



Gemeinde Obersiggenthal

Gemeinderat

Nussbaumen, 30. September 2009/ vb

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

GK 2009/156

Landstrasse K114, Kirchdorf; Strassen- und Werkleitungssanierung; Ausbau mit Pfortnerung und Busspur, Kreisel Brühlstrasse und Mittelzone Wiedackerstrasse; Genehmigung Projekt und KV über CHF 1'325'000

Das Wichtigste in Kürze

In den vergangenen Jahren wurde die gesamte Kantonsstrasse K114 in Obersiggenthal abschnittsweise einer umfassenden Sanierung unterzogen. Ausstehend sind lediglich die Abschnitte Rieden (Realisierung voraussichtlich 2010) und Kirchdorf (Realisierung frühestens ab Herbst 2011).

Das vorliegende Projekt für den Abschnitt Kirchdorf basiert auf dem 2007 verabschiedeten Betriebs- und Gestaltungskonzept. Dieses wurde unter Mitwirkung aller betroffenen Gruppierungen erarbeitet. Es beinhaltet nebst den notwendigen Belagssanierungen den Bau einer separaten Busspur zwischen Untersiggenthal und dem Knoten Brühlstrasse mit Staustrecke, Pfortnerung und ÖV-Bevorzugung, den Bau eines Kreisels beim Knoten Brühlstrasse sowie den Bau einer Mittelzone beim Knoten Wiedackerstrasse.

Mit der Realisierung dieses Projekts werden folgende verkehrstechnische und gestalterische Ziele erreicht:

- Umsetzung der vom Regierungsrat beschlossenen zusätzlichen flankierenden Massnahmen
- Erleichterung der Abbiegebeziehungen an allen drei Ein-/Ausfallsachsen von Kirchdorf
- Weiterbedienung der Bushaltestelle Kirchdorf Dorf
- Erleichtertes Einbiegen in die K114 aus der Brühl- (ÖV) und aus der Studacherstrasse
- Einfahrtbremse ins Baugebiet
- Umsetzung "Erscheinungsbild Landstrasse" der Planungskommission (Baumreihen etc.)

Gleichzeitig mit dem Strassenbau werden auch die gemeindeeigenen Werkleitungen saniert.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Projekt für die Strassen- und Werkleitungssanierung, Ausbau mit Pfortnerung und Busspur, Kreisel Brühlstrasse und Mittelzone Wiedackerstrasse wird genehmigt und hierfür ein Kredit von 1'325'000 Franken, brutto inkl. MwSt., bewilligt.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat unterbreitet Ihnen zum Projekt Strassen- und Werkleitungssanierung, Ausbau mit Pfortnerung und Busspur, Kreisel Brühlstrasse und Mittelzone Wiedackerstrasse, Landstrasse K114, Kirchdorf, folgenden Bericht:

1 Ausgangslage

In den vergangenen Jahren wurde die gesamte Kantonsstrasse K114 in Obersiggenthal abschnittsweise einer umfassenden Sanierung unterzogen. Zwischen dem Knoten Boldistrasse (Brückenkopf Nord) und dem Aesch in Kirchdorf ist die gesamte Strasse erneuert. Ausstehend sind lediglich die Abschnitte Kirchdorf (mit Ausbau Pfortnerung, Busspur, Kreisel Brühlstrasse etc., Realisierung voraussichtlich ab Q4/2011) und Rieden.

Die Sanierung des 700 Meter langen Abschnitts Rieden ist im Unterhaltsbauprogramm des Kantons für das Jahr 2010 vorgesehen. Mit der Realisierung des 767 Meter langen Abschnitts Kirchdorf kann im optimalen Fall ab Herbst 2011 begonnen werden. Das entsprechende Vorprojekt mit Kostenvoranschlag wurde im Auftrag des Departements BVU durch das Ingenieurbüro Senn, Nussbaumen, ausgearbeitet. Die Gemeinde muss sich dekretsgemäss an den Sanierungskosten für die Kantonsstrasse sowie am Ausbau im Innerort beteiligen. Zudem müssen gleichzeitig die Kanalisations- und Wasserleitungen im betreffenden Strassenabschnitt zu Lasten der Gemeindewerke saniert respektive erneuert werden.

Als Grundlage für das vorliegende Auflageprojekt diente das Betriebs- und Gestaltungskonzept des Verkehrsplanungsbüros Metron, Brugg, das zwischen 2005 und 2007 im Auftrag des Departements BVU und der Gemeinde, unter Mitwirkung der Vereinigung Kirchdorf, der RVBW, der Verkehrskommission und der beauftragten Ingenieure, erarbeitet wurde. Darin sind die vom Regierungsrat beschlossenen Massnahmen berücksichtigt und deren Umsetzung konkretisiert.

Aktenauflage 1 Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse K114, Kirchdorf

1.1 Strassenbau Kanton

Der Strassenbelag auf der Landstrasse K114 zwischen dem Knoten Schöneegg in Untersiggenthal und dem Aesch in Kirchdorf ist den heutigen Verkehrsbelastungen von rund 17'500 Fahrzeugen pro Tag nicht mehr gewachsen. Er hat die erwartete Lebensdauer von 25 Jahren überschritten und muss saniert werden. Das Sanierungsprojekt des Kantons für diesen Strassenabschnitt erstreckt sich über die beiden Gemeinden Ober- und Untersiggenthal.

Mit der Eröffnung der Siggenthalerbrücke zwischen Nussbaumen und Baden im Jahre 2002 wurden vom Regierungsrat zusätzliche flankierende Massnahmen für die Lenkung der Verkehrsströme in der Region beschlossen, die sich im Zusammenhang mit dem Sanierungsprojekt baulich auf den Strassenabschnitt in Kirchdorf auswirken und zusammen mit dem Sanierungsprojekt realisiert werden sollen.

1.2 Strassenbau Gemeinde

Ausserhalb des Projektperimeters der Kantonsstrasse sind grundsätzlich keine Massnahmen an Gemeindestrassen vorgesehen. Allerdings bietet das Strassenbauprojekt des Kantons Gelegenheit zu geringfügigen Optimierungen in den Anpassungsbereichen der Gemeindestrassen (Fussgängerführung etc.). Ausserdem ist die Gemeinde generell für die Strassenbeleuchtung im Innerort, für die Bereitstellung von Buswartehäuschen sowie für einen allfälligen Kreiselschmuck zuständig.

1.3 Wasserleitung

Bei der bestehenden Wasserleitung in der Landstrasse Kirchdorf zwischen dem Aesch und dem Knoten Brühlstrasse handelt es sich um eine der ältesten, noch in Betrieb befindlichen Transport- und Versorgungsleitungen der Wasserversorgung Obersiggenthal. Zwischen den Knoten Brühl- und Zelglistrasse besteht keine Wasserleitung in der Landstrasse, die Einspeisung der Zelglistrasse erfolgt über eine alte Leitung in der Paradiesstrasse (= Privatstrasse). Sowohl in der Landstrasse als auch in der Paradiesstrasse ist es in der Vergangenheit bereits mehrmals zu Leitungsbrüchen gekommen.

Der Leitungsverlängerung in der Landstrasse zwischen den Knoten Wiedacker- und Zelglistrasse kommt eine besondere Bedeutung zu, weil sie die Voraussetzung für den Bau einer Notwasserverbindung zwischen den Wasserversorgungen von Ober- und Untersiggenthal bildet. Dieses Projekt soll im Realisierungsfall gleichzeitig mit dem Strassenbauprojekt des Kantons ausgeführt werden, wird dem Einwohnerrat jedoch in einer separaten Vorlage unterbreitet.

1.4 Kanalisation

Die Gemeindekanalisation weist laut Generellem Entwässerungsplan (GEP) "mässige" bis "keine" Beschädigungen auf (VSA-Zustandsklassen 2 bis 4). Da der Zustand relativ gut ist, müssen keine öffentlichen Kanalisationsleitungen neu gebaut werden; es genügen vereinzelte Reparaturarbeiten an den vorhandenen Schadstellen.

Zusammen mit der öffentlichen Kanalisationsleitung werden auch die daran angeschlossenen privaten Liegenschaftsentwässerungen kontrolliert. Stellen sich diese Liegenschaftsentwässerungen als undicht heraus, werden die Leitungseigentümer gemäss gängiger Praxis die Möglichkeit erhalten, ihre Leitungen im Rahmen der Projektrealisierung zu günstigen Konditionen ebenfalls erneuern zu lassen.

1.5 Übrige Werkleitungen

Nebst den Gemeindewerken Wasser und Kanalisation hat auch die Elektrizitätsgenossenschaft Siggenthal EGS Bedarf zur Erneuerung und zum Ausbau ihrer Werkleitungen angemeldet. Ob sich Swisscom und Cablecom am Projekt beteiligen, steht heute noch nicht fest.

2. Projekt

2.1 Strassenbau Kanton

Das Bauprojekt des Kantons sieht den Umbau beziehungsweise die Erneuerung der Landstrasse K114 von der Bodenächerstrasse in Untersiggenthal bis zum Knoten Aesch in Obersiggenthal vor. Die Ausbaulänge beträgt total 767 Meter, davon 286 Meter in Untersiggenthal und 481 Meter in Obersiggenthal. Der Ausbau bringt für alle Verkehrsteilnehmenden wesentliche Verbesserungen.

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

Für das Projekt ist ein Landerwerb erforderlich; die Flächen sind im Landerwerbsplan ersichtlich. Die Federführung in dieser Angelegenheit obliegt der Sektion Landerwerb des Departements Bau Verkehr und Umwelt.

Das Bauvorhaben umfasst folgende Anlageteile:

Abschnitt A: Ausserort; Bodenächer, Untersiggenthal, bis Knoten Brühlstrasse, Kirchdorf

Durch den Bau einer separaten Busspur inklusiv Pfortnerung kann der motorisierte Individualverkehr (MIV) während den Stosszeiten auf einer Länge von rund 300 Metern aufgestaut werden, ohne dass der öffentliche Verkehr dadurch Verspätungen erleidet. Mit der Pfortnerung wird die Durchfahrt Obersiggenthal Richtung Baden während den Verkehrsspitzen gebremst, wodurch sie an Attraktivität einbüsst. Dies führt in beschränkter Masse zu einer Entlastung dieser Verkehrsachse und zu einer besseren Verteilung des Verkehrs auf den beiden Limmatseiten.

Die neue Busspur wird in der Mitte, das heisst zwischen den beiden Fahrbahnen, angeordnet. Bei dieser Anordnung überwiegen die Vorteile: Einerseits muss der Bus aus Untersiggenthal beim Linksabbiegen in die Zelglistrasse nur die Gegenfahrbahn und nicht beide Fahrstreifen überqueren, andererseits verbessert diese Anordnung auch die Erschliessung des Landwirtschaftsbetriebes Landstrasse 256 (Querung in zwei Etappen). Somit kann auch auf ein Lichtsignal an dieser Kreuzung verzichtet werden.

Nachteil der Busspur in der Mitte ist, dass keine zusätzliche Haltestelle an der Landstrasse errichtet werden kann; dies ist aber in absehbarer Zeit auch nicht geplant. Weil die Anordnung von Busspur und Fahrstreifen auf der Strasse lediglich markierungs- und signalisationstechnisch massgebend ist,

kann diese zu einem späteren Zeitpunkt mit wenig Aufwand angepasst werden, falls neue Gegebenheiten dies erfordern sollten. Beim Knoten Zelglistrasse werden zudem die baulichen Voraussetzungen geschaffen, die die spätere Installation einer Lichtsignalanlage ermöglichen.

Für die Erschliessung des Landwirtschaftsbetriebs Landstrasse 256 sieht das Projekt eine erhebliche Verbesserung vor, indem gegenüber dem Wasserweg eine zweite Hofein- respektive -ausfahrt über den Kirchdorferbach realisiert werden soll. Zudem können Kunden neu abseits der Landstrasse an der Zelglistrasse parkieren.

Im Ausserortsbereich zwischen Untersiggenthal und dem Kreisel Brühlstrasse wird das oberflächlich anfallende Strassenabwasser - den Normen entsprechend wie bisher - ins angrenzende Kulturland zur Versickerung abgeleitet.

Im Ausserort wird die Strasse mit einem Deckbelag SMA 11 versehen. Fundations- und Belagschichten sind zusammen 78 cm stark. Dieser Strassenaufbau ist hoch belastbar und dauerhaft, er entspricht dem kantonalen Standard.

Abschnitt B: Innerort; Knoten Brühlstrasse/Studacherstrasse, Kirchdorf

An diesem vielbefahrenen Verkehrsknoten ist ein Kreisel vorgesehen. Dadurch können alle Anforderungen an den zukünftigen Betrieb der Landstrasse, aber auch an die verkehrstechnische Erschliessung des Ortsteils Kirchdorf und des Gewerbegebietes Studacher erfüllt werden. Sowohl für die Bewohner von Kirchdorf als auch für den öffentlichen Bus wird die Einfahrt aus der Brühlstrasse in die Landstrasse durch den Kreisel erheblich erleichtert. Das gleiche gilt auch für den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Studacher.

Gleichzeitig wirkt der Kreisel als Einfahrtbremse in das überbaute Gebiet. Die Fernsicht auf dieser langen Geraden wird gebrochen und die Fahrgeschwindigkeit verringert.

Die Pförtnerung mit Busbevorzugung beim Kreisel Brühlstrasse funktioniert wie beim Kreisel Landschreiber in Nussbaumen. Die Steuerung der Anlage erfolgt über das kantonale Leitsystem aufgrund des regionalen Verkehrsaufkommens.

Abschnitt C: Innerort; Knoten Brühlstrasse bis Knoten Zelglistrasse

Im Zuge der Realisierung ist gemäss den Vorgaben der Lärmschutzverordnung keine Lärmsanierung geplant. Durch den Einbau von geeigneten Deckbelägen wird diesem Anliegen jedoch trotzdem Rechnung getragen. Im bebauten Wohn- und Gewerbegebiet zwischen Knoten Brühlstrasse und Aesch gelangt ein lärmoptimierter MR 8 Deckbelag zur Anwendung, der zu einer Reduktion der Lärmbelastung führen wird.

Der bestehende Fussgängerstreifen beim Knoten Brühlstrasse ist nur schwach frequentiert. Deshalb wird er aufgehoben und durch einen Fussgängerübergang ersetzt. Dabei werden die Randsteine abgesenkt, die Verkehrstrenninsel bei der Kreiselein- respektive -ausfahrt dient gleichzeitig als Fussgängerschutzinsel, es werden jedoch keine gelben Streifen aufmarkiert. Fussgänger können hier die Strasse problemlos überqueren, allerdings sind sie gegenüber dem Strassenverkehr nicht vortrittsberechtigt.

Die Bushaltestelle Kirchdorf Landstrasse, Fahrtrichtung Baden, wird neu als Fahrbahnhaltestelle, ohne Haltebucht, ausgebildet. Diese Anordnung drängt sich für den ÖV auf, damit der wartende Bus während den Stosszeiten nicht von Fahrzeugen überholt wird, die danach wiederum die freie Fahrt durch Nussbaumen behindern. Um das Einbiegen aus der Wiedackerstrasse in die Landstrasse zu erleichtern, wird die Fahrbahnhaltestelle vor dem Knotenbereich angeordnet, so dass Fahrzeuge von Kirchdorf vor den wartenden Bus auf die Landstrasse fahren können.

Für die Bushaltestelle Kirchdorf Landstrasse, Fahrtrichtung Untersiggenthal, wird wie bisher eine Haltebucht vorgesehen. Diese wird in ihrer Lage optimiert und erhält zudem ein Buswartehäuschen. Beide Bushaltestellen werden in Beton ausgeführt.

Der Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle Kirchdorf Landstrasse bleibt bestehen. Im gesamten Innerort wird das anfallende Strassenabwasser in Einlaufschächten gesammelt und der Kanalisation zugeführt.

Abschnitt D: Innerort; Knoten Wiedackerstrasse

Beim Knoten Wiedackerstrasse sieht das Projekt die Realisierung einer Mittelzone vor. Die Mittelzone ist ein Freiraum zwischen den beiden Fahrspuren von 3 Meter Breite und 28 Meter Länge. Dieser Raum kann von allen Verkehrsteilnehmern benutzt werden, wodurch sämtliche Querungs- und Linksabbiegebeziehungen erleichtert werden. Die Inselflächen im Anschluss an die Mittelzone ermöglichen zudem eine ansprechende Strassenraumgestaltung.

Abschnitt E: Innerort; Knoten Wiedackerstrasse bis Aesch

Auf diesem Abschnitt wird die Kantonsstrasse in ihrer heutigen Ausbaubreite erneuert. Im Bereich der Einmündung Erlenweg sieht das Projekt eine Trottoirüberfahrt vor. Der Gehweg soll über den Vorplatz der Liegenschaft Landstrasse 228 (Landi Brugg) hinaus an das bestehende Trottoir angeschlossen und damit durchgehend begehbar werden.

Das Ausbauende befindet sich im Bereich der Sägerei Keller.

2.2 Strassenbau Gemeinde

Die Strassenbeleuchtung im Innerort ist Sache der Gemeinde. Weil die bestehenden Beleuchtungskandelaber bereits ein hohes Alter aufweisen und die Leuchtmittel nicht mehr dem heutigen Stand der Technik entsprechen, sieht das Projekt den Ersatz der gesamten Beleuchtungsanlage vor. Die Einspeisung in die Candelaberfundamente erfolgt durch den neuen Rohrblock der Elektrizitätsgenossenschaft Siggenthal EGS. Die Erneuerung der Strassenbeleuchtung bringt auch eine Verbesserung der Sichtverhältnisse in den Knotenbereichen sowie bei den Fussgängerübergängen mit sich.

Bei der Bushaltestelle Kirchdorf Landstrasse, Fahrtrichtung Untersiggenthal, besteht heute kein Buswartehäuschen, wie dies beim heutigen Ausbaustandard für den ÖV üblich ist. Neu soll auch hier ein Buswartehäuschen erstellt werden. Bau, Betrieb und Unterhalt der Buswartehäuschen sind Sache der Standortgemeinde.

Der Kanton beteiligt sich an den Kosten für die Gestaltung der Kreiselfläche im Rahmen eines bepflanzten Erdhügels. Ein darüber hinaus gehender Kreiselschmuck muss durch die Gemeinde erstellt werden. Bis heute bestehen dafür noch keine konkreten Absichten.

Aktenauflage 2 Projektmappe Kantonsprojekt

2.3 Wasserleitung

Die bestehende Hauptleitung in der Landstrasse zwischen dem Aesch und dem Knoten Brühlstrasse wird durch eine komplett neue Gussleitung FZM NW 200 mm ersetzt. Anstatt die Zelglistrasse weiterhin über die alte Leitung in der privaten Paradiesstrasse zu versorgen, sieht das Projekt die Verlängerung der bestehenden Leitung in der Landstrasse bis zum Knoten Zelglistrasse vor. Durch diesen Ringschluss erhält der Ortsteil Kirchdorf eine neue, leistungsfähige Einspeisung. Ohne diesen Ringschluss kann die Notwasserverbindung mit Untersiggenthal (separates Projekt) nicht realisiert werden.

Um den Löschschutz an die geltenden Bestimmungen anzupassen und den Unterhaltsaufwand für die Wasserversorgung Obersiggenthal (WVO) zu reduzieren, werden die bestehenden Hydranten erneuert, teilweise neu plaziert und das Netz wird um drei Hydranten erweitert.

Mit dem Neubau der Versorgungsleitung werden auch sämtliche daran angeschlossenen Hausanschlussleitungen bis ausserhalb der Strassenparzelle ersetzt.

2.4 Kanalisation

Weil der Zustand der öffentlichen Kanalisation zufriedenstellend ist, genügt es, die vorhandenen Schäden mittels Robotertechnik von innen instand zu stellen. Dabei werden einzelne unsachgemäss erstellte Einläufe neu eingebunden, Muffen abgedichtet oder Risse saniert. Es sind keine Neubauarbeiten erforderlich.

Sämtliche Schachtabdeckungen der Gemeindekanalisation im neuen Strassenbelag müssen ersetzt werden. Diese sind heute schadhafte. Viele Deckel liegen lose in ihren Rahmen, was unangenehme Lärmbelastigungen mit sich bringt.

Im Zuge der Projektierungsarbeiten an den Gemeindekanalisationsleitungen wurden auch die privaten Hausanschlussleitungen überprüft. Die Erhebungen an den privaten Leitungen erfolgten mittels Kanalfernsehen. Allfällig notwendige Sanierungsarbeiten müssen durch die Eigentümer in Auftrag gegeben und finanziert werden.

2.5 Übrige Werkleitungen

Die EGS realisiert im südlichen Gehweg und entlang der neuen Busspur eine komplett neue Rohrblockanlage mit vier bis acht Leerrohren, so dass eine elektrische Verbindung zwischen Ober- und Untersiggenthal entsteht. Die Trafostationen Studacherstrasse und Wiedackerstrasse werden neu miteinander verbunden, alle Liegenschaften im Projektperimeter erhalten einen neuen Hausanschluss.

Im EGS-Rohrblock befinden sich auch die Leerrohre für die Strassenbeleuchtung und die Signalisation.

Ob sich Swisscom und Cablecom am Bauprojekt beteiligen, steht bis heute noch nicht fest.

Aktenauflage 3 Projektmappe Werke Obersiggenthal

3. Kosten

3.1 Strassenbau Kanton

An den Strassensanierungs- und Umbaukosten des Kantons im Innerort muss sich die Gemeinde dekretsgemäss beteiligen. Die Kostenaufteilung beträgt derzeit 41 % zu Lasten Kanton und 59 % zu Lasten Gemeinde. Für diesen Kostenanteil ist keine Kreditgenehmigung durch den Einwohnerrat erforderlich, es handelt sich um eine gebundene Ausgabe.

Projektteil	KV	Kreditrisiko *)	Total	z. L. Kanton		z. L. Gde	
				%	CHF	%	CHF
Busspur AO	1'615'000	160'000	1'775'000	100	1'775'000	0	0
Kreisel + Pförtn. IO	1'135'000	110'000	1'245'000	41	510'450	59	734'550
Belag IO	765'000	75'000	840'000	41	344'400	59	495'600
Mz Wiedacker	875'000	85'000	960'000	41	393'600	59	566'400
Total inkl. MwSt.	4'390'000	430'000	4'820'000		3'023'450		1'796'550

*) Ungenauigkeits- und Risikozuschlag, Vorgabe Kanton, nicht Bestandteil des Ingenieur-KVs

Von den Gesamtkosten ist gemäss Angaben des Kantons ein Anteil von CHF 2'075'000 für den reinen Werterhalt - ohne Ausbau der Strasse - erforderlich. Würde die Strasse im heutigen Umfang saniert und vom Ausbau mit Busspur, Pförtnerung, Kreisel, Mittelzone etc. abgesehen, dann würde der Gemeindeanteil CHF 1'224'250 betragen. Die Zusatzinvestitionen infolge des Strassenausbaus gegenüber den reinen Werterhaltungsmassnahmen betragen für die Gemeinde somit CHF 572'300.

Im Investitionsplan 2010 bis 2014 wurde für dieses Sanierungs- und Ausbauprojekt ein Betrag von CHF 1'140'000 vorgesehen. Die Differenz zum Kostenvoranschlag ist mit dem Kreditrisikozuschlag des Kantons und mit der geringeren Bearbeitungstiefe im früheren Planungsstadium zu begründen.

Der Bund hat die Massnahme "Ober- und Untersiggenthal Landstrasse, Strassenraumgestaltung" zur Mitfinanzierung im Rahmen seines Programms Agglomerationsverkehr vorgesehen. Der Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 bis 2014 dieses Programms befand sich im Frühjahr 2009 in der Vernehmlassung. Danach kann ein Bundesbeitrag von maximal CHF 1.6 Mio. erwartet werden. Die Beschlussfassung der Bundesversammlung über die Mittelfreigabe - und damit eine verbindliche Finanzierungszusage - erfolgt frühestens 2010. Dementsprechend kann der Bundesbeitrag bei den Finanzierungsbeschlüssen der Gemeinde und des Kantons noch nicht als feststehend berücksichtigt werden. Der Baubeginn ist auf den Bundesbeschluss abzustimmen. Wenn die Finanzierungszusage rechtsgültig vorliegt, wird der Bundesbeitrag entsprechend den Kostenteilungsgrundsätzen bei den Gemeinde- und Kantonsanteilen angerechnet, wobei sich die Zuteilung auf die einzelnen Teilprojekte nach der Finanzierungszusage des Bundes richtet. Aufgrund der Liquidität

des Infrastrukturfonds werden die Bundesmittel jedoch erst ab ca. 2015 fließen, weshalb bis zu diesem Zeitpunkt eine Vorfinanzierung durch den Kanton und die Gemeinde notwendig ist.

3.2 Gemeindewerke Wasserleitung und Kanalisation; Strassenbeleuchtung

Diese Kosten gehen 100 % zu Lasten der jeweiligen Gemeindewerke, der Einwohnerrat muss dafür einen entsprechenden Kredit bewilligen.

Im Investitionsplan 2010 bis 2014 wurde ein Betrag von 700'000 Franken für die Erneuerung der Wasserleitung und von 300'000 Franken für die Sanierung der Kanalisationsleitung vorgesehen. Zusätzlich muss die Gemeinde laut § 99 Abs. 2 BauG vollumfänglich für die Kosten der Beleuchtung aufkommen. Diese zusätzlichen Aufwendungen sind im Investitionsplan nicht enthalten.

Für den Ersatz der Wasserleitung kann mit Subventionen der AGV in noch unbekannter Höhe gerechnet werden. Zudem sind die Eigenwirtschaftsbetriebe der Wasserversorgung und der Abwasserentsorgung vorsteuerabzugsberechtigt und somit von der Mehrwertsteuer befreit.

	Strasse	Wasser	Kanalisation
Akkord Tiefbau	28'288	395'544	40'324
Akkord Beleuchtung IO	69'258		
Akkord Sanitärarbeiten		330'000	
Akkord Kanalsanierung			80'000
Akkord Total	97'546	725'544	120'324
Regiearbeiten	15'000	30'000	10'000
Kreiselschmuck	30'000		
Beleuchtung EGS	25'000		
Nebenkosten Projekt + Bauleitung	30'000	55'000	20'000
Nebenkosten Plot, Helio, Kopie	3'000	5'000	3'000
Nebenkosten Geometer	5'000	2'000	
Unvorhergesehenes, Rundung, ca. 5 %	17'502	28'181	9'315
Total exkl. MwSt.	223'048	845'725	162'639
MwSt. 7.6 %	16'952	64'275	12'361
Total inkl. MwSt.	240'000	910'000	175'000
Gesamttotal inkl. MwSt.			1'325'000

4. Weiterer Projektablauf, Termine

Nach der Projekt- und Kreditgenehmigung durch den Einwohnerrat wird der Kanton den Globalkredit freigeben, das Projekt im Gelände profilieren und das ordentliche Baugesuchsverfahren durchführen.

Gleichzeitig mit, aber unabhängig von der Projektauflage wird auch der Landerwerb öffentlich aufgelegt. Einsprachen gegen das Bauprojekt werden vom Regierungsrat, Einsprachen gegen den Landerwerb von der kantonalen Schätzungskommission abgehandelt.

Nach der Abhandlung aller Einsprachen werden die Baubewilligung und der Enteignungstitel erteilt und das Projekt wird somit rechtskräftig. Dann erfolgt die Submission, wonach mit der Realisierung begonnen werden kann.

Die Durchführung des vorangehenden Rechtsverfahrens wird mindestens ein Jahr in Anspruch nehmen. Der Ausführungsbeginn richtet sich nach den Prioritäten im Strassenbauprogramm des Kantons und steht heute noch nicht fest. Frühstmöglicher Baubeginn wäre im Herbst 2011, die Bauarbeiten werden rund ein Jahr in Anspruch nehmen.

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Gemeindeammann

Der Gemeindeschreiber-Stv.

Max Läng

Stefan Ackermann