



**DEPARTEMENT
VOLKSWIRTSCHAFT UND INNERES**

23. September 2020

ANHÖRUNGSBERICHT

Strassenverkehrsamt; Erneuerung Prüfhalle und Neubau Zusatzhalle;
Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	6
1.1 Allgemeines.....	6
1.2 Ist-Situation	6
1.3 Absehbare Entwicklungen.....	7
1.3.1 Prüftätigkeit	7
1.3.2 Angebotsreduktion am Prüfstandort Wettingen	7
1.4 Geprüfte Varianten	8
1.5 Stellungnahme der grossräthlichen Kommissionen zu den geprüften Varianten	8
1.6 Bisherige Beschlüsse.....	9
1.6.1 Beschluss Variante und Projektierungskredit, sowie Auftrag zur Konsultation der Kommissionen.....	9
1.6.2 Arbeitsvergabe Generalplanerteam	9
2. Handlungsbedarf	10
3. Umsetzungsvorschlag	10
3.1 Raumbedarf- und Programm	11
3.2 Bauliche Massnahmen Sanierung Prüfhalle	11
3.3 Neubau Prüfhalle	12
3.4 Projektschwerpunkte	12
3.4.1 Minergie-Eco-Standard	12
3.4.2 Rückbau und Recycling	12
3.4.3 Holzbau	12
3.4.4 Gebäudetechnik	13
3.4.5 Photovoltaik.....	13
3.4.6 Betriebseinrichtungen	13
3.4.7 Hindernisfreies Areal.....	13
3.4.8 Biodiversität im Siedlungsraum.....	14
3.4.9 Aussenparkplätze und Leitsystem/Signaletik	14
3.4.10 Baulogistik.....	14
3.5 Aufwendungen	14
3.5.1 Einmaliger Aufwand Aufgabenbereich 430 'Immobilien'.....	14
3.5.2 Einmalige Aufwendungen Aufgabenbereich 215 'Verkehrszulassung'.....	17
3.5.3 Entwicklung Erstellungskosten aufgrund Projektierung.....	17
3.5.4 Kreditsicht einmalige Aufwendungen (AB 215 und AB 430)	19
3.5.5 Folgeaufwand Aufgabenbereich 430 'Immobilien'	19
3.5.6 Folgeaufwand Aufgabenbereich 215 'Verkehrszulassung'	20
3.6 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	20
3.6.1 Immobilien-Standards	20
3.6.2 Betriebliche Synergien	21
3.6.3 Flächenkennzahlen	21
3.6.4 Kostenkennzahlen.....	21
3.6.5 Fazit	22
4. Rechtsgrundlagen	22
4.1 Bundesrecht	22
4.2 Finanzrecht.....	22
5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung	23
5.1 Entwicklungsschwerpunkt	23
5.2 Finanzen.....	23
5.2.1 Aufgabenbereich 430 'Immobilien'	23

5.2.2 Aufgabenbereich 215 'Verkehrszulassung'	23
5.3 Personelle Auswirkungen.....	24
5.4 Auswirkungen auf den Betrieb	24
5.4.1 Während der Bauphase	24
5.4.2 Nach Abschluss der Bauphase	25
5.5 Finanzielle Auswirkungen	25
5.5.1 Allgemeines.....	25
5.5.2 Folgeaufwand Aufgabenbereich 430 'Immobilien'	25
6. Weitere Auswirkungen.....	25
6.1 Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt.....	25
6.2 Auswirkungen auf Gemeinden, Kantone und Bund	26
7. Weiteres Vorgehen	26
Vorgesehener Antrag für die Botschaft an den Grossen Rat	27

Zusammenfassung

Das Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau am Standort Schafisheim besteht aus einem Administrationsgebäude und einer Prüfhalle mit Annexbau. Die beiden Gebäude wurden im Jahr 1973 in Betrieb genommen. Eine umfassende Gesamtsanierung des Administrationsgebäudes wurde im Jahr 2014 abgeschlossen. Bei der Prüfhalle entsprechen Konstruktion, Wärmedämmung und Haustechnik den damaligen Regeln der Baukunst. Ungeachtet werterhaltender Massnahmen ist die Lebensdauer verschiedener Bauteile der Prüfhalle und deren Haustechnikanlagen erreicht und zum Teil bereits überschritten. Zudem sind die verfügbaren Kapazitäten für die Prüfung von leichten Fahrzeugen aufgrund des kontinuierlichen Wachstums des kantonalen Fahrzeugbestandes erschöpft. Trotz der Eröffnung der Prüfstation Wettingen, der Auslagerung von Fahrzeugprüfungen an die Partnerbetriebe AGVS und TCS sowie der Nutzung umliegender Strassenverkehrsämter und der Kürzung der Prüfzeiten der einzelnen Fahrzeuge konnten die gesetzlich vorgeschriebenen Prüfintervalle in den vergangenen Jahren nicht immer eingehalten werden. Wie die Entwicklung der Zahlenreihen der letzten Jahre zeigt, dürfte sich das Wachstum des Fahrzeugbestandes - insbesondere der Personenwagen und der damit verbundenen, durchzuführenden periodischen Fahrzeugprüfungen - auch in Zukunft fortsetzen, was einen Ausbau der Prüfinfrastruktur erforderlich macht.

Zur künftigen Abdeckung der Prüfkapazitäten wurden verschiedene Varianten geprüft. Vertieft analysiert wurde die Sanierung der bestehenden Prüfhalle oder der Abbruch derselben mit einem Neubau am gleichen Standort. Im Oktober 2018, nach den Stellungnahmen der grossräumlichen Kommissionen für Allgemeine Verwaltung (AVW) und für öffentliche Sicherheit (SIK), bestätigte der Regierungsrat den Beschluss vom März 2018, die Variante "Gesamtsanierung der Prüfhalle mit Neubau einer Zusatzhalle" umzusetzen. In einem offenen Verfahren mit Präqualifikation (selektives Verfahren) wurde das Generalplanerteam S+B Baumanagement ausgewählt. Der Regierungsrat hat diese Vergabe im August 2019 gutgeheissen.

Mit dem vorliegenden Bauprojekt kann die Prüfkapazität von 129'000 auf rund 174'300 für leichte und schwere Fahrzeuge erhöht werden. Der Hauptanteil der Erhöhung wird durch den Bau einer neuen Halle mit drei neuen Prüfbahnen erreicht. Die Kapazität der bestehenden Halle bleibt mit ihren sechs Prüfbahnen erhalten. Durch den Neubau gehen auf dem Areal 43 Parkplätze verloren. Für 23 Parkplätze konnte Ersatz geplant werden. Die restlichen 20 Parkplätze werden mit organisatorischen Massnahmen und Änderungen im zukünftigen Prüfungsablauf kompensiert.

Mit der neuen Halle wird das bestehende Ensemble aus den 70er-Jahren ergänzt. Das Erscheinungsbild der sanierten und jenes der neuen Prüfhalle fügen sich zu einer Einheit mit dem bestehenden Verwaltungsbau zusammen, jedes Gebäude behält aber seinen eigenen Charakter. Das Administrationsgebäude bleibt durch die typische Aluminiumfassade weiterhin als Hauptgebäude erkennbar. In der Prüfhalle werden aussen wie innen auch weiterhin Beton und andere rohe Materialien dominieren. Mit der Ausführung als Holzbau ist die Zusatzhalle eine zeitgemässe und eigenständige Ergänzung auf dem Areal.

Ein hoher Stellenwert wurde der Nachhaltigkeit in diesem Projekt beigemessen. Die neue Prüfhalle wird ab dem Untergeschoss in Holz realisiert. In den Büros des Neubaus wird der Minergie-Eco Standard erfüllt. Eine Zertifizierung kann allerdings aufgrund der grossen Ein- und Ausgangstore nicht erlangt werden. Auf dem Dach der neuen Prüfhalle ist eine Photovoltaik-Anlage vorgesehen. Der Rückbau der bestehenden Halle wird gemäss der kantonalen Recyclingstrategie erfolgen. Hierbei steht die konsequente Optimierung von Stoffkreisläufen im Vordergrund. Die Entsorgungswege werden lückenlos dokumentiert. Im Bereich Biodiversität soll insbesondere auf den Flachdächern das vorhandene Potential ausgenutzt werden.

Mit der Sanierung der Prüfhalle kann das gesamte Areal des Strassenverkehrsamtes gemäss der Norm SIA 500 "Hindernisfreie Bauten" aufgewertet werden. Neben den bereits bestehenden zwei barrierefreien Parkplätzen im Bereich des Verwaltungsgebäudes wird nun mit der Sanierung der

Prüfhalle eine zusätzliche Prüfinfrastruktur für IV-Fahrzeuge inklusive einem behindertengerechten WC erstellt.

Am Standort Wettingen bestehen bleiben der Zulassungsschalter, Fahrzeugprüfungen für schwere Fahrzeuge und praktische Führerprüfungen. Nur das Angebot von Fahrzeugprüfungen für leichte Fahrzeuge wird in Wettingen eingestellt.

Während der Projektierung zeigte sich erfreulicherweise, dass der Variantenentscheid bezüglich der Sanierung der bestehenden Prüfhalle gegenüber dem Abbruch und Neubau am gleichen Standort wirtschaftlich richtig war. Die prognostizierten Aufwendungen konnten im Bereich der Sanierung gegenüber dem Zeitpunkt des Planungskredits um 18 % auf Fr. 11'665'567.– gesenkt werden. Allerdings fallen die Kosten für die zusätzliche Prüfhalle mit Fr. 7'886'433.– oder 65 % höher aus, was hauptsächlich auf die Anforderungen an die neue Halle zurückzuführen ist. Mit dem geplanten Bürotrakt und dem Untergeschoss für Technikräume und Prüfgruben entsteht eine vollwertige und auf den Prüfbetrieb optimierte Prüfhalle. Gesamthaft liegen die Aufwendungen rund 3 % über dem Stand zum Zeitpunkt des Projektierungskredits. Die damals den Überlegungen zu Wirtschaftlichkeit und Kosten-/Nutzenverhältnis zugrunde gelegten Flächen- und Kostenkennzahlen konnten gehalten werden.

Der beim Grossen Rat zu beantragende Verpflichtungskredit beträgt 22,34 Millionen Franken.

1. Ausgangslage

1.1 Allgemeines

Das Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau befindet sich in Schafisheim in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A1. Es besteht aus einem Administrationsgebäude und einer Prüfhalle mit Annexbau. Die Prüfhalle wurde im Jahr 1973 bei einem kantonalen Fahrzeugbestand von rund 161'000 Fahrzeugen in Betrieb genommen. Im Jahr 1974 wurden rund 43'000 Fahrzeugprüfungen durchgeführt. Heute bewältigen 54 Verkehrsexperten rund 110'000 Fahrzeugprüfungen bei einem Bestand an Motorfahrzeugen, Anhängern, Mofas und Schiffen von 588'579 Einheiten (Stand September.2019).

Die vorhandene Prüfinfrastruktur am Standort Schafisheim ist dem stetigen Zuwachs von prüfungspflichtigen Fahrzeugen seit längerer Zeit nicht mehr gewachsen. Diese Limitierung konnte primär durch die Eröffnung der Prüfstation Wettingen im 2007 und später auch durch weitere geeignete Massnahmen wie die Auslagerung gewisser Fahrzeugprüfungen an die Partnerbetriebe (AGVS, TCS sowie umliegende Strassenverkehrsämter) und die Kürzung der Prüfzeit (Personenwagen in 20 statt 25 Minuten) einigermassen kompensiert werden. Trotzdem überschritten per Dezember 2019 44'055 Personenwagen das gesetzlich vorgeschriebene Prüfintervall (Überhang).

Der kantonale Fahrzeugbestand und die damit verbundenen, durchzuführenden periodischen Fahrzeugprüfungen sind im stetigen Wachstum begriffen. Es zeichnet sich auch künftig keine Stagnation geschweige denn ein Rückgang ab.

1.2 Ist-Situation

Beim Bezug des Gebäudes 1973 wurde von einer Dezentralisierung der Führer- und Fahrzeugprüfungen mit eigenen Stützpunkten in den Regionen ausgegangen. Die damalige Planungsgrundlage waren 200'000 zugelassene Fahrzeuge. Der aktuelle Bestand an Motorfahrzeugen, Anhängern, Mofas und Schiffen beläuft sich auf knapp 590'000 Fahrzeuge. 1973 beschäftigte das Strassenverkehrsamt 93 Mitarbeitende, heute sind es rund 160 Mitarbeitende (Vollzeitstellen).

Neben den landwirtschaftlichen Fahrzeugen, welche mehrheitlich in den Regionen beziehungsweise an 49 Aussenstandorten geprüft werden, unterhält das Strassenverkehrsamt heute auch Prüfstationen für Personenwagen, Anhänger und Nutzfahrzeuge im ganzen Kanton (vgl. Abbildung 1). Im Jahr 2019 wurden neben Schafisheim am Standort Wettingen unter Verwendung von einer LKW-Prüfbahn (Lastkraftwagen) und momentan noch zwei PW-Prüfbahnen (Personenwagen) rund 21'000 Prüfungen absolviert.

Die Prüftätigkeit ist grundsätzlich eine hoheitliche Aufgabe der Kantone. Im Bundesrecht (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS) wird die Möglichkeit eingeräumt, Prüfungen an Dritte zu delegieren. Das Strassenverkehrsamt delegiert seit 1998, als einer der wenigen Kantone, Fahrzeugprüfungen an den AGVS (Automobilgewerbeverband Schweiz, Sektion Aargau). Weiter unterstützt der TCS (Touring Club der Schweiz), indem er amtlich anerkannte Fahrzeugprüfungen durchführt. Schwere Fahrzeuge werden, mit eigenem Personal, auf Prüfstrassen des Transportgewerbes, mehrheitlich mit selbständiger Disposition geprüft (Bertschi, Indermühle, Birrer, Knecht, Easytrucks, Coop). Im Jahr 2019 wurden rund 107'000 Fahrzeuge durch das Strassenverkehrsamt geprüft. Von den 107'000 Prüfungen wurden rund 77'000 in Schafisheim, 21'000 in Wettingen und 9'000 an Standorten von Partnern durchgeführt. Weitere 60'000 Fahrzeuge wurden durch Partner an deren Standorten geprüft (AGVS, TCS, ausserkantonale STVA).

Fahrzeuge aus dem Fricktal werden direkt zur Prüfstation beider Basel in Münchenstein und Fahrzeuge aus dem Freiamt nach Steinhausen zum Strassenverkehrsamt Zug aufgeboden. Trotzdem kann es nicht vermieden werden, dass manche Fahrzeuge erst nach dem gesetzlich vorgeschriebenen Prüfintervall vorgeführt werden (sog. Überhang).

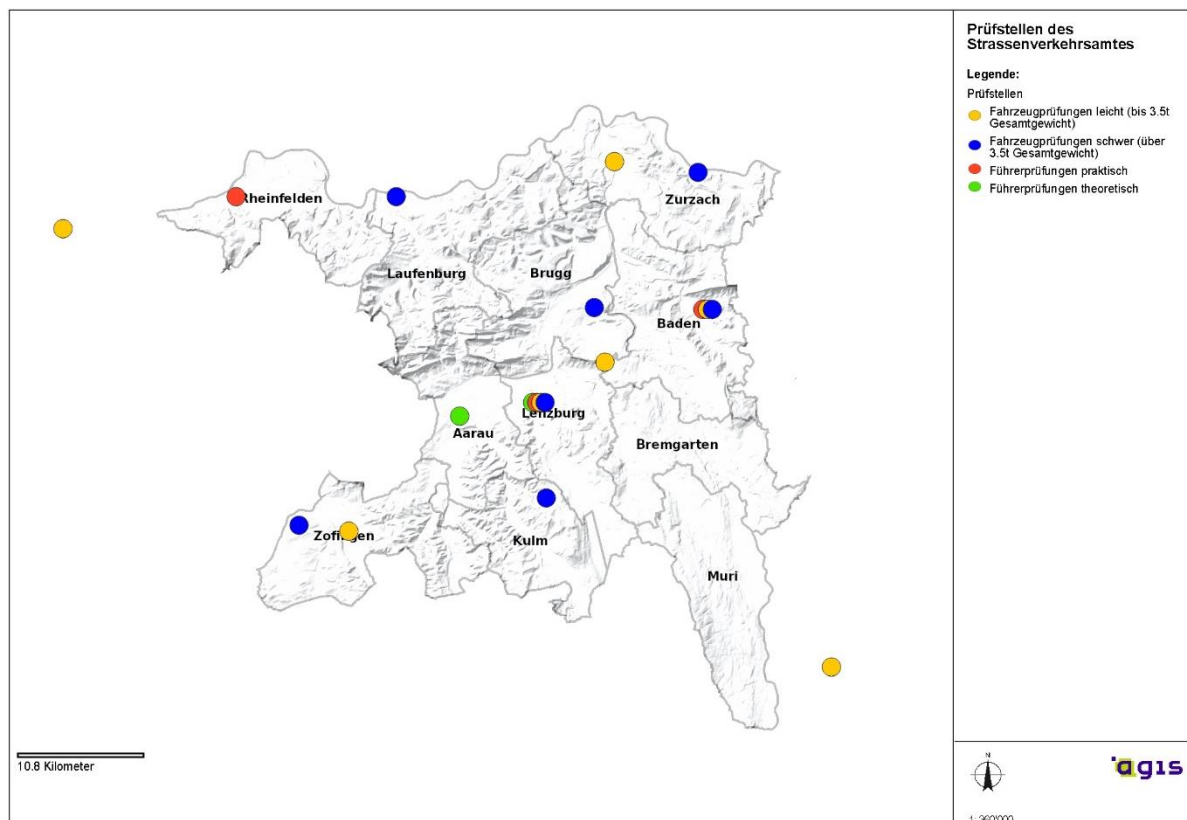


Abbildung 1: Karte Prüfstellen Strassenverkehrsamt

An den Standorten für leichte Fahrzeuge (Schafisheim und den AGVS-Standorten Kleindöttingen und Zofingen) sind die Kapazitäten mit der bestehenden Infrastruktur ausgereizt. Nur mit einem grossen Planungsaufwand und engen Arbeitsplatzverhältnissen können die Überhangzahlen derzeit im Rahmen gehalten werden.

1.3 Absehbare Entwicklungen

1.3.1 Prüftätigkeit

Mit einer weiteren Zunahme des kantonalen Fahrzeugbestandes ist zu rechnen. Die Berechnungen zeigen eine notwendige Prüfkapazität von jährlich rund 92'800 Stunden im Jahr 2050 (Planungshorizont 30 Jahre). Der Wandel im Bereich der Fahrzeugtechnik (Antriebsarten, Technologieentwicklung, Assistenzsysteme) beeinflusst die Prüftätigkeit. Besonders verkehrssicherheitsrelevante Komponenten wie Fahrwerk, Bremsen, Beleuchtung, usw. müssen auch in Zukunft bei jedem Fahrzeug geprüft werden. Allenfalls wegfallende Prüfpositionen werden durch neue oder verstärkt zu beachtende Prüfpunkte kompensiert (vgl. Stellungnahme der Kommission Technik der Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa vom 5. Juli 2019 im erläuternden Bericht, Kapitel "Stellungnahme Kommission Technik zu Elektromobilität").

1.3.2 Angebotsreduktion am Prüfstandort Wettingen

Um den Prüfbetrieb während der Sanierungsphase aufrecht erhalten zu können, ist die zeitlich vorgelagerte Erstellung einer Zusatzhalle notwendig. Diese wirtschaftlich optimale Lösung führt nach Abschluss der Sanierung zu zusätzlichen Prüfkapazitäten am Standort Schafisheim, sodass der Prüfbetrieb für leichte Fahrzeuge in Wettingen nicht mehr weitergeführt werden muss.

Weiterhin durchgeführt werden in Wettingen jedoch praktische Führerprüfungen und Fahrzeugprüfungen im schweren Bereich. Ebenso wird der Betrieb des Zulassungsschalters im bisherigen Rahmen weitergeführt. In beiden Kommissionen wurde die Schliessung des Standorts Wettingen als Prüfstandort für leichte Fahrzeuge in Frage gestellt.

Der Entscheid für die Reduktion des Angebots am Prüfstandort Wettingen ist grundsätzlich nicht jetzt definitiv zu fällen. Der finanzielle Minderaufwand von jährlich rund Fr. 112'000.– wird erst ab dem Jahr 2024 wirksam. Die Schliessung entspricht jedoch der ökonomischen Konsequenz, da in der Folge der Erneuerung und des Neubaus zusätzliche Prüfkapazitäten am Standort Schafisheim entstehen. Weiter ist zu beachten, dass die Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) als Vermieterin bis im Jahr 2027 einen Neubau an einem anderen Standort in Erwägung ziehen. Ob und in welcher Form eine Zusammenarbeit mit der RVBW überhaupt weiterhin stattfinden könnte, ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen.

1.4 Geprüfte Varianten

In der strategischen Planung wurden folgende Varianten geprüft:

- Variante 1: Abbruch und Neubau der Prüfhalle am gleichen Standort mit Zusatzhalle
- Variante 2: Gesamtsanierung der Prüfhalle mit Neubau einer Zusatzhalle
- Variante 3: Gesamtsanierung Prüfhalle, provisorische Prüfhalle
- Variante 4: Neubau an neuem Standort

Die Varianten mit einer provisorischen Prüfhalle (Variante 3) sowie ein Neubau auf "grüner Wiese" (Variante 4) wurden aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen verworfen und die Varianten 1 und 2 einer vertieften Prüfung und Nutzwertanalyse unterzogen.

Die Variante "Gesamtsanierung der Prüfhalle mit Neubau von Zusatzhalle" hatte schlussendlich den grössten Nutzwert und bildete die Basis für den Antrag des Projektierungskredits und für die bisherigen Projektierungsarbeiten.

Die verschiedenen Varianten sind im erläuternden Projektbericht im Kapitel "Standortevaluation und geprüfte Varianten" beschrieben.

1.5 Stellungnahme der grossrätlichen Kommissionen zu den geprüften Varianten

Den zuständigen Kommissionen Öffentliche Sicherheit (SIK) und Allgemeine Verwaltung (AVW) wurden die Varianten detailliert vorgestellt.

Neben der in Kapitel 1.3.2 "Angebotsreduktion am Prüfstandort Wettingen" beschriebenen Reduktion des Prüfbetriebes in Wettingen sorgte vor allem die Gegenüberstellung der Varianten Neubau vs. Gesamtsanierung für Diskussionen.

Die Empfehlung der Kommission SIK, beide Varianten parallel zu projektieren, um in der Botschaft erhärtete Entscheidungsgrundlagen präsentieren zu können, wurde geprüft. Eine parallele Projektierung von zwei Varianten ("Gesamtsanierung mit Zusatzhalle" und "Abbruch und Neubau") wäre aber hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Planungsdauer nicht sinnvoll gewesen. Es hätten parallel zwei Projekte vollwertig in den SIA-Phasen Vorprojekt und Bauprojekt bearbeitet werden müssen, wodurch (nebst Terminverzögerungen) auch die Erhöhung der Planungshonorare um rund Fr. 600'000.– und zusätzliche finanzielle Mittel notwendig geworden wären.

Die Variante "Gesamtsanierung" wurde gegenüber der Variante "Abbruch und Neubau" rund 2,3 Millionen Franken günstiger geschätzt. Mit der Gesamtsanierung kann eine gleichwertige Lösung hinsichtlich Qualität und Lebensdauer erreicht werden. Die vorhandene Substanz kann im geplanten Projektzeitraum erhalten respektive für einen weiteren Lebenszyklus saniert werden. Ein weiteres wichtiges Kriterium war die Effizienz. Bei einem Neubau hätten die Prüfbahnen breiter geplant werden müssen, was aufgrund der Platzverhältnisse auf dem Areal zum Verlust einer Bahn geführt hätte.

Während der Projektierungsphase wurden die Anforderungen seitens Strassenverkehrsamt, die Einhaltung der Immobilienstandards sowie das Kostenziel laufend überprüft und allfällige Korrekturmaßnahmen vorgenommen. Aufgrund der weiter unten aufgezeigten Kostenentwicklung (Kostenschätzung für Sanierung tiefer als in Studie) hat sich die gewählte Stossrichtung bestätigt.

1.6 Bisherige Beschlüsse

Aufgrund des unbestrittenen Handlungsbedarfs wurden die Vorbereitungs- und Projektierungsarbeiten durch das Departement Volkswirtschaft und Inneres (DVI), vertreten mit dem Generalsekretariat und dem Strassenverkehrsamt (STVA), sowie dem Departement Finanzen und Ressourcen (DFR), Immobilien Aargau (IMAG) aufgenommen. Die Basis dafür bildeten die folgenden Beschlüsse des Regierungsrates:

1.6.1 Beschluss Variante und Projektierungskredit, sowie Auftrag zur Konsultation der Kommissionen

In den beiden Projektvorstellungen stimmten beide Kommissionen in einer Konsultativabstimmung einstimmig der geplanten Projektierung zu. Der Bedarf ist unbestritten.

Der Regierungsrat hat von den Stellungnahmen und Empfehlungen, sowie auch den Resultaten der Konsultativabstimmungen, der beiden Kommissionen im Oktober 2018 Kenntnis genommen und seinen Variantenentscheid vom April 2018 bestätigt. Die Projektierungsphase fokussierte sich, aufgrund des Entscheides des Regierungsrates, ausschliesslich auf die Weiterbearbeitung der Variante "Gesamtsanierung mit Zusatzhalle".

1.6.2 Arbeitsvergabe Generalplanerteam

Das Bauprojekt unterliegt aufgrund der Projektsumme von rund 8,7 Millionen Franken dem GATT-WTO-Übereinkommen. Gestützt darauf hat Immobilien Aargau den Planungsauftrag gemäss Submissionsdekret (SubmD, SAR 150.910) auf SIMAP und im Amtsblatt des Kantons Aargau vom 15. Februar 2019 im offenen Verfahren nach GATT/WTO-Übereinkommen ausgeschrieben.

1.6.2.1 Vergabeverfahren Honorarsubmission

Es wurde ein offenes Verfahren mit Präqualifikation (selektives Verfahren) durchgeführt. In einer ersten Phase konnten Bewerber aus den GATT/WTO-Ländern Referenzen einreichen. Es sind 15 Bewerbungen fristgerecht und vollständig eingegangen. Alle Bewerber haben den Geschäftssitz in der Schweiz.

Aufgrund der eingereichten Referenzen wurden aus den 15 Bewerbungen 6 Teams für die zweite Phase ausgewählt, das Resultat wurde verfügt. Es sind keine Rekurse eingegangen.

1.6.2.2 Zuschlag und Einschätzung Planerhonorar

Aufgrund der Zuschlagskriterien erhielt das Generalplanerteam S+B Baumanagement, Olten, die höchste Punktzahl. Das Team hatte bereits in der Präqualifikation nach Bewertungspunkten die höchste Punktezahl erreicht und ist für diese Aufgabe qualifiziert. Der Preis wurde mit 60 % gewichtet, S+B hatte das tiefste Honorar offeriert. Die eingegebenen Honorarkosten waren zwischen Fr. 1'930'175.– und Fr. 2'586'951.– verteilt. Das vereinbarte Generalplanerhonorar (Architektur, Baumanagement, Bauingenieur, Gebäudetechnikingenieur, Elektroingenieur, Fassadenplaner) inklusive den separat beauftragten Spezialisten entspricht rund 20 % der geschätzten Erstellungskosten (ohne Honorar, ohne Unvorhergesehenes Bau, ohne Betriebseinrichtungen, ohne Ausstattung, ohne Nebenkosten). Dies entspricht aufgrund der Erfahrungen der IMAG einem guten Wert.

Gestützt auf die Vergabekompetenz (über 1 Million Franken) wurde die Vergabe an das Generalplanerteam S+B Baumanagement beim Regierungsrat beantragt und im August 2019 gutgeheissen.

Weitergehende Informationen zum Vergabeverfahren können dem erläuternden Projektbericht, Kapitel "Beschaffungsform, Abwicklungsmodell und Submissionsverfahren" entnommen werden.

2. Handlungsbedarf

Das Strassenverkehrsamt des Kantons Aargau am Standort Schafisheim besteht aus einem Administrationsgebäude und einer Prüfhalle mit Annexbau. Die Gebäude wurden im Jahr 1973 in Betrieb genommen. 2014 wurde die umfassende Gesamtsanierung des Administrationsgebäudes abgeschlossen.

Bei der Prüfhalle entsprechen Konstruktion, Wärmedämmung und Haustechnik den damaligen Regeln der Baukunst. Obwohl seit der Fertigstellung laufend werterhaltende Massnahmen realisiert wurden, ist die Lebensdauer verschiedener Bauteile und Haustechnikanlagen erreicht beziehungsweise teilweise überschritten. Vor allem eine Gesamtsanierung der Aussenhülle und der sanitären Einrichtungen inkl. Leitungsnetz, sowie brandschutztechnische Massnahmen sind dringend notwendig, um einem Substanzverlust entgegen zu wirken und den Lebenszyklus des Gebäudes zu erneuern.

Im Prüfhallenbereich ist die Betondecke über dem Untergeschoss durch chloridhaltiges Wasser, welches durch die Autos eingetragen wurde, stark angegriffen. Die Tragfähigkeit wurde durch einen Bauingenieur überprüft, basierend darauf wurde bereits der provisorische Einbau von Spriessungen veranlasst.

Eine Schadstoffanalyse belegt asbesthaltige Bauteile, PCB-Vorkommen (Polychlorierte Biphenyle), PAK-Belastungen (Polyzyklisch aromatische Kohlenwasserstoffe), welche koordiniert mit den Demontagearbeiten umweltgerecht und fachtechnisch korrekt saniert, abgebaut und entsorgt werden müssen.

Andererseits sind die Kapazitäten für die Prüfung von leichten Fahrzeugen erschöpft. In Bezug auf die absehbaren Entwicklungen ist ein Ausbau der Prüfinfrastruktur notwendig.

Nicht Bestandteil dieses Projektes und Antrages ist hingegen der Mehrbedarf von Verkehrsexperten, die zur Durchführung einer höheren Anzahl Prüfungen notwendig wären. Der Mehrbedarf an Verkehrsexperten steht nicht im Zusammenhang mit dem vorliegenden Erneuerungsvorhaben, sondern richtet sich nach der Entwicklung des kantonalen Fahrzeugbestandes und den gesetzlichen Vorgaben. Deshalb beziehen sich die Kapazitätsberechnungen auf die Infrastruktur.

3. Umsetzungsvorschlag

Die Arbeiten an der 40jährigen Prüfhalle beinhalten eine grosszyklische Sanierung, also Beton- und Altlastensanierungen, Ersatz der Haustechnikanlagen, einen neuen Gebäudemantel und einen neuen Innenausbau im Bürotrakt. Zur Optimierung der Prüfprozesse ist zudem eine Vordacherweiterung Richtung Westen geplant. Ebenso wird für die Erhöhung der Flexibilität eine Prüfgrube aufgehoben und anstelle dieser vier Autolifte geplant. Die bestehende Rampe Richtung Autobahn wird abgebrochen und an dieser Stelle eine zeitgemässe Fahrzeug-Waage mit Einzelachswägung geplant. Diese Waage wird regelmässig auch bei Schwerverkehrskontrollen von der Kantonspolizei benutzt werden.

3.1 Raumbedarf- und Programm

In der folgenden Tabelle sind zum Vergleich die Flächen der Machbarkeitsstudie und des vorliegenden Bauprojektes aufgeführt.

Hauptnutzflächen HNF	Studie Sanierung und Zusatzhalle	Bauprojekt (BP)	Differenz BP – Studie
Fahrzeug Dispo	84 m ²	69 m ²	-15 m ²
Technische Information	17 m ²	48 m ²	31 m ²
Ressourcenplanung	20 m ²	18 m ²	-2 m ²
Warteraum Kunden	55 m ²	46 m ²	-9 m ²
Büro Hallenleitung	58 m ²	96 m ²	38 m ²
Büro Verkehrsexperten	225 m ²	269 m ²	44 m ²
Prüfung IV	25 m ²	54 m ²	29 m ²
Werkstatt / Expertisen	29 m ²	60 m ²	31 m ²
Prüfhalle	1258 m ²	1327 m ²	69 m ²
Zusatzhalle (Prüfhalle klein)	537 m ²	456 m ²	-81 m ²
Total	2'308 m²	2443 m²	135 m²

Tabelle 1: Vergleich Hauptnutzflächen Machbarkeitsstudie und Bauprojekt

Gesamthaft ist die HNF im Rahmen der Projektierung leicht gestiegen. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass der Bürotrakt der neuen Halle zweigeschossig, anstatt wie in der Halle eingeschossig, projektiert ist. Mit diesem zweiten Geschoss konnte eine sinnvolle Verschiebung von Büronutzungen vom bestehenden in den neuen Bürotrakt erreicht werden. Ebenso konnten damit noch Reserve-Arbeitsplätze eingeplant werden.

Der geringe Anstieg der Hauptnutzfläche Bauprojekt zur Machbarkeitsstudie ist darin begründet, dass nach der Durchführung der Studie Sanierung und Zusatzhalle die Sektion Technik reorganisiert und dadurch die Führungsstruktur flacher gestaltet wurde. Dies ergab mehr Stellen im Bereich Hallenleitung. Zusätzlich wurden zu den Büros Verkehrsexperten die neu geschaffenen Prüfungsabschlussräume (Verbesserung Prüfungsprozess) gezählt.

Weiter wird zur Prüfhalle der für IV-Prüfungen neu geplante separate Raum und der zusätzliche Prüfraum für Motorräder eingerechnet.

Neue Halle: Die Innenabmessung der Halle ist gegenüber der Studie unverändert. Die Differenz ist darauf zurückzuführen, dass in der Studie noch ein Bereich für Experten vorgesehen war. Dieser ist im Bauprojekt als Bürofläche ausgewiesen.

3.2 Bauliche Massnahmen Sanierung Prüfhalle

Die bestehende Prüfhalle und der Bürotrakt werden bis auf den Rohbau komplett zurückgebaut. Die Betonstruktur ist bis auf die Bodenplatte im Grubenbereich in einem guten und somit erhaltenswerten Zustand. Sowohl die gesamte Haustechnik, die Gebäudehülle (Fassade und Flachdach) und der Innenausbau werden ersetzt. In der Planung wurde darauf geachtet, dass soweit möglich bestehende Strukturen weiter genutzt werden können (zum Beispiel massive Innenwände). Im Bereich der Prüfgruben hat sich gezeigt, dass eine Betonsanierung aufgrund der massiven Schäden nicht sinnvoll ist, in diesem Bereich wird die Bodenplatte ersetzt. Dies erlaubt auch die Anpassung der Prüfgrubenlänge an die heutigen Prüfprozesse.

3.3 Neubau Prüfhalle

Auf dem Areal des Strassenverkehrsamtes wird westlich des Administrationsgebäudes eine neue Prüfhalle erstellt. Das Konzept der Prüfhalle basiert auf der bestehenden Halle. Drei Prüfbahnen, zwei davon mit Prüfgruben, sind in der Halle untergebracht. Parallel dazu wird ein Bürotrakt erstellt. Aufgrund der fehlenden Raumkapazitäten im bestehenden Bürotrakt – und aufgrund der ohnehin genügenden Raumhöhe für zwei Geschosse, wurde der Büroteil der neuen Halle zweigeschossig geplant. Entgegen der Machbarkeitsstudie hat sich der Standort der neuen Halle näher zum Administrationsgebäude verschoben. Einerseits führte die Einhaltung des Strassenabstands zur Kantonsstrasse dazu. Hauptsächlich aber wurden die Prüfabläufe nochmals hinterfragt und untersucht. Zur Entflechtung der Prüfabläufe der beiden Hallen wurde der nun definierte Standort als besser befunden. Über einem Untergeschoss in Ortsbeton wird eine Halle in Holzbauweise errichtet. Im Untergeschoss befinden sich die Prüfgruben und die Haustechnikzentralen. Im Erdgeschoss sind neben der Prüfhalle die Büros der Experten, sowie ein Warteraum und Toiletten untergebracht. Im Obergeschoss sind weitere Büros konzipiert.

3.4 Projektschwerpunkte

Im Folgenden werden die wichtigsten Projektschwerpunkte kurz beschrieben (detaillierte Informationen zu einzelnen Themen sind im erläuternden Projektbericht im Kapitel "Projektschwerpunkte" beschrieben).

3.4.1 Minergie-Eco-Standard

Der Regierungsrat hat im April 2010 beschlossen, dass Neubauten nach dem Minergie-P-Eco Standard oder vergleichbar und Sanierungen nach dem Minergie-Eco Standard oder vergleichbar ausgeführt und nach Möglichkeit auch zertifiziert werden sollen.

Aufgrund der Tore der Prüfhalle (grosse Anzahl, sehr hohe Öffnungskadenz, schnelle Öffnung wichtiger als Dämmung) wurde hier eine Zertifizierung nicht ins Auge gefasst. Mit Unterstützung einer bauherrenseitigen Qualitätssicherung wird aber sichergestellt, dass in den Bürotrakten der Minergie-Eco Standard erfüllt wird. In den Hallen kann der gesamte Standard nicht eingehalten werden, es werden aber die für die Arbeitsplatzqualität wichtigen Eco-Kriterien erfüllt.

3.4.2 Rückbau und Recycling

Der Rückbau der alten Halle wird gemäss der kantonalen Recyclingstrategie erfolgen. Diese vorwiegend für Tiefbauten erarbeiteten Richtlinien wurden bereits beim Rückbau des Forstwerkhofes Muri angewendet und eignen sich auch sehr gut für Hochbauten. Im Vordergrund steht die konsequente Optimierung der Stoffkreisläufe von mineralischen und metallenen Baustoffen aufgrund eines projektspezifischen Rückbaukonzeptes. Die Entsorgungswege aller rückgebauten Baustoffe sollen lückenlos dokumentiert werden. Es sollen wo möglich Recycling (RC)-Baustoffe zum Einsatz kommen, dies können z.B. mineralische (Kies, Sand, Beton), metallene (Armierungsstahl) oder organische RC-Baustoffe (Holzwerkstoffe, Kunststoffe) sein.

3.4.3 Holzbau

Aufgrund verschiedener Vorstösse des Parlaments betreffend die Erstellung von Holzbauten hat die Planungskommission das Projekt hinsichtlich der möglichen Verwendung von Holz durchleuchtet. Bei der Sanierung der Prüfhalle wurde aufgrund des Bestandes kein grosses Potential erkannt. Beim Neubau der Zusatzhalle war hingegen aufgrund der geforderten Spannweiten und der geplanten Nutzung eine Ausführung in Holzbauweise sehr gut möglich. Die Planungskommission hat daher entschieden die Zusatzhalle als Holzbau auszuführen.

Der Entscheid zur Beststellungsänderung wurde während der Honorarsubmission gefällt. Daher wurde bei der Ausschreibung für das Generalplanerteam auch noch kein Holzbauingenieur gefordert. Dies führt zu leicht erhöhten Planungskosten (Fr. 28'000.– Honorar für die Holzbauplanung in der Projektierungs- und Ausschreibungsphase).

3.4.4 Gebäudetechnik

Die Gebäudetechnik wird in beiden Gebäuden gemäss dem aktuellen Stand der Technik erstellt. Beide Hallen, inklusive Bürotrakte, werden mechanisch belüftet. Aufgrund der prognostizierten Überschreitung der Raumtemperaturen im Sommer müssen die Büroräume auch gekühlt werden. Eine eigentliche Klimatisierung, also mit Be- oder Entfeuchtung der Raumluft, ist jedoch nicht geplant. Die Kälte wird mit zwei Kältemaschinen erzeugt, welche mit dem Strom aus der PV-Anlage betrieben werden.

Das Kunstlicht wird überall mit LED-Leuchten erzeugt, die Büroarbeitsplätze werden mit Stehleuchten ausgerüstet. Das ganze Areal wird mit WLAN abgedeckt. Dies ist notwendig, damit die Experten jederzeit, also auch auf einer Probefahrt auf dem Gelände, via Tablet Zugriff auf die Prüf-Software haben.

Alle bereits im Hauptgebäude bestehenden Anlagen wie zum Beispiel die Zeiterfassung, die Zutrittskontrolle, das Gebäudeleitsystem, die Rohrpost, die Brandmeldeanlage, etc. werden in beiden Hallen erweitert. Alle drei Gebäude sind so zentral steuerbar.

3.4.5 Photovoltaik

Die bestehende Anlage, welche im Zuge der Gesamterneuerung auf dem Dach des Verwaltungsgebäudes installiert wurde, leistet 55 kWp. Mit dieser Anlage betrug der Eigenverbrauch in den letzten drei Jahren durchschnittlich 59'000 kWh. Produziert die Anlage mehr Strom als benötigt, wird die Energie ins Netz zurückgespielen. Dieser Anteil ist jedoch gering: Im Jahr 2016 betrug er 3130 kWh. Im Jahr 2019 wurden dem Strassenverkehrsamt 3'053 kWh vergütet. Die Eigenverbrauchsquote betrug 2019 somit sehr gute 94,8 %.

Für die neue Anlage wird ein fast ebenso guter Wert angestrebt, die geplante Eigenverbrauchsquote beträgt voraussichtlich 85 % bis 90 %. Auf dem Dach der Zusatzhalle ist auf der gesamten Fläche eine Photovoltaikanlage mit Ost-West Ausrichtung geplant. Diese Anlage ist darauf ausgelegt, den Eigenverbrauch der beiden Kältemaschinen bei Volllast zu decken.

Auf dem Flachdach der bestehenden Prüfhalle ist aufgrund der ausgelegten Nutzlast eine PV-Anlage nicht möglich.

3.4.6 Betriebseinrichtungen

Zentrale Arbeitsinstrumente für Fahrzeugprüfungen sind die Betriebseinrichtungen und Prüfgeräte. Es ist sinnvoll, auch die heute verwendeten Prüfgeräte im Rahmen der Erneuerung der Prüfhalle zu ersetzen. Dadurch können die Geräte entsprechend den zukünftig erwarteten Anforderungen an den Prüfprozess platziert werden. Gleichzeitig bietet die neueste Gerätegeneration die Möglichkeit, dass die Prüfergebnisse medienbruchfrei auf das heute bereits vorhandene Tablet der Verkehrsexperten übertragen werden können.

Die in der bestehenden Prüfhalle vorhandene Abgasabsauganlage wird nach der Erneuerung weiterverwendet.

3.4.7 Hindernisfreies Areal

Mit der Sanierung der Prüfhalle kann das gesamte Areal des Strassenverkehrsamtes gemäss der Norm SIA 500 "Hindernisfreie Bauten" aufgewertet werden. Neben dem Administrationsgebäude, welches bereits im Rahmen der Gesamtsanierung dahingehend angepasst wurde, entsteht nun mit der Sanierung der Prüfhalle, dem Neubau der Zusatzhalle und der zusätzlichen Prüfinfrastruktur für

IV-Fahrzeuge ein weitestgehend hindernisfreies Areal. Insbesondere wird für IV-Prüfungen (Abklärung der Fahreignung einer handicapierten Person oder die Überprüfung von korrekten Umbauarbeiten am Fahrzeug) ein spezieller Prüfraum mit behindertengerechtem WC erstellt.

3.4.8 Biodiversität im Siedlungsraum

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Landschaft und Gewässer) und das Departement Finanzen und Ressourcen (Abteilung Immobilien Aargau) fördern in enger Zusammenarbeit die Biodiversität bei kantonalen Liegenschaften. Damit nimmt der Kanton Aargau als bedeutender Immobilienbesitzer, bezüglich der naturnahen Gestaltung und Pflege von Flächen in seinem Einflussbereich zunehmend eine Vorbildrolle ein.

Im Rahmen der Projektierung wurde auch das Areal des Strassenverkehrsamtes auf rasch zu realisierende Massnahmen zur Aufwertung für Mensch und Natur untersucht. Trotz der stark dem Verkehr ausgesetzten Lage und dem der Nutzung geschuldeten extrem hohen Anteil an versiegelten Flächen gibt es Ansatzpunkte. Betreffend das vorliegende Vorhaben sind dies vor allem die Flachdächer, welche mit geeigneten Massnahmen aufgewertet werden können.

Auf dem Areal gibt es noch zusätzliches Potential, welches von den Verantwortlichen für Unterhalts- und Bewirtschaftungsthemen weiterverfolgt wird.

3.4.9 Aussenparkplätze und Leitsystem/Signaletik

Mit dem Neubau gehen rund 20 Parkplätze verloren. Nach Analyse der Verkehrswege auf dem Areal und der daraus folgenden Umstellung des Prüfprozesses bei Prüfungen in der neuen Halle konnte diese Reduktion grösstenteils kompensiert werden. Sollten die vorhandenen Parkplätze zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausreichen, besteht ein Konzept für die Schaffung von weiteren Parkplätzen.

Durch den Neubau unmittelbar bei der Arealeinfahrt, wird die Orientierung zusätzlich erschwert. Der Kundenführung und Signaletik wird deshalb in der Detailplanung höchste Beachtung geschenkt. Die Kunden sollen möglichst einfach die richtige Prüfbahn auffinden. Wartezeiten und falsche Wartebereiche sollen verhindert werden. Dabei stehen Elemente der Strassensignalisation wie auch digitale Hilfsmittel im Vordergrund.

3.4.10 Baulegistik

Die Baulegistik hat in diesem Projekt einen hohen Stellenwert. Einerseits muss der Prüfbetrieb in der bestehenden oder der neuen Halle jederzeit gewährleistet sein, andererseits muss genügend Installations- und Umschlagfläche für den Bau zur Verfügung stehen. Dies ist mittels einer dynamischen Logistikplanung sicherzustellen. So soll es zum Beispiel möglich sein, dass z.B. bei grossen Anlieferungen von Holzelementen oder ähnlichem, die Prüftätigkeit während dieser Zeit reduziert wird. Dies erfordert eine minutiöse Planung mit mindestens drei Monaten Vorausplanung.

3.5 Aufwendungen

3.5.1 Einmaliger Aufwand Aufgabenbereich 430 'Immobilien'

3.5.1.1 Vorlaufkosten

Die Aufwendungen bis zum Projektierungskredit stellen sich wie folgt dar:

Bisherige, einmalige Aufwendungen	(in Franken)
Für das Vorhaben aufgelaufene Aufwendungen für Machbarkeit und Studien (ohne Projektierung, gerundet)	204'200

Tabelle 2: Vorlaufkosten

3.5.1.2 Kostenvoranschlag Gesamtsanierung Prüfhalle

Der Kostenvoranschlag für die Sanierung der Prüfhalle stellt sich wie folgt dar:

(Kostenvoranschlag $\pm 10\%$, Index: Schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz, Renovation Bürogebäude, Indexstand April 2020, 98.8 Punkte)

BKP	Bezeichnung	Total BKP 2-stellig (in Franken)	Total BKP 1-stellig (in Franken)
1	Vorbereitungsarbeiten		874'964
10	Bestandsaufnahmen	1'303	
11	Demontagen	705'095	
12	Sicherungen, Provisorien	48'417	
13	Gemeinsame Baustelleneinrichtung	31'490	
15	Anpassungen an bestehende Erschliessung	0	
17	Spezialtiefbau	88'659	
2	Gebäude		7'822'842
20	Baugrube	0	
21	Rohbau 1 (Liftschacht)	1'054'476	
22	Rohbau 2 (Fenster, Fensterläden, Dichtungen, äussere Malerarbeiten)	1'360'864	
23	Elektro	892'843	
24	Heizung / Lüftung	1'699'506	
25	Sanitär	301'829	
26	Lift	9'478	
27	Ausbau 1 (Gipserarbeiten, Schreiner, innere Abschlüsse)	520'319	
28	Ausbau 2 (Boden, Wand, Malerarbeiten, Baureinigung)	388'890	
29	Honorare (Planer, Fachplaner und Spezialisten)	1'594'637	
3	Betriebseinrichtungen		1'900'000
31	Prüfgeräte	1'900'000	
4	Umgebung		126'709
41	Anpassung Umgebung	126'709	
5	Baunebenkosten und Übergangskonten		136'134
51/52/53	Bewilligungen, Gebühren, Vervielfältigungen, übrige Baunebenkosten	136'134	
6	Unvorhergesehenes Bau		572'918
600	Unvorhergesehenes Bau (ca. 12% von BKP 1 und 2)	572'918	
9	Ausstattung		232'000
96	Umzüge (Möbiliar umstellen, etc.)	232'000	
Total Erstellungskosten inklusive 7,7 % MwSt.			11'665'567

Tabelle 3: Kostengrobschätzung Gesamtsanierung Prüfhalle

Anmerkung: Die BKP-Position 600 "Unvorhergesehenes Bau" ist zur Gewährleistung von Reaktionen, die durch bauliche Situationen hervorgerufen werden, notwendig. Die gängige Praxis geht bei Neubauten von bis zu 10 % aus, bei Umbauten und Sanierungen bis zu 20 % auf BKP 1–5 und 9.

3.5.1.3 Kostenvoranschlag Neubau Zusatzhalle

Der Kostenvoranschlag den Neubau der Zusatzhalle stellt sich wie folgt dar:

(Kostenvoranschlag $\pm 10\%$, Index: Schweizerischer Baupreisindex, Nordwestschweiz, Renovation Bürogebäude, Indexstand April 2020, 98.8 Punkte)

BKP	Bezeichnung	Total BKP 2-stellig (in Franken)	Total BKP 1-stellig (in Franken)
1	Vorbereitungsarbeiten		84'961
10	Bestandsaufnahmen	614	
11	Demontagen	0	
12	Sicherungen, Provisorien	0	
13	Gemeinsame Baustelleneinrichtung	33'638	
15	Anpassungen an best. Erschliessung	48'016	
17	Spezialtiefbau	2'693	
2	Gebäude		6'142'901
20	Baugrube	80'801	
21	Rohbau 1 (Liftschacht)	1'510'540	
22	Rohbau 2 (Fenster, Fensterläden, Dichtungen, äussere Malerarbeiten)	661'138	
23	Elektro	600'643	
24	Heizung / Lüftung	1'396'783	
25	Sanitär	225'093	
26	Lift	44'351	
27	Ausbau 1 (Gipserarbeiten, Schreiner, innere Abschlüsse)	404'551	
28	Ausbau 2 (Boden, Wand, Malerarbeiten, Baureinigung)	204'974	
29	Honorare (Planer, Fachplaner und Spezialisten)	1'014'028	
3	Betriebseinrichtungen		600'000
31	Prüfgeräte	600'000	
4	Umgebung		327'990
41	Anpassung Umgebung	327'990	
5	Baunebenkosten und Übergangskonten		194'925
51/52/53	Bewilligungen, Gebühren, Vervielfältigungen, übrige Baunebenkosten	194'925	
6	Unvorhergesehenes Bau		355'656
600	Unvorhergesehenes Bau (ca. 12% von BKP 1 und 2)	355'656	
9	Ausstattung		180'000
96	Umzüge (Möbiliar umstellen, etc.)	180'000	
Total Erstellungskosten inklusive 7,7% MwSt.			7'886'433

Tabelle 4: Kostengrobschätzung Neubau Zusatzhalle

Anmerkung: Die BKP-Position 600 "Unvorhergesehenes Bau" ist zur Gewährleistung von Reaktionen, die durch bauliche Situationen hervorgerufen werden, notwendig. Die gängige Praxis geht bei Neubauten von bis zu 10 % aus, bei Umbauten und Sanierungen bis zu 20 % auf BKP 1–5 und 9.

3.5.2 Einmalige Aufwendungen Aufgabenbereich 215 'Verkehrszulassung'

Im Aufgabenbereich (AB) 215 'Verkehrszulassung' fallen aufgrund der Auslagerung der Prüftätigkeit an auswärtige Standorte während der Bauphase Mehrkosten an. Diese bestehen aus Spesenentschädigungen für temporäre Beschäftigungen in anderen Standorten (Wettingen, AGVS, TCS) sowie aus einem zusätzlichen Prüfungsfahrzeug.

Einmalige Aufwendungen während der Bauphase	(in Franken)
Spesenentschädigung Arbeitsort Wettingen während den Jahren 2021–2023 (ab Ausbau 3. Prüfbahn) mit jährlich Fr. 28'600.–	87'000
Spesenentschädigung Arbeitsort AGVS	72'000
Entschädigung AGVS für absolvierte Prüfungen	113'000
Spesenentschädigung Arbeitsort TCS	43'000
Entschädigung TCS für absolvierte Prüfungen	68'000
Verpflegungsentschädigung zusätzliche landwirtschaftliche Prüfungen	17'000
Zusätzliches Prüfungsfahrzeug	100'000
Unterhaltskosten zusätzliches Prüfungsfahrzeug während Bauphase	3'000
Reserve und Rundung	47'000
Total	550'000

Tabelle 5: Einmalige Aufwendungen Aufgabenbereich 215

3.5.3 Entwicklung Erstellungskosten aufgrund Projektierung

Der bereinigte Bericht zur Beantragung des Projektierungskredits basierte auf der Grobkostenschätzung der Machbarkeitsstudie. Dabei wurde eine Kostengenauigkeit von (+/-25 %) ausgewiesen und als relevanter Preisindex wurde der Schweizer Baupreisindex, Nordwestschweiz, Renovation Bürogebäude, Basis Oktober 2015=100, Stand April 2017, Index: 96.5 angegeben. Der Index ist in der Zwischenzeit leicht angestiegen, der aktuell gültige Index ist April 2020, Index 98.8.

Der heute vorliegende Kostenvoranschlag kann also nicht direkt mit den damaligen Zahlen verglichen werden. Die damals prognostizierte voraussichtliche Kreditsumme von Fr. 21'299'465.– beträgt indexiert Fr. 21'787'899.–, um Fr. 488'434.– höher.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Erstellungskosten der Sanierung der Prüfhalle:

BKP	Bezeichnung	Total Studie (in Franken)	Total Bauprojekt (in Franken)	Veränderung zur Studie (in Franken)
1	Vorbereitungsarbeiten	1'156'933	874'964	-281'969
2	Gebäude	9'030'218	7'822'842	-1'207'376
3	Betriebseinrichtungen	2'057'907	1'900'000	-157'907
4	Umgebung	174'052	126'709	-47'343
5	Baunebenkosten	153'575	136'134	-17'441
6	Unvorhergesehenes Bau	1'300'268	572'918	-727'350
9	Ausstattung	419'772	232'000	-187'772
Total Investitionskosten inkl. 7,7% MwSt.		14'292'725	11'665'567	-2'627'158

Tabelle 6: Kostenentwicklung Sanierung Prüfhalle, Studie zu Bauprojekt

Die Sanierung wird über alle Positionen günstiger, als in der Studie geschätzt. Insbesondere die Vorbereitungs- und Umgebungsarbeiten werden tiefer geschätzt. Es hat sich auch gezeigt, dass ein Ersatz der Decke über den Prüfgruben wirtschaftlicher ist, als eine Betonsanierung an den Grubenrändern. Anders als in der Studie ist auch die Verbreiterung der Tore, der Abbruch der Rampe und die Verlängerung der beiden LKW-Bahnen (Lastkraftwagen) in den Kosten eingerechnet.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Erstellungskosten des Neubaus:

BKP	Bezeichnung	Total Studie (in Franken)	Total Bauprojekt (in Franken)	Veränderung zur Studie (in Franken)
1	Vorbereitungsarbeiten	97'264	84'961	-12'303
2	Gebäude	3'286'508	6'142'901	2'856'393
3	Betriebseinrichtungen	752'518	600'000	152'518
4	Umgebung	81'907	327'990	246'083
5	Baunebenkosten	81'907	194'925	113'018
6	Unvorhergesehenes Bau	435'129	355'656	-79'473
9	Ausstattung	46'073	180'000	133'927
Total Investitionskosten inkl. 7,7% MwSt.		4'781'306	7'886'433	3'105'127

Tabelle 7: Kostenentwicklung Neubau Zusatzhalle, Studie zu Bauprojekt

Parallel zur Projektierung wurden auch die Prüfprozesse genau überprüft. So wird zum Beispiel der Standort der Halle hin zum Hauptgebäude verschoben. Aufgrund des Niveaus der bestehenden Einstellhalle, bedingt es Terrainanpassungen um die Halle. Entgegen früheren Annahmen hat sich auch gezeigt, dass für einen dauerhaften Betrieb der Halle ein Bürotrakt – analog zur bestehenden Halle – unumgänglich ist. Dadurch hat sich die Nutzfläche und das Volumen des Neubaus erhöht und es wird entsprechendes Mobiliar benötigt.

Berechnungen zum sommerlichen Wärmeschutz haben gezeigt, dass die entsprechenden Temperaturen gemäss Normen im Bürotrakt nicht eingehalten werden können und daher gekühlt werden müssen. Die entsprechenden Geräte sind auf dem Dach platziert. Die restlichen gebäudetechnischen Anlagen, besonders die platzintensiven Lüftungsanlagen, sind nun im Untergeschoss untergebracht, was auch die Ausführung eines vollwertigen Grubenkellers ermöglicht.

Gemäss den Vorgaben für kantonale Neubauten wurde das vorliegende Projekt auch hinsichtlich Nachhaltigkeitsthemen weiterbearbeitet. Anstelle eines Stahlbaus ist die Halle neu ab der Bodenplatte als Holzbau geplant und der Neubau erfüllt im Bürobereich den Minergie-Eco-Standard. In der Halle werden die Eco-Kriterien eingehalten. Ebenso ist eine Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage) geplant.

Zusammengefasst – und kumuliert mit den prozentual berechneten Positionen wie zum Beispiel Nebenkosten - führt dies insgesamt zu einer Steigerung der geschätzten Kosten.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Erstellungskosten des Gesamtprojektes:

Bezeichnung	Total Studie (in Franken)	Total Bauprojekt (in Franken)	Veränderung zur Studie (in Franken)
Sanierung der Prüfhalle	14'292'725	11'665'567	-2'627'158
Neubau	4'781'306	7'886'433	3'105'127
Total	19'074'031	19'552'000	477'969

Tabelle 8: Kostenentwicklung Gesamtprojekt, Studie zu Bauprojekt

Insgesamt liegen die Erstellungskosten rund Fr. 480'000.– oder rund 3 % höher als die indexierten Kosten der Studie. Von diesen Mehrkosten fallen rund Fr. 400'000.– für die Ausführung der Zusatzhalle in Holz an. Die Minderkosten der Sanierung und die Mehrkosten der neuen Halle halten sich also fast die Waage. Die wichtigsten Punkte dieser Kostenverschiebungen sind unter Tabelle 6 und Tabelle 7 erläutert.

3.5.4 Kreditsicht einmalige Aufwendungen (AB 215 und AB 430)

Bisherige einmalige Aufwendungen	(in Franken)
Bisher aufgelaufene Aufwendungen (per 29. Juni 2020)	723'100

Tabelle 9: Bisherige einmalige Aufwendungen

Die Kreditsicht der einmaligen Aufwendungen für den Ausführungskredit dieses Vorhabens stellt sich wie folgt dar:

Kreditsicht einmalige Aufwendungen	(in Franken)	(in Franken)
Vorlaufkosten, Studien, etc.	204'200	
Erstellungskosten Sanierung Prüfhalle	11'665'567	
Erstellungskosten Zusatzhalle	7'886'433	
Total Anlagekosten einmalige Aufwendungen AB 430		19'756'200
Total Einmalige Aufwendungen AB 215		550'000
Kostenermittlungstoleranz (ca. 10% von Anlagekosten einmalige Aufwendungen AB 430)		2'030'620
Rundung		3'180
Total Verpflichtungskredit brutto (inklusive 7,7% MwSt.)		22'340'000

Tabelle 10: Kreditsicht einmalige Aufwendungen

Der Verpflichtungskreditantrag für den Ausführungskredit weist eine Toleranz von +0 % aus. Der Kostenvorschlag des Planers weist demgegenüber eine Kostenermittlungstoleranz von +/-10 % aus. Um dieser Diskrepanz Rechnung tragen zu können, wird die Kostenermittlungstoleranz gemäss obiger Tabelle im Verpflichtungskreditantrag berücksichtigt.

3.5.5 Folgeaufwand Aufgabenbereich 430 'Immobilien'

Durch die Reduktion der drei PW-Prüfbahnen in Wettingen wird das Globalbudget FB100 mit Fr. 45'984.90.– jährlicher Miete ab Januar 2024 entlastet.

3.5.6 Folgeaufwand Aufgabenbereich 215 'Verkehrszulassung'

Mit dem Ausbau von sechs auf neun Prüfbahnen erhöht sich der Aufwand um jährlich rund Fr. 140'000.–. Darin enthalten sind die folgenden Kosten:

Sachkonto	Sachkontotext	Details	Betrag mit 9 Prüfbahnen (in Franken)	Differenz (in Franken)
31020000	Drucksachen	Kosten Kopien	4'500	1'500
31090006	übriger Material- und Warenaufwand	Reinigungsmittel, Verbrauchsmaterial	7'500	2'500
31110000	Maschinen, Geräte und Fahrzeuge	Ersatzanschaffungen	105'000	35'000
31130000	Hardware	Ersatz IT-Hardware	3'000	1'000
31200000	Ver- und Entsorgung	Energie (Strom, Wasser, Abwasser, Heizung)	150'000	50'000
31301000	Reinigung Räume und Gebäude	Spezialreinigung Prüfgruben und Prüfhalle	18'000	6'000
31301002	Ext. Unterhalt und Betrieb Fahrzeuge, Masch., Geräte	Wartungsverträge, Reparaturen	90'000	30'000
31400000	Bauunterhalt vermietete Liegenschaften	Service und Reparaturen	15'000	5'000
31510000	Eigener Unterhalt Maschinen, Geräte, Fahrzeuge	eigene Reparaturen	12'000	4'000
31620000	Leasingaufwand	Miete Kopierer	2'100	700
31900000	Schadenersatzleistungen	Schäden an Prüfungsfahrzeugen	4'500	1'500
Total			411'600	137'200

Tabelle 11: Folgeaufwand Aufgabenbereich 215

Durch den Verzicht von Fahrzeugprüfungen im leichten Bereich in Wettingen ab 1. Januar 2024 wird sich das Globalbudget FB100 im Bereich Spesen im Umfang von jährlich rund Fr. 60'000.– entlastet. Somit reduziert sich der Mehraufwand im FB 100 ab 2024 von jährlich Fr. 140'000.– auf Fr. 80'000.–.

3.6 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

3.6.1 Immobilien-Standards

Die Prüfhalle in Schafisheim ist ein extrem prozessgetriebenes Gebäude. Für die beiden Prüfhallen war in der Projektierung die Optimierung des Prüfablaufes das oberste Gebot, da sich dies direkt auf die Prüfzeiten und damit auf die Kapazität des Strassenverkehrsamtes und die Auslastung der Mitarbeitenden auswirkt. Für Prüfhallen bestehen keine spezifischen Immobilien-Standards.

Für die beiden Bürotrakte wurden, wo möglich, die Immobilien-Standards für Verwaltungsbauten (Oktober 2015) angewendet.

3.6.2 Betriebliche Synergien

Die Erneuerung der bestehenden Prüfhalle ergibt die Möglichkeit, den Prüfprozess zu überprüfen bzw. die Infrastruktur und den Prüfprozess noch besser aufeinander abzustimmen. Als Beispiel kann durch die Umplatzierung der Verkehrsexpertenbüros im Büroteil der Prüfhalle ein noch effizienterer Prüfablauf erzielt werden. Weiter werden im Zuge der Sanierung des Betonbodens die Treppenabgänge neu platziert. Dies ist nötig, da die heutigen Platzverhältnisse aufgrund der immer breiter werdenden Fahrzeuge teilweise ungenügend sind.

3.6.3 Flächenkennzahlen

Flächenkennzahlen	Machbarkeitsstudie		Bauprojekt	
	Fläche in m ²	Anteil an Geschossfläche in %	Fläche in m ²	Anteil an Geschossfläche in %
Geschossfläche Total	4'485	100%	5149	100%
Geschossfläche oberirdisch	2'638	59%	2872	56%
Nutzfläche Prüfhallen	1'848	41%	1804	35%
Bürofläche	403	9%	423	8%
Verkehrsfläche	911	20%	962	19%
Anzahl Büroarbeitsplätze	60 Arbeitsplätze		64 Arbeitsplätze	
Anzahl Reservearbeitsplätze	0 Arbeitsplätze		6 Arbeitsplätze	
Maximale Anzahl Verkehrsexperten	44 Experten		44 Experten	
Bürofläche pro AP (Bezug)	6,7 m ²		6,6 m ²	
Bürofläche pro AP (Vollbelegung)	6,7 m ²		5,9 m ²	

Tabelle 12: Flächenkennzahlen (Vergleich Machbarkeitsstudie zu Bauprojekt)

Die ausgewiesene Bürofläche pro Arbeitsplatz liegt mit (6,6 m²) höher als in der Machbarkeitsstudie aber immer noch unter den kantonalen Vorgaben von 9 m². Dies ist auf die flächenreduzierten Arbeitsplätze der Verkehrsexperten (lediglich 5 m² pro Platz) zurückzuführen. Die Flächen der Einzelbüros liegen bei einzelnen Räumen leicht über den Immobilienstandards. Im bestehenden Bürotrakt ist dies aufgrund der bestehenden Rohbaustrukturen nicht vermeidbar.

Beim Neubau wurden alle Räume zugunsten der langfristigen Nutzungsflexibilität gleich gross konzipiert. Sowohl im bestehenden Bürotrakt, als auch im Neubau wurden Reservearbeitsplätze ausgewiesen und eingeplant.

Die Verkehrsfläche beträgt insgesamt gegenüber der Nutzfläche lediglich 6 %. Dies ist ein sehr tiefer Wert und weist auf den sehr effizienten Grundriss mit kurzen und direkten Wegen hin.

3.6.4 Kostenkennzahlen

Kostenkennzahlen	Machbarkeitsstudie Gesamt-sanierung mit Zusatzhalle (in Franken)	Bauprojekt (in Franken)
Erstellungskosten Total	18'600'000	19'552'000
Kosten Gebäude BKP 2	12'030'000	13'965'000
Erstellungskosten / Geschossfläche	4'155/m ² GF	3'797/m ² GF
BKP 2 / Geschossfläche	2'680/m ² GF	2'712/m ² GF

Tabelle 13: Vergleich Kostenkennzahlen Machbarkeitsstudie und Bauprojekt

Die Variante Neubau mit Zusatzhalle weist durch den zweigeschossigen Bürotrakt der Zusatzhalle mehr Geschossfläche auf. Dadurch ist in der Folge auch der Kostenkennwert Erstellungskosten / Geschossfläche gesunken. Der Kennwert BKP 2 / GF ist dagegen leicht gestiegen, dies ist auf eine Verschiebung von Kosten innerhalb des Kostenvoranschlages gegenüber der Studie zurückzuführen.

3.6.5 Fazit

Trotz einigen während der Projektierung neu erkannten Anforderungen (Abbruch Halle, Torverbreiterung, Terrainanpassungen, Kühlung Büroräume, Holzbau etc.) konnten die Flächen- und Kostenkennwerte gehalten werden. Es wird zwar mit dem neuen Bürotrakt mehr Fläche erstellt aber es können auch mehr Arbeitsplätze geschaffen werden, was sinnvolle Rochaden im Bestand ermöglicht. Aufgrund der erfreulichen Projektentwicklung kann das Kosten/Nutzen-Verhältnis nach wie vor als gut eingeschätzt werden.

Das vorliegende Projekt schafft auf pragmatische Art zwei zeitgemässe und auf den Prüfprozess optimierte Zweckbauten. Die neue Halle bildet zusammen mit dem Administrationsgebäude und der Prüfhalle ein Ensemble, welches zweckmässig in Erscheinung treten wird. Aufgrund der Materialisierung wird auch nachher das Administrationsgebäude als Hauptgebäude erkennbar bleiben.

4. Rechtsgrundlagen

4.1 Bundesrecht

Das Bundesrecht schreibt vor, dass Fahrzeuge vor der Erteilung des Fahrzeugausweises amtlich geprüft und dann regelmässig nachgeprüft werden müssen (Art. 13 Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958, SVG). Die Details sind in der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) vom 19. Juni 1995 geregelt, insbesondere Einzelheiten über die periodische Prüfpflicht und die Möglichkeit der Delegation (Art. 33, VTS).

4.2 Finanzrecht

Beim vorliegenden Kreditantrag ist die Bewilligung eines Verpflichtungskredits nach § 24 Abs. 1 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 (SAR 612.300) erforderlich. Der Verpflichtungskredit ist als Objektkredit ausgestaltet (§ 25 Abs. 1 GAF). Mit einer Kreditkompetenzsumme von Fr. 22'340'000.– liegt die Zuständigkeit für die Bewilligung beim Grossen Rat (§ 28 Abs. 5 GAF).

Da es sich um neue Ausgaben gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung in der Höhe von über 5,0 Millionen Franken handelt, untersteht das Vorhaben dem fakultativen Referendum. Vorgängig ist eine öffentliche Anhörung durchzuführen (§ 66 Abs. 2 KV).

5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

5.1 Entwicklungsschwerpunkt

Das Vorhaben "Erneuerung Prüfhalle und Neubau Zusatzhalle" ist als Entwicklungsschwerpunkt 215E003 im AFP 2021–2024 enthalten.

5.2 Finanzen

5.2.1 Aufgabenbereich 430 'Immobilien'

Im AFP 2021–2024 ist der Aufwand für dieses Vorhaben im Rahmen der vom Regierungsrat beschlossenen Planungsvorgaben des Finanzierungssaldos Immobilien Aargau (FIMAG, Aufgabenbereich 430 'Immobilien') wie folgt eingestellt:

in 1'000 Fr.	Bis 2019	BU 2020	BU 2021	P 2022	P 2023	2024 ff.	Total
AFP 2021–2024	637	316	966	10'116	9'916	812	22'763
Globalbudget (FB 100)	116	116	116	116	116	812	1'392
Investitionsrechnung (FB 350)*	521	200	850	10'000	9'800	0	21'371
Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand	637	716	966	10'316	10'185	476	23'296
Globalbudget (FB 100)	116	116	116	116	116	476	1'036
Investitionsrechnung (FB 350)*	521	600	850	10'200	10'069	0	22'240
Abweichung	0	400**	0	200	269	-336	533
Globalbudget (FB 100)	0	0	0	0	0	-336	-336
Investitionsrechnung (FB 350)*	0	400**	0	200	269	0	869

Tabelle 14: Aufgaben- und Finanzplan Aufgabenbereich 430

Anmerkung: (+) Aufwand/Verschlechterung; (-) Ertrag/Verbesserung

* Investitionsrechnung (FB 350): Projektkosten / Globalbudget (FB 100): laufende Mieten

Die Planung der Hochbauvorhaben wird laufend aktualisiert. Der aktuelle Mehrbedarf von Fr. 400'000.– im Budgetjahr 2020 kann in der Investitionsrechnung des AB 430 (Immobilien Aargau) kompensiert werden. Der Mehr- und Minderbedarf ist erst seit vorliegenden des KV (Ende Juni 2020) bekannt und wird ab dem Jahr 2022 wird mit der Aktualisierung im AFP 2022–2025 berücksichtigt.

** Dies zeigt die Abweichung gegenüber dem AFP 2021–2024. In der laufenden Planung werden die aktuell benötigten Mittel laufend aktualisiert. Gegenüber dem bewilligten Budget der IMAG für das Jahr 2020 gibt es keine Abweichung.

5.2.2 Aufgabenbereich 215 'Verkehrszulassung'

Tabelle 12 zeigt die finanziellen Mittel im Aufgabenbereich 215 'Verkehrszulassung' sowie die Abweichung zur aktualisierten Projektplanung.

Die Mittel im Funktionsbereich 100 ergeben sich aus dem wiederkehrenden Aufwand sowie aus dem Folgeaufwand (gemäss Kapitel 5.5.2 Folgeaufwand Aufgabenbereich 430 'Immobilien'). Der bisherige Betrag von Fr. 443'000.– ab Planjahr 2024 setzt sich zusammen aus der Miete der Prüfgeräte, der Spesen und den Folgeaufwänden für 6 Prüfbahnen. Im neu geplanten Betrag ab 2024 von Fr. 363'000.– werden die Mehraufwände (neu 9 Prüfbahnen) und die Minderaufwände durch den Verzicht der Fahrzeugprüfungen im leichten Bereich in Wettingen berücksichtigt.

Die Mittel im Funktionsbereich 150 ergeben sich aus den durch das Vorhaben ausgelösten einmaligen Aufwendungen (gemäss Kapitel: 3.5.2 Einmalige Aufwendungen Aufgabenbereich 215 'Verkehrszulassung').

in 1'000 Fr.	BU 2021	P 2022	P 2023	P 2024	2024 ff.
AFP 2021-2024	472	728	629	443	443
Globalbudget (FB 100)	443	443	443	443	443
Globalbudget (FB 150)	29	29	935	0	0
Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand	472	472	935	523	523
Globalbudget (FB 100)	443	443	443	523	523
Globalbudget (FB 150)	29	29	492	0	0
Abweichung	0	0	0	80	80
Globalbudget (FB 100)	0	0	0	80	80
Globalbudget (FB 150)	0	0	0	0	0

Tabelle 15: Aufgaben- und Finanzplan Aufgabenbereich 215

Der Mehraufwand im Funktionsbereich 100 ab dem Jahr 2024 wird im Aufgaben- und Finanzplan 2022–2025 berücksichtigt.

5.3 Personelle Auswirkungen

Während der Sanierungsphase der Haupthalle werden Prüfungen an andere Standorte ausgelagert. Durch die temporäre Tätigkeit der Verkehrsexperten an einem anderen Ort als dem vertraglich vereinbarten Arbeitsort in Schafisheim, entstehen Mehrkosten durch die Inkonvenienz-Erschädigung. Die daraus resultierenden Kosten sind in Kapitel: 5.4.1 "Während der Bauphase" ausgewiesen.

Für die zusätzlich notwendige Fahrzeug-Prüfkapazität benötigt es künftig mehr Verkehrsexperten. Dieser Mehrbedarf wird jedoch nicht durch das hier beantragte Erneuerungsvorhaben ausgelöst, sondern durch den weiter wachsenden kantonalen Fahrzeugbestand. Deshalb werden allfällig zusätzlich benötigte Verkehrsexperten im Rahmen des regulären AFP-Prozesses beantragt.

5.4 Auswirkungen auf den Betrieb

5.4.1 Während der Bauphase

Während der Bauphase, insbesondere während der Erneuerung der bestehenden Prüfhalle stehen in Schafisheim weniger Prüfkapazitäten zur Verfügung. Während dieser Zeit wird durch verschiedene Massnahmen eine Vollbeschäftigung sämtlicher Verkehrsexperten angestrebt:

- Vorgängiger Neubau der Zusatzhalle (16 Arbeitsplätze)
- Ausrüstung 3. Prüfbahn Wettingen (Total 8 Arbeitsplätze)
- Auslagerung an Partnerbetriebe (10 Arbeitsplätze)

Durch diese Massnahmen sollte das Niveau der durchgeführten Prüfungen gehalten werden können und keine Mindererträge in Kauf genommen werden müssen. Allerdings werden höhere Kosten (Inkonvenienzen, zusätzliches Prüffahrzeug, Entschädigung an Partner) von rund Fr. 550'000.– anfallen.

Weiterführende Details siehe Kapitel "Analyse Prüfinfrastruktur und Personalbedarf / Während der Bauphase" des erläuternden Projektberichts.

5.4.2 Nach Abschluss der Bauphase

Die Abwicklung des Prüfbetriebes wird nach der Sanierung am Standort Schafisheim mit vier Prüfbahnen für Personenwagen, zwei Prüfbahnen für LKW und in der neuen Zusatzhalle mit drei weiteren Prüfbahnen für Personenwagen sichergestellt. Diese Anzahl Prüfbahnen ergeben eine jährliche Prüfkapazität der Infrastruktur von rund 81'500 Stunden, resp. 174'300 Prüfungen.

Weiterführende Details siehe Kapitel "Analyse Prüfinfrastruktur und Personalbedarf / Nach Abschluss der Bauphase" des erläuternden Projektberichts.

5.5 Finanzielle Auswirkungen

5.5.1 Allgemeines

Die einmaligen finanziellen Aufwendungen (Erstellungskosten und Kreditsicht) sind im Kapitel 3.5 "Aufwendungen" des vorliegenden Anhörungsberichts im Detail dargestellt.

5.5.2 Folgeaufwand Aufgabenbereich 430 'Immobilien'

Die Investitionen für die Installationen und Einbauten von Fr. 6'915'580.– werden gemäss DAF § 5 über 10 Jahre und die Investitionen für das Gebäude von Fr. 14'816'513.– über 35 Jahre abgeschrieben. Daraus erfolgen die in der untenstehenden Tabelle dargestellten Abschreibungen. Die Kosten entsprechen den im Kapitel 3.5.4 ausgewiesenen Gesamtkosten für das Vorhaben.

Abschreibungs-dauer	Anlagekategorie	Abschreibung gesamt (in Franken)	Abschreibung jährlich (in Franken)	Nutzungs- beginn
35 Jahre	Gebäude	6'915'307	197'580	01.01.2024
10 Jahre	Installationen, Einbauten, Mieterausbauten	14'816'513	1'481'651	01.01.2024
Total		* 21'731'820	1'679'232	

Tabelle16: Folgeaufwand Aufgabenbereich 430

* Basis für die Berechnung der Abschreibung sind die Erstellungskosten der Gebäude (Fr. 19'756'200.–) inklusive der Kostentoleranz von 10 %.

6. Weitere Auswirkungen

6.1 Auswirkungen auf die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Im Rahmen der grosszyklischen Sanierung wird die Prüfhalle vollumfänglich saniert und steht für einen weiteren Lebenszyklus bereit. Dabei wird das Gebäude gemäss sämtlichen geltenden gesetzlichen Vorschriften und Normen saniert. Insbesondere:

- wird das Behinderten-Gleichstellungs-Gesetz (BehiG) eingehalten.
- werden Schadstoffe am Gebäude beseitigt.
- wird durch die Sanierung der Energiebedarf gesenkt.
- wird die Arbeitsplatzergonomie und -sicherheit erhöht.

Mit dem zusätzlichen Neubau wird die Kapazität der Infrastruktur erhöht, damit auch zukünftig trotz dem voraussichtlichen Fahrzeugzuwachs die gesetzlich vorgesehenen Prüfintervalle eingehalten und damit die Umweltverträglichkeit, die Vorschriftskonformität und Betriebssicherheit der Fahrzeuge regelmässig überprüft werden können.

6.2 Auswirkungen auf Gemeinden, Kantone und Bund

Die Prüfstelle Wettingen wird für schwere Fahrzeuge sowie für die Durchführung von praktischen Führerprüfungen aufrechterhalten. Ebenso wird der Zulassungsschalter im heutigen Umfang weiter betrieben.

Mit der Schaffung von zusätzlicher Prüfkapazität können die im Bundesrecht vorgegebenen Prüfintervalle langfristig eingehalten werden.

Weiterführende Details siehe Kapitel "Reduktion Fahrzeugprüfbetrieb Wettingen" des erläuternden Projektberichts.

7. Weiteres Vorgehen

Die nächsten Schritte im politischen Prozess sind:

Meilenstein	Termin
RRB (Freigabe Anhörung)	September 2020
Anhörung (13 Wochen)	Oktober 2020 bis Januar 2021
Auswertung Anhörung	Februar 2021
Mitberichtsverfahren (3 Wochen)	März 2021
RRB (Überweisung Botschaft)	April 2021
Kommissionen (SIK, AVW)	Mai / Juni 2021
Plenum Grosser Rat	Juni 2021
Referendumsfrist (90 Tage)	Juli 2021 bis September 2021

Tabelle 11: Vorgehen politische Prozesse

Die nachfolgenden Termine für das Bauprojekt sind als Zielformulierung zu verstehen und werden laufend überprüft. Die Terminplanung wird für jede Sitzung der Planungskommission nachgeführt, die daraus abgeleiteten Jahrestanchen für die Budgetierung werden dreimal im Jahr aktualisiert.

Betreff	Termin
Vorbereitung Baugesuchsunterlagen	3.Q 2020
Baubewilligungsverfahren	2.Q 2021
Ausführungsplanung, Ausschreibung	Ab 2.Q 2021
Ausführung neue Prüfhalle	1.Q 2022 bis 3.Q 2022
Ingebrauchnahme neue Prüfhalle	3.Q 2022
Ausführung Sanierung Prüfhalle	4.Q 2022 bis 3Q 2023
Ingebrauchnahme Sanierung Prüfhalle	3.Q 2023

Tabelle 18: Vorgehen Bauprojekt

Der nachstehende 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 (§ 32 GAF).

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

Vorgesehener Antrag für die Botschaft an den Grossen Rat

Für die Realisierung des Vorhabens "Strassenverkehrsamt; Erneuerung Prüfhalle und Neubau Zusatzhalle" wird ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 22'340'000.– (Schweizerischer Baupreisindex SBI, Nordwestschweiz, Renovation Bürogebäude, Basis Oktober 2015, Indexstand April 2020, 98.8 Punkte) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich dem indexbedingten Mehr- und Minderaufwand an.

Beilage

- Erläuternder Projektbericht vom 31. Juli 2020