

## Abstimmungsvorlage

9. Juni 2013

- 3 Brugg/Windisch;  
K 128, Südwestumfahrung Brugg;  
Kreditbewilligung  
Vom 5. März 2013



## 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 SBS, Schweizerische Bibliothek für Blinde, Seh- und Lesebehinderte, 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](http://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@sbs.ch](mailto:medienverlag@sbs.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](http://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

### **3 Brugg/Windisch; K 128, Südwestumfahrung Brugg; Kreditbewilligung**

Vom 5. März 2013

Abstimmungsempfehlung	Seite 6
Erläuterung des Regierungsrats	Seite 7
Argumente der Vertreterin des Behördenreferendums	Seite 27
Abstimmungstext	Seite 29

**\_\_\_\_\_Abstimmungsempfehlung**

**Der Grosse Rat hat am 5. März 2013 mit 80 zu 45 Stimmen einen Grosskredit für die Südwestumfahrung Brugg bewilligt.**

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

**Brugg/Windisch;  
K 128, Südwestumfahrung Brugg;  
Kreditbewilligung**

**Vom 5. März 2013**



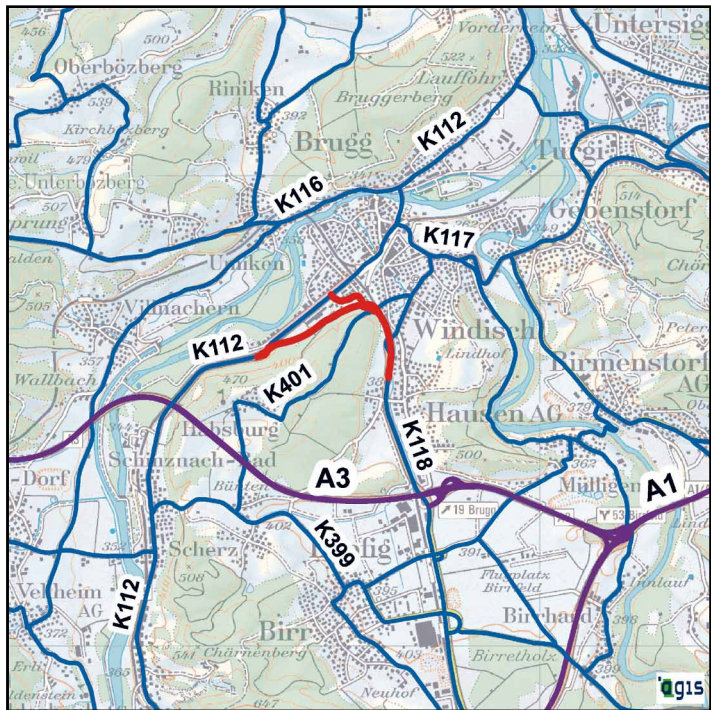
Sehr geehrte Damen und Herren  
Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat am 5. März 2013 den Kredit für den Bau der Südwestumfahrung Brugg mit 80 zu 45 Stimmen beschlossen. Weiter hat der Grosse Rat die Kostenbeiträge der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch festgelegt sowie der Anpassung des Kantonsstrassennetzes, die mit dem Bau der Südwestumfahrung Brugg zusammenhängt, zugestimmt. 46 Mitglieder des Grossen Rats haben den Kreditbeschluss mit dem Behördenreferendum der Volksabstimmung unterstellt.

Regierungsrat und Grosser Rat empfehlen Ihnen, die Vorlage zur Südwestumfahrung Brugg anzunehmen.

Wieso eine Südwestumfahrung Brugg?

Das Kantonsstrassennetz im Raum Brugg-Windisch ist geprägt durch eine starke Verkehrsbeziehung auf der Aaretalstrasse K 112 von Schinznach-Bad her, respektive vom unteren Aaretal durch das Zentrum Brugg und Windisch zum Anschluss Brugg der Nationalstrasse A3 und ins Birrfeld. Die Inbetriebnahme der Nationalstrasse A3 Frick–Birrfeld im Oktober 1996 brachte zwar eine beachtliche Entlastung von Brugg und Windisch, insbesondere auch vom Schwerverkehr. Durch das Zentrum Brugg und Windisch verbleibt aber der regionale Verkehr aus dem Aaretal und aus dem Raum Bözberg in Richtung Nationalstrassen A1 und A3 und ins Birrfeld.



Übersicht Verkehrssystem Brugg-Windisch (rot: Südwestumfahrung Brugg).

## Südwestumfahrung Brugg; Kreditbewilligung

### Verzicht auf den Halbanschluss Schinznach

Der Grosse Rat entschied gemäss Botschaft des Regierungsrats 07.25 vom 14. Februar 2007, dass auf die Realisierung des Halbanschlusses Schinznach definitiv verzichtet wird. Dieser Halbanschluss war vorgesehen, um den Verkehr aus dem Aaretal direkt auf die Nationalstrasse A3 zu leiten. In der Botschaft wurde damals auf die Wichtigkeit der Südwestumfahrung Brugg hingewiesen, indem erwähnt wurde: *Durch den Bau der Aaretalstrasse südlich der Bahnlinie (Südwestumfahrung Brugg) wird die direkte Zufahrt zur Nationalstrasse A3 markant verbessert und die Durchfahrt von Brugg als Zufahrt zur A3 aus dem Aaretal gemieden.* Die Südwestumfahrung Brugg wurde daher am 8. Mai 2007 vom Grossen Rat im kantonalen Richtplan festgesetzt.

### Überlastung von Brugg und Windisch

Brugg und Windisch sind hauptsächlich durch die starke Verkehrsbeziehung vom unteren Aaretal zu den Autobahnanschlüssen A3/A1 im Birrfeld über lange Zeit überlastet, aber auch durch den Verkehr aus dem westlichen Aaretal von Aarau her. Insbesondere die Unterführung Neumarkt als einzige Kantonsstrassen-Unterquerung der wichtigen SBB-Linie durch Brugg ist ein Nadelöhr. Dies führt zu einem starken Ausweichverkehr von der Aarauerstrasse (K 112) über den Bahnübergang Unterwerkstrasse (Gemeindestrasse) in Brugg West und durch das Wohngebiet Rütönen zur Hauserstrasse (K 118) in Windisch. Wegen der starken Verkehrsbelastung und Staus kann auch der öffentliche Bus den Fahrplan oft nicht einhalten. Auch der zunehmende Durchgangsverkehr von Windisch nach Habsburg auf der K 401 belastet das teils enge Quartier Rütönen auf der Habsburgerstrasse und vermindert die Wohnqualität stark.

## Südwestumfahrung Brugg; Kreditbewilligung

Zudem ist das Gewerbe- und Industriegebiet Brugg-Windisch heute Richtung Süden nur über eine private einspurige Schwer- verkehrspiste mit dem A3-Zubringer Hausen verbunden. Die bestehende Erschliessung über die gefährlichen Bahnübergänge ist für eine weitere Entwicklung im Gewerbe- und Industrie- gebiet Brugg-Windisch ungenügend.



*Verkehrsbelastung am Knoten Neumarkt in Brugg.*



*Bahnübergang Unterwerkstrasse an Aarauerstrasse in Brugg.*

## Südwestumfahrung Brugg; Kreditbewilligung



*Aarauerstrasse bei Bahnübergang Unterwerkstrasse in Brugg.*



*Ausweichverkehr durch Wohngebiet Rüteneu in Windisch.*

### Welche Ziele werden mit der Südwestumfahrung Brugg verfolgt?

#### Ziele für die Südwestumfahrung

Mit der Südwestumfahrung Brugg sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Anstelle des A3-Halbanschlusses Schinznach soll der Durchgangsverkehr vom westlichen Aaretal (K 112) siedlungsverträglich direkt über die Südwestumfahrung zum A3-Anschluss Brugg respektive ins Birrfeld geführt werden. Dadurch

werden der Bahnhofplatz Brugg, der Knoten Neu-  
markt und die K 401 Habsburgerstrasse in Windisch vom  
Durchgangsverkehr aus dem westlichen Aaretal entlastet.

- Der Durchgangsverkehr vom westlichen Aaretal zum A3-  
Anschluss Brugg über Schinznach-Bad–Scherz–Lupfig soll  
vermieden werden. Damit können sich die Gemeinden  
Scherz und Lupfig besser als attraktive Wohnorte entwi-  
ckeln.
- Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zum Bahnhof Brugg  
soll erhöht werden, damit die Anschlüsse an den Bahnver-  
kehr in Brugg gewährleistet werden können.
- Das Industrie- und Gewerbegebiet Brugg-Windisch, das  
zum kantonalen Entwicklungsschwerpunkt gehört, soll  
siedlungsverträglich an das übergeordnete Strassennetz  
nach Westen und Süden an den A3-Anschluss Brugg res-  
pektive das Birrfeld angeschlossen werden.
- Die Gemeindestrassen in Brugg und Windisch sollen vom  
Ausweich- und Schleichverkehr durch die Wohnquartiere  
entlastet werden. Insbesondere soll auch das enge Rütenen-  
quartier in Windisch vom Durchgangsverkehr nach Habs-  
burg und Scherz entlastet werden. Die Verkehrssicherheit  
wird dadurch auf den entlasteten Strassen erhöht.
- Die gefährlichen Bahnübergänge entlang der Aarauerstrasse  
(K 112) sollen aufgehoben oder sicherer gestaltet werden.
- Die im Richtplan des Kantons Aargau aufgeführte Ver-  
bindungs- und Erschliessungsstrasse vom Kreisel Bachtal-  
en (K 117) zum Kreisel Unterwerkstrasse (Projektname  
neue K 118 Nordumfahrung Windisch, selbständiges Pro-  
jekt, nicht Gegenstand dieser Vorlage) soll westlich über die  
Südwestumfahrung die Verbindung zum A3-Anschluss  
Brugg respektive ins Birrfeld gewährleisten können.

### Südwestumfahrung als Teil der verkehrlichen Gesamtlösung

Die Südwestumfahrung Brugg steht in einem grossräumigen verkehrlichen Zusammenhang. In der Region Brugg-Windisch-Baden geht es vor allem um eine optimale Lösung des Verkehrs aus dem unteren Aaretal und vom westlichen Aaretal Richtung Schweizer Mittelland. Dies gelingt nur mit einer Gesamtlösung, welche etappiert realisierbar ist und aus den folgenden aufeinander abgestimmten und aufwärts kompatiblen Elementen besteht:

- Südwestumfahrung Brugg (Gegenstand dieser Vorlage)
- Verkehrsmanagement Brugg Regio
- Nordumfahrung Windisch
- Baldeggtunnel

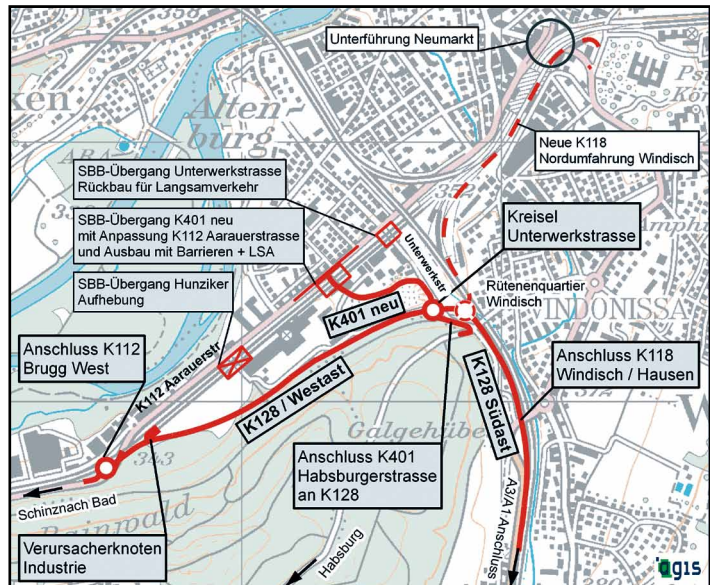
Die Südwestumfahrung ist die Grundvoraussetzung, dass die anderen drei Elemente überhaupt realisiert werden können. Sie erzielt für sich selbst bereits grosse Wirkung und hat ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis, gerade auch durch die gute Anbindung des Gewerbe- und Industriegebiets Brugg-Windisch an das westliche Aaretal, die A3 und das Birrfeld. Darauf aufbauend können die weiteren Elemente realisiert werden, wenn der Bedarf gegeben ist. Der Nutzen der Südwestumfahrung besteht aus der teilweisen Verkehrsentslastung des Bahnhofplatzes Brugg und der Unterführung Neumarkt, der erhöhten Siedlungsqualität, der Verbesserung der Verkehrssicherheit (Sanierung der gefährlichen Bahnübergänge, Entlastung der Quartierstrassen) sowie der verbesserten Erreichbarkeit (auch im öffentlichen Verkehr) und der erhöhten Standortattraktivität des Entwicklungsschwerpunkts Brugg-Windisch. Der Nutzen kann mit der Umsetzung des Verkehrsmanagements Brugg Regio verbessert werden. Die Nordumfahrung Windisch (neue K 118) leitet den Verkehr vom Knoten Neumarkt über den Kreisel Bachtalen zur Südwestumfahrung, nimmt den Erschliessungsverkehr südlich des Bahnhofs auf (z. B. Brugg

## Südwestumfahrung Brugg; Kreditbewilligung

Kabel AG, neue Quartierschliessung) und entlastet so das Zentrum von Windisch stark.

Der Knoten Neumarkt bleibt trotz Südwestumfahrung ein hoch belasteter Knoten, der staugefährdet bleiben wird. Nur durch den Bau des Baldeggtunnels kann längerfristig realistischerweise eine gewisse Entlastung erzielt werden, indem der Verkehr aus dem unteren Aaretal über diesen Tunnel zur A1 in Baden West geleitet wird. Modellberechnungen zeigen aber, dass die Entlastung nicht so gross sein wird, dass ein Verzicht auf die Südwestumfahrung Brugg zu verantworten wäre. Es gilt auch zu berücksichtigen, dass noch sehr grosse Unsicherheiten bezüglich der Realisierung eines Baldeggtunnels bestehen.

### Die Projektbeschreibung in der Übersicht



Projektübersicht Südwestumfahrung Brugg.

Die Linienführung der Südwestumfahrung Brugg nimmt Rücksicht auf die topografischen Gegebenheiten sowie auf den Wald. Die Fahrbahnbreite beträgt 7 m. Die Südwestumfahrung Brugg besteht aus drei Abschnitten:

### K 128 Südast

Der Abschnitt K 128 Südast umfasst die Neuanlage der Kantonsstrasse auf einer Länge von ca. 1000 m als Verlängerung der Umfahrung Hausen. Beim Anschluss Hausen wird die neue Strasse niveaufrei mittels Auffahrtsrampen an die bestehende Kantonsstrasse K 118 beim Kreisel Baschnagel Windisch angeschlossen. Dazu wird eine neue Brücke benötigt. Das Strassentrassee läuft ab dem Anschluss Hausen parallel zur Bahnlinie, unterquert die bestehende Habsburgerstrassenbrücke und führt dann westwärts bis zur Unterwerkstrasse. Der Anschluss der Habsburgerstrasse K 401 sowie des neuen Abschnitts der K 401 führt über den Kreisel Unterwerkstrasse. Mit einem zweiten Kreisel kann später die Nordumfahrung Windisch (neue K 118) angeschlossen werden. Gegenüber dem Siedlungsgebiet wird eine Lärmschutzwand erstellt. Die heutige Radwegverbindung vom Birrfeld nach Brugg bleibt bestehen.



*Visualisierung Südast mit Auffahrtsrampen und neuer Brücke.*

Im Südast enthalten ist der Anschluss der K 401 Habsburgerstrasse. Heute führt die Strasse von Windisch nach Habsburg durch das enge Rütenequartier. Neu wird die Strasse von Habsburg an den Kreisel Unterwerkstrasse angeschlossen. Damit wird das Rütenequartier vom Durchgangsverkehr vollständig entlastet und die Wohnqualität und die Sicherheit stark erhöht.

Das Projekt umfasst auch die Sanierung der bestehenden K 401 im Abschnitt Windisch, welcher nachher an die Gemeinde abgetreten wird.

### K 401 neu

Der Abschnitt K 401 neu umfasst die neue Verbindung vom Kreisel Unterwerkstrasse zur K 112 Aarauerstrasse. Der neue Kantonsstrassenabschnitt weist eine Länge von ca. 550 m auf und gewährleistet auch die Erschliessung der anstossenden Parzellen. Auf der K 112 Aarauerstrasse werden die Einspurstrecken verlängert und der Bahnübergang verbreitert, sodass er mit LKW befahren werden kann. Die Sicherung des Bahnübergangs erfolgt mit Barrieren und einer Lichtsignalanlage. Zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger wird auf der Aarauerstrasse K 112 eine Fussgängerschutzinsel erstellt. Der SBB-Bahnübergang Unterwerkstrasse wird zurückgebaut und ist nur noch für den Langsamverkehr benutzbar. Im Bereich des Bahnübergangs wird auf der Kantonsstrasse K 112 eine Fussgängerschutzinsel erstellt.

Mit der neuen Verbindung K 401 und dem ausgebauten Anschluss an die Aarauerstrasse K 112 wird für die Industrie- und Wohngebiete Brugg West eine optimale Verbindung Richtung Süden ins Birrfeld geschaffen.



*Visualisierung Unterwerkstrasse mit Anschluss K 401 neu.*



*Visualisierung Bahnübergang K 401 neu an K 112 Aarauerstrasse mit Abbiegespuren und Lichtsignalanlage.*

### K 128 Westast

Der Abschnitt K 128 Westast umfasst die Neuanlage der Kantonsstrasse auf einer Länge von ca. 1550 m vom neuen Kreisell Unterwerkstrasse bis zum neuen Anschluss Brugg West. Der neue Kantonsstrassenabschnitt führt ab dem neuen Kreisell Unterwerkstrasse entlang dem Nordhang des Wülpelsbergs über

## Südwestumfahrung Brugg; Kreditbewilligung

eine parallel zur SBB zu erstellende Brücke zum neuen Kreisels-Anschluss Brugg West. Der westliche Teil des Industriegebiets wird mit einem Knoten (Verursacherknoten zulasten Grundeigentümer) an die Umfahrungsstrasse angeschlossen. Der gefährliche Bahnübergang ins Hunziker-Areal wird aufgehoben.

Für Wanderinnen und Wanderer wird eine Verbindung vom Naherholungsgebiet Wildschachen zum Waldwegnetz des Wülpsbergs erstellt. Wenn aufgrund einer allfälligen Umnutzung des Industriegebiets das Bedürfnis nach einer weiteren Fussgängerquerung entsteht, wird diese bei Bedarf vom Kanton später realisiert.



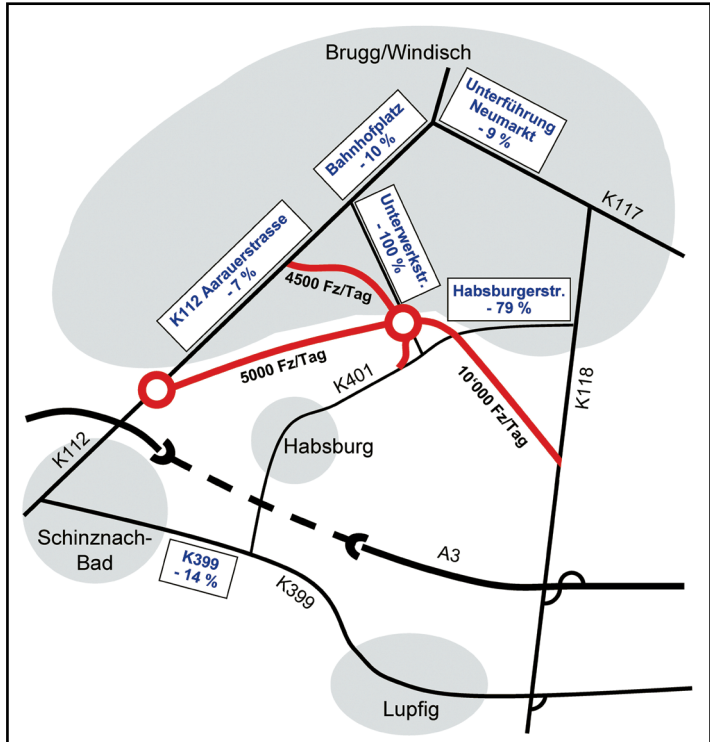
*Visualisierung Anschluss K 112 Brugg West.*

### Welche Auswirkungen hat das Projekt auf den Verkehr?

Die verkehrlichen Auswirkungen sind mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells untersucht worden. In der nachfolgenden

## Südwestumfahrung Brugg; Kreditbewilligung

Abbildung sind für den Prognosezustand 2025 die Verkehrsbelastungen auf der Südwestumfahrung sowie die Abnahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs in Prozenten auf den wichtigsten umliegenden Achsen dargestellt.



*Schema verkehrliche Auswirkungen der Südwestumfahrung, Abnahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs in Prozent.*

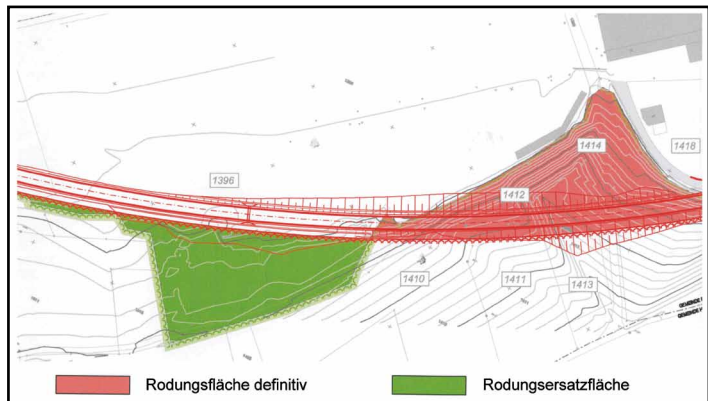
Die Südwestumfahrung Brugg erfüllt die gesetzten Ziele und bewirkt eine Entlastung auf den wichtigsten umliegenden Achsen. So wird zum Beispiel die Achse Bad Schinznach nach Lupfig um 14% entlastet, der Bahnhofplatz Brugg um 10%. Die Wirkung wird mit einem Verkehrsmonitoring überwacht und mit dem Verkehrsmanagement Brugg Regio verstärkt.

**Welche Auswirkungen hat das Projekt auf die Umwelt?**

Das Projekt Südwestumfahrung Brugg wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen. Die bereits durchgeführten Untersuchungen zum generellen Projekt zeigten, dass das Projekt umweltverträglich realisiert werden kann. Die Hauptuntersuchung der UVP folgt im Bauprojekt.

Die Südwestumfahrung Brugg hat nur einen vernachlässigbaren Einfluss auf das Wachstum der Gesamtverkehrsleistung in der Region Brugg-Windisch. Deshalb ergeben sich auch keine wesentlichen projektbedingten Mehremissionen von Luftschadstoffen. In den verkehrlich entlasteten Quartieren verbessert sich hingegen die Luftqualität stark, und die Lärmbelastung wird wesentlich reduziert.

Neben Industrie- und Arbeitszone beansprucht das Vorhaben das Kulturland (Landwirtschaftsland) mit nur 0,42 ha gering. Für die Waldrodungen sind im gleichen Umfang im Projektperimeter Ersatzaufforstungen vorgesehen, sodass die Waldfläche gleich bleibt.



*Rodung und Ersatzaufforstung, Ausschnitt K 128 Westast.*

Das Vorhaben befindet sich in einem durch bestehende Industriezonen und Verkehrsträger landschaftlich vorbelasteten Gebiet. Das Trasse verläuft beim Westast K 128 entlang dem Übergang Wald-/Industrieareal, sodass die neue Strasse einzig dazu führt, dass der Waldrand um die Strassenbreite nach Süden verschoben wird. Der Südast K 128 führt entlang der Bahnlinie und beeinflusst daher die Landschaft wenig. Das Naherholungsgebiet, das durch Fusswege erschlossen bleibt, wird durch die Südwestumfahrung nur unwesentlich betroffen, weil die Strasse dem Industrieareal folgt.

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. Als ökologische Ausgleichsmassnahmen sind im Projekt ein Amphibiendurchlass mit Leitmauern beim Westast und eine ökologische Längsvernetzung entlang der Stützmauer zum Industrieareal enthalten. Für weitere Massnahmen wurde in den Gesamtkosten ein Betrag von rund 0,6 Millionen Franken integriert, welcher später zur Mitfinanzierung von grösseren Projekten in den Bereichen Ökologie, Natur und Landschaft in der Region Brugg (zum Beispiel Wildtierkorridor nördlich Schinznach-Bad) einzusetzen ist.

### Wieviel kostet das Projekt, und wer trägt die Kosten?

Die Gesamtkosten betragen 46,45 Millionen Franken

Die gesamten Projektkosten sind auf 46,45 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2010). Sie beinhalten nebst den Projektierungs- und Baukosten auch den Landerwerb und die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen:

## Südwestumfahrung Brugg; Kreditbewilligung

K 128 Südast:	Fr. 20'790'000.–
K 401 neu:	Fr. 6'580'000.–
K 128 Westast:	Fr. 19'080'000.–
Gesamtkosten:	Fr. 46'450'000.–

### Der Kostenanteil des Kantons beträgt 36,92 Millionen Franken aus der Strassenkasse

Der Kanton Aargau trägt 36,92 Millionen Franken. Die Finanzierung dieses Betrags ist über die zweckgebundene Spezialfinanzierung Strasse (Strassenkasse) sichergestellt. Es werden daher keine allgemeinen Steuergelder beansprucht.

### Die Stadt Brugg und die Gemeinde Windisch leisten einen Kostenanteil von 5,21 Millionen Franken

Die Stadt Brugg leistet einen Interessenbeitrag an den Südast K 128 und einen Innerortsbeitrag an die neue K 401 von insgesamt 4,41 Millionen Franken. Die Gemeinde Windisch leistet Innerortsbeiträge an die Sanierung der Habsburgerstrasse und an die neue K 401 von insgesamt 0,8 Millionen Franken.

Die Bevölkerung der Stadt Brugg hat ihrem Beitrag am 23. September 2012 mit einem Ja-Stimmenanteil von 60% zugestimmt. Seitens der Gemeinde Windisch erübrigte sich eine Beschlussfassung über ihren Kostenbeitrag, da dieser lediglich Beiträge an Innerortsstrecken gemäss Kantonsstrassendekret umfasst.

### Die Grundeigentümer und die SBB leisten einen Kostenanteil von 4,32 Millionen Franken

Die SBB beteiligt sich an der Sanierung der Bahnübergänge mit pauschal 0,52 Millionen Franken. Die Grundeigentümer haben sich bereit erklärt, für die durch die Erschliessung entstehenden Vorteile einen Interessenbeitrag von pauschal 2,86 Millionen Franken zu leisten. Die Hunziker Baustoffe AG

finanziert den Verursacherknoten Industrie zu 100% und leistet auch an den neuen Kreisel und an das Brückenbauwerk einen Beitrag von 20%. Dies ergibt einen Beitrag von pauschal 0,94 Millionen Franken. Insgesamt beteiligen sich die Grundeigentümer mit pauschal 3,8 Millionen Franken an den Kosten.

### Welches sind die Konsequenzen einer Ablehnung des Projekts?

Wenn das Projekt für die Südwestumfahrung Brugg nicht realisiert werden kann, fehlt das erste Element der verkehrlichen Gesamtlösung für die Region Brugg und Windisch. Weder kann das Verkehrsmanagement zweckmässig realisiert werden noch die Nordumfahrung Windisch. Die ausgewiesene Entlastung des Bahnhofplatzes Brugg und des Knotens Neumarkt findet ebenso wenig statt wie die Entlastung der Wohnquartiere vom Ausweich- und Schleichverkehr (vor allem Rütenequartier in Windisch). Dies bedeutet, dass die negativen Auswirkungen auf die Siedlungsqualität und die Verkehrssicherheit weiter zunehmen werden. Die gefährlichen SBB-Niveauübergänge an der Aarauerstrasse K 112 in Brugg können nicht zweckmässig saniert werden. Die ungenügende Anbindung des Gewerbe- und Industriegebiets Brugg-Windisch an die A3 und ans Birrfeld bleibt bestehen. Das in Planung befindliche Verkehrsmanagement kann seine Wirkung nicht entfalten, da die Entlastungsachsen fehlen.

### Argumente der Minderheit im Grossen Rat

Dass Handlungsbedarf besteht, um das Nadelöhr Unterführung Neumarkt und die vom Ausweichverkehr betroffenen Wohnquartiere zu entlasten sowie die Verkehrssicherheit sicherzustellen, ist grundsätzlich unbestritten. Die Mehrheit des Grossen Rats hat der Vorlage denn auch deutlich zugestimmt. Eine Ratsminderheit von 46 Stimmen hat das Behördenreferendum ergriffen. Sie lehnt Umfahrungen aus ökologischen und ökonomischen Gründen ab und beanstandet, dass nebst dem Verlust an Wald auch für Fussgängerinnen und Fussgänger der direkte Zugang zum Naherholungsgebiet am Hang des Habsburger Walds beeinträchtigt werde. Sie bemängelt, dass dem hohen finanziellen Aufwand nur ein sehr geringer Nutzen gegenüberstehe. Zur Förderung der Standortattraktivität und des Entwicklungsschwerpunkts genüge es, die private Schwerverkehrspiste auszubauen.

### Der Regierungsrat macht geltend

Der Regierungsrat erachtet übereinstimmend mit dem Stadtrat Brugg und der Mehrheit der Bevölkerung von Brugg, die ihrem Kostenbeitrag mit einem Ja-Stimmenanteil von 60 % zugestimmt hat, das vorliegende Projekt für die Südwestumfahrung als zielführend und zweckmässig. Es löst nicht alle Verkehrsprobleme im Raum Brugg-Windisch, ist aber ein wichtiges erstes Element und die Grundlage für eine Gesamtverkehrslösung mit den späteren Elementen Verkehrsmanagement Brugg Regio, Nordumfahrung Windisch und – sehr langfristig – dem Baldeggtunnel. Wichtig ist, dass das Projekt Südwestumfahrung Brugg für sich selbst bereits wesentliche Probleme löst und sicherstellt, dass die gesetzten Ziele erreicht werden.

Den Investitionen, die aus der Strassenkasse des Kantons und aus Beiträgen der Gemeinden und Dritter finanziert werden, steht ein guter Nutzen gegenüber: Das Projekt entlastet teilweise den Bahnhofplatz Brugg und das Nadelöhr Unterführung Neumarkt. Es befreit die Wohnquartiere vom Ausweichverkehr, und die gefährlichen Bahnübergänge werden aufgehoben oder sicherer gestaltet. Der Entwicklungsschwerpunkt Brugg West wird siedlungsverträglich an die A3 und ans Birrfeld angebunden. Die Eigentümer des Gewerbe- und Industrieareals leisten einen angemessenen Beitrag an die Südwestumfahrung. Der Regierungsrat erachtet die Eingriffe in die Landschaft in diesem Gebiet, das durch bestehende Gewerbe- und Industrieanlagen sowie Verkehrsträger vorbelastet ist, als vertretbar. Das Projekt beinhaltet vollumfängliche Ersatzaufforstungen für die Waldrodungen und ökologische Ausgleichsmassnahmen. Die Fusswegverbindung vom Naherholungsgebiet Wildschachen zum Waldwegnetz des Wülpelsbergs wird sichergestellt, und damit bleiben die Erholungsgebiete verbunden.

In Abwägung aller Aspekte erachtet der Regierungsrat das vorliegende Projekt für die Südwestumfahrung Brugg als vertretbar, ausgewogen und zweckmässig.

Weitere Informationen: [www.ag.ch](http://www.ag.ch) > Departement Bau, Verkehr und Umwelt > Mobilität & Verkehr > Strasseninfrastruktur > Strassenprojekte [Brugg – Südwestumfahrung](#)



## Argumente der Vertreterin des Behördenreferendums

Die Südwestumfahrung Brugg ist überflüssig. Das überteuerte Strassenprojekt löst die bestehenden Verkehrsprobleme in Brugg/Windisch nicht, es schafft sogar neue. Das Projekt ist eine Mogelpackung, denn:

- Es bringt keine Entlastung von Brugg und Windisch. Der Stau im Zentrum bleibt. Einige Quartiere werden sogar unter Mehrverkehr zu leiden haben.
- Der Verkehr vom unteren Aaretal (Zurzibiet) zur Autobahn quält sich nach wie vor durch das Zentrum von Brugg.
- Auch Scherz und Lupfig werden nicht entlastet, denn der kürzeste Weg vom Schenkenbergertal zur Autobahn führt nach wie vor durch diese Dörfer.
- Der sogenannte Westast ist offensichtlich unnötig und zerstört einen Waldrand und ein Naherholungsgebiet.
- Die als nächster Schritt geplante Nordumfahrung wird das Zentrum Brugg/Windisch zwischen dem Bahnhof und dem Campusareal komplett zerstören.
- Bevor teure Strassen gebaut werden, soll das schon lange versprochene Verkehrsmanagement endlich umgesetzt werden. Das hilft wirklich gegen den Stau.
- Der neue Verkehr aus dem Schenkenbergertal wird zu neuem, zusätzlichem Stau beim Knoten Seebli in Lupfig führen.
- Das Windischer Rütenequartier kann auch mit einer Öffnung der «Hunzikerpiste» umweltschonend und kostengünstig entlastet werden.
- Obwohl die neue Strasse nichts bringt, kostet sie fast 50 Millionen Franken. Es gibt im Aargau dringendere Probleme, die mit diesem Geld gelöst werden müssen.

Weitere Informationen: [www.suedwestumfahrung-nein.ch](http://www.suedwestumfahrung-nein.ch).



*Die Referendumsvorlage lautet:*

**Brugg/Windisch;  
K 128, Südwestumfahrung Brugg;  
Grosskredit**

Vom 5. März 2013

---

*Der Grosse Rat des Kantons Aargau*

*beschliesst:*

Für den Bau der Südwestumfahrung Brugg wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 36'920'000.– (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2010, Indexstand von 234,4) beschlossen. Der Grosskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

Aarau, 5. März 2013

Präsidentin des Grossen Rats  
SCHOLL-DEBRUNNER

Protokollführer  
SCHMID





