



Aarau, 18. Mai 2015
GV 2014 - 2017 / 146

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

Nachtragskredite 2015, 1. Serie

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Erfolgsrechnung / Nachtragskredite

Im Rahmen seiner Kompetenz hat der Stadtrat in der 1. Serie Nachtragskredite 2015 3 Nachtragskredite von insgesamt 211'500 Franken bewilligt.

2. Investitionsrechnung / Zusatzkredite

Es liegt 1 Begehren über 620'000 Franken vor (Vorjahr 1).

Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

Antrag:

Der Einwohnerrat möge das aufgeführte Zusatzkreditbegehren 2015, 1. Serie, von 620'000 Franken gutheissen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES STADTRATES

Die Stadtpräsidentin

Der Stadtschreiber

Jolanda Urech

Dr. Martin Gossweiler

Verzeichnis der aufliegenden Akten:

- Detailangaben zu einzelnen Anträgen
- PA Nr. 355 vom 18. Mai 2015 des Stadtrats über die Verabschiedung der Botschaft an den Einwohnerrat

§ 9 WOSA-Reglement

¹ Reichen die bewilligten Mittel zur Erreichung der Steuerungsvorgaben nicht aus, ist ein Nachtragskredit erforderlich.

² Der Einwohnerrat beschliesst Nachtragskredite, wenn der bewilligte Globalkredit um mehr als 10 % oder um mehr als Fr. 150'000, mindestens aber um Fr. 50'000 überschritten wird.

³ Der Stadtrat beschliesst Nachtragskredite, wenn die Zuständigkeit des Einwohnerrats nach Absatz 2 nicht gegeben ist.

⁴ Führen rechtskräftige Beschlüsse, die nicht im Zusammenhang mit dem Globalauftrag gefällt worden sind, zu einer Erhöhung des Globalkredits, wird diese Erhöhung als gebundener Nachtragskredit ausgewiesen.

Investitionsrechnung Kredite / Zusatzkredite

PG 62 Verkehrsflächen / Gewässer

6220.F62.5.065 Fussgänger- und Velobrücke, Realisierung

Im Zusammenhang mit der Erschliessung des Lindenhofareals lag ein Brückenprojekt für den Langsamverkehr, über die Buchserstrasse K 242 bereits im Jahr 1998 öffentlich auf. Das Projekt sah schon damals eine Rad- und Fusswegverbindung (Breite von 4.20 m) vor. Die Entwicklungsmöglichkeiten im Torfeld Nord waren zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt und es lag nur ein Erschliessungsplan vor. Auf die Realisierung der Brücke wurde mangels konkreter Bauabsichten im Planungsgebiet vorerst verzichtet. Der Gestaltungsplan Torfeld Nord wurde im Sommer 2012 rechtskräftig. Dieser sieht wieder eine neue Fuss- und Radwegverbindung mit einer Breite von 5.00 m und einer Länge von 42.00 m auf der Nordseite der Unterführung Gais vom Bahnhof in Richtung Osten ins Torfeld Nord vor. Die Fuss- und Radwegbrücke dient als Anschluss für den Langsamverkehr an den Bahnhof und übergeordnet als Radwegverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Stadtteil Rohr.

Die heutige Situation verlangt von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie auch von Velofahrerinnen und Velofahrern den unkomfortablen Umweg über den Verkehrsknoten "Kreuzplatz". Dieser Verkehrsknoten ist in jüngster Zeit auch aufgrund eines tödlichen Radverkehrsunfalls in das öffentliche Interesse gerückt. Die Lindenhofbrücke ermöglicht dem Langsamverkehr diesen Knoten zu umgehen. Weiter wird das Risiko von Verkehrsunfällen an diesem Verkehrsknoten reduziert. Die direkte Verbindung für den Fuss- und Radverkehr zwischen Bahnhof und Torfeld Nord ist deshalb aus verkehrstechnischer Sicht sehr zentral und die Lindenhofbrücke das entscheidende Element.

Das Stadtbauamt erarbeitete das vorliegende Bauprojekt zusammen mit der Bänziger Partner AG, Baden. Am 29. September 2014 hat der Stadtrat das Bauprojekt Torfeld Nord Fuss- und Radwegbrücke Lindenhof gutgeheissen und das Stadtbauamt mit der öffentlichen Auflage und dem Einholen der kantonalen Bewilligung beauftragt. Des Weiteren hat der Stadtrat das Stadtbauamt mit der Durchführung der Submission beauftragt, um auf dieser Basis die Höhe des Zusatzkredits festzulegen.

Im Budget sind die folgenden geschätzten Kredite für die Projektierung und Realisierung der Fuss- und Radwegbrücke Lindenhof eingestellt:

6220.F62.5.063	Fussgänger- und Velobrücke, Projektierung	Fr. 100'000.00
6220.F62.5.065	Fussgänger- und Velobrücke, Realisierung	Fr. 1'000'000.00

Die veranschlagten Kosten aus dem Bauprojekt mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$, inkl. 10 % Unvorhergesehenes und 8.0 % MwSt., Kostenbasis August 2014, betrugen Fr. 1'392'233.00. Zwischenzeitlich wurden die öffentliche Submission der Baumeisterarbeiten und für weitere Gewerke Submissionen im Einladungsverfahren durchgeführt (siehe Aktenbeilage Entwurf PA). Unter Berücksichtigung der wirtschaftlich günstigsten Angebote belaufen sich die vorveranschlagten Kosten mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$, inkl. 7.5 % Unvorhergesehenes und 8.0 % MwSt. auf:

Baukosten

Baumeisterarbeiten (Offerte Meier+Jäggi AG)	Fr.	966'201.00	
Brückengeländer (Offerte Fremet)	Fr.	125'000.00	
Verkehrsführung, Sperrungen	Fr.	15'000.00	
Beleuchtung untenliegende Verkehrswege (Offerte IBA)	Fr.	20'000.00	
Beleuchtung Handlauf Brückengeländer (Offerte IBA)	Fr.	35'700.00	
Parkplatzersatz Mobimo Management AG	Fr.	11'100.00	
Signalisation / Markierung	Fr.	4'000.00	
Unvorhergesehenes 7.5 %	Fr.	<u>88'270.00</u>	
Total Baukosten			Fr. 1'265'271.00

Honorare

Ingenieurbüro Bänziger Partner AG	Fr.	222'933.00	
Elektroplaner untenliegende Verkehrswege (IBA)	Fr.	5'000.00	
Elektroplaner Handlauf Beleuchtung (Hefti Hess Martignoni)	Fr.	18'000.00	
SBB (Projekt-, Sicherheitsleistung, Bauleistungen, Vorwarner, Gemeinkosten)	Fr.	50'000.00	
Prüfingenieur Ausführungsprojekt Wilhelm + Wahlen	Fr.	7'500.00	
Beweissicherung Unterführung Gais	Fr.	6'500.00	
Vermessung, Grundbuch	Fr.	10'000.00	
Kosten Verleihung Kanton	Fr.	1'000.00	
Bewilligung Kanton (3‰ Baukosten + Honorare)	Fr.	4'800.00	
Unvorhergesehenes 7.5 % + Rundung	Fr.	<u>29'000.00</u>	
Total Honorare			Fr. 354'733.00

Total (Baukosten und Honorare) gerundet**Fr. 1'620'000.00**

Für die Erarbeitung des Bauprojekts wurde der Projektierungskredit Konto 6220.F62.5.063 ausgeschöpft. Die eingestellten Geldmittel von Fr. 1'000'000.00 (Konto 6220.F62.5.065) stehen den veranschlagten Kosten von **Fr. 1'620'000.00** gegenüber. Die Mehrkosten sind auf folgende Fakten zurückzuführen:

- Die Nähe zur SBB-Linie erfordert spezielle Sicherheitsmassnahmen während des Bauablaufs. Die Brückenplatte wird mit einem Abstand von 6.00 m seitlich versetzt vom Bahntrasse realisiert und anschliessend an ihre endgültige Position verschoben. Des Weiteren haben die SBB während der Planung und in der Bewilligung weitere Sicherheitsauflagen für den Bau gemacht (Beweissicherung Unterführung Gais, Sicherheitsleistung, Erdung durch SBB, Erhaltungsaufgabe Dienststeg SBB, usw.). Zudem muss die Brücke aufgrund der Nähe zur SBB speziell geerdet werden.
- Der Kanton hat sowohl in der Planungsphase als auch mit der Bewilligung zusätzliche Auflagen gemacht. Unter anderem muss ein höheres Leergerüst ohne Zwischenabstützungen vorgesehen werden, um einen permanenten Spurabbau auf der Kantonsstrasse zu verhindern und das Lichtraumprofil gewährleisten zu können. Des Weiteren darf die Kantonsstrasse nur in Ausnahmefällen gesperrt werden. Für die vereinzelt Spureinengungen und Nachtsperren muss die Umleitung immer wieder neu eingerichtet und abgebaut werden. Der Kanton hat der Stadt ausserdem die Prüfung der Ausführungspläne durch einen Prüfingenieur nahegelegt.

- Die Mikrobohrpfähle sind deutlich teurer als ursprünglich angenommen. Bei der Budgeteingabe lag noch kein Baugrundgutachten vor.
- Aufgrund der Lage über der Kantonsstrasse muss eine langlebige und unterhaltsarme Brückenkonstruktion gewählt werden. Bei einer Stahlbrücke müsste in regelmässigen Abständen der Korrosionsschutz erneuert werden (Gerüst um Brücke). Dies ist aufgrund der Nähe zur SBB und der Durchfahrtshöhe der Kantonsstrasse K 242 Buchserstrasse nahezu nicht ausführbar.
- Nutzbreite gemäss Gestaltungsplan von 4.20 m auf 5.00 m vergrössert.
- Höherer Honoraraufwand als üblich aufgrund der Nähe zur SBB-Linie und der Querung der stark frequentierten Kantonsstrasse (Spezialisten SBB, höherer Bauleitungsaufwand, Verkehrsdienst). Der geschätzte Honoraraufwand in der ersten Kostenschätzung lag zudem mit 10 % der Baukosten sehr tief.
- Die Beleuchtung der Kantonsstrasse wurde nachträglich gefordert.
- Realersatz der Parkplätze bahnhofseitig der Brücke während der Bauzeit (Bedingung der Mobimo Management AG für die kostenlose zur Verfügungstellung der Installationsfläche auf ihrer Parzelle).
- Die Offerte für das Brückengeländer ist teurer als ursprünglich geschätzt.
- Leerrohre für verschiedene Gewerke in der Brückenplatte (Vorinvestition Stadt, eine spätere Nutzung kann verrechnet werden).

Zusatzkredit

620'000 Franken

Total Zusatzkreditbegehren, 1. Serie

620'000 Franken