

Umfahrung Mellingen: Umweltverbände fordern Prüfung der Tunnelvariante. Regierungsrat Attiger sagt im Interview mit dem «Reussbote»

«Ein Tunnel geht nicht, das haben wir geprüft»

Geht es auch mit Tunnel? Ist es üblich, dass die Planung eines Strassenbauprojektes sieben Jahre dauert? Ist es korrekt, dass die Verbände erneut vor Gericht gehen? Macht Mellingen zu wenig Druck? Diese und weitere Fragen beantwortet Regierungsrat Stephan Attiger im Interview.

◆ *Herr Attiger, stehen Sie manchmal auch im Stau?*

Ja, natürlich, ich brauche verschiedene Verkehrsmittel, oft auch den öffentlichen Verkehr (öV). Auch dort kommt es zu Engpässen. Mit dem Auto stehe ich regelmässig im Stau. Das Netz der Kantonsstrassen ist am Anschlag. Verbesserungen sind angezeigt.

◆ *Standen Sie auch schon in Mellingen im Stau?*

Ja, auch in Mellingen. Prekär ist die Situation, wenn es auf der Autobahn A1 staut. Dann weichen die Automobilisten auf das Kantonsstrassennetz aus. Das hat für uns Auswirkungen. Wir müssen mehr Fahrzeuge zu- und wegführen. Mellingen ist davon auch betroffen. Das Städtchen ist eine Ausweichroute, wenn das übergeordnete Strassennetz nicht mehr funktioniert. Wir sind deshalb sehr froh, dass der Bund den Ausbau der A1 auf sechs Spuren vorgezogen hat.

◆ *Gibt es Alternativen, um Mellingen kurzfristig zu entlasten, beispielsweise eine Umleitung des Schwerverkehrs?*

Leider nein, wir haben verschiedene Alternativen geprüft. Eine Umleitung des Schwerverkehrs ist kaum möglich und würde andere Dörfer belasten. Das ist nicht unser Ziel. Der Schwerverkehr ist viel Ziel-/Quellverkehr. Das heisst: Neben dem Durchgangsverkehr hat es viele Lkw-Fahrten von der Region in die Region. Wir sind überzeugt, dass die Umfahrung die richtige Lösung ist.

◆ *Wie prüft der Kanton eine Verlagerung des Schwerverkehrs?*

Wir haben ausführliche Daten der Verkehrsströme, die wir auswerten. Die Alternativroute ist das Autobahnnetz. Der Anteil des Ziel-/Quellverkehrs darf nicht unterschätzt werden. Er ist hoch. Eine Lkw-Sperrung durch Mellingen hat eine Verlagerung zur Reussbrücke Gnadenthal zur Folge. Stetten wäre davon stark betroffen. Das kann nicht die Lösung sein.

◆ *Haben Sie neue Erkenntnisse zum Zustand der Stahlbrücke in Mellingen? Sie wurde im Februar überprüft. Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) sowie weitere Spezialisten untersuchen die Proben. Der Abschlussbericht liegt bis*

«Ein Lkw-Verbot durch Mellingen kann nicht unser Ziel sein.»

Sommer vor. So viel ich weiss, sind keine Sofortmassnahmen notwendig. Ideal wäre eine Brückensanierung nach Inbetriebnahme der Umfahrung.

◆ *Vor sieben Jahren genehmigte das Aargauer Stimmvolk die Umfahrung mit einem Ja-Anteil von 60 Prozent. Seither befassen sich die Gerichte mit dem Projekt. Ist eine so lange Verfahrensdauer üblich?*

Nein, der Fall Mellingen dauert im Ver-



Regierungsrat Stephan Attiger kennt die Situation Mellingen sehr gut: «Ich war früher oft hier.»

Foto: bn

gleich mit andern Grossprojekten ausserordentlich lange. Wir stehen aber mit den Umweltverbänden im Dialog und hoffen auf einen aussergerichtlichen Vergleich. Die Umfahrung führt durch schützenswertes Gebiet. Dessen sind wir uns bewusst. Umso schwieriger ist es, alle Interessen unter einen Hut zu bringen. Wir glauben, dass wir mit den Ersatzmassnahmen genügend Rechenschaft tragen. Oft ist es auch eine Interessensabwägung. Die ursprüngliche Linienführung verbrauchte weniger Fruchtfolgeflächen. Was ist jetzt wichtiger? Der Verlust an Fruchtfolgeflächen oder der Schutz des Grumethügels? Hier kam man zum Schluss, dass der Schutz des Grumethügels höher zu gewichten ist. Trotzdem gibt es immer wieder unterschiedliche Ansichten. Wir machen viel, um diesem sensiblen Ort gerecht zu werden.

◆ *Die Umweltverbände führen erneut Beschwerde vor Gericht? Ist das korrekt?*

Ja, weil die Umweltverbände nicht da sind, wo sie sein möchten. Für uns ist der Dialog mit den Verbänden wich-

tig. Wir streben an, mit ihnen eine Einigung zu finden. Geht es um das Grundsätzliche am Projekt, gibt es aber kaum einen Konsens.

◆ *Ist das Verbandsbeschwerderecht noch zeitgemäss?*

Ich möchte das Verbandsbeschwerderecht nicht hinterfragen. Unser Rechtsstaat kennt dieses Mittel und die Umfahrung Mellingen soll rechts-

«Beim BVU gehören solche Verfahren zum Tagesgeschäft.»

konform gebaut werden. Beim BVU gehören solche Verfahren im Übrigen zum Tagesgeschäft. Zudem können Einwendungen und Beschwerden auch zu Verbesserungen führen. Es ist legitim, seine Anliegen einzubringen. Das haben die Umweltverbände gemacht. Ich möchte das Verbandsbeschwerderecht nicht generell infrage stellen.

◆ *Welche Massnahmen haben zu einer Verbesserung in Mellingen geführt?*

Weniger bei der Linienführung. Das ist eine Interessensabwägung. Die Brücke wird schlanker. Das Gesamtbild hat sich verbessert.

◆ *VCS und WWF kritisieren ihr Departement scharf. Es seien am Projekt lediglich kosmetische Änderungen vorgenommen worden. Was sagen Sie zu dieser Kritik?*

Wir sehen das anders. Die neue Reussbrücke wurde während der Ausarbeitung des Bauprojekts optimiert. So wurde zum Beispiel auf der Nordseite ein zusätzliches Feld vorgesehen und die Spannweiten der einzelnen Felder mit den Pfeilerstandorten optimiert. Somit konnte das nördliche Widerlager vom Ufer zurückversetzt und die Dammschüttung kleiner konzipiert werden. Die Einpassung in die Landschaft und die Längsvernetzung entlang des Ufers wurde damit deutlich verbessert. Ebenso positiv wirkt sich die Anhebung des Längsprofils aus, sodass der Abstand

zwischen Wasserspiegel und Unterseite der Brücke vergrössert wurde. Zudem verjüngt sich der Querschnitt der Brückenplatte gegen die Widerlager, womit die Brücke leichter wirkt. Im Rahmen der Optimierung wurden 2015 die Betonbrüstungen angepasst. Diese sind neu nur noch 80 cm hoch, was die Brücke noch etwas schlanker wirken lässt. Ein im 2016 erstelltes Gutachten kommt zum Schluss, dass die geplante Reussbrücke der Umfahrung Mellingen die Anforderung an ein schlankes und transparentes Bauwerk in hohem Masse erfüllt. Um dies zu erreichen, wurden die technischen Möglichkeiten ausgereizt.

◆ *Ist eine Umsetzung der von VCS und WWF geforderten Tunnelvariante realistisch?*

Wir haben die Tunnelvariante geprüft, sie ist nicht realistisch. Eine Untertunnelung der Reuss würde gegenüber der Brückenlösung erhebliche Nachteile mit sich bringen: Längsgefälle der Rampen von bis zu 10 Prozent

«Wir spüren den Rückhalt aus der Bevölkerung.»

(gemäss Tunnelnorm sollten 5 Prozent nicht überschritten werden); Beeinträchtigung des Grundwassers; Erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit; kein Landwirtschaftsverkehr im Tunnel; hoher Betriebs- und Unterhaltsaufwand. Und die Tunnelvariante kostet 75 Mio. Franken mehr. Und ein Tunnel ist ein grosser Eingriff in diese sensible Landschaft.

◆ *VCS und WWF verlangen mehr Ersatzmassnahmen, als Sie planen.*

Wir setzen eine Vielzahl von Ersatz-, Wiederherstellungs- und ökologischen Ausgleichsmassnahmen um. Alleine der Anteil von ökologischen Ausgleichsmassnahmen beziffert sich auf rund 1,25 Mio. Franken. Der vom Baugesetz geforderte Umfang von 3 Prozent der relevanten Bausumme wird mit 3,51 Prozent für den Abschnitt 1 und mit 6,18 Prozent für den Abschnitt 2 massiv übertroffen. Wir planen mit bestem Wissen und Gewissen Ersatzmassnahmen. Wir möchten für jeden ausgegeben Franken den grösstmöglichen Nutzen. Dort gibt es sicher noch Spielraum. Auch hier suchen wir mit den Verbänden die Lösung in gegenseitigem Dialog.

◆ *Was kann die Bevölkerung von Mellingen und Umgebung zu einer raschen Realisierung beitragen?*

Wir spüren den Rückhalt aus der Region. Die Zusammenarbeit mit der Gemeinde ist partnerschaftlich und konstruktiv. Wir gewinnen mit der Umfahrung viel, zum Beispiel stoppen wir die Zersiedelung, indem wir attraktiven Wohnraum im Städtli schaffen. Der politische Prozess ist längstens abgeschlossen, jetzt muss das laufende Genehmigungsverfahren durchlaufen werden. Juristische Prozesse dauern, sie können nicht beeinflusst werden. Das liegt weder in den Händen der Bevölkerung noch in den Händen der Regierung. Provokationen, Demonstrationen oder andere Aktionen nützen nichts.

◆ *Sind Sie zuversichtlich, dass Sie als Regierungsrat die Umfahrung Mellingen einweihen werden?*

Ja, natürlich. So habe ich es auch versprochen.

Interview Benedikt Nüssli

Umfahrung Mellingen: Fabio Gassmann (VCS) und Tonja Zürcher (WWF) beziehen im Interview Stellung zu ihrer Beschwerde vor Gericht

«Wir sind unseren Verbandszielen verpflichtet»

Fabio Gassmann und Tonja Zürcher reichen im Auftrag ihrer Verbände VCS und WWF erneut Beschwerde gegen die Baubewilligung der Umfahrung Mellingen ein. Im Interview nennen sie ihre Beweggründe zur Beschwerde und sagen, weshalb die Reusslandschaft schützenswert ist.

◆ *Fabio Gassmann und Tonja Zürcher, wir führen das Interview in der Redaktion des «Reussbote» in Mellingen. Wie sind sie angereist?*

Fabio Gassmann: Natürlich mit Bahn und Bus, Mellingen ist mit dem öV sehr gut erschlossen.

◆ *Das ist vorbildlich. Heute geht es nicht um den öV, sondern um die Umfahrung Mellingen. Sie gehen erneut vor Gericht. Was erhoffen Sie sich von ihrer Beschwerde?*

Tonja Zürcher: Diese wertvolle Flusslandschaft wird mit der Umfahrungsstrasse durchschnitten. Das ist ein massiver Eingriff ohne Prüfung einer Variante mit weniger Beeinträchtigung. Wir erhoffen uns, dass wir vor Verwaltungsgericht recht bekommen und der Kanton zur Variantenprüfung verpflichtet wird. Wir verlangen eine vertiefte Prüfung.

◆ *Was macht denn diese Landschaft so einzigartig?*

Tonja Zürcher: Sie ist ein Teil der national geschützten Reusslandschaft, die von Windisch bis nach Sins reicht. Es ist ein grosses Gebiet mit einer unglaublichen Vielfalt an Landschaftstypen mit sieben Auengebieten, über 20 Flachmooren und 40 Amphibienlaichgebieten – alle von nationaler Bedeutung. In Mellingen treffen zwei verschiedene Landschaftstypen aufeinander. Das alte Gletschertal mit seiner Breite, das ein grosses Auengebiet war und heute zum Teil auch noch ist. Und genau dort, wo die neue Brücke geplant ist, kommt es zum Durchbruch in die Endmoräne von Mellingen mit nachfolgender enger Schlucht, mit steil abfallenden Hängen und natürlichen Wäldern. Die Anzahl der Fischarten ist hier hoch, zum Beispiel sind Nase oder Äsche nachgewiesen. Und es ist einer der letzten frei fliessenden Flussabschnitte im Mittelland.

◆ *Der Kanton nahm verschiedene Anpassungen vor. Genügen diese nicht? Diese Anpassungen gehen uns zu wenig weit. Unsere Kritik ist grundsätzlich. Es geht um den Eingriff in ein geschütztes Gebiet. Die Regierung hat minimale Anpassungen vorgenommen. Uns fehlt aber eine Lösung, die den massiven Eingriff entweder verhindert oder deutlich reduziert und kompensiert. Eine Verschiebung der Strasse um sechs oder sieben Meter in Richtung Städtli nimmt*



Fabio Gassmann (VCS) und Tonja Zürcher (WWF) stehen auf dem Grumethügel. Hinter ihnen ist die Umfahrungsstrasse geplant.

Foto: bn

man kaum wahr. Das ist nicht die Änderung, die wir uns erhoffen.

◆ *Was muss am Projekt geändert werden, damit Sie einverstanden sind?*

Tonja Zürcher: Wir wollen eine Variante ohne neue Reussbrücke. Kommt das Verwaltungsgericht, allenfalls das Bundesgericht, aber zum Schluss, dass die Brücke gebaut werden kann, verlangen wir Anpassungen, mit denen der Eingriff abgeschwächt und dafür ökologischer Ersatz geleistet wird.

◆ *Was verstehen sie unter Ersatz?*

Tonja Zürcher: Aufwertungsmassnahmen in gleichem Umfang wie die Zerstörung durch den Eingriff.

◆ *Aber der Kanton sieht ja verschiedene Massnahmen vor.*

Tonja Zürcher: Ja das stimmt. Aber für den Eingriff in die Flusslandschaft sieht er keinen angemessenen Ersatz vor. Der Kanton hat dafür nur 170 000

«Mit 170 000 Franken lässt sich nicht viel machen.»

Franken im Budget. Damit lässt sich nicht viel machen. Wir fordern Ersatz in gleichem Ausmass wie der Eingriff ist. Die neue Strasse beeinträchtigt die Landschaft auf einer Länge von circa 600 Metern. In dieser Grössenordnung muss der Ersatz sein.

◆ *Sie verlangen die Prüfung der Tunnelvariante.*

Fabio Gassmann: Ja, das ist so. Eine Option ist auch eine grossräumige Umfahrung. Nach unserem Wissensstand sind diese Optionen nie vertieft überprüft worden.

Tonja Zürcher: Es geht darum, wie wir die Verkehrsströme umlenken können. Ich verstehe nicht, weshalb der Schwerverkehr durchs Städtli Mellingen geht, wenn die Autobahn so nahe ist. Prüfwert wäre ein Lkw-Verbot. Und man könnte das rasch umsetzen. Das sind lediglich Überlegungen, wir haben keine pfannenfertigen Rezepte. Das ist auch nicht unsere Aufgabe.

◆ *Was ist Ihre Aufgabe?*

Fabio Gassmann: Unsere Aufgabe ist die Prüfung des Projekts auf seine Umweltauswirkungen. Wie ist es dazu gekommen? Gibt es Alternativen? Uns fehlt eine seriöse Variantenprüfung. Wir haben schon 2011, kurz nach der Volksabstimmung, die Prüfung von Varianten gefordert. Vor Auflage des ersten Baugesuchs. Der Kanton ist erst darauf eingegangen, als das Verwaltungsgericht ihn dazu gezwungen hatte.

◆ *Ist ein Tunnel unter der Reuss hindurch nicht realitätsfremd?*

Tonja Zürcher: Der Kanton hat ein achtseitiges Gutachten erstellt. Daraus geht hervor, dass ein Tunnel theoretisch möglich ist. Aus Kostengründen hat die Regierung die Tunnelvariante nicht weiterverfolgt. Die höheren Kosten, man geht von 100 Millionen gegenüber 38 Millionen Franken aus, sollten nicht entscheidend sein. Andere Projekte kosteten ähnlich viel, beispielsweise Aarburg, Sins und Zurzach.

◆ *Sind die Kosten für Sie nicht relevant? Ein Tunnel ist immerhin zweieinhalbmal so teuer.*

Fabio Gassmann: Natürlich spielen die Kosten eine Rolle. Für uns sind die Mehrkosten zumutbar. Immerhin wird mit einem Projekt von kantonaler Bedeutung eine Landschaft von nationaler Bedeutung (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)) durchschnitten. Und nur nebenbei erwähnt: Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat auf der Strecke Zürich – Aarau, einem Projekt von nationaler Bedeutung, unter anderem deswegen auf einen Ausbau mit einer neuen Brücke neben der existierenden SBB-Brücke in Mellingen verzichtet. Tonja Zürcher: Staffeleggzubringer, Umfahrung Sins und A1-Zubringer bei Lenzburg kosteten auch um die 100 Millionen Franken. 100 Millionen dürfen kein No-Go sein, zumal es sich im Gegensatz zu den beiden letztgenannten Projekten in Mellingen um einen Einschnitt in eine national geschützte Naturlandschaft handelt.

◆ *In Mellingen und Umgebung werden Stimmen laut, dass VCS und WWF das*

Verbandsbeschwerderecht missbrauchen, um die Umfahrung zu verhindern. Was sagen Sie dazu?

Tonja Zürcher: Wir sind unseren Verbandszielen verpflichtet. Und die heissen beim WWF: Schutz von Natur und Umwelt vor übermässigen oder nicht nötigen Eingriffen. Das ist unsere Aufgabe. Die Ziele beim VCS sind: Eine umwelt- und menschenfreundliche Mobilität, Raumplanung und Siedlungsentwicklung. Wir haben vor Bundesgericht recht erhalten. Hätten wir unser Recht missbraucht, wären unsere Beschwerden von Verwaltungs- und Bundesgericht abgeschmettert worden. Die Frage nach dem Missbrauch stellt sich dann, wenn man mit Rechtsmitteln versucht, ein Projekt zu verhindern, das wissentlich rechtskonform ist. Das ist in Mellingen klar nicht der Fall. Ob eine Beschwerde gemacht wird, entscheiden unsere Vorstände und Verbandsmitgliedern aufgrund einer umfangreichen Auslegung.

◆ *Der Unmut in der Bevölkerung über den erneuten Gang ans Gericht ist sehr gross. Haben Sie Verständnis dafür?*

«Wir missbrauchen das Beschwerderecht nicht.»

Tonja Zürcher. Ich verstehe, dass die Bevölkerung auf eine Lösung drängt. Auf die Länge des Verfahrens haben wir keinen grossen Einfluss. Die Regierung brauchte zwei Jahre für die Richtplananpassung und viel Zeit beanspruchten auch die Gerichtsverfahren mit Schriftenwechsel.

◆ *Ist Ihnen der Schutz von Tier und Landschaft wichtiger als der Schutz von Menschen?*

Tonja Zürcher: Uns ist beides wichtig. Wir möchten eine Entlastung der Altstadt Mellingen. Es muss eine Lösung sein, die der Natur und Landschaft gerecht wird und die auch der Bevölkerung dient. Wir haben als Verband den Auftrag, uns für die Natur einzusetzen, wie andere Verbände sich fürs Bauen einsetzen. Ein gutes Zusam-

Das ist ein BLN-Gebiet

Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) bezeichnet die typischsten und wertvollsten Landschaften der Schweiz. Diese verdienen gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz «in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung».

menleben von Natur und Mensch soll möglich sein.

Fabio Gassmann: Greifen die Verbände bei diesem Projekt ein, so ist es für die Umwelt. Natürlich liegen uns die Einwohner Mellingen am Herzen. Diese Umfahrungsstrasse wird über viele Jahrzehnte Bestand haben. Wir können keine schlechten Kompromisse eingehen, um ein Jahr früher zu bauen. Zudem setzen wir uns auch innerhalb des Projektes für verbindliche und wirksame flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung für den Velo- und Fussverkehr sowie den öV im Städtli ein. Für eine sofortige Entlastung gibt es, wie bereits schon erwähnt, Sofortmassnahmen. Zum Beispiel ein Lkw-Verbot oder eine Bushaltestelle auf der Fahrbahn im Städtli, um den Verkehrsdurchfluss einzudämmen. Bauliche Massnahmen, Umgestaltung der Strasse, wie sie zum Beispiel bei der Ortsdurchfahrt in Frick beschlossen sind.

◆ *Wer bezahlt die Kosten für den Rechtsstreit?*

Tonja Zürcher: Es kostet tatsächlich viel Geld. Wie unsere gesamte Verbandstätigkeit werden auch die Rechtsfälle über Mitgliederbeiträge finanziert. Entscheidet das Gericht im Sinne von uns, werden unsere Anwaltskosten zurückerstattet. Unser persönlicher Aufwand hingegen nicht. Fabio Gassmann: Die Hürde, einen Rechtsweg zu gehen, ist bei beiden Verbänden sehr hoch. Wir gehen mit unseren Mittel haushälterisch um.

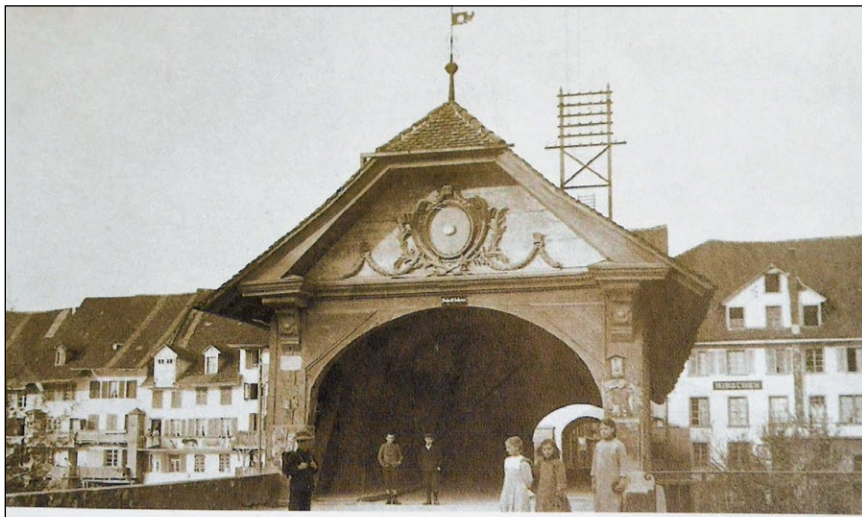
Interview Benedikt Nüssli

Tonja Zürcher (35)...

... ist seit 2011 Geschäftsführerin WWF Aargau. Aufgewachsen im Aargau, wohnt Tonja Zürcher jetzt in Basel. Sie hat Soziologie und Gender Studies studiert und danach einen Master in Nachhaltiger Entwicklung abgeschlossen.

Fabio Gassmann (32)...

... ist seit 2016 Geschäftsführer des VCS Aargau. Aufgewachsen ist Fabio Gassmann im oberen Fricktal. Er studierte Ökonomie und Philosophie. Bei einem Detailhändler arbeitete er unter anderem zu Themen der Verkehrspolitik.



Die alte Holzbrücke (links). Sie wurde 1927 abgerissen. Damals setzten sich Bürger für den Erhalt ein und verlangten den Bau einer neuen Brücke unterhalb des Städtchens. Drei Visualisierungen: Neue Brücke (oben) vom Grumethügel, Reussübergang (unten rechts) und Übergang Bübliklerweg (Abschnitt 2)



Die lange Geschichte der Umfahrung Mellingen – Sie begann schon 1925, als es um den Abbruch der alten Holzbrücke ging

Planen und entscheiden seit bald 100 Jahren

Der «Reussbote» hat in seinen Archiven geforscht und listet die wichtigsten Etappen der Umfahrung auf. Eine Chronologie der langen Geschichte der Mellingener Umfahrung.

1925: Erste Diskussionen, ob flussabwärts eine neue Strassenbrücke gebaut werden soll.

1927/1928: Die Holzbrücke wird abgerissen. Weitsichtige Einwohner setzten sich für den Erhalt und für die Planung eines neuen Reussübergangs ein. Das Vorhaben misslingt. Danach geht lange nichts mehr. In den 1970er-Jahren gleist der Kanton die Umfahrung Mellingen neu auf. Grund: Die Reussbrücke soll saniert werden.

1982: Im kantonalen Strassenrichtplan wird die Umfahrung von Mellingen in drei Etappen festgesetzt: 1. Etappe Tanklager bis Birrfeldstrasse; 2. Etappe Birrfeldstrasse bis Lenzburgerstrasse; 3. Etappe Lenzburgerstrasse bis Bremgartnerstrasse.

1984: Die 2. und 3. Etappe werden vom Kanton fallen gelassen, die 1. Etappe soll endlich realisiert werden. Die Variante Zeughaus wird vom Kanton favorisiert, Mellingen möchte aber eine Tunnelvariante mit neuer Reussbrücke.

1988: Ausarbeitung des generellen Projekts der Variante Tunnel optimiert mit neuer Reussbrücke bei der ARA Mellingen. Der Tunnel durch den Grumethügel wird aus Landschaftsschutzgründen verlängert. Kosten: 60 Millionen Franken.

Oktober 1993: Die ausserordentliche Gmeind in Mellingen stimmt nach langer Diskussion der 1. Etappe zu, verlangt aber gleichzeitig die Planung der 2. Etappe.

Februar 1994: Wohlenschwil meldet Bedenken an und bringt die Zeughausvariante wieder ins Spiel. Zudem verlangt Wohlenschwil den Verzicht auf die 2. Etappe.

1996: Das Projekt wird aufgrund des Gemeindeversammlungsbeschlusses und wegen Differenzen mit Wohlenschwil beim Kanton immer weiter zurückgestellt.

September 1998: Die Umfahrung wird vom Kanton sistiert.

November 2000: Der Gemeinderat nimmt einen neuen Anlauf und bringt die Variante Zeughaus wieder ins Spiel.

Juni 2005: Die Gemeindeversammlung Mellingen genehmigt 5 Millionen Franken als Beitrag an die Umfahrung Mellingen (1. und 2. Etappe) und er-

mächtigt den Gemeinderat gleichzeitig, mit dem Kanton einen Vertrag abzuschliessen, der die Rahmenbedingungen für die Umfahrung festlegt. Der Kanton rechnet mit Kosten von 20 Millionen Franken.

2009: Die Kosten der geplanten Umfahrung steigen auf 41,8 Millionen Franken. Das Bundesamt für Raumentwicklung stuft die Umfahrung zurück. Der Kanton erhält somit keine Bundesgelder.

Februar 2010: Der Kanton startet das Anhörungsverfahren.

Juni 2010: Die Gemeindeversammlung setzt ein starkes Zeichen: Sie bewilligt mit grossem Mehr einen Gemeindebeitrag an die Umfahrung von 20 Prozent. Mellingen will diese Umfahrung.

November 2010: Der Grosse Rat genehmigt das Bauprojekt und einen Verpflichtungskredit von 36,5 Millionen Franken, unterstellt den Beschluss aber einer Volksabstimmung.

Mai 2011: Das Volk sagt Ja zur Umfahrung Mellingen. Resultat: 57 455 Ja- zu 38 133 Nein-Stimmen.

Frühling 2013: Der Regierungsrat genehmigt das Projekt und weist 53 Einwendungen ab. VCS und WWF rufen das Verwaltungsgericht an.

Mitte 2014: Das Verwaltungsgericht verlangt ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission.

Februar 2015: Das Gutachten liegt vor und verlangt verschiedene Anpassungen.

November 2015: Der Kanton kündigt vor dem Entscheid des Verwaltungsgerichts eine Projektänderung an.

Dezember 2015: Das Verwaltungsgericht verlangt eine Projektänderung und gibt den beiden Umweltverbänden teilweise recht. Abschnitt 1 darf so nicht gebaut werden.

Januar 2016: Auflage der Projektänderung, mit Weiterzug des Verwaltungsgerichtsentscheids ans Bundesgericht. Erneute Einwendung gegen die Projektänderung des Kantons.

Januar 2016: Da sich das neue Projekt des Kantons verglichen mit dem ursprünglichen kaum verändert hat, erheben VCS und WWF neue Einwendungen gegen die 2. Auflage. Gleichzeitig gehen die Verbände wegen dem vom Verwaltungsgericht abgewiesenen Abschnitt 2 vor Bundesgericht.

Oktober 2016: Das Bundesgericht gibt VCS und WWF vollumfänglich recht und schickt die Bewilligung für den Abschnitt 2 an den Regierungsrat zu-

rück. Der ursprüngliche Rechtsfall ist damit abgeschlossen. Die Einwendungen gegen das neu aufgelegte Projekt sind weiterhin hängig.

Mai 2017: Öffentliche Auflage für die Anhörung zur Anpassung des Richtplans (als Folge des BundesgerichtsUrteils). Während der Planungen zur Umfahrung Mellingen wurde der Verbrauch an Fruchtfolgefläche mit zunehmender Planungstiefe konkretisiert. Ging man anfänglich von einem Verbrauch von weniger als 3 Hektaren aus, sind es nun jedoch 4,34 Hektaren, die eine Anpassung des Richtplans erforderlich machen. Die öffentliche Auflage für die Anhörung findet vom 8. Mai bis 7. Juli 2017 statt.

Dezember 2017: Der Grosse Rat genehmigt die Anpassung des Richtplans.

Januar 2018: Der Regierungsrat heisst das im Januar 2016 geänderte Projekt (Abschnitt 1 und 2 der Umfahrung Mellingen) gut und weist die einzig verbleibende Einwendung von VCS und WWF ab.

Februar 2018: VCS und WWF klagen vor Verwaltungsgericht. Sie verlangen die vertiefte Prüfung von Alternativen. Im Vordergrund steht ein Tunnel unter der Reuss hindurch.

Werner Ratzenböck ist Gegner der Umfahrung von Mellingen. Vor allem die zweite Etappe findet er überflüssig

«Das läuft für mich klar unter ‹Fake Picture›»

Seit 2003 lebt der Wiener Werner Ratzenböck mit seiner Frau in Mellingen. Mit der geplanten Brücke könnte er leben. Jedoch ist er entschieden gegen den Bau der zweiten Etappe.



Werner Ratzenböck zeigt, wo die geplante Brücke für die Umfahrung gebaut würde.

Foto: rva

Werner Ratzenböck (77) hat schon einige Leserbriefe geschrieben, weil er mit der geplanten Umfahrung Mellingen nicht einverstanden ist. «Mellingen liess über beide Etappen abstimmen, weil Gemeindeammann Bruno Gretener genau wusste, dass Etappe zwei beim Volk nicht durchgekommen wäre, wenn man über beide Etappen separat hätte abstimmen können.» Ratzenböck ist der Ansicht, dass die Umfahrung nach Querung der Reuss in die Birrfeldstrasse geleitet werden sollte. Diese sei gut genug ausgebaut. Und vorne beim Lindenplatz gäbe es auch keine Probleme, weil die Reussbrücke nur nachts von Autos befahren werden dürfte.

«Es braucht keine zweite Etappe», sagt er demzufolge. Diese würde Richtung Bübliklerweg führen. Wobei der Bübliklerweg um einige Meter erhöht würde. Dann ginge es am Franzosengraben entlang und bei der Migros in die Lenzburgerstrasse. «Ich finde, das würde zu viel Landverschleiss bedeuten.» Die Natur sei zu schön, sagt der Rentner, der früher als Chemiker arbeitete.

Die Story mit dem «Fake Picture»

Auch Ende Januar schickte Werner Ratzenböck dem «Reussbote» eine E-Mail. Am Vortag erschien auf der Frontseite dieser Zeitung eine Visualisierung, welche die Umfahrungsbrücke im Gebiet Grumet zeigte. «Die Visualisierung zeigt die Brücke wunderschön eingepasst in die Reusslandschaft.» In Wirklichkeit sei sie eher ein Monster, sagt Ratzenböck. Er fürchte Schlimmes, schrieb er in der E-Mail. «Schau-

en Sie sich nur die gewaltigen Zufahrten zur Brücke im Gnadenthal an.» Als Erstes prangert Ratzenböck die Umfahrungsstrasse in der Fotomontage an. «Sie kommt als schmales Band daher.» In der Realität nehme sie jedoch bis zu einem Drittel des Feldes ein. Auch die Aufschüttungen an den Enden der Brücke fielen in Tat und Wahrheit viel höher aus als in der Visualisierung. Weiter bemängelt Ratzenböck, dass der Grumetweg von der Brücke zur Militärstrasse viel länger erscheine, als er in Wirklichkeit sei. «Für mich läuft das unter ‹Fake Picture›.»

Im Gegensatz zur E-Mail, die er Ende Januar schrieb, zeigt sich Ratzenböck bei einem Gespräch im März bezüglich der Brücke plötzlich versöhnlich. «Egal», sagte er, was die Brücke betreffe. Was ihn wirklich stresste, sei

die zweite Etappe. Ein Dorn im Auge sind Ratzenböck die Kosten, welche die Gemeinde Mellingen zu tragen hätte – 20 Prozent der Gesamtkosten.

«Mellingen übernimmt sich»

«Wir brauchen ein Schulhaus, das rund 18 Millionen Franken kostet – wir sind doch kein Industriestandort wie Baden; Mellingen übernimmt sich», findet er. Selbst wenn Mellingen stolz darauf ist, bald 5000 Einwohner zu haben. Dennoch: Grosse Hoffnungen hat er nicht, die Umfahrung entscheidend zu beeinflussen. Schliesslich kenne er niemand, der wie er gegen das Projekt sei. Doch er kämpft. Obschon seine staatspolitischen Mittel als österreichischer Bürger natürlich limitiert sind.



Diese Visualisierung des Kantons ist für Ratzenböck «Fake Picture». Vis: zvg

Rolf von Arx

Schulleiter Felix Burkard über den gefährlichen Schulweg

«Ein gefährliches Nadelöhr»

Felix Burkard ist Schulleiter der Primarschule Mellingen-Wohlenschwil. Für 42 der insgesamt 138 Primarschüler, die im Schulhaus an der Bahnhofstrasse unterrichtet werden, führt der Schulweg durch die Altstadt. Zwar habe sich in den vergangenen Jahren kein Unfall ereignet, aber das sage nichts über die Sicherheit des Weges aus, so Burkard. «Wenn wir den Schwimmunterricht besuchen, dann müssen die Schüler durch die Altstadt in Einerkolonnen gehen», erzählt er. Für die verantwortlichen Lehrpersonen sei dieser Weg jedes Mal eine Herausforderung. Dabei sei es schon zu

brenzligen Situationen gekommen, und schimpfende Autofahrer gehörten ebenfalls dazu. «Ich gehe nicht gerne durch das Tor, das Trottoir ist mir zu schmal», sagt ein Primarschüler über seinen Schulweg. «Durchs Tor muss ich das Kickboard schieben», sagt ein anderer. «Ich muss über den Soldatensteg gehen, das finde ich gut, denn auf der anderen Brücke fühle ich mich nicht wohl», so ein weiterer Schüler. Gemeinsam ist allen Kindern, dass sie sich bewusst sind, dass sie nicht nur in der Altstadt, sondern generell auf dem ganzen Schulweg vorsichtig sein müssen.



Claudia Haus, Mellingen Foto: nw

«Manchmal zittern die Fenster»

Drogistin Claudia Haus führt seit Jahrzehnten eine Drogerie in der Altstadt. «Ich mache mir Sorgen um die Altstadt. Ich sehe ja an unserem Haus, wie die Abgase der Fassade zusetzen. Wenn ein grosser Lastwagen hier vorbeifährt, da zittern mitunter die Fenster. Und das trotz dicken Wänden und guter Dämmung. Immer mehr Geschäfte in unserem Umkreis machen zu. Es passieren zwar sehr viele Autos tagtäglich unsere Schaufenster, aber nur die wenigsten Autofahrer kommen auch zu uns ins Geschäft. Die Leute wollen heute halt direkt vor dem Laden parkieren können. Ich wehre mich aber dagegen, dass die Altstadt irgendwann verkehrsfrei wird. Man sieht ja in Bremgarten, wo das hinführt.»

(nw)

Mellingen: Die Mutter Sibylle Roth über den Schulweg

«Die Kinder immer wieder zur Vorsicht ermahnen»

Alle vier Kinder von Sibylle Roth besuchen die Schule an der Bahnhofstrasse. Dazu müssen sie das Nadelöhr Altstadt passieren. «Ich bin mir bewusst, dass ihnen auf dem Schulweg etwas geschehen kann», sagt sie und fügt an, sie lasse sich deswegen nicht ins Bockshorn jagen.

Die Familie zog vor rund fünf Jahren in das Einfamilienhaus am Kapellenackerweg. Vorher lebten sie in einem Haus an der Bahnhofstrasse. Die Kinder konnten weiterhin die Schule an der Bahnhofstrasse respektive den Kindergarten Trottenstrasse besuchen. Paula, das jüngste der Roth-Kinder, begleitete Sibylle Roth anfänglich noch auf dem Weg in den Kindergarten. Die drei anderen Kinder besuchten bereits die Primar- oder Mittelstufe. «Sie kannten den Weg schon. Sie fuhren bereits vor unserem Umzug mit dem Velo in die Jugi», erzählt Sibylle Roth.



Sibylle Roth

Foto: nw

Gefährlich in der Mitte des Tores

Mittlerweile sind die Kinder zwischen 10 und 15 Jahre alt und bewältigen den Schulweg mit den Velos. Bis zur sechsten Klasse gingen die Kinder zu Fuss. Riskant werde es manchmal, wenn die Autofahrer die Kinder im Stadttor überholen, erzählt sie. Sie rate deshalb, diese Stelle in der Strassenmitte zu befahren. Sibylle Roth hat

die Beobachtung gemacht, dass die Autofahrer bei viel Verkehr eher vorsichtiger unterwegs sind. «Wenn ich mitten am Morgen mit dem Velo durch die Altstadt fahre, finde ich es viel gefährlicher. Es wird schneller gefahren, wenn weniger Autos unterwegs sind», stellt sie fest. Wichtig sei, so Roth, dass man die Kinder immer wieder zur Vorsicht ermahne.

(nw)



Schulleiter Felix Burkard erzählt von den Gefahren, denen die Schüler tagtäglich ausgesetzt sind. Foto: nw