

Zeitschrift: Lenzburger Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürger-Kulturkommission Lenzburg
Band: 92 (2021)

Artikel: Die Abteilung Tiefbau und Verkehr : "Hausarzt" für Strassen, Bäume und Kanalisation
Autor: Müller, Michael
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-917810>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Abteilung Tiefbau und Verkehr

«Hausarzt» für Strassen, Bäume und Kanalisation



Christian Brenner in seinem Büro am Kronenplatz MM

Die Aufgaben der Abteilung Tiefbau und Verkehr der Lenzburger Stadtverwaltung sind vielfältig. Gewässer und Naturschutz, Grünanlagen, Strassen, Verkehr und Kanalisation, Umwelt und Entsorgung. Um all dies kümmert sich Abteilungsleiter Christian Brenner mit seinen 21 Mitarbeitern.

Der Verkehr ist das anspruchsvollste Dossier. «Mit dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum hat das Verkehrsaufkommen auf den Aargauer Strassen, aber auch im Schienenverkehr stark zugenommen», sagt Christian Brenner. «Lenzburg als Agglomerationsstadt mit Autobahnzufahrt ist davon ganz besonders betroffen». Fünf Kantonsstrassen führen durch das Stadtgebiet. Sie stehen unter kantonaler Aufsicht, doch gemäss kantonalem Dekret beteiligen sich die Gemeinden mit bis zu 50% an den Kosten und wollen deshalb bei der Verkehrsplanung auch ein Wort mitreden.

Verkehrsmanagement

Um den Verkehr überregional besser steuern zu können, betreibt das kantonale Baudepartement an den Verkehrs-Hot-Spots ein regionales Verkehrsmanagement. Baden ist bereits an diese kantonale Verkehrsleitzentrale angeschlossen. Brugg und Aarau folgen. Und nach der Fertigstellung des Knotens Neuhof kommt nun auch Lenzburg in den Genuss dieser übergreifenden Verkehrssteuerung. «Ein System mit Dosierungsstellen wird vor allem in den Spitzenzeiten dafür sorgen, dass der Verkehr nicht mehr unkontrolliert ins Zentrum fliesst, sondern dosiert durch die Stadt geführt wird,» erklärt Brenner. «Wir wollen die Autos möglichst rasch durch Lenzburg und wieder hinausführen». Die Dosierung am Stadteingang wird dafür sorgen, dass im Stadtzentrum selber weniger Stau entsteht. «Dazu braucht es den Blick auf eine ganze Region, sämtliche Signale eines Gebiets werden miteinander verknüpft und korrespondieren untereinander. Auch die bereits bestehenden Stauschlaufen im Strassenbelag werden in das System integriert».

Zusätzlich sollen der ÖV und der Privatverkehr nach Möglichkeit getrennt werden, damit die Busse rascher zirkulieren. Bei der Verkehrssituation Neuhof wurde das so gelöst, dass der Bus statt



Ein Grossprojekt: funktionale Verkehrsstudie für den zukünftigen Bahnhofplatz RS

auf der Hauptachse via Othmarsingerstrasse in die Stadt fährt. Bei der südlichen Einfahrt von Ammerswil her ist eine elektronische Busspur geplant. Damit soll der Individualverkehr bei Bedarf auf beiden Seiten angehalten werden, damit der Bus überholen kann.

Nicht vergleichbar mit Zürich oder Bern

Und was ist das Fernziel? Gar kein Verkehr mehr in der Innenstadt, wie es Zürich, Bern oder Basel anstreben? Für Christian Brenner ist die Situation Lenzburgs nicht mit den Grossstädten vergleichbar. «Zürich hat ein erstklassiges ÖV-Angebot. Tram, Bus und S-Bahn erschliessen das gesamte Stadtgebiet und die Agglomeration. Das gilt vor allem für den Freizeitverkehr. Ein Beispiel: Ich will Squash spielen. Mit dem ÖV beansprucht die Reise von Lenzburg zur nächsten Squash-Halle in Oberentfelden 45 Minuten. Mit dem Auto bin ich in 15 Minuten dort. In Zürich oder Bern erreiche ich mein Freizeitangebot mit dem ÖV in der Regel in wenigen Minuten. Das bedeutet: Wir können den Privatverkehr nicht vollständig aus der Stadt verbannen».

Dennoch: Verkehrsberuhigung und Klimaschutz stehen auch in Lenzburg ganz oben auf der Prioritätenliste. Stichworte sind etwa die Förderung des Veloverkehrs, das Car Sharing oder die Verlagerung von Parkplätzen in unterirdischen Parkraum. Im August hat die Stadt in Zusammenarbeit mit der SWL Energie AG und E-Cargovia am Freischarenplatz einen ersten Standort für ein E-Auto eröffnet, das man frei mieten kann. Auch für das private

Zusätzlich zu den fünf Kantonsstrassen hat Lenzburg rund 44 km Gemeindestrassen. Deren Wiederbeschaffungswert beträgt 111,5 Mio. Franken. Im Rahmen eines Werterhaltungskonzepts wird der Zustand der Strassen alle fünf Jahre präzise erhoben. Dabei werden die Strassen mit hochauflösenden Kameras gefilmt und vom Ingenieur im Büro gemäss schweizweit geltendem Normschema beurteilt. Auf dieser Grundlage werden die notwendigen Strassensanierungen geplant.



Augenschein beim Müllmarkt: eine kranke Linde muss gefällt werden FT

Car-Sharing-Unternehmen Mobility, stellt die Stadt Parkraum zur Verfügung. Mit einer Erdgastankstelle für gasbetriebene Fahrzeuge und drei Stromtankstellen für Elektrofahrzeuge fördert die Stadt den umweltfreundlichen Verkehr. «Solche Angebote sind beliebig ausbaubar, falls das Bedürfnis dafür steigt», sagt Brenner und verweist auch auf eine weitere Initiative: «Mit dem neuen kommunalen Gesamtplan Verkehr und mit der neuen Bau- und Nutzungsordnung wird es möglich sein, dass die Stadt für grössere Überbauungen Mobilitätskonzepte verlangt».

Immer mehr Grünflächen

Neben seinem Amt als Strassenbauer, ist Christian Brenner verantwortlich für die Grünanlagen. Das Gemeindegebiet von Lenzburg ist in Siedlungsgebiet und Waldgebiet unterteilt. «Der Wald wird von Lenzia gemanagt, wir kümmern uns um die 212 Anlagen der Einwohnergemeinde und der Ortsbürger. Das reicht von den kleinsten Rabatten bis zur Sportanlage Wilmatten.» Die Grünflächen haben in den letzten Jahren stark zugenommen – Stichwort Widmipark, Aabachpark oder Heropark. Aus landwirtschaftlichen Flächen wurden öffentliche Anlagen, die stark genutzt werden und Unterhalt erfordern: Rasenmähen, bepflanzen, Zäune flicken, Bäume schneiden bewältigen die Mitarbeiter des Werkhofs selber. Grössere Aufträge vergibt man auswärts.

Im städtischen Baumkataster sind 1545 Bäume entlang den Strassen und in den Anlagen verzeichnet, die zum Aufgabenge-

biet der Abteilung gehören. «Wir kennen von jedem Baum die Sorte, das Alter, den Durchmesser, die Höhe und den Gesundheitszustand», sagt der Lenzburger Stadtgärtner. Die Gesundheit ist ein Thema, nicht nur wegen der Trockenheit. «Im Unterschied zum Wald müssen Bäume im Siedlungsraum immer kämpfen, damit sie Wurzeln schlagen können und genug Wasser erhalten». Nachgeholfen wird mit der Zuführung von Substrat, Bewässerung, vermehrtem Baumschnitt und neuerdings mit der Wahl klimaresistenterer Sorten aus dem Süden Europas.

Viel Wasser und Abwasser

Nicht zu den Grünanlagen, aber dennoch in die Zuständigkeit der Abteilung Tiefbau und Verkehr fallen die Gewässer und rund 30 Naturschutzobjekte im Stadtgebiet. Der Stadtbach mit seinen Nebengewässern befindet sich von der Quelle in Egliswil bis zur Einmündung im Besitz der Stadt Lenzburg, eine Besonderheit, denn die Gewässer sind normalerweise im Besitz der Kantone. Dazu kommt die Pflege des Aabach-Abschnitts auf Stadtgebiet. Wer von Wasser spricht, meint damit auch das Abwasser. Christian Brenner bewirtschaftet mit seinen Mitarbeitern die Gemeindekanalisation, die mit 90 Millionen Franken bewertet ist und aus 50,8 km Mischwasserkanälen, 4 km Sauberwasserleitungen und 600 Meter Drainageleitungen besteht. Kontrolliert und betrieben wird dieses unterirdische System mit Hilfe von 2800 Kontrollschächten, fünf Pumpwerken, vier Regenklärbecken und zehn Regenauslässen.

Pumpen braucht es, weil an einigen Stellen in der Stadt das Terrain zu tief liegt und das Abwasser nicht im Freiabfluss abfließt. Beispiele für solche Pumpenstandorte: das Gebiet in der Bleiche, eine Unterführung im Westen und das Landwirtschaftsland im Süden, wo die Abwässer der Bauernhöfe zur nächsten Kanalisation gepumpt werden müssen.

Mit Robotern in die «Unterwelt»

Ansonsten gilt, wie im ganzen Kanton Aargau, das sogenannte Teiltrennsystem: Das Regenwasser von den Dächern soll grundsätzlich versickern, entweder direkt oder über Versickerungsanlagen. Wo es keinen Platz für Versickerungsanlagen hat, wird das Regenwasser via Sauberleitungen direkt in den Bach geführt. Regenwasser von Strassen und Plätzen gilt hingegen als ver-

Ein Grossprojekt ist der Bahnhofneubau. Verantwortlich zeichnen der Kanton und die SBB. Die Stadt hat ein Verkehrskonzept für den Bahnhofplatz erstellt mit Plänen zur Bahnhofzufahrt, zum neuen Busbahnhof, zum Veloverkehr, zu den Parkplätzen und zu Park and Ride.

Im Wunschkatalog der Gemeinde steht auch eine zweite Unterführung zu den Gleisen im Westen. 2024 soll Baubeginn sein. Noch ist nicht klar wann der Startschuss zum Umbau des Bahnhofplatzes fällt.



Der neue E-Cargovia-
Standplatz am
Freischarenplatz FT

schmutztes Wasser und wird – zusammen mit den häuslichen Abwässern – in die sogenannte Mischwasserkanalisation und damit in die Kläranlage geführt. «Wenn es regnet, kann die Wassermenge um das 10-12fache zunehmen und die Kläranlage kann das nicht verarbeiten. Deshalb haben wir Regenklärbecken, in denen das Abwasser grob gereinigt wird. Das vorgeklärte Wasser fließt in den Bach, der Rest in die Kläranlage».

Christian Brenner und seine Spezialisten kennen das Kanalisationsnetz gut: Alle Leitungen sind im Kanalisationskataster verzeichnet. «Wir benutzen Roboterkameras, welche den Zustand der Leitungen regelmässig filmen. So planen wir gebietsweise die Sanierungen und kontrollieren jeweils auch den Zustand der Hausanschlüsse. Sie haben nochmals eine Länge von rund 50 km. Wenn es dort Mängel gibt, orientieren wir den Hauseigentümer, damit er seine Leitungen ebenfalls sanieren kann». Die Leitungen in Lenzburg stammen grösstenteils aus den 60er, 70er und 80er Jahren und sind noch in gutem Zustand. Gibt es Risse oder defekte Anschlüsse, müssen die Rohre in der Regel nicht ersetzt werden und man muss auch nicht graben. «Wir reparieren sie mit Robotern und der sogenannten Inlinertechnik. Dabei wird ein Kunstharzschlauch wie ein umgestülpter Socken in die Leitung gezogen, und anschliessend mit Wärme gehärtet, verklebt und verdichtet», erklärt Brenner.

Umwelt und Entsorgung

Bleibt noch das Ressort Umwelt und Entsorgung. «Hier ist meine Abteilung zwar federführend, vergibt die meisten Arbeiten jedoch an externe Auftragnehmer», sagt Christian Brenner. Der Abfall wird durch die Firma Häfeli eingesammelt und in die KVA Buchs gebracht. «Damit wir den Überblick haben und auch eine Rückmeldung, wie es funktioniert, ist immer einer unserer Mitarbeiter auf der Tour dabei». Das Grüngut wird ebenfalls von Häfeli gesammelt und in der Kompogasanlage vergärt. Die Papiersammlung erfolgt durch die Vereine, der eigene Recyclinghof wurde zugunsten des privaten Betreibers Bausort AG in Niederlenz aufgegeben. Dezentrale Aussenstellen für Glas, Blech und Textilien werden ebenfalls durch private Firmen geleert. Nur die Kadaverstelle muss von Gesetzes wegen noch von der Stadt betrieben werden, wird jedoch im Auftrag ebenfalls durch die Bausort AG erledigt.



Auch der Aabach mit seinen aktiven Bibern gehört ins Aufgabengebiet der Abteilung Tiefbau und Verkehr CI

Vielfältig und abwechslungsreich

«Ich schätze meine Arbeit sehr, denn sie ist äusserst vielfältig und abwechslungsreich», sagt Christian Brenner. Seit er vor 22 Jahren in Lenzburg angefangen hat, haben sich die Aufgaben immer wieder verändert und die Anforderungen an den Service sind stetig gestiegen. «Wir sind so etwas wie der 'Hausarzt' für die Infrastruktur der Stadt. Vieles können wir selber machen, aber für komplexere Aufgaben wie ein Bauprojekt, ziehen wir Spezialisten hinzu. Da ich vieles schon selber gemacht habe, kann ich gut beurteilen, ob ein Vorgehen vernünftig ist oder nicht. Wegen der Digitalisierung hat sich die Arbeit in den letzten Jahren vermehrt ins Büro verlagert, aber 10-20 Prozent findet immer noch draussen statt».

Neben Strassen und Grünanlagen bewirtschaftet die Abteilung Tiefbau und Verkehr auch weitere Anlagen wie etwa die 365 Sitzbänke, 35 öffentliche Brunnen, 228 Abfallkübel, 50 Robidogs, sowie die 1676 Kandelaber und Leuchtpunkte der Stadt.

Michael Müller

Christian Brenner

Christian Brenner ist 1968 in Aarau geboren und in Deutschland und im Fricktal aufgewachsen. Nach einer Lehre als Bauzeichner erwarb er an der Fachhochschule Brugg-Windisch das Diplom als Bauingenieur. Er arbeitete zunächst in einem privaten Ingenieur Büro, wo er ein breites Arbeitsspektrum kennenlernte und sich u.a. mit Abfall, Hochbauten und Militärbauten beschäftigte. Gleichzeitig absolvierte er ein Nachdiplomstudium als Wirtschaftsingenieur. Seit 1998 ist er als Ingenieur und Abteilungsleiter bei der Stadt Lenzburg tätig. Mit seiner Frau und seinen beiden Kindern ist er oft in den Bergen. In seinem Büro am Kronenplatz zeugen Plakate von Flims, von seiner Liebe zu den Bergen und ein Übersichtsplan von Lenzburg aus dem Jahre 1865 zeigt, wie rasant die Zeit voranschreitet.