

Buchs IO; Neue Kantonsstrasse K 209, Verbindungsspanne Buchs Nord; Grosskredit

Zusammenfassung

Im kantonalen Richtplan ist die Verbindungsspanne Buchs Nord in der Liste der festgesetzten Kantonsstrassen aufgeführt, allerdings mit dem Hinweis: "Diese Strasse wird als Gemeindestrasse geplant und gebaut. Eine allfällige Aufnahme in das Kantonsstrassennetz wird nach der Inbetriebnahme in einem separaten Verfahren geprüft." Die Interessen für die Verbindungsspanne auf Gemeindegebiet von Buchs liegen jedoch primär bei der Stadt Aarau und beim Kanton. Deshalb hat der Grosse Rat am 4. September 2012 beschlossen, die Verbindungsspanne bereits vor dem Bau in das Kantonsstrassennetz aufzunehmen.

Die Gemeinde Buchs hat die Verbindungsspanne projektiert und in einem ersten Schritt den Erschliessungsplan "Verbindungsspanne Buchs-Nord" erstellt. Basierend darauf liess die Gemeinde Buchs das Bauprojekt ausarbeiten. Während der öffentlichen Auflage Ende 2009 sind vier Einwendungen eingegangen. Die Gemeinde Buchs hat die Einwendungen behandelt und das Projekt teilweise angepasst. Dem überarbeiteten Projekt erteilte der Gemeinderat Buchs am 14. Mai 2012 die Baubewilligung. Damit liegt für das Strassenbauprojekt die rechtskräftige Baubewilligung vor.

Die Verbindungsspanne ist abgestimmt auf die Planungen im Gebiet "Torfeld Süd" (Entwicklungsschwerpunkt [ESP]) und dessen Anbindung an den öffentlichen Verkehr in der geplanten WSB-Haltestelle Torfeld Süd, den geplanten Ersatz des SBB-Abstellgleises durch ein Durchfahrtsgleis sowie das Verkehrsmanagementkonzept und die Netzstrategie für die Region Aarau.

Die Kantonsstrassen-Verbindung südlich der SBB-Linie Aarau–Zürich ist wichtig und dringend. Sämtlicher West-Ost-Verkehr auf dem Kantonsstrassennetz in und um Aarau wird heute gezwungenermassen über den Aarauer Kreuzplatz geführt. Die Leistungsgrenze am Kreuzplatz ist in den Spitzenzeiten überschritten. Dadurch nutzen Fahrzeuglenkende vermehrt Ausweichrouten wie zum Beispiel über das Telli-Quartier in Aarau. Auch das Gemeindegebiet von Buchs wird durch Ausweichverkehr unnötig belastet. Als zusätzliche West-Ost-Verbindung kann die Verbindungsspanne auch die Aarauer Bahnhofstrasse von Teilen des Durchgangsverkehrs entlasten und dadurch die Fahrplanstabilität für den ÖV verbessern. Sie schafft als zweite Längsachse ("Leiterholm") zur K 110 im Zusammenspiel mit den Querspannen ("Leitersprossen" Unterführungen Gais und Neubuchsstrasse) eine erwünschte

Redundanz im Kantonsstrassennetz. Für eine ausreichende und allseits verträgliche Erschliessung des ESP ist die Erstellung der Verbindungsspanne Buchs Nord unerlässlich. Durch die direkte Anbindung via Neubuchsstrasse an die Aaretalstrasse (Hochleistungsstrasse [HLS]; T 5, K 110) entsteht eine leistungsfähige Zu- und Wegfahrt aus/in östlicher Richtung. Die Verbindungsspanne Buchs Nord bringt nicht nur eine Entlastung des durch den ESP induzierten Mehrverkehrs, sondern entlastet unabhängig davon auch die Strassen in der näheren Umgebung, insbesondere den Aarauer Kreuzplatz.

Der Kanton Aargau sowie die Stadt Aarau haben daher ein grosses Interesse, dass das Projekt rasch realisiert wird. Aus diesem Grund wurde im allseitigen Einvernehmen zwischen den beiden Gemeinden und dem Kanton beschlossen, dass die Gemeinde Buchs die Federführung bei der Ausführungsprojektierung und Realisierung an den Kanton abgibt.

Das Vorhaben "Verbindungsspanne Buchs Nord" besteht aus einer neuen zweispurigen Kantonsstrasse, welche die Industriestrasse (Aarau – Buchs) und die Neubuchsstrasse (Buchs) verbindet. Die Strasse beginnt mit dem Kreisel Industriestrasse und der WSB-Querung im Gebiet Amsleracher. Ab hier folgt sie dem Weierweg nach Norden und führt dem Bahnareal entlang nach Osten. Im Abstand von mindestens 4,50 m zwischen Gleisachse und Strassenrand läuft sie parallel zu den SBB-Gleisen und schliesst mit einem Kreisel an die Neubuchsstrasse an. Die Länge der Strasse beträgt rund 500 m.

Die Gesamtprojektkosten sind auf 11,3 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2012). Daran beteiligen sich die Stadt Aarau mit einem Interessenbeitrag von 3,3 Millionen Franken und die Standortgemeinde Buchs mit einem Beitrag gemäss Kantonsstrassendekret von 2,9 Millionen Franken. Auf den Kanton entfallen somit 5,1 Millionen Franken. **Der Beschluss der Stadt Aarau über ihren Kostenbeitrag vom 21. Januar 2013 ist zurzeit noch nicht rechtskräftig. Wenn die Bauarbeiten für die Verbindungsspanne nicht spätestens Ende März 2014 begonnen werden können, ist im Zusammenhang mit dem 2015 vorgesehenen Bau der neuen SBB-Gleisanlage mit Mehrkosten von rund 3 Millionen Franken zu rechnen. Angesichts dieses bedeutenden Risikos ist es wichtig, dass der Grosse Rat über den beantragten Kredit noch im Jahr 2013 Beschluss fassen kann. Aus diesem Grund wird der Kostenanteil der Stadt Aarau, welcher zurzeit noch nicht rechtskräftig sichergestellt ist, in die Kreditsumme für den Nettoaufwand (Anteil Kanton) einbezogen. Damit erhöht sich der Kreditantrag für den Kantonsanteil auf 8,4 Millionen Franken.**

Vom 30. November 2012 bis zum 1. März 2013 fand eine Anhörung zu einer Finanzierungsvorlage, welche einen Kreditantrag für den Kantonsanteil von 5,1 Millionen Franken vorsah, statt. Die Ergebnisse dieser Vernehmlassung können wie folgt zusammengefasst werden:

In allen 16 Eingaben wurde der Vorlage zugestimmt. Anerkannt wurde namentlich die verbesserte Anbindung der Industriezone Buchs Nord an den Autobahnzubringer, die verkehrstechnische Entlastung insbesondere des Kreuzplatzes und dass das Projekt Verbindungsspanne Buchs Nord auf die Planungen im Gebiet Torfeld Süd und dessen Anbindungen an den öffentlichen Verkehr und auf das Verkehrsmanagement der Region Aarau abgestimmt ist.

Die BDP Aargau und die FDP. Die Liberalen Aargau forderten, dass sich der Bund im Rahmen seines Agglomerationsprogramms an den Realisierungskosten beteiligt. Die Verbindungsspanne Buchs Nord wurde dem Bund zur Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation als A-Projekt beantragt, was vom Regierungsrat vorbehaltlos unterstützt wurde. Sie ist Bestandteil eines umfangreichen Massnahmenpakets zum Agglomerationsprogramm. Der Bund prüft dieses und entscheidet über die Mitfinanzierung.

Die EVP Aargau und die Grünen Aargau forderten, dass das Verkehrsmanagementkonzept für die Region Aarau umgesetzt wird. Die Verbindungsspanne Buchs Nord ist ein grundlegendes Element des Verkehrsmanagementkonzepts und der Netzstrategie für die Region Aarau, und sie ist in beiden Projekten berücksichtigt. Darüber hinaus ist eine Verknüpfung der Verbindungsspanne Buchs Nord mit den künftigen Beschlüssen zum Verkehrsmanagement und der Netzstrategie respektive mit deren Umsetzung nicht möglich.

Die Grünliberale Partei Aargau verlangte, die Wirksamkeit der neuen Strasse auf drei Aspekte zu prüfen. Am Kreuzplatz ist eine nachhaltige Änderung des Verkehrsregimes infolge der starken Verkehrsbelastung nicht möglich. Der vorgeschlagene Linksabbieger ab der T 5 Aaretalstrasse in Richtung Kreisel Gais würde die Leistungsfähigkeit des Knotens Kreuzplatz, an dem die Leistungsgrenze in den Spitzenzeiten bereits überschritten ist, zu stark beeinträchtigen. Die Verbesserung der Verkehrssituation am Kreisel Gais gehört zu den zentralen Aufgaben des Verkehrsmanagements für die Region Aarau. Die prognostizierte moderate Verkehrszunahme am Kreisel Gais resultiert aus dem erzeugten Verkehr des Areals Torfeld Süd. Ohne Spange würde der erzeugte Verkehr des Areals Torfeld Süd am Kreisel Gais zu einer grösseren Mehrbelastung führen. Die geforderte Integration des Strassenbauprojekts in eine langfristige Vision für den privaten motorisierten Verkehr in Aarau ist sichergestellt, indem die Verbindungsspanne Buchs Nord ein grundlegendes Element in der Netzstrategie für die Region Aarau ist.

Die von der Pro Velo Region Aarau geforderten flankierenden Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs an der Bahnhofstrasse und Hinteren Bahnhofstrasse können nicht mit dem aktuellen Finanzierungsbeschluss zur Verbindungsspanne Buchs Nord verknüpft werden.

Zur Vorbereitung der Vorlage für den auf 8,4 Millionen Franken erhöhten Kreditantrag ist erneut eine Anhörung durchzuführen. Nach kantonalem Finanzhaushaltsrecht handelt es sich um einen Grosskredit, über welchen der Grosse Rat Beschluss fasst. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum.

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	5
1.1 Richtplan und Kantonsstrassennetz	5
1.2 Stand Projekt Verbindungsspanne Buchs Nord.....	6
1.3 Weitere Planungen.....	6
2. Handlungsbedarf	7
3. Ziele	8
4. Projekt und Ausführung	9
4.1 Übersicht, Situation	9
4.2 Längenprofil, Normalprofil	9
4.3 Kreisel Industriestrasse, Bahnübergang WSB.....	9
4.4 Kreisel Neubuchsstrasse.....	10
4.5 Erschliessung Anstösserinnen und Anstösser	10
4.6 Strassenentwässerung.....	10
5. Auswirkungen	11
5.1 Verkehrliche Auswirkungen	11
5.2 Auswirkungen auf die Umwelt	13
5.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden	14
6. Rechtsgrundlagen	15
7. Kosten und Finanzierung	16
7.1 Investitionskosten.....	16
7.2 Folgekosten	17
7.3 Kostenteilung	17
7.4 Wirtschaftlichkeit	18
7.5 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP).....	19
8. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung	19
8.1 Anhörung zum ursprünglichen Kreditantrag für Kantonsanteil 5,1 Millionen Franken.....	19
8.2 Anhörung zum erhöhten Kreditantrag für Kantonsanteil 8,4 Millionen Franken ..	22
9. Weiteres Vorgehen	22
Vorgesehene Anträge an den Grossen Rat	22

1. Ausgangslage

1.1 Richtplan und Kantonsstrassennetz

Im kantonalen Richtplan ist die Verbindungsspanne Buchs Nord in der Liste der festgesetzten Kantonsstrassen aufgeführt, allerdings mit dem Hinweis: "Diese Strasse wird als Gemeindestrasse geplant und gebaut. Eine allfällige Aufnahme in das Kantonsstrassennetz wird nach der Inbetriebnahme in einem separaten Verfahren geprüft." Die Interessen für die Verbindungsspanne auf Gemeindegebiet von Buchs liegen jedoch primär bei der Stadt Aarau und beim Kanton. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat in der Botschaft zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes 2012 dem Grossen Rat beantragt, die Verbindungsspanne bereits vor dem Bau ins Kantonsstrassennetz aufzunehmen. Neben fünf weiteren Objekten umfasste die Netzbereinigung in Aarau und Buchs die Aufnahme eines Teilstücks der Neubuchsstrasse ab Knoten Suhrebrücke, der Verbindungsspanne sowie der Industriestrasse Aarau (nach deren Ausbau) ins Kantonsstrassennetz. Der Grosse Rat hat am 4. September 2012 die Anpassungen des Kantonsstrassennetzes gemäss Antrag beschlossen.

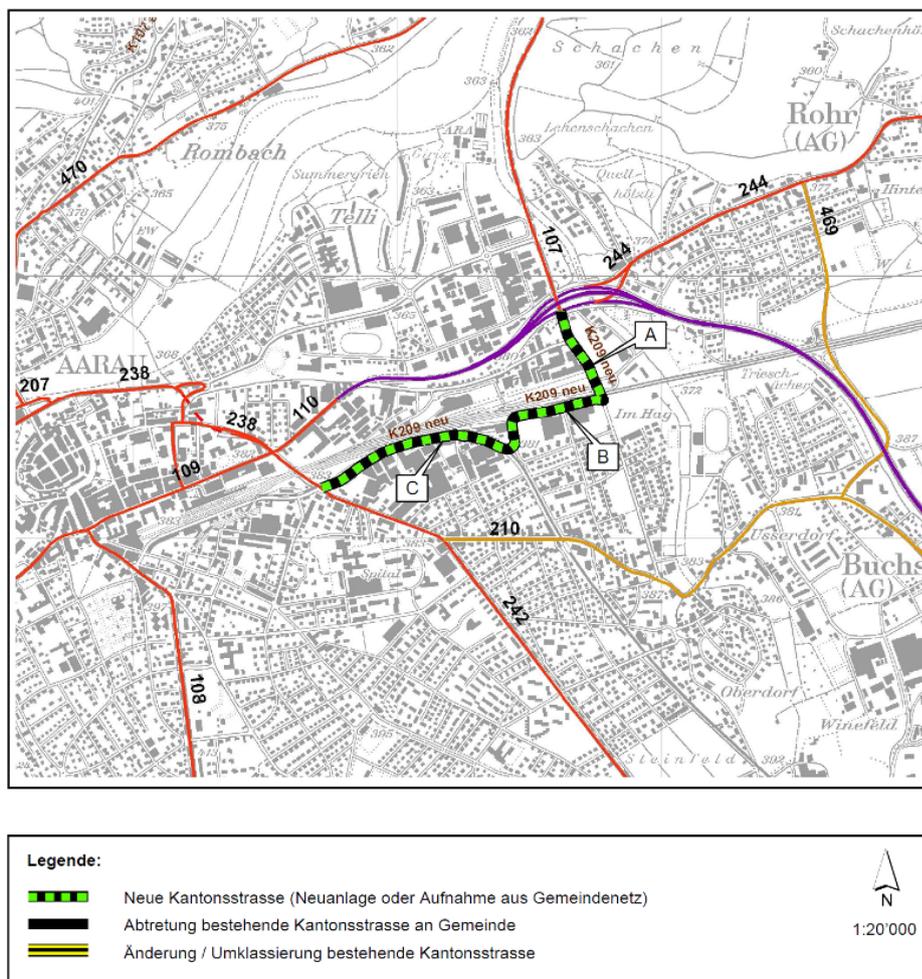


Abbildung 1: Aufnahme der Verbindung Knoten Suhrebrücke–Neubuchsstrasse (A)–Verbindungsspanne Buchs Nord (B)–Industriestrasse (C)–Knoten Gais in das Kantonsstrassennetz gemäss Botschaft "Bereinigung des Kantonsstrassennetzes 2012" vom 27. Juni 2012 und Beschluss des Grossen Rats vom 4. September 2012

1.2 Stand Projekt Verbindungsspange Buchs Nord

Die Gemeinde Buchs hat die Verbindungsspange projektiert und in einem ersten Schritt den Erschliessungsplan "Verbindungsspange Buchs-Nord" erstellt. Der Regierungsrat hat am 17. September 2008 den Sondernutzungsplan genehmigt; er ist rechtskräftig. Basierend darauf liess die Gemeinde Buchs das Bauprojekt ausarbeiten. Während der öffentlichen Auflage Ende 2009 sind vier Einwendungen eingegangen. Die Gemeinde Buchs hat die Einwendungen behandelt und das Projekt teilweise angepasst. Dem überarbeiteten Projekt erteilte der Gemeinderat Buchs am 14. Mai 2012 die Baubewilligung. Während der Beschwerdefrist gingen keine Beschwerden von Seiten der Einwendenden ein. Damit liegt für das Strassenbauprojekt die rechtskräftige Baubewilligung vor.

Gemäss Absprache zwischen der Gemeinde Buchs, der Stadt Aarau und der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt sollen die weiteren Planungs- und Ausführungsschritte unter der Leitung der Abteilung Tiefbau erfolgen.

1.3 Weitere Planungen

Torfeld Süd

Das Gebiet "Torfeld Süd" (ESP) soll in den nächsten fünf Jahren fast vollständig neu überbaut werden. Der ESP umfasst neben dem neuen Fussballstadion mehrere Bürokomplexe und Wohnliegenschaften. Die Weiterentwicklung von industriellen Produktionsfirmen ist gemäss dem am 11. Mai 2011 genehmigten Gestaltungsplan "Torfeld Süd" ebenfalls möglich. Betriebe, die viel Verkehr erzeugen, aber wenig Arbeitsplätze schaffen, sind aufgrund der hervorragenden Zentrums- und Verkehrslage, der knappen Verkehrskapazitäten und der angestrebten ÖV-Erschliessung nicht erwünscht.

Gegen die Nutzungsplanänderung und gegen den Gestaltungsplan "Torfeld Süd" wurde beim Bundesgericht eine Beschwerde erhoben. **Das Bundesgericht hat mit Urteil vom 25. April 2013 die Beschwerde abgewiesen.**

WSB-Haltestelle Torfeld Süd

Der neue ESP "Torfeld Süd" soll optimal an den öffentlichen Verkehr (ÖV) angebunden werden. Einerseits ist damit die Anzahl der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) trotz der grösseren Nutzung möglichst tief zu halten. Andererseits ist die zentrale Lage prädestiniert für die Anbindung an den ÖV. Seit der Eigentrasseierung Buchs-Suhr führt die WSB in und aus Richtung Wynental direkt nördlich am ESP "Torfeld Süd" vorbei. Das verkehrstechnische Gutachten zum Gestaltungsplan "Torfeld Süd" sieht die Erstellung einer neuen Haltestelle vor. Diese unterstützt den angestrebten Modal Split (= Anteil ÖV am Gesamtverkehr) massgeblich. Sie gewinnt mit der Erstellung der Passerelle über die Bahngleise in Richtung Torfeld Nord in Zukunft noch deutlich an Bedeutung. Die Bauprojekte WSB-Haltestelle Torfeld Süd und Industriestrasse Ost stehen kurz vor dem Abschluss. **Für die beiden Projekte hat das Bundesamt für Verkehr am 10. September 2013 die gemeinsame Plange- nehmungsverfügung erteilt.**

Ersatz Abstellgleis durch Durchfahrtsgleis SBB

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB beabsichtigen, entlang der geplanten Verbindungsspanne das bestehende Abstellgleis durch ein Durchfahrtsgleis zu ersetzen. Damit ist eine Kapazitätserhöhung zwischen Aarau und Zürich möglich. Da für die Verbindungsspanne einzelne Fahrleitungsmasten sowie Industriegleise angepasst werden müssen, können bauliche Synergien zwischen den beiden Projekten sinnvoll genutzt werden.

Die SBB hat das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Sie beabsichtigt, das neue Durchfahrtsgleis 2015 zu realisieren und auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 in Betrieb zu nehmen. Die parallel auf engem Raum befindlichen Bauten für die Gleisanlage und die Verbindungsspanne lassen eine gleichzeitige Bauausführung nicht zu. Dies insbesondere wegen der nötigen Böschungssicherungsarbeiten für die nordseitige Stützmauer der Verbindungsspanne. Wenn die Verbindungsspanne erst nach der Inbetriebnahme des neuen Durchfahrtsgleises realisiert wird, müssen die Sicherheitsvorkehrungen entlang der Verbindungsspanne deutlich verschärft werden. Wenn es also nicht gelingt, die Bauarbeiten für die Verbindungsspanne noch vor der Gleisanlage in Angriff zu nehmen, muss aufgrund der zusätzlich nötigen Sicherheitsvorkehrungen und der dann nicht nutzbaren Synergien mit zusätzlichen Kosten im Umfang von rund 2 Millionen Franken gerechnet werden. Hinzu kommen Mehrkosten von rund 1 Million Franken, weil in diesem Fall das Baugrubensicherungssystem entlang der SBB angepasst werden muss.

Diese Mehrkosten im Gesamtumfang von rund 3 Millionen Franken können nur dann vermieden werden, wenn mit den Bauarbeiten für die Verbindungsspanne spätestens Ende März 2014 begonnen werden kann. Dazu ist es nötig, die Bauarbeiten noch im Jahr 2013 – unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Kreditbeschlusses gemäss vorliegendem Antrag – auszuschreiben.

Verkehrsmanagement und Netzstrategie Region Aarau

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt erarbeitet zurzeit ein Verkehrsmanagementkonzept und eine Netzstrategie für die Region Aarau. Das Verkehrsmanagement soll kurz- bis mittelfristig unter geeignetem Einsatz von Verkehrslenkungs- und Steuerungsmassnahmen einen möglichst flüssigen, stetigen MIV sicherstellen. Gleichzeitig ist die Zuverlässigkeit des ÖV durch die Erstellung von Busspuren, Bevorzugung an Lichtsignalanlagen oder Zuflusssteuerung zu erhöhen. Ergänzend zeigt die Netzstrategie Region Aarau auf, ob und wo längerfristig Netzergänzungen für einen optimalen Betrieb der Strasseninfrastruktur in der Region Aarau und Umgebung angestrebt werden. In beiden Projekten ist die Verbindungsspanne Buchs Nord berücksichtigt. Während beim Verkehrsmanagement zwischen einem Zustand mit und ohne Verbindungsspanne unterschieden wird, ist das Netzelement im Ausgangszustand der Netzstrategie bereits vorausgesetzt.

2. Handlungsbedarf

Die Kantonsstrassen-Verbindung südlich der SBB-Linie Aarau-Zürich ist wichtig und dringend. Sämtlicher West-Ost-Verkehr auf dem Kantonsstrassennetz in und um Aarau wird heute gezwungenermassen über den Aarauser Kreuzplatz geführt. Die Leistungsgrenze am Kreuzplatz ist in den Spitzenzeiten überschritten. Dadurch nutzen Fahrzeuglenkende ver-

mehrt Ausweichrouten wie zum Beispiel über das Telli-Quartier in Aarau. Auch das Gemeindegebiet von Buchs wird durch Ausweichverkehr unnötig belastet. Als zusätzliche West-Ost-Verbindung kann die Verbindungsspange auch die Aarauer Bahnhofstrasse von Teilen des Durchgangsverkehrs entlasten und dadurch die Fahrplanstabilität für den ÖV verbessern.

Die Verbindungsspange schafft als zweite Längsachse ("Leiterholm") zur K 110 im Zusammenspiel mit den Querspangen ("Leitersprossen" Unterführungen Gais und Neubuchsstrasse) eine erwünschte Redundanz im Kantonsstrassennetz.

Die ersten Baugesuche für den ESP Torfeld Süd wurden 2012 bei der Stadt Aarau eingereicht. Die Nutzung der neuen Liegenschaften ist ab 2015 geplant. Das aktualisierte Baugesuch für das neue Stadion wurde ebenfalls 2012 eingereicht. Für eine ausreichende und allseits verträgliche Erschliessung des ESP ist die Erstellung der Verbindungsspange Buchs Nord unerlässlich. Durch die direkte Anbindung via Neubuchsstrasse an die Aaretalstrasse (HLS; T 5, K 110) entsteht eine leistungsfähige Zu- und Wegfahrt aus/in östlicher Richtung. Die Verbindungsspange Buchs Nord bringt nicht nur eine Entlastung des durch den ESP induzierten Mehrverkehrs, sondern entlastet unabhängig davon auch die Strassen in der näheren Umgebung, insbesondere den Aarauer Kreuzplatz.

Der Kanton Aargau sowie die Stadt Aarau haben daher ein grosses Interesse, dass das Projekt rasch realisiert wird. Aus diesem Grund wurde im allseitigen Einvernehmen zwischen den beiden Gemeinden und dem Kanton beschlossen, dass die Gemeinde Buchs die Federführung bei der Ausführungsprojektierung und Realisierung an den Kanton abgibt.

3. Ziele

Die Ziele für die Verbindungsspange Buchs Nord stützen sich auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU (Planungsbericht von 2006 gemäss § 12 Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen [GAF]; SAR 612.100) und den revidierten kantonalen Richtplan (2011) ab.

mobilitätAARGAU umfasst drei Hauptausrichtungen und die dazugehörigen Strategien:

- Verkehr mit Wirtschaft, Siedlung und Umwelt koordinieren: Die Verbindungsspange Buchs Nord unterstützt die Entwicklung des kantonalen ESP Torfeld Süd durch eine optimale Anbindung an das übergeordnete Strassennetz und via Aaretalstrasse (T 5, K 110) an den A1-Anschluss Aarau Ost.
- Kombinierte Mobilität: MIV, ÖV und Langsamverkehr (LV) vernetzen: Die Verbindungsspange Buchs Nord entlastet die Ortsdurchfahrt Buchs sowie den Knoten Kreuzplatz in Aarau. Sie schafft damit eine bessere Zuverlässigkeit des ÖV (Anschlüsse an den Fernverkehr), insbesondere im Nahbereich des Bahnhofs. Die Verkehrssicherheit wird auf allen entlasteten Strassen erhöht.
- Mobilität steuern und lenken: Die Verbindungsspange Buchs Nord ist ein grundlegendes Element in der Netzstrategie und dem Verkehrsmanagement der Region Aarau. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Zentrums und die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes.

Das Vorhaben entspricht den Planungsgrundsätzen im Kapitel Mobilität (M 1.1) des kantonalen Richtplans. Zu nennen sind insbesondere die folgenden vom Grossen Rat am 20. September 2011 gefassten Beschlüsse:

- Der Verkehrsfluss beim Individualverkehr wird durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen unterstützt (Verkehrsmanagement).
- Infrastrukturbauten werden gezielt ausgebaut, um den Verkehrsfluss zu unterstützen wie auch die Funktionsfähigkeit des strassengebundenen ÖV sicherzustellen.
- Bei Infrastrukturausbauten werden die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt beschränkt sowie eine geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds, der Bodenfruchtbarkeit und der Fruchtfolgeflächen angestrebt.

4. Projekt und Ausführung

4.1 Übersicht, Situation

Das Vorhaben "Verbindungsspanne Buchs Nord" besteht aus einer neuen zweispurigen Kantonsstrasse, welche die Industriestrasse (Aarau–Buchs) und die Neubuchsstrasse (Buchs) verbindet.

Die Strasse beginnt mit dem Kreisel Industriestrasse und der WSB-Querung im Gebiet Amsleracher. Ab hier folgt sie dem Weierweg nach Norden und führt dem Bahnareal entlang nach Osten. Im Abstand von mindestens 4,50 m zwischen Gleisachse und Strassenrand läuft sie parallel zu den SBB-Gleisen und schliesst mit einem Kreisel an die Neubuchsstrasse an. Die Länge der Strasse beträgt rund 500 m.

4.2 Längenprofil, Normalprofil

Die Nivellette der neuen Strasse ist im westlichen Teil durch die bestehenden WSB-Gleisanlagen, Gemeindestrassen, Zufahrten und Vorplätze bestimmt. Im östlichen Teil führt sie über eine 150 m lange Rampe mit 6 % Gefälle auf das Niveau der Neubuchsstrasse in der bestehenden SBB-Unterführung hinunter.

Die Fahrbahn ist 7 m breit mit seitlichen 0,75 m breiten Banketten. Die Verbreiterung in der Kurve mit einem Radius von 45 m ist auf die Begegnung von zwei Lastwagen ausgelegt. In der Rampe mit beidseitigen Stützmauern ist das Bankett aus Sicherheitsgründen mindestens 1,50 m breit.

Der Oberbau besteht aus einem 3-schichtigen bituminösen Aufbau von 17 cm und einer Foundationsschicht aus Kies von 60 cm. Seitlich begrenzen Abschlüsse aus Naturstein die Strasse. Die Bankette erhalten einen Mergelbelag.

4.3 Kreisel Industriestrasse, Bahnübergang WSB

Der Kreisel hat einen Aussendurchmesser von 32 m. Die beiden Äste der Industriestrasse sowie die Verbindungsspanne sind in beiden Richtungen befahrbar angeschlossen. Beim

vierten Anschluss Weierweg ist für den MIV nur die Einfahrt in den Kreisel erlaubt. Für Radfahrende ist der Anschluss Weierweg hingegen in beiden Richtungen befahrbar.

Die WSB fährt einspurig durch das Kreiselzentrum. Der Bahnübergang wird mit einer Schrankenanlage in Kombination mit einer Lichtsignalanlage gesichert. Bei der Durchfahrt eines Zugs sperrt die Schrankenanlage den gesamten Verkehr im Kreiselbereich. Mit der gewählten Sicherungsart ist für die WSB keine Temporeduktion im Bahnübergangsbereich notwendig. Da das Bahngleis 90 mm überhöht ist, wird der Kreisel als einseitig geneigte schiefe Ebene mit 3 % Neigung ausgebildet.

4.4 Kreisel Neubuchsstrasse

Der dreiarmige Kreisel hat einen Aussendurchmesser von 28 m. Seine Geometrie wird massgeblich durch die bestehende SBB-Unterführung bestimmt. Der Kreisel wird als schiefe Ebene mit 5,3 % Neigung in die Neubuchsstrasse gelegt.

Der bestehende westliche Gehweg entlang der Neubuchsstrasse muss im Bereich des neuen Kreisels aufgehoben werden. Beidseitig des Kreisels führen Fussgängerübergänge mit Schutzinseln den Fussverkehr auf den östlichen Gehweg. Die Fusswegverbindung vom Areal der Lagerhäuser AG zum Freiverladeareal wird aufgehoben, und die Passerelle unter der Bahnbrücke wird abgebrochen.

Die Neubuchsstrasse ist Teil einer Versorgungsroute ¹. Deshalb muss der östliche Teil des Kreiselzentrums für das Überstreichen der Ladung frei gehalten werden.

4.5 Erschliessung Anstösserinnen und Anstösser

Die entlang der Verbindungsspange gelegenen Liegenschaften und Grundstücke sind bereits heute teilweise über Gemeindestrassen erschlossen. Die Verbindungsspange verbessert die Situation für die direkten Anstösserinnen und Anstösser. Einerseits wird eine attraktive Anbindung an die Aaretalstrasse (T 5, K 110) geschaffen, andererseits entfallen Fahrten durch angrenzende Wohnquartiere.

4.6 Strassenentwässerung

Für die Ableitung des Strassenwassers sind Längsleitungen in der neuen Strasse erforderlich. Diese Leitungen dienen nur dem Strassenwasser und liegen daher in geringer Tiefe. Sie schliessen an bestehende Schächte der Gemeindekanalisation an.

¹ Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (Ausnahmetransportroutenverordnung, ATRV) vom 22. Dezember 2004, Stand 1. September 2011 (SAR 751.172)

5. Auswirkungen

5.1 Verkehrliche Auswirkungen

Die Verbindungsspange Buchs Nord verbessert die Anbindung des Torfelds Süd an das Strassennetz, indem sie für die Zu- und Wegfahrten nach Osten/Aaretalstrasse eine Alternative zur Verbindung über die Rohrerstrasse und den Kreuzplatz beziehungsweise zum Umweg über die Gysistrasse nach Buchs darstellt. So können Fahrten von und nach Torfeld Süd verkürzt und der hoch belastete Knoten Kreuzplatz etwas entlastet werden. Mit der Spange kommt es einerseits zu Mehrbelastungen auf der Industriestrasse, andererseits zu Verkehrsentlastungen entlang der Aarauerstrasse, Mitteldorfstrasse und Gysistrasse. Mit der Spange entfallen Fahrten durch angrenzende (Buchser) Wohnquartiere. Sie führt zu einer Flexibilisierung des Strassennetzes, wobei je nach tatsächlicher Verkehrssituation auch zusätzliche Verkehrsmengen "abgeholt" werden können, zum Beispiel bei Überlastung des Knotens Kreuzplatz.

Die Spange Buchs wird vor allem vom erzeugten Verkehr des Areals Torfeld Süd genutzt. Darüber hinaus wird die Spange Buchs auf Relationen von/zum Gönhardquartier/Bahnhof Aarau Süd sowie in/aus Richtung Aaretalstrasse/Rohr und neue Staffeleggstrasse genutzt.

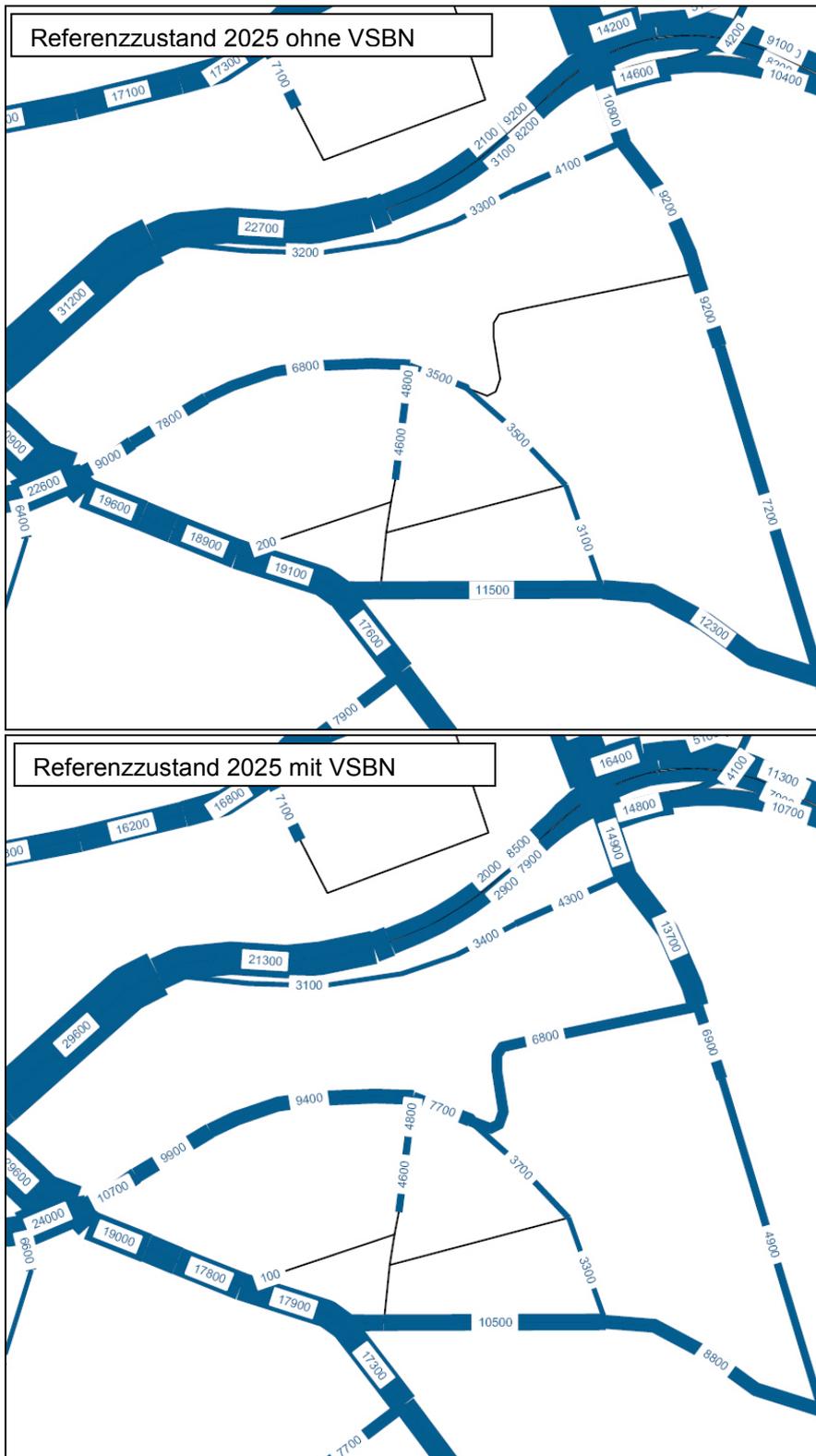


Abbildung 2: Abschätzung verkehrliche Auswirkungen der VSBN (Durchschnittlicher Tagesverkehr) ²

² Hierbei handelt es sich um Modellbetrachtungen aus dem Kantonalen Verkehrsmodell (KVM-AG), welche das Wirkungspotenzial der Verbindungsspange abbilden.

5.2 Auswirkungen auf die Umwelt

Keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Die neue K 209 Verbindungsspanne Buchs Nord untersteht nicht der UVP gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011).

Die Randbedingungen im Umweltbereich wurden im vorliegenden Projekt berücksichtigt. Sie werden nachfolgend behandelt.

Lärm

Das Projekt gilt im Sinne des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG; SR 814.01) als neue ortsfeste Anlage. Gemäss Art. 25 USG dürfen neue ortsfeste Anlagen nur errichtet werden, wenn die Planungswerte in der Umgebung nicht überschritten werden. Besteht jedoch ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage und würde die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für das Projekt führen, so können Erleichterungen gewährt werden.

Die Strasse befindet sich in einer Industriezone mit Empfindlichkeitsstufe (ES) IV. Die bestehenden Industriegebäude grenzen unmittelbar an das geplante Bankett an. Das Industriegebäude auf Parzelle 1113 hat zur Strassenachse einen Abstand von 7 m, das Industriegebäude am Amsleracherweg 8 einen Abstand von 6 m. Die südlich angrenzende Wohnzone (Abstand > 100 m zur geplanten Strasse) ist infolge Lärmvorbelastung der ES III zugeordnet. Die nächstgelegene Wohnzone der ES II (Abstand > 140 m) befindet sich südlich des Amsleracherwegs.

Die Planungswerte der ES II und III können in den erwähnten Wohn- und Gewerbegebieten problemlos eingehalten werden. Hier dominiert der Bahnlärm, wo nachts sogar die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Die Planungswerte der ES IV, welche ab einer Distanz von 11 m eingehalten sind, können dagegen an keiner Fassade der bestehenden Industriegebäude eingehalten werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass diese Industriegebäude keine lärmempfindlichen Räume mit Lüftungsfenstern aufweisen. Sollte diese Annahme nicht zutreffen, kann die Vollzugsbehörde gemäss Art. 7 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung Erleichterungen gewähren, sofern die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Diese sind bereits in einem Abstand von 4 m und damit bei allen bestehenden Gebäuden eingehalten.

Entlang der Verbindungsspanne liegt eine unüberbaute Industrieparzelle (Kat. Nr. 1114). Die zu genehmigende Baulinie befindet sich in einem Abstand von 9,5 m zur geplanten Strassenachse. Die Planungswerte können erst ab 11 m eingehalten werden. Hier sind Massnahmen bei der weiteren Planung einer Überbauung zu berücksichtigen.

Lufthygiene

Mit der geplanten Strasse kommt es zu einer Verlagerung der Verkehrsmengen und damit auch der Luftschadstoffbelastung. Dabei überwiegen klar die positiven Auswirkungen. Die Verbindungsspange kanalisiert einen Teil des Verkehrs von und nach Aarau parallel zur bereits bestehenden Achse der SBB-Gleise. Damit erlaubt sie eine Entlastung empfindlicher Siedlungsgebiete auf Kosten der wesentlich weniger empfindlichen Industriezone Buchs Nord. Ausserdem führt sie tendenziell zu Reduktion der Emissionen, da sich die Verkehrssituation am bereits heute stark ausgelasteten kritischen Knoten Kreuzplatz verbessert und damit Stauzeiten reduziert werden. Insbesondere auf der Gysistrasse, der Mitteldorfstrasse sowie der Lenzburgerstrasse ist mit Abnahmen zu rechnen. Auf der Industriestrasse sowie der Neubuchsstrasse sind dagegen Zunahmen zu verzeichnen.

Altlasten

Bei der Ausführungsplanung werden die gesetzlichen Bestimmungen der Bundesverordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung, AltIV; SR 814.680) berücksichtigt. Dabei ist vor allem Art. 3 AltIV zu beachten: Belastete Standorte dürfen durch die Erstellung oder Änderung von Bauten oder Anlagen nur verändert werden, wenn sie nicht sanierungsbedürftig sind und durch das Vorhaben nicht sanierungsbedürftig werden oder ihre spätere Sanierung durch das Vorhaben nicht wesentlich erschwert wird oder sie, soweit sie durch das Vorhaben verändert werden, gleichzeitig saniert werden.

Gemäss dem Kataster der belasteten Standorte des Kantons Aargau befinden sich gemäss den heutigen Erkenntnissen zwei Betriebsstandorte (Industriebetriebe) im Randbereich des Projektperimeters.

Beim Rückbau der bestehenden Anschlussgleise fällt ausserdem Gleisaushub an, der entsprechend der Gleisaushubrichtlinie der Bundesämter für Umwelt und Verkehr zu entsorgen ist. Die Erarbeitung eines Entsorgungskonzepts für Aushub und belastete Bausubstanz gemäss SIA-Wegleitung 430 ("Entsorgung von Bauabfällen") erfolgt im Rahmen des Ausführungsprojekts.

5.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden

Die Verbindungsspange Buchs Nord entlastet das Ortszentrum von Buchs und die Bahnhofstrasse in Aarau. Sie ermöglicht zudem eine optimale Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts Torfeld Süd und des Industriegebiets Buchs Nord an das übergeordnete Strassenetz. Die Verbindungsspange fördert damit die wirtschaftliche Entwicklung in den entlasteten und in den besser erschlossenen Gebieten. Im Vergleich zum hohen Nutzen sind die Investitionskosten von rund elf Millionen Franken relativ gering.

Im gesellschaftlichen Bereich sind durch die neue Verbindungsspange Buchs Nord keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Für die Gemeinden ergeben sich in den entlasteten und in den besser erschlossenen Gebieten Vorteile bezüglich Standortqualität, das heisst bessere Bedingungen für Zentrumsfunktionen und Wohnen sowie Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklungen sind die Beiträge der Stadt Aarau und der Gemeinde Buchs

an die neue Verbindungsspanne angemessen (vergleiche Kapitel 7). Da die neue Strasse zwischen einem bestehenden Industriegebiet und den SBB-Gleisen liegt, sind die Belastungen für die Landschaft und das Siedlungsgebiet der Gemeinden sehr gering.

6. 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). Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der Strassenrechnung (§§ 6 und 7 StrG).

Gemäss § 2 Abs. 2 StrG beschliesst der Grosse Rat über Neuanlagen von Kantonsstrassen innerorts oder ausserorts. Der Beschluss stützt sich in der Regel auf ein generelles Projekt und beinhaltet den Gesamtkredit. Beträgt dieser mehr als 5 Millionen Franken, unterliegt der Beschluss dem Referendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e oder § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau (Kantonsverfassung; SAR 110.000)

Die Kostenbeteiligung der Stadt Aarau und der Gemeinde Buchs 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 § 15 Abs. 1 Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Als Innerortsstrecken gelten diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte überbaut ist (§ 83 Abs. 3 BauG).

Gemäss § 20 Abs. 1 GAF ist dem Grossen Rat das Begehren um einen Grosskredit mit einer besonderen Vorlage zu unterbreiten, wenn der geplante Nettoaufwand einmalig den Betrag von 5 Millionen Franken übersteigt. Dies trifft beim vorliegenden Begehren mit einem Nettoaufwand von **8,4 Millionen Franken** zu.

Gemäss § 36 der Verordnung über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (VAF) vom 5. Dezember 2012 (SAR 612.311) gelten die kreditrechtlichen Bestimmungen des neuen Rechts über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen für die Planung (Aufgaben- und Finanzplan [AFP] 2014–2017) ab 1. August 2013 und für die Beschlussfassung der Kredite ab 1. Januar 2014.

Die vorliegende Kreditvorlage sieht eine Beschlussfassung durch den Grossen Rat im Jahr 2013 vor. Daher wird dem Grossen Rat ein Globalkredit nach Massgabe des "alten" Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 11. Januar 2005 (SAR 612.100) beantragt. Nachdem allerdings die Beschlussfassung nach dem 1. August 2013 erfolgt, ist der Globalkredit zusätzlich in einen Verpflichtungskredit nach Massgabe des nGAF vom 5. Juni 2012 (SAR 612.300) umzuschreiben.

Neurechtlich handelt sich beim vorliegenden Kreditantrag um einen Verpflichtungskredit nach § 24 nGAF für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 11'330'000.–. Der Verpflichtungskredit ist als Objektkredit ausgestaltet (§ 25 Abs. 2 nGAF).

Der Verpflichtungskredit für das Projekt "Buchs IO NK 209, Verbindungsspanne" wird in der Investitionsrechnung geführt. Die finanziellen Mittel sind wie folgt im Budget 2013 und im AFP 2014–2017 eingestellt:

Aufwand in Fr. 1'000.–	Bis 2012	Bu 2013	Bu 2014	P 2015	P 2016	P 2017	Folge- jahre	Total
AFP 2014–2017; Investitionsrechnung (FB 350)	103	100	7'945	1'995	0	0	1'257	11'400
Finanzbedarf beantragt; Investitionsrechnung (FB 350)	103	100	7'945	1'995	0	0	1'187	11'330
Abweichung; Investitionsrechnung (FB 350)	0	0	0	0	0	0	-70	-70

Bei der Vorlage handelt es sich um eine neue Ausgabe gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung. Eine Ausgabe gilt als neu, wenn in Bezug auf ihren Umfang, den Zeitpunkt ihrer Vornahme oder andere wesentliche Modalitäten eine verhältnismässig grosse Handlungsfreiheit besteht (§ 20 Abs. 3 GAF). Da der Grosskredit für die einmalige neue Ausgabe netto 5 Millionen Franken übersteigt, untersteht diese Vorlage dem Ausgabenreferendum.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird gemäss § 20 Abs. 4 GAF verlangt, dass neue Ausgaben mit der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden. Wird beim Globalkreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Investitionskosten

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2012 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive 8 % MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Ungenauigkeitszuschlag von 10 % gemäss SIA.

– Kostenvoranschlag		Fr.	10'296'000.–
– Landerwerb	Fr.	2'800'000.–	
– Baukosten	Fr.	6'256'000.–	
– Honorare	Fr.	992'000.–	
– Übrige Kosten	Fr.	155'000.–	
– Teuerung (2009 bis 2012)	Fr.	93'000.–	
– Kreditrisiko (Ungenauigkeitszuschlag)		Fr.	1'034'000.–
– Gesamtkosten		Fr.	11'330'000.–

7.2 Folgekosten

Durch die Verbindungsspanne Buchs Nord wird das heute 1'150 km lange Kantonsstrassennetz um 0,48 km oder 0,04 % erweitert. Für den Werterhalt ist mit durchschnittlichen jährlichen Kosten in der Grössenordnung von 1,5 % der Investitionskosten, entsprechend rund 0,15 Millionen Franken, zu rechnen. Die hierfür notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur' eingestellt.

7.3 Kostenteilung

Kostenbeiträge der Gemeinden

Bei der Verbindungsspanne Buchs Nord handelt es sich um eine Neuanlage im Innerort. Gemäss § 15 Abs. 1 des Kantonsstrassendekrets hat die Standortgemeinde Buchs einen Beitrag zu leisten. Aufgrund der Steuerperiode 2009/10 beträgt der Beitragssatz für die Gemeinde Buchs 55 %. Unter Berücksichtigung der Interessenlage haben die Gemeinden vereinbart, dass sich die Stadt Aarau mit mehr als der Hälfte am Kostenanteil der Gemeinde Buchs beteiligt. Der Interessenbeitrag der Stadt Aarau wurde auf 29 % der Gesamtkosten festgelegt. Somit reduziert sich der Kostenanteil der Gemeinde Buchs auf 26 %.

Es ergibt sich somit eine Kostenteilung gemäss nachfolgender Aufstellung:

Kostenteilung							
	Gesamtkosten 100 %	Anteil Stadt Aarau		Anteil Gemeinde Buchs		Anteil Kanton Aargau	
	Franken	%	Franken	%	Franken	%	Franken
Kostenvoranschlag	10'296'000	29	2'985'800	26	2'677'000	45	4'633'200
Kreditrisiko	1'034'000	29	299'900	26	268'800	45	465'300
Total inkl. Kreditrisiko	11'330'000		3'285'700		2'945'800		5'098'500

Beschlussfassung der Gemeinden über ihre Kostenbeiträge

Gemäss § 15 Abs. 1 des Kantonsstrassendekrets haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Als Innerortsstrecken gelten diejenigen Abschnitte von Kantonsstrassen, entlang denen das anstossende Land wenigstens zur Hälfte überbaut ist (§ 83 Abs. 3 BauG). Dies trifft bei der neuen Verbindungsspanne Buchs Nord zu, sie befindet sich im Innerort in der Gemeinde Buchs.

Seitens der Stadt Aarau ist eine Beschlussfassung über ihren Kostenbeitrag vor der Festlegung der Kostenanteile durch den Grossen Rat nötig, da es sich nicht um einen Beitrag an eine Aarauer Innerortsstrecke, sondern um einen Interessenbeitrag handelt. Der Einwohnerrat der Stadt Aarau hat am 21. Januar 2013 die Kredite für den Kostenbeitrag an die Verbindungsspanne sowie für weitere Vorhaben an der Industriestrasse bewilligt. Diese Kreditbeschlüsse wurden mit drei Beschwerden angefochten. Erstinstanzliche Entscheide, lautend

auf Ablehnung beziehungsweise Nichteintreten, wurden in zwei Fällen ans Bundesgericht weitergezogen. Dessen Entscheide stehen zurzeit noch aus. Beiden Beschwerden kommt keine aufschiebende Wirkung zu. Aber der Beschluss des Einwohnerrats Aarau über den Kostenbeitrag an die Verbindungsspanne ist zurzeit noch nicht rechtskräftig.

Wenn die Bauarbeiten für die Verbindungsspanne nicht spätestens Ende März 2014 begonnen werden können, ist im Zusammenhang mit dem 2015 vorgesehenen Bau der neuen SBB-Gleisanlage mit Mehrkosten von rund 3 Millionen Franken zu rechnen (vergleiche Kapitel 1.3, Abschnitt "Ersatz Abstellgleis durch Durchfahrtsgleis SBB"). Angesichts dieses bedeutenden Risikos ist es wichtig, dass der Grosse Rat über den beantragten Kredit noch im Jahr 2013 Beschluss fassen kann. Aus diesem Grund wird der Kostenanteil der Stadt Aarau, welcher zurzeit noch nicht rechtskräftig sichergestellt ist, in die Kreditsumme für den Nettoaufwand (Anteil Kanton) einbezogen. Der Kostenanteil wird der Stadt Aarau kontinuierlich nach Realisierungsfortschritt in Rechnung gestellt und vollumfänglich dem Kantonsanteil angerechnet, sobald der Kreditbeschluss der Stadt Aarau in Rechtskraft erwachsen ist. Damit erhöht sich der Kreditantrag für den Nettoaufwand (Anteil Kanton) wie folgt:

Anteil Kanton gemäss obiger Kostenteilung:	Fr. 5'098'500.–
Anteil Stadt Aarau gemäss obiger Kostenteilung:	Fr. 3'285'700.–
Total Kreditantrag für Nettoaufwand (Anteil Kanton):	Fr. 8'384'200.–

Seitens der Gemeinde Buchs erübrigt sich eine Beschlussfassung über ihren Kostenbeitrag, da dieser keine Interessenbeiträge, sondern ausschliesslich Beiträge an Innerortsstrecken gemäss Kantonsstrassendekret umfasst. Gestützt auf § 2a Abs. 1 StrG und § 15 Abs. 1 des Kantonsstrassendekrets entscheidet der Grosse Rat über den Beitrag der Gemeinde Buchs an die Innerortsstrecke.

Bundesbeiträge Agglomerationsprogramm

Die Verbindungsspanne Buchs Nord wurde dem Bund zur Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation als A-Projekt beantragt. Es ist aber ungewiss, ob und in welchem Umfang der Bund das Projekt mitfinanziert. Weil der Beitrag des Bundes zurzeit noch nicht feststeht, kann er in den anstehenden Finanzierungsbeschlüssen nicht einbezogen werden. Der effektive Bundesbeitrag wird gemäss den obigen Kostenteilungsgrundsätzen den Kostenanteilen der Stadt Aarau, der Gemeinde Buchs und des Kantons angerechnet. Dies in Übereinstimmung mit § 16 Abs. 2 des Kantonsstrassendekrets, wonach bei der Berechnung der Gemeindebeiträge vorgängig allfällige Beiträge Dritter (des Bundes oder der Bahnen usw.) abzuziehen sind.

7.4 Wirtschaftlichkeit

Eine andere Linienführung für die Verbindungsspanne wurde geprüft, musste aber verworfen werden. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Siedlungsstruktur, Bebauung, Parallelführung zur SBB) ist einzig die Linienführung gemäss dem vorliegenden Projekt zweckmässig. Für die Anschlüsse an die Industriestrasse und die Neubuchsstrasse sind Kreisel die wirtschaftlichere Lösung als mit Lichtsignal gesteuerte T-Knoten. Die Verbindungsspanne liegt grösstenteils auf heutigem Niveau. Einzig im östlichen Teil ist über eine Rampe ein Höhenunterschied zu überwinden. Dafür sind zwingend zwei Stützmauern zu erstellen.

7.5 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Die Aufwendungen für die Realisierung des Projekts gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Produkt 640.10.0002 Kantonsstrassen. Bis zur Guttheissung des Grosskredits durch den Grossen Rat erfolgt der Kostennachweis im CO-Innenauftrag 640001001 Kleinkredite Kantonsstrassen. Diesem wurden bis **September** 2013 Projektierungskosten von **Fr. 148'232.–** belastet. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2014–2017 werden die jährlichen Finanzmittel im vorgenannten CO-Innenauftrag wie folgt eingestellt (in Fr. 1'000.–):

Finanzbedarf	vor 2013	2013	2014	2015	2016	2017	später	TOTAL
<i>Realisierungsphasen</i>	<i>Projek-tierung</i>	<i>Genehm.-verfahren</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Ab-schluss</i>	<i>Ab-schluss</i>	<i>Ab-schluss</i>	
Bruttoaufwand	103	100	7'945	1'995	0	0	1'187	11'330
Ertrag (Gemeindebeiträge)	6	85	4'428	1'144	0	0	568	6'231
Nettoanteil Kanton Aargau	97	15	3'517	851	0	0	619	5'099

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

8. Ergebnisse der öffentlichen Anhörung

Da der Beschluss des Grossen Rats dem fakultativen Referendum unterliegt, ist gemäss § 66 Abs. 2 der Kantonsverfassung eine Anhörung durchzuführen.

8.1 Anhörung zum ursprünglichen Kreditantrag für Kantonsanteil 5,1 Millionen Franken

Vom 30. November 2012 bis zum 1. März 2013 fand eine Anhörung zu einer Finanzierungsvorlage, welche einen Kreditantrag für den Kantonsanteil von 5,1 Millionen Franken vorsah, statt. An dieser Anhörung beteiligten sich mit insgesamt 16 Eingaben

- die Parteien BDP Aargau, CVP Aargau, EVP Aargau, FDP.Die Liberalen Aargau, Grüne Aargau, Grünliberale Partei Aargau, SP Aargau und SVP Aargau
- die Verbände Aargauischer Gewerbeverband, Aargauische Verkehrskonferenz, ASTAG Sektion Aargau, Planungsverband der Region Aarau, Pro Velo Region Aarau und TCS Sektion Aargau
- der Stadtrat Aarau
- die PostAuto Schweiz AG, Region Nordschweiz.

Die Parteien BDP Aargau, CVP Aargau, FDP.Die Liberalen Aargau, SP Aargau und SVP Aargau stimmten der Vorlage vorbehaltlos zu. Sie anerkannten namentlich die verbesserte Anbindung der Industriezone Buchs Nord an den Autobahnzubringer, die verkehrstechnische

Entlastung insbesondere des Kreuzplatzes und dass das Projekt Verbindungsspanne Buchs Nord auf die Planungen im Gebiet Torfeld Süd und dessen Anbindungen an den öffentlichen Verkehr und auf das Verkehrsmanagement der Region Aarau abgestimmt ist. Die BDP Aargau und die FDP.Die Liberalen Aargau forderten, dass sich der Bund im Rahmen seines Agglomerationsprogramms an den Realisierungskosten beteiligt (vergleiche nachfolgend Punkt A). Die EVP Aargau und die Grünen Aargau befürworteten die Verbindungsspanne Buchs Nord ebenfalls. Sie forderten, dass das Verkehrsmanagementkonzept für die Region Aarau umgesetzt wird (vergleiche nachfolgend Punkt B). Die Grünliberale Partei Aargau erachtete die Art der geplanten Strasse als angemessen, nachdem sie durch bereits genutztes Industriegebiet und daher kaum zu Mehrbelastungen führt. Sie verlangte, die Wirksamkeit der neuen Strasse auf drei Aspekte hin zu prüfen (vergleiche nachfolgend Punkt C).

Die Verbände Aargauischer Gewerbeverband, Aargauische Verkehrskonferenz, ASTAG Sektion Aargau, Planungsverband der Region Aarau und TCS Sektion Aargau unterstützten die Vorlage vorbehaltlos. Die Pro Velo Region Aarau erachtete die direkte Anbindung des Torfelds Süd an den Autobahnzubringer städtebaulich und verkehrstechnisch als sinnvoll. Sie verlangte im gesamten "Leitersystem" flankierende Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs (vergleiche nachfolgend Punkt D).

Der Stadtrat Aarau unterstrich die grosse Bedeutung der Verbindungsspanne Buchs Nord für die Stadt Aarau und wies darauf hin, dass der Einwohnerrat den Kredit für den Kostenbeitrag der Stadt Aarau am 21. Januar 2013 mit 39 Ja-Stimmen zu 9 Nein-Stimmen genehmigt hatte.

Die PostAuto Schweiz AG ist durch das Projekt nicht direkt betroffen. Sie anerkannte, dass die Entlastung am Kreuzplatz und an der Bahnhofstrasse zu einer grösseren Fahrplanstabilität im strassengebundenen öffentlichen Verkehr führt. Damit sei auch eine Entspannung für die PostAuto-Linien über die Juraübergänge Staffelegg und Benkerjoch zu erwarten.

Die Forderungen zum Projekt und die Stellungnahmen dazu werden nachfolgend nach Themen gegliedert.

A. Bundesbeitrag im Rahmen des Agglomerationsprogramms

Die BDP Aargau und die FDP.Die Liberalen Aargau forderten, dass der Regierungsrat konsequent daran festhält, dass sich der Bund im Rahmen seines Agglomerationsprogramms an den Realisierungskosten beteiligt.

Die Verbindungsspanne Buchs Nord wurde dem Bund zur Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation als A-Projekt beantragt und vom Regierungsrat vorbehaltlos unterstützt. Sie ist Bestandteil eines umfangreichen Massnahmenpakets zum Agglomerationsprogramm. Der Bund prüft dieses und entscheidet über die Mitfinanzierung.

B. Verkehrsmanagementkonzept und Netzstrategie

Die EVP Aargau und die Grünen Aargau forderten, dass das Verkehrsmanagementkonzept für die Region Aarau umgesetzt wird.

Die Verbindungsspange Buchs Nord ist ein grundlegendes Element des Verkehrsmanagementkonzepts und der Netzstrategie für die Region Aarau, und sie ist in beiden Projekten berücksichtigt. Darüber hinaus ist eine Verknüpfung der Verbindungsspange Buchs Nord mit den künftigen Beschlüssen zum Verkehrsmanagement und der Netzstrategie respektive mit deren Umsetzung nicht möglich.

C. Wirksamkeit der Verbindungsspange Buchs Nord

Die Grünliberale Partei Aargau verlangte, die Wirksamkeit der neuen Strasse auf drei Aspekte zu prüfen: Ob das erwünschte Ziel (Entlastung Kreuzplatz und Bahnhofstrasse) nicht kostengünstiger mit baulichen Massnahmen am Kreuzplatz (Linksabbieger ab T 5 Aaretalstrasse) erreicht werden kann; wie vermieden wird, dass der Kreisel Gais zu viel Verkehr aufnehmen muss und dadurch auch überlastet wird; ob dieses Strassenbauprojekt Teil einer langfristigen Vision für den privaten motorisierten Verkehr in Aarau ist, nachdem die Strassenführung nur kurzfristig die Problematik löse.

Am Kreuzplatz ist eine nachhaltige Änderung des Verkehrsregimes infolge der starken Verkehrsbelastung nicht möglich. Ein Linksabbieger von der T 5 Aaretalstrasse in Richtung Kreisel Gais würde die Leistungsfähigkeit des Knotens Kreuzplatz, an dem die Leistungsgrenze in den Spitzenzeiten bereits überschritten ist, zu stark beeinträchtigen. Zudem brächte ein Linksabbieger nur an der Bahnhofstrasse eine Entlastung, nicht aber am Kreisel Gais.

Die Verbesserung der Verkehrssituation am Kreisel Gais gehört zu den zentralen Aufgaben des Verkehrsmanagements für die Region Aarau. Die prognostizierte moderate Verkehrszunahme am Kreisel Gais resultiert aus dem erzeugten Verkehr des Areals Torfeld Süd. Die Verbindungsspange Buchs Nord verbessert die Anbindung des Torfelds Süd an das übergeordnete Strassennetz, indem sie via Neubuchsstrasse zur Aaretalstrasse eine leistungsfähige Zu- und Wegfahrt aus/in östlicher Richtung ermöglicht. Ohne Spange würde der erzeugte Verkehr des Areals Torfeld Süd am Kreisel Gais zu einer grösseren Mehrbelastung führen.

Die Verbindungsspange Buchs Nord ist in der Netzstrategie für die Region Aarau, welche auch den privaten motorisierten Verkehr einbezieht, bereits vorausgesetzt. Damit ist die Verbindungsspange ein grundlegendes Element der Netzstrategie.

D. Flankierende Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs

Die Pro Velo Region Aarau verlangte im gesamten "Leitersystem" flankierende Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs: Nach der Umgestaltung der Bahnhofstrasse sei zwischen Aargauerplatz und Bahnhofplatz eine Tempo 30-Zone einzurichten, welche die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden fördert (gemäss dem Modell auf der Hauptstrasse von Köniz [Bern]). Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sei durch gestalterische und flächendeckende Kontrollmassnahmen sicherzustellen. Die Lichtsignalanlagen seien nach den Bedürfnissen des Veloverkehrs auszurichten. Die Wahrnehmbarkeit der Veloabstellbereiche entlang der Hinteren Bahnhofstrasse sei durch Beleuchtungsmassnahmen zu verbessern. Die von der Pro Velo Region Aarau geforderten flankierenden Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs können nicht mit dem aktuellen Finanzierungsbeschluss zur Verbindungsspange Buchs Nord, für die eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt, verknüpft werden.

8.2 Anhörung zum erhöhten Kreditantrag für Kantonsanteil 8,4 Millionen Franken

Zur Vorbereitung der Vorlage für den auf 8,4 Millionen Franken erhöhten Kreditantrag ist erneut eine Anhörung durchzuführen.

9. Weiteres Vorgehen

Die Eingaben im Zuge des Anhörungsverfahrens werden ausgewertet. Anschliessend wird die Vorlage dem Grossen Rat zur Genehmigung des Kredits und der Kostenteilung unterbreitet. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum. Sofern das Referendum nicht ergriffen wird, können danach umgehend der Landerwerb und die Ausführung erfolgen. Dazu ist geplant, die Bauarbeiten im vierten Quartal 2013 auszuschreiben. Deren Vergabe, die unter Vorbehalt der Rechtskraft des Kreditbeschlusses vorgesehen ist, wird so terminiert, dass der Baubeginn ab März 2014 möglich ist.

Zum Antrag:

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

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt (§ 20 Abs. 4 GAF).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Vorgesehene Anträge an den Grossen Rat

1.

Für den Bau der Verbindungsspanne Buchs Nord wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 8'384'000.– beschlossen (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2012, Indexstand von 238,2). Der Grosskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2.

Die Beiträge der Gemeinden an die Gesamtprojektkosten von Fr. 11'330'000.– werden wie folgt festgelegt (Beträge jeweils vorbehaltlich allfällige indexbedingte Mehr- und Minderaufwendungen):

Stadt Aarau:	29 % (Fr. 3'286'000.–)
Gemeinde Buchs:	26 % (Fr. 2'946'000.–)

Anhang:

- Projektübersicht

Buchs IO; Neue Kantonsstrasse K 209, Verbindungsspanne Buchs Nord

