

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

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag für den Ausbau des Knotens Neuhof am A1-Zubringer Lenzburg (K 123/K 247) samt Anpassung des Kantonsstrassennetzes zur Beschlussfassung.

Zusammenfassung

Die Leistungsfähigkeit des lichtsignalgesteuerten Knotens Neuhof am A1-Zubringer Lenzburg (K 123/K 247) ist schon seit längerer Zeit ungenügend. In den letzten Jahren hat sich diese Situation noch wesentlich verschärft. In den Spitzenstunden treten beim Knoten Neuhof zeitweise Verkehrssituationen auf, in denen sich der Verkehr in allen drei Richtungen (Bünztal, Stadt und A1) weitläufig einstaut. Prioritär ist der Staubildung zu den Autobahnausfahrten von Zürich und von Bern entgegenzuwirken. Ursache hierfür ist die stark befahrene Linksabbiegebeziehung in Richtung Bünztal mit einem relativ hohen Anteil an Schwerverkehr. Der Stau bewirkt erheblichen Ausweichverkehr. Insbesondere der Zielverkehr Zürich Richtung Wohlen benutzt vermehrt die Autobahnausfahrt Mägenwil via Dottikon.

Die K 123 ist als A1-Zubringer im Bereich des Römertheaters mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 27'000 Fahrzeugen belastet. Für das Jahr 2025 ist eine Erhöhung auf 35'000 Fahrzeuge prognostiziert. Richtung Bünztal liegt die Belastung bei 22'000 Fahrzeugen. Die Prognose für 2025 beträgt 26'000 Fahrzeuge.

Beim Knoten Lindfeld (Anschluss Othmarsingen) handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt, der dringend einer Sanierung bedarf.

Mit dem Ausbau des A1-Zubringers Lenzburg sollen die Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnanschlusses für den Raum Lenzburg und das Bünztal langfristig sichergestellt und die Verkehrssicherheit erhöht werden. In einem Variantenstudium wurde aus zahlreichen Lösungsansätzen eine Bestvariante evaluiert. Der Ausbau des A1-Zubringers Lenzburg steht in Zusammenhang mit den in der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bünztal K 123–A1 untersuchten Netzvarianten (Vierspurausbau K 123 Bünztalstrasse, Westumfahrung Dottikon

beziehungsweise Kombinationen). Nach dem Ausbau des A1-Zubringers ist ein Monitoring des Verkehrsaufkommens vorgesehen, dessen Ergebnisse in die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Netzvarianten einfließen. Der mögliche Ausbau der Bünztalstrasse – wie auch der mögliche Bau einer Westumfahrung Dottikon – wird im Folgenden nicht behandelt, ist aber in den Verkehrsprognosen, welche im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erarbeitet wurden, berücksichtigt.

Der gesamte Ausbau des A1-Zubringers in Lenzburg umfasst den Ausbau des Knotens Lindfeld und des Knotens Neuhof. Der Ausbau des Knotens Lindfeld ist aber nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens, weil er noch nicht genehmigungsfähig ist und als separates Projekt weiter bearbeitet werden muss. Er ist unter Berücksichtigung der Anliegen der Archäologie zu überprüfen, zu optimieren sowie mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) abzustimmen.

Das Projekt Neuhof wird als eigenständiges Vorhaben realisiert und ist Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. In einer Übergangsphase muss bis zur Inbetriebnahme des Anschlussprojekts Lindfeld der Knoten Neuhof zusätzlich den Verkehr A1–Othmarsingen aufnehmen und regeln (Linksabbieger).

Kernstück des generellen Projekts Neuhof ist der Tunnel Neuhof mit einem kreuzungsfreien Direktanschluss des Bünztals an die A1. Damit wird die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Anlagen in diesem zentralen Verkehrsknoten an der Stadtperipherie Lenzburg und dem Industriegebiet Horner nachhaltig verbessert. Die Verkehrsbeziehungen zwischen Othmarsingen und Lenzburg führen über die neue Spange Hornerfeld, welche zudem eine Erschließungsfunktion für das angrenzende Baugebiet hat. Über den Knoten Neuhof – entlastet von der übergeordneten Verkehrsbeziehung von der A1 zum Bünztal – führen die noch verbleibenden Verkehrsbeziehungen A1–Lenzburg beziehungsweise Lenzburg–Bünztal und Lenzburg–Othmarsingen. Infolge der begrenzten Leistungsfähigkeit auf der Kernumfahrung Lenzburg ist am Knoten Neuhof in Verkehrsspitzenzeiten eine Zuflussdosierung erforderlich. Dies bedingt die Bereitstellung der zugeordneten Staulängen aus Richtung A1 und aus Richtung Bünztal.

Das Verkehrsregime am Knoten Neuhof mit dem zusätzlichen Linksabbieger nach Othmarsingen ist gemäss den Verkehrsuntersuchungen mit den Anforderungen an die Leistungsfähigkeit bis zur Realisierung des Projekts Lindfeld verträglich.

Die Verbindungsspange Hornerfeld ist im Richtplan festgesetzt (Kapitel M 2.2 Kantonsstrassen, Beschluss 2.1, Nr. 76).

Die Untersuchungen über die Umweltverträglichkeit (UVB) kommen zum Schluss, dass sich das Projekt Neuhof konform zum geltenden Umweltrecht realisieren lässt.

Die Kosten für das Projekt Neuhof betragen 75,3 Millionen Franken. Die Stadt Lenzburg beteiligt sich bei den Abschnitten Henschikerstrasse K 247 Innerort (inklusive Anpassung Brauereiweg) und Spange Hornerfeld (Industrieanschluss) mit total 2,8 Millionen Franken.

Auf den Kanton entfallen somit 72,5 Millionen Franken.

Die Ergebnisse der Vernehmlassung können wie folgt zusammengefasst werden:

Es gingen insgesamt 25 Eingaben ein. Das Vorhaben fand grundsätzlich breite Zustimmung, der Handlungsbedarf wurde anerkannt, und eine rasche Umsetzung wurde befürwortet. Einzig der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) lehnt das Projekt ab, weil damit noch mehr Verkehr erzeugt werde.

Eine Forderung betrifft den Verzicht auf den Tunnel Neuhof. Für das zukünftig flüssige Verkehrsregime am Knoten Neuhof ist die Verkehrsentflechtung mit dem Tunnel unumgänglich. Die Tunnelstrecke entlastet den Knoten Neuhof mit rund 16'000 Fahrzeugen pro Tag. Möglichkeiten ohne Tunnel wurden eingehend untersucht, haben sich aber als nicht befriedigend erwiesen. Die ebenfalls geforderte Ausrichtung auf einen späteren Vierspur-Ausbau ist nicht gerechtfertigt, weil der zweispurige Tunnel langfristig genügend Kapazität aufweist.

Weiter wurde gefordert, auf die Spange Hornerfeld sei vorläufig zu verzichten, stattdessen sei der Knoten Lindfeld auszubauen. Die Spange Hornerfeld übernimmt den Verkehr Lenzburg–Othmarsingen und A1–Othmarsingen, womit die Linksabbiegebeziehungen am Knoten Lindfeld wegfallen. Damit wird der unfallträchtige Knoten saniert. Die erfolgte Abstimmung mit der Kantonsarchäologie hat gezeigt, dass die römische Siedlung am Knoten Lindfeld den Raum für bauliche Massnahmen begrenzt. Somit lässt sich die Spange Hornerfeld nicht durch einen Ausbau am Knoten Lindfeld ersetzen. Zudem übernimmt die Querspange bei Tunnelsperrungen eine Umfahrfunktion und stellt auch die Anbindung der Industriezone Horner sicher.

Vorbehalte wurden gegenüber der Zweckmässigkeit und Nachhaltigkeit der vorgeschlagenen Variante geäussert. Im Zug der strategischen Planung wurden rund 30 Lösungsansätze in die Evaluation einbezogen. Keine der kostengünstigeren Varianten erfüllt die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit. Auch die Variante "Grosskreisel" wurde bereits geprüft. Sie musste aber verworfen werden, weil damit erhebliche Rückstapprobleme sowie Einbussen bei der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit verbunden wären.

Für die in zwei Eingaben angesprochene Erhöhung des Kostenbeitrags der Stadt Lenzburg besteht – gestützt auf das Dekret über den Bau, Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) – keine Veranlassung, ebenso für die von der Stadt Lenzburg geforderte Reduktion.

Verschiedene Anliegen werden im Zug der weiteren Projektbearbeitung geprüft und – soweit möglich und sinnvoll – in die Planung aufgenommen. Dazu gehört auch die konkrete Umsetzung der Massnahmen für den Langsamverkehr, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (öV) und den Lärmschutz im Portalbereich des Tunnels Neuhof.

Für den Bau des Projekts Neuhof am A1-Zubringer Lenzburg wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 72'513'000.– (Preisstand 2012) beantragt. Die Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2013–2016 eingestellt.

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	5
2. Handlungsbedarf	7
3. Zielsetzungen	8
4. Projekt und Ausführung	8
4.1 Projektabgrenzung	8
4.2 Konzept Projekt Neuhof	9
4.2 Übersicht Projekt Neuhof.....	10
4.3 Elemente des Projekts Neuhof.....	11
4.4 Situationsbeschreibung	12
4.5 Radwegkonzept	13
4.6 Interne Vernehmlassung	13
5. Strassenbaulinien und Eigentumsverhältnisse	13
6. Anpassung des Kantonsstrassennetzes	14
7. Rechtsgrundlagen	15
8. Kosten und Finanzierung	16
8.1 Investitionskosten.....	16
8.2 Folgekosten	16
8.3 Kostenteilung	16
8.4 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP).....	17
9. Auswirkungen	18
9.1 Auswirkungen auf die Umwelt	18
9.1.1 Umweltverträglichkeit.....	18
9.1.2 Landschaftsbild.....	18
9.1.3 Ersatzmassnahmen und ökologischer Ausgleich	19
9.1.4 Luft	19
9.1.5 Lärm	19
9.1.6 Grundwasser	19
9.1.7 Abwasser und Entwässerung.....	20
9.1.8 Fauna, Flora, Lebensräume.....	20
9.1.9 Boden und Landwirtschaft.....	20
9.1.10 Kulturgüter.....	20
9.1.11 Unfälle und Betriebsstörungen.....	21
9.2 Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung	21
10. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung	25
10.1 Eingaben.....	25
10.2 Zusammenfassung der Forderungen und Hinweise zum Projekt.....	26
11. Weiteres Vorgehen	31
A n t r a g :	32

1. Ausgangslage

Nordöstlich der Stadt Lenzburg liegt der A1-Zubringer Lenzburg. Er dient der Anbindung der Verkehrsströme aus dem Grossraum Lenzburg und dem Bünztal wie auch – untergeordnet – aus dem Seetal. Zum A1-Zubringer gehören die unmittelbaren Anschlüsse an die A1 sowie die K 123 bis zum Knoten Neuhof. Ab dem Knoten Neuhof teilt sich der Verkehr hauptsächlich nach Westen über die K 247 Hendschikerstrasse zur Stadt Lenzburg und nach Osten über die K 123 in Richtung Bünztal. Der untergeordnete Anschluss "Brauerieweg" liegt ebenfalls am Knoten Neuhof und dient vor allem der Erschliessung der Gewerbeschule Lenzburg und dem oberhalb liegenden Schloss Lenzburg. Zwischen dem A1-Anschluss und dem Knoten Neuhof liegt der Knoten Lindfeld mit dem Anschluss der K 267 Badenerstrasse in Richtung Othmarsingen.

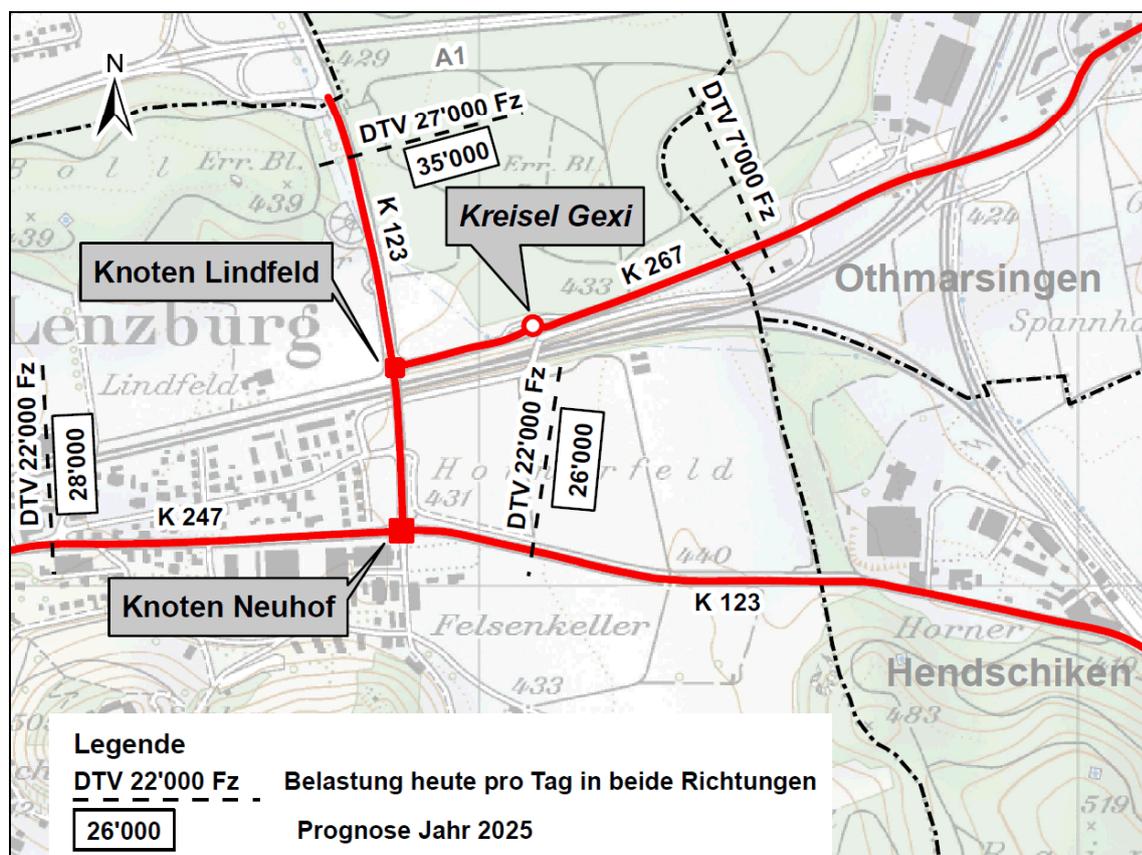


Abbildung 1: Schema der Kantonsstrassen mit der aktuellen und prognostizierten täglichen Fahrzeugbelastung (DTV)

Der A1-Zubringer zwischen A1 und Knoten Neuhof weist heute eine Belastung von rund 27'000 Fahrzeugen pro Tag (durchschnittlicher täglicher Verkehr [DTV]) auf. Die K 247 Hendschikerstrasse und die K 123 in Richtung Bünztal sind mit knapp 22'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) ebenfalls stark belastet. Einzig die K 267 Badenerstrasse in Richtung Othmarsingen weist eine tiefere Belastung von gegen 7'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) auf.

Die Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 zeigen weiterhin starke Zuwachsraten für den A1-Anschluss bis zum Knoten Neuhof und für die angrenzenden Kantonsstrassen. Der A1-Anschluss wird gemäss Untersuchungen mit dem Verkehrsmodell im Jahr 2025 einen

DTV von knapp 35'000 Fahrzeugen aufweisen. Dies entspricht einer Verkehrszunahme von ca. 30 % in den nächsten 15 Jahren. Für die K 247 Hendschikerstrasse wird im Jahr 2025 eine Verkehrsbelastung von ca. 28'000 Fahrzeugen pro Tag und für die K 123 in Richtung Bünztal von knapp 26'000 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert.

Im Richtplan des Kantons Aargau besteht seit 1996 ein Eintrag (Zwischenergebnis) für einen Vierspurausbau der Kantonsstrasse K 123 ab A1-Anschluss Lenzburg bis in den Raum Wohlen (Kapitel M 2.2, Beschluss 3.1, Nr. 35 im 2011 gesamtrevidierten Richtplan). Ein Teilschnitt des A1-Anschlusses, das heisst ab dem Anschluss bis zum Knoten Lindfeld, liegt im Unterhaltssperimeter (UH-Perimeter) der Nationalstrasse und damit in der Zuständigkeit des Bundes.

Südlich der Bahnlinie Lenzburg–Gexi mit der Verzweigung in Richtung Freiamt beziehungsweise in Richtung Limmattal grenzt der A1-Anschluss beidseitig an das Baugebiet der Stadt Lenzburg.

Die hohen Verkehrsbelastungen am A1-Zubringer Lenzburg mit den beiden Knoten Lindfeld und Neuhof führen seit längerer Zeit zu zahlreichen Problemen. Am A1-Anschluss überkreuzt sich die Zufahrt in Richtung Zürich mit der Ausfahrt von Zürich her, und am Knoten Lindfeld ist das Linkseinbiegen aus der K 267 Badenerstrasse von Othmarsingen in Richtung Lenzburg in den Hauptverkehrszeiten risikobehaftet. Am A1-Anschluss wie am Knoten Lindfeld waren wiederholt schwere Unfälle zu verzeichnen. Am Knoten Lindfeld wurden in den letzten fünf Jahren provisorische Massnahmen zur dringlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen in den Hauptverkehrszeiten ergeben sich regelmässig Rückstaus auf dem A1-Anschluss, auf der K 123 zum Knoten Neuhof wie auch auf der K 267 Badenerstrasse. Das Verkehrssystem ab dem A1-Zubringer bis zum Knoten Neuhof ist schon seit längerer Zeit an den Grenzen der Leistungsfähigkeit angelangt beziehungsweise überschreitet sie in den Hauptverkehrszeiten bereits. In den letzten Jahren hat sich die Situation nochmals verschlechtert. Im Lichte der Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 zeichnen sich künftig erhebliche Leistungsengpässe ab.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat angesichts der bestehenden Probleme am A1-Zubringer Lenzburg bereits im Jahr 2004 erste Untersuchungen für Ausbauvarianten und Verbesserungen der Verkehrssicherheit durchgeführt. In den Jahren 2005 und 2006 erfolgten im Rahmen der Phase 1 der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bünztal K 123–A1 verkehrliche Untersuchungen zu den Auswirkungen eines Ausbaus der K 123 auf vier Spuren bis zum A1-Anschluss Lenzburg beziehungsweise zu alternativen Netzergänzungen wie die Westumfahrung Dottikon. Der ausgewiesene Nutzen einer Netzvariante mit Westumfahrung Dottikon führte dazu, dass der Grosse Rat dieses Strassenvorhaben als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen hat (Kapitel M 2.2, Beschluss 4.1, Nr. 75 im 2011 gesamtrevidierten Richtplan).

Im Zeitraum 2008–2010 wurden die Planungsarbeiten für den A1-Zubringer Lenzburg wie auch für die ZMB Bünztal K 123–A1 fortgesetzt und aufeinander abgestimmt.

Zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems im Umfeld des A1-Zubringers Lenzburg wurde in einem umfassenden Variantenstudium mit nahezu 20 Varianten beziehungsweise Untervarianten die optimale Lösung für die Zukunft untersucht. Das vorliegende generelle Projekt Neuhof beruht auf der evaluierten Bestvariante.

Die Planungsarbeiten zur ZMB Bünztal K 123–A1 fanden ihren Abschluss 2010. Im Ergebnis bestätigte die ZMB die Bestvariante für den A1-Zubringer Lenzburg. Die in der ZMB Bünztal K 123–A1 untersuchten Netzvarianten (Vierspurausbau K 123, Westumfahrung Dottikon beziehungsweise Kombinationen) hingegen konnten als Einzelvorhaben für den Prognosezustand 2025 keinen ausreichenden Nutzen aufweisen. Die untersuchten Netzvarianten weisen hohe Kosten für den Infrastrukturausbau auf, und es entstehen teilweise gewichtige Nachteile bei den Umweltauswirkungen (Flächenbedarf, Beeinträchtigung Landschaftsbild). Im regionalpolitischen Konsens beschlossen das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zusammen mit den umliegenden Gemeinden (Lenzburg, Othmarsingen, Mägenwil, Hendschiken, Dottikon, Dintikon, Villmergen und Wohlen) und den Regionalplanungsverbänden Unteres Bünztal und Lenzburg-Seetal, dass der Ausbau des A1-Zubringers Lenzburg mit höchster Priorität zu erfolgen hat. Erst nach Vorliegen der Ergebnisse zu den verkehrlichen Auswirkungen eines ausgebauten A1-Zubringers in Lenzburg sollen die im Rahmen der ZMB Bünztal K 123–A1 untersuchten Netzvarianten neu beurteilt werden.

2. Handlungsbedarf

Die in der Ausgangslage beschriebene Situation sowie die umfangreichen Analysen und Planungsarbeiten am A1-Zubringer Lenzburg mit dem unregelmässigen Knoten Lindfeld und dem lichtsignalgeregelten Knoten Neuhof zeigen folgenden Handlungsbedarf:

Beseitigung der Verkehrssicherheitsdefizite

Am A1-Anschluss Lenzburg sind die kritischen Linksabbiegebeziehungen für die Verkehrsbeziehung auf die A1 in Richtung Zürich und am Knoten Lindfeld für die Verkehrsbeziehung aus Othmarsingen in Richtung Lenzburg neu zu führen.

Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses zwischen dem A1-Anschluss Lenzburg und der K 123 Bünztalstrasse

Das Verkehrssystem zwischen dem A1-Anschluss Lenzburg und der K 123 in Richtung Bünztal muss mit seinen Verkehrsknoten am A1-Anschluss, im Lindfeld und im Neuhof, über ausreichende Kapazitäten verfügen, um die prognostizierten Verkehrsmengen im Jahr 2025 zu bewältigen. Die verkehrliche Hauptbeziehung zwischen dem A1-Anschluss Lenzburg und dem Bünztal soll möglichst störungsfrei gewährleistet werden, um den bestehenden Ausweichverkehr im Bünztal, der heute in den Hauptverkehrszeiten teilweise auf den östlichen A1-Anschluss in Mägenwil ausweicht, zu vermeiden.

Abstimmung der Verkehrsmengen auf die begrenzte Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems mit Kernumfahrung in Lenzburg

Die Verkehrsregelung von der A1 und vom Bünztal in Richtung Lenzburg muss auf die verfügbaren Strassenkapazitäten im Siedlungsgebiet – insbesondere auf die Kernumfahrung Lenzburg – abgestimmt werden. Die erforderlichen Stauräume am Knoten Neuhof sind im Hinblick auf eine Dosierung zu den Hauptverkehrszeiten sicher zu stellen. Die Erschliessung der Gewerbeschule Neuhof und des Schlosses Lenzburg ist angemessen zu berücksichtigen.

Sicherstellung der Langsamverkehrsbeziehungen

Zwei kantonale Radrouten queren den A1-Zubringer Lenzburg (R 592 Lenzburg–Othmarsingen und R 541 Lenzburg–Bünztal). Im Zug des generellen Projekts A1-Zubringer Lenzburg sind die kantonalen Radrouten attraktiv und möglichst behinderungsfrei sicher zu stellen.

Sicherstellung des öffentlichen Verkehrs

Die Buslinien des öffentlichen Verkehrs (Linie 391 Lenzburg–Schloss Lenzburg und Linie 393 Lenzburg–Mägenwil) führen heute über den überlasteten Knoten Neuhof und erleiden in den Hauptverkehrszeiten Verspätungen. Für die beiden Buslinien sind mit den betroffenen Gemeinden alternative Linienführungen zu prüfen oder Massnahmen zur Busbevorzugung vorzusehen, um einen fahrplanmässigen Betrieb sicher zu stellen.

3. Zielsetzungen

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat im Hinblick auf die Gesamtrevision des kantonalen Richtplans und die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation die Anforderungen an die Entwicklung weiterer kantonalen Strasseninfrastrukturen überprüft und Zielsetzungen formuliert. Für den Raum Lenzburg einschliesslich A1-Zubringer Lenzburg sind folgende Zielsetzungen für das Vorhaben zu berücksichtigen:

- Anbindung an das Nationalstrassennetz (vor allem aus dem Bünztal) verbessern
- Erreichbarkeit der Zentren (Lenzburg) verbessern
- verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den strassengebundenen öV unter Berücksichtigung der Wohn- und Lebensqualität in den Siedlungsgebieten gewährleisten

4. Projekt und Ausführung

4.1 Projektabgrenzung

Am A1-Zubringer sind verschiedene Bau- und Erhaltungsmassnahmen nötig. Nach der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ist seit 2008 der Bund zuständig für die Nationalstrassen. Am A1-Zubringer Lenzburg liegt die K 123 von der A1 bis zur Einmündung Othmarsingerstrasse südlich der SBB im sogenannten UH-Perimeter der A1. Zurzeit wird beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) das Projekt für die neue Auffahrt auf die A1 Richtung Zürich vorbereitet. Die Erhaltungsmass-

nahmen am Trasse von der A1 über den Knoten Lindfeld bis zur Einmündung Othmarsingerstrasse liegen ebenfalls in der Zuständigkeit des ASTRA. Für die übrigen Anlagen im Bereich des A1-Zubringers Lenzburg ist der Kanton zuständig. Das vorliegende Projekt Neuhof ist entsprechend dieser Schnittstelle abgegrenzt. Es umfasst den Knoten und Tunnel Neuhof, den neuen Kreisels Horner mit der Spange Hornerfeld und deren Anschluss an die Überführung der SBB beim bestehenden Kreisels Gexi. Diese Projektabgrenzung ist in der folgenden Abbildung dargestellt:

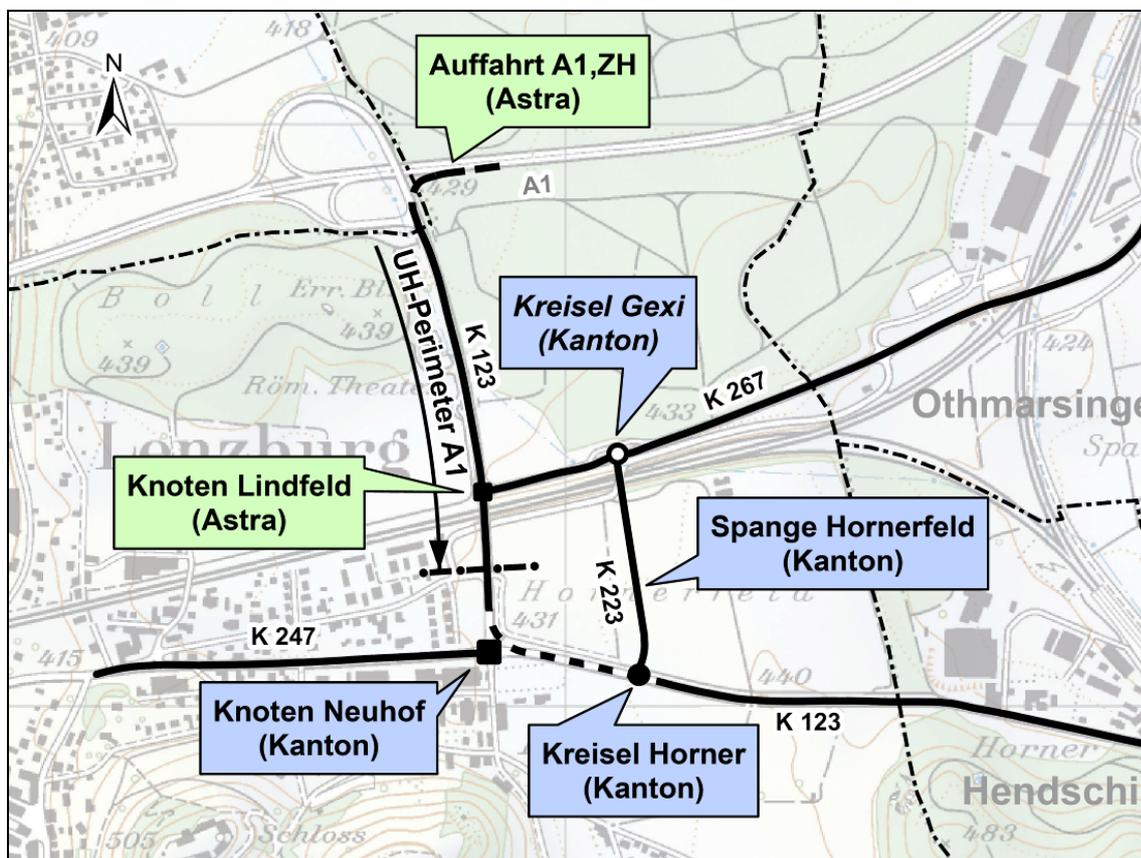


Abbildung 2: Projektabgrenzung A1-Anschluss Lenzburg

4.2 Konzept Projekt Neuhof

Das Konzept beruht auf der teilweisen niveaufreien Verkehrsführung von starken beziehungsweise leistungskritischen Verkehrsbeziehungen.

In erster Linie wird die starke Verkehrsbeziehung zwischen dem A1-Anschluss und der K 123 in Richtung Bünztal mit einem zweispurigen Tunnel unter dem Knoten Neuhof sichergestellt. Dadurch entsteht eine attraktive Anbindung vom beziehungsweise ins Bünztal, und der heute leistungskritische Knoten Neuhof wird entlastet. Im geplanten Tunnel wird für das Jahr 2025 eine Verkehrsbelastung von rund 16'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) prognostiziert.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Othmarsingen und Lenzburg führen über die neue Spange Hornerfeld, welche zudem eine Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Baugebiete hat.

Über den Knoten Neuhof – entlastet von der übergeordneten Verkehrsbeziehung von der A1 zum Bünzthal – führen die noch verbleibenden Verkehrsbeziehungen A1–Lenzburg beziehungsweise Lenzburg–Bünzthal und Lenzburg–Othmarsingen. Während der Zwischenphase bis zur Realisierung des Folgeprojekts Lindfeld wird der Verkehr von der A1 Richtung Othmarsingen zusätzlich über den Knoten Neuhof, den Kreisel Horner und über die Spange Hornerfeld geleitet. Dieses Verkehrsregime mit dem zusätzlichen Linksabbieger nach Othmarsingen ist gemäss den Verkehrsuntersuchungen mit den Anforderungen an die Leistungsfähigkeit bis zur Realisierung des Projekts Lindfeld verträglich.

Der lichtsignalgesteuerte Knoten Neuhof übernimmt im Hinblick auf das künftige Verkehrsmanagement der Region Lenzburg die Funktion einer Zuflusssteuerung in Richtung Zentrum und weist auf den Zufahrtstrecken entsprechend dimensionierte Stauräume auf.

Am A1-Zubringer sind – im Unterhaltssperimeter der A1 – folgende Projekte in Planung:

- Sanierung des Knotens Lindfeld mit niveaugetrenntem Linksabbieger nach Othmarsingen
- Erhaltungsmassnahmen der Hauptspuren Richtung A1
- Direkte Auffahrt auf die A1 in Richtung Zürich

4.2 Übersicht Projekt Neuhof

Der Tunnel Neuhof und die Spange Hornerfeld mit dem Kreisel Horner sind Neuanlagen. Der Tunnel Neuhof leitet den Verkehr von der A1 kreuzungsfrei direkt Richtung Bünzthal. Die Spange Hornerfeld übernimmt den Ziel- und Quellverkehr Lenzburg–Othmarsingen und dient zudem bei Tunnelsperrung als Umfahungsstrecke.

Der Knoten Neuhof wird spurbedingt in allen vier Ästen ausgebaut, bleibt aber lichtsignalgesteuert. Die K 123 wird im ganzen Projektperimeter an die Tunnelanlage angepasst. Im Weiteren wird das Radwegnetz angepasst und erweitert.

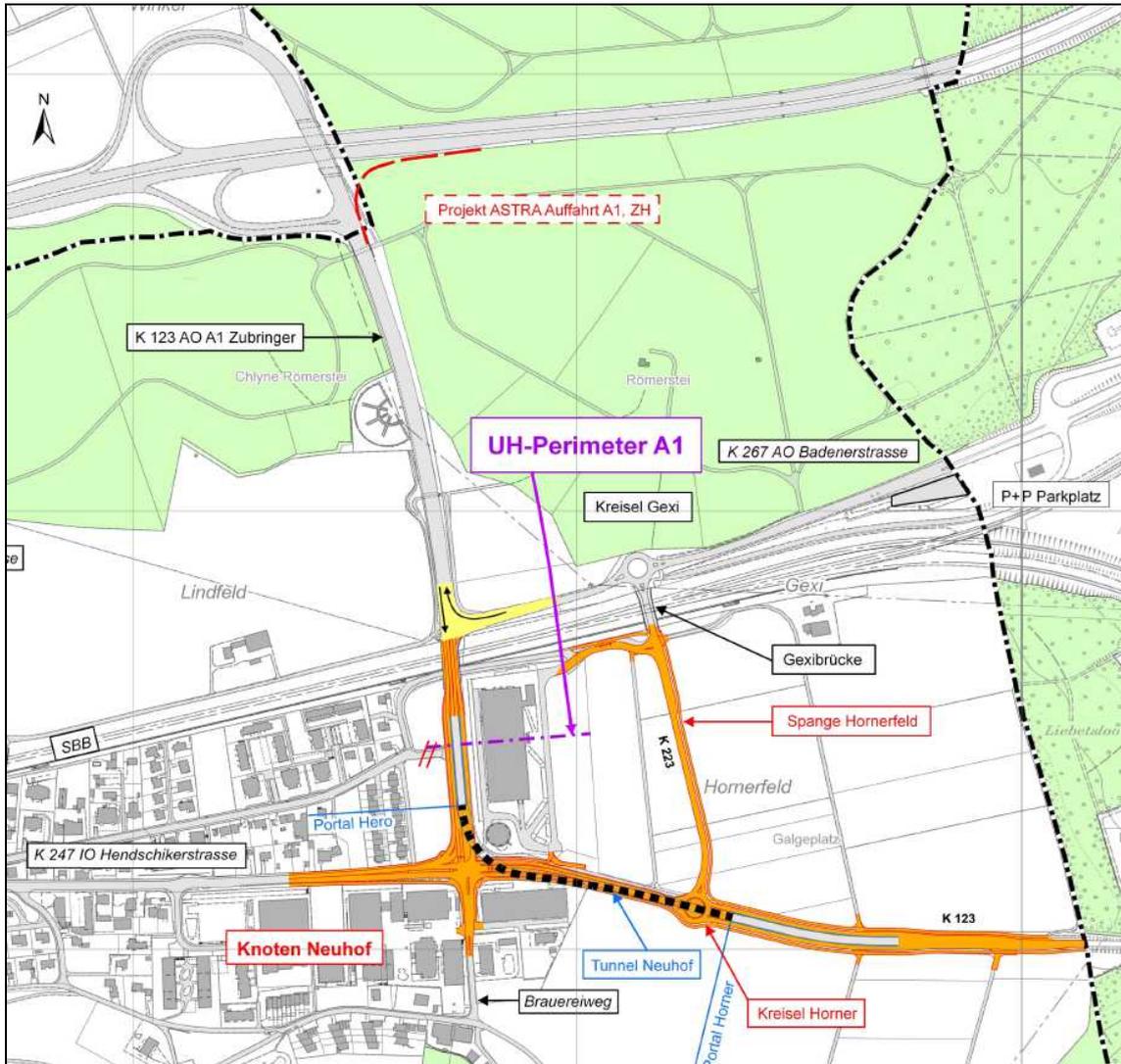


Abbildung 3: Projektübersicht

4.3 Elemente des Projekts Neuhof

Die Hauptverbindung vom A1-Anschluss Richtung Bünztal wird nach der SBB-Brücke abgesenkt und mündet nach der Rampe Hero in den 355 m langen Tunnel Neuhof.

Der Knoten Neuhof ist im Gesamtsystem das leistungskritische Element. Mit der Entflechtung der Hauptachse Bünztal–A1 in die Tunnelebene erhält der Knoten die nötige Kapazität, damit auch die zusätzliche Belastung durch den Linksabbiegeverkehr A1–Othmarsingen während der nächsten zehn Jahre aufgenommen werden kann.

Der Kreisel Horner hat zum Knoten Neuhof die nötige Distanz, damit der Kreisel nicht überstaut wird. Damit ist die Lage der Spange Hornerfeld definiert. Das neue Industriegebiet Hornerfeld mit dem Herobetrieb wird südlich der SBB-Brücke Gexi an die Spange Hornerfeld angeschlossen.

4.4 Situationsbeschreibung

Tunnel Neuhof

Direkt nach der Brücke über die SBB beginnt die Fahrbahnaufweitung für die mittig liegende Hauptachse Richtung Bünztal. Über die Tunnelrampe Hero wird der Transitverkehr Richtung Bünztal in den Tunnel Neuhof geleitet. Die Tunnel misst 355 m, danach folgt die Tunnelrampe Horner. Die Gesamtlänge mit den beiden Tunnelrampen beträgt 645 m. Der Tunnel ist mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von 50 km/h trassiert. Auf der Spur Richtung A1 ist auf Fahrbahn-Niveau der Zugang zur Betriebszentrale, welcher zugleich als Fluchtweg dient, integriert.

Der Tunnel wird im Tagbau erstellt. Eine Tunnelbelüftung ist nicht erforderlich. Das rechteckige Lichtraumprofil ergibt sich aus zwei Fahrspuren und den beidseitigen Fluchtbanketten. Infolge der engen Radien muss das Tunnelprofil für die erforderlichen Sichtweiten ausgeweitet werden.

Die Tunnelbaugrube gliedert sich in zwei Systemabschnitte. Im Bereich Knoten Neuhof mit den angrenzenden Bauten "Hero" und "Parkhaus Berufsschule" wird eine rückverankerte Rühlwand erstellt. Im Abschnitt Richtung Bünztal kann die Baugrube geböscht ausgeführt werden.

Knoten Neuhof und Brauereiweg

Der vierastige Knoten wird auch künftig mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet, welche den Verkehr steuert und dosiert in Richtung Stadt Lenzburg fahren lässt. Mit je einer zusätzlichen Spur von der A1 und aus Richtung Bünztal wird der notwendige Stauraum geschaffen. Die Gefahr eines Rückstaus des Verkehrs auf die Autobahn A1 und auf den Kreisel Horner wird dadurch minimiert

Die neue Spuraufteilung kann weitgehend unter Nutzung der bereits bestehenden Verkehrsflächen realisiert werden.

Im Nahbereich zum Knoten bewirken die Anlagen der Hero, Berufsschule und McDonald's einen intensiven Fussgängerverkehr. Auf drei Knotenästen werden Fussgängerstreifen angelegt. Der Rad- und Fussverkehr erhält separate lichtsignalgesteuerte Strassenquerungen. Die Buslinie 391 mit den Haltestellen Berufsschule Lenzburg und Brauereiweg nimmt mittels Busanmeldeschlaufen Einfluss auf die Lichtsignalanlage. Auch das Parkhaus Berufsschule ist mit einer Signalverbindung an die Steuerung Knoten Neuhof anzubinden.

Die Neubauten Hero und Parkhaus Berufsschule sind bereits auf die neue Strassenplanung abgestimmt. Bestehende Gebäude werden somit nicht tangiert.

Spange Hornerfeld und Kreisel Horner

Die Spange Hornerfeld bildet die Fortsetzung von der bestehenden SBB-Brücke Gexi zur Henschikerstrasse. Es handelt sich um einen Strassenneubau auf einer Länge von rund 300 m. Für die Zufahrt Industriezone Hornerfeld wird eine Linksabbiegespur integriert. Die Spange Hornerfeld bildet räumlich die Abgrenzung zum unverbauten Siedlungstrenngürtel

gemäss Richtplan. Mit einer Baumreihe zwischen Strasse und Radweg wird ein grüner Filter zwischen künftiger Überbauung und Landschaft gebildet.

Die Spange Hornerfeld schliesst mit einem Kreisel an die K 123 Hendschikerstrasse an. Der einspurige Kreisel Horner hat einen Aussendurchmesser von 36 m. Für Radfahrende wird eine sichere Strassenquerung erstellt.

Landbedarf

Insgesamt wird durch das Projekt Neuhof ca. 1 ha zusätzlich an Land beansprucht. Davon liegen 0,15 ha in der Bauzone; 0,85 ha betreffen Kulturland.

4.5 Radwegkonzept

Es sind vier Verbindungsrouten geplant:

- Die Route Othmarsingen–Lenzburg R 592 wurde mit der Gexi-Brücke in Betrieb genommen. Ab der Gexi-Brücke gelangt der Radverkehr via Gexistrasse und Othmarsingerstrasse nach Lenzburg.
- Entlang der Spange Hornerfeld wird für Radfahrende eine neue Querverbindung geschaffen.
- Die Verbindung vom Bahnhof zur Berufsschule Lenzburg wird als Radweg nördlich der Hendschikerstrasse angepasst. Beim Kreisel Horner ist eine verkehrssichere Querungshilfe auf der südlichen Strassenseite eingeplant.
- Für den Radverkehr Richtung Bünztal wird ab dem Kreisel Horner südlich der Hendschikerstrasse ein neuer Radweg angelegt. Die Fortsetzung des Radwegs Richtung Wohlen ist Bestandteil der Ausbauplanung Bünztalstrasse.

4.6 Interne Vernehmlassung

Die interne Vernehmlassung fand vom Dezember 2010 bis Januar 2011 (Projekte Lindfeld und Neuhof) beziehungsweise vom März 2012 bis April 2012 (Projekt Neuhof) statt. Es wurden 20 kantonale Fachstellen, die Bundesbehörde (ASTRA, Filiale Zofingen), die Stadt Lenzburg und die SBB zur Stellungnahme eingeladen.

Dem generellen Projekt wird mit Auflagen, die ins Projekt übernommen wurden, zugestimmt.

5. Strassenbaulinien und Eigentumsverhältnisse

Entlang dem A1-Zubringer Lenzburg (A1-Anschluss bis Knoten Neuhof) bestehen rechtskräftige Nationalstrassen-Baulinien (genehmigt durch das Eidgenössische Departement des Innern am 28. Oktober 1962). Im Rahmen der NFA wurden die Eigentumsverhältnisse an den Schnittstellen zwischen National- und Kantonsstrassen neu geregelt. Am A1-Zubringer Lenzburg erfolgte die Neuregelung des UH-Perimeters auf Basis einer Vereinbarung vom Mai beziehungsweise Juni 2010 zwischen dem ASTRA und der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt.

Die Nationalstrassen-Baulinien ausserhalb des UH-Perimeters der Nationalstrasse können ersatzlos aufgehoben werden. Innerhalb des UH-Perimeters definiert das ASTRA, vertreten durch die Filiale Zofingen des ASTRA, die Lage der Nationalstrassenbaulinien. Die Anpassung beziehungsweise Aufhebung der Nationalstrassen-Baulinien erfolgt in einem vereinfachten eigenständigen Verfahren nach dem Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11) und wird parallel zum Genehmigungsverfahren für das kantonale Bauprojekt durchgeführt.

6. Anpassung des Kantonsstrassennetzes

Mit der Realisierung des vorliegenden Projekts ist eine Anpassung des Kantonsstrassennetzes (Richtplankapitel M Mobilität, M 2.2 Kantonsstrassen, Richtplan Teilkarte M 2.2 Kantonsstrassen) verbunden:

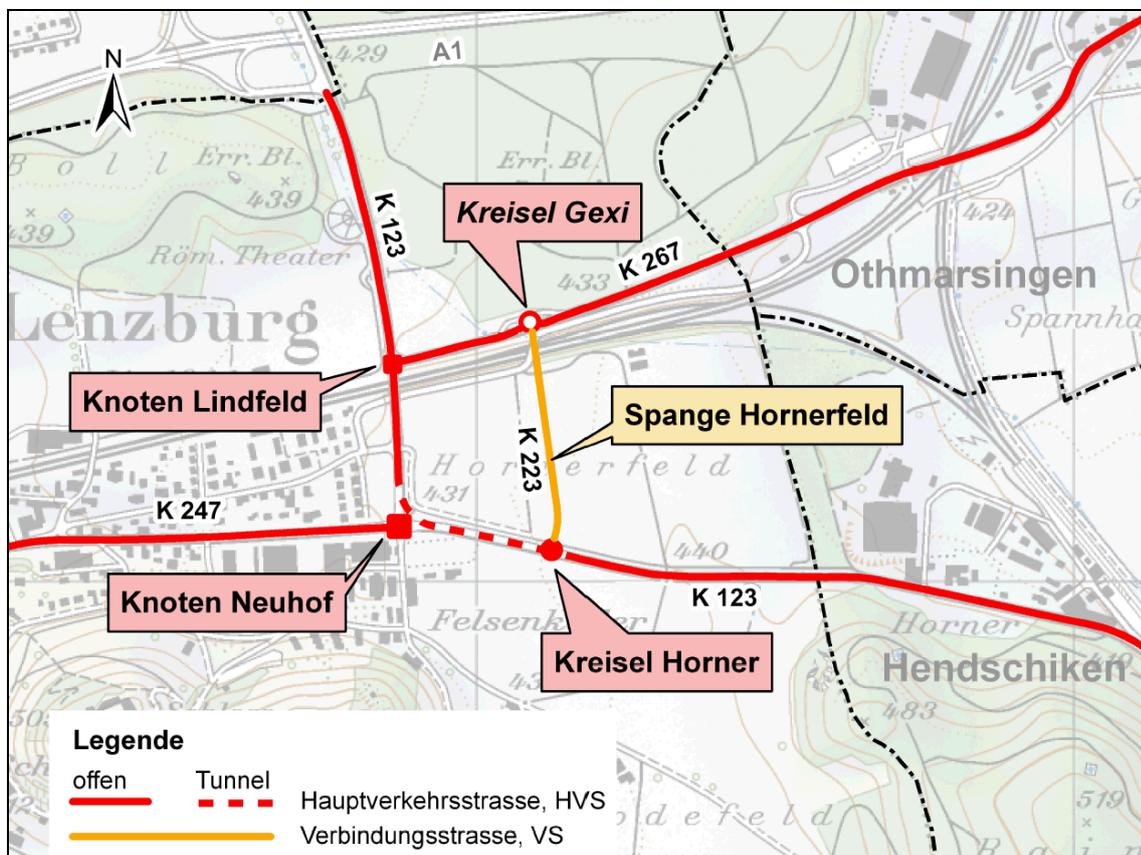


Abbildung 4: Übersicht der Strassenklassierung

Die Verbindungsspanne Hornerfeld wurde mit Beschluss des Grossen Rats zur Gesamtrevision des Richtplans vom 20. September 2011 im Richtplan (Nr. 76) bereits festgesetzt.

Die Spange Hornerfeld ist eine neue Verbindung ab der K 123 im Süden zur K 267 Badenerstrasse. Sie wird, gestützt auf § 83 Abs. 2 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100), durch Beschluss des Grossen Rats als Verbindungsstrasse K 223 ins Kantonsstrassennetz aufgenommen. Die

Strassenhoheit der Neuanlage liegt beim Kanton. Dies bedeutet, dass der Kanton gemäss Baugesetz für Landerwerb, Bau und Unterhalt dieser Strassen zuständig wird.

Die Änderung im Kantonsstrassennetz tritt mit dem vorliegenden Beschluss beziehungsweise mit der Inbetriebnahme der neuen Verkehrsanlage in Kraft. Mit dem Vollzug des Beschlusses wird der Regierungsrat beauftragt. Die durch den vorliegenden Beschluss vorgenommene Änderung im Kantonsstrassennetz wird im Richtplankapitel M 2.2 inklusive Richtplan Teilkarte M 2.2 als formelle Fortschreibung im Rahmen des jährlichen Fortschreibungsbeschlusses durch den Regierungsrat vollzogen.

7. Rechtsgrundlagen

Zuständig für den Bau von Kantonsstrassen ist der Kanton gemäss § 86 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). Über Neuanlagen von Kantonsstrassen innerorts oder ausserorts sowie über die Erweiterung bestehender Kantonsstrassen ausserorts beschliesst der Grosse Rat (§ 2 Abs. 2 und 3 StrG). Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der Strassenrechnung (§§ 6 und 7 StrG). Die Kostenbeteiligung der Stadt Lenzburg richtet sich nach § 2a StrG und §§ 15 ff. des Dekrets über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971 (SAR 751.120).

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 72,5 Millionen Franken.

Bei der Vorlage handelt es sich um eine neue Ausgabe gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau (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.

Über das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung – somit über die Aufnahme der Verbindungsspanne Hornerfeld ins Kantonsstrassennetz – beschliesst ebenfalls der Grosse Rat gemäss § 83 BauG.

8. Kosten und Finanzierung

8.1 Investitionskosten

Die Kosten für den Strassenausbau inklusive Landerwerb und ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen basieren gemäss Kostenvoranschlag der Projektverfasser auf den Preisen vom Januar 2012. Sie sind wie folgt veranschlagt (inklusive 8 % MwSt, Genauigkeit $\pm 10\%$). Das Kreditrisiko deckt die ausgewiesene Ungenauigkeit von ca. 10 % gemäss SIA ab.

Kosten			
Abschnitte	Kostenvoranschlag in Franken	Kreditrisiko in Franken	Gesamtkosten in Franken
1. Tunnel Neuhof AO* inklusive Elektromechanik	47'773'000	4'777'000	52'550'000
2. Knoten Neuhof und K 123 AO* bis Lindfeld	5'549'000	551'000	6'100'000
3. Henschikerstrasse K 247 IO* inklusive Anpassung Brauereiweg	3'495'000	350'000	3'845'000
4. Henschikerstrasse K 123 AO* inklusive Kreisel Horner und Radweg	9'627'000	963'000	10'590'000
5. Spange Hornerfeld K 223 AO* inklusive Radweg	2'056'000	209'000	2'265'000
Total	68'500'000	6'850'000	75'350'000

* AO: Ausserort; IO: Innerort

8.2 Folgekosten

Durch die Spange Hornerfeld wird das heute 1'150 km lange Kantonsstrassennetz um rund 0,300 km oder 0,03 % erweitert. Für den Werterhalt des neuen Tunnels ist mit jährlichen Kosten in der Grössenordnung von 1,5 % der Investitionskosten, entsprechend rund 0,8 Millionen Franken, zu rechnen. Die hierfür notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur' eingestellt.

8.3 Kostenteilung

Gemäss § 15 Abs. 1 des Kantonsstrassendekrets haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen Beiträge zu leisten. Abschnitt 3 der Henschikerstrasse inklusive Anschluss Brauereiweg liegt an der Innerortsstrecke der K 123. Den Beitragssatz an Innerortsstrecken hat der Regierungsrat für die Stadt Lenzburg auf 57 % festgelegt (Steuerperiode 2009/10).

In Bezug auf die Kostenverteilung den Innerortsstrecken gleichgestellt sind gemäss § 15 Abs. 2 des Kantonsstrassendekrets Knotenpunkte an Ausserortsstrecken, die wegen der Erschliessung neu angelegt oder ausgebaut werden müssen. Unter diese Bestimmung fällt teilweise die Spange Hornerfeld (Abschnitt 5). Sie stellt gleichzeitig sowohl die Erschliessung

der angrenzenden Baugebiete als auch die Verkehrsbeziehungen zwischen Othmarsingen und Lenzburg sicher. Diese beiden Interessen sind ungefähr gleichwertig zu gewichten. Daraus resultiert ein Beitrag der Stadt Lenzburg an die hälftigen Kosten der Spange Hornerfeld respektive ein halbiertes Beitragssatz von 28,5 %.

Alle übrigen Abschnitte befinden sich im Ausserort. Daran ist die Stadt Lenzburg nicht beitragspflichtig.

Damit ergibt sich die folgende Kostenteilung:

Kostenteilung					
Abschnitte	Gesamtkosten	Anteil Stadt Lenzburg		Anteil Kanton Aargau	
		in Franken	%	in Franken	%
1. Tunnel Neuhof AO inklusive Elektromechanik	52'550'000	0		100	52'550'000
2. Knoten Neuhof und K 123 AO bis Lindfeld	6'100'000	0		100	6'100'000
3. Hendschikerstrasse K 247 IO inklusive Anpassung Brauereiweg	3'845'000	57	2'192'000	43	1'653'000
4. Hendschikerstrasse K 123 AO inklusive Kreisel Horner und Radweg	10'590'000	0		100	10'590'000
5. Spange Hornerfeld K 223 AO inklusive Radweg	2'265'000	28,5	645'000	71,5	1'620'000
Total	75'350'000		2'837'000		72'513'000
Total Prozent-Anteile	100,0 %		3,8 %		96,2 %

Es ist vorgesehen, den Anteil der Stadt Lenzburg mit 3,8 % der Gesamtkosten abzurechnen. Auf eine detaillierte Kostenausscheidung nach den obigen Abschnitten soll verzichtet werden, um eine komplexe und aufwendige Kostenstrukturierung und Abrechnung zu vermeiden.

8.4 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Die Aufwendungen für die Realisierung des Projekts gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Produkt 640.10.0002 Kantonsstrassen. Bis zur Gutheissung des Grosskredits durch den Grossen Rat erfolgt der Kostennachweis im CO-Innenauftrag 640001001 Kleinkredite Kantonsstrassen. Diesem wurden bis September 2012 Projektierungskosten von Fr. 1'382'790.– belastet. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2013–2016 werden die jährlichen Finanzmittel im noch nicht bewilligten Grosskredit Lenzburg, Zubringer A1 (CO-Innenauftrag 640005035) gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt (Beträge in Fr. 1'000.–):

Finanzbedarf (in Fr. 1'000.–)	vor 2013	2013	2014	2015	2016	2017 und später	TOTAL
<i>Realisierungsphasen</i>	<i>Projek- tierung</i>	<i>Genehm. verfahren</i>	<i>Vorberei- tung</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	
Bruttoaufwand	1'759	1'150	2'400	13'400	17'380	39'261	75'350
Ertrag (Gemeindebeiträge)	0	0	0	2'500	0	337	2'837
Nettoanteil Kanton Aarau	1'759	1'150	2'400	10'900	17'380	38'924	72'513

Die bisherigen Aufwendungen und Erträge für die Projektierung sind in der Kreditsumme des vorliegenden Grosskreditanspruchs enthalten. Sie werden mit den dafür bewilligten Kleinkrediten in den Grosskredit gemäss vorliegendem Antrag integriert.

9. Auswirkungen

9.1 Auswirkungen auf die Umwelt

9.1.1 Umweltverträglichkeit

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 (SR 814.011) bezeichnet im Anhang die Anlagen, die der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterstellt sind. Neue Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind unter Ziffer 11.3 aufgeführt. Das vorliegende Projekt umfasst neue und wesentlich geänderte Anlage- teile und ist somit UVP-pflichtig. Die Abklärungen sind entsprechend dem Stand des Projekts durchzuführen und in einem Bericht über die Umweltverträglichkeit zusammenzufassen. Für das Projekt Neuhof sind die relevanten Auswirkungen Luft, Lärm, Boden, Wasser, Flora und Fauna und Archäologie von Interesse. Bei den Untersuchungen zum generellen Projekt handelt es sich um eine Vorstufe der UVP. Die Untersuchung erbringt den Nachweis, dass das Projekt Neuhof umweltverträglich realisiert werden kann.

Die Hauptuntersuchung der UVP erfolgt auf Stufe Bauprojekt.

9.1.2 Landschaftsbild

Die Landschaftskammer des Projektgebiets ist durch Hügel und Wälder umrandet. Prägend sind der Siedlungsrand und die Verkehrsträger, welche ebenerdig oder eingeschnitten die optisch zusammenhängende Fläche Hornerfeld-Bodenfeld in verschiedene Teilflächen untergliedern.

Im Projektperimeter finden sich Wald, Landwirtschaft und Baugebiet. Das Landwirtschafts- land wird weitgehend intensiv genutzt (Ackerbau). Ökologisch bedeutsam sind insbesondere die Wiesenböschung der SBB (Trockenstandorte mit Reptilienstrukturen) mit Vernetzungs- funktion, ökologische Ausgleichsflächen und extensiv genutzte Strassenränder und Restflä- chen.

Das Landschaftsbild wird durch das Bauvorhaben durch zwei Elemente beeinträchtigt: Die störende Wirkung der Spange Hornerfeld wird durch eine Alleebaumreihe abgeschwächt.

Der 20 m hohe Antennenmast der Betriebszentrale Tunnel Neuhoﬀ wirkt aus kurzer Distanz störend. Im weitem Blickfeld verschwindet er jedoch neben den Gebäuden der Hero.

9.1.3 Ersatzmassnahmen und ökologischer Ausgleich

Das Strassenbauvorhaben beeinträchtigt in erster Linie Magerstandorte mit der standorttypischen Vegetation. Diese oft linear den Strassenrändern folgenden Flächen sowie Restflächen mit ungünstigem Zuschnitt werden durch neu entstehende Flächen zum Beispiel zwischen Strasse und Fuss-/Radweg neu geschaffen. Wichtig ist, dass diese Standorte nicht durch Oberbodenauftrag mit Nährstoffen versorgt werden. Auch einzelne Hecken, welche durch den Strassen- oder den Bahnbau wegfielen, werden durch Neupflanzungen von dornreichen Niederhecken ersetzt.

Gemäss BauG ist bei öffentlichen Bauvorhaben ein ökologischer Ausgleich im Umfang von 3 % der Baukosten (für Anlagen ausserhalb dem Baugebiet, welche das Landschaftsbild massgeblich beeinflussen) zu leisten. Innerhalb des Projekts bieten sich keine sinnvollen und eine hohe Wirkung erzielende Aufwertungsmassnahmen an. Es wird dahingehend disponiert, die entsprechende Summe in den kantonalen Ausgleichsfonds einzuzahlen. Falls sich im Grossraum Lenzburg in naher Zukunft konkrete Kompensationsmassnahmen entwickeln, ist es sinnvoll, diese Mittel standortgerecht einzusetzen.

9.1.4 Luft

In der Bauphase kommt es zu einer temporären Zunahme der Emissionen. Dabei sind vor allem Transportemissionen relevant. Mit baubedingten Überschreitungen von Grenzwerten der Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) ist aber nicht zu rechnen.

In der Betriebsphase werden im Bereich der Spange Hornerfeld auch Gebiete neu oder zusätzlich belastet. Auch an den Tunnelportalen des Tunnels Neuhoﬀ ist mit einer punktuell höheren Luftbelastung zu rechnen, die aber im Bereich der nächsten Wohnbebauung vernachlässigbar gering ist.

9.1.5 Lärm

Beurteilt wird die Änderung der Lärmbelastung im Betriebszustand 2025 gegenüber dem Referenzzustand 2025. Nur an einem Gebäude kommt es zu einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts. Als Massnahme ist der Einbau eines akustisch neutralen Strassenbelags vorgesehen. Weitergehende Massnahmen sind Gegenstand eines separaten Projekts für die Strassenlärmsanierung.

9.1.6 Grundwasser

Es sind weder Grundwasserschutz zonen noch Quellen im Projektperimeter vorhanden. Der Grundwasserspiegel liegt sehr tief (Flurabstand mindestens 24 m). Die Bauwerke liegen über dem Grundwasserspiegel. Durch den Tunnel Neuhoﬀ sind keine Einflüsse auf das Grundwasser zu erwarten.

9.1.7 Abwasser und Entwässerung

Das Projekt befindet sich vollständig innerhalb des Gewässerschutzbereichs Au. Die Beeinflussung des Grundwassers wird als gering bewertet. Oberflächengewässer sind nicht betroffen. In der Bauphase ist eine Bauwasserhaltung erforderlich.

Das Strassenabwasser wird über eine belebte Bodenschicht entweder in Versickerungsmulden oder Versickerungsgräben entlang der Strasse versickert. Das restliche Strassenabwasser wird in die bestehende Schmutzwasserkanalisation eingeleitet. Die Kanalisation wird entsprechend ausgebaut oder saniert.

Das Reinigungswasser vom Tunnel Neuhof wird über ein Stapelbecken gesammelt und konform entsorgt.

9.1.8 Fauna, Flora, Lebensräume

Im Projektperimeter liegen keine Wildtierkorridore. Der Siedlungstrenngürtel soll auch Vernetzungsfunktionen für Wildtiere sicherstellen.

Der Siedlungstrenngürtel bildet den nicht überbauten Raum im Hornerfeld. Der Siedlungstrenngürtel östlich der Spange Hornerfeld wird durch das Projekt nicht schmälert.

Die Strassenrandbereiche stellen teilweise artenreiche Ruderalstandorte dar. Das Projekt tangiert teilweise ökologische Ausgleichsflächen. Mit verschiedenen ökologischen Ersatzmassnahmen wird zu diesen Aspekten ein Ausgleich geschaffen.

9.1.9 Boden und Landwirtschaft

Das Projekt Neuhof generiert zum Bestand zusätzlich 1,10 ha Strassenfläche, davon betrifft ein Grossteil Kulturland. Für Arbeitsbermen, Depots, provisorische Bauumfahrungen und Baustelleninstallation werden 1,80 ha Land vorübergehend beansprucht. Dabei handelt es sich um Fruchtfolgeflächen. Der Oberboden dieser vorübergehend beanspruchten Flächen ist zu überdecken (kein Abtrag).

Der Flächenverbrauch und die zukünftige Abgrenzung des Siedlungsgebiets durch die neue Strassenführung werden in der Hauptuntersuchung zum Bauprojekt vertieft bearbeitet. Ziel ist dabei eine Optimierung unter Einbezug einer Abwägung der Interessen.

9.1.10 Kulturgüter

Im Bereich der Spange Hornerfeld werden archäologische Hinterlassenschaften vermutet. Bei kürzlich durchgeführten Prospektionen konnten allerdings keine Spuren gesichert werden. Sollten bei den Bauarbeiten Kulturgüter zum Vorschein kommen, wird die Archäologie unverzüglich beigezogen.

9.1.11 Unfälle und Betriebsstörungen

Das Projekt A1-Zubringer ist hinsichtlich Störfallrisiko nicht als kritisch zu beurteilen. Durch die Optimierung der Verkehrssituation dürfte die Unfallhäufigkeit im betrachteten Streckennetz reduziert werden, was insgesamt zu einer Verringerung der Wahrscheinlichkeit eines Störfalls führt.

Eine Tunnelanlage bedingt im Jahresablauf Sperrzeiten infolge des Unterhalts. Zudem sind kurzfristige Sperrungen infolge Pannenfahrzeugen oder Unfällen möglich. Mit der vorliegenden Projektlösung kann in solchen Betriebsfällen mit Tunnelensperrung eine Wechselsignalisation mit entsprechender Verkehrsumleitung aktiviert werden.

9.2 Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung

Eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ansprüche gleichwertig, langfristig und ganzheitlich. Welchen Beitrag der Ausbau des Knotens Neuhof des A1-Zubringers Lenzburg zu einer nachhaltigen Entwicklung in Lenzburg und dem unteren Bünztal leistet, wird in diesem Kapitel mit Hilfe einer Wirkungsabschätzung Wirtschaft – Gesellschaft – Umwelt erläutert und in den Abbildungen 5–7 visualisiert. Beurteilt werden die Wirkungen des Vorhabens im Vergleich zu einer Entwicklung ohne Vorhaben. Die Kriterien der Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt in den Grafiken entsprechen den Schlüsselbereichen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss Nachhaltigkeitsbericht des Regierungsrats vom März 2009.

Der Ausbau des A1-Zubringers in Lenzburg umfasst den Ausbau der Knoten Lindfeld und Neuhof. Der Ausbau des Knotens Lindfeld ist aber nicht Gegenstand der folgenden Betrachtungen, weil er als separates Projekt weiter bearbeitet wird.

Der gesamte Ausbau des A1-Zubringers Lenzburg (Ausbau der Knoten Lindfeld und Neuhof) steht in Zusammenhang mit einem möglichen künftigen Ausbau der Bünztalstrasse. Die nach dem Ausbau des A1-Zubringers beobachteten Verkehrsaufkommen werden in die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Varianten für den Ausbau der Bünztalstrasse einfließen. Der mögliche Ausbau der Bünztalstrasse wird im folgenden ebenfalls nicht beurteilt, ist aber in den Verkehrsprognosen, welche im Rahmen der UVP erarbeitet wurden, berücksichtigt.

Das Vorhaben hat langfristigen Charakter und betrifft die wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Dimension. Aus wirtschaftlicher Sicht geht es um die Erreichbarkeit mit dem Strassenverkehr von Lenzburg und des unteren Bünztals sowie den Werterhalt der sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage. Dies ist mit beträchtlichen Investitionen der öffentlichen Hand verbunden. Aus gesellschaftlicher Sicht führt der Ausbau des Knotens Neuhof zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Umwelt ist durch die Verkehrsströme und die damit verbundenen Emissionen, durch den Flächenverbrauch und die landschaftlichen Veränderungen betroffen.

Wirtschaftliche Dimension

Die Erreichbarkeit mit dem Strassenverkehr ist ein wesentlicher Faktor für die Standortattraktivität von Lenzburg und den Gemeinden des unteren Bünztals. Der Ausbau des Knotens Neuhof führt zu einer Verflüssigung des Verkehrs in den Spitzenstunden und beim

öffentlichen Verkehr zu einer Verbesserung der zeitlichen Zuverlässigkeit von zwei Buslinien. Die Erreichbarkeit und damit die Standortattraktivität (regionale Stärke) von Lenzburg und des unteren Büntzals werden dadurch verbessert. Wegen der Zuflussdosierung in Richtung Lenzburg können in den Spitzenzeiten weiterhin Staus in Richtung Lenzburg auftreten. Bis zu einer Realisierung des Projekts Lindfeld, welcher den Knoten Neuhof zusätzlich entlastet, sind in den Spitzenstunden Rückstaus bis zu den Autobahnausfahrten von Zürich und von Bern möglich.

Der Ausbau des Knotens Neuhof sichert die Verkehrsinfrastruktur (Sachkapitalien/Werterhalt), deren Lebensdauer erreicht ist, und optimiert die Nutzung des A1-Zubringers und damit indirekt auch des A1-Anschlusses.

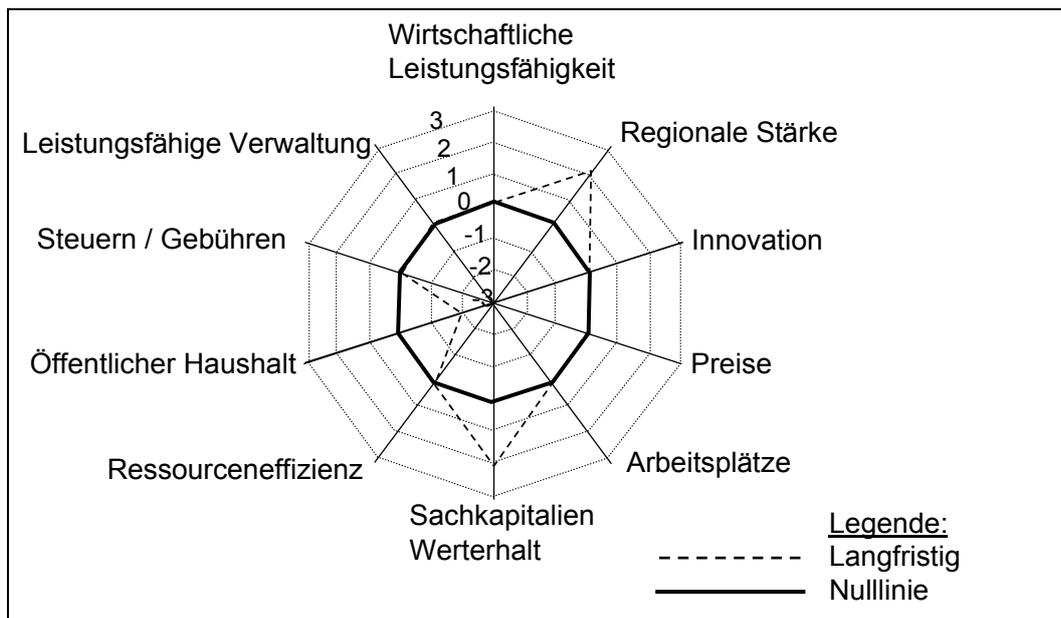


Abbildung 5: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Wirtschaft. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

Bei diesem Investitionsprojekt werden die kantonale Strassenkasse mit 72,5 Millionen Franken und der öffentliche Haushalt von Lenzburg mit 2,8 Millionen Franken belastet. Weiter entstehen höhere Betriebs- und Unterhaltskosten durch den neuen Tunnel Neuhof.

Gesellschaftliche Dimension

Die Verkehrssicherheit beim unfallträchtigen Knoten Lindfeld (Schwerverletzte) wird durch die Entflechtung der Verkehrsträger beim Ausbau des Knotens Neuhof verbessert. Durch die Abnahme der Unfälle vermindert sich auch das bereits nicht kritische Störfallrisiko.

Bezüglich Ortsbild kann das östliche Eingangstor von Lenzburg und damit der Übergang zum Siedlungstrenngürtel neu mit einer Baumreihe begrünt werden. Beim Hornerfeld wird ein historischer Richtplatz vermutet, welcher vorgängige Prospektionen erfordert.

Das Vorhaben befindet sich nicht in unmittelbarer Nähe von Wohnbauten (Wohnqualität und Lärm). Bei mehreren Liegenschaften erfolgt – gemäss Untersuchungen im Rahmen der UVP – bezüglich Lärm eine Reduktion der Belastung gegenüber dem Referenzzustand, bei wenigen Liegenschaften eine Zunahme. Bei einem Gebäude findet eine projektbedingte Immissionsgrenzwertüberschreitung statt, welche mit entsprechenden Massnahmen behoben werden muss. Die Luftqualität als Teil der Wohnqualität wird in der Dimension Umwelt behandelt.

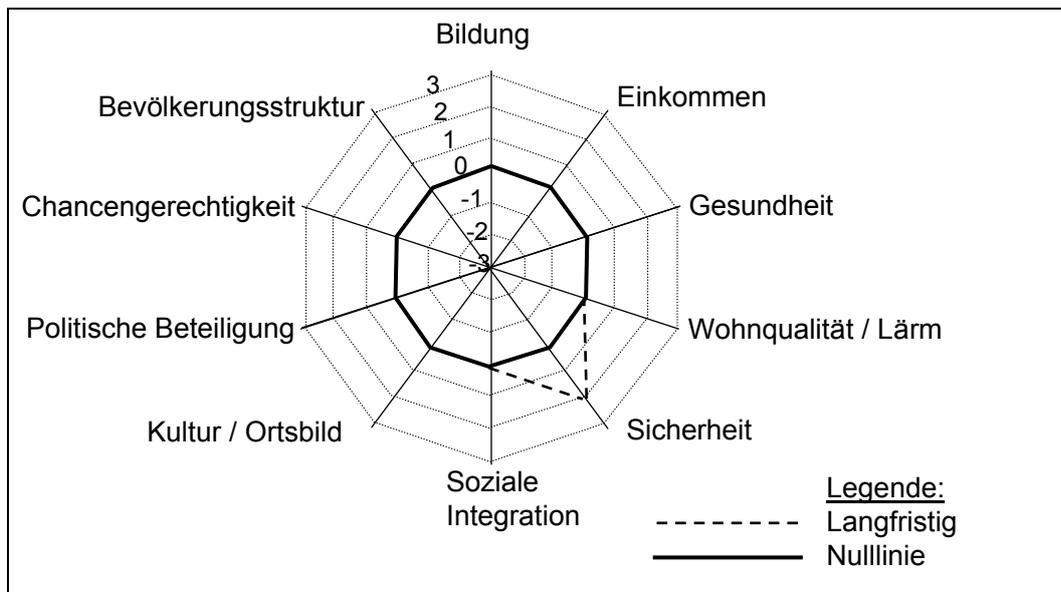


Abbildung 6: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Gesellschaft. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

Ökologische Dimension

Bezüglich den Verkehrsflüssen (Verkehr) im unmittelbaren Bereich des Knotens Neuhof wird Ausweichverkehr auf andere A1-Anschlüsse auf den A1-Zubringer Lenzburg rückverlagert, weil der Verkehr durch den Ausbau des Knotens Neuhof verflüssigt wird. Insgesamt nimmt das Verkehrsaufkommen im direkten Projektbereich deshalb geringfügig zu. Durch die Entflechtung der Verkehrsströme wird der Abschnitt des Autobahnzubringers zwischen den Knoten Neuhof und Lindfeld sowie die Badenerstrasse westlich des Kreisels Gexi entlastet. In den Morgen- und Abendspitzenstunden gibt es aufgrund der Zuflussdosierung Richtung Kernumfahrung Lenzburg weiterhin hinnehmbare Rückstaus beim Knoten Neuhof. Bis zu einer Realisierung des Projekts Lindfeld, welcher den Knoten Neuhof zusätzlich entlastet, sind in den Spitzenstunden Rückstaus bis zu den Autobahnausfahrten von Zürich und von Bern möglich. Die beiden betroffenen Buslinien werden durch eine Umfahrung des Knoten Neuhofs zeitlich zuverlässiger. Im Langsamverkehr werden die Radwegverbindungen optimiert.

Im regionalen Kontext ermöglicht der Ausbau des A1-Zubringers Lenzburg eine Rückverlagerung von Ausweichverkehr auf den leistungsfähigen A1-Zubringer und die Autobahn. Das Verkehrsaufkommen in der Region bleibt deshalb ungefähr gleich wie im Referenzzustand ohne Vorhaben.

Ein Teil der neuen Verkehrsanlagen wird auf 1,90 ha der bereits bestehenden Verkehrsflächen gebaut. Die zusätzlich zur bereits heute bestehenden Strasse benötigte Fläche für das Projekt Neuhof, insbesondere die Spange Hornerfeld, beläuft sich auf 1,10 ha (Flächenverbrauch). Bei der benötigten Fläche handelt es sich zum Grossteil um Fruchtfolgefleichen (Landwirtschaft).

Die Verkehrsinfrastruktur befindet sich landschaftlich in einem bereits belasteten Gebiet, das durch die Spange Hornerfeld weiter zerschnitten wird (Landschaft). Als indirekte Folge werden Rahmenbedingungen geschaffen, welche es ermöglichen die heutige Bauzonengrenze künftig bis zur Spange Hornerfeld zu verschieben und damit das Siedlungsgebiet zu erweitern. Der Siedlungstrenngürtel bleibt aber erhalten und wird durch das Vorhaben nicht geschmälert.

Bei den Bauten in der Landwirtschaftszone werden 3 % der Bausumme in den kantonalen Ausgleichsfonds einbezahlt für künftige ökologische Aufwertungsmassnahmen in der Region Lenzburg.

Die Luft wird im unmittelbaren Projektbereich durch insgesamt 10 % höhere Emissionen belastet, welche durch länger zurückgelegte Strecken entstehen. Da das Vorhaben nicht in der Nähe von Wohnbauten liegt sind die Immissionen vernachlässigbar. Durch die länger zurückgelegten Strecken erhöht sich im direkten Projektbereich auch der Energieverbrauch; dies wird aber durch den flüssigeren Verkehr wieder kompensiert. Der Stromverbrauch der Anlagen steigt geringfügig durch die neuen Beleuchtungen und Sicherheitsvorkehrungen beim Tunnel. Weiter ist in den Bauwerken graue Energie enthalten.

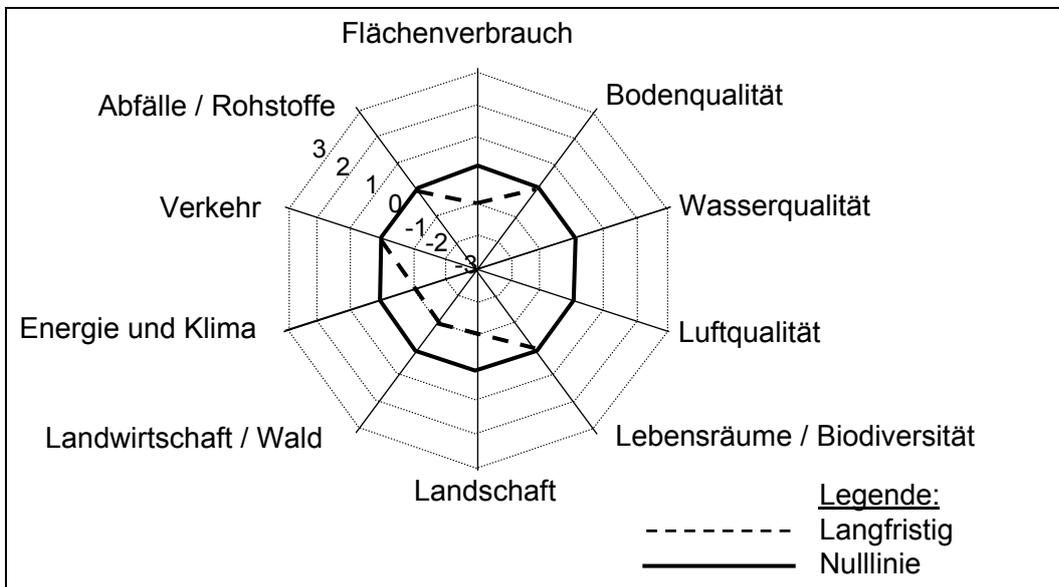


Abbildung 7: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Umwelt. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

Interessenabwägung

Der Ausbau des Knotens Neuhof verfolgt folgende Ziele:

- Erhalt der Leistungsfähigkeit des A1-Zubringers und Anbindung an das Nationalstrassennetz (vor allem aus dem Bünzthal) verbessern
- Erreichbarkeit von Lenzburg verbessern
- Knotenoptimierungen für den motorisierten Individual- und den Busverkehr um verlässliche Reisezeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den strassengebundenen öV zu gewährleisten
- Werterhalt der Beläge
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Diesen Nutzen stehen erhebliche Investitionskosten und längerfristig leicht höhere Betriebskosten gegenüber.

Der Ausbau des Knotens Neuhof erfolgt zu einem grossen Teil auf bereits überbauten Verkehrsflächen, benötigt zusätzlich rund eine Hektare Land, davon ca. 0,85 ha Fruchtfolgeflächen, und tangiert die Landschaft negativ.

Nach der Umsetzung des gesamten Projekts Ausbau A1-Zubringer (Projekte Neuhof und Lindfeld) ist ein Monitoring des Verkehrsaufkommens beim A1-Zubringer vorgesehen, dessen Ergebnisse in die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Varianten für den Ausbau der Bünzthalstrasse einfließen. Weiter ermöglicht das Monitoring unerwünschte Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und Massnahmen umzusetzen.

Das Vorhaben unterstützt nachfrageorientiert den MIV, welcher zurzeit massgeblich zum Verbrauch fossiler Energieträger beiträgt. Solche systembedingten Aspekte werden mit diesem Einzelvorhaben nicht beurteilt oder einer Lösung zugeführt.

10. 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 16. Mai bis zum 10. August 2012 statt.

10.1 Eingaben

An der Anhörung beteiligt haben sich mit insgesamt 25 Eingaben

- die Parteien Auto-Partei Aargau, BDP Aargau, CVP Aargau, CVP Lenzburg, EVP Aargau, FDP.Die Liberalen Aargau, Grüne Aargau, Grünliberale Aargau, Grünliberale Lenzburg, SP Aargau und SVP Aargau sowie ein Mitglied des Grossen Rats
- die Verbände Aargauischer Gewerbeverband, Aargauische Verkehrskonferenz, Automobil-Club der Schweiz (ACS), Bauernverband Aargau, Regionalplanungsverband Lenzburg-Seetal, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Touring Club Schweiz (TCS) und Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

- die Gemeindebehörden von Lenzburg und Othmarsingen
- die PostAuto Schweiz AG sowie zwei Einwohner der Gemeinde Lenzburg

Das Vorhaben fand grundsätzlich breite Zustimmung, der Handlungsbedarf wurde anerkannt, und eine rasche Umsetzung wurde befürwortet. Einzig der VCS lehnt das Projekt ab, weil damit noch mehr Verkehr erzeugt werde.

In den Stellungnahmen wurde das Projekt gewürdigt, es wurden Prüfungsanträge und Verbesserungsvorschläge eingebracht und sachliche Kritik geübt. Die Begründungen und Argumente einiger Eingaben gleichen sich. Deshalb werden die Forderungen und die Stellungnahmen dazu nach Themen gegliedert.

10.2 Zusammenfassung der Forderungen und Hinweise zum Projekt

A. Tunnel Neuhof

Ausrichtung des Tunnels auf späteren Vierspur-Ausbau

Die FDP, Die Liberalen Aargau sowie die vier Verbände Aargauische Verkehrskonferenz, ACS, ASTAG und TCS fordern, dass der zweispurige Tunnel Neuhof so geplant wird, dass zukünftig eine Spurerweiterung mit geringem Aufwand möglich ist.

Gemäss Verkehrsuntersuchung wird für den Tunnel Neuhof im Jahr 2025 die maximale Spurbelastung auf 920 Fahrzeuge pro Stunde prognostiziert. Die Kapazität einer Fahrspur mit Geschwindigkeit 50 km/h liegt bei mindestens 1'500 Fahrzeugen pro Stunde. Der zweispurige Tunnel weist damit langfristig genügend Kapazität auf.

Verzicht auf den Tunnel

Die Grünen Aargau fordern den Verzicht auf den Tunnel Neuhof.

Für das zukünftig flüssige Verkehrsregime am Knoten Neuhof ist die Verkehrsentflechtung mit dem Tunnel unumgänglich. Die Tunnelstrecke entlastet den Knoten Neuhof mit rund 16'000 Fahrzeugen pro Tag. Möglichkeiten ohne Tunnel wurden eingehend untersucht, sie erfüllen aber die geforderte Leistungsfähigkeit nicht (vergleiche Punkt D).

B. Spange Hornerfeld

Verzicht auf die Spange Hornerfeld

Die CVP Lenzburg fordert den Verzicht auf die Spange Hornerfeld und stattdessen den Ausbau des Knotens Lindfeld.

Am Knoten Lindfeld werden die Linksabbiegebeziehungen Othmarsingen–Lenzburg und A1–Othmarsingen unterbunden. Damit wird die Spange Hornerfeld eine nicht verzichtbare Verbindung für die Verkehrsbeziehungen von und nach Othmarsingen. Mit dieser Lösung wird der unfallträchtige Knoten Lindfeld saniert. Die erfolgte Abstimmung mit der Kantonsarchäologie hat gezeigt, dass die römische Siedlung am Knoten Lindfeld den Raum für bauliche Massnahmen begrenzt. Somit lässt sich die Spange Hornerfeld nicht durch einen

Ausbau am Knoten Lindfeld ersetzen. Zudem übernimmt die Querspange bei Tunnelstörungen eine Umfahrungsfunktion und stellt auch die Anbindung der Industriezone Horner sicher.

Die Grünliberale Partei Lenzburg und die SP Aargau verlangen ebenfalls den Verzicht auf die Spange Hornerfeld. Stattdessen empfiehlt die Grünliberale Partei beim Knoten Lindfeld eine einspurige Unterführung für die Linksabbiegebeziehung A1–Othmarsingen und eine Überführung für den Verkehr Othmarsingen–Lenzburg. Der Verkehr von Othmarsingen in Richtung Bünztal soll über Henschiken geführt werden. Beim Knoten Neuhof wird ebenfalls kurzer, einspuriger Tunnel für den Verkehr A1–Bünztal vorgeschlagen.

Dieser Lösungsansatz beinhaltet die Verkehrsführung im Knoten Lindfeld auf drei Ebenen. Die Überführung wäre nur mit unverhältnismässig grossem Aufwand zu realisieren, müsste doch sowohl der A1-Zubringer als auch die dreispurige SBB-Linie überquert werden. Der einspurige Tunnel unter dem Knoten Neuhof würde inklusive Rampen rund 300 m lang, so dass der positive Kostenaspekt mit dieser Subvariante relativiert wird. Im Weiteren erfüllt der Knoten Neuhof die funktionellen Anforderungen der Dosierung Richtung Stadt nicht; die notwendigen Stauspuren auf dem A1-Zubringer und auf der Henschikerstrasse fehlen. Sie lassen sich nicht beziehungsweise nur mit entsprechend grossem Landbedarf anordnen. Die räumlich ungenügende Entflechtung des Verkehrs aus dem Bünztal führt zu Einbussen bei der Leistungsfähigkeit, weil der Verkehr zur A1 – wie heute – durch den Verkehr mit Ziel Stadt gestaut wird.

Führung der Spange Hornerfeld in Tieflage

Der Bauernverband Aargau fordert, die Spange Hornerfeld in Tieflage zu führen.

Die Spange Hornerfeld hat zwischen den beiden Anschlussknoten eine Länge von 300 m. Mit den nötigen Rampenlängen von über 100 m ist eine Untertunnelung technisch nicht möglich.

C. Langsamverkehrsbeziehungen

Konzeptverbesserung Langsamverkehr

Die Grünliberale Partei Aargau verlangt Verbesserungen für den Langsamverkehr (zahlreiche Übergänge).

Das Konzept für den Langsamverkehr basiert auf separaten Radwegen. Die Kreuzungen mit der Kantonsstrasse liegen jeweils im Nahbereich der Kreisel Horner und Gexi, wo niedrige Geschwindigkeiten gefahren werden. Die dritte Querung bei der Einmündung Brauereiweg liegt im gesicherten Bereich der Lichtsignalanlage. Bezüglich Sichtweiten wird das Projekt in den kommenden Phasen optimiert (vergleiche Punkt I).

Zeitnahe Realisierung der Radroute ins Bünztal (vom Projekt abkoppeln)

Die Grünen Aargau verlangen, dass die Langsamverkehrsrouten ins Bünztal zeitnah entkoppelt realisiert werden.

Für die Weiterführung der Radroute ins Bünztal ist bereits ein separates Projekt in Bearbeitung. Eine vorgezogene Realisierung des Radwegs im Bereich des vorliegenden Projekts ist technisch nicht möglich.

D. Zweckmässige Varianten, Nachhaltigkeit

Kostengünstigere und nachhaltigere Varianten

Die BDP Aargau fordert, dass eine alternative Lösung aufgezeigt wird, mit welcher weniger Landwirtschaftsland verloren geht. Zudem sei zu prüfen, ob die Spange Hornerfeld samt Kreisel Horner angesichts des Landverbrauchs nicht zurückgestellt werden kann. Die CVP Lenzburg verlangt eine Überprüfung der beiden Projekte Neuhof und Lindfeld bezüglich Nachhaltigkeit. Die EVP Aargau fordert, dass auch kostengünstigere Varianten vorgelegt werden. Zudem müsse die Planung gesamthaft – einschliesslich Knoten Lindfeld – erfolgen; erst danach könne eine Teilrealisierung ausgelöst werden.

Im Zug der Machbarkeitsstudie wurden insgesamt zehn Stossrichtungen analysiert. Mit den Untervarianten sind rund 30 Lösungsansätze in die Evaluation einbezogen worden. Keine der kostengünstigeren Varianten erfüllt die Anforderungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit. Das vorliegende Projekt Neuhof generiert den geringsten Landbedarf. Mit den unter Punkt B erwähnten Aspekten ist es auch nicht zweckmässig, die Spange Hornerfeld samt Kreisel Horner zurückzustellen.

Variante Grosskreisel

Die Grünliberale Partei Lenzburg fordert die Prüfung der Variante "Grosskreisel". Ebenso hat ein Mitglied des Grossen Rats die Machbarkeitsprüfung eines Grosskreisels mit Kurztunnel beim Knoten Horner beantragt.

Die Variante Grosskreisel mit zusätzlichen Verflechtungsspuren wurde bereits im Zug der Machbarkeitsstudie geprüft. Der gewichtigste Nachteil dieser Variante liegt beim nicht vortrittsberechtigten Anschluss bei der Kreiseleinfahrt für den Verkehr von der A1 in Richtung Bünztal. Es besteht tägliche Rückstaugefahr auf die A1. Ein grosser Mangel liegt auch darin, dass die verlangte Dosierung Richtung Stadt Lenzburg nicht am Knoten Neuhof erfolgen kann, sondern auf der Achse Richtung Bünztal erfolgen muss. Dadurch wird auch der Verkehr Richtung A1 in den durch die städtische Pfortnerung bedingten Stau involviert.

Bei der Weiterbearbeitung der Machbarkeit des Grosskreisels wurde am Knoten Lindfeld und Knoten Neuhof je eine Ampelanlage zugeschaltet. Mit einer Ampelsteuerung könnte der Rückstau auf die A1 beherrscht werden, die Stauproblematik würde damit auf die Hendschikerstrasse Richtung Stadt Lenzburg verlagert.

Als weiterer Schwachpunkt ist die Verflechtungsstrecke zwischen dem Knoten Neuhof und dem Kreisel Horner für die Verkehrsbeziehungen von Lenzburg zur A1 und von der A1 in Richtung Bünztal zu kurz. Dies führt zu einer ungenügenden Leistungsfähigkeit. Auch die erhöhte Unfallgefahr bei über 2'000 Spurwechseln in der Spitzenstunde fällt negativ ins Gewicht.

Mit all diesen erheblichen Nachteilen wurde die Variante Grosskreisel fallen gelassen.

Die im Zug der Anhörung eingereichte modifizierte Variante mit Kurztunnel unter dem Kreisel Horner löst zwar das Verflechtungsproblem zwischen dem Knoten Neuhoof und dem Kreisel Horner. Die gewichtigen Rückstaunachteile beim Knoten Lindfeld und auf der Bünztalachse bleiben aber weiterhin bestehen. Zudem ist der Kurztunnel inklusive Rampen gegen 300 m lang, so dass der positive Kostenaspekt dieser Subvariante zum vorliegenden Projekt Neuhoof relativiert wird. Ungelöst sind auch die Fussgänger- und Radfahrerquerungen.

Im Weiteren ist zu berücksichtigen, dass das ASTRA der Vermeidung von Rückstau auf die A1 oberste Priorität einräumt. Der Bund wird seine Projektgenehmigung nur für Lösungen erteilen, die diese Forderung erfüllen.

E. Kostenbeteiligung der Stadt Lenzburg

Die FDP. Die Liberalen Aargau hinterfragt die geringe Kostenbeteiligung der Stadt Lenzburg. Die SP fordert, der Kostenanteil der Stadt Lenzburg sei zu verdoppeln. Demgegenüber erachtet die Stadt Lenzburg ihre Kostenbeteiligung als zu hoch, insbesondere angesichts ihrer Vorleistungen anlässlich des seinerzeitigen Baus des Kreisels Gexi.

Die Kostenbeteiligung der Stadt Lenzburg richtet sich nach dem Kantonsstrassendekret. Danach ist eine Beitragspflicht bei Ausserortsstrecken nicht gegeben, nur bei Innerortsstrecken sowie bei Erschliessungsanlagen an Ausserortsstrecken. Unter letztere Bestimmung fällt teilweise die Spange Hornerfeld. Hier besteht einzig Ermessensspielraum bei der Gewichtung der beiden Interessen "Erschliessung der angrenzenden Baugebiete" und "Sicherstellen der Verkehrsbeziehungen zwischen Othmarsingen und Lenzburg". Die ungefähr gleichwertige Gewichtung dieser beiden Interessen (vergleiche Kapitel 8.3) ist nach wie vor gerechtfertigt. Somit besteht keine Veranlassung, den Kostenbeitrag der Stadt Lenzburg zu erhöhen oder zu reduzieren.

F. Bezug zu andern Projekten (Knoten Lindfeld, Vierspurausbau Bünztalstrasse)

Knoten Lindfeld, Gesamtplanung

Die CVP Aargau verlangt eine möglichst schnelle Realisierung auch des separaten Projekts für den Knoten Lindfeld. Die EVP Aargau fordert, dass die Planung gesamthaft – einschliesslich Knoten Lindfeld – erfolgt; erst danach könne eine Teilrealisierung ausgelöst werden.

Die Planung bis zur Phase generelles Projekt erfolgte gesamthaft. Für den Knoten Lindfeld liegen Lösungsvarianten vor. Der Knoten liegt im Unterhaltssperimeter der Nationalstrasse und damit in der Zuständigkeit des Bundes (ASTRA). Der Kanton Aargau wird mit dem ASTRA weitere Verhandlungen führen, damit das Projekt Lindfeld möglichst zeitnah anschliessend an das Projekt Neuhoof realisiert werden kann. Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten (Bund und Kanton) ist eine eigenständige Projektrealisierung des Knotens Neuhoof mit nachfolgender Realisierung des Knotens Lindfeld sinnvoll.

Knoten Lindfeld mit Kreisel oder Lichtsignalanlage

Die BDP Aargau fordert, es sei aufzuzeigen, weshalb die Linksabbiegerproblematik beim Knoten Lindfeld nicht mit einem Kreisel oder einer Lichtsignalanlage entschärft werden kann.

Die im vorliegenden Projekt vorgesehene Knotenanpassung Lindfeld ist eine vorübergehende markierungstechnische Änderung zur Aufhebung der Linksabbiegebeziehungen. Die Endlösung Knoten Lindfeld sieht eine Brückenüberführung aus Richtung A1 nach Othmarsingen vor. Aus Gründen der Verkehrssicherheit (Vermeidung von Rückstau in die Tunnelrampe) und der Leistungsfähigkeit ist eine Entflechtung der Verkehrsbeziehungen auch im Knoten Lindfeld erforderlich. Lösungen mit Lichtsignalanlage und/oder Kreisel erfüllen diese Anforderungen nicht. Zudem ist die örtliche Situation mit der SBB-Brücke für eine Kreiselanlage äusserst eng, beziehungsweise die Brücke müsste in das Kreiselkonzept integriert werden, was einen Neubau oder zumindest eine Verbreiterung der Brücke erfordern würde.

Vierspurausbau Bünztal

Die Grünliberale Partei Aargau verlangt eine Entlastung am Kreisel in Dintikon. Die vier Verbände Aargauische Verkehrskonferenz, ACS, ASTAG und TCS fordern, dass der Vierspurausbau der K 123 Bünztalstrasse parallel zum Projekt Neuhof vorangetrieben wird.

Der Bericht zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Bünztal K 123–A1 mit den untersuchten Netzvarianten zeigt auf, dass die zweispurige Bünztalstrasse genügend Kapazität aufweist. Kritisch sind der Knoten Langelen in Dintikon und allenfalls auch die nachfolgenden Knoten Richtung Wohlen. Für die nachhaltige Leistungssteigerung der Bünztalachse wird die Planung dieser Knoten parallel zum vorliegenden Projekt Neuhof aufgenommen.

G. Anlagen des strassengebundenen öV

Verlegen der Bushaltestelle der Linie 393 an die Spange Hornerfeld

Die Stadt Lenzburg regt als Projektoptimierung die Verlegung der Bushaltestelle der Linie Nr. 393 an die Spange Hornerfeld statt an die Gexistrasse an.

Die projektierte Lage an der Gexistrasse ist für die Attraktivität des öV am sinnvollsten. Die Verlagerung der Fahrroute weg vom öV-Benutzer wäre eine Verschlechterung. Der definitive Entscheid diesbezüglich muss mit der Stadt Lenzburg und der Busbetreiberin im Zug der weiteren Planung verhandelt werden.

Separate Busspur von der Stadt zum Knoten Neuhof

Die Grünen Aargau fordern, dass vom Stadtzentrum Lenzburg bis zum Knoten Neuhof eine separate Busspur eingerichtet wird.

Im Bereich Henschikerstrasse, Abschnitt Freiämterplatz bis Knoten Neuhof, wird die Busbevorzugung sichergestellt. Eine Busspur ist somit nicht nötig.

H. Lärmschutzmassnahmen an Othmarsingerstrasse

Ein Einwohner verlangt die Erstellung einer Lärmschutzwand an der Othmarsingerstrasse bis zum Tunnelportal.

Der geltende Zonenplan gibt vor, dass eine kommende Überbauung der noch freien Parzellen dem Aspekt des Lärmschutzes Rechnung tragen muss. Allfällig nötige objektspezifische Lärmschutzmassnahmen im Portalbereich des Tunnels Neuhof sind Gegenstand der weiteren Projektphasen (vergleiche Punkt I).

I. Prüfung von Anliegen im Zug der weiteren Projektbearbeitung

Im nächsten Planungsschritt wird das Bauprojekt mit der Hauptuntersuchung zur UVP ausgearbeitet. Dabei werden die folgenden Anträge vertieft untersucht und – soweit möglich und sinnvoll – berücksichtigt und in die Planung aufgenommen:

- flüssige Verkehrsregelung während der Bauphase
- Gestaltung der Tunnelportale
- Gestaltung des Strassenraums
- Lösung für Antenne
- weitere Einwendungen von Anstössern

11. 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 des Bauprojekts während 30 Tagen. Der Regierungsrat entscheidet über allfällige Einwendungen und das bereinigte Bauprojekt. Danach können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung 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 (§ 20 Abs. 4 GAF).

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

Antrag:

1.

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

2.

Der Beitrag der Stadt Lenzburg an die gesamten Bruttoaufwendungen von 75,3 Millionen Franken wird auf 3,8 %, entsprechend 2,8 Millionen Franken (vorbehältlich allfällige indexbedingte Mehr- und Minderaufwendungen) festgelegt.

3.

Die Anpassung des Kantonsstrassennetzes gemäss Kapitel 6 wird beschlossen. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, die entsprechenden Mutationen beim Grundbuch anzumelden.

Aarau, 31. Oktober 2012

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Susanne Hochuli

Dr. Peter Grünenfelder

Beilage:

– Situation (Auszug aus Projektplan)