



Aarau, 14. Mai 2012
GV 2010 - 2013 /257

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

Fuss- und Veloverbindung Scheibenschachen-Telli (Steg Aarenau)



Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Neubau des Kraftwerks Rüchlig bietet sich die Chance, das Wohngebiet Scheibenschachen auf der linken Aareseite mit dem Wohn-, Geschäfts- und Einkaufsgebiet Telli auf der rechten Aareseite für Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen direkt zu verbinden. Der Bedarf nach einer solchen Verbindung rührt nicht nur vom neuen Wohnquartier "Aarenau" mit künftig rund 600 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern her, das mit den zentralen Einrichtungen in der Telli verbunden sein möchte. Diese Ergänzung des Langsamverkehrsnetzes dient dem täglichen Einkaufs-, Schul- und Freizeitverkehr gleichermassen, wie sie auch eine Abkürzung für zahlreiche Arbeitnehmer/-innen darstellt, die in der Telli beschäftigt sind. Das vorliegende Projekt "Steg Aarenau" zeigt auf, wie eine Fuss- und Velowegverbindung entlang des Kraftwerks kostengünstig realisiert werden kann, indem Synergien mit dem Kraftwerksneubau optimal genutzt werden. Die neue Wegverbindung stellt einen wichtigen Beitrag zugunsten eines attraktiven Fuss- und Velowegnetzes dar, welches sich durch eine hohe Vernetzung und direkte Verbindungen auszeichnet.

1. Ausgangslage

1.1 Bedarf für die Verbindung

Die neue, die Aare querende Verbindung ist schon seit langem angedacht: Der Stadtrat hat am 24. Oktober 2005 nach breiter Information und Konsultation den Verkehrsrichtplan verabschiedet, der nachhaltige Verkehrslösungen zur Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungskreise aufzeigt. Gemäss diesem soll mit einem neuen Aareübergang unterhalb des Kraftwerkes Rüchlig das Wohngebiet Scheibenschachen auf der linken Aareseite mit dem Wohn-, Geschäfts- und Einkaufsgebiet Telli auf der rechten Aareseite verbunden werden. Das Bedürfnis dieser direkten Langsamverkehrs-Verbindung zwischen diesen beiden Quartieren ist heute schon vorhanden und wird verstärkt, wenn in den nächsten Jahren das 59'000 m² grosse Areal "Aarenau" überbaut sein wird. Innerhalb des Stadtgebietes werden damit für den Einkaufs-, Arbeits-, Schul- und Freizeitverkehr neue attraktive Beziehungen im Langsamverkehrssegment angeboten, von denen über den Scheibenschachen und die Telli hinaus der Ortsteil Rohr, der Hungerberg, Rombach und die Innenstadt Nutzen ziehen werden.

Für die Durchführung eines allfälligen Wettbewerbs wurde deshalb im Voranschlag 2008 ein entsprechender Projektierungskredit unter dem Konto 6200.02.501.54 eingestellt.

1.2 Neubauprojekt Kraftwerk Rüchlig

Vorabklärungen zeigten, dass eine mit separaten Brücken und vom Kraftwerk unabhängige Fuss- und Veloverbindung zwischen 5,8 bis 7,7 Mio. Franken kosten würde. Selbst die Verbreiterung des Zurlindenstegs, welche als Minimallösung in das Variantenstudium miteinbezogen wurde, würde mit rund 4 Mio. über dem budgetierten Betrag liegen (vgl. Aktenaufgabe; Vergleichskosten von Linienführungsvarianten vom 28. September 2012). Mit der Neukonzessionierung resp. dem Neubauprojekt des Kraftwerks Rüchlig bietet sich aufgrund der erzielbaren Synergien nun die Chance, die Wegverbindung besonders kostengünstig zu realisieren.

2. Vorgehen

2.1 Abstimmung mit dem Kraftwerksneubau

In einem ersten Schritt wurden ein Programm und ein Pflichtenheft für die Durchführung eines Wettbewerbs erarbeitet. Kurz nach der Fertigstellung des Wettbewerbsprogramms im Oktober 2009 informierte die Axpo dahingehend, dass ihre Bauprojekte überarbeitet und insbesondere das Dotierkraftwerk stark redimensioniert werden müssten. Demzufolge mussten die Wettbewerbsvorbereitungen für die Fuss- und Veloverbindungen bis zum Vorliegen des überarbeiteten Projekts und der damit verbundenen neuen Vorgaben für die Linienführung unterbrochen werden. Anfangs April 2010 informierte die Axpo über das überarbeitete und deutlich redimensionierte Wasserkraft-Bauprojekt. Aufgrund der neuen Situation stellte sich die Frage, ob es überhaupt sinnvoll und zweckmässig wäre, für die geplante Fuss- und Veloverbindung einen Wettbewerb zu veranstalten. Vielmehr zeigte sich, dass die Synergien mit dem Kraftwerkneubau genutzt und die Fuss- und Veloverbindung in enger Abstimmung mit dem Kraftwerksbau und der Umgebungsgestaltung geplant werden müssten. Im Zentrum stand dabei die Frage der Linienführung.

Nach dem Studium diverser Varianten zur Linienführung, begleitet von verschiedenen Verhandlungen mit der Axpo und der JURA Holding AG, konnte eine optimierte Linienführung gefunden werden. Diese setzt sich aus der Querung des Kanals via Kraftwerksdeckel, der ebenerdigen Querung der Insel und der Querung der Aare entlang des Wehrs zusammen.

2.2 Rückzugsvereinbarung

Mit einer Rückzugsvereinbarung im Rahmen des Konzessions- und Baubewilligungsgesuch der Axpo für das Kraftwerk Rüchlig konnte die Zustimmung für eine Wegführung entlang des Wehrs erreicht werden (vgl. Aktenaufgabe; Rückzugsvereinbarung vom 23. Juni 2011). An die Zustimmung geknüpft und als Bestandteil der Rückzugsvereinbarung gelten diverse rechtliche, technische und betriebliche Bedingungen.

2.3 Terminvorgaben

Damit die neue Verbindung mit dem Neubau des Kraftwerks abgestimmt ist, mussten enge durch die Axpo gesetzte Terminvorgaben eingehalten werden. Dazu gehörte die Abmachung, dass die Stadt Aarau der Axpo bis am 31. Januar 2012 ein Vorprojekt der Fuss- und Veloverbindung vorlegte. Damit der Termin eingehalten werden konnte und damit die Koordination mit dem Kraftwerksneubau direkt sichergestellt war, wurden die Ingenieurarbeiten der Firma Gruner + Wepf Ingenieure AG, St. Gallen in Auftrag gegeben, der gleichen Firma, welche auch die Ingenieurarbeiten für das Kraftwerk von der Axpo erhalten hat. Unter dem Arbeitstitel "Steg Aarenau" konnte unter hohem Zeitdruck und mit grossem Effort innerhalb von drei Monaten termingerecht das nun vorliegende Vorprojekt erarbeitet werden.

3. Vorprojekt Aarenau

Das Bauwerk kann in drei Abschnitte unterteilt werden, welche im technischen Bericht zum Vorprojekt wie folgt bezeichnet sind:

- Kraftwerksbrücke (Querung des Kanals über das Kraftwerk)
- Wildtierunterführung (Querung der Zurlindeninsel)
- Wehrbrücke (Querung der Aare)



Es wird versucht, die Linienführung ausgehend von der Kraftwerksdecke möglichst geradlinig auf die Zurlindeninsel zu führen und dabei das Erscheinungsbild des Kraftwerkneubaus wenig zu beeinflussen. Dafür ist auf einer Länge von rund 30 m eine Brücke notwendig. Die Brücke ist aus Stahlbeton mit einer Zwischenabstützung ausgebildet (vgl. Aktenauflage; Technischer Bericht zum Vorprojekt, Kapitel 5. *Kraftwerksbrücke*).

4.2 Abschnitt Wildtierunterführung

Auf der Zurlindeninsel muss auf Wunsch der JURA Holding AG, der Eigentümerin der Insel, der Wildtierwechsel gewährleistet sein. Er darf dabei nicht mehr als 0.5 m unterhalb des bestehenden Terrains geführt werden und soll punktuell eine Lichte Höhe von 2.50 m haben. Bei einem maximalen Längsgefälle von 6 % führen diese Vorgaben zu einer rund 70 m langen Aufschüttung. Mit der vorliegenden Lösung werden die Vorgaben der JURA Holding AG umgesetzt (vgl. Aktenauflage; Technischer Bericht zum Vorprojekt, Kapitel 6. *Wildtierunterführung*).

Da die Zurlindeninsel Teil des kantonalen Auenschutzparks und ein Naturschutzgebiet von kantonaler Bedeutung ist, besteht gegenüber dem vorliegenden Projekt seitens des kantonalen Departements Bau, Verkehr und Umwelt noch ein grundsätzlicher Vorbehalt. Vor der öffentlichen Auflage muss dieser gelöst werden. Aus zeitlichen Gründen (vorstehende Ziffer 2.3) war dies vor der Abfassung dieser Botschaft nicht möglich.

4.3 Abschnitt Wehrbrücke

Um die Aare auf möglichst wirtschaftliche und kostengünstige Weise queren zu können, werden die Wehrpfeiler als Abstützungen verwendet. Die Vorgaben der Axpo erfordern, dass die Brückenelemente demontierbar ausgebildet werden, damit diese bei Bedarf mit einem Pneu- kran weggehoben werden können. Dementsprechend setzt sich die Brücke aus Leichtbauelementen zusammen. Der Anschlusspunkt beim Uferweg ergibt sich aus der Spannweite und dem maximalen Gefälle. Mit einer neuen Wegverbindung zwischen dem Fussballfeld und dem Spielplatz kann der Anschlusspunkt direkt mit der Aurorastrasse verbunden werden (vgl. Aktenauflage; Technischer Bericht zum Vorprojekt, Kapitel 7. *Wehrbrücke*). Der in der Plan- darstellung eingezeichnete neue Uferweg ist optional.

4.4 Einzäunung

Um das Kraftwerksgelände und die Zurlindeninsel vor dem Betreten schützen zu können, muss sichergestellt werden, dass die Wegverbindung nicht verlassen wird. Mit einem durch- gehenden 1.30 m hohen Geländer entlang des Weges und einem zurückversetzten Zaun konnte eine Lösung gefunden werden, welche von der JURA Holding AG akzeptiert wird und zugleich landschaftsverträglich ist (vgl. Aktenauflage; Technischer Bericht zum Vorprojekt, Kapitel 8. *Einzäunung*).

4.5 Wegbreite

Die gewählte durchgehende Wegbreite von 2.70 m stellt einen Kompromiss zwischen den getroffenen Vereinbarungen, der Benutzerfreundlichkeit sowie den Kosten dar und gewährleistet das Kreuzen zweier Fahrräder gemäss VSS-Norm.

4.6 Kostenschätzung

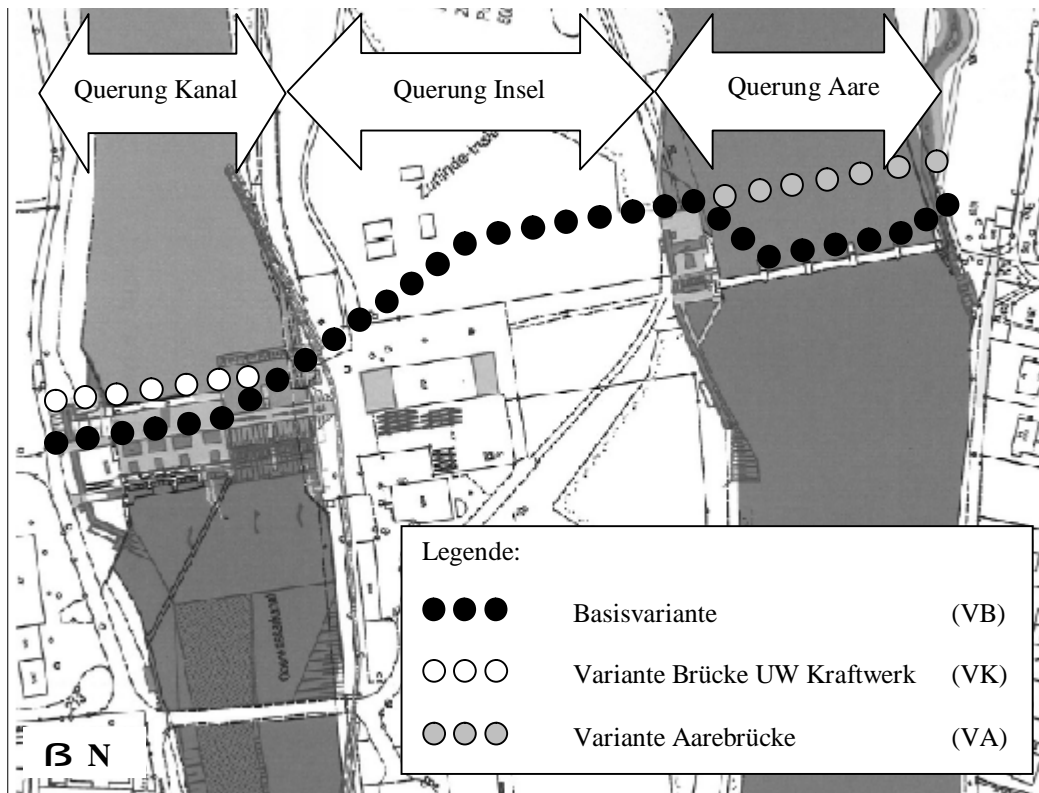
Die Kostenschätzung basiert auf den ermittelten Ausmassen und den Erfahrungswerten mit Einheitspreisen. Sie beinhaltet die ganze Wegverbindung mit allen Aufwendungen bei einer Genauigkeit von $\pm 20\%$ und beläuft sich auf rund 2.6 Mio. Franken (vgl. Aktenauflage; Technischer Bericht zum Vorprojekt, Kapitel 10. *Kostenschätzung*). Im aktuellen Politikplan, welcher vom Stadtrat am 27. Februar 2012 beraten wurde, ist für das Bauwerk ein Gesamtkredit von 3.5 Mio. Franken eingestellt. Erfreulicherweise liegt die Kostenschätzung noch deutlich unter diesem Betrag.

5. Alternativen zur Basisvariante

Mit einer Wegbreite von 3.50 m anstelle 2.70 m könnten komfortablere Platzverhältnisse geschaffen und die Attraktivität der Verbindung gesteigert werden. Der Einfluss auf die Kosten wurde abschnittsweise untersucht. Die Mehrkosten würden sich auf rund 0.4 Mio. Franken belaufen, was zu Gesamtkosten von ca. 3.0 Mio. Franken führen würde. Diese Variante wird nachfolgend als "Basisvariante plus" bezeichnet.

Die projektierenden Ingenieure kamen im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojektes zur Auffassung, dass die Linienführung mit vertretbarem Aufwand optimiert werden könnte. Mit Mehrkosten gegenüber der "Basisvariante plus" von rund 0.6 Mio. Franken könnte die Querung des Kanals unterhalb des Kraftwerks erfolgen, indem der Steg als Konsole entlang des Kraftwerks geführt wird. Die Querung der Aare mit einer separaten Brücke wäre mit einem Mehraufwand gegenüber der "Basisvariante plus" von rund 0.8 Mio. Franken realisierbar. Die beiden Varianten werden auf dem Detaillierungsgrad einer Vorstudie mit einer Kostengenauigkeit von $\pm 30\%$ aufgezeigt (vgl. Aktenauflage; Technischer Bericht zum Vorprojekt, Kapitel 11. *Variante Brücke UW Kraftwerk* und Kapitel 12. *Variante Aarebrücke*).

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Linienführung der Varianten in einer Übersicht:



5.1 Vergleich der Varianten

Die Varianten der Linienführung können unterschiedlich kombiniert werden. Die Linienführungen weisen dabei verschiedene Vor- und Nachteile auf, welche nachfolgend tabellarisch zusammengefasst sind:

Linienführung	Kosten [Mio.]	Vorteile	Nachteile
VB	2.6	<ul style="list-style-type: none"> § Kosten innerhalb Vorgaben § Spannende Wegführung § geringster Eingriff in das Landschaftsbild 	<ul style="list-style-type: none"> § Kurvenreiche Linienführung § Nutzung vom Kraftwerksbetrieb abhängig (Stegschliessungen bei betrieblichem Unterhalt / min. ca. drei Wochen im Jahr) § Realisation erst 2017 / 2018 (nach Sanierung Wehr) möglich
VB plus (3.5 m anstelle 2.7 m Wegbreite)	3.0	<ul style="list-style-type: none"> § Komfortablere Platzverhältnisse § Kosten innerhalb Vorgaben § Spannende Wegführung § geringster Eingriff in das Landschaftsbild 	<ul style="list-style-type: none"> § Mehrkosten von 0.4 Mio. § Kurvenreiche Linienführung § Nutzung vom Kraftwerksbetrieb abhängig (Stegschliessungen bei betrieblichem Unterhalt / min. ca. drei Wochen im Jahr) § Realisation erst 2017 / 2018 (nach Sanierung Wehr) möglich
VB plus + VK	3.6	<ul style="list-style-type: none"> § Grössere Unabhängigkeit vom Kraftwerksbetrieb (Stegschliessungen selten) § Erhöhte Betriebssicherheit (keine Personen auf Kraftwerksdecke) § Horizontale Linienführung 	<ul style="list-style-type: none"> § Mehrkosten von 1.0 Mio. § Längeres Verfahren (Volksabstimmung notwendig)

7. Schlussbemerkungen

Ein relativ engmaschiges Netz an attraktiven Langsamverkehrsverbindungen zwischen verschiedenen Stadtteilen und Quartieren entspricht einem hohen Bedürfnis der Einwohnerinnen und Einwohner und stellt einen wichtigen Standortfaktor dar. Die neue Verbindung Scheibenschachen (Aarenau)- Telli dient vielen Verkehrsbedürfnissen, so z. B. dem Einkaufs-, Arbeits- und Freizeitverkehr. Mit der gleichzeitig mit dem neuen Kraftwerk Rüchlig möglichen Realisation kann ein besonders gutes Kosten-/Nutzenverhältnis erzielt werden.

Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

Antrag:

Der Einwohnerrat möge für die Erstellung einer Fuss- und Veloverbindung Scheibenschachen-Telli mit der Linienführung "Basisvariante" einen Investitionskredit von Fr. 2.6 Mio. (Kostengenauigkeit +/- 20 %, Kostenstand 31.10.2011) zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten gutheissen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES STADTRATES

Der Stadtammann Der Stadtschreiber
Dr. Marcel Guignard Dr. Martin Gossweiler

Verzeichnis der aufliegenden Akten:

1. Verkehrsrichtplan vom 24. Oktober 2005
2. Vergleichskosten von Linienführungsvarianten vom 28. September 2010
3. Rückzugsvereinbarung vom 23. Juni 2011
4. Vorprojekt Steg Aarenau vom 31. Januar 2012