

22/32

Der Stadtrat von Lenzburg
an den Einwohnerrat

Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Lenzburg; Verlegung Kanalisation;
Verpflichtungskredit

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag:

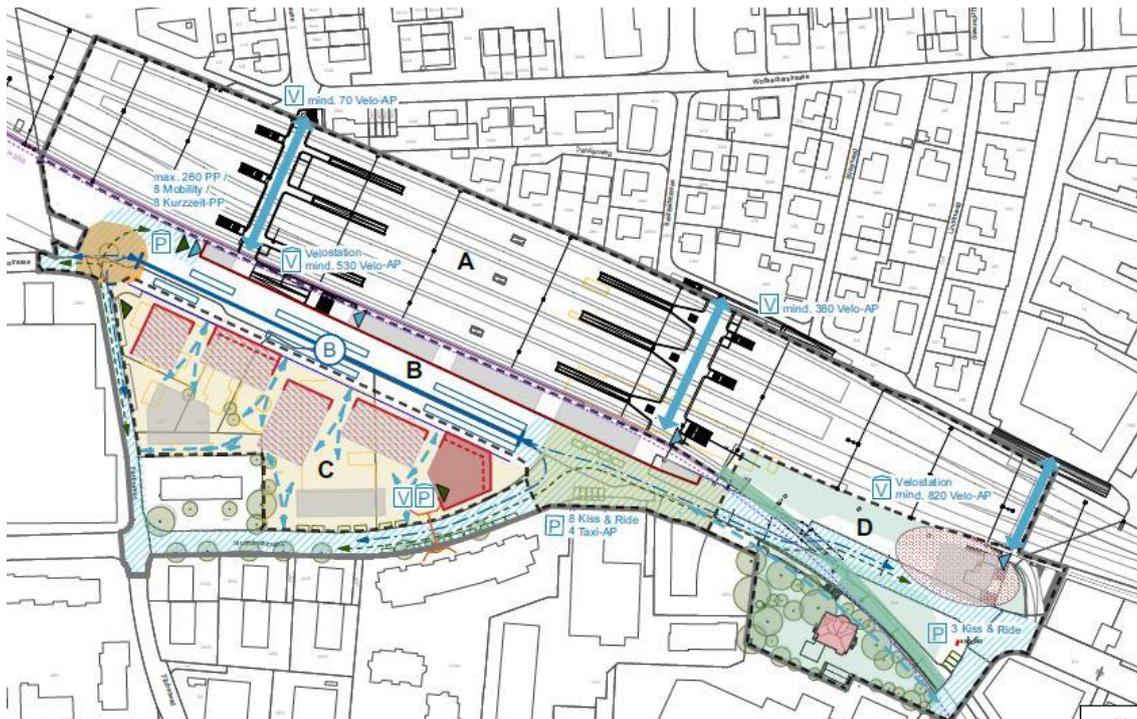
I. Ausgangslage

1. Mit dem Neubau der heute bestehenden Bahnhofsgebäude im Jahr 1972 genügte die Kanalisationsleitung aus dem Jahr 1938 nicht mehr. Einerseits war das Schluckvermögen zu gering, und zudem lag die Leitung zu hoch.
2. Damit die zentrale Personenunterführung und die Bahnhofsbauten kanalisationstechnisch erschlossen werden konnten, beschloss der Stadtrat mit Protokollauszug vom 31. Mai 1972 den Bau einer neuen, tiefer liegenden Kanalisation. Im Bereich des neuen Aufnahme- bzw. Dienstgebäudes wurde dann bereits im Jahr 1972 ein erster Leitungsabschnitt erstellt, da dieser wegen der Bauinstallationen der SBB später nicht mehr zugänglich war.
3. Gestützt auf die Vorlage 73/21 bewilligte der Einwohnerrat am 20. März 1973 den Verpflichtungskredit für die Fortsetzung dieser Kanalisation Richtung Augustin Keller-Strasse – Turnerweg – Angelrainstrasse. In den Jahren 1973 und 1974 wurde die Kanalisation im Pressvortriebsverfahren erstellt.
4. Die Kanalisationsleitung aus dem Jahr 1938 wurde nicht rückgebaut und dient seit Erstellung der tieferliegenden Kanalisation als Strassenentwässerungsleitung. Diese Leitung befindet sich auf der Parzelle Nr. 2327 der Einwohnergemeinde (Bahnhofstrasse).

5. Die bestehende Kanalisation aus den Jahren 1972/1973 befindet sich im Bereich des Bahnhofs grösstenteils auf der Parzelle Nr. 630 der SBB. Ein Teilstück der Leitung verläuft auf der Grenze von Parzelle Nr. 630 und Parzelle Nr. 2327. Ein Dienstbarkeitsvertrag bzw. Durchleitungsrecht wurde damals nicht erstellt bzw. vereinbart.

II. Ausbau Bahnhof Lenzburg

1. Der Bahnhof Lenzburg hat seine Kapazitätsgrenze erreicht und muss an das erhöhte Verkehrsaufkommen und neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Gleisanlage benötigt mehr Platz, eine zusätzliche Personenunterführung wird erstellt (vgl. Einwohnerratsvorlage 22/7) und die Seetalbahn wird in das Gleisfeld integriert. Das Gleisfeld wird erheblich verbreitert. Die Erweiterung erfolgt primär nach Süden.
2. Um die verkehrstechnischen Themen des Bahnhofareals Lenzburg zu klären, wurde von der Firma Metron AG eine "Funktionale Studie Verkehr" erarbeitet. Diese fand im Schlussbericht vom 21. März 2019 ihren Abschluss. Diese Erkenntnisse waren Grundlage für die weiteren Planungsschritte.
3. Um ein breites Spektrum an Lösungsvorschlägen und Argumenten zu erhalten, hat die Stadt Lenzburg, zusammen mit dem Kanton Aargau, den SBB (Immobilien und Infrastruktur) und PostFinance, für das Bahnhofareal eine städtebauliche Testplanung durchgeführt.
4. Der Stadtrat informierte die Mitglieder des Einwohnerrats ausführlich zur Bahnhofplanung am 3. Dezember 2021.
5. Gestützt auf diese Testplanung wird zurzeit der Entwicklungsrichtplan erarbeitet. Die bestehenden Kanalisationen liegen in den Teilbereichen B und D.
6. Im Perimeter D ist ein neues Bauvolumen im Bereich des südlichen Zugangs zur Personenunterführung Hero angedacht. Zwischen der Personenunterführung Hero und der neuen Personenunterführung Ost ist zudem eine unterirdische Veloabstellanlage vorgesehen.
7. Die Seetalbahn quert neu im Perimeter D die Bahnhofstrasse und wird ins Gleisfeld eingeführt.



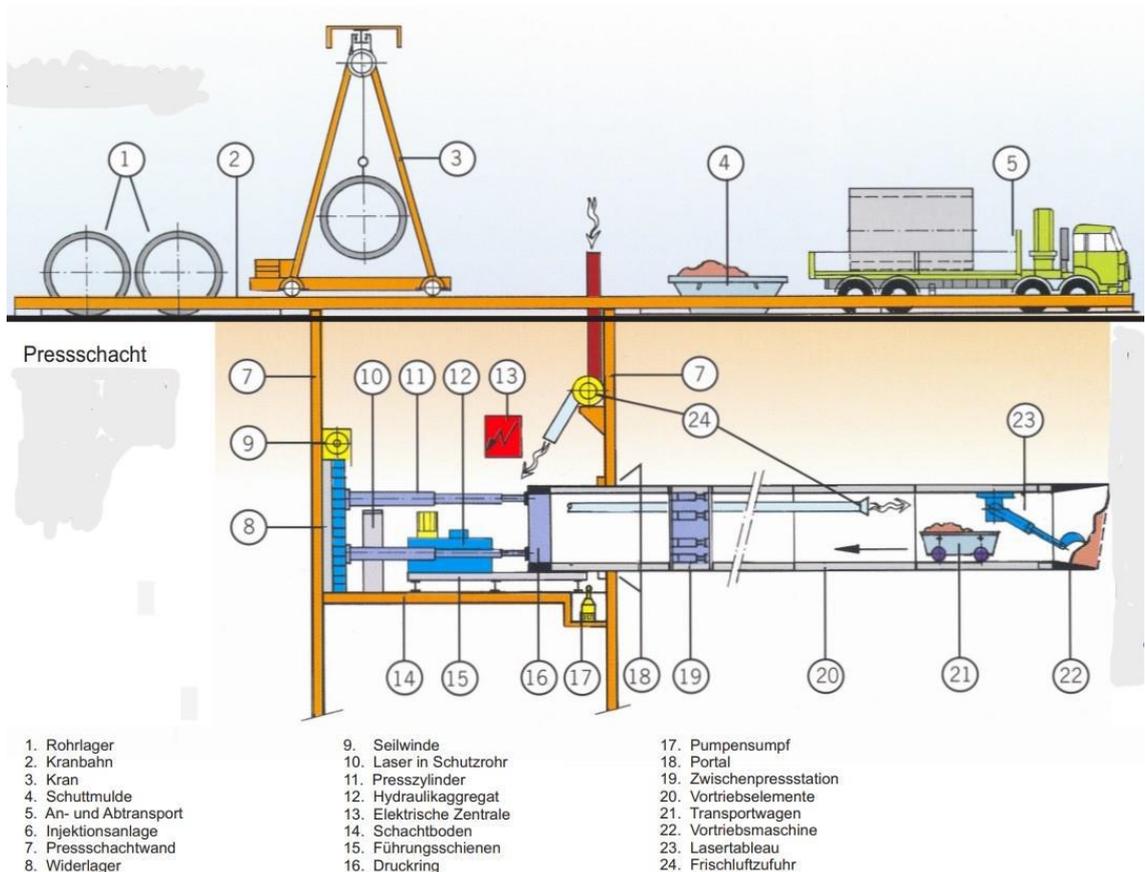
Entwurf Entwicklungsrichtplan

III. Verlegung Kanalisation (geprüfte Alternativen)

1. Im südlichen Bereich der neu geplanten Personenunterführung Ost verläuft die bestehende Kanalisationsleitung aus den 70-er Jahren. Um die neue Personenunterführung zu realisieren, muss diese Kanalisation umgelegt werden. Zwei bestehende Kontrollschächte werden durch das neue Trassee der Seetalbahn bzw. durch Mastfundamente tangiert und müssten angepasst werden. Auch das vorgesehene Bauvolumen im Perimeter D tangiert die Kanalisationsleitung. Zudem tangieren auch die neuen Stahlpressrohre der SWL Energie AG, welche das Gleisfeld und die geplante Velostation unterqueren die bestehende Kanalisationsleitung.
2. Eine jeweilige örtliche Umlegung von Teilstücken wäre sehr aufwendig, da die Leitung sehr tief liegt und auf verschiedene andere Werkleitungen Rücksicht genommen werden muss. Eine örtliche Umlegung würde im Bereich des heutigen Bahnhofplatzes (Bahnhofstrasse) zu liegen kommen und die Durchquerung für zu Fuss Gehende, Velofahrende, den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr während der Bauzeit sehr stark einschränken bzw. längere Zeit verunmöglichen.
3. Als langfristige und zukunftsfähige Lösung hat sich die Verlegung des gesamten Leitungsabschnitts von der Murackerstrasse bis zur Augustin Keller-Strasse erwiesen. Der bestehende Leitungsabschnitt soll um ca. 14 m nach Süden unter das Trassee der bestehenden Seetalbahn verlegt werden.
4. Die neue Linienführung verläuft zu einem grossen Teil unter dem bestehenden Trassee der Seetalbahn. Das bestehende Trassee der Seetalbahn wird nach der Umgestaltung des Perimeter D zur neuen Achse der

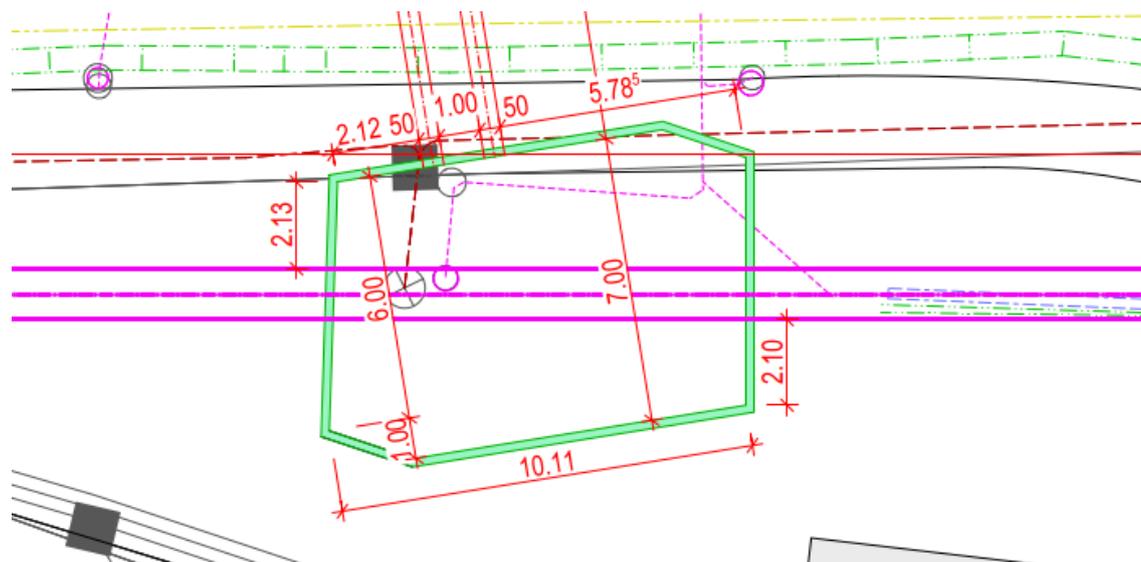
Bahnhofstrasse. Mit deren Verschiebung wird die Lage der neuen Kanalisation zukünftig nur noch beim geplanten Bahnübergang der Seetalbahn gekreuzt. Da der bestehende und somit auch der neue Leitungsschnitt in einer Tiefe von 4,5 m bis 6,1 m liegt und die Seetalbahn während der Verlegung in Betrieb bleiben wird, ist das Pressvortriebsverfahren die einzige Möglichkeit zur Realisation.

5. Die Umlegung beginnt in der Murackerstrasse ab dem bestehenden Kanal mit einem neuem Schachtbauwerk und endet in der Augustin Keller-Strasse, wo die Leitung ebenfalls mit einem neuen Schachtbauwerk an die bestehende Leitung angeschlossen wird.
6. Die neue Kanalisationsleitung wird im hydraulischen Pressrohrvortriebsverfahren ausgeführt. Die Pressrohrvortriebe sind bemannt und werden vom Startschacht aus in zwei Richtungen geführt. Sie betragen in West-Richtung ca. 155 m bzw. in Ost-Richtung ca. 30 m und werden am Ende jeweils an die bestehende Kanalisation angeschlossen. Die Scheitelüberdeckung beträgt ca. 3,2 m – 4,5 m.



7. Das Pressrohr hat eine Nennweite von 1250 mm und besteht aus armiertem Beton. Der Aussendurchmesser beträgt 1550 mm.
8. Die Startgrube weist eine Abmessung Länge x Breite x Höhe von ca. 10 m x 7 m x 7 m auf. Sie besteht aus einer zweifach abgestützten Rühlwand aus Stahlträgern und einem Betonboden (Spriessplatte). Die Startgrube dient auch der Erstellung der zwei parallelen Pressrohrleitungen

mit Nennweite von 600 mm in Richtung Nord, welche durch die SWL Energie AG realisiert werden.



Dimensionen Startgrube

9. Zuerst wird die Startgrube auf dem bestehenden Bushalteplatz erstellt. Nach Erstellung der Startgrube erfolgt der bemannte Pressrohrvortrieb für die Kanalisation. Anschliessend werden die zwei Stahl – Hüllrohre Nennweite 600 mm mit einer Länge von ca. 85 m nach Norden für die Leitungen der SWL Energie AG erstellt. Im Startschacht wird ein neuer Kanalisations-Kontrollschacht erstellt. Anschliessend folgt der Rückbau des Baugrubenabschlusses und Wiederherstellung des Ist-Zustands.

IV. Kosten (Spezialfinanzierung)

Kostenschätzung vom 28. Juni 2022 (Genauigkeit Vorausmass +/- 10 %)

Pressrohrvortrieb	Fr.	650'000.–
Startgrube (1/2 Anteil)	Fr.	50'000.–
Schachtanschlussbauwerke	Fr.	30'000.–
Bauprojekt, Submission, Bauleitung und Oberbauleitung	Fr.	72'000.–
Unvorhergesehenes und Diverses	Fr.	80'000.–
Total inkl. MWST	Fr.	882'000.–

V. Finanzierung

Die Aufwendungen für die Verlegung der Kanalisation werden über die Investitionsrechnung verbucht (Spezialfinanzierung). Für die Finanzierung steht das Vermögen der Abwasserbeseitigung gegenüber der Einwohnergemeinde von rund Fr. 20'300'000.– (Stand per 1.1.2022) zur Verfügung.

VI. Weiteres Vorgehen (Terminplanung)

Die Termine sind vom Projekt Ausbau Publikumsanlage Lenzburg der SBB abhängig. Die Umlegung der Kanalisation ist bis spätestens Ende 2024 zu realisieren.

Antrag:

Der Einwohnerrat möge der Verlegung der Kanalisation Bahnhofstrasse zustimmen und für die Ausführung des Vorhabens einen Verpflichtungskredit von Fr. 882'000.– zuzüglich teuerungsbedingten Mehrkosten bewilligen.

Lenzburg, 31. August 2022

FÜR DEN STADTRAT
Der Stadtammann:

Der Stadtschreiber:

BEILAGE

- Situation Vorprojekt 1:500

VERSANDDATUM

30. September 2022