



Aarau, 29. Juni 2020
GV 2018 - 2021 / 154

Botschaft an den Einwohnerrat

Velostation Ring am Bahnhof: Kreditantrag

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kostenlosen Abstellplätze am gesamten Bahnhof sind voll ausgelastet. Die Velos werden wild parkiert. Auf den bestehenden Ein- und Ausfahrtsrampen des Parkhauses "Ring am Bahnhof" und der Ausfahrt des Bahnhofparkings besteht die Möglichkeit neuen Abstellraum zu schaffen. Anstelle des heutigen "Tonnendaches" soll über den Parkhausrampen eine neue Velostation erstellt werden. Mit dieser Botschaft unterbreitet der Stadtrat dem Einwohnerrat den Verpflichtungskredit für den Neubau der Velostation "Ring am Bahnhof" von 1'725'000 Franken.





1. Ausgangslage

Die im Gestaltungsplan "Bahnhof Nord" festgehaltene Mindestanforderung von 500 Fahrrad- und Mofa-Abstellplätzen wurde bereits mit der Realisierung der 1. Bauetappe des Bahnhofes erfüllt. Mit der Erweiterung (2. Etappe) entstehen zwar neue Fahrradabstellplätze, diese werden jedoch ausschliesslich für die neue Nutzung benötigt.

Die zwischenzeitlich von der SBB zur Verfügung gestellten rund 250 Fahrrad- und Mofa-Abstellplätze in der Güterstrasse fielen mit dem Baubeginn der 2. Etappe weg. Aufgrund des Gestaltungsplans "Bahnhof Nord" bestand keine Rechtsgrundlage, die Wiederherstellung der Fahrrad- und Mofa-Abstellplätze im Rahmen des Projektes 2. Bauetappe zu verlangen.

Das Wachstum der Stadt Aarau wird auch in den kommenden Jahren weiter anhalten. Es wird ein anhaltendes Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum prognostiziert. Dieses Wachstum soll nicht planlos erfolgen, sondern genutzt werden, um die städtischen Räume zu stärken und die sich verändernden Gewerbe- und Industriegebiete als neue Stadtteile in den Stadtkörper zu integrieren. Hierfür wurde 2014 ein Raumentwicklungs-Leitbild (REL) erarbeitet.

Das künftige Wachstum der Stadt wird ohne Einzonungen erfolgen. Es wird sich vielmehr zu einem Grossteil in ehemaligen Gewerbe- und Industriearealen manifestieren, welche künftig einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen. Entwicklungsgebiete sind unter anderem das Torfeld Nord und die Telli. Hier sollen attraktive und dichte Nutzungen angesiedelt werden. Das Torfeld Nord setzt die Innenstadt künftig gegen Osten fort. Dies bedingt aber eine siedlungsorientierte Umgestaltung gewisser Strassenabschnitte sowie eine attraktive Verbindung für den Fuss- und Radverkehr.

Gemäss Velokonzept 2019 verläuft über die Güterstrasse parallel zur Gebäudeachse des Bahnhofsgebäudes eine kommunale Velokomfortroute. Die Fuss- und Radwegbrücke "Lindenhof" inklusive provisorischem Radweg (1. Ausbauetappe) wurde realisiert. Die 2. Etappe des Rad- und Gehweges durch das Industriegebiet Torfeld Nord soll noch bis im Frühling 2021 realisiert werden.

Die Radwegverbindung ist ein wichtiges Element der verbesserten Fuss- und Radverkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof und der Telli sowie dem Stadtteil Rohr und damit Teil der Strategie, künftig einen höheren Anteil des innerstädtischen Verkehrs auf den Fuss- und Radverkehr zu verlagern. Sie ist entsprechend in den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten verankert. In der vom Stadtrat zur öffentlichen Vernehmlassung verabschiedeten Version des Kommunalen Gesamtplans Verkehr wurde definiert, dass ca. 9'000 Fahrten/Tag des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden sollen. Ziel ist die Beschränkung des MIV auf die Kapazität der Verkehrsinfrastruktur. Um diese Verlagerung des MIV auf den ÖV zu fördern, sind attraktive Veloabstellmöglichkeiten unverzichtbar.

Mit dem Bau der Radwegverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtteil Rohr wird der Radverkehr zur Nordseite des Bahnhofes gefördert. Umso wichtiger ist es, dort Abstellmöglichkeiten anzubieten. Um Konfliktpunkte mit Fussgängern (Haupttrichtung Bahn-



hofgebäude – Busbahnhof) zu vermeiden, ist es sinnvoll, die Abstellplätze für aus dem Osten zufahrende Radfahrer/-innen in der Güterstrasse anzubieten und den Bedarf im östlichen Bahnhofsgbiet abzudecken.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde geprüft, wo weitere Veloabstellmöglichkeiten auf der Bahnhofnordseite realisiert werden könnten. Der Platz um den Bahnhof ist schon sehr eng und es findet sich derzeit keine Möglichkeit, eine grosse Anzahl Veloabstellmöglichkeiten zu schaffen. Der Platz vor dem neuen Gebäude Bahnhof 2. Etappe ist ebenfalls relativ schmal, umgeben von Gebäuden und dient fast ausschliesslich der Erschliessung. Auf dem ehemaligen Güterplatz wird deshalb, abgesehen vom vorhandenen Raum über den Zu- und Ausfahrtsrampen des Bahnhofparkings, keine Möglichkeit gesehen, Veloabstellmöglichkeiten zu realisieren.

An der Sitzung vom 22. August 2016 erteilte der Stadtrat dem Stadtbauamt den Auftrag das Bau- und Auflageprojekte der Velostation "Ring am Bahnhof" auszuarbeiten.

Mit dem Budget 2017 wurden 100'000 Franken für die Projektierung des Veloparkings "Ring am Bahnhof" gutgeheissen. Mit dem Budget 2019 wurden 900'000 Franken für dessen Realisierung bewilligt. Im Investitionsprogramm 2019 – 2024 wurden weitere 600'000 Franken als "Zusatzkredit" ausgewiesen.

2. Projektbeschreibung

2.1. Bedarfsabschätzung

Eine Bedarfsberechnung wurde nicht durchgeführt. Das Angebot wurde auf die maximal möglichen Abstellplätze an diesem Ort durchgeführt. Für die maximal möglichen Abstellplätze waren verschiedene Kriterien massgebend wie:

- Höhenbeschränkung aufgrund Anforderungen der Grundeigentümerschaft
- Seitliche Abmessungen aufgrund statischen Voraussetzungen, darunterliegender Tiefgarage, Zugänglichkeiten wie Rampen (befahrbar) und Treppen, bestehende Fahrbahnen.

2.2. Konstruktion

Geplant ist eine über dem Rampentrio schwebende Box, die unter Berücksichtigung der nötigen Einfahrtshöhen neu alle drei Rampen überdacht. Die bestehenden Brüstungen der mittleren Rampe werden auf eine Höhe von ca. 2.50m ab Platzniveau aufbetoniert, dadurch entsteht ein massiver Kern, der die Velostation komplett trägt. Als Haupttragwerk ist eine lackierte Stahlträgerkonstruktion angedacht. Diese krägt an den Seiten um 4.20m aus und entwickelt einen Charakter. Die Stützen und Träger sind als verzinkte und lackierte HEM-Träger geplant, welche vorgefertigt auf die Baustelle geliefert und über Schraubverbindungen montiert werden. Die Deckenträger bilden das Haupttragsystem und die Bodenkonstruktion wird daran aufgehängt. Die aussteifenden Elemente sind über Zugseile oder weitere Sekundärstrukturen in Stahlbauweise vorgesehen. Das Dach wird als extensiv, teilweise intensives Gründach angedacht. Für die Sicherstellung einer dauerhaften funktionierenden Bepflanzung ist eine Bewässerungsanlage eingeplant, wobei der 100-350mm



starke Substrataufbau als Retention und Speichermasse dient. Über Punkteinläufe und ein offen geführtes, gedämmtes Leitungssystem werden überschüssige Wassermengen in das bestehende Entwässerungsnetz vom Bahnhof Etappe 2 eingeleitet.

Die offene Blechfassade (gekantetes oder gewelltes Lochblech) ist mit Hilfe einer Unterkonstruktion an der Primärstruktur befestigt. Der Bodenbelag von der Auffahrtsrampe, sowie die Bereiche der Abstellflächen sind als Gussasphalt auf einer Stahlunterkonstruktion angedacht und erhalten ebenfalls Punkteinläufe, um das Abfließen von Regen- und Putzwasser zu ermöglichen. Im Inneren werden dann doppelstöckige Parkieranlagen montiert. Im vorderen Teil der Abstellflächen sind 28 Plätze durch eine Gitterkonstruktion abschließbar abgetrennt. Diese werden, als Ersatz zum Bestand, den Stockwerkeigentümern von Ring am Bahnhof zur Verfügung gestellt. Alle Konstruktionselemente sind bis auf die Fassade verzinkt und lackiert zu liefern. Die Fassadenbleche werden in natureloxiertem Aluminium angedacht.

2.3. Erschliessung

Über der nördlichen Tiefgaragenrampe wird parallel verlaufend die überdachte Auffahrtsrampe zur Velostation mit max. 11,5% Steigung erstellt. Diese ist ebenfalls von der Primärstruktur der Deckenträger abgehängt und seitlich mit einer Absturzsicherung (Stab- oder Gittergeländer) begrenzt. Am Ende der südlichen Tiefgaragenrampe ist zusätzlich eine Treppe geplant, womit freie Abstellplätze durch einmaliges Durchfahren/Durchschreiten der Station gefunden werden können. Über die Treppe kann die Station direkt Richtung Bahnhofsingang wieder verlassen werden. Die Stahltreppe ist mit einem Zwischenpodest in Stahlbauweise vorgesehen. Die Treppenstufen erhalten einen stöckelschuhsicheren Gitterrost. Das Dach wird über einen Standarddachausstieg mit Klappleiter erschlossen (keine Lichtkuppel).

2.4. Kapazität

Die mögliche Kapazität der Velostation beträgt bei einer doppelstöckigen Aufstellvariante rund 318 Veloabstellplätze, wobei 290 öffentlich und 28 Stellplätze privat genutzt werden können. Im Bereich des Betonkerns soll auf der östlichen Seite ein zusätzlicher Müllcontainerabstellplatz angeordnet werden. Dieser ist für 1-2 Container 770l konzipiert und kann über zwei lackierte Drehtore (aus Stahl mit Gitterblechfüllung) verschlossen werden.

2.5. Fassade

Ein homogenes Fassadenbild soll die kubische Erscheinung der Velostation unterstützen. Geplant ist eine bronze farbende Bekleidung in perforiert, gekantetem Trapezblech. Damit ergibt sich eine leicht transluzente Hülle, die trotz flächiger Erscheinung eine gute Belichtung und Belüftung im Innenraum gewährleisten kann. Zusammen mit der Einsicht von außen ist so auch die Sicherheit der Benutzer/innen gewährleistet. Durch Variierung des Lochanteils kann auf spezifische Anforderungen eingegangen werden. So kann beispielsweise die Erdgeschossbelichtung der angrenzenden Liegenschaft "Ring am Bahnhof" durch einen erhöhten Lochanteil sichergestellt werden. Das definitive Material mit dem gewünschten Lochanteil wird am Fassadenmuster zu bestimmen sein.



Momentan sind zwei Werbeflächen vorgesehen. Diese sollen als Spannseilkonstruktion ausgeführt werden - somit können verschiedene bedruckte Folien als Werbung fungieren und periodisch ausgetauscht werden.

3. Verträge/Überbaurechte

Die Velostation soll auf privatem Grundstück, auf den bestehenden Ein- und Ausfahrtsrampen des Parkhauses "Ring am Bahnhof" und der Ausfahrt des Bahnhofparkings erstellt werden. Für die Rampen sind diverse Überbaurechte vorhanden. Die bestehenden Überbaurechte müssen mit Dienstbarkeiten angepasst werden. Das Eigentumsverhältnis der neuen Velostation wird mit einem Benützungsrecht zu Gunsten der EWG Aarau und zu Lasten der Stockwerkeigentümerschaft "Ring am Bahnhof" begründet.

Ein mögliches Eigentum der Einwohnergemeinde an der Velostation wurde vom Notar in Zusammenarbeit mit dem Grundbuchamt geprüft. Dafür wäre ein Bau- oder Überbaurecht zu Gunsten der Einwohnergemeinde erforderlich. Ein solches ist jedoch nur möglich, wenn die bauliche Selbstständigkeit des Velohauses gegeben ist. Wenn die Rampen zur Tiefgarage jedoch abgebrochen würden, könnte auch das Velohaus nicht mehr bestehen bleiben. Daher ist weder ein Baurecht noch ein Überbaurecht auf dem bereits bestehenden Überbaurecht für die Tiefgarage möglich.

Als machbare Variante zeigte sich die Anpassung der bestehenden Dienstbarkeit mit dem Zusatz «mit einem Velohaus als Aufbaute»; in einem zweiten Schritt wird ein Benützungsrecht am Velohaus zu Gunsten der EWG Aarau und zu Lasten der um das Überbaurecht erweiterten Parzelle 1136 (Stockwerkeigentümerschaft Ring am Bahnhof) begründet.

Eigentümerin der Velostation ist somit die STWEG Ring am Bahnhof (Parzelle 1136), die Stadt erhält jedoch das ausschliessliche Benützungsrecht. Das Recht ist übertragbar und wird auf unbestimmte Zeit begründet; hierfür wird ein eigenes Grundbuchblatt eröffnet und die Einwohnergemeinde Aarau ist als Eigentümerin des Benützungsrechts eingetragen. Das Nutzungsrecht wird so formuliert, damit die Stadt die Velostation, wie ein eigenes Bauwerk betreiben, unterhalten und erneuern kann. Im Vertrag ist die Pflicht für Unterhalt, Betrieb und Erneuerung detailliert geregelt. Im Grundsatz übernimmt die Stadt den betrieblichen und baulichen Unterhalt für sämtliche neuen Anlageteile. Die bestehenden Anlageteile bleiben beim jeweiligen Eigentümer.



4. Kosten

4.1. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten für die neue Velostation betragen gemäss Kostenvoranschlag 1'725'000 Franken inkl. MWST. Im Investitionsplan 2019 - 2024 sind total 1'600'000.- Franken sowie Beiträge von 800'000.- Franken enthalten.

BKP		Kosten (Fr.)	Total (Fr.)
0	Grundstück		32'000.00
02	Vertrags-, Notariatskosten Grundbuch	30'000.00 2'000.00	
1	Vorbereitungsarbeiten		80'000.00
11	Abbrüche	26'000.00	
12	Sicherungen, Provisorien	5'000.00	
13	Baustelleneinrichtung	23'000.00	
16	Umgebung	26'000.00	
2	Gebäude		1'413'000.00
21	Baumeisterarbeiten	73'500.00	
21	Stahlbauarbeiten	668'000.00	
22	Tore	15'000.00	
22	Bedachungsarbeiten	128'000.00	
22	Oberflächenbehandlungen	36'000.00	
23	Elektroanlagen	80'600.00	
25	Sanitäranlagen	35'900.00	
27	Schlosserarbeiten	68'000.00	
28	Bodenbeläge/Reinigungen	48'000.00	
29	Honorare	260'000.00	
3	Betriebseinrichtungen		64'000.00
37	Veloabstellanlage	64'000.00	
5	Baunebenkosten		136'000.00
51	Bewilligungen / Gebühren	28'000.00	
52	Bemusterungen	16'000.00	
53	Versicherungen	4'500.00	
56	Diverse Baunebenkosten / Kommunikation	23'500.00	
58	Reserven / Unvorhergesehenes (ca. 5%)	64'000.00	
Total inkl. MwSt.			1'725'000.00

4.2. Kostenvergleich mit ähnlichen Vorhaben

Gemäss dem Leitfaden Empfehlungen für die Planung und Umsetzung von Velostationen des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Pro Velo Schweiz und der SBB betragen die Baukos-



ten für Neubauten von Velostationen in der Schweiz durchschnittlich etwa 7'000 Franken pro Abstellplatz. An grösseren Bahnhöfen muss jedoch aufgrund von beengten Platzverhältnissen mit Kosten von bis zu 10'000 Franken pro Platz gerechnet werden. Die hohen Kosten sind unter anderem auf die beengten Platzverhältnisse zurückzuführen.

Vergleich zu bereits erstellten Velostation:

- Baden: rund 4'300.- Fr. / Velo (189 Abstellplätze)
- Zürich Europaplatz rund 7'100.- Fr. / Velo (1600 Abstellplätze)
- Aarau, Station Süd rund 6'300.- Fr. / Velo (827 Abstellplätze)

Bei der Velostation Ring am Bahnhof sind weder Aushubarbeiten noch teure Massivbauten erforderlich. Weiter besitzt sie keine Betriebseinrichtungen wie Werkstatt, Überwachung, Personal oder Technikräume. Dafür ist die statische Konstruktion als Aufhängung eher komplex und kostenintensiv, das Gebäudevolumen ist aufgrund der darunterliegenden Verkehrsflächen sowie der integrierten Rampe verhältnismässig sehr gross, das Dach wird begrünt oder die Platzverhältnisse insbesondere für den Bau sind sehr eingeschränkt und daher teurer. Weiter können die Baukosten nur auf eine geringen Anzahl Abstellplätze geteilt werden.

Die Velostation Ring am Bahnhof mit insgesamt 318 Veloabstellplätzen kostet rund 5'400.- Franken pro Velo. Sie liegt somit tiefer als die von Astra, Pro Velo und SBB ermittelten Durchschnittskosten.

4.3. Kostenbeiträge Dritter

4.3.1. Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm AareLand, 3. Generation

Das Agglomerationsprogramm AareLand wurde vom Bund genehmigt und die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton unterzeichnet.

Der Bund beteiligt sich pauschal mit 1'310.- Franken pro Veloabstellplatz; die maximale Entschädigung liegt bei 272 Einheiten à 1'310.- Fr. = 356'320.-.

4.3.2. Beitrag Kanton

Der Kanton stellt einen Kostenbeitrag von 33% (nach Abzug Beiträge Dritter) mit einem Kostendach von 200'000.- Franken in Aussicht. Eine Erhöhung des Beitrages sowie eine Kostenbeteiligung an den Folgekosten wird ausgeschlossen. Der Betrag soll nach Vorliegen des Einwohnerratsbeschlusses definitiv zugesichert werden.

4.3.3. Beitrag SBB

Gemäss Vertrag zwischen der SBB und der Stadt Betreffs Beitragszahlungen der Einwohnergemeinde an den Neubau Bahnhof Aarau vom Februar 2007 hätte die Stadt einen Beitrag an die Umgebung Ost, inkl. Veloabstellplätze, von 360'000. Franken bezahlen müssen. Die SBB verzichtet zu Gunsten der Velostation Ring am Bahnhof auf diesen Betrag.



4.3.4. Kostenbeitrag Credit Suisse

Die Credit Suisse leistet einen pauschalen Beitrag an die Velostation von 100'000.- Franken.

4.3.5. Zusammenfassung

Die Beiträge vom Bund und Kanton werden zu einem bestimmten Anteil mit jeweils einem Kostendach vergütet. Da der aktuelle Kostenvoranschlag über dem damaligen Beitragsbegehren liegt, ist anzunehmen, dass die vollen Beträge geleistet werden. In der folgenden Zusammenstellung wurde daher der Maximalbeitrag ausgewiesen.

Beiträge Dritter	Betrag (CHF)
SBB	360'000.-
Agglo-Beitrag Bund 35% / max. (gerundet)	356'000.-
Kanton 33% / max. (in Aussicht gestellt)	200'000.-
Credit Suisse	100'000.-
Total Beiträge Dritte (bei aktuellem KV)	1'016'000.-
Anteil Stadt	709'000.-

4.4. Finanzielle Auswirkungen, Folgekosten

Reinigung, Betrieb und Unterhalt der neuen Velostation ergeben Folgekosten von ca. 69'000 Franken pro Jahr.



	Geschätzte Kosten (Fr./Jahr)
Betrieblicher Unterhalt	30'400.00
Reinigung, Unterhalt Veloständer, Grünpflege, Parkkontrollen	30'000.00
Graffitischutz auf Betonflächen	400.00
Baulicher Unterhalt	9'900.00
Instandhaltung Stahlkonstruktion, Umgebung, Erschliessungen; Annahme 0.8% des AGV-Wertes	9'600.00
Kostenbeteiligung private Leitungen (Annahme)	300.00
Diverses	4'165.00
AGV Versicherung	550.00
Strom- und Wasserkosten inkl. Netzanschlüsse	3'300.00
Benützugsgebühr Kanalisation	315.00
Abschreibung und kalk. Zinsen	24'700.00
Kalkulatorische Zinsen und Abschreibungen gemäss HRM2 (Abschreibungsdauer 35 Jahre, Zinssatz 1,25 % auf 1/2 Nettoinvestition)	24'700.00
Total	69'165.00

4.5. Termine

Den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, insbesondere der Stockwerkeigentümerschaft Ring am Bahnhof, ist es ein grosses Anliegen, dass die Velostation so rasch als möglich realisiert werden kann. Sie stellen die Flächen für die Velostation kostenlos zur Verfügung und die Credit Suisse beteiligt sich gar finanziell daran.

Die Stockwerkeigentümerschaft Ring am Bahnhof muss zudem die Umgebung aufgrund diverse Wassereinträge in der Tiefgarage dringendst sanieren. Diese Arbeiten sollen sinnvollerweise gemeinsam mit der Velostation ausgeführt werden. Um noch dieses Jahr eine rechtskräftige Baubewilligung zu erhalten und spätestens Anfangs 2021 mit Bau beginnen zu können, wurde das Projekt noch vor dem Kreditbeschluss durch den Einwohnerrat im ordentlichen Baugesuchsverfahren aufgelegt. Die Bauarbeiten dauern rund 2.5 Monate.

5. Schlussbemerkungen

Die kostenlosen Abstellplätze am gesamten Bahnhof sind voll ausgelastet. Mit dem Bau der Velostation kann die Parkplatzsituation für Zweiräder am Bahnhof deutlich verbessert werden. Die Velostation trägt der angestrebten Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen und den Veloverkehr bei. Weiter wird der heute trist wirkende Güterplatz mit dem neuen Bauwerk aufgewertet.



Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

A n t r a g :

Der Einwohnerrat bewilligt den Verpflichtungskredit von 1'725'000 Franken inkl. MwSt. für die Velostation "Ring am Bahnhof" inkl. allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten seit April 2020 zu Lasten der Investitionsrechnung.

Verzeichnis der aufliegenden Akten:

Dokument	Inhalt	Plan-Nummer
	Dienstbarkeitsvertrag inkl. Planbeilagen	
1	Unterlagen Allgemein	
1.01	Projektbeschreibung / Materialisierung / Entwässerung	-
1.02	Kostenvoranschlag	-
1.03	Regenwassermengen	-
2	Formulare	
2.01	Konformitätserklärung Erdbebensicherheit	-
3	Pläne	
3.01	Amtlicher Katasterplan mit Projekt beglaubigt	VSA_330_P_GG01001
3.02	Profilplan	VSA_330_P_GG03001
3.03	Umgebung Situationsplan	VSA_330_P_GG02001
3.04	Grundrisse inkl. Veloabstellplätze / Dachaufsicht	VSA_330_P_GMG3001
3.05	Schnitte und Fassaden	VSA_330_P_MMS3001
3.06	Brandschutzkonzept Situation	3826-01.01
3.07	Brandschutzkonzept Grundrisse EG	3826-01.02
3.08	Brandschutzkonzept Grundrisse OG	3826-01.03
3.09	Brandschutzkonzept Schnitte	3826-01.04
3.10	02 Entwässerung Velo UG1	1418-02
3.11	03 Entwässerung Velo SG	1418-03
3.12	04 Entwässerung Velo EG	1418-04
3.13	05 Entwässerung Velo DA	1418-05
3.14	Apparateplan	E_0337-00_BP_EG