



Gemeinde Obersiggenthal

Gemeinderat

Nussbaumen, 24. Oktober 2014/ vb

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

GK 2014 / 52

Hertensteinstrasse, Nussbaumen:

Verpflichtungskredit von CHF 559'680 für zusätzliche Strassenbaumassnahmen gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept, Anpassung an Gemeindestrassen und Erneuerung der Strassenbeleuchtung.

Das Wichtigste in Kürze

Die Kantonsstrasse K427 (Hertensteinstrasse) zwischen Nussbaumen und Hertenstein ist in einem schlechten Zustand und muss im Rahmen des kantonalen Strassenunterhaltsprogramms saniert werden. Mit dem vorliegenden, von Kanton und Gemeinde gemeinsam entwickelten Projekt, können wichtige Ziele erreicht werden:

- Höhere Verkehrssicherheit für alle, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer
- Auf die Siedlung abgestimmte Strassenraumgestaltung
- Minderung des Verkehrslärms
- Nachhaltiger und kostengünstiger Werterhalt der Infrastrukturen
- Gewährleistung des Hochwasserschutzes
- Schutz der Grundwasserschutzzone Quelle Hertenstein
- Umsetzung der Massnahmen aus dem Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen

Die Realisierung ist für 2016/2017 vorgesehen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verpflichtungskredit von CHF 559'680, inkl. MwSt, für zusätzliche Strassenbaumassnahmen gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept an der Hertensteinstrasse, die Anpassungen an den Gemeindestrassen sowie die Erneuerung der Strassenbeleuchtung wird bewilligt (Preisstand 3. Quartal 2014).

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat unterbreitet Ihnen zum Projekt Strassensanierung und -ausbau Hertensteinstrasse in Nussbaumen folgenden Bericht:

1 Ausgangslage

In den vergangenen 15 Jahren wurde das gesamte Kantonsstrassennetz in Obersiggenthal abschnittsweise einer umfassenden Sanierung unterzogen, zuletzt das 700 m lange Teilstück der Landstrasse K114 in Rieden im Jahr 2012. Ausstehend sind noch die Abschnitte der Landstrasse K114 in Kirchdorf (mit Ausbau Busspur, Pförtnerung, Knoten Brühlstrasse etc., Realisierung voraussichtlich ab 4. Quartal 2015) sowie die Hertensteinstrasse vom Knoten Hombergstrasse in Nussbaumen bis und mit Knoten Freienwiler-/Ennetbadenerstrasse im Hertenstein.

Die Sanierung der Hertensteinstrasse ist im Unterhaltsbauprogramm des Kantons für die Jahre 2016/2017 vorgesehen. Weil es sich bei der Hertensteinstrasse nicht nur um einen wichtigen Verkehrsträger, sondern auch um einen bedeutenden Siedlungsraum handelt, wurde im Vorfeld auf Antrag der Gemeinde Obersiggenthal ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet. Dazu entwickelten ab 2011 Vertreter des Quartiervereins, der Anwohnerschaft, des Gemeinderats, der Abteilung Bau und Planung, der Verkehrskommission sowie des Departements BVU, Ideen im Rahmen eines Workshops an drei Halbtagen unter Anleitung eines versierten Verkehrsplanungsbüros für die zukünftige Gestaltung dieser Strasse.

Die Zielsetzungen lauteten:

- Höhere Verkehrssicherheit für alle, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer
- Auf die Siedlung abgestimmte Strassenraumgestaltung
- Minderung des Verkehrslärms
- Nachhaltiger und kostengünstiger Werterhalt der Infrastrukturen
- Gewährleistung des Hochwasserschutzes
- Schutz der Grundwasserschutzzone Quelle Hertenstein
- Umsetzung der Massnahmen aus dem Verkehrsmanagement Region Baden-Wettingen

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde nach der Vernehmlassung im November 2011 vom Gemeinderat und vom Departement BVU als Grundlage für die Erarbeitung des Bauprojekts verabschiedet. Das entsprechende Bauprojekt mit Kostenvoranschlag wurde 2013/2014 im Auftrag des Departements BVU ausgearbeitet. Der Einwohnerrat bewilligte am 23. Mai 2013 einen Projektierungskredit in der Höhe von 50'000 Franken für die Erarbeitung der dazugehörigen Werkleitungsprojekte.

Die allgemeine Verkehrszunahme, wie sie überall stattfindet, ist auf die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung in der Region mit dem damit einhergehenden Bevölkerungswachstum, dem veränderten Mobilitätsverhalten und dem zunehmendem Transport von Gütern auf der Strasse zurückzuführen. Nicht zuletzt leidet Obersiggenthal seit der Eröffnung der Siggenthalerbrücke im Jahr 2002 unter einer regional überdurchschnittlichen Verkehrszunahme. Durch das Sanierungsprojekt erfährt die Hertensteinstrasse keinen Ausbau, der abgesehen von dieser Entwicklung mehr Verkehr anziehen würde. Durch die Umsetzung von entschleunigenden Massnahmen kann die Attraktivität dieser Route unter Umständen verringert, durch den Einsatz lärmoptimierter Beläge die Siedlungsverträglichkeit verbessert werden. Die vorgesehenen Ausbauten mit dem damit einhergehenden Landerwerb sind also nicht auf eine geplante Strassenverbreiterung für den motorisierten Verkehr zurückzuführen, sondern sie dienen der Anlage von Rad- und der Verbreiterung von Fusswegen.

2 Projektbeschreibung

2.1 Strassenbau Kanton

Der Strassenbelag der Hertensteinstrasse K427 wurde in den Jahren 1978 bis 1982 eingebaut. Die durchschnittliche Lebenserwartung von 25 Jahren wurde damit bei Weitem übertroffen. Dementsprechend schlecht ist der Belagszustand; er muss dringend saniert werden. Untersuchungen haben ergeben, dass der gesamte Strassenoberbau nicht mehr den heutigen Verkehrsbelastungen entspricht; es müssen alle Belagsschichten sowie Teile der Foundationsschicht erneuert werden. Geplant sind der Einbau einer 30 mm starken, lärmoptimierten Deckschicht, einer 100 mm dicken Tragschicht und einer 600 mm dicken Foundationsschicht, sowohl im Inner- wie im Ausserort. Rad- und Gehwege werden mit geringeren Belagsstärken versehen.

Durch den Bau von Einfahrtstoren, Fahrbahnverschwenkungen, Trottoirüberfahrten und Mittelinseln, sowie durch den Verzicht auf Mittellinien im Innerortsbereich wird der Verkehrsfluss entschleunigt und die Sicherheit erhöht. Die Verwendung von lärmoptimierten Strassenbelägen führt zu einer merkbaren Abnahme der störenden Rollgeräusche.

Der Verkehrsknoten Freienwiler-/Ennetbadenerstrasse liegt heute teilweise in der Schutzzone S1 für die Quelfassung Hertenstein. Dieser Zustand ist ungesetzlich. Die Strasse wird deshalb um einige Meter talwärts verschoben, wobei die Beziehung Freienwil - Nussbaumen als Hauptverkehrsrichtung markiert ist und der Verkehr von und nach Ennetbaden über die Ein-/Ausfahrt einer Nebenstrasse erfolgt.

Über den Strassenabschnitt zwischen dem Knoten Kirchweg in Nussbaumen und der Abzweigung Weidweg in Hertenstein führt die kantonale Radroute R623 in Richtung Surbtal. Als solche ist sie jedoch nicht ausgebaut, da Radfahrenden keine separate Verkehrsfläche zugewiesen ist. Das Projekt sieht deshalb den Bau eines Radstreifens bergwärts vom Knoten Hombergstrasse bis zum Treppen-/Rampenabgang Fliederstrasse und von der Altenbergstrasse bis zur Abzweigung Weidweg in Hertenstein vor.

Im Rahmen des Verkehrsmanagements Region Baden-Wettingen (VM B-W) ist die Erstellung einer Verkehrsdosierungsanlage vor der Einfahrt Wiesenweg Ost, unterhalb vom Reservoir Grüt, vorgesehen. Über die Umsetzung des VM B-W hat der Grosse Rat des Kantons Aargau am 7. Dezember 2010 entschieden und dafür einen Grosskredit über CHF 25.2 Mio. bewilligt. Die mit der Dosierung verbundenen Massnahmen liegen vollumfänglich im Ausserort und damit im Zuständigkeitsbereich des Kantons.

Der Durchlass des Nüechtalbachs unter der Strasse ist zu klein, was gemäss kantonaler Gefahrenkarte zu einem erheblichen Hochwasser-Schutzdefizit führt. Der Kanton nimmt die Gelegenheit wahr, zusammen mit dem Strassenbauprojekt einen neuen, hydraulisch ausreichend grossen Bachdurchlass zu erstellen.

Die vorgesehenen Sanierungsmassnahmen entsprechen den minimalen kantonalen Strassenbau-Standards; sie dienen lediglich dem Werterhalt dieser Infrastruktur-Anlage. Im Rahmen der Ausführung wird zudem laufend geprüft, ob sinnvolle Einsparungen möglich sind.

Die Projekterarbeitung wurde von einem Landschaftsarchitekten begleitet, der zahlreiche gestalterische und ökologische Begleitmassnahmen beigetragen hat. Weil diese grösstenteils ausserhalb der Verkehrsflächen, auf privaten Grundstücken, angesiedelt sind, ist dafür aber in jedem Fall das Einverständnis der betroffenen Grundeigentümer erforderlich. Entsprechende Vereinbarungen sind noch nicht getroffen, aber im Rahmen der Landerwerbsverhandlungen 2015 vorgesehen.

2.2 Strassenbau Gemeinde

Die im Zusammenhang mit der Sanierung notwendigen Anpassungen an Gemeindestrassen sind im kantonalen Bauprojekt enthalten. Davon unabhängig sieht das Projekt ausserhalb des Kantonsstrassenperimeters eine Verbesserung der unbefriedigenden Situation beim Treppen-/Rampenabgang zur Fliederstrasse vor. Dieser muss wegen seines schlechten baulichen Zustands ohnehin saniert werden. Die Rampe wird zu Lasten der Treppe verbreitert und deren Anordnung vertauscht. Durch die minimale Verlängerung der neuen Rampe und die gleichzeitige Aufhebung des allgemeinen Fahrverbots soll das Befahren der Rampe für geübte Velofahrer ermöglicht werden. Fussgänger werden durch eine Abschränkung vor den Velofahrern geschützt.

2.3 Strassenbeleuchtung

Die bestehende Strassenbeleuchtung entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Insbesondere die Kugelleuchten im Ausserortsbereich müssen als ökologisch bedenklich eingestuft werden, da zu viel von ihrem Licht nicht die Strasse, sondern die Umgebung und den Himmel ausleuchtet.

Im Übrigen weisen zahlreiche Kandelaber und Fundamente Schäden auf und einige Standorte müssen zugunsten einer besseren Ausleuchtung optimiert werden. Damit die Stromversorgung langfristig sichergestellt werden kann, sind die Verkabelungen zu erneuern. Die Standorte der Leuchten werden weitgehend übernommen; nur wo nötig werden Anpassungen vorgenommen (z. B. für eine bessere Ausleuchtung von Fussgängerstreifen etc.). Gleichzeitig werden die Lampen durch moderne LED-Leuchten ersetzt.

In den Kostenberechnungen für die Strassenbeleuchtung ist nebst den Kabelanlagen, den Fundamenten und den Kandelabern auch der Ersatz der Leuchten durch moderne LED-Lampen enthalten (37 Leuchten à ca. CHF 1'000 /Stück = ca. CHF 37'000). Gleichzeitig sind diese Kosten auch im Projektkredit für die Modernisierung der gesamten Strassenbeleuchtung mittels LED-Leuchten enthalten. Dieser doppelte Kostenausweis ist notwendig, damit die Beleuchtung an der Hertensteinstrasse auch dann erneuert werden kann, wenn der Gesamtkredit für die Modernisierung der Strassenbeleuchtung abgelehnt wird. Sofern beide Vorlagen bewilligt werden, erfolgt die Verrechnung der Leuchten auf den Kredit für die Modernisierung der gesamten Strassenbeleuchtung, weil dort aufgrund der grösseren Stückzahlen günstigere Preise erzielt werden können. Die Abrechnung des Strassensanierungsprojekts fiel in diesem Fall entsprechend günstiger aus.

3 Kosten

An den Strassensanierungskosten des Kantons im Innerort muss sich die Gemeinde dekretsgemäss beteiligen. Die Kostenaufteilung beträgt derzeit 42 % zu Lasten Kanton und 58 % zu Lasten Gemeinde. Weil es sich dabei um eine gebundene Ausgabe handelt, ist keine Kreditgenehmigung durch den Einwohnerrat erforderlich. Im Ausserort trägt der Kanton die Kosten vollumfänglich.

Gebundene Ausgaben	CHF Total	z. L. Kanton	z. L. Gde
Strassensanierung innerorts	3'962'000	1'664'040	2'297'960
Strassensanierung ausserorts	3'891'000	3'891'000	0
Massnahmen Verkehrsmanagement	490'000	490'000	0
Vergrösserung Bachdurchlass innerorts	581'000	244'020	336'980
Total gebundene Ausgaben inkl. MwSt.	8'924'000	6'289'060	2'634'940

Kredit zu Lasten Strassenrechnung	CHF Total	z. L. Kanton	z. L. Gde
Massnahmen gemäss BGK innerorts	396'000	166'320	229'680
Anpassungen an Gemeindestrassen	64'000	0	64'000
Strassenbeleuchtung inner-/ausserorts	266'000	0	266'000
Total zu Lasten Strassenkasse inkl. MwSt.	726'000	166'320	559'680

Die Gesamtkosten (gebundene Ausgaben und Kredit) belaufen sich für die Gemeinde demnach auf CHF 3'194'620. In den Aufgaben- und Finanzplänen der Einwohnergemeinde sind in den Jahren 2016 bis 2020 Beträge in der Höhe von CHF 2'915'000 vorgesehen.

Gemäss Angaben des Rechtsdienstes der Gemeindeabteilung ist es vertretbar, dass für die Kostenanteile der Eigenwirtschaftsbetriebe und die Kostenanteile der Strassenrechnung (BGK, Gemeindestrassen, Beleuchtung) separate Entscheide durch den Einwohnerrat getroffen werden. Dadurch wird die Kompetenzsumme des Einwohnerrates gemäss Gemeindeordnung von CHF 2.0 Mio. nicht überschritten. Die vom Einwohnerrat gefassten Beschlüsse unterliegen dem fakultativen Referendum.

In den Kostenberechnungen des Kantons ist ein Kreditrisikozuschlag in der Höhe von CHF 1'368'000 enthalten. Das Kreditrisiko besteht aus einem Ungenauigkeitszuschlag von 10 % gemäss SIA und einem zusätzlichen Risikozuschlag für allfällige, aktuell nicht erkennbare Mehrkosten wegen unsicheren Bodenverhältnissen in den Ausserort-Abschnitten. Die Freigabe von Geldern aus dem Kreditrisiko erfolgt ausschliesslich auf einen begründeten Antrag des kantonalen Lenkungsausschusses und fällt in die Kompetenz des Leiters der kantonalen Abteilung Tiefbau (Kantonsingenieur). Werden die Gelder aus dem Kreditrisiko nicht gebraucht, fällt die Projektabrechnung erheblich günstiger aus, woran die Gemeinde anteilmässig partizipiert.

4 Investitionsfolgekosten (jährlich wiederkehrend)

Für die Investition (dekretsgemässer Beitrag und Verpflichtungskredit Gemeinde) müssen netto CHF 157'360 bzw. CHF 3'194'620 investiert werden. Die Investitionsfolgekosten werden gemäss den Vorgaben des Kantons wie folgt ausgewiesen:

a) Kapitalfolgekosten	- Abschreibungsanteil (40 Jahre)	CHF	79'865
	- Zinsanteil (1/2 der Investitionskosten, davon 2,75 %) ¹⁾	CHF	43'926
b) Betriebsfolgekosten	Gemäss Richtlinien 5 % ²⁾	CHF	92'644
c) Personalfolgekosten	Gemäss Richtlinien (individueller Aufwand) ³⁾	CHF	--
Total		CHF	216'435

- 1) Die Hälfte der Nettoinvestitionsausgaben multipliziert mit dem Zinssatz der Aargauischen Kantonalbank für Darlehen an öffentlich-rechtliche Körperschaften.
- 2) Gemäss Richtlinien des Kantons werden 5 % ausgewiesen. Es wird bei der Kantonsstrasse der dekretsgemässe Anteil von 58 % gerechnet. Nachdem es sich um eine bestehende Strasse handelt, wird tatsächlich nicht mit Mehraufwendungen gegenüber der laufenden Rechnung gerechnet.
- 3) Gemäss Richtlinien werden die Personalfolgekosten individuell betrachtet. Im vorliegenden Fall wird bei den Personalkosten nicht mit einem Mehraufwand gerechnet.

5 Stellungnahme der Verkehrskommission

Die Verkehrskommission war einerseits mit zwei Vertretern am Workshop zur Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts beteiligt und hat sich andererseits an mehreren Sitzungen mit dem Projekt auseinandergesetzt. Sie unterstützt das Projekt, weil sie davon überzeugt ist, dass durch seine Umsetzung die eingangs erwähnten Ziele weitgehend erreicht werden können.

6 Information/Kommunikation

Anlässlich einer öffentlichen Orientierungsveranstaltung im Foyer des Gemeindesaals am 17. Oktober 2013 wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Bevölkerung vorgestellt.

Die direkt betroffenen Anstösser sowie insbesondere die Grundeigentümer, welche von einem Landerwerb betroffen sein werden, wurden anlässlich von zwei ganztägigen Begehungen am 20. September 2013 (BGK) und am 12. August 2014 (Bauprojekt) einzeln oder gruppenweise durch den zuständigen kantonalen Kreisingenieur, die Ressortchefin des Gemeinderats und den Leiter der Abteilung Bau und Planung direkt vor Ort über das Vorhaben und das weitere Vorgehen informiert.

7 Bauablauf, Termine

Gemäss heutigem Planungsstand erfolgt nach der Kreditgenehmigung des Einwohnerrats Obersiggenthal die vorläufige Projektgenehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Aargau. Danach kann das Projekt im Gelände profiliert und während 30 Tagen öffentlich aufgelegt werden. Nach der Behandlung allfälliger Einwendungen erfolgt die Gutheissung des Projekts gemäss § 95 BauG, woraufhin der Landerwerb durchgeführt wird. Gleichzeitig können die Bauarbeiten ausgeschrieben und vergeben werden, woraufhin der Termin für den Baubeginn festgesetzt wird. Im Idealfall erfolgt die Realisierung 2016 bis 2017.

Die Bauarbeiten werden rund 14 bis 16 Monate dauern. Sie erfolgen etappenweise, so dass die Zufahrt zu den Liegenschaften wenn überhaupt, dann nur kurzfristig eingeschränkt werden muss. Es ist vorgesehen, eine grossräumige Umfahrung via Ennetbaden und Ehrendingen zu signalisieren, um den Baustellenbereich möglichst vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Eine Vollsperrung wird nicht in Betracht gezogen.

Aktenauflage Gesamtprojekt Hertensteinstrasse:

- Nr. 1 Ausführliche Projektbeschreibung (PA vom 27.10.2014 mit Projektgenehmigung GR)
- Nr. 2 Kostenübersicht mit Erläuterungen
- Nr. 3 Betriebs- und Gestaltungskonzept, Schlussbericht vom 5. April 2013
- Nr. 4 Bauprojekt Strassenbau Abschnitt Häfeler mit Techn. Bericht und KV
- Nr. 5 Bauprojekt Strassenbau Abschnitt Hertenstein mit Techn. Bericht und KV

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Gemeindeammann:

Die Gemeindeschreiber-Stv.:

Dieter Martin

Romana Giandico-Hächler