

**Koblenz IO; K 113/K 131, Ausbau Grenzübergang inklusive Kreisel Bahnhofstrasse;
Grosskredit**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag zum Ausbau des Grenzübergangs inklusive Kreisel Bahnhofstrasse an der K 113/K 131 in Koblenz zur Beschlussfassung.

Zusammenfassung

Am Grenzübergang zwischen Koblenz und Waldshut führt die beidseits des Rheins problematische Verflechtung der starken Verkehrsströme sehr häufig zu Staus. Für den Verkehr von Deutschland in die Schweiz ist die Grenzabfertigung auf der engen Abfahrt von der Rheinbrücke unmittelbar beim Anschluss an die Kantonsstrasse K 113/K 131 problematisch. Zudem fehlt eine Linksabbiegespur in Richtung Bad Zurzach. Das vorliegende Projekt auf schweizerischer Seite sieht die Aufhebung der Linksabbiegebeziehung von der Rheinbrücke in Richtung Bad Zurzach vor. Dieser Verkehr muss nach rechts abbiegen und anschliessend im neuen Kreisel Bahnhofstrasse wenden. Vor dem Zollgebäude werden zwei neue Spuren erstellt, eine Durchfahrtsspur und eine Kontrollspur. Sämtlicher Verkehr aus Deutschland fährt in Zukunft über eine dieser beiden Spuren und wird unmittelbar vor dem neuen Kreisel zurück auf die K 113 (Bahnhofstrasse) geleitet. Die Verkehrsregelung mit Lichtsignalanlage erfolgt beim Knoten Zollplatz (Rheinübergang/Bahnhofstrasse), bei der Ausfahrt der Durchfahrtsspur des Zollamts in die K 113 sowie aus Richtung Döttingen vor dem Kreisel zur Verhinderung eines Einstauens des Kreisels. Gleichzeitig mit dem Umbau und der Neugestaltung der Zollanlage erfolgt die nötige Sanierung der bestehenden Strasse (Belag, Randabschlüsse, Entwässerung). Die Kosten sind auf 6,4 Millionen Franken veranschlagt (Preisstand 2011). Davon entfallen Anteile von 0,63 Millionen Franken auf die Gemeinde Koblenz und von 5,77 Millionen Franken auf den Kanton.

Das Ausgabenreferendum nach § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung kommt nicht zur Anwendung, da kein wesentlicher Handlungsspielraum besteht – insbesondere für die Sanierung der bestehenden Strasse – und somit keine neue Ausgabe über 5 Millionen Franken im Sinn der Kantonsverfassung vorliegt.

Für den Ausbau des Grenzübergangs inklusive Kreisel Bahnhofstrasse an der K 113/K 131 in Koblenz wird ein Grosskredit von 5,77 Millionen Franken beantragt. Die Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2012–2015 eingestellt.

1. Ausgangslage

Die Kantonsstrasse K 113 führt von der Station Siggenthal in Untersiggenthal über Döttlingen, Klingnau und Koblenz bis zur Landesgrenze Deutschland (Mitte Rheinbrücke in Koblenz). Die K 131 verläuft von der K 113 bei der Rheinbrücke Koblenz entlang des Rheins über Bad Zurzach, Rekingen und Rümikon bis zur Kantonsgrenze Zürich bei Kaiserstuhl.

Der Grenzübergang zwischen Koblenz und Waldshut wird täglich von knapp 11'000 Motorfahrzeugen benutzt. Der Lastwagenanteil liegt bei ca. 6 %. Werktags ist eine Spitze in den Abendstunden zu beobachten, am Samstag ist die Belastung von 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr durchgehend hoch.

Sehr häufig kommt es am Grenzübergang zu Verkehrsstaus. Auf deutscher Seite liegt das Hauptproblem darin, dass sich der Grenzverkehr mit dem starken Verkehrsaufkommen auf der Bundesstrasse B 34 verflechten muss, was insbesondere in der abendlichen Verkehrsspitzenzeit in Richtung Deutschland zu Behinderungen auf schweizerischer Seite führt.



Für den Verkehr von Deutschland in die Schweiz ist einerseits die Grenzabfertigung problematisch, die auf der engen Abfahrt von der Rheinbrücke unmittelbar beim Anschluss an die Kantonsstrasse K 113/K 131 stattfindet, und andererseits die Linksabbiegebeziehung von der Rheinbrücke in Richtung Bad Zurzach. Die Grenzabfertigung im Engpass verlangsamt den Verkehr (vor allem Lastwagen). Linksabbieger auf die Kantonsstrasse haben keine eigene Abbiegespur und können den Grenzverkehr zusätzlich aufhalten. Dies führt zu Staubildung auf deutscher Seite. Weiter ist der Linksabbieger in Richtung Bad Zurzach ein Sicherheitsrisiko für den geradeaus fahrenden Veloverkehr auf der kantonalen Radroute.

Auf der Basis einer Variantenstudie wurde entschieden, die schweizerische Grenzabfertigung unverändert auf der Koblenzer Seite zu belassen. Die neue Grenzabfertigungsanlage soll deshalb im Bereich der heutigen Zollanlage neu konzipiert und mit zusätzlichen Abfertigungsstreifen versehen werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse kommen die projektierten Bauten und Anlagen in den Unterabstand zur Kantonsstrasse und zum Rhein zu liegen. Für das Zollareal erarbeitet das Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) ein separates Projekt, welches mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt abgestimmt wird.

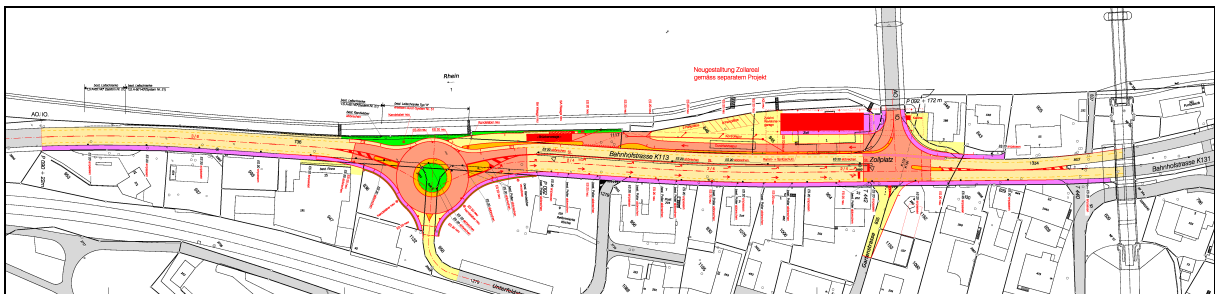
Die Stauprobleme beidseitig des Rheins können nur mit Massnahmen auf beiden Seiten gelöst werden. Das erarbeitete Projekt auf schweizerischer Seite dient in erster Linie der Reduktion des Staus auf der deutschen Seite. Andererseits helfen die Massnahmen auf der deutschen Seite primär der Staureduktion auf schweizerischer Seite. Es ist deshalb wichtig, dass die geplanten Projekte eng miteinander koordiniert und ausgeführt werden.

2. Zielsetzung

Die Stausituation am Grenzübergang soll reduziert und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden – insbesondere der Velofahrer – erhöht werden.

3. Projekt und Ausführung

Das vorliegende Strassenprojekt sieht auf der K 113/K 131 die folgenden Massnahmen vor:



Die Linksabbiegebeziehung von der Rheinbrücke in Richtung Bad Zurzach (K 131) wird aufgehoben. Dieser Verkehr muss nach rechts abbiegen und anschliessend ca. 150 m westlich des Rheinübergangs im neuen Kreisell wenden.

Vor dem Zollgebäude werden zwei neue Spuren erstellt, eine Durchfahrtsspur und eine Kontrollspur. Sämtlicher Verkehr aus Deutschland fährt in Zukunft über eine dieser beiden Spuren und wird unmittelbar vor dem neuen Kreisell zurück auf die K 113 (Bahnhofstrasse) geleitet.

Die Verkehrsregelung mit Lichtsignalanlage erfolgt beim Knoten Zollplatz (Rheinübergang/Bahnhofstrasse), bei der Ausfahrt der Durchfahrtsspur des Zollamts in die K 113 sowie aus Richtung Döttingen vor dem Kreisel zur Verhinderung eines Einstauens des Kreisels. Im Fall eines Rückstaus aus Deutschland erfolgt automatisch eine Meldung auf die deutsche Seite mit dem Anliegen, beim Knoten B 34 Kapazitäten freizugeben.



Kernstück der vorgesehenen Massnahmen bildet ein Kreisel mit einem Aussendurchmesser von 32 m und einer Fahrbahnbreite von 7,50 m bei der Einmündung der Unterfeldstrasse in die Bahnhofstrasse. Die Lage ist optimiert in Bezug auf das angrenzende Rheinufer. Der nördliche Kreiselmannd ist identisch mit dem bestehenden Fahrbahnrand.



Von der Ausserort-/Innerort-Grenze beim westlichen Dorfeingang (Richtung Döttingen) bis zum Kreisel ist eine Belagssanierung im bestehenden Querschnitt vorgesehen.

Vom Kreisel zum Rheinübergang sind eine Linksabbiegespur Richtung Deutschland mit einer Breite von 3,25 m, eine Geradeausspur Richtung Bad Zurzach von 3,00 m und ein Radstreifen von 1,50 m vorgesehen. In der Gegenrichtung sind die Fahrspur 3,25 m und der Radstreifen 1,50 m breit. Unmittelbar östlich des Rheinübergangs ist ein Fussgängerstreifen mit Schutz durch eine Mittelinsel vorgesehen.

Der bestehende Gehweg auf der Südseite wird auf der ganzen Länge in seiner Lage beibehalten und im Kreiselnbereich angepasst. Im Bereich der bestehenden Liegenschaften sind lediglich geringfügige Korrekturen des hinteren Gehwegrands in Grundriss und Höhe nötig.

Vom Rheinübergang bis zur Bahnbrücke in Richtung Bad Zurzach wird im Wesentlichen der Belag einschliesslich Randabschlüsse und Entwässerung saniert. Zudem werden die bestehenden Panzersperren unmittelbar bei der Bahnbrücke durch den Bund abgebrochen.

4. Rechtsgrundlagen

Es handelt sich um ein Vorhaben an einer Kantonsstrasse. Die Zuständigkeit für den Bau liegt gemäss § 86 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) beim Kanton.

Die für das vorliegende Projekt zu finanzierenden Leistungen erstrecken sich über mehrere Jahre. Deshalb ist gemäss § 18 Abs. 1 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF; SAR 612.100) ein Globalkredit anzufordern. Gemäss § 20 Abs. 1 GAF ist dem Grossen Rat das Begehren um einen Grosskredit mit einer besonderen Vorlage zu unterbreiten, wenn der geplante Nettoaufwand einmalig den Betrag von 5 Millionen Franken übersteigt. Dies trifft im vorliegenden Fall mit einem Nettoaufwand von 5,77 Millionen Franken zu.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Investitionskosten

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen vom Februar 2011 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive 8 % MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Ungenauigkeitszuschlag von ca. 10 % gemäss SIA.

Investitionskosten	Kostenvoranschlag Franken	Kreditrisiko* Franken	Total Franken
Gesamtkosten	5'800'000.–	600'000.–	6'400'000.–

* Ungenauigkeitszuschlag

Diese Gesamtkosten beinhalten auch eine Sanierung der bestehenden Strasse (Belag, Randabschlüsse, Entwässerung), welche auch ohne einen Ausbau (Kreisel, Knoten inklusive neue Fahrspur und Verkehrsregelung) vorgenommen werden müsste. Der Kostenanteil hierfür wurde mit Fr. 2'450'000.– (ohne Kreditrisiko) ermittelt. Damit verteilen sich die Gesamtkosten wie folgt auf die Anteile Sanierung und Ausbau:

Investitionskosten	Kostenvoranschlag Franken	Kreditrisiko* Franken	Total Franken
Gesamtkosten	5'800'000.–	600'000.–	6'400'000.–
– Anteil Sanierung der bestehenden Strasse	2'450'000.–	250'000.–	2'700'000.–
– Anteil Ausbau	3'350'000.–	350'000.–	3'700'000.–

5.2 Folgekosten

Die Investitionsfolgekosten für die erweiterten Verkehrsanlagen weichen nicht massgeblich von denjenigen für andere vergleichbare Bauwerke ab. Die hierfür notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur' eingestellt.

5.3 Werkbeiträge/Kostenteilung

Die Kostenbeteiligung der Gemeinde Koblenz richtet sich nach § 2a des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG; SAR 751.100) sowie den §§ 15–17 des Dekrets über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret; SAR 751.120).

Für die Bemessung der Beiträge der Gemeinden sind nach § 2a Abs. 2 des Strassengesetzes die Finanzkraft und das Interesse zu berücksichtigen. Aufgrund der Steuerperiode 2008/09 beträgt der dekretsgemässe Beitragssatz für die Gemeinde Koblenz 40 %. Gemäss § 17 Abs. 2 des Kantonsstrassendekrets kann der Regierungsrat den Beitrag ermässigen, wenn eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf den starken Durchgangsverkehr oder besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, durch den Ansatz übermässig belastet würde. Die neue Zollanlage mit der damit verbundenen Notwendigkeit einer Strassenanpassung macht bedeutend aufwendigere bauliche Massnahmen erforderlich, als ohne den Grenzübergang nötig wären. Die Zollanlage beeinflusst massgeblich das neue Verkehrsregime und die zu dessen Umsetzung nötigen Ausbauten: Die Linksabbiegebeziehung von der Rheinbrücke in Richtung Bad Zurzach kann nur aufgehoben werden, wenn der abbiegende Verkehr nach rechts über den neu zu erstellenden Kreisel und

von dort wieder in Richtung Bad Zurzach geführt werden kann. Weiter sind die zwei neuen Spuren vor dem Zollgebäude (Durchfahrts- und Kontrollspur) sowie die Lichtsignalanlage unerlässlich für das neue Verkehrsregime. Damit sind im vorliegenden Projekt besonders grosse Aufwendungen im Sinn von § 17 Abs. 2 des Kantonsstrassendekrets gegeben. Deshalb hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 22. Juni 2011 (RRB Nr. 2011-000984) für den Ausbau des Grenzübergangs an der K 113/K 131, Koblenz, eine einmalige Reduktion des Gemeindebeitrags auf pauschal Fr. 630'000.– festgelegt.

Es ergibt sich somit eine Kostenteilung gemäss nachfolgender Aufstellung:

Kostenteilung	Gesamtkosten Franken	Anteil Gemeinde Koblenz pauschal Franken	Anteil Kanton Aargau Franken
Anteil Sanierung der bestehenden Strasse	2'700'000.–	265'000.–	2'435'000.–
Anteil Ausbau	3'700'000.–	365'000.–	3'335'000.–
Total	6'400'000.–	630'000.–	5'770'000.–

Es ist beabsichtigt, der Gemeinde Koblenz ihren Kostenanteil gestützt auf einen Zahlungsplan mit Jahrestanchen, deren Höhe sich nach dem vorgesehenen Investitionsvolumen richtet, in Rechnung zu stellen.

5.4 Wirtschaftlichkeit

Die vorgesehenen baulichen Massnahmen entsprechen dem minimalen Ausbaustandard. Aufgrund der grossen Belastungen werden der Knoten beim Grenzübergang und der Kreisel in Beton erstellt. Dies führt gegenüber einer Ausführung mit Belag zu Mehrkosten, doch kann damit die Lebensdauer deutlich erhöht werden. Der beidseitige Velostreifen ist dadurch bedingt, dass es sich um einen Abschnitt an einer europäischen und kantonalen Radroute handelt.

5.5 Ausgabenreferendum

Basierend auf § 20 Abs. 2 GAF ist bei Globalkreditvorlagen darauf hinzuweisen, ob diese neue einmalige Ausgaben über 5 Millionen Franken umfassen. In diesem Fall wäre der Grosskredit dem Ausgabenreferendum nach § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung zu unterstellen.

Die Vorlage enthält eine Mischung aus neuen und gebundenen Ausgaben. Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf den damit verfolgten Zweck, ihren Umfang, den Zeitpunkt ihrer Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 20 Abs. 3 GAF). Diese Handlungsfreiheit ist nur im Hinblick auf den Ausbau (Kreisel, Knoten inklusive neue Fahrspur und Verkehrsregelung) gegeben. Die Sanierung (Belag, Randabschlüsse, Entwässerung) der bestehenden Strasse hingegen ist unerlässlich. Sie müsste auch ohne einen Ausbau innerhalb weniger Jahre vorgenommen werden, andernfalls können Folgeschäden und entsprechende Mehraufwendungen nicht

ausgeschlossen werden. Im Hinblick auf diese Aufwendungen ist keine Entscheidungsmöglichkeit gegeben, es handelt sich um gebundene Ausgaben.

Vom gesamten Nettoaufwand (Anteil Kanton Aargau) von Fr. 5'770'000.– können Fr. 2'435'000.– als gebunden nachgewiesen werden. Die verbleibenden Fr. 3'335'000.– stellen eine neue Ausgabe dar. Da die neue Ausgabe unter 5 Millionen Franken beträgt, kommt das Ausgabenreferendum nach § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung nicht zur Anwendung. Der Grosse Rat beschliesst über dieses Geschäft abschliessend. Auf eine Anhörung konnte deshalb verzichtet werden.

5.6 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Die Aufwendungen für die Realisierung des Projekts gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Produkt 640.10.0002 Kantonsstrassen. Bis zur Gutheissung des Grosskredits durch den Grossen Rat erfolgt der Kostennachweis im CO-Innenauftrag 640001001 (Kleinkredite Kantonsstrassen). Diesem wurden bis Oktober 2011 Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 747'942.15 belastet. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2012–2015 sind die jährlichen Finanzmittel im vorgenannten Kleinkredit wie folgt eingestellt (in Fr. 1'000.– inklusive Eigenleistungen):

Finanzbedarf (in Fr. 1'000.–)	vor 2012	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
<i>Realisierungsphasen</i>	<i>Projek- tierung</i>	<i>Genehmi- gungs- verfahren</i>	<i>Vorbe- reitung</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Ab- schluss</i>	
Bruttoaufwand	760	240	600	2'100	2'100	600	6'400
Ertrag (Gemeindebeiträge)	160		50	180	180	60	630
Nettoanteil Kanton Aargau	600	240	550	1'920	1'920	540	5'770

Die bisherigen Aufwendungen und Erträge für die Projektierung sind in der Kreditsumme des vorliegenden Grosskreditanspruchs enthalten. Sie werden mit den dafür bewilligten Kleinkrediten in den Grosskredit gemäss vorliegendem Antrag integriert.

6. Auswirkungen

6.1 Auswirkungen auf die Umwelt

Mit den vorgesehenen Ausbauten an der K 113/K 131 wird die Sperrzone gemäss Kantonailem Nutzungsplan mit Dekret über den Schutz des Rheins und seines Ufers (Rheinuferschutzdekret, RhD; SAR 761.510) nicht tangiert.

Bei Um- oder Ausbauten von Strassen müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 Lärm-schutz-Verordnung, LSV; SR 814.41). Wird die Strasse wesentlich geändert, so müssen die

Lärmemissionen so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden. Gemäss Art. 8 LSV stellt das vorliegende Bauvorhaben keine wesentliche Änderung dar; eine Zunahme der Emissionen ist mit dem Bauprojekt nicht verbunden, und das Verkehrsaufkommen wird nicht erhöht. Es ist somit keine Pflicht zur gleichzeitigen Lärmsanierung im Zug der Realisierung des vorliegenden Projekts gegeben. Die Strassenlärmsanierung der Kantonsstrassen in Koblenz erfolgt in einem eigenständigen Projekt.

6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden

Die Realisierung des Bauvorhabens hat positive Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinde Koblenz. Der Strassenausbau gewährleistet, dass die Stausituation am Grenzübergang reduziert und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden – insbesondere der Velofahrer – erhöht werden können.

7. Anhörung der Gemeinde

Gemäss § 2a Abs. 2 des Strassengesetzes sind die Gemeinden bei der Projektierung und Festsetzung der Kostenverteilung anzuhören. Die Einwohnergemeindeversammlung Koblenz hat am 20. September 2011 dem Projekt zugestimmt und gleichzeitig den dafür erforderlichen Gemeindeanteil genehmigt.

8. Weiteres Vorgehen

Nach dem Beschluss des Grossen Rats erfolgt das Baubewilligungsverfahren gemäss § 95 BauG. Dazu wird das Bauprojekt in der Gemeinde Koblenz während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Der Regierungsrat entscheidet über allfällige Einwendungen und das bereinigte Bauprojekt. Danach können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung erfolgen.

A n t r a g :

1.

Für den Ausbau des Grenzübergangs inklusive Kreisel Bahnhofstrasse an der K 113/K 131 in Koblenz wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 5'770'000.– (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2011, Indexstand von 236,3) beschlossen. Der Grosskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2.

Der Kostenanteil der Gemeinde Koblenz wird auf pauschal Fr. 630'000.– festgelegt.

Aarau, 30. November 2011

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATS

Landammann:

Staatsschreiber:

Dr. Urs Hofmann

Dr. Peter Grünenfelder