

Der Stadtrat Zofingen

an den Einwohnerrat

GK 124

Hauptstrasse Mühlethal K315 – Kreditbewilligung für den Ausbau (2. Etappe; Abschnitt Geiserstrasse bis Linden), Hauptstrasse mit Radstreifen, Rad- und Gehweg, Strassenbeleuchtung und Bus-Warteeinrichtungen

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I Einleitung und Ausgangslage

Die Kantonsstrasse K315 führt vom Unteren Stadteingang in Zofingen über den Ortsteil Mühlethal bis zur Kirche in Uerkheim. Ihr Ausbaustandard ist sehr unterschiedlich. Die Arbeiten für die Sanierung im Abschnitt zwischen dem Stampfiweiher und dem Milchhüsli konnten 2015 im Rahmen der 1. Etappe abgeschlossen werden. Zudem ist das kurze Teilstück Milchhüsli bis Einmündung Geiserstrasse bereits saniert und ausgebaut.

Der in einer 2. Etappe zu sanierende Kantonsstrassenabschnitt erstreckt sich von der Einmündung der Geiserstrasse bis zur Bushaltestelle Linden bei der Gemeindegrenze Zofingen (Mühlethal/Uerkheim). Seine Länge beträgt rund 490 m und umfasst zwei Innerortsbereiche sowie einen Ausserortsbereich.

Im betreffenden Strassenabschnitt ist die Verkehrssicherheit stark eingeschränkt. Die K315 ist heute örtlich weniger als 6.00 m breit, kurvenreich und mit bis zu 8 % Neigung auch steil. Die Engpässe beeinträchtigen vor allem den Busbetrieb und bilden ein latentes Unfallrisiko. Ein Kreuzen der Busse oder anderer grosser Fahrzeuge ist auf grossen Teilen der Strecke unmöglich, was teilweise zu Verspätungen im Busbetrieb führt. Insbesondere die Radfahrenden sind auf Grund der engen Verhältnisse gefährdet. Zudem ist innerorts kein Gehweg vorhanden, und die Bushaltestelle hat provisorischen Charakter.

Im kurvenreichen Abschnitt weist die K315 Setzungen auf. Insbesondere ist die Hangstabilität ungenügend. Infolgedessen weist der Belag Schäden auf, was einen unverhältnismässig grossen Aufwand für den Strassenunterhalt verursacht. Risse und andere Belagsschäden in der Fahrbahnoberfläche müssen nächstens saniert werden.

Auch die Strassenbeleuchtung ist ungenügend. Einzelne kritische Abschnitte sind gar nicht beleuchtet. Die Bushaltestellen entsprechen bezüglich Ausbaustandard und Dimensionierung nicht den aktuellen Normen, und es fehlen kundenfreundliche, zeitgemässe Warteeinrichtungen für die Busreisenden. Die Strassenentwässerung weist Mängel, Lücken und Alterungsschäden auf und muss ebenfalls erneuert werden.

Mit der Zunahme der Wohnbevölkerung in Mühlethal hat auch der Individualverkehr auf der K315 zugenommen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt rund 1'730 Fahrzeuge. Zudem verkehrt auf der K315 der Linienbus der Limmat Bus AG, welche zusätzlich auf dieser Strecke die Schulbusse betreibt. Damit die unbefriedigende und teilweise gefährliche Verkehrssituation behoben werden kann, muss die K315 ausgebaut, insbesondere verbreitert und gleichzeitig saniert werden.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau liess im Einvernehmen mit der Stadt Zofingen das Ausbauprojekt erstellen. Nach dem Baustart der 1. Etappe wurden die geologischen Verhältnisse der 2. Etappe nochmals überprüft.

II Ziele, Bestandteil und Beschreibung der 2. Etappe des Strassenbauprojekts

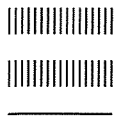
Im Vordergrund der 2. Etappe der Sanierung der Hauptstrasse K315 stehen die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie eine uneingeschränkte Benutzbarkeit der K315 mit ihren Nebenanlagen, wie Trottoirs und Radstreifen. Der geplante Ausbau der K315 deckt die Bedürfnisse des Verkehrs für die nächsten Jahrzehnte. Der öffentliche Verkehr wird durch die Verbreiterung der K315 gefördert und benutzerfreundlicher gemacht. Das Bauvorhaben nimmt weitgehend Rücksicht auf Fauna, Flora und Naturobjekte. Die Eingriffe werden kompensiert. Die bestehenden Werkleitungen werden ergänzt und erneuert. Im Projektperimeter werden die Werkleitungssanierungen und -ergänzungen koordiniert mit dem Strassenbau ausgeführt.

1. Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr

Die heutige Linienführung wird aufgrund der topografischen Verhältnisse und der bestehenden Siedlungsstruktur nicht verändert und kann nur in sehr geringem Masse optimiert werden. Die Fahrbahn wird auf einer Länge von gesamthaft rund 490 m in einer variablen Breite ausgebaut. In den engen Kurven erfolgt unter Berücksichtigung der Schleppkurven der Lastwagen und Busse eine zusätzliche Verbreiterung. Die Lage der Fahrbahn und deren Höhe bleiben weitgehend, unter Bezug auf die bestehenden Liegenschaften, unverändert.

2. Massnahmen für Radfahrende und Zufussgehende

Ab der Einmündung der Geiserstrasse bis zum Höhenweg ist bergseitig ein 1.50 m breiter Radstreifen vorgesehen. Den Zweiradfahrenden wird so ein eigenes Trasse zur Verfügung gestellt. Ab der Einmündung des Höhenwegs bis zur Bushaltestelle Linden wird dann ein kombinierter Rad- und Gehweg (Breite 2.50 m) erstellt. Die Stadt Zofingen verfolgt dieses Konzept seit Jahren bei der Sanierung der Kantonsstrassen. Aus Platz- und Kostengründen wurde auf beidseitige Radstreifen verzichtet. Auch ein durchgehender kombinierter Rad- und Gehweg würde das Projekt verteuern.



3. Massnahmen für den öffentlichen Verkehr/Bushaltestellen

Mit dem Ausbau der K315 werden die Verkehrssicherheit, die Attraktivität und die Benutzerfreundlichkeit für den öffentlichen Verkehr erhöht. Die heute durch die ungenügende Strassenbreite und engen Platzverhältnisse auftretenden Zeitverluste fallen inskünftig weg. Dadurch resultieren Zeiterparnisse bei der Fahrzeit auf dieser Buslinie. Die Fahrplanstabilität wird erhöht.

Mit dem Strassenausbau werden die beiden versetzt angeordneten Haltestellen "Linden" ersetzt. Die Haltestellen werden mit zwei neuen, zeitgemässen und kundenfreundlichen Buswartehäuschen ausgerüstet. Sie werden behindertengerecht ausgestaltet. Zudem werden die Anliegen des Vogelschutzes berücksichtigt.

4. Normalprofil/Strassenaufbau

Das Normalprofil basiert auf einer Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h und hat den Begegnungsfall von zwei Lastwagen (oder Lastwagen/Bus oder landwirtschaftliches Fahrzeug) zu gewährleisten. Angesichts der geringen Verkehrsbelastung wird die Strassenbreite um den Gegenverkehrs- und Sicherheitszuschlag reduziert. Dadurch resultiert eine Fahrbahnbreite von 6.00 m.

Die Breite des kombinierten Rad- und Gehweges (einseitig, bergseits) beträgt 2.50 m. Die Radstreifenbreite bemisst sich auf 1.50 m (einseitig, bergseits).

5. Linienführung/Längen- und Querprofil

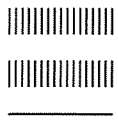
Die Strassenbreite genügt den heutigen Anforderungen des Strassenverkehrs nicht mehr. Die zahlreichen Engpässe beeinträchtigen insbesondere den Busbetrieb sehr stark und sind ein latentes Unfallrisiko. Die Strasse befindet sich zudem in einem schlechten Zustand. Die Risse deuten auf Instabilitäten in der talseitigen Böschung hin. Um die heute vorhandenen Setzungen im Bereich der Fahrbahnverbreiterungen entlang der neu geplanten Elementplattenmauer in den Griff zu bekommen, muss die sehr weiche Deckschicht ersetzt werden, da sie eine ungenügende Tragfähigkeit und Böschungsstabilität aufweist. Infolge der vorhandenen Geländetopographie ist die erwünschte Ausbaubreite nur mit grösseren Stützbauwerken zu realisieren.

Die Sichtverhältnisse bei den privaten Ein- und Ausfahrten auf die K315 werden optimiert und verbessert. Die Kuppe bei der Bushaltestelle Linden wird leicht gedrückt und angepasst, soweit es die seitlichen Strassenanschlüsse (Rottanne- und Nüchternstrasse) zulassen.

6. Werkleitungen

Es stehen Sanierungen und Netzausbauten beim Fernmeldenetz sowie der Strom- und Wasserversorgung an. Am Erdgasnetz sind keine Arbeiten vorgesehen. Ferner wird die Strassenbeleuchtung erneuert und ausgebaut. Sämtliche Sanierungen und Ausbauten müssen im Zuge des Strassenausbaus in Etappen realisiert werden.

Das Abwasserleitungsnetz mit den Kontrollschächten ist in einem guten Zustand und die Abflusskapazitäten sind auch in Zukunft ausreichend. Es sind deshalb keine Sanierungen erforderlich.



7. Meteorwasserleitungen/Drainagesystem

Das an die K315 anstossende Landwirtschaftsland wird mit einem umfassenden Drainagesystem entwässert. Dieses Drainagesystem ist mehrheitlich immer noch in Betrieb und dessen Funktion muss, auch während den Bauarbeiten, erhalten bleiben. Leider ist die genaue Lage der Leitungen nicht bekannt.

Die K315 wird von mehreren Sammelleitungen des Drainagesystems unterquert. Ob die Querungen zwischen den Profilen 8 – 10 und 18 – 19 saniert werden müssen, zeigt sich während den Bauarbeiten. Örtliche Anpassungen der Querungen infolge der Verbreiterung der Verkehrsflächen sind unumgänglich.

8. Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser der Hauptstrasse K315 wird in Schlamm Sammlern gefasst und über die bestehenden Leitungen abgeführt. In den Abschnitten ohne Randabschlüsse wird das Strassenabwasser über die bestehenden Schlamm Sammler und Leitungen sowie teilweise über die Schulter entwässert.

Bei Quergefälle in Richtung Tal und wenn eine Entwässerung über die Böschung oder die Ausbildung eines Seitengrabens nicht möglich ist, wird ein Doppelbundstein mit Anschlag versetzt und das Oberflächenwasser Einlaufschächten zugeführt.

Zwischen Höhenweg und Lindenplatz muss die Strassenentwässerung neu gebaut werden. Es fehlen die Sammelleitungen und die Strasseneinläufe. Heute ist die Strassenentwässerung der Hauptstrasse K315 als Mischwasserkanalisation ausgebaut. Mit der Strassensanierung wird zusätzlich eine Sauberwasserleitung eingebaut.

9. Umweltbelange/Lärm

Bei Strassenum- oder -ausbauten müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 der Lärmschutz-Verordnung, LSV). Wird die Strasse wesentlich geändert, so müssen die Lärmemissionen so weit begrenzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte nicht mehr überschritten werden. Im Sinne von Art. 8 LSV stellt das vorliegende Bauvorhaben keine wesentliche Änderung dar. Eine Zunahme des Verkehrslärms nach Fertigstellung des Bauprojekts ist nicht zu erwarten. Es ist somit keine Pflicht zur gleichzeitigen Lärmsanierung im Zuge der Realisierung des vorliegenden Projekts gegeben.

10. Landschaftspflegerische Massnahmen

Die durch die Verbreiterungen der Verkehrsflächen erforderlichen Eingriffe werden durch ökologische Ersatzmassnahmen (wie Bepflanzungen von Hecken und Gehölzen usw.) kompensiert. Es wird auf eine optimale Einpassung ins Ortsbild geachtet. Die Qualitäten des öffentlichen Raumes werden erhalten und in Einklang mit dem veränderten Erscheinungsbild des Strassenraumes gebracht.

11. Bautechnische Hinweise

Für die heutige Linienführung der K315 ist charakteristisch, dass das Gelände bergseitig mehr oder weniger stark ansteigt und talseitig ebenso variabel abfällt. Für die heute bestehende Verkehrsfläche wurden Terrainveränderungen geschaffen (Abtrag hangseitig und Aufschüttung talseitig).

Den Gehweg des schon neu gestalteten Strassenteils zwischen Milchhüsli und Geiserstrasse dürfen künftig auch die Radfahrenden benutzen. Sie werden durch eine neu zu erstellende Abfahrt vom Trottoir auf die Hauptstrasse geleitet. Die Abfahrt sowie der folgende Radstreifen sind 1.50 m breit. Der Abschnitt des Radstreifens, welcher die Zufahrt zur Geiserstrasse kreuzt, wird rot markiert. Der Fussgänger kann auf dem bestehenden Trottoir die Geiserstrasse kreuzen. Auf der gegenüberliegenden Seite wird er durch einen neu angelegten Gehweg aufgenommen. Auf Höhe der Tankstelle kann der Fussgänger die Strasse kreuzen. Für die Siedlung nördlich der Strasse (talseitig) wird der Gehweg bis zur nächsten Einfahrt geführt.

12. Geotechnische Untersuchungen

Verschiedene geotechnische Untersuchungen lieferten die Bodenkennwerte, welche die Entscheidungsgrundlage für die Tragfähigkeit des Baugrundes lieferten. Weiter sind die Erfahrungen des Bauvorhabens der 1. Etappe eingeflossen. Es kommt in der 2. Etappe die gleiche Variante zur Ausführung wie beim Abschnitt Stampfiweiher bis Milchhüsli.

13. Geplante Stützkonstruktionen

Für die talseitige Stützkonstruktion im Bereich der Querprofile 5 bis 32 ist eine Winkelstützmauer mit Kleinbohrpfählen vorgesehen. Eine Leitschranke und ein Geländer sind auf der ganzen Länge dieser Stützkonstruktion vorgesehen. Auf der Bergseite ist im Bereich der Querprofile 4 bis 29 ebenfalls eine Winkelstützmauer geplant. Die Stützkonstruktionen sind in den Normalprofilen, Querprofilen und der Ansicht dargestellt (siehe Beilage). Entsprechende Details können der Projektbasis und der Nutzungsvereinbarung entnommen werden.

Für den Bau der Stützkonstruktion wird auf Seiten der Anstösser die Böschung mittels Spritzbeton und temporären Erdnägeln gesichert. Die Erdnägel werden nach den Bauarbeiten abgetrennt und verbleiben im Boden. Lediglich der oberste Meter der Spritzbetonsicherung wird entfernt. Ausserdem wird die Spritzbetonsicherung teilweise ganz entfernt, damit eine Zirkulation des allfällig ankommenden Hangwassers stattfinden kann.

Die Höhe der Stützkonstruktion ist im Vorfeld mit den betroffenen Grundeigentümern abgesprochen worden. Damit konnten gewünschte Geländeanpassungen schon im Vorfeld entsprechend berücksichtigt werden. Die Kosten für die gewünschten Mauererhöhungen werden durch die betroffenen Grundeigentümer übernommen. Diese Beiträge sind im Kostenvoranschlag unter dem Kapitel Landerwerb bereits in Abzug gebracht worden.

14. Strassenbeleuchtung

Die Strassenbeleuchtung auf dem Abschnitt Geiserstrasse bis Linden fehlt weitgehend. Sie wird mit LED-Leuchten neu erstellt und mit derjenigen der 1. Etappe koordiniert. LED-Leuchten leuchten

die Strassen besser aus und verringern die Lichtverschmutzung. Die Strassenbeleuchtung beziehungsweise deren Veränderungen gehen ebenfalls zulasten der Stadt Zofingen (§ 99 BauG).

15. Signalisation und Markierung

Die K315 wird auf der ganzen Ausbaulänge als vortrittsberechtigzte Hauptstrasse klassifiziert und entsprechend signalisiert. Alle seitlichen Anschlüsse werden mit "Kein Vortritt" signalisiert. Für den Planeintrag der Sichtzonen wurde die Projektierungsgeschwindigkeit 50 km/h und eine Beobachtungsdistanz von 5.00 m verwendet.

Die gesamte Signalisierung und Markierung wird neu erstellt. Im Ausserortsbereich und in Abschnitten des Innerortsbereiches werden runde Leitpfosten versetzt. Die Fahrbahn wird bei fehlenden Randabschlüssen mit Randlinien gekennzeichnet. Die Fahrbahnmitte wird durchgehend mit einer Leitlinie markiert. Der Radstreifen wird mit einer Markierung gekennzeichnet. Mit dem Signal "Haltestelle" werden die Bushaltestellen gekennzeichnet. Bei den bestehenden Anschlüssen wird die Markierung und Signalisation im Anpassungsbereich erneuert. Die in den Plänen eingezeichnete Markierung hat nur informativen Charakter.

16. Landerwerb

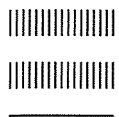
Vom Landerwerb, inkl. der vorübergehenden Beanspruchung, sind insgesamt 40 Parteien betroffen. Es ist daher mit langwierigen Verhandlungen zu rechnen. Die Landerwerbsflächen betragen innerorts 943 m² und ausserorts 1'204 m². Für den Strassenausbau werden sowohl Landwirtschaftsland, als auch Bauland benötigt.

17. Bauzeit/Bauphasen

Die Sanierung des Abschnitts Geiserstrasse bis Linden erfolgt unter Verkehr. Die Verkehrsverbindung und der reguläre Betrieb der Buslinie zwischen Zofingen und Mühlethal, beziehungsweise Uerkheim, über die K315 müssen ununterbrochen gewährleistet sein.

Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der seitlichen Anschlüsse von Quartierstrassen wird die Baustelle in zehn Abschnitte mit Längen zwischen 70 und 150 m unterteilt. Die Abschnitte werden nacheinander realisiert. In Abschnitten mit Bautätigkeit kann der Verkehr nur einstreifig geführt werden. Einzig in der Bauphase 7 (Kurvenbereich entlang der Parzelle 4447) wird der Verkehr über die Geiserstrasse umgeleitet. Für diesen Zeitraum von rund vier Wochen ist eine Vollsperrung erforderlich. Die nutzbare Breite des einspurigen Fahrstreifens beträgt in der Regel 3.50 m, mindestens aber 3.00 m. Der Verkehr wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

Grundsätzlich wird die Erreichbarkeit aller Grundstücke während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Die Bauarbeiten dauern bei optimaler Koordination und guter Witterung rund 19 Monate. Im Bauprogramm sind noch geringfügige Pufferzeiten vorhanden. Der Einbau der Deckschicht kann in zwei Nachtetappen mit Totalsperrung für den Individualverkehr und den Busbetrieb erfolgen. Die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen kann gewährleistet werden. Sobald der Deckbelag über der Einfahrt Sonnenwandstrasse eingebaut ist, kann der Verkehr wie in der Bauphase 7 geleitet werden.



III Kosten/Kostenteiler

Die Kosten inklusive Landerwerb, Vermessung und Vermarktung basieren gemäss Kostenvoranschlag des Projektverfassers auf den Preisen von 2016 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive MWST.):

Nr.	Arbeitsgattung/Kostengruppe (inkl. MWST)	Kosten CHF (inkl. MWST)
1	Baukosten	4'852'020
2	Honorare	1'080'260
3	Landerwerb	434'000
4	Total	6'366'280
5	Kreditrisiko 10 % und Rundung	633'720
	Gesamtkosten	7'000'000

Diese Kosten teilen sich wie folgt auf die einzelnen Inner- und Ausserortsabschnitte auf:

Nr.	Abschnitt	Kostenvoranschlag CHF	Kreditrisiko CHF	Total CHF
1	Innerort (Bau km 0.000-0.171 und 0.463-0.582)	2'086'654	207'712	2'294'366
2	Ausserort (Bau km 0.171-0.463)	4'279'626	426'008	4'705'634
	Gesamtkosten	6'366'280	633'720	7'000'000

Die Gemeinde hat gemäss dem Kantonsstrassendekret an die Aufwendungen im Innerort einen Beitrag zu leisten, der im vorliegenden Fall für Zofingen 54 % beträgt. Die Aufwendungen im Ausserort gehen vollumfänglich zulasten des Kantons.

1. Kostenaufteilung nach Inner- und Ausserort

Abschnitt	Gesamtkosten CHF	Anteil Zofingen	Anteil Kanton Aargau
		CHF	CHF
Innerort (Bau km 0.000-0.171 und 0.463-0.582)	2'294'366	54 %	1'238'958
Ausserort (Bau km 0.171-0.463)	4'705'634	0 %	0
Total Kosten	7'000'000		1'238'958
Kosten-Aufteilung in Prozenten	100,0 %		17,7 %

2. Kosten-Nutzen-Beurteilung

Das vorliegende Projekt deckt das dringliche Bedürfnis nach Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die schwierigen geologischen und topographischen Verhältnisse erfordern kostenintensive Stützkonstruktionen. Die vorgesehenen baulichen Massnahmen beschränken sich auf das absolut erforderliche Minimum. Unter den vorgegebenen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen ist nur ein minimaler Ausbaustandard vorgesehen.

3. Kosten Strassenbeleuchtung

Die Erneuerung und Ergänzung der Strassenbeleuchtung hat die Stadt zu 100 % zu übernehmen (§ 99 BauG). Folgende Kosten sind zu erwarten:

Nr.	Arbeitsgattungen	Bruttokosten CHF
1	Grabarbeiten	40'000
2	Elektroinstallationen und Kandelaber	52'000
3	Projekt und Bauleitung	6'000
4	Eigenleistungen Bauverwaltung (ca. 3 % von CHF 98'000)	2'940
5	Unvorhergesehenes, Rundung (ca. 10 % von CHF 100'940)	10'094
	Subtotal	111'034
	zuzüglich MWST 8 %	8'883
	Total Kosten Strassenbeleuchtung	119'917
	Total Kosten Strassenbeleuchtung gerundet	120'000

4. Bus-Warteeinrichtungen

Die Erstellung von Bus-Warteeinrichtungen muss gemäss kantonalen Vorgaben vollumfänglich durch die Stadt Zofingen finanziert werden. Es ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Nr.	Arbeitsgattungen	Bruttokosten CHF
1	Fundationsarbeiten für 2 Wartekabinen	10'000
2	Lieferung und Montage von 2 Wartekabinen	55'000
3	Elektroarbeiten	10'000
5	Projekt und Bauleitung	5'000
6	Eigenleistungen Bauverwaltung (3 % von CHF 80'000)	2'400
7	Unvorhergesehenes, Rundung (ca. 10 % von CHF 82'400)	8'240
	Subtotal	90'640
	zuzüglich MWST 8.00 %	7'251
	Total Kosten Bus-Warteeinrichtungen	97'891
	Total Kosten Bus-Warteeinrichtungen gerundet	98'000

5. Finanz- und Investitionsplan 2016 – 2025 (Kto. Nr. 4.6130.5610.01)

Im Finanz- und Investitionsplan für die Jahre 2016 – 2025 sind insgesamt CHF 1'075'000.– für den Anteil des Strassenbaus der Stadt Zofingen eingestellt. Die Bauarbeiten sind frühestens ab 2019 vorgesehen. Mit der Aktualisierung des Finanz- und Investitionsplanes wird der Betrag für den Strassenbau entsprechend erhöht.

6. Kostenoptimierung

Das Strassenbauprojekt der 2. Etappe ist kostenoptimiert. Die geplante Strassenbreite entspricht mit 6.00 m dem minimalen Ausbaustandard für untergeordnete Kantonsstrassen. Die erforderlichen Ausbauten dienen dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. Auf durchgehende Trottoirs wird verzichtet. Der Radstreifen wird nur bergseitig angeordnet. Er ermöglicht den Benutzenden eine grössere Bewegungsfreiheit und erhöht die Sicherheit bei Überholmanövern. Auf beidseitige Radstreifen wird aus Platz- und Kostengründen verzichtet. Aufwendig und kostenintensiv sind die tal- und bergseitigen Stützkonstruktionen. Sie sind für die Sicherung der instabilen Hangsi-

tuation erforderlich. Wo es bautechnisch und geologisch möglich ist, erfolgt die Entwässerung über die Schulter.

7. Koordination mit dem Nachbarprojekt

Auf der K315, Ortsteil Uerkheim, Linden bis Tannacker, sind weitere Ausbauten vorgesehen. Sie erfolgen analog dem Ausbaustandard im Gebiet Säge/Tannacker in Uerkheim. Dieser Abschnitt ist für die Jahre 2016/2017 geplant. Im Anschluss an diese Arbeiten wird die 2. Etappe Geiserstrasse bis Linden in Angriff genommen.

IV Termine, weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen ist wie folgt geplant:

Nr.	Zeitraum	Ereignis
1	Juni 2016	Bruttokreditbeschluss Einwohnerrat
2	2016/2017	Bereinigung Auflageprojekt, öffentliche Auflage Auflageprojekt
3	2017	Bereinigung allfälliger Einwendungen, Landerwerb
4	2017/2018	Submission Bauarbeiten, Vergabe Aufträge Planer, Unternehmer
5	2019	Beginn Bauarbeiten
6	2021	Abschluss Bauarbeiten
7	2022	Bauabrechnung

Rechtsmittelverfahren können zu Verzögerungen bei der Realisierung führen.

V Schlussfolgerungen

Die Erneuerung und Aufwertung der Mühlethalstrasse K315, 2. Etappe, im Abschnitt Geiserstrasse bis Linden ist dringlich. Sie dient der Sicherheit und dem Werterhalt der Netzinfrastruktur. Die Kantonsstrasse befindet sich in einem bautechnisch schlechten Zustand. Jahr für Jahr wird die Strasse notdürftig mit erheblichem Aufwand instand gestellt. So entsteht schleichend ein Substanzverlust, der sich in einem immer schlechteren Zustand ausdrückt und später höhere Investitionen zur Folge hat. Auch die Verkehrssicherheit ist ungenügend, insbesondere bei Begegnungsfällen mit dem Bus. Für den Langsamverkehr fehlen sichere Wegbeziehungen. Die Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht ausgebaut. Die Strassenbeleuchtung fehlt oder ist ungenügend.

Angesichts der Vielzahl der betroffenen Landeigentümer ist mit längeren Landerwerbsverhandlungen zu rechnen. Die Bauzeit erfolgt unter Verkehr und dauert gut anderthalb Jahre. Das vorliegende Auflageprojekt ist zweckmässig. Es entspricht einem neuzeitlichen, Täler übergreifenden Kantonsstrassenbau. Die verhältnismässig hohen Kosten sind auf die schwierige Topographie und auf den heute ungenügenden Ausbaustand zurück zu führen.

VI Antrag

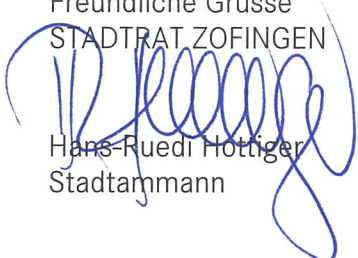
Der Stadtrat stellt Ihnen folgende

Anträge

1. Für den Ausbau der Hauptstrasse Mühlethal (K315) im Abschnitt Geiserstrasse bis Linden mit Radstreifen/Rad- und Gehweg sei ein Verpflichtungskredit für den Gemeindeanteil von CHF 1'239'000.—, zuzüglich allfälliger Bauteuerung, zu bewilligen.
2. Für die Erneuerung und Ergänzung der Strassenbeleuchtung sei ein Verpflichtungskredit von CHF 120'000.—, zuzüglich allfälliger Bauteuerung, zu bewilligen.
3. Für die Erstellung der Bus-Warteeinrichtungen sei ein Verpflichtungskredit von CHF 98'000.—, zuzüglich allfälliger Bauteuerung, zu bewilligen.

Zofingen, 4. Mai 2016

Freundliche Grüsse
STADTRAT ZOFINGEN

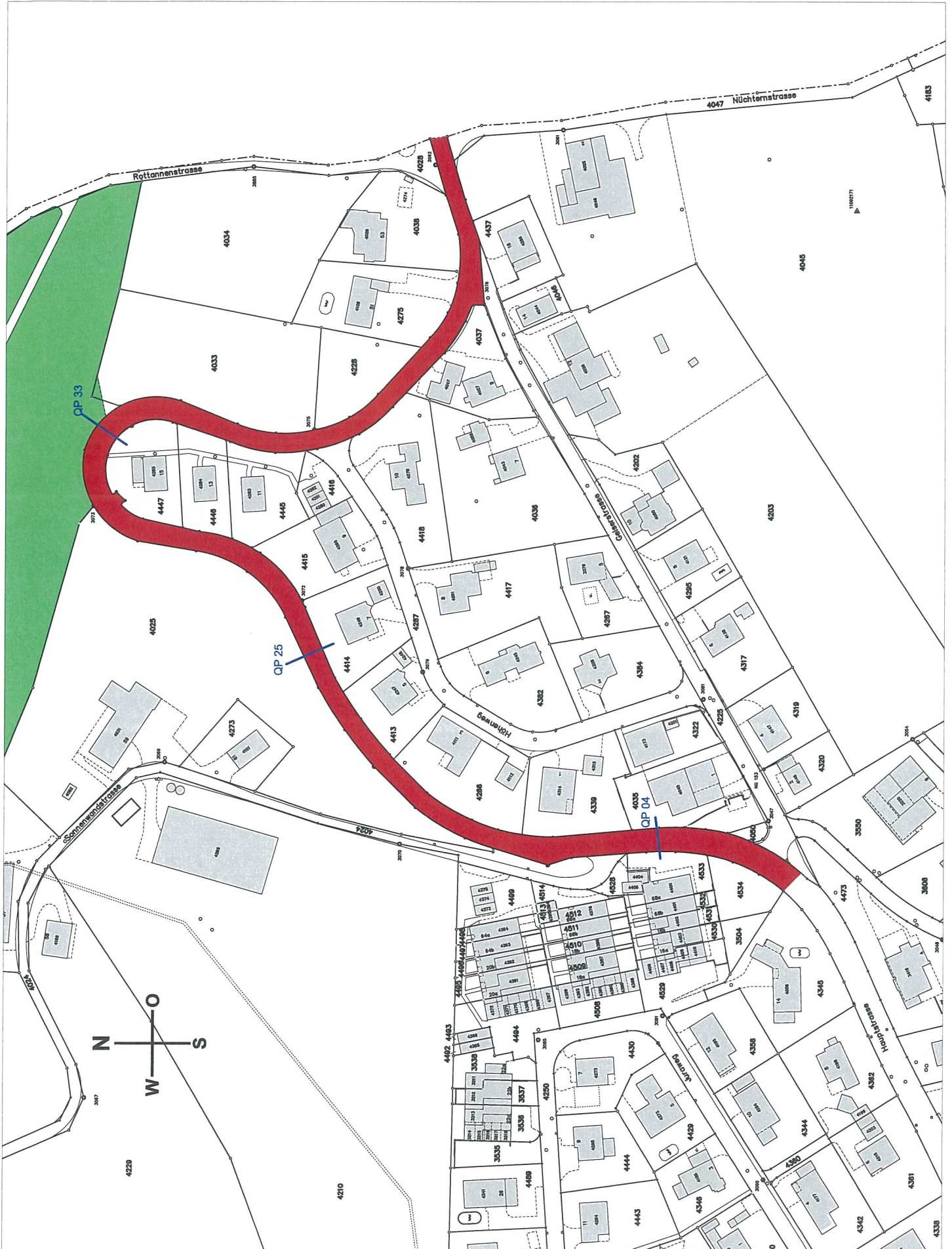


Hans-Ruedi Hottiger
Stadtammann

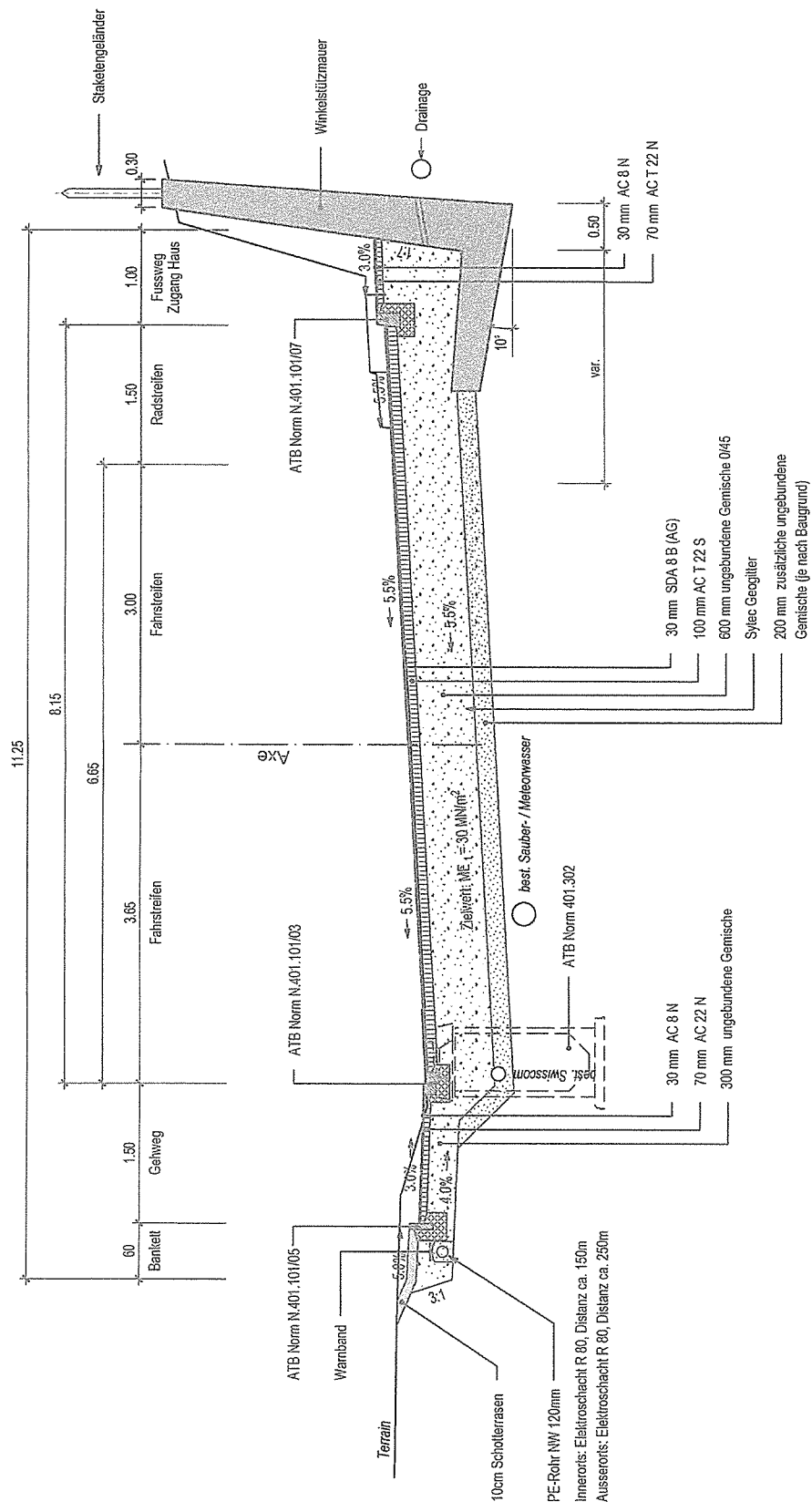


Cornelia Zürcher
Stadtschreiberin

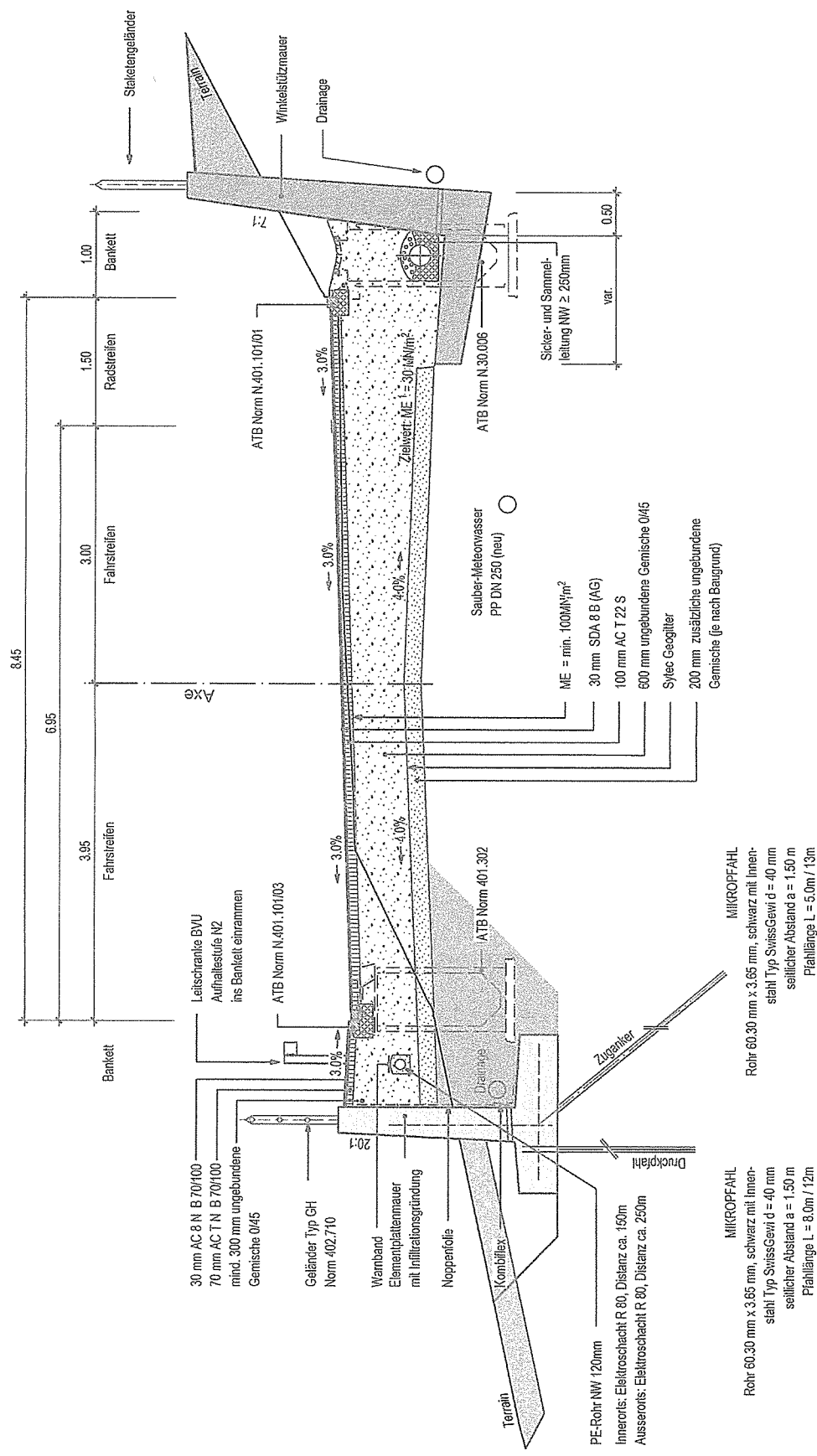
- Situationsplan Geiserstrasse – Linden
- Querprofile (3)



Querprofil 4



Querprofil 25



[illegible]