



Aarau, 3. Dezember 2012
GV 2010 - 2013 / 312

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

Infrastrukturanlagen Torfeld Süd und Verbindungsspanne Buchs Nord; Baukredite



Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Gebiet Torfeld Süd ist ein Entwicklungsschwerpunkt im Zentrum der Region Aarau. Es soll in den nächsten fünf Jahren zu einem grossen Teil neu überbaut werden. Neben dem Fussballstadion sind auch mehrere neue Bürokomplexe und Wohnbauten geplant. Die Weiterentwicklung von industriellen Produktionsfirmen (Rockwell Automation) ist gemäss der am 11. Mai 2011 genehmigten Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und dem gleichentags genehmigten Gestaltungsplan "Torfeld Süd" ebenfalls vorgesehen. Gegen die BNO- Änderung und den Gestaltungsplan ist zurzeit noch eine Beschwerde beim Bundesgericht hängig; die aufschiebende Wirkung wurde der Beschwerde jedoch entzogen.

Zur besseren Erschliessung des Gebietes sind verschiedene Infrastrukturanlagen durch unterschiedliche Bauherrschaften zu erstellen. Für die Industriestrasse, welche eine Gemeindestrasse ist und in ihrem Westteil durch die Stadt auszubauen ist, liegt das Bauprojekt inkl. Kostenvoranschlag vor. Für den Ostteil der Industriestrasse, die WSB-Haltestelle Torfeld und die Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN), welche durch den Kanton Aargau erstellt werden, liegen die Kreditbegehren des Kantons vor. Für die zu erstellende "Passerelle Torfeld Nord-

Süd" ist das Ergebnis des Studienauftrages bekannt. Die Stadt hat an die private Bauherrschaft, welche auch das neue Stadion erstellen soll, einen Kostenbeitrag zu entrichten.

Die erwähnten Infrastrukturobjekte sollen in den Jahren 2013 bis 2015 realisiert werden. Es geht in der aktuellen Vorlage um die Kreditsprechung für die einzelnen Projekte.

1. Ziele des Ausbaus

Sämtliche in dieser Vorlage behandelten Infrastrukturprojekte haben zum Ziel, die optimale Erschliessung des Entwicklungsgebietes Torfeld Süd sicherzustellen. Sie bieten eine wesentliche Grundlage für die gesamte, durch verschiedene Volksentscheide bekräftigte Gebietsentwicklung. Zudem soll die gemäss Verkehrsrichtplan der Stadt gemeinsam mit der Gemeinde Buchs und dem Kanton projektierte neue Ost-West- Strassenverbindung südlich der SBB - Gleise geschaffen werden, welche die Zentren von Aarau und Buchs entlastet.

Die neue Strassenverbindung, die so genannte Verbindungsspanne Buchs Nord, soll den Kreisel Gais und den Knoten Suhrenbrücke verbinden und nach dem Ausbau ins Kantonsstrassenetz überführt werden. Sowohl der Kanton Aargau als auch die Stadt haben ein grosses Interesse daran, dass alle diese Projekte rasch realisiert werden.

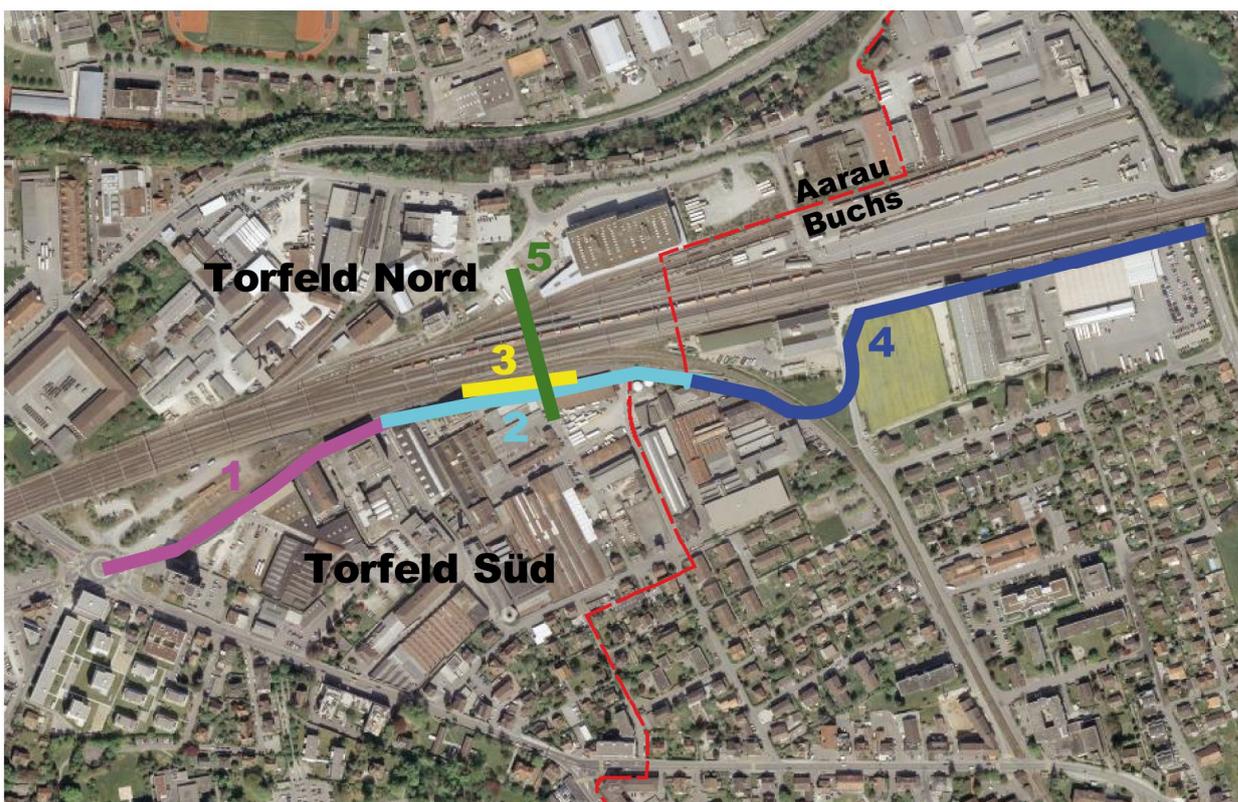
2. Anlagen und Zuständigkeiten

Nachdem die Baubewilligung der Gemeinde Buchs zur Verbindungsspanne Buchs Nord erteilt worden ist und erwartet werden kann, dass auch der Gestaltungsplan "Torfeld Süd" bald in Rechtskraft erwachsen wird, sollen die diversen Infrastrukturanlagen in naher Zukunft erstellt werden. Die Strassenbauprojekte sowie die WSB-Haltestelle wurden durch das Ingenieurbüro Rothpletz und Lienhard, Aarau, im Auftrag des Stadtbauamtes beziehungsweise des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, erarbeitet. Das Projekt für die Passerelle Torfeld Süd-Nord entstammt einem Studienauftrag, den die private Bauträgerin HRS vertragsgemäss in Koordination mit der Stadt, dem Kanton und den SBB durchgeführt hat.

Bestandteile dieser Vorlage sind die nachfolgend aufgeführten Erschliessungsprojekte, auf welche in der Vorlage detailliert eingegangen wird:

- **Industriestrasse West**; Bauherrin Stadt
- **Industriestrasse Ost**; Bauherr Kanton
- **WSB-Haltestelle Torfeld Süd**; Bauherr Kanton
- **Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN)**; Bauherr Kanton
- **Passerelle Torfeld Süd-Nord**; Bauherrin HRS Real Estate, Frauenfeld

Die Projektdossiers können in der Aktenaufgabe eingesehen werden.



1) Industriestrasse West; 2) Industriestrasse Ost; 3) WSB-Haltestelle Torfeld Süd; 4) Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN); 5) Passerelle Torfeld Süd-Nord

Die folgenden weiteren Anlagen sind im Gebiet Torfeld Süd geplant, jedoch nicht Bestandteil dieser Vorlage:

Untere Torfeldstrasse

Der Ausbau der Unteren Torfeldstrasse zwischen der Florastrasse und Industriestrasse ist im Zusammenhang mit dem Stadionneubau durch die private Bauherrschaft zu realisieren. Für die Stadt fallen keine Kosten an. Es ist geplant, die Strasse nach dem normgerechten Ausbau ins Eigentum der Stadt zu übernehmen.

Sanierung Florastrasse

Die geplante Sanierung der Florastrasse soll nach der Realisierung der angrenzenden Hochbauprojekte ausgeführt werden. Im Politikplan 2012–2016 ist das Bauvorhaben im Jahr 2014 mit einem Betrag von total Fr. 500'000.00 (6220.E62.5.215) enthalten. Der Kredit soll mit dem ordentlichen Budget für das Jahr 2014, allenfalls 2015, genehmigt werden.

Neubau Meteorwasserleitung Industriestrasse

Der Bau der Meteorwasserleitung in der Industriestrasse soll mit der Realisierung der Industriestrasse West erfolgen. Im Politikplan 2012–2016 ist das Bauvorhaben in den Jahren 2013 und 2014 mit einem Betrag von total Fr. 1'200'000.00 (6300.E63.5.015) enthalten. Der Kredit ist im ordentlichen Budget für das Jahr 2013 eingestellt. Gemäss dem öffentlichrechtlichen Vertrag betreffend Planungsausgleich für das Gebiet "Torfeld Süd" werden die Kosten durch die Grundeigentümer rückerstattet.

3. Industriestrasse West

3.1 Einleitung

Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten, verschiedener Kostenteiler und ungleicher Bewilligungsverfahren wurde das Projekt für die Sanierung der Industriestrasse in einen Abschnitt West und einen Abschnitt Ost unterteilt.

Die bestehende Industriestrasse West ist in einem schlechten baulichen Zustand und kann die zukünftige Funktion als Erschliessungsstrasse für das Gebiet Torfeld Süd und als Verbindung zwischen Kreisel "Gais" und der neuen Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) im heutigen Zustand nicht wahrnehmen. Die Industriestrasse West muss deshalb saniert beziehungsweise ausgebaut werden. Da es sich bei der Industriestrasse West um eine Gemeindestrasse handelt, tritt die Stadt als Bauherrin auf und legt das Projekt kommunal auf.

Mit der Bereinigung des Kantonsstrassennetzes durch den Grossen Rat soll die gesamte Industriestrasse (Abschnitt West und Ost) nach deren Ausbau ins Kantonsstrassennetz übernommen werden.

3.2 Linienführung und Strassenoberbau

Die Strasse beginnt beim bestehenden Kreisel „Gais“. Der Kreisel selbst wird durch das vorliegende Projekt nicht tangiert. In einer lang gezogenen S-Kurve mit Radien von rund 350 und 200 m verläuft die neue Strasse auf dem bisherigen Trasse der Industriestrasse. Der Teil West der Industriestrasse endet nach ca. 280 m. Gegenüber dem heutigen Zustand mit einer Strassenbreite von ca. 8.0 m (Fahrbahn 5.5 m, Trottoir 2.5 m) erfährt die Strasse eine gemäss Vertrag gratis Verbreiterung. Dadurch werden die angrenzenden Grundstücke tangiert. Sie müssen Land abtreten und ihre Grenzen müssen an die neue Strassenführung angepasst werden.

3.3 Normal- und Längensprofil

Die Nivellette der neuen Strasse ist durch die bestehenden Vorplätze und Zufahrten sowie die Höhenlage des projektierten Gleises der WSB bestimmt. Sie erfährt gegenüber der heutigen Strasse kaum eine Veränderung. Eine minimale Anpassung ist erforderlich, um die normengerechte Entwässerung sicherzustellen.

Die Fahrbahnbreite beträgt insgesamt 10.50 m. Die Fahrspuren sind je 3.00 m breit, zudem ist beidseitig ein Radstreifen von 1.25 m angeordnet. Die Fahrspuren sind teilweise durch einen 2.00 m breiten überfahrbaren Mehrzweckstreifen getrennt. Südlich der Fahrbahn ist ein Gehweg mit einer Breite von 3.00 m angeordnet. Die Strasse erhält ein Dachgefälle von 3.0 %. Der Gehweg ist mit 2.5 % gegen die Strasse geneigt. Fahrbahn und Trottoir sind durch einen Randstein mit Wasserstein abgetrennt. Am nördlichen Fahrbahnrand wird gegen die bestehenden Vorplätze ein zweireihiger Bundstein versetzt. Die Abgrenzung von Gehweg und Privatparzellen erfolgt mittels einreihigem Bundstein.

3.4 Strassenbeleuchtung

Zur Beleuchtung der Strasse werden neue Kandelaber mit LED-Armaturen erstellt. Die Kandelaber-Standorte sind durch die IBAarau Strom AG festgelegt worden. Die definitive Lage der Kandelaber wird im Zuge des Ausführungsprojektes bestimmt.

3.5 Weitere Werkleitungen

Durch die verschiedenen Werkleitungseigentümer sind diverse Leitungserneuerungen und Neuverlegungen geplant, welche jedoch Sache der jeweiligen Eigentümer sind und deshalb nicht weiter ausgeführt werden. Die Koordination bei der Projektierung und bei der Realisierung ist sichergestellt.

Die Stadt erstellt im betreffenden Abschnitt der Industriestrasse zusätzlich eine neue Meteorwasserleitung. Diese wird über das ordentliche Budget finanziert und die Mittel sind im Voranschlag für das Jahr 2013 eingestellt.

3.6 Kostenvoranschlag; Politikplan

Der basierend auf Massenberechnungen erstellte Kostenvoranschlag (Preisbasis: Februar 2012) für die Industriestrasse West inkl. Radstreifen ergibt folgenden Aufwand:

Landerwerbskosten (nur Geometer- und Vermarktung)	Fr.	28'000
Bauarbeiten inkl. Unvorhergesehenem	Fr.	1'108'000
Nebenarbeiten und Fertigstellung	Fr.	167'000
Umgebung	Fr.	6'000
Honorare	Fr.	242'000
Total Erstellungskosten inkl. MwSt., Kreditbetrag	Fr.	1'551'000

Die Erstellungskosten verstehen sich als Bruttobetrag. Dieser beinhaltet auch die Kosten für die Erstellung des Radstreifens von Fr. 300'000.-.

Im Politikplan 2012–2016 ist das Bauvorhaben "Industriestrasse Ost, Mitte, West, Realisierung" in den Jahren 2013-2015 mit einem Betrag von total Fr. 3'075'000.- (6220.E62.5.065) enthalten. Dieser beinhaltet die Kosten für die in der aktuellen Vorlage getrennten Bauvorhaben Industriestrasse West (Bauherrin Stadt) und Industriestrasse Ost (Bauherr Kanton).

3.7 Beiträge Dritter

Für den mit der Strasse zu erstellenden Radstreifen, welcher Teil des kantonalen Radwegnetzes ist, kann mit einer Rückvergütung von rund Fr. 120'000.- des Kantons gemäss Strassendekret (40 % der Anlagekosten) gerechnet werden.

Zudem werden gemäss öffentlichrechtlichem Vertrag betreffend Planungsausgleich für das Gebiet Torfeld Süd Beiträge der Grundeigentümer für die Industriestrasse West im Umfang von rund Fr. 920'000.- fällig.

Abzüglich der Beiträge Dritter ergibt sich somit für die **Stadt ein Nettobetrag von Fr. 511'000.-**.

4. Industriestrasse Ost

4.1 Einleitung

Die bestehende Industriestrasse Ost ist in einem schlechten baulichen Zustand und kann die zukünftige Funktion als Erschliessungsstrasse für das Gebiet Torfeld Süd und als Verbindung zwischen Kreisel Gais und der neuen Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN) im heutigen Zustand nicht wahrnehmen. Die Industriestrasse Ost muss deshalb saniert beziehungsweise ausgebaut werden. Im Abschnitt der geplanten neuen WSB-Haltestelle Torfeld muss die bestehende Strasse überdies rund 8 Meter nach Süden verschoben werden. Die künftige Lage der Strasse berücksichtigt einen zukünftigen Doppelspurausbau der WSB in diesem Bereich. Zur Sicherstellung des Ausbaus auf eine zweigleisige Haltestelle werden das dafür benötigte Land mit dem Projekt erworben und damit die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten der WSB sichergestellt. Bei der Industriestrasse Ost handelt es sich um eine Gemeindestrasse. Da die Bewilligung und Realisierung in engem Zusammenhang mit der WSB-Haltestelle zu erfolgen hat, tritt jedoch der Kanton als Bauherr auf. Das Strassenbauprojekt durchläuft gemeinsam mit der WSB-Haltestelle das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr.

Mit der Bereinigung des Kantonsstrassennetzes durch den Grossen Rat soll die gesamte Industriestrasse (Abschnitt West und Ost) nach deren Ausbau ins Kantonsstrassennetz übernommen werden.

4.2 Linienführung und Strassenoberbau

Der Abschnitt Ost der Industriestrasse beginnt im Anschluss an das Projekt "Industriestrasse West" im Bereich der Einfahrt ins Rockwell-Produktionsgebäude. Auf den ersten 60 Metern dreht die neue Strasse gegenüber dem bisherigen Strassenverlauf nach rechts weg, um für die geplante WSB-Haltestelle Platz zu schaffen. Im Bereich der Haltestelle ist ein Fussgängerübergang mit Schutzinsel zum neuen Perron geplant. Danach schliesst die neue Strasse mit einer Bogen-Kombination an die bestehende Industriestrasse auf Buchser Boden an. Diese wurde erst vor wenigen Jahren im Zusammenhang mit der WSB-Eigentrossierung ausgebaut. Die Länge der projektierten Industriestrasse Ost beträgt rund 320 m.

Der Anschluss der unteren Torfeldstrasse wird als T-Knoten ausgebildet. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ist auf der Industriestrasse für den links abbiegenden Verkehr eine separate Spur vorgesehen.

4.3 Normal- und Längensprofil

Die Nivellette der neuen Strasse ist durch die bestehenden Vorplätze und Zufahrten sowie die Höhenlage des projektierten Gleises der WSB bestimmt. Sie erfährt gegenüber der heutigen Strasse kaum eine Veränderung. Eine minimale Anpassung ist erforderlich, um die normenge-rechte Entwässerung sicherzustellen.

Die Fahrbahnbreite beträgt insgesamt 8.50 m. Die Fahrspuren sind je 3.00 m breit, zudem ist beidseitig ein Radstreifen von 1.25 m angeordnet. Südlich der Fahrbahn ist ein Gehweg mit

einer variablen Breite von 2.00 bis 3.00 m vorgesehen. Die Strasse erhält ein Dachgefälle von 3.0 %. Der Gehweg ist mit 2.5 % gegen die Strasse geneigt.

Der Abstand zwischen der Achse des 2. Gleises der WSB und dem linken Fahrbahnrand der Industriestrasse beträgt mindestens 3.20 m. Fahrbahn und Trottoir sind durch einen Randstein mit Wasserstein abgetrennt. Gegen das WSB-Trasse wird eine Stellplatte SN 8 mit einem Wasserstein versetzt. Die Abgrenzung von Gehweg und Privatparzellen erfolgt mittels einreihigem Bundstein.

4.4 Strassengestaltung im Bereich des Stadions Torfeld

Der Strassenraum wird entlang dem Stadion Torfeld so gestaltet, dass dieser mit dem Stadion-Vorplatz eine korrespondierende Einheit bildet. Folgendes Konzept ist vorgesehen:

Es wird keine Abgrenzung (Randstein) zwischen Trottoir und Vorplatz ausgeführt. Zwischen Fahrbahn und Trottoir wird ein zweireihiger Bundstein statt einem Randstein mit Wasserstein erstellt. Durch die unterschiedliche Anschlags-Höhe der Randabschlüsse (Bundstein zweireihig: 3 cm, Randstein: 8 cm) wird die Strassenlage gegenüber dem Längensprofil um 5 cm angehoben. Beidseitig der angehobenen Strecke wird eine Rampe als Übergang auf die normale Strassenlage ausgebildet. Eventuell wird der Belag farblich oder strukturell abgesetzt. Die definitive Ausführung der Strassengestaltung wird im Zuge des Ausführungsprojekts und in Zusammenarbeit mit den Architekten des Stadions definiert.

4.5 Strassenbeleuchtung

Zur Beleuchtung der Strasse werden neue Kandelaber mit LED-Armaturen erstellt. Die Kandelaber-Standorte sind durch die IBAarau Strom AG festgelegt worden. Die definitive Lage der Kandelaber wird im Zuge des Ausführungsprojektes bestimmt.

4.6 Weitere Werkleitungen

Durch die verschiedenen Werkleitungseigentümer sind diverse Leitungserneuerungen und Neuverlegungen geplant, welche jedoch Sache der jeweiligen Eigentümer sind und deshalb nicht weiter ausgeführt werden. Die Koordination bei der Projektierung und bei der Realisierung ist sichergestellt.

Die Stadt erstellt im betreffenden Abschnitt der Industriestrasse zusätzlich eine neue Meteorwasserleitung. Diese wird über das ordentliche Budget finanziert und ist für das Jahr 2013 eingestellt.

4.7 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag basiert auf den Preisen vom März 2012 und versteht sich inklusive 8 % MWST. Zusätzlich ist im Kostenvoranschlag des Kantons nebst der üblichen Reserve ein Kreditrisikobetrag bestehend aus einem Ungenauigkeitszuschlag von ca. 10 % zugeschlagen, was bei städtischen Bauprojekten unüblich ist.

Kostenvoranschlag	Fr.	2'940'000
<u>Kreditrisiko (Ungenauigkeitszuschlag von 10%, ca.)</u>	Fr.	<u>360'000</u>
Total Erstellungskosten inkl. MwSt. und Risiko	Fr.	3'300'000

4.8 Kostenteilung; Politikplan

Die Industriestrasse Ost wird durch den Kanton erstellt. Die Stadt hat an das Bauwerk gemäss ausgehandeltem Kostenteiler einen Beitrag zu leisten. Es ergeben sich somit folgender Kostenbeiträge:

<i>Total Erstellungskosten inkl. MwSt. und Risiko</i>	<i>100 %</i>	<i>Fr. 3'300'000</i>
Anteil Kanton Aargau, StrG	ca. 15 %	Fr. 480'000
Anteil Stadt inkl. Risiko	ca. 85 %	Fr. 2'820'000
abzgl. Kreditrisiko 10% / Rundung		Fr. 260'000
Anteil Stadt, Kreditbetrag		Fr. 2'560'000

Im Politikplan 2012–2016 ist das Bauvorhaben "Industriestrasse Ost, Mitte, West, Realisierung" in den Jahren 2013-2015 mit einem Betrag von total Fr. 3'075'000.00 (6220.E62.5.065) enthalten. Dieser beinhaltet die Kosten für die in der aktuellen Vorlage getrennten Bauvorhaben Industriestrasse West (Bauherr Stadt) und Industriestrasse Ost (Bauherr Kanton).

4.9 Beiträge Dritter

Es werden gemäss öffentlichrechtlichem Vertrag betreffend Planungsausgleich für das Gebiet Torfeld Süd Beiträge der Grundeigentümer für die Industriestrasse Ost im Umfang von rund Fr. 1'080'000.- zu Gunsten der Stadt fällig.

Abzüglich der Beiträge Dritter ergibt sich somit für die **Stadt ein Nettobetrag von Fr. 1'480'000.-.**

5. WSB-Haltestelle Torfeld

5.1 Einleitung

Heute ist nur der südliche Teil des Entwicklungsgebiets "Torfeld Süd" mit dem öffentlichen Verkehr attraktiv erschlossen. Der nördliche Teil mit dem geplanten Fussballstadion und der Mantelnutzung kann mit einer neuen Haltestelle wesentlich besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Die WSB-Haltestelle dient nicht nur als schnelle Verbindung zum Bahnhof, sondern deckt auch ein beträchtliches Einzugsgebiet südlich der SBB Linie Bern-Zürich direkt und umsteigefrei ab. Mit der geplanten Passerelle über das Gleisfeld der SBB dient die Haltestelle zugleich auch der Erschliessung des Entwicklungsgebiets Torfeld Nord.

Für die eigentliche Stadionnutzung (Fussballspiele, Konzerte) wird die WSB-Haltestelle eine geringe Bedeutung haben. Die mit der SBB anreisenden Zuschauerinnen und Zuschauer legen erfahrungsgemäss die letzte Wegstrecke vom Bahnhof SBB zum Stadion zu Fuss zurück. Einzig die Zuschauerinnen und Zuschauer aus dem Einzugsgebiet der WSB werden die neue Haltestelle für den Besuch eines Fussballspiels nutzen.

Das Haltestellenprojekt durchläuft gemeinsam mit dem Projekt Industriestrasse Ost das Plan-genehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr.

5.2 Projektbeschreibung WSB-Haltestelle

Die neue WSB-Haltestelle liegt am Ende des Doppelspurabschnitts Bahnhof Aarau – Torfeld im jetzigen Einspurbereich auf Höhe des geplanten Fussballstadions. Die Haltestelle erhält einen 125 Meter langen und im zentralen Bereich 7 Meter breiten Perron südlich des bestehenden Gleises.

Erschlossen wird der Perron am westlichen Ende mit einem ebenerdigen Zugang über die Industriestrasse. Die Strassenquerung wird mit einer Fussgängerschutzinsel gesichert. Die Lage des Perronzugangs ist auf die im Gestaltungsplan Torfeld Süd definierte Arealerschliessung für den Langsamverkehr abgestimmt. In Ergänzung dazu zeigt das Haltestellenprojekt auf, wie im mittleren Perronbereich ein Treppenaufgang zur geplanten Passerelle erstellt werden kann.

Im zentralen Perronbereich sind ein 40 Meter langes Perrondach und eine Wartehalle vorgesehen. Im Weiteren erhält die Haltestelle die übliche Perronausrüstung wie Beleuchtung, Billetautomat, Entwerter, Abfahrtsanzeiger, Bedarfshalteanzeige, Lautsprecher, Uhr, Infostelen, Beschilderungen, Sitzbänke und Abfalleimer. Im Hinblick auf den Stadionbetrieb haben die Polizeiorgane eine Abgrenzung des Haltestellenbereichs mit einem rund 1.50 Meter hohen Zaun verlangt.

5.3 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag des Projektverfassers basiert auf den Preisen vom März 2012 und versteht sich inklusive 8 % MWST. Zusätzlich ist dem Kostenvoranschlag auch bei diesem Projekt nebst den üblichen Reserven durch den Kanton ein Kreditrisikobetrag bestehend aus

einem Ungenauigkeitszuschlag von ca. 10 % zugeschlagen, was bei städtischen Bauvorhaben unüblich ist.

Kostenvoranschlag	Fr.	5'140'000
Kreditrisiko (Ungenauigkeitszuschlag von 10 %)	Fr.	560'000
Total Erstellungskosten inkl. MwSt.	Fr.	5'700'000

5.4 Kostenteilung; Politikplan

Die WSB-Haltestelle wird durch den Kanton erstellt. Die Stadt hat an das Bauwerk gemäss ausgehandeltem Kostenteiler einen Beitrag zu leisten. Es ergeben sich somit folgende Kostenbeiträge:

<i>Total Erstellungskosten inkl. MwSt.</i>	<i>100 %</i>	<i>Fr. 5'700'000</i>
Anteil Bund (Agglo-Beitrag)	ca. 34 %	Fr. 1'900'000
Anteil Kanton Aargau, ÖVG	ca. 39 %	Fr. 2'250'000
Anteil Stadt inkl. Risiko	ca. 27 %	Fr. 1'550'000
abzgl. Kreditrisiko 10% / Rundung		Fr. 170'000
Anteil Stadt, Kreditbetrag		Fr. 1'380'000

Mit der am 7. Februar 2011 durch den Bund unterzeichneten Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprojekt Aareland hat der Bund die Mitfinanzierung der WSB-Haltestelle Torfeld Süd mit einem maximalen Beitrag von 1.58 Mio Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWST. und Teuerung) zugesichert. Indexiert auf den 31. März 2012 beträgt dieser Anteil 1.9 Mio Franken (inkl. MwSt).

Im Politikplan 2012–2016 ist das Bauvorhaben "Verbindung Industrie-, Neubuchsstrasse, Anteil Stadt" in den Jahren 2014-2015 mit einem Betrag von total Fr. 1'459'000.00 (6220.E62.5.015) enthalten. Der erhoffte Beitrag von 480'000 Franken von dritter Seite hat nicht gesichert werden können.

6. Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN)

6.1 Einleitung

Das Neubauvorhaben "Verbindungsspanne Buchs Nord" besteht aus einer zweispurigen Kantonsstrasse, welche die Industriestrasse (Aarau - Buchs) und die Neubuchsstrasse (Buchs) verbindet. Sie befindet sich komplett auf Buchser Boden. Mit Datum vom 24. September 2012 unterbreitet das DBVU, Abteilung Tiefbau, der Stadt die Finanzierungsvorlage.

Die Verbindungsspanne Buchs Nord soll zukünftig die Ortszentren Buchs und Aarau entlasten und zudem die optimale Anbindung des Entwicklungsgebietes Torfeld Süd und des Industriegebietes Buchs Nord an das übergeordnete Strassennetz ermöglichen. Die Verbindungsspanne fördert damit die wirtschaftliche Entwicklung in den entlasteten und in den besser erschlossenen Gebieten. Die im Vergleich zum hohen Nutzen veranschlagten Kosten von rund 10 Millionen Franken stehen in einem guten Verhältnis zum Nutzen, den die Strasse bringt. Sie vermag insbesondere die Rohrer-, die Bahnhof- und die Tellstrasse zu entlasten.

6.2 Linienführung und Kreiselbauwerke

Die Strasse beginnt mit dem Kreisel Industriestrasse und der WSB-Querung im Gebiet Amsleracher. Ab hier folgt sie dem Weierweg nach Norden und führt dem Bahnareal entlang nach Osten. Im Abstand von mindestens 4.50 m zwischen Gleisachse und Strassenrand läuft sie parallel zu den SBB-Gleisen und schliesst mit einem Kreisel an die Neubuchsstrasse an. Die Länge der Strasse beträgt rund 500 m.

Der Kreisel Industriestrasse mit dem Übergang über die WSB hat einen Aussendurchmesser vom 32 m. Die beiden Äste der Industriestrasse sowie die Verbindungsspanne sind in beiden Richtungen befahrbar angeschlossen. Beim vierten Anschluss Weierweg ist für den Misch- und Individualverkehr nur die Einfahrt in den Kreisel erlaubt. Für Radfahrende ist der Anschluss Weierweg hingegen in beiden Richtungen befahrbar. Die WSB fährt einspurig durch das Kreiselzentrum. Der Bahnübergang wird mit einer Schrankenanlage in Kombination mit einer Lichtsignalanlage gesichert. Bei der Durchfahrt eines Zugs sperrt die Schrankenanlage den gesamten Verkehr im Kreiselbereich. Mit der gewählten Sicherungsart ist für die WSB keine Temporeduktion im Bahnübergangsbereich notwendig. Da das Bahngleis 90 mm überhöht ist, wird der Kreisel als einseitig geneigte schiefe Ebene mit 3 % Neigung ausgebildet.

Der dreiarmlige Kreisel auf der Neubuchsstrasse hat einen Aussendurchmesser von 28 m. Seine Geometrie wird massgeblich durch die bestehende SBB-Unterführung bestimmt. Der Kreisel wird als schiefe Ebene mit 5.3 % Neigung in die Neubuchsstrasse gelegt. Der bestehende westliche Gehweg entlang der Neubuchsstrasse muss im Bereich des neuen Kreisels aufgehoben werden. Beidseitig des Kreisels führen Fussgängerübergänge mit Schutzinseln den Fussverkehr auf den östlichen Gehweg. Die Fusswegverbindung vom Areal der Lagerhäuser AG zum Freiverladeareal wird aufgehoben, und die Passerelle unter der Bahnbrücke wird abgebrochen.

6.3 Normal- und Längenprofil

Die Nivellette der neuen Strasse ist im westlichen Teil durch die bestehenden WSB-Gleisanlagen, Gemeindestrassen, Zufahrten und Vorplätze bestimmt. Im östlichen Teil führt sie über eine 150 m lange Rampe mit 6 % Gefälle auf das Niveau der Neubuchsstrasse in der bestehenden SBB-Unterführung hinunter.

Die Fahrbahn ist 7.00 m breit mit seitlichen 0.75 m breiten Banketten. Die Verbreiterung in der Kurve mit einem Radius von 45 m ist auf die Begegnung von zwei Lastwagen ausgelegt. In der Rampe mit beidseitigen Stützmauern ist das Bankett aus Sicherheitsgründen mindestens 1.50 m breit.

6.4 Strassenentwässerung

Für das Ableiten des Strassenwassers sind Längsleitungen in der neuen Strasse erforderlich. Diese Leitungen dienen nur dem Strassenwasser und liegen daher in geringer Tiefe. Sie schliessen an bestehende Schächte der Gemeindekanalisation an.

6.5 Kostenvoranschlag

Der Kostenvoranschlag des Projektverfassers basiert auf den Preisen von 2012 und versteht sich inklusive 8 % MWST. Zusätzlich ist dem Kostenvoranschlag auch bei diesem Projekt durch den Kanton ein Kreditrisikobetrag bestehend aus einem Ungenauigkeitszuschlag von ca. 10 % zugeschlagen.

Kostenvoranschlag	Fr. 10'296'000.00
<u>Kreditrisiko (Ungenauigkeitszuschlag von 10%)</u>	<u>Fr. 1'034'000.00</u>
Total Erstellungskosten inkl. MwSt.	Fr. 11'330'000.00

6.6 Kostenteilung; Politikplan

Bei der Verbindungsspanne Buchs Nord handelt es sich um eine Neuanlage innerorts (Buchs). Die Standortgemeinde hat ihren Beitrag gemäss Strassendekret zu leisten. Der Beitragssatz beträgt aufgrund der Steuerperiode 2009/2010 für die Gemeinde Buchs 55 %. Unter Berücksichtigung der Interessenlage haben die Gemeinden vereinbart, dass sich die Stadt mit etwas mehr als der Hälfte am Kostenanteil der Gemeinde Buchs beteiligt. Diese Beteiligung der Stadt ist in der gegenüber heute notwendigen besseren Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Torfeld Süd sowie in der zu erwartenden und gewünschten Entlastungswirkung auf die Rohrerstrasse und den Kreuzplatz sowie auf die Tellstrasse begründet. Der Beitrag der Stadt wurde auf 29 % der Gesamtkosten festgelegt. Es ergeben sich somit folgende Kostenteiler bzw. folgende Beiträge:

<i>Total Erstellungskosten inkl. MwSt. und Risiko</i>	<i>100 %</i>	<i>Fr. 11'330'000</i>
Anteil Kanton Aargau	45 %	Fr. 5'098'500
Anteil Gemeinde Buchs	26 %	Fr. 2'945'800
Anteil Stadt inkl. Risiko abzgl. Kreditrisiko	29 %	Fr. 3'285'700 Fr. 299'900
Anteil Stadt, Kreditbetrag		Fr. 2'985'800

Die Verbindungsspanne Buchs Nord wurde dem Bund zur Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation beantragt. Es ist noch ungewiss, ob und in welchem Umfang der Bund das Projekt mitfinanziert. Weil der Beitrag des Bundes zurzeit noch nicht feststeht, kann er in den anstehenden Finanzierungsbeschlüssen nicht einbezogen werden. Der effektive Bundesbeitrag wird gemäss den obigen Kostenteilungsgrundsätzen den Kostenanteilen der Stadt, der Gemeinde Buchs und des Kantons angerechnet.

Im Politikplan 2012–2016 ist das Bauvorhaben "Verbindung Industrie-, Neubuchsstrasse, Anteil Stadt" in den Jahren 2014-2015 mit einem Betrag von total Fr. 2'700'000.- (6220.E62.5.015) enthalten.

Die Gemeinderat Buchs hat bereits an seiner Sitzung vom 15. Oktober 2012 der Finanzierungsvorlage der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ohne Änderungen und Ergänzungen zugestimmt.

7. Passerelle Torfeld Nord-Süd

7.1 Einleitung

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Stadions Torfeld Süd soll eine neue Passerelle über die Gleisanlagen erstellt werden. Diese dient der Erschliessung des neuen Stadions und der Langsamverkehr-Verbindung zwischen dem Torfeld Süd und Nord über die Gleisanlagen. Um eine optimale Lösung für diese anspruchsvolle Aufgabe zu erhalten, veranstaltete die private Bauherrschaft, HRS Real Estate AG, Frauenfeld, einen nicht anonymen Studienauftrag, aus welchem das Projekt "Malaparte" der Synaxis AG, Zürich, zum Sieger hervor ging.

7.2 Architektonisches Konzept

Die neue Fussgänger- und Velobrücke stellt nicht nur die Verbindung der beiden Gebiete Torfeld Süd und Nord dar. Sie markiert ebenso den Beginn des Gleisfelds, aus dessen Existenz ihre Entstehung überhaupt erst folgt und in welches die Brücke mit den beiden Abstützungen und dem Perronabgang eingreifen wird.

Der Entwurf ist ein zurückhaltend und transparent ausformulierter Fachwerkträger, welcher bewusst unspektakulär in den beiden Gebieten Torfeld Süd und Torfeld Nord ankommt und damit die städtebauliche Dominanz dem Stadion und den weiteren, neu entstehenden Gebäuden überlässt. Dennoch ist die wichtige funktionale Bedeutung des Übergangs durch seine Grösse und seine Länge ablesbar. Seine Farbgebung lehnt an die Farbtöne Anthrazit und Rot des Stadions an, welches zugleich die Clubfarben des FC Aarau sind und lässt damit auch auf die funktionale Beziehung schliessen. Obwohl die Fachwerkbrücke im neuen Quartier ordnend wirkt, trägt ihre Transparenz dazu bei, dass im Gleisfeld nicht eine neue riegelartige Ost-West-Trennung entsteht.

Die gewählte Fachwerkform, die schlanken, V-förmigen Stützen bilden zusammen mit den Treppenabgängen an den beiden Brückenenden eine Grossform, welche sich dank bekannter Analogien und hoher Transparenz auch harmonisch ins Gleisfeld integriert.

Die in Stahl und Glas gehaltenen Lifttürme stehen für sich leicht von der Brücke abgesetzt und abgedreht und verhindern damit, dass man die Lifthanlagen als Tragelemente der Brücke liest. Dennoch wirken sie mit den kräftigen Stahlrahmen nicht fremd, sondern bilden zusammen mit dem Brückenträger ein spannendes Ensemble.

7.3 Beschrieb des Bauwerks

Die seitlichen Stahl-Fachwerke und die Brückenplatte bilden einen Trogquerschnitt mit einer variablen Höhe von 3.1 m bis 3.8 m, was bezogen auf das mittlere Feld einer optimalen mittleren Schlankheit von $L/20$ entspricht. Die Unter- und Obergurte aus Walzprofilen HEB300 sind mit den Diagonalen IPE300 zusammen verschweisst. Die 3.75 m breite Fahroberfläche ist als Stahlrost konzipiert. Regelmässig angeordnete Querträger stützen dabei nicht nur die Fahrbahn, sondern sorgen durch die rahmenartige Verschweissung mit dem Untergurt für die notwendige Stabilität des Trogquerschnitts. In Längsrichtung betrachtet handelt es sich um

einen Dreifeldträger mit Randfeldern von 34.05 m bzw. 37.15 m und einem Mittelfeld von 66.65 m, was eine Gesamtlänge von 136.9 m ergibt. Die Brücke ist auf den beiden V-Stützen schwimmend gelagert.

Die Treppenstufen bei den drei Treppenabgängen bestehen aus offenen, abgekanteten Blechen, welche mit den Wangen fest verschweisst sind und einen vollumfänglichen Korrosionsschutz aufweisen. Entlang der Treppenläufe sind Führungsrinnen für Velos angeordnet. Ähnliche Beispiele in Zürich erfreuen sich grosser Beliebtheit. Insbesondere, wenn man in Eile ist oder ein Lift temporär ausgefallen sein sollte.

Die insgesamt drei Lifttürme im Torfeld Nord, auf dem WSB-Perron und im Torfeld Süd, stehen neben der Passerelle. Die Glaskabinen der Lifte sind mit dünnen Metallprofilen eingefasst. Die Lifttürme mit Stahlrahmen sind witterungsdicht verglast und schützen die Liftkonstruktion.

7.4 Kostenvoranschlag; Politikplan

Bei weit gespannten Fussgängerbrücken mit besonderen technischen Anforderungen und speziellen bahnbetrieblichen Randbedingungen wie bei der Passerelle Torfeld Süd-Nord haben Aspekte des Bauablaufs und die speziellen Installationen einen wesentlichen, schwer zu kalkulierenden Einfluss auf die Erstellungskosten. Deshalb wurden bereits in einer frühen Projektphase erfahrene Unternehmungen und Spezialisten für die kostenrelevanten Teile beigezogen. Das Tragkonzept wurde optimiert, konstruktive Details ausgearbeitet und Bauabläufe entwickelt. Für über 90 % der Baukosten liegen verbindliche Offerten vor, so dass der Kostenvoranschlag eine Genauigkeit von +/- 10 % aufweist. Das Total der Erstellungskosten wird sich unter Berücksichtigung aller Leistungen und Entschädigungen der SBB unter 4 Millionen Franken halten.

Die **Stadt** hat an das Bauwerk einen **pauschalen Beitrag von Fr. 1'500'000 zzgl. MWST** gemäss dem Vorvertrag auf Abschluss eines Kaufvertrages zwischen der HRS Real Estate AG, Frauenfeld, und der Einwohnergemeinde Aarau vom 13. Dezember 2007 bzw. dem Nachtrag zum erwähnten Vorvertrag vom 25. Oktober 2012 zu entrichten. Der Betrag ist der privaten Bauherrschaft 30 Tage nach der Bauabnahme der Passerelle durch die SBB und die öffentliche Hand fällig. Dieser Betrag ist auch im öffentlichrechtlichen Vertrag betreffend Planungsausgleich vom 5. Juni 2009 festgehalten.

Im Politikplan 2012–2016 ist für das Bauvorhaben "Passerelle Torfeld Süd-Nord; Realisierung" in den Jahren 2014-2015 der erwähnte Beitrag von total Fr. 1'615'000.00 (6220.E62.5.165) eingestellt.

8. Ausführungsterminplan über alle Projekte

Werden die notwendigen Gesuche sowie die Kredite plangemäss bewilligt, kann mit der Realisierung der einzelnen Projekte wie folgt gerechnet werden:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| • Industriestrasse West | Herbst 2013 – Herbst 2014 |
| • Industriestrasse Ost | Sommer 2014 – Sommer 2015 |
| • WSB Haltestelle Torfeld | Herbst 2014 – Herbst 2015 |
| • Verbindungsspanne Buchs Nord | Frühling 2014 – Herbst 2015 |
| • Passerelle Torfeld Süd-Nord | Frühling 2015 – Herbst 2015 |

9. Koordination mit den Hochbauprojekten "Torfeld Süd"

Im Gebiet Torfeld Süd sind diverse Schnittstellen zwischen den Erschliessungsprojekten einerseits und den angrenzenden geplanten Hochbauten andererseits vorhanden. Die Realisierung der Strassenprojekte soll gestaffelt von West nach Ost erfolgen.

Die Strassenbauprojektpläne der Industriestrasse wurden den benachbarten Grundeigentümerschaften bzw. deren Architekten zur Stellungnahme und Information abgegeben. Nach heutigem Wissensstand ist eine parallele Realisierung der Tief- und Hochbauprojekte möglich.

10. Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen ist wie folgt vorgesehen:

- | | |
|---|------------------|
| – Genehmigung durch den Wohnerrat | 21. Januar 2013 |
| – Projektauflagen (Kanton/Stadt/BAV) | ab Februar 2013 |
| – Diverse Submissionen | ab Frühling 2013 |
| – Beginn der Bauausführung | Herbst 2013 |
| – Abschluss der Bauausführung (alle Projekte) | Ende 2015 |

Bei der Bauausführung ist insbesondere darauf zu achten, dass sich die Behinderungen in Grenzen halten und der Baufortschritt möglichst speditiv erfolgt. Das Stadtbauamt wird bei der Submission und bei der Arbeitsvergabe besonderes Augenmerk auf diese Aspekte legen.

11. Schlussbemerkung

Mit den vorliegenden Projekten können die komplexen Vorhaben nun koordiniert und gut aufeinander abgestimmt der politischen Beschlussfassung zugeführt werden. Diese steht unter einer gewissen zeitlichen und materiellen Erwartung, weil im Falle von Verzögerungen oder gar des Scheiterns die gesamte Gebietsentwicklung Torfeld Süd gefährdet wäre.

Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

Antrag:

1. Der Einwohnerrat möge für die "Industriestrasse West" einen Bruttoverpflichtungskredit im Umfang von 1'551'000 Franken zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten seit dem 1. Januar 2012 bewilligen.
2. Der Einwohnerrat möge für die "Industriestrasse Ost" einen Nettoverpflichtungskredit im Umfang von 2'560'000 Franken zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten seit dem 1. Januar 2012 bewilligen.
3. Der Einwohnerrat möge für die "WSB- Haltestelle Torfeld" einen Nettoverpflichtungskredit im Umfang von 1'380'000 Franken zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten seit dem 1. Januar 2012 bewilligen.
4. Der Einwohnerrat möge für die "Verbindungsspange Buchs Nord" einen Nettoverpflichtungskredit im Umfang von 2'985'800 Franken zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten seit dem 1. Januar 2012 bewilligen.
5. Der Einwohnerrat möge als Nettobeitrag an die "Passerelle Torfeld Süd-Nord" einen Nettoverpflichtungskredit im Umfang von 1'620'000 Franken zu bewilligen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES STADTRATES

Der Stadtammann Der Stadtschreiber

Dr. Marcel Guignard Dr. Martin Gossweiler

Verzeichnis der aufliegenden Akten:

- Projektdossier "Industriestrasse West"
- Projektdossier "Industriestrasse Ost und WSB Haltestelle Torfeld Süd" mit Kreditbegehren des DBVU, Abteilung Tiefbau
- Projektdossier "Verbindungsspanne Buchs Nord (VSBN)" mit Kreditbegehren des DBVU, Abteilung Tiefbau
- Projektdossier "Passerelle Torfeld Süd-Nord"
- Öffentlichrechtlicher Vertrag betreffend Planungsausgleich für das Gebiet "Torfeld Süd" vom 5. Juni 2009
- Vorvertrag auf Abschluss eines Kaufvertrages zwischen der HRS Real Estate AG und der Einwohnergemeinde Aarau vom 13. Dezember 2007
- Nachtrag zum Vorvertrag auf Abschluss eines Kaufvertrages vom 13. Dezember 2007 vom 25. Oktober 2012
- Zonenplan Torfeld Süd, vom Einwohnerrat beschlossen am 14. Dezember 2009, vom Regierungsrat genehmigt am 11. Mai 2011
- Neuer § 30^{ter} der BNO vom Einwohnerrat beschlossen am 14. Dezember 2009, vom Regierungsrat genehmigt am 11. Mai 2011
- Planungsbericht zu Änderung Zonenplan («Spezialzone Torfeld Süd») und neuer § 30^{ter} Bau- und Nutzungsordnung
- Bericht und Antrag an den Einwohnerrat vom 9. November 2009; Teilrevision der allgemeinen Nutzungsplanung
- Auszug aus dem Protokoll des Einwohnerrates vom 10. Dezember 2007
- Botschaft zur Urnenabstimmung vom 24. Februar 2008
- Gestaltungsplan Torfeld Süd vom 23. August 2010, vom Regierungsrat genehmigt am 11. Mai 2011
- Sondernutzungsvorschriften zum Gestaltungsplan Torfeld Süd vom Stadtrat beschlossen am 23. August 2010, vom Regierungsrat genehmigt am 11. Mai 2011
- Planungsbericht zum Gestaltungsplan Torfeld Süd vom Stadtrat beschlossen am 23. August 2010
- Bericht und Antrag an den Einwohnerrat; Planung Torfeld Süd mit Fussballstadion; Neuer Planungskredit vom 21. Mai 2007
- Auszug aus dem Protokoll des Einwohnerrates vom 18. Juni 2007
- Botschaft zur Urnenabstimmung vom 21. Oktober 2007
- Bericht und Antrag an den Einwohnerrat; Fussballstadion Torfeld Süd, Erwerb des Miteigentumsanteils Stadion (Anteil Einwohnergemeinde), Sicherung von sportlichen Mantelnutzungen vom 19. November 2007
- Auszug aus dem Protokoll des Einwohnerrates vom 14. Dezember 2009
- Botschaft zur Urnenabstimmung vom 13. Juni 2010