



Der Stadtrat Zofingen

an den Einwohnerrat

GK 131

Henzmannstrasse – Erneuerung und Aufwertung Abschnitt Kreisel Henzmann bis Gemeindegrenze, Kreditbewilligung

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I Einleitung, Sachverhalt, Ausgangslage

Der aufgrund der Zustandserfassung (Werterhaltungsmanagement Strassen der Stadt Zofingen, Stand 2016) festgestellte schlechte Zustand der Henzmannstrasse sowie die Ergebnisse des Road Safety Audit (RSA) waren Auslöser für das vorliegende Strassenbauprojekt. Die Henzmannstrasse ist gemäss dieser Analyse abschnittsweise in einem knapp ausreichend bis kritischen Zustand. Sie weist verschiedene Schäden auf (z. B. Risse, Abplatzungen, beeinträchtigter Wasserabfluss).

Die Henzmannstrasse ist eine siedlungsorientierte Sammelstrasse im Eigentum der Einwohnergemeinde Zofingen. Das vorliegende Bauprojekt umfasst einen Abschnitt, welcher beim Kreisel Henzmann beginnt und bei der Querung der Autobahn A2 unmittelbar vor der Gemeindegrenze zur Nachbargemeinde Strengelbach endet. Die Henzmannstrasse durchquert ein Wohn- und Gewerbegebiet. Sie dient primär dem Ziel- und Quellverkehr und hat eine untergeordnete Durchgangsfunktion.

Das Legislaturprogramm 2014-2017 des Stadtrates sieht vor, dass die Infrastrukturen für den Langsamverkehr – insbesondere die Schulwegsicherheit – verbessert werden.

II Funktion Henzmannstrasse

Die Henzmannstrasse hat verschiedene Funktionen zu erfüllen. Sie erschliesst die direkt angrenzenden ersten Bautiefen. Für die nachfolgenden Bautiefen bestehen rückwärtige Erschliessungen (Weststrasse, Schleifenstrasse).

1. Siedlungsstruktur

Auf der Nordseite der Henzmannstrasse herrscht eine Mischnutzung vor (WA3). In der Fortsetzung des Kreisels Henzmann erstreckt sich die Arbeitszone mit alteingesessenen Betrieben. Im Bereich vor der Autobahnquerung der A2 ist eine Mischzone ausgeschieden (WA4). Es fanden in den letzten Jahren in den Wohnquartieren südlich der Henzmannstrasse Umnutzungen und lokale Nachverdichtungen mit dem Schwerpunkt Wohnen und mässig störenden Gewerbe- und Dienstleistungen statt.

2. Strassenraumanalyse

Der Strassenraum der Henzmannstrasse wird in drei Abschnitte unterteilt. Es sind dies:

- Abschnitt 1, Kammerung, Engpass, Knoten Henzmann bis Zofinger Tagblatt: Es dominieren Vorgärten und murale Einfriedigungen. Der Strassenraum ist linear und die Struktur der angrenzenden Nutzungen kleinteilig.
- Abschnitt 2, Kammer 2, Aufweitung Zofinger Tagblatt bis Anschluss Schleifenweg: Der Strassenraum ist aufgeweitet und räumlich offen. Es herrscht die gewerbliche Nutzung vor.
- Abschnitt 3, Übergang: Das Bebauungsmuster ist einseitig. Der Strassenraum ist durch die südseitige Bebauung gefasst. Auf der Nordseite ist der Strassenraum teilweise begrünt.

3. Gestaltung der drei Abschnitte

Aufgrund der Strassenraumanalyse werden die drei Abschnitte wie folgt neu gestaltet:

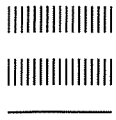
- Abschnitt 1: Der Eingangsbereich ab dem Kreisel Henzmann wird speziell gekennzeichnet. Auf der Nordseite der Henzmannstrasse wird das Trottoir verlängert und auf eine Breite von 2.00 m ausgebaut. Als Querungshilfe und Unterteilung des Strassenraumes wird eine Schutzinsel erstellt. Die Strassenbreite in diesem Abschnitt variiert zwischen 5.00 und 5.60 m. Die nord- und südseitigen Trottoirs werden beibehalten.
- Abschnitt 2: Bei der bestehenden Bushaltestelle wird neu eine Schutzinsel erstellt. Der Bushalt erfolgt wie bis anhin auf der Strasse. Auf der Nordseite der Henzmannstrasse wird im Vorbereich der Gewerbenutzung parkiert. Dort findet auch die Anlieferung statt. In diesem Abschnitt werden die Zufussgehenden auf der Südseite der Henzmannstrasse geführt. Der bestehende Raumabschluss auf der Nordseite der Henzmannstrasse wird mit Alleebäumen ergänzt.
- Abschnitt 3: Beim Eintritt von Westen her in den Zofinger Abschnitt der Henzmannstrasse wird eine Querung mit einer Schutzinsel erstellt. Auf beiden Strassenseiten bestehen Gehwege. Auf der Nordseite (bergseits) wird für den Zweiradverkehr neu ein Radstreifen angelegt.

Bei der Wiggerbrücke wird als Eingangstor eine Grünrabatte mit einer Stele (Beginn/Ende Zonensignalisation Tempo 30) und drei Einzelbäumen erstellt.

III Bestandteile des Bauprojekts

Das Bauprojekt umfasst folgende Bestandteile:

- Strassenbau, Koffer- und Belagersatz in der Strasse und in den Gehwegen
- Anpassung der privaten Grundstückerschliessungen
- Inselgestaltungen
- Strassenbeleuchtung



- Signalisation und Markierungen
- Gestaltung und Aufwertungen der Seitenbereiche
- Landerwerb (ca. 370 m²)

Die Mittelinseln werden in Beton mit einer Breite von 1.50 m ausgeführt. Die Mittelinseln im Bereich der Zufahrt Schleifeweg und vor dem Zofinger Tagblatt werden überfahrbar ausgebildet. Die Mittelinsel bei der Wiggerbrücke hat einen Anschlag von 8 cm und zwei Poller.

1. Massgebender Begegnungsfall

Der massgebende Begegnungsfall ist Lastwagen-Personenwagen bei einer untergeordneten Geschwindigkeit von Tempo 30. Dies ergibt eine Strassenbreite unter Berücksichtigung des Bewegungsspielraumes und des Sicherheitszuschlages von 5.20 m.

2. Öffentlicher Verkehr

Auf der Henzmannstrasse verkehrt die Buslinie Nr. 4. Sie erschliesst Zofingen-Strengelbach-Brittnau-Wikon und verkehrt im Stundentakt. Beim Zofinger Tagblatt besteht eine Bushaltestelle. Sie wird behindertengerecht saniert und mit Buswartehäuschen ausgestattet.

3. Fussgängerverkehr

Die Henzmannstrasse erfüllt für den Fussverkehr eine wichtige Funktion. Sie nimmt verschiedene Querverbindungen im Fussverkehrsnetz auf und führt sie als wichtige Verbindung in Richtung Bahnhof und Altstadt. Längs der Henzmannstrasse bestehen fast durchwegs beidseitige Trottoirs. Auf der Südseite der Henzmannstrasse verläuft das Trottoir durchgehend. Es bestehen heute drei wichtige Querungsstellen (Kreisel Henzmann, Bereich Zofinger Tagblatt, Verlängerung Weststrasse/Schleifestrasse). Diese Querungen sind für den Langsamverkehr wichtig und werden mit dem Bauprojekt beibehalten und neu gestaltet.

4. Zweiradverkehr

Die Henzmannstrasse hat für den Veloverkehr eine grosse lokale und eine regionale Bedeutung. Sie wird im westlichen Teil von der Route Veloland Schweiz gequert. Sie stellt weiter die Verbindung zur kantonalen Radroute her. Diese verläuft über die Mühlemattstrasse und die Untere Brühlstrasse. Beim Anstieg zur Wiggerbrücke ist auf einer Länge von ca. 70 m ein Radstreifen mit einer Breite von 1.25 m vorgesehen.

5. Randabschlüsse, Markierung und Signalisierung

Es ist eine Fahrbahn ohne Markierung vorgesehen. Den Abschluss Fahrbahn/Gehweg bilden ein Wasserstein und ein Bordstein. Bei den in Beton ausgeführten Inseln sind jeweils zwei Pfosten vorgesehen.

6. Werkleitungen

Die Bedürfnisse der Werke wurden erhoben. Ihre Anliegen sind in das Bauprojekt eingeflossen.

7. Strassenbeleuchtung

Das Projekt der Strassenbeleuchtung erstellt die StWZ Energie AG. Es werden LED-Beleuchtungskörper eingesetzt.

8. Landerwerb

Das bestehende Trottoir auf der Nordseite der Henzmannstrasse verläuft heute weitgehend auf privatem Grund. Es fehlt die Vermarkung. Mit dem Bauprojekt werden diese unüblichen Eigentumsverhältnisse bereinigt. Die Stadt kauft den privaten Grundeigentümern die Gehwegflächen ab.

Die Orientierung der Grundeigentümer zeigte, dass nicht allen die atypischen Eigentumsverhältnisse bekannt waren. Sie zeigten sich bereit, das erforderliche Land gegen Entschädigung und ohne Verlust der Ausnützung abzutreten. Mit der Abtretung der Landfläche entfällt auch das Haftungsrisiko der privaten Anstösser (Art. 58 OR). Mit dem Strassenbauprojekt werden das Trottoir und, soweit erforderlich, auch die privaten Zufahrten und Vorplätze zulasten der Stadt angepasst.

Auch für den Ausbau der beiden behindertengerechten Bushaltestellen mit den Buswartehäuschen wird zusätzlich Land von privaten Grundeigentümern benötigt.

9. Einbezug der Bevölkerung

Nach einer öffentlichen Orientierungsveranstaltung im Jahr 2013 und einer anschliessenden Mitwirkungsaufgabe überarbeitete der Stadtrat das Bauprojekt. Im Juni 2016 informierte der Stadtrat die betroffenen Anwohnenden über das Strassenbauprojekt und die weiteren Verfahrensschritte.

IV Road Safety Audit (RSA)

Der Stadtrat liess für den zur Erneuerung und Aufwertung vorgesehenen Teil der Henzmannstrasse ein Road Safety Audit (RSA) erstellen. Das RSA ist ein systematisches und unabhängiges Verfahren zur Beurteilung von Sicherheitsdefiziten in der Projektierung oder Umgestaltung von Strassenbauvorhaben. Den Bericht erstellte die bfu, Bern. Die bfu ist unabhängig und weist eine hohe Glaubwürdigkeit auf. Sie hat sich in der Vergangenheit stark in der Anwendung und Umsetzung der Vorgaben für eine sichere Strasseninfrastruktur (Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente [ISSI]) engagiert. Die im Rahmen von Via Sicura entstandenen ISSI sind für die öffentliche Hand verpflichtend.

1. Ergebnisse Road Safety Audit

Das RSA macht wichtige Hinweise auf Sicherheitsdefizite. Es macht keine Angaben zu den Projektkosten. Der Entscheid über die Behebung der Sicherheitsmängel liegt beim jeweiligen Strasseneigentümer. Dieses Instrument erscheint auch praxistauglich für Gemeindestrassen. Bei der Henzmannstrasse wurde erstmals ein RSA bei einer Gemeindestrasse im Kanton Aargau angewandt. Die Ergebnisse des RSA lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Tempo 30 statt Tempo 50
- Verzicht auf Einbauten
- Verzicht auf Fussgängerstreifen
- Strassenbreite 5.00 m / resp. 5.20 m
- Anschlag Trottoir 3 cm senkrecht oder 4 cm schräg

- Sichtzone belassen, evtl. vergrössern
- Verzicht auf Radstreifen (70 m sind eher zu kurz)
- Keine Kernfahrbahn, Mischverkehr
- Prüfung Lastwagenfahrverbot mit Zubringerdienst gestattet

Die Empfehlungen des RSA der bfu wurden im Bauprojekt weitgehend umgesetzt.

2. Änderung Geschwindigkeitsregime

Für die Anordnung und Einführung von Tempo-Zonen ist einerseits die rechtliche Grundlage in der Strassenverkehrsgesetzgebung – Gesetz und Verordnungen – massgebend, andererseits diverse fachliche Grundlagen, welche aufzeigen, wann und mit welchen gestalterischen und organisatorischen Mitteln Verkehrsanlagen mit Tempo-Zonen signalisiert werden können.

Heute ist auf dem zu sanierenden Abschnitt der Henzmannstrasse Tempo 50 signalisiert. Das Strassenbauprojekt berücksichtigt die geplante Einführung der Zonensignalisation Tempo 30.

Die räumliche Gestaltung der Strasse hat ein angepasstes Verkehrsverhalten mit homogenem Geschwindigkeitsniveau zum Ziel. Durch die Bildung von Raumabschnitten wird sich das Geschwindigkeitsniveau um die 30 km/h bewegen. Damit sind die Voraussetzungen für die Integration der Henzmannstrasse in eine Zone 30 gegeben, und die bestehende südlich angrenzende Tempo-30-Zone (wie z. B. Weststrasse, Gotthelfstrasse, Mühlegasse) erfährt eine sinnvolle Erweiterung.

2.1 Zielsetzungen Tempo 30 Henzmannstrasse

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen sind folgende Ziele verbunden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr und die Schulwegsicherheit
- Verbesserung der Wohnqualität durch die Reduktion von Lärm- und Luftbelastung
- Vermehrte Ausrichtung des Strassenraumes auf das Ortsbild und Vereinheitlichung des Strassennetzes (verkehrsberuhigte Wohngebiete und übergeordnetes Netz leistungsfähiger Strassen)
- Attraktivitätssteigerung des Strassenraumes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen

Tempo-30-Zonen kommen vor allem für siedlungsorientierte Strassen in Wohn- und gemischten Gebieten in Frage. Grundsätzlich haben Strassen, welche für eine Reduzierung des generellen Innerortstempos von 50 km/h in Frage kommen, nebst der Durchfahrtsfunktion noch verschiedene andere für das Quartier wesentliche Funktionen wie Ein-/Abbiegen, Parkieren von MIV, Längs- und Querverkehr von Fussgängern und Velofahrenden beidseits und eher flächig (das heisst, links und rechts der Henzmannstrasse sind Wohn- oder Gewerbenutzungen vorhanden, welche diesen Verkehr generieren).

Das betrachtete Gebiet weist bedeutende Schulweg- und Langsamverkehrsachsen auf: Im unmittelbaren Einzugsgebiet der Henzmannstrasse befinden sich der Kindergarten Mühlematt, die Quartierschule und die Sportanlagen der BZZ. Die Nutzerinnen und Nutzer dieser Infrastrukturen weisen ein Bedürfnis nach besonderem Schutz aus. Eine Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr lässt sich jedoch nur mit einer Zonensignalisation in verhältnismässigem Rahmen realisieren. Das

Erstellen von Gehwegen und das Durchsetzen der Sichtzonen über private Grundstücke sind im Gegensatz zur Realisierung einer Geschwindigkeitsreduktion nicht mit verhältnismässigem Aufwand durchzuführen.

Der Stadtrat liess das Gutachten für die Tempo-30-Zone im Gebiet Henzmannstrasse ausarbeiten. Die kantonale Zustimmung liegt vor. Die öffentliche Auflage der Zonensignalisation Tempo 30 erfolgt gleichzeitig mit dem Strassenbaugesuch. Es gelangt die Standardlösung zur Ausführung. Hierfür übernimmt die Stadt praxisgemäss die Kosten. Die Aufwendungen werden jeweils aus der laufenden Rechnung beglichen (Kto. Nr. 4.6150.5010.02).

V Kosten

Für das vorliegende Strassenbauprojekt liegt ein Kostenvoranschlag vor. Er basiert auf Erfahrungswerten und Referenzpreisen. Er setzt sich wie folgt zusammen:

Nr.	Bestandteile	CHF
1	Strassenbauarbeiten (Strasse, Gehwege, inkl. Anpassungen Zufahrten usw.)	680'000
2	Buswartekabinen (2 dreifeldrige Kabinen)	45'000
3	Strassenbeleuchtung, Verkabelung	70'000
4	Gestaltungsmassnahmen (Bepflanzung, Bäume)	40'000
5	Signalisation und Markierung	15'000
6	Nebenarbeiten, Unvorhergesehenes	115'000
7	Technische Arbeiten (Projekt, Bauleitung)	125'000
8	Gebühren, Qualitätskontrollen	6'000
8	Notar, Geometer	30'000
9	Total Baukosten (exkl. MWST)	1'126'000
10	MWST	90'080
11	Total Baukosten (inkl. MWST)	1'216'080
12	Landerwerb	70'000
13	Eigenleistung BV	15'000
	Total Baukosten	1'301'080

Es handelt sich beim vorliegenden Strassenbauprojekt um eine klassische Sanierung (Erneuerung/ Instandstellung). Diese Kosten hat die Stadt alleine zu tragen. Für die Überwälzung (Grundeigentümer/Anstösser) fehlt die kommunale Rechtsgrundlage im Erschliessungsfinanzierungsreglement.

Finanz- und Investitionsplan 2016-2025

Im aktuellen Finanz- und Investitionsplan 2016-2025 sind insgesamt CHF 1'030'000 eingestellt (Kto.-Nr. 4.6130.5610.12). Mit der Überarbeitung des Finanz- und Investitionsplan 2017-2026 wird der Betrag entsprechend angepasst.

Der Betrag von CHF 1'030'000 entsprach einer Kostenschätzung anhand von Erfahrungswerten und Richtofferten. Die Mehrkosten sind vor allem auf einen Vollausbau beim Strassenbau mit Kofferersatz, die Entsorgung des teerhaltigen Asphalts und den Landerwerb zurück zu führen.

VI Termine, weiteres Vorgehen

Der Zeitplan für das weitere Vorgehen sieht wie folgt aus:

Nr.	Zeitpunkt	Verfahrensschritte
1	2016	Öffentliche Auflage Bauprojekt (Bushaltestellen, Warteeinrichtungen) nach § 95 BauG
2	2017	Bereinigung allfälliger Einwendungen
3	2017	Submission
4	2018	Baubeginn
5	2019	Bauende
6	2020	Kreditabrechnung

Bezug und Abhängigkeit von anderen Strassenbauvorhaben

Die Bauarbeiten erfolgen jeweils unter Verkehr. Sie erfolgen in Etappen und werden halbseitig ausgeführt. Ihre Länge richtet sich nach den jeweiligen Zufahrten zu den einzelnen Grundstücken. Es ist mit Einschränkungen und baustellenbedingten Umwegfahrten zu rechnen. Die Zu- und Wegfahrten zu den einzelnen Wohn- und Gewerbeliegenschaften werden gewährleistet. Der Deckbelag-Einbau soll in einer Etappe unter Vollsperrung der Henzmannstrasse erfolgen.

Das kommunale Strassenbauprojekt steht in direkter Abhängigkeit zum Kreiselprojekt Henzmann. Die Arbeiten erfolgen in Koordination mit dem Kreiselprojekt. Bis zum Baubeginn der beiden Projekte ist die Wiggertalstrasse K204 (zurzeit im Bau) fertig saniert.

VII Schlussfolgerung

Die Erneuerung und Aufwertung der Henzmannstrasse erfolgt bedürfnisgerecht. Die Anliegen aller Verkehrsteilnehmenden werden ausgewogen und gleichberechtigt berücksichtigt.

VIII Antrag

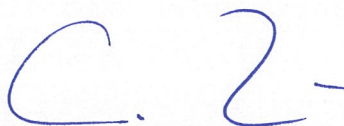
Der Stadtrat stellt Ihnen folgenden Antrag:

Für die Erneuerung und Aufwertung der Henzmannstrasse sei ein Verpflichtungskredit von CHF 1'300'000, zuzüglich allfälliger Bauteuerung, zu bewilligen.

Zofingen, 10. August 2016

Freundliche Grüsse
STADTRAT ZOFINGEN

Hans-Ruedi Hottiger
Stadtammann



Cornelia Zürcher
Stadtschreiberin