



Aarau, 12. August 2013
GV 2010 - 2013 / 385

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

Aufwertung Aareraum Ost; Bauprojekt



Abb. 1: Aareraum Ost, Visualisierung 2; Blick vom Standort **B** (s. Abb. 7) in Richtung Aarebrücke

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Nachdem sich heute der sanierte und aufgewertete Uferabschnitt "Aareraum West" oberhalb der Aarebrücke grösster Beliebtheit erfreut und die neue Aarebrücke dem zentralen Aareraum ein neues Gesicht und eine neue Qualität bescheren dürfte, bietet sich die Gelegenheit, gleichzeitig auch dem Uferabschnitt "Aareraum Ost" eine Neugestaltung und Sanierung zukommen zu lassen, die dem stadtnahen Flussraum der Kantonshauptstadt in vielerlei Hinsicht gerechter wird als heute und der Bevölkerung mehr Erlebnis bietet.

Das vorliegende Bauprojekt zeigt auf, wie sich gleichzeitig die landschaftlichen und ökologischen Qualitäten des Flussabschnitts "Aareraum Ost" **und** die Erlebnis- und Nutzwerte für die breite Bevölkerung markant verbessern lassen. Nicht zuletzt dürfte mit der Neugestaltung des südlichen Uferabschnitts zwischen Aarebrücke und Zurlindensteg – im Zusammenspiel mit den sich in Realisierung befindlichen oder kurz vor der Realisierung stehenden Hochbauten südlich der Mühlemattstrasse – der Stadtraum insgesamt deutlich aufgewertet werden. Deshalb unterbreitet Ihnen der Stadtrat heute das Bauprojekt mit Kostenvoranschlag zur Sanierung und Aufwertung des Aareraums Ost zur Beschlussfassung.

1. Ausgangslage

Ausgehend von der Idee, im Zusammenhang mit Vorhaben für das 200-jährige Kantonsjubiläum 2003, Ideen und Vorschläge für eine Aufwertung des Aareraums zu erhalten, wurden diese von 2002 bis 2003 im Rahmen einer Planungswerkstatt entwickelt. Im Anschluss bot eine informelle öffentliche Mitwirkung der Bevölkerung, allen Parteien und Interessierten Gelegenheit, sich zu den Resultaten der Werkstatt zu äussern.

An der Sitzung vom 20. September 2004 wurde der Einwohnerrat über das Mitwirkungsergebnis zur Vision betreffend die Aufwertung des Aareraums informiert. Das Fazit der damaligen Mitwirkung lautete: Ein langfristiges Konzept für die Gestaltung des Aareraumes entspreche einem breiten Bedürfnis; jedoch habe die Realisierung eines ersten Teilstücks im Westen und nicht im Osten zu erfolgen, da das stadtseitige schmale Aareufer flussabwärts der Aarebrücke lärmbelastet und bereits ziemlich naturnah in Erscheinung trete. Der Einwohnerrat stützte diese Argumente mehrheitlich und sprach einen entsprechenden Projektierungskredit. Rund eineinhalb Jahre später wurde am 27. Februar 2006 ein Verpflichtungskredit von rund 2.4 Mio. Franken für die Aufwertung des Aareraums West gesprochen und am 24. Mai 2008 erfolgte die Einweihung dieses Teilstücks.

Aufgrund der allseitig guten Erfahrungen mit der Sanierung und Neugestaltung dieses stadtseitigen Uferabschnitts westlich der Aarebrücke nahm der Stadtrat 2010 mit dem Politikplan 2010-2014 die Projektierung des östlich der Brücke liegenden Abschnitts in Aussicht.

2. Randbedingungen, Anforderungen, Vorprojekt

Das ISOS (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) hält zum Aareraum fest:

*"Der breite Flussraum der Aare mit dem unverbauten Uferbereich vor der Altstadt (U-Zo III) sowie die grosse Flussebene des Aarauer-Schachens (U-Ri XXXI) sind die mit Abstand wichtigsten Umgebungsbereiche der Stadt Aarau. Nebst ihrer Bedeutung für die grossräumige städtebauliche Gliederung haben die Landschaftselemente **auch die Funktion als attraktive Naherholungsgebiete** und der Aarauer Schachen zudem als traditioneller Festplatz."*

Mit der Realisierung der Bauprojekte südlich der Mühlemattstrasse (Hotel Kettenbrücke, Wohn- und Geschäftshaus Arema Immobilien AG und Löwenfeld AG sowie Gestaltungsplanung Mühlemattstrasse) wird sich der wahrnehmbare Stadtrand deutlich Richtung Fluss verlagern. Der Grünraum südlich der Mühlemattstrasse wird durch diese Baumassnahmen akzentuiert und gewinnt daher sowohl als Naturraum wie als Naherholungsraum an Bedeutung.

Weil der heutige Parkplatz Mühlematt an einer Engstelle zwischen der Aare und der Kantonsstrasse liegt und nach Realisierung der erwünschten Wegverbreiterung die schmale, uferbegleitende Grünfläche komplett unterbrochen würde, wurde die Verfasserin des Ausführungsprojektes für den Westteil, die Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten AG, beauftragt, auch für diesen Bereich Nutzungsanpassungen vorzuschlagen.

Eine Vorprojektvariante unter Aufhebung des Parkplatzes Mühlematt überzeugte dann aufgrund verschiedener Vorteile derart, dass der Stadtrat mit Beschluss vom 12. September 2011 beim Stadtbauamt die entsprechende Projektierung mit Kostenvoranschlag auslöste.

3. Projekt Aareraum Ost

3.1 Projektumfeld

Das Projekt versteht sich als folgerichtige Ergänzung des 2008 eingeweihten Uferabschnitts Aareraum West **und** der neuen Aarebrücke "Pont Neuf". Entsprechend werden im neuen Abschnitt auf der Grundlage der vorhandenen Strukturen einige wesentliche, aber längst nicht alle denk- und wünschbaren Bedürfnisse abgedeckt.

Wie in der seinerzeitigen öffentlichen Mitwirkung vom November 2003 zur Aufwertung des Aareraums vielfach gewünscht, stand hier als primäre Vorgabe für den Ostabschnitt eine eher naturnahe Gestaltung im Vordergrund. Der vorhandene Gehölz- und Baumbestand inklusive der Uferbestockung wurde bei der Projektierung beachtet. Im Zuge der Ausführung soll dieser ausgelichtet oder, soweit ökologisch und baumpflegerisch sinnvoll, erhalten und standortkonform ergänzt werden. Ausblicke aufs Wasser sollen gewährleistet werden.

3.2 Projektüberblick

Ausgehend von der Aarebrücke, die vom Uferweg breiter als heute unterfahren werden soll, spannt sich von der bestehenden Kanzel über der Aare im Nahbereich des Brückenkopfs bis zur Liegenschaft Mühlemattstrasse 69-73 eine so genannte Stadtaue auf.

Analog zum Konzept westlich der Aarebrücke soll auch dieser Uferabschnitt in unterschiedlich gestaltete Teilbereiche unterteilt werden, denen jeweils verschiedene Funktionen zukommen. So folgen sich von West nach Ost ein analog zum Bestand eher dicht bewachsener Auenabschnitt, anschliessend eine Mischzone auf der Höhe des heutigen Parkplatzes Mühlematt und nachfolgend eine gegen das Wasser sich öffnende, licht bestockte Bucht.



Abb. 2: Situation Projekt

Charakteristisch für diesen neu gestalteten Uferabschnitt sind die neue Uferlinie sowie die gegenüber heute geänderte Führung des verbreiterten Philosophenwegs. Die natürlicher wirkende Uferlinie wird durch hochwasserneutrale, minimale Aufschüttungen und Abtragungen gebildet, wobei sich Landgewinn und Landnahme etwa die Waage halten. Der neue Philosophenweg verlässt auf der Höhe des östlichen Endes des Fretz-Parkings den direkten Uferbe-

reich und führt in Richtung Osten zunächst näher an die Mühlemattstrasse um dann, einen weiten Bogen um die neue Bucht schlagend, bei der mächtigen Platane an der Nordwestecke der Liegenschaft Mühlemattstrasse 69-73 wieder an die Aare zu stossen. Diese geänderte Wegführung bringt verschiedene Vorteile:

- Die geschwungene Weglinie ermöglicht die Ausformung einer Bucht, die sich je nach Wasserstand und Jahreszeit unterschiedlich präsentieren wird.
- Der breitere Fuss- und Veloweg wird auch bei Hochwasser nicht überspült und bleibt so ständig und gleichbleibend sicher benutzbar.
- Mit der wechselnden Distanz zur Aare wird sich der Uferbereich attraktiver präsentieren.
- In Zusammenwirkung mit dem Lärmschutzwall entlang der Mühlemattstrasse wird die vom Weg umfahrene, flach abfallenden Aue ein gegenüber heute ungestörteres Verweilen ermöglichen und zudem einen hindernisfreien Zugang zum Wasser anbieten.
- Die Wegführung nahe der Mühlemattstrasse erlaubt es, die Velospur auf der Nordseite der Mühlemattstrasse zugunsten des Grünraums aufzuheben und den entsprechenden Veloverkehr über den ungefährlicheren Philosophenweg zu führen.
- Aus dem gleichen Grund werden die vom Philosophenweg in die Stadt führenden Stichwege kürzer, wodurch die nutzbare Grünfläche grösser und diese zudem weniger unterteilt wird.
- Die Begehung entlang der heutigen Weglinie in Ufernähe bleibt für Fussgängerinnen und Fussgänger bei niedrigem bis mittlerem Wasserstand nach wie vor möglich.

Weiter flussabwärts soll der Kreuzungsbereich beim Abzweiger Zurlindensteg aus Sicherheitsüberlegungen grosszügiger und übersichtlicher gestaltet werden. Schliesslich ist im Bereich der ehemaligen Stadtgärtnerei ebenfalls eine Wegverbreiterung mit begleitender und aufgewerteter Ufervegetation geplant.

3.3 Projektdetails

3.3.1 Schnittstelle zum Pont Neuf

Der Uferabschnitt im Bereich der Aarebrücke bis zur bestehenden Kanzel wird im Rahmen des Projekts Pont Neuf neu gestaltet. Die beiden für die Brücke und den Aareraum Ost zuständigen Landschaftsarchitekturbüros stimmen dabei die Gestaltungen von Details wie Geländer oder Belägen gegenseitig ab.

3.3.2 Neuer Übergang Mühlemattstrasse

Zur besseren Anbindung des Aareraums an die Innenstadt ist auf der Höhe des östlichen Endes des Fretz-Parkings ein zusätzlicher Fussgängerstreifen vorgesehen. Dieser verbindet die Stadt und insbesondere das Fretz-Parking mit dem zentralen Aareraum Ost (s. Abbildung 3).

3.3.3 Feuchtgebiet Stadtaue

Östlich der Weggabelung zwischen heutigem und künftigem Philosophenweg (Abb. 3, violetter Kreis) liegt das von diesen Wegen aufgespannte "Feuchtgebiet Stadtaue", in dessen Perimeter auch der neue Standort der temporären Gastronomie "Schwanbar" lokalisiert ist, (s.a. Ziff. 3.3.5). Mit der weiter östlich gelegenen Bucht und der nördlich angrenzenden Uferaufschüttung bildet dieser Bereich auf der Höhe des heutigen Parkplatzes Mühlematt das "Filet-

stück" im aufgewerteten Aareraum Ost.

Das Feuchtgebiet mit seinem Oberflächengerinne fällt über mehrere Stufen zum Bereich der Bucht ab (s. Bauprojekt, Schnittplan 2, Schnitt I-I'). Das Gerinne wird durch den Rücklauf des Wärme- und Kälteverbunds Kasinoareal gespiesen, der in die Aare geleitet werden muss. Im Endausbau wird die verfügbare Wassermenge rund 8 m³/min oder 130 l/s betragen. Die Bepflanzung des Biotops wird auf die je nach Jahreszeit differierenden Wassermengen und -temperaturen ausgerichtet.

3.3.4 Uferaufschüttung und neue Kanzel

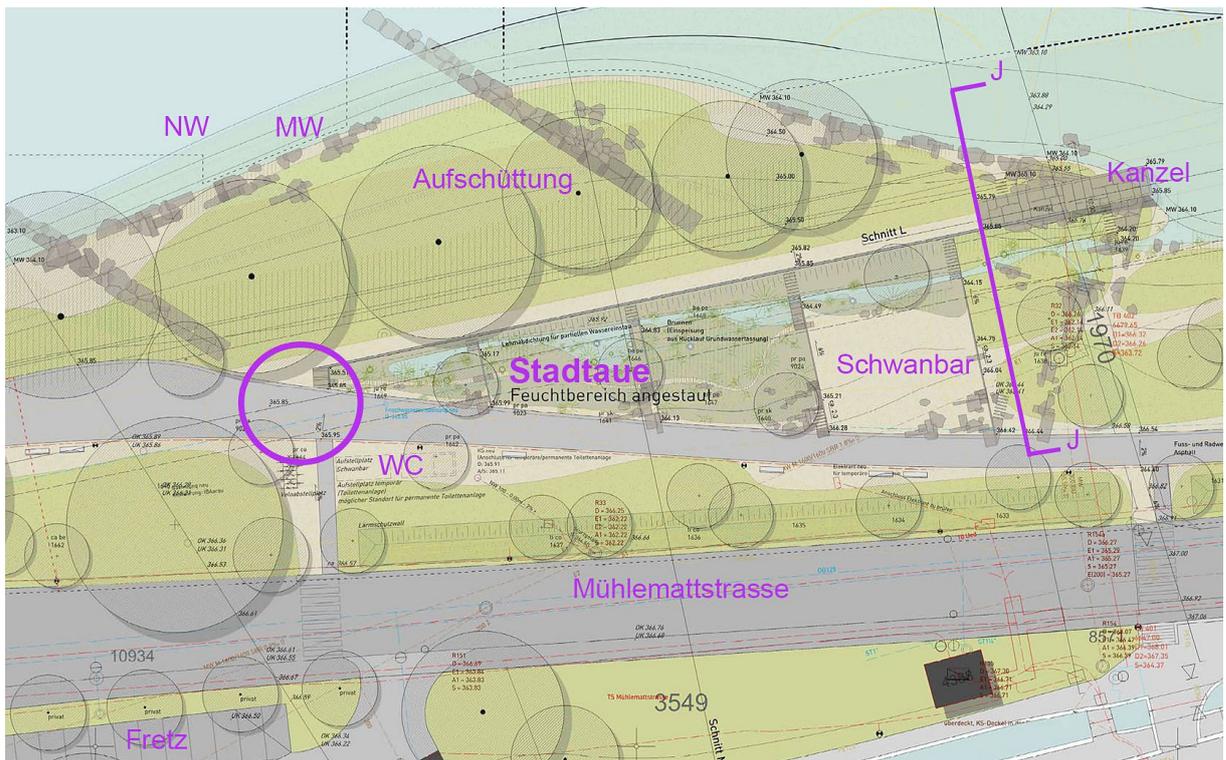


Abb. 3: Feuchtgebiet Stadtaue mit Standort Schwanbar und Aufschüttung (Ausschnitt Situation Bauprojekt, im Detail siehe Aktenauflage)

Die nördliche Begrenzung des Feuchtgebiets wird vom "alten" Philosophenweg mit der angrenzenden Aufschüttung gebildet. Die hier bereits vorhandenen Anlandungen werden nur minim erhöht bzw. verändert, so dass der Eindruck einer natürlicheren, je nach Wasserstand unterschiedlichen Uferlinie entsteht. Die bestehende Uferverbauung im Untergrund kann verbleiben.

Der "alte" Philosophenweg endet blind in der so genannten Kanzel über der neugeschaffenen Bucht, die für Fussgänger/-innen direkt über eine Treppe erreicht werden kann. Mit der Kanzel wird ein neuer und spezieller Standort im Aareraum geschaffen, der Rückzugsmöglichkeiten für die erholungsuchende Bevölkerung verspricht.

3.3.5 Schwanbar

Die geschützte Lage im Feuchtgebiet Stadtaue erlaubt vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten

für eine temporäre Gastronomie wie die Schwanbar. Diese kommt neu in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zu liegen, in der weiter gefasste Bewilligungen erteilt werden können als am bisherigen Standort in der Grünzone. Der Standort für die temporäre Toilettenanlage ist beim Aufstellplatz an der Weggabelung zwischen heutigem und künftigem Philosophenweg vorgesehen. Die Zapfstellen für Wasser und Strom sind eingeplant.



Abb. 4: Situation mit Schwanbar

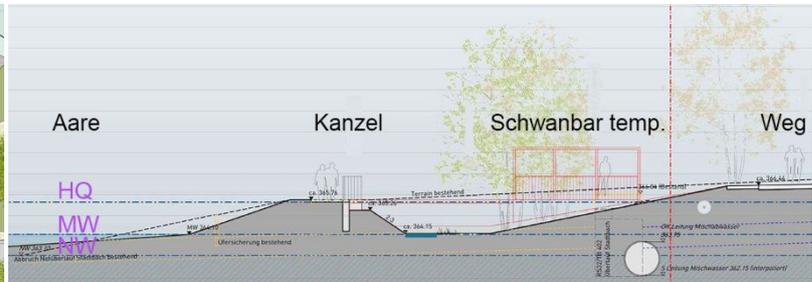


Abb. 5: Schnitt J-J, Bereich Schwanbar (s. Abb. 3)

3.3.6 Bucht

Die neue Uferlinie ändert sich je nach Wasserstand gemäss den nachfolgenden Bildern. Die Darstellung im Bauprojekt entspricht dabei einem mittleren Wasserstand (MW) von 364.10 m ü.M. (Abb. 6 mittleres Bild, bzw. Abb. 7). Das linke Bild zeigt die Uferlinie bei einem niedrigen Wasserstand (NW) von 363.10 m ü.M., das rechte eine solche bei einem extremen Hochwasser (HQ 100) von 365.65 m ü.M.



Abb. 6: Ueberschwemmungsbereiche bzw. Uferlinien bei NW, MW und HQ 100 (s. Bauprojekt in der Aktenaufgabe)

Der ganze stadtseitige Uferabschnitt im Rückstauereich des Kraftwerks Rüchlig ist gemäss dem zugezogenen Ingenieurbüro für Wasserbau, IUB Engineering AG aus Bern (IUB), durch Stillwasserverhältnisse Schlamm- und Feinsedimentablagerungen unterworfen. Auf solchen natürlichen Prozessen basiert die unter Ziffer 3.3.4 beschriebene Aufschüttung westlich der Bucht.

Die Idee der flussabwärts folgenden Bucht kann und soll nun als natürlich wirkende Fortsetzung dieser mit der Aufschüttung akzentuierten Uferlinie gelesen werden. Damit die Bucht nicht nach und nach verlandet und so ihre ökologischen und freizeithlichen Werte verliert, empfehlen die Ingenieure von IUB die Vorkehrung von Massnahmen zur besseren Durchspülung des Flachwasserbereichs im Bereich der Bucht. Die Einleitung des Wassers aus dem Rücklauf des Wärme- und Kälteverbundes Kasinoareal in die Bucht reiche dazu nicht aus.

Zur Erhöhung der Fliessgeschwindigkeit in Ufernähe wird deshalb der Einbau so genannter "S-Riegel" in die Aare vorgeschlagen (S-Riegel sind vom Wasser überströmte, niedrige Rei-

hen von Natursteinblöcken zur gezielten Strömunglenkung). In Zusammenarbeit mit ähnlichen Elementen im Uferbereich, so genannten "Lenkbuhnen", könne der Verschlammung der Bucht effektiv entgegengewirkt werden (s. Situation Bauprojekt und Kurzbericht Lenkbuhnen & S-Riegel der IUB). In den Abb. 2 oder 6 sind die vorgeschlagenen S-Riegel und Lenkbuhnen im Flussbett auf der Höhe der Anlandung bzw. der Bucht erkennbar.

Die S-Riegel wirken durch Strömunglenkung einer Verschlammung der Sohle entgegen und erhöhen so die Attraktivität für erholungsuchende Personen. Darüber hinaus kann das Kies-Lücken-System dieser S-Riegel wieder als Laichhabitat für Kieslaicher (z.B. Äsche, Bachforelle, Barbe) und Lebensraum für Wirbellose dienen. Insgesamt werden die S-Riegel die Aare als Lebensraum deutlich auf.



Abb. 7: Bucht / Liegenschaft Mühlemattstrasse 69-73 (Details s. Plan in der Aktenauflage)

Hinweis: Abb. 8 zeigt den Blick vom Standort **A** aus flussabwärts, die Visualisierung auf der Titelseite der vorliegenden Botschaft zeigt den Blick vom Standort **B** aus flussaufwärts (grössere Bilder s. S. 10/12 der Unterlagen zum Bauprojekt), Abb. 9 zeigt Schnitt **K-K**.



Abb. 8: Aareraum Ost, Visualisierung 1; Blick vom Standort **A** aus flussabwärts

3.3.7 Liegenschaft Mühlemattstrasse 69-73 / Umfahrung Platane

Die Platane an der Nordwestecke der Liegenschaft Mühlemattstrasse 69-73 darf als "Baummonument" bezeichnet werden; der Baum beschneidet aber das Wegprofil horizontal und vertikal empfindlich (Abb. 9a). Die notwendige Verbreiterung des Philosophenwegs ist hier ohne Nachteile nicht möglich: Flussseitig besteht Uferschutz. Flussabgewandt würde Privatgrund beschnitten; die Liegenschaftsbesitzerin sieht keine Möglichkeit des Entgegenkommens. Eine Fällung des Baums wurde nie ernsthaft erwogen.

Die vorgeschlagene uferseitige Umfahrung der Platane mit einem breiteren Weg steigert den Erlebniswert dieser Wegpassage deutlich (s. Abb. 9b). Aufgrund der knappen Platzverhältnisse vor Ort und den vorerwähnten, fehlenden Ausweichmöglichkeiten, bedingt jedoch deren Realisierung eine örtliche, harte Uferverbauung. Diese kann bei isolierter Betrachtung aufgrund des Uferschutzstreifens gemäss § 39 BNO kritisch gesehen werden. Bei der Vorstellung des Gesamtprojekts im August 2012 machten die zuständigen Vertreter und Vertreterinnen der kantonalen Abteilungen Landschaft und Gewässer sowie Jagd und Fischerei aber deutlich, dass sie die vorgeschlagene lokale Uferverbauung dennoch nicht als No-Go betrachteten; eine abschliessende Beurteilung der gewählten Lösung sei im Gesamtkontext vorzunehmen (s.a. Ziffer 4.2).



Abb. 9a: Platane

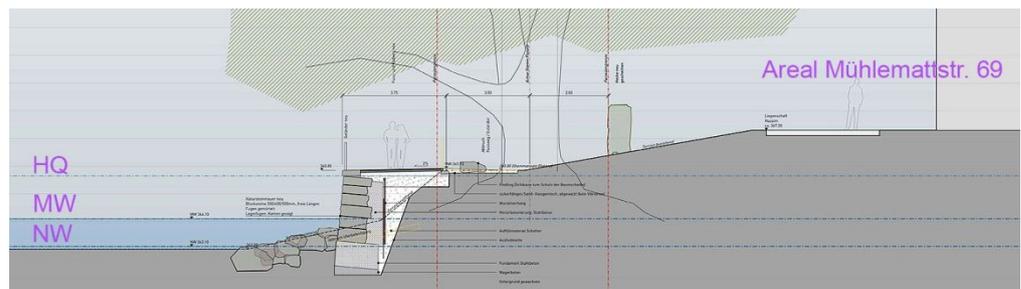


Abb. 9b: Schnitt K-K', Aare-Uferweg-Liegenschaft Mühlemattstrasse 69-73 (Details s. Aktenauflage)

Westlich der Liegenschaftsgrenze Mühlemattstrasse 69-73 wird mit der Verschiebung des heutigen Verbindungsweges zwischen Mühlemattstrasse und Philosophenweg zwischen öffentlichem und privatem Gelände gestalterisch eine Übergangszone geschaffen (s. Abb. 7). Zusammen mit der nördlichen Umfahrung der stolzen Platane auf der Aareseite und der Pflanzung einer Hecke entlang der ganzen Liegenschaftsgrenze soll diese private Liegenschaft aufgewertet und der geringfügige Landverlust in Folge der Ausweitung der Kreuzung Zurlindensteg/Philosophenweg kompensiert werden.

3.3.8 Gärtnerei/Uferweg

Der östlich der Kreuzung Zurlindensteg/Philosophenweg liegende Uferweg mit den angrenzenden Ufer- bzw. Grünstreifen ist aufgrund des öffentlichen Interesses Projektbestandteil. Hingegen wurde der eigentliche Gärtnereibereich aus Kosten-/Nutzenüberlegungen nicht bearbeitet und ist nicht Projektbestandteil.

3.3.9 Beleuchtung

Die bestehenden Kandelaber werden im Zuge des Neubaus des Pont Neuf im laufenden Unterhalt nach und nach mit zeitgemässen Leuchten ausgerüstet. Die Ausleuchtung der Mühlemattstrasse soll dabei so optimiert werden, dass die neuen Leuchten nicht mehr wie heute

auch den Uferbereich miterhellen. Die Beleuchtung der Uferwege ist dagegen Projektbestandteil und soll mit aktuellen Standardleuchten analog den westlich des Restaurants Summertime bzw. entlang des Nordufers eingesetzten Typen erfolgen.

3.3.10 Weitere Infrastrukturen

In den Zugangsbereichen zum Aareraum sind Bereiche für Zweiradabstellplätze ausgeschieden. Der Standort für die temporäre Toilettenanlage neben dem Aufstellplatz für die Schwanbar würde sich auch für eine allfällige permanente Toilettenanlage eignen. Eine solche ist wegen der hohen Unterhalts- und Erstellungskosten bisher nicht vorgesehen. Aus Sicht des Stadtrats hat die nahe Anlage im Flösserparking aus Kostengründen vorerst zu genügen.

3.3.11 Aufhebung Parkplatz Mühlematt

Wie unter Ziffer 2 erwähnt, war das früh erkennbare Potential des Projekts der Hauptgrund für die Freigabe einer Projektierung unter Aufhebung der 34 Parkfelder des Parkplatzes Mühlematt. Ohne diese Parkplatzaufhebung wäre der Grossteil der aufgezeigten Projektbestandteile nicht realisierbar. Neben den Vorgaben des ISOS und des Freiraumkonzepts spricht insbesondere die wesentliche Verbesserung der Naherholungsqualitäten für das vorliegende Projekt. Eine aktuelle ETH-Masterarbeit von Sophie Rudolf vom September 2012 kann zudem belegen, dass es sich langfristig sogar finanziell lohnen kann, in den am dichtest besiedelten Gebieten bestehende erholungspotentiale von Flussräumen für Passanten zu optimieren, weil so eher auf teure Neugestaltungen von Erholungsinstallationen verzichtet werden kann.

Einer Parkplatzaufhebung steht gegenüber, dass der Platz als stadtnahe Parkierungsmöglichkeit beliebt ist und dass im Bereich Hammer im Zuge der Veräusserung der städtischen Liegenschaften weitere Parkplätze der Öffentlichkeit entzogen wurden. Dazu ist aber festzuhalten, dass mit den Parkierungsflächen im Bereich des Brückenkopfes und dem neuen Kasernenparking insgesamt genügend nahe, nach wie vor nicht voll ausgelastete Parkiermöglichkeiten im Umfeld der Altstadt und insbesondere im Aareraum zur Verfügung stehen.

Mitte 2012 wurden die gebührenpflichtigen Zeiten und Tarife der Parkplatzbewirtschaftung auf dem ganzen Stadtgebiet angepasst. Für den Parkplatz Mühlematt, den Parkplatz Kettenbrücke und das Parking Flösserplatz gelten die gleichen Tarife. Die Parkgebühr wurde ab der 5. Stunde progressiv auf Fr. 2.00 je Stunde erhöht. Dies führte nach Angaben der Stadtpolizei zu folgenden Veränderungen bezüglich der Auslastung und der Einnahmen:

Der Vergleich der Parkgebühreneinnahmen der Jahre 2011 (Fr. 70'940.60) und 2012 (Fr. 70'434.05) auf dem Parkplatz Mühlematt zeigt auf, dass der Ertrag aus den 34 Parkfeldern in etwa gleich geblieben ist. Im Gegensatz zum Parkplatz Mühlematt haben sich die Parkgebühreneinnahmen sowohl im Flösserparking (2011/Fr. 276'260.09, 2012/Fr. 333'811.01) wie auch auf dem Parkplatz Kettenbrücke (2011/Fr. 78'848.45, 2012/Fr. 93'141.81) erhöht. Mitunter ein Grund für die höheren Einnahmen dürften neben den höheren Gebühren vor allem auch die kundenfreundliche Bedienung der Anlagen und die verschiedenen Zahlungsmöglichkeiten sein.

Ein nachteiliges Ergebnis einnahmeseitig infolge der Aufhebung des Parkplatzes Mühlematt ist eher nicht zu erwarten. Ein solches kann aufgrund von Verlagerungseffekten erst dann

eintreten, wenn im Umfeld insgesamt nicht mehr genügend Parkplätze zur Verfügung stehen sollten. Das ist absehbar nicht der Fall.

Der Stadtrat beurteilt in einer **Gesamtbetrachtung** die Aufhebung der 34 Parkfelder in der Mühlematt als opportun und sachgerecht. Deren Erhaltung würde im klaren Gegensatz zu den vorerwähnten, übergeordneten Zielen für den Aareraum stehen.

4. Stellungnahmen

4.1 Kommissionen/Jugendkoordination

Die Stadtbildkommission (SBK) nahm *"mit Genugtuung Kenntnis von den vorgesehenen Aufwertungsmassnahmen"*. Sie nahm ebenfalls positiv zur Kenntnis, dass die Schwanbar im neuen Konzept Platz gefunden hat. Auch wurden die neue Uferwegführung um die Bucht und insbesondere die Absicht des Stadtrates begrüsst, den bestehenden Parkplatz entlang der Aare zu Gunsten der Ausdehnung des Grünraums aufzuheben. Dabei dürfe nicht vergessen werden, im Gegenzug genügend und richtig platzierte Veloabstellmöglichkeiten vorzusehen.

Die Natur- und Umweltkommission (NUK) begrüsst das Projekt ausdrücklich. Sie machte zu diesem verschiedene Verbesserungsvorschläge. Mit Ausnahme der bereits unter Ziffer 3.3.10 erwähnten Toilettenanlage sind diese im Projekt berücksichtigt.

Der Jugendkoordinator stellte fest, dass die für jugend-taugliche Freiraumplanungen geforderte Nutzungsneutralität gegeben sei und das Projekt damit in der vorliegenden Form umsetzbar sei. Es sei dennoch erkennbar, dass die Neugestaltung für Jugendliche wie auch für Erwachsene attraktiv und daher der zentrale Bereich belebter als heute sein werde. Ein öffentliches WC in dieser Zone dürfte daher nach seiner Meinung keinen Luxus, sondern eher eine Notwendigkeit darstellen, soll das Gebiet auch attraktiv bleiben. Zumindest sei bis auf Weiteres die Mitbenutzungsmöglichkeit der temporären Schwanbar-Toilette sicherzustellen.

4.2 Departement Bau, Verkehr und Umwelt (DBVU)

Vertreterinnen und Vertreter der Abteilungen Landschaft und Gewässer sowie Jagd und Fischerei begrüsst bei einer Projektvorstellung die Gestaltung ausdrücklich (Zitat: *"Machet öppis rächts, nid schmörzele!"*).

Bucht und Aufschüttung wurden grundsätzlich als positiv bewertet. Die gewählte, sinnvolle Umfahrungslösung der Platane mit der harten Uferverbauung wurde aber aufgrund des Uferschutzes als kritisch taxiert, weshalb eine verbindliche Zusage noch nicht in Aussicht gestellt werden konnte (s.a. Ziffer 3.3.7). Die lokal sinnvolle Lösung werde im Genehmigungsverfahren – im Gesamtkontext der insgesamt sehr flussgerechten und ökologischen Uferaufwertung im Perimeter Aareraum Ost – abschliessend zu beurteilen sein. Die Notwendigkeit der Strömungslenkungsmassnahmen in der Aare (S-Riegel bzw. Lenkbuhnen) und die Auswirkungen auf die Fluss-Hydraulik seien unter Einbezug der AXPO noch zu prüfen.

4.3 AXPO

Die Vertreter der AXPO nahmen zum Projekt grundsätzlich positiv Stellung. Die Uferänderung und die Blockwurfmauer bei der Platane sind aus ihrer Sicht unbedenklich; die Über-

nahme allfällig entstehender Schäden müsste wie bei der Treppenanlage im Aareraum West vertraglich zwischen Stadt und AXPO geregelt werden. Bezüglich der Wirksamkeit der von der IUB empfohlenen S-Riegel in der Aare hat die AXPO Zweifel betreffend deren Wirksamkeit. Es wurde gemeinsam festgelegt, vorerst die Kosten der Massnahmen im KV einzustellen, jedoch den Entscheid über allfällige Massnahmen im Flussbett bis zum Vorliegen weiterer Erkenntnisse zu vertagen und diesen zudem möglichst spät zu fällen. Es wird erwartet, dass die Auswertung der Sohleveränderungen der Aare – aufgrund der Stilllegung des Kraftwerkkanals während der Bauzeit des Kraftwerks – wichtige Hinweise zur Dynamik der Flusssohle geben wird.

4.4 IUB Engineering AG

Nach der Einschätzung der IUB Engineering AG wird die Hochwassergefahr durch die Uferveränderungen und die Einbauten in die Aare **nicht** erhöht. Durch die Eintiefungen am rechten Ufer werde die Verringerung der durchströmten Querschnittsfläche in Folge der Sohlenanhebung im Kolkbereich und der niedrigen S-Riegel vollumfänglich kompensiert. Für den sehr unwahrscheinlichen Fall, dass die Riegel aufgrund bislang nicht erkannter Prozesse vollständig einkiesen sollten, lägen die damit verbundenen Änderungen der Sohlenlage im Bereich der natürlichen Schwankungen. Die vorgeschlagene Massnahme sei damit hochwasserneutral.

Ebenso ergebe sich durch Massnahmen keine Gefahr für allfällige "Böötler", da sowohl die S-Riegel als auch die Lenkbuhnen vom Wasser stark überströmt würden; Boote könnten folglich auch bei Niedrigwasser darüber hinweg fahren.

4.5 Verein Schwanbar

Die Vertreter bezeichneten den vorgesehenen Standort als ausgezeichnet für ihre Gastronomie, aber auch für die Allgemeinheit. Die Naturkulisse passe als Rahmen zum Konzept. Der für die Bar grundlegende Ansatz "Mobilität" sei nach wie vor aktuell. Der Wegfall der Parkplätze Mühlematt sei für ihre Kundschaft nicht relevant.

5. Projektkosten

5.1 Kostenfeststellung

Eine erste Kostenrechnung im Sommer 2012 für das bis dahin erarbeitete "Idealprojekt" zeigte, dass die Projektkosten um rund eine Million Franken höher als die im Vorprojekt geschätzten 3 Mio. Franken ausfallen würden (Kostengenauigkeit Vorprojekt $\pm 20\%$). Verantwortlich dafür waren nicht nur notwendige oder erwünschte Projektanpassungen und -ergänzungen, wie die aufwändige Wegführung im Bereich der Platane oder die Wasserbaumassnahmen sowie höhere Aushubkubaturen und damit Beseitigungskosten für belastete Materialien. Auch zum Zeitpunkt der Kostenschätzung nicht berücksichtigte Positionen liessen die Kostendifferenz gegenüber dem Vorprojekt als unnötig hoch erscheinen. Eine Projektüberarbeitung wurde unumgänglich.

Aufgrund des Erkenntnisstands und der gegenüber dem Vorprojekt offensichtlichen Verbesserungen und Mehrwerte schien es dennoch nicht sinnvoll, das Projekt wegen der Kosten total zu überarbeiten. Vielmehr sollte ein realistischer Kostenvoranschlag (KV) erstellt werden, der

eine vertretbare Projektumsetzung ohne verzichtbare Inhalte aufzeigt und mindestens innerhalb der Obergrenze des Kostenrahmens der Kostenschätzung von $\pm 20\%$ liegt, also zwischen 2.4 und 3.6 Mio. Franken.

Zusätzlich wurde im Hinblick auf spätere, in der Ausführungsphase zu fällende Entscheide von den Planern gefordert, im überarbeiteten Kostenvoranschlag die Einsparungs- und Mehrleistungsmöglichkeiten mit den Etappierungsmöglichkeiten transparent aufzuzeigen (s. Ziffer 5.3).

5.2 *Kostenvoranschlag*

Dem Kostenvoranschlag liegt die vom Stadtrat verlangte, kostenreduzierte Ausführung ohne verzichtbare Inhalte zugrunde (Genauigkeit $\pm 10\%$). Das ausgewiesene Total ist ein realistischer Mittelwert und basiert u.a. auf der Materialannahme Granit für die Natursteinbestandteile. Enthalten sind sämtliche Kostenanteile, inkl. diejenigen für die Lenkbuhnen oder die Beseitigungskosten für belastete Materialien.

0 Grundstück	Fr.	277'350.00
1 Vorbereitungsarbeiten	Fr.	340'375.00
4 Umgebung	Fr.	2'100'000.00
5 Baunebenkosten	Fr.	636'000.00
Total Brutto	Fr.	3'353'725.00
8% Mehrwertsteuer	Fr.	268'298.00
Total inkl. Mehrwertsteuer	Fr.	3'622'000.00

5.3 *Einsparungs- und Mehrleistungsoptionen*

Das Papier "Vergleich Vorprojekt-Bauprojekt" zeigt u. a. die Einsparungs- und Mehrleistungsoptionen detailliert auf. Die Optionen sind:

Option 1:	Einsparung	Wegfall S-Riegel und Sohlenerhebung (falls nicht notwendig)	Fr. -	248'000.00
Option 2:	Mehrleistung	Kalkstein anstatt Granit	Fr. +	276'000.00
Option 3:	Einsparung	Stützmauer Kanzel unverblendet	Fr. -	37'000.00
Option 4a:	Mehrleistung	Abtreppe Feuchtbereich in Granit	Fr. +	22'000.00
Option 4b:	Einsparung	Abtreppe Feuchtbereich in Rundholz	Fr. -	12'000.00
Option 5:	Einsparung	Kanzel Brückenkopf Stand Vorprojekt	Fr. -	53'000.00
Option 6:	Einsparung	Uferweg ohne Erhalt Platane	Fr. -	108'000.00
Etappierung	Mehrleistung		Fr. +	303'000.00

Die Optionen zeigen nach unten nur einen begrenzten Spielraum:

- Die Einsparung gemäss Option 1 ist heute als wenig wahrscheinlich zu taxieren. Bis zum Vorliegen von Daten über die Veränderungen des Sohleprofils kann kein Entscheid gefällt werden (s. Ziff. 4.3). Denkbar ist eine Versuchsphase unter vorläufigem Hinaus-

schieben der Massnahme. Aufgrund der Zuständigkeit kann ein Entscheid nur mit der AXPO gefällt werden.

- Option 6 (Fällung Platane) wurde als politisch nicht vertretbar und zudem unattraktiv betrachtet und deshalb im Projekt nicht berücksichtigt.
- Option 2 wäre zwar teurer, jedoch gestalterisch vorteilhafter. In den Unterlagen zum Bauprojekt finden sich auf den letzten Seiten Materialbeispiele. Bei entsprechender Kompetenzübertragung könnte hier die Baudelegation bei vorteilhafter Arbeitsvergabe die eine oder andere Projektoptimierung vornehmen.

Eine Etappierung gemäss Abb. 9 ist grundsätzlich möglich, sie führt aber zwangsläufig zu Mehrkosten (Schnittstellen, Installationen usw.) von etwa Fr. 300'000.00. Sollten zudem die S-Riegel erst nach Fertigstellung gebaut werden, dürften die Mehrkosten zusätzlich steigen.



Etappe 3:
Brückenkopf bis Auflandung
Fr. 680'000.00

Etappe 2:
Auflandung, Feuchtbereich u. Bucht
Fr. 1'790'000.00

Etappe 1:
Bereich Platane / Mühlemattstr. 69-73
Fr. 290'000.00

Abb. 9: Etappierungsmöglichkeiten

Geplant ist hingegen eine Realisierung in verschiedenen Phasen in Abstimmung und Koordination mit dem Bau der neuen Aarebrücke.

5.4 Bundesbeitrag/Investitionsprogramm/Politikplan

Für die "Aufwertung des Aareraums für Fussgänger- und Veloverkehr sowie für Erholung" ist im Agglomerationsprogramm AareLand der zweiten Generation ein Beitrag in der Höhe von 1.0 Mio. Franken (40%) vorgemerkt. Diese 2. Generation hat das Prüfverfahren beim Bund (UVEK ARE) erfolgreich durchlaufen; am 26. Juni 2013 hat der Bundesrat den Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel ab 2015 zur Vernehmlassung freigegeben. Demnach darf bei einer Realisierung im Zeitraum 2015-19 mit dem genannten Bundesbeitrag gerechnet werden; aufgrund der gegenüber der groben Kostenschätzung höher veranschlagten Realisierungskosten dürfte sich der Beitrag des Bundes zudem auf 1.2 Mio. Franken erhöhen.

Im Politikplan 2013-2017 sind für die Jahre 2015 und 2016 - neben dem erwähnten Bundesbeitrag - für das Programm Agglomerationsverkehr 2.5 Mio. Franken vorgemerkt. Da der Aareraum Ost aus technischen und finanziellen Gründen parallel zur neuen Aarebrücke realisiert werden sollte, verschiebt sich der Investitionsbedarf um ein Jahr (s.a. Ziff. 6).

Aufgrund der Projektqualitäten und wegen der einmaligen Gelegenheit, gleichzeitig mit dem Bau des Pont Neuf auch den umgebenden, stadtnahen Aareraum nachhaltig aufzuwerten, wird dem Einwohnerrat eine ungeschmälernte Projektrealisierung beantragt. Der hier zur Debatte stehende Betrag dürfte wie selten zuvor einen hohen Mehrwert sowohl für die Bevölkerung wie für die Natur entstehen lassen. Insgesamt wird mit dieser Realisierung die Freiraumqualität des stadtnahen Aareraums um einen Quantensprung gesteigert und die in der Aarauer Initiative 1 des Entwicklungsleitbilds zu Wasser und Energie deklarierten Zielsetzungen können dauerhaft untermauert werden.

6. Projektausführung

Damit die Beitragszusagen im Rahmen des Agglomerationsprogramms geltend gemacht werden können, sind sowohl das Projekt Pont Neuf wie der Aareraum Ost in den Jahren 2015-19 zu realisieren.

Das Terminprogramm zur Realisierung der neuen Aarebrücke sieht eine Realisierung zwischen März 2016 und Juli 2017 vor. Eine parallele Erstellung von Brücke und Ufergestaltung ist aus technischen und finanziellen Überlegungen sinnvoll und notwendig. Die Hauptarbeiten an der Brücke und die Erdbewegungen für das Projekt Aareraum können demnach im Winter 2016/2017 erfolgen.

Das Kraftwerk Rüchlig wird Anfang 2015 den Betrieb aufnehmen. Die Umgebungsarbeiten werden im Sommer 2015 fertiggestellt. Nach aktuellem Wissensstand werden so alle den Aareraum betreffenden Projekte ohne erkennbare Konflikte in einem relativ kurzen Zeitraum realisiert werden können.

7. Baudelegation

Vorbehältlich der Kreditgenehmigung durch den Einwohnerrat hat der Stadtrat die Zusammensetzung der Baudelegation wie folgt bestimmt:

- Beat Blattner, Stadtrat (Vorsitz), Ressortinhaber Hochbau und Raumplanung
- Thomas Pfister, Leiter Sektion Tiefbau (Projektleiter Stadtbauamt)
- Carmen Hitz, Umweltfachstelle
- Marcel Acklin, Leiter Werkhof
- Susette Burger, Abt. Landschaft und Gewässer
- Thomas Stucki, Jagd und Fischerei
- Heinz Schatzmann, AXPO
- Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten AG (Projektleiter Auftragnehmer)
- Daniele De Min, Jugendkoordination
- Weitere ad hoc, ohne Stimmrecht

8. Weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen ist wie folgt vorgesehen:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------|
| – Genehmigung durch den Einwohnerrat | September 2013 |
| – Projektauflage (Kanton/Stadt) | 2014 |
| – Diverse Submissionen | 2015 |
| – Vergaben | Ende 2015 |
| – Ausführung Tiefbauarbeiten | September 2016-März 2017 |
| – Pflanzungen, Grünflächen | März 2017-Juli 2017 |
| – Inbetriebnahme der Anlage | Juli 2017 |

Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

Antrag:

Der Einwohnerrat möge für die Realisierung des Bauprojekts Aareraum Ost einen Brutto-Baukredit von 3.6 Mio. Franken inkl. MwSt., zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten, gutheissen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES STADTRATES

Der Stadtpräsident Der Vize-Stadtschreiber

Dr. Marcel Guignard Stefan Berner

Verzeichnis der aufliegenden Akten:

- Ufergestaltung Aarau – Ergänzung Bereich Ost; Unterlagen zum Bauprojekt mit Datum vom 13. März 2013
- Ufergestaltung Aarau, Ergänzung Bereich Ost; Situation Details, Bauprojekt, Plannummer 1531.01_3_2 mit Datum vom 4. Oktober 2012
- Ufergestaltung Aarau, Ergänzung Bereich Ost; Situation Überblick, Bauprojekt, Plannummer 1531.01_3_3 mit Datum vom 5. Oktober 2012
- Ufergestaltung Aarau, Ergänzung Bereich Ost; Schnittplan 1, Projekt, Plannummer 1531.01_3_4 mit Datum vom 5. Oktober 2012
- Ufergestaltung Aarau, Ergänzung Bereich Ost; Schnittplan 2, Projekt, Plannummer 1531.01_3_5 mit Datum vom 5. Oktober 2012
- Ufergestaltung Aarau, Ergänzung Bereich Ost; Schnittplan 3, Projekt, Plannummer 1531.01_3_6 mit Datum vom 5. Oktober 2012
- Ufergestaltung Aarau, Ergänzung Bereich Ost; Situation Etappierung, Bauprojekt, Plannummer 1531.01_3_7 mit Datum vom 5. Oktober 2012
- Ufergestaltung Aarau, Ergänzung Bereich Ost; Kostenvoranschlag mit Datum vom 6. Oktober 2012
- Ufergestaltung Aarau, Ergänzung Bereich Ost; Bauprojekt, Unterlage zum Kostenvoranschlag (KV)
- Ufergestaltung Aareraum Ost: Unterstützung bei hydraulischen Fachfragen; Kurzbericht Lenkbuhnen & S-Riegel der IUB Engineering mit Datum vom 24. August 2012
- Aarau, Projekt Aareraum Ost, Beurteilung Platane; Bericht Baumpflugespezialist Bruno Dreier mit Datum vom 27. Juli 2012
- The use of rivers as recreational areas and restorative settings; Masterthesis ETH von Sophie Rudolf mit Datum vom September 2012
- Aareland; Agglomerationsprogramm 2. Generation, Massnahmenblätter 2, vom Regierungsrat Aargau am 23. Mai 2012 und vom Regierungsrat Solothurn am 22. Mai 2012 verabschiedet.
- Aareland: Agglomerationsprogramm AareLand 2. Generation, A-Massnahmen gemäss Bericht für die Vernehmlassung des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom Juni 2013.