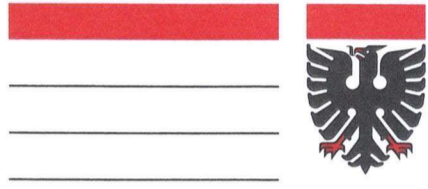


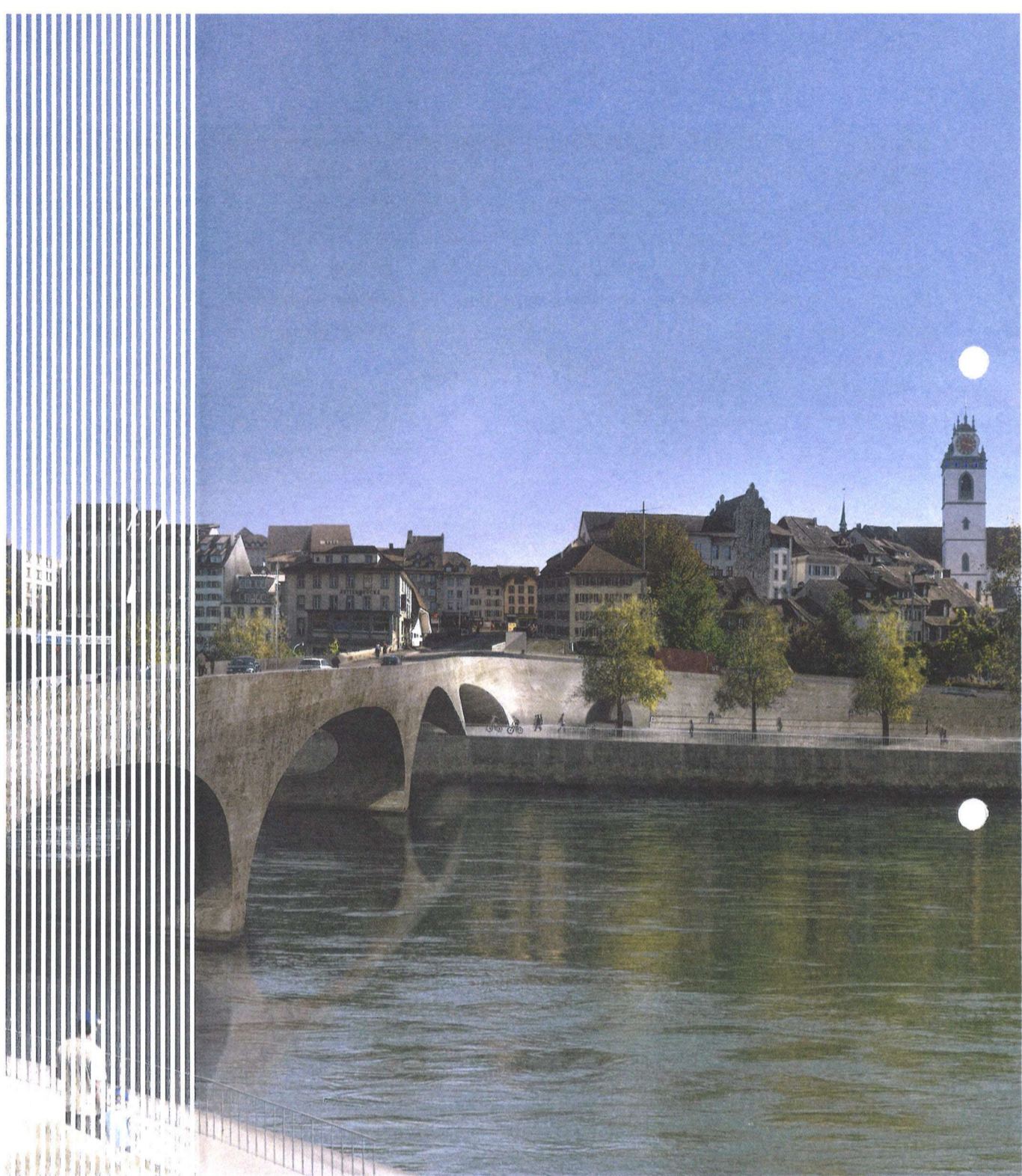
STADT AARAU



Botschaft zur Urnenabstimmung
vom 28. September 2014

ERSATZ DER AAREBRÜCKE; KREDITANTEIL STADT

Beschluss des Einwohnerrats
vom 24. März 2014



Das Wichtigste in Kürze

Die Brücke über die Aare ist seit jeher eine äusserst wichtige Verbindung von der Stadt in Richtung Norden. Die heutige Aarebrücke ist 1949 erstellt worden. Sie hat seinerzeit die legendäre Kettenbrücke ersetzt, die dem damals zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen war.

Nach 65 Jahren ist die bestehende Brücke sehr baufällig geworden. Sie muss dringend ersetzt werden. Der Kanton Aargau als Strasseneigentümer hat daher gemeinsam mit der Stadt ein Konkurrenzverfahren durchgeführt, um ein hochwertiges und nachhaltiges Bauprojekt zu erhalten. Dabei wurde das Projekt «Pont Neuf» zur Realisierung ausgewählt. Die Stadt hat sich an den Kosten des kantonalen Projekts mit 30% zu beteiligen. Dieses beinhaltet nicht nur den Ersatz der Brückenplatte, sondern behebt bestehende Mängel in den beidseitigen Längsverbindungen entlang der Aareufer und wertet den Aareraum in diesem Bereich für die Naherholung und den Fuss- und Veloverkehr deutlich auf. Auf der Nordseite spiegelt sich die neue Ufergestaltung und Wegführung der Südseite. Die heute unübersichtliche und sehr enge Unterquerung der Brücke wird zu Gunsten einer offenen und einsehbaren Wegführung beseitigt.

Die neue Aarebrücke wird nicht nur ein Verkehrsträger sein, sondern ein Aufenthalts- sowie Begegnungsort und so die Aufgabe als verbindendes Element zwischen Alt- und Innenstadt mit dem Stadtgebiet auf der Nordseite der Aare erfüllen.

Der Einwohnerrat hat sich das Projekt eingehend vorstellen lassen und ist in einer Gegenüberstellung von verschiedenen Varianten zum Schluss gelangt, dass das vorliegende Projekt «Pont Neuf», trotz relativ hoher Kosten, nachhaltig und wirtschaftlich ist. Er hat sich daher anlässlich seiner Sitzung vom 24. März 2014 klar für das Projekt ausgesprochen und mit 33 Ja- zu 12 Nein-Stimmen den städtischen Anteil von 9,867 Millionen Franken gutgeheissen (inkl. Zuschlag des kantonalen Kreditrisikos).

Warum braucht es eine neue Aarebrücke?

Die Aarebrücke ist heute ein Teil der Kantonsstrasse K 207, welche die beiden Aareufer miteinander verbindet. Bereits die Römer bauten an dieser Stelle einen ersten Aareübergang. Früher galt die Aare als politische Grenze, heute trennt sie die Altstadt von den modernen Wohngebieten Aaraus im Norden und seinen Nachbargemeinden. Im Jahr 1848 wurde die bekannte Kettenbrücke, eine Hängebrücke mit monumentalen Pylonen für die Aufhängung der Kettenglieder, gebaut. 101 Jahre später musste die Kettenbrücke wegen ihrer zu geringen Tragfähigkeit und Breite für die gestiegenen Anforderungen des Verkehrs abgebrochen und durch die heutige Aarebrücke ersetzt werden. Die heutige Aarebrücke wurde 1951 eingeweiht und ist im Laufe der Zeit mehrmals instand gestellt worden. Der Zustand der Brücke hat sich in den letzten Jahren verschlechtert. Sie weist erhebliche Schäden und Mängel auf. Neben undichten, mehrfach reparierten Fahrbahnübergängen im Bereich der Widerlager, undichtem Belag und Verschiebungen in der Konstruktion sind dies auch Betonabplatzungen sowie Risse im Widerlager. Das Bauwerk genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr, es hat seine Lebensdauer erreicht und muss ersetzt werden.

Vor der Inbetriebnahme der neuen Staffeleggstrasse fuhren täglich durchschnittlich rund 26'000 Motorfahrzeuge über die Aarebrücke, seither noch rund 21'000 pro Tag. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wurde die seit Jahren fällige Instandsetzung der Brücke

Informationsgelegenheiten:

Das Modell und die Pläne sind im Rathaus ausgestellt und können während der Öffnungszeiten eingesehen werden.

Die Einwohnerratsbotschaft und weitere Unterlagen sind auch im Internet einsehbar unter www.aarau.ch/aktuelleprojekte

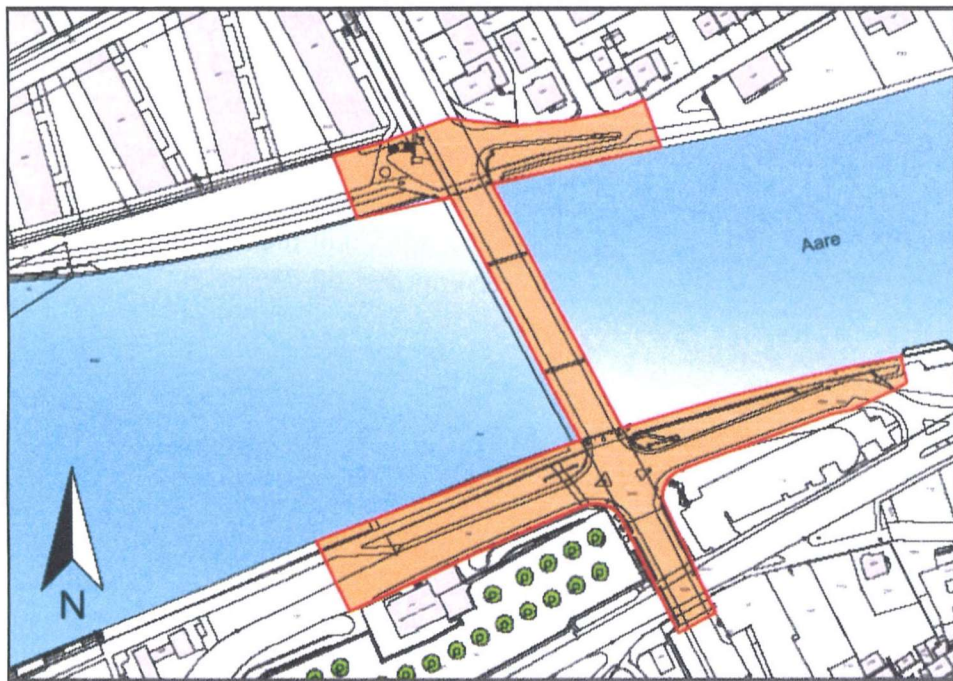
auf den Zeitpunkt nach der Eröffnung der neuen Staffeleggstrasse verschoben. In Anbetracht des erheblichen Instandsetzungsaufwands wurde in einer Studie aufgezeigt, dass ein Ersatz der Brücke zwar mit höheren Kosten verbunden ist, bedingt durch die längere Lebensdauer jedoch die wirtschaftlich günstigere Lösung darstellt. Mit einer raschen Realisierung des Ersatzbaus können provisorische Massnahmen für die Erhaltung der Gebrauchstauglichkeit umgangen werden.

Das Projekt «Pont Neuf»

Ergebnis des Projektwettbewerbs

Um die anspruchsvolle Aufgabe unter verschiedensten Aspekten optimal zu lösen, dem Standort im Aareraum vor der Altstadt gerecht zu werden und um die vielfältigen Verkehrsbeziehungen über und entlang der Aare sicherzustellen, beschloss das kantonale Departement Bau, Verkehr und Umwelt (DBVU) im Einvernehmen mit dem Stadtrat, einen offenen einstufigen Projektwettbewerb durchzuführen. Ziel des Projektwettbewerbs war es, Projektvorschläge für die Realisierung eines komplett neuen Brückenoberbaus und neuer Brückenwiderlager sowie für die Anpassung der Brückenköpfe und für die Gestaltung der unmittelbaren Uferbereiche auf der Nord- und der Südseite der Aare zu erhalten.

Der Projektwettbewerb für die neue Brücke wurde Ende 2009 – Anfang 2010 durchgeführt. Bei der Jurierung der Wettbewerbsprojekte spielten die Einbettung der Brücke in den Aareraum, die langfristige Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit sowie der Bezug zur geschützten Altstadt als Ortsbild von nationaler Bedeutung eine wesentliche Rolle. Insbesondere die Beseitigung der Nadelöhre in der Velo- und Fussgängerverbindung entlang der beiden Aareufer war eine weitere wichtige Vorgabe für die neue Brücke.



Projektperimeter

Bauprojekt und Ausführung

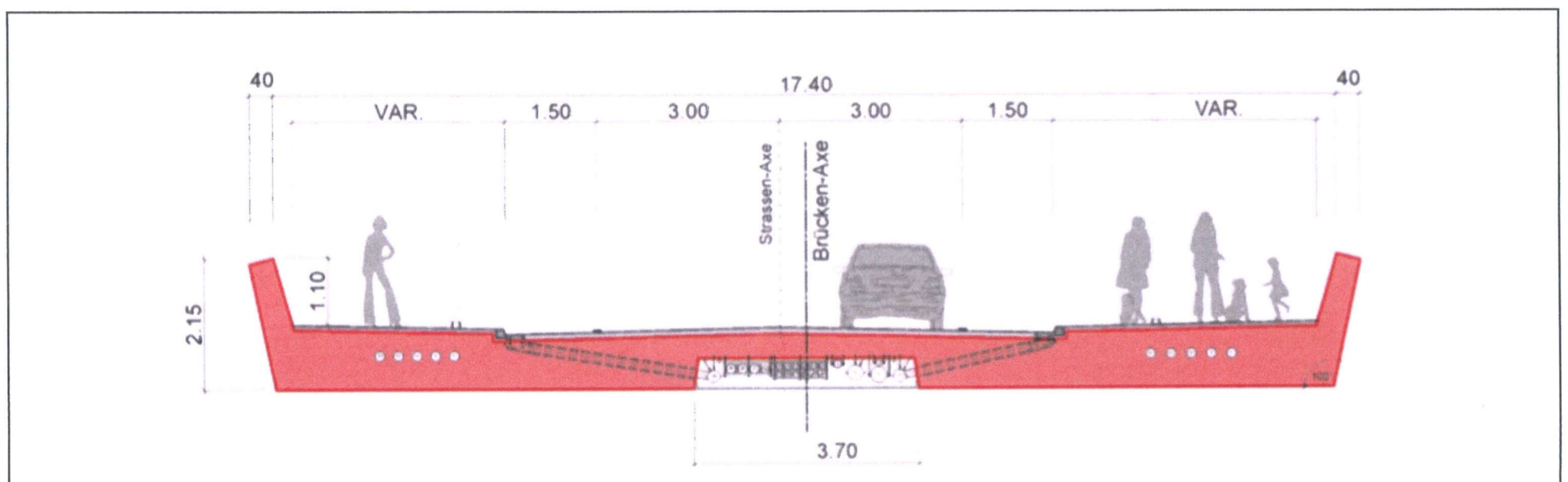
Die vorgesehene Brückenkonstruktion benutzt die vorhandenen, baulich noch intakten zwei Pfeilerfundamente als Zwischenaufleger. Die Brückenbreite beträgt im Maximum 17,8 Meter. Die Verkehrsfläche ist aufgeteilt in zwei 3 Meter breite Fahrspuren, zwei 1,5 Meter breite Radstreifen und zwei Gehwege mit variablen Breiten. Die Verkehrsflächen auf der Brückenplatte werden damit besser aufgeteilt. Neben den Fahrspuren für Motorfahrzeuge wird dem Langsamverkehr genügend Platz zur Verfügung gestellt. Die beidseitig angeordneten Gehwege sind ausreichend breit dimensioniert, so dass auch das Verweilen auf der Brücke möglich sein wird. Die neue Aarebrücke wird nicht nur ein Verkehrsträger sein, sondern auch ein Aufenthalts- und Begegnungsort. Sie wird so die Aufgabe als verbindendes Element zwischen Alt- und Innenstadt und dem Stadtgebiet auf der Nordseite der Aare erfüllen.

Um die beliebten Naherholungsgebiete am Aareufer angemessen zu verbinden und die Verkehrswege für den Langsamverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten, werden auf beiden Flussseiten die Uferwege und der Raum unter der Brücke verbreitert. An beiden Brückenköpfen werden beidseits der Brücke rollstuhlgängige Verbindungen von den Uferwegen auf die Brücke hinauf erstellt. Auf der Westseite des Brückenkopfs Nord wird der heutige Treppenaufgang entfernt. An der bestehenden Personenunterführung vom Parking Flösserplatz zum Albert-Einstein-Weg wird der nördliche Zugang den neuen Gegebenheiten angepasst.

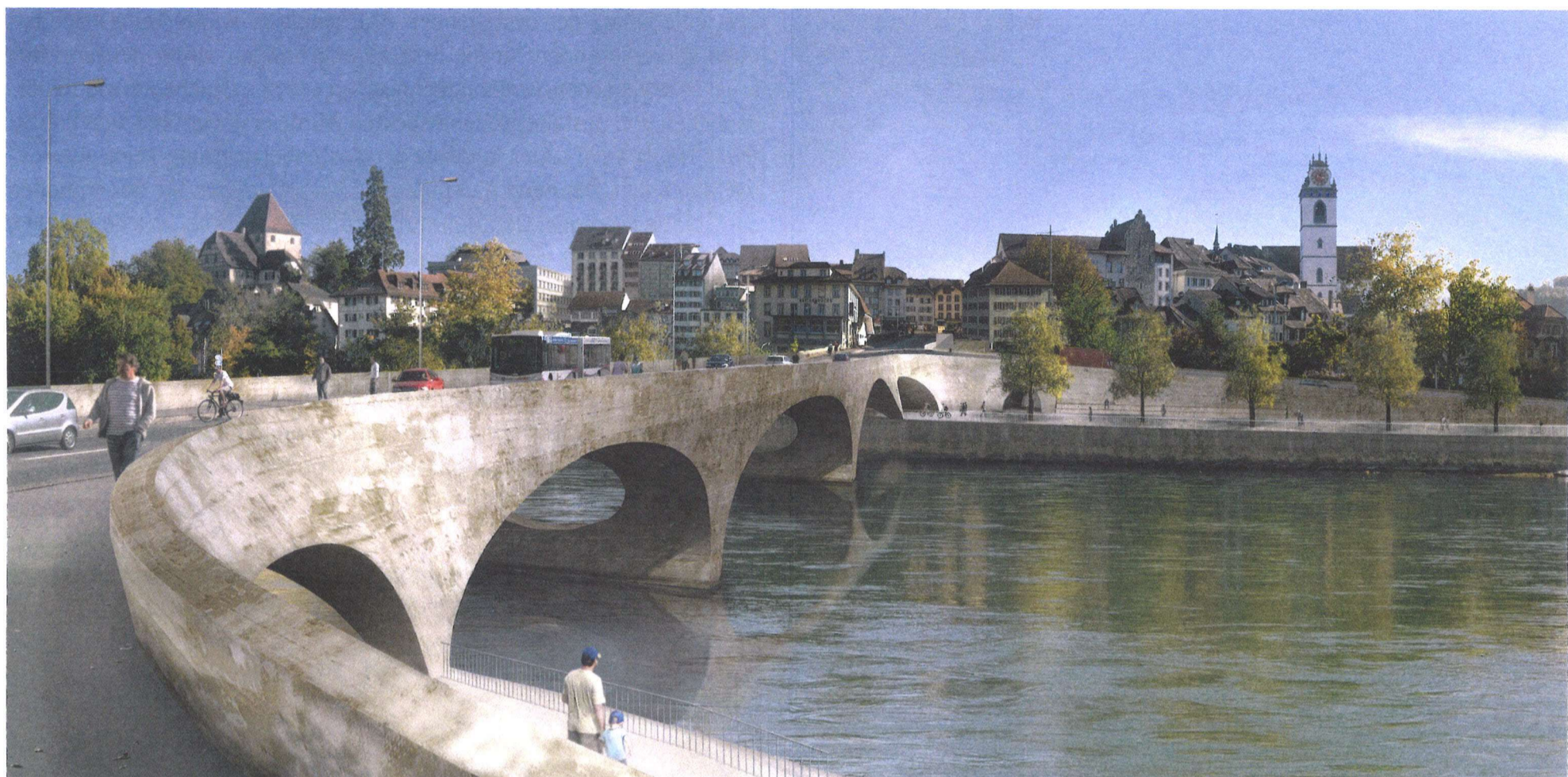
Im Bereich der Brückenzu- und -wegfahrtsrampen auf der Nordseite werden entlang des Uferwegs neue Bäume gepflanzt. Sie bilden einen ökologisch wertvollen Ersatz für wegfallendes Strauchwerk. Dem Uferschutz und -charakter auf der Nordseite wird im Gegensatz zu demjenigen auf der urbaneren Südseite mit einer naturnäheren Gestaltung Rechnung getragen. Die im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Brücke beeinträchtigten Hecken und Bäume werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in Stand gestellt bzw. ersetzt.

Was kostet die neue Aarebrücke?

Gemäss Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) haben die Gemeinden an den Neubau und den Ausbau der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen und deren Bestandteile Beiträge zu leisten. Für die Beitragsberechnung sind die Gesamtkosten der Projektierung und Bauleitung, des Landerwerbs sowie der Bauausführung massgebend. Die Höhe des Kostenanteils einer Gemeinde wird aufgrund ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit und der Massgabe ihres Interesses definiert. Der dekretsgemässe Kostenanteil für Aarau beträgt seit langer Zeit 60%. Im vorliegenden Fall gehen die Erstellungskosten der Brücke zwischen den beiden Widerlagern zu 100% zu Lasten des Kantons. Die Zufahrtsrampen und die Brückenköpfe werden nach Strassenbaudekret zu 60% (Stadt) und



Querschnitt (VAR. = variabel, entsprechend Brückenform, mindestens jedoch 3.00 m westseitig und 4.00 m ostseitig)



40% (Kanton) aufgeteilt. Anpassungen im Uferbereich gehen voll zu Lasten der Stadt. Schliesslich ergibt dies eine Kostenbeteiligung der Stadt von insgesamt 30%.

Die Kosten basieren gemäss dem generellen Projekt auf den Preisen von 2012 und sind wie folgt veranschlagt (inklusive 10% Unvorhergesehenes, 8% MwSt.; Genauigkeit +/- 10%):

| | |
|--|--------------------------|
| Aarebrücke (Brückenplatte) | Fr. 19'120'000.00 |
| Bögen über Aareuferwegen | Fr. 2'420'000.00 |
| Übergangsbereich Widerlager Nord | Fr. 2'850'000.00 |
| Übergangsbereich Widerlager Süd | Fr. 3'520'000.00 |
| Anpassungen Flösserstrasse (Zufahrtsrampen) | Fr. 1'700'000.00 |
| Kosten, die nicht zugeordnet werden können (Landerwerb, Verkehrsmassnahmen etc.) | Fr. 290'000.00 |
| Total Gesamtkosten | Fr. 29'900'000.00 |
| Kreditrisiko (gemäss Praxis des Kantons) 10% | Fr. 2'990'000.00 |
| Total Gesamtkosten inkl. Kreditrisiko | Fr. 32'890'000.00 |
| Kostenanteil Stadt 30% | Fr. 9'867'000.00 |

Dem Bund wurden die flankierenden Massnahmen für den Velo- und den Fussverkehr zur Aarebrücke im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation «AareLand» zur Mitfinanzierung beantragt. Zurzeit ist noch nicht definitiv, ob der Bund einen Beitrag leisten wird. Deshalb kann der Bundesbeitrag im anstehenden Finanzierungsbeschluss noch nicht einbezogen werden. Falls der Bund eine Mitfinanzierung leistet, wird der entsprechende Beitrag zu 30% dem Kostenanteil der Stadt und zu 70% dem Kostenanteil des Kantons angerechnet.

Der städtische Beitrag ist über die Dauer von 40 Jahren abzuschreiben. In Bezug auf den oben erwähnten städtischen Kostenanteil ergibt dies eine jährliche Abschreibung von 246'700 Franken. Dazu kommen die Kosten für die Kapitalverzinsung.

Termine

Die nachfolgenden Schritte und Termine stellen den Ablauf in der Projektgenehmigung bei einer positiven Entscheidung der Aarauer Stimmbürgerschaft dar:

| | |
|--------------------------------------|---------------------------|
| Beschluss Grosser Rat | Dezember 2014/Januar 2015 |
| Fakultatives Referendum Kanton | Januar 2015/April 2015 |
| Projektfreigabe Regierungsrat | Mai/Juni 2015 |
| Öffentliche Auflage | Mai/Juni 2015 |
| Definitive Gutheissung Regierungsrat | Dezember 2015 |
| Bauausführung | März 2016–Juli 2017 |

Was passiert bei einer Ablehnung des Baukredits?

Bei einer negativen Entscheidung zum Projekt «Pont Neuf» müssen die bisher geleisteten Projektierungsarbeiten im Umfang von mehr als zwei Millionen Franken (in den Gesamtkosten eingerechnet) abgeschrieben und die Planung und Projektierung vom Kanton neu angegangen werden. An den bisherigen Kosten der Planungs- und Projektierungsarbeiten, die nicht mehr verwendet werden können, hat sich die Stadt mit 30% zu beteiligen. Der dringende Ersatz der Aarebrücke wird über Jahre hinausgezögert. Die bestehende Aarebrücke muss mit unverhältnismässigem Aufwand und kostenmässiger Beteiligung der Stadt im Bereich Widerlager und Brückenköpfe kurzfristig noch einmal so gut wie möglich repariert und instandgesetzt werden, bis ein anderes Projekt erarbeitet und realisiert sein wird. Es ist mit zusätzlichen Verkehrseinschränkungen und -behinderungen zu rechnen.

Als ein mögliches, aber unerwünschtes Szenario nennt der Kanton einen reinen Ersatz der Brückenplatte von Widerlager zu Widerlager. Die Kosten dafür werden auf rund 20 Millionen Franken geschätzt. Es muss jedoch offen bleiben, ob dieser vorerst nur geschätzte Betrag einer genauen Kostenberechnung Stand halten würde. Die Stadt müsste sich in diesem Fall nur an den Kosten für die Widerlager beteiligen. Dazu kämen Kosten für die Anschlussbauwerke, die teilweise zu 100% zu Lasten der Stadt gehen würden. Ebenfalls zu beachten ist der Kostenbeitrag an die erwähnten Planungskosten. Die totalen Kosten für die Stadt würden somit auch

in diesem Fall einige Millionen Franken betragen. Neben einer geringeren Lebensdauer hätte eine solche Lösung auch den Nachteil, dass die erwünschten Verbesserungen für den Langsamverkehr, die Aufwertung der Aufenthalts- und Verbindungsqualität entlang der Aare und die städtebauliche Wirkung nicht erreicht werden könnten. Von einer in jeder Beziehung nachhaltigen Lösung könnte somit nicht gesprochen werden.

Argumente der Minderheit im Einwohnerrat

Von Seiten der Gegnerschaft im Einwohnerrat wurden vor allem finanzielle Aspekte ins Feld geführt. Die Kosten einer Variante mit einem reinen Ersatz der Brückenplatte seien für die Stadt massiv geringer. Gegenüber dem Projekt «Pont Neuf» könne die Stadt Kosten von mehreren Millionen Franken einsparen. Das Volk habe «Nein» gesagt zum Aareraum Ost. «Luxusprojekte» seien daher nicht gewünscht. Angesichts des anstehenden Investitionsvolumens der Stadt genüge eine einfachere Lösung.

Schlussbemerkungen

Die Lebensdauer der bestehenden Brücke ist abgelaufen; diese muss deshalb dringend ersetzt werden. Das vorliegende Projekt beinhaltet nicht nur den Ersatz der Brückenplatte, sondern es trägt den Bedürfnissen des Fuss- und Radverkehrs längs beider Ufer Rechnung und wertet den ganzen Aareraum in diesem Bereich für die Naherholung und den Langsamverkehr deutlich auf. Der Hans-Fleiner-Weg und die Aarestrasse sind gemäss Verkehrsrichtplan der Stadt als kommunale Fussweg-Hauptverbindung und kantonale Wanderrouten ausgewiesen. Die Wegbeziehung ist Bestandteil von Veloland Schweiz mit der schweizerischen Mittelland-Route Nr. 5, Romanshorn-Lausanne. Hier werden zusätzliche Breite und Raum für die Erweiterung der Uferpromenade geschaffen. Die heute unübersichtliche und sehr enge Unterquerung der Brücke wird auf beiden Seiten zu Gunsten einer offenen und einsehbaren Wegführung beseitigt. Im Gegensatz zum eher urban gestalteten Südufer wird der Fokus am Nordufer mehr auf Landschaft und Natur gelegt. Die Baumpflanzungen sind hier dichter und unregelmässiger angeordnet.

Der reine Ersatz der bestehenden Brückenplatte würde keine nachhaltigen Verbesserungen für die Bevölkerung bringen. Unter neuzeitlichen brückentechnischen, verkehrstechnischen, wirtschaftlichen sowie städtebaulichen und gestalterischen Aspekten würde er gegenüber dem Projekt «Pont Neuf» auch unter langfristiger Kostenbetrachtung keine Alternative darstellen. Der neue Aareübergang wird hingegen für Generationen das Stadtbild prägen. Der Mehrnutzen und die Vorteile, welche mit dem Projekt «Pont Neuf» erreicht werden können, sowie die hohen Qualitäten des Projekts rechtfertigen die gegenüber dem reinen Brückenplatten-Ersatz höhere Bausumme.

Die Mehrheit des Einwohnerrats hat sich nach intensiver Auseinandersetzung mit dem Geschäft für den Antrag von Kanton und Stadt ausgesprochen und den Kredit für das Projekt «Pont Neuf» mit 33 : 12 Stimmen gutgeheissen.



Hans-Fleinerweg (Aarepark) mit Blick Richtung Osten

Ja zum neuen und attraktiven Aareübergang

Ja für eine nachhaltige Erneuerung des Brückenbauwerks

Ja zur Verbesserung des Langsamverkehrs im Brückenbereich

Antrag an die Stimmberechtigten

Stadtrat und Einwohnerrat empfehlen den Stimmberechtigten den folgenden Beschluss des Einwohnerrats vom 24. März 2014 zur Annahme durch ein **Ja** auf dem Stimmzettel:

«Der Einwohnerrat heisst zur Realisierung des Bauprojekts «Pont Neuf» den städtischen Anteil, inkl. Zuschlag des kantonalen Kreditrisikos, von Fr. 9'867'000.00 inkl. MwSt., zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten, gut.»

Aarau, 23. Juni 2014

Die Stadtpräsidentin:

Jolanda Urech

Der Stadtschreiber:

Dr. Martin Gossweiler