
Interpellation Barbara Portmann (Sprecherin), GLP, Lenzburg, Kathrin Scholl-Debrunner, SP, Lenzburg, Irène Kälin, Grüne, Lenzburg, Trudi Huonder, CVP, Egliswil, und Esther Gebhard-Schöni, EVP, Möriken-Wildegg, vom 30. Oktober 2012 betreffend geplanten A1-Zubringer in Lenzburg / Projekt Neuhof / Grosskredit; Beantwortung

Aarau, 28. November 2012

12.275

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Zur Frage 1

"Gemäss Anhebungsbericht wurden 20 Varianten geprüf. Mehr wird leider nicht darauf eingegangen. Welche Varianten wurden geprüf?"

Es wurden drei grundsätzliche Lösungsansätze betrachtet:

- I) Beibehaltung der heutigen Trasselage mit Spurerweiterung und Belagssanierung
- II) Ausbau der bestehenden Strassenanlage mit drei Varianten
- III) Alternativen mit grossräumiger Entlastung

Der Lösungsansatz II) gliedert sich in folgende drei Varianten:

- A) Ausbau bestehende Strassenanlage ohne Spange Hornerfeld
- B) Ausbau bestehende Strassenanlage mit Spange Hornerfeld
- C) Ausbauvarianten mit Etappierung

Für diese drei Varianten ergaben sich in der Detailbetrachtung folgende neun Stossrichtungen (►):

- A) Ausbau bestehende Strassenanlage ohne Spange Hornerfeld
 - Ausbau Knoten Neuhof mit Lichtsignalanlage (LSA; 3 Untervarianten)
 - Ausbau auf 2 Ebenen (LSA und Unterführung)
(6 Untervarianten, auch mit Unterführung A1–Büntal und Unterführung Lenzburg–A1)
 - Ausbau Knoten Neuhof mit Kreisel (Untervarianten analog obenstehend mit LSA)

- B) Ausbau bestehende Strassenanlage mit Spange Hornerfeld
- ▶ Grosskreisverkehr mit Spange Hornerfeld (3 Untervarianten)
 - ▶ Verflechtungskreisel
 - ▶ Entflechtung der Beziehung A1–K123 auf Spange Hornerfeld
- C) Ausbauvarianten mit Etappierung
- ▶ Aufteilung Bereich Neuhof auf 2 Knoten
 - ▶ Mit Unterführung Neuhof kurz
 - ▶ Mit Unterführung Neuhof lang mit den 4 Untervarianten
 - Untervariante Neuhof und Lindfeld mit LSA
 - Untervariante Neuhof mit Kreisel, Lindfeld mit LSA
 - Untervariante Neuhof mit Kreisel, Lindfeld niveaufrei
 - Untervariante Neuhof mit LSA, Lindfeld niveaufrei

Die Untervariante Neuhof mit LSA, Lindfeld niveaufrei ist die Bestvariante.

Vergleiche Variantenübersicht in der Beilage.

Zur Frage 2

"Auf welche Kriterien hin wurden die Varianten miteinander verglichen? Welche schnitten ebenfalls gut ab?"

Die folgenden wesentlichen Kriterien wurden einbezogen:

Leistungsfähigkeit

Das Hauptkriterium ist die genügende Leistungsfähigkeit am A1-Anschluss Lenzburg und zwar ausgerichtet auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen. Als Auflage von Bundesseite muss verhindert werden, dass sich ein Rückstau bis auf die A1 bilden kann. Dieses Kriterium führte schlussendlich zum Entscheid, dass eine Unterführung des Verkehrs ins Bünzthal respektive vom Bünzthal durch einen Tunnel erforderlich ist. Alle anderen Varianten genügen bezüglich Leistungsfähigkeit nicht oder weisen keine genügenden Reserven aus.

Sicherheit

Hohen Stellenwert hat zudem die Verkehrssicherheit. Aufgrund des Risikos einer Staubbildung auf der Tunnelrampe Neuhof ist die Variante LSA im Knoten Lindfeld ausgeschieden.

Funktionalität des Knotens Neuhof/Pförtnerung

Ein gewichtiges Kriterium ist die Funktionalität des Knotens Neuhof mit den notwendigen Stauspuren zur Pförtnerung Richtung Stadt Lenzburg. Mit dieser Anforderung sind sämtliche Kreiselvarianten am Knoten Neuhof ausgeschieden.

Integration Langsamverkehr

Die Integration des Langsamverkehrs ist wichtig und wurde als wichtiges Kriterium berücksichtigt. Das vorliegende Generelle Projekt mit den Kreiseln Horner und Gexi bietet im Nahbereich zum Kreisel jeweils sichere Rad- und Fusswegübergänge an.

Verlust an Fruchtfolgefleäche

Auch der Verlust an Fruchtfolgefleächen ist ein gewichtiges Bewertungskriterium. Diesbezüglich sind sämtliche Varianten beim bestehenden A1-Zubringer Lenzburg (auch mit Spange Hornerfeld) gegenüber dem Lösungsansatz mit grossräumiger Entlastung (wie zum Beispiel die im Richtplan als Vororientierung aufgenommene Netzergänzung Westumfahrung Dottikon) zu bevorzugen.

Vertretbare Kosten

Das Projekt, das alle vorgenannten wesentlichen Kriterien erfüllt, erfordert entsprechende Investitionskosten. Diese wurden gegenüber dem Gesamtnutzen abgewogen. Die Erreichbarkeit und die Standortattraktivität (regionale Stärke) des Bünztales und der Gemeinde Lenzburg werden nachhaltig verbessert. Gleichzeitig wird die Verkehrsinfrastruktur am A1-Zubringer, deren Lebensdauer erreicht ist, erneuert und in ihrem Wert erhalten.

Zur Frage 3

"Wie wurde die Vorgabe nach möglichst wenig Fruchtfolgefleächen-Verlust im Rahmen dieses Vergleichs bewertet?"

Die Spange Hornerfeld (Bünztalesstrasse–Gexi) beansprucht ca. 0,5 ha Fruchtfolgefleächen. Die Aufhebung der Linksabbiegebeziehungen Othmarsingen–Lenzburg und A1–Othmarsingen am unfallträchtigen Knoten Lindfeld erfordert den Bau der Spange Hornerfeld. Aber auch der Verkehr vom Bünztales nach Othmarsingen führt über die Spange Hornerfeld. Zudem übernimmt die Querspange bei Tunnelsperrungen eine Umleitfunktion.

Oberste Zielsetzung ist die langfristige Sicherstellung einer genügenden Leistungsfähigkeit am A1-Zubringer Lenzburg. Das vorliegende Projekt erfüllt diese Zielsetzung. Damit erübrigen sich grossräumige Umfahrungen, wie zum Beispiel die im Richtplan als Vororientierung aufgenommene Netzergänzung Westumfahrung Dottikon, die ein Vielfaches an Fruchtfolgefleächen beanspruchen.

Zur Frage 4

"Wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt? Welche Resultate ergab diese?"

Wie zur Frage 2 dargelegt, erfolgte die Variantenevaluation mit den Kriterien Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Pfortnerung Richtung Stadt Lenzburg, Integration des Langsamverkehrs, Verlust an Fruchtfolgeflächen und Kosten. Da sich aber im Zug der Variantenbeurteilung zeigte, dass nur die vorgeschlagene Lösung mit Tunnel sämtliche Kriterien zu erfüllen vermag, hat sich ein Variantenvergleich mit einer umfassenden Kosten-/Nutzen-Analyse erübrigt. Die vorgeschlagene Lösung mit Tunnel am Knoten Neuhof und demzufolge kreuzungsfreier Führung des Hauptverkehrsstroms zum und vom Bünztal führt dazu, dass sehr viele Stautunden wegfallen, was volkswirtschaftlich grosse Vorteile bringt.

Zur Frage 5

"Ist es richtig, dass bestimmte Varianten lediglich aufgrund möglicher zeitlicher Verzögerungen oder Einwände seitens der Archäologie oder aufgrund von Befürchtungen vor hohem Koordinationsaufwand mit dem Astra verworfen wurden?"

Nein, der Sachverhalt ist nicht so. Im Raum Knoten Lindfeld wurde eine archäologische Stätte "römischer viculus Lindfeld" geortet. Dieses kulturelle Erbe soll der Nachwelt im Boden unangetastet erhalten bleiben. Eine Tangierung dieser Fundstelle durch Strassenprojekte ist bestmöglich zu minimalisieren, was durch eine Unter- oder Überführung möglich ist. Zudem ist im Bauablauf sicherzustellen, dass die nötigen Vorlaufzeiten für archäologische Notausgrabungen sichergestellt werden können. Die erfolgte Abstimmung mit der Kantonsarchäologie hat ergeben, dass das Generelle Projekt auch mit dem späteren Ausbau des Knotens Lindfeld unter Einhaltung von vertretbaren Auflagen Zustimmung erhält. Eine Etappierung ist sinnvoll, weil der Ausbau des Knotens Lindfeld sehr aufwendig ist und erst weiter verfolgt werden soll, wenn die künftige Verkehrsentwicklung dies wirklich erfordert.

Zur Frage 6

"Durch welches Vorgehen könnte der Kanton eine Lösung des Knotens Lindfeld beschleunigen, statt diesen aufgrund zu erwartender Schwierigkeiten zurückzustellen?"

Es sind nicht die zu erwartenden Schwierigkeiten, die dazu führen, den Ausbau des Knotens Lindfeld in der vorgeschlagenen Ausbautetappe zurückzustellen (Begründung siehe Antworten zu den Fragen 3 und 5). Wichtig ist, dass mit der Verkehrsführung A1–Othmarsingen über den Knoten Neuhof und die Spange Hornerfeld die Leistungsfähigkeit auf längere Sicht genügend ist. Somit ist ein Ausbau des Knotens Lindfeld (Folgeetappe) zurzeit nicht notwendig.

Zur Frage 7

"Ist es richtig, dass Varianten mit Unter- oder Überführungen, welche kostengünstiger als die Tunnelvariante sind, nicht vertieft geprüft wurden? Weshalb nicht?"

In der Antwort zur Frage 1 ist aufgezeigt, dass Varianten mit Kurztunnels geprüft wurden. Aufgrund der Topografie ergeben sich auch bei Kurztunnels Rampenlängen von über 100 m. In Relation zur effektiven Untertunnelungslänge sind Kurztunnels somit unwirtschaftlich.

Die Vernehmlassung bei den kantonalen Fachstellen zeigte, dass unter dem Aspekt Landschaftsbild weitgespannte Überführungen nicht verträglich sind. Die Kriterien des Landschaftsschutzes wurden auch bei der Beurteilung des Neubaus der Hero, der in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kreuzung Neuhof liegt, berücksichtigt.

Zur Frage 8

"Die Tunnellösung scheint aufgrund des geplanten relativ engen Radius und des Gegenverkehrs weniger sicher und unfallträchtiger als Unter- bzw. Überführungen. Wie beurteilt der Regierungsrat diesen Aspekt?"

Es ist richtig, dass der Tunnel Neuhof mit einem Radius von 79 m eine enge Kurve beschreibt. Aufgrund dieses Horizontalradius wird im Tunnel die Geschwindigkeit beschränkt. Zur Sicherstellung der Sichtweiten wird das Bankett auf der Kurveninnenseite verbreitert. Damit werden die Normanforderungen bezüglich Sicherheit eingehalten.

Zur Frage 9

"Ist der Regierungsrat bereit, künftig bei der Anhörung zu Verkehrsprojekten jeweils die Vor- und Nachteile der wichtigsten der geprüften Varianten inkl. Kosten-Nutzen-Analyse im Sinne der Transparenz darzulegen?"

Falls sich echte Varianten ergeben, welche zwingend einzuhaltende Anforderungen erfüllen und einen Vergleich zulassen, ist eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile unerlässlich. Auch eine Kosten-Nutzenanalyse ist in solchen Fällen zu erbringen. Im vorliegenden Fall steht der Bestlösung mit Tunnel keine zweite Variante gegenüber, welche sämtliche zwingend einzuhaltenden Anforderungen genügend erfüllt (vergleiche auch Antwort zur Frage 4).

Zur Frage 10

"Ist der Regierungsrat bereit, künftig bei so wichtigen Projekten im Rahmen der Anhörung mit den interessierten Parteien und Organisationen Workshops durchzuführen?"

Im Verlauf der Planung wurden die Behörden der betroffenen Gemeinden und der Regionalplanungsverband regelmässig über den Stand und die möglichen Varianten informiert, insbesondere auch im Zusammenhang mit der Planung der Netzergänzung Westumfahrung Dottikon und Ausbau der Bünztalstrasse. Während der Anhörung wurden im Juni 2012 je eine Informationsveranstaltung für die Behörden sowie für die Öffentlichkeit durchgeführt. Die dabei diskutierten Fragen konnten alle beantwortet werden.

Es gilt zu berücksichtigen, dass das vorliegende Projekt den Siedlungsraum in Lenzburg nicht sehr direkt tangiert und daher die Betroffenheit der Bevölkerung beschränkter ist, als bei einem Projekt wie zum Beispiel dem Umbau des Schulhausplatzes im Zentrum von Baden. Bei Letzterem wurden einige Workshops in der langen Planungsphase durchgeführt. Beim vorliegenden Projekt erfolgten die Informationen und Absprachen hauptsächlich über die Behörden und die betroffenen Bundesstellen und weniger über die politischen Parteien. Diese wurden mit der Anhörungsvorlage bedient.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'753.–.

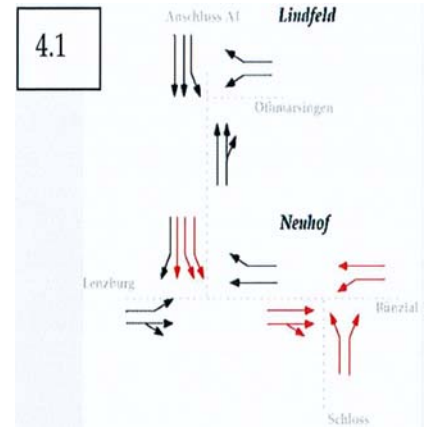
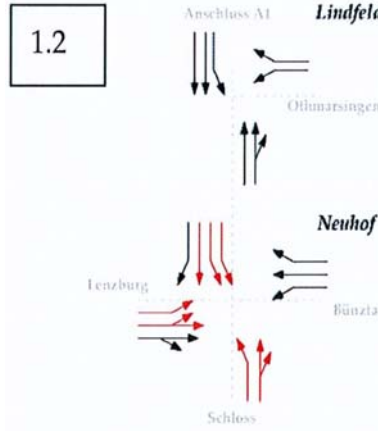
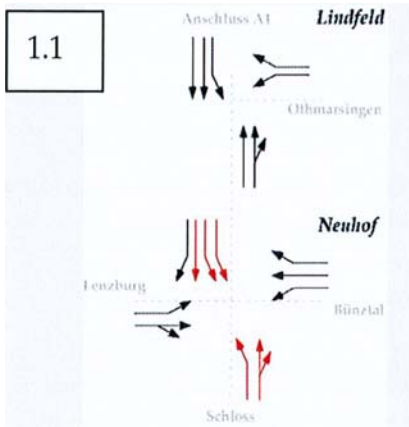
REGIERUNGSRAT AARGAU

Anhang:

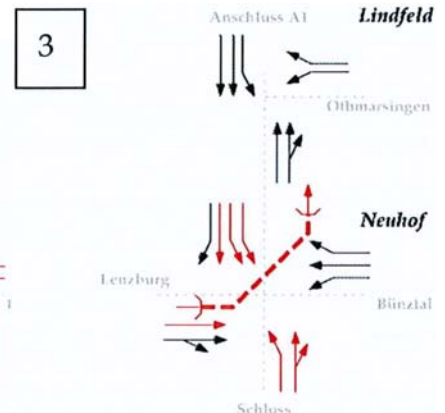
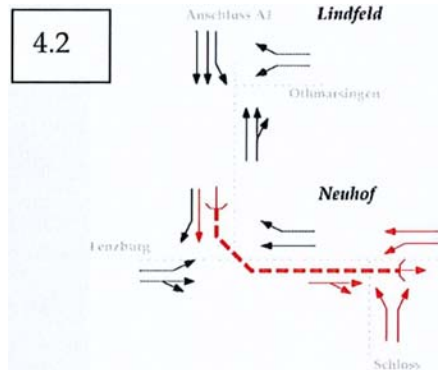
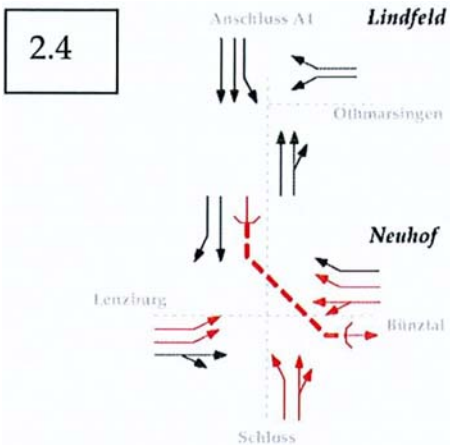
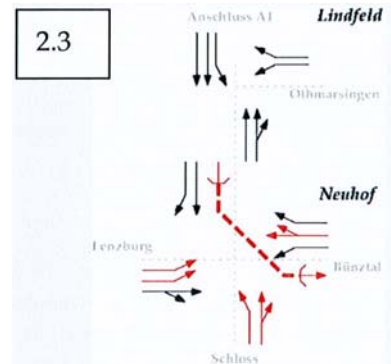
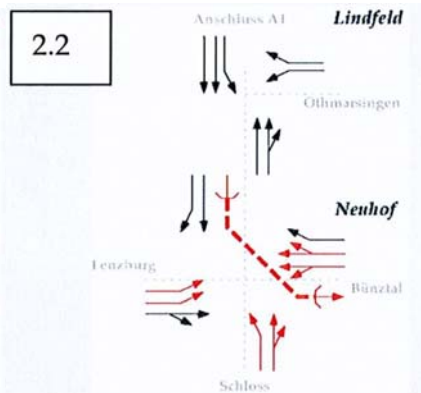
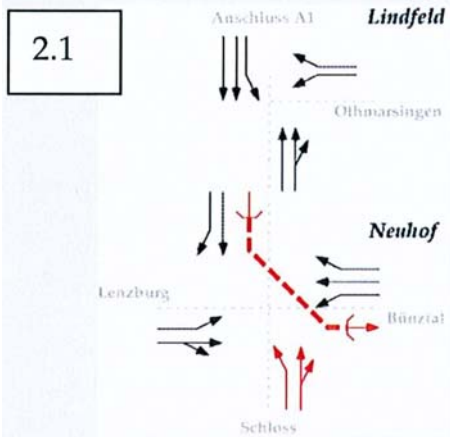
- Variantenübersicht

Variantenübersicht (Auszug Bericht SNZ 2009)

Stossrichtung A1) Ausbau Knoten Neuhof mit LSA



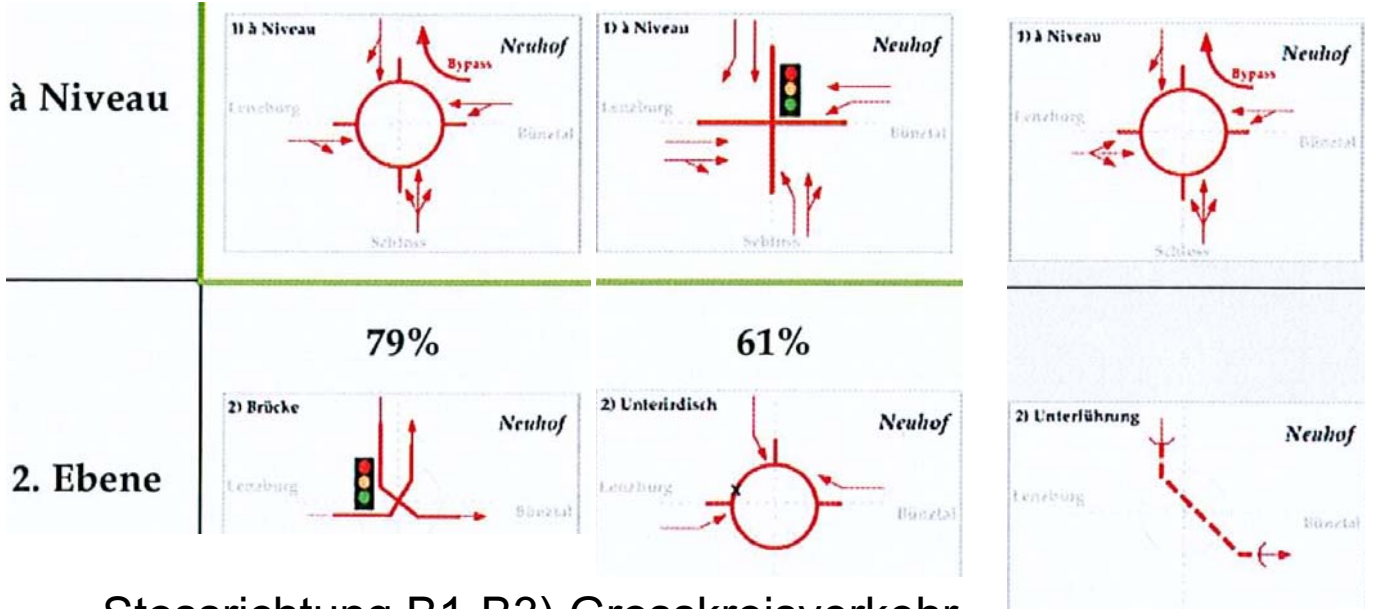
Stossrichtung A2) Ausbau Knoten Neuhof auf 2 Ebenen



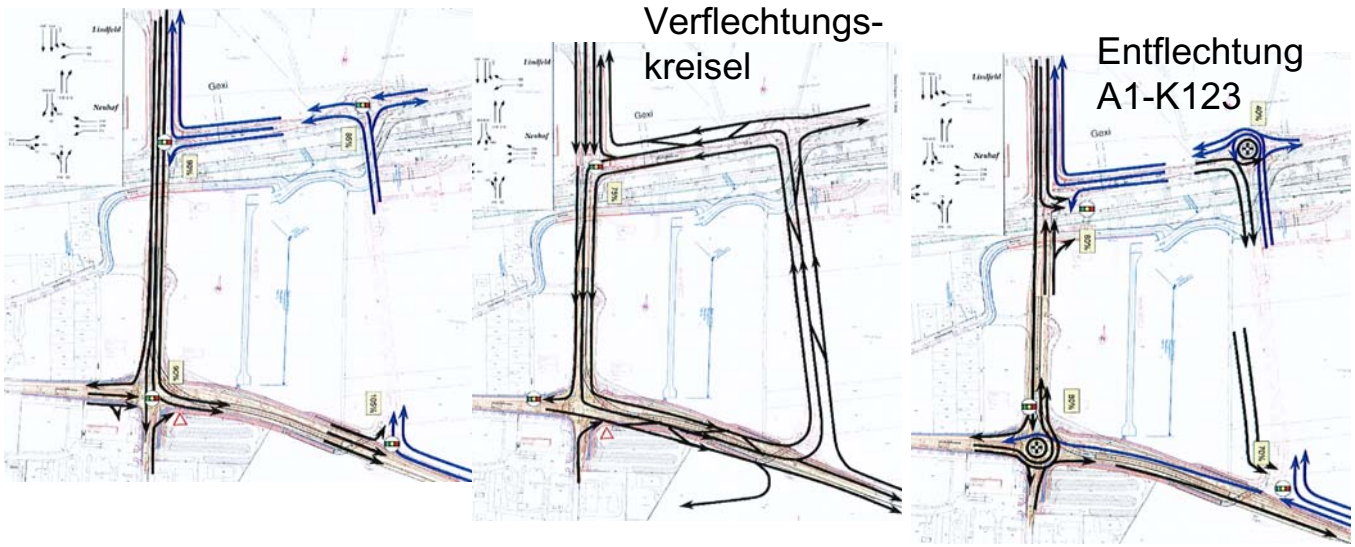
↑
Variante
A1- Bünztal

↑
Variante
Lenzburg A1

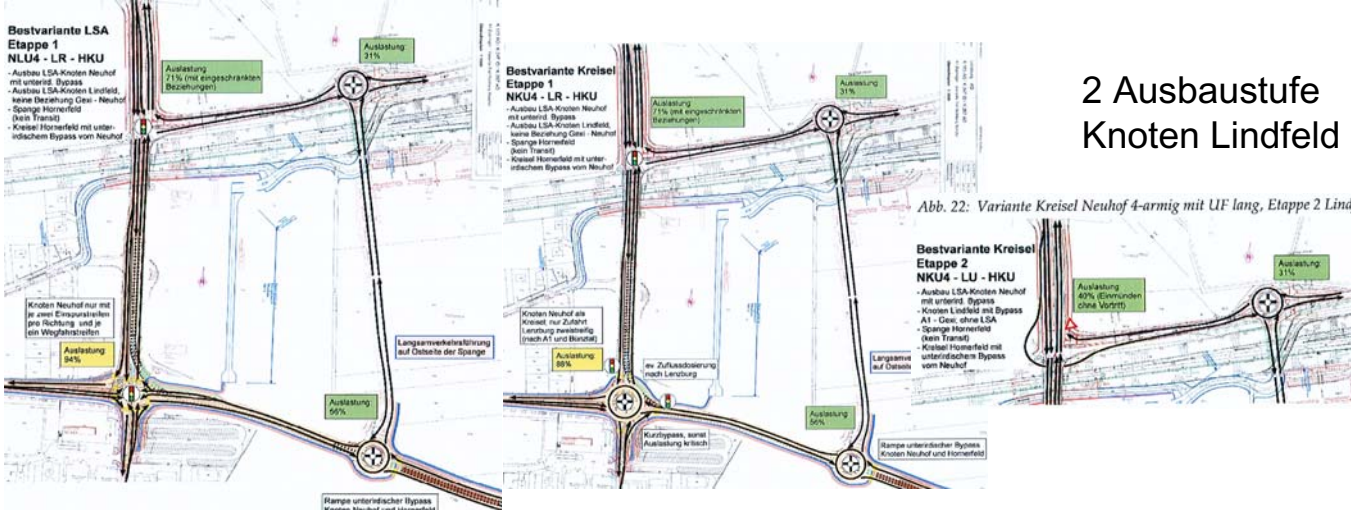
Stossrichtung A3) Ausbau Knoten Neuhof mit Kreisel



Stossrichtung B1-B3) Grosskreisverkehr



Stossrichtung C3) Unterführung Neuhof lang



2 Ausbaustufe
Knoten Lindfeld

Abb. 22: Variante Kreisel Neuhof 4-armig mit UF lang, Etappe 2 Lind