

„Umfahrung“ Mellingen

15. Mai 2011

NEIN



⇒ unwirksam

⇒ zerstört Natur
und Kulturland

⇒ **36** Millionen
sind zuviel

Bauernverband Aargau • Pro Natura Aargau • WWF Aargau
Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Aargau

Überparteiliches Komitee gegen Kulturlandzerstörung und Steuergeld-
verschleuderung in Mellingen • Bye Bye Abschnitt2

„Umfahrung“ Mellingen **NEIN!**

Unbestritten: Das Städtchen Mellingen muss vom Durchgangsverkehr befreit werden. **Aber nicht mit dieser unwirksamen und schädlichen „Umfahrung“!** Wir sagen Nein zur „Umfahrung“ Mellingen, und insbesondere zum unnötigen Abschnitt 2! Das sind unsere Gründe:

Umfahrung entlastet Mellingen nicht!

Heute fahren jeden Tag rund 15'000 Fahrzeuge durch das Städtchen Mellingen. Nach dem Bau der Umfahrung wären es laut dem offiziellen Verkehrsgutachten immer noch 14'000! Die Umfahrung funktioniert nicht, weil sie viel zu weit vom Städtchen entfernt ist. Zudem sind keine wirksamen flankierenden Massnahmen verbindlich vorgesehen.

Abschnitt 2: Schädlich und unnötig!

Abschnitt 2 hat mit einer Umfahrung des Städtchens nichts zu tun. Er dient nur dazu, neue Baugebiete und ein geplantes Einkaufszentrum zu erschliessen. Dadurch fördert vor allem der Abschnitt 2 die Zersiedelung und verursacht Mehrverkehr. Der unnötige und besonders schädliche Abschnitt 2 darf auf keinen Fall gebaut werden.

Kulturland-Vernichtung!

Die Umfahrung vernichtet 5 Hektaren wertvolles Kulturland. Allein der Abschnitt 2 braucht rund 3 Hektaren. Gerade im Aargau ist Kulturland knapp. Es geht nicht, für eine unwirksame Umfahrung so viel Land zu verbrauchen, und schon gar nicht für den unnötigen Abschnitt 2!

Landschafts-Zerstörung!

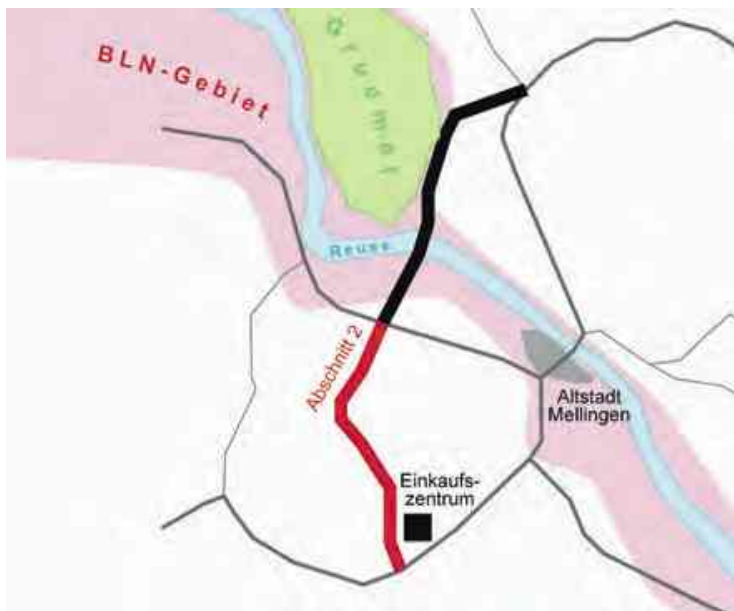
Das Reusstal ist ein BLN-Gebiet (Bundesinventar für Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung). Es gehört also zu den wertvollsten Landschaften der Schweiz. Eine Strasse quer durch ein BLN-Gebiet zu bauen widerspricht den Zielsetzungen der Bundesgesetzgebung!

Zu viele offene Fragen!

Darf wegen dem BLN-Gebiet diese Umfahrung überhaupt gebaut werden? Wenn ja, mit welchen Auflagen? Wie steht es mit dem Grundwasserschutz? Wie mit dem Hochwasserschutz? Diese und andere Fragen wurden nicht abgeklärt.

Kosten/Nutzen-Verhältnis zu schlecht!

36 Mio. Franken für eine unwirksame, schädliche und zum Teil unnötige „Umfahrung“ sind zu viel. Und das ist erst der Anfang! Denn wegen den vielen offenen Fragen wird es am Schluss garantiert teurer. Dieses Geld kann andernorts besser eingesetzt werden! Auch der Bund hat es abgelehnt, diese „Umfahrung“ mitzufinanzieren: Das Kosten/Nutzen-Verhältnis sei zu schlecht.



Stimmen Sie **NEIN** zu dieser untauglichen und schädlichen „Umfahrung“ und sorgen Sie damit für ein besseres Projekt: Ohne Abschnitt 2, verträglicher für Landschaft und Kulturland und mit wirksamen Massnahmen zur Verkehrsentslastung!

www.u-m.ch

Spenden: Raiffeisenbank, 5507 Mellingen, CH97 8070 4000 0068 3449 2, Bye Bye Abschnitt 2

Medienkonferenz Mellingen, 26. März 2011

TITELBLATT: KAMPAGNENFLYER

1 – DAS ÜBERPARTEILICHE KOMITEE „UMFAHRUNG“ MELLINGEN NEIN	2
Co-Präsidium	2
Unterstützende Verbände	2
Website	2
2 - REFERATE	3
Die „Umfahrung“ ist keine Entlastungsmassnahme!	3
Schaden an Natur, Landschaft und Erholungsraum durch die Umfahrung Mellingen	4
Die Umfahrung ist verkehrstechnisch unsinnig!	5
Das Kosten/Nutzenverhältnis ist ungenügend!	7
Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten	8
Der Kulturlandverlust ist unverhältnismässig	9
3 - ANHÄNGE	10
Anhang 1 - Auszug aus dem kantonalen Verkehrsgutachten	10
Anhang 2 - Liste der angedachten flankierenden Massnahmen	10
Anhang 3 - Fehlende Verbindlichkeit der flankierenden Massnahmen (Auszug Votum RR Beyeler)	11
Anhang 4 - Verlauf des BLN-Gebiets in der Region Mellingen	12
Anhang 5 - Schutzstatus der BLN-Gebiete (Art. 6 NHG)	12
Anhang 6 - Verkehrsflüsse in Mellingen	13
Anhang 7 - Foto Hochwasser 2005	13
Anhang 8 - Überführung Büblikerweg mit Damm	14
Anhang 9 - Damm in geschwungener Form	14
Anhang 10 - Idee Querung Büblikerweg à Niveau (Auszug regierungsrätliche Botschaft)	15
Anhang 11 - Rückstufung Umfahrung Mellingen von Priorität A nach C (Auszug Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Aargau Ost)	15

1 – Das überparteiliche Komitee „Umfahrung“ Mellingen Nein

Co-Präsidium

Cafilisch Jürg, Grossrat SP, Baden
Christen Martin, Grossrat SP, Turgi
Flach Beat, Grossrat Grünliberale, Auenstein
Haller Christine, Grossrätin Grünliberale, Reinach
Dr. Jenny Johannes, FDP, Geschäftsführer Pro Natura Aargau, Baden
Kech Ruth, Bye Bye Abschnitt 2, Wohlenschwil
Richner Sämi, Grossrat, EVP, Auenstein
Sigrist Charles, Bye Bye Abschnitt 2, Wohlenschwil
Vogler Paul, Bye Bye Abschnitt 2, Mellingen
Wittwer Hansjörg, Grossrat, Grüne, Aarau

Unterstützende Verbände

Das Referendum wird von folgenden Verbänden unterstützt (Stand 25. März 2011):

- Bauernverband Aargau
- Pro Natura Aargau
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Aargau
- WWF Aargau

Website

Weitere Informationen finden Sie unter www.umfahrung-mellingen.ch

2 - Referate

Die „Umfahrung“ ist keine Entlastungsmassnahme!

Klar: Die Situation in Mellingen ist unhaltbar, es muss etwas geschehen.

Die Umfahrung wurde den Mellingern als Entlastung verkauft, und Regierungsrat Beyeler und der Mellingener Gemeinderat haben mit vielen Versprechen und tollen Zahlen operiert. Selbst der VCS hat daran lange Zeit geglaubt – bis wir die Zahlen aus dem Verkehrsgutachten angeschaut haben: Dort sieht man, dass die Umfahrung Mellingen gar nicht entlastet: Die Umfahrung allein würde nur zu einer Reduktion um 1000 Fahrzeuge führen (vgl. Auszug aus dem kantonalen Verkehrsgutachten im Anhang 1). Was wenn schon wirksam wäre, sind die „flankierenden Massnahmen“ (siehe separate Liste im Anhang 2). Für die Entlastung braucht es also nicht in erster Linie die Umfahrung, sondern die „flankierenden Massnahmen“. Das sind also eigentlich eher die Hauptmassnahmen.

Wie steht es nun mit diesen flankierenden Massnahmen, werden diese gebaut? Das steht noch in den Sternen! Denn mit der Kreditbewilligung sind diese noch überhaupt nicht gebaut. Sie müssen noch zweimal aufgelegt werden, und es sind Einsprachen bis vor das Bundesgericht möglich. Und man muss nicht Prophet sein, um vorauszusehen, dass es gegen jede Massnahme, die wirksam und dann halt auch etwas einschneidend wäre, Einsprachen geben wird. Was übrig bleibt, ist sicher kein wirksames Massnahmenbündel mehr!

Hinzu kommt noch, dass gerade die Massnahmen am entscheidenden Ort, nämlich diejenigen im Städtchen selber, ganz den Mellingern überlassen werden sollen. Zitat Beyeler: „Es ist nicht Aufgabe des Kantons zu sagen, wie der Verkehr geregelt werden soll, sondern Aufgabe der Stadt (...). Ich bitte Sie, keine restriktiven kantonalen Vorgaben zu erlassen, wie sie beispielsweise in Bremgarten durchgesetzt wurden. (...) Solche Regelungen müssen flexibel sein und wir sollten es wirklich den Mellingern überlassen, wie sie das haben wollen“ (vgl. Anhang 3).

Aus diesem Zitat sieht man auch, dass der Kanton einen völligen Unwillen an den Tag legt, einen substantiellen Beitrag zu leisten, dass die flankierenden Massnahmen wirklich umgesetzt werden.

Zusammengefasst: Die Umfahrung als Entlastungsmassnahme zu verkaufen, ist schlicht ein Etikettenschwindel!

*Jürg Caflisch
Grossrat SP und Vorstand VCS Aargau
Kontakt: 079 402 63 69*

Schaden an Natur, Landschaft und Erholungsraum durch die Umfahrung Mellingen

Pro Natura Aargau sucht das Sowohl–als–auch, das Miteinander und nicht das Gegeneinander. Von diesem Grundsatz lässt sie sich auch bei der Umfahrung Mellingen leiten. Das Bedürfnis nach der Entlastung der Altstadt von Mellingen ist unbestritten. Auch die Ungeduld nach so langem Leiden ist verständlich. Das Projekt wie es heute aussieht, ist jedoch ein Frontalangriff auf Natur und Landschaft und entsprechend wehrt sich Pro Natura Aargau für ein Umdenken, eine Beschränkung auf das Nötige: die Schonung von Natur und Landschaft.

Sich erholen, wo es schön ist!

Durch die Umfahrung wird der Erholungswert der vielleicht wichtigsten Spazierwege der Mellinger zerstört.

Geschützt, weil besonders wertvoll!

Die Strasse führt durch eine Landschaft von nationaler Bedeutung und durch das Reussuferschutzdekret (Vgl Anhänge 4 und 5). In unmittelbarer Umgebung liegt das Ägelmoos, ein Amphibienlaichgebiet von ebenfalls nationaler Bedeutung. In der Bau und Nutzungsordnung sind weitere Objekte geschützt.

Lebendige Landschaft kann man nicht einfach ersetzen!

Ein Beispiel: Der Schwemmfächer des Mülibaches in die Reuss ist ein Naturschauspiel. Der Mülibach bringt Geschiebe, die Reuss nimmt es mit sich. Je nach Wasserführung der beiden Gewässer dominiert das eine oder das andere. Mal ist der Mülibach stärker und schüttet ein Delta in die Reuss, mal reisst ihn die Reuss fort und schafft einen Prallhang und bildet mit dem Kies die Laichgründe für die seltenen Äschen. Der Ökoausgleich sieht stattdessen eine künstliche Uferabsenkung vor!

Landschaft „lesen“:

Noch heute verraten Gräben, Bäche und vernässte Flächen im Gebiet des Abschnitts 2, dass sich hier eine Auenlandschaft ausdehnte. Diese Spuren der Dynamik des Wassers, welches der Landschaft den Stempel aufdrückte und die Auenböden so fruchtbar machte, sind als Geotop in der Landschaft ablesbar. Eigentlich – und in jeder andern Situation – wäre dies eine Landschaftsschutzzone. Nur hat dies die geplante Umfahrung verhindert.

„Iceage“

Unterhalb der neuen Brücke beginnt die Endmoräne des Reussgletschers, durch die sich die Reuss gefressen hat. Der räumliche Zusammenhang zwischen Zungenbecken (wo der Gletscher lag) und der Endmoräne (wo er stirnte), wird durch die Strasse zerschnitten.

Die Landschaft ist keine „Restmülldeponie“

Die unüberbauten Flächen in unserer Landschaft, wie die zwischen Mellingen und Büblikon, sind das Rückgrat der Naherholung und nicht einfach aufgespart worden, um darauf Luxusinfrastrukturbauten zu realisieren.

Die „anderen Leidtragenden“

Unmittelbar bedroht sind Laubfrosch, Wasserfledermaus, Schlingnatter, Ringelnatter und der Biber, welcher bei der Nutzung der Gewässer der Umgebung die Strasse quert. Aufwertungen für diese Arten sind richtig und wichtig. Doch dazu braucht es dieses überrissene Projekt nicht.

*Johannes Jenny
Geschäftsführer Pro Natura Aargau
Kontakt: 079 237 03 75*

Die Umfahrung ist verkehrstechnisch unsinnig!

Die „Umfahrung“ Mellingen, über die wir am 15. Mai abstimmen, ist eigentlich gar keine Umfahrung. Es sind einfach zwei zusätzliche Strassen. Die eine, die eigentliche Umfahrung der Altstadt, würde durchaus Sinn machen, wenn die Altstadt tatsächlich damit entlastet würde. Die zweite Strasse jedoch, die als Abschnitt 2 bezeichnet wird, macht keinen Sinn. Wer sich die heutigen Verkehrsflüsse anschaut, stellt fest, dass wir von einem sehr hohen Anteil an Ziel-Quellverkehr ausgehen müssen, den man mit dem zweiten Abschnitt nicht um bewohntes Gebiet herum- sondern geradezu hineinführt. Wenn der zweite Abschnitt tatsächlich gebaut würde, würde der Grossteil des Verkehrs allenfalls zu einem Umweg gezwungen. Insbesondere der grösste Verkehrsfluss auf der Achse Fislisbach-Nesselbach würde durch ein Wohngebiet geführt. Auch der Verkehr auf der Achse Fislisbach-Mägenwil würde Wohngebiete belasten. Nicht nur Büblikon, sondern auch Wohlenschwil und sogar Mägenwil wären davon betroffen. Wie fragwürdig der Abschnitt 2 ist, zeigt sich auch anhand der zukünftig vorgesehenen Hauptstrassenführung nordwestlich dieses Gebietes. Dann nämlich, wenn man die Richtplanfestsetzung der Umfahrung Mägenwil in die Verkehrsflüsse mit einbezieht. Die Hauptachsen würden dannzumal nochmals in nordöstlicher Richtung kanalisiert, was dazu führt, dass die direkte Verbindung Nord-Süd unnötig wird. Das Fazit kann also nur lauten: Ihr sollt keine Strassen säen!

*Beat Flach
Grossrat Grünliberale
Kontakt: 079 402 91 12*

Ungelöstes Problem – Querung Büblikeweg

Wir stehen unmittelbar beim grössten ungelösten Problem der Umfahrung Mellingen, der Querung Büblikeweg-Umfahrung Mellingen Abschnitt 2. Diese Verbindung zwischen Wohlenschwil und Mellingen ist ausserordentlich wichtig, denn die beiden Gemeinden haben einen Schulverbund. Hier ist der Grundwasserspiegel ca. 60 cm unter der Erde, und wir befinden uns in einem Feuchtgebiet (vgl. Foto vom Hochwasser 2005 im Anhang 7).

- a) Ursprünglich wollte man hier eine Unterführung bauen. Das hat man verworfen, da es bautechnisch zu schwierig wäre oder die Kosten völlig aus dem Ruder gelaufen wären.
- b) Dann kam man auf die Idee, einen Damm als Überführung zu bauen. Doch wenn dieser gesetzeskonform (behindertengerecht) und landwirtschafts-fahrzeugtauglich ausgeführt werden soll, nimmt er immense Formen an, so dass auch diese Lösung verworfen wurde (vgl. Anhang 8).
- c) Schliesslich kam man auf eine V Form. Doch diese ist nicht landwirtschafts-fahrzeugtauglich (vgl. Anhang 9).
- d) Schlussendlich findet man in der Botschaft des Regierungsrates zu Mellingen einen winzigen Hinweis, ähnlich dem Kleingedruckten in einer Versicherungspolice: "... oder Querung à Niveau mit Fahrbahnmittelinsel" (vgl. Anhang 10).

Eine Überquerung der neuen Umfahrungsstrasse, auf welcher mit Tempo 80km/h gefahren werden wird, ist für Fussgänger und Fahrräder gelinde gesagt schlicht unzumutbar, ja völlig inakzeptabel!

Auf der Lenzburgerstrasse wird der Verkehr, sollte der Abschnitt 2 gebaut werden, markant zunehmen, da der Verkehr auf der Achse Fislisbach-Nesselbach durch das Wohngebiet geführt wird. Das wiederum verschlechtert die Schulwegsituation aus dem Wohngebiet Ifang-Chrüzzelgheid.

Das Argument, dank der Umfahrung würden die Schulwege sicherer, ist also völlig falsch: Es stimmt nicht einmal in Mellingen, weil die Umfahrung wenig Entlastung bringen wird. Für die Kinder aus Wohlenschwil werden die Schulwege sogar viel gefährlicher!

Die absolut beste Schulwegbilanz hätte die Lösung Umfahrung Mellingen Abschnitt 1 in Verbindung mit der Mägenwiler-Nordumfahrung, welche übrigens bereits zur Hälfte gebaut ist. Man muss auch an die Schulkinder von Mägenwil denken!

Sämi Richner
Grossrat EVP
Kontakt: 079 218 85 86

Das Kosten/Nutzenverhältnis ist ungenügend!

Trotz Investitionskosten von rund 36,5 Mio. Franken inkl. flankierenden Massnahmen durch den Kanton Aargau wird der Durchgangsverkehr nicht so stark abnehmen, wie dies von der Bevölkerung gewünscht und gefordert wird. Das, was Mellingen wirklich will, nämlich eine wirkliche Entlastung des Städtchens Mellingen, wird mit den gesprochenen Geldern und den geplanten Massnahmen nicht erreicht.

Hinzu kommen noch die massiven Landschaftseingriffe und die naturschützerischen Probleme, die auch zu den Kosten dieses Projektes gehören.

Der Prüfbericht des Bundes bezüglich Agglomerationsprogramm Aargau-Ost kommt ebenfalls zu einem ablehnenden Ergebnis. Die Umfahrung Mellingen wurde von der Prioritätsstufe A auf die Stufe C zurückgesetzt. Die Hauptgründe für diesen Entscheid sind:

- das Kosten/Nutzenverhältnis ist ungenügend;
- die zu erwartende Mehrbelastung bis 2020 ist mässig;
- die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-Zielverkehrs aber nicht gross;
- die Massnahmen stellen einen sehr bedeutenden Landschaftseingriff dar.

Wird das Projekt, wie es jetzt vorliegt, verwirklicht, wird das Verkehrsproblem nur verlagert, aber nicht gelöst.

Aus all diesen Gründen sagen wir nein zu dieser Vorlage, damit der Kanton über die Bücher geht und eine neue Vorlage präsentiert. Das neue Projekt muss zwingend überregional geplant werden, damit ein wirklich griffiges Verkehrskonzept erarbeitet werden kann. Ein Konzept, welches ein besseres Kosten/Nutzenverhältnis vorweist, alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und ökologisch nachhaltig ist.

*Christine Haller
Grossrätin GLP
Kontakt: 062 771 23 01*

Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten

Mellingen, Zofingen, Frick, Sins, Rupperswil, Brugg... alle möchten vom Verkehr entlastet werden, doch wohin mit der Blechlawine? Sie wird bei keinem Projekt aus der Welt geschafft! Ortskerne werden vielleicht entlastet, doch die Umgebung, Natur und Kulturlandschaft wird belastet. Andere leiden unter dem Lärm, Staub, Gestank und der zerschnittenen Landschaft. Die Problematik des Individualverkehrs muss auf andere Art und Weise gelöst werden. Die Strasse darf nicht immer attraktiver werden für den Benutzer. Seit Menschengedenken wenden wir gleich viel Zeit auf, um uns von einem Ort zum anderen zu bewegen, nämlich etwa eine Stunde pro Tag. Je problemloser und schneller das vor sich geht, umso weiter kommen wir in dieser Zeit und umso grösser ist das Verkehrsaufkommen.

Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten!

Umfahrungsstrassen sind deshalb reine Pflasterlipolitik. Treten wir dagegen an, schauen wir, dass die individuelle Mobilität ihre Kosten deckt und machen wir sie nicht noch attraktiver!

*Gertrud Häseli
Grossrätin, Präsidentin Grüne Aargau
Kontakt: 062 871 36 02*

Der Kulturlandverlust ist unverhältnismässig

Durch die Altstadt in Mellingen zwängen sich täglich 15'000 Fahrzeuge. Das ist unwürdig für dieses schöne Städtchen. Eine mögliche Umfahrung wurde aber schon so lange diskutiert, dass es jetzt in einem faulen Kompromiss endete, der nicht die gewünschte Wirkung erzielt. Dies besagt auch das kantonale Verkehrsgutachten, das auch nach der Umfahrung noch von 14'000 Fahrzeugen durch das Städtchen ausgeht.

Zweiter Abschnitt unnötig

Anstatt nur die Umfahrung des Städtchens voranzutreiben, wurde das Fuder mit einem zweiten Abschnitt überladen. Damit werden 15 Millionen Franken schlicht in den Sand gesetzt, beziehungsweise 5 Hektaren schönstes Kulturland und wertvolle Naturschutzgebiete unnötig überbaut. Sollte der Abschnitt 1 nicht reichen oder unvorhergesehene Verkehrsströme auslösen, könnte der Abschnitt 2 auch zu einem späteren Zeitpunkt, in den neuen Erkenntnissen angepasster Form, noch gebaut werden.

Neue Chance für Städtchenumfahrung

Der Bauernverband Aargau empfiehlt deshalb dem Aargauer Stimmvolk ein klares Nein in die Urne zu legen und damit einer sinnvolleren Umfahrung des Altstädtchens Mellingen eine neue Chance zu geben.

*Ralf Bucher
Geschäftsführer Bauernverband Aargau (BVA)
Kontakt: 078 771 53 26*

3 - Anhänge

Anhang 1

Nachfolgende Tabelle zeigt den im Verkehrsmodell berechneten Durchschnittlichen Täglichen Verkehr (DTV) in Motorfahrzeugen pro Tag.

	Z0 2008	Z1.0 2025 o. Umf.	Z1.1a 2025 mit 1. Abschn Umf. o. FLAMA	Z1.1b 2025 mit 1. Abschn Umf. mit FLAMA	Z1.2a 2025 mit ganzer Umf. o. FLAMA	Z1.2b 2025 mit ganzer Umf. mit FLAMA
Birrfeldstrasse	6'000	6'500	6'500	14'000	5'500	1'500
Lenzburgerstrasse	17'000	20'000	19'500	19'000	16'000	5'000
Altstadt	15'000	18'500	17'000	7'000	14'000	5'000
Bahnhofstrasse	11'000	13'500	12'000	3'000	9'000	4'000

Tabelle 1: Verkehrsmengen kt. Verkehrsmodell,
DTV: Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (Mfz/d), auf 500er
gerundet.

Quelle: Kanton Aargau, BVU: „Gemeinde Mellingen, Umfahrung Mellingen NK268, Flankierende Massnahmen“ S. 7;
Hervorhebung durch uns

Anhang 2

Folgende flankierende Massnahmen sind angedacht:

1) Altstadt

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

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

2) Birrfeldstrasse, Lindenplatz, Lenzburgstrasse

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

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

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

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

3) Zentralplatz

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

4) Signalisation/Wegweisung

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

5) Knoten St. Antoni

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

Quelle: Botschaft des Regierungsrats des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 1. September 2010:
„Mellingen/Wohlenschwil; NK 268 Umfahrung Mellingen; Grosskredit; Anpassung des Kantonsstrassennetzes“ S. 9 und 10

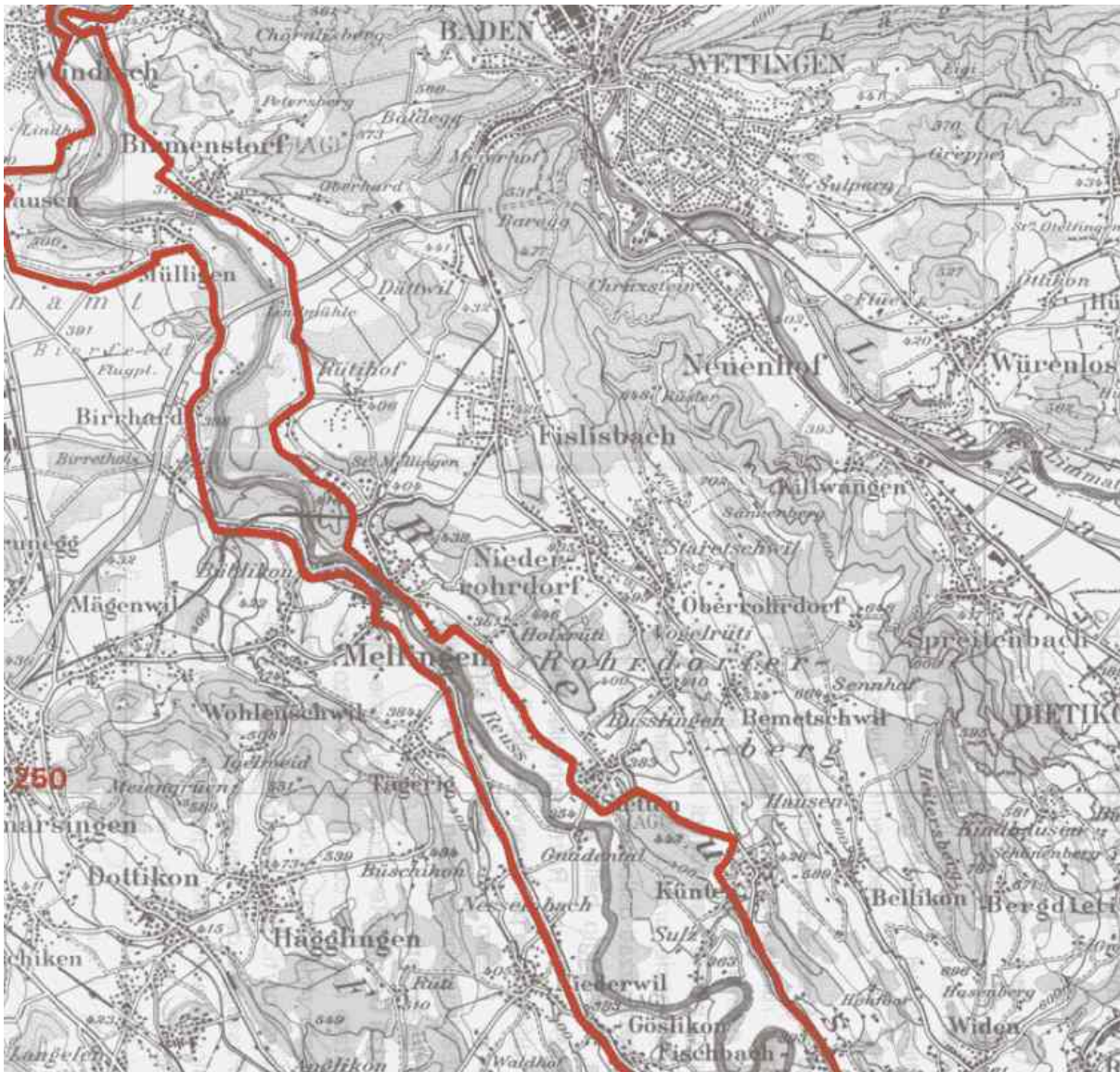
Anhang 3

Auszug Votum RR Beyeler:

„Mit dem vorgelegten Umfahrungsprojekt soll Mellingen markant vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Das heisst aber nicht, dass kein Verkehr mehr durch das Städtchen führen darf, sonst würde man die lokalen Bedürfnisse und Entwicklungen massiv einschränken. Mellingen ist ja nicht nur auf der Westseite der Reuss angesiedelt, sondern auch auf der Ostseite – gerade dort gibt es momentan eine grosse Bautätigkeit. Es ist nicht Aufgabe des Kantons zu sagen, wie der Verkehr geregelt werden soll, sondern Aufgabe der Stadt, damit sie ihre Vorstellung von Entwicklung selber steuern kann. Ich bitte Sie, keine restriktiven kantonalen Vorgaben zu erlassen, wie sie beispielsweise in Bremgarten durchgesetzt wurden. Ich erinnere Sie: Die verkehrsbefreite Reussbrücke musste nachträglich wieder für bestimmte Fahrzeuge geöffnet werden. Auch in anderen Städten ist die temporäre Zufahrt möglich. Solche Regelungen müssen flexibel sein und wir sollten es wirklich den Mellingern überlassen, wie sie das haben wollen. Daher kann ich die Anträge, dass hier Vorschriften gemacht werden, nicht unterstützen.“

Quelle: Grosser Rat, Wortprotokoll. 53. Sitzung vom 16. November 2010

Anhang 4



Ausschnitt aus dem BLN-Objekt 1305 (Reusstal)

Quelle: <http://www.bafu.admin.ch/bln/>

Anhang 5

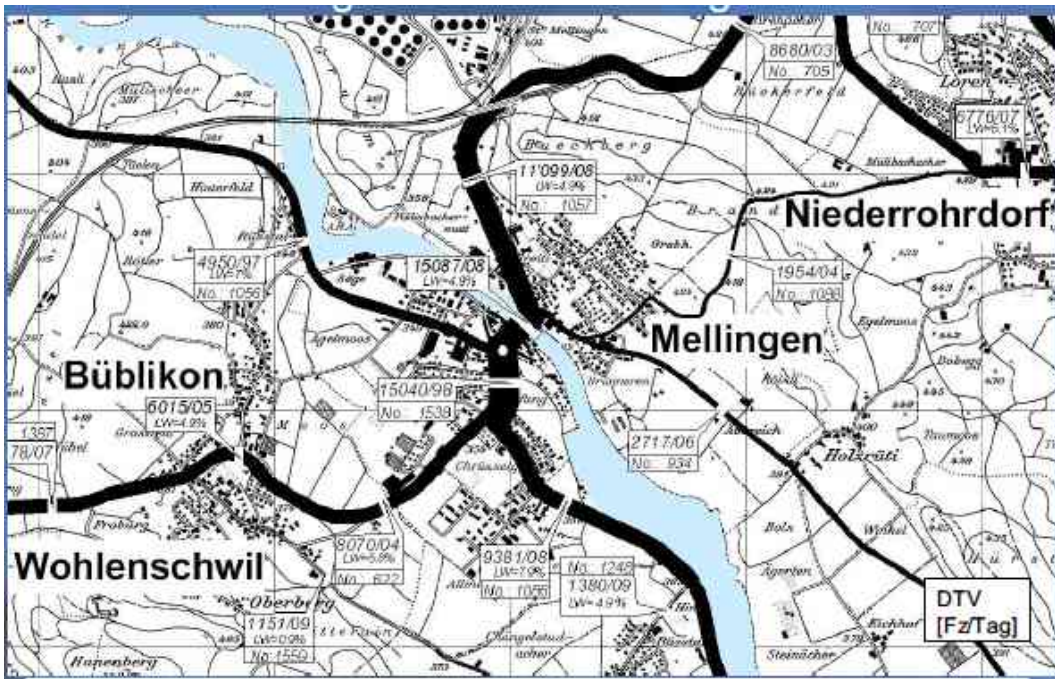
Der Schutzstatus von Objekten in Bundesinventaren ist in Art. 6 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) geregelt:

Art. 6 Bedeutung des Inventars

1 Durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerterte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient.

2 Ein Abweichen von der ungeschmälerterten Erhaltung im Sinne der Inventare darf bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

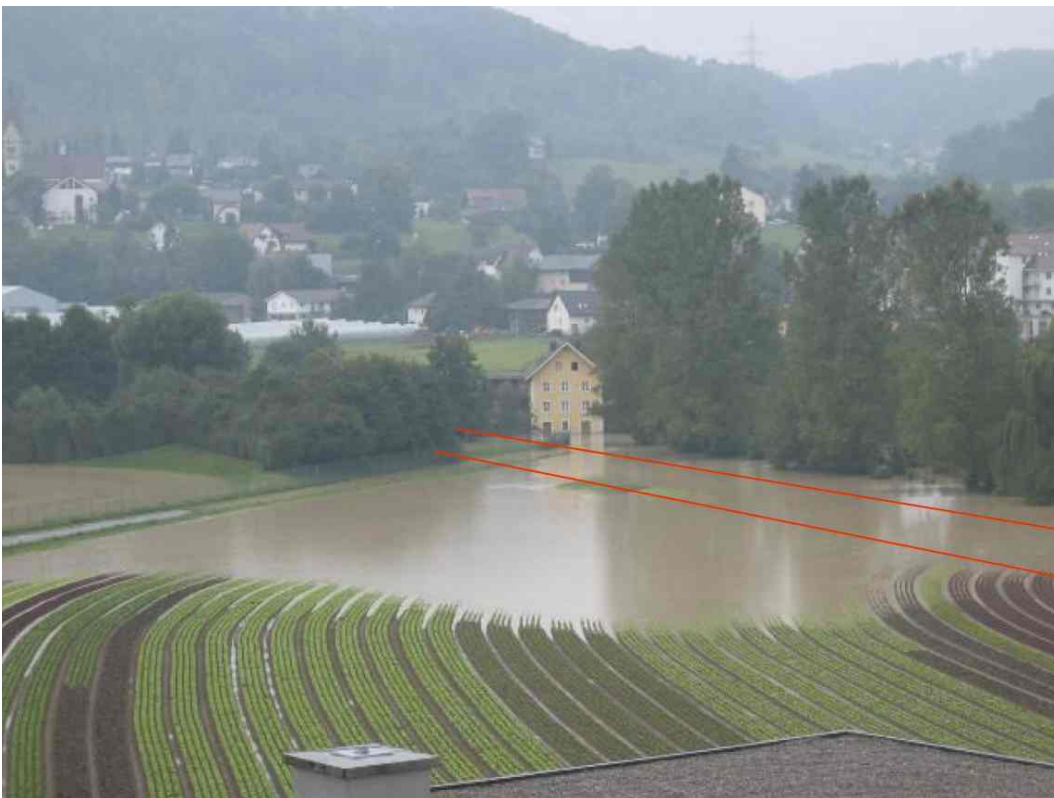
Anhang 6



Verkehrsflüsse Mellingen

(Quelle: http://www.ag.ch/verkehr/de/pub/auto_und_lastwagen/verkehrserhebungen/belastungsplaene.php)

Anhang 7



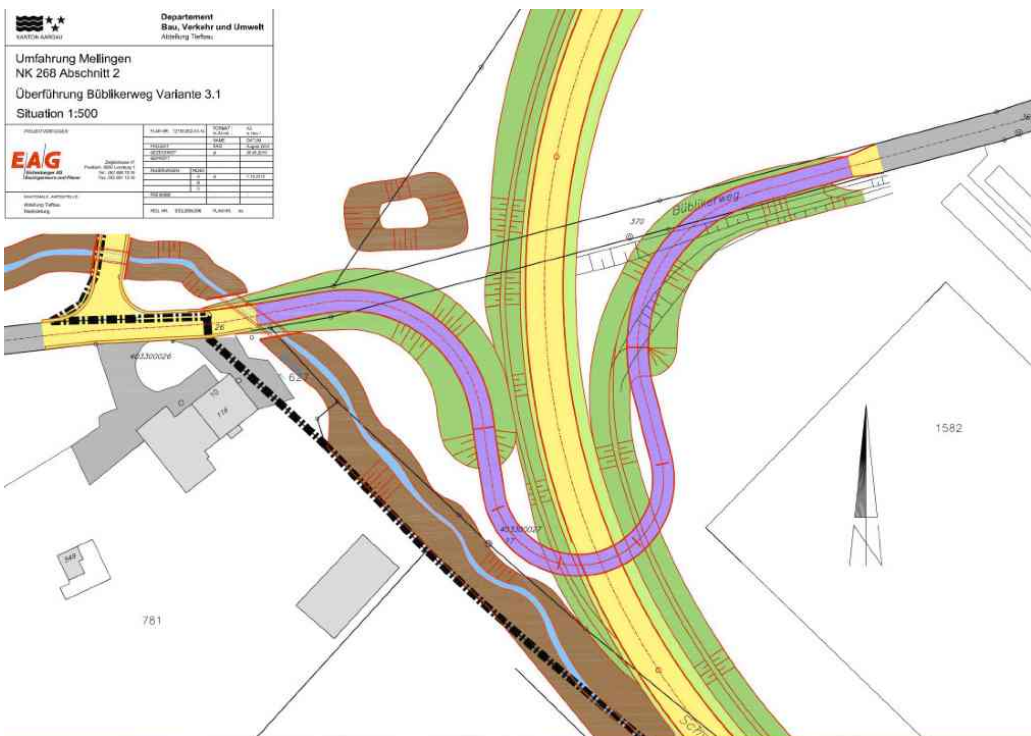
Hochwasser 2005
(Foto Paul Vogler, Mellingen)

Anhang 8



Der Damm – verworfen, weil zu gross
(Quelle: Präsentation BVU)

Anhang 9



Die für Landwirtschaftsfahrzeuge untaugliche V-Form
(Quelle: Präsentation BVU)

Anhang 10

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

(Quelle: Botschaft des Regierungsrats des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 1. September 2010: „Mellingen/Wohlenschwil; NK 268 Umfahrung Mellingen; Grosskredit; Anpassung des Kantonsstrassennetzes“ S. 7; Hervorhebung durch uns.)

Anhang 11

1.12. MIV/ Siedl.	Umfahrung Melligen	25.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft: <ul style="list-style-type: none">▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) wird als mässig eingestuft.▪ die Betroffenheit ist relativ gering. Der historische Kern ist zwar betroffen, aber nur in seiner Querachse auf rund 200-300m.▪ die Verkehrsreduktion wäre merklich, aufgrund des hohen Anteils kleinräumigen Quell-/Zielverkehrs aber nicht gross. Zudem stellt die Massnahme einen bedeutenden Landschaftseingriff dar.
-------------------------	--------------------	-------	-------	--

(Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE: „Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, Prüfbericht des Bundes, 30. Oktober 2009. S. 15)