriterium Strecke noch stärker gewichtet, hingegen die Umweltkriterien noch nicht berücksichtigt.

Ich persönlich favorisiere die Südumfahrung, denn ich erachte die Zusatznutzen als sehr wichtig. Sie stellen ein starkes Argument in der politischen Umsetzung eines Strassenbauvorhabens dar.

5. Schlussbetrachtung

5.1 Auswertung der Methoden

5.1.1 Historischer Teil

Der Besuch im Staatsarchiv war nicht sehr hilfreich, da man ohne Recherche-Erfahrung nicht fündig wird in der Fülle der Unterlagen. In meinem Fall jedoch hat sich die Staatsarchivarin an eine Führung erinnert, die mein Thema und sogar meine Strasse betraf. Sie konnte mir darum noch einige Tipps für Quellen geben.

Eine Recherche im Staatsarchiv könnte sehr viele interessante Materialien bringen, doch braucht die Recherche und die Auswertung der Informationen sehr viel Zeit. Für eine Maturarbeit ist es darum vorteilhafter mit einem Fachexperten zu sprechen.

5.1.2 Heutige Situation

Denkbar für eine andere Arbeit zu diesem Thema wäre auch eine Problemumfrage bei der Bevölkerung in Wohlen gewesen. Im Zeitraum der Erstellung meiner Arbeit wurden solche Befragungen durch die Gemeinde durchgeführt, leider lagen die Ergebnisse bis zum Abschluss der Maturarbeit nicht vor.

Die Richtpläne und Verkehrszählungen sind nicht immer aktuell. Die Eröffnung des Autobahnzubringers von Bremgarten nach Birmenstorf hat die Verkehrssituation verändert, doch davon liegen noch keine systematischen Verkehrszählungen oder ähnliches vor. Man müsste deshalb auch hier mit Experten vom kantonalen Bau-departement zusammenarbeiten. Meine Anfrage hierzu wurde aber wegen Zeitmangel abgelehnt. Auch ein Gespräch mit einer spezialisierten Firma wurde abgelehnt. Diese hätten sicher weitere Erkenntnisse gebracht.

5.1.3 Vergleich mit Nutzwertanalyse

Würde man die Höhendifferenz beim CO₂ Ausstoss berücksichtigen und bei den Fahrten ob es sich um Lastwagen oder Autos handelt, so erhielte man eine bessere Aussage bezüglich des effektiven CO₂ Ausstosses. Hätte man hier noch genauer verglichen, wären allenfalls andere Resultate herausgekommen. Auch ist eine objektive Notenbewertung relativ schwierig zu setzen, was eine genaue Aussage erschwert. Auch die Art der Kriterien lässt Spielraum für andere Resultate offen. Auch kann hier gesagt werden: Je grösser der Aufwand desto aussagekräftiger die Analyse.

Die Nutzwertanalyse ist aber wahrscheinlich nicht das optimale Mittel, Strassen miteinander zu vergleichen, denn die Strassen interagieren so stark mit ihrer Umgebung, dass die Vergleichskriterien kaum auf einen Nenner zu bringen sind. Zudem lassen sich weiche Faktoren kaum objektiv feststellen und festlegen. Für eine weitere Arbeit würde ich auf einen solchen direkten Vergleich verzichten und die Vorzüge der einzelnen Varianten ohne Wertung auflisten.

5.2 Schlusswort

Strassenverläufe werden also von sehr vielen Faktoren beeinflusst und ihr Verlauf kann kaum geändert werden. Wohl kann die Bedeutung einer Strasse aber schwinden, so dass sie bedeutungslos wird. Die Strassen haben die lokal ansässigen Bewohner ausgehend von einer Luftlinie angelegt, die die kürzeste Verbindung von zwei Orten darstellt. Dabei musste auf die Topografie³⁸ Rücksicht genommen werden, denn der kürzeste Weg ist nicht immer der schnellste. Als später noch weitere Kriterien, wie zum Beispiel die Befahrbarkeit mit Fuhrwerken dazu kamen, ergaben die unterschiedlichen Anforderungen sogar verschiedene Strassen, die in Konkurrenz zu einander standen. Nur in seltenen Fällen, meist gesellschaftlichen Aufbruchzeiten, wurden entweder aus wirtschaftlichen oder militärischen Gründen neue, dem Zeitgeist angepasste, Strassenverläufe angelegt.

Da es die wirtschaftliche Situation oft nicht zulies alle Strassen optimal zu unterhalten ergab sich die Situation, dass jemand entscheiden musste, welcher Strasse bei der Wartung der Vorzug gegeben wurde. Im Kanton Aargau war ein massgebender Faktor, dass bis 1830 die Strassenanstösser für deren Unterhalt zuständig waren. Diese haben die Strassen selektiv unterhalten, je nach persönlichem Nutzen der Strasse. Schlecht gewartete Strassen wurden in der Folge auch weniger benutzt, was sich auf deren Unterhalt wiederum nachteilig auswirkte. Die Situation führte vor allem dazu, dass das Strassennetz zunehmend sternförmiger von Dorf zu Dorf verlief, das heisst man fuhr von einem Dorfzentrum zum nächsten und hatte vor allem in den Dörfern die Strassenkreuzungen.

Erst als die liberale Verfassung dem Kanton Aargau zentrale Mittel zum Strassenbau- und Unterhalt zugesprochen hatte, änderte sich etwas an der Bau- und Unterhaltsregelung. Jetzt konnten auch Strassen, die übergeordneten Interessen dienten, gebaut werden. Diese Möglichkeit stand den grossen Städten Zürich oder Bern bereits früher zu Verfügung, was deren Bedeutung als Verkehrsknoten bis heute prägt. Bis weit ins 20. Jahrhundert beeinflussten mehrheitlich wirtschaftliche Überlegungen die Strassenverläufe. Viele neue Strassen und auch Autobahnen wurden angelegt. Diese Zeiten prägten die Dörfer und speziell auch Wohlen. Wohlen hat es anfangs geschafft gute Zufahrtsstrassen zu erhalten, was sich bis zur Verkehrsexplosion des motorisierten Individualverkehrs ab der Mitte des 20. Jahrhunderts positiv auswirkte. Als man dann ab den 70er Jahren dazu überging den Verkehr wieder aus den Dörfern und Städten zu bringen, verpasste man in Wohlen jedoch diesen Schritt.

³⁸ Topografie: Geländeform mit Flüssen, Wäldern, etc.

Trotz Richtplänen, die eine breit abgestützte fachmännische Planung der Verkehrswege sicherstellten und einen Leitfaden für politische Entscheide darstellen, wurden und werden die Verkehrsprobleme in Wohlen nicht gelöst, obwohl man sich ziemlich einig ist und die Schwierigkeiten (fast) nur bei der Finanzierung der Projekte liegen. Dabei beschränkt sich das Problem längst nicht nur auf den Strassenverkehr. Auch der Anschluss an den öffentlichen Verkehr lässt zu wünschen übrig – Wohlen ist die Einzige Agglomeration³⁹ der Schweiz ohne Fernverkehrsanschluss. Wer daran Schuld hat bleibt unklar. Im Verlaufe dieser Arbeit konnte ich aber einige Hinweise finden:

So konnte ich noch im Frühling 2008 auf dem Baudepartement in Aarau Einsicht in Akten nehmen und Berichte von Verkehrserhebungen und Südumfahrung kopieren. Als ich im Herbst eine Befragung zum gleichen Thema machen wollte, wurde ich mit der Antwort abgewiesen, dass man andere Prioritäten und keine Zeit habe sich diesen Fragen zu widmen. Mein Verdacht, dass ich nicht empfangen wurde weil ich in der CVP auch noch Lokalpolitik betreibe, erhärtete sich, als ich feststellte, dass meine Anfragen jeweils auch an den Gemeindeamman von Wohlen weitergeleitet wurden. Man hatte wohl Angst sich an diesem heissen Eisen die Finger zu verbrennen, denn man hat die Projekte auf die lange Bank geschoben und die CVP Wohlen hat deshalb kritisch nachgefragt (Siehe Abb. 12). Selbst der vom Kanton beauftragte Experte der Metron AG in Brugg, dem die Anfragen auch weitergeleitet wurden, hat das Verhalten des kantonalen Baudepartements kritisiert, mit dem Hinweis, dass es Aufgabe des Kantons sei, zu diesen Projekten Stellung zu nehmen. Doch selbst der Hinweis, dass es „nur“ um eine Maturarbeit gehe half nicht weiter.

Diese Arbeit ergibt ein Bild davon, dass in Wohlen oft die Politik die Strassenverläufe bestimmt hat. Wir wissen aber auch, dass Strassen nicht nur ein Politikum sein können, sondern auch für die wirtschaftliche Entwicklung schon immer eine wichtige Rolle spielten. Im Verlauf der Zeit ändern sich die Möglichkeiten wie Strassen gebaut werden und vor allem, worauf bei neuen Strassen Rücksicht genommen werden muss. War 1830 noch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Aushub und Schüttung die wichtigste Bedingung, sind dies heute die Faktoren Lärm und Platz. Neue Strassen und Verkehrswege sind deswegen oft umstritten was dazu führt, dass Strassenverläufe – wie zu Beginn beschrieben – kaum geändert werden.

Sascha Winterberg, April 2008 bis Februar 2009

³⁹ Agglomeration gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik (BFS)

I Abbildungs- und Tabellennachweis

Abbildung Titelblatt (Seite 1):

Ausschnitt der Michaeliskarte. Zu sehen ist der nördliche Teil von Wohlen, ein Teil von Anglikon und die Michaeliskarte (angeschrieben als neue Strasse).

Abbildung 1 (Seite 5)

Für die Verkehrsentwicklung in Wohlen wichtige Strecken um 1800:

Eigene im Jahr 2008 erstellte Karte. Grundlage für Ortschaften, Gewässer und Grenzen war eine A4 Übersichtskarte der Schweiz der Landestopografie in Wabern. Die Strassenachsen sind gemäss eigenem Wissen und Angaben des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) eingezeichnet.

Abbildung 2 (Seite 7)

Siegfriedkarte von Bremgarten:

Unbearbeiteter Ausschnitt von Bremgarten. Quelle AGIS.

Abbildung 3 (Seite 8)

Die Fussgänger Behelfsbrücke über die eingestürzte Drissgerstrossbrücke:

Bild selber aufgenommen im Frühling 2008 während einer Begehung der Drissgerstross. Es zeigt die Reste der eingestürzten Brücke sowie die für Fussgänger erstellte Hilfsbrücke.

Abbildung 4 (Seite 9)

Der heutige schnurgerade Waldweg:

Bild selber aufgenommen am 19. April 2008 während einer Begehung der Drissgerstross. Blickrichtung ist Bremgarten. Gut zu sehen ist neben der geraden Luftlinie die gleichmässige Steigung. Ebenfalls zu sehen ist, dass das alte Strassentrasse breiter ist als die heutige Strasse.

Abbildung 5 (Seite 9)

Kiesbett, das durch einen umgestürzten Baum freigelegt wurde:

Bild selber aufgenommen im Frühling 2008 während einer Begehung der Drissgerstross. Es wurde wenige Meter neben dem heutigen Waldweg aufgenommen und zeigt, dass die Strasse früher beiter war. Aufgenommen während einer Begehung und Analyse der Bautechnik der Drissgerstross am 19. April 2008

Abbildung 6 (Seite 11)

Übersicht Michaeliskarte:

Auf der Grundlage der Michaeliskarte, die via agis bezogen wurde, habe ich die Erkenntnisse der Kartenstudie hervorgehoben und im Text angesprochene Themen mit geographischer Zuordnungsmöglichkeit dargestellt.

Abbildung 7 (Seite 12)

Übersicht aktuelle Landeskarte:

Unbearbeiteter Zusammenschnitt der Kartenblätter 1090 und 1110 der Landeskarte 1:25000. Kartenblätter bezogen via IBW Technik AG, Wohlen.

Abbildung 8 (Seite 14)

Südümfahrung und tangierte bestehende Strassen:

Auf der Kantonskarte 1:5000 habe ich die bestehenden Strassen und die geplante Südümfahrung dargestellt. Kantonskarte bezogen via agis.

Abbildung 9 (Seite 15)

Projekt Einbahnring mit anschliessenden Hauptstrassen und Quartierstrassen:

Auf der Kantonskarte 1:5000 habe ich das Projekt Einbahnring dargestellt. Kantonskarte bezogen via agis.

Abbildung 10 (Seite 16)

Im Verkehrsrichtplan von Wohlen festgehaltene Massnahmen:

Auf der Kantonskarte 1:5000 habe ich die im Text beschriebenen Massnahmen des Verkehrsrichtplans dargestellt. Kantonskarte bezogen via agis.

Abbildung 11 (Seite 17)

Auszug aus dem kantonalen Belastungsplan:

Unbearbeiteter ausgeschnittener Auszug.

http://www.ag.ch/verkehr/de/pub/auto_und_lastwagen/verkehrserhebungen/belastungsplaene.php, 4.11.2008.

Abbildung 12 (Seite 17)

Auszug aus dem Wohler Anzeiger vom 22. Juli 2008. Ausgeschnitten und eingescannt. Entnommen einem Artikel von Daniel Marti über den Ausbau der Nutzenbachstrasse.

Abbildung 13 (Seite 18)

Kantonaler Richtplan:

Unbearbeiteter ausgeschnittener Auszug. Bezogen via agis.

Abbildung 14 (Seite 19)

Varianten des Ost-West-Transits durch Wohlen:

Darstellung der verglichenen Varianten. Als Grundlage für die selber neu gezeichnete Karte diente die Landeskarte 1:25000. Die Nordumfahrungsvariante wurde so gewählt und gezeichnet, dass eine zeitgemässe sinnvolle Strassenführung gegeben wäre.

Tabelle 1 (Seite 13)

Zuordnung Fahrten zu Fahrleistung:

Tabelle übernommen aus Verkehrserhebung von 1992, Seite 7, Tab. 2. Quelle Baudepartement des Kantons Aargau.

Tabelle 2 (Seite 22)

Nutzwertanalyse:

Selber erstellte Nutzwertanalyse.

II Literatur Quellen

Berg Walter, SNZ Ingenieurbüro AG, Zürich: Verkehrsrichtplan 1996. Bezogen bei Roger Isler.

Berg Walter, SNZ Ingenieurbüro AG, Zürich: Verkehrserhebung Wohlen vom September 1992. Bezogen beim Baudepartement in Aarau.

Bösch Ruedi und weitere, ViaStoria Heft 2002: „Kunststrassen“. Diverse Artikel zu Chausseestraszen.

Cuche Alain, Bundesamt für Strassen: NISTRA Nachhaltigkeitsindex für Strasseninfrastrukturprojekte. Stand August 2003.

http://www.astra.admin.ch/dienstleistungen/00129/00183/00187/index.html?lang=de&download=NHZLpZeg7t,Inp6l0NTU042l2Z6ln1acy4Zn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDdlN7hGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--, 12.11.2008.

Doswald Cornel: IVS⁴⁰ Dokumentation über das Kartenblatt 1090 Wohlen (bisher unveröffentlicht)

Doswald Cornel: IVS Dokumentation Kanton Aargau (bisher unveröffentlicht)

Doswald Cornel: IVS Dokumentation Strecke AG 42: Lenzburg – Henschiken – Dottikon – Bremgarten

Doswald Cornel, ViaStoria⁴¹ Heft 2006/1: „Vergessen und Verschwunden“. Artikel „Die Drissgerstross – eine politische Bauruine“.

Felder Pierre und weitere, Die Schweiz und ihre Geschichte: Lehrmittelverlag Zürich. Autoren: Pierre Felder, Helmut Meyer, Claudius Sieber, Heinrich Stähelin, Walter Steinböck, Jean-Claude Wacker; 1. Ausgabe 1998

⁴⁰ Inventar historischer Verkehrswege Schweiz

⁴¹ Via Storia: Zentrum für Verkehrsgeschichte

Infraconsult: Resultate der Nutzwertanalyse erstellt von Infraconsult im Auftrag des Baudepartements des Kantons Aargau. Autor nicht genannt.

http://www.bve.be.ch/site/bve_bve_akt_kapitel_6_resultate.pdf, 17.9.2008.

Kanton BE Baudepartement: Beispiel einer Nutzwertanalyse. Stand 2007. Autor unbekannt.

http://www.bve.be.ch/site/bve_aoev_pdf_ausschreibungen-erfa04mai2007-beispiel-nwa.pdf, 17.9.2008.

Löffel Ernst, Lehrer Berufsschule für Bauzeichner: Diverse Unterlagen erhalten während meiner Lehre als Bauzeichner. Datiert 1998 bis 2002. Thema Baustelleninstallation.

Marti Daniel, Wohler Anzeiger: Artikel vom 22. Juli 2008 über den Verkehrsrichtplan und die Südumfahrung.

Rüede Frank, Baudepartement Kanton AG: Prioritäten im Strassenbau, Dezember 2006, Autoren: Departement Bau, Verkehr und Umwelt Abteilung Verkehr und Ernst Basler und Partner AG, Zürich. Benutzt für Nutzwertanalyse.

http://www.ag.ch/verkehr/shared/dokumente/pdf/avk_prio-kurzbericht_2006.pdf, 30.9.2008.

Wikipedia Treibstoffverbrauch:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Treibstoffverbrauch>, 4.2.2009. Diverse anonyme Autoren.

Wohler Anzeiger: Artikel über die Motion zur Erstellung einer Behelfsbrücke über die eingestürzte Brücke der Drissgerstross, Datum und Autor unbekannt, wahrscheinlich 60er Jahre.

III Karten Quellen

AGIS, Geoportal des Kantons Aargau: Benutzt für eine allgemeine Analyse der Strassenverläufe. Michaeliskarte, Sigfriedkarte, Landeskarte und Verkehrserhebungen. www.ag.ch/agis diverse Aufrufe zwischen April 2008 und Februar 2009.

Landestopografie, Wabern: Landeskarte 1:25000 in (Planform und digital) Stand 2006. Benutzt für eine allgemeine Analyse der Strassenverläufe.

Landestopografie, Wabern: Swiss Map 100 (div. Landkarten auf CD-ROM) Erworben ca. 2000. Benutzt für allgemeine Analyse und eigene Karten.

Grundbuchpläne: Grundbuchpläne von Wohlen, Villmergen, Dintikon, Hendschiken. Eingesehen bei IBW Techik AG, Wohlen.

IV Andere Quellen

Doswald Cornel, Historiker Bremgarten: Interview vom 24. September 2008, bei ViaStoria, Zürich

Isler Roger, Einwohnerrat Wohlen: Gespräche zum Thema Drissgerstross und Verkehrsrichtplan.

Müller Heinz, Bauverwaltung Wohlen: Anfrage zum Thema Verkehrsrichtplan.

Rauschert Jeannette, stv. Staatsarchivarin Kanton AG: Anfrage und Besuche im Winter 2008. Themen Korrespondenz mit Bremgarten bezüglich Drissgerstross, Strassenprojekte um 1830.

Winterberg Sascha: Begehungen von Strassen

V Eigenständigkeitserklärung

Diese Seite entspricht Anhang 5 des Leitfadens Maturitätsarbeit Kurs 16 2008/09.

Betreuungsperson: Harry Spiess

<h3>Eigenständigkeitserklärung</h3>
--

von Sascha Winterberg

Ich erkläre, dass ich die Maturitätsarbeit ohne fremde Hilfe angefertigt und nur die im Literaturverzeichnis aufgeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Ort, Datum:

Unterschrift: