

21/139

Der Stadtrat von Lenzburg
an den Einwohnerrat

Umgestaltung und Sanierung Bahnhofstrasse (Abschnitt Augustin Keller-Strasse bis Kernumfahrung); Verpflichtungskredit

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag:

I. Ausgangslage

Der Verpflichtungskredit für die Umgestaltung und Sanierung der Bahnhofstrasse (Abschnitt Augustin Keller-Strasse bis Kernumfahrung) wurde am 7. Juli 2020 dem Einwohnerrat zum Beschluss unterbreitet.

Der Einwohnerrat fasste am 7. Juli 2020 die folgenden Beschlüsse:

- Der von der GLP eingereichte Rückweisungsantrag wurde grossmehrheitlich abgelehnt.
- Die Fraktionen der SVP und FDP reichten folgenden Änderungsantrag ein:
Die Bushaltestelle ist ersatzlos zu streichen (mit einer Kosteneinsparung von rund Fr. 100'000.–). Dagegen soll auf der gesamten Bahnhofstrasse gemäss Projektperimeter ein Belagsaufbau gemäss Belastungsklasse T5 erstellt werden (zusätzliche Kosten von rund Fr. 50'000.–).
- Bei je 18 Ja- und Nein-Stimmen wurde dieser Änderungsantrag mit Stichentscheid des Präsidenten angenommen.
- Der anschliessend von der SP-Fraktion eingereichte Rückweisungsantrag wurde mit 17 Ja-Stimmen gegen 18 Nein-Stimmen, bei einer Stimmenthaltung, abgelehnt.

Gestützt auf den Bericht und Antrag des Stadtrats vom 6. Mai 2020 sowie den Änderungsantrag der Fraktionen der SVP und FDP wurden folgende Beschlüsse gefasst:

- Der Einwohnerrat stimmte mit 18 Ja-Stimmen gegen 17 Nein-Stimmen, bei einer Stimmenthaltung, der Sanierung und Umgestaltung der Bahnhofstrasse, Abschnitt Augustin Keller-Strasse bis Kernumfahrung,

zu und bewilligte für die Ausführung des Vorhabens einen Verpflichtungskredit von brutto Fr. 2'200'000.–, zuzüglich teuerungsbedingter Mehrkosten.

- Mit 26 Ja-Stimmen gegen 8 Nein-Stimmen, bei 2 Stimmenthaltungen, unterstellte der Einwohnerrat den Beschluss gemäss Ziff. 1 einer Urnenabstimmung.

An der kommunalen Urnenabstimmung vom 27. September 2020 wurde der Verpflichtungskredit für die Sanierung und Umgestaltung der Bahnhofstrasse mit 2210 Nein-Stimmen zu 1510 Ja-Stimmen deutlich abgelehnt.

Der Stadtrat liess das abgelehnte Projekt durch die Abteilung Tiefbau & Verkehr in Zusammenarbeit mit den Planungsbüros überarbeiten. Die kritisierten Punkte wurden im nun vorliegenden Projekt angepasst.

II. Zustand und Bedeutung der Bahnhofstrasse

Geschichte der Bahnhofstrasse

Erst im Zusammenhang mit dem Bau der Aargauischen Südbahn und der Errichtung des Bahnhofs wurde wohl um 1872 die Bahnhofstrasse erstellt. Die Bahnhofstrasse war zu dieser Zeit eine bombierte Kiesstrasse mit seitlichen Entwässerungsgräben. Im westlichen Teil befand sich die Strasse in einem Einschnitt mit seitlichen Böschungen, im östlichen Teil (ab Angelrain) wurde ein Damm geschüttet. Eine Brücke aus Eisenfachwerk querte den Aabach. Aufgrund des aufkommenden Motorfahrzeugverkehrs wurde die Bahnhofstrasse "staubfrei" gemacht und hierfür mit einem einfachen Spritzbelag versehen.

Der für den Motorfahrzeugverkehr zu schwache Unterbau und der dünne Belag verursachten hohe Unterhaltskosten. Aus diesem Grund beantragte der Stadtrat 1947 an der Gemeindeversammlung den Ausbau der Bahnhofstrasse auf eine Breite von 7 m mit beidseitigen Gehwegen von 2,5 m Breite. Nach dem Bau der Kanalisation wurde dann im Jahr 1949 die Bahnhofstrasse durch die Walo Bertschinger AG ausgebaut.

Im Jahr 1981 brach ein Teil der Fahrbahn der Aabachbrücke ein. Mit DIN-Trägern und Holzbohlen wurde die Fahrbahnplatte notdürftig repariert. Die Brücke wurde erst im Zusammenhang mit dem Bau der Kernumfahrung im Jahr 2000 ersetzt. Der nördliche Gehweg wurde im Jahr 1992 verbreitert und mit einem Radstreifen versehen.

Städtebauliche Bedeutung

Die Bahnhofstrasse ist die zentrale Achse zwischen Altstadt und Bahnhof. Sie ist für die Stadt von grosser Bedeutung. Diese Zentrumsachse dient auch dazu, die östlichen mit den westlichen Siedlungsteilen zu verbinden. Die gesamte Achse soll stadträumlich attraktiv ausformuliert werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei der Strassenraum. Die Bahnhofstrasse als zentrale Achse des Siedlungsraums Lenzburg ist entsprechend ihrer Bedeutung aufzuwerten, inklusive der Verknüpfung mit Querachsen. Ziel ist, die Bahnhofstrasse stärker als einheitlichen und verbindenden Strassenzug erlebbar zu machen. (*Auszug aus: Räumliche Entwicklungsstrategie 2013*)

Verkehrliche Bedeutung

Die Bedeutung der Bahnhofstrasse als innerstädtische Verbindung hat im Laufe der Jahrzehnte zugenommen. Diente die Bahnhofstrasse früher lediglich als Zubringer zum Bahnhof, so wurde sie mit der Siedlungsentwicklung im Westen von Lenzburg zur wichtigen Verbindungsachse Ost-West. Sie dient jedoch nicht nur dem motorisierten Individualverkehr, sondern sie ist ebenfalls eine wichtige ÖV-Achse (Bus) und Langsamverkehrsachse.

Baulicher Zustand

Der Asphaltbelag der Bahnhofstrasse, Abschnitt Aabach bis Augustin Keller-Strasse, ist schadhaft. Er weist zahlreiche Belagsflicke und Verformungen auf. Der Belag hat seine Nutzungsdauer erreicht. Die Stärke der Foundation ist für das aktuelle Verkehrsaufkommen zu gering und muss grösstenteils ersetzt werden. Der Belag muss ebenfalls vollständig ersetzt werden.

III. Betriebs- und Gestaltungskonzept

Der Stadtrat beauftragte am 19. Oktober 2016 die Metron Verkehrsplanung AG mit der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) für die Bahnhofstrasse und Augustin Keller-Strasse. Per Dezember 2017 wurden Pläne und Berichte soweit fertiggestellt, dass die Massnahmen an der Verkehrskommissions-Sitzung vom 5. März 2018 besprochen werden konnten.

Auf der Bahnhofstrasse soll eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. Die Zone erstreckt sich vom Kreisel am Bahnhofplatz bis zur Aabachbrücke. Die Tempo-30-Zone auf der Bahnhofstrasse schafft die Voraussetzungen für eine attraktive Strassenraumgestaltung. Konkret bedeutet dies, dass bei Tempo 30 die Fahrbahn schmaler ausfallen kann. Die freigespielten Flächen ermöglichen breitere Seitenbereiche und somit eine Baumreihe. Die beidseitige "Lenzburger-Rinne" ermöglicht durch die schmalere Fahrbahnbreite ein Kreuzen von zwei Bussen.

Durch die separate Führung des Radverkehrs bergwärts behält man den Komfort für den Radverkehr bei. Durch die Geschwindigkeitsreduktion erhöht sich auch die Sicherheit für talwärts fahrende Radfahrende. Die Reduktion der gefahrenen Tempi und die Umgestaltung erhöht die Aufenthaltsqualität. Die Baumreihe fasst den Strassenraum optisch und wertet ihn auf. Ausserdem verbessert die Baumreihe die Orientierung und die Qualität der Verbindungsachse Bahnhof-Altstadt.

Auch aus Lärmsicht haben die tieferen Geschwindigkeiten und der verstetigte Verkehrsfluss einen positiven Effekt. Es kann davon ausgegangen werden, dass im Zusammenspiel mit den gestalterischen Massnahmen der Durchgangsverkehr leicht abnehmen wird. Es sind keine signifikanten Verlustzeiten des Busverkehrs zu erwarten. Mit der Umgestaltung der Bushaltestelle "Lenzburg, Angelrain" wird man dem gesetzlichen Auftrag des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) gerecht. Die vorgesehenen Massnahmen zur Umgestaltung tragen viel zu einer selbsterklärenden Strasse bei und bewirken eine nachhaltige Akzeptanz von Tempo 30.

Der Stadtrat verabschiedete am 28. März 2018 das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Bahnhofstrasse und beauftragte die Abteilung Tiefbau & Verkehr, ein Bauprojekt für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse auszuarbeiten und die Erwägungen des Stadtrats einfließen zu lassen.

Zur Stärkung des Wiedererkennungswerts der Bahnhofsstrasse west- und ostseitig des Seetalplatzes als ursprüngliche Einheit, wurde geprüft, ob das BGK auf den Teil der Bahnhofstrasse vom Seetalplatz bis zur Altstadt erweitert werden kann. Mit der bestehenden Baumreihe östlich des Seetalplatzes ist ein optisches Element bereits vorhanden. Zudem könnte nach der Umgestaltung des westlichen Teils der Bahnhofstrasse das Beleuchtungs- und Beflaggungskonzept übernommen bzw. fortgesetzt werden.

IV. Überarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts

Ausgehend vom ursprünglichen Projekt und aufgrund der Änderungsanträge des Einwohnerrats wurden folgende Punkte nochmals vertieft betrachtet:

- Hinterfragung des Verkehrsregimes auf der Bahnhofstrasse
- Optimierung Bushaltestelle
- Optimierung Veloführung (Anschlüsse Bahnhofplatz und Aabach-Unterführung sowie Führung entlang der Bushaltestelle)
- Verbesserung Fussgängerführung auf südlicher Strassenseite bezüglich Sicherheit

Die verschiedenen Varianten wurden am 14. Dezember 2020 mit der Verkehrskommission der Stadt Lenzburg diskutiert. Die verschiedenen Varianten und die Variantenentscheide wurden im Bericht "Überarbeitung BGK Bahnhofstrasse" festgehalten.

Verkehrsregime

Die geprüften Verkehrsregimevarianten wurden bei der anschliessenden Überarbeitung des Bauprojekts nicht weiter vertieft. Bei den Einbahnregimen war vor allem der geringe Nutzen (Platz- und Attraktivitätsgewinn) im Verhältnis zu den negativen Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz ausschlaggebend. Eine Begegnungszone ist ebenfalls nicht zweckmässig, da die Bahnhofstrasse nicht den räumlichen Voraussetzungen einer solchen Zone gerecht wird. Eine Begegnungszone funktioniert nur dann, wenn ein grosses Querungsbedürfnis vorhanden oder der Strassenraum platzartig organisiert ist.

Optimierung Bushaltestelle

Zusätzlich zu Tempo 30 wird die Bushaltestelle "Angelrain" als Kap-Haltestelle ausgestaltet (analog Bushaltestelle Othmarsingerstrasse). Diese Massnahme erhöht den Durchfahrtswiderstand für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Zwei sich kreuzende Personenwagen können sich aufgrund der Einengung auf eine Fahrbahnbreite von 4,5 m nur sehr langsam kreuzen. Das Kreuzen eines Personenwagens mit einem Bus oder Lastwagen ist nicht möglich. Das talwärts fahrende Fahrzeug hat in diesem Fall Vortritt.

Mit der Kap-Haltestelle kann die Veloführung neu angeordnet werden. Der Veloverkehr wird hinter dem Wartebereich der Buspassagiere geführt. Die Abgrenzung zum Wartebereich ist mittels einem schräggestellten 3 cm Anschlag ausgestaltet, der taktil erfassbar ist.

Die Haltekante wird auf 16 cm erhöht. Nach Behindertengleichstellungsgesetz wäre, wenn immer möglich, eine Haltekantenhöhe von 22 cm gefordert. Da jedoch auf der Bahnhofstrasse eine kantonale Ausnahmetransportroute geführt wird, ist lediglich eine 16 cm hohe Kante realisierbar. Gemäss den "Empfehlungen Bushaltestellen" des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) ist eine 16 cm hohe Kante in Ausnahmefällen zulässig.

Optimierung Veloführung

Die Veloführung wurde an zwei weiteren Stellen optimiert. Die erste Stelle befindet sich unmittelbar nach dem Beginn der Zone bei der Aabachbrücke. Die Radfahrenden werden in diesem Abschnitt mit einem 2 m breiten Mehrzweckstreifen über die Strasse geführt. Für den Veloverkehr wird es so möglich, fahrend die Strasse zu queren. Der Mittelbereich, welcher mit Verkehrsleitpfosten gesichert ist, dient zudem als Abbiegehilfe und dem Fussverkehr als Querungshilfe. Er markiert auch gut erkennbar den Übergang von der Kreuzung Seetalplatz in die Tempo-30-Zone.

Die zweite Stelle befindet sich bei der Einmündung des Radstreifens in die Fahrspur in Richtung Kreisel. Dabei wird die Entwässerungsrinne neu etwas früher aufgelöst, wodurch der Veloverkehr früher in der Fahrbahnmitte fahren kann. Die "Kein Vortritt"-Markierung am Ende des Radstreifens wird entfernt.

Von der Herunterführung herkommend behält der Veloverkehr die "Velofurt", wodurch das Queren der Bahnhofstrasse erleichtert wird. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Lenzburg wäre später eine direkte und komfortable Führung des Veloverkehrs möglich.

Verbesserung Fussgängerführung auf der südlichen Strassenseite

Durch den überfahrbaren Randabschluss in Form einer Stein-Rinne ist der Gehwegbereich nur optisch abgegrenzt. Durch zusätzlich gesetzten Begrenzungspfosten ist ein punktuelles Ausweichen des MIV bei stark reduziertem Tempo auf den Gehwegbereich und die Vorplätze örtlich eingeschränkt möglich. Die Begrenzungspfosten werden erst gesetzt, wenn der Betrieb dies erfordert.

V. Bauprojekt

Projektperimeter

Das Projekt startet westlich der Aabachbrücke. Die Bahnhofstrasse wird auf einer Länge von 355 m erneuert und neu gestaltet. Das Projekt endet auf Höhe der Westfassade von Gebäude Nr. 3074 ("Arcmala"). Die Zufahrten aus den seitlichen Erschliessungsstrassen werden als Gehwegüberfahrten geplant. Der

hintere Randabschluss zu den Erschliessungstrassen hin wird zweireihig, gestürzt ausgeführt. Alle bestehenden Grundstückszufahrten bleiben bestehen.

Die Vorplätze der Anrainergrundstücke bleiben grundsätzlich im Bestand unverändert. Notwendige, geringfügige Anpassungen in der Höhenlage an der Parzellengrenze zur Bahnhofstrasse hin lassen sich nicht vermeiden und führen auf diversen Grundstücken zu Belagsanpassungen von ca. 1,00 m bis 2,00 m ins Grundstück hinein.

Bushaltestelle

Auf der Bahnhofstrasse in Lenzburg verkehren die Buslinien 381, 390 bis 393, 295 und 396. Im Projektperimeter befindet sich die Bushaltestelle Angelrain. Pro Stunde bedienen bis 11 Kurse die Haltekanten pro Fahrtrichtung. Der neue Halteplatz wird als Kap-Haltestelle (analog Haltestelle Othmarsingerstrasse) erstellt. Da die Haltestelle von Gelenkbussen bedient wird, werden die beiden Haltekanten 18,00 m lang.

Da dieser Teil der Bahnhofstrasse Bestandteil einer Ausnahmetransportroute ist, können aufgrund der Kap-Haltestelle die beidseitigen Bushaltekanten nur 16 cm hoch erstellt werden. Dies ist bedingt behindertengerecht und als begründete Ausnahme zulässig. Der Haltebereich wird in Beton ausgeführt. Hinter beiden Haltekanten sind Personenunterstände vorgesehen (analog Ringstrasse).

Fahrbahn

Die Strassenfahrbahn wird gegenüber heute um ca. 8 cm angehoben. Die neuen Rinnen werden niveaumässig auf Höhe des aktuellen Gehwegrands angesetzt. Der bestehende Strassenoberbau wurde mit mehreren Sondagen untersucht. Der Aufbau ist sehr unterschiedlich. Es kann davon ausgegangen werden, dass in der Bahnhofstrasse früher ein Steinbett von ca. 30 cm Stärke durchgehend vorhanden war. Über dem Steinbett beträgt die Belagsstärke zwischen 35 mm und 60 mm. Unter dem Steinbett wurde in der Regel eine Kiessand-Schicht angetroffen. Zum Teil sind auch Grobkies, Block- und Bollensteine vorhanden. Insgesamt kann der Baugrund als gut tragend und wenig setzungsempfindlich beurteilt werden.

Das Steinbett ist aufgrund der vielen Werkleitungsbauten nicht mehr durchgehend vorhanden. Aus diesem Grund wird die bestehende, heterogene Foundationsschicht durch eine Kiessandfundation mit einer Stärke von 45 cm bis 50 cm ersetzt. Die Stärke des neuen, dreischichtigen Asphaltbelags beträgt 17 cm.

Beleuchtung

Die Strassenbeleuchtung wird vollständig erneuert. Das Beleuchtungsprojekt wurde in Zusammenarbeit mit der SWL Energie AG entwickelt.

Das Projekt sieht vor, die Bahnhofstrasse künftig mit Hängelampen in Strassenmitte zu erhellen. Die anthrazitfarbenen Kandelaber sind 8,0 m hoch. Die zentral über der Fahrbahn hängenden Leuchten sind auf einer Höhe von ca. 7,0 m an einem Stahlseil aufgehängt, das an zwei seitlichen Kandelabern

befestigt ist. Die Kandelaber sind auf der Strassensüdseite auf Höhe der Hinterkante des Gehwegs platziert. Auf der Gegenseite stehen die Kandelaber in einer Reihe mit den neuen Bäumen zwischen dem Geh- und Radwegbereich.

Beflaggung Jugendfest

Die bisherige Beflaggung für das Jugendfest erfolgte mit Flaggen an Beleuchtungskandelabern und an extra für das Fest aufgestellten Holzstangen. Die Holzstangen wurden in Bodenhülsen verkeilt, die am Gehwegrand eingelassen sind. Der durchschnittliche Abstand der heutigen Standorte beträgt rund 55 m. Im Bereich Marktmatten bis Knoten Kerntangente wurde die Beflaggung nur einseitig ausgeführt.

Neu wird die Beflaggung an der Aufhängung der Strassenbeleuchtung angebracht. Mit der neuen Beflaggung reduziert sich der durchschnittliche Abstand auf unter 40 m. Zudem ist die Beflaggung auf der ganzen Länge einheitlich. Die Bodenhülsen für die provisorischen Kandelaber fallen weg.

Die Kosten für die neuen, quadratischen Flaggen sind nicht im Bauprojekt eingerechnet.

Baumreihe

Auf der Strassennordseite ist eine durchgängige Baumreihe mit einheimischen, für das Stadtklima sehr gut geeigneten Säulenhainbuchen (*carpinus betulus* 'fastigata') auf der gesamten Länge der Bahnhofstrasse vorgesehen. Die bestehenden Bäume im Strassenraum und in den Vorgärten wurden ins Gestaltungskonzept integriert.

Die Bäume werden in Baugruben mit Abmessungen von 2,00 m x 2,00 m versetzt, welche mit Baumsustrat gefüllt sind. Die Abdeckung der Baumgrube erfolgt mit einer rechteckigen, bodenebenen Gusseisenabdeckung. Der Baumstamm wird mit einem runden Metallbügel von Anfahrtschäden geschützt.

Kanalisation und Werkleitungen

An der bestehenden Kanalisation in der Bahnhofstrasse sind keine Anpassungen vorgesehen. Die Schachtabdeckungen werden im Rahmen des Strassenbaus ersetzt.

Von Seiten SBB ist vorgesehen, das Regenwasser der Gleisanlagen im Bereich Bahnhof Lenzburg in den Aabach abzuleiten. Gemäss Vorprojekt SBB ist geplant, am Rand des Gleisfelds neben der Unterführung Hero (zwischen Kreisel Augustin Keller-Strasse / Bahnhofstrasse und Im Lenz) ein Havariebecken mit einem Volumen von 30 m³ zu erstellen. Vom Becken soll eine Ableitung bis zur Einleitstelle in den Aabach gebaut werden.

Aktuell ist für dieses Leitungs-Projekt erst die grobe Leitungsführung definiert. Die Platzierung von Schächten, die Tiefenlage der Leitung sowie die exakte Lage im Strassenquerschnitt ist noch zu bestimmen. Der Wasseranfall wird gemäss Vorprojekt SBB mit rund 1,1 m³/s angegeben. Geht man davon aus, dass die Ableitung SBB ungefähr das Längsgefälle der Bahnhofstrasse von ca.

3 % übernimmt, wird das Leitungsrohr einen Durchmesser von 60 cm aufweisen.

Der Bau der Leitung ist aufgrund der vorhandenen Werkleitungen grundsätzlich möglich. Die Leitung müsste im Strassenquerschnitt im mittleren Teil der Fahrbahn angeordnet werden.

Es ist aus Sicht der Abteilung Tiefbau & Verkehr nicht nötig, dass sich die Stadt Lenzburg an dieser Leitung beteiligt. Die neu erstellten Bauten an der Bahnhofstrasse versickern ihr Meteorwasser. Der Anschluss der Dachwasserleitungen der bestehenden, älteren Liegenschaften wäre sehr aufwendig.

Die Ableitung SBB kann entweder an die Leitung des Hochwasserentlastungskanals, der dem Aabach entlang verläuft, oder direkt an den Aabach angeschlossen werden. Aus hydraulischer Sicht scheint ein Anschluss an den Hochwasserentlastungskanal zweckmässiger. Die definitive Einleitung bedarf der Zustimmung des Departements Bau Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau.

Die Erstellung der Meteorwasserableitung der SBB zusammen mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse ist zwingend. Die SBB werden ein Bauprojekt ausarbeiten, um rechtzeitig für die Ausführung bereit zu sein. Die SBB kann diese Leitung finanziell und genehmigungstechnisch vorziehen, so dass sie zusammen mit der Sanierung der Bahnhofstrasse realisiert werden kann.

Die SBB wird dasselbe Ingenieurbüro, welches das Bauprojekt für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse erstellt hat, mit der Planung der Meteorwasserleitung beauftragen.

Die Gasleitung der SWL Energie AG muss auf eine Länge von rund 130 m verlegt werden, damit die Baumgruben erstellt werden können. Aufgrund der Baumgruben sind auch Anpassungen am Elektro- und Swisscom-Rohrblock notwendig.

Die Wasserversorgungsleitungen der SWL Wasser AG müssen nicht angepasst werden.

Baustellenverkehr Bauprojekt Bahnhof SBB Lenzburg

Für den Bau des neuen Bahnhofs Lenzburg wird mit einer Bauzeit von 6 Jahren gerechnet. Das Logistikkonzept für die Baustelle ist noch nicht erstellt. Es ist noch nicht bekannt, welcher Anteil der Transporte auf der Strasse oder auf der Schiene abgewickelt wird.

Aufgrund der recht langen Bauzeit für den Umbau des Bahnhofs und der zeitlich noch nicht festgelegten Neugestaltung des übrigen Bahnhofareals macht es keinen Sinn, die Sanierung der Bahnhofstrasse aufzuschieben. Der jährliche Aufwand für Reparaturen wird mit dem zunehmenden Schwerverkehr nur noch grösser.

Das Projekt Umgestaltung und Sanierung Bahnhofstrasse sieht einen Belagsaufbau gemäss der Belastungsklasse T4 vor. Diese Belastungsklasse wurde aufgrund der jährlichen Verkehrserhebungen (rund 110 LW-Fahrten pro Tag und Richtung) bestimmt. Im Hinblick auf eine mittelfristige Verkehrsentwicklung

in einem Zeitraum von 20 Jahren wurde daraus für das Jahr 2040 eine tägliche Verkehrsäquivalenz von 893 Normachslasten pro Tag und Richtung berechnet. Ab einer Verkehrsäquivalenz von 1000 Normachslasten pro Tag und Richtung wäre eine Dimensionierung des Strassenoberbaus auf Basis der Belastungsklasse T5 erforderlich. Mit der vorgesehenen Belastungsklasse T4 könnten auf der Bahnhofstrasse zusätzlich rund 50 Lastwagen pro Tag und Fahrtrichtung, generiert durch die Baustelle Neubau Bahnhof verkehren, ohne dass die Dimensionierung der Strasse angepasst werden müsste.

Der Wechsel von der Belastungsklasse T4 auf die Belastungsklasse T5 würde eine Verstärkung des Belagsaufbaus um 5 cm bedeuten. Dies würde Mehrkosten in der Grössenordnung von Fr. 50'000.– verursachen.

Aufgrund der vorgängigen Überlegungen wurde darauf verzichtet, den Belagsaufbau aufgrund der Bauarbeiten für den Neubau Bahnhof Lenzburg zu verstärken. Der Stadtrat wird im Rahmen der Bahnhofplanung entsprechende Vorgaben betreffend den Baustellenverkehr beim Bau des Bahnhofs machen.

Realisierung

Der definitive Ablauf der Bauarbeiten wird im Rahmen der Ausführungsplanung zusammen mit der beauftragten Strassenbaufirma bestimmt.

Es ist vorgesehen, den motorisierten Individual-Verkehr (MIV) während der Bauzeit auf der Bahnhofstrasse im Baustellenbereich mit einer Fahrspur in Richtung Bahnhof zu führen. Bussen wird der Verkehr in beide Fahrtrichtungen mit einer Ampel mit Busbevorzugung ermöglicht. Die einspurige Verkehrsführung begrenzt sich auf den eigentlichen Baustellenbereich. Die Strassenabschnitte ausserhalb der Baustelle sind in beide Richtungen befahrbar. Die Zufahrt in die Angelrainstrasse ist während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Dies gilt auch für die Ein- und Ausfahrt Turnerweg und Bahnhofstrasse/Marktmatten.

Radfahrende und Fussgängerinnen wie Fussgänger werden, sofern genügend Platz vorhanden ist, auch während der Bauzeit auf der Bahnhofstrasse geführt. Sollte zu wenig Platz für eine sichere Führung des Langsamverkehrs auf der Bahnhofstrasse vorhanden sein, muss dieser vorübergehend den Mühleweg/Turnerweg benutzen.

Bei der Festlegung der Bauetappen wird auf die Erschliessung der Liegenschaften an der Bahnhofstrasse Rücksicht genommen. Die Zufahrt bleibt grundsätzlich gewährleistet.

Die Umleitung des Verkehrs vom Bahnhof in Richtung Altstadt ist via Augustin Keller-Strasse – Aarauerstrasse – Kerntangente geplant.

Für den Einbau des Deckbelags wird die Bahnhofstrasse an einem Wochenende vollständig gesperrt.

Es wird mit einer Bauzeit von mindestens 8 bis 10 Monaten gerechnet. Der zusätzliche Zeitbedarf für den gleichzeitigen Bau der Meteorwasserleitung konnte noch nicht abschliessend abgeschätzt werden.

Landerwerb

Für die Ausführung der Bauarbeiten ist nur an einer Stelle Landerwerb (Tausch/ Grenzbereinigung) notwendig. Die Anpassungen an Vorplätzen werden mit den Eigentümerinnen und Eigentümern vor der Ausführung besprochen und abgestimmt.

VI. Kosten

Die Kostenschätzung vom 3. Oktober 2019 (Kostenstand Juli 2019, Genauigkeit Vorausmass +/- 20 %) wurde für das überarbeitete Projekt übernommen und um die zusätzlichen Planungskosten für die Überarbeitung erhöht.

Die Kosten für das vorliegende Projekt werden auf Fr. 2'282'000.– geschätzt. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Kostenschätzung vom 3. Oktober 2019 (Kostenstand Juli 2019, Genauigkeit Vorausmass +/- 20 %)

Strassenbauarbeiten	Fr. 1'475'600.–
Anpassung Werkleitungen	z.L. SWL
Gärtnerarbeiten	Fr. 32'000.–
Strassenbeleuchtung	z.L. SWL
Personenunterstände	Fr. 53'500.–
Markierung, Signalisation, Schlaufen LSA	Fr. 14'200.–
Rekonstruktion Vermarkung (Geometer)	Fr. 19'000.–
Bauprojekt, Submission, Bauleitung und Oberbauleitung	Fr. 319'800.–
Nebenkosten	Fr. 14'500.–
Unvorhergesehenes	Fr. 190'400.–
<hr/>	
Total	Fr. 2'119'000.–
<hr/>	
MWST 7.7 %	Fr. 163'000.–
Total inkl. MWST	Fr. 2'282'000.–

Der Bauperimeter umfasst rund 4'850 m² Fläche. Die Kosten betragen somit Fr. 470.– pro m².

VII. Finanzierung

Für dieses Vorhaben wurde im Aufgaben- und Finanzplan 2021 bis 2025 ein Finanzbedarf von brutto Fr. 2'200'000.– ausgewiesen.

Das Projekt wurde im Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereicht. Nach der Genehmigung des Bauprojekts und der Finanzierung (Beschluss

Volksabstimmung) können beim Kanton die Unterlagen für die Finanzierungsvereinbarung eingereicht werden. Es kann damit gerechnet werden, dass sich der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms mit ca. Fr. 550'000.– an den Kosten beteiligt. Die Nettoaufwendungen würden somit Fr. 1'650'000.– betragen.

Beschlüsse für einmalige Ausgaben von mehr als 2,5 Mio. Franken unterliegen dem obligatorischen Referendum (§ 4 der Gemeindeordnung). Da die Kostenschätzung bei einer Genauigkeit von +/-20 % 2,28 Mio. Franken beträgt, erachtet der Stadtrat eine Unterstellung unter ein Referendum als angemessen. Der Einwohnerrat kann Sachgeschäfte mittels Beschluss einer Urnenabstimmung unterstellen (§ 5 Abs. 2 der Gemeindeordnung).

VIII. Weiteres Vorgehen (Terminplanung)

1. Spätestens nach der Genehmigung des Verpflichtungskredits im Rahmen der Urnenabstimmung wird das Strassenbauprojekt öffentlich aufgelegt.
2. Nach der Genehmigung des Strassenbauprojekts wird das Ausführungsprojekt erstellt, mit den Anstössern die Anpassungen besprochen und die Submission für die Bauarbeiten durchgeführt.

Antrag:

1. Der Einwohnerrat möge der Sanierung und Umgestaltung der Bahnhofstrasse, Abschnitt Augustin Keller-Strasse bis Kernumfahrung, zustimmen und für die Ausführung des Vorhabens einen Verpflichtungskredit von brutto Fr. 2'282'000.– zuzüglich teuerungsbedingter Mehrkosten bewilligen.
2. Der Einwohnerrat möge den Beschluss gemäss Ziff. 1 einer Urnenabstimmung unterstellen.

Lenzburg, 24. März 2021

FÜR DEN STADTRAT
Der Stadtmann:

Der Stadtschreiber:

BEILAGE

- Plan Perimeter 1:1000 & Situation Bushaltestelle 1:200
- Plan Anschluss an bestehende Strassen (Details Veloführung)
- Plan Querprofil
- Visualisierung

ZUSÄTZLICH EINSEHBARE UNTERLAGEN (WÄHREND ÜBLICHEN ÖFFNUNGSZEITEN BEI DER ABTEILUNG TIEFBAU & VERKEHR, FÖRSTERHAUS, KRONENPLATZ 24) ODER ZU BEZIEHEN PER E-MAIL BEI CHRISTIAN.BRENNER@LENZBURG.CH

- Bericht "Überarbeitung BGK Bahnhofstrasse"

VERSANDDATUM

28. Mai 2021

Laufnummer 2018-567