



Aarau, 22. August 2011

GV 2010 - 2013 / 171

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

Veloparkierung mit Neugestaltung Zugang Bahnhof Süd; Baukredit



Visualisierung Veloparking und Portal (Blick von der Frey-Herosé-Strasse her)

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Beschluss vom 20. September 2010 bewilligte der Einwohnerrat einen Zusatzkredit zum Projektierungskredit für die weitere Ausarbeitung des Neubauprojekts (Aktenuflage Nr.1).

Heute unterbreitet der Stadtrat dem Einwohnerrat das Bauprojekt mit Kostenvoranschlag.

1. Ausgangslage

Die bestehende Veloabstellanlage erweist sich bereits seit mehreren Jahren als viel zu klein. Bedingt durch die hohe Nachfrage über alle Jahreszeiten und mangels eines grösseren Angebots werden viele Fahrräder nicht ordnungsgemäss parkiert und häufig einfach in der näheren Umgebung abgestellt. Dadurch ist der Bahnhofzugang von Süden her oft überstellt und die Ordnung lässt zu wünschen übrig.

Der bestehende Parkraum in der Tiefgarage ist unattraktiv, da er schlecht einsehbar, düster und zu Fuss nur über die Zufahrtsrampe zur privaten Autoabstellanlage erschlossen ist. Das Sicherheitsempfinden und die Verminderung der Gefahrenpotentiale sind unzureichend.

Die heutige Situation ist untragbar für die Verpächterin, deren Mieterschaft, die Anlieger, die Passantinnen und Passanten sowie für die Benutzer und Benutzerinnen der Veloabstellanlage. Eine wesentliche Erhöhung der Stellplatzzahl ist notwendig und unumgänglich. Mit dem Veloparking Bahnhof Süd wird der südseitige Zugang zum Bahnhof SBB, der von 10'000 bis 15'000 Personen pro Tag frequentiert wird, massgeblich bestimmt.

Seit einigen Jahren ist der Stadtrat bemüht, mögliche Lösungen aufzuzeigen. Der heutige Standort ist ideal. Es zeigen sich nach umfangreichen Abklärungen keine alternativen Standorte, da die Stadt auf der Südseite des Bahnhofs im Bereich Bleichematt-/Frey-Herosé-Strasse weder Liegenschaften noch Grundstücke besitzt, welche sich für eine Veloabstellanlage eignen würden. Mit einem Studienauftragsverfahren wurden im Jahr 2009 deshalb die Grundlagen zur Realisierung einer zukunftsgerichteten Veloabstellanlage auf der Bahnhof-Süd-Seite am heutigen Standort an der Frey-Herosé-Strasse geschaffen und schliesslich nach aufwändigen Bemühungen eine für alle Beteiligten zufriedenstellende Lösung gefunden.

Die Baurechtgeberin (Parzelle 1369) wurde über den aktuellen Stand informiert und hat ihr Einverständnis zum vorliegenden Bauprojekt gegeben.

2. Zielsetzung

Mit dem Neubau der "Veloabstellanlage Bahnhof Süd" am heutigen Standort soll eine nachhaltige, sichere, attraktive, den heutigen und auch absehbaren zukünftigen Bedürfnissen gerecht werdende Veloabstellanlage geschaffen werden. Der zugehörige neue Bahnhofzugang soll zudem den Weg zum Bahnhof kenntlich machen.

3. Bauprojekt Veloparking und Aufwertung Zugang Bahnhof Süd

3.1 Zugang Bahnhof Süd und Platzgestaltung

Der bestehende Vorplatz und der Zugang Bahnhof Süd genügen den heutigen Bedürfnissen funktionell und gestalterisch nicht mehr. Der Zugreisende soll auch auf der Südseite des Bahnhofs einen positiven Eindruck von der Stadt Aarau erfahren. Ein adäquater Bahnhofzugang und ein angemessenes Pendant zur neuen Bahnhofplatzgestaltung auf der Nordseite sind nötig. Das Portal und dessen Vorplatz dienen als Visitenkarte der Stadt. Sie übernehmen die Funktion eines Tores, welches beim Betreten und Verlassen der Stadt passiert wird.

Der Zugang erfolgt über eine durch das Portal gedeckte Treppenanlage, über einen grosszügigen Personlift (24 h Betrieb) oder über die gedeckte Rampe durch die Veloabstellanlage im Untergeschoss.

Der Platz vor dem Zugang zum Bahnhof Süd wird schlicht und offen gestaltet werden. Er soll die unwirtliche Strassenecke zum Platz aufwerten.

3.2 Gestaltung Veloparking und Portal

Die Gestaltung der Neubauten nimmt Vorhandenes auf und ergänzt dieses zum neuen Bahnhofportal Süd.

Das Strassenknie von Frey-Herosé- und Bleichemattstrasse weitet sich zur Begegnungszone vor der neuen Haupttreppe zur Bahnofsunterführung, welche durch einen markanten Baldachin geschützt ist. Dieser besteht aus einem mit Cortenstahl (in Wellprofil) ummantelten Stahlfachwerk, das von einem massiven Betonpfeiler gestützt wird. Die Dacheindeckung und die Untersicht sind mit lichtdurchlässigen Scobalit-Elementen verkleidet.

Lateral zu diesem stadträumlichen Objekt fügt sich das Velohaus als eingeschossiges Volumen in den Ort. Es bezieht sich in Abmessungen und Setzung auf die Geometrien des Wielandhauses und ergänzt dessen Sockel auf selbstverständliche Art und Weise. Die Fassadenbepflanzung bindet es zusätzlich in die Umgebung ein und schafft den gewollten Kontrast zum Bahnhofportal.

Ein grosser Lift verbindet den Strassenraum mit dem UG und stellt so den hindernisfreien südlichen Zugang zum Bahnhof sicher.

Das Velohaus und das Portal sind offen gestaltet, sodass via Haupttreppe, Glaslift und Rampen Tageslicht in das offene Untergeschoss gelangt. Dies begünstigt die Orientierung und erhöht das Sicherheitsgefühl wesentlich. Die Kunstlichtbeleuchtung entwickelt sich aus der Tageslichtsituation und lässt sich differenziert über den Tag steuern.

Neben der Schaffung einer eigentlichen Ankunftssituation und ausreichender Veloabstellplätze für das südliche Einzugsgebiet des Bahnhofs ist es auch ein wichtiges Anliegen des Projekts, eine räumliche und funktionelle Klärung der heutigen Situation für die Nutzer herbeizuführen. Fusswege, Velozufahrten und Zufahrten zu den privaten Autoparkplätzen sollen räumlich klar voneinander getrennt werden, so dass auch in den Hauptstosszeiten keine Friktionen zwischen den verschiedenen Nutzergruppen entstehen.

(Vertiefte Erläuterungen zum Projekt im Booklet der Architekten, Aktenaufgabe Nr. 7).

3.3 Veloabstellanlage (unbewacht)

Das unbewachte Veloparking befindet sich im westlichen Gebäudeteil, auf 3 Geschosse verteilt. Die Erschliessung ins Untergeschoss und ins Dachgeschoss erfolgt jeweils über eine gedeckte Rampe mit 12 % Gefälle.

Es werden neu ca. 185 Veloparkplätze im Untergeschoss, 225 Veloparkplätze im Erdgeschoss und 120 Veloparkplätze im Dachgeschoss angeboten. Insgesamt stehen somit rund 530 Abstellplätze im unbewachten Teil zur Verfügung.

3.4 Velostation (bewacht)

Die bewachte Velostation befindet sich im Untergeschoss Ost. Es werden rund 250 Veloparkplätze angeboten. Die Erschliessung erfolgt ebenfalls über die gedeckte Rampe mit 12 % Gefälle durch die Veloabstellanlage im Untergeschoss. Die Bewirtschaftung soll über die Velostation Nord mittels Zutrittskontrollsystem, Gegensprechanlage und Videoüberwachung erfolgen.

3.5 Auslagerung Motorradparkierung

Die Abstellfelder für Motorräder und Motorfahrräder wurden an die nördliche Seite der Bleichemattstrasse ausgelagert. Es wurde als sinnvoll erachtet, vorläufig nur 15 Abstellfelder vorzusehen. Falls sich ein erhöhter Bedarf abzeichnet, ist die Realisierung weiterer Plätze zu prüfen.

3.6 Erweiterung Dachgeschoss

Bereits in der Einwohnerratsbotschaft "Veloabstellanlage Bahnhof Süd; Zusatzkredit zum Projektierungskredit für den Neubau" vom 23. August 2010 wurde auf eine Erweiterungsmöglichkeit (Nutzung der Dachfläche) hingewiesen (Aktenauflage Nr. 2).

Während der Projektierungsphase haben sich die Möglichkeiten und die zugehörigen Baukosten einer Dacherweiterung konkretisiert. Dabei hat sich herausgestellt, dass ein späterer Ausbau der rund 120 Veloparkplätze im Dachgeschoss gegenüber einer Erstellung in der ersten Bauphase deutliche Mehrkosten verursachen würde. Ausserdem kann die ursprünglich gewünschte Anzahl von 750 Stellplätzen auf Grund verschiedener Rahmenbedingungen nur mit Ausbau der Dachfläche erreicht werden.

Aus diesen Gründen empfiehlt der Stadtrat, den Dachausbau nicht aufzuschieben. Der KV ist deshalb auch auf die Variante mit gleichzeitigem Dachausbau ausgerichtet.

Unter Ziff. 5 werden die beiden Varianten einander gegenüber gestellt.

3.7 Trafostation

Um den längerfristig steigenden Strombedarf im südlichen Stadtteil gewährleisten zu können, möchte die IBAarau Strom AG im Bereich der neuen Veloparkierung eine Trafostation einrichten. Hierfür ist als Standort der Raum unter der Rampe im Untergeschoss vorgesehen, welcher für die Nutzung als Veloparkierung nicht brauchbar wäre. Die Nutzung dieses Raumes wird über einen Dienstbarkeitsvertrag geregelt.

Die Erstellungskosten für die Trafostation gehen vollumfänglich zu Lasten der IBAarau Strom AG (Aktenauflage Nr. 3).

3.8 Nachhaltiges Bauen

Die Hauptaspekte des nachhaltigen Bauens in den Bereichen "Gesellschaft und Wirtschaft" wurden beim vorliegenden Projekt bereits mit der Erstellung des Studienauftragsprogramms formuliert, bei der Prüfung der Studienprojekte (Erweiterungsmöglichkeiten) bewertet und werden in der Projektbearbeitung laufend kontrolliert.

Die Hauptaspekte im Bereich "Umwelt" beschränken sich bei diesem – tiefbaulastigen – Projekt auf die Materialisierung und den Hauptenergieverbraucher Beleuchtung. Wo technisch und wirtschaftlich möglich, soll Recycling-Beton für die Stahlbetonarbeiten verwendet werden.

4. Betriebliche Aspekte

Analog der Velostation Nord wird die Stollenwerkstatt Aarau für den Betrieb und die Bewirtschaftung der bewachten Velostation (östlicher Teil im UG) sowie den betrieblichen Unterhalt der gesamten Parkierungsanlage vorgesehen.

4.1 Leitbild Betrieb

Die Velostation Nord beim Bahnhof Aarau wurde 1994 nach holländischem Vorbild, als erste bewachte Velostation der Schweiz, von der Stollenwerkstatt eingerichtet und in Betrieb genommen. Die Stollenwerkstatt betreibt die Anlage seit Beginn mit Personen, die auf dem Weg der Reintegration in den 1. Arbeitsmarkt sind. Der grosse Erfolg von Velostation und Voilà (Hauslieferdienst) zeigen, dass die drei Säulen der Nachhaltigkeit - Ökologie, Ökonomie und Soziales - in Einklang gebracht, zum Erfolg führen können.

Die Velostation Nord bietet seit August 2010 in bester Lage 282 gut erreichbare und qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten an. Sie wird mit Video überwacht und weist eine hohe Sicherheit und Kundenfreundlichkeit auf. Der Abstellvorgang für die Velos erfolgt schnell, einfach und ist für die Kunden und Kundinnen das ganze Jahr rund um die Uhr möglich.

In den Abstellraum ist auch ein kleiner Serviceraum integriert, in dem kleinere Reparaturen oder Reinigungsarbeiten ausgeführt werden können. Des Weiteren werden alte Fahrräder instand gestellt und zu fairen Preisen verkauft. Zudem hat der Hauslieferdienst Voilà hier seinen Standort und wird vom Büro in der Velostation Nord aus koordiniert.

In der Kundenkartei der Velostation Nord sind aktuell über 900 Velofahrer und Velofahrerinnen eingeschrieben. Viele von ihnen nutzen die Angebote täglich - als Pendler/-innen von Aarau weg oder auch als Pendler/-innen, die von auswärts nach Aarau arbeiten kommen. Die bewachten Velostationen dienen primär den Pendlerinnen und Pendlern, die so den Agglomerationsverkehr entlasten. Dank der Möglichkeit, Einzeleintritte zu lösen, ist die Velostation auch ein begehrter Abstellplatz, wenn man mit dem Zug in den Ausgang geht. Aus diesen Gründen soll auch auf der Südseite ein bewachter Teil als Velostation angeboten und betrieben werden.

Die heute vorhandenen Velostationen in der Schweiz sind alle sehr gut besucht und entsprechen einem grossen Bedürfnis der Velofahrerinnen und Velofahrer. In vielen Städten könnten auch weitaus grössere Anlagen gefüllt werden.

Mit der Veloabstellanlage Bahnhof Süd sollen auch für das südliche Einzugsgebiet gut erreichbare und qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten in bester Lage angeboten werden. Die Bedienung, die Videoüberwachung, die Bewirtschaftung und der Unterhalt erfolgt über die Velostation Nord (Leitzentrale). Diese wird über eine Gegensprechanlage von der Südseite her kontaktierbar sein.

Durch den Neubau der Veloabstellanlage Bahnhof Süd mit integrierter Velostation werden folgende positive Auswirkungen erwartet:

- gleicher Komfort beim Abstellen des Velos in der gesamten Abstellanlage Süd (ca. 2/3 kostenlose, 1/3 kostenpflichtige Abstellplätze)
- gleich hohe Sicherheit durch vollumfängliche Videoüberwachung, Notruf-Sprechsäulen und Notfalltastern
- sehr gute Befahr- und Begehbarkeit durch direkte Verkehrsführung sowohl der Velofahrer/-innen wie auch der Fussgänger/-innen

4.2 Öffnungszeiten und Preise der bewachten Station

Die Velostation Süd wird für eingeschriebene Kundinnen und Kunden analog der Velostation Nord rund um die Uhr mit einem Badge zugänglich sein. Büro und Werkstatt sind für alle Dienstleistungen in der Velostation Nord im Bahnhof von Montag bis Freitag, zwischen 7:15 Uhr - 11:45 Uhr und 12:45 Uhr - 18:00 Uhr geöffnet.

Die Preisgestaltung entspricht voraussichtlich derjenigen der Velostation Nord, welche zurzeit wie folgt aussieht:

Tageseintritt	Fr.	1.50
Monatseintritt	Fr.	20.00
Jahresabonnement	Fr.	150.00
Jahresabonnement Schüler, Studenten	Fr.	120.00
Depot für Badge	Fr.	20.00

4.3 Leistungsvereinbarung

Der Betrieb der Velostationen Nord und Süd ist nicht selbsttragend, es kann deshalb auch keine Miete für die Anlagen entrichtet werden. Dafür stellt die Stollenwerkstatt die personelle Besetzung der Velostation sicher und übernimmt den betrieblichen Unterhalt.

Für die Nutzung der Velostation Nord besteht eine Leistungsvereinbarung zwischen der Stadt und der Stollenwerkstatt Aarau. Diese Vereinbarung muss in Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Veloanlage Süd angepasst werden.

Der zeitliche Aufwand, um die gesamte Anlage Süd (bewachter und unbewachter Teil) in ordentlichem Zustand zu halten, wird von der Stollenwerkstatt auf mindestens 2 Stunden täglich geschätzt. Dies könnte dereinst durch die Stollenwerkstatt abgedeckt werden, müsste aber als Zusatz zum bestehenden Leistungsvertrag vereinbart werden.

5. Kosten

5.1 Investitionskosten Baukredit

Die Investitionskosten konnten in der Phase Bauprojekt konkretisiert werden. Der vorliegende Kostenvoranschlag beruht zu 80 % auf Richtofferten.

In nachfolgender Tabelle wird die Kostenentwicklung von der Grobkostenschätzung ($\pm 20\%$) zum Kostenvoranschlag ($\pm 10\%$) dargestellt.

In der Grobkostenschätzung des Vorprojekts wurde der Projektierungskredit von insgesamt Fr. 505'000.- mit eingerechnet. Für einen Vergleich mit dem Kostenvoranschlag müssen die Projektierungskosten somit abgezogen werden (Zwischentotal B).

Die Kosten für die Entsorgung allfälliger (nicht anzunehmender) Altlasten und die Kosten für Ersatzparkplätze während der Bauphase sind in der Grobkostenschätzung und im Kostenvoranschlag nicht eingerechnet. **Das Stadtbauamt schätzt die Kosten für Ersatzparkplätze und/oder Provisorien auf rund Fr. 200'000.-.**

BKP	Bezeichnung	Grobkostenschätzung Vorprojekt (±20 %)	Kostenvoranschlag Bauprojekt (±10 %)	Bemerkung
		Kostenstand: BPI: 1.Okt. 2009 Punkte: 117.3 (Basis 1. Okt. 1998)	Kostenstand: BPI: 1. April 2011 Punkte: 100.9 (Basis 1.Okt. 2010)	
		[Fr.]	[Fr.]	
0	Dienstbarkeiten	160'000.-	-	in Projektierungskredit enthalten
1	Vorbereitungsarbeiten	673'000.-	788'000.-	
2	Gebäude	3'291'000.-	3'293'500.-	
3	Betriebseinrichtungen	223'000.-	312'000.-	
4	Umgebung	135'000.-	-	in BKP 2 enthalten
5	Baunebenkosten	281'000.-	655'500.-	
8	Reserve	350'000.-	-	in BKP 5 enthalten
	Zwischentotal A	* 5'113'000.-	5'049'000.-	
	Projektierungskredit	-505'000.-	-	
	Zwischentotal B (ohne Projektierungskredit)	4'608'000.-	5'049'000.-	
	Provisorien/Ersatzparkplätze	+ 200'000.-	+ 200'000.-	Schätzung SBA
	Total inkl. MwSt.	4'808'000.-	5'249'000.-	

* Kostenschätzung (±20 %) gemäss Bericht und Antrag an den Einwohnerrat vom 23. August 2010

Die bereinigten Anlagekosten betragen somit **rund 5.25 Mio. Franken.**

In der Grobkostenschätzung war allerdings der **Ausbau des Dachgeschosses** nicht enthalten. Der Kostenvoranschlag ist jedoch auf den Ausbau des Dachgeschosses in der ersten Bauphase ausgelegt. Somit sind darin Kosten von Fr. 205'000.- enthalten, welche beim Vorprojekt nicht enthalten waren. Für einen direkten Vergleich mit der Grobkostenschätzung müssen die Kosten für den Ausbau des Dachgeschosses im Kostenvoranschlag abgezogen werden:

Bezeichnung	Grobkostenschätzung Vorprojekt (±20 %)	Kostenvoranschlag Bauprojekt (±10 %)	Bemerkung
	Kostenstand: BPI: 1.Okt. 2009 Punkte: 117.3 (Basis 1. Okt. 1998)	Kostenstand: BPI: 1. April 2011 Punkte: 100.9 (Basis 1.Okt. 2010)	
	[Fr.]	[Fr.]	
Total Investitionskosten inkl. MwSt.	4'808'000.-	5'249'000.-	
Abzüglich Dachausbau		- 205'000.-	Im Vorprojekt nicht enthalten
Total ohne Dachausbau inkl. MwSt.	4'808'000.-	5'044'000.-	

Das vergleichbare Total des Kostenvoranschlags ($\pm 10\%$) liegt somit ohne Berücksichtigung der Teuerung **Fr. 236'000.- (teuerungsbereinigt rund 3%)** über der Grobkostenschätzung ($\pm 20\%$).

5.2 Vergleich der Varianten mit gleichzeitigem und späterem Dachausbau

Während der Projektierungsphase wurden unterschiedliche Szenarien der Dacherweiterung durchgespielt. Dabei hat sich einerseits herausgestellt, dass der sofortige Einbezug der Dachflächen die insgesamt günstigste Variante ist, und andererseits die ursprünglich angestrebte Anzahl von 750 Abstellplätzen wegen der schwierigen Rahmenbedingungen (Werkleitungen, Statik) nur mit dem gleichzeitigen Dachausbau erreicht werden kann.

Variantenübersicht	Veloabstellplätze unbewacht [Stk.]	Veloabstellplätze bewacht [Stk.]	Veloabstellplätze total [Stk.]	Anlagekosten ($\pm 10\%$) [Fr.]
Variante 1				
Grundvariante mit gleichzeitigem Ausbau Dachgeschoss	533	251	784	5'249'000.-
Variante 2				
Grundvariante ohne Ausbau Dachgeschoss	412	251	663	5'044'000.-
Zukünftiger Ausbau Dachgeschoss	121			+ 455'000.-
Total			784	5'499'000.-
Differenz	0	0	0	+250'000.-

Variante 1; Grundvariante mit Ausbau Dachgeschoss (gleichzeitige Erweiterung)

Grundvariante und gleichzeitiger Ausbau der Dachfläche mit total rund 780 Veloabstellplätzen – hiervon rund 250 Veloabstellplätze bewacht – mit Anlagekosten von rund 5.25 Mio. Franken.

Variante 2; Grundvariante ohne Ausbau Dachgeschoss (zukünftige Erweiterung)

Grundvariante mit rund 660 Veloabstellplätzen – hiervon rund 250 Veloabstellplätze bewacht – mit Anlagekosten von rund 5.05 Mio. Franken – und einer zukünftigen Erweiterung auf total rund 780 Veloabstellplätze für rund Fr. 450'000.–.

Ein späterer Ausbau der rund 120 Veloparkplätze im Dachgeschoss würde gegenüber einer Erstellung in der ersten Bauphase somit **Mehrkosten von rund Fr. 250'000.-** verursachen, zuzüglich teuerungsbedingter Mehrkosten seit 1. April 2011.

Falls der Entscheid dennoch für die Variante 2 ausfällt, unter Hinnahme der reduzierten Anzahl Abstellplätze von 660 anstatt der ursprünglich angestrebten 750, wäre mit einer zeitlichen Verzögerung für die Umplanung zu rechnen. Entsprechend würden sich die unter Ziff. 8 genannten Termine um 1-2 Monate verschieben. Die Kosten für eine Umplanung sind in die Mehrkosten eingerechnet.

5.3 Kostenanteil Veloparkierung und Kostenvergleich

Die Investitionskosten der Variante 1 (mit Ausbau Dachgeschoss) von rund 5.25 Mio. Franken enthalten Fremdkosten von rund 1.29 Mio. Franken, die nicht, oder nur zu einem geringen Anteil, der Veloparkierung zugeschrieben werden können:

Modul	Bezeichnung	Kostenvoranschlag (±10 %)	Bemerkung
a)	Bahnhofportal (Zugang zur Bahn)	680'000.-	Das Bahnhofportal leistet keinen direkten Beitrag zur Veloparkierung und dient der Fussgängerquerung vom nördlichen in den südlichen Teil der Stadt und dem Zugang zu den Perrons. Dies ist unter anderem ein Element, welches die Beiträge der SBB mitbegründet.
b)	IFTanlage für PU Ost	320'000.-	Die IFTanlage dient hauptsächlich zur hindernisfreien Erschliessung der PU Ost. Die transparente Materialisierung dient der Personensicherheit (Übersichtlichkeit)
c)	Verlegung Werkleitungen	290'000.-	Die Kosten können teilweise, je nach Dienstbarkeitsvertrag mit den Baurechtgeberinnen, der IBA Aarau und der Produktegruppe Nr. 6300 Abwasserentsorgung (Anteil Abwasser: rund Fr. 235'000.-) übertragen werden
a) - c)	Total Kosten (Fremdnutzung)	1'290'000.-	(inkl. MwSt.)

Kostenanteil der Veloparkierung:

Variantenübersicht	Veloabstellplätze total [Stk.]	Anlagekosten (±10 %) [Fr.]	abzügl. Kosten Fremdnutzung [Fr.]	Kostenanteil Veloparkierung [Fr.]
Variante 1				
Grundvariante mit gleichzeitigem Ausbau Dachgeschoss	784	5'249'000.-	- 1'290'000.-	3'959'000.-
Variante 2				
Grundvariante ohne Ausbau Dachgeschoss	663	5'044'000.-	- 1'290'000.-	3'754'000.-
Zukünftiger Ausbau Dachgeschoss	+ 121	+ 455'000.-		+ 455'000.-
Total	784	5'499'000.-		4'209'000.-
Differenz	0	+250'000.-	0	+250'000.-

Variante 1; Grundvariante mit Ausbau Dachgeschoss (gleichzeitige Erweiterung)

Die vorstehende Tabelle zeigt auf, dass der Kostenanteil der Veloparkierung im engeren Sinn in der Variante 1 mit **rund 3.96 Mio. Franken** zu beziffern ist.

Die Anzahl der Veloabstellplätze liegt in dieser Variante bei rund 780 Abstellplätzen. Die reinen Kosten pro Veloabstellplatz würden folglich auf rund **Fr. 5'000.-** zu liegen kommen.

Variante 2; Grundvariante ohne Ausbau Dachgeschoss (zukünftige Erweiterung)

Der Kostenanteil der Veloparkierung im engeren Sinn liegt in der Variante ohne Dachausbau bei rund **3.75 Mio. Franken**.

Bei einer Anzahl von rund 660 Abstellplätzen ergibt das pro Veloabstellplatz reine Kosten von rund **Fr. 5'700.-**. Mit dem späteren Dachausbau würden sich die Kosten pro Veloabstellplatz auf **rund Fr. 5'400.-** reduzieren.

Es zeigt sich, dass ein Ausbau des Dachgeschosses in der ersten Bauphase (Variante 1) bezüglich der Kosten pro Veloabstellplatz günstiger ist.

Die Kosten sind im Vergleich mit anderen Veloabstellanlagen an grösseren Bahnhöfen durchschnittlich bis leicht erhöht einzustufen.

Nachfolgende Kennzahlen seien hier erwähnt, sind jedoch **nur bedingt vergleichbar**, da die Anlagen teilweise in bestehenden Gebäuden untergebracht, teilweise im Kostenteiler mit anderen Infrastrukturen oder als Provisorium erstellt wurden.

Velostation Milchgässli, Bern:	Kosten pro Veloabstellplatz von rund Fr. 9'000.–
Velostation Bahnhof St. Johann, Basel:	Kosten pro Veloabstellplatz von rund Fr. 5'000.–
Veloparkhaus Milchküche, Winterthur:	Kosten pro Veloabstellplatz von rund Fr. 4'250.–
Velostation Süd, Zürich (Provisorium):	Kosten pro Veloabstellplatz von rund Fr. 4'200.–
Veloparking Bahnhof, Chur:	Kosten pro Veloabstellplatz von rund Fr. 4'000.–

5.4 Kostenentwicklung von der Kostenschätzung zum Kostenvoranschlag

Die Kostenschätzung ($\pm 20\%$) vom 4. März 2010 wurde im Rahmen einer Kostenüberprüfung durch eine Drittperson untersucht.

Die Realisierbarkeit der vorgeschlagenen Einsparmöglichkeiten wurde nun im Verlauf der Bearbeitung des Bauprojekts bezüglich Qualität, Technik (Statik), Nutzung (Organisation und Raumgeometrie) und Sicherheit vertieft überprüft.

Einige Vorschläge haben sich unter diesen Aspekten für das Projekt als sinnvoll erwiesen, wohingegen andere Vorschläge von der Projektdelegation und vom Stadtbauamt als nicht sinnvoll erachtet werden. Es seien hier die wichtigsten Punkte erwähnt:

Unter anderem wurde vorgeschlagen, die bestehenden Aussenwände für das Veloparking zu verwenden (potentielle Einsparung von Fr. 135'000.–), was sich jedoch aus statischen und raumgeometrischen Gründen nicht als zweckmässig erwies.

Des Weiteren sah man die Möglichkeit, auf die Pflanztröge und somit auch auf die Brüstung im Dachgeschoss zu verzichten (potentielle Einsparung von Fr. 103'000.–). Die Begrünung des Dachrands auf der Seite Wielandhaus ist jedoch eine Bedingung der Baurechtgeberin und kann somit nicht gestrichen werden. Die Ausführung eines einseitigen Dachrands ist ausserdem gestalterisch und technisch nicht sinnvoll.

Auch wurde vorgeschlagen, die Glashülle des Lifts durch eine Betonhülle zu ersetzen (potentielle Einsparung von Fr. 37'000.–). Die transparente Materialisierung dient jedoch der Personensicherheit (Übersichtlichkeit, auch für Hörbehinderte), und es wird daher dringend empfohlen auf diese Einsparung zu verzichten (SIA 500 Hindernisfreie Bauten).

Andere Vorschläge, wie der Ersatz der eingelegten Leuchtkörper durch aufgesetzte Leuchten (Einsparung ca. Fr. 100'000.–) oder die konstruktive Vereinfachung des Portals (Einsparung ca. Fr. 60'000.–) konnten realisiert werden.

Insgesamt muss festgestellt werden, dass diese Einsparungen durch den anspruchsvollen Standort, die Komplexität des Projekts und die inzwischen erreichte Tiefe in der Ausarbeitung im Kostenvoranschlag ($\pm 10\%$) schlussendlich durch andere Mehraufwendungen wettgemacht werden.

5.5 Kostengenauigkeit und Reserven

Die Genauigkeit des Kostenvoranschlages beträgt $\pm 10\%$. Die offenen Reserven betragen 10%. Sie dienen nicht der Finanzierung von Zusatzwünschen, sondern decken unvorhersehbare bauliche Massnahmen, die sich erst im Verlauf der Bauarbeiten zeigen.

5.6 Projektierungskredit

Beim Projektierungskredit sind noch Rechnungen ausstehend. Prognose: Der Kredit von Fr. 505'000.- wird voraussichtlich genügen.

5.7 Betriebs- und Unterhaltskosten

Erfahrungswerte aus Holland besagen, dass eine Velostation erst ab 2000 bezahlten Abstellplätzen selbsttragend ist. Durch die Mitarbeiter-Struktur der für die Velostation Süd vorgesehenen Betreiberin (Stollenwerkstatt Aarau) wird diese Diskrepanz massgeblich abgedeckt (vgl. Ziff. 4.1).

Laut der Betriebsrechnung 2010 der bewachten Velostation Nord (mit rund 280 Plätzen) war ein Ertrag von rund Fr. 45'500.- zu verzeichnen. Demgegenüber fielen Kosten von rund Fr. 56'500.- an. In diesen Kosten enthalten sind: Material und Anschaffungen, Personalkosten, Unterhalt und Reparaturen, Energie, Büro- und Verwaltungskosten, übrige Betriebskosten und Abschreibungen. Das Defizit im Jahr 2010 betrug somit rund Fr. 11'000.-.

Durch die Inbetriebnahme der bewachten Velostation Süd (mit rund 250 Abstellplätzen) können Synergien genutzt werden. So werden die Personalkosten nur geringfügig, der Ertrag jedoch deutlich steigen. Insgesamt kann also eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades erwartet werden. Allfällige Defizite gehen zu Lasten der Stollenwerkstatt.

Ausserdem fallen für die Veloparkierung und das Portal **Unterhaltskosten** von jährlich ca. **Fr. 15'000.-** an. Diese Schätzung der Architekten beinhaltet den Service für den Lift für Fr. 3'250.-, den Unterhalt der Brandschutztore für Fr. 2'600.- und aller technischen Installationen für Fr. 2'250.- sowie die Gärtnerarbeiten für den Unterhalt der Begrünung für Fr. 7'000.- (Aktenbeilage 9, Seite 39). Die Aufteilung der Unterhaltskosten zwischen der Stadt, der Betreiberin (Stollenwerkstatt Aarau) und allfälligen Dritten wurde noch nicht verhandelt. Die grössten Positionen stehen nicht direkt in Zusammenhang mit dem Veloparking:

- Unterhalt Begrünung (Auflage der Baurechtsgeberin),
- Unterhalt Lift (Benützung im Wesentlichen durch Fussgänger- und Fussgängerinnen).

Die folgenden Leistungen gehen gemäss aktueller Leistungsvereinbarung (Aktenbeilage 11) zu Lasten der Stollenwerkstatt: Kleinmobiliar, Werkzeuge, Büromaterial, Kleinunterhalt, Reinigung und Pflege, Stromkosten zu 50 %, Sicherheits- und Überwachungskosten (Certas/Securitas). Für die Velostation Süd ist eine Anpassung der Vereinbarung vorgesehen. Somit ist davon auszugehen, dass die **Stadt rund 90 %** (rund Fr. 13'500.-) der Unterhaltskosten zu tragen hat.

6. Finanzierung

6.1 Politikplan

Der Politikplan 2011–2015 sieht für die Projektierung Fr. 505'000.– und für die Realisierung 5.113 Mio. Franken vor. Von diesen 5.113 Mio. Franken werden 1.0 Mio. Franken als Beiträge Dritter und 1.715 Mio. Franken zur Entnahme aus dem Ersatzabgabefonds Parkierung vorgesehen (Aktenuflage Nr. 6).

Das Total des Kostenvoranschlags von 5.25 Mio. Franken überschreitet den im Politikplan vorgemerkten Betrag für die Realisierung somit um **Fr. 137'000.-**.

6.2 Subventionen / Beiträge Dritter / Ersatzabgabefonds

6.2.1 Kantonale Subventionen

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) hat mit Schreiben vom 26. Juni 2011 einen pauschalen, einmaligen Investitionsbeitrag von **Fr. 900'000.-** in Aussicht gestellt. Dieser Betrag liegt in der Kompetenz des Regierungsrats und wird gestützt auf das von der Stadt bewilligte Projekt behandelt (Aktenbeilage 14).

6.2.2 Beiträge SBB

Die SBB Immobilien Bewirtschaftung hat mit ihrem Schreiben vom 14. Juli 2011, Bezugnehmend auf ihr Schreiben vom 25. Juni 2010, ihre Bereitschaft bestätigt, einen Investitionsbeitrag im Rahmen von 20 % der Realisierungskosten (abzüglich der Kosten für den bewachten Teil des Veloparkings, jedoch maximal 1.0 Mio. Franken, zu leisten (Aktenuaufgabe Nr. 5). Die Kosten für den bewachten Teil des Veloparkings werden im weiteren Projektverlauf separat ausgewiesen.

Die im Politikplan vorgemerkten Beiträge Dritter von insgesamt 1.0 Mio. Franken werden somit bei Weitem übertroffen.

6.2.3 IBAarau Strom AG

Da die Kosten für die Trafostation vollumfänglich zu Lasten der IBAarau Strom AG gehen, werden die Erstellungskosten für den dafür vorgesehenen Raum im weiteren Projektverlauf separat ausgewiesen (im Kredit enthalten). Die technischen Installationen werden von der IBAarau erstellt und direkt finanziert.

6.2.4 Parkplatz-Ersatzabgabefonds

Im Politikplan 2011 – 2015 ist vorgesehen, dass dem Fonds 1.715 Mio. Franken für die Realisierung der Veloparkplätze Bahnhof Süd entnommen werden. Die effektiv mögliche Entnahme hängt vom Fondsbestand im Zeitpunkt der Realisierung ab.

6.2.5 Abwasserentsorgung

Der Stadtrat geht davon aus, dass rund Fr. 235'000.– für die Umlegung der Werkleitungen (Abwasser) über die Produktgruppe Nr. 63 Abwasserentsorgung (Eigenwirtschaftsbetrieb) belastet werden.

6.3 Übersicht Finanzierung

Investitionskosten

brutto	Fr.	5.25 Mio.
Beitrag Kanton	Fr.	0.90 Mio.
Beitrag SBB max.	Fr.	1.00 Mio.

netto mind.	Fr.	3.35 Mio.
		=====

Betriebs- und Unterhaltskosten

Zu Lasten der Einwohnergemeinde jährlich: rund Fr. 13'500.- (90 % von Fr. 15'000.-) gemäss Erw. 5.7.

7. Termine

- Beschluss Einwohnerrat Baukredit 19. September 2011
- Volksabstimmung Baukredit 27. November 2011
- Baueingabe, Ausschreibungs- und Ausführungsplanung ab Februar 2012
- Bauzeit ab Sommer 2012
- Eröffnung Herbst 2013

8. Projektdelegation

Die Projektbegleitung erfolgte durch eine Projektdelegation mit folgender Zusammensetzung:

- Jolanda Urech, Stadträtin, Präsidentin der Projektdelegation
- Rainer Lüscher, Einwohnerrat
- Alexander Umbricht, Einwohnerrat
- Marinus Pico, Vertreter von Pro Velo Region Aarau
- Andreas Scherer Vertreter der Stollenwerkstatt Aarau
- Christian Zimmermann, Zimmermann Architekten Aarau AG, Auftragnehmer
- Pascal Müller, Zimmermann Architekten Aarau AG, Auftragnehmer (Protokoll)
- Dominique Wyttenbach, Projektleiterin Hochbau der Sektion Hochbau, Stadtbauamt

9. Schlussbemerkungen

Die Situation vor Ort bestätigt, dass die bestehende Veloabstellanlage Bahnhof Süd stark übernutzt ist und den heutigen Anforderungen in keiner Art mehr gerecht wird. Die Situation erfordert unverzügliches Handeln, ist doch das bisherige Rechtsverhältnis gekündigt und kein einziger Veloabstellplatz für die Zukunft gesichert. Ohne die Nutzungserweiterung in Form des vorgeschlagenen Neubaus kann vor Ort keine befriedigende, nachfragegerechte Lösung erreicht werden.

Mit dem vorliegenden **Bauprojekt (Variante 1; Grundvariante mit Ausbau Dachgeschoss [gleichzeitige Erweiterung])** wird am heutigen Standort an der Frey-Herosé-Strasse eine zukunftsgerichtete Veloabstellanlage geschaffen, die eine für alle Benutzerinnen und Benutzer des Veloparkings, für alle Passantinnen und Passanten zufriedenstellende und nachhaltige Lösung im Bereich des südlichen Bahnhofzugangs darstellt und die Zustimmung aller direkt Betroffenen findet. Hierfür besteht ein hohes öffentliches Interesse.

Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

Antrag:

Der Einwohnerrat möge den Baukredit von 5.25 Mio. Franken inkl. 8 % MwSt. (davon Fr. 235'000.- zu Lasten der PG 63 Abwasserbeseitigung), zuzüglich teuerungsbedingter Mehrkosten seit 1. April 2011, für das Bauprojekt bewilligen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES STADTRATES

Der Stadtammann Der Vize-Stadtschreiber
Dr. Marcel Guignard Stefan Berner

Anhang:

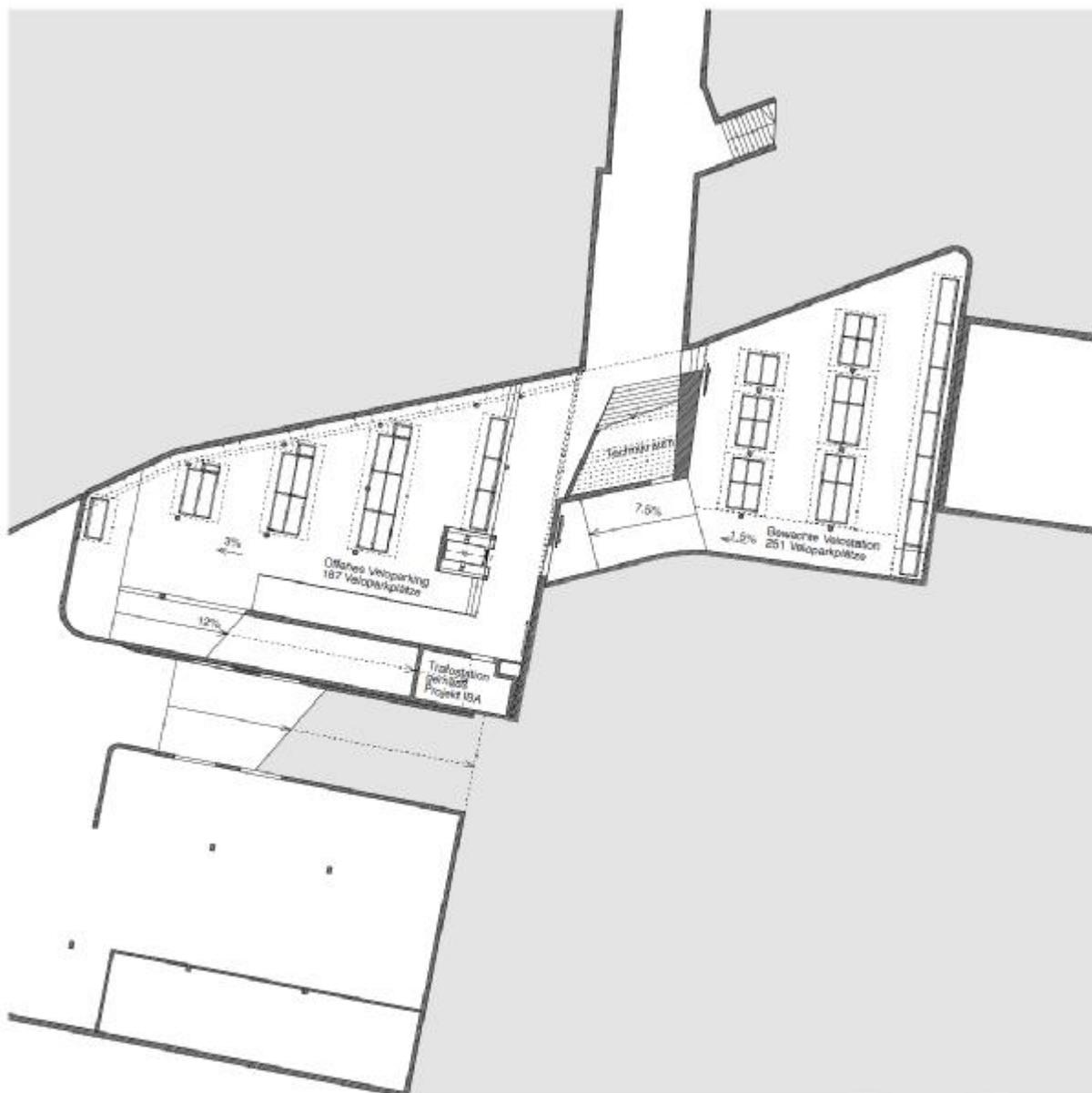
- 3 Grundrisspläne
- 3 Schnitte

Verzeichnis der aufliegenden Akten:

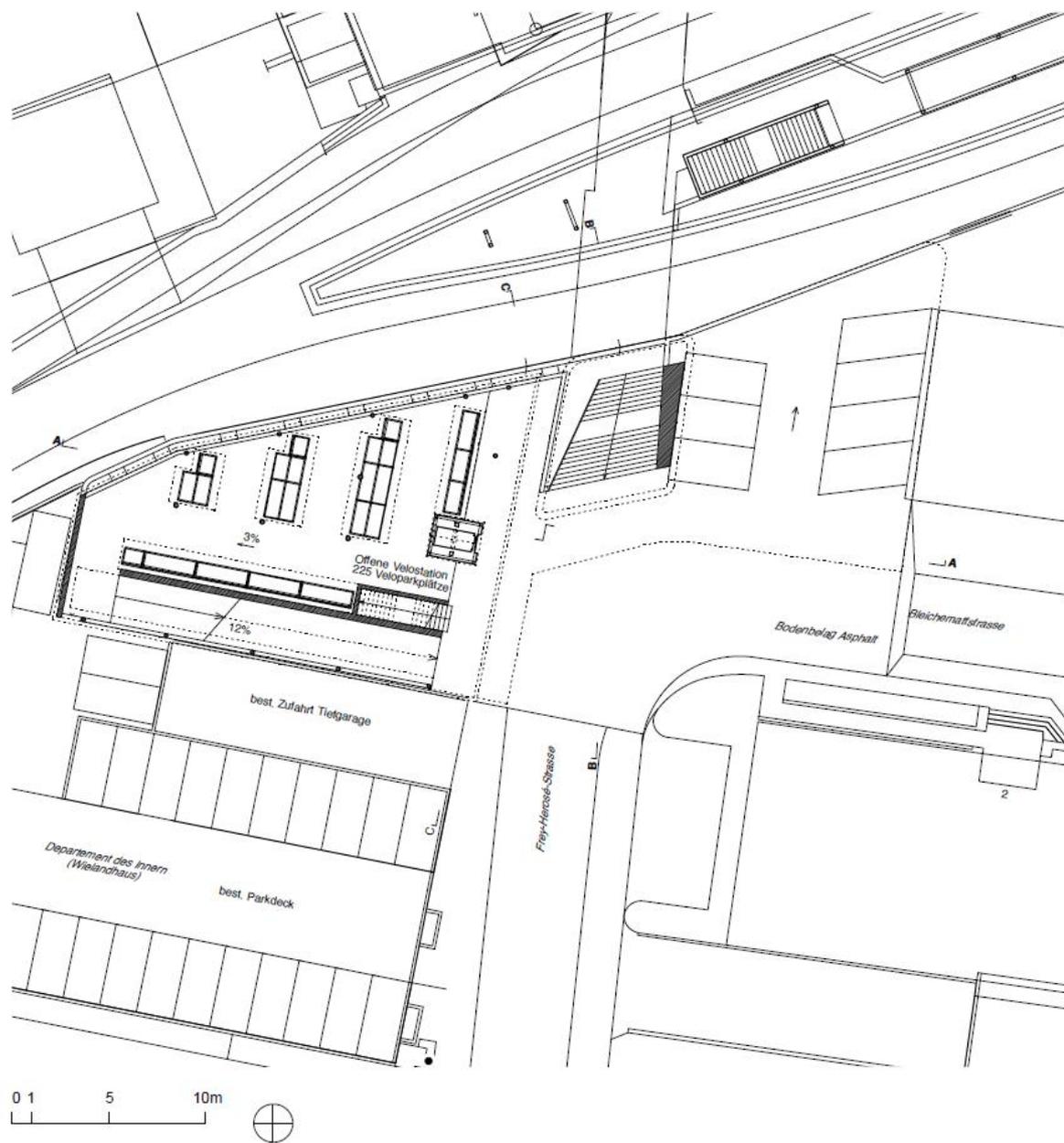
1. Beschluss des Einwohnerrats vom 20. September 2010; Bewilligung eines Zusatzkredits von Fr. 185'000.– zum Projektierungskredit von Fr. 160'000.– (Beschluss des Einwohnerrates vom 19. Oktober 2009 im Rahmen des Investitionsbudgets 2010), zuzüglich Teuerung seit dem 1. Oktober 2009, und eines Kredits für die Rechtseinräumung auf dem Grundstück "von Felten" von Fr. 160'000.–
2. Bericht und Antrag an den Einwohnerrat betreffend den Zusatzkredit zum Projektierungskredit für den Neubau der Veloabstellanlage Bahnhof Süd vom 23. August 2010 (GV 2010 – 2013 / 68)
3. Bestätigung der Kostenübernahme für die Trafostation durch die IBAarau Strom AG
4. Bereitschaftserklärung des Kanton Aargau für einen Investitionsbeitrag
5. Bereitschaftserklärung der SBB für einen Investitionsbeitrag
6. Auszug Politikplan 2011-2015
7. Booklet Veloparking mit Neugestaltung Zugang Bahnhof Süd, Bauprojekt mit Kostenvoranschlag, Zimmermann Architekten Aarau AG (Stand 07/2011)
8. Pflanzkonzept Mst. 1:100, Stefan Schrämmli Landschaftsarchitektur, Brugg
9. Bauprojektpläne Mst. 1:100, Zimmermann Architekten Aarau AG



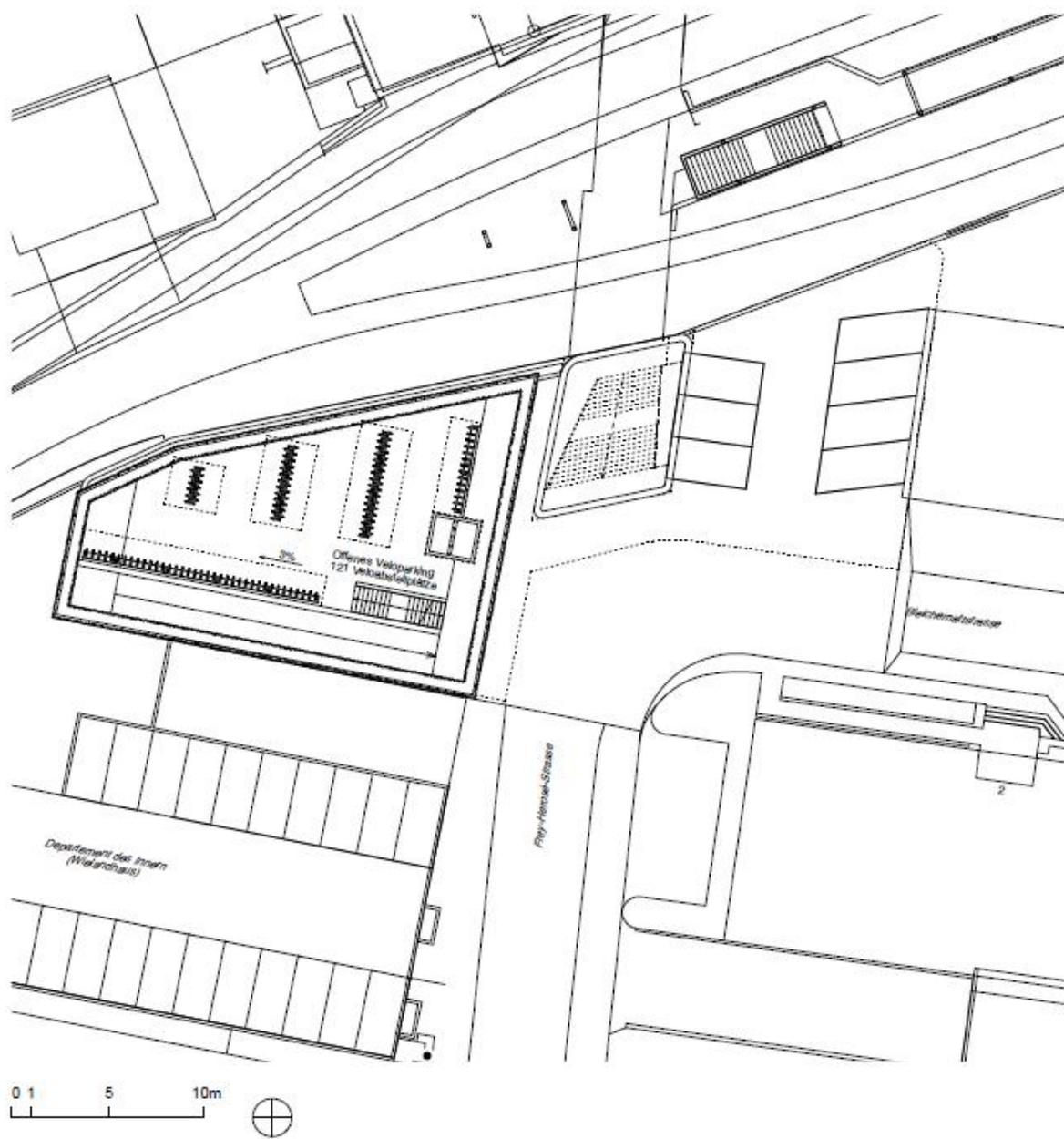
Visualisierung Veloparking und Portal (Blick von der Bleichemattstrasse her)



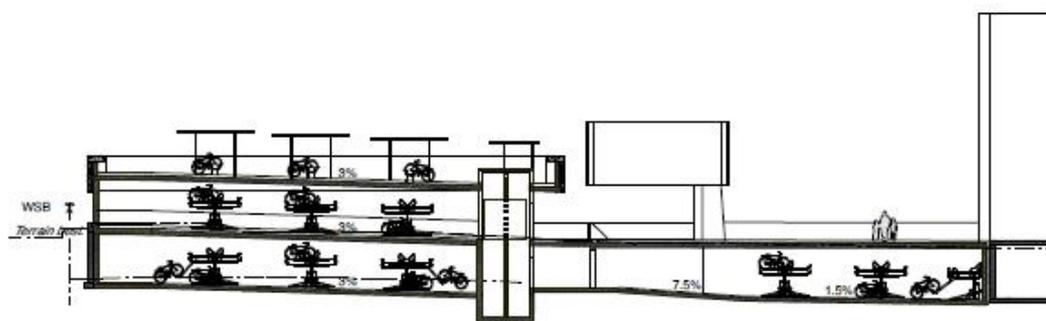
Untergeschoss 1:333



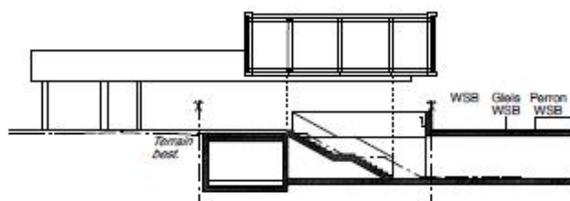
Erdgeschoss 1:333



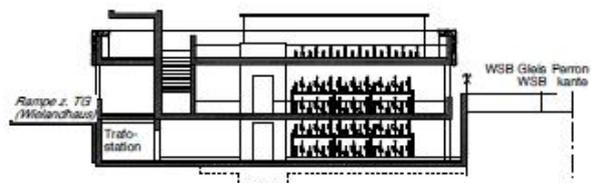
Obergeschoss 1:333



Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C



Schnitte 1:333