



Gemeinde Obersiggenthal

Gemeinderat

Nussbaumen, 13. Februar 2015

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

GK 2015 / 02

Erscheinungsbild Landstrasse K114 / Kommunalen Richtplan Rahmenkredit von CHF 350'000

Das Wichtigste in Kürze

Die Landstrasse ist die bedeutendste Verkehrsachse in Obersiggenthal und weist mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von mehr als 20'000 Fahrzeugen eine hohe Belastung auf. Die direkt angrenzenden Gebiete haben auf Grund des Verkehrs eine hohe Belastung zu ertragen.

Eine Aufwertung des Strassenraumes ist unter dem Aspekt der enormen Verkehrsbelastung von zentraler Bedeutung. Die Landstrasse darf nicht einseitig aus der Optik der Durchfahrt betrachtet werden und Obersiggenthal darf nicht in einen südlich und einen nördlich der K114 liegenden Ortsteil getrennt werden. Vielmehr ist eine situativ gute Durchlässigkeit von und zu den angrenzenden Bauzonen zu ermöglichen.

Mit einer Testplanung und dem Erstellen eines Richtplans entlang der Landstrasse K114, unter Einbezug der räumlich und funktional zugehörigen Bau- und Nutzungsschilder, sollen die Entwicklungsvorstellungen konkretisiert werden. Diese sollen einerseits Hinweise geben für eine attraktive Strassenraumgestaltung und andererseits Möglichkeiten aufzeigen für eine gesamthaft koordinierte innere Siedlungsentwicklung an den gut erreichbaren Lagen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Erarbeitung eines Kommunalen Richtplans für das Erscheinungsbild entlang der Landstrasse K 114 zur Umsetzung des Richtplanbeschlusses S1.1/1.4 wird ein Rahmenkredit in der Höhe von CHF 350'000 (inkl. MwSt.) bewilligt.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat unterbreitet Ihnen zur Testplanung Landstrasse K114 folgenden Bericht:

1 Ausgangslage, neue gesetzliche Grundlage

Der am 20. September 2011 vom Grossen Rat genehmigte Richtplan gibt im Kapitel S1.1, Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung (Aktenaufgabe), zu den belasteten Strassenabschnitten folgendes vor:

An Strassenabschnitten, die in Zonen mit Wohnanteilen im Siedlungsgebiet liegen und einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 15'000 Motorfahrzeugen / Tag aufweisen, sind die Gemeinden verpflichtet, das an die belastete Verkehrsachse angrenzende Siedlungsgebiet durch planerische und bauliche Massnahmen aufzuwerten; bei Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, sofern der Kantonsstrassenraum betroffen ist. Die Funktionalität der Strasse muss gewährleistet bleiben.

Gestützt auf diese kantonale Vorgabe und gemäss den Zielvorstellungen der am 19. März 2014 vom Regierungsrat genehmigten Gesamtrevision der Nutzungsplanung Baugebiet Obersiggenthal ist der „Siedlungsraum entlang der Landstrasse gesamtheitlich zu entwickeln und gestalterisch aufzuwerten, indem verkehrliche, städtebauliche und nutzungsmässige Aspekte gleichermaßen berücksichtigt werden“ (Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV). Dieses für das attraktive Erscheinungsbild und für die qualitätsvolle innere Siedlungsentwicklung wichtige Ziel wurde mit dem Strategiepapier zur inneren Siedlungsentwicklung folgendermassen näher umschrieben:

- Mit der Zentrumsplanung soll das gut funktionierende Ortszentrum aufgewertet werden, indem die Strassenräume, die allgemein zugänglichen Aussenräume und die Wegverbindungen attraktiver gestaltet und besser ins Siedlungsgefüge eingebunden werden.
- Entlang der Landstrasse K114 soll der Strassenraum unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens, der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer und der ortsbaulichen Besonderheiten in den jeweiligen Abschnitten differenziert und qualitativ gestaltet werden. Um eine qualitativ gute Siedlungsentwicklung in den angrenzenden Bau- und Nutzungsschildern der K114 zu erreichen, soll auf die vorgefundenen Strukturen reagiert werden unter Berücksichtigung der Massstäblichkeit, der Erschliessung und der Immissionen.

Ausgehend von der beschriebenen Ausgangslage sollen nun in einer Testplanung entlang der Landstrasse K114, unter Einbezug der räumlich und funktional zugehörigen Bau- und Nutzungsschilder, die Entwicklungsvorstellungen konkretisiert werden. Diese sollen einerseits Hinweise geben für eine attraktive Strassenraumgestaltung und andererseits Möglichkeiten aufzeigen für eine gesamthaff koordinierte innere Siedlungsentwicklung an den gut erreichbaren Lagen.

Aktenaufgabe:	Nr. 1	Auszug Richtplan, Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung S 1.1
	Nr. 2	Planungsbericht BNO Obersiggenthal gemäss Art. 47 RPV, Fassung nach Entscheid Einwohner- rat, Frühling 2014
	Nr. 3	Strategie innere Siedlungsentwicklung, 4.5.2011
	Nr. 4	Plan: Innere Siedlungsentwicklung – strategische Ausrichtung, 28.4.2011

2 Perimeter und Zweck der Planung

Für Obersiggenthal ist eine Aufwertung des Strassenraumes unter dem Eindruck der enormen Verkehrsbelastung von zentraler Bedeutung. Die Landstrasse darf nicht einseitig aus der Optik der Durchfahrt betrachtet werden und Obersiggenthal darf nicht in einen südlich und einen nördlich der K114 liegenden Ortsteil getrennt werden. Vielmehr ist eine situativ gute Durchlässigkeit von und zu den angrenzenden Bauzonen zu ermöglichen.

Der zu bearbeitende **Perimeter** (Beilage Nr. 1, Plan: Richtkonzept / Testplanung Landstrasse K114, 19.1.2015) bezieht sich auf die gesamte Länge der Landstrasse K114, also von und bis zu den Gemeindegrenzen von Untersiggenthal und von Ennetbaden. Die seitlich angrenzenden Bau- und Nutzungsschilder werden soweit miteinbezogen, als ein räumlicher und funktionaler Zusammenhang besteht, um eine gesamtheitlich optimierte Siedlungsentwicklung aufzeigen zu können.

Für den **Strassenraum** sind wesentliche Gestaltungselemente bezüglich Linienführung, Querschnitt, Knoten und Plätze sowie Ausstattung der Vorgärten und Vorplätze zu definieren. Aus der Testplanung sollen z.B. städtebauliche und aussenräumliche Vorgaben als Basis für die nachfolgenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) und / oder für die anstehenden Strassensanierungsprojekte resultieren. Diese sollen die Verschiedenartigkeit des Ortsbildes aufnehmen und sorgfältig weiter entwickeln. Die einzelnen Dorfteile sollen als solche erlebt werden können.

Für **unternutzte, brachliegende und sanierungsbedürftige Liegenschaften und Areale** sollen Entwicklungsvorstellungen erarbeitet werden, welche ortsbauliche, freiraumgestalterische und verkehrstechnische Belange umfassen. Daraus sollen die nötigen Erkenntnisse über die erschliessungstechnischen Zusammenhänge der räumlich und funktional zugehörigen Bau- und Nutzungsschilder gewonnen werden. Diese Grundlagen dienen als Basis für schildweise bzw. parzellenübergreifende Planungen, die Beratung von Bauwilligen und je nach Bedarf für zu initiiierende bzw. zu verlangende Gestaltungspläne.

Die vorhandenen ortsbaulichen Besonderheiten sollen dazu genutzt werden, über den gesamten Perimeter eine **qualitative innere Verdichtung** zu lancieren bzw. herbeizuführen. Zudem sollen in Abhängigkeit der Nutzungen, soweit wie möglich parzellenübergreifende Erschliessungen aufgezeigt und die wichtigsten Fusswegverbindungen in die Gesamtkonzeption eingebunden werden.

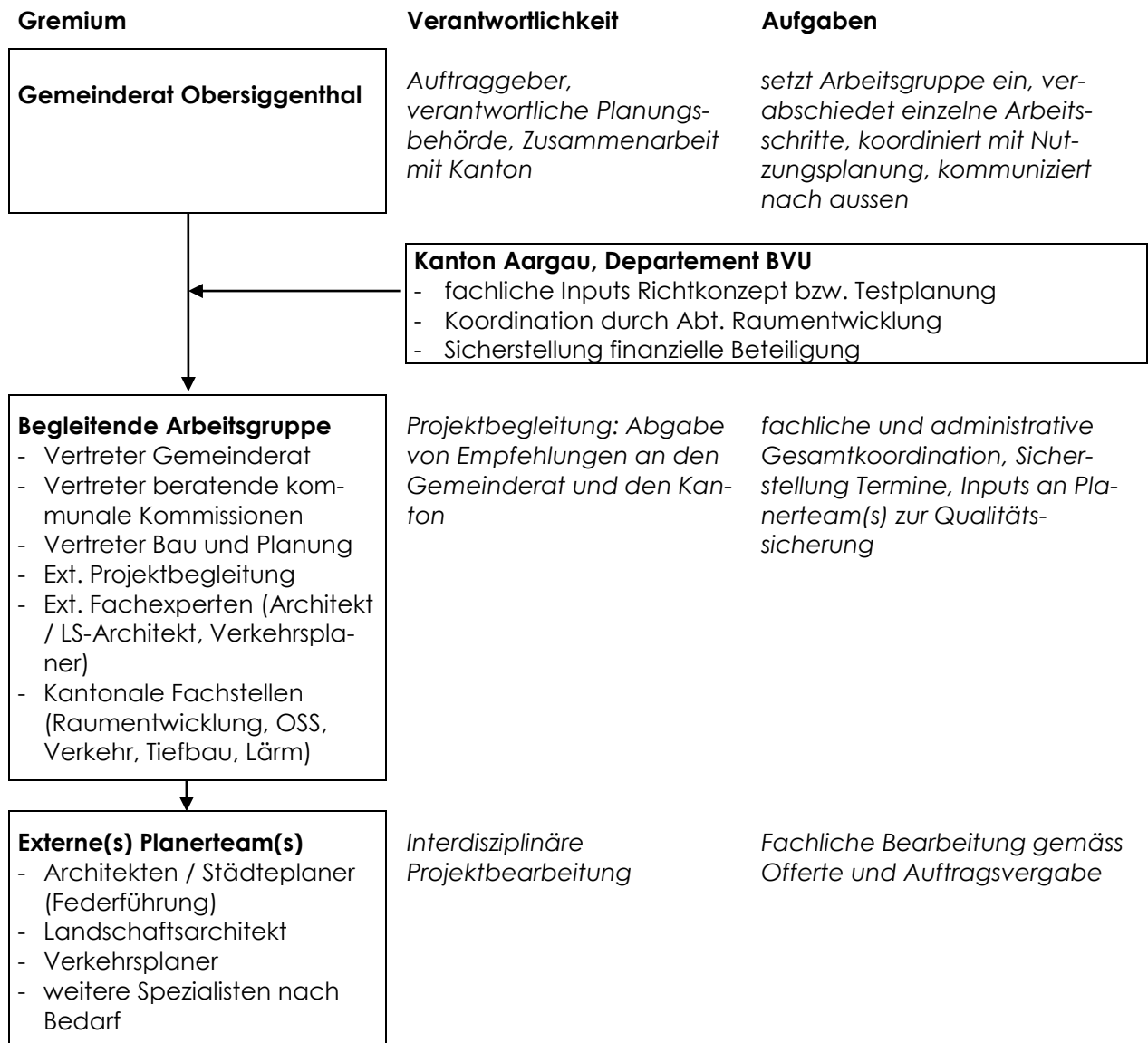
Bezüglich allfälliger **direkter Anschlüsse** an die K114 wird eine **Interessenabwägung** nötig, welche die grundsätzliche Erfordernis von Feinerschliessungen über Gemeindestrassen dem Bedürfnis von unmittelbaren Ein- und Ausfahrten (z.B. Ortsbild, Gewerbe) gegenüberstellt.

Die Landstrasse muss für **Fussgänger** und **Velofahrer**, den bestehenden, von der Bevölkerung akzeptierten Wegverbindungen entsprechend, direkte und sichere Querungen ermöglichen.

3. Projektorganisation

3.1 Projektorganisation und Zuständigkeiten

Gestützt auf das Richtplankapitel S1.1, auf die bisherigen Erfahrungen in ähnlichen Planungen und die voraussichtliche Komplexität der Aufgabenstellung sieht die Projektorganisation voraussichtlich wie folgt aus:



3.2 Projektablauf und grober Zeitrahmen

Um die konkreten Fragestellungen und den schrittweisen Prozess nach und nach vertiefen zu können, sieht der voraussichtliche Planungsablauf wie folgt aus:

Initiierung	2012 – 2015
Vorbereitung	2015
Phase 1 Grobstudie, Synthesebericht, Information	2015
Phase 2 Konzepte für Teilabschnitte bzgl. Städtebau, Aussenräume, Strassenraum / Erschliessung	2016
Abschluss Synthesebericht, Information, Öffentlichkeitsarbeit	2016
Umsetzung Erarbeitung kommunaler Richtplan Landstrasse K114 (§7 BNO)	2016

4 Kostenschätzung und Kreditantrag

Im Schreiben vom 14. Mai 2013 hat die kantonale Abteilung Raumentwicklung einen Beitrag von zwei Dritteln an die Kosten von CHF 15'000 für die Initiierung der Testplanung bis zur Auftragsvergabe an die Planerteams zugesichert. Der Beitrag für die weiteren Schritte steht noch nicht fest, es kann jedoch von mindestens einem Drittel (CHF 115'000) ausgegangen werden.

Für den gesamten Prozess zur Erarbeitung des Richtplans ergibt sich auf Grund von Erfahrungswerten und der voraussichtlichen Komplexität folgende Kostenschätzung:

Vorleistungen, bereits erbracht (2013 bis 2015)	Betrag CHF
Projektskizze / Aufgabenstellung und Projektinitiierung (Auftrag CHF 15'000 an Arcoplan)	15'000
Total	15'000

Leistungen	Betrag CHF
Organisation und Begleitung, Projektadministration - Aufgabenstellung präzisieren: Projektskizze, Aufgabenstellung - Grundlagen aufbereiten: z.B. Zu-/Wegfahrten, SNP's, Projekte, Inventare, alte Karten usw., Teilnahme an Sitzungen begleitende Arbeitsgruppe	30'000
Entschädigung an 3 interdisziplinäre Planerteams Phase 1: 3 x CHF 30'000 / Konzepte Teilabschnitte Phase 2: 3 x CHF 30'000	180'000
Beizug externer Fachexperten für Begleitgremium: je ein Fachexperte aus den Bereichen Städtebau, Landschaft, Verkehr	25'000
Syntheseberichte Grobstudien (Phase 1), Richtkonzepte / Testplanungen (Phase 2): Zusammenfassung der Ergebnisse, Gemeinsamkeiten / Unterschiede, Empfehlungen für weitere Schritte	10'000
Öffentlichkeitsarbeit: Publikationen, Informationsveranstaltung	9'000
Nebenkosten: Planplots, Druck, Publikationen, Modellgrundlage	5'000 20'000
Erarbeitung kommunaler Richtplan Landstrasse K114 (§7 BNO)	45'000
Mehrwertsteuer 8% (Rundung)	26'000
Total	350'000

Im Aufgaben- und Finanzplan der Gemeinde Obersiggenthal sind unter Ziffer 6130 in den Jahren 2016 und 2017 insgesamt CHF 225'000 für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse (bisherige Bezeichnung) eingesetzt.

Aktenaufgabe:	Nr. 5	Projektskizze / Aufgabenstellung / Stand 29. Januar 2015
	Nr. 6	Plan: Richtkonzept / Testplanung Landstrasse K114, 19.1.2015
	Nr. 7	Plan: Verkehrsrichtplan I – Strassenklassierung und öffentlicher Verkehr, Entwurf, 23.10.2012
	Nr. 8	Plan: Verkehrsrichtplan II – Langsamverkehr, Entwurf, 23.10.2012
	Nr. 9	Plan: Verkehrsrichtplan III – Verkehrsplanerische Massnahmen, Entwurf, 23.10.2012
	Nr. 10	Kurzanalyse und Aufgabenstellung für die einzelnen Abschnitte, 16.1.2014
	Nr. 11	Zusicherung Kostenbeteiligung 1/3, gemäss Mail vom 21. Oktober 2014
	Nr. 12	PA Gemeinderat Obersiggenthal vom 2.2.2015 für höhere Kostenbeteiligung

5 Investitionsfolgekosten (jährlich wiederkehrende Kosten)

Anlagekategorie 10 (Orts-, Regionalplanungen, übrige Planungen)

Die Investition wird mit CHF 350'000 ausgewiesen; abzüglich Kostenbeitrag des Kantons von mindestens CHF 115'000 verbleiben für die Gemeinde Investitionskosten von CHF 235'000.

Daraus ergeben sich die Investitionsfolgekosten gemäss den Vorgaben des Kantons:

Folgekosten		Betrag CHF
a) Kapitalfolgekosten	- Abschreibungsanteil (10 Jahre)	23'500
	- Zinsanteil ($1/2$ der Investitionskosten, davon 2.75 %) ¹⁾	3'231
b) Betriebsfolgekosten	Gemäss Richtlinien 5 % ²⁾	11'750
c) Personalfolgekosten	Gemäss Richtlinien (individueller Aufwand) ³⁾	—
Total		38'481

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.

³⁾ Gemäss Richtlinien werden die Personalfolgekosten individuell betrachtet. Im vorliegenden Fall wird bei den Personalkosten nicht mit einem Mehraufwand gerechnet.

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Gemeindeammann

Der Gemeindeschreiber

Dieter Martin

Anton Meier