

22/24

Der Stadtrat von Lenzburg  
an den Einwohnerrat

**Ringstrasse Nord, Sanierung Abschnitt Kreisel Hardstrasse - Niederlenzer Kirchweg, 7. + 8. Etappe; Verpflichtungskredit**

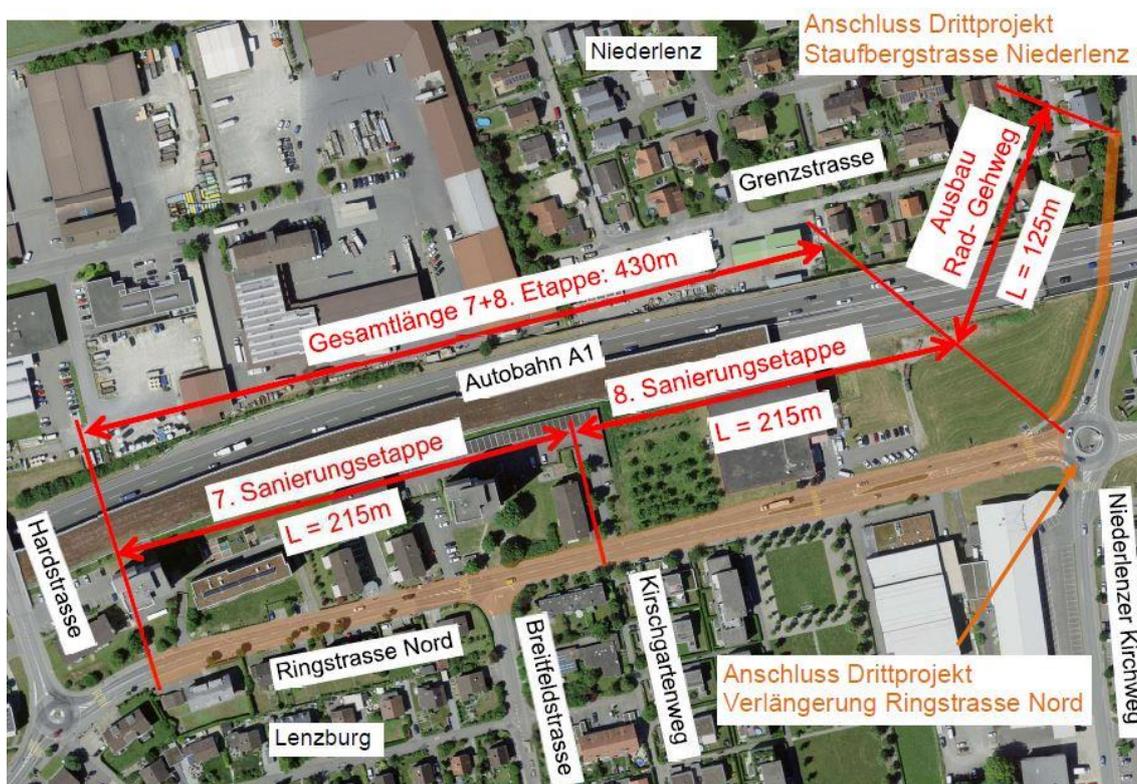
Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag:

**I. Ausgangslage**

1. Das Konzept einer von der Aarauerstrasse zur Niederlenzerstrasse führende Ringstrasse stammte aus den frühen Fünfzigerjahren und war seither stets ein Bestandteil der Strassenrichtplänen und sämtlicher darauf aufbauender Planungsarbeiten. Im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstrasse ab 1960 und der Ansiedelung der Industrie im Gebiet Lenzhardfeld sowie der Eröffnung des Kieswerk Lenzhard 1964 wurde auch die Ringstrasse weiter ausgebaut. Ihr kam immer mehr die Bedeutung einer Sammelstrasse für die bereits an diesem Strassenzug liegende Wohnquartieren Wolfsacker und Breitfeld zu. Die Verlängerung der Ringstrasse Nord von der Breitfeldstrasse bis zum Niederlenzer Kirchweg wurde 1971 beschlossen und umgesetzt.
2. Der Belag vom Kreisel Hardstrasse bis zum Niederlenzer Kirchweg wurde durch den Schwerverkehr verformt. Durch die hohe Belastung entstanden Spurrinnen, welche den Ablauf des Meteorwassers erschweren. Die Strasse ist in einem schlechten Zustand und ist dringend sanierungsbedürftig. Der zunehmende Verkehr hat dem Strassenbelag zugesetzt und die Struktur der Heissmischtragschicht und der Deckschicht zerstört. Die Deckschicht hat einen schlechten Verbund mit der Tragschicht.
3. Gemäss Lärmsanierungsprojekt vom 10. Dezember 2014 muss auf der Ringstrasse zudem ein lärmarmen Strassenbelag eingebaut werden, der in gebrauchtem Zustand zu einer Reduktion von mindestens 1 Dezibel führt.
4. Die Kanalisation muss nicht ersetzt werden. Lediglich die Schachthäuse und die Schachtdeckel werden im Zusammenhang mit der Strassensanierung überprüft und – wo nötig – in Stand gestellt bzw. ersetzt.

5. Seitens der SWL Energie AG besteht Erneuerungs- und Ausbaubedarf. Es ist vorgesehen, die Kabelrohrblockanlage sowie die Wasser- und Gasleitung zu erneuern. Die alten Leitungen können mit dem Fundationsaushub soweit tangiert, rückgebaut werden. Die Strassenbeleuchtung wird durch die SWL Energie AG überprüft und soweit notwendig optimiert.
6. Der Stadtrat hat auf Grund diverser zurückgestellter Projekte beschlossen die Etappen 7 und 8 gemeinsam in einem Projekt zu sanieren.
7. Der Gesamtperimeter der beiden Etappen weist eine Länge von rund 430 m auf und erstreckt sich östlich des Kreisels Hardstrasse bis zum Kreisel Niederlenzer Kirchweg, wobei der Kreisel nicht zum Sanierungsperimeter zählt. Die Einmündung der Breitfeldstrasse in die Ringstrasse Nord wird nur soweit nötig auf das Projekt angepasst.
8. Der Einwohnerrat genehmigte zwischen Dezember 2017 und Oktober 2021 bereits sechs Sanierungsetappen. Die Ringstrasse wurde soweit erfolgreich saniert. Mit dem vorliegenden Projekt soll nun die siebte und achte Etappe realisiert werden.



## II. Sanierung und Verstärkung Strassenabschnitt Kreisel Hardstrasse bis Kirschgartenweg, 7. Etappe

1. Die Geometrie und die Spurbreiten von 2 x 3,5 m der Ringstrasse Nord im Abschnitt Kreisel Hardstrasse bis zum Kirschgartenweg werden nicht verändert. Der Gehweg auf der Nordseite weisen eine Breite von 2,00 m auf. Auf der Südseite im Abschnitt Kreisel Hardstrasse bis Breitfeldstrasse beträgt die Gehwegbreite gar 3,00 m. Die heute vorhandene Linienführung und Strassenraumaufteilung werden im Grundsatz beibehalten. Die

Anpassung der Mittelinsel Höhe Breiffeldstrasse zu Gunsten der Schulwegsicherheit im Jahre 2017 hat sich bewährt und wird beibehalten. Der bestehende Strassenbelag wird komplett ersetzt. Aufgrund der grossen Belastung durch den Schwerverkehr wird der neue Belag auf die Belastungsklasse T4a dimensioniert. Der neue Aufbau des Belags besteht aus einer 7 cm starken Tragschicht (AC-T 22 S), einer 5 cm starken Binderschicht (AC-B 16 S) und einer 3 cm starken Deckschicht (AC SDA 8). Dieser Belagsaufbau entspricht den bereits realisierten Sanierungsetappen. Aufgrund der vorgängigen Sanierungsetappen sowie der visuellen Beurteilung des Schadenbilds wird davon ausgegangen, dass die bestehende Kiessand-Fundation in gutem Zustand und ausreichend ist. Entsprechend wird die bestehende Fundation beibehalten. Zur Sicherstellung der Qualität wird die Tragfähigkeit während der Ausführung anhand von Plattendruckversuchen überprüft.

2. Der bestehende Asphalt wurde hinsichtlich seiner PAK Belastung untersucht. Die Untersuchung hat ergeben, dass der auszubauende Asphalt einen PAK Anteil unterhalb des Schwellenwerts von 250 mg/kg aufweist. Entsprechend kann der Asphalt durch den Unternehmer normal entsorgt oder für die Baustoffaufbereitung (Regelfall) verwendet werden. Die Entsorgung richtet sich dabei nach der Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (VVEA).
3. Die Randabschlüsse der Strasse sind grösstenteils in einem schlechten Zustand und müssen erneuert werden. Steine, welche noch zu gebrauchen sind, werden in das Steinlager der Stadt Lenzburg gebracht und stehen dort für künftige Unterhaltsarbeiten zur Verfügung. Bei den Gehwegen soll der Randabschluss Hinterkante jeweils beibehalten werden und wo nötig in Übereinkunft mit der jeweiligen Grundeigentümerschaft in Stand gestellt werden. Mit der Sanierung werden alle Gehwegflächen erneuert. Die Beläge sind in einem schlechten Zustand. Durch den Ersatz der Randabschlüsse und den Neubau der Werkleitungen im Gehwegbereich ist eine Teilsanierung der Gehwegbelagsflächen nicht wirtschaftlich.
4. Die im Bereich des südlichen Gehwegs vorhandene Baumreihe wird beibehalten. Zur besseren Bewässerung der Wurzeln werden die Bereiche um den Baum mittels Sickerverbundsteine realisiert. Dadurch entspricht die Gestaltung der Baumgruben der vorgängigen Sanierungsetappen, was zu einem homogenen Strassenbild führt.
5. Mit der Belagssanierung werden sämtliche Ableitungen der Schlamm-sammler bis zum Fallstrang in die Hauptleitung erneuert. Die Schlamm-sammler werden während der Bauausführung auf ihren Zustand hin kontrolliert. Schadhafte Schlamm-sammler werden ersetzt. Bei sämtlichen Sammlern werden neue Klapproste eingebaut.

### **III. Sanierung und Verstärkung Strassenabschnitt Kirschgartenweg bis an den Kreisel Niederlenzer Kirchweg, 8. Etappe**

1. Ab dem Kirschgartenweg weitet sich die Ringstrasse Nord aufgrund der Mittel- und Abbiegezonon von 7,00 m auf rund 12,00 m auf. Auf Grund der neuen Führung des Radverkehrs werden die Strassenränder in diesem Abschnitt optimiert. Heute wird der Veloverkehr in diesem Abschnitt durch Radstreifen entlang der Ringstrasse Nord geführt. Dabei steht insbesondere die Verbindung «Niederlenz – Ringstrasse Nord – Radweg auf Parz. 604 – Bahnhof» im Vordergrund (siehe Kapitel Optimierung Radverkehr). Durch die neue Strassenraumaufteilung verschieben sich die Strassenränder entsprechend gegen innen. Die bestehenden Mittelzonen werden beibehalten und geringfügig auf die neue Linienführung angepasst. Weiter wird der Strassenraum zwischen den beiden Bushaltestellen ebenfalls durch eine bauliche Mittelinsel getrennt. Die Bereiche zwischen den Mittelzonen werden dabei entgegen der heutigen Markierung künftig als Mehrzweckstreifen markiert. Der Mehrzweckstreifen weist eine Breite von 3,00 m auf. Die Fahrspuren betragen in diesem Bereich 3,25 m. Zur Gewährleistung der Durchfahrt mittels Schneepflug, Mähdrescher etc. sind die Fahrspuren im Bereich der Mittelinseln auf 3,50 m dimensioniert. Die Inselbreite reduziert sich entsprechend auf 2,50 m. Zur Aufwertung des Strassenraums sowie als ökologische Massnahmen werden in den Mittelinseln jeweils zwei Strassenbäume gesetzt.
2. Die bestehenden Standorte der Fussgängerstreifen werden unverändert beibehalten, jedoch geringfügig auf die neue Linienführung angepasst.
3. Die drei bestehenden Längsparkplätze werden beibehalten und ebenfalls auf die neue Situation angepasst.

### **IV. Bushaltestellen**

1. Auf der Ringstrasse Nord verläuft die Buslinie Nr. 381 Lenzburg – Wildegg, welche im Projektperimeter zwei Bushaltestellen (4 Haltekannten) aufweist. Es handelt sich dabei um die Haltestellen «Ringstrasse Nord» im Bereich des Projektanfangs bei der 7. Etappe sowie um die Haltestelle Traitafina, im Bereich vor dem Kreisel Niederlenzer Kirchweg. Die bestehenden Standorte werden beibehalten. Die Haltekannten werden gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes «BehiG» ausgebaut. Zudem wird bei jeder Bushaltestelle ein Buswartehäuschen realisiert. Der Landerwerb für das Buswartehäuschen an der Haltestelle Ringstrasse Nord, Fahrtrichtung Bahnhof wurde schon mit dem Projekt Ausbau Kreisel Hardstrasse abgeschlossen. Bei den Bushaltestellen wird anstelle eines Asphaltbelags eine zweischichtige Betonplatte realisiert.
2. Auf der nördlichen Strassenseite der Haltestelle Ringstrasse Nord (Fahrtrichtung Bahnhof) kann für sämtliche Bustüren ein niveaugleicher Einstieg (Haltekannte Höhe 22cm) realisiert werden. Bei der Haltestelle auf der südlichen Strassenseite (Fahrtrichtung Wildegg) muss der niveaugleiche Einstieg aufgrund der bestehenden Liegenschaftszufahrten auf die erste

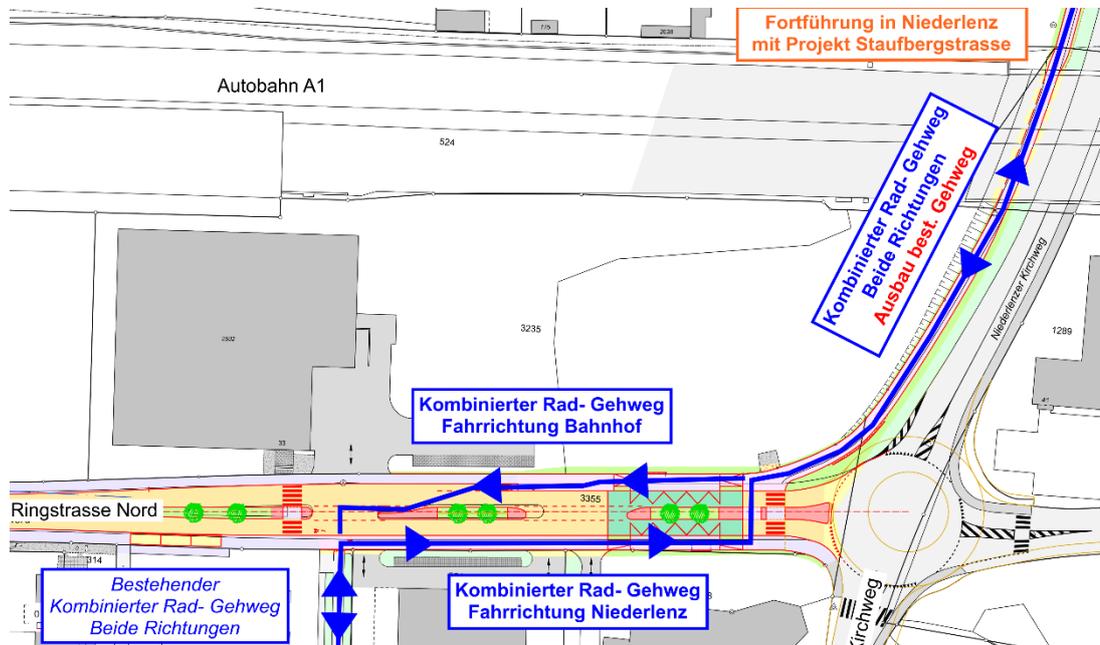
und zweite Bustür beschränkt werden. Die bestehenden Strassenbäume kommen dabei in den Rampenbereich (Anzug von 4 auf 12 cm) zu liegen.

3. Bei der Haltestelle Traitafina können beide Haltekannten mit einem niveau-gleichen Einstieg für sämtliche Bustüren realisiert werden. Der Ein- und Aussteigebereich wird jeweils am Anfang und Ende der Haltestelle durch eine Grünrabatte von 1,00 m Breite vom kombinierten Rad-Gehweg getrennt.

## **V. Optimierung Radführung**

1. Die Führung des Radverkehrs wird im Bereich der achten Etappe optimiert. Heute fahren Radfahrende, welche von Niederlenz nach Lenzburg zum Bahnhof wollen, auf der Hauptstrasse unter der A1 hindurch via den Kreisel auf die Ringstrasse Nord. Auf der Ringstrasse Nord sind ab dem Kreisel bis zur Querverbindung Heroweg Richtung Bahnhof (Höhe Parz. 604) Radstreifen markiert. In der Weiterführung bestehen die Radstreifen bis zum Ende der Mittelinseln in Richtung Westen. Radfahrende, welche von Westen herkommen, benutzen jedoch in der Regel die Breitfeldstrasse als Verbindung zum Bahnhof. Die Verbindung Niederlenz – Bahnhof Lenzburg (beide Richtungen) ist entsprechend für die achte Sanierungsetappe von primärer Bedeutung.
2. Um die Radverbindung Niederlenz – Lenzburg attraktiver und sicherer zu gestalten, ist vorgesehen den Veloverkehr auf dem topographisch höher gelegenen Gehweg unter der A1 durchzuführen. Dieser wird zu einem kombinierten Rad-Gehweg umgebaut. Der bestehende Gehweg wird dabei von heute 2,00 m auf künftig 3,00 m ausgebaut. Im Bereich der A1-Unterführung beträgt die minimale Breite künftig 2,50 m. Durch die Verbreiterung muss die Böschung teilweise angepasst werden. Im Bereich um den Kreisel muss das Terrain lokal mittels einer Winkelstellplatte abgefangen werden. Auf der nördlichen Seite der A1-Unterführung muss der Bankettbereich mittels eines Rügelei-Systems gesichert werden. Die Fortführung des Rad-Gehwegs ist mit dem Projekt Umgestaltung Staufbergstrasse abgestimmt. Im Rahmen dieses Strassengestaltungsprojekts wird die Gemeinde Niederlenz den Rad-/Fussweg bis zum Paradiesweg fortführen. Von dort können die Radfahrenden dann die umgestaltete und verkehrsberuhigte Staufberstrasse benutzen.
3. Auf der Ringstrasse Nord wird der Veloverkehr ebenfalls zusammen mit dem Fussgängerverkehr kombiniert geführt. Die Fahrrichtungen werden dabei jedoch getrennt. In Fahrrichtung Bahnhof Lenzburg fahren Radfahrende auf dem nördlichen Rad-Gehweg in Richtung Westen. Anschliessend erfolgt die Eingliederung auf die Ringstrasse Nord gefolgt von einer Radwegquerung mit einer Aufstellfläche im Mittelbereich, welcher durch die Mittelinsel geschützt ist. Dieser Abbiege- und Wartebereich besteht bereits heute und hat sich gut bewährt. Ab dem Bahnhof in Richtung Niederlenz wird der Radverkehr auf dem südlich verlaufenden Rad-Gehweg in Richtung Kreisel geführt. Vor dem Kreisel Niederlenzer Kirchweg kann die Ringstrasse Nord auf der vom Fussgängerstreifen separierten Radquerung überquert werden. Der Mittelbereich weist dabei mit 2,50 m eine ausreichende Breite auf.

4. Im Bereich der Bushaltestellen wird der Veloverkehr durch eine rund einen Meter breite Rabatte von Ein- und Aussteigbereich der Busse getrennt. Durch die Einführung der kombinierten Rad-Gehwege können die Radfahrenden vom motorisierten Verkehr entflechtet werden. Dadurch erhöht sich die Sicherheit gegenüber der heutigen Situation. Die gewählten Wegbreiten sind hinsichtlich der Wegfrequenzierung ausreichend dimensioniert.



## VI. Verkehrszählstelle

1. Im Zusammenhang mit dem Projekt «Verlängerung Ringstrasse Nord» und für das geplante Verkehrsmanagement sollen die Daten der Verkehrsbelastungen der Ringstrasse Nord erhoben werden. Dazu wird auf der Höhe des Kirschgartenwegs eine permanente Verkehrszählstelle realisiert. Die Zählstelle besteht aus einem Verteilkasten, welche die technische Ausrüstung und die Strom- und Datenzuleitung beinhaltet sowie Detektorschleifen, welche in den Deckbelag eingefräst werden. Durch die Zählstelle können wichtige Daten für das Verkehrsmonitoring erhoben werden. Neben dem durchschnittlichen täglichen Verkehr «DTV» sind dies Angaben zu Ganglinien, für Fahrzeugtypen (LKW-Anteil) und der gleichen.

## VII. Kosten

Kostenschätzung vom 6. Juli 2022 (Kostenstand Juli 2022, Genauigkeit Vorausmass +/- 10 %)

Strassenbauarbeiten	Fr.	900'000.–
Velowegausbau Niederlenzer Kirchweg	Fr.	102'000.–
Verkehrszählstelle	Fr.	30'000.–
Nebenarbeiten	Fr.	72'000.–
Rekonstruktion Vermarkung (Geometer)	Fr.	13'000.–
Bauprojekt, Submission, Bauleitung und Oberbauleitung	Fr.	127'000.–
<u>Diverses und Unvorhergesehenes</u>	<u>Fr.</u>	<u>51'000.–</u>
<u>Total inkl. MWST</u>	<u>Fr.</u>	<u>1'295'000.–</u>

## VIII. Finanzierung

Für die beiden Vorhaben (7. und 8. Etappe) wurde aufgrund von Schätzungen im Finanzplan 2022 bis 2026 ein insgesamt Finanzbedarf von Fr. 1'360'000.– ausgewiesen (ohne Bushaltekanten und ohne Verkehrszählstelle).

Die Bundesbeiträge für den Einbau von Lärmsanierungsbelägen betragen ca. Fr. 11.50 pro m<sup>2</sup>. Für diese Sanierungsetappen kann mit einem Beitrag von ca. Fr. 33'500.– gerechnet werden.

Der notwendige Landerwerb für das Buswartehäuschen ist nicht Bestandteil der Vorlage.

Der Stadtrat ist bezüglich einer allfälligen Kostenbeteiligung am Ausbau des Rad-/Fusswegs im Gespräch mit dem Gemeinderat Niederlenz.

### Antrag:

Der Einwohnerrat möge der Sanierung Ringstrasse Nord, Abschnitt Kreisel Ringstrasse/Hardstrasse bis Niederlenzer Kirchweg zustimmen und für die Ausführung des Vorhabens einen Verpflichtungskredit von Fr. 1'295'000.–, zuzüglich teuerungsbedingter Mehrkosten, bewilligen.

Lenzburg, 10. August 2022

FÜR DEN STADTRAT  
Der Stadtammann:

Die Vizestadtschreiberin:

**BEILAGEN**

- Übersichtsplan ~ 1:570 (Abschnitt 1) Sanierung Ringstr. Nord, 7.+8. Etappe
- Übersichtsplan ~ 1:570 (Abschnitt 2) Sanierung Ringstr. Nord, 7.+8. Etappe
- Übersichtsplan 1:500 (Abschnitt 3) Sanierung Ringstr. Nord, 7.+8. Etappe
- Übersichtsplan ~ 1:570 (Veloführung) Sanierung Ringstr. Nord, 7.+8. Etappe

**VERSANDDATUM**

19. August 2022

Laufnummer 2021-3