



Der Stadtrat Zofingen

an den Einwohnerrat

GK 101

Mühlethal, Hauptstrasse K315, Abschnitt Geiserstrasse bis Linden – Bewilligung Gemeindeanteil für Strassenausbau mit Radstreifen, Rad- und Gehweg und Kredit für Strassenbeleuchtung und Buswartehäuschen

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I Zusammenfassung

Die Hauptstrasse K315 ist im Abschnitt zwischen der Geiserstrasse und Linden im Ortsteil Mühlethal nicht ausgebaut. Diese weist einen schlechten Zustand auf und hat ihre technische Lebensdauer erreicht. Seit einiger Zeit muss dieser Abschnitt deshalb jährlich mit einem beträchtlichen Aufwand "geflickt" werden.

Die Verkehrssicherheit und der massgebliche Begegnungsfall Lastwagen/Lastwagen (oder auch landwirtschaftliche Fahrzeuge) oder Bus/Bus sind heute aufgrund der zu schmalen Strassenbreite nicht gewährleistet. Der Strassenausbau ist vor allem für den Busverkehr und den Langsamverkehr von grosser Bedeutung. Es fehlen sichere Wegbeziehungen für Zufussgehende und Radfahrende, weshalb Rad- und Gehwege sowie Radstreifen erstellt werden. Die Bushaltestellen Linden werden entsprechend dem heutigen Standard behindertengerecht ausgebaut und mit Wartekabinen ausgestattet. Die fehlende oder zum Teil ungenügende Strassenbeleuchtung wird ergänzt. Die topografischen Verhältnisse stellen hohe Anforderungen an die Strassen-Verbreiterung. Die projektierten Verbesserungen der Tragfähigkeit und der Hangstabilität sind zweckmässig.

Das Ausbauprojekt basiert auf einer Fahrbahnbreite von 6.00 m. Die Breite des kombinierten Rad- und Gehweges (einseitig, bergwärts) beträgt 2.50 m. Die Radstreifen (einseitig, bergwärts) sind 1.50 m breit. Die Verbreiterung der Verkehrsflächen erfordert einen Landerwerb und zusätzlich eine vorübergehende Beanspruchung weiterer Landflächen. Die Verkehrsverbindung und der reguläre Betrieb der Buslinie zwischen Zofingen, Mühlethal und Uerkheim und die Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke sind während den Ausbauarbeiten dauernd gewährleistet. Der Verkehr wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt.



Aufgrund der engen Platzverhältnisse und den seitlichen Anschlüssen von Quartierstrassen erfolgt der Ausbau in kurzen Bauabschnitten. Die Bauzeit beträgt bei optimaler Koordination und guter Witterung ca. anderthalb Jahre.

Die Gesamtkosten des Strassenausbaus betragen CHF 5'964'520.-. An den Kosten im Innerort hat sich Zofingen gemäss Dekret mit 56 % zu beteiligen; diejenigen im Ausserort trägt der Kanton alleine. Der Anteil der Stadt Zofingen an den gesamten Kosten beträgt 18,84 % oder CHF 1'157'771.-. Zur Vereinfachung der Abrechnung werden die effektiven Kosten für die verschiedenen Abschnitte nicht aufgeschlüsselt, sondern von den Gesamtkosten hat Zofingen einen Gemeindeanteil von 18,84 % zu bezahlen. Die Aufwendungen für die Strassenbeleuchtung von CHF 120'000.- und für die Buswarteeinrichtungen von CHF 98'000.- hat Zofingen alleine zu tragen.

II Einleitung und Ausgangslage

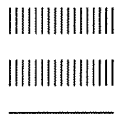
Die Kantonsstrasse K315 führt vom Unteren Stadteingang durch den Ortsteil Mühlethal bis zum Anschluss an die K317 (Kölliken – Bottenwil) nach Uerkheim. Der Ausbaustandard der K315 auf der gesamten Länge ist sehr unterschiedlich. Auf Zofinger Gemeindegebiet konnte der Ausbau des Abschnitts zwischen dem Stampfiweiher und dem Milchhüsli (Dorfplatz Mühlethal) Ende August 2015 abgeschlossen werden (1. Etappe). Zudem ist das kurze Teilstück Milchhüsli bis Einmündung Geiserstrasse bereits saniert und ausgebaut.

Hingegen ist das Teilstück von der Einmündung der Geiserstrasse bis Linden (Gemeindegrenze Zofingen/Uerkheim) noch nicht ausgebaut. Dieser Abschnitt weist heute in etwa die gleichen ungenügenden Eigenschaften auf wie das Teilstück Stampfiweiher bis zur Bushaltestelle Milchhüsli vor dessen Sanierung.

Der nun zu sanierende Kantonsstrassenabschnitt (2. Etappe) erstreckt sich von der Einmündung der Geiserstrasse bis zur Bushaltestelle Linden bei der Gemeindegrenze Zofingen zu Uerkheim und weist eine Länge von ca. 500 m auf. Dieses Teilstück weist zwei Innerortsbereiche und einen Ausserortsbereich auf.

Im zu sanierenden Strassenabschnitt ist die Verkehrssicherheit stark eingeschränkt und der bauliche Zustand mangelhaft. Im kurvenreichen Abschnitt weist die Strasse Setzungen auf und die Hangstabilität ist ungenügend, was zu Schäden am Strassenbelag führt. In den vergangenen Jahren erforderte dies einen unverhältnismässig grossen Aufwand für den Strassenunterhalt. Das Befahren durch schwere und breite Fahrzeuge – insbesondere durch Busse (Linie 13 und Schulbusse) – ist wegen der sehr engen Strassenverhältnisse (Lastwagen/Lastwagen [oder auch landwirtschaftliche Fahrzeuge] oder Bus/Bus) problematisch oder gar nicht möglich. Dadurch kann insbesondere der Busfahrplan nicht immer eingehalten werden.

Die engen und unübersichtlichen Strassenverhältnisse bergen eine stete Unfallgefahr in sich. Vor allem die schwächeren Verkehrsteilnehmenden sind heute stark gefährdet. Für sie fehlen separate Verkehrswege, wie Trottoirs, Radstreifen sowie Rad- und Gehwege. Aufgrund all dieser Mängel besteht dringender Sanierungsbedarf.



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.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) des Kantons Aargau liess im Einvernehmen mit der Stadt Zofingen das Ausbauprojekt erstellen. Dabei sind insbesondere auch die Erfahrungen über die geologischen Verhältnisse aus der Ausbaustappe Stampfiweiher bis Milchhüsli berücksichtigt worden. Die schwierige Geologie führt auch für diesen Abschnitt zu Mehrkosten. Gegenwärtig laufen noch Verhandlungen mit dem Kanton über eine erhöhte Kostenübernahme des Kantons, wie dies bei der 1. Sanierungsetappe bereits der Fall war.

III Ziele des Strassenbauprojekts

Die Hauptstrasse K315 soll im Abschnitt Geiserstrasse bis Linden (Gemeindegrenze Zofingen/Uerkheim) saniert und verbreitert werden, damit diese die Bedürfnisse des Verkehrs für die nächsten Jahrzehnte abdecken kann. Im Vordergrund stehen die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie eine uneingeschränkte Benutzbarkeit der Strasse mit ihren Nebenanlagen. Der öffentliche Verkehr wird durch die Verbreiterung gefördert, benutzerfreundlicher gemacht, und mit den Massnahmen wird ein Beitrag zur Fahrplanstabilität geleistet. Das Bauvorhaben nimmt weitgehend Rücksicht auf Fauna, Flora und Naturobjekte. 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 daher nur in sehr geringem Masse optimiert werden. Die Fahrbahn wird auf einer Länge von gesamthaft ca. 500 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 bergwärts ein 1.50 m breiter Radstreifen vorgesehen. Den Zweiradfahrenden wird so ein eigenes Trasse zur Verfügung gestellt. Die Stadt Zofingen verfolgt dieses Konzept seit Jahren bei der Sanierung der Kantonsstrassen. Aus Platz- und Kostengründen wurde auf beidseitige Radstreifen verzichtet.

Ab der Einmündung des Höhenwegs bis zur Bushaltstelle Linden wird ein kombinierter Rad- und Gehweg (Breite 2.50 m) erstellt.

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

die engen Platzverhältnisse auftretenden Zeitverluste fallen inskünftig weg. Dadurch resultieren Zeitersparnisse bei der Fahrzeit auf dieser Buslinie und die Fahrplanstabilität wird zusätzlich erhöht.

Gleichzeitig mit dem Strassenausbau werden die versetzt angeordneten Haltestellen "Linden" behindertengerecht ausgestaltet und mit zwei neuen, zeitgemässen und kundenfreundlichen Buswartehäuschen ausgerüstet.

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, bergwärts) beträgt 2.50 m und diejenige des Radstreifens 1.50 m (einseitig, bergwärts).

5. Linienführung, Längen- und Querprofile

Die vorhandene Strassenbreite genügt den heutigen Anforderungen des Strassenverkehrs nicht mehr. Die zahlreich vorhandenen Engpässe beeinträchtigen insbesondere den Busbetrieb sehr stark und bedeuten ein latentes Unfallrisiko. Die bestehende Strasse befindet sich zudem in einem schlechten Zustand. Die Risschäden 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, ist es unerlässlich, die sehr weiche Deckschicht, welche eine ungenügende Tragfähigkeit und Böschungsstabilität hat, zu ersetzen. Die notwendige Ausbaubreite ist wegen der Geländetopographie nur dank grösseren Stützbauwerken möglich.

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

6. Werkleitungen

Es sind Sanierungen und Netzausbauten beim Fernmeldenetz sowie der Strom- und Wasserversorgung anstehend. 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 und Drainagesystem

Das an die Hauptstrasse anstossende Landwirtschaftsland wird mit einem umfassenden Drainagesystem entwässert. Dieses Entwässerungssystem ist mehrheitlich immer noch in Betrieb, weshalb

das Funktionieren auch während den Bauarbeiten gewährleistet werden muss. Leider ist die genaue Lage der Leitungen nicht bekannt.

Die Strasse wird von mehreren Sammelleitungen des Drainagesystems unterquert. Ob diese saniert werden müssen, zeigt sich erst während den Bauarbeiten. Örtliche Anpassungen der Querungen infolge der Verbreiterung der Verkehrsflächen sind unumgänglich.

8. Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser der Hauptstrasse K315 wird in Schlammsammlern gefasst und über die bestehenden Leitungen abgeführt. In den Abschnitten ohne Randabschlüsse wird das Strassenabwasser über die bestehenden Schlammsammler 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 Linden muss die Strassenentwässerung neu gebaut werden. Es fehlen Sammelleitungen und Einlaufschächte.

Heute ist die Strassenentwässerung der Hauptstrasse K315 als Mischwasserkanalisation ausgebaut. Gleichzeitig mit der Strassensanierung wird zusätzlich eine Sauberwasserleitung verlegt.

9. Landschaftspflegerische Massnahmen

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

10. Bautechnische Hinweise

Für die heutige Linienführung ist charakteristisch, dass das Gelände bergseitig mehr oder weniger stark ansteigt und talseitig ebenso variabel abfällt. Die heute bestehende Verkehrsfläche wurde geschaffen, indem das Gelände hangseitig etwas abgegraben und talseitig entsprechend aufgeschüttet wurde.

Der Gehweg des schon neu gestalteten Strassenteils zwischen Milchhüsli und Geiserstrasse wird für den Radverkehr freigegeben (Gehweg mit Radfahrer gestattet). Die Radfahrenden 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 Einfahrt der Geiserstrasse kreuzt, wird rot markiert. Die Zufussgehenden können auf dem bestehenden Trottoir die Geiserstrasse kreuzen. Auf der gegenüberliegenden Seite werden diese durch einen neu angelegten Gehweg aufgenommen. Auf Höhe der Tankstelle können die Zufussgehenden die Strasse kreuzen. Für die Siedlung nördlich der Strasse (talseitig), wird der Gehweg bis zur nächsten Einfahrt geführt.

11. Geotechnische Untersuchungen

Verschiedene geotechnische Untersuchungen ergaben die Bodenkennwerte, welche die Entscheidungsgrundlage für die Tragfähigkeit des Baugrundes lieferten. Weiter sind die Erfahrungen des Bauvorhabens der 1. Etappe eingeflossen. Für die 2. Etappe wird das gleiche Verfahren angewandt.

12. Geplante Stützkonstruktionen

Talseitig sind Winkelstützmauern mit Kleinbohrpfählen als Stützkonstruktion vorgesehen. Auf der ganzen Länge werden eine Leitschranke und ein Geländer versetzt. Bergseits sind Winkelstützmauern eingeplant.

13. Strassenbeleuchtung

Die Strassenbeleuchtung auf dem Abschnitt Geiserstrasse bis Linden fehlt weitgehend. Sie wird neu erstellt und entsprechend derjenigen der 1. Etappe ausgeführt.

14. Signalisation und Markierung

Die K315 wird auf der ganzen Ausbaulänge als vortrittsberechtigzte Hauptstrasse klassifiziert und entsprechend signalisiert. Für alle seitlichen Anschlüsse gilt "Kein Vortritt". Für die Bemessung der Sichtzonen wurde eine Geschwindigkeit von 50 km/h und eine Beobachtungsdistanz von 5.00 m zugrunde gelegt.

Die gesamte Signalisation und Markierung werden neu erstellt. Sowohl im Ausserortsbereich als auch in den beiden Innerortsabschnitten 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 werden Markierung und Signalisation erneuert.

15. Landerwerb

Vom Landerwerb und von der vorübergehenden Beanspruchung sind insgesamt 40 Eigentümer betroffen. Es ist daher mit langwierigen Verhandlungen zu rechnen. Die Landerwerbsflächen betragen im Innerort 943 m² und im Ausserort 1'204 m². Für den Strassenausbau werden sowohl Landwirtschaftsland als auch Bauland benötigt.

16. Bauzeit und Bauphasen

Die Verkehrsverbindung und der reguläre Betrieb der Buslinie zwischen Zofingen über den Ortsteil Mühlethal nach Uerkheim auf der K 315 müssen dauernd gewährleistet sein. Die Sanierung muss deshalb unter Verkehr erfolgen.

Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der seitlichen Anschlüsse von Quartierstrassen erfolgt die Bauausführung in insgesamt zehn Abschnitten, in denen während der Bautätigkeit der Verkehr mittels Lichtsignalanlage einstreifig geführt wird. Die nutzbare Breite des einspurigen Fahrstreifens beträgt in der Regel 3.50 m, mindestens aber 3.00 m.

Einzig in der Bauphase im Kurvenbereich entlang der Parz. 4447 muss der Verkehr über die Geiserstrasse umgeleitet werden. Für diesen Zeitraum von ca. vier Wochen ist eine Vollsperrung erforderlich.

Grundsätzlich wird die Erreichbarkeit aller Grundstücke während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Die Ausführung der Bauarbeiten dauert bei optimaler Koordination und guter Witterung ca. 19 Monate (ohne Ferien und Stillstandszeiten usw.). Im Bauprogramm sind noch geringfügige Pufferzeiten vorhanden.

Der Einbau des Deckbelags kann in zwei Nachtetappen mit Totalsperrung für den Individualverkehr und den Busbetrieb auf der gesamten Ausbaulänge erfolgen. Die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen kann gewährleistet werden. Sobald der Deckbelag über der Einfahrt Sonnenwandstrasse eingebaut ist, kann der Verkehr über die Geiserstrasse (wie beim Bau des Kurvenabschnitts) geleitet werden.

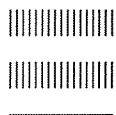
IV Kosten, Kostenteiler

Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Arbeitsgattungen/Kostengruppe	Kosten CHF (inkl. MWST)
Landerwerb, Vermessung, Vermarktung	434'000.–
Bauvorbereiten (Installation, Vor- und Abschlussarbeiten, Abbrüche)	648'880.–
Erdbau, Unterbau, Aushub, Vertrieb (Aushub, Abfuhr, Deponie Stützkonstruktionen usw.)	2'537'270.–
Rohbau, Oberbau (Entwässerung, Materialeinbau, Planierarbeiten usw.)	1'512'670.–
Nebenarbeiten, Fertigstellung (Markierung, Signalisation, Verkehrsdienst, Leitplanken usw.)	42'800.–
Umgebung (Landschaftspflege Bepflanzung usw.)	110'400.–
Honorare, externe (Vorprojekt, Projektierung, Bauleitung)	678'500.–
Total Kosten CHF	5'964'520.–

In den Kosten der einzelnen Arbeitsgattungen ist vom BVU ein Kostenrisiko von 10 % eingerechnet.

Die Kosten sind nun gesamthaft auf CHF 5'964'520.– veranschlagt. Ursprünglich - vor der geotechnischen Überprüfung und noch ohne Berücksichtigung der Erfahrungen aus der 1. Etappe - ging das BVU von Kosten von CHF 4'722'800.– aus.



1. Kostenteiler Kanton/Stadt

Der Kostenteiler zwischen Kanton und Stadt richtet sich nach den Innerorts- und Ausserortsabschnitten.

Abschnitt	Baukosten CHF inkl. Nebenkosten	Anteil %	Kanton CHF	Anteil %	Stadt CHF
1	784'595.-	44	345'222.-	56	439'373.-
2	3'957'786.-	100	3'957'786.-	0	.-
3	1'222'139.-	44	537'741.-	56	684'398.-
Total I	5'964'520.-	81,16	4'840'749.-	18,84	1'123'771.-
	Eigenleistungen 3 % Strassenbaukosten Innortsanteil (gerundet)				34'000.-
Total II					1'157'771.-

Der Anteil der Stadt Zofingen an den gesamten Ausbaurkosten beträgt 18,84 %, zuzüglich Eigenleistungen Bauverwaltung. Zur Vereinfachung der Abrechnung wird der Gemeindeanteil von Zofingen mit 18,84 % der Gesamtkosten berechnet.

2. Kosten Strassenbeleuchtung

Die Kosten für die Erneuerung und Ergänzung der Strassenbeleuchtung, die sich wie folgt zusammensetzen, müssen von Zofingen vollumfänglich übernommen werden (§ 99 BauG):

Arbeitsgattungen	Bruttokosten CHF
Grabarbeiten	40'000.-
Elektroinstallationen und Kandelaber	52'000.-
Projekt und Bauleitung	6'000.-
Eigenleistungen Bauverwaltung (ca. 3 % von CHF 98'000.-)	2'940.-
Unvorhergesehenes, Rundung (ca. 10 % von CHF 100'940.-)	10'094.-
Subtotal	111'034.-
Zuzüglich MWST 8.00 %	8'883.-
Total Kosten Strassenbeleuchtung	119'917.-
Total Kosten Strassenbeleuchtung gerundet	120'000.-

3. 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:

Arbeitsgattungen	Bruttokosten CHF
Foundationsarbeiten für 2 Wartekabinen	10'000.-
Lieferung und Montage von 2 Wartekabinen	55'000.-
Elektroarbeiten	10'000.-
Projekt und Bauleitung	5'000.-
Eigenleistungen Bauverwaltung (3 % von CHF 80'000.-)	2'400.-
Unvorhergesehenes, Rundung (10 % von CHF 82'400.-)	8'240.-
Subtotal	90'640.-



Übertrag Subtotal	90'640.–
Zuzüglich MWST 8.00 %	7'251.–
Total Kosten Bus-Warteeinrichtungen	97'891.–
Total Kosten Bus-Warteeinrichtungen gerundet	98'000.–

4. 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 Gemeindeanteil an den Kosten des Strassenbaus eingestellt. Die gegenüber der Investitionsplanung erhöhten Strassenbaukosten sind in der nachträglich geänderten Ausführung der Stützkonstruktion begründet. Die Bauarbeiten sind frühestens ab 2017 vorgesehen.

5. Kostenoptimierung

Das Strassenbauprojekt der 2. Etappe ist kostenoptimiert. Die Strassenbreite mit 6.00 m stellt einen minimalen Ausbaustandard für untergeordnete Kantonsstrassen dar. Die erforderlichen Ausbauten dienen dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr. Auf durchgehende Trottoirs wird verzichtet. Der Radstreifen wird nur bergwärts angeordnet. Dieser ermöglicht den Benutzenden eine grössere Bewegungsfreiheit und vermittelt ein grösseres Sicherheitsgefühl 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 Hangsituation erforderlich. Wo es bautechnisch und geologisch möglich ist, erfolgt die Entwässerung über die Schulter.

6. Überprüfung Beitragshöhe

Aufgrund der besonderen baulichen Schwierigkeiten als Folge der anspruchsvollen Geologie und der daraus entstehenden Mehrkosten wurde beim BVU um eine Reduktion des dekretsgemässen Gemeindebeitrages nachgesucht (§ 17 Abs. 2 Kantonsstrassendekret). Die Antwort des Kantons ist noch ausstehend.

7. Koordination mit dem Nachbarprojekt

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

V Termine, weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen sieht grob wie folgt aus:

Zeitraum	Ereignis
November 2015	Kreditbewilligung durch Einwohnerrat
1. Quartal 2016	Bereinigung Auflageprojekt, öffentliche Auflage Projekt
2016	Bereinigung allfälliger Einwendungen, Landerwerb
2017	Submission Bauarbeiten, Vergabe Aufträge Planer, Unternehmen
2017	Beginn Bauarbeiten
2018	Abschluss Bauarbeiten
2019	Bauabrechnung

Allfällige Rechtsmittelverfahren können zu Verzögerungen bei der Realisierung führen.

VI Schlussbetrachtung

Die Erneuerung und Aufwertung der Hauptstrasse K315, 2. Etappe, im Abschnitt Geiserstrasse bis Linden ist dringlich. Sie dient dem Werterhalt der Strasseninfrastruktur. Die Mühlethalstrasse K315 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 und die Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht ausgebaut. Die Strassenbeleuchtung fehlt oder ist ungenügend.

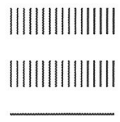
Angesichts der Vielzahl der betroffenen Eigentümer ist mit längeren Landerwerbsverhandlungen zu rechnen. Die Bauzeit erfolgt unter Verkehr und dauert gut anderthalb Jahre.

Das vorliegende Projekt 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.

VII Antrag

Der Stadtrat stellt Ihnen folgende Anträge:

1. Für den Ausbau der Hauptstrasse K315 Mühlethal, Abschnitt Geiserstrasse bis Linden, mit Radstreifen/Rad- und Gehweg sei ein Gemeindeanteil von CHF 1'157'771.–, zuzüglich allfälliger Bauteuerung, abzüglich allfälliger höherer Kostenbeteiligung des Kantons, zu bewilligen.
2. Für die Erneuerung und Ergänzung der Strassenbeleuchtung sei ein Bruttokredit von CHF 120'000.–, zuzüglich allfälliger Bauteuerung, zu bewilligen.
3. Für die Erstellung der Buswarteeinrichtungen sei ein Bruttokredit von CHF 98'000.–, zuzüglich allfälliger Bauteuerung, zu bewilligen.



Zofingen, 14. Oktober 2015

Freundliche Grüsse
STADTRAT ZOFINGEN

Hans Ruedi Hottiger
Stadtkammann

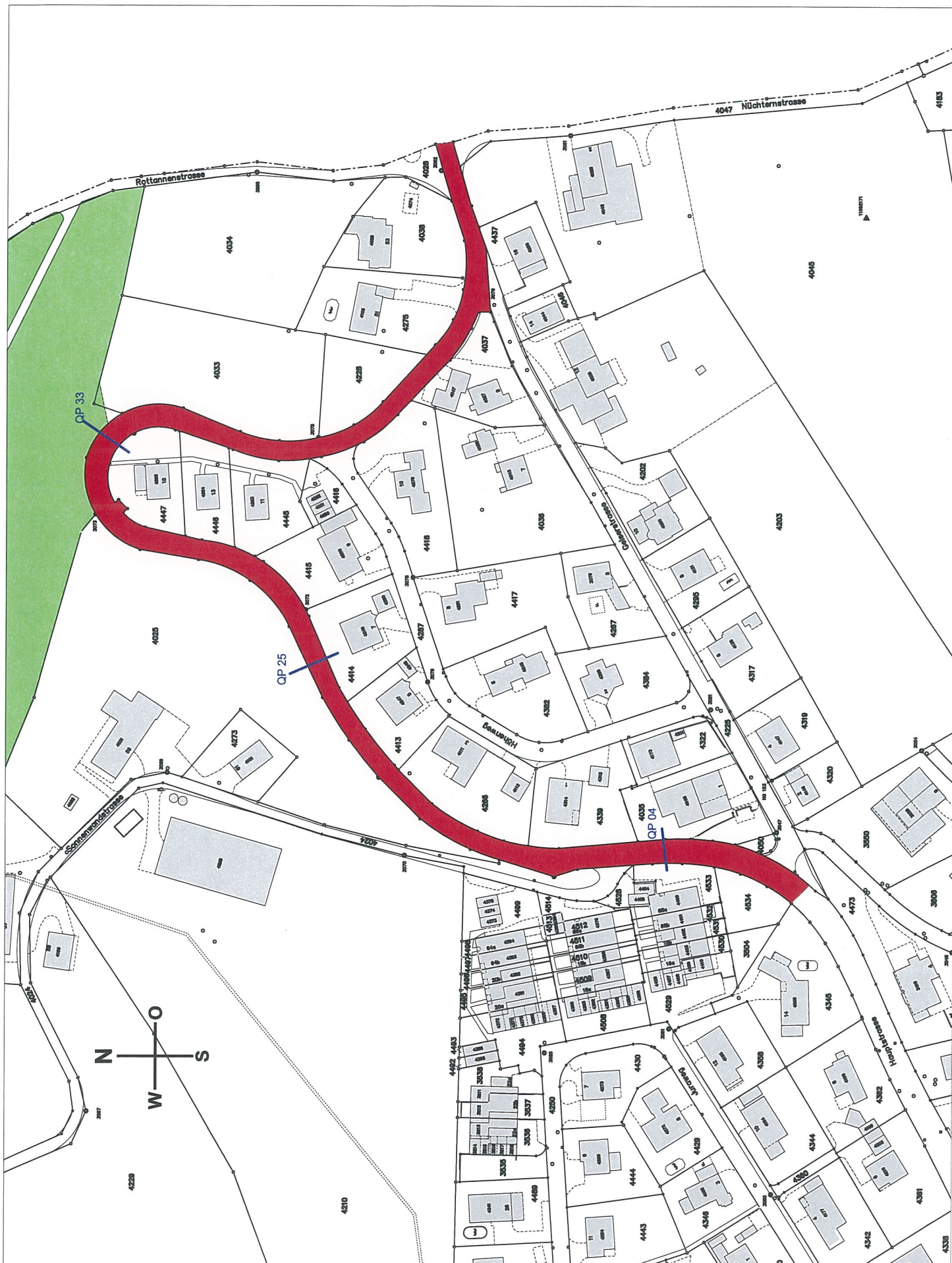
Arthur Senn
Stadtschreiber

Anhang

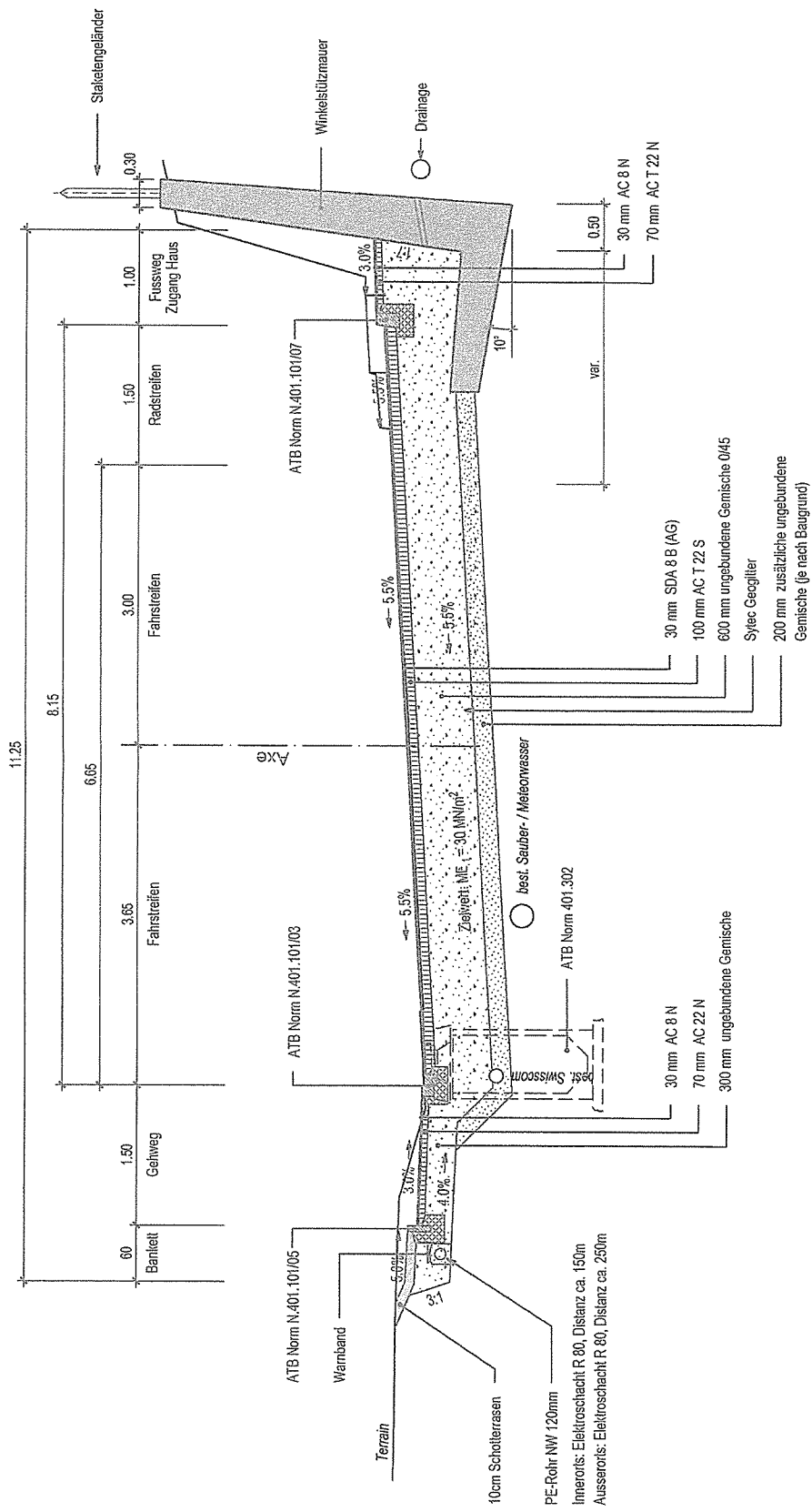
- Situationsplan und 3 Querprofile

Hinweis

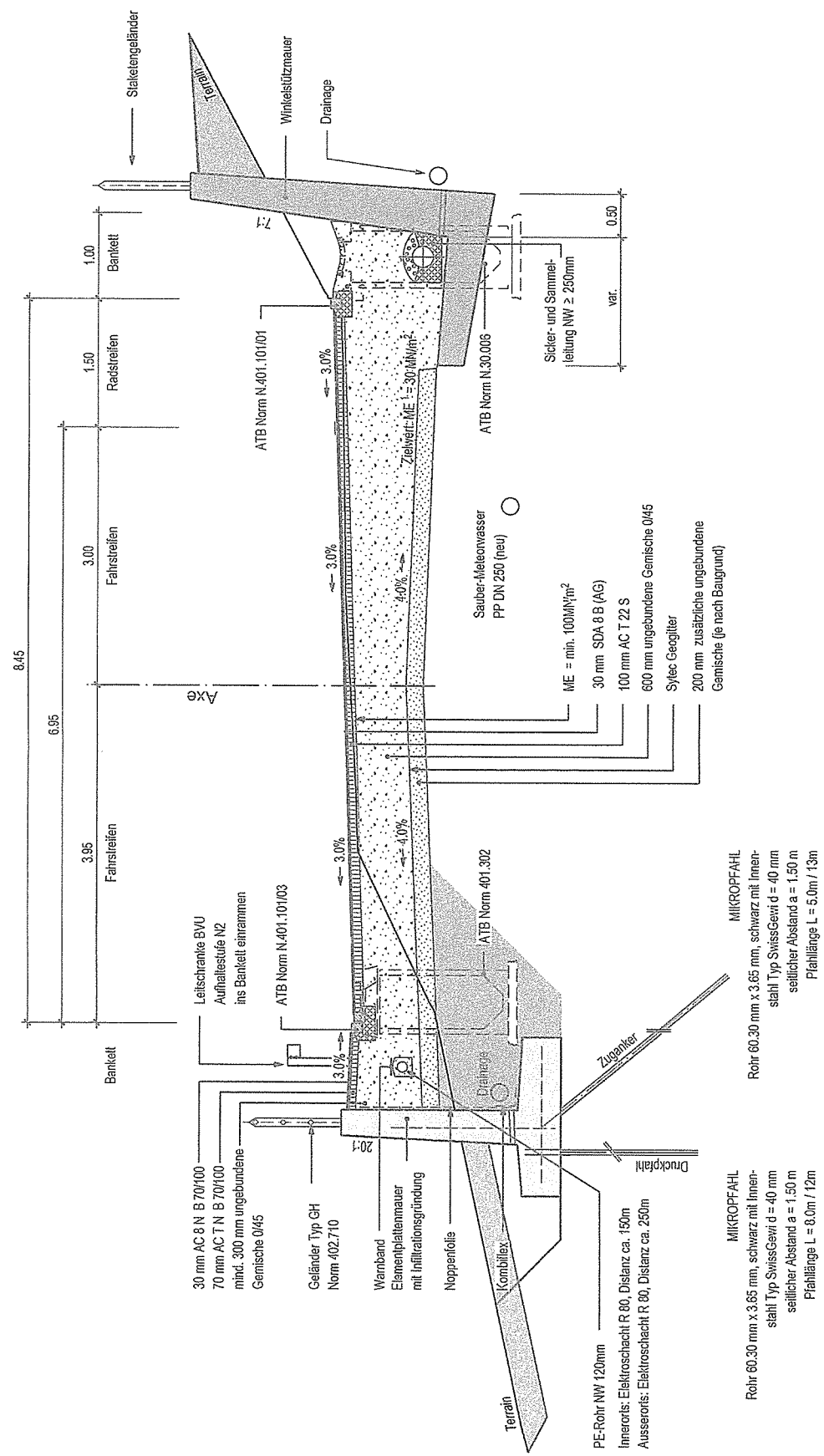
Die detaillierten Unterlagen liegen während den ordentlichen Bürozeiten beim Sekretariat Bauverwaltung, Vordere Hauptgasse 74, 2. Stock, zur Einsichtnahme auf.



Querprofil 4



Querprofil 25



Querprofil 33

