



REGIERUNGSRAT

14. Oktober 2020

BOTSCHAFT AN DEN GROSSEN RAT

20.277

Stadt Aarau, Gemeinden Buchs und Suhr IO; K 242/K 210 Buchser-/
Suhrer-/Tramstrasse; Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Zusammenfassung | 3 |
| 1. Ausgangslage und Handlungsbedarf | 4 |
| 2. Zielsetzung | 5 |
| 3. Projekt und Ausführung | 6 |
| 3.1 Übersicht Gesamtprojekt | 6 |
| 3.2 TP 1: Buchserstrasse, Aarau IO | 7 |
| 3.3 TP 2: Knoten Bavaria, Aarau/Buchs/Suhr IO..... | 9 |
| 3.4 TP 3: Tramstrasse, Südallee–Steinfeld, Suhr/Buchs IO | 11 |
| 3.5 TP 4: Tramstrasse, Steinfeld–Winkelweg, Suhr IO..... | 12 |
| 4. Rechtsgrundlagen | 13 |
| 5. Kosten und Finanzierung | 14 |
| 5.1 Investitionskosten | 14 |
| 5.2 Wirtschaftlichkeit | 14 |
| 5.3 Folgekosten | 15 |
| 5.4 Werkbeiträge/Kostenteilung..... | 15 |
| 5.4.1 Beiträge der Gemeinden..... | 15 |
| 5.4.2 Finanzierung des Kantonsanteils | 15 |
| 5.4.3 Kostenteilung und Finanzierung des Gesamtprojekts | 16 |
| 5.4.4 Beitrag des Bundes | 18 |
| 5.4.5 Beschlussfassung über Beiträge der Gemeinden | 18 |
| 5.5 Ausgabenreferendum | 18 |
| 5.6 Höherverschuldungsreferendum..... | 19 |
| 5.7 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)..... | 19 |
| 6. Auswirkungen | 20 |
| 6.1 Auswirkungen auf die Umwelt..... | 20 |
| 6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden..... | 20 |
| 7. Anhörung der Gemeinden | 21 |
| 8. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung | 21 |
| 9. Weiteres Vorgehen | 24 |
| Antrag | 25 |

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft für die Neugestaltung der Kantonsstrassen K 242/K 210 Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse in Aarau, Buchs und Suhr zur Beschlussfassung und erstatten Ihnen dazu folgenden Bericht.

Zusammenfassung

Die Verlegung des Trassees der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB; heute ein Teil von Aargau Verkehr AG [AVA]) zwischen Aarau und Suhr weg von der Kantonsstrasse K 242 eröffnet Handlungsspielraum für gestalterische und betriebliche Optimierungen. Dazu gehören die Aufwertung der Strassenräume, die Förderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (öV), Verbesserungen für den Langsamverkehr sowie betriebliche Optimierungen für den motorisierten Individualverkehr. Weil der bauliche Zustand im gesamten Projektperimeter ungenügend ist und sich die alte Geleisanlage der WSB noch immer in der Fahrbahn befindet, muss die in die Jahre gekommene Strassenanlage erneuert werden. Das Verkehrssystem Knoten Kreuzplatz – Kreisel Gais in Aarau ist während der Spitzenstunden stark belastet. Es bilden sich am Kreisel Gais in den Zufahrten Hintere Bahnhofstrasse und Buchserstrasse regelmässig längere Rückstaus. In der Zufahrt Buchserstrasse reicht der Rückstau teilweise bis über den Knoten Bavaria zurück. Aufgrund der Rückstaus entstehen im Verkehrssystem auch für den öV Verlustzeiten mit wesentlichem negativem Einfluss auf die Fahrplanstabilität und die Gewährleistung der Anschlüsse am Bahnhof Aarau.

Gemäss Strategie mobilitätAARGAU soll der Anteil Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr erhöht werden. Es stehen daher die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie ein attraktiver öV mit gutem Angebot im Vordergrund. Für den Fuss- und Veloverkehr sind direkte, durchgehende und sichere Verbindungen vorgesehen. Generell soll die Verkehrssicherheit erhöht werden. Im Rahmen des Verkehrsmanagements Region Aarau sind im Projektperimeter auf der Achse K 242 Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse diverse Massnahmen zur Entlastung der Zentren sowie zur Busbevorzugung geplant (Netzschutz/Staumanagement, Busbevorzugung), welche teilweise mit vorliegendem Projekt umzusetzen sind. Die Verlässlichkeit der Reisezeiten und die Anschlusssicherheit auf den Buslinien 1, 4 und 6 soll verbessert werden. Die Standorte und die Ausgestaltung der Bushaltestellen werden optimiert und auf die Vorschriften für hindernisfreies Bauen ausgerichtet. Der Strassenraum an der Kantonsstrasse wird aufgewertet mit dem Ziel, die Siedlung trotz Verkehrsbelastung als attraktiven Ort bei optimierter Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Die klare Hierarchie des Strassennetzes wird beibehalten. Der Verkehr soll auf den Hauptachsen kanalisiert bleiben. Im Kanton Aargau werden zur aktiven Lärmbekämpfung an der Quelle spezielle lärmarme Asphaltbeläge eingesetzt, die auch in diesem Projekt vorgesehen sind. Die Haupterschliessung des Areals der Kantonsspital Aarau AG (KSA) erfolgt heute und auch gemäss aktuellem Neubauprojekt "Dreiklang" über die Südallee. Dies gilt auch für die Zu- und Wegfahrt von Notfallfahrzeugen der Kantone Aargau und Solothurn. Sie sollen im Projektperimeter bei den Lichtsignalanlagen bevorzugt werden. Im Zusammenhang mit den umfangreichen Bauarbeiten ist eine vollständige Erneuerung der Strassenanlage mit Verstärkung des Strassenoberbaus vorgesehen. Das Gesamtprojekt weist eine Länge von ca. 2,3 km auf und ist aufgeteilt in vier Teilprojekte. Der grösste Teil der neuen Verkehrsanlage kann auf der heutigen Strassenfläche und dem alten Trasse der WSB realisiert werden.

Die Kosten sind auf 34,09 Millionen Franken veranschlagt. Davon entfallen 6,86 Millionen Franken auf die Stadt Aarau, 4,57 Millionen Franken auf die Gemeinde Buchs und 6,85 Millionen Franken auf die Gemeinde Suhr. Der verbleibende Anteil des Kantons von 15,81 Millionen Franken teilt sich auf in 1,61 Millionen Franken zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur und 14,20 Millionen Franken zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung. In diesen Beträgen nicht berücksichtigt ist ein erwarteter Beitrag des Bundes von rund 4 Millionen Franken. Der effektiv vom Bund geleistete Beitrag wird den Kostenanteilen der Gemeinden und des Kantons angerechnet werden.

Während der Anhörung vom 8. Mai 2020 bis zum 7. August 2020 gingen insgesamt 18 Eingaben ein. Der Handlungsbedarf wurde grundsätzlich anerkannt. Anhand des Fragebogens haben sich mit dem Projekt (Frage 1) alle Parteien mit Ausnahme der SVP, alle Verbände, der Gemeinderat Suhr und eine Privatperson einverstanden erklärt. Völlig dagegen ausgesprochen haben sich die SVP und eine Privatperson. Mit dem Verpflichtungskredit (Frage 2) haben sich alle Parteien mit Ausnahme der SVP, alle Verbände, der Gemeinderat Suhr und eine Privatperson einverstanden erklärt. Völlig dagegen ausgesprochen hat sich die SVP. Mit der Beitragsleistung der Gemeinden (Frage 3) haben sich die Parteien CVP, EDU, FDP, Die Liberalen, Grüne, GLP und SP, der Verein Aarau Mobil, der Gemeinderat Suhr und eine Privatperson einverstanden erklärt. Völlig dagegen ausgesprochen hat sich die SVP. Die in den Eingaben formulierten Forderungen und die Stellungnahmen dazu sind nach Themen gegliedert im Kapitel 8 ausgewiesen. Angesprochen wurden die Themen Ausrichtung der vorgesehenen Massnahmen auf die Verkehrsträger, Tempo 30, Boulevardgestaltung, Wirtschaftlichkeit, Beiträge der Gemeinden, Anliegen von Privatpersonen und Revision der Strassengesetzgebung.

Für die Neugestaltung der Kantonsstrassen K 242/K 210 Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse in Aarau, Buchs und Suhr wird ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 34,09 Millionen Franken (Preisstand 2020) beantragt. Die Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2021–2024 eingestellt.

1. Ausgangslage und Handlungsbedarf

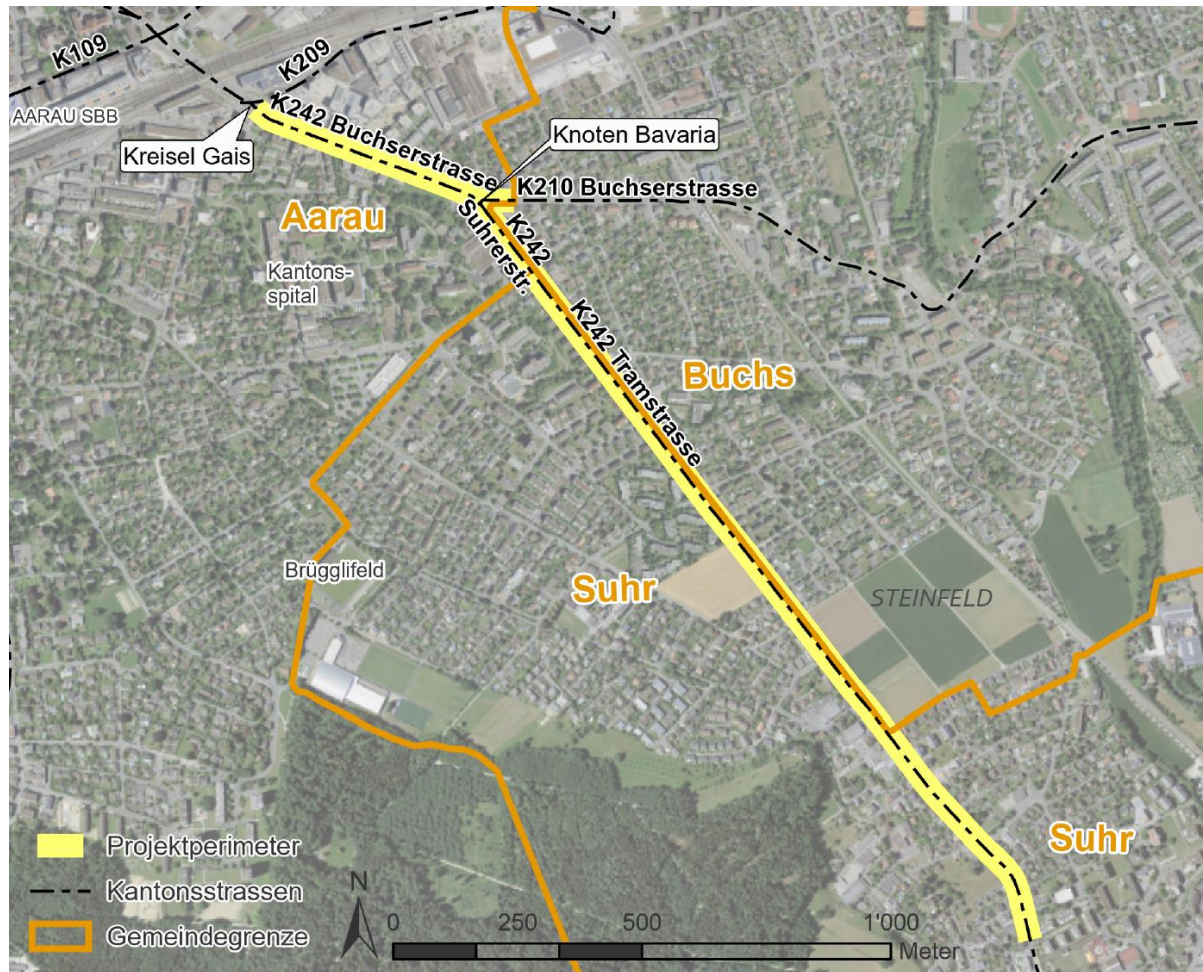
Im Jahr 2006 genehmigte der Grosse Rat die Verlegung des Trassees der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB; heute ein Teil von Aargau Verkehr AG [AVA]), welches im Abschnitt Aarau bis Suhr auf oder neben der Kantonsstrasse K 242 verläuft, auf das alte Trassee der Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB) von Aarau über Buchs nach Suhr. Am 22. November 2010 wurde das neue Trassee in Betrieb genommen.

Die Verlegung der WSB weg von der K 242 eröffnet Handlungsspielraum für gestalterische und betriebliche Optimierungen. Dazu gehören die Aufwertung der Strassenräume, die Förderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (öV), Verbesserungen für den Langsamverkehr sowie betriebliche Optimierungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Der bauliche Zustand ist im gesamten Projektperimeter ungenügend, und die alte Geleisanlage der WSB befindet sich noch immer in der Fahrbahn. Die letzten grösseren Belagsarbeiten liegen 20–40 Jahre zurück. Daher muss die in die Jahre gekommene Strassenanlage erneuert werden.

Das Verkehrssystem Knoten Kreuzplatz – Kreisel Gais in Aarau ist während der Spitzenstunden stark belastet. Es bilden sich am Kreisel Gais in den Zufahrten Hintere Bahnhofstrasse und Buchserstrasse regelmässig längere Rückstaus. In der Zufahrt Buchserstrasse reicht der Rückstau teilweise bis über den Knoten Bavaria zurück. Aufgrund der Rückstaus entstehen im Verkehrssystem auch für den öV Verlustzeiten mit wesentlichem negativem Einfluss auf die Fahrplanstabilität und die Gewährleistung der Anschlüsse am Bahnhof Aarau.

Abbildung 1: Projektperimeter K 242/K 210 Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse



2. Zielsetzung

Die Strategie mobilitätAARGAU (13. Dezember 2016) fordert die flächeneffiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse in Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen. Entsprechend soll der Anteil Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr erhöht werden. Es stehen daher die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie ein attraktiver öV mit gutem Angebot im Vordergrund.

Für den Fuss- und Veloverkehr sind direkte, durchgehende und sichere Verbindungen vorgesehen. Das Querungsangebot erfolgt nutzungsorientiert, und bei den Übergängen wird nach Möglichkeit eine Mittelinsel angeboten. Generell soll die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Im Rahmen des Verkehrsmanagements (VM) Region Aarau sind im Projektperimeter auf der Achse K 242 Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse diverse Massnahmen zur Entlastung der Zentren sowie zur Busbevorzugung geplant (Netzschutz/Staumanagement, Busbevorzugung), welche teilweise mit vorliegendem Projekt umzusetzen sind. Die Verlässlichkeit der Reisezeiten und die Anschlusssicherheit auf den Buslinien 1, 4 und 6 soll verbessert werden.

Die Standorte und die Ausgestaltung der Bushaltestellen werden optimiert und auf die gesetzlichen Vorschriften für hindernisfreies Bauen ausgerichtet.

Der Strassenraum an der Kantonsstrasse wird aufgewertet mit dem Ziel, die Siedlung trotz Verkehrsbelastung als attraktiven Ort bei optimierter Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Dazu wurde als erster Schritt in der Planung gemeinsam mit einer breit abgestützten Begleitgruppe ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) als Basis für die weitere Planung erstellt.

Die klare Hierarchie des Strassennetzes wird beibehalten. Der Verkehr soll auf den Hauptachsen kanalisiert bleiben.

Im Kanton Aargau werden zur aktiven Lärmbekämpfung an der Quelle spezielle lärmarme Asphaltbeläge eingesetzt, die auch in diesem Projekt vorgesehen sind.

Die Haupterschliessung des Areals der Kantonsspital Aarau AG (KSA) erfolgt heute und auch gemäss aktuellem Neubauprojekt "Dreiklang" über die Südallee. Dies gilt auch für die Zu- und Wegfahrt von Notfallfahrzeugen. Die Notfallfahrzeuge der Kantone Aargau und Solothurn sollen im Projektperimeter bei den Lichtsignalanlagen (LSA) bevorzugt werden.

Im Zusammenhang mit den umfangreichen Bauarbeiten ist eine vollständige Erneuerung der Strassenanlage mit Verstärkung des Strassenoberbaus vorgesehen.

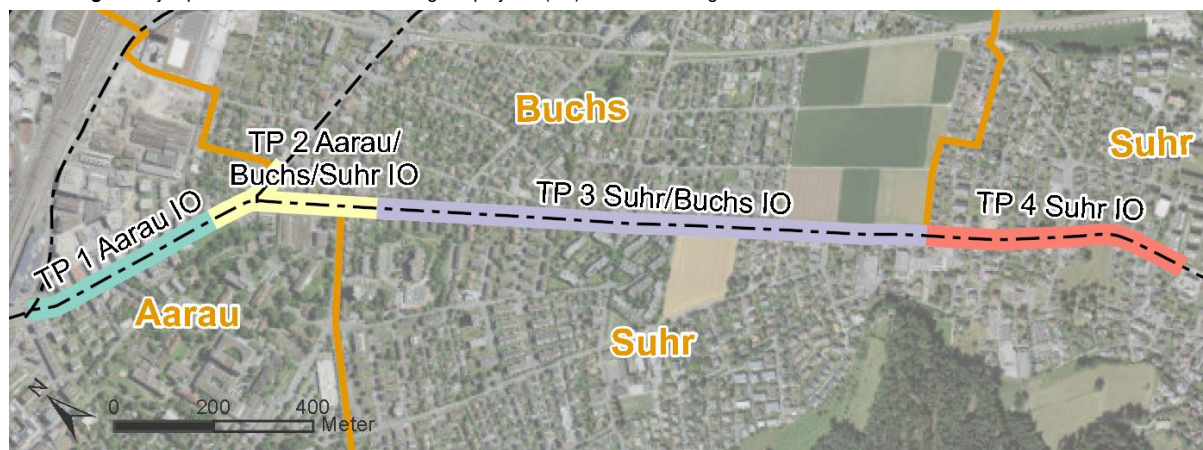
3. Projekt und Ausführung

3.1 Übersicht Gesamtprojekt

Das Gesamtprojekt weist eine Länge von ca. 2,3 km auf und ist aufgeteilt in die vier Teilprojekte (TP)

- TP 1: Buchserstrasse, Aarau IO (Länge 395 m)
- TP 2: Knoten Bavaria, Aarau/Buchs/Suhr IO (Länge 346 m)
- TP 3: Tramstrasse, Südallee–Steinfeld, Suhr/Buchs IO (Länge 1'119 m)
- TP 4: Tramstrasse, Steinfeld–Winkelweg, Suhr IO (Länge 473 m)

Abbildung 2: Projektperimeter K 242 mit Einteilung Teilprojekte (TP) und Gemeindegrenzen



Mit dem Gesamtprojekt werden wesentliche Massnahmen aus dem VM Region Aarau umgesetzt. Die neue Busspur stadteinwärts auf der K 242 im Projektperimeter der TP 3–1 mit mehreren LSA ermöglicht die Busbevorzugung. Dieselben LSA dienen ebenfalls zur Dosierung des MIV stadteinwärts und teilweise auch in Richtung Suhr Zentrum. Velofahrende sind von der Dosierung in der Regel nicht betroffen.

Die K 242 ist als Hauptverkehrsstrasse klassifiziert, befindet sich durchgehend im Innerort und wird nach dem Strassenausbau durchgehend mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Die Fahrspurbreiten richten sich nach dem BGK und sind aufgrund der örtlich gegebenen Platzverhältnisse generell knapp bemessen.

Der grösste Teil der neuen Verkehrsanlage kann auf der heutigen Strassenfläche und dem alten Trasse der WSB realisiert werden. An der Buchserstrasse (TP 1) ist der Landerwerb, der für den Boulevard mit separater Busspur, Baumreihe und breitem Gehweg auf der Seite Torfeld Süd notwendig ist, bereits erfolgt. Im TP 2 liegt der zusätzliche Landbedarf für die neue Bushaltestelle an der

Buchserstrasse, den neuen Kreisel Bavaria und die Anpassung des Knotens Südallee (Haupterschliessung Kantonsspital Aarau) zum überwiegenden Teil auf den Parzellen der Kantonsspital Aarau AG. Im Weiteren beschränkt sich der Landerwerb im Allgemeinen auf eher kleine Flächen.

An der Suhrer-/Tramstrasse, K 242, Seite Buchs, vom Knoten Bavaria bis anfangs Landwirtschafts-parzelle Steinfeld, hat der Kanton 2018/19 eine neue Lärmschutzwand (LSW) erstellen lassen (Projektperimeter TP 2+3). Die Lage der LSW ist auf das Strassenprojekt ausgerichtet. Der für den Strassenausbau notwendige Landerwerb erfolgt mit dem Strassenprojekt.

Gemäss Konzept im BGK sind die Einmündungen der Gemeindestrassen mehrheitlich als Gehwegüberfahrten projektiert. Die heutigen privaten Zufahrten und Vorplätze werden soweit nötig angepasst. Bestehende Parkplätze, die ein Sicherheitsproblem darstellen, müssen aufgehoben werden und sind in den Plänen entsprechend dargestellt. Das heutige Parkierungsangebot bleibt weitgehend erhalten.

Gemäss Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (SR 841.41) 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 Zuge der Realisierung des vorliegenden Projekts gegeben. Zur aktiven Lärmbekämpfung an der Quelle ist im gesamten Projektperimeter ein spezieller lärmarmen Asphalt-Deckbelag vorgesehen. Der Kreisel Bavaria wird mit einer Betonfahrbahn erstellt.

3.2 TP 1: Buchserstrasse, Aarau IO

Abbildung 3: Projektabschnitt K 242 Buchserstrasse, Aarau



Das TP 1 beginnt kurz nach dem Kreisel Gais und endet vor der Einmündung des Barbarawegs beim Übergang zum TP 2.

Abbildung 4: K 242 Buchserstrasse Aarau, Blick vom Kreisel Gais Richtung Knoten Bavaria



Abbildungen 5 und 6: K 242 Buchserstrasse Aarau, Blick von Höhe Villa Oeler Richtung Kreisel Gais, heute und Visualisierung



Abbildungen 7 und 8: K 242 Buchserstrasse Aarau, Blick von Höhe Nordallee Richtung Kreisel Gais, heute und Visualisierung



Im ersten Abschnitt bis zur Florastrasse konnte auf der Nordseite bereits mit dem Gestaltungsplan Torfeld Süd der Platzbedarf für den Strassenausbau im Sinne eines städtischen Boulevards gesichert werden. Der südliche Gehweg bleibt in der Lage bestehen, die angrenzende Verkehrsfläche mit einer Breite von 12,50 m ist aufgeteilt in einen Radstreifen, eine Fahrbahn für den MIV, einen Mehrzweckstreifen, eine Fahrbahn für den MIV stadteinwärts und eine Busspur, die auch den Velofahrenden zur Verfügung steht. Anschliessend dient eine Baumreihe mit angrenzendem Fussgängerbereich der Strassenraumgestaltung.

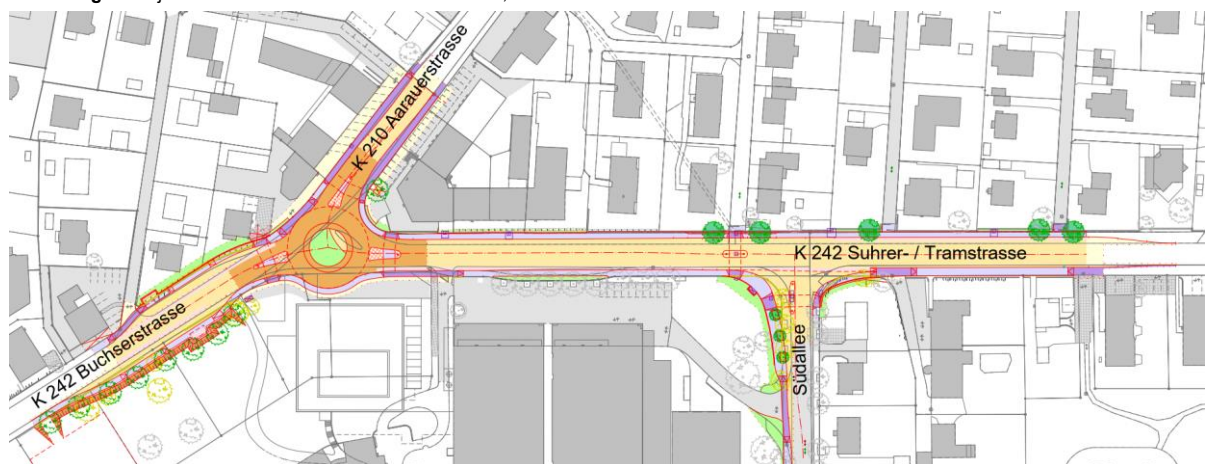
Die mächtige ca. 110 Jahre alte Hängebuche im früheren Garten der Villa Oeler (Parzelle 700) bleibt erhalten. Die Einengung der Verkehrsfläche wird für eine ungesteuerte Fussgängerquerung mit Mittelinsel und als Dosieranlage für den MIV genutzt. Für den Bus ist eine Busbevorzugung mit LSA vorgesehen.

Im zweiten Abschnitt von der Florastrasse bis zum Barbaraweg fehlt auf der Nordseite aufgrund der bestehenden Bebauung der Platz für den Ausbau als Boulevard. Die Variante einer Verbreiterung/ Verschwenkung auf die Südseite wurde aus städtebaulichen Gründen verworfen. Daher ist bis zum geplanten Kreisel Bavaria der Ausbau als Kernfahrbahn mit beidseitigem Gehweg im bestehenden Strassenraum vorgesehen. Langfristig ist der Ausbau mit dem Boulevard-Querschnitt bis zum Kreisel Gais anzustreben. Die entsprechende Anpassung der Baulinie ist bei der Stadt Aarau in Arbeit.

Die im BGK vorgeschlagene zusätzliche Bushaltestelle bei der Nordallee wurde auf ausdrückliches Begehren der Stadt Aarau aus dem Projekt entfernt.

3.3 TP 2: Knoten Bavaria, Aarau/Buchs/Suhr IO

Abbildung 9: Projektabschnitt K 242/K 210 Knoten Bavaria, Aarau/Buchs/Suhr



Hauptelement im TP 2 ist der neue gesteuerte dreiarmlige Kreisels Bavaria (Durchmesser 28 m) anstelle der bestehenden Kreuzung mit LSA. Die Buchserstrasse wird bis an die Grenze Aarau/Buchs ausgebaut. In Richtung Suhr befindet sich das Projektende 100 m nach der Einmündung der Südallee.

Abbildungen 10 und 11: K 242 Suhrerstrasse Aarau, Blick Richtung Knoten Bavaria, heute und Visualisierung



Der Anschluss in Richtung Buchs ist auf den geplanten Innerortsausbau der Aarauerstrasse in Buchs abgestimmt. Von Aarau her wird der Kernfahrbahn-Querschnitt aus TP 1 übernommen. Auf der Suhrer-/Tramstrasse steht das ehemalige Trasse der WSB zur Verfügung. Dies ermöglicht auf der Seite Buchs neu einen Gehweg und in Richtung Aarau Zentrum eine Busspur (Linie 4). Die Busspur auf der Tramstrasse wird bei der Einmündung der Südallee zugunsten einer Linksabbiegespur unterbrochen. Die heutige und gemäss Neubauprojekt "Dreiklang" auch künftige Hauptzufahrt zum Kantonsspital Aarau erfolgt über die Südallee. Die Ausfahrt aus der Südallee wird zur Optimierung des Betriebs neu auf zwei eigenständigen Spuren geführt.

Im Kreisels Bavaria und beim Knoten Südallee werden Busbevorzugungs- und Dosieranlagen eingerichtet. Aufgrund der fehlenden Busspur in der Aarauerstrasse (Linie 1 von Buchs her) muss die Dosierung bei einer Busanmeldung aufgehoben werden. Die Fussgängerstreifen beim Kreisels sind ungesteuert.

Zwischen Ende TP 1 und dem Kreisels Bavaria sind in beiden Fahrtrichtungen Busbuchten für die Haltestelle Bavaria (Linien 1+4) geplant. Die bestehende Busbucht in Fahrtrichtung Aarau wird an die neuen gesetzlichen Vorschriften angepasst. Für die neue Busbucht auf der Gegenseite und für den neuen Kreisels ist Landerwerb auf Parzellen des Kantonsspitals Aarau nötig. Am Standort des abgebrochenen Restaurants Bavaria und der früheren Autogarage baut das Kantonsspital Aarau momentan sein neues Laborgebäude. Zusammen mit der neuen Umgebungsgestaltung wird eine ideale Anbindung der Bushaltestelle Bavaria ans Fusswegnetz im Areal des Kantonsspitals Aarau möglich.

3.4 TP 3: Tramstrasse, Südallee–Steinfeld, Suhr/Buchs IO

Abbildung 12: Projektabschnitt K 242 Tramstrasse, Südallee–Kreuzung Gönhardweg/Bühlstrasse, Suhr/Buchs



Abbildung 13: Projektabschnitt K 242 Tramstrasse, Kreuzung Gönhardweg/Bühlstrasse–Steinfeld, Suhr/Buchs



Das längste Teilprojekt befindet sich zwischen Aarau und Suhr entlang der Gemeindegrenze zu Buchs. Auf die gesamte Länge ist eine Busspur vorgesehen. Für die Velofahrenden stehen in beide Fahrtrichtungen Rad-/Gehwege oder Radstreifen zur Verfügung. Bei der Einmündung Waldhofweg ist die LSA und die Knotengeometrie neu so ausgelegt, dass die Velofahrenden die Tramstrasse einfach und sicher queren können und direkt zum Rad-/Gehweg auf der Seite Steinfeld gelangen. Zwischen Buchsermarchweg und Sagiweg verbessert die vorgesehene Lösung mit Mehrzweckstreifen die Verkehrssicherheit. Die Verbindung des Suhrer Dorfteils Feld mit dem Schulareal Dorf/Zentrum und dem Freibad Suhr/Buchs wird mit diesen beiden Massnahmen für den Langsamverkehr wesentlich attraktiver. Neu ist auch auf der Seite Buchs eine durchgehende Verbindung für den Fussverkehr geplant.

Abbildungen 14 und 15: K 242 Tramstrasse Suhr/Buchs, Blick Richtung Kreuzung Gönhardweg/Bühlstrasse, heute und Visualisierung



Abbildungen 16 und 17: K 242 Tramstrasse Suhr/Buchs, Blick Richtung Steinfeld, heute und Visualisierung



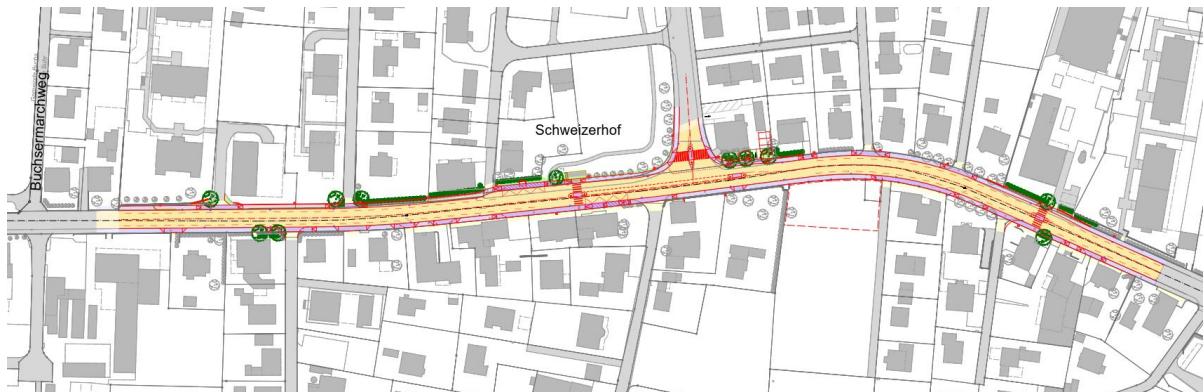
Ab der Kreuzung Gönhardweg/Bühlstrasse bis zum Buchsermarchweg, auf der Seite Buchs, ermöglichen die vorhandenen Platzverhältnisse eine durchgehende Begrünung mit Bäumen. Beim Steinfeld kann der Platz der alten Ausweichstelle der WSB für eine Baumreihe mit regelmässigen Abständen und Versatz bei der Bushaltestelle genutzt werden. Auf der Südseite bietet die Parzelle der Ortsbürgergemeinde Suhr (Parzelle 82, Suhr) die Möglichkeit für eine Baumreihe. Die Grünflächen werden extensiv begrünt (Ruderal-Saat, niedere Blumenwiesen, Stauden). Der Rad-/Gehweg wird hinter der Baumreihe geführt.

Im Projektperimeter sind bei der Fussgängerquerung Brummelstrasse/Lindenweg, bei der Kreuzung Bühlstrasse/Gönhardweg und bei der Einmündung Waldhofweg LSA geplant. Diese dienen zur Verkehrsregelung, Dosierung und Busbevorzugung und sind Teil des VM Region Aarau. Zwischen Bühlstrasse/Gönhardweg und Waldhofweg wird auf der Tramstrasse eine Busspur in der Fahrbahnmittte eingerichtet. Diese kann vom Bus (Linie 4) in beide Richtungen befahren werden und wird mit einer speziellen LSA gesteuert. Damit stehen auch in Richtung Suhr Zentrum ca. 220 m Stauraum mit einer Busbevorzugung zur Verfügung.

Die Bushaltestellen Brummelstrasse, Bühlstrasse und Waldhofweg sind ungefähr an bestehender Lage vorgesehen, werden erneuert und an die neuen Vorschriften angepasst. Im Projektperimeter verkehren die Buslinie 4 und die Buslinie 6 von Suhr bis zur Abzweigung Waldhofweg.

3.5 TP 4: Tramstrasse, Steinfeld–Winkelweg, Suhr IO

Abbildung 18: Projektabschnitt K 242 Tramstrasse, Steinfeld–Winkelweg, Suhr



Das letzte Teilprojekt befindet sich im Siedlungsgebiet von Suhr, ist beidseitig durchgehend bebaut und schliesst am Projektende an den 2018/19 ausgebauten Kantonsstrassenabschnitt an. Neu wird eine 8,00 m breite Kernfahrbahn (beidseitig 1,25 m Radstreifen, Kernfahrbahn 5,50 m) mit durchgehend beidseitigem Gehweg erstellt.

Abbildungen 19 und 20: K 242 Tramstrasse Suhr, beim Schweizerhof, Blick Richtung Aarau, heute und Visualisierung



Eine grössere Veränderung ist im Bereich Schweizerhof geplant. Einerseits werden die beiden Bushaltestellen an die neuen Vorschriften angepasst. Andererseits wird als Abbiege- und Querungshilfe ein 2,00 m breiter Mehrzweckstreifen mit zwei Fussgängerquerungen an den Enden eingefügt. Damit wird mehreren Projektzielsetzungen gebührend Rechnung getragen.

Im übrigen Teil verändern sich die heutigen Fahrbahnränder nur unwesentlich. Auf der Westseite bleibt der Gehweg in Lage und Breite bestehen; es ist kein Landerwerb notwendig. Auf der Ostseite wird vom Buchsermarchweg bis zur Bushaltestelle Schweizerhof neu ein Gehweg erstellt. Dieser Landstreifen und der Flächenbedarf für die Anpassungen im Bereich Schweizerhof müssen erworben werden.

Die Fussgängerquerung bei der katholischen Kirche wird angepasst und erhält eine Mittelinsel; entsprechend ist der Strassenraum in diesem Bereich zu verbreitern.

Aufgrund der bestehenden Bebauung ist eine durchgehende Begrünung nicht möglich. Einzelbäume und Kleingruppen sollen den Strassenraum strukturieren und Einmündungen und Querungsstellen betonen. Im Bereich Schweizerhof plant die Gemeinde Suhr eine Platzgestaltung, und auf der Parzelle 2445 wird im Rahmen der Erarbeitung eines Gestaltungsplans die Aufwertung des Strassenraums angestrebt.

VM-Massnahmen und LSA sind in diesem Projektabschnitt keine geplant.

Im Perimeter von TP 4 verkehren die Buslinie 6 Bahnhof Aarau – Bahnhof Suhr und die Buslinie 4 von Aarau her bis zur Abzweigung Buchserstrasse beim Schweizerhof.

4. Rechtsgrundlagen

Zuständig für den Bau von Kantonsstrassen ist der Kanton gemäss § 86 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 (SAR 713.100) beziehungsweise § 2 des Gesetzes über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969 (SAR 751.100). Verpflichtungskredite für die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts sind dem Grossen Rat mit separater Botschaft zu unterbreiten, wenn sie neue einmalige Nettoausgaben von über 5 Millionen Franken enthalten und somit dem Ausgabenreferendum unterstehen (§ 2 Abs. 2 und 4 StrG). Die Kostenbeteiligung der Gemeinden richtet sich nach § 2a StrG sowie nach dem Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971 (SAR 751.120). Gemäss § 2a Abs. 1 StrG erlässt der Grosse Rat durch Dekret die notwendigen Ausführungsvorschriften über die Verteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden. Gemäss § 15 Abs. 1 Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Gemäss § 2 Abs. 2 lit. d StrG beschliesst der Grosse Rat bei der Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts, wenn ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag fehlt.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird verlangt, dass neue Ausgaben mit der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden (§ 32 Abs. 1 Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen [GAF] vom 5. Juni 2012 [SAR 612.300]). Wird beim Verpflichtungskreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

Bei der Vorbereitung einer Vorlage an den Grossen Rat, die der obligatorischen oder fakultativen Volksabstimmung unterliegt, war gemäss § 66 der Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980 (SAR 110.000) eine Anhörung durchzuführen.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Investitionskosten

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2020 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes. Zusätzlich wird für die Teilprojekte 1 und 2 ein Risikozuschlag von ca. 5 % berücksichtigt, welcher allfällige zurzeit noch nicht abschätzbare Mehraufwendungen für Einbahnsysteme und öV-Massnahmen während der Bauphasen abdeckt.

| Kosten Gesamtprojekt | TP 1 | TP 2 | TP 3 | TP 4 | Total |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | in Franken | in Franken | in Franken | in Franken | in Franken |
| Kostenvoranschlag | | | | | |
| • Baukosten | 4'470'000 | 5'510'000 | 9'750'000 | 3'020'000 | 22'750'000 |
| • Honorare | 955'000 | 1'210'000 | 1'970'000 | 800'000 | 4'935'000 |
| • Landerwerb | 450'000 | 590'000 | 710'000 | 390'000 | 2'140'000 |
| • Übrige Kosten | 105'000 | 140'000 | 240'000 | 80'000 | 565'000 |
| • Total | 5'980'000 | 7'450'000 | 12'670'000 | 4'290'000 | 30'390'000 |
| Kreditrisiko | 900'000 | 1'100'000 | 1'270'000 | 430'000 | 3'700'000 |
| Gesamtkosten | 6'880'000 | 8'550'000 | 13'940'000 | 4'720'000 | 34'090'000 |

Die Freigabe von Geldern aus dem Kreditrisiko erfolgt ausschliesslich auf einen entsprechend begründeten Antrag des Lenkungsausschusses und fällt in die Kompetenz des Leiters Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Der Projektperimeter liegt im dicht besiedelten urbanen Raum von Aarau, Buchs und Suhr. Die Kombination von Anlagen für den MIV, den öV und den Langsamverkehr erfordern zusammen mit der Umsetzung der Massnahmen des VM Region Aarau besonders aufwändige bauliche Massnahmen. Hinzu kommt der Rückbau der alten Gleisanlagen aus der Zeit, als die WSB noch als Strassenbahn auf der Buchser-/Suhler-/Tramstrasse verkehrte.

Die im Projekt aufgenommene Aufwertung des Strassenraums entspricht den Projektzielen und den hohen Ansprüchen hinsichtlich umweltschonender Ausgestaltung.

Die Kantonsstrasse ist im Projektperimeter stark frequentiert und wird zudem von drei Buslinien befahren. Sie dient auch der Haupteinschliessung des Kantonsspitals und als Notfallzufahrt. Dies erfordert aufwendige Massnahmen für Provisorien und Verkehrslenkung während der Bauphasen.

Kostenmindernd wirkt sich die Umnutzung des alten WSB-Trassees entlang der Suhrer-/Tramstrasse als Busspur aus. Zudem kann die erforderliche Begrünung der bereits erstellten Lärmschutzwand mit der Strassenraumgestaltung kombiniert werden.

Die Kosten sind mit ähnlich gelagerten Kantonsstrassenprojekten mit Ortsdurchfahrten vergleichbar.

Daneben erfüllt das Projekt die Minimalanforderungen in Bezug auf die Sanierung und eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

5.3 Folgekosten

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

5.4 Werkbeiträge/Kostenteilung

5.4.1 Beiträge der Gemeinden

Gemäss §§ 15 ff. Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Die Beitragssätze hat der Regierungsrat für Aarau auf 60 %, für Buchs auf 51 % und für Suhr auf 50 % festgelegt (Steuerperiode 2015/16).

Basierend auf diesen Beitragssätzen und der geltenden Abgrenzung der Innerortsstrecken wurden für jedes der vier Teilprojekte die Beiträge der Gemeinden ermittelt. In einigen Abschnitten verlaufen die Gemeindegrenzen Aarau/Buchs und Buchs/Suhr in den Kantonsstrassen; deshalb werden die Kosten in diesen Abschnitten je hälftig auf die beiden territorial betroffenen Gemeinden aufgeteilt und halbieren sich somit die obgenannten Beitragssätze. Die Kosten für den Abschnitt Südallee im TP 2 werden je hälftig auf die Gemeinden Aarau und Suhr aufgeteilt.

Daraus ergeben sich für die vier Teilprojekte Beiträge der Gemeinden gemäss Übersicht im Kapitel 5.4.3.

Das Anpassen von Gemeindestrassen, soweit es nicht durch den Ausbau der Kantonsstrassen bedingt ist, geht voll zulasten der Gemeinden. Auch das Anpassen allfälliger Werkleitungen wie Wasser, Gemeindekanalisationen, Elektrisch, Gas, Telefon usw. geht aufgrund der Reversbestimmungen (§§ 104 und 106 BauG) zulasten der Werkeigentümer beziehungsweise der Gemeinden. Die Strassenbeleuchtung beziehungsweise deren Veränderungen gehen ebenfalls zulasten der Gemeinden (§ 99 BauG). Mehrkosten gegenüber sonst üblicher und den Bedürfnissen entsprechender Ausführung, die infolge besonderer Begehren einer Gemeinde entstehen, gehen ganz zu deren Lasten (§ 19 Kantonsstrassendekret). Wenn vorgenannte Bauteile oder von Dritten bestellte Bauteile gleichzeitig mit dem vorliegenden Projekt realisiert werden, sind die entsprechenden Kosten nicht zulasten dieses Kredits zu finanzieren. Sie werden von der Unternehmung direkt den Bestellern in Rechnung gestellt.

Darunter fallen auch die Buswartehäuser und deren Ausstattung. Die entsprechenden Kosten sind nicht im Kostenvoranschlag enthalten und sind direkt durch die Gemeinden zu finanzieren. Das Eigentum wird an die Gemeinden übertragen.

5.4.2 Finanzierung des Kantonsanteils

An Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung kann der Kanton einmalige Beiträge leisten (§§ 1 und 2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG] vom 2. September 1975 [SAR 995.100]). Diese Investitionsbeiträge werden zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert (§ 8a Abs. 3 lit. a ÖVG).

Zu diesen Investitionsbeiträgen zählen insbesondere auch Aufwendungen für die Businfrastruktur wie Beiträge an Verkehrsmanagementmassnahmen, einschliesslich Busspuren, im Rahmen von regionalen Verkehrsmanagementprojekten (vgl. [16.221] Botschaft vom 28. September 2016 betreffend Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur; Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG); Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (StrG); Änderung; 1. Beratung, Kapitel 6, Seiten 20 ff.).

Bei Verkehrsmanagementprojekten, einschliesslich Busspuren, werden die Kosten entsprechend dem Nutzen für den öV beziehungsweise für den MIV zwischen der Strassenrechnung und der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur hälftig aufgeteilt. Als Grundlage für diese Aufteilung dient der Grossratsbeschluss (GRB Nr. 2010-0803) vom 7. September 2010 über das Verkehrsmanagementprojekt Region Baden-Wettingen. Der Grosse Rat kann bei Grossprojekten eine andere Kostenaufteilung beschliessen (vgl. zum Ganzen [17.123] Botschaft vom 24. Mai 2017 betreffend Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur; Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG); Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (StrG); Änderung; 2. Beratung", Kapitel 2.1.3, Seite 4).

Aus Sicht des öV besteht ein grosses Interesse, die VM-Massnahmen umzusetzen. Ausgewiesenes Ziel des VM Region Aarau ist das Reduzieren von Behinderungen und Verlustzeiten des öffentlichen Busverkehrs. Alle Massnahmen sind entsprechend auf den öV ausgerichtet. Dementsprechend ist ein Beitrag aus Mitteln der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur von 50 % an den Kantonsanteil für die im vorliegenden Projekt vorgesehenen VM-Massnahmen gerechtfertigt.

Daraus ergibt sich für die vier Teilprojekte eine Aufteilung der Kantonsanteile gemäss Übersicht im nachfolgenden Kapitel 5.4.3.

5.4.3 Kostenteilung und Finanzierung des Gesamtprojekts

Mit den Beiträgen der Gemeinden (vgl. Kapitel 5.4.1) und der Finanzierung des Kantonsanteils (vgl. Kapitel 5.4.2) resultiert die folgende Kostenteilung des Gesamtprojekts.

| Kostenteilung TP 1: Buchserstrasse, Aarau IO | Gesamt- kosten | | Anteil Aarau | | Anteil Buchs | | Anteil Suhr | | Anteil Kanton ÖVG | | Anteil Kanton StrG | |
|--|-------------------|-------|---------------|---|--------------|---|--------------|-------|----------------------|-------|-----------------------|-------|
| | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | |
| K242 Buchserstrasse, Aarau | | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 5'220 | 60.0% | 3'132 | | | | | | | | 40.0% | 2'088 |
| - VM inkl. Busspur | 1'660 | 60.0% | 996 | | | | | 20.0% | 332 | 20.0% | 332 | |
| Total Kosten | 6'880 | | 4'128 | | 0 | | 0 | | 332 | | 2'420 | |
| Total Kosten in Prozent | 100.0 % | | 60.0 % | | 0.0 % | | 0.0 % | | 4.8 % | | 35.2 % | |

| Kostenteilung TP 2: Knoten Bavaria, Aarau/Buchs/Suhr IO | Gesamt- kosten | | Anteil Aarau | | Anteil Buchs | | Anteil Suhr | | Anteil Kanton ÖVG | | Anteil Kanton StrG | |
|---|-------------------|-------|---------------|-------|---------------|-------|--------------|-------|----------------------|-------|-----------------------|-------|
| | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | |
| K242 Aarau | | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 1'620 | 60.0% | 972 | | | | | | | | 40.0% | 648 |
| - VM inkl. Busspur | 420 | 60.0% | 252 | | | | | 20.0% | 84 | 20.0% | 84 | |
| K242/K210 je 1/2 Aarau/Buchs | | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 3'110 | 30.0% | 933 | 25.5% | 793 | | | | | | 44.5% | 1'384 |
| - VM inkl. Busspur | 820 | 30.0% | 246 | 25.5% | 209 | | | 22.3% | 183 | 22.2% | 182 | |
| K242 je 1/2 Buchs/Suhr | | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 1'110 | | | 25.5% | 283 | 25.0% | 278 | | | | 49.5% | 549 |
| - VM inkl. Busspur | 370 | | | 25.5% | 94 | 25.0% | 93 | 24.7% | 91 | 24.7% | 92 | |
| Anp.Südallee je 1/2 Aarau/Suhr | | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 770 | 30.0% | 231 | | | 25.0% | 193 | | | | 44.9% | 346 |
| - VM | 330 | 30.0% | 99 | | | 25.0% | 83 | 22.5% | 74 | 22.4% | 74 | |
| Total Kosten | 8'550 | | 2'733 | | 1'379 | | 647 | | 432 | | 3'359 | |
| Total Kosten in Prozent | 100.0 % | | 32.0 % | | 16.1 % | | 7.6 % | | 5.1 % | | 39.2 % | |

| Kostenteilung TP 3: Tramstrasse, Südallee- Steinfeld, Suhr/Buchs IO | Gesamt- kosten 1'000 Fr. | Anteil Aarau | | Anteil Buchs | | Anteil Suhr | | Anteil Kanton ÖVG | | Anteil Kanton StrG | |
|---|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|---------------|-------------|---------------|----------------------|--------------|-----------------------|---------------|
| | | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. |
| K242 Tramstr. je 1/2 Suhr/Buchs | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 7'560 | | | 25.5% | 1'928 | 25.0% | 1'890 | | | 49.5% | 3'742 |
| - VM inkl. Busspur | 2'210 | | | 25.5% | 564 | 25.0% | 553 | 24.7% | 547 | 24.7% | 546 |
| K242 Tramstrasse, Suhr | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 1'765 | | | | | 50.0% | 882 | | | 50.0% | 883 |
| - VM inkl. Busspur | 1'025 | | | | | 50.0% | 513 | 25.0% | 256 | 25.0% | 256 |
| K242 Tramstrasse, Buchs | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 1'315 | | | 51.0% | 671 | | | | | 49.0% | 644 |
| - VM inkl. Busspur | 65 | | | 51.0% | 33 | | | 24.5% | 16 | 24.5% | 16 |
| Total Kosten | 13'940 | | | | 3'196 | | 3'838 | | 819 | | 6'087 |
| Total Kosten in Prozent | 100.0 % | | 0.0 % | | 22.9 % | | 27.5 % | | 5.9 % | | 43.7 % |

| Kostenteilung TP 4: Tramstrasse, Steinfeld- Winkelweg, Suhr IO | Gesamt- kosten 1'000 Fr. | Anteil Aarau | | Anteil Buchs | | Anteil Suhr | | Anteil Kanton ÖVG | | Anteil Kanton StrG | |
|--|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|---------------|----------------------|--------------|-----------------------|---------------|
| | | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. |
| K242 Tramstrasse, Suhr | | | | | | | | | | | |
| - Fahrbahn | 4'600 | | | | | 50.0% | 2'300 | | | 50.0% | 2'300 |
| - VM inkl. Busspur | 120 | | | | | 50.0% | 60 | 25.0% | 30 | 25.0% | 30 |
| Total Kosten | 4'720 | | 0 | | 0 | | 2'360 | | 30 | | 2'330 |
| Total Kosten in Prozent | 100.0 % | | 0.0 % | | 0.0 % | | 50.0 % | | 0.6 % | | 49.4 % |

| Kostenteilung Gesamtprojekt | Gesamt- kosten 1'000 Fr. | Anteil Aarau | | Anteil Buchs | | Anteil Suhr | | Anteil Kanton ÖVG | | Anteil Kanton StrG | |
|--------------------------------|--------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|----------------------|--------------|-----------------------|---------------|
| | | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. | % | 1'000 Fr. |
| Teilprojekt 1 | 6'880 | 60.0% | 4'128 | | | | | 4.8% | 332 | 35.2% | 2'420 |
| Teilprojekt 2 | 8'550 | 32.0% | 2'733 | 16.1% | 1'379 | 7.6% | 647 | 5.1% | 432 | 39.2% | 3'359 |
| Teilprojekt 3 | 13'940 | | | 22.9% | 3'196 | 27.5% | 3'838 | 5.9% | 819 | 43.7% | 6'087 |
| Teilprojekt 4 | 4'720 | | | | | 50.0% | 2'360 | 0.6% | 30 | 49.4% | 2'330 |
| Total Kosten | 34'090 | | 6'861 | | 4'575 | | 6'845 | | 1'613 | | 14'196 |

Die Anteile der Gemeinden an die vier Teilprojekte werden auf die folgenden Prozentanteile der Gesamtkosten festgelegt. Auf eine detaillierte Kostenausscheidung innerhalb der vier Teilprojekte wird verzichtet, um eine komplexe und aufwendige Kostenstrukturierung und Abrechnung zu vermeiden.

Teilprojekt 1, Buchserstrasse, Aarau IO:

- Anteil Aarau: 60 %

Teilprojekt 2, Knoten Bavaria, Aarau/Buchs/Suhr IO:

- Anteil Aarau: 32,0 %
- Anteil Buchs: 16,1 %
- Anteil Suhr: 7,6 %

Teilprojekt 3, Tramstrasse Südallee–Steinfeld, Suhr/Buchs IO:

- Anteil Buchs: 22,9 %
- Anteil Suhr: 27,5 %

Teilprojekt 4, Tramstrasse, Steinfeld–Winkelweg, Suhr IO:

- Anteil Suhr: 50 %

Für die Finanzierung des Beitrags aus Mitteln der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 1'613'000.– beantragt. Der Beitrag wird auf die folgenden Prozentanteile der Gesamtkosten an die vier Teilprojekte, unter Verzicht auf eine detaillierte Kostenausscheidung, festgelegt:

Teilprojekt 1, Buchserstrasse, Aarau IO:

- Anteil Kanton ÖVG: 4,8 %

Teilprojekt 2, Knoten Bavaria, Aarau/Buchs/Suhr IO:

- Anteil Kanton ÖVG: 5,1 %

Teilprojekt 3, Tramstrasse Südallee–Steinfeld, Suhr/Buchs IO:

- Anteil Kanton ÖVG: 5,9 %

Teilprojekt 4, Tramstrasse, Steinfeld–Winkelweg, Suhr IO:

- Anteil Kanton ÖVG: 0,6 %

5.4.4 Beitrag des Bundes

Die Massnahme "Aarau/Buchs/Suhr; Betriebs- und Gestaltungskonzept Buchser- und Tramstrasse" wurde dem Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand, 2. Generation angemeldet. Gemäss Leistungsvereinbarung kann ein Bundesbeitrag von maximal 3,88 Millionen Franken (Preisstand 2005, exklusive MwSt.) erwartet werden. Mit dem Bund werden voraussichtlich für die Teilprojekte einzelne Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen; die erste kann erst abgeschlossen werden, wenn der Kreditbeschluss erfolgt und das erste Teilprojekt rechtskräftig genehmigt ist. Weil der Bundesbeitrag zurzeit noch nicht feststeht, kann er nicht in den vorliegenden Finanzierungsbeschluss einbezogen werden. Der effektive Bundesbeitrag wird in den vier Teilprojekten den Kostenanteilen der Gemeinden und des Kantons angerechnet werden.

5.4.5 Beschlussfassung über Beiträge der Gemeinden

Das Gesamtprojekt ist von regionalem Interesse und entfaltet seine volle Wirkung erst als Ganzes. Damit ist es nicht sinnvoll, das Projekt von Finanzierungsbeschlüssen der einzelnen Gemeinden abhängig zu machen. Gemäss § 2 Abs. 2 lit. d StrG beschliesst der Grosse Rat bei der Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts, wenn ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag fehlt. Gestützt auf diese Bestimmung sowie § 2a Abs. 1 StrG und §§ 15 ff. Kantonsstrassendekret entscheidet der Grosse Rat über die Beiträge der Gemeinden an die Innerortsstrecken. Dieses Vorgehen wurde mit dem Stadtrat Aarau sowie den Gemeinderäten Buchs und Suhr abgestimmt.

5.5 Ausgabenreferendum

Beschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken für die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts unterliegen dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau. Massgebend für die Unterstellung eines Vorhabens unter das Ausgabenreferendum ist der Betrag der Nettobelastung des Kantons nach Abzug der im Zeitpunkt der Beschlussfassung feststehenden Leistungen Dritter (§ 31 Abs. 1 GAF). Da die gesamte Nettoausgabe einschliesslich Anteil neue Ausgabe mehr als 5 Millionen Franken beträgt, kommt das Ausgabenreferendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau zur Anwendung.

5.6 Höherverschuldungsreferendum

Gemäss § 8a Abs. 4 ÖVG unterliegen Beschlüsse des Grossen Rats über Vorhaben, die zu einer Erhöhung der Verschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur führen, der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau. Gemäss aktueller Finanzplanung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur mit Berücksichtigung des vorliegenden Projekts decken die jährlichen Einnahmen die jährlichen Aufwände; ein Höherverschuldungsantrag ist nicht notwendig. Somit untersteht der vorliegende Beschluss über die Finanzierung des Kostenanteils zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur nicht dem Höherverschuldungsreferendum.

5.7 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Die Realisierung des Projekts ist in den Jahren 2022–2027 vorgesehen. Die Aufwendungen gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Leistungsgruppe 64010 Strassenbau. Bisher sind Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 1'582'278.– aufgelaufen. Der Finanzbedarf ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2021–2024 wurden die jährlichen Finanzmittel im geplanten Verpflichtungskredit 'Aarau/Buchs/Suhr IO K242, Umsetzung BGK' (640-203665) gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt.

| in 1'000 Franken | Vor-jahre* | Bu 2020 | Bu 2021 | P 2022 | P 2023 | P 2024 | Folge-jahre | Total |
|--|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 (FB 350) | | | | | | | | |
| Aufwand | | 297 | 1'147 | 2'258 | 3'458 | 4'937 | | |
| Ertrag** | | -200 | -608 | -1'534 | -2'439 | -3'571 | | |
| Saldo | | 97 | 539 | 724 | 1'019 | 1'366 | | |
| Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350) | | | | | | | | |
| Aufwand | 1'146 | 620 | 1'134 | 2'245 | 3'425 | 4'923 | 20'597 | 34'090 |
| Ertrag** | -630 | -297 | -591 | -1'613 | -2'338 | -3'524 | -14'781 | -23'774 |
| Saldo | 516 | 323 | 543 | 632 | 1'087 | 1'399 | 5'816 | 10'316 |
| Abweichung (FB 350) | | | | | | | | |
| Aufwand | | 323 | -13 | -13 | -33 | -14 | | |
| Ertrag** | | -97 | 17 | -79 | 101 | 47 | | |
| Saldo | | 226 | 4 | -92 | 68 | 33 | | |

* Vorlaufkosten/Vorprojekte

** Beiträge Gemeinden und Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur; erwarteter Beitrag Bund (Fr. 3'880'000.–)

Die neuen Kreditjahrestranchen werden im AFP entsprechend der aktuellen Realisierungsplanung in der Leistungsgruppe 64010 Strassenbau eingestellt. Der abweichende Finanzmittelbedarf wird im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' innerhalb der vorgenannten Leistungsgruppe kompensiert.

Im Aufgabenbereich 635 'Verkehrsangebot' wurden die jährlichen Finanzmittel für den Beitrag aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gestützt auf die Finanzplanung des Vorhabens im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt respektive werden wie folgt budgetiert:

| in 1'000 Franken <i>Angaben bitte von AVK</i> | Vor- jahre* | Bu 2020 | Bu 2021 | P 2022 | P 2023 | P 2024 | Folge- jahre | Total |
|--|----------------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|-----------------|--------------|
| Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 (FB 350) | | | | | | | | |
| Aufwand | | 18 | 48 | 89 | 139 | 152 | | |
| Ertrag | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Saldo | | 18 | 48 | 89 | 139 | 152 | | |
| Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350) | | | | | | | | |
| Aufwand | 53 | 22 | 47 | 86 | 140 | 153 | 1'112 | 1'613 |
| Ertrag | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo | 53 | 22 | 47 | 86 | 140 | 153 | 1'112 | 1'613 |
| Abweichung (FB 350) | | | | | | | | |
| Aufwand | | 4 | -1 | -3 | 1 | 1 | | |
| Ertrag** | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | |
| Saldo | | 4 | -1 | -3 | 1 | 1 | | |

Für die Vorlaufkosten wurden bisher Kredite gemäss nachfolgender Aufstellung bewilligt. Die Vorlaufkosten sind in der Kreditsumme des vorliegenden Kreditantrags enthalten. Sie werden mit den entsprechenden Aufwendungen in den Verpflichtungskredit gemäss vorliegendem Antrag integriert.

| Ausweis bisherige Kredite | | | Brutto Franken |
|----------------------------|------------|-------------|----------------|
| Kreditbeschluss von | Datum | Nr. | |
| - Leiter Abteilung Tiefbau | 01.01.2018 | 2018-999999 | 1'224'106.00 |
| - Leiter Abteilung Tiefbau | 20.09.2019 | 2019-000088 | 1'501'109.00 |
| Kredit Total | | | 2'725'215.00 |
| Teuerung | | | 12'782.00 |
| Kredit indexiert | | | 2'737'997.00 |
| Beanspruchter Kredit per | 11.09.2020 | | 1'582'278.00 |

6. Auswirkungen

6.1 Auswirkungen auf die Umwelt

Keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Das vorliegende Bauvorhaben untersteht nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 (SR 814.011).

Die Randbedingungen im Umweltbereich wurden im vorliegenden Projekt berücksichtigt.

6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden

Mit dem vorliegenden Strassenprojekt werden wichtige Elemente des VM Region Aarau umgesetzt. Die geplante Infrastrukturanlage entspricht dem Mobilitätsbedürfnis des urbanen Entwicklungsraums und unterstützt die Förderung von Fuss- und Veloverkehr optimal. Mit den Massnahmen zur Busbevorzugung und dem Ausbau der Bushaltestellen nach den neusten Vorschriften wird die Attraktivität des öV erheblich gesteigert und die Fahrplanstabilität sowie die Anschlusssicherheit verbessert.

Die Hierarchie des Strassennetzes wird beibehalten und durch die VM-Massnahmen mit Netzschutz und Staumanagement ergänzt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung trägt dem Anliegen der umweltschonenden Ausgestaltung und Aufwertung des Strassenraums Rechnung. Baumreihen und Einzelbäume verbessern zusammen mit weiteren Begrünungselementen die Aufenthaltsqualität.

Im gesamten Projektperimeter ist ein lärmarrer Deckbelag vorgesehen. Dadurch erfolgt die effiziente Lärmbekämpfung direkt an der Quelle.

Der geplante Ausbau mit gleichzeitiger Sanierung der Strassenanlage entspricht den dringenden Bedürfnissen in angemessener Weise und schafft beste Voraussetzungen für die Zukunft. Gleichzeitig werden die heute ungenutzten störenden Schienen der WSB abgebrochen und die Verkehrssicherheit erhöht.

7. Anhörung der Gemeinden

Gemäss § 2a Abs. 2 StrG sind die Gemeinden bei der Projektierung und Festsetzung der Kostenverteilung anzuhören. Dem Bauprojekt und der Kostenteilung zugestimmt haben der Stadtrat Aarau am 20. April 2020, der Gemeinderat Buchs am 22. Januar 2019 und der Gemeinderat Suhr am 5. Februar 2019. Die in diesem Zusammenhang beantragten Projektanpassungen wurden im vorliegenden Auflageprojekt bereits umgesetz beziehungsweise werden in der weiteren Projektentwicklung berücksichtigt; die damit verbundenen Mehraufwendungen im Rahmen von rund 8 % sind in den Investitionskosten (vgl. Kapitel 5.1) berücksichtigt.

8. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung

An der Anhörung vom 8. Mai 2020 bis zum 7. August 2020 beteiligt haben sich mit insgesamt 19 Eingaben

- die Parteien CVP, EDU, EVP, FDP, Die Liberalen, Grüne, GLP, SP, SVP
- die Verbände Aargauischer Gewerbeverband (AGV), Aargauische Verkehrskonferenz (AVK), Automobil Club der Schweiz (ACS) Mitte, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG) Sektion Aargau, Planungsverband Aarau Regio, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Aargau und Touring Club Schweiz (TCS) Sektion Aargau sowie der Verein Aarau Mobil
- der Gemeinderat Suhr
- drei Privatpersonen (zwei Eingaben)

Der Handlungsbedarf wurde grundsätzlich anerkannt.

Anhand des Fragebogens haben sich mit dem Projekt (Frage 1) alle Parteien mit Ausnahme der SVP, alle Verbände, der Gemeinderat Suhr und eine Privatperson völlig (6 Eingaben) oder eher (10 Eingaben) einverstanden erklärt. Völlig dagegen ausgesprochen haben sich die SVP und eine Privatperson.

Mit dem Verpflichtungskredit (Frage 2) haben sich alle Parteien mit Ausnahme der SVP, alle Verbände, der Gemeinderat Suhr und eine Privatperson völlig (11 Eingaben) oder eher (5 Eingaben) einverstanden erklärt. Völlig dagegen ausgesprochen hat sich die SVP. Eine Privatperson hat zu dieser Frage keine Angabe gemacht.

Mit der Beitragsleistung der Gemeinden (Frage 3) haben sich die Parteien CVP, EDU, FDP, Die Liberalen, Grüne, GLP und SP, der Verband Aarau Mobil, der Gemeinderat Suhr und eine Privatperson völlig (4 Eingaben) oder eher (5 Eingaben) einverstanden erklärt. Völlig dagegen ausgesprochen hat sich die SVP. In acht Eingaben wurden zu dieser Frage keine Angaben gemacht.

Die in den Eingaben formulierten Forderungen und die Stellungnahmen dazu lassen sich nach Themen gegliedert wie folgt zusammenfassen:

A Ausrichtung der vorgesehenen Massnahmen auf die Verkehrsträger

ACS, AGV, ASTAG, AVK und TCS sehen den Schwerpunkt des Projekts auf der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV, während der MIV lediglich eine betriebliche Optimierung erhalte. Sie fordern daher, dass ausgewiesen wird, welchen Einfluss die Massnahmen auf sämtliche Verkehrsträger haben und dass die Verbesserungen nicht zulasten der Erreichbarkeit mittels MIV gehen dürfe. Dem gegenüber begrüssen CVP, EDU, EVP, SP, der Regionalplanungsverband Aarau Regio und Aarau Mobil den Ansatz mit öV-, Fuss- und Radverkehrsförderung. Gemäss SVP wird mit dem vorliegenden Projekt der MIV zu stark behindert und künstlich verlangsamt. Sie fordert eine gleichberechtigte Behandlung aller Verkehrsträger.

Der Grosse Rat hat am 13. Dezember 2016 den Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU) ohne Gegenstimmen genehmigt. Darin ist unter der Stossrichtung I "Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen" als Zielsetzung definiert, dass in Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen die Anteile von Fuss-, Radverkehr und öV am gesamten Verkehr zunehmen sollen, während der Anteil MIV abnehmen soll. Dies bezogen auf die Verkehrszunahme aufgrund der wachsenden Bevölkerungsanzahl. Der Anteil von Fuss- und Radverkehr am Gesamtverkehr soll erhöht werden, um Kapazitätsengpässen im öV und im MIV zu begegnen sowie die Ortskerne zu entlasten (Strategie I a 1). Ein leistungsfähiges Basisnetz mit Hauptverkehrsstrassen (HVS) soll die Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen, und zur Sicherstellung des Verkehrsflusses werden Verkehrsmanagement-Systeme eingesetzt (Strategie I a 2). Diese Zielsetzung und strategische Ausrichtung gemäss mobilitätAARGAU deckt sich mit dem Zweck der Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

Die im vorliegenden Projekt vorgesehenen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV fördern deren Attraktivität und unterstützen die bezweckte Erhöhung des Anteils am Gesamtverkehr. Beim Verkehrsmanagement geht es nicht darum, MIV zu verhindern, sondern der Verkehr soll im Zentrum optimiert und flüssig gehalten werden. Die Reisezeiten sollten für den MIV, ausgehend vom heutigen Verkehrsaufkommen, auch nach der Realisierung der im vorliegenden Projekt vorgesehenen Massnahmen ungefähr gleichbleiben. Insgesamt ist der Nutzen ausgewogen sowohl für den Fuss- und Veloverkehr und öV als auch für den MIV.

B Tempo 30

Die Parteien Grüne und GLP regen die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 an, um damit eine höhere Verkehrssicherheit und zusätzliche Lärmreduktion zu erzielen.

Betroffen ist eine Hauptverkehrsstrasse, welcher im Kantonsstrassennetz hohe Bedeutung zukommt. Tempo 30 birgt das Risiko einer Verkehrsverlagerung von der Kantonsstrasse auf Quartierstrassen, auch wenn auf Letzteren Teilfahrverbote herrschen. Dies widerspricht der Zielsetzung, wonach der Verkehr auf den Hauptachsen kanalisiert bleiben soll. In den Spitzenzeiten wird die Geschwindigkeit durch das hohe Verkehrsaufkommen beschränkt.

C Boulevardgestaltung

Die GLP regt an, zur Realisierung eines durchgehenden Boulevards statt einer Verengung im Bereich Bavaria eine Verschwenkung auf das unbebaute Areal Schäferwiese oder eine Lösung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern der anstossenden Grundstücke zu prüfen.

Die Stadt Aarau strebt eine Arealentwicklung mit Anpassung der Baulinien für die zukünftige Weiterführung des Boulevards an. Diesbezüglich erfolgte 2014 eine Information der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Die sofortige Umsetzung eines durchgehenden Boulevards muss aus heutiger Sicht als unverhältnismässig taxiert werden, nachdem die Funktionalität mit dem

vorliegenden Projekt gegeben ist. Sie wird aber mittelfristig angestrebt. Würde nun das Projekt zurückgestellt, bis der Boulevard einbezogen werden kann, wäre dies mit dem Risiko verbunden, dass der Bundesbeitrag nicht mehr geltend gemacht werden kann. Gemäss Vorgaben des Bundes muss die Finanzierungsvereinbarung bis spätestens Ende 2027 abgeschlossen werden; Voraussetzung dafür ist, dass das Projekt rechtskräftig genehmigt und baureif ist. Die vorgeschlagene Alternative mit einer Achsverschiebung wurde geprüft, aber aus städtebaulichen Gründen verworfen.

D Wirtschaftlichkeit

CVP und SP bezeichnen die Kosten angesichts der Gesamtlänge von 2,3 km als sehr hoch, während die GLP die Kosten als plausibel erachtet. Die SVP fordert eine pragmatische und zweckmässige Umsetzung; nicht zwingende Ausbauten, wie beispielsweise teure Inseln zur Behinderung des MIV, beziehungsweise lediglich Wünschenswertes sei zwingend wegzulassen.

Der Projektperimeter befindet sich auf einer innerstädtischen Hauptverkehrsstrasse mit drei Buslinien, einer Verkehrsbelastung zwischen 12'000 und 17'000 Fahrzeugen pro Tag und dem Kantonsspital in direkter Nachbarschaft. Entsprechend aufwendig und kostenintensiv gestalten sich die provisorischen Massnahmen zur Verkehrsführung und die Vorkehrungen für das Bauen unter fahrendem Verkehr. Das VM-System mit den sieben LSA, der neue Kreisell Bavaria mit Betonfahrbahn, die zwölf neuen Buskanten mit 22 cm Haltekante und die umfangreichen Begrünungsmassnahmen mit mehreren Baumreihen sind einige der kostentreibenden Elemente. Weiter sind auch die hohen Entsorgungskosten für den Ausbausphal und der Rückbau des alten Gleistrassees der WSB in der Strasse eingerechnet. Die durchschnittliche Strassenbreite ist aufgrund der Busspuren, Busbuchten, Boulevard-Gestaltung, überbreiten Gehwegen usw. bedeutend grösser als üblich, was den Preis pro Laufmeter Strasse wesentlich beeinflusst. Unter Berücksichtigung der erwähnten speziellen Aufwendungen sind die Baukosten mit ähnlich gelagerten Kantonsstrassenprojekten mit Ortsdurchfahrten vergleichbar.

Das vorliegende Projekt wurde gemeinsam mit den drei Gemeinden entwickelt. Die Massnahmen orientieren sich daran, was notwendig ist, um die Projektziele erreichen zu können (vgl. Kapitel 2). Es soll auch die Siedlungsverträglichkeit und Wohn-/Aufenthaltsqualität sicherstellen. Die vorgesehene Bepflanzung leistet zudem einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas in der städtischen Umgebung.

E Beiträge der Gemeinden

Die Grünen erachten es als sinnvoll, für Strassenprojekte möglichst viel aus der Strassenkasse zu entnehmen und diese nicht mit den Steuergeldern der Gemeinden zu finanzieren und beantragt eine Reduktion der Gemeindeanteile. Die GLP fordert, im Sinne der Planungssicherheit und entsprechend dem Realisierungszeitpunkt zu prüfen, ob der Kostenteiler bereits entsprechend dem neuen Gesetz festzulegen wäre. Die Gemeinde Suhr erwartet, dass ihre Belastung gemäss Anhörungsvorlage reduziert wird, weil die verschiedenen kantonalen Strassenprojekte die Gemeindefinanzen extrem belasten. Die SVP fordert, die beteiligten Gemeinden entsprechend den Beteiligungs-Prozentsätzen in die Pflicht zu nehmen, weil absolute Zahlen bei einem derart langen Umsetzungshorizont niemals korrekt sein können.

Sofern die Revision der Strassengesetzgebung gemäss Anhörungsvorlage beschlossen und umgesetzt wird (vgl. nachfolgend Ziffer G), reduzieren sich die Beitragssätze aller drei Gemeinden an den Aufwand, welcher ab dem Datum der Inkraftsetzung anfällt, auf 35 % (heute Aarau 60 %, Buchs 51 %, Suhr 50 %). Der Kostenteiler entspricht den heutigen Rechtsgrundlagen (Kantonsstrassendekret) mit den Beitragssätzen gemäss Steuerperiode 2015/16. Das allenfalls revidierte Gesetz kann aktuell nicht als Grundlage für die Beitragsfestsetzung vorweggenommen werden. Die Beiträge sollen nicht in absoluten Zahlen, sondern in Prozentanteilen, bezogen auf die nach Abzug des Bundesbeitrags verbleibenden Kosten, festgelegt werden (vgl. Ziffer 2 des Antrags). Die daraus resultierenden

voraussichtlichen Beiträge in Zahlen (vgl. vorstehend Kapitel 5.4.3) sind lediglich aus Transparenzgründen ausgewiesen.

F Anliegen von Privatpersonen

Ein Anwohner regt an, die Anlagen im Bereich seines Grundstücks so zu belassen, wie sie sind. Wäre eine Verbreiterung unabdingbar, gebe es vis à vis genügend Platz im Bereich der Schäferwiese, wo keine Gärten gestraft werden müssten. Zwei Privatpersonen bemängeln, dass zur Sicherung der Überquerung der Buchserstrasse keine Ampel vorgesehen ist.

Die Spurbreiten respektive der Querschnitt der Strasse entsprechen den minimalen Anforderungen; eine Reduktion ist nicht möglich. Bei der Projektierung wurde auf eine ausgeglichene Lastenverteilung beidseits der Strasse geachtet und ein gerader Strassenverlauf als Fortsetzung des Boulevards angestrebt. Das beim fraglichen Grundstück vorgesehene Buswartehaus entspricht einem ausgewiesenen Bedürfnis. Zur Überquerung der Buchserstrasse ist ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel vorgesehen, sodass jeweils nur eine Fahrspur zu überqueren ist. Dies ist eine sichere Anlage, welche den Normen entspricht. Eine LSA würde die Fussgängerinnen und Fussgänger jeweils zum Warten zwingen.

G Revision der Strassengesetzgebung

Zurzeit ist – wie in einigen Eingaben angesprochen – eine Revision der Strassengesetzgebung geplant, zu welcher bis Ende September 2020 die Anhörung stattfand¹. Darin ist eine Reduktion der Beitragssätze für die Gemeindebeiträge auf neu einheitlich 35 % vorgesehen. Die Übergangsbestimmungen sehen folgende Regelungen vor: Die Beiträge der Gemeinden richten sich ab Inkrafttreten des Gesetzes nach neuem Recht. Bis zum Inkrafttreten sind Gemeindebeiträge im bisherigen Umfang zu leisten. Bei noch nicht abgeschlossenen Projekten wird per Ende des Jahres vor dem Inkrafttreten eine Zwischenabrechnung nach Massgabe der tatsächlich erbrachten Leistungen erstellt und die Beitragshöhe festgelegt. Die Beschlussfassung des Grossen Rats über das revidierte Strassengesetz ist im Jahr 2021 vorgesehen, das Inkrafttreten im besten Fall per 1. Januar 2022.

9. Weiteres Vorgehen

Das Projektgenehmigungsverfahren gemäss § 95 BauG wurde parallel zum Kreditgenehmigungsverfahren eingeleitet. Dazu wurden die vier Teilprojekte vom 17. August 2020 bis zum 15. September 2020 in den Gemeinden öffentlich aufgelegt. Es gingen 26 Einwendungen sowie eine Stellungnahme ein. Die darin geäusserten Begehren werden geprüft und soweit möglich in der weiteren Projektbearbeitung berücksichtigt. Unter der Voraussetzung, dass der Grosse Rat die Kreditgenehmigung beschliesst und dass dagegen nicht das Referendum ergriffen wird, kann der Regierungsrat anschliessend zeitnah über die Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und über die Bauprojekte entscheiden.

Nach Rechtskraft dieser Entscheide können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung erfolgen.

¹ vgl. Anhörungsvorlage "Revision der Strassengesetzgebung" unter www.ag.ch/anhörungen

Für die Beschlussfassung über das vorliegende Projekt und die Umsetzung der vier Teilprojekte ist der folgende Zeitplan vorgesehen:

| | |
|---------------------------|--|
| Ende 2020 | Beschluss über Kredit und Kostenteilung durch Grossen Rat |
| Januar 2021 bis März 2021 | Referendumsfrist |
| Ab 2. Quartal 2021 | Beschluss über Einwendungen und Bauprojekt durch Regierungsrat (etappiert nach vier Teilprojekten) |
| Ab 3. Quartal 2021 | Landerwerb, Submission, Arbeitsvergabe (etappiert nach vier Teilprojekten) |
| 2022–2027 | Bauausführung (etappiert nach vier Teilprojekten) |

Zum Antrag

Der Beschluss gemäss Ziffer 1 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau, sofern ihm die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmt.

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt (§ 32 Abs. 1 Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen [GAF]).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Antrag

1.

Für das Bauprojekt "Aarau, Buchs und Suhr IO; K 242/K 210 Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse" wird zu lasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 34'090'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2020; Indexstand von 239,0) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2.

Die Beiträge der Gemeinden an die vier Teilprojekte werden auf folgende Prozentanteile, bezogen auf die nach Abzug des Bundesbeitrags verbleibenden Kosten, festgelegt:

2.1

Teilprojekt 1, Buchserstrasse, Aarau IO:

- Anteil Aarau: 60 %

2.2

Teilprojekt 2, Knoten Bavaria, Aarau/Buchs/Suhr:

- Anteil Aarau: 32,0 %
- Anteil Buchs: 16,1 %
- Anteil Suhr: 7,6 %

2.3

Teilprojekt 3, Tramstrasse Südallee–Steinfeld, Suhr/Buchs IO:

- Anteil Buchs: 22,9 %
- Anteil Suhr: 27,5 %

2.4

Teilprojekt 4, Tramstrasse, Steinfeld–Winkelweg, Suhr IO:

- Anteil Suhr: 50 %

3.

Für die Finanzierung des Beitrags an das Bauprojekt "Aarau, Buchs und Suhr IO; K 242/K 210 Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse" wird zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 1'613'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2020; Indexstand von 239,0) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

Regierungsrat Aargau