



**Der Stadtrat von Zofingen  
an den Einwohnerrat**

**GK 58**

**Güetli – Kreditbewilligung kommunales Strassenbauprojekt**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

**I Das Wichtigste in Kürze**

Die Gemeinden sind gemäss eidgenössischem und kantonalem Recht verpflichtet, ihre Bauzonen zeitgerecht zu erschliessen. Dazu gehört auch das Gebiet Güetli. Es liegt zentral in der Nähe der Altstadt, des Bahnhofes und ist ein wichtiges Teilelement der urbanen Stadtentwicklung.

Die Parzellen im Güetli sind teilweise erschlossen und überbaut. Ihnen fehlt jedoch die für die ganzheitliche Baureife erforderliche Verkehrsinfrastruktur mit dem entsprechenden normenkonformen Ausbaustandard. Die unterschiedlichen Parzellenformen lassen keine optimale Überbauung zu. Die Grundlage für die Erschliessung und Überbauung des Gebietes Güetli bildet der gleichnamige rechtskräftige Gestaltungsplan.

Gestützt auf den rechtskräftigen Gestaltungsplan Güetli wurde das kommunale Strassenbauprojekt Güetli erarbeitet, das den südlichen Teil des Gebietes umfasst. Das Erschliessungssystem besteht aus einer T-förmigen Strasse in West-Ost-Richtung und zwei anschliessenden Stichstrassen im Mischverkehr für die zwei Bautiefen. Die Strassenzüge haben reine Erschliessungsfunktion und nur den Ziel- und Quellverkehr zu bewältigen. Die Stadt übernimmt die Strassen im Gebiet Güetli nach Erstellung und Abnahme in ihr Eigentum und zum Unterhalt. Die Finanzierung des Strassenbaus mit den zugehörigen Werkleitungen erfolgt über Grundeigentümerbeiträge nach einem Beitragsplan (Perimeterplanverfahren) gemäss städtischem Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen vom 2. Dezember 2002 (Stand: 1. Januar 2011, zit. Erschliessungsfinanzierungsreglement).

Die Kosten betragen brutto CHF 1'165'000.– und basieren auf Richtofferten. Für die Strassen im Gebiet Güetli ist das Verkehrsregime der Begegnungszone mit Tempo 20 vorgesehen. Die Kosten für die Einführung einer standardmässigen Begegnungszone übernimmt die Stadt Zofingen (Praxis analog der Einführung der Zonensignalisation Tempo 30). Die Aufwendungen für die Verkehrsberuhigungen (Tempo 30 und Begegnungszonen Tempo 20) werden jeweils in der Investitionsrechnung budgetiert.

## **II Einleitung/Sachverhalt/Ausgangslage**

Das Gebiet Gütli liegt zentral in der Nähe der Altstadt, des Bahnhofes und ist ein wichtiges Teilelement der Stadtentwicklung. Die Parzellen im Schild Untere Grabenstrasse K104/Henzmannstrasse/SBB-Bahnlinie sind heute teilweise unüberbaut. Heute sind die Parzellenformen unterschiedlich und lassen eine optimale Überbauung nicht zu. Die vielen Ein- und Ausfahrten sind für die Erreichbarkeit des Gebietes Gütli nicht förderlich. Sie sind auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zusammenzufassen und sicher auszugestalten. Die spezielle Lage des Gebietes Gütli im Kernbereich von Zofingen bedingt eine spezielle planerische Behandlung, um es zu entwickeln und aufzuwerten. Den Grundstücken – vorab in der 2. Bautiefe – fehlt die Baureife. Das Gebiet Gütli hat ein grosses Entwicklungspotenzial. Die Stadt Zofingen hat ein grosses öffentliches Interesse an dessen Erschliessung und Überbauung.

Die Zielsetzung des verkehrsberuhigten Ausbaus (Begegnungszone Tempo 20) der kommunalen Strassenbauinfrastruktur, wie des Gebietes Gütli, deckt sich mit den Aussagen im Legislaturprogramm 2014-2017 des Stadtrates zu den Themen Mobilität und Investitionsprojekte (vgl. Legislaturprogramm S. 11 f.).

### **1. Rechtskräftiger Gestaltungsplan Gütli**

Der Gestaltungsplan Gütli (GSP Gütli) wurde vom Stadtrat am 10. November 2010 beschlossen und vom Regierungsrat des Kantons Aargau am 6. Dezember 2012 genehmigt. Gemäss rechtskräftigem Bauzonenplan liegt der grösste Teil des Gebietes Gütli in der Mischzone Wohn- und Arbeitszone WA4. Diese sieht als Grundnutzung nicht störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe vor. Den nördlichen Abschluss bildet das Feuerwehrmagazin, welches in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen liegt.

Die rechtskräftige Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Zofingen enthält verschiedene zusätzliche und qualitätsfördernde Bestimmungen zur Grundnutzung der WA4-Zone. Der Gestaltungsplan enthält nur noch wenige, konkret städtebaulich direkt anwendbare Bestimmungen. Er enthält zusätzliche Regelungen, wie z. B.: Baulinien (Zwangsbaulinien), Verkehrserschliessung, Zugang zur Unteren Grabenstrasse K104, Einschränkung von stark verkehrserzeugenden Nutzungen. So sind Verkaufsnutzungen mit einer Nettoladenfläche von mehr als 500 m<sup>2</sup> pro Anlage sowie Freizeitnutzungen wie namentlich Kinos, Theater- oder Konzertsäle und dgl., welche ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen und pro Anlage mehr als 30 Parkplätze aufweisen, nicht zulässig.

Der Gestaltungsplan Gütli verfolgt die Zielsetzung, die Erschliessung der Grundstücke innerhalb des Perimeters sicherzustellen und eine attraktive, relativ dichte quartierverträgliche Überbauung zu ermöglichen, den Lärmschutz zu verbessern, die zulässigen Nutzungen zu konkretisieren und den Erfordernissen an den Umgebungsschutz für ein Gebiet im nahen Umfeld der Stadt nachzukommen.

Der Gestaltungsplan Gütli erschliesst zwei Bautiefen zwischen der Unteren Grabenstrasse K104 und der SBB-Bahnlinie. Für die Erschliessung und Überbauung wurden verschiedene Varianten untersucht. Für die lange Phase zwischen öffentlicher Auflage, Beschluss Stadtrat und Genehmigung Regierungsrat waren vor allem längere Rechtsmittelverfahren betreffend Erschliessung einzelner Parzellen verantwortlich. Der Gestaltungsplan Gütli besteht aus folgenden Bestandteilen: Situati-

### III Erschliessungskonzept Gütli

Das Erschliessungskonzept im Gebiet Güteli basiert auf der Optimierung und Bündelung der bestehenden Ein- und Ausfahrten in die Untere Grabenstrasse K104. Diese Verkehrsbelastung und die belasteten Nachbarknoten Hellmühle und Funkenstrasse bedingen aus Gründen der Verkehrssicherheit Einschränkungen bezüglich Zu- und Wegfahrten in diesem Gebiet.

Das Erschliessungssystem Gütli besteht aus einer T-förmigen Strasse in West-Ost-Richtung und zwei anschliessenden Stichstrassen im Mischverkehr für die zwei Bautiefen. Rechtlich wird diese Planungsabsicht mit einer Ein- und Ausfahrtsbeschränkung im Abschnitt zwischen der Funkenstrasse und der Unteren Grabenstrasse gesichert. Die heute entlang der Unteren Grabenstrasse K104 ausgeschiedenen Längsparkplätze werden beibehalten. Es sind Zwischenbereiche für Baumreihen vorgesehen. Sie stehen in direktem Zusammenhang mit den angrenzenden Geschäften.

Die Führung des Langsamverkehrs zum Bahnhof erfolgt arealintern über die südliche Stichstrasse und arealextern über die parallel zur Henzmannstrasse führende Wegparzelle 1550.

## 1. Neue Feinerschliessung mit zwei Stichstrassen

Die zu erstellenden kommunalen Strassen im Gebiet Gütli werden in die Strassenkategorie der Feinerschliessung eingeteilt. Nach Erstellung und Abnahme der Strassenbauten werden sie öffentliche Strassen (Gemeindestrassen).

Die Erschliessungsstrasse mit Anschluss an die Untere Grabenstrasse K104 umfasst eine Breite von 5.50 m. Sie beruht auf dem Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen. Die Breiten der beiden Stichstrassen variieren zwischen 3.90 bis 4.50 m. Sie haben den Begegnungsfall Personenwagen/Personenwagen zu garantieren. Dadurch wird die heutige unvollständige und unsystematische Feinerschliessung korrigiert und eine normenkonforme Erschliessung geschaffen. Das kommunale Strassenbauprojekt schafft die tatsächlichen Voraussetzungen für die Baureife (§ 32 BauG).



Strassenbauprojekt Gütli: neue Feinerschliessung mit zwei Stichstrassen  
Die grüne Bandierung bildet den Perimeter für den Beitragsplan.

Für die Benennung der beiden Stichstrassen ist der Stadtrat zuständig (§ 35 BNO). Er wird die Namensgebung zu einem späteren Zeitpunkt vornehmen.



## **2. Güetli – Erstellung und Änderung**

Die bestehenden Strassen und Strassenteile im Gebiet Güetli werden verbreitert und normenkonform ausgebaut (Erstellung und Änderungen von bestehenden Strassen). Eine Strassenerneuerung liegt vor, wenn Massnahmen zum Erhalt oder zur Verbesserung der Tragfähigkeit des Oberbaus (Foundationsschicht und Belag) einer bereits bestehenden normenkonform ausgebauten Strasse notwendig werden. Die Kosten für Erstellung und Änderungen sind gemäss Erschliessungsfinanzierungsreglement der Stadt Zofingen auf die Grundeigentümer zu überwälzen (vgl. § 2 Abs. 2). Es handelt sich um klassische Kausalabgaben. Diese Grundeigentümerbeiträge oder Vorzugslasten gelten den wirtschaftlichen Sondervorteil ab, der durch die Erstellung der neuen Strassen entsteht. Der Vorteil geht über das hinaus, was der Allgemeinheit an Nutzen erwächst. Die Beiträge sind nicht leistungsabhängig, d. h. die Abgabe ist auch dann geschuldet, wenn vom Vorteil kein Gebrauch gemacht wird.

## **3. Anforderungen an öffentliche Strassen**

Für die Projektierung und Ausführung sind die VSS-Normen massgebende Richtlinien. Die Strassenbreite respektive das geometrische Normalprofil richten sich nach dem massgebenden Grundbegegnungsfall, der vom Strassentyp abgeleitet wird. Entsprechend der Häufigkeit der Begegnungsfälle sind Verengungen möglich (vgl. SN 640'200 ff.).

# **IV Kommunales Strassenbauprojekt**

## **1. Strassenbaukosten im Gebiet Güetli**

Die bestehende Strasseninfrastruktur im Gebiet Güetli ist in einem denkbar schlechten Zustand. Der Strassenbelag muss entfernt und der Kieskoffer verstärkt und reprofiliert werden. Es fehlen die Randabschlüsse, die Strassenentwässerung und die -beleuchtung. Die Entwässerungsanlagen werden mit den jeweiligen Strassenbauetappen erstellt, resp. ergänzt. Die bestehenden Vor- und Parkplätze werden beibehalten und an das Niveau der neuen Stichstrassen angepasst.

Die zwei Stichstrassen sind auch noch nicht ausparzelliert. In den Strassenbaukosten sind die Geometer- und Stipulationskosten eingerechnet. Dazu wurde ein Beitragsplan erstellt.

Es sind im Einzelnen folgende Arbeiten vorgesehen:

- Werkleitungen ergänzen
- Randabschlüsse versetzen
- Foundationsschicht einbringen
- Belagsarbeiten

Einen wesentlichen Anteil an den Kosten macht der Landerwerb aus. Die Verkehrsflächen müssen ausparzelliert und erworben werden.



## **2. Bauablauf und Etappierung**

Die Installation und die Vorbereitungsarbeiten werden auf den noch unüberbauten Parzellen durchgeführt. Die Strassenbauarbeiten werden in Etappen ausgeführt. Zuerst werden der Südast und anschliessend der Nordast erstellt. Die Zufahrt zu den einzelnen Parzellen kann – abgesehen von einzelnen Unterbrüchen – mehrheitlich garantiert werden.

## **V Verkehrsregime**

### **1. Begegnungszone Tempo 20**

Die beiden Stichstrassen der Erschliessung des Gebietes Gütli haben nur den Ziel- und Quellverkehr (inkl. Langsamverkehr) des Quartiers aufzunehmen. Die kurzen Strassenabschnitte lassen keine grossen Geschwindigkeiten zu. Daher ist ein niedriges Geschwindigkeitsregime zweckmässig. Nach verschiedenen informellen Gesprächen mit den betroffenen Grundeigentümern kam der Stadtrat zum Schluss, im Gebiet Gütli eine Begegnungszone Tempo 20 einzuführen.

Mit der Begegnungszone wird den Zufussgehenden in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche für Spiel und Sport, zum Einkaufen und Flanieren oder als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. In der Begegnungszone haben Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Die Begegnungszone ist seit dem 1. Januar 2002 in der Schweiz zugelassen. Die Signalisationsverordnung (SSV) beschreibt den Einsatz und die Regeln für die Einführung solcher Zonensignalisationen. Die Begegnungszonen dürfen auf Nebenstrassen in Bereichen mit Wohn- und/oder Geschäftsnutzung eingerichtet werden.

Für die Einführung der Begegnungszone wird ein separates Bewilligungsverfahren durchgeführt. Die Kosten für die Einführung einer standardgemässen Begegnungszone übernimmt die Stadt Zofingen.

## **VI Kosten, Kostenteiler und Beitragsplan**

### **1. Strassenbaukosten**

Die Strassenbaukosten belaufen sich auf CHF 1'165'000.—. Die Strassen im Gütli erschliessen eine Landfläche von ca. 11'200 m<sup>2</sup>. Die gewichtete Landfläche (unüberbaut 100 %, überbaut 66,67 %) beträgt 8'423 m<sup>2</sup>. Unüberbaute Grundstücke dürfen bis 1,5 mal stärker belastet werden, als überbaute Grundstücke. Das heisst, überbaute Grundstücke werden mit 66,67 % und unüberbaute Grundstücke mit 100 % bewertet.



Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

| Nr.                          | Bestandteile                              | Betrag CHF  |
|------------------------------|-------------------------------------------|-------------|
| 1                            | Baumeisterarbeiten                        | 464'000.–   |
| 2                            | Nebenarbeiten, Unvorhergesehenes          | 90'000.–    |
| 3                            | Eigenleistungen BV (Pos. 1 und 2)         | 16'620.–    |
| 4                            | Erwerb von Grund und Rechten (Landerwerb) | 384'000.–   |
| 5                            | Technische Arbeiten                       | 124'000.–   |
| 6                            | Total Baukosten (exkl. MWST)              | 1'078'620.– |
| 7                            | MWST 8 %                                  | 86'290.–    |
| Total Baukosten (inkl. MWST) |                                           | 1'164'910.– |
| Total gerundet               |                                           | 1'165'000.– |

Somit resultiert ein Grundeigentümerbeitrag von CHF 139.–/m<sup>2</sup> der gewichteten Flächen. Diese relativ hohen Kosten pro m<sup>2</sup> sind begründet in der heute fehlenden und ungenügenden Infrastruktursubstanz. In den Bauarbeiten sind u. a. folgende Leistungen enthalten: der Erwerb von Grund und Recht (Landerwerb) sowie die technischen Arbeiten (wie z. B. Planungs- und Bewilligungskosten, Bauleitung).

Diese Kosten werden im Perimeterverfahren auf die Eigentümer derjenigen Grundstücke übertragen, welche eine Wertvermehrung erfahren. Der Stadt Zofingen erwachsen aufgrund der Grundeigentümerbeiträge keine Kosten für den Strassenbau.

## 2. Finanzierungsgrundsätze für öffentliche Strassen

Die Gemeinden sind gemäss § 34 Abs. 1 BauG verpflichtet, von den Grundeigentümern nach Massgabe der diesen erwachsenden wirtschaftlichen Sondervorteilen Beiträge an die Kosten der Erstellung und Änderung von Strassen zu erheben.

Gemäss § 87 Abs. 4 BauG tragen die Eigentümer die Kosten von Privatstrassen. Kanton und Gemeinde leisten nach Massgabe des öffentlichen Interesses Beiträge an Bau, Erneuerung und Änderung von dem Gemeingebrauch zugänglichen Privatstrassen.

## 3. Kostenverteilung unter den Grundeigentümern

Weil es sich um eine Anlage der Feinerschliessung handelt, beteiligt sich die Stadt nicht an den Erschliessungskosten (§ 16 Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen).

Es sind keine separat geführten und ausparzellierten kommunalen Fuss- und Radwege geplant. Es herrscht grundsätzlich Mischverkehr vor.

### 3.1 Perimeter

In den Beitragsperimeter werden folgende Parzellen miteinbezogen:

- Die an die neuen oder zu ändernden Strassen angrenzenden eingezonten Grundstücke, soweit eine Zufahrt besteht oder baulich möglich ist.
- Hinterliegende eingezonte Grundstücke, soweit sie auf eine Zufahrt angewiesen sind.



### 3.2 Perimeterfläche

Die Perimeterfläche wird wie folgt bestimmt:

- Massgeblich ist die nach erfolgtem Strassenausbau den Grundeigentümern verbleibende Fläche aller einbezogenen Grundstücke.
- Wenn Doppelbelastungen entstehen können (Ausfahrten auf mehrere Strassen), wird der Perimeter in der Winkelhalbierenden von zwei sich kreuzenden Strassen, bzw. als Mittellinie zwischen zwei parallel verlaufenden Strassen, gezogen.

### 3.3 Verteilschlüssel

Weil sich innerhalb des Perimeters keine hinterliegenden oder unüblich tiefe Grundstücke befinden, zu denen eine private Grundstückszufahrt erstellt werden muss, wird die Perimeterfläche nicht in unterschiedliche Bautiefen unterteilt.

## VII Termine, weiteres Vorgehen, Meilensteine

Vorbehältlich der Zustimmung durch den Einwohnerrat sieht das weitere Vorgehen wie folgt aus:

| Jahr      | Verfahrensschritte                                                                                                   |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2014/2015 | - Vorbereitung und Durchführung öffentliche Auflage Strassenbauprojekt mit Beitragsplan                              |
| 2015      | - allfäll. Behandlung Einwendungen (1. Quartal)<br>- Submission Bauarbeiten (2. Quartal)<br>- Baubeginn (3. Quartal) |
| 2016      | - Bauende                                                                                                            |

## VIII Zusammenfassung/Schlussfolgerung

Würde auf das kommunale Strassenbauvorhaben Gütli verzichtet, so wären die Voraussetzungen für die Erteilung von Baubewilligungen nicht gegeben (Art. 19 und 22 RPG). Es würde eine rechtskonforme Erschliessung fehlen. Ein zentral gelegenes Teilgebiet der Stadt Zofingen könnte nicht weiter entwickelt werden. Die Stadt käme ihrem Auftrag, die Bauzonen zeitgerecht zu erschliessen, nicht nach und damit ihrer Erschliessungspflicht nicht nachkommen. Durch den Beitragsplan werden sämtliche Erstellungskosten auf die Grundeigentümer überwältzt.

## IX Antrag

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen folgenden

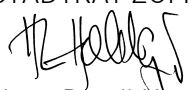


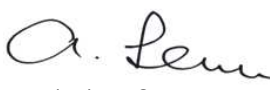
**Antrag**

Für die Erstellung der kommunalen Erschliessungsstrassen im Gütli sei ein Bruttokredit von CHF 1'165'000.– zuzüglich allfälliger Teuerung, abzüglich Beiträge Dritter, zu bewilligen.

Zofingen, 3. September 2014

Freundliche Grüsse  
STADTRAT ZOFINGEN

  
Hans-Ruedi Hottiger  
Stadtammann

  
Arthur Senn  
Stadtschreiber