

**Einschreiben**

Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Tiefbau  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau

Stadthausstrasse 4  
CH – 6003 Luzern  
www.neustadt-advokatur.ch

Luzern, 19. Dezember 2014  
**Mein Zeichen: 228|14**

---

lic. iur. et lic. phil. Sandor Horvath  
Rechtsanwalt  
eidg. dipl. Public Relations Berater  
horvath@neustadt-advokatur.ch  
Tel. 041 210 51 17  
Fax 041 210 51 53

---

**EINWENDUNGEN zu Händen des Regierungsrates**

für

- 1. VCS Schweiz**, Aarberggasse 61, 3011 Bern,  
vertreten durch VCS-Sektion Aargau, Pfrundweg 14, 5000 Aarau,  
**Einwender 1;**
- 2. VCS Sektion Aargau**, Pfrundweg 14, 5000 Aarau,  
**Einwender 2;**
- 3. Stiftung WWF Schweiz**, Hohlstrasse 110, 8004 Zürich,  
**Einwender 3;**
- 4. WWF Sektion Aargau**, Pfrundweg 14, 5000 Aarau,  
**Einwender 4;**
- 5. SVS/BirdLife Schweiz**, Wiedingstrasse 78, 8036 Zürich,  
vertreten durch den Kantonalverband BirdLife Aargau, Pfrundweg 14, 5000  
Aarau,  
**Einwender 5;**
- 6. BirdLife Aargau**, Pfrundweg 14, 5000 Aarau  
**Einwender 6;**

lic. iur. Concetta Costa Oreiller  
Rechtsanwältin  
eidg. dipl. Versicherungsfachfrau

lic. iur. Andreas Bühlmann  
Rechtsanwalt und Notar

alle vertreten durch Rechtsanwalt Sandor Horvath, lic. iur. et lic. phil.,  
Stadthausstrasse 4, 6003 Luzern

wegen

Strassenbauprojekt K 128 und K401, Südwestumfahrung Brugg (SWU);  
Teilrevision der BNO der Stadt Brugg betreffend Arbeitszone Rütene;  
Teilrevision der BNO der Gemeinde Windisch betreffend Arbeitszone Rütene;  
Rodungsgesuch;

gestützt auf  
§ 24 Abs. 2 BauG; § 95 Abs. 3 BauG.

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>I</b>	<b>ANTRÄGE:</b> .....	<b>5</b>
<b>II</b>	<b>FORMELLES</b> .....	<b>5</b>
<b>1.</b>	<b>Legitimation und Bevollmächtigung</b> .....	<b>5</b>
1.1.	Legitimation von Einwender 1, 3 und 5 (gesamtschweizerische Organisationen).....	5
1.2.	Legitimation von Einwender 2, 4 und 6 (kantonale Sektionen).....	6
1.3.	Bevollmächtigung.....	6
<b>2.</b>	<b>Frist</b> .....	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>Anfechtungsobjekte</b> .....	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Zuständigkeit</b> .....	<b>7</b>
<b>5.</b>	<b>Koordination durch Leitbehörde</b> .....	<b>7</b>
<b>6.</b>	<b>Weitere formelle Voraussetzungen</b> .....	<b>8</b>
<b>7.</b>	<b>Generelle Beweisofferten</b> .....	<b>9</b>
<b>III</b>	<b>MATERIELLES</b> .....	<b>9</b>
<b>1.</b>	<b>Unverhältnismässiger Eingriff (Art. 5 Abs. 2 BV; § 2 BauG)</b> .....	<b>9</b>
1.1.	Allgemeines .....	9
1.2.	Ausgangslage .....	10
1.2.1.	Ungenügende Verkehrsprognosen.....	10
1.2.2.	Keine Entlastungswirkung .....	13
1.3.	Mangelnde Eignung des Projekts .....	15
1.4.	Keine Erforderlichkeit / Alternativen .....	15
1.4.1.	Umlagerung auf öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr .....	15
1.4.2.	Bessere Koordination mit den übrigen Verkehrsprojekten .....	16
1.4.3.	Entlastung Rütenequartier durch verkehrsorganisatorische Massnahmen .....	16
1.4.4.	Aufwertung der Ortsdurchfahrten statt SWU .....	16
1.4.5.	Entlastung Aarauerstrasse und Bahnhofplatz .....	17
1.4.6.	Verbesserung der Betriebssicherheit des Busses .....	17
1.4.7.	Westast kurz anstelle von SWU .....	17
1.4.8.	Unterwerkstrasse und Hunzikerpiste .....	17
1.4.9.	Verschiebung der Linienführung .....	18
1.4.10.	Führung des Westastes durch das Industriegebiet .....	18
1.4.11.	Verzicht auf Westast .....	18
1.4.12.	Verzicht auf Verbindungsspanne K401 .....	19
1.4.13.	Nordumfahrung Windisch statt SWU.....	19
1.4.14.	Nullvariante; Verzicht auf das Projekt .....	19
1.4.15.	Fazit betreffend Erforderlichkeit .....	19
1.5.	Einzelziele können nicht erreicht werden.....	20
1.5.1.	Ziel: Erhöhung Zuverlässigkeit des Busverkehrs zum Bahnhof Brugg / Behebung betrieblicher Probleme des ÖV .....	20

1.5.2. Ziel: Anschluss des Entwicklungsschwerpunkts Brugg-Windisch West, insbesondere des Industrie- und Gewerbegebiets Brugg West, an das Nationalstrassennetz ohne Beeinträchtigung des Siedlungsgebiets .....	20
1.5.3. Ziel: Entlastung Gemeindestrassen in Brugg und Windisch, insbesondere Rütenequartier in Windisch (Durchgangsverkehr auf der K401 Habsburgstrasse und der Rüteneustrasse) .....	21
1.5.4. Ziel: Reduktion der Bahnübergänge entlang der Aarauerstrasse; verkehrstechnisch sicherere Ausgestaltung .....	21
1.6. Fazit zur Verhältnismässigkeit .....	21
<b>2. Fehlende Abstimmung mit anderen Projekten (Nordumfahrung Windisch, Verkehrsmanagement Brugg Regio, Baldeggtunnel) .....</b>	<b>22</b>
2.1. Keine Realisierung des Baldeggtunnels .....	22
2.2. Mangelnde gesamtheitliche Betrachtung .....	23
2.3. Fehlende Abstimmung mit der langfristigen Raumplanung .....	24
<b>3. Ungenügend Richtplanung und Richtplaneintragung .....</b>	<b>25</b>
3.1. Allgemeines .....	25
3.2. Unzulässige Aufhebung einer Naturschutzzone durch die Verbindungsspanne .....	28
3.3. Fehlende BNO-Änderung in der Gemeinde Hausen .....	28
3.4. Unzulässige Aufhebung von Fruchtfolgefächern .....	29
3.5. Raumplanerische Schlussfolgerungen .....	29
<b>4. Ungenügende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP und UVB) .....</b>	<b>30</b>
4.1. Allgemeines .....	30
4.2. Mangelnde Prüfung der Alternativen .....	32
<b>5. Unzulässige Waldrodung .....</b>	<b>34</b>
5.1. Allgemeines .....	34
5.2. Ausgangslage .....	35
5.2.1. Falsche Angaben im Rodungsgesuch .....	35
5.2.2. Ungenügende Ersatzmassnahmen .....	39
5.2.3. Vernichtung besonders schützenswerter Waldränder / mangelnder Ausgleich .....	41
5.2.4. Unverwertbare Stellungnahme des BAFU .....	41
5.3. Fazit .....	42
<b>6. Unzulässige Entfernung von Hecken .....</b>	<b>43</b>
<b>7. Ungenügender Schutz der Tier- und Pflanzenwelt .....</b>	<b>43</b>
<b>8. Fehlende Berücksichtigung des Gewässerschutzes .....</b>	<b>49</b>
8.1. Allgemeines .....	49
8.2. Ausgangslage .....	49
<b>9. Ungenügende ökologische Ausgleichsmassnahmen .....</b>	<b>51</b>
<b>10. Unzulässige Aufhebung von Fusswegverbindungen; fehlende Radverbindungen .....</b>	<b>55</b>
<b>11. Fehlende flankierende Massnahmen .....</b>	<b>57</b>
<b>12. Mangelnde Koordination .....</b>	<b>57</b>
<b>13. Schlussbemerkungen .....</b>	<b>59</b>

<b>IV</b>	<b>BEWEISMITTELVERZEICHNIS .....</b>	<b>61</b>
1.	URKUNDEN .....	61
2.	GUTACHTEN .....	61
3.	AUGENSCHHEIN .....	61

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Im Namen und im Auftrag der Einwender stelle ich Ihnen folgende

## I ANTRÄGE:

1. Das Strassenprojekt K128/K401, Südwestumfahrung Brugg (SWU), sei nicht zu genehmigen.
2. Die Änderung der BNO Windisch sei nicht zu genehmigen.
3. Die Änderung der BNO Brugg sei nicht zu genehmigen.
4. Die Rodungsbewilligung sei nicht zu erteilen.
5. Eventualiter sei das Projekt zur Nachbesserung und koordinierten, vollständigen Neuauflage im Sinne der Erwägungen gemäss der nachfolgenden Begründung an die zuständigen Behörden zurückzuweisen.
6. Alles unter allfälliger Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Staates.

## II FORMELLES

### 1. Legitimation und Bevollmächtigung

#### **1.1. Legitimation von Einwender 1, 3 und 5 (gesamtschweizerische Organisationen)**

- 1 Das Bauprojekt ist UVP-pflichtig. Zudem tangiert es den Natur- und Heimatschutz. Deshalb sind die Einwender 1, 3 und 5 gestützt auf Art. 55 USG<sup>1</sup> bzw. Art. 12 NHG<sup>2</sup> zu den vorliegenden Einwendungen legitimiert<sup>3</sup>. Zudem ist Einwender 1 auch nach Art. 14 Abs. 2 lit. b FWG<sup>4</sup> i.V.m. Art. 1 lit. f der Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation vom 16. April 1993 (SR 704.5) legitimiert.

---

<sup>1</sup> Bundesgesetz über den Umweltschutz, Umweltschutzgesetz; SR 814.01.

<sup>2</sup> Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz; SR 451.

<sup>3</sup> siehe auch Ziff. 20 bzw. Ziff. 3 des Anhangs zur Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen; VBO; SR 814.076.

<sup>4</sup> Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege; SR 704.

- 2 Die Einwender 1 und 5 werden vorliegend durch ihre kantonalen Sektionen (Einwender 2 und 6) im Sinne von Art. 55 Abs. 5 bzw. Art. 12 Abs. 5 NHG vertreten. Entsprechende Ermächtigungen zur generellen Erhebung von Einsprachen bzw. Einwendungen liegen vor. Einwender 3 hat die Vollmacht direkt unterzeichnet.

**Beweis**

Urkunden: Vollmacht VCS Schweiz	Bel. 01
Vollmacht WWF Schweiz	Bel. 02
Vollmacht SVS/BirdLife Schweiz	Bel. 03

**1.2. Legitimation von Einwender 2, 4 und 6 (kantonale Sektionen)**

- 3 Gemäss § 4 Abs. 3 BauG<sup>5</sup> können gesamtkantonale Organisationen Einwendungen und Beschwerden erheben, wenn es um Anordnungen im Bereich des Natur- und Heimatschutzes, um Entscheide über die Errichtung und Änderung von Bauten und Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, oder um entsprechende planerische Festsetzungen geht. Da durch das vorliegende Bauprojekt bzw. durch die entsprechenden kommunalen Nutzungsplanänderungen alle vom kantonalen Verbandsbeschwerderecht erfassten Sachgebiete tangiert werden, sind die Einwender 2, 4 und 6 als gesamtkantonale Umweltschutzorganisationen auf kantonaler Ebene zu den vorliegenden Einwendungen legitimiert. Dies ergibt sich im Übrigen auch aus dem Verzeichnis der einwendungs- und beschwerdeberechtigten gesamtkantonalen und regionalen Organisationen gemäss § 4 Abs. 5 BauG der Rechtsabteilung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau (DBVU-Verzeichnis [keine amtliche Abkürzung; nicht in SAR publiziert], Stand 21. August 2013) (siehe insbesondere Seite 6 f.).

**Beweis**

<b>Urkunden:</b> Vollmacht VCS Aargau	Bel. 04
Vollmacht WWF Aargau	Bel. 05
Vollmacht BirdLife Aargau	Bel. 06

**1.3. Bevollmächtigung**

- 4 Der unterzeichnende Anwalt ist durch die Einwender 1 bis 6 gehörig beauftragt und bevollmächtigt. Entsprechende Anwaltsvollmachten liegen bei. Da Einwender 2 und 6 ihrerseits zur Vertretung von Einwender 1 bzw. Einwender 5 legitimiert sind, ist der

---

<sup>5</sup> Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen des Kantons Aargau; Baugesetz; SAR 713.100.

Unterzeichnende seinerseits zur Vertretung aller Einwender beauftragt und bevollmächtigt. Entsprechende Beschlüsse der Exekutivorgane liegen vor.

**Beweis:** im Bestreitungsfall vorbehalten

## **2. Frist**

- 5 Das vorliegende Strassenbauprojekt wurde gemäss Publikation im Amtsblatt des Kantons Aargau vom 21. November 2014 (Nr. 47, S. 2205) zwischen 24. November und 23. Dezember 2014 öffentlich aufgelegt. Die vorliegenden Einwendungen erfolgen mit heutiger Eingabe vom 19. Dezember 2014 fristgerecht. Es wird in diesem Zusammenhang auf § 95 Abs. 2 und 3 sowie § 24 Abs. 1 und 2 BauG verwiesen.

## **3. Anfechtungsobjekte**

- 6 Angefochten werden vorliegend gestützt auf § 95 Abs. 3 BauG das Strassenbauprojekt K 128, Südwestumfahrung Brugg, inklusive Sondernutzungsplanung, sowie gestützt auf § 24 Abs. 2 BauG die Teilrevision der Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Brugg bzw. der Gemeinde Windisch betreffend Arbeitszone Rütene. Zusätzlich werden Einwendungen gegen die beantragte Rodungsbewilligung gemacht.

## **4. Zuständigkeit**

- 7 Welche Behörde für die Behandlung von Einwendungen zuständig ist, muss sich zwingend aus der öffentlichen Publikation ergeben, mit welcher die öffentliche Auflage eines Nutzungsplanentwurfs oder eines Bauprojektes bzw. -gesuches angekündigt wird. Die in der amtlichen Publikation bezeichnete Behörde ist örtlich zuständig<sup>6</sup>.

## **5. Koordination durch Leitbehörde**

- 8 Gemäss Publikation im Amtsblatt des Kantons Aargau vom 21. November 2014 (Nr. 47, S. 2205) sind Einwendungen gegen das betreffende Bauprojekt an das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau zu richten. Gemäss Informationen auf der Homepage der Stadt Brugg (zuletzt besucht am 10. Dezember 2014) werden die Entwürfe der entsprechenden Zonenplanänderungen zwischen 24. November 2014 und 23. Dezember 2014 öffentlich aufgelegt. Gegen die betreffenden Änderungen können innerhalb der Auflagefrist Einsprachen beim Stadtrat Brugg resp. Gemeinderat Windisch eingereicht werden. Dabei wird festgehalten, dass die entsprechenden Änderungen in Zusammenhang mit dem Neubau Südwestumfahrung Brugg K 128 erfolgen (siehe beiliegenden Ausdruck der am 10. Dezember 2014 besuchten Internetseite der Stadt Brugg). Da die vorliegenden Einwendungen im Namen

von legitimierten Umweltschutzverbänden und nicht von Grundeigentümern einer der beiden betroffenen Gemeinden erfolgen und sich auf das Strassenbauprojekt als materielle Einheit beziehen, werden diese bei dem vorliegend angerufenen Departement eingereicht. Etwas anderes würde gegen die formelle Koordinationspflicht und Art. 25a RPG<sup>7</sup> sowie § 64 i.V.m. § 96 BauG verstossen, da beide Auflagen (kommunal und kantonal) in einem engen Sachzusammenhang stehen. Es ist, insbesondere im Sinne des formellen Koordinationsgebots, eine Staffelung des Verfahrens und somit Wiederholung von Rechtsmittelverfahren zu inhaltlich gleichartigen Streitpunkten sowie das Ergehen zweier widersprüchlicher Entscheide über den gleichen Streitgegenstand zu vermeiden. Der guten Ordnung halber werden die Einwendungen trotzdem den verschiedenen Behörden je einzeln unterbreitet (Regierungsrat des Kantons Aargau, Stadtrat Brugg, Gemeinderat Windisch, Rodungsbewilligungsbehörde), wobei es sich aus prozessökonomischen Gründen und aufgrund des formellen Koordinationsgebotes und engen Sachzusammenhanges rechtfertigt, allen Behörden die gleiche Rechtsschrift zu unterbreiten. Nur die an den Regierungsrat gerichtete Rechtsschrift enthält alle zu berücksichtigenden Anträge. Sollte in diesem Zusammenhang wider Erwarten etwas beanstandet werden, wäre den Einwendern eine entsprechende Nachfrist zur Erfüllung allfälliger Formalitäten anzusetzen. Auf jeden Fall ist § 8 VRPG<sup>8</sup> i.V.m. § 4 Abs. 1 BauG zu beachten.

#### **Beweis**

**Urkunde:** Ausdruck Internetseite Stadt Brugg betreffend öffentliche Auflage der Nutzungsplanänderungen, besucht am 10. Dezember 2014 Bel. 07

#### **6. Weitere formelle Voraussetzungen**

- 9 Gemäss § 4 Abs. 2 BauG können Einwendungen erhoben werden, bevor der erstinstanzliche Entscheid ergeht. Sie sind schriftlich einzureichen und haben einen Antrag und eine Begründung zu enthalten.
  
- 10 Die vorliegende Einwendungsschrift erfolgt schriftlich und innert Frist, enthält Anträge sowie entsprechende Begründungen und erfüllt auch die übrigen Eintretensvoraussetzungen. Auf die Einwendungen ist somit einzutreten.

---

<sup>6</sup> Andreas BAUMANN / Ralph VAN DEN BERGH / Martin GOSSWEILER et. al. [Hrsg. ], Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Stämpfli Verlag AG, Bern 2013, GOSSWEILER, N 43 zu § 4 BauG.

<sup>7</sup> Bundesgesetz über die Raumplanung; Raumplanungsgesetz; SR 700.

<sup>8</sup> Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege des Kantons Aargau; Verwaltungsrechtspflegegesetz; SAR 271.200.

## **7. Generelle Beweisofferten**

- 11 Als generelle Beweisofferte beantragen die Einwender einen Augenschein an allen Standorten, welche Thema der vorliegenden Einwendungen sind.

### ***Beweis:***

#### ***Augenschein***

- 12 Schliesslich beantragen die Einwender, dass die vorliegende Einwendung den stellungnehmenden Behörden zu Kenntnis gebracht wird, damit diese in Kenntnis der Mängel ihre Stellungnahmen revidieren können. Weitere Beweisanträge bleiben ausdrücklich vorbehalten.

## **III MATERIELLES**

### **1. Unverhältnismässiger Eingriff (Art. 5 Abs. 2 BV<sup>9</sup>; § 2 BauG)**

#### ***1.1. Allgemeines***

- 13 a) Der Kanton Aargau hat den Verhältnismässigkeitsgrundsatz in seiner Baugesetzgebung festgehalten. Gemäss § 2 BauG sind Kanton und Gemeinden gehalten, die Massnahmen der Raumentwicklung auf das zu beschränken, was zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötig ist.

b) Bereits schon von Bundesverfassungsrechts wegen gilt der Grundsatz, dass jedes staatliche Handeln verhältnismässig sein muss (Art. 5 Abs. 2 BV). Die Verhältnismässigkeit hat drei wichtige Aspekte: die Geeignetheit, die Erforderlichkeit sowie die Interessenabwägung im Einzelfall (so genannte Verhältnismässigkeit im engeren Sinne). Die Geeignetheit postuliert, dass eine staatliche Handlung zu unterbleiben hat, wenn diese nicht geeignet ist, das anvisierte öffentliche Interesse zu verwirklichen. Die Erforderlichkeit besagt, dass von mehreren zur Auswahl stehenden Alternativen die mildeste auszuwählen ist. Und schliesslich muss der staatliche Eingriff einer Interessenabwägung standhalten können, d.h. der Eingriff in private bzw. andere öffentliche Interessen muss durch höherrangige öffentliche Interessen gerechtfertigt sein.

c) Nachstehend wird dargestellt werden, dass die Südwestumfahrung Brugg (SWU) weder geeignet noch erforderlich ist, die gesetzten Ziele zu erreichen und den Grund-

---

<sup>9</sup> Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft; SR 101.

satz der Verhältnismässigkeit auch im engeren Sinn nicht erfüllt.

d) Bereits der Regierungsrat hatte in seiner Botschaft vom 7. November 2012 an den Grossen Rat (Botschaft 12.281, S. 1 und 2) festgehalten, dass die SWU nur dann Sinn mache, wenn auch die anderen Etappen (Verkehrsmanagement Brugg Regio, Nordumfahrung Windisch, Baldeggtunnel) realisiert werden würden.

- 14 Auch der aktuelle Bericht über die Umweltverträglichkeit (UVB) erachtet den Nutzen einer isolierten Realisierung der SWU als gering. Aus dem UVB (S. 3) geht nämlich wortwörtlich hervor, dass „eine deutliche Entlastung der bestehenden Strassen in Brugg und Windisch nur mit der Realisierung der Nordumfahrung Windisch [geschieht]“. Daraus muss geschlossen werden, dass die Teilprojekte 1, 2 und 3 nur dann geeignet sind, das Ziel „Verkehrsentlastung im Zentrum“ zu erreichen, wenn auch die Nordumfahrung realisiert wird.
- 15 Diese dürfte aber aus politischen und finanziellen Gründen kaum je realisiert werden und wäre mit massiven Eingriffen in den bebauten Raum verbunden. Im Übrigen wäre die Nordumfahrung mit technischen Hindernissen verbunden, weil sich kaum genügend Platz finden liesse; diese stünde auch im Widerspruch zur geplanten Verkehrsberuhigung rund um den Bahnhofplatz.

## **1.2. Ausgangslage**

### *1.2.1. Ungenügende Verkehrsprognosen*

- 16 Hauptziel der SWU ist die Verkehrsentlastung im Zentrum. Die Beurteilung der Zielerreichung setzt zunächst eine fundierte Analyse der aktuellen Verkehrszahlen sowie eine nachvollziehbare Prognostizierung der Verkehrszahlen für die Zukunft mit und ohne SWU voraus. Die von den Planern für die Beurteilung der Wirksamkeit der SWU verwendeten Kennzahlen erfüllen diese Voraussetzungen aus folgenden Gründen nicht:

a) Die Verkehrsprognosen (UVB, Anhang 5-1 und 5-2, Verkehrsprognosen DTV und Verkehrszählung Kanton Aargau) sind ausgesprochen rudimentär. Weder im UVB noch im Anhang wird erläutert, worauf sich diese Verkehrsprognosen stützen. Mangels Angaben erfüllen die Prognosen das Kriterium der Überprüfbarkeit nicht, weil keine Anhaltspunkte zum Zustandekommen der Verkehrszahlen bestehen.

b) Die Tabellen der Verkehrszählungen (UVB, Anhang 5-1 und 5-2, Verkehrsprogno-

sen DTV und Verkehrszählung Kanton Aargau) sind unvollständig und irrelevant. Ferner sind die Standorte (Makrolage) der gewählten Zählstellen sehr dezentral. Es fehlen im Übrigen insbesondere:

- genaue Angaben zum Standort der Zählstellen (Mikrolage);
- genau Angaben zur Erhebungsmethode;
- eine Differenzierung nach Tageszeit, Fahrtrichtung, Fahrzeugtyp;
- eine Differenzierung nach dem Anteil des kleinräumigen Quell-Zielverkehrs vs. Anteil des Durchgangsverkehrs etc.

c) Es ist folglich nicht klar, inwiefern die erhobenen Daten für die Prognostizierung der Verkehrszahlen überhaupt relevant sind. Dadurch kann das Kriterium der Validität nicht erfüllt werden. Diverse Zahlenreihen sind ferner lückenhaft und veraltet. Die jüngsten Zahlen stammen (abgesehen von wenigen Ausnahmen) aus den Jahren 2007, sind also über 7 Jahre alt. Für die Zeiträume 1999 bis 2006 fehlen Zählungen weitgehend. Folglich kann auch das Kriterium der Reliabilität nicht erfüllt werden. (4) Trotzdem fällt auf, dass die meisten Zählstellen keine oder nur eine marginale Verkehrszunahme verzeichnen. Die Mehrheit der Zählstellen verzeichnet sogar eine Abnahme, so insbesondere auch die Zählstellen 1368 Windisch K118, 1527 Windisch K401, 1433 Brugg K112. Aufgrund der vorliegenden Vergangenheitsbetrachtung, welche eine Stagnation bzw. eine Abnahme des Verkehrs zeigt, kann auch keine Verkehrszunahme für die Zukunft prognostiziert werden. Daraus folgt, dass die SWU weder geeignet noch erforderlich ist, um den Verkehr zu entlasten, weil gemäss Zählungen des Kantons gar keine (relevante und statistisch signifikante) Verkehrszunahme in der Vergangenheit ersichtlich ist. Es fehlt schlicht das zu lösende Problem.

d) Bei allen Verkehrsprognosen fehlen Angaben zur Standardabweichung. Daraus folgt, dass nicht nachvollzogen werden kann, ob die errechnete Verkehrsprognose zufällig ist, oder das statistisch notwendige Signifikanzniveau erreicht, das heisst, die prognostizierte Entlastungswirkung signifikant ist.

e) Aus den Tabellen der Verkehrszählung geht ferner nicht hervor, ob und inwiefern der Verkehr im Zentrum zugenommen hat. Die Modellierung krankt bereits daran, dass sie die Notwendigkeit einer Entlastung zahlenmässig nicht belegen kann.

f) Gemäss Art.10b Abs. 2 Bst. a USG ist im UVB der Ausgangszustand darzustellen. Darunter verstehen herrschende Lehre und Rechtsprechung den Zeitpunkt, in dem sich die dem Vorhaben zuzurechnenden Belastungen auszuwirken beginnen. Dies muss nicht als blosse Momentaufnahme dargestellt werden, sondern darf voraussicht-

liche künftige Entwicklungen berücksichtigen<sup>10</sup>. Somit ist es zwar nicht falsch, auch den Zustand und die Projektauswirkungen im Jahr 2025 aufzuzeigen, aber es genügt nicht. Es müssen zwingend der Ausgangszustand im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der SWU und die Projektauswirkungen in diesem Zeitpunkt aufgezeigt werden. Ohne Berücksichtigung allfälliger Rechtsmittelverfahren läge dieser Zeitpunkt wohl im Jahr 2017 oder 2018, also fast ein Jahrzehnt früher. Die Beurteilungsgrundlagen und der UVB erweisen sich unter diesem Gesichtspunkt als ungenügend und ergänzungsbedürftig.

g) Die kantonalen Verkehrsprognosen zeichnen ferner ein viel zu optimistisches Bild der Entlastungswirkung. Dies aus folgenden Gründen:

- Das Aargauer Verkehrsmodell kann zwar Verkehrszunahmen aufgrund von äusseren Faktoren (Bevölkerungsentwicklung etc.) modellieren. Es kann aber keine Rückkopplungseffekte modellieren, welche die neuen Strassen selber auf die Verkehrsentwicklung haben. Dadurch wird die Verkehrszunahme in der Prognose *mit Umfahrung* systematisch unterschätzt bzw. es werden Verkehrsabnahmen überschätzt.
- Umgekehrt überschätzt das Modell die Verkehrszunahme in der Prognose *ohne Umfahrung*. Denn wie das Modell die positiven Rückkopplungseffekte neuer Strassen nicht modellieren kann, kann es auch die dämpfenden Effekte, welche die überlastete Verkehrsinfrastruktur auf das Verkehrswachstum hat, nicht modellieren. Dass es ohne die SWU auf den meisten Strassenabschnitte gar nicht zu einer Verkehrszunahme kommen dürfte, zeigen auch die Messreihen der Verkehrsbelastung in der Region Brugg (UVB Anhang 5.1, Verkehrszählungen im Aargau). Bei den meisten Messpunkten lässt sich über die Jahre keine Verkehrszunahme feststellen. Es ist nicht einzusehen, wieso sich dies plötzlich ändern sollte.
- Die ausgewiesene Entlastungswirkung kommt durch die Verrechnung von zwei fehlerhaften Prognosen zustande. Bei Verwendung realistischer Prognosen wäre sie zumindest wesentlich kleiner. Vermutlich ergäbe sich sogar an den meisten Strassenabschnitten, dass der Verkehr mit Umfahrung stärker zunimmt als ohne. In Realität dürfte die SWU nicht nur unwirksam, sondern sogar kontraproduktiv sein.

h) Dass die Prognosen des kantonalen Verkehrsmodells nicht zum Nennwert zu nehmen sind, beweist das UVB gleich selber: Ursprünglich wurden auf dem Westast 2500 und auf dem Südast 7400 Fahrten pro Tag prognostiziert (so z.B. anlässlich der Infoveranstaltung vom 27. März 2012). Im UVB werden daraus dann 5000 bzw. 10'000

---

<sup>10</sup> Rausch/Keller, Kommentar USG, 2. Auflage März 2001, N 79 zu Art. 9 USG in der diesbezüglich früher

Fahrten pro Tag. Diese nachträgliche Korrektur wird folgendermassen begründet:

„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 Verursacherknoten für die Arbeitszone erhöht die Belastung auf dem Westast mit den zusätzlichen Fahrten zum übergeordneten Strassennetz (A1/A3- Anschlüsse).  
– Der mit den Nutzungsänderungen im Entwicklungsschwerpunkt Brugg-Windisch West verbundene Neuverkehr erhöht die Belastung auf der gesamten Südwestumfahrung. (...)“ (UVB S. 22f)

j) Der Neuverkehrseffekt hat im Übrigen nicht nur auf der Umfahrung Auswirkungen, sondern im ganzen Projektperimeter. Wenn schon, müssten darum die Verkehrszahlen in der Prognose 2025 mit Umfahrung überall, und nicht nur auf der Umfahrung, angepasst werden. Ein solcher Umgang mit Prognosen – selektive Anpassung, wo es gerade opportun scheint – ist fachlich unredlich und darüber hinaus auch offensichtlich willkürlich. Diese Willkür entwertet die Prognose vollends. Sie kann somit nicht mehr als verlässliche Grundlage eines derart weitreichenden Eingriffs dienen, wie ihn die SWU darstellt.

#### 1.2.2. Keine Entlastungswirkung

- 17 a) Die (fehlerhafte und nicht nachvollziehbare) Verkehrsprognose zeigt letztlich lediglich für einen Teil der Habsburgerstrasse und der Reutenstrasse eine Entlastungswirkung, die möglicherweise signifikant sein könnte. Diese Entlastungswirkung könnte aber auch mit einem reduzierten Projekt (K401) oder einem Verkehrsmanagementsystem oder mit verkehrsorganisatorischen Massnahmen erreicht werden. An den am stärksten belasteten Stellen wäre die Entlastungswirkung der SWU nur sehr gering (z.B. Aarebrücke: prognostizierte Verkehrsabnahme mit SWU: von 26'100 auf 25'400 = -2.68%; Zurzacherstrasse: 20'000 Fahrzeuge mit oder ohne SWU, keine Entlastungswirkung; an der Aarauerstrasse, der Baslerstrasse, der Zürcherstrasse, der Hauserstrasse und am Bahnhofplatz liegt die prognostizierte Verkehrsabnahme mit SWU bei 5-10%, wobei die Standardabweichung dabei noch nicht berücksichtigt ist). Das Signifikanzniveau dürfte also aufgrund der Messungenauigkeit nicht erreicht sein. In gewissen Bereichen der Aarauerstrasse wird mit SWU gar eine *Verkehrszunahme*

---

gleich lautenden Fassung wie heute Art. 10b Abs. 2 Bst. a USG.

von 4 bis 8% prognostiziert.

b) Das Projekt beabsichtigt eine Entlastung des Bahnhofplatzes Brugg, des Knoten Neumarkt und der Habsburgerstrasse vom Durchgangsverkehr aus dem Raum Schinznach (vgl. Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014, Ziff. 2.5, S. 4). Aus den aufgelegten Verkehrszahlen lässt sich die Existenz eines solchen Durchgangsverkehrs jedoch gar nicht entnehmen (UVB, Anhang 5-1 und 5-2); es findet keine Unterscheidung zwischen Durchgangsverkehr und kleinräumigen Ziel-/Quellverkehr oder gar dem Durchgangsverkehr aus Schinznach und jenem aus anderen Richtungen statt. Die Daten sind deswegen nicht geeignet eine entsprechende Entlastungswirkung zu prognostizieren. Um einen allfälligen Durchgangsverkehr aus der Richtung Schinznach-Bad vom Bahnhof fernzuhalten, braucht es den Westast im Übrigen gar nicht; es würde genügen, die bestehende Unterwerkstrasse entsprechend zu nutzen.

c) Das Projekt beabsichtigt ferner eine Entlastung von Scherz, Lupfig und Birr vom angeblich zunehmenden Ausweichverkehr (vgl. Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014, Ziff. 2.5, S. 4 und UVB). Im UVB (Anhang 5-1 und 5-2) sind jedoch für Birr, Scherz und Lupfig gar keine Verkehrszahlen und schon gar kein „zunehmender Ausweichverkehr“ ausgewiesen worden. Somit kann eine Verkehrsentslastung (und allenfalls dessen Ausmass) logisch gar nicht prognostiziert werden. Für die Begründung der Notwendigkeit einer Umfahrung müssten ferner die Voraussetzungen gemäss den Richtlinien des Kantons Aargau erfüllt sein<sup>11</sup>.

d) Die Verkehrsprognose erweist sich somit insgesamt als unvollständig und fehlerhaft; sie genügt den minimalsten Anforderungen der Plausibilität, der Nachvollziehbarkeit nicht und kann deswegen grundsätzlich nicht als Grundlage für die Beurteilung der Wirksamkeit der SWU herangezogen werden. Obwohl aufgrund des so genannten Versuchsleitereffektes davon ausgegangen werden kann, dass ein Test oder eine Modellierung (in casu: Verkehrsprognose) eine Hypothese (in casu: Verkehrsentslastung des Zentrums durch SWU) grundsätzlich zu bestätigen versucht, bieten die präsentierten Zahlen keine genügende Grundlage, um die Wirksamkeit der SWU zu begründen.

---

<sup>11</sup> DTV > 15'000 Fahrzeuge, Anteil Durchgangsverkehr > 50%, Schwerverkehrsanteil >8%, mehrheitlich überschrittene Immissionsgrenzwerte, Zentrumsnähe, mittlere bis hohe Siedlungsdichte, sensible Nutzung; vgl. den entsprechenden Leitfaden des Kantons Aargau: Ortsdurchfahrten, Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Anhang 3, Vorgehen bei Umfahrungen S. 58, publiziert im Internet unter:

## **Beweis**

- Gutachten:** - Verkehrsgutachten zur Verkehrsabnahme- und Zunahme mit/ohne SWU  
- Raumplanerisches Gutachten zur Gesamtentwicklung Brugg/Windisch

### **1.3. Mangelnde Eignung des Projekts**

- 18 Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich im Resultat, dass die SWU gar nicht geeignet ist, eine Verkehrsentlastung im Zentrum herbeizuführen. Sie ist somit nicht geeignet im Sinne der Verhältnismässigkeit.

### **1.4. Keine Erforderlichkeit / Alternativen**

- 19 Mangels Eignung des Projekts zum Zwecke der Zielerreichung erübrigt sich deswegen eine Prüfung von dessen Erforderlichkeit. Sollte jedoch wider Erwarten der Schluss gezogen werden können, dass die SWU (auch ohne Nordumfahrung Windisch) geeignet wäre, zu einer signifikanten Verkehrsentlastung im Zentrum zu führen, würde die Frage der Erforderlichkeit eines solchen Projekts wiederaufleben. Erforderlich ist ein Projekt nur, falls keine milderen Mittel (Alternativen) zur Verfügung stehen, die geeignet sind dasselbe Ziel bzw. öffentliche Interesse (Verkehrsabnahme; Entlastung des Stadtzentrums) zu erreichen. In diesem Zusammenhang wird auf die bundesgerichtlichen Rechtsprechung betreffend die Notwendigkeit der Prüfung von Alternativen hingewiesen (Urteils des Bundesgerichts vom 23. September 2014, 1C\_108/2014). Es stehen in casu folgende Alternativen zur Verfügung, die geeignet sind eine Verkehrsentlastung im Zentrum zu bewirken:

#### **1.4.1. Umlagerung auf öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr**

Statt die Lösung im Wesentlichen in einem Ausbau des Strassennetzes zu suchen, hätte man auch auf eine Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr setzen können. Es dürfte als notorisch gelten, dass es in Brugg ein grosses Verbesserungspotential für den Fuss- und Veloverkehr gibt. Auch für eine Umlagerung des übergeordneten Verkehrs auf die Bahn sind die Bedingungen in Brugg ausgezeichnet, hat der Bahnhof Brugg doch direkte Verbindungen nach Bern, Basel und Zürich. Angesichts der marginalen und bloss punktuellen Entlastung (bzw. Verkehrsverlagerung), die das Strassenprojekt bringen würde (wenn überhaupt), kann auch nicht gesagt werden, dass die für eine analoge Entlastung umzulaugernden Fahrgastzahlen das ÖV-System zu stark beanspruchen würden.

#### 1.4.2. *Bessere Koordination mit den übrigen Verkehrsprojekten*

Eine denkbare Alternative zur SWU könnte schon eine andere Reihenfolge der ohnehin geplanten Verkehrsprojekte bringen. Ein wirksames Verkehrsmanagementsystem hat durchaus das Potential, ähnliche bzw. wirksameren Verbesserungen für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu bringen wie die Südwestumfahrung. Zunächst sollte also das Verkehrsmanagement vorgezogen werden, zusammen mit einer Aufwertung des Strassenraums und dem Ausschöpfen des Potentials für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr. Erst wenn dies nicht ausreicht, wären Strassenneubauten in Betracht zu ziehen. Da die Nordumfahrung Windisch eine weitaus höhere Wirksamkeit hat, wäre sie prioritär zu realisieren. Die SWU wäre als der Nordumfahrung nachgelagertes Projekt zu realisieren (wenn überhaupt). Im Sinne des Gebots einer gemeinsamen Auflage aller Projekte wäre eine zeitgleiche Auflage und Genehmigung zu prüfen gewesen. Diese hat nämlich dann zu erfolgen, wenn die Projekte einen engen Sachzusammenhang aufweisen oder kurz aufeinanderfolgen (vgl. Urteil des Bundesgerichts vom 10. September 2002, 1A.60/2002). Im konkreten Fall ist der enge Zusammenhang zwischen der SWU und Nordumfahrung Windisch klar gegeben. Dies ergibt zweifelsohne aus den behördlichen Unterlagen (siehe in diesem Zusammenhang insbesondere Botschaft des Regierungsrates; vgl. auch die Ausführungen zum Koordinationsgebot, Rn 94 ff. nachstehend).

#### 1.4.3. *Entlastung Rütenequartier durch verkehrsorganisatorische Massnahmen*

Bei den Habsburg- und der Rütenequartierstrasse handelt es sich um Quartierstrassen ohne Verbindungsfunktion. Beim Durchgangsverkehr, der sie benutzt handelt es sich praktisch nur um Schleichverkehr. Die Entlastungswirkung könnte folglich auch mit verkehrsorganisatorischen Alternativen erreicht werden, namentlich:

- vollständiges oder partielles Fahrverbot;
- Ausgestaltung der Strassen als Einbahnstrassen;
- Verkehrsberuhigung;
- Temporeduktion;
- weitere verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Massnahmen.

#### 1.4.4. *Aufwertung der Ortsdurchfahrten statt SWU*

Die Ortsdurchfahrten von Scherz, Birr und Lupfig erfüllen die Bedingungen für eine Umfahrung aufgrund des nicht allzu hohen Verkehrsaufkommens nicht. Die Verkehrsbelastung im Ortszentrum von Lupfig liegt beispielsweise weit unter einem DTV von 15'000 Fahrten. Gemäss den Richtlinien des Kantons Aargau, ist erst ab einem Schwellenwert von 15'000 DTV und einem ausserordentlichem Verkehrswachstum

über dem kantonalen Durchschnitt eine Umfahrung in Betracht zu ziehen, wenn auch weitere Voraussetzungen erfüllt sind (hoher Anteil des Durchgangsverkehrs, hoher Schwerverkehrsanteil etc.). Bei Verkehrsbelastungen unter 15'000 DTV erachtet der Kanton eine Umfahrung als ungeeignet. Alternativen wären deswegen im bestehenden Strassenraum zu suchen (Aufwertung der Ortsdurchfahrten, verkehrsorganisatorische Massnahmen<sup>12</sup>).

#### 1.4.5. *Entlastung Aarauerstrasse und Bahnhofplatz*

Diese Strassenabschnitte erfüllen die Bedingungen für eine Umfahrung nicht. Alternativen wären im bestehenden Strassenraum zu suchen gewesen (Aufwertung, verkehrsorganisatorische Massnahmen, vollständiges oder partielles Fahrverbot, Ausgestaltung der Strassen als Einbahnstrassen, Verkehrsberuhigung; Temporeduktion). Dies gilt umso mehr, als die SWU gemäss Verkehrsprognose für die Aarauerstrasse teilweise eine Verschlechterung des status quo zur Folge hätte.

#### 1.4.6. *Verbesserung der Betriebssicherheit des Busses*

Auch dafür gibt es ein ganzes Set möglicher Massnahmen, das angewendet werden könnte: Separate Busspuren, elektronische Busspuren, bauliche Massnahmen wie Fahrbahnhaltestellen, Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen. Solche Massnahmen haben gleichzeitig den Vorteil, dass sie Raum für den MIV beanspruchen, so dass dessen Attraktivität sinkt, was dämpfend auf das Verkehrswachstum wirkt.

#### 1.4.7. *Westast kurz anstelle von SWU*

Die „Variante Westast“ hat die gleiche Zielsetzung wie die SWU. Sie wurde von den Planern auch geprüft, jedoch ohne schlüssige Begründung verworfen. Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsüberlegungen hätte diese Variante jedoch ausführlich erörtert und mit der Variante SWU verglichen werden müssen.

#### 1.4.8. *Unterwerkstrasse und Hunzikerpiste*

Eine weitere Alternative zur SWU besteht in der Nutzung der (bestehenden) Unterwerkstrasse (anstelle der projektierten Verbindungsspanne K401) und der „Hunziker-

---

<sup>12</sup> vgl. dazu den entsprechenden Leitfaden des Kantons Aargau: Ortsdurchfahrten, Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Anhang 3, Vorgehen bei Umfahrungen S. 58, publiziert im Internet unter: [http://www.energiestadt.ch/fileadmin/user\\_upload/Energiestadt/de/Dateien/Instrumente/4\\_Mobilitaet/4\\_2\\_2\\_ortsdurchfahrten.pdf](http://www.energiestadt.ch/fileadmin/user_upload/Energiestadt/de/Dateien/Instrumente/4_Mobilitaet/4_2_2_ortsdurchfahrten.pdf), besucht am 11. Dezember 2014.

piste“, allenfalls verbunden mit einem mässigen, fussgänger- und radfahrerträglichem Ausbau der beiden Strassen und der Markierung einer Einspurstrecke auf der Aarauerstrasse (vor dem Bahnübergang). Die Umfahrungstrasse könnte über die so genannte „Hunzikerpiste“ geführt werden. Die Aarauerstrasse und die Unterwerkstrasse könnten teilweise abgesenkt werden, wodurch eine kreuzungsfreie Unterführung der Bahnlinie möglich wäre. Denn die K401 ist als Ersatz für die Unterwerkstrasse vorgesehen (siehe Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014, Ziff. 1.1, S. 1 unten). Folgerichtig müsste man als Variante zum Ersatz der Unterwerkstrasse die Sanierung und/oder den Ausbau der Unterwerkstrasse prüfen. Im Falle eines Ersatzes durch die K401 müsste man die Unterwerkstrasse aufheben bzw. sperren oder im Rahmen von flankierenden Massnahmen beruhigen (Fahrverbot, Temporeduktion, Einbahnstrasse etc.), um sicherzustellen, dass die Unterwerkstrasse nicht als Schleichweg der K401 genutzt werden würde.

#### *1.4.9. Verschiebung der Linienführung*

Ferner könnten der Westast und die Verbindungsspange K401 leicht verschoben werden, so dass die neuen Strassen den Wald und das Naturschutzgebiet nicht tangieren würden bzw. nur diesbezüglich unumgängliche Rodungen durchgeführt werden müssten und das Naturschutzgebiet umfahren werden könnte. Allenfalls müssten dafür entsprechende Dienstbarkeiten erworben oder Land enteignet werden, was aber im Vergleich zu einem Neubau durch Wald- und Naturschutzgebiet immer noch als milderer Mittel zu betrachten ist, das geeignet ist das Ziel zu erreichen.

#### *1.4.10. Führung des Westastes durch das Industriegebiet*

Nicht geprüft wurde ferner eine Streckenführung durch das Industriegebiet, statt durch den Wald. Allenfalls müssten dafür entsprechende Dienstbarkeiten erworben oder Land enteignet werden, was aber im Vergleich zu einem Neubau durch Wald- und Naturschutzgebiet immer noch als milderer Mittel zu betrachten ist.

#### *1.4.11. Verzicht auf Westast*

Nicht geprüft wurde ferner die Alternative Verzicht auf einen Westast (Bau des Südastes und der Verbindungsspange K401, aber ohne Westast). Bei dieser Variante, würde zwar die Naturschutzzone unwiderruflich zerstört werden, aber immerhin müsste wesentlich weniger Wald gerodet werden.

#### 1.4.12. *Verzicht auf Verbindungsspanne K401*

Nicht geprüft wurde ferner die Variante Verzicht auf die Verbindungsspanne (Bau von West- und Südast, aber ohne Verbindungsspanne K401). Bei dieser Variante müsste der Wald zwar trotzdem gerodet werden, aber die Naturschutzzone würde erhalten bleiben.

#### 1.4.13. *Nordumfahrung Windisch statt SWU*

Aus den vorliegenden Projektunterlagen ergibt sich, dass der Nutzen der Nordumfahrung Windisch wesentlich höher sein dürfte als der Nutzen der SWU. Die Nordumfahrung Windisch könnte auch ohne SWU realisiert werden und sie hätte den Vorteil, dass weder eine Naturschutzzone unwiderruflich zerstört, noch Wald gerodet werden müsste.

#### 1.4.14. *Nullvariante; Verzicht auf das Projekt*

Eine zu prüfende Variante ist immer die Nullvariante. Diese hat den Vorteil, dass mangels Erweiterung der Strassenraumkapazitäten keine Verkehrszunahme erwartet werden muss bzw. diese milder ausfällt. Weil der Bau der SWU eine Verkehrszunahme impliziert, welche über die SWU wieder entlastet werden soll, stellt sich die berechtigte Frage, inwiefern ein Verzicht auf die SWU sich verkehrsdämpfend auswirken könnte. In casu ist die Nullvariante nicht nur prüfenswert, sondern sie erweist sich aufgrund der fehlenden Entlastungswirkung der SWU vielmehr als eine valable Alternative.

#### 1.4.15. *Fazit betreffend Erforderlichkeit*

Alle vorstehend aufgezeigten Alternativen wurden jedoch von den Planern nicht geprüft, obwohl dies aufgrund der Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung sowie mit Blick auf die beantragte Rodungsbewilligung zwingend notwendig gewesen wäre (dazu später). Im Rahmen der Neuauflage des Projekts SWU ist deswegen ein verkehrstechnisches Gutachten einzuholen, welches insbesondere die Alternativen erfassen, prüfen und abwägen soll.

#### **Beweis**

**Gutachten:** - Verkehrsgutachten zur Verkehrsabnahme- und Zunahme mit/ohne SWU

- Raumplanerisches und verkehrstechnisches Gutachten zur Gesamtentwicklung Brugg/Windisch
- Machbarkeitsstudien/Projektstudien zu den verkehrstechnischen und verkehrsorganisatorischen Alternativen (Verkehrsmanagement ohne neue Strassen)
- Machbarkeitsstudien/Projektstudien zu den baulichen Alternativen gemäss Kontext

### **1.5. Einzelziele können nicht erreicht werden**

20 Das Projekt beinhaltet nebst der generellen Zielsetzung, das Zentrum entlasten zu wollen, weitere Einzelzielsetzungen. Die SWU ist jedoch weder geeignet noch erforderlich, um diese Ziele zu erreichen, wie nachstehend dargestellt werden wird:

#### **1.5.1. Ziel: Erhöhung Zuverlässigkeit des Busverkehrs zum Bahnhof Brugg / Behebung betrieblicher Probleme des ÖV**

(Vgl. Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014, Ziff. 2.5, S. 4 und UVB.)  
Die *aktuellen* Probleme mit Stau hat der ÖV hauptsächlich auf der Zurzacherstrasse und der Baslerstrasse. Diese Probleme können mit der SWU nicht gelöst werden, weil dort keine Verkehrsabnahmen prognostiziert werden. Im Zusammenhang mit abbiegenden Fahrzeugen kommt es auch auf der Aarauerstrasse zu Behinderungen. Diese Probleme werden sich durch die SWU sogar verschärfen, weil der Verkehr wegen der SWU stärker zunimmt. Insbesondere soll der auf die neue K401 einbiegende Verkehr um 1000 Fahrten täglich zunehmen. Das Projekt ist deswegen weder geeignet, noch erforderlich, die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu erhöhen, sondern bewirkt das Gegenteil. Für die Erhöhung der Zuverlässigkeit des Busverkehrs sind die vorstehend erörterten verkehrsorganisatorischen Massnahmen erforderlich und geeignet (Rn 13 ff.). Im Rahmen eines Verkehrsmanagement-Systems können Busbevorzugungen, separate (elektronische) Busspuren, Fahrbahnhaltestellen etc. eingerichtet werden, um den Betrieb zu verbessern.

#### **1.5.2. Ziel: Anschluss des Entwicklungsschwerpunkts Brugg-Windisch West, insbesondere des Industrie- und Gewerbegebiets Brugg West, an das Nationalstrassennetz ohne Beeinträchtigung des Siedlungsgebiets**

(Vgl. Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014, Ziff. 2.5, S. 4 und UVB.)  
Bereits heute besteht mit der „Hunzikerpiste“ ein Anschluss an den Autobahnzubringer, der auch ausgebaut werden könnte. Das Industriegebiet Brugg West ist als Vorzugsgebiet für Spitzentechnologie im Richtplan ausgeschieden. Publikums- und schwerverkehrsintensive Nutzungen sind explizit nicht erwünscht (vgl. auch Revision der Nutzungsplanung Brugg-Windisch). Der Entwicklungsschwerpunkt liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Brugg und direkt an der Bahnlinie. Die Arbeitsplätze können auch mittels öffentlichem Verkehr erreicht werden; eine eigene SBB-Haltestelle ist denkbar (vgl. Haltestelle D4 Root, bei Luzern, Entwicklungsschwerpunkt Luzern-Ost mit eigener S-Bahn Haltestelle). Die SWU ist somit nicht erforderlich, um das gesetzte Ziel zu erreichen.

1.5.3. Ziel: Entlastung Gemeindestrassen in Brugg und Windisch, insbesondere Rütenequartier in Windisch (Durchgangsverkehr auf der K401 Habsburgstrasse und der Rüteneustrasse)

(Vgl. Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014, Ziff. 2.5, S. 4 und UVB.)

Eine Entlastung wird es - wenn überhaupt – nur im Rütenequartier geben; die übrigen Gemeindestrassen erfahren keine Entlastung. Für die Entlastung des Rütenequartiers braucht es die SWU nicht; es genügt, den Schleichverkehr mit einem Fahrverbot zu unterbinden. Allenfalls könnte auch die bestehende Hunzikerpiste ausgebaut werden. Die SWU ist somit weder geeignet noch erforderlich, um das Ziel zu erreichen (in diesem Zusammenhang wird auf die vorstehenden Ausführungen zur Geeignetheit und Erforderlichkeit verwiesen, vgl. Rn 13 ff.).

1.5.4. Ziel: Reduktion der Bahnübergänge entlang der Aarauerstrasse; verkehrstechnisch sicherere Ausgestaltung

(Vgl. Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014, Ziff. 2.5, S. 4 und 5 und UVB.) Dieses unbestrittene Teilelement des Projekts, kann ohne SWU realisiert werden. Die SWU ist weder geeignet noch erforderlich, um das Ziel zu erreichen.

- 21 Der Nutzen der SWU wird im Übrigen auch von den Bundesbehörden in Frage gestellt. Im Prüfbericht des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen Aargau-Ost werden die SWU und die Nordumfahrung Windisch *zusammen* (Ziff. 4.12 und 4.13, S. 15/6) wie folgt qualifiziert: „Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen zu geringen Nutzen auf.“ Dies muss erst Recht Geltung haben, wenn bloss die SWU *allein* (ohne Nordumfahrung Windisch) realisiert werden würde. Da auch die Bundesbehörden festgestellt haben, dass die Kosten-Nutzen-Relation des Gesamtprojektes nicht stimmt, ist die Gesamtvorlage als unverhältnismässig zu beurteilen.

**Beweis:**

**Urkunde:** Agglomerationsprogramme Aargau-Ost; Prüfbericht des Bundes

Bel. 08

**1.6. Fazit zur Verhältnismässigkeit**

- 22 Aufgrund der vorstehenden Ausführungen kann festgehalten werden, dass die Planer von ungenauen und wissenschaftlich nicht fundierten Verkehrsprognosen ausgegangen sind und dadurch auch eine nachweisliche falsche Entlastungswirkung prognostizierten. Im Übrigen wurden die Alternativen nicht genügend geprüft. Insgesamt ist das Strassenprojekt nicht geeignet, das anvisierte öffentliche Interesse zu verwirklichen

(Entlastung des Zentrums und der Siedlungsgebiete). Ausserdem gäbe es mildere, günstigere und bessere Mittel um die Ziele zu erreichen.

## **2. Fehlende Abstimmung mit anderen Projekten (Nordumfahrung Windisch, Verkehrsmanagement Brugg Regio, Baldeggtunnel)**

- 23 Im vorliegenden Fall haben die zuständigen Behörden lediglich die Teilprojekte 1 bis 3 (Südast, Westast, Verbindungsspanne) als erstes Element eines etappierten Planes aufgelegt. Das Projekt Nordumfahrung Windisch, welche in einem sehr engen räumlich-sachlichen Zusammenhang zu den Teilprojekten 1 bis 3 steht, wurde nicht aufgelegt. Die Teilprojekte 1 bis 3 machen jedoch – wenn überhaupt – erst bei Realisierung der Nordumfahrung Sinn. Diese Ansicht vertritt auch der Regierungsrat in seiner Botschaft an den Grossen Rat vom 7. November 2012 (Botschaft 12.281, S. 1 und 2), indem er schreibt: „In der Region Brugg-Windisch-Baden geht es 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.“ Mit der Nordumfahrung Windisch soll „unmittelbar nach der Realisierung der Südwestumfahrung Brugg“ begonnen werden (S. 8 der Botschaft). Damit ergänzt der Regierungsrat den engen räumlichen-sachlichen Zusammenhang mit einem zeitlichen Argument. Der Nutzen nehme stufenweise zu, schreibt der Regierungsrat (S. 9 der Botschaft) und der verkehrliche Gesamtnutzen entstehe erst mit der Realisierung der Nordumfahrung Windisch (S. 11 der Botschaft). Die Entlastungsprognosen entpuppen sich ferner als höchst unpräzise und rudimentär beschrieben (S. 17 ff. der Botschaft).
- 24 Dass nur die Teilprojekte 1 bis 3 aufgelegt werden sollen, wurde deswegen von verschiedenen Verbänden und Parteien kritisiert (Quartierverein, PostAuto Schweiz AG, VCS, WWF, Planungsverband Zurzibiet, ASTAG, ACS, TCS, Grüne, SVP, BDP, SVP, CVP). Alle diese Vernehmlassungsadressaten unterschiedlicher politischer Ausrichtung hatten Verbesserungen und Alternativen bzw. teilweise eine gemeinsame Realisierung mit anderen Etappen gefordert (S. 32 ff. der Botschaft). Der Regierungsrat ist trotz des fragwürdigen Nutzens der Teilprojekte 1 bis 3 nicht auf die Argumente der Vernehmlassungsadressaten eingegangen. Auch hat der Regierungsrat die geforderten Alternativen (S. 3 ff. der Botschaft) nicht prüfen lassen.

### **2.1. Keine Realisierung des Baldeggtunnels**

- 25 Mittlerweile hat der Kanton beschlossen, aus Kostengründen auf die Realisierung des Baldeggtunnels zu verzichten. Das führt zu zwei Überlegungen:

a) Es stellt sich die Frage, welche Auswirkung die Nicht-Realisierung des Baldegg-tunnels (4. Etappe) auf die Teilprojekte 1 bis 3 hat (1. Etappe). Weder der UVB noch die technischen Berichte setzen sich mit dieser Frage auseinander.

b) Die Nicht-Realisierung der 4. Etappe aus Kostengründen führt notgedrungen zur Frage, inwiefern die Realisierung der 2. und 3. Etappe (ohne welche die 1. Etappe gar keinen Sinn machen würde) sichergestellt ist.

Es besteht folglich ein erhebliches Risiko, dass sich die Kosten-Nutzen-Analyse bei isolierter Betrachtung der Teilprojekte 1 bis 3 und Nicht-Realisierung der 2. und 3. Etappe als falsch erweisen könnte.

26 Art. 8 Umweltschutzgesetz (USG; SR 814.01) hält fest, dass Einwirkungen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirkungen zu beurteilen sind. Das stellt die Planer bei etappierten Projekten vor besondere Herausforderungen. Das Bundesgericht hatte in einem vergleichbaren Fall (Südümfahrung Kreuzlingen) festgehalten, dass eine isolierte Beurteilung der Umweltverträglichkeit in einer ersten Etappe ohne Einbezug der Auswirkungen der zweiten Etappe nicht mit Art. 8 USG vereinbar sei. Namentlich sei zu befürchten, dass der Bau der 1. Etappe jenen der 2. Etappe in dem Sinn präjudizieren würde, als auf deren Bau auch dann nicht verzichtet werden würde, wenn aus Umweltschutzsicht ernsthafte Einwände vorhanden wären (Urteil des Bundesgerichts vom 10. September 2002, BGer 1A.60/2002. E. 3.2).

27 In casu liegt genau diese Problematik in akzentuierter Form vor.

## **2.2. Mangelnde gesamtheitliche Betrachtung**

a) Erstens ist unklar, welcher verkehrstechnische Nutzen mit der isolierten Realisierung der Teilprojekte 1 bis 3 überhaupt erzielt werden kann. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass das Ziel (optimale Lösung des Nord-Süd-Verkehrs) nicht erreicht werden könne, wenn nur eine einzelne Etappe realisiert werde. Angesichts des kaum vorhandenen Nutzen einer isolierten Realisierung der Teilprojekte 1 bis 3 rückt die Frage der Verhältnismässigkeit ins Zentrum, wonach zu beurteilen ist, ob der beabsichtigte Eingriff im Hinblick auf das zu erreichende Ziel, den erwarteten Nutzen bringt und inwiefern dieser Nutzen in einem günstigen Verhältnis zu den Kosten steht. Bei Bauprojekten ist ferner die Verhältnismässigkeit des Eingriffs in die Umwelt in Relation zum Nutzen zu berücksichtigen (Verhältnismässigkeit im engeren Sinne).

b) Zweitens beschlägt die Frage der Verhältnismässigkeit auch die Frage nach der Beurteilung und Gewichtung der involvierten öffentlichen Interessen. Ist der Nutzen eines Strassenprojekts gering oder gar im Bereich der statistischen Unschärfe und deswegen vernachlässigbar, muss dies zu einer entsprechenden Gewichtung führen. Es stellt sich dann die Frage, inwiefern dieses (vernachlässigbare) öffentliche Interesse, das öffentliche Interesse an der Walderhaltung, an der Erhaltung von Hecken etc. zu überwiegen vermag.

c) Drittens ist auch mit Blick auf das Gebot der ganzheitlichen Betrachtungsweise und die Anforderungen an die formelle und materielle Koordination, das Gesamtprojekt aufzulegen, um eine gesamthafte Betrachtungsweise zu ermöglichen und die Staffe- lung von Verfahren sowie verschiedene Einsprache und Rechtsmittelverfahren zu gleichartigen Fragestellungen zu vermeiden (vgl. auch Entscheid des Bundesgerichts „Fischbach“ vom 4. Februar 2014, BGer 1C\_236/2013, E. 3.1). Oder einfacher aus- gedrückt: Die im vorliegenden Fall angewandte „Salami-Taktik“ ist mit den rechts- staatlichen Prinzipien der Verfahrenseffizienz, Rechtssicherheit, gesamthafte Ge- hörgewährung und den raumplanerischen Grundsätzen der Gesamtbetrachtung, Ko- ordination und Planung nicht zu vereinbaren.

d) Viertens sind die Auswirkungen auf die Umwelt gesamthaft zu beurteilen. Der UVB hätte sich also zwingend mit den Auswirkungen der Realisierung der Nordumfahrung Windisch auseinandersetzen müssen. Dies hat er nicht getan; der UVB genügt des- wegen den Anforderungen von Art. 8 USG nicht.

### **2.3. Fehlende Abstimmung mit der langfristigen Raumplanung**

28 Brugg und Windisch erarbeiten zurzeit gemeinsam eine Gesamtrevision der Nut- zungsplanung<sup>13</sup>. Dazu wurden weitläufige Abklärungen gemacht (Bürgerforen, The- senpapiere, Schwachstellenanalyse Verkehr etc.). Zurzeit ist ein räumliches Entwick- lungsleitbild (RELB) in Vernehmlassung<sup>14</sup>. Zum Thema Verkehr werden unter dem Ti- tel Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität folgende Zielsetzungen und Absichten genannt (S. 48 ff.):

- Förderung effizienter Verkehrsmittel (dichtes Fuss- und Radwegnetz);
- Prinzip der kurzen Wege (kleinräumiger Nutzungsmix stärken);

---

<sup>13</sup> vgl. [www.raumbruggwindisch.ch](http://www.raumbruggwindisch.ch), besucht am 11. Dezember 2014.

<sup>14</sup> vgl. [http://www.raumbruggwindisch.ch/domains/raumbruggwindisch\\_ch/data/free\\_docs/Ber\\_RELB\\_140910\\_ohne\\_Anhang\\_reduziert.pdf](http://www.raumbruggwindisch.ch/domains/raumbruggwindisch_ch/data/free_docs/Ber_RELB_140910_ohne_Anhang_reduziert.pdf), besucht am 11. Dezember 2014.

- Mobilitätsberatung, Mobilitätsmanagement (Schaffung einer Fachstelle Mobilität);
- Parkierung (Parkplatzbewirtschaftung und Parkleitsystem).

- 29 Auch im Entwicklungsrichtplan sind für die Verkehrsentwicklung u.a. folgende Ziele vorgesehen: kurze Wege. Die SWU beinhaltet das Gegenteil, denn je besser die Anbindung an das Autobahnnetz ist, desto eher wird die funktionale Entmischung und Zersiedlung gefördert (d.h. auf dem Lande wohnen und in Brugg arbeiten). Demgegenüber müsste darauf hingearbeitet werden, dass die Arbeitskräfte möglichst in Brugg-Windisch wohnen (kurze Wege). Die SWU bewirkt eine Verbesserung der MIV-Erschliessung; dies widerspricht aber den Zielsetzungen der kommunalen Verkehrsplanung.
- 30 Als Rechtsfolge ergibt sich, dass das Gesamtprojekt wegen Verletzung des Koordinationsgebots und des Prinzips der ganzheitlichen Betrachtungsweise zurückzuweisen ist. Die Teilprojekte sind, wenn überhaupt geeignet und erforderlich, gemeinsam mit den auf einen späteren Zeitpunkt etappierten Projekten, insbesondere mit der Nordumfahrung Windisch, aufzulegen. Die Zonenplanänderungen können aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht genehmigt bzw. realisiert werden.

### **3. Ungenügend Richtplanung und Richtplaneintragung**

#### **3.1. Allgemeines**

- 31 Gemäss Art. 8 Abs. 1 lit. b RPG (Raumplanungsgesetz; SR 700) sind die Kantone verpflichtet Richtpläne zu erstellen, in welchen die raumwirksamen Tätigkeit im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden. Bei Planungsaufgaben sind insbesondere die Planungsgrundsätze gemäss Art. 1 RPG sowie Art. 3 Abs. 1 und 2 RPG zu berücksichtigen. Die Landschaft ist demnach zu schonen. Insbesondere müssen Fruchtfolgeflächen erhalten bleiben (lit. a), naturnahe Landschaften und Erholungsräume erhalten bleiben (lit. d), die Wälder ihre Funktion erfüllen können (lit. e), Wohn- und Arbeitsgebiete mit öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen werden (Abs. 3 lit. a), Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden (Abs. 3 lit. c).
- 32 Schon in BGE 137 II 254 hielt das Bundesgericht fest, dass spezifische Vorhaben in den kantonalen Richtplan aufzunehmen sind, wenn sie bedeutende Auswirkungen auf die räumliche Ordnung haben, zum Beispiel weil sie eine grosse Fläche beanspruchen, Quelle beträchtlicher Immissionen sind oder starken Verkehr verursachen und eine aufwendige Erschliessung benötigen (E. 3.1 und 3.2). Richtpläne, die derart

grosse raumwirksame Vorhaben nicht berücksichtigen würden, seien unvollständig (E. 3.3). Diese bundesgerichtliche Rechtsprechung wurde inzwischen mit Art. 8 Abs. 2 RPG kodifiziert.

- 33 Es fehlen vorliegend im kantonalen Richtplan Einträge über einen Teilbereich der K128 „Südast“, nämlich für die südlichsten projektierten 300 Meter des Südastes, sowie über die K401 „Verbindungsspanne“. Aufgrund dieses Mangels genügt das Vorhaben den raumplanerischen Vorgaben des Bundes nicht, denn das vorliegende Projekt hat zweifelsohne bedeutende Auswirkungen auf die räumliche Ordnung, wofür es zwingend einen Richtplaneintrag benötigt (BGE 137 II 254, Art. 8 Abs. 2 RPG). Zu beachten in diesem Zusammenhang ist auch § 12 BauV<sup>15</sup>, welcher festhält, dass dann, wenn für eine Nutzungsplanung eine Richtplananpassung nötig ist, der Grosse Rat die Richtplananpassung beschlossen haben muss, bevor das zuständige Gemeindeorgan über den Nutzungsplan beschliesst. Dies hat zweierlei zur Folge: Zum Einen darf das Strassenbauprojekt aus raumplanerischen Gründen nicht bewilligt werden, da es dafür an einem vollständigen Eintrag im kantonalen Richtplan fehlt; zum anderen hat der aufgelegte Entwurf über die entsprechenden Änderungen der kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen keine Grundlage im kantonalen Richtplan und darf daher nicht durch die jeweilig zuständigen Gemeindeorgane beschlossen und auch nicht durch die übergeordnete kantonale Instanz genehmigt werden.
- 34 Zu bemängeln ist ferner, dass bei der raumplanerischen Umsetzung des Strassenbauprojektes bzw. bei den Änderungen der kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen, die im kantonalen Richtplan festgelegten Zielvorgaben nicht berücksichtigt worden sind. So fehlen z.B. sowohl im UVB als auch im Abschlussbericht nach Art. 47 RPV<sup>16</sup> eine genaue Abwägung zwischen den verschiedenen im Richtplan festgesetzten Planungsgrundsätzen. Insbesondere wird nirgends dargelegt, inwiefern das öffentliche Interesse am Strassenbau bzw. an den Änderungen der kommunalen Bau- und Nutzungsordnungen das öffentliche Interesse an der Erhaltung der aktuellen Nutzungsordnung (insbesondere des Waldes, der Naturschutzzone und der Landwirtschaftszone sowie allfällig tangierter Fruchtfolgeflächen) überwiegt. Insbesondere wäre durch eine entsprechende Abwägung aufzuzeigen gewesen, inwiefern die Aufhebung des Naturschutzreservates Lothar mit höherwertigen Interessen begründet werden kann. Denn der Richtplaneintrag „Naturschutzreservat“ (Naturschutzgebiete von kantonaler Bedeutung im Wald, Richtplan L4.1) ist jüngerem Datums (wurde vom Grossen Rat am 20.9.2011 verabschiedet) gegenüber dem Richtplaneintrag „Strasse“

---

<sup>15</sup> Bauverordnung; SAR 713.121.

bzw. „Südwestumfahrung Brugg“. Dass bei knappen räumlichen Verhältnissen gewisse planerische Grundsätze miteinander kollidieren können, ist allgemein anerkannt und wird in casu nicht bestritten. Jedoch sind die mit der Planung befassten Behörden bei der konkreten Umsetzung dieser Grundsätze an das Verhältnismässigkeitsprinzip gebunden und haben im Rahmen der Berücksichtigung der öffentlichen Interessen eine entsprechende Abwägung vorzunehmen, die nachvollziehbar begründet werden muss. Dies fehlt hier gänzlich. Aus diesem Grund dürfen die entsprechenden Bau- und Nutzungszonenänderungen nicht beschlossen und das Strassenbauprojekt als Ganzes nicht bewilligt werden.

- 35 Gemäss Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG sind die Behörden aller Stufen angewiesen, die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft zu schützen. Sie achten dabei darauf, dass die Landschaft geschont wird (Art. 3 Abs. 2 RPG). Auf kantonaler Ebene heisst dies konkret, dass eine Landschaftsschutzzone nur dann aufgehoben werden kann, wenn die Grundsätze des RPG, des Baugesetzes und des NLD<sup>17</sup> eingehalten werden. Dazu gehört, die Interessen des Landschaftsschutzes konkret zu erheben, zu analysieren und zu bewerten, damit eine Interessenabwägung nach Art. 3 RPV vorgenommen werden kann. Dieser Beurteilung dienen die Inventare und die Bewertung der Inventarobjekte nach ihrer Schutzwürdigkeit (§ 6 NLD)<sup>18</sup>. Da Naturschutzzone einen noch höheren Schutz geniessen, gilt das Ausgeführte für Naturschutzzone a maiore ad minus erst recht. Mit Naturschutzzone werden Gebiete geschützt, die als Lebensraum für einheimische Pflanzen und Tiere sowie für ziehende Arten benötigt werden (§ 7 Abs. 2 NLD). Entsprechende Gebiete sind zwingend als Naturschutzzone auszuscheiden; die kantonalen Vorschriften sind als Muss- und nicht als Kann-Vorschrift formuliert. Der Schutz ist sicherzustellen, sobald von der Definition her ein Biotop vorliegt. Von dieser Verpflichtung kann nur unter den Voraussetzungen von § 4 Abs. 3 NLD abgewichen werden. Voraussetzung für eine Abweichung ist der Nachweis übergeordneter Interessen und fehlender Alternativen. Demzufolge ist als Erstes abzuklären, ob ein Biotop, das heisst ein schutzwürdiger Lebensraum, vorliegt. Dies geschieht primär durch Zuhilfenahme der ökologischen Kennarten. Mit diesen Grundlagen können die Schutzwürdigkeit und die Bedeutung eines Lebensraums nachgewiesen werden. Führt diese Abklärung zum Ergebnis, dass ein schutzwürdiger Lebensraum im Sinne des Gesetzes vorliegt, müssen allfällige weitere Interessen abgeklärt werden. Nach Abwägung dieser Interessen unter Be-

---

<sup>16</sup> Raumplanungsverordnung; RPV; SR 701.

<sup>17</sup> Dekret über den Natur- und Landschaftsschutz; SAR 785.110.

<sup>18</sup> siehe zum Ganzen Andreas BAUMANN / Ralph VAN DEN BERGH / Martin GOSSWEILER et. al. [Hrsg. ], Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Stämpfli Verlag AG, Bern 2013, HÄUPTLI-SCHWALLER, N 38 f. zu § 40 BauG.

achtung von § 4 Abs. 3 NLD kann von der Unterschutzstellung abgesehen werden, wenn übergeordnete Interessen dies erfordern und kumulativ keine anderen Lösungen möglich sind. Je höherrangig die Bedeutung des Lebensraums ist, desto höher müssen die übergeordneten Interessen am Abweichen von der grundsätzlichen Pflicht der Unterschutzstellung sein<sup>19</sup> (siehe auch § 2 NLD).

### **3.2. Unzulässige Aufhebung einer Naturschutzzone durch die Verbindungsspanne**

36 Gemäss UVB (UVB, Ziff. 4.2, Randtitel: Nutzungsplanung, S. 15) liegt die Verbindungsspanne in einer Naturschutzzone. Diese Zone wird aufgehoben (siehe UVB Ziff. 4.3, Randtitel: Verbindungsspanne, S. 16). Dabei geht weder aus dem UVB, dem Abschlussbericht nach Art. 47 RPV, noch dem Grundlagenbericht Analyse für den Raum Brugg-Windisch vom 23. Februar 2013 oder irgendeinem anderen öffentlich aufgelegten Bericht hervor, inwiefern eine Interessenabwägung im Sinne der oben beschriebenen Anforderungen vorgenommen wurde. Es wurde insbesondere nicht abgewogen, inwiefern das öffentliche Interesse an den BNO-Änderungen diejenigen am Naturschutz überwiegen. Da eine Verkehrsentlastung wie bereits dargelegt nicht genügend belegt wurde, muss nach heutigem Erkenntnisstand in materieller Hinsicht davon ausgegangen werden, dass die Interessen an der Aufrechterhaltung der Naturschutzzone höher zu gewichten sind. Diese aufzuheben, macht nur Sinn, wenn das Strassenbauprojekt realisiert werden kann, was in casu fraglich ist<sup>20</sup>. In formeller Hinsicht ist generell zu rügen, dass gar keine Inventarisierung und Interessenabwägung vorgenommen wurde, obwohl eine solche gemäss NLD zwingend vorgeschrieben gewesen wäre. Dies gilt vorliegend umso mehr, da im betroffenen Naturschutzgebiet und am Waldrand Populationen von Kreuzkröten, Gelbbauchunken und Geburtshelferkröten nachgewiesen wurden, welche alle auf der roten Liste als gefährdet aufgeführt sind (vgl. UVB, S. 102). Aus diesem Grund können die BNO-Änderungen nicht genehmigt werden.

### **3.3. Fehlende BNO-Änderung in der Gemeinde Hausen**

37 Gemäss UVB (UVB, Ziff. 4.2, Randtitel: Nutzungsplanung, S. 15) liegt die Südwestumfahrung in der Gemeinde Hausen ausschliesslich in der Landwirtschaftszone oder auf Waldflächen, welche in casu als Naturwaldreservat „Lothar“ und somit als besonders geschützte Naturschutzzone ausgewiesen sind. Ein Entwurf über entsprechenden Änderungen der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Hausen wurde nicht aufgelegt, ist aber zwingend notwendig, denn in der Landwirtschaftszone und auf

---

<sup>19</sup> siehe zum Ganzen Andreas BAUMANN / Ralph VAN DEN BERGH / Martin GOSSWEILER et. al. [Hrsg. ], Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Stämpfli Verlag AG, Bern 2013, HÄUPTLI-SCHWALLER, N 68 f. zu § 40 BauG.

Waldflächen darf nicht gebaut werden. Aus diesem Grund darf das Strassenbauprojekt auf keinen Fall bewilligt werden, denn dieses muss zwingend mit den einschlägigen kommunalen Nutzungsplänen koordiniert und in Übereinstimmung gebracht werden. Wäre die BNO Hausen bereits zu einem früheren Zeitpunkt revidiert worden, so wäre dies nicht mit den Grundsätzen der Koordination vereinbar.

**Beweis**

**Urkunde:** Ausdruck Übersichtskarte Naturschutzreservat Lothar

Bel. 09

**3.4. Unzulässige Aufhebung von Fruchtfolgeflächen**

- 38 Wie der beiliegende Ausdruck aus dem Richtplan des Kantons zeigt, besteht die tangierte Landwirtschaftszone gemäss Kulturlandplan aus erhaltenswerten Fruchtfolgeflächen. Es ist entgegen den Ausführungen im UVB nicht auszuschliessen, dass diese tangiert werden. Die Verminderung von Fruchtfolgeflächen setzt gemäss Richtplan des Kantons (L 3.1 Landwirtschaftsgebiet und Fruchtfolgeflächen, S. 3) einen Richtplanbeschluss voraus. Zudem sollen gemäss Art. 3 Abs 2 lit. a RPG Fruchtfolgeflächen erhalten bleiben. Deren Aufhebung bedarf einer besonderen Begründung und eines erheblichen öffentlichen Interesses (siehe Richtplan L 3.1 Landwirtschaftsgebiet und Fruchtfolgeflächen). Diese Voraussetzungen sind in casu aber nicht erfüllt. Eine Interessenabwägung wurde nicht vorgenommen, obwohl Art. 30 RPV eine solche zwingend erfordert. Die Projektplaner haben insbesondere aufzuzeigen, dass durch das Strassenbauprojekt tatsächlich keine Fruchtfolgeflächen tangiert werden. Im Zweifelsfall ist ein unabhängiges Gutachten zu erstellen.

**Beweis**

**Urkunde:** Ausdruck Auszug Richtplan des Kantons Aargau, Kulturlandplan

Bel. 10

**Gutachten:** Unabhängiges Gutachten betreffend Tangierung von Fruchtfolgeflächen

**3.5. Raumplanerische Schlussfolgerungen**

- 39 Wie vorstehend dargelegt, verletzt das aufgelegte Strassenprojekt (Sondernutzungsplan, Zonenplandänderung) in mehrfacher Sicht zwingende raumplanerische Vorgaben des Gesetzgebers. Insbesondere fehlt ein vollständiger Richtplaneintrag. Zudem wurde bei den entsprechend geänderten Bau- und Nutzungsordnungen das Verhältnismässigkeitsprinzip missachtet und bei der Aufhebung der Naturschutzzone keine Interessenabwägung vorgenommen. Schliesslich wurden in der Gemeinde Hausen

---

<sup>20</sup> siehe hierzu auch die Ausführungen zur Verfahrenskoordination und zum engen sachlichen Zusammenhang zwischen dem Strassenbauprojekt und den BNO-Änderungen im abschliessenden Vorprüfungsbericht vom 27. Oktober 2014 zur BNO-Änderung, Kap. 2.3, S. 2.

keine Anpassungen in der BNO vorgenommen, obwohl die Südwestumfahrung gemäss UVB ausschliesslich Landwirtschaftszone und Waldflächen tangiert. Dies wiegt umso schwerer, weil die tangierte Landwirtschaftszonen gemäss Kulturlandplan aus erhaltenswerten Fruchtfolgeflächen besteht. Aus diesem Grund kann das Strassenprojekt nicht genehmigt und die damit verbunden Bewilligungen dürfen nicht erteilt werden.

#### **4. Ungenügende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP und UVB)**

##### **4.1. Allgemeines**

- 40 Der Umweltverträglichkeitsbericht UVB enthält zunächst einen schwerwiegenden Systemfehler. Wie die Berichtersteller richtig feststellen, ist die „für später vorgesehene“ Nordumfahrung Windisch (K 118) weder beschlossen noch projektiert und folgerichtig nicht Gegenstand des Berichtes (UVB, Ziff. 1.4, S. 9). Trotzdem werden die verkehrstechnischen Auswirkungen der Nordumfahrung Windisch aber bereits berücksichtigt – als ob diese auch realisiert werden würden. Das ist unzulässig, weil damit eine Wirkung antizipiert wird, die bei Nicht-Realisierung der Nordumfahrung Windisch gar nicht eintreten wird. Die umweltbezogenen Auswirkungen einer allfälligen Nordumfahrung hingegen werden pflichtwidrig ausgeklammert.
- 41 Der UVB ist ferner in gravierender Weise unvollständig, wie nachfolgend dargestellt werden soll. Art. 10b Umweltschutzgesetz (USG; SR. 814.01) hält fest, dass der UVB alle Angaben enthalten muss, die zur Prüfung des Vorhabens nach den Vorschriften über den Schutz der Umwelt nötig sind (Art. 10b Abs. 2 USG). Auslassungen sind folglich nicht zulässig. Der Bericht muss ferner seit dem 1. Juni 2014 gemäss Art. 10b Abs. 2 lit. b USG und gestützt auf Art. 6 der von der Schweiz ratifizierten Aarhus-Konvention (SR 0.814.07) unter anderem einen Überblick über die wichtigsten vom Gesuchsteller geprüften Alternativen geben. Dazu gehört stets auch die Prüfung der Null-Variante, das heisst die Prüfung der Auswirkungen bei Nicht-Realisierung des Projekts bzw. ein Vergleich zwischen den umweltbezogenen Auswirkungen der Realisierung und den Auswirkungen einer Nicht-Realisierung. Bei Strassenprojekten ist diese (Null-)Variante besonders entscheidend, da Kapazitätserweiterungen einerseits zu einer Zunahme des Verkehrs führen und andererseits grosse Einwirkungen in die räumliche Umgebung mit sich bringen. Nebst der Null-Variante sind verkürzte oder abgespeckte Varianten, welche Teilverzichte beinhalten, zu prüfen.
- 42 Art. 2 Abs. 1 lit. b Raumplanungsverordnung hält fest, dass die Behörden bei der Planung raumwirksamer Tätigkeiten auch Alternativen und Varianten zu prüfen haben.

Diese Pflicht ergibt sich auch aus dem NHG und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung. Die Projektierung und der Bau einer Strasse ist zweifellos eine raumwirksame Tätigkeit im Sinne von Art. 1 Abs. 2 lit a und b RPV; dies gilt in casu umso mehr, weil das Strassenprojekt auch mit einer Rodung verbunden ist (Art. 2 Abs. lit. c RPV). Die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen zum Bau von Verkehrsanlagen sowie Bewilligungen zur Vornahme von Rodungen gelten gemäss Art. 2 Abs. 1 lit. b Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz als Bundesaufgaben. Art. 3 Abs. 1 und 2 NHG verpflichtet die Kantone bei der Erfüllung von Bundesaufgaben das heimatische Landschafts- und Ortsbild sowie Naturdenkmäler zu schützen, indem Bauten entsprechend gestaltet werden, Konzessionen und Bewilligungen nur unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden oder auf die Errichtung einer Baute verzichtet bzw. die Erteilung einer Konzession oder Bewilligung verweigert wird. Auch aus Art. 3 NHG ergibt sich folglich, dass Varianten, insbesondere auch die Null-Variante (Verzicht) zu prüfen sind. Das Bundesgericht (Urteil vom 4. Februar 2014; 1C\_648/2013) hatte diesbezüglich festgehalten, dass die Notwendigkeit zur Prüfung von Varianten sich auch aus dem Erfordernis der Standortgebundenheit eines Werkes ergebe, insbesondere wenn Rodungen bewilligt werden sollen und technische Eingriffe in schützenswerte Biotope vorlägen, weil diesfalls die Notwendigkeit des Werkes am vorgesehenen Standort bzw. die Unvermeidbarkeit des Eingriffs zu belegen sind. Dies setzt in logischer und verfahrensmässiger Hinsicht voraus, dass Alternativen geprüft und begründet verworfen worden sind (vgl. dazu den Wortlaut von Art. 5 Abs. 2 lit a WaG sowie den Wortlaut von Art. 18 Abs. 1<sup>ter</sup> NHG). Dabei ist gemäss Bundesgericht insbesondere zu prüfen, ob andere, Landschaft bzw. Wald und Umwelt schonende Standorte bzw. Streckenführungen vorhanden seien (Urteil des BGer 1C\_648/2013 vom 4. Februar 2014, E. 4.1 „Schanfiggerstrasse“, mit zahlreichen weiteren Verweisen). Mit Urteil des BGer 1C\_108/2014 vom 23. September 2014 bestätigte das Bundesgericht diese Praxis im Fall „Gubrist“ ein halbes Jahr später erneut. Die Schonung des heimatischen Landschaftsbildes und das allgemeine Interesse an seiner ungeschmälernten Erhaltung gebiete eine umfassende Interessenabwägung und die Prüfung von Alternativen (E. 4.3). In diesem Zusammenhang ist schliesslich auch die Verhältnismässigkeit des beabsichtigten Eingriffs zu prüfen, was wiederum einen Vergleich mit der Nullvariante und anderen, weniger stark eingreifenden bzw. reduzierten Varianten voraussetzt – das gilt erst Recht, wenn Wald gerodet werden soll (vgl. URP 3/2014, S. 314, vgl. vorne Rn 19). Von der generellen Pflicht der Planer, bei raumwirksamen Projekten, Alternativen zu prüfen, ist die Pflicht der Umweltverträglichkeitsberichtersteller zu unterscheiden, alle geprüften relevanten Alternativen im UVB anzugeben. In casu wurden beide Gebote verletzt. Dass keine genügenden Alternativen geprüft wurden, wurde bereits aufgezeigt bzw. wird nachstehend noch aufgezeigt

werden (siehe insbesondere die Ausführungen zur Verhältnismässigkeit [Rn 19 ff.] und zur Waldrodung [Rn 54]). Im vorliegenden Abschnitt wird noch aufgezeigt, dass die zu prüfen gewesenen Alternativen in rechtverletzender Art und Weise keinen Eingang in den UVB gefunden haben. Insofern besteht zwischen der generellen Pflicht, bei raumwirksamen Tätigkeiten Alternativen zu prüfen, und diese Alternativen im UVB aufzuführen, einen Zusammenhang.

#### **4.2. Mangelnde Prüfung der Alternativen**

- 43 a) Aus dem Bericht des Departement Bau, Verkehr und Umwelt vom 20. Februar 2014 / 13. Mai 2014, Begründung für die notwendige Rodung, geht hervor (S. 7), dass in der Planungsphase auch Alternativen geprüft worden waren, namentlich die Variante „Westast Kurz“. Der UVB erwähnt diese Variante jedoch überhaupt nicht.
- b) Auch die Null-Variante wurde nicht geprüft.
- c) Ebenso wenig geprüft wurden die Varianten „Verzicht auf Verbindungsspanne“, „Verzicht auf Südast“, „Verzicht auf Westast“ und Kombinationen davon. Bei all diesen Varianten würde nach wie vor Waldfläche beansprucht werden, allerdings in reduziertem Ausmass.
- d) Die aufgelegte Variante bedingt die Rodung von als besonders wertvoll eingestuftem Waldrändern (vgl. § 5 Abs. 2 Waldgesetz des Kantons Aargau; AWaG; SAR 931.100). Nicht geprüft wurden Varianten, welche keine Rodung des Waldes bzw. des Waldrandes bedingen, das heisst alternative Streckenführungen durch das Industriegebiet (Westast) bzw. durch die Landschaftszone (Südast) mit entsprechenden Ent eignungen zwecks Strassenbau. Auch diese Variante wäre zu prüfen gewesen, weil das öffentliche Interesse an der Walderhaltung höher zu gewichten ist als das private Interesse einzelner Grundeigentümer – wobei darauf hingewiesen wird, dass sich aus den Akten ergibt, dass auch im Zusammenhang mit der Waldrodung zahlreiche Waldeigentümer enteignet werden müssen (Ziff. 3 des Rodungsgesuchsformular).
- e) Ebenso wenig geprüft wurden verkehrsorganisatorische Massnahmen wie Leitsysteme, Pfortner-Anlagen, Veränderung der Signalisation und des Verkehrsregimes (partielle Fahrverbote, Einbahnstrecken, Temporeduktionen, Schaffung von Begegnungszonen) und Umlagerungsstrategien (Verbesserung des ÖV-Angebotes, Priorisierung des öffentlichen Verkehrs).

- f) Die Berichtersteller haben sich lediglich mit einer einzigen Variante auseinandergesetzt. Somit erfüllt der UVB die Anforderungen von Art. 10b Abs. 2 lit. b USG, Art. 2 Abs. 1 lit. b RPV, Art. 3 NHG und Art. 6 Aarhus-Konvention nicht. Der UVB ist deswegen ungenügend und kann nicht als Grundlage für die Beurteilung des aufgelegten Projekts herangezogen werden.
- 44 Bei neuen ortsfesten Anlagen darf der Immissionsgrenzwert nicht überschritten werden (Art. 7 Abs. 2 LSV, 2. Satz; SR 814.41). Das gilt insbesondere für neue Verkehrsanlagen. Diese dürfen die Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten (Art. 9 lit. a LSV). Der Bericht ist bezüglich Lärm unvollständig. Insbesondere unterlässt es der Bericht, die Auswirkungen des Projekts auf die Lärmimmissionen an der Badstrasse genau zu ermitteln und Lösungen zu thematisieren.
- 45 Der UVB versäumt es den Energieaufwand – dazu gehört auch die graue Energie – für dieses Projekt zu beziffern.
- 46 Der UVB behauptet, dass durch das Projekt keine offiziellen Wanderwege tangiert werden. Das ist falsch. Wie nachfolgend dargestellt werden wird (Rn 85 ff.), werden Fuss- und Wanderwege durchaus tangiert und aufgehoben, was unzulässig ist.
- 47 Der UVB unterlässt es zu erwähnen, dass durch das Projekt auch geschützte Hecken (vgl. Rn 63 ff.) gerodet werden sollen. Nachfolgend wird aufgezeigt werden, dass dies nicht zulässig ist.
- 48 Der UVB geht nicht genügend auf die Auswirkungen auf Natur, Fauna und Flora ein (vgl. Rn 66 ff.) und ist folglich in unzulässiger Weise unvollständig, wie in den nachstehenden Ziffern dargestellt werden soll.
- 49 Der UVB ist also in vielen Bereichen unvollständig und bildet keine genügende Grundlage für die Beurteilung des Projekts und dessen Auswirkungen auf die Umwelt. Die Projekte (Sondernutzungsplan, Plangenehmigung bezüglich Strassenprojekt, Teilprojekte 1 bis 3, Zonenplanänderung Brugg, Zonenplanänderung Windisch) können deswegen gestützt auf den vorliegenden UVB nicht gutgeheissen und bewilligt werden.

## 5. Unzulässige Waldrodung

### 5.1. Allgemeines

50 Gemäss WaG<sup>21</sup> sind Rodungen verboten (Art. 5 Abs. 1 WaG). Soll trotzdem gerodet werden, muss eine Ausnahmegewilligung erteilt werden (Art. 5 Abs. 2 WaG). Diese darf nur erteilt werden, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass für die Rodung wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen und folgende Voraussetzungen (kumulativ) erfüllt sind:

- das Werk (in casu die Strasse) muss auf den vorgesehenen Standort angewiesen sein;
- das Werk muss die Voraussetzungen der Raumplanung sachlich erfüllen;
- die Rodung darf zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt führen (Art. 5 Abs. 2 WaG).

Dabei ist auch dem Natur- und Heimatschutz Rechnung zu tragen (Art. 5 Abs. 4 WaG).

51 Die Erteilung einer Rodungsbewilligung setzt voraus, dass umfassende Abklärungen zu alternativen Standorten stattgefunden haben<sup>22</sup>. Wird bei der Beurteilung einer Rodungsbewilligung durch die zuständigen Behörden ein wesentlicher Gesichtspunkt ausser Acht gelassen, so führt dies deswegen nicht nur zu einer unvollständigen Sachverhaltsfeststellung im Sinne eines formellen Mangels, sondern auch zu einer Verletzung des materiellen Waldrechts. Die Bejahung der relativen Standortgebundenheit eines Projekts setzt nämlich voraus, dass umfassende Abklärungen zu Alternativstandorten und Interessenabwägungen stattgefunden haben und die Raumplanung koordiniert erfolgt ist (BGE 119 Ib 397).

52 Die Raumplanungsverordnung hält fest, dass die Erteilung einer Bewilligung für Rodungen eine raumwirksame Tätigkeit darstellt (Art. 1 Abs. 2 lit. c RPV). Sie sieht im Sinne der vorstehenden Ausführungen vor, dass bei der Planung der raumwirksamen Tätigkeiten Alternativen und Varianten (Art. 2 Abs. 1 lit. b RPV) und die Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Raumplanung zu prüfen sind (Art. 2 Abs. 1 lit. c RPV). Insbesondere zu prüfen ist, ob die Tätigkeit (in casu die Rodung zwecks Bau einer Strasse) mit den Richt- und Nutzungsplänen vereinbar ist (Art. 2 Abs. 1 lit. e RPV). Ferner muss bei raumwirksamen Tätigkeiten eine Interessenabwägung vorgenommen werden (Art. 3 RPV), was voraussetzt, dass die betroffenen Interessen ermittelt (Art. 3 Abs. 1 lit. a RPV) und beurteilt (Art. 3 Abs. 1 lit. b RPV) werden. Art. 6 Abs. 2 WaG

---

<sup>21</sup> Bundesgesetz über den Wald; Waldgesetz; SR 921.0.

<sup>22</sup> vgl. Peter HÄNNI, Planungs-, Bau- und besonderes Umweltschutzrecht, Bern 2008, S. 432.

sieht ferner vor, dass bei Rodungen über 5'000 m<sup>2</sup> das Bundesamt für Umwelt anzuhören ist. Das Rodungsgesuch ist zu begründen. Das Bundesamt für Umwelt BAFU erlässt Richtlinien über den Inhalt eines Rodungsgesuchs (Art. 5 Abs. 2 Waldverordnung; WaV; SR 921.01) und hat im Internet eine entsprechende Vollzugshilfe Rodungen und Rodungersatz aufgeschaltet<sup>23</sup>. Der Zweck liegt darin, dass die Entscheidbehörde über sämtliche Informationen verfügen soll, die zur Beurteilung eines Rodungsgesuchs notwendig sind. Das Rodungsgesuch muss das Vorhaben deswegen unter Berücksichtigung der Rodungskriterien (Art. 5 Abs. 2 WaG) beschreiben<sup>24</sup>. Insbesondere müssen die Begründung der Standortgebundenheit und die Prüfung von Varianten (Rodungsformular, Ziff. 2.1) und die Übereinstimmung mit den sachlichen Voraussetzungen der Raumplanung (Rodungsformular, Ziff. 2.2), sowie die vorgenommene Interessenabwägung und die Berücksichtigung von Natur- und Heimatschutz (Rodungsformular Ziff. 2.4 und Ziff. 2.5) erörtert worden sein.

## **5.2. Ausgangslage**

- 53 In vorliegendem Fall sind die Abklärungen unvollständig erfolgt. Die betroffenen Interessen, insbesondere jene im Hinblick auf den Schutz der Umwelt und die Walderhaltung sind unvollständig und teilweise sogar falsch ermittelt worden. Die Voraussetzungen der Raumplanungen wurden sachlich nicht erfüllt und die Standortgebundenheit wurde mangels Prüfung von Alternativen (siehe dazu vorstehend insbesondere Rn 19 ff., zu den möglichen Alternativen im Zusammenhang mit der Prüfung der Verhältnismässigkeit, insbesondere zum Kriterium der Erforderlichkeit) nicht rechtsgenügend nachgewiesen. Es wurde insbesondere nicht geprüft, inwiefern der Wald durch eine nur leicht andere Linienführung des Westastes geschont werden könnte. Daraus ergibt sich im Sinne eines Folgefehlers, dass auch die Beurteilung der Interessen ungenügend ist, wie nachfolgend dargestellt werden soll.

### **5.2.1. Falsche Angaben im Rodungsgesuch**

- 54 Das Rodungsformular wurde unvollständig ausgefüllt und enthält nachweislich falsche Angaben:

a) In Ziff. 2.1. des Rodungsgesuches wird knapp erwähnt, wie die vorliegende Linienführung entstanden ist. Die Varianten werden aber nicht erörtert. Insbesondere fehlen Ausführungen zu folgenden Varianten (vgl. auch Rn 19 ff.):

---

<sup>23</sup> <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01641/index.html?lang=de>, besucht am 27. November 2014.

<sup>24</sup> vgl. Vollzugshilfe Rodungen und Rodungersatz, Herausgegeben vom BAFU, Bern 2014, S. 9, S. 12, S. 19.

- Nullvariante; Verzicht auf SWU (Südast, Westast und K401);
- Verbesserung des Verkehrsmanagements durch Verkehrsorganisation und Verkehrstechnik;
- Bau Südast, aber Verzicht auf Westast und K401;
- Bau Südast, aber Verzicht auf K401;
- Bau Südast, aber Verzicht auf Westast;
- Bau Südast, aber Westast kurz;
- Ausbau Unterwerkstrasse+Hunzikerpiste statt SWU bzw. K401;
- Alternative Streckenführung durch das Industriegebiet;
- Alternative Streckenführung (abseits von Wald und Naturschutzzone);
- Realisierung Nordumfahrung Windisch anstelle von SWU.

Es fehlt mangels Prüfung der Alternativen an einer nachvollziehbaren Begründung der Standortgebundenheit, weswegen bereits aus diesem Grunde keine Rodungsbeurteilung erteilt werden kann.

b) In Ziff. 2.2 des Rodungsgesuchs wird festgehalten, dass der Grosse Rat die Südwestumfahrung Brugg/Windisch im kantonalen Richtplan festgesetzt habe. Im kantonalen Richtplan sind jedoch nur die K128 „Westast“ (Teilprojekt 1), die NK118 (Nordumfahrung Windisch), und ein Teilbereich der K128 „Südast“ (Teilprojekt 2) eingetragen. Für die südlichsten projektierten 300 Meter des Südastes (Teilprojekt 2) fehlt ein Richtplaneintrag. Die K401 „Verbindungsspange“ (Teilprojekt 3) ist gar nicht im Richtplan eingetragen. Gemäss Rodungsgesuch muss für die K401 ebenfalls Wald gerodet werden. Die K401 ist eine neue kantonale Verbindungsstrasse (Rodungsbeurteilung vom 20. Februar / 13. Mai 2014, Ziff. 1.1, S. 1 unten). Das Kantonsstrassenprojekt K401 ist aber nicht im kantonalen Richtplan enthalten, weswegen die Voraussetzungen der Raumplanung im Hinblick auf die beantragte Rodung sachlich nicht erfüllt sind.

c) In Ziff. 2.2. des Rodungsgesuchs wird nicht erwähnt, dass sich im nordöstlichen Teil des Waldes das Naturwaldreservat Lothar befindet, welches teilweise ebenfalls gerodet werden soll. Es handelt sich dabei um eine Sturmfläche, bezüglich welcher ein langfristiger Vertrag besteht<sup>25</sup>. Naturholzreservate – wie das Naturwaldreservat Lothar – sind Wälder, in denen während 50 Jahren auf die Nutzung von Holz verzichtet wird. Das Ziel ist die Förderung der auf Alt- und Totholz angewiesenen Arten. In

---

<sup>25</sup> vgl.

[https://www.ag.ch/de/bvu/wald/naturschutz\\_im\\_wald/waldreservate\\_im\\_aargau/brugg\\_lenzburg/lothar/lothar\\_1.jsp](https://www.ag.ch/de/bvu/wald/naturschutz_im_wald/waldreservate_im_aargau/brugg_lenzburg/lothar/lothar_1.jsp), besucht am 28. November 2014.

casu muss das Naturholzreservat Lothar bis 2050 unangetastet bleiben. Das Naturholzreservat Lothar ist gemäss Richtplan L 4.1. ein Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung im Wald (NkBW). Der Grosse Rat des Kantons Aargau hatte die entsprechende Richtplaneintragung am 20.09.2011 verabschiedet. Das Rodungsgesuch schweigt sich vollständig darüber aus, obwohl die Richtplaneintragung „Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung im Wald“ viel jüngeren Datums ist, als die Richtplaneintragung „Strasse“ vom 8.05.2007. Durch die 4 ½ Jahre jüngere Richtplaneintragung Wald wurde der Strassenrichtplan implizit revidiert und die vorgesehene Strassenführung kann nicht realisiert werden, weil sie mit dem jüngeren Richtplan Wald kollidieren würde.

#### **Beweis**

**Urkunde:** Ausdruck Übersichtskarte Naturschutzreservat Lothar Bel. 10

d) Folglich wurde auch Ziff. 13 des Rodungsgesuchs falsch ausgefüllt. Entgegen den vorstehenden Ausführungen haben die Gesuchsteller angegeben, das Vorhaben liege nicht in einem Schutzgebiet von kantonaler Bedeutung. Sie haben erwähnt, dass das Vorhaben in einem kommunalen Schutzgebiet liegt, dieses jedoch nicht näher bezeichnet, weswegen Ziff. 13 unvollständig und falsch beantwortet worden ist.

e) In Ziff. 2.4. des Rodungsgesuchs wird lediglich ausgeführt, dass der Grosse Rat und das Stimmvolk den Baukredit beschlossen hätten und dies wichtige Gründe seien, welche das Interesse an der Walderhaltung überwiegen würden. Der Gesuchsteller verkennt, dass es sich dabei ausschliesslich um politische Gründe und nicht um die erforderlichen sachlichen Gründe handelt. Der politische Wille mag ein Indiz für ein öffentliches Interesse sein. Dieses öffentliche Interesse muss aber letztlich benannt, klar aufgezeigt und sachlich begründet werden. Der Umstand, dass ein Projekt in einem Richtplan raumplanerisch ausgewiesen ist, belegt zwar ein gewisses öffentliches Interesse, stellt für sich allein jedoch keine ausreichende Begründung dar (vgl. Südumfahrung Kreuzlingen; Urteil des Bundesgerichts vom 10. September 2002, BGer 1A.60/2002, E. 3.1 mit weiteren Verweisen). Auch der Bericht zum Rodungsgesuch enthält keine weiterführenden Informationen zu den wichtigen Gründen, welche das Interesse an der Walderhaltung überwiegen sollen. Er zeigt insbesondere nicht auf wie, wann und wo der Verkehr wie stark entlastet werden soll und welche Gebiete im Gegenzug mit zusätzlichem Verkehr belastet werden.

f) In der (dem BUWAL zur Stellungnahme unterbreiteten) Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014 (Ziff. 3.1, S. 7) wird eine Illustration angeführt, welche eine

Verkehrsentlastung suggeriert, indem sie diesbezügliche folgende Werte angibt:

- K112 Aarauerstrasse: - 7%
- Unterwerkstrasse: - 100%
- Unterführung Neumarkt: -7%

Dem Fliesstext ist ferner zu entnehmen, dass die Achse Schinznach-Bad – Lupfig mit 14% entlastet werden soll. Der äusserst knappen Begründung ist allerdings nicht zu entnehmen, auf welche Daten sich alle diese Prognosen abstützen und wie diese erhoben worden sind bzw. unter welchen Voraussetzungen und für welche Jahre sich diese Prognosen verwirklichen sollen. Aus dem Anhang zum UVB (Anhang 5-1 und 5-2) sind für den Strassenabschnitt Unterführung Neumarkt keine Prognosen, für die Verbindungsachse Schinznach-Bad nach Lupfig weder Zahlen noch Prognosen zu entnehmen. Ferner muss auch dem Laien auffallen, dass eine Verkehrsabnahme um 100% auf der Unterwerkstrasse nicht realistisch sein dürfte, solange diese in ihrer Funktion vollumfänglich erhalten bleibt. Die „Verkehrsentlastung“ von 100% ergibt sich schlicht und einfach nur dadurch, dass diese Strasse für den MIV gesperrt wird. Bezüglich der Aarauerstrasse ist zu bemerken, dass der UVB (Anhang 5-1 und 5-2) auf der Aarauerstrasse nicht eine generelle *Abnahme* des Verkehrs um 7% prognostiziert, sondern in zwei von drei Abschnitten mit *Zunahme* von 4 bis 8% rechnet. Daraus folgt, dass die in der Illustration enthaltenen Zahlen teilweise falsch, teilweise ohne entsprechende und nachvollziehbare Grundlage aufgeführt worden sind. Die Illustration ist ferner unsachlich und tendenziös, indem sie die Verkehrszunahme an einigen Stellen der Aarauerstrasse schlichtweg ignoriert. Dadurch wurden die zur Stellungnahme angerufenen Bundesbehörden in die Irre geführt. Weil die Stellungnahme der Bundesbehörden unter falschen Annahmen erfolgt ist, dürfen die Bewilligungsbehörden sich deswegen in Kenntnis dieses Fehlers nicht darauf abstützen. Sie müssen vielmehr annehmen, dass die Bundesbehörden in Kenntnis dieser Tatsachen nicht eine derartige Stellungnahme abgegeben hätten.

f) Die Projektverfasser argumentieren ferner unter der Annahme, dass auch die Nordumfahrung Windisch realisiert wird. Dieses Teilprojekt ist aber nicht Bestandteil des vorliegenden Planaufgabeverfahrens/Sondernutzungsplan Strasse. Ob die Nordumfahrung Windisch je geplant und realisiert werden wird, ist fraglich, weil bis dahin zahlreiche parlamentarische, politische und rechtliche Hürden zu bewältigen wären. Da die Nordumfahrung Windisch nicht projektiert ist, darf nur der (allfällige) Nutzen der Südwestumfahrung Brugg für sich alleine in Relation zum Gebot der Walderhaltung gesetzt werden. Der Bericht enthält überhaupt keine Zahlen und Prognosen (unter Berücksichtigung des Zeitfaktors, der Varianten, der Annahmen für die

Zukunft und der Standardabweichung und Unschärfe) und äussert sich auch nicht zu den Varianten. Aus diesem Grund fehlt es schlicht an einem Grund, dass das Gebot der Walderhaltung überwiegen würde.

g) In Ziff. 5 wird pauschal auf den UVB verwiesen. Dieser (Ziff. 24.2, S. 118) klammert die vorstehend erörterte Problematik jedoch ebenfalls aus. Die Berichterstatter machen sogar nachweislich unrichtige Angaben, indem sie fälschlicherweise behaupten, dass keine vertraglich gesicherte Waldfläche wie Nutzungsverzicht, Spezialreservat, und auch keine Naturwaldreservate betroffen seien.

h) In der Rodungsbegründung vom 20. Februar / 13. Mai 2014 (Ziff. 2.5, S. 4 unten und 5) wird unter anderem die Sanierung von Bahnübergängen als Begründung für die Rodung angeführt. Die Bahnübergänge können jedoch auch ohne Rodungen saniert werden.

#### 5.2.2. *Ungenügende Ersatzmassnahmen*

55 Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Würenlingen hat mit Urkunde vom 5. März 2014 bestätigt, dass er mit einer Ersatzaufforstung von 1'800 m<sup>2</sup> im Bärengraben Würenlingen einverstanden sei. Dieses Einverständnis genügt den rechtlichen Anforderungen an eine Ersatzaufforstung jedoch aus mehreren, nachfolgend dargestellten Gründen nicht.

a) Mit dem Einverständnis ist noch nicht sichergestellt, dass eine derartige Aufforstung rechtlich zulässig und technisch möglich ist, weil der Bärengraben sich in einer Deponiezone befindet (§ 26 Abs. 1 BNO Würenlingen).

b) Die Zuweisung einer Deponiezone zu einer Schutzzone im Sinne von §§ 27 BNO Würenlingen oder zu einer Nicht-Bauzone bedingt eine Änderung der kommunalen BNO und muss dem Volk zur Abstimmung unterbreitet und vom Grossen Rat genehmigt werden. In den Akten finden sich keine Unterlagen zur Änderung der BNO Würenlingen. Mit Blick auf die Koordinationspflicht, hätte diese Nutzungsänderung zeitgleich aufgelegt werden müssen. Die Rodungsbewilligung muss zudem von der Rechtskraft der für die Wiederaufforstung notwendigen Änderung der kommunalen BNO abhängig gemacht werden. Ansonsten drohen widersprüchliche Entscheide.

c) Bevor eine Ersatzaufforstung im Bärengraben Würenlingen vorgenommen werden

kann, muss das mit Altlasten belastete Deponiegebiet umfassend saniert werden. Eine Ersatzaufforstung im Bärengaben Würenlingen ist nicht zeitnah möglich.

**Beweis:**

**Urkunde:** Kataster der belastetsten Standorte, Deponie Bärengaben Bel. 11  
Übersichtsplan Deponie Bärengaben Bel. 12

56 Gemäss Art. 7 Abs. 1 WaG ist für eine Rodung mit standortgerechten Arten Realersatz zu leisten. Gemäss Richtlinie des BAFU (S. 16, Ziff. 2.5.5) muss der Realersatz in qualitativer Hinsicht gleichwertig sein. In casu liegt aus folgenden Gründen kein gleichwertiger Ersatz vor:

a) Das für die Ersatzaufforstung vorgesehene Gebiet („Bärengaben“ oberhalb von Würenlingen) ist im Sinne von Art. 2 Abs. 1 lit. a AltIV<sup>26</sup> im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Aargau verzeichnet. Realersatz von Wald an einem belasteten Standort bietet in ökologischer Hinsicht keinen gleichwertigen Ersatz für Wald, welcher an einem unbelasteten Standort durch Rodung entfernt werden soll.

**Beweis:**

**Urkunde:** Kataster der belastetsten Standorte, Deponie Bärengaben Bel. 11  
Übersichtsplan Deponie Bärengaben Bel. 12

b) Gestützt auf Art. 32d Abs. 1 und 3 USG trägt der Verursacher bzw. das zuständige Gemeinwesen (in casu die Gemeinde Würenlingen) die Kosten für die Sanierung der belasteten Standorte. Vor einer Aufforstung müssen die umweltgefährdenden Stoffe beseitigt werden (so genannte Dekontamination; vgl. Art. 16 Abs. 1 lit. a AltIV). In diesem Zusammenhang sieht die BNO Würenlingen (§ 26 Abs. 2) ohnehin vor, dass das Deponiegebiet „Bärengaben“ (nach der Sanierung bzw. Dekontamination) sukzessive wieder aufgeforstet werden soll. Im Klartext: Auch ohne Rodung des Habsburgerwaldes mit entsprechender Rodungsersatzpflicht, müsste und würde die Deponie „Bärengaben“ nach Durchführung der Altlastensanierung und entsprechender Anpassung der BNO wieder aufgeforstet werden. Der Kanton bietet also als Rodungsersatz eine Massnahme an, zu welcher das Gemeinwesen ohnehin verpflichtet ist und versucht so quasi „zwei Fliegen auf einmal“ zu schlagen. Von einem gleichwertigen Ersatz kann deswegen keine Rede sein.

c) Sowohl im UVB (S. 120) als auch im Rodungsgesuch (Skizze) wird der Rodungser-

---

<sup>26</sup> Verordnung über die Sanierung der Belasteten Standorten, Altlasten-Verordnung; AltIV; SR 814.680.

satz deswegen völlig ungenügend dargestellt. Die Berichtersteller haben es versäumt zu erwähnen, dass der „Bärengraben“ eine Deponie ist. Sie haben im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Arten nicht erfasst, welche Baumarten gerodet und durch welche Baumarten diese ersetzt worden sollen. Sie haben es ferner im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Standorte unterlassen, den aktuellen Standort (Rodungsfläche) mit dem Standort für die Ersatzaufforstung (Bärengraben) zu vergleichen.

#### 5.2.3. *Vernichtung besonders schützenswerter Waldränder / mangelnder Ausgleich*

57 Das Projekt sieht die Rodung insbesondere von Waldrändern vor. Waldränder sind ökologisch sensibel und gelten als besonders wertvoll. Sie sind deswegen schützenswert (vgl. § 5 Abs. 2 Waldgesetz des Kantons Aargau; AWaG; SAR 931.100). Der Tannwald/Rainwald weist an den Waldrändern möglicherweise ein Vorkommen an Wildbienen aus. Wildbienen sind von entscheidender Bedeutung für die Bestäubung von Blüten. Durch die Rodung des Waldrandes wird dieses für Bienenbedeutungsame Ökosystem zerstört. Leider fehlt eine entsprechende Inventarisierung der Wildbienen.

58 Gemäss Art. 9 WaG sorgen die Kantone dafür, dass durch Rodungsbewilligungen entstehende erhebliche Vorteile, die nicht nach Art. 5 RPG erfasst werden, ausgeglichen werden. Im vorliegenden Fall ist kein Ausgleich vorgesehen, obwohl der Bundesgesetzgeber dies vorsieht.

#### 5.2.4. *Unverwertbare Stellungnahme des BAFU*

59 Die Stellungnahme des BAFU vom 5. August 2014 ist in Unkenntnis der vorstehend ausgeführten Problematik ergangen. Die Gesuchsteller hatten dem BAFU wichtige Informationen vorenthalten und dem BAFU in wesentlichen Bereichen teilweise sogar falsche Informationen unterbreitet, weswegen die bedingt positive Stellungnahme diesbezüglich sehr zurückhaltend zu würdigen ist. Es muss davon ausgegangen werden, dass das BAFU eine andere Stellungnahme abgegeben hätte, wenn es richtig informiert worden wäre. Das Vorgehen der Gesuchsteller verletzt die materielle Koordinationspflicht. Das Rodungsgesuch sollte demnach erneut und unter korrekter Angabe der relevanten Tatsachen eingereicht werden. Dieses ist dann nochmals mit der gesamten Vorlage aufzulegen (formelle Koordinationspflicht).

60 Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Stellungnahme des BAFU erstaunlich schlicht ausgefallen ist und wesentliche Aspekte ausblendet, wie nachfolgend dargestellt werden soll:

a) Die Alternativvarianten werden nicht erörtert; auf die Nullvariante wird gar nicht eingegangen und es wird verkannt, dass ein Teil des zu rodenden Waldes seit 20.09.2011 als Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung im Wald im Richtplan L 4.1. ausgeschieden ist und dieser Richtplan jünger und demnach massgebender ist als der Strassenrichtplan aus dem Jahre 2007.

b) Das BAFU handelt das Kriterium „Bedarfsnachweis / Interessenabwägung“ (Ziff. 1.4.) in zwei Sätzen und somit ungenügend ab. Es geht davon aus, dass das Projekt zu einer Verbesserung der lokalen und regionalen Verkehrsflüsse beiträgt und ignoriert dabei, dass das Projekt diesbezüglich keine statistisch signifikanten Wirkungen nachgewiesen hat und die vom Gesuchsteller behaupteten Wirkungen immer unter (unsicheren) Annahme, dass auch der Nordast realisiert werden würde, zu würdigen sind. Das BAFU widerspricht damit einer anderen Bundesbehörde (siehe Prüfbericht des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen Aargau-Ost, Rn 21).

c) In Bezug auf die Berücksichtigung des Natur- und Heimatschutzes verkennt das BAFU, dass Waldränder gerodet werden sollen, die besonders schützenswert sind und Teile des zu rodenden Waldes sich in einem kantonalen Schutzgebiet befinden, dass bis 2050 nicht angetastet werden darf (Sturmwald, Naturwaldreservat Lothar).

d) Ferner hat sich das BAFU mit keinem Wort damit auseinandergesetzt, dass der Rodungersatz zum grössten Teil in einem belasteten Gebiet erfolgen soll, dass zuvor saniert werden muss und diese Sanierung und Aufforstung auch unabhängig vom vorliegenden Projekt erfolgen müsste.

### **5.3. Fazit**

61 Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die im Rodungsgesuch gemachten Angaben teilweise falsch sind, die Ersatzmassnahmen ungenügend sind und die Stellungnahme des BAFU unverwertbar ist. Zudem werden besonders schützenswerte Waldränder tangiert. Zudem wird die Verhältnismässigkeit im engeren Sinne (zur Verhältnismässigkeit i.S. siehe Rn 13 ff.) missachtet, da das Interesse an der Walderhaltung weit höher liegt als das Interesse am Strassenbau – dies gilt umso mehr, wenn man bedenkt, dass die Behörden der Rodungsgesuchsbegründung eine falsche Ausgangslage zugrunde gelegt haben und das Strassenbauprojekt weder geeignet noch erforderlich ist (Rn 13 ff.), die angestrebten Ziele zu erreichen. Bereits

das Vorliegen eines der aufgezählten Mängel müsste die Abweisung der Rodungsbewilligung zur Folge haben.

- 62 Die Rodungsbewilligung kann daher aus den vorstehend dargelegten Gründen nicht erteilt werden.

## **6. Unzulässige Entfernung von Hecken**

- 63 An das Industriegebiet angrenzend zwischen dem Wald und dem Industriegebiet, entlang des Bahntrassees, im Bereich des Kreisels Unterwerkstrasse und im Bereich der Familiengärten befinden sich geschützte Hecken. Anlässlich einer Informationsveranstaltung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt vom 27. März 2012 wurde der Ersatz von geschützten Hecken vor Ort der Bevölkerung eröffnet und präsentiert (Foliensatz S. 45). In der Botschaft des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 7. November 2012<sup>27</sup>, wird ebenfalls festgehalten, dass geschützte Hecken entfernt werden müssen und ersetzt werden sollen (Ziff. 9.1.17, S. 25 unten und S. 26 oben).
- 64 In den aufgelegten Projektunterlagen, insbesondere auch im UVB, werden diese Hecken bzw. der Ersatz jedoch mit keinem Wort mehr erwähnt.

### **Beweis**

Urkunde: Foliensatz zur SWU Brugg, S. 1 und 45

Bel. 13

- 65 Die Entfernung von geschützten Hecken ist verboten. Sollen Hecken trotzdem entfernt werden, braucht es folglich eine Ausnahmegewilligung der zuständigen Instanz und den Nachweis, dass die entsprechenden Voraussetzungen für eine Ausnahmegewilligung erfüllt sind. Ferner muss der Ersatz sichergestellt sein. Dabei sind die nachstehenden Grundsätze der Koordination (vgl. Rn 94 ff.) zu berücksichtigen.

## **7. Ungenügender Schutz der Tier- und Pflanzenwelt**

- 66 Das vorliegende Projekt hat gemäss Ausführungen der Planer im UVB folgende Auswirkungen auf das Ökosystem:

a) Durch den Westast der geplanten SWU werden wertvolle Lebensräume für ge-

---

<sup>27</sup> Botschaft 12.281; vgl.

[http://www.ag.ch/grossrat/temp/k487mhmju5db52bjpsg5l8gjk728360727426450\\_SWU\\_Brugg\\_Botschaftse-ntwurf.pdf](http://www.ag.ch/grossrat/temp/k487mhmju5db52bjpsg5l8gjk728360727426450_SWU_Brugg_Botschaftse-ntwurf.pdf), besucht am 8. Dezember 2014.

geschützte und stark gefährdete Kreuzkröten, Gelbbauchunken und Geburtshelferkröten zerstört (UVB S. 102).

b) Durch die Verbindungsspange werden ein „idealer Laichstandort für Kreuz- und Geburtshelferkröten“ sowie wertvolle, früher von gefährdeten Zaun- und Mauereidechsen bewohnte Pionier-Trockenstandorte endgültig zerstört (UVB S. 102).

c) Die im Zonenplan von Windisch ausgeschiedene Naturschutzzone wird aufgehoben und zerstört (UVB S. 103).

d) Durch den Südast wird eine im Zonenplan von Hausen als Vernetzungszone mit Baumreihen eingetragene Naturschutzzone teilweise zerstört und überbaut (UVB S. 103 sowie Kulturlandplan Hausen).

e) Am Waldrand und auf dem Industrieareal gibt es Vorkommen von Vögeln, Fledermäusen und Insekten, jedoch seien gemäss UVB keine als gefährdet eingestufte Arten bekannt (UVB S. 104). Diese Beurteilung im UVB ist falsch. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass gar keine Inventarisierung erfolgte, obwohl eine solche zwingend notwendig gewesen wäre. Ohne Inventar ist die Schlussfolgerung im UVB unzulässig (formelle und materielle Fehlerhaftigkeit).

f) Im Bereich der Unterwerkstrasse wird eine geschützte Hecke zerstört (Bauzonenplan Windisch sowie UVB Abbildung 20-2, ohne Benennung im Text).

67 Die Ersatzmassnahmen sind im UVB, S. 105 f, sowie im Bericht Bilanzierung der Biotoptypen aufgeführt und in dessen Detailplänen beschrieben:

- Wildschachen (1)
- Rüteli (2)
- Mäderacher (3-4)
- Chessler (5)
- Mäderacher (6-7)
- Steinmatter (8-10)
- Steckler (11)

Dabei ist die ökologische Qualität der Ersatzmassnahmen insbesondere bei den neuen Biotopen 2 Rüteli (850m<sup>2</sup>), 3 Mäderacher (720m<sup>2</sup>) und 7 Mäderacher (775m<sup>2</sup>) nicht ausreichend, da diese kleinen Restflächen zwischen den Strassenflächen über keine oder nur über eine unzureichende Vernetzung mit anderen Biotopflächen verfügen.

Mangels Vernetzung können die Massnahmen ihre ökologische Ausgleichsfunktion gar nicht wahrnehmen.

68 Der UVB ist ferner nicht vollständig, weil er folgende Aspekte nicht berücksichtigt bzw. falsch darlegt:

a) Im Gebiet der SWU kommen unter anderem folgende der Amphibienarten vor: Kreuzkröten, Gelbbauchunken und Geburtshelferkröten. Alle drei Arten sind auf der Roten Liste<sup>28</sup> der gefährdeten Arten der Schweiz verzeichnet. Die Kreuzkröte, die Gelbbauchunke und die Geburtshelferkröte gelten sogar als stark gefährdet. Diese Kreuzkröten befanden sich ursprünglich vor allem in Flussauen. Nach der weit gehenden Kanalisierung der Mittellandflüsse und dem Verschwinden der aktiven Flussauen wich die Art in Kiesgruben und andere Abbaugelände aus. Von allen untersuchten Arten war bei ihr der Rückgang mit über 60% am dramatischsten. Wegen der grossen Mobilität der Kreuzkröte, wurde bei erloschenen Vorkommen speziell auch das Umfeld akustisch erkundet. Die Resultate haben aber das höchst beunruhigende Rückgangsbild nicht zu korrigieren vermocht. Offenbar gehen die Sekundärlebensräume in den Kiesgruben durch veränderte Abbautechniken und intensivere Landbeanspruchung auch verloren. Auch der Rückgang der Geburtshelferkröte ist auf den Verlust des Lebensraumes zurückzuführen. Es ist davon auszugehen, dass sich im Perimeter auch Blindschleichen (rückgängig), Fadenmolche (gefährdet, auch auf der Roten Liste verzeichnet) und Feuersalamander (ebenfalls gefährdet und auf der Roten Liste). Der UVB äussert sich jedoch überhaupt nicht zu den Auswirkungen der SWU auf gefährdete Amphibien und Reptilien. Die Abklärungen sind deswegen unvollständig erfolgt. Aufgrund der unvollständigen Abklärung und Erfassung der Amphibien und Reptilien fehlen auch die Grundlagen für die Vornahme einer seriösen Güterabwägung.

b) Ob in der Naturschutzzone heute noch von Zaun- und Mauereidechsen leben, geht aus dem UVB nicht eindeutig hervor (UVB S. 102); dies hätte genau abgeklärt werden müssen.

c) Durch den Südast wird eine im Zonenplan von Hausen als Vernetzungszone mit Baumreihen eingetragene Naturschutzzone teilweise zerstört und überbaut (UVB S. 103 sowie Kulturlandplan Hausen). Eine Erfassung der Flora- und Fauna in der Ver-

---

<sup>28</sup> Rote Liste der gefährdeten Arten der Schweiz, Amphibien, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft BUWAL, Ausgabe 2005, S. 29 ff. (vgl. <http://www.bafu.admin.ch/tiere/07964/07970/index.html?lang=de>, besucht am 16. Dezember 2014).

netzungszone in Hausen fehlt im UVB.

d) Im UVB fehlt ein Vermerk, ob am Waldrand und auf dem Industrieareal eine detaillierte Erfassung von Vögeln, Fledermäusen, Insekten und Wildbienen vorkommen im Rahmen der Projektierung der Südwestumfahrung stattgefunden hat. Es wird bestritten, dass keine Lebensräume von gefährdeten Vögeln, Fledermäusen, Insekten und Wildbienen betroffen oder zerstört werden (UVB S. 104).

e) Der Lebensraum der Naturschutzzone Rütene wurde bei der Biotop-Bilanzierung als Ruderalvegetation mit dem Wert 9 einberechnet. Fälschlicherweise wurden dabei die vorhandenen Gewässer/Feuchtstandorte nicht berücksichtigt, welche gemäss Bericht der Landschaftskommission (LaKo) Brugg 2013 am Nordrand der Rütene-Grube geschaffen wurden. Aus dem Bericht geht ferner hervor, dass die Inventarisierung der bestehenden Naturschutzobjekte noch ausstehend ist (S. 1, 3)<sup>29</sup>. Zudem wurde nur eine Fläche von 5'510m<sup>2</sup> als Biotop erfasst, anstatt die gesamte, rund 1ha grosse Naturschutzzone.

f) Aufgrund der Fehler im Bereich der Naturschutzzone Rütene ist nicht auszuschliessen, dass auch andere Lebensräume mit zu geringen Biotopwerten in die Bilanzierung einbezogen wurden. Die Bilanzierung ist folglich von einem unabhängigen Sachverständigen zu überprüfen und neu vorzunehmen.

g) Entgegen den Ausführungen im UVB S. 118 ist von der Südwestumfahrung ein Naturwaldreservat betroffen. Im Rodungs- und Rodungersatzplan, Situation 1:500, Teil Ost ist deutlich ersichtlich, dass im Bereich des im AGIS eingezeichneten Naturwaldreservats Lothar temporäre und definitive Rodungen vorgenommen werden, welche beide die ökologische Qualität des Waldes mindern. Eine Erfassung und damit eine Beurteilung des drohenden Verlustes der Flora- und Fauna des Naturwaldreservats ‚Lothar‘ wurde jedoch nicht vorgenommen, obwohl aufgrund des deutlich erhöhten Totholzanteils mit Sicherheit auch gefährdete xylobionte Insekten, Amphibien, Reptilien oder Vögel sowie Pflanzen und Pilze gefunden werden dürften.

h) Die Auswirkungen der Südwestumfahrung Brugg auf die Klein- und Wildtiervernetzung wurde im UVB äusserst knapp behandelt (UVB S. 105), obwohl die Strasse auf einer Länge von 1.5km neben bzw. im Waldrand beläuft und damit die Vernetzung des Waldes mit den umliegenden Arealen und indirekt mit der Aare (Nord-

---

<sup>29</sup> vgl. <http://www.stadt-brugg.ch/domains/stadt->

Südvernetzung) unterbindet. Mit der Begründung, die Vernetzung sei aufgrund der vorhandenen Hindernisse bereits stark eingeschränkt, wurde fälschlicherweise darauf verzichtet, genauer zu analysieren, inwieweit das Strassenbauprojekt die Vernetzung noch stärker einschränkt und eine allfällige Sanierung der Klein- und Wildtierkorridore verhindert.

i) Insgesamt sind geschützte bzw. gefährdete Arten und besonders zu schützende Lebensräume gemäss Art. 18 Abs. 1bis NHG ungenügend erfasst und beschrieben. Auch der Bericht Bilanzierung der Biotoptypen reicht nicht aus, um die Beeinträchtigung geschützter Flora und Fauna zu beurteilen; zudem sind in diesem Bericht nicht alle relevanten Lebensräume aufgeführt.

j) Bei der Ersatzmassnahmen fehlen jegliche Angaben über die Zielarten der Massnahmen. Daher bleibt offen, welche Massnahmen den Verlust des Lebensraumes welcher Arten ersetzen sollen.

**Beweis:**

**Gutachten:** Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen zu den ökologischen Auswirkungen der SWU und zur Bilanzierung der Biotope

69 Die vorgesehenen ökologischen Ersatzmassnahmen sind folglich nicht ausreichend und darüber hinaus nicht vollständig gewährleistet, weil:

a) Aufgrund der mangelhaften Ausführungen im UVB nicht beurteilt werden kann, ob die geplanten Ersatzmassnahmen als Lebensraum für die durch die Südwestumfahrung in ihrem Lebensraum beeinträchtigen, geschützten Arten dienen können und ausreichend sind. Dies wird bestritten.

b) Die von der Südwestumfahrung betroffenen und beeinträchtigten bzw. zerstörten Lebensräume wie vorstehend aufgeführt unvollständig erfasst worden sind. Deshalb muss davon ausgegangen werden, dass zusätzliche Ersatzmassnahmen notwendig sind, um die Beeinträchtigungen der Lebensräume zu ersetzen.

c) Die Fläche der neuen Biotope mit  $16'125\text{m}^2$  weniger als halb so gross wie die tangierten Biotope ( $40'205\text{m}^2$ ) ist, weshalb auch bei einem gleich hohen Bilanzwert die ökologisch wertvollen Flächen um 60% abnehmen würden. Das Erfordernis eines „angemessenen Ersatzes“ ist deswegen nicht erfüllt.

d) Die im Bauzonenplan Windisch eingetragene geschützte Hecke nicht bzw. unzureichend ersetzt wird. Zwar ist sie als Biotop im Bestand mit dem Typ Feldgehölz und einer Fläche von 1'380m<sup>2</sup> in die Bilanzierung eingeflossen. Insgesamt sind jedoch 3'430m<sup>2</sup> Feldgehölze durch die Südwestumfahrung Brugg tangiert. Die Ersatzmassnahmen beinhalten jedoch nur eine Feldhecke im Chessler mit einer Fläche von 200m<sup>2</sup> (Bericht Bilanzierung der Biotope). Es werden somit weder die geschützte Hecke noch die Feldgehölze insgesamt angemessen ersetzt.

e) Der geplante Ersatz des Lebensraums der Naturschutzzone Rütene unzureichend ist, da dieser in Biotop-Bilanzierung mit einem zu geringen Bilanzwert versehen wurde.

f) Die als Ersatz für die Naturschutzzonen Aarauerstrasse Brugg, Kiesgrube Rütene und Vernetzungszone Hausen vorgesehenen Ersatzmassnahmen im Rahmen des Strassenbauprojekts sowie der parallel aufliegenden Nutzungsplanungsrevisionen in Brugg und Windisch nicht vollständig durch Landerwerb oder Ausscheidung neuer Naturschutzzonen geschützt sind. Gemäss Planungsbericht Teilrevision Nutzungsplanung „Arbeitszone Rütene“, sollen die Ersatzmassnahme Wildschachen erst im Rahmen der späteren Ortsplanungsrevision RAUM BRUGG WINDISCH umgesetzt werden und die Ersatzmassnahmen in Hausen in Absprache mit der Gemeinde planungsrechtlich gesichert werden. Der Bilanzwert der Biotope im Wildschachen umfasst rund ein Drittel der gesamten Ersatzmassnahmen, jener der Biotope in Hausen einen weiteren Drittel. Somit ist bloss bei rund einem Drittel der Ersatzmassnahmen die Umsetzung ausreichend gewährleistet. Für zwei Drittel besteht überhaupt keine Gewähr für einen Ersatz. Die Gewähr für die Umsetzung wäre allerdings aufgrund des materiellen Koordinationsgebots zwingend auszuweisen.

g) Die Lebensräume im Wald, welche durch das Naturwaldreservat ‚Lothar‘ mit grosser Wahrscheinlichkeit einen hohen ökologischen Wert haben, weder erfasst, noch bewertet wurden. Ersetzt werden im Rahmen der Rodungsbewilligung ausschliesslich der Wald an sich, jedoch nicht die besonderen Lebensräume im Wald. Ein Ersatz der Biotope im Wald und des Naturwaldreservats ‚Lothar‘ fehlt somit vollständig.

h) Als Ersatz für die Zerschneidung entlang des 1.5 km langen Westastes bloss ein Durchgang für Kleintiere vorgesehen ist, was bei weitem nicht ausreichend ist, um die Kleintiervernetzung sicher zu stellen. Wildtierkorridore fehlen sogar vollständig. Es ist somit kein ausreichender Ersatz für die Zerschneidung der Nord-Süd-Vernetzung vor-

gesehen.

**Beweis:**

**Gutachten:** Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen zu den ökologischen Auswirkungen der SWU, zur Bilanzierung der Biotope und zur Bewertung der Ausgleichsmassnahmen

## **8. Fehlende Berücksichtigung des Gewässerschutzes**

### **8.1. Allgemeines**

- 70 a) Das Gewässerschutzgesetz (GSchG; SR 814.20) gilt für alle ober- und unterirdischen Gewässer (Art. 2 GSchG).
- b) Fliessgewässer dürfen nicht überdeckt oder eingedolt werden; die Behörde kann Ausnahmen bewilligen; insbesondere für den Ersatz bestehender Eindolungen und Überdeckungen, sofern eine offene Wasserführung nicht möglich ist (Art. 38 Abs. 1 und Abs. 2 lit. e GSchG).
- c) Gemäss Art. 3 GSchG ist jedermann verpflichtet, alle nach den Umständen gebotene Sorgfalt anzuwenden, um nachteilige Einwirkungen auf die Gewässer zu vermeiden. Die Kantone teilen ihr Gebiet nach der Gefährdung der ober- und der unterirdischen Gewässer in Gewässerschutzbereiche ein (Art. 19 Abs. 1 GSchG). In den besonders gefährdeten Bereichen bedürfen die Erstellung und die Änderung von Bauten und Anlagen sowie Grabungen, Erdbewegungen und ähnliche Arbeiten einer kantonalen Bewilligung, wenn sie die Gewässer gefährden können. Gemäss Art. 29 Abs. 1 lit. a Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.2012) umfassen die besonders gefährdeten Bereiche unter anderem den Gewässerschutzbereich Au zum Schutz nutzbarer unterirdischer Gewässer. Wer in den besonders gefährdeten Bereichen gemäss Art. 29 Abs. 1 GSchV Anlagen erstellt, muss unter anderen eine schützende Materialschicht von mindestens 2 m über dem natürlichen, zehnjährigen Grundwasserspiegel belassen; es dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen (Art. 31 Abs. 1 GSchV i.V.m. Anhang 4 Ziff. 2).

### **8.2. Ausgangslage**

- 71 Das Gebiet der SWU Brugg liegt gemäss Gewässerschutzkarte im Gewässerschutzbereich Au (UVB, S. 54). Teile des Westastes sowie die Verbindungsspanne liegen gemäss Kartierung in einem Gebiet mit geringer Grundwassermächtigkeit. Aus dem UVB ergibt sich, dass der Grundwasserspiegel teilweise nur ca. 2 m unter dem Fahr-

bahnniveau liegt (UVB, S. 57). Unter Berücksichtigung der Konstruktion bzw. des Belagsaufbaus von rund 720 mm kann deswegen ein Abstand von 2 m nicht gewährleistet werden. Bei Hochwasser dürfte der Grundwasserspiegel teilweise über das Fahrbahnniveau ansteigen. An zahlreichen Stellen ist bei Hochwasser der Abstand von 2 m zum Grundwasser nicht mehr gewährleistet. Die Brückenkonstruktion beim Anschluss Hausen liegt unter dem Grundwasserspiegel. Die Schutzvorschrift von Art. 31 GSchV wird folglich mehrfach verletzt.

- 72 Im Bereich des Südastes, unter der geplanten K128, verläuft ein eingedolter Bach/Vorflutkanal (Scherzbarch). Teilweise ist dieser Bach nicht eingedolt (je nach Kartierung). Der UVB müsste sich zwingend mit der Frage auseinandersetzen, was mit dem unter der K128 verlaufenden eingedolten Bach/Vorflutkanal bei Realisierung des Projekts geschehen soll. Bei Planungen und bei Bauvorhaben innerhalb und ausserhalb Bauzonen ist zu beachten, dass eingedolte Gewässer, soweit zumutbar, wieder offen zu legen und nach den Grundsätzen über die Beschaffenheit der Gewässer zu gestalten sind<sup>30</sup>. Da das Strassenbauprojekt eine spätere Offenlegung erschwert oder verhindert, ist es nach den Vorschriften über den Gewässerschutz notwendig, den Bach im Rahmen des vorliegenden Projektes zu öffnen. Im UVB und den anderen öffentlich aufgelegten Unterlagen findet sich keine Begründung, weshalb eine Offenlegung nicht möglich oder zumutbar wäre. Mangels entsprechender Begründung muss davon ausgegangen werden, dass die Öffnung des Baches möglich und zumutbar ist, weswegen diese auch entsprechend vorzunehmen ist. Für den Ersatz einer bestehenden Eindolung ist eine Ausnahmegewilligung der zuständigen Behörde notwendig. Eine solche Bewilligung bzw. ein entsprechendes Gesuch an die zuständige Behörde ist nicht in den Gesuchs- und Projektunterlagen enthalten, weswegen davon ausgegangen werden kann, dass keine Ersatzeindolung vorgesehen ist. Ansonsten wäre mangels begründetem Gesuch an die zuständige Instanz die Koordinationspflicht verletzt (vgl. dazu Rn 94 ff., nachfolgend).
- 73 Soll die Eindolung hingegen weiterhin Bestand haben, so sind gestützt auf Art. 40a Abs. 1 BauG ökologische Ausgleichsmassnahmen vorzusehen.
- 74 Das Strassenprojekt/Sondernutzungsplanung und die Zonenplanänderung können infolge eines unvollständigen UVB, der Verletzung diverser gewässerschutzrechtlichen Bestimmungen und mangelnder Koordination nicht genehmigt bzw. bewilligt werden. Die Bach- und Grundwasserproblematik bedingt ferner eine grössere Anpas-

sung der Pläne und die Prüfung einer alternativen Streckenführung, was nicht ohne Neuauflage des gesamten Projekts möglich ist.

### **9. Ungenügende ökologische Ausgleichsmassnahmen**

- 75 Art. 18b Abs. 1 NHG (Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz; SR 451) hält fest, dass die Kantone für den Schutz und den Unterhalt der Biotope von regionaler und lokaler Bedeutung sorgen. Gemäss Art. 18b Abs. 2 NHG sorgen die Kantone in intensiv genutzten Gebieten inner- und ausserhalb von Siedlungen für ökologischen Ausgleich. Dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten ist durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen entgegenzuwirken (Art. 18 Abs. 1 NHG). Besonders zu schützen sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen (Art. 18 Abs. 1<sup>bis</sup> NHG). Technische Eingriffe sind zu vermeiden (Art. 18 Abs. 1<sup>ter</sup> NHG e contrario). Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichen Schutz für Wiederherstellung oder ansonst für angemessenen Ersatz zu sorgen (Art. 18 Abs. 1<sup>ter</sup> NHG).
- 76 Das BauG wiederholt und präzisiert die Schutzvorschrift in § 40. In § 40a Abs. 1 BauG wird festgehalten, dass die Bauherrschaft für Bauten und Anlagen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt für einen ökologischen Ausgleich sorgt, namentlich für Infrastrukturanlagen, Eindolungen etc.
- 77 In § 95 Abs. 1<sup>bis</sup> BauG AG wird ferner festgehalten, dass bei Strassenprojekten ausserhalb der Bauzone ökologische Ausgleichsmassnahmen im Umfang von 3% der Bausummen vorzusehen sind.
- 78 Der ökologische Ausgleich hat somit kumulativ, nach § 95 Abs. 1bis BauG und § 40a Abs. 1 BauG zu erfolgen.
- 79 Gemäss Botschaft des Regierungsrates vom 7. November 2012 an den Grossen Rat (Botschaft 12.281) betragen die Gesamtbaukosten 46,5 Millionen Franken (S. 23); für

---

<sup>30</sup> Erläuterungen zum Bau- und Nutzungsrecht des Kantons Aargau, Version 3.1, Juni 2012 / Januar 2014, S. 33.

ökologische Ausgleichsmassnahmen seien gemäss Botschaft 0,6 Millionen Franken vorgesehen (S. 28).

- 80 Im Rahmen der SWU Brugg sind gemäss dem UVB (Kapitel 20.7 Ausgleichsmassnahmen, S. 107ff.) und den aufliegenden technischen Berichten und Plänen folgende ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen:
- Aufwertung Süssbach Brugg: 200'000.-;
  - Aufwertung Süssbach Windisch: 50'000.-;
  - Aufwertung Sunnhalde Hausen: 50'000.-;
  - Aufwertung Mülihalde Brugg: 150'000.-;
  - Aufwertung Lindrebe Windisch: 40'000.-; und
  - Amphibienleichsystem Habsburgstrasse: 170'000.-

Die Gesamtkosten des ökologischen Ausgleichs betragen somit 660'000.- Franken.

- 81 Die Aufwertungen des Süssbachs in Windisch und Brugg sind zwar grundsätzlich zu begrüssen, sind aber bereits aufgrund des Hochwasserschutzes oder der ungenügenden Wasserqualität notwendig und können nicht als ökologische Ausgleichsmassnahmen angerechnet werden, weil:

a) Gemäss der Gefahrenkarte Aare Aarau - Brugg am Süssbach in Brugg beim Parkplatz des Spitals / Altersheim eine mittlere Hochwassergefahr (Schwachstelle Br-Su 02 und 03) besteht, welche sich durch die bisher erfolgten Massnahmen nicht beseitigen liess. Als Massnahme wird vorgeschlagen: „Damit dort die lokale Situation verbessert werden kann, soll die Gerinnkapazität vergrössert oder das Gebäude mittels Objektschutzmassnahmen gesichert werden.“<sup>31</sup> Zudem besteht in Brugg ein Schutzdefizit bei der Unterführung Bahnhof (Schwachstelle Br-Su 01), für welche keine Massnahmen vorgeschlagen wurden, und in Windisch bei der Weihermatt (Schwachstelle Wi-Su 01), wo für die Behebung der Schwachstelle eine Erhöhung oder Entfernung der Brücke notwendig wäre.

Die im Rahmen der Südwestumfahrung vorgesehene Aufwertung des Süssbaches ist somit aufgrund des Hochwasserschutzes ohnehin notwendig und kann deswegen

---

<sup>31</sup> Gefahrenkarte Hochwasser Aare Aarau – Brugg, Technischer Bericht und Massnahmenplanung, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, November 2011, [https://www.ag.ch/media/kanton\\_aargau/bvu/dokumente\\_2/umwelt\\_natur\\_landschaft/hochwasserschutz\\_1/gefahrenkarte\\_hochwasser\\_1/gefahrenkartendossiers\\_/aare\\_aarau/Aare\\_Aarau\\_-\\_Brugg\\_Suhrental\\_Technischer\\_Bericht\\_webversion.pdf](https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/umwelt_natur_landschaft/hochwasserschutz_1/gefahrenkarte_hochwasser_1/gefahrenkartendossiers_/aare_aarau/Aare_Aarau_-_Brugg_Suhrental_Technischer_Bericht_webversion.pdf), S. 77 f.

nicht als ökologische Ausgleichsmassnahme angerechnet werden.

b) In einer Untersuchung der Artenzusammensetzung der wirbellosen Kleintiere von 2002-2004 der Süssbach (Windisch) wurden die ökologischen Ziele nicht erreicht. Verantwortlich dafür sei die der Belastung durch die Siedlungsentwässerung und die zeitweise kritisch geringe Wasserführung<sup>32</sup>. Sofern sich diese Probleme seither nicht entschieden geändert haben, sind gemäss Art. 13 Abs. 2 GSchG Massnahmen am Gewässer zur Verbesserung der Wasserqualität (beispielsweise Revitalisierungsmassnahmen) notwendig. Auch aus diesem Grund können die Aufwertungen des Süssbachs nicht als ökologische Ausgleichsmassnahmen angerechnet werden. Sie müssten ja gestützt auf die Gewässerschutzgesetzgebung ohnehin erfolgen (vgl. in diesem Zusammenhang auch die analogen Ausführungen zur Wiederaufforstung einer Deponiezone, Rn 55 ff.).

c) Zudem wird bestritten, dass der Einbau der Pflanztröge in Brugg die ökologische Qualität des Süssbaches verbessern kann. Die Investition von Fr. 200'000.- könnte ökologisch sinnvoller und wirksamer eingesetzt werden.

d) Gemäss den technischen Berichten diene die Süssbachaufwertung zu einem wesentlichen Teil nicht der Ökologie, sondern der Naherholung, weshalb diese Massnahme gemäss Art. 15 NHV<sup>33</sup> nicht als ökologischer Ausgleich angerechnet werden können.

82 Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen sind ferner aus folgenden Gründen unzureichend:

a) Neben den Süssbachaufwertungen ist auch die Sanierung der bestehenden Trockensteinmauer in der im Kulturlandplan eingetragenen Naturschutzzone nicht als ökologischer Ausgleich anrechenbar, da die Sanierung Teil des Unterhalts ist und keinem neuen ökologischen Ausgleich bewirkt. Der Betrag für die Sanierung ist dem Gesamtbetrag der Aufwertung Lindrebe ist deswegen abzuziehen.

b) Bei der Verbindungsspanne wird in Tabelle 20-1 des UVB S. 108 angegeben, dass nur die Hälfte der Kosten für den Strassenbau ausserhalb der Bauzone eingesetzt

---

<sup>32</sup> Wasserqualität im Aaretal, Zusammenfassung der Datenauswertungen - Stand 2004, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Abteilung Raumentwicklung, August 2005, [https://www.ag.ch/media/kanton\\_aargau/bvu/dokumente\\_2/umwelt\\_natur\\_landschaft/umweltinformation\\_1/wasser\\_1/Wasserqualitaet04\\_Aaretal.pdf](https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/umwelt_natur_landschaft/umweltinformation_1/wasser_1/Wasserqualitaet04_Aaretal.pdf).

<sup>33</sup> Verordnung über den Natur- und Heimatschutz; SR 451.1.

werden. Selbst wenn nur die Hälfte der Strassenfläche ausserhalb der Bauzone läge, was bestritten wird, stellt sich die Frage, ob dies auch bloss der Hälfte der Baukosten entspricht. Massgebend sind diesbezüglich die Baukosten und nicht die Flächen. Während nämlich ein wesentlicher Teil des Strassenbaus innerhalb der Bauzone bestehende Strassenabschnitte betrifft, kommt der grösste Teil des Strassenbaus ausserhalb der Bauzone in die wiederaufgefüllte Kiesgrube zu liegen, was höhere Kosten erwarten lässt, wobei letztlich auch § 40a Abs. 1 BauG zu berücksichtigen ist.

c) Zu berücksichtigen ist ferner, dass zur Bausumme auch die Kosten für die Ersatzaufforstungen bzw. Wiederaufforstung der temporären Rodungen hinzuzurechnen sind und auch für den Verlust von Wald Ausgleichszahlungen zu budgetieren sind (die in casu fehlen). Die ohnehin zu tief angesetzten Baukosten müssen also um diese Beträge erhöht werden. Selbst wenn alle vorgesehenen Ausgleichsmassnahmen angerechnet werden könnten (was bestritten wird) wären sie zu tief.

d) In den Projektunterlagen fehlen Ausführungen zur Art des Unterhalts, zur Zuständigkeit und zu den Kosten des Unterhalts, womit die Auflage 17 aus der Stellungnahme der kantonalen Umweltfachstelle nicht erfüllt ist. Die SWU ist nicht umweltverträglich, da nicht alle Auflagen aus dem Kapitel III umgesetzt sind (vgl. Stellungnahme der Abteilung Umwelt vom 13. Juni 2014, S. 2 und 13 f.).

- 83 Der ökologische Ausgleich im Sinne von Art. 18 Abs. 2 NHG bezweckt insbesondere auch, isolierte Biotop miteinander zu verbinden (Art. 15 Abs. 1 NHV). Gerade dieses entscheidende Ziel wird durch die vorgesehenen Massnahmen gar nicht erreicht, weil eine genügende Vernetzung infolge der Isolierung von Biotopen fehlt.
- 84 Bestritten wird ferner, dass die Baukosten angesichts der zu erwartenden Teuerung lediglich 46.5 Millionen Franken betragen sollen. Falls diese Summe jedoch wider Erwarten zutreffend sein sollte, so würden 3% dieser Summe 1.4 Millionen Franken ausmachen. Dabei ist bei einem Grossprojekt wie das vorliegende derjenige Teil der Kosten massgebend, welcher für den Bau der die Landschaft beeinträchtigenden Abschnitte aufgewendet wird<sup>34</sup>. Da in casu das ganze Projekt - in all seinen Facetten - die Landschaft erheblich beeinträchtigt, sind die Gesamtkosten für die Berechnung der ökologischen Ausgleichsmassnahmen heranzuziehen. Weil sowohl § 95 Abs. 1 bis BauG als auch § 40a Abs. 1 BauG kumulativ zu berücksichtigen sind und die bisher vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmassnahmen völlig unzureichend sind, ist

mindesten eine Summe von 1.4 Millionen Franken für ökologische Ausgleichsmassnahmen einzusetzen, falls das Strassenprojekt wider Erwarten genehmigt und realisiert werden könnte.

#### **10. Unzulässige Aufhebung von Fusswegverbindungen; fehlende Radverbindungen**

- 85 Im Zusammenhang mit dem Projekt werden verschiedenen Fusswegverbindungen aufgehoben; teilweise temporär, teilweise dauernd. Die Projektunterlagen und der UVB weisen nicht genau aus, welche Fusswegverbindungen aufgehoben werden. Mangels genauer Angaben in den Unterlagen wird gerügt, dass bestehende Fusswegverbindungen in unzulässiger Weise aufgehoben werden. Das Fusswegnetz ist im Rahmen eines Augenscheins zu begehen.

##### ***Beweis:***

***Augenschein:*** Begehung der Fuss- und Wanderwege vor Ort

- 86 Gemäss Art. 7 Abs. 1 FWG ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen, wenn die in den Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder Teile davon aufgehoben werden müssen. Art. 7 Abs. 2 FWG hält weiter fest, dass insbesondere Fuss- und Wanderwege zu ersetzen sind, die
- a. nicht mehr frei begehbar sind;
  - b. abgegraben, zugedeckt oder sonstwie unterbrochen werden;
  - c. auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden;
  - d. auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für die Fussgänger ungeeignet sind.
- 87 Gemäss UVB (UVB, Ziff. 12.2, Randtitel: Erschliessung, S. 49) ist der Habsburgerwald zweifellos ein wichtiges Naherholungsgebiet für die umliegenden Gemeinden. Für Fussgänger sei es insbesondere durch den Zugang durch das Industrieareal und über den Waldsporn bei Chessler zu erreichen. Weiter, auf Seite 50 bzw. S. 51 des UVB (UVB, Ziff. 12.3, Randtitel: Erschliessung, S. 50 bzw. 12.4, Randtitel: Erschliessung, S. 51), wird ausgeführt, dass die Wegverbindung durch das Industrieareal und über den Waldsporn bei Chessler während der Bau- und in der Betriebsphase aufge-

---

<sup>34</sup> Andreas BAUMANN / Ralph VAN DEN BERGH / Martin GOSSWEILER et. al. [Hrsg. ], Kommentar zum Baugesetz des Kantons Aargau, Stämpfli Verlag AG, Bern 2013, GOSSWEILER, N 14 zu § 95 BauG.

hoben wird. Die Gewährung eines Ersatzweges wird mit keinem Wort erwähnt. Es fehlen diesbezüglich Angaben im UVB. Ein Ersatz wäre aber gestützt auf Art. 7 FWG zwingend vorzusehen. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang – wie der UVB selbst ausführt – zu beachten, dass der Habsburgerwald als regional bedeutendes Naherholungsgebiet für Fussgänger aus dem Bodenacher in Brugg vor allem durch diesen Weg (ausgeschildert als 'Helsana Trail') erreichbar ist. Da die Vorschriften von Art. 7 FWG zwingenden Charakters sind, ist die Vorlage ohne die Gewährung eines angemessenen Ersatzes nicht zu bewilligen. In den aufgelegten Akten fehlen zudem die für die Aufhebungen von Fusswegen nötigen Gesuche bzw. Zusicherungen der funktional zuständigen Behörden.

- 88 Mit keinem Wort wird im UVB die Aufhebung des Fusswegs beim Bahnübergangs Hunziker erwähnt. Dieser stellt ebenfalls eine Fusswegverbindung im Sinne von Art. 7 FWG. Der Bahnübergang ist zusammen mit dem Helsana-Trail, der ebenfalls aufgehoben werden soll, notwendig, um überhaupt auf den Weg durch das Industriegebiet und den Waldsporn beim Chessler zu gelangen. Gemäss Ausdruck von der Homepage des Kantons Aargau wird für Fussgänger im Bereich der Kreiselanlage Brugg West eine Verbindung vom Naherholungsgebiet zum Waldwegnetz erstellt. Im Technischen Bericht, K128 Neubau Westast, S. 9, wird der Ersatz beschrieben. Es sei die Erstellung eines neuen Waldweges geplant. Was jedoch nicht erwähnt wird ist, dass die beschriebene Ersatzroute über den Kreisel Brugg West einen Umweg für den Zugang zum Wald von rund 750m bedingt (siehe beigelegten Übersichtsplan mit Einzeichnungen und Berechnungen). Somit kann es sich nicht um einen gleichwertigen Ersatz im Sinne der Fuss- und Wanderwegegesetzgebung handeln. Zudem ist festzuhalten, dass der Eingriff in den Wald, welcher besonders zu schützen ist, durch die Erstellung eines Waldweges nicht verhältnismässig ist. Zudem fehlen wie oben bereits ausgeführt die entsprechenden behördlichen Bewilligungen.

**Beweis:**

<b>Urkunden:</b>	Ausdruck von der Homepage des Kantons betreffend Projektbeschrieb (besucht am 15. Dezember 2014)	Bel. 14
	Übersichtsplan Projekt (mit Einzeichnungen und Berechnungen der Fuss- bzw. Wanderwege)	Bel. 15

- 89 Gemäss UVB (UVB, Ziff. 12.3, Randtitel: Wanderwege, S. 50) wird der nördliche Teil des Reitweges umgestaltet und während der Bauphase ein Provisorium vorgesehen. Jedoch sind die Berichtersteller bzw. die Projektanten in der Erklärungspflicht, inwiefern es sich um einen gleichwertigen Ersatz im Sinne von Art. 7 FWG handelt. Insbe-

sondere ist der provisorische Wanderweg zu bezeichnen und die Gleichwertigkeit zu begründen.

- 90 Gemäss Art. 3 Abs. 3 lit. c RPG sollen Radwege erhalten werden. Gemäss UVB (UVB, Ziff. 12.3, Randtitel: Radwege, S. 50) wird die kantonale Radroute beim Kreisel Brugg West von den Bauarbeiten betroffen. Es fehlen Angaben betreffend einen provisorischen Ersatz. Dieser muss aber zwingend gewährleistet werden, denn das kantonale Radroutennetz wird gemäss Richtplan-Teilkarte M 4.1 festgesetzt und muss so erhalten werden. Vorübergehende Aufhebungen bedürfen der Ausnahmegewilligung und der Gewährleistung eines Provisoriums.
- 91 Bemängelt wird in diesem Zusammenhang ferner, dass die SWU keinen von der Strasse getrennten Radweg vorsieht, obwohl teilweise hohe Ausserortsgeschwindigkeiten (80 km/h) erlaubt sein sollen, welche die Benutzung des Strassenfläche verunmöglicht, insbesondere wenn es sich um Kinder handelt.

#### **11. Fehlende flankierende Massnahmen**

- 92 Die SWU beinhaltet überhaupt keine flankierenden Verkehrsmassnahmen. Die Zielerreichung ist aber (wenn überhaupt; diese wird ja gerade bestritten) nur möglich, wenn auch entsprechende flankierende Massnahmen ergriffen werden. So liegt es auf der Hand, dass eine Verkehrsabnahme um 100% auf der Unterwerkstrasse nur erfolgen kann, wenn diese Strasse vollständig aufgehoben wird. Das Ziel könne allenfalls annähernd erreicht werden, wenn flankierende Massnahmen wie Fahrverbot, Sperrung, Einbahnstrasse, Geschwindigkeitsreduktion etc. ergriffen werden würden. Solche Massnahmen sind aber nicht vorgesehen.
- 93 Dasselbe gilt für die Habsburgerstrasse und die Reutenenstrasse etc. Auch auf diesen und allenfalls weiteren umfahrenen Strassen müssen flankierend siedlungsverträgliche Aufwertungen ergriffen werden (Sperrungen). Ferner wären im Zentrum (Bahnhofplatz etc.) bauliche und verkehrsorganisatorische Massnahmen notwendig (Verkehrsmanagement Brugg-Windisch), um sicherzustellen, dass ein allfälliger Durchgangsverkehr (bestritten) die neue SWU verwendet und das Zentrum meidet. Auch solche Massnahmen fehlen.

#### **12. Mangelnde Koordination**

- 94 Aus Art. 25a Raumplanungsgesetz (RPG; SR 700) ergibt sich die Pflicht zur Koordination: Erfordert die Errichtung oder die Änderung einer Baute oder Anlage Verfügungen

mehrerer Behörden, so ist eine Behörde zu bezeichnen, die für ausreichende Koordination sorgt (Art. 25a Abs. 1 RPG). Dabei sind alle Gesuchsunterlagen gemeinsam aufzulegen (Publikation und öffentliche Auflage), umfassende Stellungnahmen einzuholen und die darauf abgestützten Verfügungen sind gemeinsam und gleichzeitig zu eröffnen (Art. 25a Abs. 2 lit b, c und d RPG). Die Verfügungen dürfen keine Widersprüche enthalten und die Grundsätze sind auf das Nutzungsplanverfahren sinngemäss anwendbar (Art. 25a Abs. 3 und 4 RPG). Diese bundesrechtlichen Vorgaben müssen auch für die Sondernutzungsplanung berücksichtigt werden.

- 95 Auch aus der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) ergibt sich, dass bei der Verwirklichung von Projekten, welche eine Rodungsbewilligung nach Waldgesetz voraussetzen, die zuständige Behörde (Departement Bau, Verkehr und Umwelt) der Bewilligungsbehörde alle nötigen Unterlagen zu stellt, sie zur Stellungnahme auffordert und diese an die Umweltschutzfachstelle weiterleitet (Art. 21 Abs. 1 lit. a UVPV; Koordination mit anderen Bewilligungen).
- 96 Das Koordinationsgebot dient der Einheit und Widerspruchsfreiheit der Rechtsordnung (BGE 117 Ib 35, E. 3e, S. 39, Autobahnzusammenschluss Kloten). Das Bundesgericht hatte sich im Fall Samnaun ausführlich mit der materiellen Koordination auseinandergesetzt und bereits 1991 unmissverständlich festgehalten: „Der Lebensraum ist eine Einheit. Deshalb sind die ihn betreffenden Regelungen koordiniert anzuwenden (...). Sind für die Verwirklichung eines Projekts verschiedene materiellrechtliche Vorschriften anzuwenden und besteht zwischen diesen Vorschriften ein derart enger Sachzusammenhang, dass sie nicht getrennt und unabhängig von einander angewendet werden dürfen, so muss die Rechtsanwendung von Verfassungs- und Bundesrechts wegen materiell koordiniert werden (...). Es gilt Lösungen zu finden, bei denen alle Regelungen möglichst gleichzeitig und vollumfänglich zum Zuge kommen und das Ergebnis gesamthaft sinnvoll ist“ (BGE 117 Ib 28, E. 2 mit weiteren Verweisen).
- 97 Im vorliegenden Fall fehlen:
- eine Ausnahmegewilligung für die Entfernung der Hecken, für die Aufhebung einer Naturschutzzone (Naurwaldresservat Lothar), für die Eindolung von Gewässern und für die Aufhebung von Fuss- und Wanderwege bzw. entsprechende Gesuche;

- der Nachweis, dass die Voraussetzungen für Erteilung von Ausnahmegenehmigungen und Ersatz erfüllt sind;
- eine Erwähnung der entsprechenden Problematik im UVB;
- eine Stellungnahme der zuständigen Behörden;
- eine formelle und materielle Koordination im Auflage- und Genehmigungsverfahren.

98 Die Projektbewilligung, der Sondernutzungsplan (Strassenprojekt) und die Zonenplanänderungen können deswegen nicht erteilt bzw. bewilligt werden. Das Projekt muss mit Blick auf das Gebot der formellen und materiellen Koordination gesamthaft neu aufgelegt werden. Denn das Koordinationsgebot bezweckt auch, die Staffelung der Verfahren und damit die Wiederholung von Einsprache- und Rechtsmittelverfahren zu inhaltlich gleichartigen Streitpunkten (Waldrodung – Heckenrodung) zu vermeiden. Der Instanzenzug soll nicht mehrmals durchlaufen werden müssen und es ist deswegen sicherzustellen, dass die Parteirechte der Einsprache- und Rechtsmittelbefugten und sonstigen Verfahrensbeteiligten nicht beschränkt werden. Nur so könne gewährleistet werden, dass die verschiedenen koordinationspflichtigen Entscheide in einem Rechtsmittelverfahren angefochten werden können (Entscheid des Bundesgerichts „Fischbach“ vom 4. Februar 2014, BGer 1C\_236/2013, E. 3.1).

### **13. Schlussbemerkungen**

- 99 Das Projekt SWU erweist sich insgesamt als unausgereift. Gerügt werden insbesondere:
- mangelhafte Analyse der Ausgangslage;
  - unzureichende Herleitung der Verkehrsprognosen (DTV);
  - fehlende Abwägung der involvierten öffentlichen Interessen;
  - mangelnde Erforderlichkeit der SWU in Bezug auf die Zielsetzungen;
  - fehlende Eignung der SWU in Bezug auf die Zielsetzungen;
  - fehlende Prüfung der Alternativen;
  - Unangemessenheit des Projekts (fehlende Interessenabwägung, mangelnde Verhältnismässigkeit im engeren Sinne);
  - fehlende Richtplaneintragungen;
  - Verletzung der Grundprinzipien der Raumplanung;
  - Verletzung des Koordinationsgebotes;
  - fehlende Anpassung der BNO Hausen und mangelnde Koordination;
  - unzulässige Eindolung von Gewässern;
  - unzulässige Tangierung wertvoller Fruchfolgeflächen;
  - Existenz irreführender und teilweise falscher Angaben im UVB und in den Akten;

- Mangelnde Voraussetzungen für die Erteilung einer Rodungsbewilligung;
- Unzulässige Entfernung geschützter Hecken;
- Ungenaue und teilweise falsche Erstellung der Auswirkungen auf die Umwelt;
- Ungenaue Bilanzierung der Biotope und ungenügende Ersatzmassnahmen;
- fehlerhafte Berechnung der ökologischen Auswirkungen;
- ungenügende ökologische Ausgleichsmassnahmen (qualitativ und quantitativ);
- unzulässige Vermischung mit anderen Projekten (Aufwertung Süssbach, Aufforstung Deponiezone);
- Fehlen von flankierenden Massnahmen;
- unzulässige Aufhebung von Fuss- Wander-, und Radwegen.

100 Ich ersuche Sie deswegen, sehr geehrte Damen und Herren, die vorliegende Einwendung im Sinne der eingangs gestellten Anträge gutzuheissen.

Freundliche Grüsse

Sandor Horvath, Rechtsanwalt

**Kopie an:**

- VCS AG
- VCS CH
- WWF AG
- WWF CH
- BirdLife AG
- SVS/BirdLife CH

**Beilagen gemäss Beweismittelverzeichnis**

## IV BEWEISMITTELVERZEICHNIS

### 1. URKUNDEN

Nr.	Beleg
Bel. 01	Vollmacht VCS Schweiz
Bel. 02	Vollmacht WWF Schweiz
Bel. 03	Vollmacht SVS/BirdLife Schweiz
Bel. 04	Vollmacht VCS Aargau
Bel. 05	Vollmacht WWF Aargau
Bel. 06	Vollmacht BirdLife Aargau
Bel. 07	Ausdruck Internetseite Stadt Brugg betreffend öffentliche Auflage der Nutzungsplanänderungen, besucht am 10. Dezember 2014
Bel. 08	Agglomerationsprogramme Aargau-Ost; Prüfbericht des Bundes
Bel. 09	Ausdruck Übersichtskarte betreffend Naturschutzreservat Lothar
Bel. 10	Ausdruck Auszug Richtplan des Kantons Aargau, Kulturlandplan
Bel. 11	Kataster der belastetsten Standorte, Deponie Bärengaben
Bel. 12	Übersichtsplan Deponie Bärengaben
Bel. 13	Foliensatz zur SWU Brugg, S. 1 und 45
Bel. 14	Ausdruck von der Homepage des Kantons betreffend Projektbeschrieb (besucht am 15. Dezember 2014)
Bel. 15	Übersichtsplan Projekt (mit Einzeichnungen und Berechnungen der Fuss- bzw. Wanderwege)

### 2. GUTACHTEN

- 1) Unabhängiges Verkehrsgutachten zur Verkehrsabnahme- und Zunahme mit/ohne SWU
- 2) Unabhängiges raumplanerisches und verkehrstechnisches Gutachten zur Gesamtentwicklung Brugg/Windisch
- 3) Machbarkeitsstudien/Projektstudien zu den verkehrstechnischen und verkehrsorganisatorischen Alternativen (Verkehrsmanagement ohne neue Strassen)
- 4) Machbarkeitsstudien/Projektstudien zu den baulichen Alternativen gemäss Begründung
- 5) Unabhängiges Gutachten eines Sachverständigen betreffend Tangierung von Fruchtfolgeflächen
- 7) Unabhängiges Gutachten eines Sachverständigen zu den ökologischen Auswirkungen der SWU und zur Bilanzierung der Biotope
- 8) Unabhängiges Gutachten eines Sachverständigen zu den ökologischen Auswirkungen der SWU, zur Bilanzierung der Biotope und zur Bewertung der Ausgleichsmassnahmen

### 3. AUGENSCH EIN

- 1) Augenschein als generelle Beweisofferte
- 2) Begehung der Fuss- und Wanderwege vor Ort