

22/8

Der Stadtrat von Lenzburg
an den Einwohnerrat

Dammweg; Ausbau mit Asphaltbelag; ergänzte Vorlage; Verpflichtungskredit

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag:

I. Ausgangslage

Der Dammweg gilt als wichtige Langsamverkehrsrouten und verbindet den Bahnhof und das Quartier "Im Lenz" mit dem nordöstlichen Gewerbegebiet (Entwicklungsgebiet Aabach Nord), dem Quartier Bollbergstrasse und der Schützenmatte. Der Dammweg im Erneuerungssperimeter verbindet den Aabachpark mit der Werkhofstrasse und der Niederlenzerstrasse. Zudem liegt der Dammweg in unmittelbarer Nähe zum stark frequentierten Freiämterplatz.

Im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) ist der Ausbau des Dammwegs als Massnahme "FV_09" festgehalten. Der KGV ist ein behördenverbindliches und verwaltungsanweisendes strategisches Führungsinstrument.

Der bestehende chaussierte Weg verläuft nördlich entlang dem ca. 15 m hohen Bahndamm. Die heutige Wegführung liegt teilweise auf der Parzelle 550 der SBB. Der Weg wird sehr oft von Personen genutzt, die in den nordöstlichen Quartieren arbeitstätig sind. Mit zunehmendem Fussgängerverkehr steigen auch die Ansprüche an die Beschaffenheit des Fusswegs. Aufgrund des fehlenden Asphaltbelags ist der Winterdienst nur eingeschränkt möglich.

Da der Dammweg nördlich des SBB-Damms liegt, ist er sehr schlecht besonnt. Daher trocknet der Mergel-/Kiesbelag sehr schlecht ab. Der Weg bleibt daher lang feucht und ist in der Ebene oftmals "matschig".

Aus den genannten Gründen soll der Kiesweg asphaltiert werden.

Damit zukünftig der Dammweg in der ganzen Breite auf der stadteigenen Parzelle 910 zu liegen kommt, hat die Einwohnergemeinde Lenzburg mit Vertrag vom 18. November 2019 Land von der Parzelle 550 (Bahndamm, Eigentum der SBB) erworben.

Der Dammweg ist heute schon gut beleuchtet. Die Randbereiche des Kieswegs sind durch den Bewuchs am Bahndamm mit organischem Anteil vermischt. Die Fundation des Fusswegs beträgt ca. 30 cm und reicht für die zukünftige Belastung aus.

Mit dem Ausbau des Knotens Freiämterplatz ist auf der Niederlenzerstrasse für den Dammweg eine Fuss- und Veloquerung mit separater Lichtsignalanlage geplant und gewährleistet so eine sichere Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr in Richtung Schützenmatte (Mehrzweckhalle) und umgekehrt.

II. Dem Einwohnerrat im März 2021 unterbreitete Variante

Im Abschnitt Ost, zwischen der Niederlenzerstrasse und der Werkhofstrasse, ist eine Mindestausbaubreite des Belags von 2 m projektiert. Zwischen SBB-Böschung und Belag wird längs des Wegs eine 0,5 m breite Mulde erstellt, in welcher das anfallende Regenwasser versickern kann.

Der westliche Abschnitt, zwischen Werkhofstrasse und Aabach, weist stellenweise lediglich eine Belagsbreite von 1,5 m auf. Dies ist durch die bestehenden Gebäude im Werkhofareal vorgegeben.

Das Oberflächenwasser wird, analog zum Ostteil, über eine 0,5 m breite Mulde versickert. Der Fuss in der SBB-Böschung muss mittels Stellplatten und mit einer Erhöhung des Wegs gesichert werden. So muss der Böschungswinkel des SBB-Damms nur unwesentlich angepasst werden. Diese Massnahme wurde vorgängig mit den SBB abgesprochen und mittels Vereinbarung geregelt. Das Oberflächenwasser wird durch das Quergefälle im Gehweg über die Schulter geleitet.

Das Wasser kann sich in der Versickerungsmulde sammeln und versickern. Um bei grossen Wassermengen eine Überschwemmung zu vermeiden, werden je zwei Einlaufschächte in die Mulde integriert. Von den Strassenabläufen aus kann das überschüssige Regenwasser in die Kanalisation eingeleitet werden.

Der Belag wird auf eine normale Belastung mit Unterhaltsfahrzeugen und den Langsamverkehr bemessen. Er besteht aus einer einschichtigen, 7 cm starken Trag-Deckschicht (AC-TDS 16 N). Die bestehende Fundation ist genügend stark und wird daher nicht ersetzt.

Die SWL Energie AG plant die Erweiterung des Elektrorohrblocks im Projektperimeter.

Die Ausführung der Bauarbeiten wird ca. 1 ½ Monate in Anspruch nehmen. Die Arbeiten sollen im Zeitraum Sommer 2022 bis Herbst 2022 erfolgen. Während der Bauarbeiten ist der Durchgang über den Dammweg nicht möglich. Die Passantinnen und Passanten werden mittels Umleitung auf die Südseite des Bahndamms durch die Marktmatten geführt.

III. Ablehnung durch den Einwohnerrat

Der Einwohnerrat lehnte an der Sitzung vom 11. März 2021 den Verpflichtungskredit von Fr. 109'500.– für den Ausbau des Dammwegs mit Asphaltbelag mit 18 Ja-Stimmen gegenüber 21 Nein-Stimmen, bei einer Stimmenthaltung, ab.

Grund für die Ablehnung waren primär Vorbehalte bezüglich der Versickerung des Regenwassers. Als weiteres Argument gegen den Ausbau wurde der geplante Ausbau des Werkhofs genannt. Zudem befürchtete man Konflikte zwischen Fahrrad- und Fussgängerverkehr.

IV. Petition

Am 21. Juni 2021 überreichte Pro Velo Lenzburg Stadtrat Martin Stücheli eine von 315 Personen unterzeichnete Petition. In der Petition wird vom Stadtrat Lenzburg gefordert, dass der Dammweg mit einem Belag ausgebaut werde, der ganzjährig unterhalten werden könne und für den Veloverkehr geeignet sei. Der Dammweg ist aus Sicht der Petitionäre und Petitionärinnen eine sehr wichtige Veloverbindung. Es werden folgende Argumente ins Feld geführt:

- *Die Alternativen sind gefährlich (Sägestrasse, Hendschikerstrasse, Freiämterplatz)*
- *Wir brauchen sichere Wege mit befestigtem Belag, die auch im Winter befahren werden können*
- *Die Versickerungsfläche ist mit einer maximalen Breite von 2 Metern wenig beeinträchtigt, und die Biodiversität wird nicht tangiert.*
- *Mit der bevorstehenden Sanierung des Freiämterplatzes wird der Dammweg an Bedeutung gewinnen (Anbindung zum Freiämterplatz, 'Velo-teppich' über die Niederlenzerstrasse zur Schützenmatte, gute Anbindung zur Stadt und zum Bahnhof).*
- *Mit dem Dammweg hat man eine direkte Verbindung vom Bahnhof zur Schützenmatte, eine ideale Anknüpfung zum Aabachpark, Werkhof und nach Niederlenz und ist somit eine wichtige Entlastungsrouten für den stark frequentierten Freiämterplatz.*
- *Der Dammwegausbau ist als wichtige Massnahme im kommunalen Gesamtverkehrsplan (KGV) festgehalten. Wir erwarten, dass der Stadtrat und der Einwohnerrat dieses behördenverbindliche und verwaltungsanweisende strategische Führungsinstrument wahrnimmt und den Dammweg für den Veloverkehr alltagstauglich macht.*

V. Geprüfte Varianten

Der Dammweg zwischen Niederlenzerstrasse und Werkhofstrasse, sowie zwischen Werkhofstrasse und Aabach ist heute ein "Naturweg". Auf der Fundationsschicht liegt eine Mergelschicht, welche mit Splitt abgestreut wird. Die Mergelschicht ist recht dicht. Bei Niederschlag nimmt die Mergelschicht Feuchtigkeit auf und gibt sie anschliessend langsam durch Verdunstung bzw. durch Versickerung wieder ab. Bei langen oder starken Regenfällen ist die Mergelschicht gesättigt und kann kein Wasser mehr aufnehmen. Dieses Wasser verläuft seitlich und versickert in den Randbereichen. Da sich der Dammweg auf der Nordseite am Fuss des Bahndamms befindet, bleibt dieser Bereich sehr lange im Schatten. Die Mergelschicht kann nicht austrocknen und bleibt daher sehr lange weich.

Nach langen Niederschlagsperioden meiden Fussgängerinnen bzw. Fussgänger und Velofahrende den Dammweg und weichen trotz Verbot über das Werkhofareal aus.

Bei einem Mergelbelag ist nur ein sehr eingeschränkter Winterdienst (keine Schwarzümkehrung) möglich.

Der Stadtrat befasste sich infolge der eingereichten Petition nochmals vertieft mit der Situation und prüfte verschiedene Varianten. Er ist der Ansicht, dass trotz der Ablehnung im Einwohnerrat, dieser sich aufgrund der Petition mit ihren Begründungen nochmals dazu äussern soll.

Die Variantenprüfung wurde sorgfältig und ergebnisoffen vorgenommen."

Variante 1 vom März 2021 (vgl. oben Ziff. II):

Die abgesplittete Mergelschicht wird abgekratzt. Die bestehende Fundationschicht wird abgewalzt und mit einer 7 cm starken Asphaltschicht (Tragdeckschicht) überdeckt.

Bei Regen wird das Oberflächenwasser in eine 0,5 m breite Mulde zwischen Damm und Weg entwässert, wo es versickert. Um bei grossen Wassermengen die Entwässerung zu gewährleisten, werden Einlaufschächte in die Mulde integriert.

Variante 2 mit sickerfähigem Belag:

Es gibt verschiedene Möglichkeiten von sickerfähigen Belägen. Alle Beläge haben jedoch gemeinsam, dass sie nur funktionieren, wenn der Untergrund und die Fundationsschicht ebenfalls eine genügende Sickerfähigkeit aufweisen.

Gemäss Versickerungskarte ist der Untergrund sickerfähig. Durch die vorhandene Mergelschicht über der Fundation wurden Feinanteile in die bestehende Fundationsschicht eingeschwemmt und haben diese kolmatiert. Bei Verwendung eines Sickerbelags müsste die Fundationsschicht ebenfalls ersetzt werden.

Variante 3 "Drainasphalt":

Drainasphalt ist ein hohlraumreiches Gemisch aus Bitumen und sandarmen mineralischen Körnungen. Er wird wie ein normaler Asphaltbelag eingebaut. Er weist jedoch eine geringere Lebensdauer als normaler Asphaltbelag auf.

Bei der Befahrung mit Pflügen und Schneeketten (Unterhaltungsdienst) entstehen Kornausbrüche. Die Wirkung von Tausalz ist stark reduziert. Der Salzbedarf ist aufgrund der Hohlräume deutlich erhöht. Mit der Zeit verstopft der Drainasphalt und muss mit speziellen Absaugmaschinen gereinigt werden. Ein Ersatz der Fundationsschicht ist notwendig.

Die Mehrkosten für den Sickerasphalt betragen ca. Fr. 4'200.– und für den Ersatz der Fundationsschicht ca. Fr. 19'100.–, d.h. total ca. Fr. 23'300.–.

Ein seitlicher Sickergraben mit Schächten ist weiterhin notwendig, da bei Starkregen und langen Regenfällen auch die Fundationsschicht gesättigt ist und kein Wasser mehr aufnehmen kann.

Die Glatteisbekämpfung bei einem Drainasphalt benötigt grosse Mengen an Auftausalz (grössere Oberfläche da offenporig).

Variante 4 "Saibro/Glorit"

Saibro bzw. Glorit sind durch mineralische Bindemittel (z.B. Ölschiefer) stabilisierte Deckschichten. Die Lebensdauer ist geringer als bei Asphaltbelägen.

Bei der Befahrung mit Pflügen und Schneeketten (Unterhaltungsdienst) entstehen Kornausbrüche. Der Salzbedarf ist aufgrund der Hohlräume deutlich erhöht. Mit der Zeit verstopfen auch diese Schichten und müssen mit speziellen Absaugmaschinen gereinigt werden. Ein Ersatz der Foundationsschicht ist auch hier notwendig.

Diese Produkte sind seit 2001 auf dem Markt und haben sich aus Sicht der Abteilung Tiefbau & Verkehr nur auf wenig befahrenen Flächen in Parkanlagen bewährt.

Variante 5 "Stabilizerbelag"

Stabilizer ist eine mit einem pflanzlichen Bindemittel stabilisierte Deckschicht. Die Lebensdauer entspricht derjenigen einer Mergelschicht (20-30 Jahre). Auch der Unterhalt und die Sickerfähigkeit ist mit Mergel zu vergleichen.

Bei Feuchtigkeit quillt das Bindemittel auf und verbindet die Gesteinskörner. Der Belag wird wie bei Mergel leicht weich und sollte austrocknen können. Bei langen oder starken Regenfällen ist die Stabilizerschicht gesättigt und kann kein Wasser mehr aufnehmen. Dieses Wasser verläuft seitlich und versickert in den Randbereichen.

Variante 6 "Elastopave/Gemfloor/SOL/Edalith/Romex/Steinteppich usw."

Diese Produkte bestehen aus mit Polyurethanharz verfestigtem, sandarmen Kies. Ein Ersatz der Foundationsschicht ist notwendig.

Bei der Befahrung mit Pflügen und Schneeketten (Unterhaltungsdienst) entstehen Kornausbrüche. Der Salzbedarf ist aufgrund der Hohlräume deutlich erhöht. Mit der Zeit verstopfen auch diese Kiesbeläge und müssen mit speziellen Absaugmaschinen gereinigt werden.

Diese Beläge sind wesentlich teurer als Asphaltbeläge.

Eine Reparatur dieser Beläge ist schwierig. Die Lebensdauer ist geringer als bei Asphaltbelägen.

Diese Beläge müssen nach ihrem Ausbau als Sonderabfall (105 t) entsorgt werden (kein Recycling möglich).

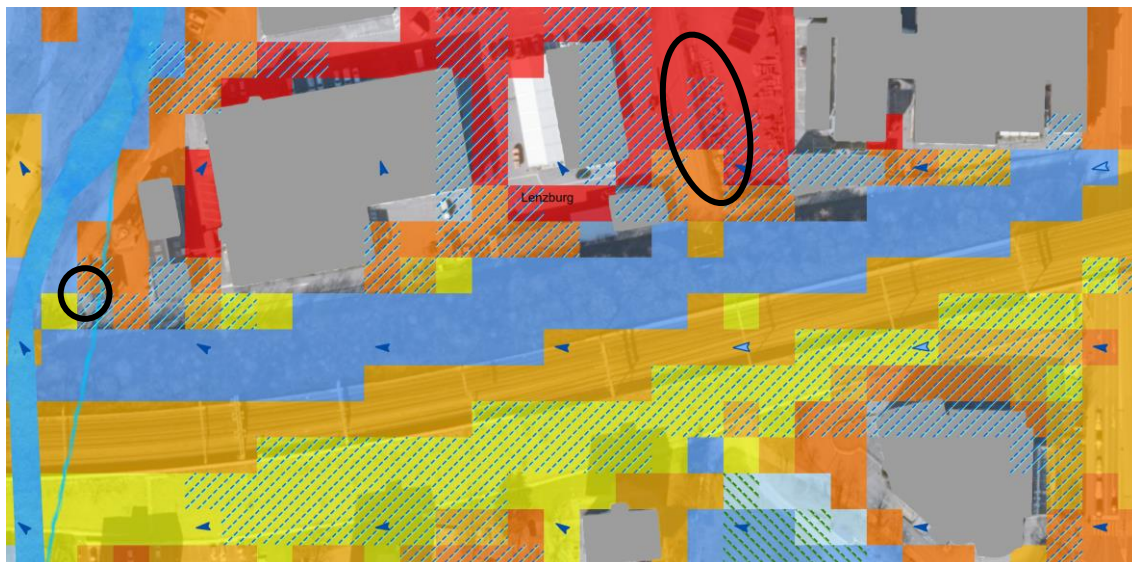
VI. Fazit

Bei allen versickerungsfähigen Deckbelägen muss die bestehende Foundation ersetzt werden, da sie durch Feinanteile kolmatiert und zu dicht ist. Dies würde Mehrkosten von rund Fr. 19'000.– bedingen. Auch ein fester, offenporiger Belag schlägt mit rund Fr. 4'000.– zu Buche. Zudem ist mit erheblich höheren Betriebs- und Unterhaltskosten zu rechnen.

In Abwägung aller Interessen erachtet der Stadtrat das ursprüngliche Projekt (Variante 1) als sinnvoll. Die Sanierung des Dammwegs wird auch bei einer allfälligen Beplanung des Werkhof-Areals berücksichtigt, weshalb die Investition auch langfristig Wirkung entfalten kann. Wie bei allen Verkehrsverbindungen

wird die Verkehrssicherheit bei der Planung und auch im Betrieb berücksichtigt und bei Bedarf allfällige Massnahmen geprüft.

Die Klimakarte zeigt deutlich, dass der Dammweg kaum besonnt ist. Eine Erwärmung in diesem Bereich ist nicht zu erwarten.



Der Stadtrat bevorzugt beim Dammweg – auch in Berücksichtigung der Petition – nach wie vor einen dichten Asphaltbelag mit seitlicher Versickerung. Die Verkehrskommission hat sich bereits im Jahr 2021 für eine Befestigung mit Asphalt ausgesprochen.

Im Sinne einer ökologischen Kompensationsmassnahme wird die Stadt entlang der Werkhofstrasse (schwarze Elipse) und am Ende des Dammwegs (schwarzer Kreis) fünf Bäume pflanzen.

VII. Kosten

Kostenschätzung vom 16. Dezember 2020 (Genauigkeit Vorausmass auf Stufe Bauprojekt +/- 10 %) für das Projekt gemäss obiger Ziff. II:

Strassenbauarbeiten	Fr.	73'000.–
Nebenarbeiten	Fr.	9'000.–
Pflanzung von Bäumen	Fr.	10'000.–
Rekonstruktion Vermarkung (Geometer)	Fr.	7'500.–
Projekt, Bauleitung und Oberbauleitung	Fr.	20'000.–
Total inkl. MWST	Fr.	119'500.–

VIII. Finanzierung

Für dieses Vorhaben war im Aufgaben- und Finanzplan 2021 bis 2025 ein Finanzbedarf von Fr. 100'000.– ausgewiesen. Im Finanzplan 2022 bis 2026 wurde der Dammweg nicht mehr aufgeführt, weil zum Zeitpunkt der Erstellung der Aufgaben- und Finanzplanung 2022 bis 2026 das weitere Vorgehen noch unklar gewesen war.

Antrag:

Der Einwohnerrat möge der Erneuerung des Dammwegs zustimmen und für die Ausführung des Vorhabens und der Pflanzung von fünf Bäumen einen Verpflichtungskredit von Fr. 119'500.– zuzüglich teuerungsbedingter Mehrkosten bewilligen.

Lenzburg, 9. März 2022

FÜR DEN STADTRAT
Der Stadtkammann:

Der Stadtschreiber:

BEILAGE

- Massnahmenplan Belagsergänzung Dammweg

VERSANDDATUM

8. April 2022