

**Zofingen (Mühlethal); Ausbau Kantonsstrasse K 315 Hauptstrasse mit kombiniertem Rad- und Gehweg; Mehrkosten; Zusatzkredit**

**Zusammenfassung**

Die Kantonsstrasse K 315 verbindet Zofingen über den Ortsteil Mühlethal mit Uerkheim. Sie befindet sich zwischen der Bushaltestelle Milchhüsli und dem Stampfiweiher schon lange in einem kritischen Zustand und ist dringend sanierungsbedürftig. Ausserdem ist in diesem Abschnitt der Busverkehr (Schulbus) aufgrund der engen Platzverhältnisse stark beeinträchtigt. Die Dringlichkeit einer Sanierung der Strasse mit abschnittsweisem Ausbau hat der Grosse Rat bekräftigt. Er beschloss am 19. Januar 2010 für den Ausbau der Kantonsstrasse K 315 Hauptstrasse mit einem kombinierten Rad- und Gehweg in Zofingen (Mühlethal) mit 114 gegen 0 Stimmen einen Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von 5,89 Millionen Franken (Preisstand 2008). Dies entspricht dem Kantonsanteil an die auf 7,67 Millionen Franken veranschlagten Bruttokosten. Mit der vom Grossen Rat beschlossenen Teuerung belaufen sich der indexierte Nettoaufwand auf 6,18 Millionen Franken und die entsprechende Bruttosumme auf 8,05 Millionen Franken (Preisstand 2013).

Der Strassenausbau erfolgt in einem geologisch komplexen Hanggebiet. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die uneingeschränkte Benutzbarkeit der Strasse müssen auch künftig gewährleistet sein. Im generellen Projekt, welches die Grundlage für die Kreditbewilligung durch den Grossen Rat bildete, war eine rückverhängte Elementplattenmauer vorgesehen. Aufgrund der Anforderungen an eine stabile, möglichst setzungsarme Strasse wurden ins Auflageprojekt betonierte Stützmauern aufgenommen. Zusätzlich werden aufgrund der detaillierten Ausführungsplanung Anpassungen im Bauablauf nötig; die Bauarbeiten müssen auf vierzehn statt acht Etappen aufgeteilt werden. Der Kostenvoranschlag des generellen Projekts wies lediglich die Bearbeitungstiefe eines Vorprojekts mit entsprechend hoher Ungenauigkeit auf.

Nach langwierigen Projektierungs-, Auflage- und Einwendungsverfahren war im Mai 2013 der Baubeginn vorgesehen. Im Winter 2012/2013 wurde die Submission der Bauarbeiten durchgeführt. Parallel dazu wurden im Zug der detaillierten Ausführungsplanung ergänzende geologische Untersuchungen mit Probebohrungen gemacht. Dabei wurde festgestellt, dass der tragfähige Fels tiefer liegt, als aufgrund der bisherigen Aufschlüsse angenommen wurde. Die Konstruktion muss deshalb nochmals angepasst werden. Insbesondere sind für die sichere Foundation der Stützmauer längere Pfähle bis auf den tragfähigen Fels notwendig.

Die Zusatzmassnahmen haben Mehrkosten zur Folge, die nicht mit den Reserven abgedeckt werden können. Gemäss aktueller Endkostenprognose betragen die Mehrkosten gegenüber der indexierten Bruttosumme des bewilligten Kredits 3,78 Millionen Franken. Davon entfallen 0,18 Millionen Franken auf die Gemeinde Zofingen und 3,60 Millionen Franken auf den Kanton. Im Kostenanteil der Gemeinde Zofingen ist eine Reduktion um 20 % (Faktor 0,8) berücksichtigt. Die Reduktion ist gerechtfertigt, weil die Anpassung der Konstruktion der Stützmauer die Voraussetzung besonderer baulicher Schwierigkeiten gemäss § 17 Abs. 2 Kantonsstrassendekret erfüllt. Somit ist ein Zusatzkredit von 3,6 Millionen Franken (Nettoanteil Kanton) erforderlich, um den Ausbau gemäss dem Beschluss des Grossen Rats realisieren zu können.

Nach kantonalem Finanzhaushaltsrecht handelt es sich um einen Zusatzgroszkredit, über den der Grosse Rat Beschluss fasst. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum. Zur Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat ist eine Anhörung durchzuführen.

Sofern der Grosse Rat den Zusatzkredit bewilligt und das Referendum nicht ergriffen wird, kann danach umgehend die Ausführung erfolgen. Dazu werden die erneute Submission der Bauarbeiten und deren Vergabe, die unter Vorbehalt der Rechtskraft des Zusatzkreditbeschlusses vorgesehen ist, so terminiert, dass der Baubeginn unmittelbar nach Ablauf der Referendumsfrist möglich ist. Dies wird voraussichtlich im Februar 2014 der Fall sein.

## **1. Ausgangslage**

Die Kantonsstrasse K 315 verbindet Zofingen über den Ortsteil Mühlethal mit Uerkheim. Sie befindet sich zwischen der Bushaltestelle Milchhüsli und dem Stampfiweiher schon lange in einem kritischen Zustand und ist dringend sanierungsbedürftig. Ausserdem ist in diesem Abschnitt der Busverkehr (Schulbus) aufgrund der engen Platzverhältnisse stark beeinträchtigt. Die Dringlichkeit einer Sanierung der Strasse mit abschnittsweisem Ausbau hat der Grosse Rat bekräftigt. Er beschloss am 19. Januar 2010 für den Ausbau der Kantonsstrasse K 315 Hauptstrasse mit einem kombinierten Rad- und Gehweg in Zofingen (Mühlethal) mit 114 gegen 0 Stimmen einen Groszkredit für einen einmaligen Nettoaufwand von Fr. 5'890'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeister-Verbands, Stand vom 1. Januar 2008, Indexstand von 226,9). Dies entspricht dem Kantonsanteil an die auf Fr. 7'670'000.– veranschlagten Bruttokosten. Mit der vom Grossen Rat beschlossenen Teuerung belaufen sich der indexierte Nettoaufwand auf Fr. 6'182'996.– und die entsprechende Bruttosumme auf Fr. 8'051'541.– (Stand vom 1. Januar 2013, Indexstand von 238,9). Weiter legte der Grosse Rat am 19. Januar 2010 den Beitrag der Gemeinde Zofingen an die Bruttokosten für die Abschnitte im Innerort von Fr. 3'120'000.– (vorbehältlich allfällige indexbedingte Mehr- und Minderaufwendungen) auf 57 % fest.

Während der öffentlichen Auflage des Bauprojekts vom 14. September bis 13. Oktober 2010 gingen vier Einwendungen ein. Der Regierungsrat entschied am 30. November 2011 über die Einwendungen und hiess das in der Einwendungsbehandlung bereinigte Bauprojekt gut. Ein betroffener Grundeigentümer erhob gegen diese Entscheide Beschwerde beim Verwaltungsgericht. Am 23. August 2012 wies das Verwaltungsgericht die Beschwerde ab. Das

daran anschliessende Landerwerbs- und Enteignungsverfahren betreffend die Parzelle dieses Grundeigentümers ist zurzeit noch im Gang; in Bezug auf die vorzeitige Besitzeinweisung konnte ein Vergleich geschlossen werden.

Nach den langwierigen Projektierungs-, Auflage- und Einwendungsverfahren war der Baubeginn für Mai 2013 vorgesehen. Im Winter 2012/2013 wurde die Submission der Bauarbeiten durchgeführt. Parallel dazu wurden im Zug der detaillierten Ausführungsplanung ergänzende geologische Untersuchungen mit Probebohrungen vorgenommen. Andererseits waren die erforderlichen Anpassungen gegenüber dem generellen Projekt so umfangreich, dass sich abzeichnete, dass der bewilligte Kredit nicht ausreicht. Die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt entschied, im Winter 2012/2013 die Submission trotzdem durchzuführen. Aufgrund der daraus gewonnenen Erkenntnisse sollte eine zuverlässige Aussage über die Höhe der Mehrkosten gegenüber dem generellen Projekt abgeleitet werden.

## **2. Kostenentwicklung und Vergleich mit dem bewilligten Kredit**

Die Kostenentwicklung und der Vergleich mit dem bewilligten Kredit respektive dem Kostenvoranschlag mit Preisstand 2008, welcher die Grundlage für den Kreditantrag gemäss (09.221) Botschaft des Regierungsrats vom 12. August 2009 bildete, sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Kosten	Kosten- voran- schlag	Kredit- risiko <sup>1</sup>	Gesamt- kosten
Grundlage	Franken	Franken	Franken

<b>Kostenvoranschlag für Botschaft an den Grossen Rat 2009 (Preisstand 2008)</b>			
Ausserort	4'130'000	420'000	4'550'000
Innerort	2'840'000	280'000	3'120'000
<b>Total Ausserort und Innerort</b>	<b>6'970'000</b>	<b>700'000</b>	<b>7'670'000</b>

<b>Kostenvoranschlag indexiert (Preisstand 2013)</b>			
Ausserort	4'335'445	440'893	4'776'338
Innerort	2'981'275	293'928	3'275'203
<b>Total Ausserort und Innerort</b>	<b>7'316'720</b>	<b>734'821</b>	<b>8'051'541</b>

<b>Endkostenprognose 2013 (Preisstand 2013)</b>			
Ausserort	6'715'000	670'000	7'385'000
Innerort	4'040'000	405'000	4'445'000
<b>Total Ausserort und Innerort</b>	<b>10'755'000</b>	<b>1'075'000</b>	<b>11'830'000</b>

<b>Differenz Kostenvoranschlag indexiert zu Endkostenprognose 2013 (Preisstand 2013)</b>			
Ausserort	2'379'555	229'107	2'608'662
Innerort	1'058'725	111'072	1'169'797
<b>Total Ausserort und Innerort</b>	<b>3'438'280</b>	<b>340'179</b>	<b>3'778'459</b>

<sup>1</sup> Das Kreditrisiko deckt den Ungenauigkeitszuschlag von 10 % gemäss SIA ab.

### 3. Begründung der Mehrkosten

Der Strassenausbau erfolgt in einem geologisch komplexen Hanggebiet. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die uneingeschränkte Benutzbarkeit der Strasse müssen auch künftig gewährleistet sein. Im generellen Projekt, welches die Grundlage für die Kreditbewilligung durch den Grossen Rat bildete, war eine rückverhängte Elementplattenmauer (System Ribbert) vorgesehen. Aufgrund der Anforderungen an eine stabile, möglichst setzungsarme Strasse nahm die Abteilung Tiefbau ins Auflageprojekt betonierete Stützmauern auf. Dies soll eine Nutzungsdauer von mindestens 80 Jahren gewährleisten. Zusätzlich werden Anpassungen im Bauablauf nötig: Mit den ursprünglich geplanten acht Etappen hätte die Fahrplanstabilität für den öffentlichen Busverkehr nicht gewährleistet werden können. Deshalb müssen die Bauarbeiten neu auf vierzehn Etappen aufgeteilt werden. Schliesslich wies der Kostenvoranschlag des generellen Projekts lediglich die Bearbeitungstiefe eines Vorprojekts auf. Bei neueren Projekten wird die Bearbeitungstiefe wesentlich erhöht, um eine höhere Kostengenauigkeit zu erreichen. Aus diesen Anpassungen resultieren Mehrkosten im Umfang von rund 2 Millionen Franken.

Im Zug der ergänzenden geologischen Untersuchungen wurde festgestellt, dass der tragfähige Fels tiefer liegt, als aufgrund der bisherigen Aufschlüsse angenommen und dass die geplante Konstruktion der Stützmauer die Strasse nicht genügend absichern kann. Deshalb muss die Konstruktion der Stützmauer nochmals angepasst werden. Es sind insbesondere längere Pfähle für die sichere Foundation der Stützmauer auf dem tragfähigen Fels erforderlich. Dies verursacht nochmals Mehrkosten von rund 0,8 Millionen Franken.

Die gewählte Stützkonstruktion ist zwar aufwändig. Die Abteilung Tiefbau erachtet sie aber auch nach Vorliegen der neuen geologischen Erkenntnisse unter Berücksichtigung von Investitions- und Unterhaltskosten sowie unter den Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und der Vermeidung von Verkehrsbehinderungen als die geeignete Baumassnahme.

Im langwierigen Landerwerbs- und Einwendungsverfahren entstanden Mehrkosten von knapp einer Million Franken, die im Kostenvoranschlag nicht vorgesehen werden konnten. Einerseits fallen höhere Entschädigungen und Sachleistungen an. Andererseits bedingte das Genehmigungsverfahren einen deutlich höheren Bearbeitungsaufwand seitens des Projektverfassers wie auch seitens der Abteilung Tiefbau.

#### **4. Kostenverteilung**

Gemäss § 15 Abs. 2 des Dekrets über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971 (SAR 751.120) haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Der Grosse Rat legte mit dem Beschluss 2010 den Beitrag der Gemeinde Zofingen an die Bruttoaufwendungen für die Abschnitte im Innerort auf 57 % fest. Mit diesem Beitragssatz würden von den Mehrkosten von 3,78 Millionen Franken Anteile von 0,66 Millionen Franken auf die Gemeinde Zofingen und 3,12 Millionen Franken auf den Kanton entfallen.

Gemäss § 17 Abs. 2 Kantonsstrassendekret kann der Beitrag ermässigt werden, wenn eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, durch den Ansatz übermässig belastet würde. Aufgrund dieser Bestimmung beantragte der Stadtrat Zofingen eine Reduktion des Beitrags. Die Anpassung der Konstruktion der Stützmauer erfüllt die Voraussetzung von besonderen baulichen Schwierigkeiten. Dies rechtfertigt es, den Beitragssatz von 57 % um 20 % (Faktor 0,8) auf 46 % zu reduzieren. Der Gemeindebeitrag wurde auch in andern Fällen, die im Hinblick auf besondere bauliche Schwierigkeiten ähnlich gelagert sind, um den Faktor 0,8 reduziert (zum Beispiel Innerortsausbau in Boniswil mit aufwändigen Ausbauten von Bachdurchlässen und Anpassungen der Strassenentwässerung). Damit entfallen von den Mehrkosten von 3,78 Millionen Franken Anteile von 0,18 Millionen Franken auf die Gemeinde Zofingen und 3,60 Millionen Franken auf den Kanton gemäss nachfolgender Tabelle.

Kostenteilung	Gesamt- kosten 100 %	Anteil Gemeinde Zofingen		Anteil Kanton Aargau	
	Franken	%	Franken	%	Franken

<b>Kostenvoranschlag für Botschaft an den Grossen Rat 2009 (Preisstand 2008)</b>					
Ausserort	4'550'000	0	0	100	4'550'000
Innerort	3'120'000	57	1'780'000	43	1'340'000
<b>Total Ausserort und Innerort</b>	<b>7'670'000</b>		<b>1'780'000</b>		<b>5'890'000</b>

<b>Kostenvoranschlag indexiert (Preisstand 2013)</b>					
Ausserort	4'776'338	0	0	100	4'776'338
Innerort	3'275'203	57	1'868'545	43	1'406'658
<b>Total Ausserort und Innerort</b>	<b>8'051'541</b>		<b>1'868'545</b>		<b>6'182'996</b>

<b>Endkostenprognose 2013 (Preisstand 2013)</b>					
Ausserort	7'385'000	0	0	100	<b>7'385'000</b>
Innerort	4'445'000	46	2'044'700	54	2'400'300
<b>Total Ausserort und Innerort in Franken</b>	<b>11'830'000</b>		<b>2'044'700</b>		<b>9'785'300</b>
<b>Total Ausserort und Innerort in Prozent</b>	<b>100,00 %</b>		<b>17,28 %</b>		<b>82,72 %</b>

Es ist vorgesehen, den Anteil der Gemeinde Zofingen mit 17,3 % der Gesamtkosten abzurechnen. Auf eine detaillierte Kostenausscheidung nach Ausserort- und Innerort-Abschnitten wird verzichtet, um eine komplexe und aufwändige Kostenstrukturierung und Abrechnung zu vermeiden. Der Stadtrat Zofingen hat am 30. Juni 2010 der Beitragsberechnung mittels eines Prozentsatzes bezogen auf die Gesamtkosten zugestimmt. Damit ergibt sich die folgende Kostenverteilung, bezogen auf die Endkostenprognose 2013, respektive Differenz zum Kostenvoranschlag indexiert:

<b>Endkostenprognose 2013 (Preisstand 2013)</b>					
<b>Total Ausserort und Innerort</b>	<b>11'830'000</b>	<b>17,3</b>	<b>2'047'000</b>	<b>82,7</b>	<b>9'783'000</b>

<b>Differenz Kostenvoranschlag indexiert zu Endkostenprognose 2013 (Preisstand 2013)</b>					
<b>Total Ausserort und Innerort</b>	<b>3'778'459</b>		<b>178'455</b>		<b>3'600'004</b>

Der benötigte Zusatzkredit für den Nettoaufwand (Anteil Kanton Aargau) beträgt somit Fr. 3'600'004.-.

## 5. Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2013–2016

Bis zum heutigen Zeitpunkt wurden dem Kredit für Projektierung und Landerwerb Kosten von Fr. 982'492.– belastet. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2013–2016 wurden die jährlichen Finanzmittel im Grosskredit Zofingen Mühlethal, Ausbau K 315 (CO-Innenauftrag 640005026) gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt (in Fr. 1'000.–).

Finanzbedarf	vor 2013	2013	2014	2015	2016	2017	2018 und später	TOTAL
<i>Realisierungsphasen</i>	<i>Projek- tierung, Genehm.- verfahren</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Ab- schluss</i>	<i>Ab- schluss</i>	<i>Ab- schluss</i>	
Bruttoaufwand	860	1'126	1'601	1'601	1'612	1'230	0	8'030
Ertrag (Gemeindebeiträge)	269	270	380	380	380	184	0	1'863
Nettoanteil Kanton Aargau	591	856	1'221	1'221	1'232	1'046	0	6'167

Gemäss dem gegenwärtigen Planungsstand und mit Einbezug der Mehrkosten beläuft sich der Finanzbedarf auf folgende Beträge (in Fr. 1'000.–):

Finanzbedarf	vor 2013	2013	2014	2015	2016	2017	2018 und später	TOTAL
<i>Realisierungsphasen</i>	<i>Projek- tierung, Genehm.- verfahren</i>	<i>Genehm.- verfahren</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Bau</i>	<i>Ab- schluss</i>	<i>Ab- schluss</i>	
Bruttoaufwand	860	326	2'852	3'310	3'107	20	1'355	11'830
Ertrag (Gemeindebeiträge)	269	0	508	587	552	8	123	2'047
Nettoanteil Kanton Aargau	591	326	2'344	2'723	2'555	12	1'232	9'783

Im AFP 2014–2017, der sich zurzeit in Erarbeitung befindet, werden die jährlichen Finanzmittel gemäss dem gegenwärtigen Planungsstand berücksichtigt. Der höhere Finanzmittelbedarf wird kompensiert aus dem Guthaben der Spezialfinanzierung Strassenrechnung gegenüber der ordentlichen Rechnung.

## 6. Einsparungsmöglichkeiten, Handlungsspielraum und Zeitpunkt des Zusatzkreditantrags

Der Strassenausbau erfolgt in einem geologisch komplexen Hanggebiet. Er soll die Verkehrssicherheit verbessern und die uneingeschränkte Benutzbarkeit der Strasse für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten. Das Bauwerk soll auf eine ausreichende Zeit gebrauchsfähig sein, und es soll nicht schon nach kurzer Zeit zu spürbaren Setzungen der Strasse kommen. Deshalb ist eine robuste, dauerhafte Stützkonstruktion vorgesehen, welche ein optimales Verhältnis von Investitionskosten zu Gebrauchsdauer und Unterhaltskosten aufweist. Die Mehrkosten sind unabdingbar um das Vorhaben entsprechend den Beschlüssen des Grossen Rats 2010 über den Kredit und des Regierungsrats 2011 über das in der Einwendungsbehandlung bereinigte Projekt realisieren zu können. Eine Kompensation der

Mehrkosten in andern Bereichen ist nicht möglich. Die Mehrkosten sind nicht vermeidbar, auch wenn sie früher erkannt worden wären.

Mit dem Entscheid der Abteilung Tiefbau, anstelle einer Elementplattenmauer stabilere Stützmauern als Hangsicherung zu bauen, wurde der vom Grossen Rat bewilligte Kredit nahezu ausgeschöpft, und es gab kaum noch Reserven. Mit der nun zusätzlich erforderlichen Baumassnahme wird der bewilligte Kredit deutlich überschritten. Dabei ist weiterhin eine Kreditreserve von 10 % (1,07 Millionen Franken) erforderlich, auf die nicht verzichtet werden sollte. Bei der Bauausführung wird die Abteilung Tiefbau alles daran setzen, dass die Kreditreserve nicht beansprucht werden muss.

Mehrkosten zeichneten sich bereits anlässlich der Vorbereitung der Submission ab. Zu diesem Zeitpunkt wurde entschieden, das Ergebnis der Submission abzuwarten, um im Hinblick auf die Kostenüberprüfung eine höhere Genauigkeit zu erhalten. Zusätzliche Klarheit im Hinblick auf die geänderte Konstruktion der Hangsicherung, die sich auf den Fels abstützen muss, konnte mit den zusätzlichen geologischen Untersuchungen geschaffen werden.

Unbefriedigend ist, dass die zusätzlichen geologischen Untersuchungen erst im Februar 2013 durchgeführt wurden. Dies war zu spät. Beim vorliegenden Vorhaben wies der Kostenvoranschlag des generellen Projekts lediglich die Bearbeitungstiefe eines Vorprojekts – und damit eine zu grosse Ungenauigkeit – auf. Als Konsequenz daraus hat die Abteilung Tiefbau bei neueren Vorhaben die Bearbeitungstiefe des Projekts als Grundlage für die Kreditbewilligung wesentlich erhöht. Mit Vorliegen eines Bauprojekts entsteht eine deutlich höhere Kostengenauigkeit.

## **7. Auswirkungen eines Ausbauerzichts**

Ohne die Mehrkosten kann das Vorhaben, wie es vom Grossen Rat 2010 und – im Zug der Einwendungsbehandlung bereinigt – vom Regierungsrat 2011 beschlossen wurde, nicht realisiert werden. Damit bliebe die eingeschränkte Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr bestehen. Das Kreuzen von Bussen und Personenwagen bliebe weiterhin unmöglich mit der Folge von häufigen Störungen, die für den öffentlichen Verkehr unweigerlich Verspätungen und das Verpassen der Anschlüsse in Zofingen und Schöftland zur Folge haben.

## **8. Kreditbewilligung und fakultatives Referendum**

Gemäss § 24 Abs. 2 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 11. Januar 2005 (SAR 612.100) sind Beschlüsse über Zusatzglobalkredite für Grosskredite, die der Volksabstimmung unterlagen, wiederum der Volksabstimmung zu unterstellen, sofern der Zusatzglobalkredit 1 Million Franken und 10 % des Betrags des bewilligten Grosskredits übersteigt und noch eine Entscheidungsfreiheit zur Vornahme oder Unterlassung des zusätzlichen Nettoaufwands besteht.

Der beantragte Zusatzkredit beträgt über 1 Million Franken und auch über 10 % des bewilligten Grosskredits. Eine Entscheidungsmöglichkeit über die zusätzlichen Ausgaben besteht grundsätzlich, denn der Ausbau muss aus rechtlicher Sicht nicht zwingend durchgeführt werden. Allerdings hätte ein negativer Entscheid den Verzicht auf die Realisierung des Projekts zur Folge, da es nicht im Rahmen des vom Grosse Rat bewilligten Kredits realisiert werden kann und es keine wirtschaftlicheren Alternativen zum Ausbau in der geplanten Art gibt. Der Zusatzkredit untersteht somit dem fakultativen Referendum.

Bei der Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat, die der obligatorischen oder fakultativen Volksabstimmung unterliegt, ist gemäss § 66 der Verfassung des Kantons Aargau (Kantonsverfassung; SAR 110.000) eine Anhörung durchzuführen.

## **9. Weiteres Vorgehen**

Die Eingaben im Zug des Anhörungsverfahrens werden ausgewertet. Anschliessend wird die Vorlage dem Grossen Rat zur Genehmigung des Zusatzkredits und der Kostenteilung unterbreitet. Sofern das Referendum nicht ergriffen wird, kann danach umgehend die Ausführung erfolgen. Dazu werden die erneute Submission der Bauarbeiten und deren Vergabe, die unter Vorbehalt der Rechtskraft des Zusatzkreditbeschlusses vorgesehen ist, so terminiert, dass der Baubeginn unmittelbar nach Ablauf der Referendumsfrist möglich ist. Dies wird voraussichtlich im Februar 2014 der Fall sein.

## **Vorgesehene Anträge an den Grossen Rat**

1.

Der Grosskredit für den Ausbau der Kantonsstrasse K 315 Hauptstrasse mit einem kombinierten Rad- und Gehweg in Zofingen (Mühlethal) mit einem einmaligen Nettoaufwand indexiert von Fr. 6'182'996.– (Preisstand 2013) wird um einen Zusatzgrosskredit von Fr. 3'600'004.– auf Fr. 9'783'000.– erhöht (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom Januar 2013, Indexstand von 238,9).

2.

Der Beitrag der Gemeinde Zofingen von indexiert Fr. 1'868'545.– (Preisstand 2013) erhöht sich um Fr. 178'455.– auf Fr. 2'047'000.–. Der Beitrag wird auf 17,3 % der gesamten Bruttoaufwendungen im Ausserort und Innerort von Fr. 11'830'000.– (vorbehältlich allfällige indexbedingte Mehr- und Minderaufwendungen) festgelegt.