

Brugg/Windisch; K128 Südwestumfahrung Brugg; Grosskredit; Anpassung des Kantonsstrassennetzes

Zusammenfassung

Das Zentrum von Brugg-Windisch ist hauptsächlich durch die starke Nord-Süd-Verkehrsbeziehung vom unteren Aaretal zu den Autobahnanschlüssen A3/A1 im Birrfeld chronisch überlastet. Dies führt zu einem starken lokalen Ausweichverkehr von der Aarauerstrasse (K112) in Brugg über den Bahnübergang Unterwerkstrasse (Gemeindestrasse), durch das Wohngebiet Rütönen, zur Hauserstrasse (K118) in Windisch aber auch zu betrieblichen Problemen des öffentlichen Verkehrs. Zudem ist der Entwicklungsschwerpunkt Brugg West heute nur über eine private Schwerverkehrspiste mit dem A3-Zubringer Hausen verbunden. Die bestehende Erschliessung über die gefährlichen Bahnübergänge ist für eine weitere Entwicklung im Gebiet Brugg-West ungenügend.

Die Südwestumfahrung Brugg (neue K128) bringt eine gute Anbindung des Aaretals an die A3 und dadurch grossräumig eine Entlastung in der Verkehrsbeziehung Schinznach Bad – Scherz – Ortsdurchfahrt Lupfig – A3-Anschluss Birrfeld. Sie entlastet das Zentrum von Brugg-Windisch und befreit das Rütönenquartier vom Ausweichverkehr. Sie bringt eine sichere und siedlungsverträgliche Verbindung von Brugg West zu den Autobahnanschlüssen A3/A1. Die bestehenden Bahnübergänge werden aufgehoben oder neu gestaltet, und der Entwicklungsschwerpunkt Brugg-West wird dank der verbesserten Erschliessung aufgewertet.

Der Grosse Rat hat am 8. Mai 2007 die Südwestumfahrung Brugg im Rahmen der gesamten Verkehrssanierung Brugg/Windisch im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die Südwestumfahrung Brugg steht in einem grossräumigen verkehrlichen Zusammenhang. In der Region Brugg-Windisch-Baden geht es vor allem um eine optimale Lösung des Nord-Süd-Verkehrs. Dies gelingt nur mit einer etappierten Gesamtlösung, welche aus folgenden vier Elementen besteht:

- Südwestumfahrung Brugg
- Verkehrsmanagement Brugg Regio
- Nordumfahrung Windisch
- Baldeggtunnel

Die vier Elemente sind optimal aufeinander abgestimmt, und die Südwestumfahrung Brugg hat neben dem lokalen Nutzen eine grosse Bedeutung als erstes Element der Gesamtlösung. Darauf aufbauend können die weiteren Elemente projiziert, genehmigt und realisiert werden.

Das generelle Projekt der Südwestumfahrung Brugg wird in drei Abschnitte gegliedert:

- Südast K 128
Die neue Strasse führt als Verlängerung der bestehenden Umfahrung Hausen (A3/A1-Zubringer) parallel zur SBB-Linie nach Norden. Der Anschluss Windisch/Hausen wird mit Rampen ausgebaut. Das neue Strassentrassée unterquert die bestehende Habsburgstrassenbrücke und führt dann westwärts zum neuen Kreisel Unterwerkstrasse. Die Strassenlänge beträgt rund 1000 Meter.
- K401 neu
Die K401 wird von Habsburg her nicht mehr nach Windisch, sondern über den Kreisel Unterwerkstrasse, mit einer neuen Verbindung zur Aarauerstrasse Brugg (K112) geführt. Der Bahnübergang ist mit einer Lichtsignalanlage und Barrieren gesichert. Die K401 neu ist 550 Meter lang und hat auch Erschliessungsfunktionen. Der Bahnübergang Unterwerkstrasse bleibt nur noch für den Langsamverkehr geöffnet.
- Westast K 128
Der Westast führt vom Kreisel Unterwerkstrasse auf einer Länge von 1550 Meter zwischen Industrieareal und Waldrand, über eine neue Brücke parallel zur SBB-Linie, zum neuen Kreisel Anschluss Brugg West.

Die Voruntersuchungen zur Umweltverträglichkeit kommen zum Schluss, dass sich das Projekt Südwestumfahrung Brugg konform zum geltenden Umweltrecht realisieren lässt. Die entsprechenden Massnahmen sind im Projekt integriert. Durch neue Lärmschutzwände können die Planungswerte entlang allen neuen Strassenabschnitten eingehalten werden. Die Linienführung der Strasse wurde so gewählt, dass ein Ausgleich zwischen Rodungen und Aufforstungen möglich ist. Für Natur- und Landschaftswerte, die durch das Projekt beeinträchtigt werden, sind ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen vorgesehen.

Die Gesamtkosten der Südwestumfahrung Brugg betragen 46,45 Millionen Franken. Die Stadt Brugg leistet einen Beitrag von 4,41 Millionen Franken. Die Beschlussfassung über diesen Beitrag durch Einwohnerrat und Souverän der Stadt Brugg ist während der Anhörung vorgesehen. Die Gemeinde Windisch leistet den für Innerortsstrecken an Kantonsstrassen rechtlich vorgegebenen Beitrag von 0,80 Millionen Franken als gebundene Ausgabe. Die SBB beteiligt sich an der Sanierung der Bahnübergänge mit 0,52 Millionen Franken. Die Grundeigentümer im Industriegebiet sind bereit, als Erschliessungsbeitrag 3,80 Millionen Franken zu übernehmen. Auf den Kanton entfallen somit 36,92 Millionen Franken.

Nach kantonalem Finanzhaushaltsrecht handelt es sich um einen Grosskredit, über welchen der Grosse Rat Beschluss fasst. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum. Zur Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat ist eine Anhörung durchzuführen.

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	5
2. Handlungsbedarf	8
3. Zielsetzungen	8
4. Projekt und Ausführung	10
4.1 Übersicht	10
4.2 Situation	11
4.3 Längenprofil	12
4.4 Strassenentwässerung	13
4.5 Lärmschutzmassnahmen	14
4.6 Ökologische Ausgleichs- und Ersatz-Massnahmen	14
4.7 Interne Vernehmlassung	14
5. Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse	15
6. Anpassung des Kantonsstrassennetzes	17
7. Rechtsgrundlagen	18
8. Kosten und Finanzierung	19
8.1 Investitionskosten	19
8.2 Folgekosten	20
8.3 Kostenteilung	20
8.3.1 K128 Südast	20
8.3.2 K401 neu	20
8.3.3 K128 Westast	20
8.3.4 Beschlussfassung der Gemeinden über ihre Kostenbeiträge	21
8.3.5 Übersicht Kostenteilung	21
8.4 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)	22
9. Auswirkungen	22
9.1 Auswirkungen auf die Umwelt	22
9.1.1 Umweltverträglichkeit	22
9.1.2 Altlasten und Abfälle	22
9.1.3 Abwasser und Entwässerung	23
9.1.4 Grundwasser	23
9.1.5 Oberflächengewässer und Fischerei	23
9.1.6 Wald und Jagd	23
9.1.7 Landschaft und Natur	24
9.1.8 Boden	24
9.1.9 Landwirtschaft	24
9.1.10 Freizeit und Erholung	24
9.1.11 Kulturgüter	24
9.1.12 Erschütterungen	25
9.1.13 Lärm	25

9.1.14	Luft	25
9.1.15	Unfälle und Betriebsstörungen	25
9.1.16	Weitere Umweltbereiche	25
9.1.17	Ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen	25
9.2	Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit.....	26
9.2.1	Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung.....	26
9.2.2	Wirtschaftliche Dimension	27
9.2.3	Gesellschaftliche Dimension	28
9.2.4	Dimension Umwelt	29
9.2.5	Interessenabwägung	29
10.	Weiteres Vorgehen.....	30
	Vorgesehene Anträge an den Grossen Rat.....	31

1. Ausgangslage

Das Kantonsstrassennetz im Raum Brugg-Windisch ist geprägt durch eine starke Verkehrsbeziehung Nord-Süd aus dem Unteren Aaretal durch das Zentrum Brugg-Windisch zum A3-Anschluss Brugg. Die Inbetriebnahme der Nationalstrasse A3 Frick – Birrfeld im Oktober 1996 brachte eine beachtliche Entlastung der Ost-West-Achse durch Brugg-Windisch, insbesondere vom Schwerverkehr. Durch das Zentrum Brugg-Windisch verbleibt auf der Ost-West-Achse der regionale Verkehr aus dem Raum Bözberg in Richtung Gebenstorf und Baden.

Das Zentrum von Brugg-Windisch ist in den Hauptverkehrszeiten regelmässig überlastet. Dies führt insbesondere auf der Nord-Süd-Achse täglich zu Staus oder stockendem Kolonnenverkehr und betrieblichen Problemen des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse. Die Überlastung des Verkehrssystems führt dazu, dass der Verkehr in den Hauptverkehrszeiten teilweise bereits grossräumig das Zentrum umfährt und die Ortsdurchfahrten in angrenzenden Gemeinden zusätzlich belastet. Zudem gibt es den lokalen Ausweichverkehr zwischen Brugg und Windisch, welcher das Zentrum auf einer westlichen Route über Gemeindestrassen und die K401 Habsburgstrasse umfährt. Das südwestlich gelegene Industriequartier in Brugg, angrenzend an die K112 Aarauerstrasse, benutzt seit mehreren Jahren nach Süden eine private Zufahrt zum A3-Zubringer Hausen, um den Kapazitätsengpass im Zentrum zu umfahren. Die Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Brugg-Windisch an das übergeordnete Nationalstrassennetz im Süden wird zunehmend schlechter, und die Entwicklung der Arbeitszonen in Brugg wird durch den stetigen Verkehrszuwachs behindert.

Der A3-Anschluss Brugg zwischen Hausen und Lupfig ist auch interessant für Verkehrsbeziehungen aus dem Aaretal im Umfeld von Schinznach-Bad und dem Schenkenbergtal. Entsprechend hat der Verkehr auf der Achse Schinznach-Bad – Scherz – Lupfig in Richtung A3-Anschluss Brugg stark zugenommen und belastet insbesondere die Ortsdurchfahrt von Lupfig übermässig.

Der Handlungsbedarf ist seitens Kanton und Region schon lange erkannt. Am 28. April 1995 wurde zwischen dem Baudepartement des Kantons Aargau und den Gemeinden Brugg und Windisch eine Vereinbarung über das weitere Vorgehen beim Projekt "Verkehrssanierung Windisch/Brugg-West" unterzeichnet. Die Vereinbarung regelt die Projektorganisation und die Verfahrensabläufe und definiert die Projektinhalte. Seit 1995 wurden die Planungen im Raum Brugg-Windisch im Sinne der Vereinbarung weitergeführt.

Zur Sanierung des Verkehrssystems wurde mit Beschluss des Grossen Rats vom 8. Mai 2007 die Verkehrssanierung Brugg-Windisch im Richtplan festgesetzt. Diese Verkehrssanierung besteht aus zwei Vorhaben: Südwestumfahrung Brugg und Nordumfahrung Windisch. Die Verkehrssanierung Brugg-Windisch ist zusammen mit dem Vorhaben Baldeggtunnel Bestandteil des Gesamtpakets zur Entlastung der Agglomerationsräume Brugg und Baden vom Durchgangsverkehr der Nord-Süd-Beziehungen aus dem Unteren Aaretal zur A1 beziehungsweise A3.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) hat in Zusammenarbeit mit der Region und den Gemeinden auch ein Konzept für ein Verkehrsmanagement erarbeitet und 2010 verabschiedet. Aktuell erarbeitet das BVU das generelle Projekt für das Verkehrsmanage-

ment Brugg Regio sowie Massnahmen zur Leistungsoptimierung des Verkehrssystems im Zentrum von Brugg-Windisch. Die Umsetzung erster Massnahmen zur Leistungsoptimierung am Knotensystem Casino – Neumarkt – Bachtalen im Zentrum von Brugg-Windisch hat bereits begonnen. Die eigentlichen Massnahmen für das Verkehrsmanagement Brugg Regio befinden sich in der Projektierung und sind mit dem Projektfortschritt der Südwestumfahrung Brugg koordiniert.

Das Verkehrsmanagement Brugg Regio und die Südwestumfahrung sind nicht direkt voneinander abhängig, die beiden Projekte ergänzen sich aber gegenseitig sehr gut. Das Konzept zum Verkehrsmanagement Brugg Regio ist auf die Ergänzung des Kantonsstrassennetzes mit der Südwestumfahrung Brugg ausgerichtet und ergibt in Verbindung mit der neuen Strasse (K401 neu) zwischen der K112 Aarauerstrasse und der K128 Südwestumfahrung Brugg einen höheren Nutzen auf lokaler und regionaler Ebene.

Unmittelbar nach der Realisierung der Südwestumfahrung Brugg soll auch mit der Projektierung und Realisierung der ebenfalls im kantonalen Richtplan enthaltenen Nordumfahrung Windisch begonnen werden, damit eine bessere Entlastung der Hauserstrasse möglich wird.

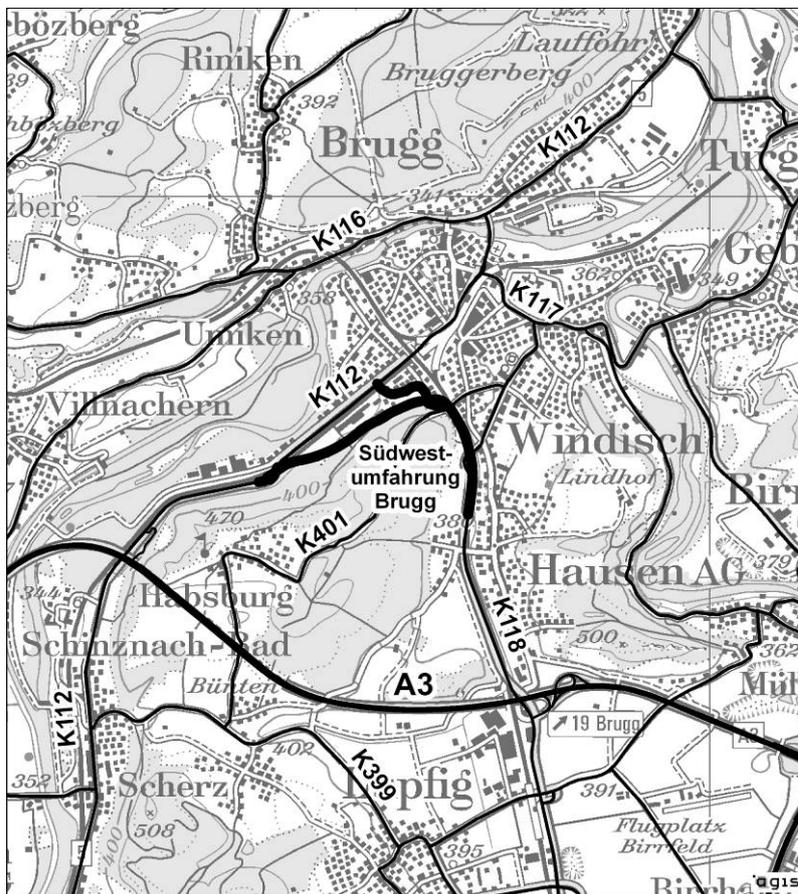


Abbildung 1: Übersicht Verkehrssystem Brugg-Windisch

Die Südwestumfahrung Brugg steht in einem grossräumigen verkehrlichen Zusammenhang. In der Region Brugg-Windisch-Baden geht es vor allem um eine optimale Lösung des Nord-Süd-Verkehrs. Dies gelingt nur mit einer etappierten Gesamtlösung, welche aus den folgenden aufeinander abgestimmten Elementen besteht:

- Südwestumfahrung Brugg
- Verkehrsmanagement Brugg Regio
- Nordumfahrung Windisch
- Baldeggtunnel

Die Südwestumfahrung Brugg hat grosse Bedeutung als erstes Element der Gesamtlösung. Darauf aufbauend können die weiteren Elemente projektiert, genehmigt und realisiert werden. Sie bildet den Auftakt für eine mittel- bis langfristige Entwicklung des Regionalzentrums Brugg-Windisch. Der Nutzen besteht aus der Verkehrsentlastung des Siedlungsgebiets und des Zentrums, der verbesserten Erreichbarkeit und erhöhten Standortattraktivität des Entwicklungsschwerpunkts und der erhöhten Siedlungsqualität. Der Nutzen nimmt mit der Umsetzung des Verkehrsmanagements Brugg Regio, der Nordumfahrung Windisch und des Baldeggtunnels stufenweise zu.

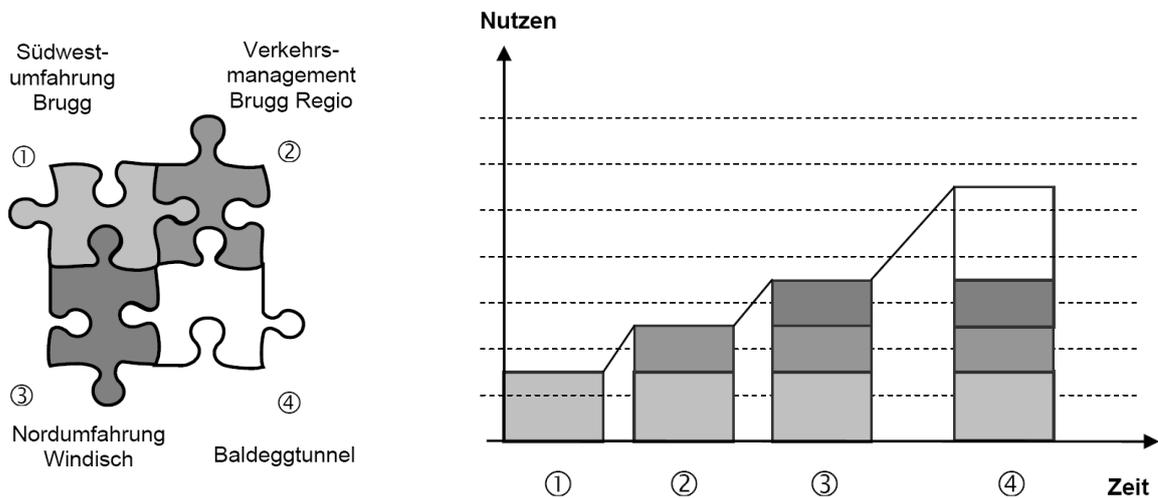


Abbildung 2: Elemente und Nutzen der verkehrlichen Gesamtlösung

2. Handlungsbedarf

Die in der Ausgangslage beschriebenen Probleme führen zum folgenden verkehrsplanerischen Handlungsbedarf in der Region Brugg:

a) Kantonale Ebene

- Anbindung des Aaretals (Schenkenbergtal, Schinznach etc.) an den A3-Anschluss Birrfeld
- Verkehrliche Entlastung des Zentrums Brugg-Windisch mit seinen Leistungsengpässen
- Erreichbarkeit des ESP Brugg-Windisch von kantonaler Bedeutung gewährleisten, das heisst die verkehrliche Anbindung für Nutzungen mit hohem Personenverkehr (Substandort Brugg-Windisch Vision Mitte) sowie für arbeitsplatzintensive, produzierende und verarbeitende Nutzungen (Substandort Brugg-Windisch West) aufrecht erhalten
- Verkehrslenkung aus Süden im Leistungsengpass Brugg-Zentrum ermöglichen
- Abbau der betrieblichen Behinderungen des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse

b) Regionale Ebene

- Entlastung der Ortsdurchfahrten Scherz und Lupfig vom Zubringerverkehr aus dem Aaretal zum A3-Anschluss Brugg

c) Kommunale und lokale Ebene

- Entlastung der Gemeindestrassen in Brugg und Windisch vom Ausweich- und Schleichverkehr durch die Wohnquartiere (vor allem Rütenequartier in Windisch) und damit verbunden die Beseitigung von Defiziten in der Wohnqualität und der Verkehrssicherheit
- Erreichbarkeit des Zentrums Brugg unabhängig von den Verkehrsmanagement-Massnahmen auf der Nord-Süd-Achse gewährleisten
- Aufhebung und Sanierung von Bahnübergängen entlang der K112 Aarauerstrasse
- Siedlungsverträgliche Anbindung des ESP Brugg-Windisch West an das übergeordnete Strassennetz nach Süden zum A3-Anschluss Brugg ermöglichen

3. Zielsetzungen

Die Zielsetzungen stützen sich auf den Planungsbericht mobilitätAARGAU (2006) und den revidierten Richtplan des Kantons Aargau ab.

Zielsetzungen mobilitätAARGAU:

Im Planungsbericht mobilitätAAARGAU sind drei Hauptausrichtungen und die dazugehörigen Strategien festgehalten:

- Verkehr mit Wirtschaft, Siedlung und Umwelt koordinieren: Die Südwestumfahrung Brugg fördert die Wirtschaftsentwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Brugg-Windisch durch eine optimale Anbindung an das übergeordnete Nationalstrassennetz mit seinen Anschlüssen an die A3 und die A1.
- Kombinierte Mobilität: MiV, öV und LV vernetzen: Die Südwestumfahrung Brugg entlastet die Ortsdurchfahrten in Windisch sowie das untergeordnete Strassennetz vom Ausweich-

und Schleichverkehr und ermöglicht damit verlässliche Reisezeiten für den öffentlichen Verkehr. Die Verkehrssicherheit wird auf entlasteten Strassen erhöht.

- Mobilität steuern und lenken: Die Südwestumfahrung Brugg ist ein zentrales Element im Verkehrsmanagement Brugg Regio und verbessert die Erreichbarkeit des Zentrums Brugg-Windisch.

Das Vorhaben entspricht den Planungsgrundsätzen des kantonalen Richtplans wie in den Beschlüssen im Kapitel Mobilität unter M 1.1 aufgeführt. Insbesondere zu nennen sind folgende Planungsgrundsätze:

- Der Verkehrsfluss beim Individualverkehr wird durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen unterstützt (Verkehrsmanagement).
- Infrastrukturbauten werden gezielt ausgebaut, um den Verkehrsfluss zu unterstützen wie auch die Funktionsfähigkeit des strassengebundenen öV sicherzustellen.
- Bei Infrastrukturausbauten werden die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt beschränkt sowie eine geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds, der Bodenfruchtbarkeit und der Fruchtfolgeflächen angestrebt.

Die Südwestumfahrung Brugg ist das erste Element zur Zielerreichung der Verkehrssanierung Brugg-Windisch. Der verkehrliche Gesamtnutzen entsteht erst mit der Realisierung der Nordumfahrung Windisch und flankierenden Massnahmen auf der K118 Hauserstrasse. Mit der Entwicklung im ESP Brugg-Windisch West erhöht sich der Nutzen der Südwestumfahrung Brugg.

4. Projekt und Ausführung

4.1 Übersicht

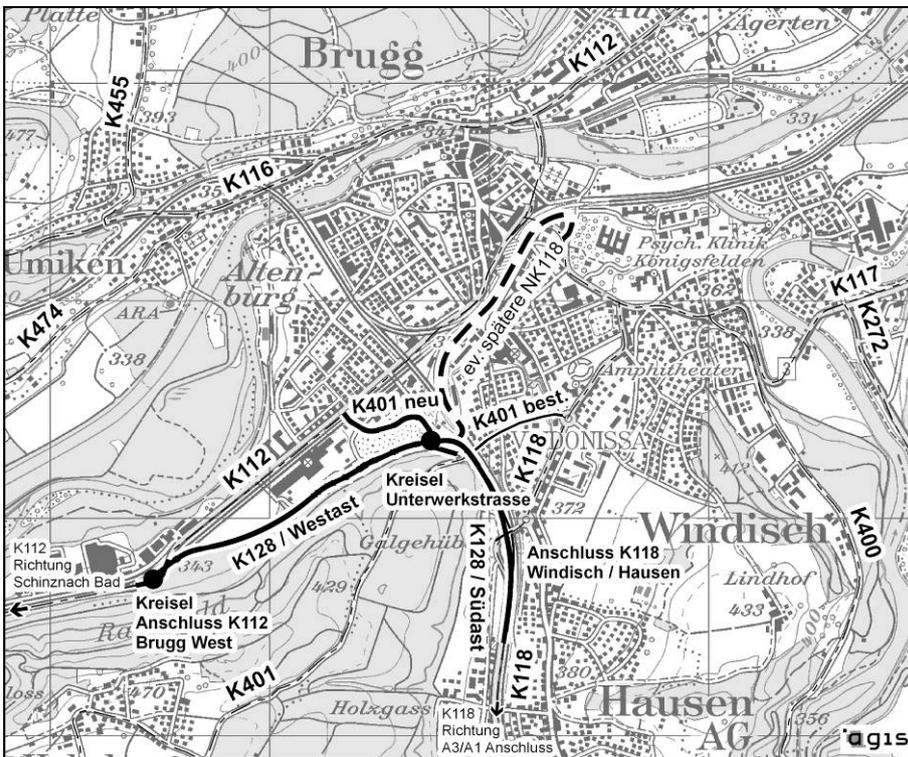


Abbildung 3: Übersicht Südwestumfahrung Brugg

Die Südwestumfahrung Brugg besteht aus drei Abschnitten:

- **K128 Südast**
Der Abschnitt Südast umfasst die Neuanlage der Kantonsstrasse auf einer Länge von ca. 1000 m als Verlängerung der Umfahrung Hausen. Das Strassentrassee läuft parallel zur Bahnlinie, unterquert die Habsburgstrassenbrücke und führt dann westwärts bis zum neuen Kreisler Unterwerkstrasse.
- **Kantonsstrasse K401 neu**
Der Abschnitt K401 neu umfasst die neue Verbindung vom Kreisler Unterwerkstrasse zur K112 Aarauerstrasse. Die neue Kantonsstrasse weist eine Länge von ca. 550 m auf und ersetzt die bestehende Unterwerkstrasse, die nur noch dem Langsamverkehr sowie der Erschliessung dient. Mit der neuen Verbindung und dem ausgebauten Anschluss an die Aarauerstrasse wird das Industriegebiet Brugg West/Windisch optimal erschlossen und auch für die Wohngebiete Brugg West eine attraktive Verbindung zu den Autobahnan-schlüssen im Birrfeld geschaffen.

– **K128 Westast**

Der Abschnitt Westast umfasst die Neuanlage der Kantonsstrasse auf einer Länge von ca. 1550 m vom neuen Kreisel Unterwerkstrasse bis zum neuen Anschluss Brugg West (Wildschachen). Die Strasse führt dem Nordhang des Wülpelsberges entlang über eine neue Brücke parallel zur SBB über die bestehende Kantonsstrasse K112 und wird mit einem Kreisel angeschlossen.

In allen Abschnitten sind flankierende Massnahmen und die zur Umweltverträglichkeit erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen enthalten (siehe Kapitel 4.6).

In einer Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit wurden alle relevanten Bereiche betrachtet und entsprechende Massnahmen im Projekt integriert (siehe Kapitel 9.1).

4.2 Situation

Die Linienführung nimmt Rücksicht auf die topographischen Gegebenheiten sowie auf den Wald. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m. Die Projektierungsgeschwindigkeit auf der freien Strecke beträgt 80 km/h, im Bereich der Knoten 60 km/h. Die Südwestumfahrung Brugg ist nicht Bestandteil des Netzes der kantonalen Versorgungsrouten.

K128 Südast

Die Umfahrungsstrasse Hausen wird ab dem Gebiet Muracher im Einschnitt parallel zur Bahnlinie weitergeführt. Beim Anschluss Hausen wird die neue Strasse niveaufrei mittels Auffahrtsrampen mit einem Längsgefälle von 6 % an die bestehende Kantonsstrasse K118 beim Kreisel Baschnagel Windisch angeschlossen. Dazu wird ein neues Brückenobjekt benötigt. Das Strassentrassée läuft ab dem Anschluss Hausen parallel zur Bahnlinie, unterquert die bestehende Habsburgstrassenbrücke und führt dann westwärts bis zur Unterwerkstrasse. Der Anschluss der Habsburgstrasse K401 sowie der neuen K401 erfolgt mit einem Kreisel. Der Kreiseldurchmesser beträgt 34 m. Ein späterer Anschluss für eine Nordumfahrung Windisch mit einem zweiten Kreisel ist im Projekt berücksichtigt.

Die bestehende Habsburgstrassenbrücke wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und steht nur noch für den Fuss- und Radverkehr sowie für den öffentlichen Bus und Rettungsdienste (zum Beispiel Feuerwehr) zur Verfügung.

K401 neu

Die neue Verbindung führt ab der Habsburgstrasse zum Kreisel Unterwerkstrasse und als neue Verbindungsspanne zum heutigen SBB-Niveauübergang an der K112 Aarauerstrasse. Sie gewährleistet auch die Erschliessung der anstossenden Parzellen. Gleichzeitig wird die Querverbindung vom Quartier Brugg West zum Autobahnanschluss Hausen ohne Staus auf der Aarauerstrasse ermöglicht. Auf der K112 Aarauerstrasse werden die Einspurstrecken verlängert und der Bahnübergang verbreitert, sodass er mit LKW befahren werden kann. Die Sicherung des Bahnübergangs erfolgt mit Barrieren und einer Lichtsignalanlage. Zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger wird auf der Aarauerstrasse eine Fussgängerschutzinsel und auf der Südseite der Strasse ein Gehweg erstellt. Die Strasse weist eine Breite von 6,50 m auf. Die Projektierungsgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die Unterwerkstrasse dient nur noch der Erschliessung und dem Langsamverkehr. Der Bahnübergang Unterwerkstrasse

wird zurückgebaut und ist nur noch für den Langsamverkehr benutzbar. Die Kantonsstrasse K112 wird im Bereich des Bahnüberganges mit einer Fussgängerschutzinsel versehen.

K128 Westast

Der neue Kantonsstrassenabschnitt führt ab dem neuen Kreisel Unterwerkstrasse entlang dem Nordhang des Wülpelsberges über eine parallel zur SBB zu erstellende Brücke B-296 zum Anschluss Brugg West. Sie wird westlich der heutigen Bahnunterführung mittels einem Kreisel (Durchmesser 32 m) an die bestehende Kantonsstrasse K112 (Aarauerstrasse) angeschlossen. Im Knotenbereich muss die bestehende Aarauerstrasse hangwärts verlegt werden. Der westliche Teil des Industriegebiets wird mit einem Knoten (Verursacherknoten zu Lasten Grundeigentümer) an die Umfahrungsstrasse angeschlossen. Die Breite der Strasse beträgt 7,00 m, die Ausbaugeschwindigkeit beträgt 80 km/h.

Nebst diesem Verursacherknoten wird der bestehende Anschluss des östlichen Industriegebiets an die K401 "neu" beibehalten. Diese beiden Erschliessungsanschlüsse basieren auf der heutigen Nutzung und sind mit den betroffenen Grundeigentümern abgesprochen. Falls sich in Zukunft die Nutzung verändert, ist die Erschliessungssituation zu überprüfen und allenfalls mit einem Erschliessungsplan zu regeln.

Für Wanderinnen und Wanderer wird eine Verbindung vom Naherholungsgebiet Wildschachen zum Waldwegnetz des Wülpelsberges erstellt. Wenn aufgrund einer allfälligen Umnutzung des Industriegebiets das Bedürfnis nach einer Fussgängerquerung im Bereich der Kesslergasse entsteht, wird diese geprüft und bei ausgewiesenem Bedarf durch den Kanton realisiert.

4.3 Längenprofil

K128 Südast

Zum Schutz der Umwelt wird das Trasseemöglichst lange im Einschnitt geführt. Auf einer Länge von ca. 350 m liegt die Strasse über dem Vorflutkanal aus dem Birrfeld. Die Absturzsicherung zur Bahn dient gleichzeitig als Fundation für die Lärmschutzwand. Das Längsgefälle der Strasse variiert zwischen 0,5 % bis 1,6 %. Die lichte Höhe unter den Kunstbauten (Anschluss Hausen und Habsburgstrassenbrücke) beträgt mindestens 4,80 m.

K401 neu

Die Höhenlage der neuen Strasse wird unter Berücksichtigung der bereits bewilligten Grubenauffüllung der Knecht AG den vorhandenen Terrainhöhen angepasst. Vom Kreisel Unterwerkstrasse bis zum Bahnübergang bei der Aarauerstrasse beträgt das Längsgefälle zwischen 0,5 % und maximal 6,5 %.

K128 Westast

Westlich des Kreisels Unterwerkstrasse liegt die Strassennivellette zwischen 0,80 bis 3,40 m höher als das heutige Terrain. Die Höhendifferenz zwischen dem neuen Trasseem und dem Industrieareal wird nordseitig mit einer Winkelstützmauer überbrückt. Auf der Südseite werden die Böschungsanschnitte mit Steinkorbmauern abgestützt. Das Längsgefälle beträgt maximal 2,6 %, die Steigungen maximal 4,8 %.

4.4 Strassenentwässerung

K128 Südast

Der Projektabschnitt liegt im Gewässerschutzbereich A_u und im Bereich der Südbahnquellen (ohne Schutzzonen). Das Projekt sieht die Entwässerung über die Schulter mit einer Bodenfilterschicht vor. Dazu wird neben dem mit Mergel oder Recyclingmaterial befestigten Strassenbankett eine humusierete Versickerungsmulde angeordnet. Die Mulde hat eine Breite von 1,50 m und weist eine Humusschicht von mindestens 20 cm Stärke auf.

Da die notwendige Versickerungsfähigkeit des Bodens nicht in allen Bereichen gegeben ist, wird unter die Humuspassage eine Sickerleitung verlegt, welche an den Vorflutkanal angeschlossen wird.

Im Bereich des Kreisels Unterwerkstrasse werden die Strassenränder mit Abschlüssen versehen. Das Strassenwasser soll mittels Einlaufschächten gesammelt und einer zentralen Versickerungsmulde zugeführt werden.

Da der bestehende Ölabscheider des Zubringers Hausen nicht mehr den heutigen Vorschriften entspricht, muss er nachgerüstet werden.

K401 neu

Die neue K401 liegt vollständig im Innerortsbereich sowie im Gewässerschutzbereich A. Das Strassenwasser wird gesammelt und in den von der Knecht AG erstellten Fangkanal eingeleitet. Die Einleitung des Strassenwassers in den Fangkanal wurde zwischen der Knecht Immobilien AG und dem Kanton mittels separatem Dienstbarkeitsvertrag bereits geregelt.

K128 Westast

Der Westast liegt vollständig im Gewässerschutzbereich A. Der Ausbauabschnitt wurde in verschiedene Entwässerungsbereiche / -konzepte aufgeteilt:

Im Bereich der Einschnitte wird zusätzlich ein 1,50 m breiter Seitengraben erstellt. Im Böschungsbereich ist dies nicht nötig. Hier wird das Wasser über die humusierten Bodenschichten in den Untergrund weitergeleitet.

In mittleren Abschnitt muss das anfallende Strassenwasser wegen der talseitigen Winkelstützmauern sowie des angrenzenden Industrieareals via Strassensammler gesammelt werden. Das bei Starkregen anfallende Strassenwasser (ca. 120 l/s) wird in den von der Knecht AG erstellten Fangkanal eingeleitet.

Im Abschnitt Objekt B-296 bis Anschluss K112 kann das anfallende Strassenwasser nicht über die Schulter versickern. Das Wasser wird gesammelt und über das vorhandene Leitungssystem via SBB-Unterführung in Richtung Wildischachen in das kommunale Kanalisationsnetz weitergeleitet.

4.5 Lärmschutzmassnahmen

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden auch die Lärmimmissionen der durch die Umfahrung betroffenen Liegenschaften überprüft. Beim Südast K128 wird eine bis zu drei Meter hohe Lärmschutzwand gegenüber dem Siedlungsgebiet erstellt.

4.6 Ökologische Ausgleichs- und Ersatz-Massnahmen

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden verschiedene ökologische Ausgleichs- und Ersatz-Massnahmen geprüft. Einzelne ökologische Ersatzmassnahmen sind im Projekt integriert:

- Amphibiendurchlass mit Leitmauern Westast waldseits
- ökologische Längsvernetzung entlang der Stützmauer zum Industrieareal
- Aufforstungen
- Wildzaun zwischen Fahrbahn und Wald

Für den gesetzlich erforderlichen ökologischen Ausgleich im Umfang von 3 % der Bausumme konnten in unmittelbarer Nähe zum Projekt nur wenige zweckmässige Massnahmen gefunden werden, welche gleichzeitig mit der Südwestumfahrung Brugg realisierbar sind. Deshalb wurde in den Gesamtkosten ein Betrag von rund 0,6 Millionen Franken integriert, welcher später zur Mitfinanzierung von grösseren Projekten in den Bereichen Ökologie, Natur und Landschaft in der Region Brugg (zum Beispiel Wildtierkorridor Schinznach Bad) einzusetzen ist (siehe Kapitel 9.1.17).

4.7 Interne Vernehmlassung

Die interne Vernehmlassung fand vom 29. Oktober 2009 bis 15. Dezember 2009 statt. Es wurden 12 kantonale Fachstellen zur Stellungnahme aufgefordert. Dem generellen Projekt wird zugestimmt.

5. Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse

Die verkehrlichen Auswirkungen sind mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells untersucht worden. In der nachfolgenden Abbildung sind die Verkehrsbelastungen im Prognosezustand 2025 für den jeweiligen Zustand mit beziehungsweise ohne Südwestumfahrung dargestellt.



Abbildung 4: Prognosen durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) für das Jahr 2025 auf Basis des kantonalen Verkehrsmodells

Lesbeispiel:	DTV 2025 ohne Projekt Südwestumfahrung:	17'000 Fahrzeuge/Tag
	Veränderung DTV infolge Projekt:	- 1'700 Fahrzeuge/Tag
	DTV 2025 mit Projekt:	15'300 Fahrzeuge/Tag

* geschätzte Werte unter Berücksichtigung von nicht modellierbaren Einflüssen

Zu beachten ist, dass in der Verkehrsmodellierung nicht alle Einflüsse modelltechnisch berücksichtigt werden können. Die mit dem Verkehrsmodell ermittelte theoretische Belastung beträgt auf dem Westast nur 2'500 Fahrzeuge/Tag und auf dem Südast 7'400 Fahrzeuge pro Tag. Unter Berücksichtigung der folgenden Einflüsse steigt die voraussichtliche Belastung auf dem Westast auf ca. 5'000 Fahrzeuge/Tag und auf dem Südast auf ca. 10'000 Fahrzeuge/Tag:

- Der zusätzliche Verursacherknoten für die Arbeitszone erhöht die Belastung auf dem Westast mit den zusätzlichen Fahrten zum übergeordneten Strassennetz (A1/A3-Anschlüsse).
- Die Schliesszeiten am Bahnübergang bewirken eine Verkehrsumlagerung von der K401 neu auf den Westast.

- Der mit den Nutzungsänderungen im Entwicklungsschwerpunkt Brugg-Windisch West verbundene Neuverkehr erhöht die Belastung auf der gesamten Südwestumfahrung.
- Die Verkehrsbeziehung Schinznach-Bad – Scherz – Lupfig – A3-Anschluss Birrfeld wird teilweise auf die Südwestumfahrung Brugg umgelagert. Fahrzeitvergleiche zeigen, dass die Benutzung der Südwestumfahrung zeitlich günstiger wird, obschon der Weg länger ist.

Auch im Brugger Westquartier bildet das Verkehrsmodell die verkehrlichen Veränderungen nicht präzise ab. Die Angaben für die Verkehrszunahme auf der Badstrasse wie auch die Abnahme auf der Habsburgstrasse zeigen stellvertretend für das Westquartier, dass die Verkehrsbeziehungen sich mehrheitlich nach Westen verlagern. Der Ziel-/Quellverkehr aus den Quartieren westlich des Stadtzentrums fährt weniger nach Osten in Richtung Zentrum oder nach Süden zur Unterwerkstrasse, sondern zur neuen K401 beziehungsweise zum Westast.

Die K118 Hauserstrasse in Windisch weist gemäss Verkehrsmodell nur eine geringe Verkehrsreduktion von ca. 5 % auf und wird bis zur Realisierung der Nordumfahrung Windisch weiterhin Bestandteil der verkehrlichen Nord-Süd-Achse bleiben.

Bei einer späteren Realisierung der Nordumfahrung Windisch sind gemäss Verkehrsmodelluntersuchung mit Einbezug der modelltechnisch nicht berücksichtigten Einflüsse für das Jahr 2025 auf der Südwestumfahrung Brugg die folgenden Belastungen zu erwarten:

Westast: DTV = 8'000 – 10'000 Fahrzeuge/Tag

Südast: DTV = 20'000 – 22'000 Fahrzeuge/Tag

Monitoring

Die verkehrlichen Veränderungen durch die Inbetriebnahme der Südwestumfahrung Brugg und der K401 neu werden im Rahmen eines Monitorings untersucht. Die Erhebungen vor beziehungsweise nach der Inbetriebnahme dienen der Überprüfung der prognostizierten Verkehrsumlagerungen. Die künftigen Verkehrsbelastungen mit Südwestumfahrung Brugg und K401 neu sind eine wichtige Grundlage für das Verkehrsmanagement Brugg Regio. Mit Südwestumfahrung Brugg und K401 neu reduziert sich der Handlungsbedarf zur Beeinflussung der Verkehrsströme aus dem Süden in Richtung Zentrum Brugg-Windisch.

6. Anpassung des Kantonsstrassennetzes

Mit der Realisierung des vorliegenden Projekts sind folgende Anpassungen des Kantonsstrassennetzes (Richtplan Kapitel M Mobilität, M 2.2 Kantonsstrassen, Richtplan Teilkarte M 2.2) verbunden:

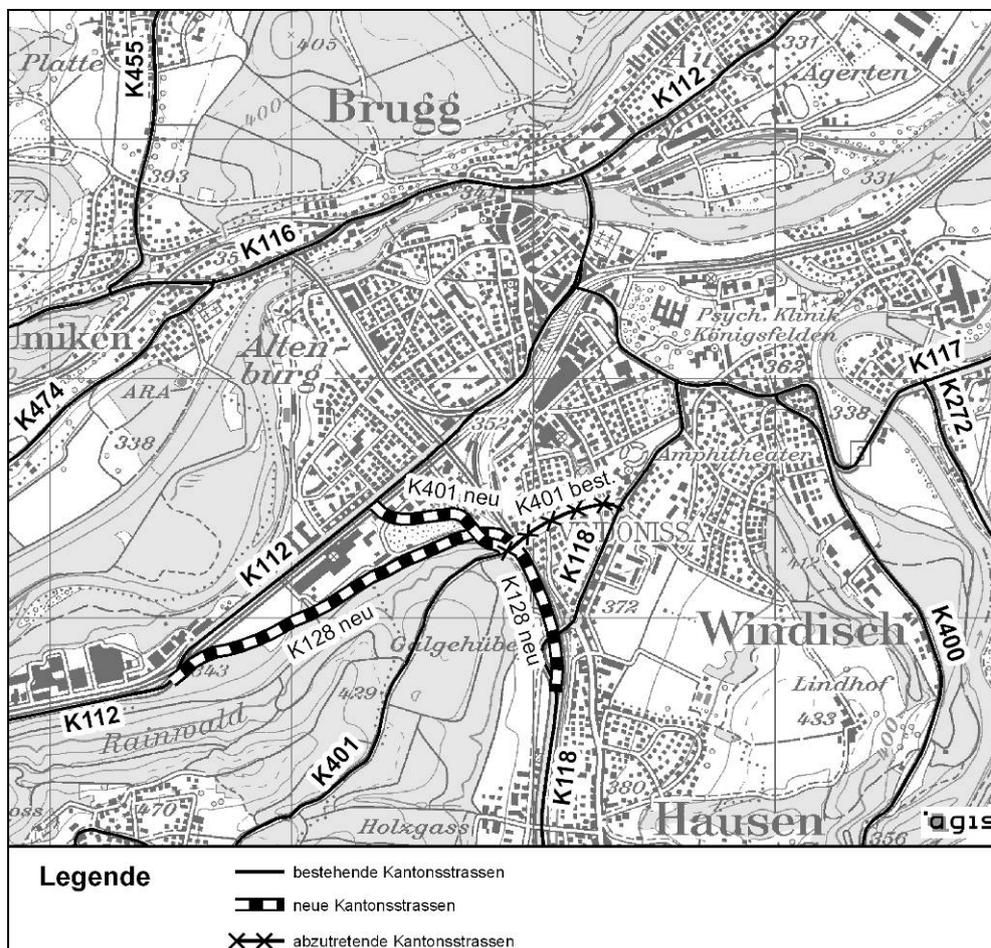


Abbildung 5: Anpassung des Kantonsstrassennetzes

K128 Südwestumfahrung

Die Südwestumfahrung Brugg – bestehend aus Südast mit Anschluss an die K118 und Westast mit Anschluss an die K112 – ist eine neue Kantonsstrasse. Sie wird, gestützt auf § 83 Abs. 2 Baugesetz, durch Beschluss des Grossen Rats als Hauptverkehrsstrasse (HVS) K128 in das Kantonsstrassennetz aufgenommen.

K401 Habsburgstrasse

Die K401 Habsburgstrasse ist als Verbindungsstrasse (VS) klassiert und führt heute von der Gemeinde Habsburg nach Osten durch das Rütenequartier von Windisch zur K118 Hauserstrasse. In Windisch ist die K401 in eine Tempo 30 Zone integriert. Neu wird die K401 nach Norden zur K112 Aarauerstrasse in Brugg geführt. Die K401 verläuft via Kreisel Unterwerkstrasse als neue Verbindungsspanne zur K112 Aarauerstrasse. Der östlich liegende Teil der bestehenden K401 vom Waldrand bis zur K118 wird aus dem Kantonsstrassennetz entlassen und an die Gemeinde Windisch abgetreten.

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 Kostenvoranschlag enthalten.

Die Änderungen im Kantonsstrassennetz treten mit dem Beschluss des Grossen Rats 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 Beschluss des Grossen Rats vorgenommenen Änderungen im Kantonsstrassennetz werden im Richtplan Kapitel 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 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 StrG).

Gemäss § 2 Abs. 2 StrG beschliesst der Grosse Rat über Neuanlagen von Kantonsstrassen innerorts oder ausserorts. Der Beschluss stützt sich in der Regel auf ein generelles Projekt und beinhaltet den Gesamtkredit. Beträgt dieser mehr als 5 Millionen Franken, unterliegt der Beschluss dem Referendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e oder § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung.

Die Kostenbeteiligung der Stadt Brugg und der Gemeinde Windisch richtet sich nach § 2a StrG sowie nach dem Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971 (SAR 751.120). Gemäss § 15 Abs. 1 Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Als Innerortsstrecken gelten diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte überbaut ist (§ 83 Abs. 3 BauG). Gemäss § 15 Abs. 2 und 3 Kantonsstrassendekret sind Anlagen an Ausserortsstrecken, welche der Erschliessung des angrenzenden Landes dienen, in Bezug auf die Kostenverteilung den Innerortsstrecken gleichgestellt.

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 Begeh-

ren 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 36,92 Millionen Franken.

Bei der Vorlage handelt es sich um eine neue Ausgabe gemäss § 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.

Über das Kantonsstrassennetz und seine Einteilung – somit über die Aufnahme der Südwestumfahrung Brugg ins Kantonsstrassennetz als neue K128 und neue K401 sowie über die Entlassung der bestehenden K401 in Windisch aus dem Kantonsstrassennetz – beschliesst ebenfalls der Grosse Rat gemäss § 83 Abs. 2 BauG.

8. Kosten und Finanzierung

8.1 Investitionskosten

Die Kosten für den Strassenausbau inklusive Landerwerb sowie ökologische Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen basieren gemäss Kostenvoranschlag der Projektverfasser auf den Preisen vom Februar 2010 und betragen total 46,45 Millionen Franken. Sie sind inklusive 7,6 % MwSt mit einer Genauigkeit $\pm 20\%$ veranschlagt. Das Kreditrisiko deckt den Ungenauigkeitszuschlag von ca. 20 % gemäss SIA ab. Die Entschädigungen für die Instandstellung der an die Gemeinden abzutretenden Kantonsstrassenabschnitte sind eingerechnet. Die Kosten für die einzelnen Abschnitte sind in der folgenden Tabelle dargestellt (Beträge in Fr. 1'000.-):

Kosten (in Fr. 1'000.-)	Kostenvoranschlag	Kreditrisiko	Total
K 128 Südast	17'490	3'300	20'790
K 401 neu	5'470	1'110	6'580
K 128 Westast	16'240	2'840	19'080
Total	39'200	7'250	46'450

Infrastrukturleitungen (Elektrisch, Gas, Wasser, Kanalisation etc.), welche zweckmässigerweise gleichzeitig mit der Südwestumfahrung Brugg realisiert werden sollen, müssen von den einzelnen Werkeigentümern projektiert und gebaut werden. Die Koordination erfolgt durch den Kanton. Die Erstellung der für die Verkehrssicherheit erforderlichen Strassenbeleuchtung ist in den Gesamtkosten der Südwestumfahrung Brugg enthalten.

8.2 Folgekosten

Durch die Umfahrung wird das heute 1'150 Kilometer lange Kantonsstrassennetz um 3,2 Kilometer oder 0,3 % erweitert. Für den Werterhalt ist mit durchschnittlichen jährlichen Kosten in der Grössenordnung von 1,5 % der Investitionskosten, entsprechend rund 0,7 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

8.3.1 K128 Südast

Beim Südast K128 handelt es sich um eine Neuanlage im Ausserort, welche nach Abzug von Interessenbeiträgen vom Kanton zu finanzieren ist. Der Interessenbeitrag der Stadt Brugg an die Ausserortsstrecke ist mit 2,90 Millionen Franken berücksichtigt. Der Anschluss der K401 Habsburgstrasse wird zu 100 % vom Kanton finanziert. An die Sanierung der heutigen K401 Habsburgstrasse (Innerortsstrecke) hat die Gemeinde Windisch gemäss Kantonsstrassendekret einen Beitrag von 0,44 Millionen Franken (Beitragssatz 44 %) zu leisten. Nach Abzug der Gemeindebeiträge bleibt dem Kanton ein Anteil von 17,45 Millionen Franken oder 83,9 % der Kosten des Südastes.

8.3.2 K401 neu

Die neue K401 dient neben der Entlastung des Kantonsstrassennetzes vor allem der optimalen Erschliessung des Gewerbegebiets südöstlich der SBB-Linie. Die Grundeigentümer haben sich bereit erklärt, für die durch die Erschliessung entstehenden Vorteile einen Interessenbeitrag von pauschal 2,86 Millionen Franken zu leisten. Die SBB beteiligt sich an der Sanierung der Bahnübergänge mit pauschal 0,52 Millionen Franken. Da die K401 neu Erschliessungsfunktionen hat und als Innerortsstrecke zu betrachten ist, sind die Gemeinden beitragspflichtig. Unter Berücksichtigung der Innerorts-Beitragssätze (Brugg 55 %, Windisch 44 %) und entsprechend den Anteilen an der Strassenlänge der neuen K401 betragen die gesamten Beiträge der Stadt Brugg 1,52 Millionen Franken und der Gemeinde Windisch 0,36 Millionen Franken. Nach Abzug der verschiedenen Beiträge bleiben für den Kanton 1,33 Millionen Franken oder 20,3 % der Gesamtkosten der neuen K401.

8.3.3 K128 Westast

Der Westast K128 wird als Ausserortsstrecke behandelt, da der Streckenabschnitt für das angrenzende Industriegebiet keine Erschliessungsfunktion übernimmt. Die Firma Hunziker Baustoffe AG finanziert aber den Verursacherknoten Industrie zu 100 % und leistet auch an den neuen Kreisel und an das Brückenbauwerk einen Beitrag von 20 %. Der Gesamtbeitrag beträgt pauschal 0,94 Millionen Franken. Der Kanton übernimmt für den Westast, welcher

eine grosse regionale Bedeutung hat, 18,14 Millionen Franken oder 95,1 % der Gesamtkosten.

8.3.4 Beschlussfassung der Gemeinden über ihre Kostenbeiträge

Gemäss § 15 Abs. 1 Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden Beiträge an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Als Innerortsstrecken gelten diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte überbaut ist (§ 83 Abs. 3 BauG). Dies trifft bei der neuen K401 zu, sie weist Innerortsstrecken in den Gemeinden Brugg und Windisch auf.

Für den Interessenbeitrag der Stadt Brugg ist eine Kreditvorlage an den Einwohnerrat beziehungsweise das Volk nötig; darin wird auch der Beitrag an die Innerortsstrecken gemäss Kantonsstrassendekret einbezogen.

Die Gemeinde Windisch soll ihren Interessenbeitrag erst an die spätere Nordumfahrung Windisch leisten. Aufgrund der heutigen Vorgaben im Richtplan und der geltenden Rechtslage hat die Stadt Brugg an die spätere Nordumfahrung Windisch keine Beiträge mehr zu leisten.

Seitens der Gemeinde Windisch erübrigt sich eine Beschlussfassung über ihren Kostenbeitrag an die Südwestumfahrung, da dieser keine Interessenbeiträge, sondern ausschliesslich Beiträge an Innerortsstrecken gemäss Kantonsstrassendekret umfasst. Gestützt auf § 2a Abs. 1 StrG und § 15 Abs. 1 Kantonsstrassendekret entscheidet der Grosse Rat über den Beitrag der Gemeinde Windisch an die Innerortsstrecken.

8.3.5 Übersicht Kostenteilung

Zusammenfassend ergibt sich folgende Kostenteilung:

	Gesamtkosten 100 % Mio Fr.	Anteil Kanton		Anteil Stadt Brugg		Anteil Gde. Windisch		Anteil SBB		Anteil Dritte	
		%	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%	Mio Fr.	%	Mio Fr.
K 128 Südast	20.79	83.9	17.45	13.9	2.90	2.1	0.44	---	---	---	---
K 401 neu	6.58	20.3	1.33	23.0	1.51	5.5	0.36	7.8	0.52	43.5	2.86
K 128 Westast	19.08	95.1	18.14	---	---	---	---	---	---	5.0	0.94
Total	46.45	79.5	36.92	9.5	4.41	1.7	0.80	1.1	0.52	8.2	3.80

Beim Südast und beim Westast handelt es sich um Ausserortsstrecken mit wichtigen regionalen Funktionen. Daraus resultiert ein hoher Kostenanteil des Kantons.

Die neue K401 hingegen ist eine Innerortsstrecke und erfüllt gleichzeitig eine Erschliessungsfunktion. Dementsprechend reduzieren die Beiträge der Gemeinden und Grundeigentümer den Kostenanteil des Kantons.

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 April 2012 Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 939'660.– belastet. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2013–2016 werden die jährlichen Finanzmittel im noch nicht bewilligten Grosskredit Brugg/Windisch, Südwestumfahrung Brugg (CO-Innenauftrag 640005028) 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>Genehm.- verfahren</i>	<i>Vorbe- reitung</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Abschluss</i>	
Bruttoaufwand	1'090	1'600	8'300	11'250	12'185	12'025	46'450
Ertrag (Beiträge)	150	325	2'140	2'905	3'150	860	9'530
Nettoanteil Kanton Aarau	940	1'275	6'160	8'345	9'035	11'165	36'920

Die bisherigen Aufwendungen und Erträge für die Projektierung sind in der Kreditsumme des vorliegenden Grosskreditantrags 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

Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vom 19. Oktober 1988, Stand am 1. Juli 2009 (UVPV; SR 814.011) sind die vorliegenden Neuanlagen als Hauptverkehrsstrassen der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt. Die Abklärungen sind entsprechend dem Stand des Projekts durchzuführen und in einem Bericht über die Umweltverträglichkeit zusammenzufassen. Für das Vorhaben Südwestumfahrung Brugg sind alle relevanten Auswirkungen (Luft, Lärm, Boden, Wasser etc.) von Interesse.

Bei den Untersuchungen zum generellen Projekt handelt es sich um die UVP Voruntersuchung. Sie erbringt den Nachweis, dass die Südwestumfahrung Brugg grundsätzlich umweltverträglich realisiert werden kann.

Die Hauptuntersuchung der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im Bauprojekt.

9.1.2 Altlasten und Abfälle

Der Westast K128 und der neue Teil der K401 liegen im Bereich des bekannten Ablagerungsstandorts Rütene Nordost. Untersuchungen in den letzten Jahren zeigten, dass die Auffüllung der ehemaligen Kiesgrube nicht als belasteter Standort zu werten ist und die

Überbaubarkeit gegeben ist. Im Bereich des Geländevorsprungs in der Mitte des Westasts sind bei Baubeginn noch Sondierungen und Materialproben notwendig. Im Bereich des Ablagerungsstandorts muss zudem auf die Versickerung von Strassenwasser verzichtet werden.

Der Südast K128 befindet sich ausserhalb von Einträgen im kantonalen Kataster.

9.1.3 Abwasser und Entwässerung

Die Südwestumfahrung Brugg liegt vollständig im Gewässerschutzbereich A₀.

Das Niederschlagswasser, welches bei der Entwässerung der Verkehrsflächen anfällt, wird nach Möglichkeit über die Bankette zur Versickerung gebracht. In einzelnen Bereichen ist aber eine Versickerung nicht zulässig: Im Anschlussbereich Brugg West wird das Strassenwasser in das kommunale Kanalisationsnetz geleitet. Entlang der Stützkonstruktion der K128 Westast und entlang der neuen K401 muss das Oberflächenwasser auch gefasst und dem bereits erstellten Fangkanal im Areal Knecht zugeführt werden. Im Bereich des Anschlusses des Südasts an die K118 Windisch/Hausen muss das Oberflächenwasser ebenfalls gefasst werden. Es wird in den bereits bestehenden Ölabscheider des Zubringers Hausen geleitet. Der Ölabscheider entspricht nicht mehr den heutigen Vorschriften und wird daher nachgerüstet. Für die Gemeinden entstehen durch die Entwässerungsmassnahmen keine Folgeinvestitionen im Abwasserbereich.

9.1.4 Grundwasser

Das Trasse der ganzen Südwestumfahrung liegt deutlich über dem Grundwasserspiegel. Es sind keine Baumassnahmen im Grundwasserbereich notwendig. Während und nach der Bauphase sind die gültigen Normen und Gesetze des Gewässerschutzes einzuhalten. Beim Südast sind bei den sogenannten Südbahnquellen bauliche Massnahmen zu treffen, damit die beiden Quelfassungen aufrecht erhalten bleiben.

9.1.5 Oberflächengewässer und Fischerei

Im Bereich des Südasts der Umfahrung verläuft ein Hochwasserentlastungskanal des Süssbachs. Der Kanal liegt tiefer als das Strassentrassée und wird durch einzelne Fundamente nur marginal tangiert. Durch die neue Strasse ergeben sich keine Beeinträchtigungen für Oberflächengewässer oder für die Fischerei.

9.1.6 Wald und Jagd

Mit dem Bauprojekt wird ein Rodungsgesuch vorgelegt. Alle Ersatzaufforstungen können direkt vor Ort oder angrenzend wieder vorgenommen werden. Die Rodungen und Ersatzaufforstungen bedingen Nutzungsplanänderungen, welche in separaten, kommunalen Verfahren durchgeführt werden.

Das Gebiet Habsburgwald/Rainwald ist bereits heute durch Bahnlinien, Kantonsstrassen und Siedlungen stark eingegrenzt. Die Durchlässigkeit für Wildtiere vom Wald nach Osten, Norden und zur Aare ist damit bereits stark beeinträchtigt. Mit der Südwestumfahrung Brugg wird der Lebensraum der Wildtiere nur noch leicht verkleinert. Im kantonalen Richtplan ist bei

Schinznach Bad ein Vernetzungskorridor von regionaler Bedeutung vorgesehen, welcher aber ausserhalb des Projektperimeters der Südwestumfahrung Brugg liegt.

9.1.7 Landschaft und Natur

Das Bauvorhaben Südwestumfahrung Brugg bildet eine neue Trennlinie zwischen dem Lebensraum Rainwald/Habsburg und den Siedlungs- und Industriegebieten von Brugg, Windisch und Hausen. Die geschützten Hecken entlang des Bahntrassees und im Bereich des Kreisels Unterwerkstrasse müssen mit dem Bau der Umfahrung entfernt werden. Sie werden innerhalb der Freihaltezone oder in den Strassenböschungen ersetzt. Zusätzlich sind Ausgleichsmassnahmen gemäss Kapitel 9.1.17 vorgesehen.

Mit dem Bau des Westasts wird die Amphibien-Wanderachse zwischen dem Areal Hunziker (Röhrenlager) und dem Wald getrennt. Als Ersatz werden an der neuen Strasse ein Amphibiendurchlass und entsprechende Leiteinrichtungen erstellt.

Mit dem Bau der neuen K401 wird eine Naturschutzzone im nördlichen Teil des Industriegebiets tangiert. Die geschützte Kiesgrubenböschung wurde bereits mit der Baubewilligung für die Auffüllung der Grube durch die Knecht AG reduziert. Der mit der Auffüllung und dem Strassenbau stark eingeschränkte Lebensraum für die Geburtshelferkröten wird in einem Waldstück am Westast ersetzt, in welchem mit Tümpeln optimale Bedingungen für die Tiere geschaffen werden. Die entsprechenden Nutzungsplanänderungen werden in separaten, kommunalen Verfahren durchgeführt. Zusätzlich sind Ausgleichsmassnahmen gemäss Kapitel 9.1.17 vorgesehen.

9.1.8 Boden

Das Projekt hat auch Auswirkungen auf den Bereich Boden. Während dem Bau wird eine anerkannte baukundliche Baubegleitung eingesetzt, welche auch bei allen bodenrelevanten ökologischen Ausgleichsmassnahmen beigezogen wird.

9.1.9 Landwirtschaft

Durch den Südast der Umfahrung werden ca. 0,42 ha Kulturland beansprucht. Als Minderung des Eingriffs werden Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen gemäss Kapitel 9.1.17 realisiert.

9.1.10 Freizeit und Erholung

Die Südwestumfahrung Brugg führt dem wichtigen Naherholungsgebiet Rainwald entlang, welches nordöstlich der Habsburg liegt. Mit dem vorliegenden Projekt werden die teilweise unterbrochenen Zugänge von Brugg und Windisch zu diesem Gebiet mit Ersatzmassnahmen sichergestellt. Die Langsamverkehrsverbindungen werden in der Ausführungsprojektierung mit den Konzepten der Gemeinden abgestimmt.

9.1.11 Kulturgüter

Im Bereich der Südwestumfahrung Brugg befinden sich keine aktenkundigen archäologischen Fundstellen, Denkmalschutzgebiete oder Objekte mit Ortsbildschutz. Für alle Bodeneingriffe im Zusammenhang mit der Südwestumfahrung muss ein Abgleich mit den bekannten archäologischen Fundstellen im Raum Windisch vorgenommen werden.

Südwestlich der bestehenden Überführung der Habsburgstrasse über die SBB laufen historische Verkehrswege zusammen. Bei den Bauarbeiten sind die Geländeanpassungen auf ein Minimum zu reduzieren, damit der vorhandene Hohlweg nicht tangiert wird.

9.1.12 Erschütterungen

Vom im Bereich der Südwestumfahrung liegenden Industriegebiet sowie von der Bahnlinie Brugg-Birrfeld gehen bereits heute Erschütterungen aus. Aus dem Bau und dem Betrieb der Südwestumfahrung gehen keine zusätzlichen Erschütterungen aus, welche für die hinter der Bahnlinie und Industriezone liegenden Bauten relevant sind.

9.1.13 Lärm

Durch die Erstellung von Lärmschutzwänden an der K128 Südast können Lärmimmissionen im Gebiet Rüteneu vermieden, das heisst die Planungswerte eingehalten werden. Die Wohnhäuser im Bereich des Kreisels Unterwerkstrasse werden ebenfalls durch eine Lärmschutzwand geschützt. In den übrigen Abschnitten der neuen Umfahrungsstrasse (Westast und K401 neu) ergeben sich auch unter Berücksichtigung von allfälligen Lärmreflexionen keine Überschreitungen der Planungswerte. Detaillierte Untersuchungen erfolgen im Rahmen des Bauprojekts. Der Lärmschutz entlang der Aarauerstrasse Brugg wird bereits im Rahmen eines laufenden Lärmsanierungsprojekts behandelt.

Durch die Inbetriebnahme der Südwestumfahrung kann an den bestehenden Strassen durch die Siedlungsgebiete mit einer Verminderung der Lärmbelastung gerechnet werden.

9.1.14 Luft

Die Voruntersuchung zeigt, dass die vom Verkehr verursachten Luftschadstoffemissionen bis ins Jahr 2025 infolge besserer Motoren, Katalysatoren etc. trotz höheren Verkehrsleistungen abnehmen werden. Auf die gesamten Schadstoffemissionen im Untersuchungsgebiet hat die Südwestumfahrung nur einen vernachlässigbaren Einfluss.

9.1.15 Unfälle und Betriebsstörungen

Mit der Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen während und nach dem Bau werden Gefährdungen für das Grundwasser oder die Bevölkerung eher unwahrscheinlich oder höchstens von geringem Ausmass sein. Im Rahmen der UVP Hauptuntersuchung wird für die Südwestumfahrung ein Kurzbericht nach Störfallverordnung erstellt.

9.1.16 Weitere Umweltbereiche

In den Umweltbereichen wie Energie und Nichtionisierende elektromagnetische Strahlung (NIS) hat das Projekt Südwestumfahrung Brugg keine relevanten Auswirkungen.

9.1.17 Ökologische Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen

Als Ausgleich für den Landschaftseingriff und die Beeinträchtigung der Naturschutzzonen sind ökologische Ersatz- und 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 Bundesverordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV) vom 16. Januar 1991 (SR 451.1).

Im § 95 Abs. 1bis BauG ist festgelegt, dass für Strassenbauprojekte in Nichtbauzonen, welche die Landschaft wesentlich beeinträchtigen, ökologische Ausgleichsmassnahmen im Gesamtumfang von 3 % der Bausumme vorzusehen sind. Unter Berücksichtigung der im Rahmen der Südwestumfahrung möglichen Massnahmen beträgt dieser Betrag rund 0,6 Millionen Franken.

Da im engeren Bereich der Südwestumfahrung Brugg keine weiteren Ausgleichsmassnahmen gefunden werden konnten, wurde geprüft, ob Beiträge an Massnahmen in der weiteren Umgebung geleistet werden könnten. Dabei kommen unter anderem die folgenden Massnahmen infrage:

- Brugg/Windisch: Süssbach aufwerten
- Brugg/Schinznach-Bad: Vernetzungskorridor AG R6 mit Grünbrücke und Kleintierdurchlass (Bahnlinie und K112) ausbauen
- Hausen, Höli: Amphibienteich anlegen
- Hausen, Buligrabe: Amphibienteich erneuern
- Hausen, Chrejemoos: Amphibienstandort in Naturschutzfläche anlegen
- Hausen/Scherz: Süessbach/Unterführung SBB für Kleinsäuger aufwerten
- Schinznach-Dorf, Ost: Talbach aufwerten
- Schinznach-Dorf, West: Talbach aufwerten
- Villnachern/Umiken, Chessler - Loohölzli: Trockenstandorte aufwerten
- Schinznach-Dorf, Tongrube Eriwis: Amphibienstandort aufwerten
- Holderbank, Steinbruch Schümel: Amphibienlebensraum aufwerten

In der Teilrevision des Baugesetzes ist ausdrücklich erwähnt, dass der ökologische Ausgleich statt für einzelne Strassenbauprojekte auch für mehrere Projekte zusammen geleistet werden kann, wenn dies zweckmässig ist. In diesem Fall muss ein Beitrag zulasten des Projekts in einen Pool geleistet werden. Dieses Vorgehen kann beim Projekt Südwestumfahrung Brugg möglich werden, wenn kein anderes Strassenbauprojekt vorhanden ist, mit welchem der ökologische Ausgleich für die Südwestumfahrung Brugg gemeinsam realisiert werden kann.

9.2 Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

9.2.1 Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung

Eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ansprüche gleichwertig, langfristig und ganzheitlich. Welchen Beitrag die Südwestumfahrung Brugg zu einer nachhaltigen Entwicklung in der Region Brugg leistet, wird in diesem Kapitel mit Hilfe einer Wirkungsabschätzung Wirtschaft - Gesellschaft - Umwelt erläutert und in den Abbildungen 6 bis 8 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.

Die Südwestumfahrung Brugg steht im indirekten Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement Brugg Regio und der Nordumfahrung Windisch. Beide Vorhaben sind in der vorliegenden Beurteilung nicht berücksichtigt. Die mit der Südwestumfahrung Brugg angestrebten Verkehrsentslastungen im Zentrum Brugg-Windisch unterstützen das Verkehrsmanagement Brugg. Weiter ist die Südwestumfahrung Brugg eine Voraussetzung für die Nordumfahrung Windisch. Mit der Nordumfahrung Windisch nimmt die Verlagerung des Verkehrs von der bestehenden Ortsdurchfahrt Windisch auf die Südwestumfahrung Brugg deutlich zu, und das Zentrum Brugg-Windisch wird zusätzlich entlastet.

Das Vorhaben hat langfristigen Charakter und betrifft die wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Dimension. Aus wirtschaftlicher Sicht geht es um die verkehrliche Entlastung des Zentrums Brugg-Windisch und Verbesserung der Erreichbarkeit. Damit werden Rahmenbedingungen für die weitere Gestaltung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Brugg-Windisch geschaffen. Das Vorhaben ist mit beträchtlichen Investitionen der öffentlichen Hand verbunden. Aus gesellschaftlicher Sicht geht es um die Wohnqualität und Verkehrssicherheit in den von den verkehrlichen Entlastungen betroffenen Quartieren. Die Umwelt ist durch den Flächenverbrauch, die landschaftlichen Trennwirkungen und den Energieverbrauch betroffen.

Die nachfolgenden schematischen Darstellungen mit den Rosetten zeigen für einzelne Kriterien die generelle Beurteilung der langfristigen Auswirkungen der Südwestumfahrung Brugg mit neutral (0), Vorteil (+1, +2, +3) oder Nachteil (-1, -2, -3).

9.2.2 Wirtschaftliche Dimension

Die Südwestumfahrung Brugg entlastet das Zentrum Brugg-Windisch um rund 10 % des Verkehrsaufkommens. Damit verbunden sind eine Verflüssigung des Verkehrs im Zentrum, die verkehrliche Entlastung von zwei Quartieren (Rütenen und Brugg West) und die bessere Erschliessung der Industrieareale Hunziker-Areal und Wildischachen. Die insgesamt verbesserte Erreichbarkeit mit dem Strassenverkehr ist ein wesentlicher Faktor für die Standortattraktivität (Regionale Stärke) von Brugg und Windisch. Die verkehrlichen Entlastungen schaffen Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Vision Mitte, der entlasteten Wohnquartiere und der beiden Industrieareale. Bei der Entwicklung der Industrieareale kann es auch zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen kommen.

Dem Nutzen stehen hohe Investitionskosten sowie künftige Betriebs- und Werterhaltungskosten gegenüber. Die kantonale Strassenkasse wird mit 36,92 Millionen Franken, der öffentliche Haushalt von Brugg mit 4,41 Millionen Franken, von Windisch mit 0,8 Millionen Franken und private Unternehmen mit 3,8 Millionen Franken belastet.

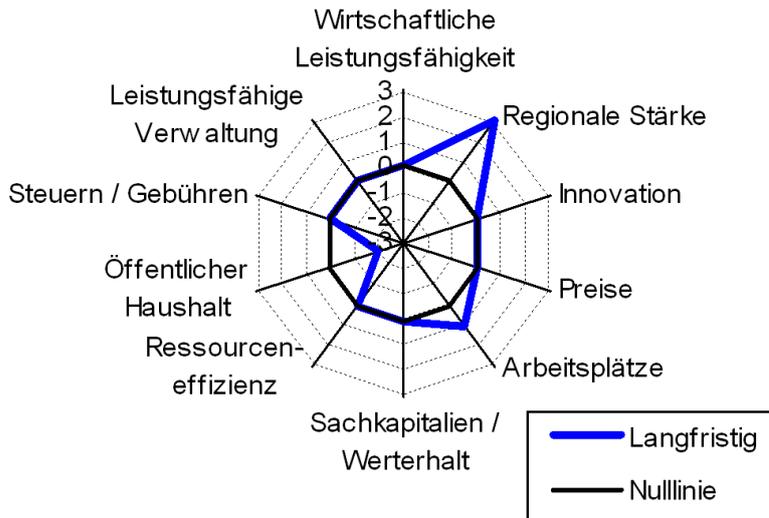


Abbildung 6: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Wirtschaft. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

9.2.3 Gesellschaftliche Dimension

Das Rütenequartier in Windisch wird von Durchgangsverkehr befreit und erfährt wie auch Brugg West eine deutliche Lärmreduktion (Wohnqualität/Lärm). Entlang der Neubaustrecken werden die massgebenden Lärmgrenzwerte mit den geplanten Lärmschutzmassnahmen eingehalten. Durch die verkehrliche Entlastung des Rütenequartiers und Brugg West werden diese Quartiere attraktiver und die Verkehrssicherheit erhöht, insbesondere auch für den Langsamverkehr. Weiter wird die Verkehrssicherheit durch die Sanierung der Bahnübergänge und eine Fussgängerquerung mit Mittelinsel über die Aarauerstrasse K112 verbessert.

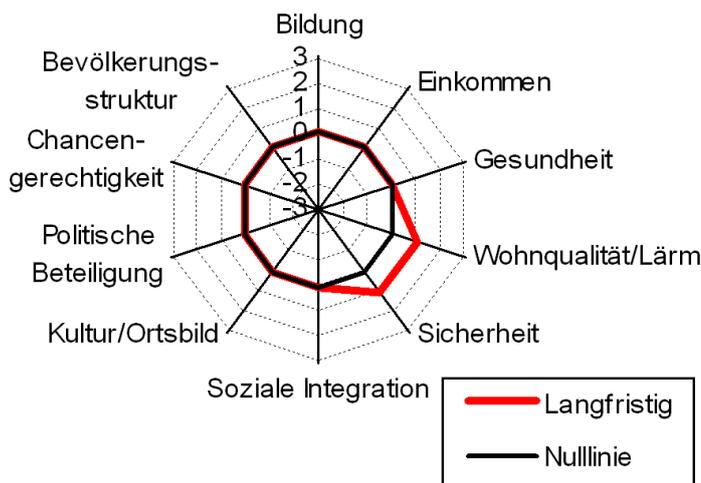


Abbildung 7: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Gesellschaft. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

9.2.4 Dimension Umwelt

Die Südwestumfahrung Brugg hat nur einen vernachlässigbaren Einfluss auf das Wachstum der Verkehrsleistung. Deshalb ergeben sich auch keine wesentlichen projektbedingte Mehrmissionen von Luftschadstoffen. Lufthygienische Entlastungen ergeben sich in den verkehrlich entlasteten Quartieren.

Neben Industrie- und Arbeitszone beansprucht das Vorhaben auch geringfügig Landwirtschaftszone und Wald. Die Rodungsbilanz ist in etwa ausgeglichen. Für mehrere tangierte ökologisch wertvolle Flächen sind Ersatzmassnahmen vorgesehen.

Das Vorhaben befindet sich in einem durch bestehende Industriezonen und Verkehrsträger landschaftlich vorbelasteten Gebiet. Das Trasse verläuft beim Westast K128 entlang dem Übergang Wald-Siedlung, und der Südast K128 liegt bündig zur Bahnlinie. Beide Äste verstärken die landschaftliche Trennwirkung.

Im Betrieb halten sich voraussichtlich ein Mehrverbrauch an Energie für Beleuchtung und Signalisation entlang den Neubaustrecken und ein Minderverbrauch an Energie durch die angestrebte Verkehrsverflüssigung in etwa die Waage, insbesondere wenn moderne LED-Leuchten verwendet werden.

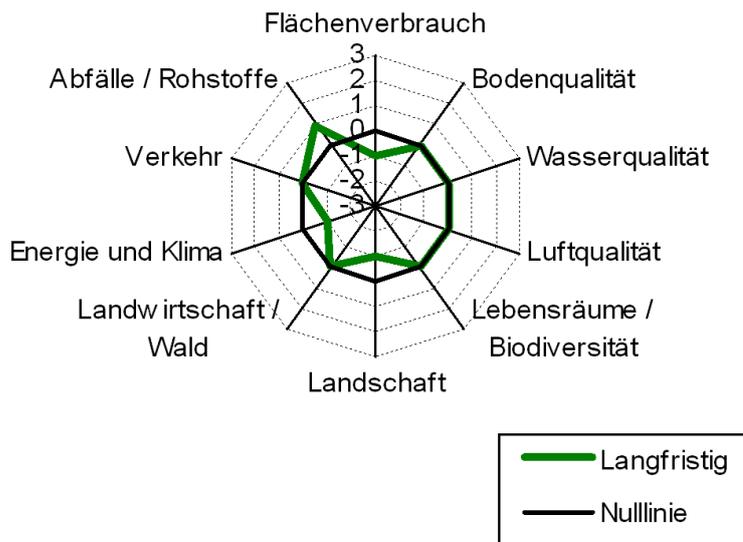


Abbildung 8: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Umwelt. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

9.2.5 Interessenabwägung

Die Südwestumfahrung Brugg verfolgt folgende Ziele:

- Erreichbarkeit kantonaler Entwicklungsschwerpunkt: Verbesserte Erreichbarkeit des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Brugg-Windisch, insbesondere auch der Industriegebiete Hunziker-Areal und Wildschachen. Vorleistung für die Nordumfahrung Windisch.
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr: Entlastung des Zentrums Brugg-Windisch, Brugg West und des Rütenequartiers.

- Entwicklungspotentiale: Schaffung von Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Vision Mitte, des Verkehrsmanagements Brugg Regio und für die Entwicklung der beiden Industriegebiete und entlasteten Wohnquartiere.
- Regionale Entlastung: Entlastung der Verkehrsbeziehung Schinznach-Bad – A3-Anschluss und Ortsdurchfahrt Lupfig.

Diesen potentiellen und realen Nutzen stehen erhebliche Investitionskosten und zukünftige Betriebs-, Unterhalts- und Werterhaltungskosten gegenüber. Weiter wird mehrheitlich bereits eingezonte Fläche beansprucht und die landschaftliche Trennwirkung in einem bereits vorbelasteten Gebiet erhöht.

Mit der Umsetzung des Projekts ist ein Monitoring des Verkehrsaufkommens vorgesehen, um unerwünschte Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und allfällig notwendige Massnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements Brugg Regio umzusetzen.

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

10. Weiteres Vorgehen

Die Eingaben im Zuge des Anhörungsverfahrens werden ausgewertet. Anschliessend wird die Vorlage dem Grossen Rat zur Beschlussfassung über den Kredit, die Kostenteilung und die Anpassung des Kantonsstrassennetzes unterbreitet. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum. Sofern das Referendum nicht ergriffen wird, schliesst sich das Baubewilligungsverfahren an. Dazu erfolgt die Ausarbeitung und öffentliche Auflage des Bauprojekts in der Stadt Brugg und in der Gemeinde Windisch während 30 Tagen. Der Regierungsrat entscheidet über allfällige Einwendungen und das bereinigte Bauprojekt. Danach können der Landerwerb und die Ausschreibung der Bauarbeiten 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.

Vorgesehene Anträge an den Grossen Rat

1.

Für den Bau der Südwestumfahrung Brugg wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 36'920'000.– (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2010, Indexstand von 236,3) beschlossen. Der Grosskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2.

Der Beitrag der Stadt Brugg an die Gesamtprojektkosten der einzelnen Abschnitte (Beträge jeweils vorbehältlich allfällige indexbedingte Mehr- und Minderaufwendungen) wird wie folgt festgelegt:

Abschnitt K128 Südast:	13,9 % an 20,79 Millionen Franken (2,90 Millionen Franken)
Abschnitt K401 neu:	23,0 % an 6,58 Millionen Franken (1,51 Millionen Franken)

3.

Der Beitrag der Gemeinde Windisch an die Gesamtprojektkosten der einzelnen Abschnitte (Beträge jeweils vorbehältlich allfällige indexbedingte Mehr- und Minderaufwendungen) wird wie folgt festgelegt:

Abschnitt K128 Südast:	2,1 % an 20,79 Millionen Franken (0,44 Millionen Franken)
Abschnitt K401 neu:	5,5 % an 6,58 Millionen Franken (0,36 Millionen Franken)

4.

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 Grundbuchamt anzumelden.

Beilage

Projektübersicht