

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

2. Dezember 2020

ANHÖRUNGSBERICHT

Gemeinde Aarburg IO/AO; K 103 Oltnenstrasse; Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	3
1. Ausgangslage und Handlungsbedarf	4
2. Zielsetzung.....	5
3. Projekt und Ausführung	5
3.1 Betriebskonzept	5
3.2 Gestaltungskonzept	6
3.3 Projekt	8
3.3.1 Übersicht	8
3.3.2 Knoten Oltnenstrasse	9
3.3.3 Knoten Oltnenstrasse bis Knoten Höhe	10
3.3.4 Knoten Höhe bis Wartburgstrasse	11
3.3.5 Wartburgstrasse bis Kantonsgrenze	13
3.3.6 Lärmschutz	14
4. Rechtsgrundlagen	14
5. Kosten und Finanzierung	15
5.1 Investitionskosten	15
5.2 Wirtschaftlichkeit	15
5.3 Folgekosten	16
5.4 Werkbeiträge/Kostenteilung	16
5.4.1 Beitrag der Gemeinde	16
5.4.2 Auswirkungen der geplanten Revision des Strassengesetzes auf den Gemeindebeitrag	17
5.4.3 Finanzierung des Kantonsanteils	17
5.4.4 Beitrag des Bundes aus Agglomerationsprogramm	18
5.5 Ausgabenreferendum	18
5.6 Höherverschuldungsreferendum	18
5.7 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)	19
6. Auswirkungen.....	20
6.1 Auswirkungen auf die Umwelt.....	20
6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden	20
7. Anhörung der Gemeinde	20
8. Weiteres Vorgehen	21
Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat.....	21

Zusammenfassung

Die K 103 Oltnenstrasse ist Hauptverkehrsachse und Autobahnzubringer für den Raum Olten und – zum Teil – für das Niederamt und weist eine Verkehrsbelastung von rund 26'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Die K 103 Oltnenstrasse ist zu den Verkehrsspitzen stark belastet. Die langen Staus führen zu erheblichen Verlustzeiten beim MIV, vor allem aber auch beim öV. In solchen Stausituationen kann sich der Bus nicht mehr an den beiden per Lichtsignalanlage geregelten Knoten (Höhe, Oltnenstrasse) anmelden, und der Fahrplan kann nicht mehr eingehalten werden. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen sind sowohl die Ein- und Abbiegebeziehungen zu den seitlichen Nutzungen als auch das Queren für den Fuss- und Veloverkehr entlang der K 103 nur schwer möglich.

Die Gemeinde Aarburg liess einen Masterplan sowie eine Konzeptplanung für Aarburg Nord ausarbeiten, welche eine städtebauliche Aufwertung sowie eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vorsehen. Dies soll mit zusätzlichen Busspuren, einem Mehrzweckstreifen, zwei Radstreifen und einem aareseitigen, kombinierten Rad-/Gehweg sowie mit einer Baumallee erfolgen. Um Platz dafür zu schaffen, sind mehrere Gebäude zwischen dem Bahndamm der SBB und der Oltnenstrasse zu erwerben und abzubrechen.

Mit Erarbeitung des Verkehrsmanagements Wiggertal wurden Lösungen untersucht, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Staubildung zu vermeiden.

Anschliessend wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Oltnenstrasse ausgearbeitet und Ende 2018 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Mit dem vorliegenden Bauprojekt für den Ausbau und die Sanierung der Oltnenstrasse werden wesentliche Massnahmen aus dem Verkehrsmanagement Wiggertal umgesetzt. Um die Fahrplanstabilität des Busses zu verbessern, ist es erforderlich, genügend Platz zu schaffen, damit die Busspur in Fahrtrichtung Olten bereits ab Knoten Höhe erstellt werden kann. Dazu ist auch der Abbruch von Gebäuden auf der Ostseite der Oltnenstrasse im Abschnitt Überführung Höhe bis und mit dem ehemaligen Bahnwärterhaus der SBB vorgesehen. Da in Olten die Abflusskapazität durch den Postplatz beschränkt ist, wird auch zukünftig der Rückstau aus Olten zu den Verkehrsspitzenzeiten für den MIV nicht zu vermeiden sein. Um die Abbiegebeziehungen zu verbessern, wird ab Knoten Höhe bis zur Einmündung Wartburgstrasse ein Mehrzweckstreifen erstellt. In Richtung Festungstunnel wird zukünftig der Stau vermieden werden können. Dies wird durch den Umbau der bestehenden Lichtsignalanlagen Oltnenstrasse/Städtli und Höhe und den Bau von zwei zusätzlichen Lichtsignalanlagen (Dosieranlagen) Längacker und Kloosmatte erreicht. Die vier Lichtsignalanlagen ermöglichen die Busbevorzugung und dienen auch dem sicheren Queren durch Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Busspuren in Richtung Süden sind zukünftig nur noch abschnittsweise erforderlich. Für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) werden auf die ganze Projektlänge ein Parallelweg und im Innerortsbereich, zur Aufwertung des Ortsbilds, eine Baumallee erstellt. Zusätzlich sind entlang der Oltnenstrasse beidseitig Radstreifen vorgesehen.

Die Kosten sind auf 36,62 Millionen Franken veranschlagt (Preisbasis 2020). Davon entfallen Anteile von 10,36 Millionen Franken auf die Gemeinde Aarburg und von 26,26 Millionen Franken auf den Kanton. Der Anteil des Kantons teilt sich auf in 1,14 Millionen Franken zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur und 25,12 Millionen Franken zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung. In diesen Anteilen nicht berücksichtigt ist der vom Bund in Aussicht gestellte Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm von rund 7,47 Millionen Franken.

Nach kantonalem Finanzhaushaltsrecht handelt es sich um einen Verpflichtungskredit für eine neue einmalige Nettoausgabe von mehr als 5 Millionen Franken, über welchen der Grosse Rat Beschluss fasst. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum. Zur Vorbereitung der Vorlage an den Grossen Rat ist eine Anhörung durchzuführen, bei der die Bevölkerung Vorschläge unterbreiten kann.

1. Ausgangslage und Handlungsbedarf

Die K 103 Oltnenstrasse ist Hauptverkehrsachse und Autobahnzubringer für den Raum Olten und – zum Teil – für das Niederamt und weist eine Verkehrsbelastung von rund 26'000 Fahrzeugen/Tag auf. Die K 103 Oltnenstrasse ist zu den Verkehrsspitzen stark belastet. Die langen Staus führen zu erheblichen Verlustzeiten beim MIV, vor allem aber auch beim öV. In solchen Stausituationen kann sich der Bus nicht mehr an den beiden per Lichtsignalanlage geregelten Knoten (Höhe, Oltnenstrasse) anmelden, und der Fahrplan kann nicht mehr eingehalten werden. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen sind sowohl die Ein- und Abbiegebeziehungen zu den seitlichen Nutzungen als auch das Queren für den Fuss- und Veloverkehr entlang der K 103 nur schwer möglich.

Die bestehenden Gehwegauskragungen im Ausserortsabschnitt sind sanierungsbedürftig. Der Strassenbelag ist sehr alt, und er ist aufgrund der hohen Beanspruchung durch den Strassenverkehr zu ersetzen. Die Foundationsschicht ist inhomogen und muss ausgewechselt werden.

Die Gemeinde Aarburg liess einen Masterplan sowie eine Konzeptplanung für Aarburg Nord ausarbeiten, welche eine städtebauliche Aufwertung sowie eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vorsehen.

Mit dem Verkehrsmanagement (VM) Wiggertal wurden Lösungen untersucht, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Staubildung zu vermeiden.

Anschliessend wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Oltnenstrasse ausgearbeitet und Ende 2018 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die beiden privaten Bauvorhaben Neubau Garage Galliker AG und Wohn- und Gewerbehaus Forleo AG wurden bereits so erstellt, dass dort das vorliegende Bauprojekt mit minimalen Ergänzungen umgesetzt werden kann.

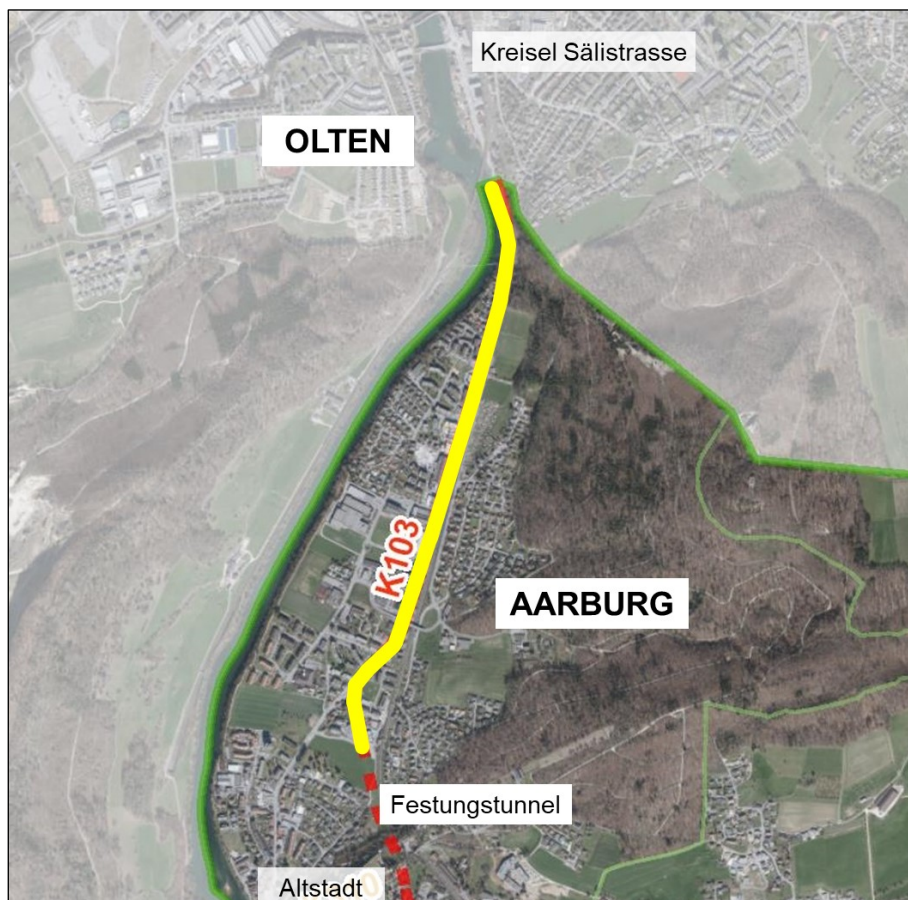


Abbildung 1: Projektperimeter K 103 Oltnenstrasse

2. Zielsetzung

Die Strategie mobilitätAARGAU (13. Dezember 2016) fordert die flächeneffiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse in Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen. Entsprechend sollen der Anteil Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr erhöht und die Erreichbarkeit auf der Strasse sichergestellt werden. Es stehen daher die Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie ein attraktiver öV mit gutem Angebot im Vordergrund. Die Kernstädte, ländlichen Zentren und wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte müssen auf den Hauptverkehrsstrassen gut erreichbar sein.

Mit dem Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Realisierung der Bestvariante "Vollausbau" aus dem BGK
- Sicherstellen einer möglichst flüssigen Verkehrsabwicklung im gesamten Projektperimeter
- Verstetigung Verkehrsablauf durch Leistungssteigerung an den Knoten Oltnenstrasse/Festungstunnel und Höhe sowie durch die Dosieranlagen Kloosmatte und Knoten Längacker
- Ausbau der Knoten Höhe und Oltnenstrasse
- Minimierung der Behinderungen und Verlustzeiten für den öV
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Entflechtung von MIV, Fuss-/Veloverkehr und öV
- Sicherstellung Erschliessung und Quervernetzung Aarburg Nord durch einen Mittelstreifen
- Verbesserung der Zuverlässigkeit des öV durch Ausbau von Busspuren auf Abschnitten mit Stau-bildung und Optimierung der Bushaltestellen
- Duales Angebot für den Veloverkehr mit Führung des Veloverkehrs auf den Busspuren und einem Alternativangebot für langsamere Velofahrende getrennt vom MIV, da die Oltnenstrasse Bestandteil einer kantonalen Radroute ist
- Verbesserung durch oberirdische Fussgängerführung (ebenerdige Querungen) und Anpassungen der Rampen der Personenunterführungen unter Einbezug der Anforderungen bezüglich hindernis-freiem Bauen
- Verbesserung der Strassenraumgestaltung und Aufwertung der Aufenthaltsqualität
- Werterhaltung der Infrastruktur
- Koordiniere Planungsziele in der Schnittstelle Kantone Aargau und Solothurn

3. Projekt und Ausführung

3.1 Betriebskonzept

Basierend auf den Überlegungen im VM wurden für das Betriebskonzept auf der Oltnenstrasse verschiedene Massnahmen definiert:

"Stadtentleerung"

Damit der Verkehr verflüssigt werden kann (Stichwort "Stadtentleerung") ist ein Ausbau des Knotens Oltnenstrasse/Festungstunnel und des Knotens Höhe vorgesehen.

Busspuren

Da in Fahrtrichtung Olten beim Abfluss keine Kapazitätssteigerung möglich ist, dient ein Teil der Oltnenstrasse als Pufferraum für den MIV. In diesem Bereich ist eine durchgehende Busspur vorgesehen. Hierzu ist vor dem Knoten Höhe eine Busspur geplant, zusätzlich ist bei den Bushaltestellen Längacker und Kloosmatte je eine Busschleuse vorgesehen, welche bei starkem Rückstau aktiv wird.

Duales Radangebot

Für den Veloverkehr wird ein duales Angebot auf der Fahrbahn in Form von Radstreifen und auf einem Rad-/Gehweg vorgesehen.

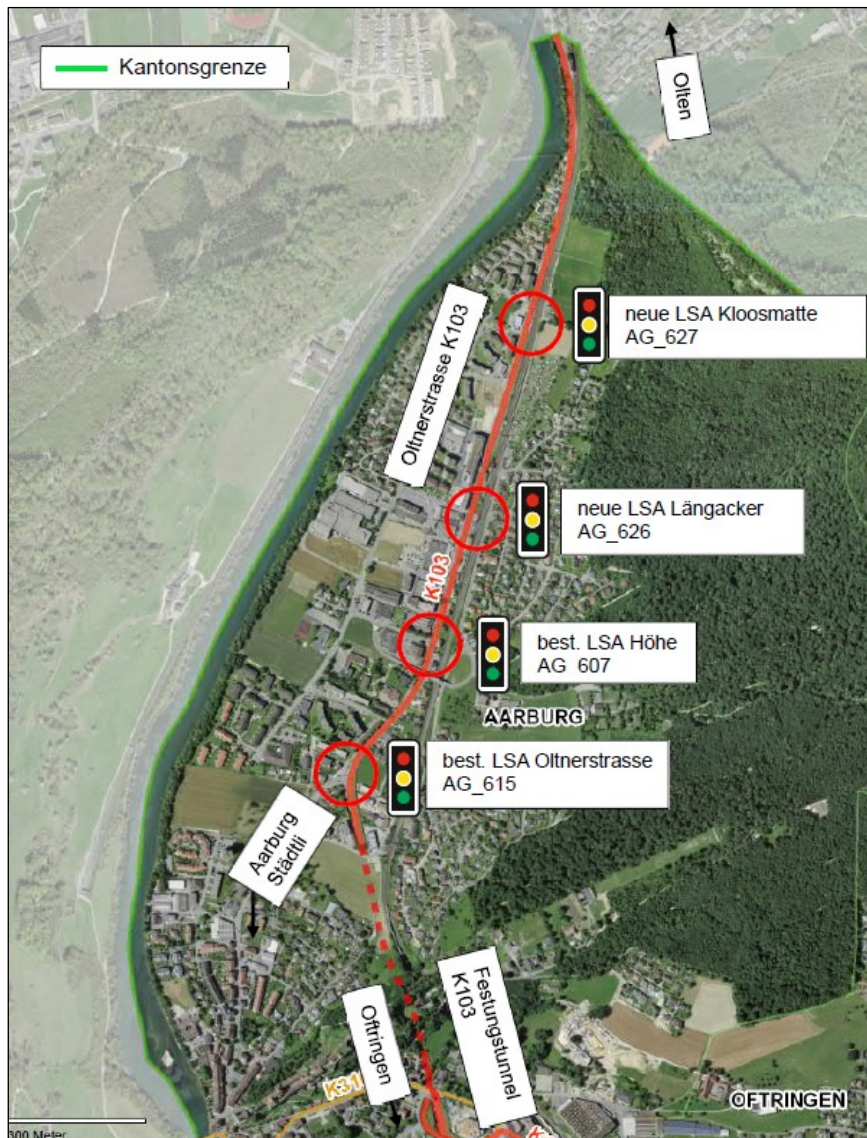


Abbildung 2: Übersicht Lichtsignalanlagen

3.2 Gestaltungskonzept

Das Gestaltungskonzept beinhaltet folgende Ziele:

- Aufwertung des Strassenraums sowie der Strassennebenflächen
- Aufwertung der Freiräume entlang der Strasse
- Erhaltung bestehender und Schaffung neuer unversiegelter Flächen
- Wiederinstandstellung tangierter privater Freiräume und Gärten
- Optimierung von Bauwerken (Situierung, optische Wirkung und Dimensionierung)
- Erhöhung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr

Der Strassenraum entlang der Oltnenstrasse wird mit einer über weite Strecken durchgehenden Baumreihe optisch aufgewertet und strukturiert. Die Bäume fassen den Strassenraum und engen diesen optisch ein. Zudem dienen sie als Schattenspende und sorgen für ein wertvolles Mikroklima besonders in heissen Sommermonaten. Die Baumreihe verläuft wo immer möglich in einer offenen, durchgehenden Grünrabatte zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg. Die durchgehende Rabatte teilt die grossen Belagsflächen auf und trennt den Rad-/Gehweg von der Fahrbahn. Sie verhindert unbefugtes Auf- und Abfahren auf den respektive vom Rad-/Gehweg. Die darin gedeihende Magerwiese reduziert die versiegelte Fläche, ermöglicht die Regenwasserversickerung und setzt während ihrer Blüte Farbakzente im Strassenraum.

Die Knoten werden den Platzverhältnissen entsprechend aufgewertet und als Merkpunkte gestaltet. Der Knoten Oltnerstrasse nahe dem Festungstunnel bietet besonderes Potential. Die Lärmschutzwand gegenüber der Bahnlinie, mit der vorgelagerten Böschung, wird begrünt und die Böschung abschnittsweise mit Gehölzen bepflanzt. Der Strassenraum wird so strukturiert und die Monotonie der Lärmschutzwand gebrochen. Die zu ersetzende Stützmauer entlang der Aareböschung tritt durch eine gute Gestaltung weniger stark in Erscheinung. Das wieder aufgeforstete Ufergehölz wird die Kunstbaute im Laufe der Zeit in der Wirkung weiter strukturieren und zurücknehmen.

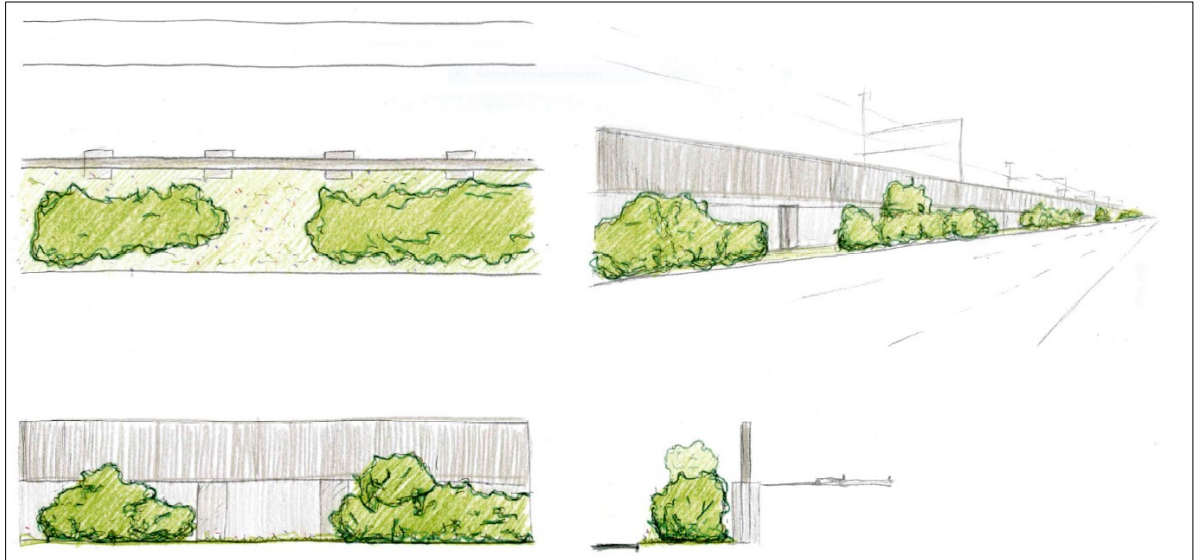


Abbildung 3: Konzeptskizze Grünstreifen entlang SBB mit Wildgehölzen (ebene Fläche anstelle Böschung)

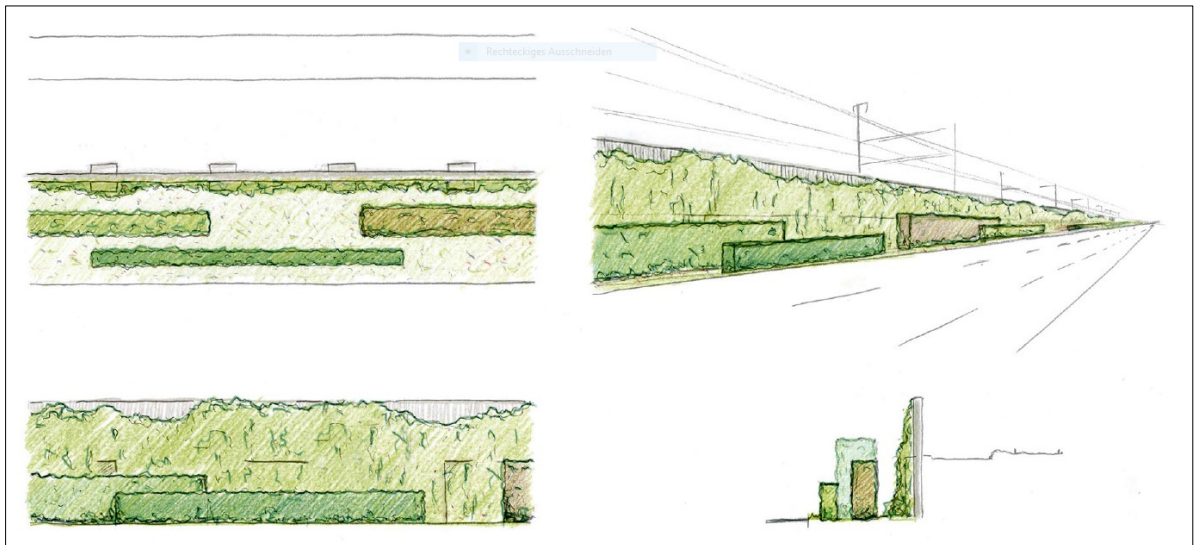


Abbildung 4: Konzeptskizze Bepflanzung Grünstreifen entlang der Lärmschutzwand im Bereich Ruttigerstrasse



Abbildung 5: Knoten Höhe, heute



Abbildung 6: Knoten Höhe, Visualisierung

3.3 Projekt

3.3.1 Übersicht

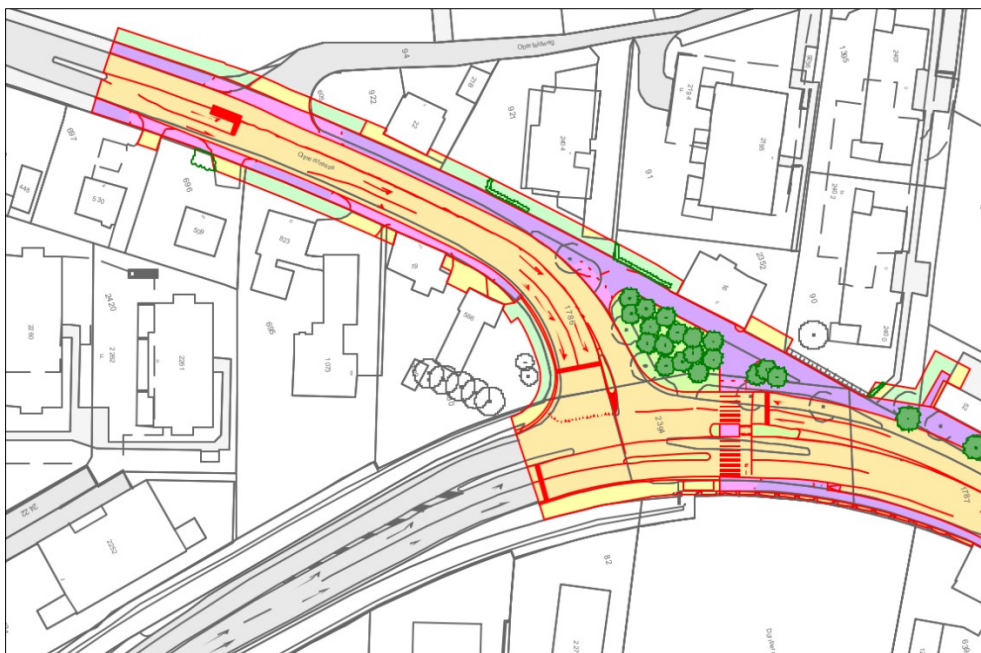
Mit dem vorliegenden Bauprojekt für den Ausbau und die Sanierung der Oltnenstrasse werden wesentliche Massnahmen aus dem VM Wiggertal umgesetzt. Um die Fahrplanstabilität des Busses zu verbessern, ist es erforderlich, genügend Platz zu schaffen, damit die Busspur in Fahrtrichtung Olten bereits ab Knoten Höhe erstellt werden kann. Dazu ist auch der Abbruch aller Gebäude auf der Ostseite der Oltnenstrasse im Abschnitt Überführung Höhe bis und mit dem ehemaligen Bahnwärterhaus der SBB vorgesehen. Da in Olten die Abflusskapazität durch den Postplatz beschränkt ist, wird auch

zukünftig der Rückstau aus Olten zu den Verkehrsspitzenzeiten für den MIV nicht zu vermeiden sein. Um die Abbiegebeziehungen zu verbessern, wird ab Knoten Höhe bis zur Einmündung Wartburgstrasse ein Mehrzweckstreifen erstellt. In Richtung Festungstunnel wird zukünftig der Stau vermieden werden können. Dies wird durch den Umbau der bestehenden Lichtsignalanlagen Oltnerstrasse/Städtli und Höhe und den Bau von zwei zusätzlichen Lichtsignalanlagen (Dosieranlagen) Längacker und Kloosmatte erreicht. Die vier Lichtsignalanlagen ermöglichen die Busbevorzugung und dienen auch dem sicheren Queren durch Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Busspuren in Richtung Süden sind zukünftig nur noch abschnittsweise erforderlich. Für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) werden auf die ganze Projektlänge ein Parallelweg und im Innerortsbereich, zur Aufwertung des Ortsbids, eine Baumallee erstellt. Zusätzlich sind entlang der Oltnerstrasse beidseitig Radstreifen vorgesehen.

Die K 103 ist als Hauptverkehrsstrasse klassifiziert und dient als Zubringer der Stadt Olten an den Autobahnanschluss Rothrist. Der Abschnitt Knoten Oltnerstrasse bis zu den letzten aareseitigen Wohnhäusern liegt im Innerort und ist mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Die beiden bestehenden Gehwegauskragungen vor der Kantonsgrnre liegen im Ausserort. Sie sind sanierungsbedürftig und werden abgebrochen und durch eine breitere Konstruktion ersetzt, damit zukünftig ein 3,50 m breiter Rad-/Gehweg angeboten werden kann. Die Höchstgeschwindigkeit im Ausserort von 60 km/h wird beibehalten. Die Fahrspurbreiten richten sich nach dem BGK und wurden im vorliegend Bauprojekt zu Gunsten der Sicherheit des Veloverkehrs im Abschnitt Knoten Oltnerstrasse bis Knoten Höhe leicht verbreitert.

Die umfangreiche neue Verkehrsanlage benötigt mehr Platz. Im Abschnitt Knoten Oltnerstrasse bis Knoten Höhe ist Landerwerb für den kombinierten Rad-/Gehweg notwendig. Zwischen Knoten Höhe bis zur Bushaltestelle Längacker sind die zehn Liegenschaften zwischen Oltnerstrasse und den SBB-Gleisen zu erwerben und abubrechen. Dies ermöglicht es zum Teil, an die westseitig der Oltnerstrasse liegenden Gewerbebetriebe etwas Land abzutreten. Im Abschnitt Bushaltestelle Längacker bis Einmündung Kloosmattstrasse ist Landerwerb für den kombinierten Rad-/Gehweg notwendig. Bei den Liegenschaften ab Einmündung Kloosmattstrasse bis zur Innerorts-/Ausserortsgrenze ist nur noch ein schmaler Landstreifen zu erwerben.

3.3.2 Knoten Oltnerstrasse



Die bestehende Lichtsignalanlage beim Knoten Oltnenstrasse wird erneuert. Die Strassen- und Anlagegeometrie des Knotens wird angepasst. Die Schutzinseln Richtung Städtli und Olten werden neu erstellt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs wird der westseitige Gehweg auf 3,50 m verbreitert, und er wird zukünftig als kombinierter Rad-/Gehweg zur Verfügung stehen. Die Lichtsignalanlage ermöglicht auch das sichere Queren für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Strasse weist folgendes Querprofil auf:

Querprofil Knoten Oltnenstrasse Richtung Aarburg	Geh-/Radweg	Breite	3,50 m
	Fahrstreifen	Breite	3,25 m
	Fahrstreifen	Breite	3,25 m
	Fahrstreifen	Breite	3,00 m
	Gehweg	Breite	2,00 m
	Total ohne Bankett	Breite	14,50 m

3.3.3 Knoten Oltnenstrasse bis Knoten Höhe



Abbildung 8: Knoten Oltnenstrasse bis Knoten Höhe, Situation

Der Abfluss des Knotens Höhe in Richtung Olten erhält eine zweite Spur. Die bestehende Busspur in Fahrtrichtung Oftringen wird zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der Hauptverkehrsachse (MIV) eingekürzt. Sie endet rund 90 m nördlich des Knotens Höhe.

Aus Kostengründen werden die bestehenden Garagen westlich der Oltnenstrasse belassen. Um genügend Platz für den Fuss- und Veloverkehr zu erhalten, wird die neue Baumreihe in überfahrbare Baumgruben versetzt. Auch ostseitig der Oltnenstrasse sind einzelne neue Bäume vorgesehen. Die Velofahrenden in Richtung Olten erhalten einen zusätzlichen Radstreifen.

Die beiden Rampen der bestehenden Personenunterführung werden behindertengerecht mit maximal 6 % Längsgefälle erstellt. Beide Bushaltestellen sind mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm vorgesehen.

Die Lichtsignalanlage des Knotens Höhe wird erneuert.

Die Strasse weist folgendes Querprofil auf:

Querprofil Knoten Oltnerstrasse bis Knoten Höhe	Geh-/Radweg	Breite	4,25 m
	Fahrstreifen	Breite	3,50 m
	Fahrstreifen	Breite	3,00 m
	Fahrstreifen	Breite	3,25 m
	Fahrstreifen	Breite	3.25 m
	Radstreifen	Breite	1,50 m
	Gehweg	Breite	2,00 m
	Total ohne Bankett	Breite	20,75 m

3.3.4 Knoten Höhe bis Wartburgstrasse



Abbildung 9: Knoten Höhe bis Wartburgstrasse, Situation

Zwischen Knoten Höhe und Wartburgstrasse sind beidseitig Busspuren von 3,00 m Breite sowie 1,50 m breite Radstreifen vorgesehen. Westseitig werden ein 4,00 m breiter, kombinierter Rad-/Gehweg sowie eine Rabatte von 2,00 m Breite mit einer Baumreihe erstellt. Dies ermöglicht den ungehinderten Zugang zu den bestehenden und zukünftigen Geschäften entlang der Oltnenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr und wertet das Erscheinungsbild auf. Ein neuer Mehrzweckstreifen erleichtert das Ein- und Ausfahren zu den angrenzenden Liegenschaften zusätzlich.

Die ostseitige Rampe der bestehenden Personenunterführung Längacker wird behindertengerecht mit maximal 6 % Längsgefälle erstellt. Beide Bushaltestellen sind mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm vorgesehen.

Zusätzlich ist eine Verkehrsregelungsanlage zur Busbevorzugung (Busschleuse) und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für querende Fussgängerinnen und Fussgänger vorgesehen.

Die Strasse weist folgendes Querprofil auf:

Querprofil Knoten Höhe bis Wartburgstrasse	Geh-/Radweg	Breite	4,00 m
	Rabatte	Breite	2,00 m
	Radstreifen	Breite	1,50 m
	Busspur	Breite	3,00 m
	Fahrstreifen	Breite	3,00 m
	Insel/Mehrzweckstreifen	Breite	3,00 m
	Fahrstreifen	Breite	3,00 m
	Busspur	Breite	3,00 m
	Radstreifen	Breite	1,50 m
	Total ohne Bankett	Breite	24,00 m

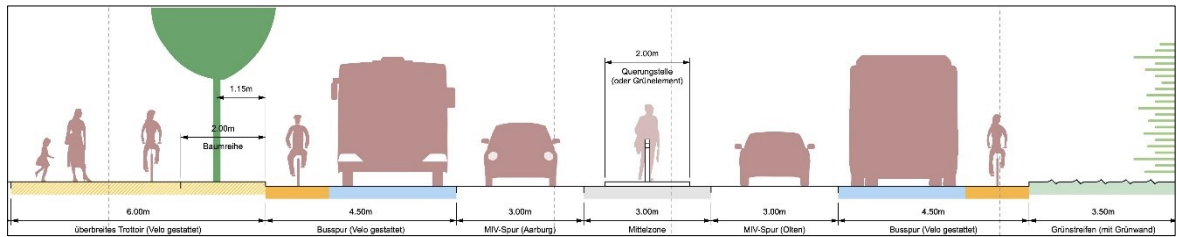


Abbildung 10: Querprofil Knoten Höhe bis Wartburgstrasse



Abbildungen 11 und 12: Knoten Höhe Blick Richtung Städtli, heute und Visualisierung



Abbildungen 13 und 14: Längacker Blick Richtung Olten, heute und Visualisierung

3.3.5 Wartburgstrasse bis Kantonsgrenze

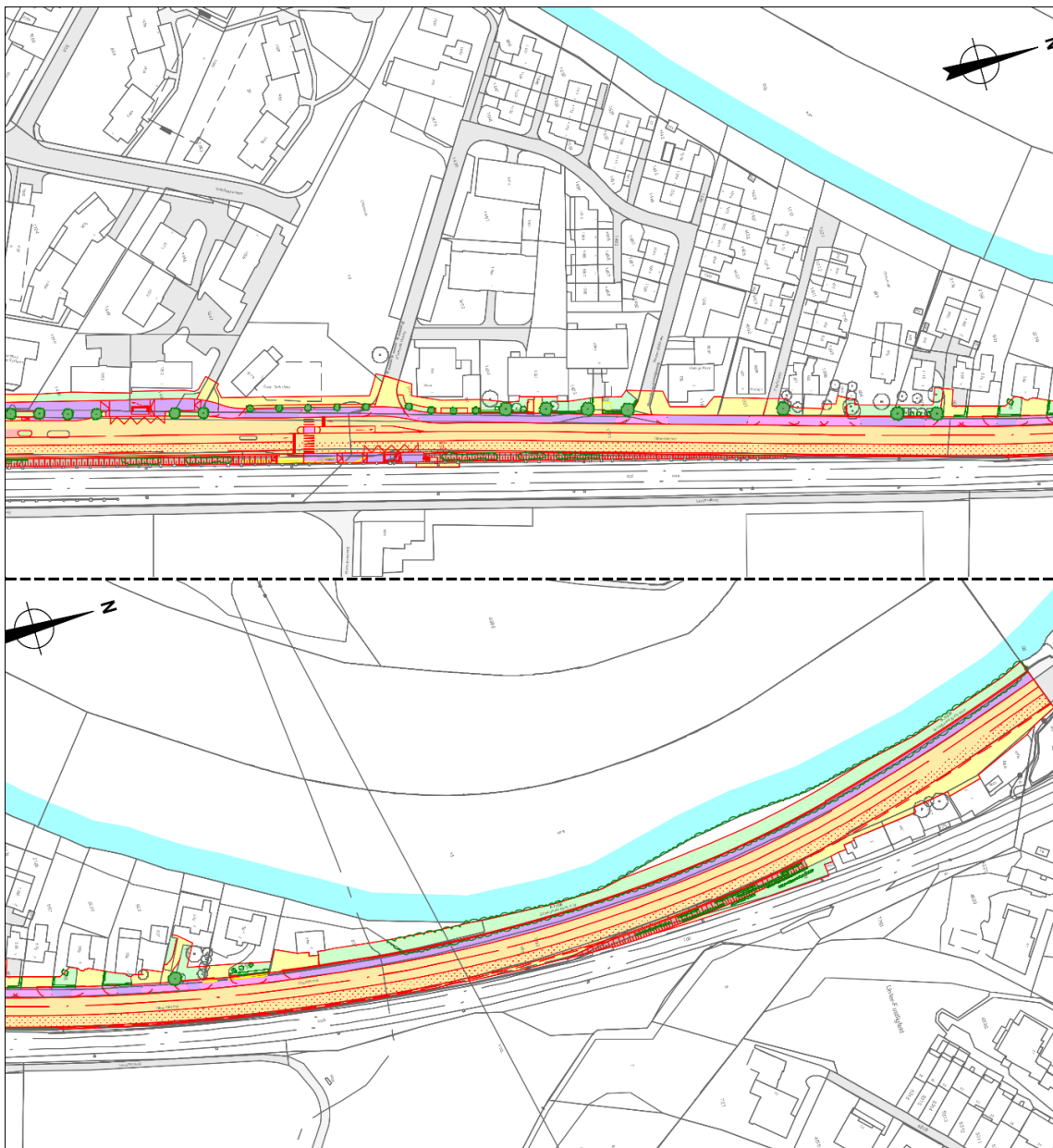


Abbildung 15: Wartburgstrasse bis Kantonsgrenze, Situation

Die beiden Bushaltestellen Kloosmatten werden behindertengerecht mit einer Haltekantenhöhe von 22 cm ausgebildet. Zusätzlich ist eine Verkehrsregelungsanlage zur Busbevorzugung (Busschleuse) und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für querende Fussgängerinnen und Fussgänger vorgesehen.



Abbildungen 16 und 17: Kloosmatte Blick Richtung Aarburg, heute und Visualisierung

Der kombinierte ostseitige Rad-/Gehweg im Abschnitt Kloosmatte bis zur Kantonsgrenze wird mit 3,50 m Breite erstellt. Diese Breite genügt, da in Richtung Olten die überbreite Busspur auch vom Veloverkehr benutzt werden darf. Im Bereich der Wohnhäuser kann so der Landerwerb in vernünftigen Grenzen gehalten werden. Im Ausserortsbereich ist der Abstand zum Aareufer mit dieser Breite noch tolerierbar.

Die Strasse weist folgendes Querprofil auf:

Querprofil Wartburgstrasse bis Projektende Seite Olten	Geh-/Radweg	Breite	3,50 m
	Fahrstreifen	Breite	3,25 m
	Fahrstreifen	Breite	3,25 m
	Busspur	Breite	4,00 m
	Total ohne Bankett	Breite	14,00 m

3.3.6 Lärmschutz

Mit dem im gesamten Projektperimeter vorgesehenen lärmarmen Deckbelag erfolgt eine effiziente Lärmbekämpfung direkt an der Quelle. Da trotzdem eine wesentliche Änderung gemäss Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41) gegeben ist, entstehen bei einigen Liegenschaften Ansprüche auf Schallschutzfenster. Die entsprechenden Sanierungsmassnahmen werden im separaten Strassenlärmsanierungs-Projekt für die Kantonsstrassen in Aarburg umgesetzt. Die Kosten dafür werden zulasten des vorliegenden Projekts finanziert.

4. 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). Verpflichtungskredite für die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts sind dem Grossen Rat mit separater Botschaft zu unterbreiten, wenn sie neue einmalige Nettoausgaben von über 5 Millionen Franken enthalten und somit dem Ausgabenreferendum unterstehen (§ 2 Abs. 2 und 4 StrG). Die Kostenbeteiligung der Gemeinden 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 § 2a Abs. 1 StrG erlässt der Grosse Rat durch Dekret die notwendigen Ausführungsvorschriften über die Verteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden. Gemäss § 15 Abs. 1 Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Gemäss § 2 Abs. 2 lit. d beschliesst der Grosse Rat bei der Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts, wenn ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag fehlt.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird verlangt, dass neue Ausgaben mit der absoluten Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden (§ 32 Abs. 1 Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen [GAF] vom 5. Juni 2012 [SAR 612.300]). Wird beim Verpflichtungskreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

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.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Investitionskosten

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2020 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes.

Kosten Gesamtprojekt	Franken
Kostenvoranschlag	
• Baukosten	22'824'000
• Honorare	3'300'000
• Landerwerb	6'627'000
• Übrige Kosten	541'000
• Total	33'292'000
Kreditrisiko	3'328'000
Gesamtkosten	36'620'000

Diese Kosten teilen sich wie folgt auf die einzelnen Teilprojekte auf:

Aufteilung Kosten auf Teilprojekte	Kostenvor- anschlag Franken	Kredit- risiko Franken	Total Franken
Ausbau Oltnenstrasse Innerort	28'537'000	2'853'000	31'390'000
Ausbau Oltnenstrasse Ausserort	4'755'000	475'000	5'230'000
Gesamtkosten	33'292'000	3'328'000	36'620'000

Die Freigabe von Geldern aus dem Kreditrisiko erfolgt ausschliesslich auf einen entsprechend begründeten Antrag des Lenkungsausschusses und fällt in die Kompetenz des Leiters Abteilung Tiefbau.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Der Projektperimeter liegt im dicht besiedelten urbanen Raum von Aarburg und Olten. Die Kombination von Anlagen für den MIV, den öV und den Langsamverkehr erfordern zusammen mit der Umsetzung der Massnahmen des VM Region Wiggertal besonders aufwändige bauliche Massnahmen.

Die im Projekt aufgenommene Aufwertung des Strassenraums entspricht den Projektzielen und den hohen Ansprüchen hinsichtlich umweltschonender Ausgestaltung.

Die Kantonsstrasse ist im Projektperimeter übermässig stark frequentiert und wird zudem von zwei Buslinien befahren. Sie dient der Stadt Olten auch als Zubringer zum Autobahnanschluss Rothrist. Dies erfordert aufwendige Massnahmen für Provisorien und Verkehrslenkung während der Bauphasen.

Die Kosten sind mit ähnlich gelagerten Kantonsstrassenprojekten mit Ortsdurchfahrten vergleichbar. Daneben erfüllt das Projekt die Minimalanforderungen in Bezug auf die Sanierung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

5.3 Folgekosten

Die Investitionsfolgekosten für die erweiterten Verkehrsanlagen weichen nicht massgeblich von denjenigen für andere vergleichbare Bauwerke ab. Die für die Strassenverkehrsanlagen notwendigen Mittel werden im Rahmen des Werterhalts und Betriebs von Kantonsstrassen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur' eingestellt.

5.4 Werkbeiträge/Kostenteilung

5.4.1 Beitrag der Gemeinde

Gemäss § 15 Abs. 1 Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Über die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts beschliesst der Grosse Rat, wenn – wie im vorliegenden Fall – ein zustimmender Beschluss der Gemeinde zum Kostenbeitrag fehlt. Der Gemeinderat Aarburg hat der Beschlussfassung des Grossen Rats über den Gemeindebeitrag am 26. November 2018 zugestimmt. Am 29. Juni 2020 hat der Gemeinderat Aarburg dem Kostenvoranschlag zugestimmt, verbunden mit dem Begehren um Reduktion des Kostenbeitrags.

Für die Gemeinde Aarburg hat der Regierungsrat den Beitragssatz auf 41 % festgelegt (Steuerperiode 2017/18). Damit ergibt sich vorab die folgende Kostenverteilung:

Kostenteilung mit regulärem Beitragssatz	Gesamt-kosten	Anteil Gemeinde Aarburg		Anteil Kanton Aargau	
	Franken	%	Franken	%	Franken
Ausbau Oltnenstrasse Innerort	31'390'000	41 %	12'870'000	59 %	18'520'000
Ausbau Oltnenstrasse Ausserort	5'230'000	0 %	0	100 %	5'230'000
Total Kosten	36'620'000		12'870'000		23'750'000
Total Kosten Aufteilung in Prozent	100.0 %	35.1 %		64.9 %	

Gemäss § 17 Abs. 2 Kantonsstrassendekret kann der Beitrag ermässigt werden, wenn eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf den starken Durchgangsverkehr oder besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, übermässig belastet würde. Die Oltnenstrasse ist übermässig stark vom Durchgangsverkehr belastet. Sie dient auch als Autobahnzubringer der Stadt Olten zum Autobahnanschluss Rothrist. Zudem sind aufwändige Anpassungen an den Unterführungen und Lärmschutzwänden der SBB notwendig, und der Erwerb der Liegenschaften zwischen Oltnenstrasse und Bahntrasse verteuert das Projekt zusätzlich. Damit sind die Voraussetzungen für eine Beitragsreduktion erfüllt. In andern Fällen, die im Hinblick auf hohen Durchgangsverkehr und besondere bauliche Schwierigkeiten ähnlich gelagert sind, wurde der Gemeindebeitrag um den Faktor 0,8 (20 %) reduziert. Daraus resultiert ein Beitragssatz von 33 % und eine Kostenteilung gemäss folgender Tabelle:

Kostenteilung mit reduziertem Beitragssatz	Gesamt-kosten	Anteil Gemeinde Aarburg		Anteil Kanton Aargau	
	Franken	%	Franken	%	Franken
Ausbau Oltnenstrasse Innerort	31'390'000	33 %	10'359'000	67 %	21'031'000
Ausbau Oltnenstrasse Ausserort	5'230'000	0 %	0	100 %	5'230'000
Total Kosten	36'620'000		10'359'000		26'261'000
Total Kosten Aufteilung in Prozent	100.0 %	28.3 %		71.7 %	

Die Gemeinde Aarburg hat beantragt, dass die Beitragsleistung nicht kontinuierlich nach Realisierungsfortschritt, sondern gestützt auf einen Zahlungsplan mit festen jährlichen Beitragstranchen erfolgen soll. Dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt, wobei die Ausrichtung des Zahlungsplans noch mit der Gemeinde Aarburg abgesprochen wird.

5.4.2 Auswirkungen der geplanten Revision des Strassengesetzes auf den Gemeindebeitrag

Zurzeit ist eine Revision der Strassengesetzgebung geplant, zu welcher bis Ende September 2020 die Anhörung stattfand¹. Darin ist eine Reduktion der Beitragssätze für die Gemeindebeiträge auf neu einheitlich 35 % vorgesehen. Die Möglichkeit einer Ermässigung des Beitragssatzes im Einzelfall soll beibehalten werden. Die Übergangsbestimmungen sehen folgende Regelungen vor: Die Beiträge der Gemeinden richten sich ab Inkrafttreten des Gesetzes nach neuem Recht. Bis zum Inkrafttreten sind Gemeindebeiträge im bisherigen Umfang zu leisten. Bei noch nicht abgeschlossenen Projekten wird per Ende des Jahrs vor dem Inkrafttreten eine Zwischenabrechnung nach Massgabe der tatsächlich erbrachten Leistungen erstellt und die Beitragshöhe festgelegt. Die Beschlussfassung des Grossen Rats über das revidierte Strassengesetz ist im Jahr 2021 vorgesehen, die Referendumsfrist im 4. Quartal 2021 und das Inkrafttreten per 1. Januar 2022.

Wird diese Gesetzesrevision gemäss Anhörungsvorlage beschlossen, werden der Gemeinde Aarburg diejenigen Leistungen, welche ab dem Datum des Inkrafttretens erbracht werden, zum Beitragssatz von 28 % (35 % reduziert um Faktor 0,8; vgl. oben Kap. 5.4.1) in Rechnung gestellt. Entsprechend wird sich der Anteil des Kantons erhöhen.

5.4.3 Finanzierung des Kantonsanteils

An Investitionen für Bahn- und Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung kann der Kanton einmalige Beiträge leisten (§§ 1 und 2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG] vom 2. September 1975 [SAR 995.100]). Diese Investitionsbeiträge werden zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur finanziert (§ 8a Abs. 3 lit. a ÖVG).

Zu diesen Investitionsbeiträgen zählen insbesondere auch Aufwendungen für die Businfrastruktur wie Beiträge an Verkehrsmanagementmassnahmen, einschliesslich Busspuren, im Rahmen von regionalen Verkehrsmanagementprojekten (vgl. [16.221] Botschaft des Regierungsrats vom 28. September 2016 "Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG]; Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung [StrG]; Änderung; 1. Beratung", Ziff. 6, S. 20 ff.).

Bei Verkehrsmanagementprojekten, einschliesslich Busspuren, werden die Kosten entsprechend dem Nutzen für den öV beziehungsweise für den MIV zwischen der Strassenrechnung und der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur hälftig aufgeteilt. Als Grundlage für diese Aufteilung dient der Grossratsbeschluss (GRB Nr. 2010-0803) vom 7. September 2010 über das Verkehrsmanagementprojekt Region Baden-Wettingen. Der Grosse Rat kann bei Grossprojekten eine andere Kostenaufteilung beschliessen (vgl. zum Ganzen [17.123] Botschaft des Regierungsrats vom 24. Mai 2017 "Gesetz über den öffentlichen Verkehr [ÖVG]; Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung [StrG]; Änderung; 2. Beratung", Ziff. 2.1.3, S. 4).

Aus Sicht des öV besteht ein grosses Interesse, die VM-Massnahmen umzusetzen. Ausgewiesenes Ziel des VM Wiggertal ist das Reduzieren von Behinderungen und Verlustzeiten des öffentlichen Busverkehrs. Alle Massnahmen sind entsprechend auf den öV ausgerichtet. Dementsprechend ist ein Beitrag aus Mitteln der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur von 50 % an den Kantonsanteil für die im vorliegenden Projekt vorgesehenen VM-Massnahmen gerechtfertigt.

Daraus ergibt sich eine Kostenteilung und Aufteilung des Kantonsanteils gemäss folgender Tabelle:

¹ vgl. Anhörungsvorlage "Revision der Strassengesetzgebung" unter www.ag.ch > Anhörungen & Vernehmlassungen

Kostenteilung	Gesamt-kosten	Anteil Gemeinde Aarburg		Anteil Kanton ÖVG		Anteil Kanton StrG	
	Franken	%	Franken	%	Franken	%	Franken
Ausbau Oltnenstrasse Innerort							
- Oltnenstrasse exklusive VM/Busspur	27'993'000	33.0%	9'238'000			67.0%	18'755'000
- VM inklusive Busspur	3'397'000	33.0%	1'121'000	33.5%	1'138'000	33.5%	1'138'000
- Total Innerort Kosten	31'390'000		10'359'000		1'138'000		19'893'000
- Total Innerort Kosten in Prozent	100.0 %	33.0 %		3.6 %		63.4 %	
Ausbau Oltnenstrasse Ausserort							
- Oltnenstrasse	5'230'000					100.0%	5'230'000
- Total Ausserort Kosten in Prozent	100.0 %	0.0 %		0.0 %		100.0 %	
Total Kosten	36'620'000		10'359'000		1'138'000		25'123'000
Total Kosten in Prozent	100.0 %	28.3 %		3.1 %		68.6 %	

Für die Finanzierung des Beitrags aus Mitteln der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 1'138'000.– beantragt. Der Beitrag wird auf einen Prozentanteil von 3,6 % der Gesamtkosten Innerort, unter Verzicht auf eine detaillierte Kostenausscheidung, festgelegt.

5.4.4 Beitrag des Bundes aus Agglomerationsprogramm

Dem Bund wurde die Massnahme "Aarburg, Aufwertung Oltnenstrasse K 103" im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand, 3. Generation, zur Mitfinanzierung beantragt. Aufgrund der mit dem Bund abgeschlossenen Leistungsvereinbarung kann ein Bundesbeitrag von maximal 7,47 Millionen Franken (exkl. MwSt. und Teuerung) erwartet werden. Die Finanzierungsvereinbarung kann mit dem Bund erst abgeschlossen werden, wenn das vorliegende Projekt definitiv genehmigt ist. Deshalb kann der Bundesbeitrag zurzeit noch nicht als feststehend einbezogen werden.

Der effektive Bundesbeitrag wird basierend auf den dannzumal vom Bund als anrechenbar anerkannten Kosten den Teilprojekten Innerort – vorgängig zur Berechnung des Beitrags der Gemeinde Aarburg – und Ausserort zugewiesen werden. Dies in Übereinstimmung mit § 16 Abs. 2 Kantonsstrassendekret, wonach allfällige Beiträge Dritter (des Bundes oder der Bahnen usw.) vorgängig zur Berechnung der Gemeindebeiträge abzuziehen sind.

5.5 Ausgabenreferendum

Beschlüsse über neue einmalige Ausgaben von mehr als 5 Millionen Franken für die Änderung bestehender Kantonsstrassen innerorts unterliegen dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung. Massgebend für die Unterstellung eines Vorhabens unter das Ausgabenreferendum ist der Betrag der Nettobelastung des Kantons nach Abzug der im Zeitpunkt der Beschlussfassung feststehenden Leistungen Dritter (§ 31 Abs. 1 GAF). Da die gesamte Nettoausgabe einschliesslich Anteil neue Ausgabe mehr als 5 Millionen Franken beträgt, kommt das Ausgabenreferendum nach § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung zur Anwendung.

5.6 Höherverschuldungsreferendum

Gemäss § 8a Abs. 4 ÖVG unterliegen Beschlüsse des Grossen Rats über Vorhaben, die zu einer Erhöhung der Verschuldung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur führen, der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 63 Abs. 1 lit. e der Kantonsverfassung. Gemäss aktueller Finanzplanung der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur mit Berücksichtigung des vorliegenden Projekts decken die jährlichen Einnahmen die jährlichen Aufwände; ein Höherverschuldungsantrag ist nicht notwendig. Somit untersteht der vorliegende Beschluss über die Finanzierung des Kostenanteils zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur nicht dem Höherverschuldungsreferendum.

5.7 Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP)

Die Realisierung des Projekts ist in den Jahren 2023–2026 vorgesehen. Die Aufwendungen gehen zulasten des Aufgabenbereichs 640 'Verkehrsinfrastruktur', Leistungsgruppe 64010 Strassenbau. Bisher sind Projektierungskosten in der Höhe von Fr. 820'462.– aufgelaufen. Der Finanzbedarf ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2021–2024 wurden die jährlichen Finanzmittel im geplanten Verpflichtungskredit 'Aarburg IO K103, San.+Ausbau Oltnenstr.' (640-203417) gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt.

in 1'000 Franken	Vor-jahre*	Bu 2020	Bu 2021	P 2022	P 2023	P 2024	Folge-jahre	Total
Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 (FB 350)								
Aufwand		270	5'840	140	6'715	6'790		
Ertrag**		-86	-1'694	-35	-5'250	-3'150		
Saldo		184	4'146	105	1'465	3'640		
Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350)								
Aufwand	685	220	5'820	120	5'620	5'620	18'535	36'620
Ertrag**	-280	16	-1'894	-75	-933	-3'343	-12'458	-18'967
Saldo	405	236	3'926	45	4'687	2'277	6'077	17'653
Abweichung (FB 350)								
Aufwand		-50	-20	-20	-1'095	-1'170		
Ertrag**		102	-200	-40	4'317	-193		
Saldo		52	-220	-60	3'222	-1'363		

* Vorlaufkosten/Vorprojekte

** Beiträge Gemeinde und Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur; erwarteter Beitrag Bund (7,47 Millionen Franken)

Die neuen Kreditjahrestranchen werden im AFP entsprechend der aktuellen Realisierungsplanung in der Leistungsgruppe 64010 Strassenbau eingestellt. Der abweichende Finanzmittelbedarf wird im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' innerhalb der vorgenannten Leistungsgruppe kompensiert.

Im Aufgabenbereich 635 'Verkehrsangebot' wurden die jährlichen Finanzmittel für den Beitrag aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gestützt auf die Finanzplanung des Vorhabens im Aufgabenbereich 640 'Verkehrsinfrastruktur' gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt respektive werden wie folgt budgetiert:

in 1'000 Franken	Vor-jahre*	Bu 2020	Bu 2021	P 2022	P 2023	P 2024	Folge-jahre	Total
Aufgaben- und Finanzplan 2021–2024 (FB 350)								
Aufwand		0	0	0	0	0		
Ertrag		0	0	0	0	0		
Saldo		0	0	0	0	0		
Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350)								
Aufwand	0	0	200	40	200	200	498	1'138
Ertrag	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo	0	0	200	40	200	200	498	1'138
Abweichung (FB 350)								
Aufwand		0	200	40	200	200		
Ertrag**		0	0	0	0	0		
Saldo		0	200	40	200	200		

Für die Vorlaufkosten wurden bisher Kredite gemäss nachfolgender Aufstellung bewilligt. Die Vorlaufkosten sind in der Kreditsumme des vorliegenden Kreditantrags enthalten. Sie werden mit den entsprechenden Aufwendungen in den Verpflichtungskredit gemäss vorliegendem Antrag integriert.

Ausweis bisherige Kredite			Brutto Franken
Kreditbeschluss von	Datum	Nr.	
- Leiter Abteilung Tiefbau	28.09.2015	2015-000118	280'000.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	14.12.2018	2018-000123	742'016.00
- Leiter Abteilung Tiefbau	14.02.2020	2020-000021	249'500.00
Kredit Total			1'271'516.00
Teuerung			10'953.00
Kredit indexiert			1'282'469.00
Beanspruchter Kredit per September 2020			820'462.00

6. Auswirkungen

6.1 Auswirkungen auf die Umwelt

Keine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Das vorliegende Bauvorhaben untersteht nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988, Stand am 1. Oktober 2016 (SR 814.011).

Die Randbedingungen im Umweltbereich wurden im vorliegenden Projekt berücksichtigt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung trägt dem Anliegen der umweltschonenden Ausgestaltung und Aufwertung des Strassenraums Rechnung. Baumreihen und Einzelbäume verbessern zusammen mit weiteren Begrünungselementen die Aufenthaltsqualität.

Im gesamten Projektperimeter ist ein lärmarmer Deckbelag vorgesehen. Dadurch erfolgt die effiziente Lärmbekämpfung direkt an der Quelle.

6.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden

Mit dem vorliegenden Strassenprojekt werden wichtige Elemente des VM Wiggertal umgesetzt. Die geplante Infrastrukturanlage entspricht dem Mobilitätsbedürfnis des urbanen Entwicklungsraums und unterstützt die Förderung von Fuss- und Veloverkehr optimal. Mit den Massnahmen zur Busbevorzugung und dem Ausbau der Bushaltestellen nach den neusten Vorschriften wird die Attraktivität des öV erheblich gesteigert und die Fahrplanstabilität sowie die Anschlusssicherheit verbessert.

Die Hierarchie des Strassennetzes wird beibehalten und durch die VM-Massnahmen mit Netzschutz und Staumanagement ergänzt.

Der geplante Ausbau mit gleichzeitiger Sanierung der Strassenanlage entspricht den dringenden Bedürfnissen in angemessener Weise und schafft beste Voraussetzungen für die Zukunft. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

7. Anhörung der Gemeinde

Gemäss § 2a Abs. 2 StrG sind die Gemeinden bei der Projektierung und Festsetzung der Kostenverteilung anzuhören. Der Gemeinderat Aarburg hat dem Bauprojekt und dem Kostenvoranschlag, verbunden mit dem Begehren um Reduktion des Kostenbeitrags, am 29. Juni 2020 zugestimmt.

8. Weiteres Vorgehen

Die Eingaben im Zuge des Anhörungsverfahrens werden ausgewertet. Anschliessend wird die Vorlage dem Grossen Rat zur Beschlussfassung über den Kredit und die Kostenteilung unterbreitet. Dessen Beschluss untersteht dem Ausgabenreferendum.

Vorgesehen ist, von der rechtlich zulässigen Möglichkeit Gebrauch zu machen, das Projektgenehmigungsverfahren gemäss § 95 BauG parallel zum Kreditgenehmigungsverfahren einzuleiten. Dazu ist nach der Anhörung die öffentliche Auflage in der Gemeinde Aarburg während 30 Tagen geplant. Unter der Voraussetzung, dass der Grosse Rat den Kredit genehmigt und dass dagegen nicht das Referendum ergriffen wird, kann der Regierungsrat anschliessend zeitnah über allfällige Einwendungen aus der öffentlichen Auflage und über das Bauprojekt entscheiden. Nach Rechtskraft dieser Entscheide können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung erfolgen.

Für die Beschlussfassung über das vorliegende Projekt und die Umsetzung ist der folgende Zeitplan vorgesehen:

Dez. 2020 – Feb. 2021	öffentliche Anhörung
Mai 2021	öffentliche Auflage Bauprojekt
Mai 2021	Beschluss über Botschaft an Grossen Rat durch Regierungsrat
Sommer 2021	Beschluss über Kredit und Kostenteilung durch Grossen Rat
Herbst 2021	Referendumsfrist
Ab 2. Quartal 2022	Beschluss über Einwendungen und Bauprojekt durch Regierungsrat
anschliessend	Landerwerb, Submission, Arbeitsvergabe
Frühling 2023	Geplanter Baubeginn

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 (§ 32 Abs. 1 GAF).

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

Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

1.

Für das Bauprojekt "Aarburg IO/AO; K 103 Oltnenstrasse" wird zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 36'620'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeister-Verbands, Stand vom 1. Januar 2020; Indexstand von 239,0) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2.

Der Beitrag der Gemeinde Aarburg an die Gesamtkosten im Innerort, bezogen auf die nach Abzug des Bundesbeitrags verbleibenden Kosten, wird auf 33 % festgelegt.

3.

Für die Finanzierung des Beitrags an das Bauprojekt "Aarburg IO/AO; K 103 Oltnenstrasse" wird zu-
lasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Brutto-
aufwand von Fr. 1'138'000.– (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeister-Verbands,
Stand vom 1. Januar 2020; Indexstand von 239,0) beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich
um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.