

Mellingen/Wohlenschwil; NK 268 Umfahrung Mellingen; Grosskredit; Anpassung des Kantonsstrassennetzes

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag zur Umfahrung Mellingen zur Beschlussfassung.

Zusammenfassung

Die Umfahrung Mellingen (NK 268) soll die stark belastete historische Altstadt mit ihrem Ortsbild von nationaler Bedeutung und deren Zufahrtsachsen vom Verkehr entlasten. Dadurch wird Mellingen als regionaler Entwicklungsschwerpunkt gestärkt.

Bereits in den 1980er-Jahren wurde eine Umfahrung zur Entlastung der alten Reussbrücke und der Stadtdurchfahrt wie auch der Zufahrtstrecken konzipiert. Das generelle Projekt 1991 mit dem Tunnelbauwerk durch den Gruemethügel und der anschliessenden Reussbrücke wies ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis auf und wurde nicht weiter verfolgt. Deshalb wurde die Linienführung 2002 unter Verzicht auf kostspielige Tunnelbauten überarbeitet und optimiert.

Der Grosse Rat hat am 8. Januar 2008 die Umfahrung Mellingen, beruhend auf der Projektstudie aus dem Jahr 2002, im kantonalen Richtplan festgesetzt.

Die Umfahrung Mellingen wird in zwei Projekte gegliedert:

- Projekt 1 (im Folgenden als Abschnitt 1 bezeichnet):
Abschnitt 1 umfasst die Neuanlage der Kantonsstrasse vom Kreisel Tanklager (K 268) bis zur Birrfeldstrasse (K 269) mit einem Reussübergang. Er entlastet den Altstadtkern Mellingen vom Durchgangsverkehr.
- Projekt 2 (im Folgenden als Abschnitt 2 bezeichnet):
Abschnitt 2 umfasst die Neuanlage von der Birrfeldstrasse (K 269) bis zur Lenzburgerstrasse (K 268). Er entlastet die Birrfeldstrasse und Lenzburgerstrasse hauptsächlich vom Durchgangsverkehr durch den Innerortsabschnitt von Mellingen.

Die beiden Projekte erfüllen unterschiedliche Funktionen. Das erste Projekt ist unabhängig vom zweiten Projekt, es erfüllt seine Funktion, nämlich die Entlastung der Altstadt, als Einzelprojekt. Das zweite Projekt ist eine Folge des ersten, da es die erforderliche Entlastung der Birrfeldstrasse ermöglicht, insbesondere bei wachsendem Verkehrsaufkommen.

Die Ortsdurchfahrt Mellingen ist nach aktuellen Erhebungen heute mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 15'100 Fahrzeugen belastet. Diese Zahl wird sich gemäss Verkehrsprognose auf ca. 18'500 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2025 erhöhen.

Es ist beabsichtigt, mit der Umfahrung eine deutliche Steigerung der Wohn- und Geschäftsqualität sowie eine Aufwertung des Lebensraums in der Altstadt zu erreichen. Parallel zur Umfahrung Mellingen sind flankierende Massnahmen vorgesehen, welche die Wirksamkeit der Umfahrung unterstützen und eine weitere Beruhigung der Altstadt bewirken.

Die Kosten des Abschnitts 1 betragen 24,6 Millionen Franken, die des Abschnitts 2 betragen 11,3 Millionen Franken. Die Gesamtprojektkosten sind daher auf 35,9 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2009). Unter Einbezug der Entschädigungen für die Instandstellung der an die Stadt Mellingen abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte resultieren 36,5 Millionen Franken. Die Stadt Mellingen beteiligt sich mit einem Betrag von 20 % (7,2 Millionen Franken) am Umfahrungsprojekt.

Die Untersuchungen über die Umweltverträglichkeit (UVB) kommen zum Schluss, dass die Umfahrung Mellingen mit dem neuen Reussübergang, den Eingriffen in die geschützten Reussufer und in ökologisch sensible Landschaftselemente zwischen Birrfeldstrasse und Lenzburgerstrasse eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung zulässige Sanierungsmassnahme für die Stadt Mellingen darstellt. Für die Wohn- und Gewerbenutzungen ergeben sich massive Verbesserungen durch die Abnahme der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. Durch die Verlagerung des Verkehrs von der Altstadt auf die Umfahrung wird zudem die Verkehrssicherheit nachhaltig verbessert. Die Beeinträchtigung der betroffenen Landschaften durch die Umfahrung und die neue Reussbrücke wird bei Abwägung aller Vor- und Nachteile als ausgeglichen beurteilt.

Die Resultate der Anhörung können wie folgt zusammengefasst werden:

Es gingen gesamthaft 147 Eingaben ein. Die Auswertung zeigt, dass Abschnitt 1 mit Anpassungen in den Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, den flankierenden Massnahmen sowie Projektoptimierungen zur Genehmigung empfohlen wird. Abschnitt 2 wird von den Gegnern, die grossteils aus den Ortschaften Wohlenschwil und Büblikon kommen, wegen Befürchtungen von Lärmemissionen, des Eingriffs in die Landschaft und des schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses abgelehnt. Massive Unterstützung erfährt das Projekt mit beiden Abschnitten aus der Stadt Mellingen und hier insbesondere durch die Interessengemeinschaft Pro Umfahrung Mellingen mit mittlerweile über 700 Unterstützenden.

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	4
2.	Handlungsbedarf	4
3.	Zielsetzungen	5
4.	Projekt und Ausführung	5
4.1	Übersicht.....	5
4.2	Situation.....	7
4.3	Längenprofil	8
4.4	Strassenentwässerung.....	8
4.5	Lärmschutzeinrichtungen.....	8
4.6	Flankierende Massnahmen	9
4.7	Realisierung	10
4.8	Interne Anhörung	11
5.	Netzbereinigung und Eigentumsverhältnisse	11
5.1	Anpassung des Kantonsstrassennetzes	11
5.2	Entschädigung für Instandstellung der an die Gemeinden abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte.....	15
5.3	Regelung über Eigentum und Unterhalt der Kunstbauten.....	16
5.4	Versorgungsrouten.....	16
6.	Rechtsgrundlagen	17
7.	Kosten und Finanzierung	17
7.1	Investitionskosten	17
7.2	Folgekosten	19
7.3	Kostenteilung	19
7.4	Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2010–2013.....	20
8.	Auswirkungen	21
8.1	Auswirkungen auf die Umwelt	21
8.1.1	Umweltverträglichkeit	21
8.1.2	Reussuferschutzdekret.....	21
8.1.3	Landschafts- und Ortsbild.....	21
8.1.4	Ersatzmassnahmen und ökologischer Ausgleich.....	22
8.1.5	Bepflanzungskonzept	23
8.1.6	Luft.....	23
8.1.7	Lärm.....	23
8.1.8	Grundwasser und Oberflächengewässer	24
8.1.9	Abwasser und Entwässerung	25
8.1.10	Wald und Jagd	25
8.1.11	Landschaft	25
8.1.12	Fauna, Flora, Lebensräume.....	25
8.1.13	Boden und Landwirtschaft	26
8.1.14	Unfälle und Betriebsstörungen.....	26
8.2	Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit	26
8.2.1	Allgemein.....	26
8.2.2	Interessenabwägung und Nachhaltigkeit.....	26
9.	Ergebnisse der öffentlichen Anhörung	29
9.1	Eingaben	29
9.2	Zusammenfassung der Forderungen und Hinweise zum Projekt.....	31
9.3	Stellungnahme zu den Forderungen.....	32
10.	Weiteres Vorgehen	33
A n t r a g :	34

1. Ausgangslage

Der Kanton Aargau hat seine historischen Altstädte im Verlauf der letzten Jahre konsequent vom Durchgangsverkehr befreit. Nur die Altstadt von Mellingen und der Flecken Bad Zurzach warten noch auf eine Verkehrssanierung. Die Richtplananpassung vom 8. Januar 2008 hatte zum Ziel, die mit ca. 15'100 Fahrzeugen pro Tag stark belastete historische Mellinger Altstadt und ihre Zufahrtsachsen vom Verkehr zu entlasten. Dadurch wird die Aufwertung des Ortsbilds von nationaler Bedeutung und die Stärkung Mellingsens als regionaler Entwicklungsschwerpunkt und attraktiver Wohnort erwartet.

Schon 1991 gab es ein generelles Projekt zur Sanierung der Ortsdurchfahrt. Es zeichnete sich insbesondere durch einen rund 320 m langen Tunnel durch den "Gruemethügel" und ein 205 m langes Brückenbauwerk aus. Das Projekt wies ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis auf. Bei der Beurteilung mit der Methodik "Prioritäten im Strassenbau" schnitt das Projekt so schlecht ab, dass es nicht weiter verfolgt wurde.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat deshalb zusammen mit der Gemeinde Mellingen und im Einvernehmen mit der Gemeinde Wohlenschwil eine neue, kostengünstige und in zwei Abschnitte gegliederte Variante erarbeitet, die im kantonalen Richtplan festgesetzt wurde.

2. Handlungsbedarf

Der Verkehr verläuft vom Kreisel Tanklager über die K 268 Bahnhofstrasse, durch die Altstadt von Mellingen und von dort über den Kreisel Lindenplatz auf die K 268 Lenzburgerstrasse beziehungsweise auf die K 269 Birrfeldstrasse.

Insbesondere der direkte Altstadtbereich genügt mit seiner engen Fahrbahn den Anforderungen nicht mehr. Die Problematik wird durch die Ein- und Ausfahrten an den schmalen Stadttoren zusätzlich verschärft. So ist die Ausfahrt Richtung Westen für grosse LKW, wegen der geringen Durchfahrtshöhe auf der eigenen Fahrspur, nur auf der Gegenfahrbahn möglich. Dies führt immer wieder zu Rückstau in den Kreisel Lindenplatz und wegen der verwirrenden Verkehrsführung zu gefährlichen Situationen.

Eine Entspannung der Situation ist wegen des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens sowie der bisher fehlenden Alternative nicht zu erwarten. Der Bau der Umfahrung Mellingen mit gleichzeitiger Realisierung flankierender Massnahmen brächte somit den dringend erforderlichen Verkehrsrückgang und die damit verbundene Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Altstadt.

3. Zielsetzungen

Die Zielsetzung stützt sich auf den Planungsbericht mobilitätAARGAU (2006).

Die Umfahrung soll die Verkehrssicherheit verbessern und die Attraktivität der Altstadt für das lokale Gewerbe steigern. Zudem wird der Wohnstandort aufgewertet und die Erreichbarkeit des regionalen Entwicklungsschwerpunkts Mellingen verbessert. Der Ausbau hat den Ansprüchen des Verkehrs für die nächsten Jahrzehnte zu genügen.

Zeitgleich mit der Planung der Umfahrung Mellingen wird die Umgestaltung der Altstadt durch die Stadt Mellingen selbst vorangetrieben. Es ist vorgesehen, mit der baulichen Umgestaltung der öffentlichen Verkehrswege in der Altstadt und begleitenden flankierenden Massnahmen einen Grossteil des heutigen Verkehrs auf die Umfahrung zu verlagern und den Stadtkern zu entlasten. Gleichzeitig wird die neue Situation zur Optimierung des Angebots im öffentlichen Verkehr genutzt.

Das Vorhaben bedeutet einen Eingriff in die ökologisch sensiblen Flächen des Ägelmoos und in die durch Dekret geschützten Reussufer. Die Auswirkungen werden im Rahmen eines landschaftspflegerischen Begleitkonzepts durch ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen kompensiert.

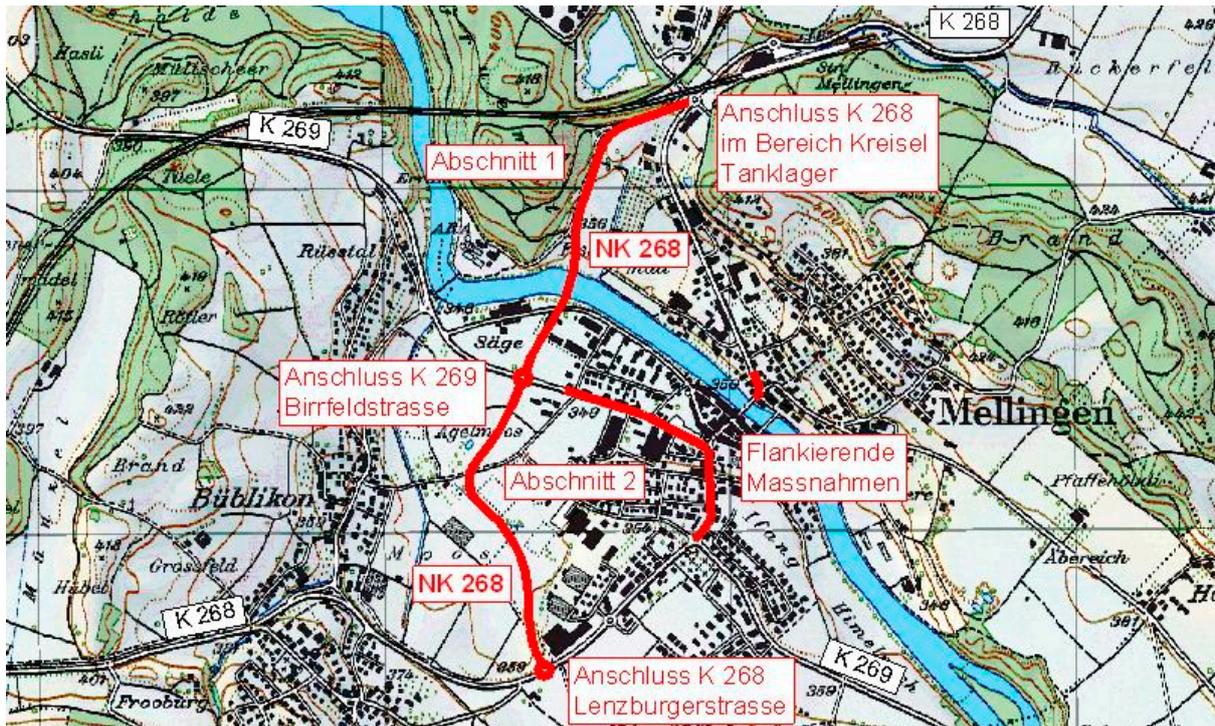
4. Projekt und Ausführung

4.1 Übersicht

Das Vorhaben "NK 268 Umfahrung Mellingen" ist in zwei unabhängig voneinander realisierbare Projekte gegliedert:

- Projekt 1 (im Folgenden als Abschnitt 1 bezeichnet):
Abschnitt 1 umfasst die Neuanlage der Kantonsstrasse auf einer Länge von 1'030 m vom Kreisel Tanklager (K 268) bis zur Birrfeldstrasse (K 269) mit neuem Reussübergang sowie flankierende Massnahmen und die zur Umweltverträglichkeit erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen. Damit wird der Stadtkern Mellingen vom Durchgangsverkehr entlastet.
- Projekt 2 (im Folgenden als Abschnitt 2 bezeichnet):
Abschnitt 2 umfasst auf einer Länge von 950 m die Umfahrung des Siedlungsgebiets Mellingen von der K 269 Birrfeldstrasse bis zur K 268 Lenzburgerstrasse sowie flankierende Massnahmen und die zur Umweltverträglichkeit erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen. Der Abschnitt 2 entlastet hauptsächlich die Birrfeldstrasse vom Durchgangsverkehr durch den Innerortsabschnitt von Mellingen.

Abschnitt 2 kann als Fortsetzung von Abschnitt 1 gesehen werden, wobei die Funktionalität und der Nutzen von Abschnitt 1 unabhängig vom Abschnitt 2 gegeben sind. Hingegen ist das Kosten-/Nutzenverhältnis von Abschnitt 2 ohne vorherige Realisierung von Abschnitt 1 ungleich schlechter als bei der Ausführung der gesamten Umfahrung.



Abschnitt 1 Tanklager bis Birrfeldstrasse mit neuem Reussübergang

Vom Kreisel Tanklager an der K 268 verläuft die Umfahrung entlang dem Gruemethügel über die neue Reussbrücke und das Zeughausareal zur K 269 Birrfeldstrasse. Der Anschluss an die Birrfeldstrasse erfolgt mit einem Kreisel. Die Bahnhofstrasse K 268 wird nahe dem Kreisel Tanklager untergeordnet mit einem T-Knoten an die NK 268 angeschlossen.

Abschnitt 2 Birrfeldstrasse bis Lenzburgerstrasse

Ab der K 269 Birrfeldstrasse führt die Umfahrung nach der Querung des "Ägelmoos" in einem Bogen eng an den Mellinger Sportanlagen vorbei. Anschliessend verläuft sie nahe der Gemeindegrenze beziehungsweise dem Siedlungsgebiet (Wohn- und Gewerbezone) bis zur Lenzburgerstrasse. Der Anschluss an die K 268 Lenzburgerstrasse erfolgt ebenfalls mit einem Kreisel. Der Franzosengraben wird neu auf die westliche Seite der NK 268 verlegt.

Flankierende Massnahmen

Die flankierenden Massnahmen sind unter Kapitel 4.6 dargestellt.

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Für das Gesamtprojekt sind ein landschaftspflegerisches Begleitkonzept mit ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) 1. Stufe und die flankierenden Massnahmen zur Verkehrsumlagerung aus der Altstadt auf die Umfahrung erarbeitet worden.

4.2 Situation

Die vorliegende Linienführung ist im Ergebnis die Optimierung der Planungsstudie aus dem Jahr 2002. Die dargestellte Situation geht auf die Bedürfnisse der durch den Strassenbau betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ein und führt diese in einem Kompromiss zusammen.

Aufgrund topografischer Gegebenheiten und räumlicher Zwangspunkte (bestehende Bebauung) wurde eine Projektierungsgeschwindigkeit von 60 km/h gewählt. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m. Das Lichtraumprofil entspricht den Anforderungen an die Versorgungsroute Typ I.

Abschnitt 1:

Ausgehend vom Kreisel Tanklager verläuft die NK 268 zunächst parallel des Bahndamms südlich der Militärstrasse, um dann mit einer Linkskurve nach Süden abzdrehen. Im Bereich des Scheibenstands nutzt die NK 268 das Trasse der Militärstrasse, das an den Böschungsfuss des Gruemethügels verschoben wird. Anschliessend verlässt die NK 268 die Linie der Militärstrasse und führt nun über einen kurzen Damm auf die ca. 167 m lange Brücke, die die Reuss nahezu rechtwinklig quert.

Auf dem linken Reussufer endet die Brücke, nachdem sie die Bruggerstrasse überquert hat, im Bereich des Zeughausareals an der nordwestlichen Grundstücksgrenze. Die NK 268 führt nun über einen Damm zum Anschlusspunkt Kreisel Birrfeldstrasse (K 269). Auf dem Zeughausareal muss ein bestehendes Wohn- und Verwaltungsgebäude abgebrochen werden.

Abschnitt 2:

Ab der Birrfeldstrasse verläuft die Umfahrung nach der Querung des "Ägelmoos" in einem Bogen zwischen dem Gemüsebaubetrieb Friedli und den Mellinger Sportanlagen. Der Büblikerweg wird mittels Brückenbauwerk über die NK 268 geführt und für den landwirtschaftlichen Verkehr nutzbar gehalten. Denkbar sind auch alternative Lösungen wie eine reine Fuss-/Radwegüberführung mit geschwungener Linienführung, Maximalsteigung von 6 % und weniger dominanten Dammschüttungen oder Querung à Niveau mit Fahrbahnmittelinsel. Der landwirtschaftliche Verkehr könnte über das bestehende Wegnetz umgeleitet werden. Die Strasse führt dann nahe der Gemeindegrenze Mellingen/Wohlenschwil Richtung Süden und schliesst direkt westlich der Wohn- und Gewerbezone mit einem Kreisel an die Lenzburgerstrasse (K 268) an.

Der Franzosengraben wird gegenüber der Studie aus 2002 nicht mehr gequert, sondern neu entlang dem westlichen Strassenrand bis zur Lenzburgerstrasse geführt. Letztere wird zur Sicherstellung der Vernetzung mit einem Bach- und Kleintierdurchlass versehen.

Bestehende Bachleitungen südlich der Lenzburgerstrasse werden zur Speisung des Franzosengrabens abgenommen.

4.3 Längenprofil

Abschnitt 1:

Die topografischen Gegebenheiten mit der Bruchkante vor dem Scheibenstand und der anschliessenden Reussquerung erfordern Längsgefälle von bis zu 6 %. Zur Überwindung der Höhenunterschiede muss die Umfahrung zwischen dem Kreisel Tanklager und dem Scheibenstand in einem bis zu 6 m tiefen Einschnitt geführt werden. Anschliessend verläuft die Strasse von einem kurzen Damm über die neue Reussbrücke, die für den Gruemetweg eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,00 m gewährleistet.

Auf dem linken Reussufer beträgt die lichte Durchfahrtshöhe der Bruggerstrasse ca. 3,00 m. Der Höhenunterschied zwischen neuer Reussbrücke und Kreisel Birrfeldstrasse wird mit einem Strassendamm mit 2,50 % Gefälle überwunden.

Abschnitt 2:

Dieser Abschnitt stellt im Gegensatz zu Abschnitt 1 topografisch eine Ebene dar. Wegen ungünstiger Bodenverhältnisse und hoher Grundwasserstände verläuft die Umfahrung hier ca. 1,00 m über Terrain. Die Steigung zum Anschluss an den Kreisel Lenzburgerstrasse beträgt 5,60 %.

4.4 Strassenentwässerung

Abschnitt 1:

Das Niederschlagswasser wird in den Knotenbereichen über die bestehende Schmutzwasserkanalisation der Stadt Mellingen abgeführt. Zwischen den Knoten wird das Strassenwasser gesammelt und über Retentionsfilterbecken zur Versickerung gebracht.

Abschnitt 2:

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser im Teilabschnitt Birrfeldstrasse–Büblikerweg seitlich über die Schulter zur Versickerung zu bringen.

Im weiteren Verlauf vom Büblikerweg bis zur Lenzburgerstrasse wird das Meteorwasser gesammelt und Retentionsfilterbecken zugeleitet.

4.5 Lärmschutzeinrichtungen

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden auch die Lärmimmissionen der durch die Umfahrung betroffenen Liegenschaften überprüft. Den daraus ersichtlichen Defiziten wird wie folgt begegnet:

Abschnitt 1:

An den Einmündungsbereich der Bahnhofstrasse in die NK 268 schliesst sich ein ca. 80 m langer und 1,50 m hoher Lärmschutzdamm an. Entlang dem alten Scheibenstand bis zum nördlichen Brückenwiderlager ist östlich der NK 268 auf einer Länge von ca. 280 m ein 1,00 m hoher Lärmschutzdamm vorgesehen. Auf der Brücke wird der Lärmschutz durch die

0,80 m hohe Brüstung übernommen. Aufgrund der exponierten Lage und der geringen nutzbaren Breite auf dem Damm südlich der neuen Reussbrücke ist hier eine ca. 125 m lange und 1,00 m hohe Lärmschutzwand auf der westlichen Strassenseite vorgesehen.

Abschnitt 2:

Im Projekt enthalten sind ein ca. 130 m langer und 2,0 m hoher Lärmschutzdamm auf der Ostseite der NK 268 ausgehend vom Kreisel Birrfeldstrasse, ein 1,25 m hoher Lärmschutzdamm auf der Westseite der NK 268, der vom Kreisel Birrfeldstrasse bis an das Überführungsbauwerk Büblicherstrasse reicht und der bereits bestehende Sicht- und Lärmschutzdamm entlang der Mellinger Sportanlagen. Zudem werden die Dämme der Überführung Büblicherweg zu Lärmschutzzwecken genutzt.

4.6 Flankierende Massnahmen

Die Auswertung des Verkehrsmodells hat ergeben, dass die Umfahrung Mellingen mit flankierenden Massnahmen begleitet und unterstützt werden muss. Diese flankierenden Massnahmen berücksichtigen die Zustände "Realisierung Abschnitt 1" und "Realisierung Abschnitt 1 und 2".

Die flankierenden Massnahmen des Abschnitts 1 umfassen:

- 1) Altstadt
- 2) Birrfeldstrasse, Lindenplatz, Lenzburgstrasse
- 3) Zentralplatz
- 4) Signalisation/Wegweisung

Sie haben zum Ziel, die Siedlung vom Durchgangsverkehr zu entlasten, aber die Altstadt jedoch weiterhin zugänglich halten zu können. Zudem sollen die Massnahmen die Entwicklung Mellingens an der Birrfeld- und Lenzburgerstrasse im Anschluss an die Altstadt unterstützen und die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fussgängerverkehrs ermöglichen.

Die flankierende Massnahme des Abschnitts 2 am Knoten St. Antoni (5) führt dazu, dass der Verkehr an der bestehenden Lichtsignalanlage St. Antoni durch Optimierung der Vorsortierung und der Grünzeiten aktiv gesteuert werden kann.

Kurzbeschreibung der Massnahmen:

- 1) Altstadt

Die Zufahrt zur beziehungsweise aus der Altstadt über das Westtor wird während der Spitzenstunden am Morgen, am Abend und eventuell am Mittag gesperrt. Für LKW, ausgenommen Zubringer, besteht ein grundsätzliches Fahrverbot.

Die Hauptgasse wird nach Inbetriebnahme der NK 268 zu einer Gemeindestrasse herabgestuft und entsprechend den bereits in Umbau befindlichen Seitenstrassen als Begegnungszone neu gestaltet.

2) Birrfeldstrasse, Lindenplatz, Lenzburgstrasse

Mit der Realisierung des Abschnitts 1 werden die Birrfeld- und Lenzburgerstrasse den Erfordernissen der geänderten Verkehrsbelastung angepasst.

Auf Höhe der Kreuzung Bübliklerweg/Zeughausstrasse wird eine Einfahrtspforte mit Mittelzone angeordnet. Diese Mittelzone wird mittels Markierung über den Lindenplatz bis an den Knoten St. Antoni geführt.

Der Kreisel Lindenplatz wird in seiner aktuellen Form und Gestaltung belassen. Es werden lediglich Anpassungsarbeiten an den Strassenrändern und Gehwegen durchgeführt.

Dem Langsamverkehr wird mit Fussgängerstreifen und Mittelinseln als Querungshilfen Rechnung getragen.

3) Zentralplatz

Die Gestaltung ist für beide Zustände gleich. Die Beziehung Bahnhof-/Stetterstrasse (K 268/ K 414) wird vortrittsberechtigt. Dies wird mit baulichen Massnahmen gegenüber der Hauptgasse betont.

4) Signalisation/Wegweisung

Nach Realisierung des Abschnitts 1 werden an den Anschlusspunkten der Umfahrung, Kreisel Tanklager, Kreisel Birrfeldstrasse und zusätzlich am Kreisel Lenzburgerstrasse (nach Abschnitt 2) Vorwegweiser installiert, die auf das Signalisationskonzept in Mellingen hinweisen. Zudem wird der Knoten St. Antoni für beide Zustände mit entsprechenden Signalen ausgestattet. Am Kreisel Birrfeldstrasse werden die Autobahnanschlussstellen Mägenwil (A1) beziehungsweise Brugg/Lupfig (A3) über Birrhard (K 269) ausgeschildert. Die Sperrung der Altstadt wird mittels Wechselsignalisation angezeigt.

5) Knoten St. Antoni

Im Betriebszustand nach der Realisierung des 2. Abschnitts kann der Verkehr an der bestehenden Lichtsignalanlage St. Antoni durch Optimierung der Vorsortierung und der Grünzeiten aktiv gesteuert werden. Die Attraktivität der Umfahrung wird mit Massnahmen über die Lichtsignalanlage sowie an der Lenzburger- und Birrfeldstrasse erhöht. Die Akzeptanz für die Umfahrung wird damit gesteigert.

4.7 Realisierung

Die beiden Abschnitte der Umfahrung Mellingen sollen nicht parallel, sondern gestaffelt realisiert werden. Dies ist insbesondere dadurch gut möglich, weil die Realisierung des ersten Abschnitts und die Realisierung des zweiten Abschnitts unabhängig voneinander sind und der zweite Abschnitt problemlos realisiert werden kann, selbst wenn der erste Abschnitt schon in Betrieb wäre. Beide Abschnitte werden in einzelnen, jedoch gleichzeitig laufenden Bewilligungsverfahren zusammen mit den flankierenden Massnahmen öffentlich aufgelegt.

Die Realisierung in zwei Abschnitten bringt die Möglichkeit, dass – sofern überhaupt angezeigt – nach Inbetriebnahme des Abschnitts 1 die Verkehrsentwicklung mit der Umfahrung Abschnitt 1 beobachtet und mit der prognostizierten Verkehrsentwicklung verglichen werden kann. Dadurch könnte der Abschnitt 2 in Details – die keinen Einfluss auf die Bewilligung haben dürfen – noch optimiert werden. Die Realisierung des Abschnitts 2 ist jedoch dadurch in keiner Weise in Frage gestellt.

Beide Abschnitte verlaufen über unbebautes Gebiet und können ohne grössere Einschränkung des Verkehrs ausgeführt werden. Lediglich in den Anschlussbereichen an die bestehenden Kantonsstrassen sind für den Bau der Kreisel Einschränkungen des öffentlichen und Individualverkehrs unumgänglich.

In einer ersten Stufe werden die Bauarbeiten zu Abschnitt 1 ausgeführt. Die Anschlussbereiche sind unter Aufrechterhaltung des Verkehrs zu erstellen. Um Setzungen möglichst früh abklingen zu lassen, werden die Dammschüttungen als erste Baumassnahme aufgebaut. Für den neuen Reussübergang sind fünf Pfeiler zu erstellen, wovon sich zwei im Flussbett befinden. Sie werden alle – wie auch die Widerlager – mittels Bohrpfehlen fundiert. Das Brückenbauwerk und der Strassenbau können gleichzeitig realisiert werden, es existieren ausreichend Zufahrtsmöglichkeiten.

Auch in Abschnitt 2 werden die Dämme (Überführung Büblikerweg, Anschluss Lenzburgerstrasse) als Erstes geschüttet werden, um Setzungen bereits frühzeitig abklingen zu lassen. Anschliessend wird das Überführungsbauwerk Büblikerweg mit dem Verbindungsstück der NK 268 zur Birrfeldstrasse erstellt. Danach steht die Neutrassierung und Öffnung des Franzosengrabens an, die vom Bau des Kreisels Lenzburgerstrasse mit dem Kleintierdurchlass gefolgt wird. In einer weiteren Phase wird der Strassenbau vom Büblikerweg bis zur Lenzburgerstrasse verwirklicht.

4.8 Interne Anhörung

Die interne Anhörung fand vom 24. Juli bis zum 11. September 2009 statt. Es wurden 24 kantonale Fachstellen sowie eine Bundesbehörde (Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport [VBS], Zeughausareal) zur Stellungnahme aufgefordert. Dem Generellen Projekt wird mit Auflagen, die ins Projekt aufgenommen wurden, zugestimmt.

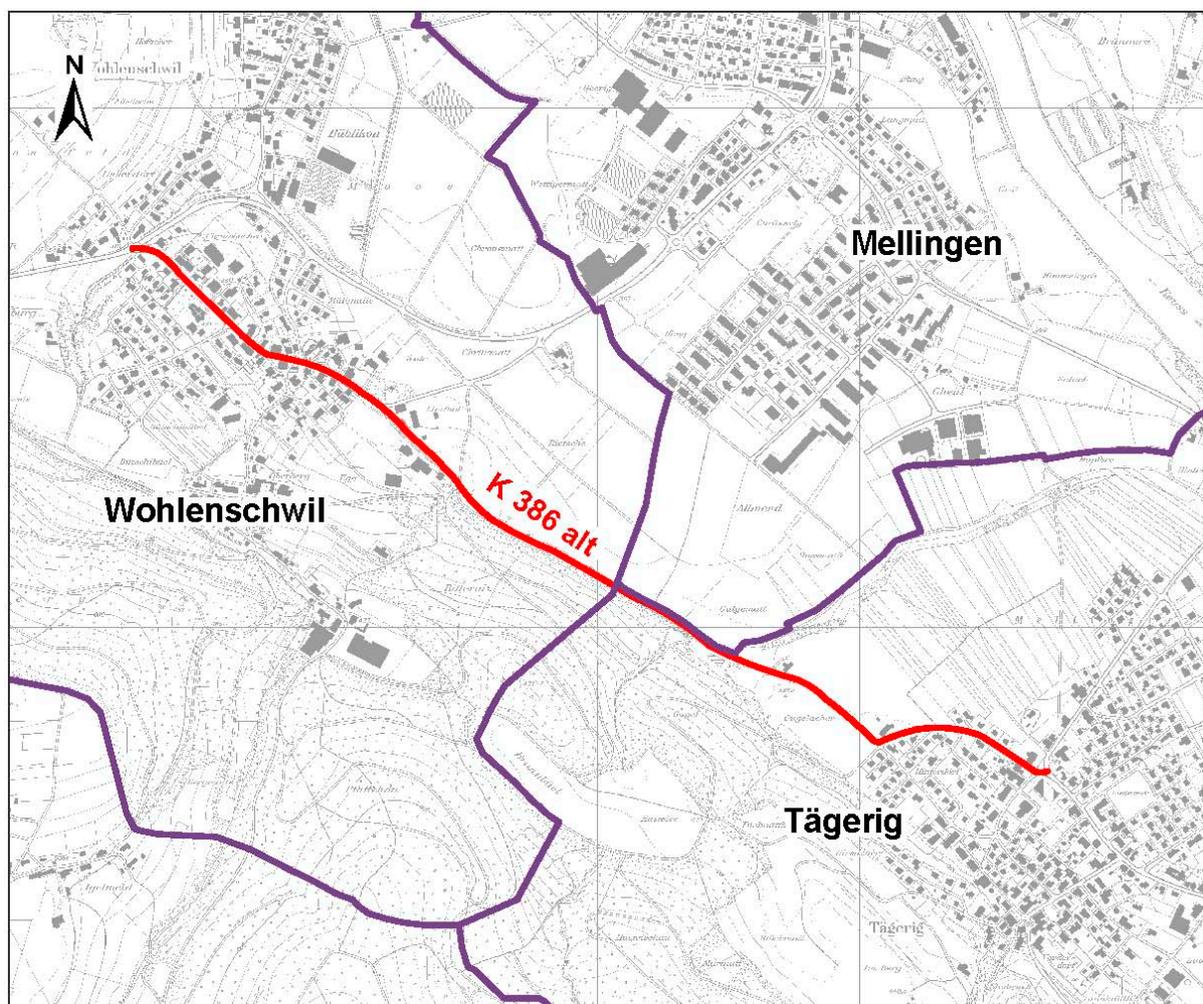
5. Netzbereinigung und Eigentumsverhältnisse

5.1 Anpassung des Kantonsstrassennetzes

Mit der Realisierung des vorliegenden Projekts sind folgende Anpassungen des Kantonsstrassennetzes (Richtplankapitel V 2.2 Kantonsstrassen, Richtplan Teilkarte V 2.2/II) verbunden:

Phase 0, Kantonsstrasse K 386

Die K 386 zwischen Tägerig und Wohlenschwil wird bereits vor Erstellung der Umfahrung Mellingen aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und als Gemeindestrasse anteilig den beiden Gemeinden Tägerig und Wohlenschwil zugewiesen. Dies geschieht auf Grundlage der zustimmenden Beschlüsse der Gemeindeversammlungen Wohlenschwil und Tägerig vom 30. November 2009.



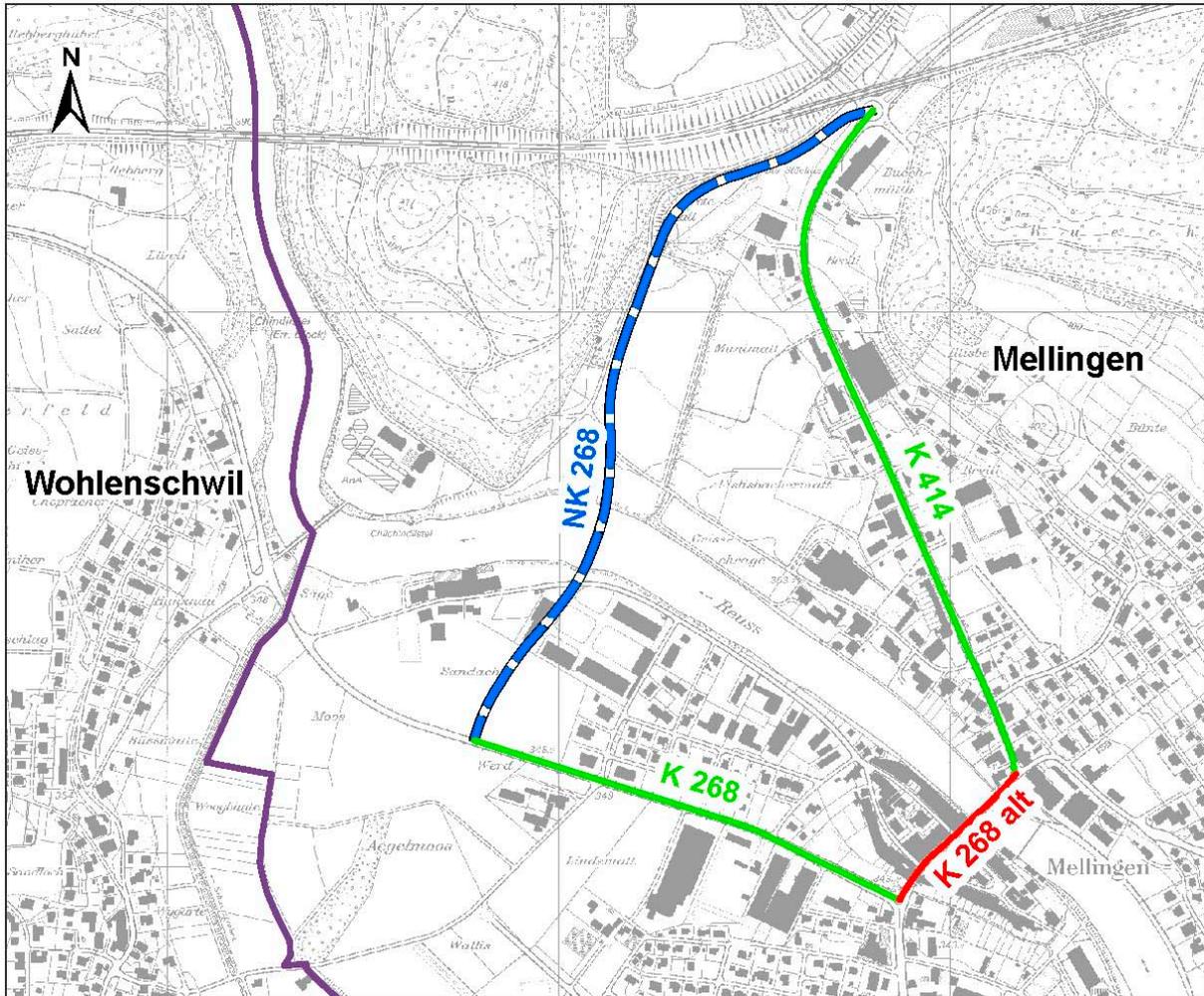
Legende

-  Gemeindegrenzen
-  Abtretung bestehende Kantonsstrasse

Phase 1, Kantonsstrasse K 268

Mit Realisierung des Abschnitts 1 wird die Verbindung ab dem Kreisell Tanklager K 268 über den neuen Reussübergang bis zur Birrfeldstrasse K 269 als neue K 268 (Hauptverkehrsstrasse HVS) ins Kantonsstrassennetz aufgenommen. Gleichzeitig wird die Hauptgasse (heute Bestandteil der K 268) zwischen dem Zentralplatz und dem Lindenplatz aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und an die Stadt Mellingen abgetreten. Die alte Reussbrücke geht ins Eigentum der Stadt Mellingen über. Die Bahnhofstrasse, K 268, wird neu der K 414

nach Stetten zugeordnet. Die Birrfeldstrasse K 269 wird vom Lindenplatz bis zum Anschluss der Umfahrung der K 268 zugeordnet.



Legende

— Gemeindegrenzen

Achsmutationen

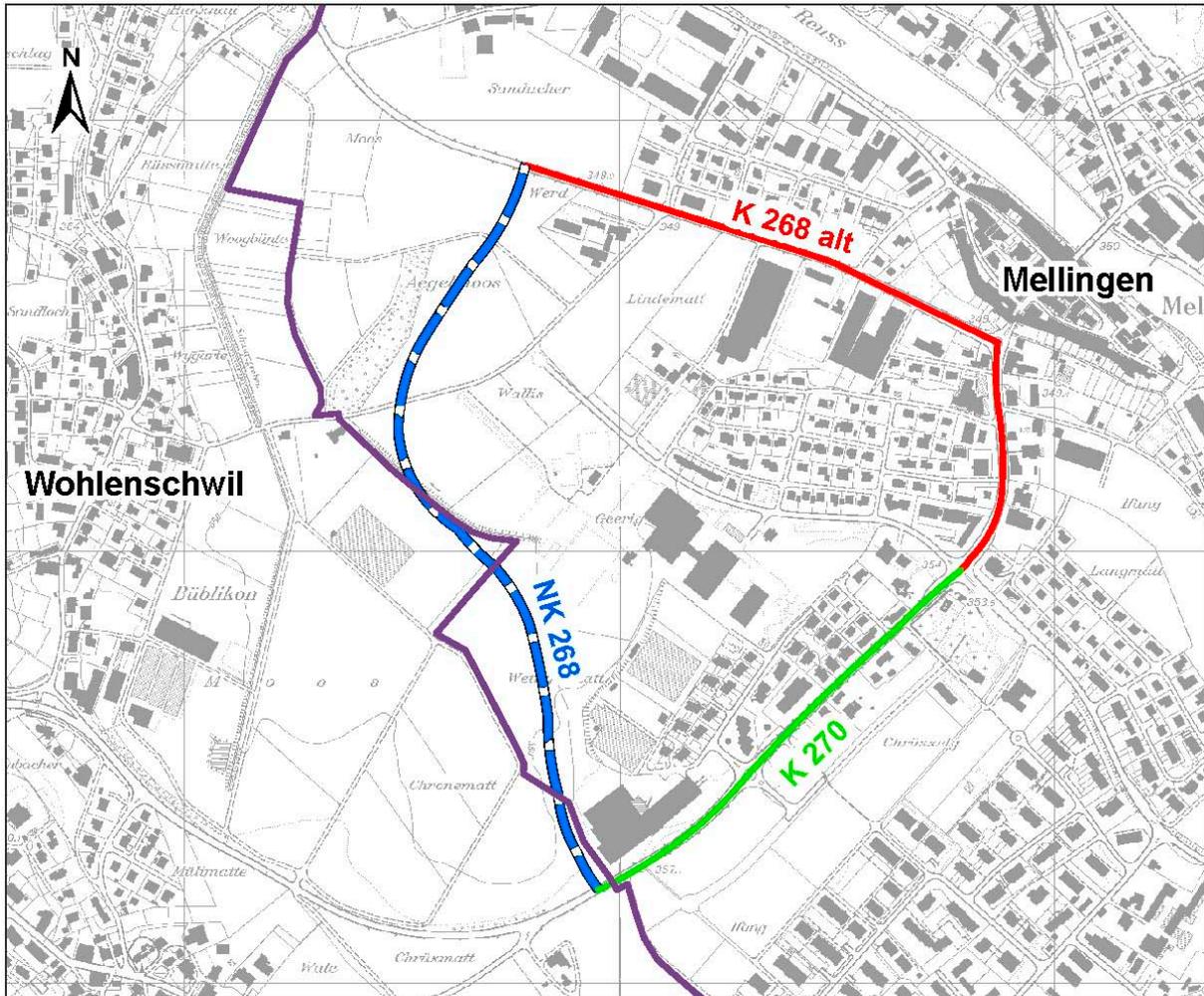
▬ Neue Kantonsstrasse

▬ Abtretung bestehende Kantonsstrasse

▬ Umnummerierung bestehende Kantonsstrasse

Phase 2, Kantonsstrasse K 268

Mit der Verwirklichung des Abschnitts 2 wird die Verbindung ab dem Kreisel Birrfeldstrasse K 269 bis zum Kreisel Lenzburgerstrasse K 268 als neue K 268 (Hauptverkehrsstrasse HVS) ins Kantonsstrassennetz aufgenommen. Gleichzeitig wird die Birrfeld-/Lenzburgerstrasse, K 268, zwischen dem Kreisel Birrfeldstrasse und dem Knoten St. Antoni aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und an die Stadt Mellingen abgetreten. Die Lenzburgerstrasse K 268 vom Knoten St. Antoni bis zum Kreisel Lenzburgerstrasse wird neu als K 270 (Bremgarten) geführt.



Legende

-  Gemeindegrenzen
- Achsmutationen**
-  Neue Kantonsstrasse
-  Abtretung bestehende Kantonsstrasse
-  Umnummerierung bestehende Kantonsstrasse

Die Strassenhoheit der Neuanlage liegt beim Kanton. Dies bedeutet, dass der Kanton gemäss Baugesetz für Landerwerb, Bau und Unterhalt dieser Strassen zuständig wird. Analog gehen die Eigentumsverhältnisse sowie alle Rechte und Pflichten bei einer Entlassung einer Kantonsstrasse an die Gemeinde über. Strassenübernahmen und Strassenabtretungen zwischen den Gemeinden und dem Kanton erfolgen unentgeltlich. Die Strassen sind jedoch in einem instand gestellten Zustand zu übergeben oder die Instandstellung ist zu entschädigen. Diese Kosten wurden ermittelt und sind im nachfolgenden Kapitel 5.2 ausgewiesen.

Die Änderungen im Kantonsstrassennetz treten mit dem vorliegenden Beschluss beziehungsweise mit der Inbetriebnahme der geänderten Verkehrsanlagen in Kraft. Mit dem Vollzug des Beschlusses wird der Regierungsrat beauftragt. Die Modalitäten bei der Übergabe der bisherigen Kantonsstrassen an die Gemeinden mit den allfälligen Instandstellungsarbeiten sind in Übergabeprotokollen zu regeln. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt sorgt für die Anmeldung der Handänderungen im Grundbuch.

Die durch den vorliegenden Beschluss vorgenommenen Änderungen im Kantonsstrassennetz werden im Richtplankapitel V 2.2 Kantonsstrassen inklusive Richtplan Teilkarte V 2.2/II als formelle Fortschreibung im Rahmen des jährlichen Fortschreibungsbeschlusses durch den Regierungsrat vollzogen.

5.2 Entschädigung für Instandstellung der an die Gemeinden abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte

Die Abtretung der K 386 an die Gemeinden Wohlenschwil und Tägerig (Phase 0) erfolgt unabhängig von der Realisierung der Umfahrung Mellingen. Die Entschädigung wird zulasten des Aufgabenbereichs 640 Verkehrsinfrastruktur, Globalbudget des Produkts 640.10.002 Kantonsstrassen, finanziert.

Für die Abtretungen in Phase 1 (K 268) wird mit einem zeitlichen Horizont von fünf Jahren gerechnet, für Phase 2 (K 268/269) beträgt dieser 10 Jahre.

Im Fall einer Instandstellung der Kantonsstrassen vor deren Abtretung hätte die Stadt Mellingen gemäss Kantonsstrassendekret an die Kosten der Innerortstrecken (IO) Beiträge zu leisten, welche aufgrund der Steuerperiode 2006/07 48 % betragen. Die Kosten der Ausserortstrecken (AO) gingen vollumfänglich zulasten des Kantons. Statt einer Instandstellung sind entsprechende Entschädigungen an die Stadt Mellingen im Umfang der auf den Kanton entfallenden Kostenanteile vorgesehen. Diese Entschädigungen werden den Gemeinden zum Zeitpunkt der Übergabe direkt ausbezahlt. Grundlage dafür bilden Kostenschätzungen auf der Preisbasis 1. Januar 2009 (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2009, Indexstand von 231,2) zuzüglich Indexteuerung bis zum Zeitpunkt der Übergabe. Es ergeben sich folgende Kosten (in Franken):

Anlagenteil	Aufwand Instand- stellung	davon		Anteil	
				Kanton	Mellingen
	100 %	IO	AO		48 % (IO)
B-054 Reussbrücke Mellingen	140'000.-	---	140'000.-	140'000.-	---
K 268 Hauptgasse	120'000.-	120'000.-	---	62'000.-	58'000.-
K 269 Birrfeldstrasse	350'000.-	350'000.-	---	182'000.-	168'000.-
K 268 Lenzburgerstrasse	340'000.-	340'000.-	---	176'000.-	164'000.-
Total	950'000.-	810'000.-	140'000.-	560'000.-	390'000.-

Es werden folgende Auszahlungen an die Stadt Mellingen im Umfang der auf den Kanton entfallenden Anteile erfolgen (Preisbasis 1. Januar 2009, zuzüglich Indexteuerung bis zum Zeitpunkt der Übergabe):

Abschnitt 1

B-054 Reussbrücke Mellingen	Fr.	140'000.-
K 268 Hauptgasse	Fr.	62'000.-
Summe	Fr.	202'000.-

Abschnitt 2

K 269 Birrfeldstrasse	Fr.	182'000.-
K 268 Lenzburgerstrasse	Fr.	176'000.-
Summe	Fr.	358'000.-

Total **Fr. 560'000.-**

Die Entschädigung beläuft sich auf Fr. 616'000.- (entsprechend Fr. 560'000.- zuzüglich Kreditrisiko Fr. 56'000.-, ca. 10 %). Sie wird über die für die Umfahrung Mellingen beantragten Grosskredite finanziert

5.3 Regelung über Eigentum und Unterhalt der Kunstbauten

In Abschnitt 2 gehen folgende neu erstellte Objekte ins Eigentum der Stadt Mellingen über, welche auch für den baulichen und betrieblichen Unterhalt zuständig wird:

- Objekt B-7270 Überführung Büblikerweg
- Objekt B-6204 Brücke Franzosengraben
- Objekt B-6205 Durchlass Franzosengraben
- Objekt B-6206 Kleintierdurchlass Büblikerweg

5.4 Versorgungsrouten

Mit der Realisierung des Abschnitts 1 der Umfahrung vom Knoten Tanklager bis zum Kreisel Birrfeldstrasse kann die Netzlücke der Versorgungsrouten Typ1 Zürich Süd – Kanton Solothurn geschlossen werden. Nach Inbetriebnahme des Abschnitts 2 wird die Versorgungsrouten aus dem Stadtgebiet Mellingen komplett auf die Umfahrungsstrasse verlegt.

6. Rechtsgrundlagen

Zuständig für den Bau von Kantonsstrassen ist der Kanton gemäss § 86 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100) beziehungsweise § 2 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969 (SAR 751.100). Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der Strassenrechnung (§§ 6 und 7 Strassengesetz). Die Kostenbeteiligung der Stadt Mellingen richtet sich nach § 2a des Strassengesetzes.

Gemäss § 20 Abs. 1 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 11. Januar 2005 (SAR 612.100) ist dem Grossen Rat das Begehren um einen Grosskredit mit einer besonderen Vorlage zu unterbreiten, wenn der geplante Nettoaufwand einmalig den Betrag von 5 Millionen Franken übersteigt. Dies trifft auf das vorliegende Begehren zu: Es beläuft sich auf 35,9 Millionen Franken.

Bei der Vorlage handelt es sich um eine neue Ausgabe im Sinne § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung (SAR 110.000). Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf ihren Umfang, den Zeitpunkt ihrer Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 20 Abs. 3 GAF). Da der Grosskredit für die einmalige neue Ausgabe netto 5 Millionen Franken übersteigt, untersteht diese Vorlage dem Ausgabenreferendum.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird gemäss § 20 Abs. 4 GAF verlangt, dass neue Ausgaben mit der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden. Wird beim Globalkreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

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

Über das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung – somit über die Aufnahme der Umfahrung Mellingen ins Kantonsstrassennetz als neue K 268 und über die Entlassungen aus dem Kantonsstrassennetz – beschliesst ebenfalls der Grosse Rat gemäss § 83 Abs. 2 des Baugesetzes.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Investitionskosten

Die Kosten für den Strassenausbau inklusive Landerwerb, ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sowie flankierende Massnahmen im Bereiche der Alstadtdurchfahrt und der Birrfeld-/Lenzburgerstrasse basieren gemäss Kostenvoranschlag der Projektverfasser auf den Preisen vom Juni 2009. Sie sind wie folgt veranschlagt (inklusive 7,6 % MWSt, Genauigkeit ± 10 %). Das Kreditrisiko deckt den Ungenauigkeitszuschlag von ca. 10 % gemäss

SIA ab. Die Entschädigungen für die Instandstellung der an die Gemeinden abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte (Kapitel 5.2) sind eingerechnet.

Kosten			
Abschnitte	Kostenvoranschlag Fr.	Kreditrisiko Fr.	Total Fr.
NK 268 Abschnitt 1	22'350'000.–	2'220'000.–	24'570'000.–
Entschädigung Eigentumsübertrag Strasse	202'000.–	20'000.–	222'000.–
Total Abschnitt 1	22'552'000.–	2'240'000.–	24'792'000.–
NK 268 Abschnitt 2	10'300'000.–	1'030'000.–	11'330'000.–
Entschädigung Eigentumsübertrag Strasse	358'000.–	36'000.–	394'000.–
Total Abschnitt 2	10'658'000.–	1'066'000.–	11'724'000.–
Gesamtkosten	33'210'000.–	3'306'000.–	36'516'000.–

Demgegenüber sah die Kostenschätzung zur Projektstudie aus dem Jahr 2002, welche der Anpassung des Richtplans zu Grunde lag, Gesamtkosten von 20,3 Millionen Franken vor (Genauigkeit $\pm 30\%$). Die Mehrkosten von total 16,2 Millionen Franken begründen sich wie folgt:

Projektungenauigkeit ca. 6,0 Millionen Franken:

Der Botschaft zur Festsetzung der Umfahrung Melligen im Richtplan lag eine Kostenschätzung zur Projektstudie über 20,3 Millionen Franken mit Preisbasis 2002 und einer Genauigkeit von $\pm 30\%$ zu Grunde.

Neue Reussbrücke B-055 ca. 2,0 Millionen Franken:

Zur besseren Einpassung ins Gelände muss die Reussbrücke gegenüber der Projektstudie um ca. 35 m verlängert werden. Zudem erfordern die erkundeten ungünstigen Bodenverhältnisse eine aufwendige Gründung des Bauwerks.

Flankierende Massnahmen ca. 1,3 Millionen Franken:

Um die Wirksamkeit der Umfahrung zu erhöhen, müssen in der Stadt Melligen flankierende Massnahmen zur Verkehrssteuerung ergriffen werden. In der Projektstudie waren diese noch nicht berücksichtigt.

Entschädigungen ca. 0,6 Millionen Franken:

Für die Abtretung von Kantonsstrassen an die Stadt Melligen fallen Entschädigungen an.

Teuerung ca. 3,0 Millionen Franken:

Die seit 2002 (Preisbasis der Kostenschätzung) aufgelaufene Teuerung beträgt 15 %.

Kreditrisiko ca. 3,3 Millionen Franken:

Das Kreditrisiko zur Abdeckung des Ungenauigkeitszuschlags von ca. 10 % gemäss SIA war in der Kostenschätzung zur Projektstudie nicht enthalten.

7.2 Folgekosten

Durch die Umfahrung wird das heute 1'150 Kilometer lange Kantonsstrassennetz um 2,0 Kilometer oder 0,2 % erweitert. Für den Werterhalt des neuen Reussübergangs ist mit jährlichen Kosten in der Grössenordnung von 1,5 % der Investitionskosten, entsprechend rund 0,2 Millionen Franken, zu rechnen. Die hierfür notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs 640 Verkehrsinfrastruktur eingestellt.

7.3 Kostenteilung

Die Einwohnergemeindeversammlung Melligen hat am 15. Juni 2005 den Gemeinderat auf Grundlage der Projektstudie von 2002 ermächtigt, mit dem Kanton Aargau einen Vertrag abzuschliessen, der die Rahmenbedingungen für die Umfahrung Melligen festlegt und einen Gemeindebeitrag bis 5 Millionen Franken zusichert. Aufgrund der gestiegenen Projektkosten wurde der Beitrag mit dem Gemeinderat Melligen neu verhandelt. Danach ist die Beteiligung der Stadt Melligen mit 20 % an den Gesamtprojektkosten von 35,9 Millionen Franken (Preisbasis 2009 ohne Entschädigungen für die Instandstellung der an die Stadt Melligen abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte) vorgesehen. Dies ergibt einen Gemeindebeitrag von 7,18 Millionen Franken zuzüglich allfällige teuerungsbedingte Mehr- oder Minderaufwendungen.

Die Einwohnergemeindeversammlung Melligen hat der neu verhandelten Kostenbeteiligung am 24. Juni 2010 zugestimmt.

Damit ergibt sich folgende Kostenteilung:

Kostenteilung					
Abschnitte	Gesamtkosten 100 %	Anteil Kanton Aargau		Anteil Stadt Mellingen	
		Fr.	%	Fr.	%
NK 268 Abschnitt 1	24'570'000.–	80,0	19'656'000.–	20,0	4'914'000.–
Entschädigungen In- standstellung	222'000.–	100,0	222'000.–	0,0	---
Total Abschnitt 1	24'792'000.–	80,2	19'878'000.–	19,8	4'914'000.–
NK 268 Abschnitt 2	11'330'000.–	80,0	9'064'000.–	20,0	2'266'000.–
Entschädigungen In- standstellung	394'000.–	100,0	394'000.–	0,0	---
Total Abschnitt 2	11'724'000.–	80,7	9'458'000.–	19,3	2'266'000.–
Gesamtkosten	36'516'000.–	80,3	29'336'000.–	19,7	7'180'000.–

7.4 Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2010–2013

Die Aufwendungen für die Realisierung des Projekts gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 Verkehrsinfrastruktur, Produkt 640.10.0002 Kantonsstrassen. Der Kostennachweis erfolgt in einem Grosskredit, sobald dieser bewilligt ist. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2010–2013 wurden die jährlichen Finanzmittel im CO-Innenauftrag 640005901 Zukünftige Grosskredite Kantonsstrassen eingestellt:

Finanzbedarf (Mio. Franken)	vor 2010	2010	2011	2012	2013	2014 und später	TOTAL
<i>Realisierungsphasen</i>	<i>Projek- tierung</i>	<i>Genehm.- verfahren</i>	<i>Vorbe- reitung</i>	<i>Bau (Abschnitt 1)</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	
Bruttoaufwand	0,9	0,4	2,2	2,9	5,0	8,9	20,3
Ertrag (Gemeindebeiträge)			0,5		0,5	4,0	5,0
Nettoanteil Kanton Aarau	0,9	0,4	1,7	2,9	4,5	4,9	15,3

Im AFP 2011–2014 wird die Anpassung der geplanten Gesamtkosten auf die Höhe des vorliegenden Kostenvoranschlags erfolgen. Der Finanzbedarf der Folgejahre stellt sich gemäss nachstehender Tabelle dar:

Finanzbedarf (Mio. Franken)	vor 2010	2010	2011	2012	2013	2014	2015 und später	TOTAL
<i>Realisierungsphasen</i>	<i>Projek- tierung</i>	<i>Genehm.- verfahren</i>	<i>Vorbe- reitung</i>	<i>Bau (Abschnitt 1)</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau (Abschnitt 2)</i>	
Bruttoaufwand	0,9	0,9	1,9	3,9	8,4	6,8	13,7	36,5
Ertrag (Gemeindebeiträge)			0,7	0,8	1,7	1,4	2,6	7,2
Nettoanteil Kanton Aarau	0,9	0,9	1,2	3,1	6,7	5,4	11,1	29,3

8. Auswirkungen

8.1 Auswirkungen auf die Umwelt

8.1.1 Umweltverträglichkeit

Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988, Stand am 1. Dezember 2008 (SR 814.011) ist die NK 268 als Hauptverkehrsstrasse der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt. Die Abklärungen sind entsprechend dem Stand des Projekts durchzuführen und in einem Bericht über die Umweltverträglichkeit zusammenzufassen. Für das Vorhaben der Umfahrung Mellingen (NK 268) sind alle relevanten Auswirkungen (Luft, Lärm, Boden, Wasser, Flora und Fauna, Reussufer) von Interesse. Bei den Untersuchungen zum Generellen Projekt handelt es sich um eine Vorstufe der UVP. Die Untersuchung erbringt den Nachweis, dass die Ortsumfahrung Mellingen grundsätzlich umweltverträglich realisiert werden kann.

Die Hauptuntersuchung der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im Bauprojekt.

8.1.2 Reussuferschutzdekret

Die neue Reussbrücke tangiert die Ufer der Reuss. Massgebend für deren Schutz ist der kantonale Nutzungsplan mit Dekret über den Schutz der Reuss und ihrer Ufer unterhalb Bremgarten (Reussuferschutzdekret, RUD) vom 17. März 1966 (SAR 761.520). Die neue Reussbrücke tangiert die Sperr- und Wasserzone des Reussuferschutzdekrets. In der Sperr- und Wasserzone sind bauliche Anlagen und Veränderungen grundsätzlich untersagt. Das Projekt eines neuen Reussübergangs im Perimeter des Reussuferschutzdekrets ist das Ergebnis einer Interessenabwägung zwischen den Landschaftsschutzinteressen einerseits und den Interessen des Immissions- und Ortsbildschutzes andererseits. Bei der Stadt Mellingen handelt es sich um ein historisches Ortsbild von nationaler Bedeutung. Die Notwendigkeit und der Zweck des neuen Reussübergangs begründen den Eingriff in die geschützte Landschaft. Parallel zur Ausarbeitung des Bauprojekts ist der kantonale Nutzungsplan mit Reussuferschutzdekret anzupassen.

8.1.3 Landschafts- und Ortsbild

Für das Brückenobjekt ist in den Uferbereichen auf einer Breite von jeweils ca. 12 m die Uferbestockung zu roden. Die Uferbereiche haben als Biotop eine wichtige Funktion für geschützte Tier- und Pflanzenarten und stellen östlich der Reuss einen wichtigen Teil des Nord-Süd-Vernetzungskorridors dar. Durch die Überspannung des Uferbereichs entstehen kleinere trockene Abschnitte. Am rechten Reussufer soll dieser durch eine geplante Uferabsenkung, die mit § 5 Abs. 1a des Reussuferschutzdekrets in Einklang steht, vermieden werden. Die Eingriffe in die Reussufer werden zudem durch die relativ weite Entfernung der Brückenwiderlager (30 m beziehungsweise 43 m), die sonst keine baulichen Veränderungen in den Uferbereichen erfordern, gemindert. Die Höhenlage der Brücke in den Uferbereichen (ca. 3 m beziehungsweise 7 m) ermöglicht eine sachgerechte Bepflanzung und Gestaltung der Trocken-Schatten-Zone beziehungsweise der Uferabsenkung als Feuchtgebiet.

Heute präsentieren sich der Flussraum und das Landschaftsbild naturnah. Beide werden durch die neue Reussbrücke beeinflusst. Der Flussraum verliert durch den baulichen Eingriff über eine kurze Distanz von seiner optischen Natürlichkeit. Die Brücke wird vor allem von den umgebenden Anhöhen zu sehen sein.

Vor diesem Hintergrund sind bei der Wahl des Brückenobjekts hohe Anforderungen an die Gestaltung formuliert worden. Es wurde darauf geachtet, dass sich die Brücke optisch leicht und gestalterisch harmonisch in den Landschaftsraum einfügt. Ebenso wurde der Eingliederung der Brückenköpfe besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Neben den Eingriffen im Bereich der Reuss werden durch das Projekt auch der Waldrand am ehemaligen Scheibenstand beeinträchtigt sowie das Naturschutz- und Naherholungsgebiet Ägelmoos gestört.

8.1.4 Ersatzmassnahmen und ökologischer Ausgleich

Als Ausgleich für den Landschaftseingriff und die Beeinträchtigung der Ufervegetation sind Ersatzmassnahmen und ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen gemäss Art. 18b und 22 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 (SR 451), § 40 des Baugesetzes, § 4 Abs. 3 des Dekrets über den Natur- und Landschaftsschutz (NLD) vom 26. Februar 1985 (SAR 785.110) und Art. 14 und 15 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV) vom 16. Januar 1991 (SR 451.1).

Abschnitt 1

Als Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind hier vorgesehen:

- Gerinneaufweitung und Revitalisierung des Mühlbachs
- Uferabsenkung der Reuss, Schaffung temporär überfluteter Flächen
- Schaffung neuer extensiver Wiesenflächen
- Kleintierdurchlass Gruemet
- Geländeanpassung mit extensiven Wiesen, Pflanzung von Niederheckenstreifen
- Gestufter Waldrand mit Strauch- und Krautsaum
- Ersatzaufforstungsflächen
- Durchforstung Böschung SBB-Damm und Erweiterung der Ziegenweide

Abschnitt 2

Hier sind folgende Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen vorgesehen:

- Aufwertung Amphibienlaichgebiet Ägelmoos (IANB AG 910)
- Verlegung beziehungsweise Öffnung und Aufwertung Franzosengraben
- Anordnung von Amphibienleitelementen und Dammquerungen
- Kleintierdurchlass Lenzburgerstrasse
- Geländeanpassungen mit extensiven Wiesen

8.1.5 Bepflanzungskonzept

Durch die neue Strasse wird das landschaftliche Erscheinungsbild verändert und beeinträchtigt. In Abschnitt 1 werden die neuen Böschungen mit abgestuften Heckenpaketen abschnittsweise bepflanzt. Im Abschnitt 2 wird eine Halbballee entlang der NK 268 angelegt, die mit der Querung des Büblikerswegs die Strassenseite wechselt. Die Ufer des neuen Franzosengrabens werden mit standortgerechten Arten bepflanzt.

Da mit der UVP 1. Stufe noch nicht alle Aspekte abzuklären sind, müssen die ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen im Rahmen des Bauprojekts (UVP 2. Stufe) genauer geplant und bewertet werden.

8.1.6 Luft

Die Untersuchungen über die Auswirkungen im Bereich der Luft stützen sich ebenfalls auf die erwähnten Verkehrsuntersuchungen ab. Der motorisierte Individualverkehr, der heute durch die enge Altstadt fährt, beeinträchtigt die Lebensqualität in der Altstadt erheblich. Durch die Umfahrung Mellingen werden bei Realisierung des Abschnitts 1 die Bahnhofstrasse und die Altstadt deutlich von den Abgasemissionen befreit. Dagegen wird die Birrfeldstrasse einer deutlichen Mehrbelastung ausgesetzt. Bei Verwirklichung beider Abschnitte kann auch die Birrfeldstrasse von Schadstoffemissionen entlastet werden. Die Verlagerung wirkt sich aber auf die Lenzburgerstrasse vom Anschluss der Umfahrung Mellingen NK 268 bis zur Lichtsignalanlage St. Antoni aus.

Die überschlägige Berechnung der Emissionen und der Vergleich mit dem Referenzzustand zeigt folgendes Bild:

	Fahrleistung		NOx		PM 10	
	Mio km/a	Veränderung	kg/a	Veränderung	kg/a	Veränderung
Referenz	21.93		9'068		1'770	
Abschnitt 1	23.03	+1.10 Mio km/a +5.0%	9'248	+179 kg/a +2.0%	1'652	-118 kg/a -6.6%
Abschnitt 2	23.77	+1.84 Mio km/a +8.4%	8'422	-646 kg/a -7.1%	1'407	-363 kg/a -20.5%

Gesamthaft lässt sich feststellen, dass im betrachteten Perimeter mit leicht rückläufigen Schadstoffemissionen zu rechnen ist und die Situation im Siedlungsgebiet verbessert werden kann.

8.1.7 Lärm

Die Umfahrung Mellingen (NK 268) ist eine ortsfeste Anlage gemäss Art. 7 der Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41). Immissionen dieser Neuanlage dürfen die Planungswerte nicht überschreiten.

Die Beurteilung des Umweltbereichs Lärm stützt sich auf umfangreiche Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2005, die 2009 aktualisiert wurden, ab. Die heutige durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (über 15'100 Fahrzeuge) verursacht aufgrund der engen Verhältnisse in der Altstadt von Mellingen eine erhebliche Lärmbelastung.

In der Betriebsphase nach Realisierung des Abschnitts 1 (Altstadt ca. 7'200 Fahrzeuge) werden die Lärmbelastungen aus der Altstadt auf die Birrfeldstrasse verlagert, die in diesem Betriebszustand eine deutliche Verkehrszunahme auf ca. 14'100 Fahrzeuge erfährt.

Ziel muss es sein, nach Inbetriebnahme beider Abschnitte den Verkehr aus dem Stadtgebiet auf die Umfahrung umzulegen und damit eine deutliche Reduzierung des Lärmpegels in der Altstadt und auf der Birrfeld-/Lenzburgerstrasse zu erreichen. Mit diesen Zielen geht einher, dass der Abschnitt der Lenzburgerstrasse vom Knoten Bremgartenstrasse bis zum Anschluss der NK 268 eine deutliche Verkehrszunahme erfährt.

Die Lärmentwicklung auf der Bremgartenstrasse wird durch die Umfahrung nur in geringem Mass beeinflusst.

Eine massgebende Beeinträchtigung des Siedlungsgebiets im Ortsteil Büblikon von Wohlenschwil ist durch die Umfahrung nicht gegeben.

8.1.8 Grundwasser und Oberflächengewässer

Grundwasser

Im Projektierungsperimeter respektive der näheren Umgebung sind keine Grundwasserschutz-zonen vorhanden. Im Bereich des Knotens Tanklager ist ein kantonales Interessengebiet für Grundwassernutzung betroffen.

Die gemessenen Ruhe-Grundwasserspiegel liegen relativ oberflächennah. Die meisten Messungen liegen im Bereich zwischen 1,3–2,3 m unter Terrain. Der Bereich des Scheibenstands weicht mit einem Grundwasserstand von 2,6 m unter Terrain und der Bereich des Franzosengrabens mit 0,7 m unter Terrain von diesen Messungen ab.

Die indirekten Auswirkungen über eine verminderte Grundwasseranreicherung infolge erhöhten Versiegelungsgrads werden wegen der schlechten Sickerleistung des Untergrunds als gering beurteilt.

Oberflächengewässer

Vom Projekt sind verschiedene Gewässer betroffen. In Abschnitt 1 sind dies der Mühlebach, der aus dem Tanklagerweiher fliessende Birchbach sowie die Reuss. Indirekt sind auch die Feuchtstrukturen am Hangfuss der Aegerstematt betroffen. Im Südabschnitt betrifft das Projekt den Weiher im Ägelmoos sowie den Franzosengraben und damit indirekt auch das unterliegende Biotop des IANB Objekts Ägelmoos (IANB = Inventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung).

Der neue Mühlebach ist in seiner heutigen ökomorphologischen Form als weitgehend naturfremd zu klassifizieren.

Der Birchbach ist in Perimeternähe überwiegend eingedolt und weist kaum Naturwerte auf. Die Reuss ist im Projektperimeter in ihrem ökomorphologischen Zustand wenig beeinträchtigt und weist hohe ökologische Werte auf. Durch die vielfältigen Strukturen bietet sie verschiedenen bedrohten Fisch- und anderen Tierarten Lebensraum. Der Gewässereinfluss

aufs Umland ist heute durch die steil aufsteigenden Ufer auf einen schmalen Streifen entlang des Ufers eingeschränkt.

Der Franzosengraben ist aufgrund seiner ökomorphologischen Eigenschaften als mittelstark beeinträchtigt Gewässer zu klassieren. Zusammen mit seinen Begleitstrukturen (Ufergehölz, Heckenkomplex, Hochstammobstgarten) trägt er in seiner heutigen Ausprägung zum Lebensraumkomplex Ägelmoos und zu einer Vernetzung weiterer Lebensräume bei. Sowohl negative wie auch positive Auswirkungen durch das Strassenbauprojekt und die geplanten Massnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind sehr weitreichend. Die Eingriffe betreffen teilweise sensible Räume. Sie bedingen eine sorgfältige, diskursive weitere Planung unter gleichzeitigem Einbezug gewässerökologischer, wasserbaulicher, faunistischer und landschaftsästhetischer Aspekte.

8.1.9 Abwasser und Entwässerung

Aufgrund des hohen Grundwasserspiegels und der schlecht sickerfähigen Untergründe sind die Möglichkeiten der Entwässerung eingeschränkt. Zwischen Zeughausareal und Büblikeweg ergeben sich aufgrund des höheren Flurabstands zum Ruhe-Grundwasserpegel Möglichkeiten der Versickerung über Retentions-Filterbecken.

Die bestehende Entwässerung der Aegerstematt in den Franzosengraben ist berücksichtigt. Unter Verwendung zeitgemässer Entwässerungslösungen und Berücksichtigung der Richtlinien kann die Umweltverträglichkeit des Bereichs Abwasser/Entwässerung voraussichtlich ohne Schwierigkeiten eingehalten werden.

8.1.10 Wald und Jagd

Mit dem Auflageprojekt wird ein Rodungsgesuch vorgelegt, in welchem gleichartige und gleichwertige Waldflächen als Realersatz ausgewiesen werden. Die Standortgebundenheit wird im Rahmen des Rodungsgesuchs behandelt.

Durch die NK 268 verliert das Wild ein Austritts- und Äsungsgebiet. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch Ersatzmassnahmen auf der Achse Baregg–Bremgarten (nordöstlich Haltestelle Heitersberg) kompensieren.

8.1.11 Landschaft

Der Umweltbereich Landschaft wird vom vorliegenden Projekt beeinträchtigt. Eine Vielzahl der negativen Auswirkungen wird durch das Landschaftspflegerische Begleitkonzept minimiert. Die Beeinträchtigungen lassen sich durch geeignete Massnahmen ersetzen. Mit dem Bauprojekt wird das Reussuferschutzdekret angepasst.

8.1.12 Fauna, Flora, Lebensräume

Der Bau der NK 268 stellt aus faunistischer Sicht einen schwerwiegenden Eingriff dar, der jedoch mit den dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen zum grossen Teil ausgeglichen werden kann. Genauere Untersuchungen sind mit der 2. Stufe der Umweltverträglichkeitsprüfung anzustellen. Die Umweltverträglichkeit im Bereich Flora/Lebensräume kann erreicht werden. Es sind jedoch umfangreiche Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen notwendig, die im landschaftspflegerischen Begleitkonzept enthalten sind.

8.1.13 Boden und Landwirtschaft

Die Umweltbereiche Boden und Landwirtschaft werden stark beeinträchtigt. Die Strasse kommt über weite Strecken im Bereich stark setzungsempfindlicher oberster Bodenschichten zu liegen. Der Verbrauch an Fruchtfolgeflächen 1 und 2 beträgt ca. 2,7 ha. Bei der weiteren Projektbearbeitung werden Optimierungen respektive Massnahmen zur Verringerung der Beeinträchtigungen erarbeitet.

8.1.14 Unfälle und Betriebsstörungen

Es wurde die Möglichkeit von Unfällen mit den Szenarien "Bevölkerung" und "Oberflächengewässer" untersucht. Die Analyse, gegliedert nach Strassenelementen und Referenzstoffen, zeigt, dass im Bereich der Auswirkungen auf die Bevölkerung der Brand von Benzin die mit Abstand grösste Häufigkeit aufweist. Bei den Oberflächengewässern stellt die Freisetzung von Mineralöl den wahrscheinlichsten Unfall dar. Diese Unfälle treten rund zwei Mal häufiger auf als solche mit Auswirkungen auf die Bevölkerung. Rechnerisch betrachtet treten die angenommenen Unfälle auf der Umfahrungsstrasse beim Bereich "Bevölkerung" ein Mal in 170'000 Jahren, beim Bereich "Oberflächengewässer" ein Mal in 80'000 Jahren auf. Das Risiko wird als klein und daher tragbar eingestuft.

8.2 Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

8.2.1 Allgemein

Mit dem geplanten Strassenbauvorhaben der Umfahrung Mellingen werden wesentliche Verbesserungen in den Bereichen Siedlungs- und Verkehrsqualität sowie Immissionsschutz erzielt. Der grösste Nutzen wird auf der K 268 (Ortsdurchfahrt Mellingen, insbesondere Altstadt) durch die Verkehrsumlagerungen erreicht. Mit der Verpflichtung zu flankierenden Massnahmen wird sichergestellt, dass die Verkehrsmengen durch den Ortskern nicht wieder ansteigen. Dank der massiven Verkehrsentlastung wird die Siedlungsqualität im Umfeld der Hauptgasse in der historischen Altstadt, aber auch der Birrfeld-, der Bahnhof- und von Teilen der Lenzburgerstrasse wesentlich verbessert.

Zur Beurteilung der gegenüber dem Abschnitt 2, Birrfeldstrasse bis Lenzburgerstrasse, ins Feld geführten Bedenken wurden zusätzliche verkehrliche Abklärungen durchgeführt. Diese zeigen, dass im Fall eines Verzichts auf den zweiten Abschnitt ein grosser Bevölkerungsanteil entlang der Birrfeldstrasse und der Lenzburgerstrasse gegenüber heute unverhältnismässig stärker belastet wird.

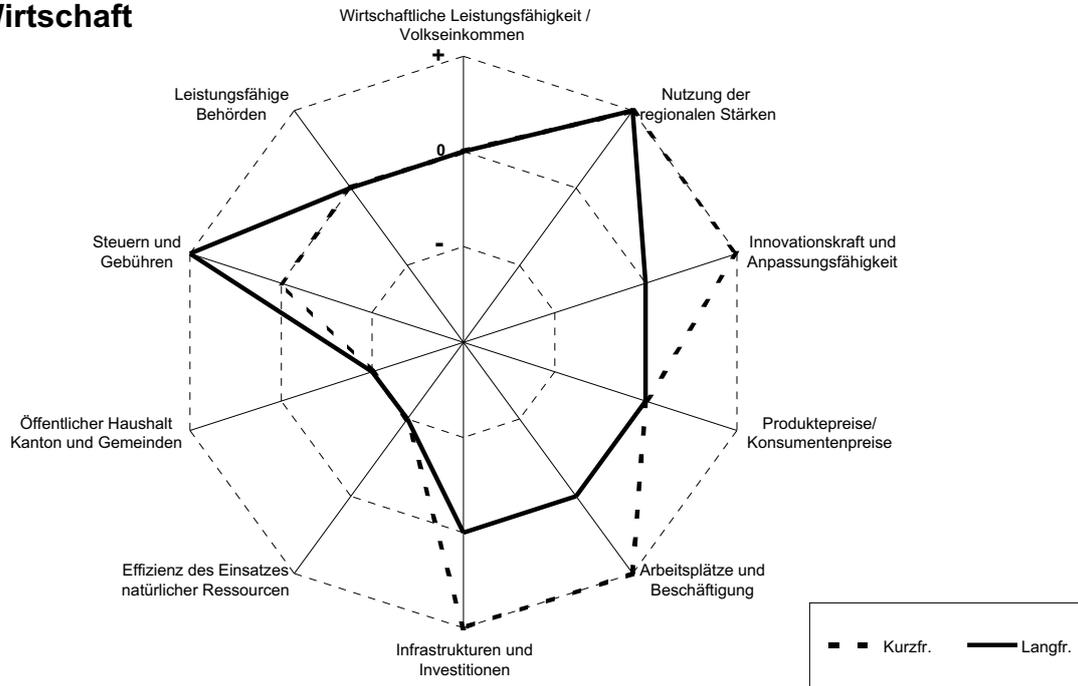
Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurde an Hand akustischer Berechnungen nachgewiesen, dass die Planungswerte für Büblikon eingehalten werden können.

8.2.2 Interessenabwägung und Nachhaltigkeit

Die Interessenabwägung zur Nachhaltigkeit des Vorhabens bezieht sich auf die Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt und wird in den nachfolgenden Rosetten optisch dargestellt und kommentiert. Eine erste Gesamtabwägung nach der Methodik der Stabsstelle Nachhaltigkeit zeigt, dass Zielkonflikte zwischen der gesellschaftlichen Dimension (Wohnqualität, Sicherheit, Kulturgüterschutz) und der ökologischen Dimension (Landverbrauch, Beeinträchtigung von Naturräumen und Landschaft) vorhanden sind. Die schematischen

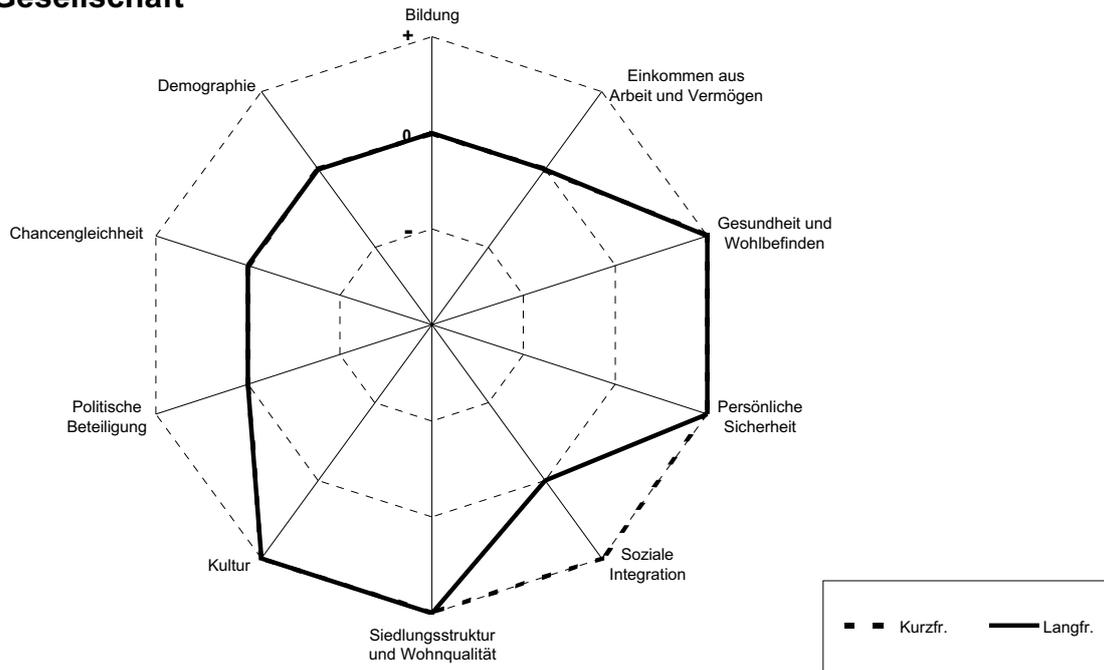
Darstellungen zeigen für einzelne Kriterien die generelle Beurteilung der kurz- und langfristigen Auswirkungen der Umfahrung Mellingen mit neutral (0), Vorteil (+) oder Nachteil (-).

Wirtschaft



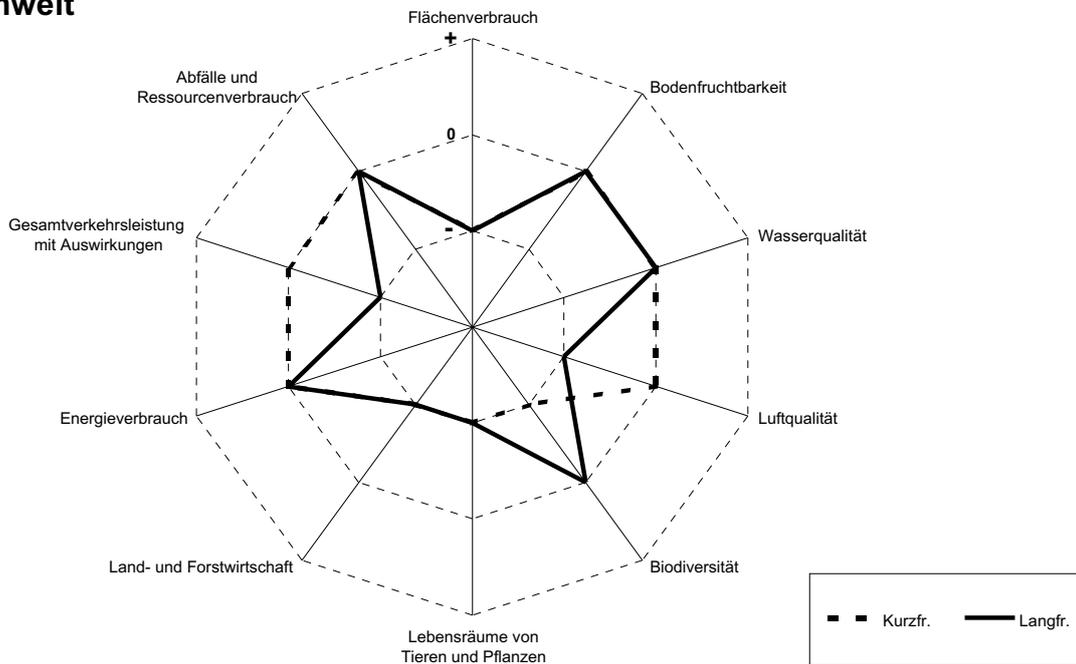
Die Auswirkungen auf die Dimension Wirtschaft betreffen den Wohn- und Gewerbestandort Mellingen sowie die finanzielle Belastung für den Kanton. Der Wohn- und Gewerbestandort Mellingen erfährt durch die entlastete Altstadt eine Attraktivitätssteigerung, welche möglicherweise auch das Steuersubstrat stärkt. Die Steigerung der Attraktivität von Mellingen als regionales Zentrum kann positive wirtschaftliche Auswirkungen für das lokale Gewerbe haben, deren Dauerhaftigkeit aber schwer abschätzbar ist. Der öffentliche Haushalt erfährt durch die Investition in die Neuanlage und die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt eine leichte, bleibende Mehrbelastung.

Gesellschaft



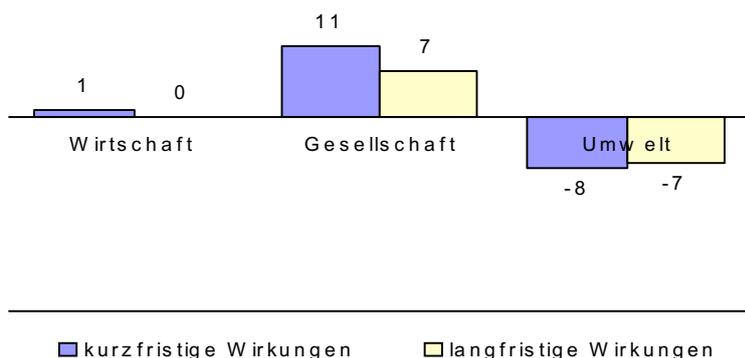
Die Auswirkungen auf die gesellschaftliche Dimension sind positiv und mittel bis gross. Die Altstadt als Kulturgut wird aufgewertet, die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie die Wohnqualität der Altstadt und der angrenzenden Gebiete werden erhöht. Je nach Gestaltung des Altstadttraums ergibt sich auch ein neuer Begegnungsraum für die Bevölkerung.

Umwelt



In der Dimension Umwelt führen der irreversible Verbrauch von Boden und Fruchtfelderflächen, Eingriffe in das geschützte Reussufer und andere wertvolle Lebensräume zu mittleren Auswirkungen. Deshalb werden umfangreiche Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich (Naturräume, Landschaft, Landwirtschaft). Je nach Ausgestaltung könnten diese längerfristig sogar zu einer Verbesserung der Biodiversität führen.

Zusammenfassung



Das Vorhaben weist einen Zielkonflikt zwischen den gesellschaftlichen und den ökologischen Auswirkungen auf. Es sind aus heutiger Sicht aber auch Möglichkeiten für den Umgang mit diesen Zielkonflikten gegeben. Mit der begleitenden Umweltverträglichkeitsprüfung und der bereits begonnenen Planung von Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen für beeinträchtigte Naturräume und Landwirtschaftsflächen wird dieses Ziel verfolgt.

9. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung

Da der Beschluss des Grossen Rats dem fakultativen Referendum unterliegt, war gemäss § 66 Abs. 2 der Kantonsverfassung eine Anhörung durchzuführen. Diese fand vom 3. Mai bis zum 18. Juni 2010 statt.

9.1 Eingaben

Es gingen gesamthaft 147 Eingaben ein. Die aus der Festsetzung im Richtplan bereits bekannte Opposition gegenüber Abschnitt 2 bestätigt sich. Die Befürworter beider Abschnitte unterstreichen unter anderem die Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Stadt Mellingen.

Das Ergebnis der Anhörung ist jedoch differenziert zu betrachten. Eine Vielzahl der vorliegenden Eingaben kommen aus der Gemeinde Wohlenschwil, Ortsteil Büblikon, die dem Abschnitt 1 zustimmen, jedoch den Abschnitt 2 ablehnen. Dem stehen die Stellungnahmen der Befürworter, unter anderem der IG Pro-Umfahrung, mit mittlerweile über 700 Unterstützenden (Unterschriftenliste) gegenüber, die ihre Zustimmung zu beiden Abschnitten kundgetan haben. Die Begründungen und Argumente vieler Stellungnahmen gleichen sich. Es wird daher darauf verzichtet, jede einzelne Eingabe zu würdigen.

Die Eingaben lassen sich in vier Gruppen gliedern:

1. Parteien, Verbände und Gemeinden
2. Einwohner Stadt Mellingen
3. Einwohner Gemeinde Wohlenschwil/Büblikon
4. Weitere

1) Parteien, Verbände und Gemeinden (28 Eingaben)

Die Auto-Partei Kanton Aargau, die CVP, die FDP sowie die SVP stimmen beiden Abschnitten zu.

Die Parteien BDP und EVP stimmen dem Abschnitt 1 zu, haben jedoch Bedenken gegenüber Abschnitt 2. Diese beziehen sich auf die Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen, das Kosten-/Nutzenverhältnis und die Eingriffe in Landschaft und Natur.

Die SP stimmt dem Abschnitt 1 zu, sofern die Altstadt durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr (ausgenommen Zubringer) gesperrt wird und nur noch dem Langsamverkehr und dem Öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht. Abschnitt 2 wird wegen massiven Eingriffen in die Natur und einem ungenügenden Kosten-/Nutzenverhältnis abgelehnt.

Die Grünliberale Partei stimmt dem Abschnitt 1 zu, fordert jedoch auf Abschnitt 2 zu verzichten, da dieser einen unnötigen Eingriff in Natur und Landschaft darstelle, durch hochwassergefährdetes Gebiet führe, ein ungenügendes Kosten-/Nutzenverhältnis aufweise, ein Amphibienschutzgebiet von nationaler Bedeutung zerstöre, an der Schulanlage und in neuen Wohngebieten Lärmimmissionen verursache sowie das Verkehrsproblem nur verlagere.

Die Grünen Aargau lehnen beide Abschnitte ab, sofern nicht die Sperrung der alten Reussbrücke für den motorisierten Individualverkehr zugesichert wird. Bei Genehmigung des Abschnitts 1 sei dieser zu optimieren. Auf Abschnitt 2 sei aufgrund des ungenügenden Nutzens und wegen der grossen Schäden respektive Kosten zu verzichten.

Der Aargauer Fahrlehrerverband, der Aargauische Gewerbeverband, die Aargauische Verkehrskonferenz, der Verein Aargauer Wanderwege, der Automobilclub der Schweiz, der Schweizerische Nutzfahrzeugverband, die Interessengemeinschaft Pro Umfahrung Mellingen und die PostAuto Schweiz AG stimmen beiden Abschnitten zu.

Der Verband Baden Regio, die Gemeinde Fislisbach und die Regionalplanungsgruppe Rohrdorferberg-Reusstal stimmen der Vorlage zu, fordern jedoch für Abschnitt 1 "wirksame Massnahmen, welche eine Mehrbelastung auf der Achse Fislisbach – Baden verhindern" beziehungsweise eine Pfortnerung auf dem Abschnitt zwischen Tanklager und Ortseingang Fislisbach, um den Verkehrsfluss zu verstetigen. Weiterhin wird gefordert, die Aufstufung der Umfahrung Fislisbach als Zwischenergebnis im Richtplan voranzutreiben sowie die Ortsplanung und Interessen der Gemeinden Mellingen und Wohlenschwil aufeinander abzustimmen.

Der Verkehrs-Club der Schweiz lehnt beide Abschnitte aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes ab. Im Fall einer Verwirklichung der Umfahrung seien die flankierenden Massnahmen nachzubessern.

Die Stadt Mellingen fordert beide Abschnitte zu realisieren. Die Schule Mellingen-Wohlenschwil stimmt beiden Abschnitten zu. Bei Verzögerung oder Verzicht auf Abschnitt 2 werden zusätzliche flankierende Massnahmen gefordert. Die Gemeinde Wohlenschwil stimmt dem Abschnitt 1 zu, fordert jedoch auf Abschnitt 2 zu verzichten.

Die Pro Natura Aargau stimmt Abschnitt 1 unter Verzicht auf die Natur und Landschaft abträglichen Elemente zu, auf Abschnitt 2 sei aus Gründen des Naturschutzes zu verzichten.

Der BirdLife Aargau lehnt beide Abschnitte der Umfahrung ab, da die Landschaft und viele Schutzgebiete durch beide Abschnitte beeinträchtigt würden.

Die Natur- und Vogelschutzvereine Mellingen und Wohlenschwil lehnen die gesamte Umfahrung ab. Andernfalls werden diverse Anträge zur Erweiterung der Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen gestellt.

2) Einwohner Stadt Mellingen (14 Eingaben)

Die Stellungnahme der Interessengemeinschaft Pro Umfahrung Mellingen mit über 700 Unterschriften fordert die Realisierung beider Abschnitte. Die weiteren Stellungnahmen zeigen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Befürwortern und Gegnern der Umfahrung.

3) Einwohner Gemeinde Wohlenschwil/Büblikon (95 Eingaben)

Die Eingaben aus Wohlenschwil und Büblikon empfehlen grossteils, den Abschnitt 1 zu genehmigen. Der Abschnitt 2 wird wegen Befürchtungen von Lärmemissionen, des Eingriffs in die Landschaft und des schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses abgelehnt. Teilweise wurden auch Forderungen erhoben, beide Kreditanträge zurückzuweisen.

4) Weitere (10 Eingaben)

Auch hier wird ausnahmslos beantragt, den Abschnitt 2 abzulehnen. Einzelne empfehlen auch Abschnitt 1 zur Ablehnung.

9.2 Zusammenfassung der Forderungen und Hinweise zum Projekt

Abschnitt 1

- Der Lärm- und Sichtschutz entlang der Umfahrungsstrasse sowie der Innerortsstrecken in Mellingen muss verbessert werden.
- Auf die Reussuferabsenkung ist zu verzichten.
- Es sind weitere Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen wie zum Beispiel Bachöffnungen in das Projekt aufzunehmen.
- Die flankierenden Massnahmen müssen ausgeweitet werden.

Abschnitt 2:

- Der Lärm- und Sichtschutz entlang der Umfahrungsstrasse ist zu verbessern.
- Zerstört und gefährdet die Naturwerte im Naherholungsgebiet Ägelmoos.
- Befindet sich im Gewässerschutzgebiet Au.
- Verschärft die Hochwassergefahr.
- Das Überführungsbauwerk Büblikeweg ist zu markant. Es ist behindertengerecht zu planen und nur für den Langsamverkehr auszulegen.
- Der Verbrauch von Landwirtschaftsfläche ist zu hoch.

9.3 Stellungnahme zu den Forderungen

In der Methodik "Prioritäten im Strassenbau" des Departements Bau, Verkehr und Umwelt wurden Infrastrukturprojekte nach ihrem Gesamtnutzen und der Kostenwirksamkeit verglichen. Die Ergebnisse weisen für das Projekt Mellingen insgesamt eine gute Kostenwirksamkeit im Vergleich mit andern Grossvorhaben im Kanton aus.

Grundsätzlich wird darauf verwiesen, dass das Projekt zur Umfahrung Mellingen phasenweise zu bearbeiten ist. Zurzeit liegt das Generelle Projekt mit UVP 1. Stufe vor. Dem Projekt wird unter Berücksichtigung eines Pflichtenhefts die Umweltverträglichkeit für beide Abschnitte bescheinigt. Insbesondere werden für Büblikon die nach Lärmschutzverordnung erforderlichen Planungswerte eingehalten. Im nächsten Planungsschritt ist das Auflageprojekt mit UVP 2. Stufe auszuarbeiten. Dabei werden die im Verlauf der öffentlichen Anhörung eingegangenen Anträge vertieft untersucht und – soweit möglich und sinnvoll – berücksichtigt und in die Planung aufgenommen. So wird auch anstelle des häufig kritisierten Überführungsbauwerks Büblikeweg eine verbesserte Variante in das Auflageprojekt einfließen.

Die flankierenden Massnahmen sind auf die Realisierung beider Abschnitte und die damit verbundenen geringen Verkehrsbelastungen auf den inneren Abschnitten der Birrfeld- und Lenzburgerstrasse abgestimmt. Die hohen Verkehrsströme auf diesen beiden Strassenzügen nach Realisierung des Abschnitts 1 werden mit dem im Projekt enthaltenen Provisorium abgewickelt. Dieses stellt jedoch auf die Reduzierung der Verkehrszahlen durch Abschnitt 2 ab.

Für die beiden Strassenabschnitte im Innerort von Mellingen ergeben sich je nach Betriebszustand folgende tägliche Verkehrsbelastungen:

	Ohne Umfahrung	Abschnitt 1 realisiert	Abschnitt 1 + 2 realisiert
– Birrfeldstrasse K 269	6'300	14'100	1'500
– Lenzburgerstrasse K 268	20'000	19'000	4'900

Das Konzept der Alstadtdurchfahrt mit einer Minimierung des Verkehrs entspricht den Anforderungen an die Steigerung der Lebensqualität sowie den Bedürfnissen des Gewerbes in der Altstadt.

Sofern der Kredit zu Abschnitt 2 nicht genehmigt wird, müssen die flankierenden Massnahmen entlang der Birrfeld- und Lenzburgerstrasse überarbeitet und der langfristigen Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung der Sicherheitsbedürfnisse der Bevölkerung (Schulweg) angepasst werden. Die daraus resultierenden Mehrkosten zu Abschnitt 1 würden sich voraussichtlich auf ca. 6,5 Millionen Franken belaufen.

Fazit:

Die Eingaben setzen sich kritisch mit beiden Abschnitten auseinander, wobei festzuhalten ist, dass Abschnitt 1 überwiegend Zustimmung erfährt. Nach Ansicht der Kritiker ist hier jedoch in den Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen nachzubessern, um die Eingriffe in die Naturwerte zu mindern. Die erwartete Kritik an Abschnitt 2 fällt vor allem aus dem Ortsteil Büblikon deutlich aus. Es wird bemängelt, dass ein schlechtes Kosten-/Nutzenverhältnis besteht und die Eingriffe in die Naturwerte durch die Vorteile nicht aufgewogen werden. Demgegenüber steht die klare Forderung aus der Stadt Mellingen, wonach beide Abschnitte zu realisieren sind.

10. Weiteres Vorgehen

Der Beschluss des Grossen Rats untersteht dem Ausgabenreferendum. Sofern das Referendum nicht ergriffen wird, schliesst sich das Baubewilligungsverfahren an. Dazu erfolgt die Ausarbeitung und öffentliche Auflage von zwei Bauprojekten zu den Abschnitten 1 und 2 in den Gemeinden Mellingen und Wohlenschwil während 30 Tagen. Der Regierungsrat entscheidet über allfällige Einwendungen und das bereinigte Bauprojekt. Danach können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung des Abschnitts 1 respektive des Abschnitts 2 erfolgen.

Zum Antrag:

Der Beschluss gemäss Ziffer 1 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung, sofern ihm die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmt.

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt.

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Antrag:

1.

Für den Bau des Abschnitts 1 der Umfahrung Mellingen NK 268 wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 19'878'000.– und für den Abschnitt 2 von Fr. 9'458'000.– beschlossen (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2009, Indexstand von 231,2). Die Grosskredite passen sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2.

Der Beitrag der Stadt Mellingen an die Gesamtprojektkosten von Fr. 35'900'000.– (ohne Entschädigungen für die Instandstellung der an die Gemeinde abzutretenden Kantonsstrassen) wird auf 20 % (7,2 Millionen Franken; vorbehältlich allfällige indexbedingte Mehr- und Minderaufwendungen) festgelegt.

3.

Die Anpassung des Kantonsstrassennetzes gemäss Abschnitt 5.1 wird beschlossen. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, die entsprechenden Mutationen beim Grundbuchamt anzumelden.

Aarau, 1. September 2010

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Peter C. Beyeler

Dr. Peter Grünenfelder

Anhänge:

- Projektübersicht
- Situation Abschnitt 1
- Situation Abschnitt 2
- Situation Flankierende Massnahmen