



REGIERUNGSRAT

22. Juni 2022

ANHÖRUNGSBERICHT

Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung
Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108
mit Anschluss Gränicherstrasse K 242); Zusatzkredit (Projektierung)

Zusammenfassung

Der Grosse Rat hat am 10. November 2020 die Richtplanfestsetzung des Vorhabens "Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS" genehmigt (GRB 2020-1971). Für die Projektierung von VERAS inklusive der Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes im Raum Suhr hat der Grosse Rat gleichentags einen Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 8,1 Millionen Franken (inkl. MwSt.) zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung beschlossen. Das Bauprojekt wurde im Jahr 2021 gestartet. Mit der ersten Phase des Bauprojekts erfolgte eine vertiefte Auseinandersetzung der erforderlichen Projektierungsarbeiten in Form der Erstellung von Pflichtenheften für die externen Leistungserbringer. Dabei zeigte sich, dass zusätzliche Leistungen erforderlich sind, welche in der Kreditschätzung auf Stufe Vorprojekt noch nicht bekannt waren. Der freigegebene Projektierungskredit für die Phasen 32 Bauprojekt und 33 Bewilligungsprojekt von 8,1 Millionen Franken deckt diese Leistungen nicht ab und enthält auch keine Kreditreserve. Ebenfalls im Kredit nicht enthalten sind die Eigenleistungen für die Projektleitung in der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt. Um die Leistungen abzudecken, welche für das Bauprojekt und Bewilligungsverfahren VERAS nach heutigem Kenntnisstand erforderlich sind, wird ein zusätzlicher Finanzmittelbedarf von 4,36 Millionen Franken ausgewiesen. Die Mehrkosten sind im Wesentlichen wie folgt begründet:

- Mehrkosten entstanden bei der Vergabe der Hauptplanungsmandate.
- Die hohe Projektkomplexität bedingt zusätzliche Abklärungen, auch um die angestrebte Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ im Bauprojekt erreichen zu können.
- Diverse Planungs- und Spezialistenmandate konnten zum Stand Vorprojekt noch nicht antizipiert werden.
- Die Eigenleistungen der Projektleitung wurden in der Kostenschätzung für den Kreditantrag nicht berücksichtigt.
- Die Kreditreserve (normalerweise 10%) wurde in der Kostenschätzung für den Kreditantrag nicht berücksichtigt.

Die zusätzlichen Abklärungen sowie der Beizug von Fachplanern und Spezialisten in der Phase Bauprojekt ist auch eine Konsequenz aus den Erfahrungen von anderen Grossprojekten der jüngeren Zeit, bei denen es mit der Ausführungsplanung und Ausführung zu Kostenabweichungen gekommen ist. Darin spiegelt sich auch die generelle Erkenntnis aus zahlreichen Projekten in den letzten Jahren wieder, dass die Bearbeitungstiefe in den frühen Projektphasen aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellungen zunimmt.

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

Sofern der Grosse Rat den Zusatzkredit bewilligt und das Referendum nicht ergriffen wird, kann anschliessend bis Ende 2023 das Bauprojekt fertiggestellt werden. Ab 2024 sind der Beschluss über den Realisierungskredit durch den Grossen Rat, das Projektgenehmigungsverfahren, der Landerwerb, die Detailprojektierung und die Bauausführung geplant. Die Inbetriebnahme der Verkehrsanlagen ist frühestens ab 2030 möglich.

1. Ausgangslage

Die Region Suhr und insbesondere das Suhrer Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen ausgesetzt. Die Siedlungsräume leiden bereits heute unter dem hohen Verkehrsaufkommen. In Suhr und Gränichen ist das Verkehrssystem überlastet, die Anbindung des Wynentals an die A1 ist ungenügend. Die Wartezeiten an den Bahnübergängen in Suhr sind bereits heute gross, der Ausbau des Bahnangebots bringt künftig vermehrte respektive verlängerte Barriere-Schliessungen mit sich. Die Erreichbarkeit in der gesamten Region ist stark beeinträchtigt.

Mit der Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) soll eine angemessene Wirkung erzielt werden. Dabei sollen die Eingriffe in den Landschafts- und Siedlungsraum minimiert und die neue Strasseninfrastruktur optimal ins bestehende Kantons- und Gemeindestrassennetz integriert werden, damit auch für die umliegenden Gemeinden (Ober- und Unterefelden, Gränichen, Schafisheim, Hunzenschwil) ein Mehrwert geschaffen wird.

Die VERAS ist eine umfassende Gesamtplanung über mehrere Jahre. Bis 2019 wurde für alle Projektbestandteile ein Vorprojekt inklusive einer Kostenschätzung erarbeitet. Gemäss diesem Stand löst VERAS inklusive rechtlicher und verkehrstechnischer flankierender Massnahmen Kosten von rund 207 Millionen Franken aus. Die ausgewiesenen Kosten haben im abgeschlossenen Planungsstadium des Vorprojekts eine Genauigkeit von $\pm 30\%$, womit sich eine Kostenbandbreite von 145 bis 270 Millionen Franken ergibt.

Der Grosse Rat hat am 10. November 2020 das Vorhaben "Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS" im Richtplan festgesetzt (GRB 2020-1971). Damit wurden die angepassten Projekte der früheren Ost- und Südumfahrungen auf die gleiche Planungsstufe gebracht. Mit der Richtplanfestsetzung wurde der Grundstein für die weiteren Projektierungsschritte gelegt. 2021 konnte der nächste Projektierungsschritt, die Erstellung eines Bau- und Auflageprojekts, gestartet werden. Ebenfalls 2021 wurde dem Bund das Agglomerationsprogramm Aareland eingereicht, in welchem VERAS enthalten ist.

Für die Projektierung von VERAS inklusive der Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes im Raum Suhr hat der Grosse Rat mit obgenannter Festsetzung im Richtplan ebenfalls am 10. November 2020 einen Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 8,1 Millionen Franken zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung beschlossen.

Das Bauprojekt wurde 2021 gestartet. Zum Start der Projektierung wurden in einem ersten Schritt die Pendenzen aus dem Vorprojekt aufgearbeitet und die Bedürfnisse sowie der Leistungsumfang des Bauprojekts konkretisiert. Ausserdem konnte bis im Frühling 2022 ein Grossteil der externen Leistungen vergeben werden. Unter diesen sind die Dienstleistungsmandate der Hauptplanungslose (Abschnitte) mit drei Projektverfassern (PV Lose 1, 2 und 3) sowie die losübergreifende Planung über das Gesamtprojekt zu den Bereichen Verkehr, Umwelt und Hochbau. Zur Unterstützung und Koordination des Gesamtprojekts wurde eine Bauherrenunterstützung beauftragt. Ergänzend und flankierend zu den Hauptplanungsmandaten werden diverse beratende und prüfende Spezialisten, wie Prüfsingenieure, Geologe, Gestalter, Ökologe, Bahntechnik- und Tunnelsachverständigende beauftragt, die mit ihrer Kompetenz eine hohe Qualität der Projektierung sicherstellen sollen. Der Beizug dieser Fachplaner und Spezialisten in der Phase Bauprojekt ist auch eine Konsequenz aus den Erfahrungen von anderen Grossprojekten der jüngeren Zeit, bei denen es mit der Ausführungsplanung und Ausführung zu Kostenabweichungen gekommen ist. Darin spiegelt sich auch die generelle Erkenntnis aus zahlreichen Projekten in den letzten Jahren wieder, dass die Bearbeitungstiefe in den frühen Projektphasen aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellungen zunimmt.

Der Abschluss des Bauprojekts inklusive Vernehmlassung ist 2023 geplant. Die Aufwendungen für die anschliessende öffentliche Auflage und das Bewilligungsverfahren sind ebenfalls Bestandteil dieses Kredits. Der Realisierungskredit wird ab 2024 beantragt werden, früheste Inbetriebnahme ist 2030.

2. Kostenentwicklung und Vergleich mit dem bewilligten Kredit

Mit der ersten Phase des Bauprojekts erfolgte eine vertiefte Auseinandersetzung der erforderlichen Projektierungsarbeiten in Form der Erstellung von Pflichtenheftern für die externen Leistungserbringer sowie eine Optimierung des bestehenden Vorprojekts. Dabei zeigte sich, dass zusätzliche Leistungen erforderlich sind, welche in der Kreditschätzung auf Stufe Vorprojekt noch nicht bekannt waren. Der freigegebene Projektierungskredit für die Phasen 32 Bauprojekt und 33 Bewilligungsprojekt von 8,1 Millionen Franken (inkl. MwSt.) deckt diese Leistungen nicht ab. Zudem war im bewilligten Kredit keine Kreditreserve vorgesehen. Ebenfalls im Kredit nicht enthalten sind die Eigenleistungen für die Projektleitung in der Abteilung Tiefbau (ATB) des Departements Bau, Verkehr und Umwelt. Um die Leistungen abzudecken, welche für das Bauprojekt und das Bewilligungsverfahren VERAS nach heutigem Kenntnisstand erforderlich sind, wird ein zusätzlicher Finanzmittelbedarf von 4,36 Millionen Franken (inkl. MwSt.) ausgewiesen.

In der nachfolgenden Übersicht erfolgt die Gegenüberstellung der Budgetpositionen Stand November 2020 und der aktuellen Kostenprognose für die SIA Phase 32 Bauprojekt vom April 2022.

Nr.	Budgetposition	Bewilligter Kredit	Kostenprognose
		Stand November 2020 Franken	Stand April 2022 Franken
(1)	Hauptplanung Lose	5'390'000	5'950'000
	Projektverfasser Los 1 Teil Ost (Wettbewerb)	1'600'000	1'790'000
	Projektverfasser Los 2 Tunnel	1'780'000	1'932'000
	Projektverfasser Los 3 Teil Süd	2'010'000	2'228'000
(2)	Losübergreifende Planung	960'000	1'516'000
	Projektverfasser Verkehr	600'000	690'000
	Projektverfasser Umwelt	240'000	626'000
	Projektverfasser Hochbau	120'000	200'000
(3)	Fachplaner und Spezialisten	1'750'000	3'239'000
	Prüfingenieure und weitere Spezialisten	1'120'000	2'183'000
	Bauherrenunterstützung	630'000	1'056'000
(4)	Eigenleistungen Projektleitung ATB	0	1'200'000
(5)	Kreditrisiko / Unvorhergesehenes (5 %)	0	595'000
	Total Planungsbudget (inkl. MwSt.) gerundet	8'100'000	12'500'000
	Bewilligter Kredit indexiert (Preisstand 01.01.2021)		8'140'875
	Antrag Zusatzkredit (= Kostenprognose – Bewilligter Kredit indexiert)		4'359'125

3. Begründung der Zusatzkosten

Der zusätzliche Finanzmittelbedarf berechnet sich aus der Differenz der aktuellen Kostenprognose und dem bewilligten Projektierungskredit indexiert. Die zusätzlich erforderlichen Finanzmittel werden nachfolgend im Detail begründet.

(1) Hauptplanung Lose 1–3

Die im Projektierungskredit für die Projektverfasser der drei Hauptlose vorgesehenen Kosten von 5,39 Millionen Franken werden um rund 560'000 Franken überschritten. Die zum Projektierungskredit vorgenommene Markteinschätzung basierte auf Annahmen aus den Jahren 2019/20 und ging davon aus, dass die Ingenieurleistungen voraussichtlich günstiger beschafft werden können. Bedingt durch übergeordnete wirtschaftliche Markteinflüsse und Unsicherheiten im Zusammenhang mit Covid-19 hat sich die Marktlage aber spürbar verändert.

(2) Losübergreifende Planung

Die Kosten gemäss Projektierungskredit werden für diese Leistungen um 556'000 Franken überschritten. Folgende Gründe liegen dieser Kostenüberschreitung zu Grunde:

- Hohe Anforderungen aus Sicht Umwelt, Landschaft und Siedlungsverträglichkeit erfordern detaillierte Abklärungen sowie eine aufwendige Koordination mit den Projektbeteiligten und Fachstellen. Anforderungsreich ist vor allem die Planung der Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen sowie die Minimierung des Flächenbedarfs (Fruchtfolgeflächen).
- Aus den mittlerweile angelaufenen Gesprächen mit den Eigentümern erwachsen zusätzliche Bedürfnisse zur Projektoptimierung (z. B. Umplanung vom Projekt tangierter Hochbauten aufgrund des Verursacherprinzips).
- Die Detailprojektierung erfordert die Aufnahme von zusätzlichen Projektbestandteilen. Beispielsweise muss die Bachumlegung Gänstelbach in einem grösseren Perimeter geplant werden, damit sie den gesetzlichen Anforderungen entspricht.
- Die verkehrlichen Optimierungen gegenüber dem Vorprojekt (z. B. Anschluss Suhrentalstrasse) verursachen Mehrkosten.
- Zur Kompensation von beanspruchten Fruchtfolgeflächen müssen Ersatzflächen evaluiert werden.
- Gegenüber dem Vorprojekt müssen bautechnische Optimierungen vertieft bearbeitet und geologische und hydrogeologische Untersuchungen im Projektperimeter begleitet werden.

(3) Fachplaner und Spezialisten

Die Kosten für die Fachplaner und Spezialisten müssen gegenüber dem Projektierungskredit um knapp 1,5 Millionen Franken erhöht werden. Dies liegt daran, dass diverse Leistungen nicht berücksichtigt oder unterschätzt wurden. Einige der Leistungen, wie der Umfang der Fachplanung Bahnbau, konnten mit Stand Vorprojekt nicht antizipiert werden. Sie können aufgrund der fehlenden Position Kreditreserve/Unvorhergesehenes nicht aufgefangen werden. Nachfolgend werden die wichtigsten Treiber für die Zusatzkosten aufgeführt.

- An den Schnittstellen zu den Bahnen AVA (z. B. Brücke Gränicherstrasse über A1) und SBB (z. B. Brücke bei Möbel Pfister) sind diverse Abklärungen, wie Fahrleitungsplaner, Stellwerktechnik, Sicherheitstechnik, Trassezustandserfassung und Erdung durch entsprechende Spezialisten erforderlich.
- Es sind zusätzliche Betrachtungen zur Nachhaltigkeit des Projekts sowie zur Definition von Nachhaltigkeitskriterien als Vorgabe für die Bauausführung erforderlich.
- Für eine spätere Umsetzung der Bauausführung mit der Methode Building Information Modelling (BIM) muss die Begleitung und Koordination der Projektverfasser sichergestellt werden.
- Rund um die Planung des Tunnels wurden zusätzliche Mandate wie Tunnelsicherheitsplanung und Tunnellüftungsprüfingenieur ausgelöst.
- Für die Koordination und Abstimmung der diversen flankierenden Massnahmen fällt grösserer Aufwand an, als bisher angenommen wurde.
- Im Projektperimeter sind diverse Werke tangiert, darunter Hochspannungs- und Gashochdruckleitungen. Die Umplanung dieser Werke löst deutlich umfangreichere Arbeiten aus, welche im Kredit so bislang nicht vorgesehen waren.

- Zur Sicherstellung einer hohen Qualität wurden zusätzliche Mandate für die gestalterische Integration der Infrastrukturbauten in den Landschafts- und Siedlungsraum, für die passive Sicherheitseinrichtungen sowie die Sicherstellung der ökologischen Vernetzung im Projektperimeter ausgelöst, welche sich erst mit der Projektentwicklung aufdrängten.
- Um allfällige Baugrund- respektive Kostenrisiken zu minimieren, wurde entschieden – unter anderem aufgrund der Erfahrungen aus anderen Projekten – umfangreichere geologische und hydrogeologische Untersuchungen zu machen, als in dieser Projektphase ursprünglich vorgesehen war.

Der Aufwand für die Bauherrenunterstützung wurde auf Grundlage des Vorprojekts geschätzt. Aufgrund der Erhöhung der Komplexität und des Detaillierungsgrades sowie der Vielzahl der Projektbeteiligten inklusive der oben erwähnten zusätzlichen Mandate hat sich der Leistungsumfang für die Bauherrenunterstützung deutlich erhöht.

(4) Eigenleistungen

Die Eigenleistungen der Projekt- und Teilprojektleitung in der ATB wurden im Projektierungskredit bedauerlicherweise nicht berücksichtigt und sind daher mit dem Zusatzkredit vollumfänglich zu ergänzen.

(5) Risiko/Unvorhergesehenes

Das Kreditrisiko für Unvorhergesehenes wurde im Projektierungskredit respektive in den Budgets nicht berücksichtigt. In der Regel wird bei Krediten ein Kreditrisiko von 10 % eingestellt. Da ein Grossteil der Vergaben sowie diverse Abklärungen zum Leistungsumfang im Bauprojekt bereits erfolgt und angefallene Mehrleistungen bereits in den Positionen (1) bis (4) abgedeckt sind, werden statt der 10 % nur noch 5 % eingerechnet.

Gesamteinordnung Zusatzkosten (1) bis (5) bezüglich Gesamtkosten

Vom zusätzlich ausgewiesenen Mittelbedarf von 4,36 Millionen Franken entfällt ein substantieller Teil auf Kosten, die in der Gesamtkostenschätzung von 207 Millionen Franken (Kostengenauigkeit $\pm 30\%$) über alle Phasen in der erforderlichen Höhe enthalten waren. Dies sind in erster Linie die Anteile für Eigenleistungen der Projektleitung ATB und das Kreditrisiko für die Phasen 32 Bauprojekt und 33 Bewilligungsprojekt. Ausserdem war ein Teil der bereits in dieser Phase hinzugezogenen Fachplaner und Spezialisten in der Gesamtkostenschätzung berücksichtigt.

4. Kostenteiler

Die Beitragspflicht der Gemeinden richtet sich nach dem Gesetz über das kantonale Strassenwesen (Strassengesetz, StrG) vom 15. Juni 2021 (SAR 751.100). Demnach haben die Gemeinden an den Bau der Innerortsstrecken von Kantonsstrassen Beiträge von 35 % zu leisten. Gemeinden, deren Ortsdurchfahrt durch eine Umfahrungsstrasse entlastet wird, leisten Beiträge an deren Bau. Die Baubeiträge betragen 35 % der massgeblichen Kosten von Innerortsstrecken sowie von Anschlussknoten, die der beitragspflichtigen Gemeinde dienen. Wird eine Gemeinde infolge besonders grosser Aufwendungen, die auf die hohe Verkehrsbelastung oder besondere bauliche Schwierigkeiten zurückzuführen sind, durch den Beitrag übermässig belastet, kann der Regierungsrat diesen ermässigen.

Zum gegenwärtigen Stand der Projektierungsarbeiten sind noch keine detaillierten Angaben zur Kostenbeteiligung der betroffenen Gemeinden möglich. Der Kostenteiler kann erst mit dem Realisierungskredit, welcher dem Grossen Rat basierend auf dem Bauprojekt beantragt wird, definiert werden.

5. Zahlungsstand, Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2022–2025

Bis zum heutigen Zeitpunkt wurden dem Kredit Kosten von 945'618 Franken belastet. In dieser Summe nicht enthalten sind die bisher eingegangenen Verpflichtungen für Dienstleistungen, welche noch nicht verrechnet worden sind. Im AFP 2022–2025 wurden die jährlichen Finanzmittel im Verpflichtungskredit "Suhr/O'Entfelden NK240/241 VERAS" (PS-Nr. 640-203830) gemäss nachfolgender Tabelle eingestellt (Beträge in Fr. 1'000.–):

Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 (FB 350)	Vor-jahre	Bu 2022	P 2023	P 2024	P 2025	Folge-jahre	Total
Aufwand	222	6'750	650	150	4'750	237'878	250'400
Ertrag							0
Saldo	222	6'750	650	150	4'750	237'878	250'400

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

Finanzbedarf gemäss aktuellem Projektstand (FB 350)	Vor-jahre	Bu 2022	P 2023	P 2024	P 2025	Folge-jahre	Total
Aufwand	506	6'700	3'700	2'850	12'650	223'994	250'400
Ertrag							0
Saldo	506	6'700	3'700	2'850	12'650	223'994	250'400

6. Einsparungsmöglichkeiten, Handlungsspielraum und Zeitpunkt des Zusatzkreditantrags

Ein Grossteil des beantragten Zusatzkredits ist mit Leistungen verbunden, welche zwingend erforderlich sind und teilweise bereits ausgelöst werden mussten (z. B. Eigenleistungen der Projektleitung ATB). Der Spielraum bezüglich Leistungen, welche effektiv eingespart werden könnten, ist gering. Diese Einsparungen, beispielsweise der Verzicht auf Nachhaltigkeitsabklärungen, hätten eine Einbusse der Projektqualität zur Folge und sind aus Sicht der Projektleitung nicht sinnvoll. Weitere Einsparungen hätten Ungenauigkeiten in der Projektierung und in der Kostenermittlung zur Folge, und damit würde das dem Grossen Rat zur Beschlussfassung über den Realisierungskredit dienende Projekt nicht einem Bauprojekt nach SIA mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$ entsprechen. Solche Einsparungen im Bauprojekt kämen einem Verzicht respektive Lücken in den Projektunterlagen gleich. Aufgrund der Grösse und Komplexität des Projekts mit den zahlreichen Schnittstellen zu Werken, dritten Bauherren und Anforderungen an Massnahmen für die Umwelt ist ein substanzieller Projektierungsaufwand erforderlich.

Die vertiefte Bearbeitung des Bauprojekts hin zur angestrebten Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ entspricht auch den Anforderungen des Grossen Rats aufgrund der Erkenntnisse aus anderen Grossprojekten. Der Zusatzkredit ist damit zwingend erforderlich, um ein optimiertes, konsolidiertes und stabiles Bauprojekt zu erarbeiten und darauf basierend einen ausreichend genauen Kostenvoranschlag inklusive Kostenteiler zu ermitteln als Grundlage für den Entscheid des Grossen Rats über den Realisierungskredit.

Die Kreditsprechung ist terminlich dringend, da ohne zusätzliche Mittel im Laufe des Jahrs 2023 ein Projektstopp eingelegt werden muss.

7. Auswirkungen bei einem Verzicht auf den Zusatzkredit

Bei einem Verzicht auf den Zusatzkredit können die Arbeiten nicht fortgeführt werden. Die Projektierungsarbeiten müssten in der Bauprojektphase gestoppt werden. Damit müsste dem Grossen Rat ein Realisierungskredit mit einer höheren Ungenauigkeit, welche nicht einem Bauprojekt gemäss SIA entspricht, beantragt werden.

8. Rechtsgrundlagen

Gemäss § 10 Abs. 1 lit. b StrG beschliesst der Grosse Rat über Verpflichtungskredite zu Lasten der Strassenrechnung, wenn diese dem Ausgabenreferendum unterstehen.

Beim vorliegenden Kreditantrag handelt es sich um einen Zusatzkredit nach § 29 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) vom 5. Juni 2012 (SAR 612.300) für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 4'359'125.–. Der vom Grossen Rat am 10. November 2020 beschlossene, indexierte Verpflichtungskredit (Preisstand 2021) für einen einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 8'140'875.– erhöht sich somit auf Fr. 12'500'000.–. Der Verpflichtungskredit ist als Objektkredit ausgestaltet (§ 25 Abs. 2 GAF) und wird in der Investitionsrechnung geführt.

9. Kreditbewilligung und Ausgabenreferendum

Gemäss § 31 Abs. 3 GAF sind zusätzliche Nettoausgaben bei Vorhaben, die dem Ausgabenreferendum unterlagen, wiederum dem Ausgabenreferendum zu unterstellen, wenn noch eine Entscheidungsfreiheit zur Vornahme oder Unterlassung des zusätzlichen Aufwands besteht. Eine Entscheidungsmöglichkeit über die zusätzlichen Ausgaben besteht grundsätzlich, denn die Projektierungsarbeiten müssen aus rechtlicher Sicht nicht zwingend durchgeführt werden. Der Beschluss des Grossen Rats über den vorliegend beantragten Zusatzkredit untersteht somit dem Ausgabenreferendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau respektive § 31 Abs. 3 GAF.

Mit der Einführung der Ausgaben- und Schuldenbremse per 1. Januar 2005 wird gemäss § 32 GAF verlangt, dass neue Ausgaben, die dem Ausgabenreferendum unterstehen, mit der absoluten Mehrheit aller Mitglieder des Grossen Rats beschlossen werden. Wird beim Zusatzkreditbeschluss die absolute Mehrheit verfehlt, ist das Geschäft abgelehnt.

10. Auswirkungen

Vorliegend wird der Zusatzkredit für die Projektierung des Vorhabens VERAS beantragt. Mit der Realisierung dieses Vorhabens sind die nachfolgend beschriebenen Auswirkungen zu erwarten.

10.1 Auswirkungen auf die Wirtschaft, die Gesellschaft und die Gemeinden

Mit der Gesamtplanung VERAS mit Zeithorizont 2040 werden der Siedlungs- und Wirtschaftsraum vom Durchgangsverkehr entlastet und Freiräume für die Siedlungsentwicklung geschaffen. Weiter werden die Anbindung des Wynentals an die A1 und nach Aarau sowie das Velonetz für den lokalen und regionalen Verkehr verbessert und damit die Zielsetzung der VERAS umgesetzt.

Die Entlastung vom Durchgangsverkehr stärkt die Qualität der Innenentwicklung im Zentrum von Suhr. Die Verkehrsentlastung im Zentrum, die stärkere Entflechtung von MIV und Fuss-/Velo-Verkehr (FVV) sowie der neue Bahnübergang anstelle der Barriere fördern die Verkehrssicherheit. Gleichzeitig wird der Verkehr auf Strassentypen verlagert, bei denen mit höheren Unfallraten gerechnet werden muss. Der schützenswerte Ortskern profitiert von der Verkehrsentlastung, andererseits wird die Sicht auf die, neu für den FVV genutzte, historische Wynabrücke durch die benachbarte neue Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt.

10.2 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima

Im Rahmen der Richtplanfestsetzung und des Vorprojekts wurden die Umweltauswirkungen im Bericht zur Umweltsituation (BUS) untersucht. Demnach hat VERAS in seiner Gesamtheit keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf umweltrelevante Aspekte. Die Gesamtplanung kann mit einer Teilentlastung des Siedlungsraums die Luft- und Lärmimmissionen dort deutlich reduzieren. Mit der Realisierung der VERAS werden Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht. Die FFF-Reduktion hat der Grosse Rat mit seinem Beschluss vom 10. November 2020 auf maximal 3,5 ha beschränkt; der über

3 ha liegende FFF-Verbrauch muss kompensiert werden. Es finden Waldrodungen in kleinem Umfang statt, die Aufforstung erfolgt direkt östlich neben dem Wald Hürdli zur VERAS Linienführung. Durch die Tunnelführung können weitere negative Auswirkungen auf die Vernetzung und den Verlust von Böden reduziert werden. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass derzeit keine umweltrechtlichen Hindernisse zu erkennen sind, die einer Realisierung der Gesamtplanung VERAS entgegenstehen würden.

Die definitive Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima einschliesslich Festlegung der notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen erfolgt im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bauprojekt.

11. Weiteres Vorgehen

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

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

8. Juli – 7. Oktober 2022	Öffentliche Anhörung
November 2022	Beschluss über Botschaft an Grossen Rat durch Regierungsrat
Dezember 2022	Behandlung Kommission UBV
Januar 2023	Beschluss über Zusatzkredit durch Grossen Rat
Bis April 2023	Referendumsfrist
Bis Ende 2023	Abschluss Bauprojekt
Ab 2024	Beschluss über Realisierungskredit durch Grossen Rat, Projektgenehmigungsverfahren (§ 95 BauG), Landerwerb, Detailprojektierung, Bauausführung
Ab 2030	Inbetriebnahme

Zum Antrag

Der Beschluss 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

Der Verpflichtungskredit zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung für die Projektierung des Vorhabens "Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS" mit einem einmaligen Bruttoaufwand von Fr. 8'140'875.– wird um einen Zusatzkredit von Fr. 4'359'125.– auf Fr. 12'500'000.– erhöht (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2021; Indexstand von 239,0). Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

Regierungsrat Aargau