

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Tiefbau

Realisierung

Josef Korbonits

Projektleiter

Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau

Direkt 062 835 36 67

josef.korbonits@ag.ch

www.ag.ch/bvu

Gemeinderat Mellingen

Grosse Kirchgasse 23

5507 Mellingen

2. Oktober 2023

Gemeinde Mellingen IO; K268, Sanierung Bahnhofstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Beilage erhalten Sie das Projekt "Mellingen IO; K268, Sanierung Bahnhofstrasse". Es wurde von der Ingenieurgemeinschaft GePaGo, Windisch, im Einvernehmen mit Ihnen und unserer Abteilung ausgearbeitet. Wir erstatten Ihnen dazu folgenden Bericht:

1. Ausgangslage, Handlungsbedarf

Die Kantonsstrasse K268 führt von Mägenwil nach Wettingen. Sie ist zurzeit als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert. Der Grosse Rat hat am 16. November 2010 mit der Anpassung des Kantonsstrassennetzes, welche mit der Umfahrung Mellingen verbunden und zurzeit noch nicht vollzogen ist, beschlossen, die K268 Bahnhofstrasse der K414 (Verbindungsstrasse, VS) zuzuordnen. Mit der Neuklassierung des Kantonsstrassennetzes hat der Grosse Rat am 8. Juni 2021 diesen Beschluss angepasst, indem die K414 neu als Lokalverbindungsstrasse (LVS) klassiert wird. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) betrug im betroffenen Abschnitt rund 11'000 Fahrzeuge (2019) bei einem Lastwagenanteil von rund 4 %. Nach der Inbetriebnahme der Umfahrung Mellingen wurde in diesem Abschnitt eine Abnahme des DTV auf rund 4'000 Fahrzeuge prognostiziert.

Auf der Kantonsstrasse verläuft die kantonale Veloroute R724, die mittels Radstreifen teilweise markiert ist.

Mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Mellingen wurden der Kreisel Tanklager sowie der Zentralplatz an die neue Verkehrssituation angepasst. In der Vereinbarung zwischen dem Kanton, der Gemeinde Mellingen und den Verbänden VCS und WWF "Betreffend Massnahmen zur Optimierung des Projekts Umfahrung Mellingen und Rückzug der Beschwerde beim Aargauischen Verwaltungsgericht" wurde festgehalten, dass die Bahnhofstrasse für den Langsamverkehr attraktiver zu gestalten ist. Es ist vorgesehen die Teilstrecke innerorts vom Kreisel Tanklager bis zum Zentralplatz zu sanieren und aufzuwerten.

Der Vollzug des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3) erfordert die Anpassung der Bushaltestellen an die geltenden Normen und Richtlinien.

Durch die von der Umfahrung Mellingen hervorgerufenen Änderungen im Verkehrsregime hat sich die Hauptbeziehung am Zentralplatz auf die Fahrbeziehung Mellingen – Stetten und zurück verlagert. Die heute an diesem Knoten ungenügende Situation wird mit dem vorliegenden Projekt verbessert.

Zusammen mit der Strassenraumgestaltung, insbesondere für Fussgänger und Radfahrer, wird auch die Fahrbahn erneuert. Im Zuge der Sanierung wird auch die Stetterstrasse bis zur Einmündung des Ulrichstegs saniert.

2. Zielsetzung

Für das vorliegende Projekt wurden im Wesentlichen die folgenden Ziele definiert:

- Steigerung der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Instandstellung des sanierungsbedürftigen Strassenkörpers
- Gestalterische Aufwertung des Strassenraums
- Einbau eines lärmarmen Belags
- Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen
- Erneuerung und Ergänzung der Werkleitungen, soweit erforderlich
- Wirtschaftliche Realisierung

3. Projekt und Ausführung

3.1 Situation

Die heute bestehende horizontale Strassengeometrie wird beibehalten. Am Kreisel Tanklager wird die Strassengeometrie an die neue Situation aus der Umfahrung Mellingen angeglichen.

3.2 Längenprofil

Das Längenprofil wurde bestmöglich an die bestehende Strassenlage angepasst. Einzig im Bereich Zentralplatz sind grössere Anpassungen nötig, damit ein Kreisel als Scheibe in den Bestand eingepasst werden kann.

3.3 Querprofile und Normalprofile

Bei den Querprofilen wurde darauf geachtet, dass möglichst geringe Anpassungen an den Privatgrundstücken notwendig werden.

3.4 Schleppkurven

Anhand von Schleppkurven wurde die Befahrbarkeit nachgewiesen.

3.5 Anlagen für den öffentlichen Verkehr

Auf der Bahnhofstrasse verkehren diverse Buslinien, deren Betrieb auch während der Bauarbeiten aufrechterhalten werden soll.

Die Bushaltestelle "Krone" wird als Fahrbahnhalt und behindertengerecht ausgebildet.

3.6 Radwegverbindungen

Mit dem Projekt wird die kantonale Veloroute R724 gegenüber dem heutigen Zustand optimiert. Sie kann wegen der beengten Platzverhältnisse nicht mit zusätzlichen Einrichtungen versehen werden.

3.7 Fussgängerverbindungen

Die Fussgängerverbindungen und -querungen wurden überprüft und falls nötig in der Planung an die neue Situation angepasst. Mittels Zählungen wurden die Markierungen der massgeblichen Fussgängerstreifen bei km 0+740 und 0+820 nachgewiesen. An diesen Stellen werden mit dem Projekt eine

Mittelinsel als Querungshilfe realisiert und jeweils ein Fussgängerstreifen markiert. Bei km 0+430 und 0+580 sind zusätzliche Querungshilfen vorgesehen.

3.8 Kunstbauten

Entlang der Kantonsstrasse sind sanierungsbedürftige Kunstbauten, welche sich in Privatbesitz befinden, vorhanden. Eine Sanierung der Stützmauern für die Umgestaltung der K268 ist nicht erforderlich, kann jedoch im Projektrahmen auf Kosten der jeweiligen Eigentümer durchgeführt werden. Betroffen sind die Stützmauern S-03301, S-03302, S-03309, S-03325 und S-03327. Der Zustand und die nötigen Sanierungsmassnahmen wurden im Bericht Zustand Betonmauern festgehalten, welche dem technischen Bericht angehängt ist.

Aus statischer Sicht gibt es keine sichtbaren kritischen schadhafte Stellen. Bei den hohen Stützmauern S-03309 ist die hangseitige Fläche jedoch nicht sichtbar. Dadurch konnte nur die Strassen- seite visuell geprüft werden.

Bei den Stützmauern S-03327, S-03302 und S-03325 sind einzelne Abplatzungen mit sichtbaren Bewehrungsseisen vorhanden. Diese können lokal instandgesetzt werden. Bei der Stützmauer S-03301 sind die Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung sehr häufig. In einigen Bereichen kann es sinnvoller sein, eine flächige Instandsetzung in Betracht zu ziehen.

3.9 Anschluss Hauptgasse

Für die Reussbrücke am südlichen Ende des Projektperimeters wurde ein Sanierungsprojekt unter Federführung des Kantons gestartet. Die aus der Abtretung der Hauptgasse an die Gemeinde Mellingen resultierende neue Grenze der Strassenparzellen wurde als Schnittstelle der beiden Projekte definiert. Beide Projekte schliessen an der erwähnten Grenze auf dem Bestand ab, damit Planungskonflikte vermieden werden.

3.10 Ausnahmetransportroute

Die K268 Bahnhofstrasse ist seit der Eröffnung der Umfahrung Mellingen nicht mehr als Versorgungsrouten klassifiziert.

3.11 Werkleitungen

Die Werkleitungen werden entsprechend den Erfordernissen saniert und erneuert.

4. Rechtsgrundlagen

Es handelt sich um ein Vorhaben an einer Kantonsstrasse beziehungsweise kantonalen Veloroute. Die Zuständigkeit für den Bau liegt gemäss § 86 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) und §§ 5 Abs. 1 und 19 Abs. 1 des Gesetzes über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) beim Kanton.

Die finanziellen Verpflichtungen für das vorliegende Projekt erstrecken sich über mehrere Jahre und übersteigen die Kreditkompetenzsumme von Fr. 250'000.–. Deshalb wird gemäss §§ 24 und 28 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) ein Verpflichtungskredit beantragt. Der Verpflichtungskredit ist als Objektkredit ausgestaltet (§ 25 Abs. 2 GAF) und wird in der Investitionsrechnung geführt.

Im vorliegenden Projekt sind Sanierungsmassnahmen, welche die Funktionsfähigkeit von bestehenden Verkehrsanlagen erhalten oder wiederherstellen, gemäss § 2 Abs. 4 StrG vorgesehen. Gemäss § 1 Abs. 1 der Kantonsstrassenverordnung (KSV) gelten als Sanierung Massnahmen an bestehenden Verkehrsanlagen zur Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der Verkehrsanlage sowie

zur Anpassung der Verkehrsanlage an geänderte Anforderungen an die Leistungs- und Funktionsfähigkeit. Dazu gehören insbesondere Anpassungen aufgrund neuer gesetzlicher Vorgaben, aus Gründen der Verkehrstechnik oder der Verkehrssicherheit sowie zum Schutz der Umwelt. Gemäss § 10 Abs. 2 StrG beschliesst der Regierungsrat über Verpflichtungskredite zu Lasten der Strassenrechnung für Sanierungen, sofern ein Beitragsbeschluss der Gemeinde gemäss § 32 StrG vorliegt. Ausgaben für die Sanierung von Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen von kantonalem Interesse unterstehen nicht dem Ausgabenreferendum (§ 10 Abs. 3 StrG).

Die Kostenbeteiligung der Gemeinden richtet sich nach §§ 29–33 StrG.

5. Finanzielles

5.1 Kostenvoranschlag

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2022 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive MwSt.). Das Kreditrisiko besteht aus einem Zuschlag von 10 % für Unvorhergesehenes.

Kosten Gesamtprojekt	Franken
Kostenvoranschlag	
• Baukosten	7'074'000
• Honorare	1'845'000
• Landerwerb	501'000
• Total	9'420'000
Kreditrisiko	940'000
Gesamtkosten	10'360'000

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.

Das Anpassen von Gemeindestrassen, soweit es nicht durch den Ausbau der Kantonsstrasse bedingt ist, geht voll zulasten der Gemeinde. Auch das Anpassen allfälliger Werkleitungen wie Wasser, Gemeindekanalisationen, Elektrisch, Gas, Telefon usw. geht aufgrund der Reversbestimmungen (§§ 104 und 106 BauG) zulasten der Werkeigentümer beziehungsweise der Gemeinde. Die Strassenbeleuchtung beziehungsweise deren Veränderungen gehen ebenfalls zulasten der Gemeinden (§ 99 BauG). Massnahmen, die über den Ausbaustandard hinausgehen, sind durch die bestellenden Gemeinden oder Anstösserinnen und Anstösser zu finanzieren (§ 8 Abs. 2 StrG). Vorgenannte Massnahmen werden nicht zu Lasten dieses Kredits finanziert, sondern von der Unternehmung den Bestellenden direkt belastet. Andernfalls wird der Aufwand den Bestellenden zuzüglich Mehrwertsteuer belastet (§ 5 Abs. 1 KSV).

5.2 Werkbeiträge/Kostenteilung

Gemäss § 29 StrG leisten die Gemeinden Beiträge von 35 % an den Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken. Gemäss § 33 Abs. 1 StrG gilt dieser Beitragssatz ab dem 1. Januar 2022. Bis 31. Dezember 2021 sind gemäss § 33 Abs. 2 StrG Gemeindebeiträge im bisherigen Umfang zu leisten; mit dem für das vorliegende Projekt beschlossenen Verpflichtungskredit (Vorlaufkosten) wurde der Beitragssatz auf 47 % festgesetzt.

Aufgrund der bis Ende 2021 angefallenen Kosten und der ab 2022 eingeplanten Finanzmittel ergibt sich die folgende Kostenteilung:

Kostenteilung	Gesamtkosten	Anteil Gemeinde xyz		Anteil Kanton Aargau	
	Franken	%	Franken	%	Franken
Kosten bis 31.12.2021	164'409	47 %	77'272	53 %	87'137
Kosten ab 01.01.2022	10'195'591	35 %	3'568'457	65 %	6'627'134
Total Kosten	10'360'000		3'645'729		6'714'271

5.3 Folgeaufwand

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

5.4 Kosten-Nutzen-Beurteilung

Das Projekt verbessert die Situation für Fussgänger und Radfahrer. Zusätzliche Querungshilfen generieren entsprechenden Platzbedarf und führen zu etwas höheren Kosten.

Mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Mellingen wurde die Altdorfdurchfahrt mit Zufahrtsbeschränkungen versehen, so dass die Hauptverkehrsbeziehung neu von der Bahnhofstrasse in die Stetterstrasse führt. Zur Bewältigung des Verkehrs und zur Verbesserung der Abbiegebeziehungen wird im Projekt ein Minikreisel vorgesehen, der in der Ausführung teurer ist als eine normale Strasseneinmündung.

Im Übrigen wurde darauf geachtet, die Strassensanierung innerhalb der bisherigen Grundstücksgrenzen auszuführen und zusätzlichen Landerwerb zu vermeiden.

Unter Berücksichtigung aller baulichen, geografischen und ökologischen Aspekte ist das vorliegende Projekt die ökonomisch und ökologisch nachhaltigste Variante.

6. Umweltbelange/Lärm

Bei Um- oder Ausbauten von Strassen müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung, LSV). Wird die Strasse wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden.

Im Sinne von Art. 8 LSV stellt das vorliegende Bauvorhaben keine wesentliche Änderung dar; eine Zunahme der Emissionen ist mit dem Bauprojekt nicht verbunden, und das Verkehrsaufkommen wird nicht erhöht. Es ist somit keine Pflicht zur gleichzeitigen Lärmsanierung im Zuge der Realisierung des vorliegenden Projekts gegeben.

7. Eigentum, Erhaltungspflicht

Das Eigentum sowie die Erhaltungspflicht richten sich nach den allgemein für Strassen geltenden rechtlichen Bestimmungen.

8. Weiteres Vorgehen

Wir unterbreiten Ihnen das Projekt zur Zustimmung. Gerne erwarten wir Ihren Beschluss (Protokollauszug).

Anschliessend wird das Projekt vorläufig genehmigt. Dann kann es im Gelände profiliert und während 30 Tagen öffentlich aufgelegt werden.

Parallel zur öffentlichen Auflage ersuchen wir Sie um die Bewilligung des Gemeindebeitrags gemäss Kapitel 5.2 mit Preisstand vom 1. Januar 2022 zuzüglich teuerungsbedingte Mehrkosten. Dabei weisen wir darauf hin, dass im vorliegenden Projekt nicht ausschliesslich gebundene Ausgaben vorgesehen sind, sondern auch neue Ausgaben (vgl. § 32 Abs. 1 StrG). Gerne erwarten wir Ihren Beschluss (Protokollauszug) zusammen mit den Projektunterlagen zurück.

Nach der Behandlung allfälliger Einwendungen, und sofern ein zustimmender Beschluss Ihrer Gemeinde zum Kostenbeitrag vorliegt, kann die definitive Genehmigung beziehungsweise Gutheissung des Projekts gemäss § 95 des Baugesetzes erfolgen. Gleichzeitig wird über den Verpflichtungskredit und die Kostenteilung Beschluss gefasst. Anschliessend können der Landerwerb, die Ausschreibung der Bauarbeiten und die Ausführung erfolgen.

Für Rückfragen steht Ihnen Josef Korbonits, Unterabteilung Realisierung, Telefon 062 835 36 67, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Dominik Studer
Kantonsingenieur

Josef Korbonits
Projektleiter

Beilage

- Projektmappe

Verteiler

- Kreisingenieur II (Beilage: Situationsplan)
- PS/mr
- Reg ATB – BMA – Bü – Ko