

Der Stadtrat Zofingen

an den Einwohnerrat

ER.2024.028.2

Bahnhof/Florastrasse – Verpflichtungskredit für Erneuerung Zweiradinfrastruktur

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I Zusammenfassung

Mit dem beantragten Verpflichtungskredit soll die Zweiradinfrastruktur an der Florastrasse auf der Westseite des Bahnhofs erneuert und erweitert werden. Diese Abstellplätze für Velos und Motorräder haben eine grosse Bedeutung, vor allem für die Bahnreisenden und die Arbeitspendler für ihre Strecke vom Bahnhof in die Arbeitszone. Die Abstellplätze an der Florastrasse erfüllen die Ansprüche an eine helle, übersichtliche und einfache Veloinfrastruktur nicht mehr.

Die Bruttokosten (Kostenvoranschlag +/- 10 %) für die 240 Velos und 27 Roller belaufen sich auf gerundete CHF 640'000. Der Stadt verbleibt – nach Abzug des Bundes- und Kantonsbeitrags – ein Betrag von CHF 208'000.

II Ausgangslage

1. Zurückgewiesene Einwohnerratsvorlage

Der Einwohnerrat wies an seiner Sitzung vom 21. Oktober 2024 die Einwohnerratsvorlage für die Erneuerung der Zweiradinfrastruktur an der Florastrasse zurück (vgl. ER.2024.028). Die in der Einwohnerratssitzung vom 21. Oktober 2024 erwähnten Gründe, welche zur Rückweisung führten, sind vielfältig. Beanstandet wurden insbesondere die dem Einwohnerrat nachgelieferten Informationen, die Kosten (v. a. der Anteil der Stadt) sowie geprüften Alternativen und die fehlende Einbettung der Vorlage in einen grösseren Kontext (insbesondere Veloparkierungsanlagen rund um den Bahnhof, weitere Planungen und Projekte im Umfeld des Bahnhofs).

2. Bahnhof Zofingen als Verkehrsdrehscheibe weiter ausbauen

Für die Weiterentwicklung einer Kernstadt wie Zofingen ist der Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe von sehr grosser Bedeutung und entsprechend seiner gesteigerten Bedeutung auszubauen. Für die Umsetzung von Verkehrsdrehscheiben sind in erster Linie die Gemeinden zuständig. Die Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen hat zugenommen. An den Bahnhöfen sind die Verkehrsmittel weiter untereinander zu vernetzen und zu koordinieren. Es sind kundenfreundliche Umsteigebeziehungen mit kurzen Wegen vorzusehen. Die verkehrlichen Ansprüche an den knappen öffentlichen Raum werden mit weiteren Dienstleistungen (z. B. Service Public), kommerziellen Angeboten (z. B. Einkaufs- und Restaurationsbetriebe), sozialräumlichen Aktivitäten (z. B. Ankommen, Warten, Abholen, Treffen, Durchqueren) ergänzt und überlagert. Das Ziel ist ein abgestimmtes Gesamtsystem, das auch die Bestrebungen der Raum- und Siedlungsentwicklung angemessen berücksichtigt.

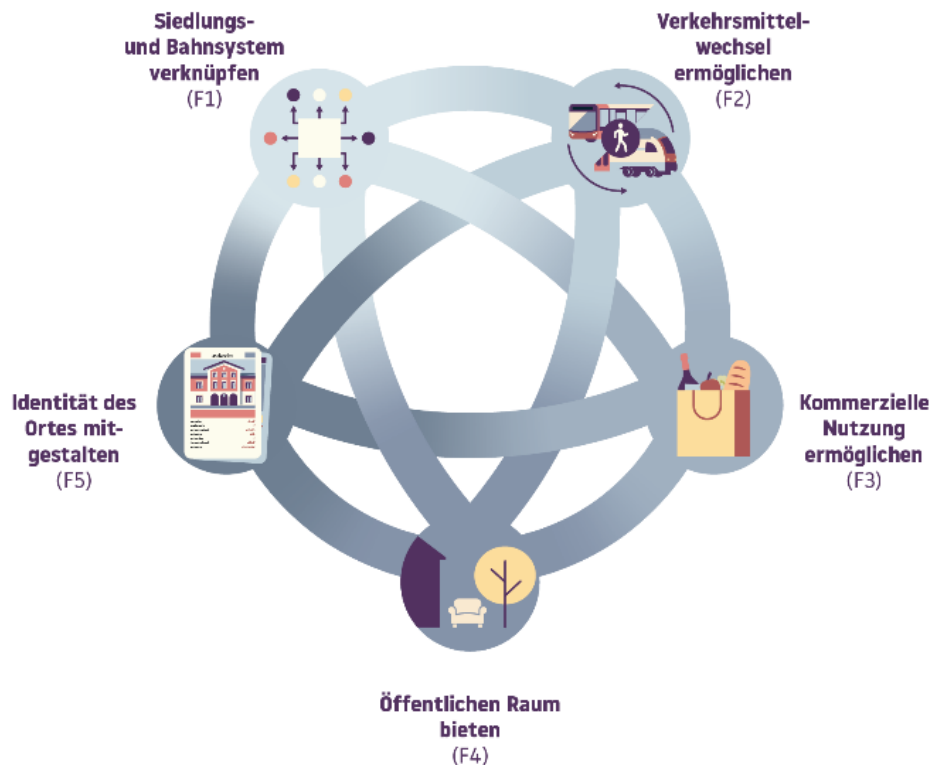


Abbildung 1: Verband öffentlicher Verkehr, fünf Funktionsverkehrsdrehscheiben

3. Planungen und Projekte der SBB

Der Bahnhof Zofingen soll bzw. muss fit für die Zukunft gemacht werden. Die Schweizerische Bundesbahnen (SBB) haben in den nächsten Jahren in und um den Bahnhof Zofingen grössere Ausbauprojekte geplant. Die Grundlage bildet der Ausbauschnitt (AS) 2035. Bereits frequentieren im Wochenmittel (Mo-Fr) rund 11'000 Personen den Bahnhof Zofingen. Diese Zahl wird weiter zunehmen. Für die Stadt von Bedeutung ist, dass die SBB ihre Infrastruktur ebenfalls ertüchtigen und ergänzen. Ebenso muss die Stadt mitziehen und die Infrastruktur unmittelbar bei der Umgebung des Bahnhofs Zofingen den gewandelten Bedürfnissen anpassen. So verschafft sie sich Vorteile, wenn es um weitere Investitionen seitens der SBB, aber auch wenn es um Schnellzugshalte geht (z. B. Halbstundentakt nach Bern).

Die SBB werden im Jahr 2025 einen sog. Entwicklungs-Ziel-Plan (EZP) für den Bahnhof Zofingen erstellen lassen. Dieses neue Planungsinstrument klärt die verschiedenen gewandelten Bedürfnisse in und um den Bahnhof Zofingen ab. Es hat die verschiedenen Vorhaben in ihrer Umsetzung zu koordinieren. Die Bahnhöfe werden stärker und anders genutzt als früher (u. a. als Mobilitätsdrehscheiben). Die Stadt Zofingen ist erst der dritte Bahnhof im Kanton Aargau, der einen EZP erhält. Die neu gegründete Arbeitsgruppe setzt sich aus verschiedenen Personen der SBB, Fachplanern, Regionalplanern und der Stadt Zofingen zusammen. Die Kosten für den EZP werden vollumfänglich von den SBB getragen.

4. Zweirad – wichtiger Bestandteil der Mobilitätsstrategie

Für eine zukunftstaugliche und funktionierende Mobilität im Bahnhofumfeld spielt das Velo und eine genügende Anzahl Veloabstellplätze (VAP) eine entscheidende Rolle. Die Verkehrsplanung der Stadt Zofingen als raumordnerisch klassifizierte Kernstadt orientiert sich an der Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau, welche je nach Siedlungstyp unterschiedliche Zielsetzungen verfolgt (vgl. Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU, beschlossen vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016, S. 21). Im Vordergrund steht die Förderung des Langsamverkehrs, insbesondere von Bike and Ride. Die Infrastruktur im Umfeld des Bahnhofs trägt massgeblich zu deren Attraktivität bei.

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) des Bundes unterstützt Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs. Dazu zählen insbesondere auch Projekte wie Veloabstellplätze an Bahnhöfen. Veloabstellplätze an den Ziel- und Quellorten leisten einen wesentlichen Beitrag an die wesensgerechte Bewältigung der Mobilität.

5. Gesamtsituation der Veloparkplätze rund um den Bahnhof

5.1 Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof

Der Bahnhof Zofingen wird bezüglich der Zugänglichkeiten und Erreichbarkeiten für den Zweiradverkehr – vorab für den Veloverkehr – durch die Gleisanlagen in Ost-West-Richtung und in Nord-Süd-Richtung getrennt. Die Durchlässigkeit resp. die Verbindung zwischen den einzelnen Veloabstellanlagen unter den Gleisanlagen aber auch in Längsrichtung ist nicht gegeben. Lediglich die beiden Ost-West-Querungen Henzmannstrasse und Strengelbacherstrasse K233 sind für Velofahrende durchgängig befahrbar.

5.2 Übersicht Abstellanlagen um den Bahnhof (Ist-Zustand, Kapazitäten abgeschätzt)

Nachfolgend werden die bestehenden Veloabstellplätze rund um den Bahnhof aufgeführt. Diese Kapazitätsangaben beruhen auf Schätzungen (Stand Herbst/Winter 2024). Sie zeigen folgendes Bild:

Nr.	Örtlichkeit	Erhebung Anzahl Velos/Mofas	Beurteilung Kapazität, Ausbauabsichten
1	Florastrasse	162 Velos, 16 Motorräder	Kapazität nach geplantem Ausbau Velokeller und Florastrasse: 232 Velos, 20 Motorräder
2	Cartub	44 Velos	Kapazität nach geplantem Ausbau (Scheitelpunkt der Waaggasse): 150 Velos
3	Forstacker	141 Velos, 8 Motorräder	Kapazität: 250 Velos, 20 Motorräder nach geplantem Ausbau
4	Busbahnhof	15 Motorräder	Kapazität: 20 Motorräder Kein Ausbau geplant

5	DLG Mitte	20 Velos, 10 Motorräder	Kapazität: erreicht Kein Ausbau
6	Platz vor DLG	30 Velos, 10 Motorräder	Kapazität: erreicht Kein Ausbau
7	Gleis 1	130 Velos, 7 Motorräder	Kapazität: erreicht Kein Ausbau
8	Henzmannstrasse	30 Velos, 7 Motorräder	Kapazität: erreicht Kein Ausbau (provisorische Abstellplätze)
9	Velostation	112 Velos	Kapazität: 350 Velos
	Total	669 Velos	1192 Velos

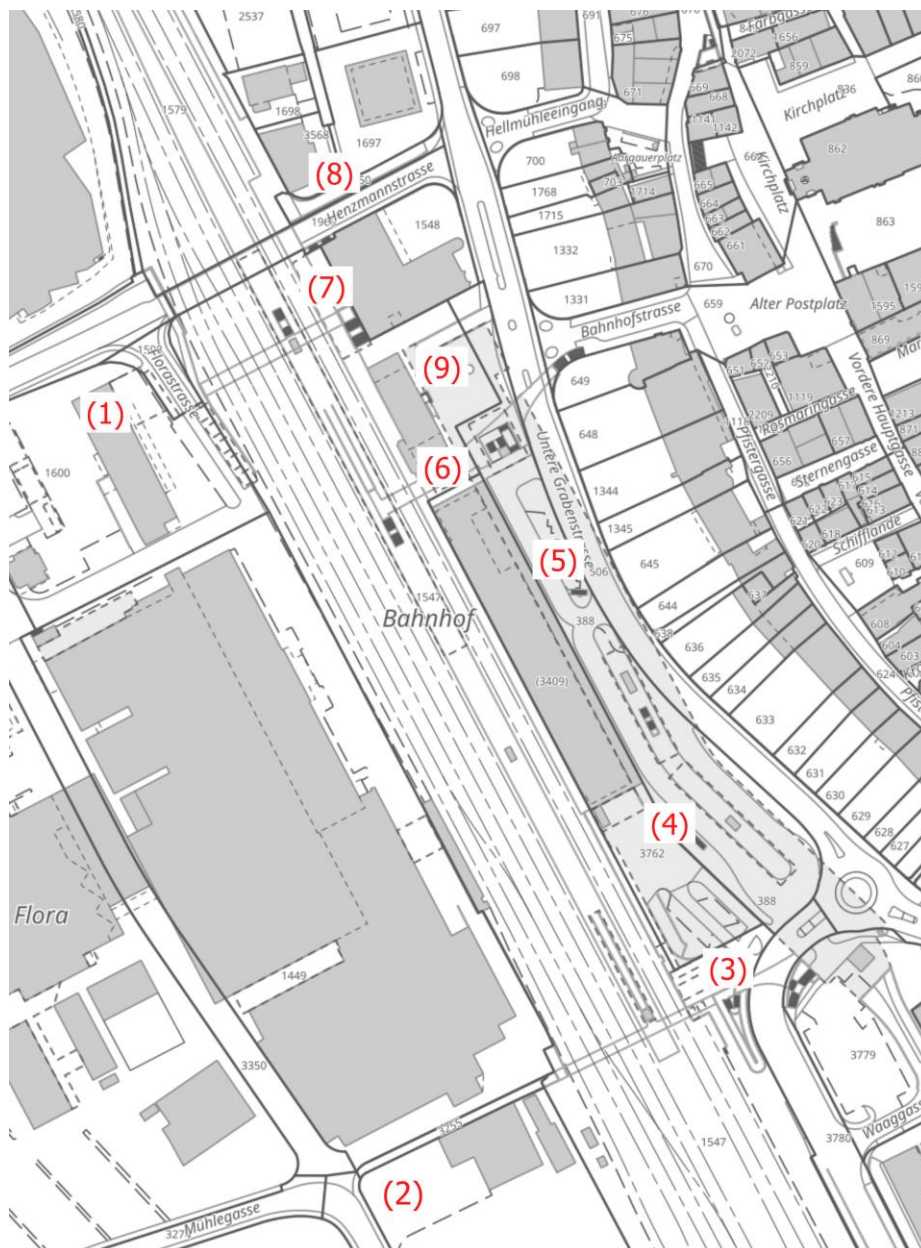


Abbildung 2: Übersicht Abstellmöglichkeiten um den Bahnhof

Die Veloabstellplätze längs der Henzmannstrasse sind ein Provisorium. Sie sind äusserts beliebt, weil sie sich nahe an den Gleisen 1 und 40 befinden. Dennoch müssten die VAP aufgelöst werden. Es wird zusammen mit den SBB eine Alternative in diesem Perimeter gesucht.

Die vorstehende Zusammenstellung zeigt auf, dass zwischen der Anzahl Veloabstellplätze auf Ost- und Westseite ein Ungleichgewicht besteht. Auf der Westseite besteht entsprechender Nachholbedarf.

5.3 Bedarfsermittlung Zweiradparkierung beim Bahnhof Zofingen

Die Stadt Zofingen lässt periodisch den Bedarf an VAP mit Bahnbezugsbezug ermitteln. Die Grundlage bildet die VSS-Norm 640 065 (1996; Leichter Zweiradverkehr: Abstellanlagen, Bedarfsermittlung). Diese ermittelte Anzahl VAP wird mit den SBB abgeglichen. Die SBB gehen aktuell – aufgrund von steigenden Pendlerzahlen – von ca. 1'200 benötigten VAP bis ca. 2030 aus. Somit resultiert ein zusätzlicher Bedarf von ca. 130 VAP gegenüber heute (Stand Herbst 2024). Die VAP – die durch Binnenpendler (Bahnhof-Arbeitszone) belegt werden – sind noch nicht eingerechnet. Die zusätzlich benötigten VAP werden sich aufgrund der anstehenden siedlungsplanerischen Aktivitäten vermehrt auf der Westseite befinden.

Aufgrund der geplanten Vorhaben der SBB sind Veränderungen an den einzelnen Abstellanlagen auf der Ost- und Westseite (vgl. Kap. 3) wahrscheinlich.

6. Aargau 2030, Entwicklungsschwerpunkt Nr. 16 (Arbeitszone)

In den kommenden Jahren liegt der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung in Zofingen auf der Westseite des Bahnhofs. Es sind dies die Arbeitszone (vgl. nachfolgende Ausführungen) und die gemischt-genutzten Areale, welche sich in Transformation befinden (u. a. Swisprinters, Cartub usw.).

Der Kanton Aargau unterstützt ausgewählte Gemeinden bei der Umsetzung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplan personell und finanziell. Vom Kanton wurde der ESP Nr. 16 ausgewählt, weil er eine gute verkehrliche Ausgangslage aufweist und ihn ein breites Branchenspektrum mit grossem Entwicklungspotenzial auszeichnet.

Die Stadt Zofingen entwickelt zusammen mit den Nachbargemeinden Oftringen und Strengelbach, dem Regionalverband und dem Kanton Aargau den kantonalen ESP Nr. 16 (Perimeter: Gebiet Südlich der A1, östlich der A3, westlich Bahngleise, Zonierung Arbeitszone). Nach der Analyse des wirtschaftlichen Potenzials fanden verschiedene Gespräche mit Grundeigentümern in der Arbeitszone statt. Ein Ankerpunkt in all den Gesprächen bildete die Erschliessung, insbesondere diejenige vom und zum Bahnhof Zofingen. Dabei wurde oft der Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) erwähnt. Es kamen verschiedene Schwachpunkte des Langsamverkehrs im heutigen Netz zur Sprache, wie die zu schmale Querung der Henzmannstrasse, die ungenügende Breite und Ausstattung des Brühlwegs usw. Auch die Veloabstellplätze an der Florastrasse wurden in den Gesprächen mit den Firmenverantwortlichen als ungenügend taxiert.

7. Geplante Verbreiterung Brücke Henzmannstrasse, Brühlweg und Martinsweg

Die geplanten Verbreiterungen der sanierungsbedürftigen Brücke über die Henzmannstrasse sowie des Brühl- und Martinswegs verbessern die Erreichbarkeit der Arbeitszone sowie des Bahnhofs und

der entsprechenden Veloabstellplätze. Der Weg über die Brücke und entlang des Brühlwegs ist gemäss Velonetzplan vom 1. November 2017 Bestandteil der Velovorzugsroute P3, welche westlich der Bahngleise von Brittnau bis Oftringen führt und die Hauptverbindung für die aktive Mobilität zwischen Bahnhof und der Gewerbezone darstellt.

8. Veloabstellplätze Florastrasse

An der Florastrasse befinden sich Veloabstellplätze längs den SBB-Gleisanlagen und im Velokeller.



Abbildung 3: Situation Florastrasse

8.1 Involvierte Grundstücke

Die Veloabstellplätze befinden sich auf folgenden Parzellen:

- Parzelle 1598 (Eigentum Einwohnergemeinde)
- Parzelle 1547 (Eigentum SBB)
- Parzelle 1600 Velokeller zwischen Florastrasse und Staudenmanngebäude (Eigentum Swissprinters AG)

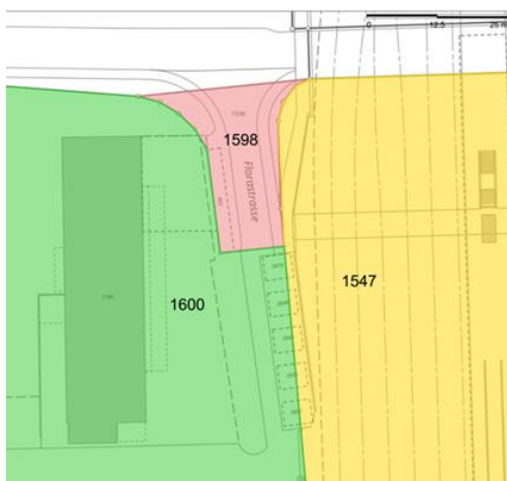


Abbildung 4: Situation Florastrasse (EWG-Parzelle 1598; SBB-Parzelle 1547; Swissprinters-Parzelle 1600)

8.2 Veloabstellplätze (VAP) längs den SBB-Gleisanlagen

Auf der Westseite des Bahnhofs sind die Abstellplätze an der Florastrasse von grosser Bedeutung. Durch den Neubau (Beschluss Einwohnerrat 2011, [GK 81] CHF 440'000, Bau 2012) von fünf freistehenden Unterständen (80 Velos und 20 Roller/Mofas, inkl. Vordach Velokeller – Zahlen aus ER-Vorlage; effektiv nur 15 Roller/Mofas) an der Florastrasse längs des SBB-Trassees konnte das Angebot bei den Velos auf ca. 255 überdachte Abstellplätze erhöht werden. Ca. 150 VAP (theoretische Kapazität) befinden sich im Velokeller und 25 unter dem Vordach an der Florastrasse. Effektiv können ca. 190 VAP genutzt werden.

Die 2012 an der Florastrasse geschaffenen Veloparkierungsmöglichkeiten längs den Gleisanlagen in den offenen Unterständen entsprachen dem damaligen Stand der Technik. Doppelstockparker (sog. Doppelstöcker mit Druckluftfederung) waren noch kein Thema. Zudem waren nur wenige leicht zu handhabende Produkte auf dem Markt erhältlich. In den vergangenen Jahren hat sich der Markt für Veloabstellanlagen sehr dynamisch entwickelt und verschiedene platzsparende Lösungen hervorgebracht.

Die Verhältnisse bei den Velo- und Rollerabstellplätzen an der Florastrasse sind unbefriedigend. Die stetig zunehmende Nachfrage übersteigt das vorhandene Angebot. Mit der Erstellung der überdachten Veloabstellplätze längs den Gleisanlagen im Jahr 2012 konnte eine zwischenzeitliche Entlastung geschaffen werden. Stark nachgefragt werden die Abstellplätze eingangsnah zur SBB-Unterführung und zu den Gleisanlagen (Unterstände und Velokeller). Nachfragespitzen entstehen im Zeitraum Frühling bis Herbst. Die saisonale Nachfrage nach Abstellplätzen für Roller hat ebenfalls zugenommen.



Abbildung 5: Veloabstellplätze Florastrasse (erstellt 2012), Abschliessvorrichtung für Velos "Arnold System"

8.3. Veloabstellplätze Velokeller

Der bestehende Velokeller an der Florastrasse auf der Parzelle 1600 wurde 1980 erstellt. Er ist ca. 16,90 m lang und ca. 11,75 m breit. Die Raumhöhe in der bestehenden Einstellhalle beträgt 2,40 m. Die Tragkonstruktion besteht aus einer Ortbetondecke, Betonwänden und Streifenfundamenten. Die Bodenplatte des Gebäudes wurde "schwimmend" ausgeführt.

Der Velokeller ist dunkel und wirkt mit seinen unzähligen Sprayereien ungepflegt und abweisend. Die Raumunterteilung verhindert die Durchlässigkeit der beiden Räume und somit die optimale Anordnung der VAP. Der vorhandene, nicht zeitgemässe Standard und das nicht einladende Erscheinungsbild des Velokellers führen zu einer geringen Akzeptanz. Viele Pendelnde nehmen diese Abstellplätze als unsicher wahr und meiden den Velokeller. Der theoretische errechnete Wert von ca. 150 VAP im Velokeller und unter dem Vordach wurden in der Vergangenheit nie erreicht. Es dürften im Maximum ca. 100 Velos im Velokeller Platz haben. Die Gründe hierfür sind vielfältig, wie z. B. durch die Entwicklung der Fahrräder in Bezug auf Reifen- und Lenkerbreite, aber auch durch das Aufkommen von Elektrofahrrädern, Zunahme von Spezialvelos, schlechte Raumausnutzung, veraltete und schmale Parkierungseinrichtungen.



Abbildung 6: Heutige Abstellplätze unter dem Vordach/Velokeller, Teil Süd

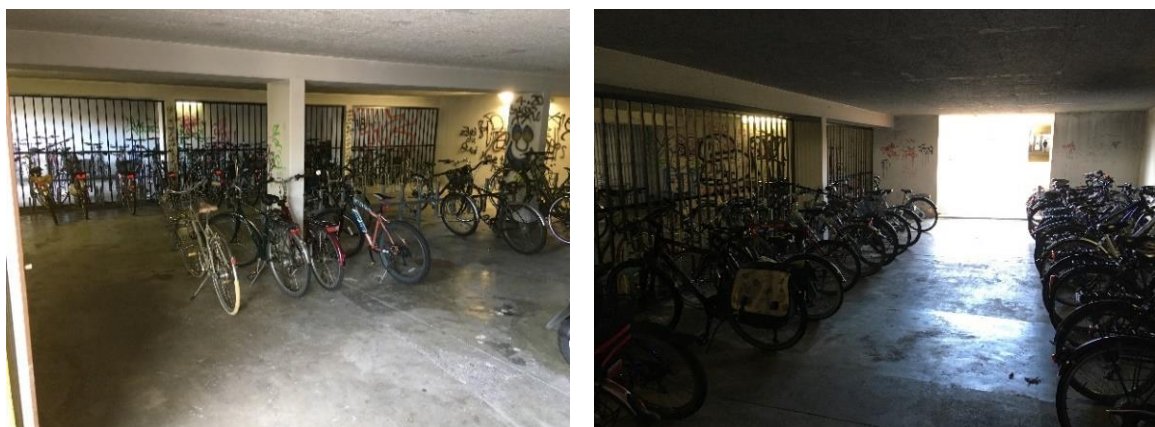


Abbildung 7: Velokeller, Teil Nord

III Florastrasse: Erneuerung und Ausbau Veloinfrastruktur

1. Ziele

Mit der Erneuerung und Erweiterung der Veloabstellplätze an der Florastrasse und im Velokeller werden folgende qualitative Ziele verfolgt:

- Weiterentwicklung des Bahnhofs als multimodale Verkehrsdrehscheibe (vgl. Perspektive Bahn 2050)
- Bereitstellung der Zweiradinfrastruktur, welche die Ausbauabsichten der SBB berücksichtigt
- Umsetzung eidgenössisches Velowegnetz (Art. 3 Abs. 2 VWG)
- Eindämmung des baulichen Zerfalls des Velokellers
- Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität der Veloinfrastruktur
- zeitgemässer Ausbau der Infrastruktur für den Veloverkehr längs der Florastrasse, Unterstände und im Velokeller
- Schaffung eines hellen und einsehbaren Veloabstellraums

Das Projekt trägt zudem zur Umsetzung des Legislaturprogramms 2022–2026 bei. Die Ziele im Bereich Mobilität (S. 6) sehen die Realisierung von Infrastrukturprojekten vor, im speziellen diejenigen der Agglomerationsprogramme.

2. Übersicht Anzahl Abstellplätze vor und nach Erneuerung

Der Stadtrat hat nochmals verschiedene Varianten und weitere Modelle von Veloabstellanlagen geprüft. Sie wiesen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, ermöglichten keine namhaft grössere VAP oder waren für eine Nutzung im öffentlichen Raum ungeeignet. Es verblieben schlussendlich die beiden Varianten mit und ohne Absenkung des Bodens. Die bestehende Infrastruktur soll grundsätzlich besser, ohne An- oder Ausbauten sowie Landerwerb, genutzt werden.

2.1 Variante mit Doppelstockausbau

Der Velokeller soll mit folgenden Massnahmen aufgewertet werden:

- Neue doppelstöckige Veloständer (150 Plätze innen, 34 Plätze unter dem Vordach). Der Boden muss dafür um ca. 50 cm abgesenkt werden. Die grössere Raumhöhe schafft zudem ein angenehmeres Raumgefühl. Der ausgebrochene Beton wird als Granulat wiederverwendet.
- Erstellung eines Durchbruchs an der Wand in Richtung Bahnhof (Dies ermöglicht eine bessere Einsicht und somit ein höheres subjektives Sicherheitsempfinden. Zudem kann das Tageslicht besser genutzt werden.)
- neuer heller Farbanstrich
- Installation einer stromsparenden LED-Beleuchtung mit Bewegungsmeldern
- Verzicht auf ein Parkiersystem bei den Unterständen zugunsten von Transportvelos und Rollern
- Ersatz des alten Systems bei den bestehenden Unterständen entlang den Gleisen, Reduktion der Veloabstellplätze von 80 auf 48, Verdoppelung der gedeckten Rollerabstellplätze von 10 auf 20

2.2 Redimensionierte Variante

Eine stark abgespeckte Sanierung – ohne Bodenabsenkung – wurde ebenfalls geprüft. Die Kosten belaufen sich auf CHF 236'000 (Kostenschätzung im Vergleich zur vollständigen Sanierung). Sie beinhaltet folgende Massnahmen:

- Vorbereitung Aussenplatz für Doppelstöcker und Rollerabstellplätze
- neue Beleuchtung, neuer Anstrich
- neue Veloständer unter den bestehenden Unterständen (48 Abstellplätze gem. ursprünglichem Projekt)
- Doppelstöcker unter Vordach (42 Abstellplätze, best. Zugang)
- einfache Veloabstellplätze im Velokeller (ca. 77 Abstellplätze)

Mit dieser Variante gehen ca. 73 Abstellplätze gegenüber dem ursprünglichen Projekt verloren. Dieses Projekt entspricht nicht mehr dem seinerzeitigen Eingabeprojekt zum Agglomerationsprojekt der 3. Generation. In der Konsequenz würde dies bedeuten, dass die entsprechenden Mittel aus dem Agglomerationsfonds wegfallen und folglich die Sanierung von der Stadt allein zu tragen wäre. Für die Stadt Zofingen bedeutet dies, dass neben weniger VAP auch höhere Kosten auf die Stadt zukämen. Diese 73 Parkplätze sowie der Mehrbedarf von ca. 130 zusätzlichen VAP bis im Jahr 2030 müssen an einem anderen Ort erstellt werden, um den Bedarf zu erfüllen.

2.3 Zusammenfassung aktuelle Situation und geplante Erneuerung

Heute haben im Velokeller rund 100 Velo Platz. Nach der umgesetzten Hauptvariante werden es 150 Abstellplätze (plus 50) sein. Bei den Unterständen werden 17 Veloabstellplätze zu Gunsten von Roller- und Transportveloplätzen (Reduktion von 65 auf 48) ersetzt. Diese Anzahl (Florastrasse + 10 und Vordach Velokeller + 2) wird somit von 15 auf 27 erhöht. Über alle drei Anlagen (Velokeller, Vordach und Florastrasse) werden netto 42 neue Veloabstellplätze geschaffen. Mit der redimensionierten Variante können 77 Abstellplätze im Velokeller erstellt werden (- 23 gegenüber heute).

3. Bauliche Massnahmen

Das Bauprojekt zur Optimierung und zum Ausbau der Velo- und Motorräderabstellplätze längs der Florastrasse umfasst folgende Massnahmen (vgl. Abbildung 2, Nr. 1):

- Ausbau bestehender Velokeller für Doppelstöcker (Parzelle 1600, Eigentümerin Swissprinters AG) und die Absenkung des Bodens
- Ersatz Belag durch Beton beim Vorplatz zum Velokeller
- Schaffung eines Raums mit zwei Zugängen
- Vorbereitung des Velokellers für den späteren Einbau eines Zutrittssystem oder einer Bewirtschaftungsanlage
- Altlastensanierung (Asbest) Vordach und Velokeller

3.1 Veloabstellanlagen mit Doppelstöcker

Der Einbau von doppelstöckigen Veloabstellanlagen mit Druckluftfederung bedingt eine Raumhöhe von mind. 2,75 m. Die Raumhöhe ist um ca. 35 cm zu niedrig und kann durch eine Absenkung des Bodens auf die Mindesthöhe gebracht werden. Eine Anhebung der Decke ist mit einem um ein Vielfaches höheren baulichen Aufwand verbunden. Der Asphaltbelag des Vorplatzes wird durch einen Betonbelag ersetzt. Dieser ist widerstandfähiger als ein Asphaltbelag.

Durch die Absenkung des Bodens wird zudem eine einladendere Raumwirkung erzielt, weil dadurch der Velokeller heller und freundlicher wird. Bezüglich der doppelstöckigen Veloabstellanlagen mit Druckluftfederung hat sich das vorgesehene Produkt zwischenzeitlich am Markt etabliert und wurde in den letzten Jahren fortlaufend verbessert. Dieses Modell wurde ebenfalls in der neuen Velostation beim Bahnhof Zofingen auf der Ostseite eingesetzt.

Der Velokeller erhält verschiedene neue Öffnungen zur Florastrasse hin. Dies ermöglicht eine bessere Nutzung des Tageslichts und spart dadurch Kosten bei der Beleuchtung ein. Gleichzeitig wird die Einsehbarkeit verbessert, so dass nicht zuletzt auch das Sicherheitsgefühl der Benutzenden gesteigert wird. Die beiden Kammern des Velokellers werden vereint. Im Gegensatz zur ersten Vorlage wird hier zusätzlich zum Haupteingang ein zweiter Ein- und Ausgang erstellt. Der Zugang erfolgt über eine kurze Treppe.

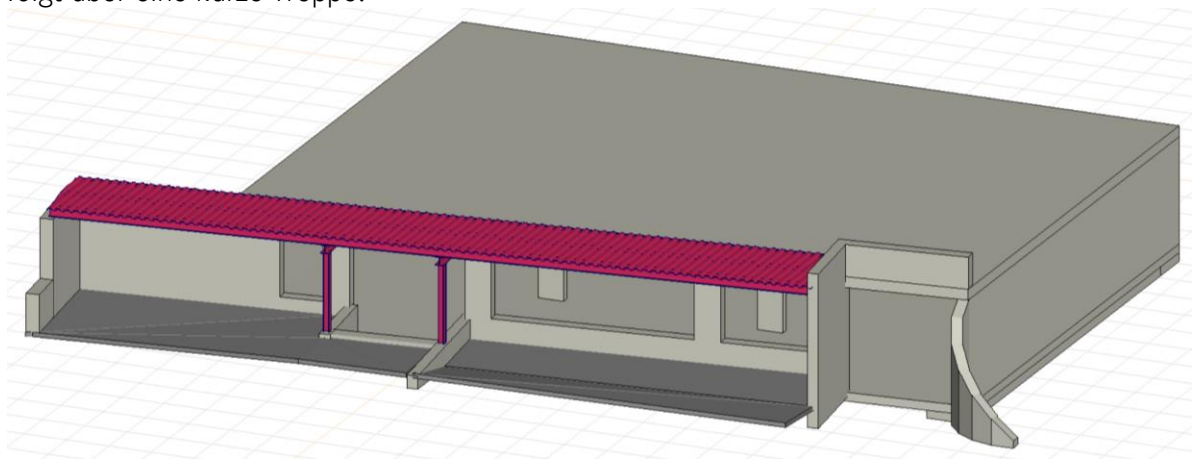


Abbildung 8: Ansicht Aussenseite Veloeinstellhalle (Modell)

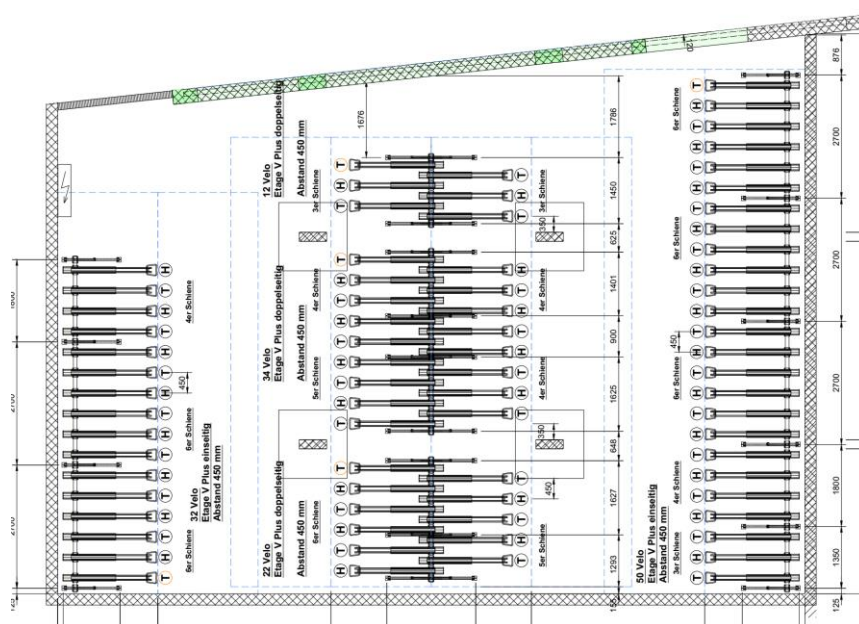


Abbildung 9: 150 Veloabstellplätze (VAP) innen

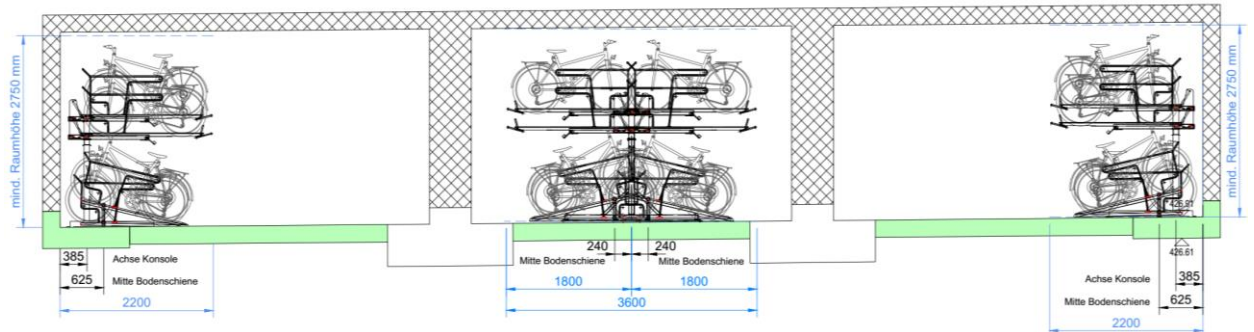


Abbildung 10: Seitenansicht doppelseitig

3.2 Veloabstellplätze (VAP) unter bestehendem Vordach

Das bestehende Stahlvordach ist in der vorhandenen Aussenwand eingespannt. Beim Abbruch der bestehenden Stützmauer wird auch das Stahldach abgebrochen und durch eine neue Stahlkonstruktion ersetzt. Die neue Stahlkonstruktion wird auf den bestehenden Betonwänden und auf neu geplanten Stahlstützen gelagert.

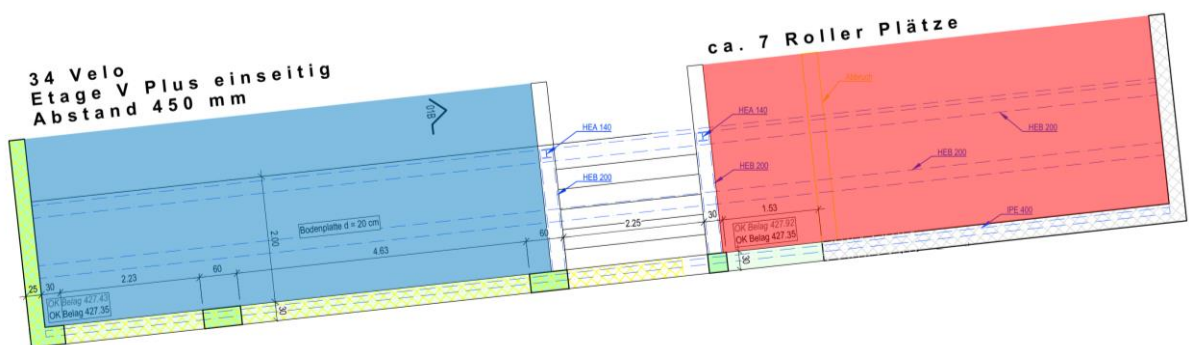


Abbildung 11: 34 Veloabstellplätze unter dem Vordach

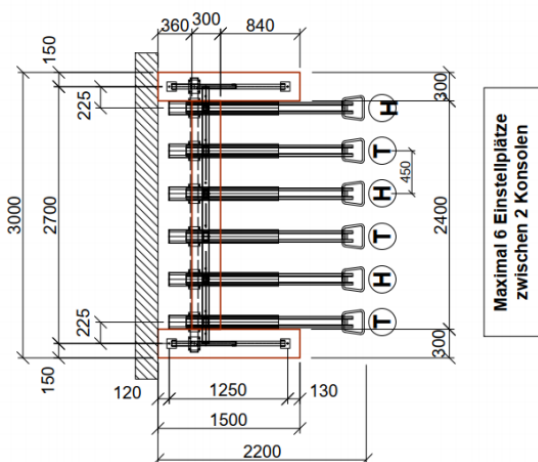


Abbildung 12: Doppelstöcker unter dem Vordach

3.3 Berücksichtigung von Spezialvelos und Motorrädern

Abstellmöglichkeiten für Spezialvelos (z. B. Cargovelos) und Motorräder sollen weiterhin im Aussenbereich angeboten werden (längs der Florastrasse oder unter dem Vordach des Velokellers). Roller können unter dem Vordach und unter den Unterständen an der Florastrasse parkiert werden.

3.4 Schadstoffsanierung Vordach und Velokeller

Das Vordach des Velokellers ist mit Faserzementplatten eingedeckt. Sie sind asbesthaltig und müssen ordnungsgemäss entsorgt werden. Die Decken des Velokellers sind mit Faserzementplatten gedämmt. Diese weisen keinen Asbest auf. Hingegen weist der Kleber Schadstoffe auf. Die Dämmung innen wird entfernt und fachgerecht entsorgt.

4. Ertüchtigung Aussenveloabstellplätze längs der Bahngleise

Die Abklärungen zur Erhöhung der Anzahl VAP durch die Installation von Doppelstockparkern bei den Aussenabstellplätzen entlang den Bahngleisen haben folgende Ergebnisse gebracht: Die Höhe zwischen dem Niveau der Florastrasse und der Dachkonstruktion der bestehenden fünf Velounterstände ist zu gering, um die doppelstöckigen Veloabstellplätze zu installieren.

Die erfolgten Abklärungen haben gezeigt, dass eine Absenkung des Bodens bzw. eine Erhöhung der Dachkonstruktion nicht wirtschaftlich ist. Zudem können die Doppelstockparker im vorhandenen Gefälle nicht korrekt betrieben werden. Unter den bestehenden Unterständen wird ein benutzerfreundlicheres Radhaltesystem installiert. Die erforderlichen Massnahmen für Doppelstöcker, wie die Absenkung des Bodens resp. die Erhöhung der Dachkonstruktion, kämen praktisch einem Neubau gleich. Mit den neuen Abstellelementen können unter drei der bestehenden Dächern 48 Veloplätze eingebaut werden (16 pro Unterstand). Zwei Unterstände sollen neu für Roller und Motorräder zur Verfügung stehen. Auf diese Weise kann auch diesem steigenden Bedürfnis nach Roller- und Motorrad-Abstellplätzen Rechnung getragen werden.

IV Kosten und Kostenteiler

1. Ausbau bestehender Velokeller und Vorplatz Velokeller

Die Kosten (Bruttokosten Voranschlag auf Basis Richtprojekt, Genauigkeit +/- 10 %, noch keine submittierte Preise, Preisbasis April 2024) für den Ausbau des bestehenden Velokellers und die Anpassung des Vorplatzes des Velokellers setzen sich wie folgt zusammen:

Massnahme	Kosten [CHF]
Baustelleneinrichtungen	20'000
Räumung, Abbruch, fachgerechte Entsorgung	120'000
Rohbau 1 (Schalung, Armierung, Abdichtung, Reprofilierung, Reinigung, Kanalisation, Vordach usw.)	160'000
Rohbau 2 (Gerüste, Spenglerarbeiten, Belag, Signalisation)	40'000
Elektroanlagen	25'000
Ausbau Veloständer	120'000
Honorare	50'000
Provisorien	10'000

Unvorhergesehenes, Reserven (10 % Bausumme)	36'500
Zwischentotal	581'500
MWST 8,1 %	47'102
Eigenleistungen (3 % Bausumme)	10'950
Total brutto	639'552
Total brutto gerundet	640'000

2. Beiträge Bund und Kanton

Der Bund beteiligt sich an den damals geschätzten und anrechenbaren Bruttokosten (Stand 2016) mit 35 % oder maximal mit CHF 224'000 (vgl. Prüfbericht des Bundes vom 14. September 2018, Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds [NAF]). Der Baubeginn für Einzelmassnahmen der 3. Generation muss bis am 31. Dezember 2025 erfolgt sein. Wenn die Mittel durch die Stadt nicht beansprucht werden, verfallen sie. Nichtbezogene Mittel können zu Reduktionen der Beitragssätze des Bundes bei nachfolgenden Agglomerationsprogrammen führen.

Vom Restbetrag von CHF 416'000 übernimmt der Kanton die Hälfte (Beitrag an Umsteigeinfrastruktur, vgl. § 2 Abs. 3 ÖVG, SAR 995.100). Somit verbleiben der Stadt CHF 208'000. Die SBB beteiligen sich entgegen früheren Aussagen nicht an den Kosten. Sie begründen dies damit, dass sich der Bund nur einmal an einem Agglomerationsprojekt beteiligt. Der Kanton hat sich bereit erklärt, den Betrag der SBB zu übernehmen.

3. Finanz- und Investitionsplan 2024–2033

Im Finanz- und Investitionsplan sind Bruttokosten von CHF 500'000 eingestellt. Die ausgewiesenen höheren Baukosten sind auf aufwändigere Instandstellungsarbeiten des Velokellers durch die Bodenabsenkung für die Doppelstöcker und die Schadstoffsanierung des Vordaches und des Velokellers bedingt.

4. Kostenzusammenstellung

Die Kostenzusammenstellung präsentiert sich wie folgt:

Massnahme	Kosten [CHF]
Bruttokosten	640'000
Beitrag Bund (NAF), 35 %	224'000
Beitrag Kanton, 50 % nach Abzug des Bundesbeitrags	208'000
Restbetrag zulasten der Stadt Zofingen	208'000

Aufgrund der Höhe des Nettokredits (Anteil der Stadt) wäre keine Einwohnerratsvorlage erforderlich gewesen. Weil die Bauarbeiten jedoch länger als ein Jahr dauern, hat sich der Stadtrat für einen Verpflichtungskredit entschieden.

5. Weitere Bemerkungen zum Projekt

Für den Ausbau der Veloabstellplätze ist kein Landerwerb erforderlich. Im Zusammenhang mit der Erstellung der offenen Veloabstellplätze an der Florastrasse schloss die Stadt 2011 unbeschränkte Dienstbarkeitsverträge mit den SBB (Parzelle 1547) und der Swissprinters AG (ehemals Firma Ringier [Parzelle 1600]) ab.

V Termine und weiteres Vorgehen

Das weitere Vorgehen sieht wie folgt aus:

2025: Beschluss Einwohnerrat, öffentliche Auflage Baugesuch, Submission

2025: Baustart

2026: Bauabschluss

2027: Bauabrechnung

VI Antrag

Der Stadtrat stellt Ihnen folgenden

Antrag

Für die Erneuerung der Zweiradinfrastruktur an der Florastrasse sei ein Verpflichtungskredit von brutto CHF 640'000 inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich allfälliger Teuerung (Stand Januar 2025), abzüglich Beiträge Dritter (Bund und Kanton), zu bewilligen.

Zofingen, 22. Januar 2025

Freundliche Grüsse

STADTRAT ZOFINGEN


Christiane Guyer
Stadtpräsidentin


Iris Hollinger
Stadtschreiberin