

Abstimmungsvorlage

3. März 2013

- 4 Lenzburg; A1-Zubringer,
Kantonsstrassen K 123 und K 247,
Projekt Neuhof;
Kreditbewilligung
Vom 4. Dezember 2012**

Hörzeitschrift für lesebehinderte Bürgerinnen und Bürger

Für blinde, seh- oder sonst lesebehinderte Bürgerinnen und Bürger bietet der Kanton Aargau die Erläuterungen des Regierungsrats zu den Abstimmungsvorlagen auch kostenlos als Hörzeitschrift an. Diese wird in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Bibliothek für Blinde und Sehbehinderte SBS im international anerkannten Daisy-Format produziert und auf einer CD verschickt. Bücher und Zeitschriften im Daisy-Format können auf speziellen Daisy-Playern, aber auch auf dem Computer oder auf allen MP3-fähigen CD- oder DVD-Playern abgespielt werden. Zusätzlich werden die Daisy-Dateien auf den Abstimmungsseiten des Kantons im Internet bereitgestellt: siehe www.ag.ch/abstimmungsvorschau.

Wenn Sie blind, seh- oder lesebehindert sind und die Erläuterungen des Regierungsrats an die Stimmberechtigten zu den Abstimmungsvorlagen in Zukunft als Daisy-Hörzeitschrift erhalten möchten, können Sie diese direkt bei der SBS abonnieren. Bitte melden Sie sich unter medienverlag@sbszh.ch oder Telefon 043 333 32 32.

Wünschen Sie mehr Informationen?

Weiterführende Informationen zur Vorlage
finden Sie unter dem folgenden Link:

www.ag.ch/abstimmungsvorschau

Sehr geehrte Damen und Herren
Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Der Regierungsrat unterbreitet Ihnen zusammen mit dem
Grossen Rat folgende Vorlage zur Abstimmung:

--- Inhaltsverzeichnis

4 Lenzburg; A1-Zubringer, Kantonsstrassen K 123 und K 247, Projekt Neuhof; Kreditbewilligung

Vom 4. Dezember 2012

Abstimmungsempfehlung	Seite 6
Erläuterung des Regierungsrats	Seite 7
Argumente der Vertreterin des Behördenreferendums	Seite 22
Abstimmungstext	Seite 23

_____Abstimmungsempfehlung

Der Grosse Rat hat am 4. Dezember 2012 mit 85 zu 40 Stimmen einen Grosskredit für die Anpassung des A1-Zubringers Knoten Neuhof in Lenzburg bewilligt.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen ein «JA» zu dieser Vorlage.

**Lenzburg;
A1-Zubringer, Kantonsstrassen
K 123 und K 247, Projekt Neuhof;
Kreditbewilligung**

Vom 4. Dezember 2012



Sehr geehrte Damen und Herren
Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

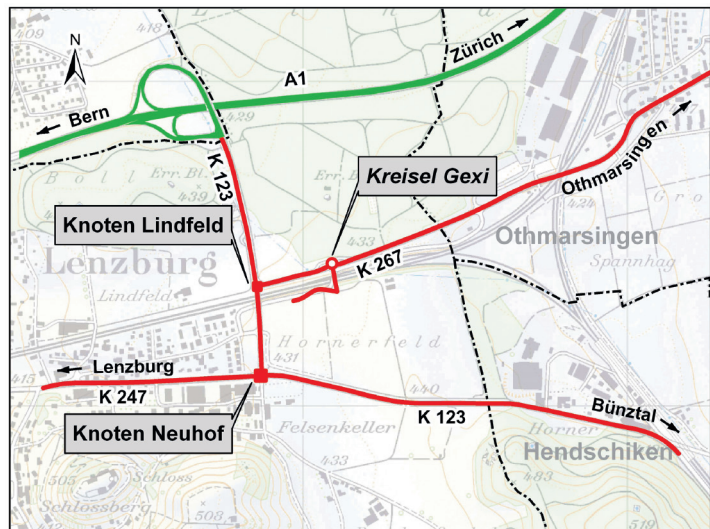
Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat am 4. Dezember 2012 den Kredit für die Realisierung des Projekts Knoten Neuhof in Lenzburg mit 85 zu 40 Stimmen beschlossen. Weiter hat der Grosse Rat den Kostenbeitrag der Stadt Lenzburg festgelegt und der Anpassung des Kantonsstrassennetzes, die mit dem Bau des Projekts Neuhof zusammenhängt, zugestimmt. 41 Mitglieder des Grossen Rats haben den Kreditbeschluss mit dem Behördenreferendum der Volksabstimmung unterstellt.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen, die Vorlage zum Projekt Neuhof Lenzburg anzunehmen.

Wieso ein Ausbau des Knotens NeuhoF in Lenzburg?



Knoten NeuhoF heute.



Strassennetz heute.

Schon heute sehr hohe Verkehrsbelastung weit über Kapazitätsgrenze

Über den Knoten Neuhof bei Lenzburg führen die Verkehrsverbindungen vom Bünztal und – via Lenzburg – vom Seetal (Hallwilersee) auf die Nationalstrasse A1, aber auch vom Bünztal nach Lenzburg und umgekehrt. Die Regionen Lenzburg, Bünztal und Seetal haben sich aufgrund ihrer Attraktivität in den letzten Jahren schnell entwickelt, was dazu führte, dass der Verkehr stark zunahm. Als Folge wurde sowohl das Bahn- wie auch das Busangebot vom Kanton stark ausgebaut, die Nachfrage ist gross. Dennoch ist der Strassenverkehr angewachsen und führt mittlerweile zu regelmässigen und lang andauernden Staus.

Daraus resultieren insbesondere die folgenden Probleme:

Knoten Neuhof: Die Leistungsfähigkeit des heute lichtsignalgesteuerten Knotens Neuhof am A1-Zubringer Lenzburg (K 123/K 247) genügt seit längerer Zeit nicht mehr. In den letzten wenigen Jahren hat sich diese Situation noch weiter verschärft. Nicht nur in den Spitzenstunden, sondern auch tagsüber treten Verkehrssituationen auf, in denen sich der Verkehr in allen drei Richtungen (Bünztal, Stadt Lenzburg und A1) weitläufig einstaut. Ursachen hierfür sind die grossen Verkehrsströme, die sich im Knoten Neuhof kreuzen. Der Stau bewirkt erheblichen Ausweichverkehr durch Quartiere und umliegende Ortschaften, insbesondere auch vom Bünztal via Dottikon zum A1-Anschluss Mägenwil.

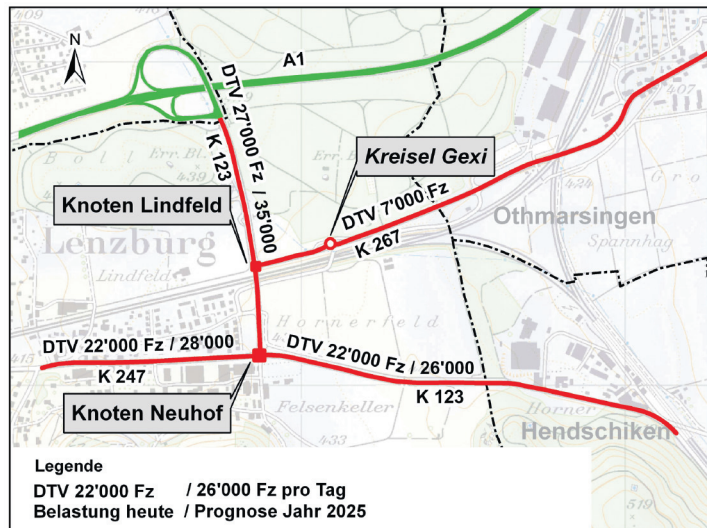
Knoten Lindfeld: Am Knoten Lindfeld kreuzen sich der Verkehr von Othmarsingen nach Lenzburg respektive von der A1 nach Othmarsingen mit den grossen Verkehrsströmen auf der K 123, was zu häufigen Unfällen führt. Das Kreuzen der Fahr-

A1-Zubringer Knoten Neuhof, Lenzburg; Kreditbewilligung

bahnen beim Einbiegen von und auf die K 267 ist sehr riskant und gefährlich geworden. Der Knoten Lindfeld ist daher ein kantonaler Unfallschwerpunkt.

Weiteres Verkehrswachstum zu erwarten

Die Verkehrsprognosen unterstreichen den grossen Handlungsbedarf: Die K 123 als A1-Zubringer ist heute mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 27'000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Bis ins Jahr 2025 ist eine Erhöhung auf rund 35'000 Fahrzeuge prognostiziert, resultierend aus dem noch zu erwartenden Wachstum aufgrund der guten Entwicklungspotenziale der Regionen Lenburg, Bünztal und Seetal. Richtung Bünztal liegt die Belastung heute bei 22'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Prognose für 2025 beträgt rund 26'000 Fahrzeuge.



Fahrzeugbelastung heute/Prognose 2025.

Welche Ziele werden mit dem Projekt Neuhof verfolgt?

Zielsetzung

Mit dem Projekt Neuhof sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Die Leistungsfähigkeit des Knotens Neuhof als regionaler Verkehrsknotenpunkt muss auf längere Sicht – für einen Zeitraum von 15–20 Jahren – sichergestellt werden.
- Der Unfallschwerpunkt Knoten Lindfeld muss verkehrssicher gestaltet werden.
- Der Verkehr von der A1 und vom Bünztal in Richtung Stadt Lenzburg muss auf die verfügbaren Strassenkapazitäten in Lenzburg abgestimmt werden.
- Die Lücken im kantonalen Radwegnetz müssen geschlossen werden.

Umfangreiche Variantenplanung

Im Verlaufe der mehrjährigen Planung wurden rund 20 Stossrichtungen und Varianten geprüft. Ein Ausbau des Knotens Neuhof mit zusätzlichen Fahrspuren auf einer Ebene konnte die erforderliche Kapazität ebenso wenig ausweisen wie ein «Grosskreisel» mit teilweisem Einbahnverkehr über die Knoten Neuhof, Horner, Gexi und Lindfeld. Ebenso wurden im Zug einer «Zweckmässigkeitsbeurteilung Bünztal» zur Entlastung des Knotens Neuhof Netzvarianten im Bünztal untersucht, wie die Westumfahrung Dottikon als eine neue Verkehrsspanne quer über das Bünztal zwischen Dottikon und Hendschiken. Keine dieser Varianten konnte genügen. Sie weisen hohe Kosten für den Infrastrukturausbau auf, und mit einer Netzvariante entstehen teilweise gewichtige Nachteile bei den Umweltauswirkungen (unter anderem Flächenbedarf, Beeinträchtigung Landschaftsbild).

Die Evaluation ergab, dass die Leistungsfähigkeit am Knoten Neuhof nur durch eine Entflechtung des Verkehrs aus dem Bünztal sichergestellt werden kann. Dies erfordert die Verkehrsführung in einer langen Unterführung (Tunnel Neuhof). Varianten mit Kurztunnels sind aufgrund der Topografie nicht wirtschaftlich. Varianten mit weit gespannten Überführungen sind unter dem Aspekt des Landschaftsschutzes nicht verträglich. Mit dieser Erkenntnis erübrigten sich weitergehende Analysen der andern untersuchten Varianten.

Ergänzend zeigten Verkehrsanalysen bezüglich der Wirkung der Kerntangente Lenzburg, dass der Verkehr vom Knoten Neuhof durch die Stadt Lenzburg in Spitzenstunden dosiert werden muss, um den Zentrumsverkehr in Lenzburg aufrecht erhalten zu können. Mit dieser Anforderung sind sämtliche Kreiselvarianten am Knoten Neuhof ausgeschieden.

Die Evaluation der Varianten für den Knoten Lindfeld zeigte, dass die sich kreuzenden Verkehrsbeziehungen getrennt werden müssen. Weder ein Kreisel noch eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung auf einer Ebene genügt dem Verkehrsaufkommen in unmittelbarer Nähe der Autobahnausfahrt.

Anforderungen an das Projekt Neuhof

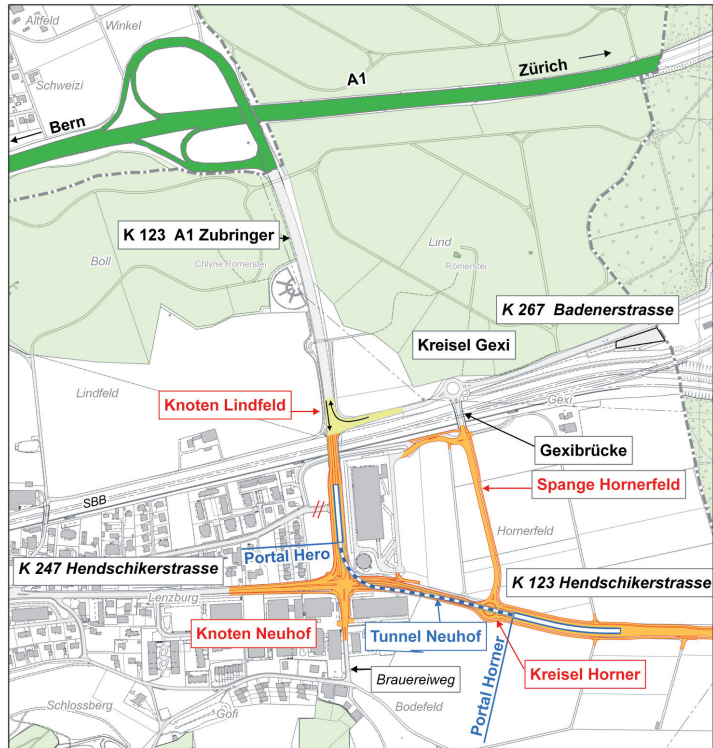
Die umfangreiche Variantenplanung zeigte, dass das Projekt Neuhof die folgenden Anforderungen erfüllen muss:

- Die Leistungsfähigkeit des **Knotens Neuhof** als regionaler Verkehrsknotenpunkt muss durch eine Entflechtung der Verkehrsströme sichergestellt werden (Tunnel Neuhof). Der Ausweichverkehr durch umliegende Dörfer wird dadurch vermieden.
- Am **Knoten Neuhof** muss der Verkehr von der A1 und vom Bünztal in Richtung Stadt Lenzburg durch Verkehrslenkung

auf die verfügbaren Strassenkapazitäten in Lenzburg abgestimmt werden. Die erforderlichen Stauräume am Knoten Neuhof sind so anzuordnen, dass die übrigen Verkehrsbeziehungen nicht behindert werden und ausserhalb des Siedlungsraums liegen.

- Am **Knoten Lindfeld** können die kritischen Linksabbiegebeziehungen von der A1 Richtung Othmarsingen respektive von der K 267 Richtung Lenzburg wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der K 123 nicht mehr auf gleichem Niveau über die K 123 geführt werden.
- Ein durchgehendes **Radwegnetz** für die beiden kantonalen Radrouten Lenzburg–Othmarsingen und Lenzburg–Bünzthal kann nicht auf oder entlang der K 123 geführt werden. Es braucht eine neue Verbindung.
- Für die zwei **Buslinien des öffentlichen Verkehrs** Lenzburg–Schloss und Lenzburg–Mägenwil muss der fahrplanmässige Betrieb durch Bevorzugung sichergestellt werden.

Die Projektbeschreibung in der Übersicht



Projektübersicht.

Der Tunnel Neuhof leitet den grössten Verkehrsstrom von der A1 kreuzungsfrei direkt Richtung Bünztal und umgekehrt

Kernstück des Projekts ist der zweispurige Tunnel Neuhof. Er leitet den Verkehr von der A1 direkt ins Bünztal respektive vom Bünztal zur A1.

Das Tunnelbauwerk unterquert den heutigen Knoten Neuhof und den geplanten Kreisel Horner. Die Gesamtlänge mit den beiden Tunnelrampen beträgt 645 m. Der Zugang zur Betriebszentrale dient zugleich als Fluchtweg.



Visualisierung Tunnel Neuhof, Portal Horner.

Der Knoten Neuhof wird mit einer Zuflussdosierung ausgestattet

Der Knoten Neuhof wird von der übergeordneten Verkehrsbeziehung von der A1 zum Bünztal und umgekehrt entlastet. Über den oberirdischen Knoten führen damit die noch verbleibenden Verkehrsbeziehungen A1–Lenzburg beziehungsweise Lenzburg–Bünztal und Lenzburg–Othmarsingen, die über eine Lichtsignalanlage gesteuert werden. Infolge der begrenzten Leistungsfähigkeit auf der Kerntangente Lenzburg wird am Knoten Neuhof in Verkehrsspitzenzeiten eine Zuflussdosierung erstellt. Dies bedingt die Erstellung von Stauspuren auf den Zufahrten von der A1 und vom Bünztal.



Visualisierung Knoten Neuhof nach Ausbau.

Die Spange Hornerfeld nimmt die Verkehrsbeziehungen zwischen Othmarsingen und Lenzburg auf

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Othmarsingen und Lenzburg sowie zwischen der A1 und Othmarsingen führen über die neue Spange Hornerfeld. Die Spange Hornerfeld bildet die Fortsetzung von der bestehenden SBB-Brücke Gexi zum neuen Kreisel Horner an der Hendschikerstrasse. Es handelt sich um einen Strassenneubau mit Radweg auf einer Länge von rund 300 m. Zwei Baumreihen, eine zwischen Strasse und Radweg, werten das Landschaftsbild auf. Zudem übernimmt die Querspange bei Tunnelsperrungen eine Umleitfunktion und stellt die Erschliessung der Industriezone Hornerfeld vom Bünztal und von Lenzburg her sicher.



Visualisierung neue Spange Hornerfeld.

Am Knoten Lindfeld entfallen die Linksabbiegebeziehungen

Der Verkehr Lenzburg–Othmarsingen und A1–Othmarsingen wird über die Spange Hornerfeld geführt. Am Knoten Lindfeld können dadurch die gefährlichen Linksabbiegebeziehungen aufgehoben werden. Damit wird der unfallträchtige Knoten saniert. Als Option wurde eine Unter- oder Überführung des Verkehrs von der A1 nach Othmarsingen (rund 2'500 Fahrzeuge pro Tag) untersucht. Es zeigte sich, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis eine Realisierung zum heutigen Zeitpunkt nicht zulässt. Eine spätere Realisierung bleibt möglich. Der Verkehr von der A1 nach Othmarsingen wird somit über die Knoten Neuhof, Horner und Gexi geführt.

Das Radwegnetz wird ergänzt

Für die zwei kantonalen Radrouten Lenzburg–Othmarsingen und Lenzburg–Bünztal werden separate Radwege und sichere Strassenquerungen erstellt. Damit werden die heute vorhandenen Lücken im kantonalen Radwegnetz geschlossen.

Busbevorzugung

Mit der Lichtsignalanlage am Knoten Neuhof wird der Bus bevorzugt. Zudem profitiert der Bus von der Verkehrsentsflechtung.

Welche Auswirkungen hat das Projekt Neuhof auf die Umwelt?

Das Projekt Neuhof wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterstellt. Die bereits durchgeführten Untersuchungen zum generellen Projekt zeigten, dass das Projekt umweltverträglich realisiert werden kann. Dies insbesondere darum, weil es zum grossen Teil im bestehenden Strassenraum realisiert werden kann. Die Hauptuntersuchung der UVP folgt im Bauprojekt.

Für das Projekt wird rund eine Hektare Land beansprucht. Rund 0,85 ha sind Fruchtfolgeflächen, davon entfallen 0,5 ha auf die Spange Hornerfeld inklusive Radweg. Die Spange Hornerfeld bildet räumlich die Abgrenzung zum unverbaubaren Siedlungstrenngürtel nach Osten gemäss Richtplan.

Gemäss Baugesetz ist bei öffentlichen Bauvorhaben für Anlagen ausserhalb des Baugebiets, welche das Landschaftsbild massgeblich beeinflussen, ein Betrag für den ökologischen Ausgleich im Umfang von 3 % der Baukosten zu leisten. Da sich innerhalb des Projektperimeters keine Aufwertungsmassnahmen anbieten, die genügend Wirkung erzielen, wird der Betrag in den kantonalen Ausgleichsfonds einbezahlt.

_____Wieviel kostet das Projekt Neuhof, und wer trägt die Kosten?

Die Gesamtkosten betragen 75,35 Millionen Franken

Die gesamten Projektkosten sind auf 75,35 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2012). Sie beinhalten nebst den Projektierungs- und Baukosten auch den Landerwerb und die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen.

Lenzburg leistet einen Beitrag von 2,84 Millionen Franken

Die Stadt Lenzburg trägt gemäss dem Kantonsstrassendekret 3,8 % der gesamten Projektkosten von 75,35 Millionen Franken. Dies ergibt einen Gemeindebeitrag von 2,84 Millionen Franken.

Der Kostenanteil des Kantons beträgt 72,51 Millionen Franken

Der Kanton Aargau trägt somit 72,51 Millionen Franken. Die Finanzierung dieses Betrags ist über die zweckgebundene Spezialfinanzierung Strasse (Strassenkasse) sichergestellt.

_____Welches sind die Konsequenzen einer Ablehnung des Projekts Neuhof?

Wenn das Projekt Neuhof nicht realisiert werden kann, bleiben der Knoten Neuhof und der bestehende Autobahnanschluss für den Raum Lenzburg und das Bünztal in der heutigen Form bestehen. Als Folge davon werden die Stausituationen und der belastende Ausweichverkehr durch Quartiere und die umliegenden Ortschaften weiter zunehmen. Die vielen Staustunden und das steigende Unfallrisiko auf den Ausweichrouten verursachen beträchtliche volkswirtschaftliche Kosten und werden die Entwicklung der Regionen Lenzburg, Bünztal und Seetal einschneidend behindern. Der Unfallschwerpunkt am Knoten

Lindfeld bleibt ebenso bestehen wie die Lücken im Radwegnetz und die Behinderung des Busverkehrs durch Staus. Müsste zur längerfristigen Entlastung des Knotens Neuhof entgegen den Erkenntnissen aus den durchgeführten Planungen eine Alternativstrecke, wie eine Querspange vom Bünztal zum A1-Anschluss Mägenwil zwischen Dottikon und Hendschiken, gebaut werden, so würde diese Lösung wesentlich höhere Kosten verursachen und weniger Wirkung erzielen als das vorliegende Projekt Neuhof und zudem einen hohen Verbrauch an Landwirtschaftsflächen verursachen.

Argumente der Minderheit im Grossen Rat

Dass Handlungsbedarf besteht, um die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sicherzustellen, ist grundsätzlich unbestritten. Die Mehrheit des Grossen Rats hat der Vorlage denn auch deutlich zugestimmt. Eine Ratsminderheit von 41 Stimmen hat das Behördenreferendum ergriffen. Sie erachten das Projekt als überrissen und unausgewogen. Alternativlösungen seien nicht geprüft worden, und die Spange Hornerfeld sei nicht nötig. Sie vermissen zudem eine Route für den Langsamverkehr und eine Busspur. Stattdessen werde der Weg für eine Vierspurstrasse ins Bünztal geebnet.

Der Regierungsrat macht geltend

Der Regierungsrat erachtet übereinstimmend mit dem Stadtrat Lenzburg das vorliegende Projekt Neuhof Lenzburg als ziel führend. Es stellt sicher, dass die definierten Zielsetzungen (erhöhte Leistungsfähigkeit Knoten Neuhof, Eliminierung Unfallschwerpunkt Knoten Lindfeld, Zuflussdosierung in die Stadt Lenzburg, Schliessung Lücke im kantonalen Radwegnetz und Busbevorzugung) erreicht werden. Dieses Projekt erfordert entsprechende Investitionen, die gegenüber dem Gesamtnutzen sorgfältig abgewogen wurden. Durch das Projekt werden die Erreichbarkeit und die Standortattraktivität als regionale Stärke des Bünztals, des Seetals und der Stadt Lenzburg wesentlich verbessert. Zudem wird die Situation für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr aufgewertet, was der Gesamtstrategie des Regierungsrats entspricht. Am Knoten Lindfeld lässt sich als Option mit einer zweiten Ausbaustappe (Über- oder Unterführung nur für Verkehr von der A1) die Kapazität der Gesamtanlage bei nachgewiesenem Bedarf leicht steigern. Mit diesem Projekt kann langfristig auf eine alternative, neue und wesentlich aufwändigere Verkehrsspanne quer über das Bünztal zwischen Dottikon und Hendschiken verzichtet werden. Unter diesem Aspekt sind die benötigten finanziellen Mittel sinnvoll eingesetzt. Der Regierungsrat anerkennt, dass die neue Spanne Hornerfeld unabdingbar ist, um am Knoten Lindfeld unfallträchtige Linksabbiegebeziehungen zu vermeiden, und auch, um bei Tunnelsperrungen eine Umleitfunktion zu haben sowie die Erschliessung der Industriezone Hornerfeld auch vom Bünztal und von Lenzburg her sicherzustellen.

In Abwägung aller Aspekte erachtet der Regierungsrat das vorliegende Projekt Neuhof Lenzburg als vertretbar, ausgewogen und zweckmässig.

Argumente der Vertreterin des Behördenreferendums

Mit der Anbindung ans Nationalstrassennetz über den Anschluss Lenzburg Anfang der 60er-Jahre des letzten Jahrhunderts setzte auch in der Region, insbesondere im unteren Bünztal, ein zunächst willkommenes, starkes wirtschaftliches Wachstum ein. Inzwischen werden immer mehr die negativen Folgen dieser Entwicklung sichtbar, und Besinnung tut not. Nicht der stetige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist ein zukunftsfähiges Szenario, sondern die verstärkte Nutzung lokaler und regionaler Ressourcen zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Herstellung und Fertigung von Produkten mit hoher regionaler Wertschöpfung. Dies dank kurzen Wegen und hoher Identifikation von Produkt und Region. Geistige statt physische Mobilität ist gefragt!

Hinsichtlich einer menschen-, umwelt- und klimafreundlichen Verkehrspolitik und hinsichtlich einer langfristigen Raumplanung ist das Projekt Knoten Neuhof in der vorliegenden Form entschieden abzulehnen. Das Kostenvolumen des geplanten Ausbaus des Knotens Neuhof mit der Spange Hornerfeld und dem Tunnel steht in keinem Verhältnis zur erhofften Verflüssigung des Verkehrs. Der stetige Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist kein zukunftsfähiges Szenario, sondern fördert die Zersiedelung und funktionale Entmischung und richtet einen grossen ökologischen Schaden an. Was es braucht, ist eine überregionale Raum- und Verkehrsplanung mit einer klaren Bevorzugung des Langsamverkehrs und des ÖV und keine kostenintensiven Scheinlösungen, welche das Verkehrswachstum weiter ankurbeln.

Das Behördenreferendum wurde von den Grünen ergriffen und von der SP und den Grünliberalen unterstützt.

Die Referendumsvorlage lautet:

**Lenzburg; A1-Zubringer, Kantonsstrassen K 123
und K 247, Projekt Neuhof; Grosskredit**

Vom 4. Dezember 2012

Der Grosse Rat des Kantons Aargau

beschliesst:

Für den Bau des Projekts Neuhof am A1-Zubringer Lenzburg wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 72'513'000.– beschlossen (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2012, Indexstand von 236,3). Der Grosskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

Aarau, 4. Dezember 2012

Präsidentin des Grossen Rats
SCHOLL-DEBRUNNER

Protokollführer
SCHMID

