



**Einwohner-Gemeindeversammlung
vom Donnerstag, 6. Juni 2024**

Erläuterungen

zu den Traktanden

BERICHTERSTATTUNG ZU DEN TRAKTANDEN

Bemerkungen:

- Die Einladungen sind den Stimmberechtigten mit separater Post zugestellt worden
- Soweit zu den Traktanden Unterlagen vorliegen, können diese in der Zeit vom 23. Mai 2024 bis 6. Juni 2024 auf der Gemeindekanzlei während den ordentlichen Bürozeiten eingesehen werden. Zudem stehen die Unterlagen in Form von Dateien auf der Gemeinde-Website www.maegenwil.ch unter der Rubrik Politik / Einwohnergemeindeversammlungen zur Verfügung.

Traktandenliste

Zur Einwohnergemeindeversammlung vom Donnerstag, 6. Juni 2024, 19.30 Uhr,
Aula, Schulanlage Oberfeld

1. Protokoll der Einwohnergemeindeversammlung vom 29. November 2023	3
2. Genehmigung der Verwaltungs- und Bestandesrechnung 2023	3
3. Genehmigung des Rechenschaftsberichtes 2023	4
4. Genehmigung des Baukredites Sanierung resp. Neubau Bushof und Bahnhofstrasse samt dazugehörenden Werkleitungen	4
a. Strasse: Baukredit Bushof und Bahnhofstrasse: Bruttokredit Fr. 3'075'000 inkl. MwSt. (Anteil Bund: Fr. 1'383'750; Anteil Kanton: Fr. 520'575)	4
b. Wasserversorgung: Baukredit Fr. 590'000 exkl. MwSt.	4
c. Kanalisation: Baukredit Fr. 46'000 exkl. MwSt.	4
5. Genehmigung Projektierungskredit Sanierung Schulanlage Altbau Fr. 140'000 inkl. MwSt.	16
6. Genehmigung Friedhofreglement	21
7. Verschiedenes	

Erläuterungen

Zu den Traktanden der Einwohnergemeindeversammlung vom 6. Juni 2024

Traktandum 1

Protokoll der Einwohnergemeindeversammlung vom 29. November 2023

Die Einwohnergemeindeversammlung vom 29. November 2023 hat folgende Beschlüsse gefasst:

1. Genehmigung des Protokolls der Einwohnergemeindeversammlung vom 7. Juni 2023
2. Genehmigung des Budgets 2024 und Festsetzung des Steuerfusses auf 113 %

Der Gemeinderat hat das Protokoll der Einwohnergemeindeversammlung vom 29. November 2023 geprüft und zur Genehmigung verabschiedet.

Antrag

Das Protokoll der Einwohnergemeindeversammlung vom 29. November 2023 sei zu genehmigen.

Traktandum 2

Genehmigung der Verwaltungs- und Bestandesrechnung 2023

Die Rechnung 2023 der Einwohnergemeinde schliesst mit einem Ertragsüberschuss von Fr. 712'664. Im Budget war ein Aufwandüberschuss von Fr. 775'020.00 erwartet worden. Das Ergebnis fiel also rund Fr. 1,5 Mio. besser aus, als erwartet, was höchst erfreulich ist. Die Finanzkommission hat die Rechnung geprüft.

Die Begründungen zu den einzelnen Positionen ersehen Sie aus den Erläuterungen zur Rechnung 2023. Die Erläuterungen mit der detaillierten Rechnung sind in einer separaten Datei zusammengefasst und stehen auf der Website zum Download zur Verfügung. Kopien können bei der Gemeindekanzlei bestellt werden.

Antrag

Die Verwaltungs- und Bestandesrechnung 2023 sei zu genehmigen.

Traktandum 3

Genehmigung des Rechenschaftsberichtes 2023

Der Gemeinderat hat die Pflicht, alljährlich einen Rechenschaftsbericht über die Gemeindetätigkeiten zuhanden der Gemeindeversammlung zu erstellen. Der Bericht kann auf der Website heruntergeladen werden. Ebenso liegt der Bericht auf der Gemeindeganzlei auf oder kann dort bestellt werden.

Antrag

Der Rechenschaftsbericht 2023 sei zu genehmigen.

Traktandum 4

Genehmigung des Baukredites Sanierung resp. Neubau Bushof und Bahnhofstrasse samt dazugehörigen Werkleitungen

- a. Strasse: Baukredit Bushof und Bahnhofstrasse: Bruttokredit Fr. 3'075'000 inkl. MwSt. (Anteil Bund: Fr. 1'383'750; Anteil Kanton: Fr. 520'575)
 - b. Wasserversorgung: Baukredit Fr. 590'000 exkl. MwSt.
 - c. Kanalisation: Baukredit Fr. 46'000 exkl. MwSt.
-



Ausgangslage

Anlässlich der Einwohnergemeindeversammlung vom 7. Juni 2023 genehmigte der Souverän den Projektierungskredit zur Ausarbeitung des Sanierungsprojekt Bushof und Bahnhofstrasse sowie der darunterliegenden Werkleitungen Wasser und Kanalisation. Anlässlich dieser Versammlung wurden aus der Bevölkerung verschiedene Anliegen geäussert, welche, wo möglich, in die weitere Planung einflüssen.

Der Gemeinderat wurde durch die Gerber + Partner Bauingenieure und Planer AG unterstützt. Ein erstes Mal konnte auch die Ortsplanungskommission um Rückmeldung gebeten werden. Diese wurde im Rahmen der Revision der Bau- und Nutzungsordnung aus der Bevölkerung gewählt.

Die Sanierung des Bushofs und der Bahnhofstrasse sind ein gemeinsames Projekt und somit liegt nur ein Antrag vor. Die Sanierung der Werkleitungen, also des Wassers und des Abwassers, sind jeweils separate Anträge. Diese gehen nicht zu Lasten der Gemeindekasse, sondern der jeweiligen Spezialfinanzierung («Wasserkasse» resp. «Abwasserkasse»).

Projekt Bushof



Der Bushof soll an der Stelle errichtet werden, wo bis anhin die Baucontainer der SBB standen. Geplant sind drei Bushaltekanten resp. -buchten, wovon zwei für die regelmässigen Buslinien zur Verfügung stehen. Die Östlichste (Richtung Wohlenschwil/Zürich) dient lediglich dem Bahnersatz.

Die Busbuchten werden im sogenannten «Sägezahn»-Muster angeordnet. Die Busse fahren die Haltekanten wie gewohnt über den Wendepunkt an. Bushof und Wendepunkt werden mit einem Fahrverbot für sämtliche anderen Verkehrsteilnehmer belegt. Die Passagiere verlassen die Busse und steigen direkt in den Zug Richtung Aarau oder benutzen die Fussgängerunterführung um auf das Peron Richtung Zürich zu gelangen.

Entlang des Grünstreifens an der Bahnhofstrasse werden fünf Kurz-Parkplätze errichtet, welche das Holen und Bringen von Personen ermöglicht.

Die Begrünung erfolgt unterhaltsarm und möglichst naturnah.

Lage des Bushofs – Veränderung Umsteigezeiten – Gewährung des Anschlusses

Lage des Bushofs

Die Busse an der heutigen Stelle, direkt bei der Personenunterführung, zu platzieren, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Massnahmen zur Umsetzung des BehiG leider nicht mehr möglich.



Mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen die Haltekanten eine Höhe von mindestens 22 cm aufweisen. Die Rollstuhleinfahrtsfläche, welche sich vor den Bustüren befindet, soll 2 m breit sein und darf ein Gefälle von maximal 2 % aufweisen. Mit diesen beiden Vorgaben ist es nicht mehr möglich, dass die Busse direkt vor der Personenunterführung resp. der Treppe halten können.

Durch die Mindestbreite des Trottoirs bleiben bis zur gegenüberliegenden Wand noch 6.15m. Für das Kreuzen von Bussen müssten es eigentlich 6.6m (Lichte Breite) sein. Die Durchfahrtsbreite der Bahnhofstrasse an dieser Stelle ist also bereits zu gering, auch ohne einen Fahrbahnhalt.

Geprüft wurde ebenfalls, ob das alte Bahnhofsgebäude für den Bushof weichen könnte. Dieses Anliegen wurde auch aus den Reihen der Ortsplanungskommission geäussert. Leider musste die SBB die Anfrage der Gemeinde abschlägig beantworten: Das Bahnhofsgebäude befindet sich im Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB. Es darf deshalb nicht abgebrochen werden.

Da oftmals eine Möglichkeit besteht, diese Arten von Bautenschutz aufzuheben, hakte das Planungsgremium nach, wurde jedoch schnell enttäuscht:

Einerseits würde das Projekt massiv verteuert werden, denn die SBB muss für den Ertragswert der Liegenschaft kompensiert werden. Auf 35 Jahre hochgerechnet (Abschreibedauer öffentlicher Hochbau) kann sich jede Stimmberechtigte vorstellen, welche Summe fällig würde. Die Kosten für die Ausarbeitung eines neuen Projektes kämen noch obendrauf.

Andererseits dauern die Verfahren zur Aufhebung solcher Schutzbestimmungen tendenziell lange. Ein Baustart spätestens im Jahr 2028 ist damit mehr als gefährdet und damit auch die Bundesbeteiligung von 45 %.

Aus den genannten Gründen muss der Bushof an dem im Projekt eingezeichneten Ort erstellt werden.

Umsteigezeiten

Die neue Lage der Bushaltestellen führt zu zwei Veränderungen:

Reisende, welche von Zürich her anreisen, können weiterhin direkt auf die Busse umsteigen. Der kürzeste Umsteigeweg verschiebt sich jedoch einen oder zwei Wagons nach hinten. Diese Umstellung wird kaum wesentlich sein, führt sogar eher zu einer Verbesserung, da das «Nadelöhr» zwischen den Bahnhofsgebäuden vermieden werden kann.

Anders präsentiert sich die neue Situation für Passagiere, welche von Aarau herkommen. Die Distanz von Unterführung bis zum Bus wird sich um rund 80 Meter erhöhen. Die bisherige Umsteigezeit wird nicht mehr reichen. Im Gespräch mit dem Busunternehmen sowie der Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Aargau wurde das Problem eingehend diskutiert.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Bushofs werden die Umsteigezeiten angepasst resp. erhöht, damit weiterhin ein Umsteigen vom Zug auf den Bus möglich ist. Der Kanton ist dazu verpflichtet, den Anschluss sicherzustellen. Die geänderten Abfahrtszeiten werden auf die Bauvollendung vorliegen, diese hängen auch von den Bedingungen am Ende der Buslinie (Lenzburg) ab. In Ausnahmefällen (z.B. bei Verspätungen) wird der Chauffeur auf «Nachzügler» Rücksicht nehmen dürfen.

Wartestruktur (Wartehäuschen)

Gemäss Wunsch aus der Bevölkerung wurde an den beiden westlichen Buchten jeweils ein Unterstand eingeplant. Diese werden durch die beiden Buslinien der Regionalbus Lenzburg AG (RBL) bedient. Bei der dritten Busbucht wurde bewusst auf einen Unterstand verzichtet, da diese lediglich dem Bahnersatz dient und nicht regelmässig angefahren wird.

Bei der Auswahl der Wartestrukturen wurden zwei Faktoren als ausschlaggebend betrachtet:

- *Geringe Verweildauer*

Die Buslinien am Bahnhof sind direkt auf die Anschlusszüge abgestimmt. Geschützt warten zu können ist also weniger wichtig als an Bushöfen, an welchen längere Wartezeiten üblich sind. Somit sind weder grosse noch «luxuriöse» Bushäuschen notwendig.

- *Kaum einheimische Wartende*

Viele Mägenwilerinnen und Mägenwiler gehen zu Fuss zum Bahnhof oder fahren mit dem Velo. Dies ist aus den Fahrgastzahlen ersichtlich. Wartehäuschen mit hohem Ausbaustandard würden also primär Auswärtigen zugutekommen, jedoch von Mägenwil berappt.

Aufgrund dieser Überlegungen entschied sich der Gemeinderat, im vorliegenden auf die günstigsten Wartestrukturen zu setzen.

Kiss & Goodbye

Wie dem Situationsplan zu entnehmen ist, wurden auf der Grün-Insel entlang der Bahnhofstrasse fünf Kurzparkplätze (Kiss & Goodbye) eingeplant. Diese sollen dazu dienen, dass Passagiere direkt am Bahnhof abgeladen werden können, ohne den Verkehr zu behindern. Die Bushaldebuchten sind davon getrennt, so dass sich Busse und Personenwagen nicht in die Quere kommen.

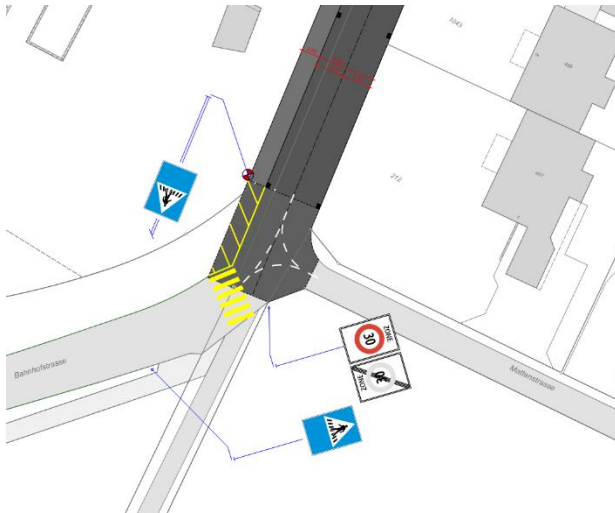
Projekt Bahnhofstrasse

Von blossem Auge sind die Schäden an der Bahnhofstrasse erkennbar. Eine Sanierung ist unausweichlich, die Lebensdauer der Strasse ist überschritten.



Berüchtigt ist auch der weitere Strassenverlauf Richtung Matten- und Industriestrasse. Von der Kurve bis zur Mattenstrasse ist ein sogenanntes «Aargauer Trottoir», also eine schräge, gelbe Markierung aufgemalt. Randsteine sind keine vorhanden. Auf dieser 1.7 m breiten Fläche verkehren die Fussgängerinnen und Fussgänger. Kreuzen sich Fahrzeuge auf diesem Teil der Bahnhofstrasse, was ohnehin nur für Personenwagen möglich ist, weichen diese auf das aufgemalte Trottoir aus.

Die Sicherheit ist häufig gefährdet. Wahrscheinlich musste ein Grossteil der Mägenwiler Bevölkerung bereits prekäre Verkehrssituationen überstehen oder beobachten. Mit der Verbreiterung und dem Einbau eines richtigen Trottoirs in diesem Perimeter soll die Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer erhöht werden, motorisiert wie unmotorisiert.



Der Perimeter endet auf Höhe der Einmündung der Mattenstrasse. An dieser Stelle macht die Bahnhofstrasse einen Knick und führt so zur Industriestrasse. Gemäss gültigen Erschliessungs- und Gestaltungsplänen wird die Bahnhofstrasse zu einem späteren Zeitpunkt angepasst. Vorgesehen ist die Strassenführung bis zur Industriestrasse über den heutigen Fussweg, welcher den Feldern entlangführt.

Der Landbedarf für die Strassenverbreiterung und dem Trottoir muss von der Parzelle Nr. 200 (westlich der Bahnhofstrasse) genommen werden. Es findet kein Landerwerb statt, sondern ein Landabtausch von der Parzelle 524, welche der Einwohnergemeinde gehört.

Projekt Kanalisation

Bei Strassensanierungen wird stets überprüft, in welchem Zustand sich die darunterliegenden Leitungen (Wasser, Abwasser, Strom, Gas, Telekom, ggf. Fernwärme, etc.) befinden. Danach werden Dritte (z.B. AEW, Swisscom, etc.) angefragt, ob sie Bedarf haben, ihre Leitungen zu erneuern, auszubauen oder zu entfernen. Die Überlegung dahinter ist einerseits die Versorgungssicherheit, andererseits beteiligen sich diese Werke an den Kosten für den Strassenbau, was diesen für die Gemeinde wiederum günstiger macht.

Vorliegend weist die Kanalisation als Ganzes keinen Sanierungsbedarf auf. Jedoch sind einige Schachtdeckel zu ersetzen und weitere Kleinstmassnahmen umzusetzen.

Die Kosten im Bereich Kanalisation belaufen sich auf Fr. 46'000 exkl. MwSt.

Projekt Wasser

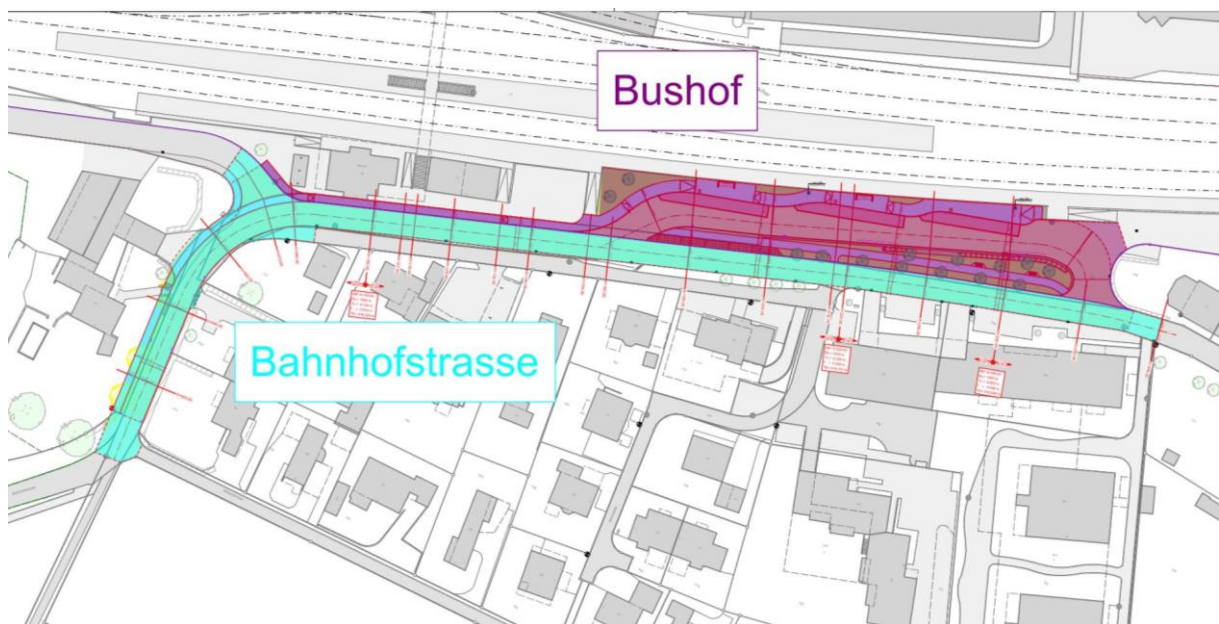
Im Perimeter der Bahnhofstrasse ist eine bestehende Wasserleitung von 150 mm Durchmesser. Die Leitung besteht aus duktilem Guss und stammt aus den Jahren 1968 und 1980. Im Bereich von Bahnanlagen sind Gussleitungen durch vagabundierende elektrische Ströme besonders stark gefährdet. Diese Ströme verursachen Eisenabbau an den Leitungen, was zu Lochfrass und Korrosion führt. Die Leitung musste schon mehrfach repariert werden, die Lebensdauer ist überschritten.

Neu wird eine HDPE-Kunststoffleitung mit Durchmesser 180mm verlegt. Damit wird das Korrosionsproblem gelöst.

Von der Kurve Bahnhofstrasse bis zur Mattenstrasse wird auf einer Länge von 65 Meter eine neue Leitung verlegt. Dies im Hinblick auf eine Ringverbindung zu der geplanten Überbauung Wolfboden. Zum Einsatz kommt ebenfalls eine HDPE-Kunststoffleitung mit Durchmesser 180mm.

Kosten

Das Gesamtprojekt besteht aus dem Teil für den Bushof sowie den Teil Bahnhofstrasse. Diese Unterscheidung ist lediglich für die Beteiligung von Bund und Kanton ausschlaggebend (vgl. nachfolgend), über das Projekt wird als Ganzes abgestimmt. Die Aufschlüsselung dient lediglich der Information und Herleitung, wie die Kostenbeteiligungen zustande kommen.



Beteiligung von Bund und Kanton

Mägenwil ist ein Verkehrsknotenpunkt von kantonaler Bedeutung. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms beteiligt sich der Bund an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und zur Erhöhung der Sicherheit. Da die Hoheit über den öV resp. Busverkehr beim Kanton liegt, beteiligt sich dieser an den Infrastrukturprojekten. Bereits an der Vorprojektierung hat sich der Kanton Aargau beteiligt.

Der effektive Anteil wird im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, Kanton und Gemeinde festgelegt. Diese Vereinbarung kann jedoch erst im Anschluss an den Entscheid der Gemeindeversammlung jedoch vor Baubeginn abgeschlossen werden.

Beteiligung Bund

Das vorliegende Projekt wird vom Bund mit 45 %, maximal jedoch Fr. 1.67 Mio. unterstützt. Dies geschieht im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation.

Die Realisierung von Massnahmen der 4. Generation muss jedoch zwingend bis spätestens 2028 erfolgen. In der 5. Generation würde sich der Bund noch mit maximal 35 % beteiligen.

Beteiligung Kanton

Bund und Kanton sind verantwortlich für den öffentlichen Verkehr, dabei beschränkt sich der Bund auf die SBB. Das restliche Angebot obliegt dem Kanton, somit auch der Busverkehr.

Da der Kanton für den öV verantwortlich ist, beteiligt er sich an der dazugehörigen Infrastruktur mit der Hälfte der Kosten. Die Beteiligung beschränkt sich jedoch auf den Perimeter des Bushofs, welcher sich vom östlichen Ende (Wendeplatz) bis zum Velo-stander westlich der Bahnhofgebäude erstreckt. Das Trottoir gehört auf dieser Länge zum Perimeter dazu, die Bahnhofstrasse jedoch nicht.

Die Beteiligung des Kantons am Bushof beläuft sich auf 50 %, dies nach Abzug der Bundesbeiträge.

Kostenteiler

Kosten CHF inkl. MwSt.	Bushof	Bahnhof- strasse	Total
Total Baukosten exkl. Wasser, Abwasser	1'893'000	1'182'000	3'075'000
Beitrag aus Agglomerationsprogramm Bund 45%	- 851'850	- 531'900	- 1'383'750
Zu Lasten Gemeinde und Kanton	1'041'150	650'100	1'691'250
Beitrag Kanton an Bushof 50% (nach Abzug Bundesbeitrag)	- 520'575	-	- 520'575
Rest Baukosten zu Lasten Gemeinde	520'575	650'100	1'170'675
Total zu Lasten Gemeinde	1'170'675		

Die Kosten für die Sanierung Kanalisation belaufen sich auf Fr. 46'000 exkl. MwSt. Die Finanzierung erfolgt über die Spezialfinanzierung Abwasser (Abwasserkasse).

Die Kosten für die Wasserleitung belaufen sich auf Fr. 590'000 exkl. MwSt. Die Finanzierung erfolgt über die Spezialfinanzierung Wasser (Wasserkasse).

FAQs

Wäre es möglich, den Bushof unabhängig von der Bahnhofstrasse zu sanieren und dadurch die Kosten zu senken?

Grundsätzlich ist es denkbar, lediglich den Bushof gemäss BehiG zu sanieren und die Bahnhofstrasse zu belassen. Dabei ist zu bedenken, dass sich Bund und Kanton an dem heute vorliegenden Projekt beteiligen.

Würde sich die Gemeinde lediglich auf die Sanierung des Bushofes beschränken und die Bahnhofstrasse aus dem Projektperimeter entfernen, so beschränkt sich auch die Beteiligung von Bund und Kanton auf den Bushof. Wenn die Bahnhofstrasse zu einem späteren Zeitpunkt saniert werden müsste, hätte die Gemeinde die Kosten alleine zu stemmen.

Dass sich der Bund zu einem späteren Zeitpunkt an der Bahnhofstrasse beteiligen würde, ist praktisch ausgeschlossen. Der Grundsatz ist, wenn eine Massnahme in einem Agglomerationsprogramm gutgeheissen wurde, aber danach nicht umgesetzt wird, kann diese nicht erneut aufgenommen werden. In diesem Fall müsste die Gemeinde die Sanierung der Bahnhofstrasse mit Fr. 1.3 Mio. komplett übernehmen.

Eine Sanierung der Bahnhofstrasse wird früher oder später kaum zu vermeiden sein.

Die Buslinien dienen vor allem den Nachbargemeinden, beteiligen sich diese ebenfalls an dem Bauprojekt?

Das Angebot an öffentlichem Verkehr wird vom Kanton unter Berücksichtigung des übergeordneten Angebotes (SBB) im Richtplan festgelegt.

Die Finanzierung des Angebotes (Buslinien, Regionalbahnen, etc.) obliegt dem Kanton.

Die Finanzierung der Infrastruktur hat die Gemeinde zu tragen. Der Kanton kann sich jedoch, wie beim vorliegenden Projekt, daran beteiligen. Da Mägenwil nicht selbst bestimmen kann, ob, wohin und wie oft ein Bus verkehrt, können auch die Nachbargemeinden nicht dazu verpflichtet werden, sich daran zu beteiligen.

Die Nachbargemeinden beteiligen sich somit nicht am Projekt.

Könnte der Bushof am Ort des alten Bahnhofgebäudes erstellt werden? Damit würde sich die Umsteigezeit verringern.

Das alte Bahnhofgebäude befindet sich im Inventar der schützenswerten Gebäude der SBB. Eine Streichung des Gebäudes aus dem Inventar könnte Erfolg haben, würde jedoch eine massive Verzögerung bedeuten, da das Verfahren lange dauert. Damit wäre der Baustart 2028 in Gefahr. Dieser ist jedoch Pflicht, sonst entfällt die Beteiligung des Bundes von Fr. 1.4 Mio.

Neben dem zeitlichen Aspekt spielen auch die zusätzlichen Kosten eine nicht zu unterschätzende Rolle. Neben dem Aufwand für die Aufhebung des Gebäudeschutzes und den anschliessenden Abbruch müsste die SBB entschädigt werden. Die Genaue Zahl müsste im Verfahren eruiert werden. Die Liegenschaft ist jedoch vermietet und generiert einen Ertrag, welcher kompensiert werden müsste. Somit würde sich das Projekt enorm verteuern.

Auch müsste ein neues Projekt an diesem Standort geplant werden, dies würde ebenfalls kosten.

Eine Verkürzung der Umsteigezeit würde auch nur für die Passagiere von Aarau her erreicht werden. Diejenigen von Zürich kommend sind gleich schnell bei den Bussen, wenn der Bushof wie heute geplant realisiert würde.

Kann die Haltestelle nicht am heutigen Standort BehiG konform saniert werden? Damit würde sich die Umsteigezeit zum Peron 2 / 3 nicht erhöhen.

Zwei Gründe verunmöglichen die Platzierung der Bushaltestelle am heutigen Ort, direkt vor der Unterführung.

Einerseits können die Vorgaben des BehiG für das Befahren der Busse mit einem Rollstuhl nicht eingehalten werden.

Andererseits wird die Lichte Breite (Kreuzen Bus-Bus) der Fahrbahn mit 6.15 Meter anstatt der erforderlichen 6.6 Meter schon unterschritten.

Fahrzeuge, welche an den wartenden Bussen vorbeifahren haben keine Möglichkeit, Gegenverkehr früh genug zu erkennen. Bereits im heutigen Zustand ist die Verkehrssituation prekär und wird nur entschärft, da die Busse das Trottoir auf einer Breite von 60 cm befahren. Diese 60 cm werden mit dem neuen Trottoir wegfallen.

Eine Möglichkeit wäre, dass der Bus- und Bahnhof für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt würde. Dann würde es keine Überholmanöver geben, jedoch widerspricht dies dem Sinn und Zweck einer öV-Drehscheibe.

Eine weitere Möglichkeit wäre Einbahnverkehr, dies würde jedoch bedeuten, sämtliche Busse sowie den MIV über die Wolfbodenstrasse durch das Wohnquartier hin zum Bus- resp. Bahnhof zu führen. Verglichen mit dem vorliegenden Projekt wäre dies klar die schlechtere Variante, wenn möglicherweise jedoch etwas günstiger.

Was passiert, wenn der Kredit für die Sanierung des Bushofs abgelehnt wird?

Vorerst passiert gar nichts: Die Busse halten am gewohnten Ort, die Routen bleiben gleich und sobald die SBB-Container abgebaut wurden, liegt der Bereich brach. Bei Wasserleitungsbrüchen wird der Asphalt jeweils um einen Flick reicher. Auch 20 Jahre nach der Einführung des BehiG wären die Vorgaben noch nicht umgesetzt.

Sobald eine natürliche Person oder eine dazu legitimierte Organisation eine Klage einreicht, ändert sich die Ausgangslage:

Zuerst wird die Gemeinde in diesem Gerichtsverfahren mit grösster Wahrscheinlichkeit unterliegen. Somit wird sie auch Gerichts- und Anwaltskosten (beider Parteien) übernehmen müssen.

Das Gericht wird die Gemeinde verpflichten, die Infrastruktur an das BehiG anzupassen.

Beiträge wird es dannzumal keine mehr geben, da die Massnahmen zur Angleichung an das BehiG nicht subventioniert werden. Die Mitsprachemöglichkeiten dürften wahrscheinlich auch eher gering sein. Vielmehr würde ein BehiG-konformer Bushof gebaut und der Gemeinde nachher die Kosten verrechnet.

Antrag

Die Baukredite

- a. Strasse: Bushof und Bahnhofstrasse für Fr. 3'075'000 inkl. MwSt. (Anteil Bund: Fr. 1'383'750; Anteil Kanton: Fr. 520'575)
- b. Wasserversorgung: Fr. 590'000 exkl. MwSt.
- c. Kanalisation: Fr. 46'000 exkl. MwSt.

seien zu genehmigen.

Traktandum 5

Genehmigung Projektierungskredit Sanierung Schulanlage Altbau Fr. 140'000 inkl. MwSt.

Geschichtliches Schulanlage

Der Hauptbau der Schulanlage Oberfeld stammt aus dem Jahr 1973 und wurde 1995 erweitert und teilweise saniert. Im Jahr 2018 durften die Schulhauserweiterung sowie die Doppelturnhalle in Betrieb genommen werden.

Die "Lebensdauer" eines Schulhauses resp. einer Hochbaute beträgt, gemäss den Bestimmungen über den Finanzhaushalt der Gemeinden, 35 Jahre. Der ursprüngliche Bau hat diese schon länger überschritten. Auch die Erweiterung, welche 1995 fertiggestellt wurde, nähert sich dieser Grenze unweigerlich.

Selbstverständlich würde nicht die Sanierung einer Liegenschaft ins Auge gefasst werden, nur weil sie in der Buchhaltung vollständig abgeschrieben ist. Vielmehr befinden sich Teile des Schulhauses in desolatem Zustand. Die Gemeinde ist verpflichtet, genügend Schulraum zur Verfügung zu stellen und damit ihren Bildungsauftrag zu erfüllen. Daran führt kein Weg vorbei.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Beweggründe für die Ausarbeitung eines Sanierungsprojektes erläutert.

Gebäudezustandsbericht 2023

Bereits im letzten Gebäudezustandsbericht aus dem Jahr 2009 wurden verschiedene Abnutzungserscheinungen festgestellt. Teilweise wurden diese in der Zwischenzeit via Budget Liegenschaften repariert. Im Jahr 2023 wurde der Gebäudezustandsbericht aktualisiert und es kam weiterer Sanierungsbedarf dazu. Zahlreiche Kleinigkeiten, aber auch einige grössere Posten.

Dringend notwendig ist die Sanierung der Verbindung vom Altbau zum Anbau 1995. Diese ist undicht und es tritt bei Regenfällen Wasser ein, was wiederum zu Wasserschäden innerhalb des Gebäudes führt.



Acht undichte Oblichter auf dem Altbau wurden bereits ersetzt, jedoch ist auch bei den restlichen der Wassereintritt nur noch eine Frage der Zeit. Wassereintritt kann zu massiven Folgeschäden führen. Die Gebäudeversicherung bietet zwar Schutz bei Unwetterereignissen oder Leitungsbrüchen, aber nicht, wenn Schäden aufgrund von mangelndem Unterhalt entstehen.



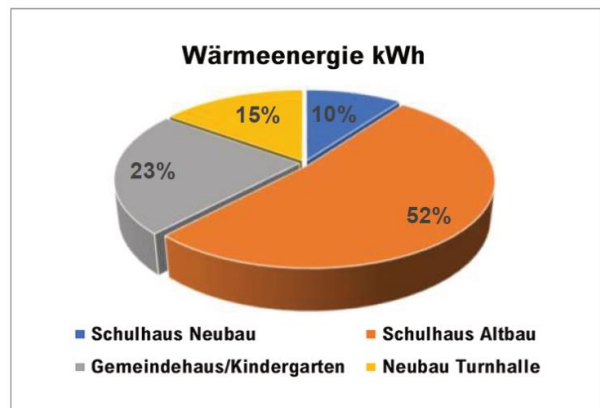
Die Gussleitungen sind rostig, was bei Starkregen resp. Hochwasser zu Rückstaugefahr führt. Die WC Anlagen im Altbau verstopfen häufig. Bei privaten Hauseigentümern würde eine Sanierung des Hausanschlusses verfügt werden, wenn die Leitungen in solchem Zustand wären. Demnach ist es nicht angezeigt, dass die Gemeinde auf eine Sanierung verzichtet, obwohl die Privaten jeweils dazu verpflichtet werden, ihre Leitungen instand zu halten.



Einige Oberflächen (Bodenbeläge) haben ihre technische Lebensdauer längst überschritten. Mit einer Sanierung würde weitere Schäden und damit Kosten vermieden. Je länger, dass auf eine Reparatur verzichtet würde, desto tiefer werden die Furchen in den Böden und desto aufwändiger wird eine Reparatur zu einem späterem Zeitpunkt.

Wärmeverbrauch Altbau

Für die Heizperiode 2023-2034 wurden die Daten des Wärmeverbrauchs der Liegenschaften ausgewertet. Dazu gehörten neben dem Schulhaus-Altbau das Gemeindehaus, der Kindergarten, die Doppelturnhalle und der (neue) Anbau der Schulanlage.



Es musste festgestellt werden, dass der Altbau alleine für 52 % des Energieverbrauchs aller Liegenschaften verantwortlich ist. Die jährlichen Heizkosten des Altbaus betragen rund Fr. 50'000. Eine thermische Sanierung der Gebäudehülle würde somit direkt die Energiekosten senken. Die Wärme wird hauptsächlich aus Holzsnitzel gewonnen, trotzdem ist es sinnvoll, wo immer möglich Energie einzusparen.

Verbesserungsmöglichkeiten

Neben den Massnahmen zum Erhalt der Gebäude resp. Reduktion von Heizkosten gibt es verschiedene Punkte, welche im Rahmen einer Sanierung verbessert werden können.

Das Leitsystem der Haustechnik im Altbau ist nicht kompatibel mit demjenigen des Neubaus. Somit müssen zwei Systeme bedient und gewartet werden. Eine zentrale Steuerung ist jedoch heute Standard, die Übersichtlichkeit verbessert sich massgeblich.

Die Haupteingangstür des Altbaus macht vermehrt Probleme und ist für Rollstuhlfahrer schwierig zu öffnen. Bei einem Neubau würde diese Art von Türe kaum mehr den Anforderungen des BehiG entsprechen. Auch macht der Schliessmechanismus häufig Probleme und der Dämmwert liegt weit unter dem heutigen Standard.

Zurzeit kann der Vorraum bei der Rampe ins Untergeschoss kaum genutzt werden, da dieser nicht durch ein Rolltor o.ä. geschützt resp. abgegrenzt ist. Durch den Einbau eines Tores kann der Vorraum genutzt werden. Im Vorraum befindet sich der Zugang zum Entsorgungsraum, welcher durch eine Türe gesichert ist. Diese ist jedoch für Schulkinder kaum zu öffnen.

Die Sonnerie resp. Gonganlage der beiden Gebäudeteile ist nicht miteinander verbunden. Wenn beide Anlagen miteinander verbunden würden, können im Brandfall resp. bei einer Evakuierung die Signale zentral gesteuert werden.

Die Aula wird seit Inbetriebnahme der neuen Doppelturnhalle vermehrt für Anlässe vermietet. Aufgrund von Brandschutzvorschriften haben verschiedene Türen stets geöffnet zu bleiben. Zurzeit ist es möglich, während einem öffentlichen Anlass den Rest des Schulhauses zu betreten. Ohne entsprechende Anpassungen der Fluchtwege resp. -türen bleibt dies ein Sicherheitsrisiko.

Umsichtiges, ganzheitliches Sanierungsprojekt

Verschiedene Sanierungsarbeiten wurden budgetiert und ausgeführt. Jedoch gibt es eine grosse Anzahl an Massnahmen, welche aufgrund der angespannten Finanzlage immer wieder vertagt und schlussendlich nicht ausgeführt wurden.

Wird eine Massnahme nicht im Budget berücksichtigt, so muss im darauffolgenden Jahr zuerst wieder eruiert werden, ob die Massnahme noch notwendig ist und ob der aufzuwendende Betrag noch stimmt. Dieser Prozess erzeugt jedes Jahr wieder Aufwand, welcher nicht notwendig ist.

Anstatt weiterhin Schritt für Schritt einzelne Massnahmen via Budget zu beschliessen, entschied sich der Gemeinderat dazu, ein ganzheitliches Sanierungsprojekt ausarbeiten zu lassen. Damit wird gewährleistet, dass eine Sanierung nachhaltig erfolgen kann und kein Flickwerk entsteht, welches immer wieder notfallmässig zusammengehalten werden muss.

Als Grundsatz gilt, dass die Sanierung praktisch, dauerhaft und günstig erfolgen soll. Es sollen keine nicht zwingend notwendigen Massnahmen ins Auge gefasst werden. Luxusvarianten kommen nicht in Frage.

Anschliessend erhalten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Möglichkeit, sich im Rahmen des Kreditbegehrens zum Projekt zu äussern.

Kosten

Als Planer konnte die LUMO Architekten AG, Döttingen, gewonnen werden. Diese waren bereits mit dem Anbau im Jahr 1992 betraut.

Gemäss Kostenschätzung werden für das Aufnehmen des Ist-Zustandes rund Fr. 11'000 fällig. Einerseits wird der Zustand des Gebäudes im Detail protokolliert. Andererseits müssen sämtliche Pläne und Unterlagen in eine elektronische Form gebracht und ggf. nacherfasst werden.

Anschliessend erfolgt das Ausarbeiten des Projektes, in welchem sämtliche Massnahmen ausführlich beschrieben sind. Selbstverständlich mit dazugehörigem Kostenvoranschlag. Für diesen Arbeitsschritt werden die Aufwendungen auf Fr. 75'000 geschätzt. Diese Summe wird als Kostendach vereinbart.

Für die Detailaufnahme der Mängel müssen teilweise externe Fachspezialisten (Haustechnikplaner, etc.) hinzugezogen werden. Einzelne Bauteile bedürfen einer detaillierten Überprüfung mittels Sondage, damit der effektive Zustand bekannt wird. Die Kosten für externe Fachspezialisten sowie für Sondagen werden auf Fr. 45'000 geschätzt.

Mit Nebenkosten von 3 % sowie der MwSt. von 8.1 % belaufen sich die Gesamtkosten auf Fr. 140'000 inkl. MwSt.

Terminplan

Genehmigt der Soverän den vorliegenden Projektierungskredit so sollte das Sanierungsprojekt mit dem Kostenvoranschlag bis Ende 2024 vorliegen.

Anschliessend muss geprüft werden, welche Massnahmen zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden müssen. Nach dieser Triage wird den Stimmbürgern frühestens anlässlich der Einwohnergemeindeversammlung im Sommer 2025 ein entsprechender Antrag für den Bau- resp. Sanierungskredit vorgelegt.

Antrag

Der Kredit für die Ausarbeitung des Sanierungsprojektes Schulanlage Oberfeld Altbau von Fr. 140'000 inkl. MwSt. sei zu genehmigen.

Traktandum 6

Genehmigung Friedhofreglement

Ausgangslage

Das heute geltende Bestattungs- und Friedhofreglement stammt vom 12. Juni 1991. Es regelt die Organisation der Bestattung im Allgemeinen, definiert die verschiedenen Grabarten und zulässigen Materialien für Grabmale, regelt den Unterhalt des Friedhofs und legt die Gebühren fest. Das Reglement bedarf in verschiedenen Bereichen einer Überarbeitung.

Der Gemeinderat überarbeitete das Reglement in Zusammenarbeit mit den Gemeindegewerken und der Gemeindeverwaltung. Das überarbeitete Bestattungs- und Friedhofreglement orientiert sich an denjenigen der umliegenden Gemeinden, insbesondere denjenigen, welche erst eine Revision durchgeführt haben. Der Rechtsdienst des Departements Gesundheit und Soziales hat den vorliegenden Entwurf des Reglements geprüft und für korrekt befunden.



Neues Bestattungs- und Friedhofreglement

Anstelle eines Reglements mit separatem Gebührentarif wurde beides im Reglement zusammengeführt.

Im Bestattungs- und Friedhofreglement sind alle grundlegenden Punkte zu den Bestattungen, den Bestattungskosten, dem Grabangebot und der Grabesruhe festgehalten. In den letzten 30 Jahren haben sich viele übergeordnete Gesetze und Vorschriften geändert, die Übernahme dieser führte zu vielen Anpassungen im Reglement.

Auch haben sich die Wünsche der Verstorbenen resp. derer Angehörigen geändert. Liessen sich vor 30 Jahren noch beinahe alle Verstorbenen auf dem Friedhof in Mägenwil beisetzen, so nahm der Anteil stetig ab. In den letzten 5 Jahren waren es noch gut die Hälfte der Verstorbenen. Neben der Bestattung auf dem Friedhof wählen viele eine Beisetzung im Friedwald, das Verstreuen der Asche in der Natur oder die Überführung in das Heimatland.

Ähnliches konnte auch bei der gewünschten Bestattungsart festgestellt werden. Lag der Anteil an Erdbestattungen vor 30 Jahren noch bei rund 20 %, sank dieser kontinuierlich auf heute 8 %. Gegenteilig verhält es sich mit der Beisetzung im Gemeinschaftsgrab: Vor 30 Jahren wünschten gut 6 % der Verstorbenen eine Beisetzung im Gemeinschaftsgrab, heute sind es gut die Hälfte.



Das Reglement ist somit nicht nur an das geltende Recht anzupassen, sondern auch den Wünschen der Bevölkerung.

Nachfolgend sind die wesentlichen Änderungen ausführlich beschrieben. In der Synopse sind sämtliche Änderungen mit einer Kurzbegründung aufgeführt. Sämtliche Unterlagen sind auf der Website () einsehbar oder können auf der Gemeindekanzlei bestellt werden. Detailfragen sind nach Möglichkeit während der Auflagefrist an die Gemeindekanzlei zu richten.

Die **wesentlichen** Neuerungen im Bestattungs- und Friedhofreglement sind:

Bestattungskosten

Bis anhin waren Erd- und Urnenbestattungen Gebührenfrei, für die Beisetzung im Gemeinschaftsgrab musste eine Gebühr entrichtet werden. Aus verschiedenen Gründen ist es nun angezeigt, sämtliche Bestattungen gebührenfrei durchzuführen:

- Als das zurzeit gültige Reglement vor über 30 Jahren erlassen wurden, wurde die Mehrheit der Verstorbenen in Erd- oder Urnenreihengräbern bestattet, dies hat sich geändert. Die grosse Mehrheit der Verstorbenen wünscht keine Bestattung oder dann im Gemeinschaftsgrab.
- Der Aufwand für das Ausheben von Reihen-Urnengräbern und Gemeinschafts-Urnengrab ist vergleichbar. Erdbestattungen sind selbstredend umfangreicher vorzubereiten. Beim Gemeinschaftsgrab fällt das Verlegen und Unterhalten von Schrittplatten weg. Auch sind der Unterhalt und zu einem späteren Zeitpunkt die Aufhebung des Grabes wesentlich einfacher und belasten die Gemeindekasse dementsprechend weniger.
- Immer häufiger kommt es vor, dass Verstorbene im Todeszeitpunkt nicht mehr über die Mittel verfügen, sämtliche Verbindlichkeiten sowie zusätzlich noch die Bestattungskosten zu übernehmen. Die Gemeinde ist jedoch verpflichtet, sämtlichen Einwohnenden ein schickliches Begräbnis zu ermöglichen. Da die Bestattung im Gemeinschaftsgrab am wenigsten Kosten verursacht, wurde diese Bestattungsart für diese Fälle vorgesehen. Hält die Gemeinde nun an den Gebühren für eine Bestattung im Gemeinschaftsgrab fest, so würde dies bedeuten, dass eine Person, welche ihren finanziellen Verpflichtungen im Zeitpunkt des Todes nachkommen kann, gegenüber Mittellosen schlechter gestellt wäre.

Mit dem vorgeschlagenen Entwurf des neuen Bestattungs- und Friedhofreglements wurde diesen Punkten Rechnung getragen.

Grabesruhe

Die Ruhezeit von heute 25 Jahre soll auf 20 Jahre reduziert und damit an § 10 der kantonalen Bestattungsverordnung vom 11. November 2009 angepasst werden. Meist wird ein Grab erst einige Jahre nach Ablauf der Ruhefrist aufgehoben, da immer ganze Grabschilder geräumt werden.

Antrag

Das neue Bestattungs- und Friedhofreglement sei zu genehmigen.