



Aarau, 1. September 2008  
GV 2006 - 2009 /302

## **Bericht und Antrag an den Einwohnerrat**

### **Neugestaltung der Altstadtgassen; Kredit für die Realisierung des Bauprojekts**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Befreiung vom Durchgangsverkehr begann am 4. März 2006 für die Altstadt eine neue Epoche, jedoch in alter Erscheinung. In den Gassen entstand ein neu nutzbarer Raum für Aktivitäten, für Begegnungen, Bummeln und Einkaufen. Die Altstadt ist zum Erholungs- und Aufenthaltsraum besonders geeignet, weil sie für ein urbanes Publikum einen dichten und stimmungsvollen Rahmen bietet.

Mit der Botschaft vom 15. Oktober 2007 wurde dem Einwohnerrat beantragt, das damals vorliegende Vorprojekt (Variante D) zu einem Bauprojekt weiterzuentwickeln. Dieser hat an seiner Sitzung vom 19. November 2007 sodann folgende zwei Beschlüsse gefasst:

- "1. Der Einwohnerrat bewilligt für die Ausarbeitung des Bauprojektes und des Kostenvoranschlages für die Neugestaltung der Altstadtgassen (Variante D) einen Kredit von Fr. 340'000.--. Bei der Ausarbeitung des Bauprojektes ist neben der geplanten Lösung mit Bushaltestellen ausserhalb der Altstadtore auch eine Variante zu planen mit je einer Haltestelle pro Fahrtrichtung innerhalb der Altstadtore. Diese sind so anzulegen (z. B. vor dem Rathaus und in der Laurenzentorgasse), dass die Gestaltungsvariante D ohne grössere Abstriche umgesetzt werden kann.*
- 2. Der Einwohnerrat bewilligt unter der Bedingung, dass die Initiative "Für eine sinnvolle Gestaltung der Altstadtgassen" zurückgezogen wird, einen Kredit von Fr. 50'000.--, um verschiedene alternative Buslinienführungen mit einer busfreien Rathausgasse und Kronengasse abzuklären."*

Mit dieser Vorlage geht es nun um die Beschlussfassung über den Baukredit zu dem inzwischen auf der Basis des Vorprojekts ausgearbeiteten Bauprojekt samt Kostenvoranschlag.

#### **1. Ausgangslage**

Die Stimmberechtigten von Aarau hatten am 30. November 2003 einen Verpflichtungskredit von 3.5 Mio. Franken für die Umgestaltung der Altstadtgassen im Hinblick auf die Verkehrsbefreiung der Altstadt im Verhältnis 52 : 48 % knapp abgelehnt. Dies, nachdem der Einwoh-

nerrat der Vorlage mit 43 : 2 Stimmen gefolgt war. In der Folge wurden im Zusammenhang mit dem Abstimmungsergebnis verschiedene Vorstösse eingereicht. Der Einwohnerrat hat an seiner Sitzung vom 23. August 2004 indessen nur die Motion von Hanspeter Hilfiker, Einwohnerrat, "Verkehrsberuhigte Altstadt; Neues Gestaltungs- und Realisierungskonzept" mit 34 Ja- zu 8 Nein-Stimmen an den Stadtrat überwiesen.

Mit der Motion wurde der Stadtrat eingeladen, ein neues Gestaltungs- und Realisierungskonzept für die verkehrsberuhigte Altstadt vorzulegen. Die Überweisung erfolgte unter Kenntnisnahme einer Erklärung des Stadtrates, wonach die vom Motionär vorgeschlagene Richtungskorrektur auf der Grundlage des bestehenden Projekts im Sinne einer Überarbeitung und Optimierung erfolgen sollte.

Das in der Urnenabstimmung vom 30. November 2003 gescheiterte Projekt sollte also auf der Basis der abgelehnten Vorlage unter Berücksichtigung der bekannt gewordenen Kritikpunkte (Medienmitteilung des Stadtrates vom 8. Dezember 2003, Äusserungen im Einwohnerrat am 23. August 2004, 20. September 2004 und 19. November 2007) sowie den Diskussionen überarbeitet, in einer neu formierten, breit abgestützten Projektdelegation beraten und zu einem neuen Bauprojekt mit Kostenvoranschlag entwickelt werden.

Das Ziel des Stadtrates war es, wie im Bericht und Antrag an den Einwohnerrat vom 15. Oktober 2007 eingehend dargelegt, nach der negativen Volksabstimmung vom 30. November 2003 einen neuen, zukunftstauglichen und mehrheitsfähigen Vorschlag zu entwickeln, der dem Einwohnerrat und der Volksabstimmung zur Bewilligung eines Investitionskredites für die Realisierung der Neugestaltung der Altstadtgassen 2008 zugeführt werden kann. Dabei ging und geht es dem Stadtrat um ein einfaches Projekt, welches insbesondere **die Frage der Buslinienführung nicht präjudiziert**. Der von einem Teil der Aarauer Bevölkerung geäusserte Wunsch, bestimmte wichtige Altstadtgassen vom öffentlichen Busverkehr freizuhalten, soll ausdrücklich als eine **mögliche Option** erhalten bleiben. Parallel dazu soll ein gangbarer Weg eingeschlagen werden, um zweckmässige Alternativen zur heutigen Buslinienführung durch die Altstadt zu entwickeln und zur Diskussion zu stellen.

## 2. Stand der Abklärungen bezüglich alternativen Buslinienführungen

Mit dem einwohnerrätlichen Auftrag vom 19. November 2007 hat der Stadtrat den Regierungsrat gebeten, ihn bei der Planung von Alternativen zur Buslinienführung durch die Aarauer Altstadt zu unterstützen und die Sicht des Kantons (als Besteller und Entscheidungsträger) zu dieser Problematik darzulegen.

Auf der Grundlage von diversen Arbeiten zu möglichen künftigen Buslinienführungen (auch ausserhalb des Stadtgebiets) hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (DBVU) die gewünschten Abklärungen unter Beizug von Fachplanern vorgenommen. Das DBVU hat die Resultate dem Regierungsrat unterbreitet. Dieser legte dem Stadtrat die Resultate und seine Haltung zur Buslinienführung in Aarau sowie seine verbindlichen Grundsätze mit Schreiben vom 21. Mai 2008 dar. Wörtlich führt der Regierungsrat unter dem Titel "Buslinienführung durch die Aarauer Altstadt; Grundsätze des Kantons Aargau" aus:

*"Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat nach den Beratungen des Einwohnerrats Aarau im Herbst 2007 und dem Rückzug der Initiative "Für eine sinnvolle Gestaltung der Altstadt" die gewünschten Abklärungen gemeinsam mit dem Stadtbauamt vorgenommen. Der Regierungsrat legt Ihnen im Folgenden die Resultate dieser Abklärungen und seine Haltung zur Busführung in Aarau dar.*

*In den Volksabstimmungen und kantonalen Beschlüssen zur Ostumfahrung von Aarau Anfang der 90er-Jahre ist festgehalten, dass die Busse durch die Altstadt fahren sollen. Der Bund hat seine grosszügige Beteiligung an der Ostumfahrung mit dem Entstehen eines optimalen Trassees für den öffentlichen Verkehr begründet. Ausserdem wurde der dekretgemässe Beitrag der Stadt Aarau durch den Grossen Rat, insbesondere mit dem Hinweis auf die erzielbaren Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, reduziert.*

*Gemäss § 12 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) bestellt der Regierungsrat das Angebot. Mit dem Entscheid über das Angebot wird nicht nur die Art des Verkehrsmittels, die Anzahl der Fahrten und der Fahrplan festgelegt, sondern auch die genaue Linienführung der Busse. Aus der Zweckbestimmung in § 1 ÖVG folgt, dass der Regierungsrat bei seinem Entscheid über das Angebot zu beurteilen hat, ob es ausreichend ist, das heisst ob es vor allem eine gute Erschliessung aller Gebiete gewährleistet und ob es sich wirtschaftlich rechtfertigen lässt. Diese Aspekte sind in die Grundsätze für die Beurteilung der Buslinienführung in Aarau eingeflossen.*

*Vier Erfolgsfaktoren prägen die Netzgestaltung im Busverkehr der Region Aarau:*

- 1. Ein einfaches, verständliches öV-System;*
- 2. Direkte, umsteigefreie Verbindungen zu den wichtigsten Zielorten in der Stadt (Innenstadt und Bahnhof);*
- 3. Kurze und zuverlässige Reisezeiten;*
- 4. Präsenze (das heisst gut auffindbare und zentral gelegene), leicht zugängliche und attraktive Haltestellen im Zentrumsbereich.*

*Handlungsspielräume für die Busführung in Aarau bestehen*

*A. bei der Linienführung*

- Unterschiedliche Fahrrouten in den beziehungsweise zwischen den Perimetern Innenstadt und Bahnhofstrasse, eventuell mit Alternativrouten abends und sonntags;*
- Unterschiedliche Führung der BBA- und PostAuto-Linien von Norden Richtung Bahnhof.*

*B. bei den Haltestellen in den Perimetern Innenstadt und Bahnhofstrasse bezüglich*

- Lage;*
- Anzahl.*

*Daraus abgeleitet müssen die zur Diskussion stehenden Varianten folgende Anforderungen zwingend einhalten:*

- Übersichtliches und verständliches Liniennetz mit einem klaren Verknüpfungspunkt;*
- Umsteigefreie Verbindung aus den Nachbargemeinden und von anderen Stadtquartieren zum Bahnhof und zur Innenstadt;*

- *Kurze, zuverlässige Fahrzeit zur Sicherstellung der Anschlüsse mit gestreckter, zügiger Linienführung ohne Umwegfahrten beziehungsweise behinderungsfreier beziehungsweise störungsarmer Route;*
- *In beiden Richtungen mindestens je eine Haltestelle innerhalb des Perimeters der Innenstadt und der Bahnhofstrasse;*
- *Präsente, leicht zugängliche und attraktive Haltestellen;*
- *funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem durch leistungsfähigen öV;*
- *Ausschöpfung der Nachfragepotenziale (Erträge);*
- *Mindestens Beibehalten der derzeitigen Betriebsqualität (Zuverlässigkeit);*
- *Keine Sprungkosten gegenüber heute, das heisst keine zusätzlichen Fahrzeuge durch Verlängern der Fahrzeiten und/oder Verlängern der Fahrstrecke.*

*Zur Illustration der genannten Grundsätze wurden die bestehenden, von der Stadt Aarau im Rahmen der früheren Konzeptarbeiten erarbeiteten Linienführungsvarianten beurteilt. Die Anwendung der Grundsätze auf diese Varianten zeigt Folgendes:*

- *Varianten mit grösseren Umwegfahrten kommen aufgrund der Fahrzeitverlängerungen und erhöhten Betriebskosten nicht in Frage.*
- *Varianten, die ein zusätzliches Umsteigen beinhalten, verschlechtern die Erreichbarkeit der Innenstadt wesentlich, lösen zusätzliche Betriebskosten aus und sind deshalb abzulehnen.*
- *Die Ist-Variante mit der heutigen Linienführung erfüllt die zwingenden Grundsätze.*
- *Varianten mit geänderten Linienführungen im Innenstadt-Perimeter können geprüft werden. Die verkehrstechnische und betriebliche Machbarkeit dieser Varianten ist aber zwingend nachzuweisen (Problematik Gegenverkehr beim Bus in engen Gassen, Auswirkungen auf Verspätungen, Mehraufwände im Busverkehr, Leistungsfähigkeit der Knoten, Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems).*

*Der Vorstand des Planungsverbands der Region Aarau (PRA) wurde Ende März in die Abklärungen einbezogen. Die formulierten Grundsätze zur Beurteilung der Busführung in Aarau werden vom PRA mitgetragen. Die Beurteilung der Varianten deckt sich mit früheren Beurteilungen des Vorstands des PRA vollumfänglich.*

*Der Grosse Rat hat mit den Berichten "mobilitätAARGAU" und "Mehrjahresprogramm öV" die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen bekräftigt. Eine attraktive Linienführung für den Busverkehr in Aarau ist auch zukünftig von grosser Wichtigkeit.*

*Der Regierungsrat hofft, dem Stadtrat Aarau mit diesen Ausführungen die weiteren Beratungen im Einwohnerrat im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Altstadtgassen zu erleichtern. Gerne wird Sie die Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt auch bei den weiteren Abklärungen unterstützen, sie wird Ihnen auch die detaillierten Unterlagen zukommen lassen."*

Aufgrund der regierungsrätlichen Stellungnahme geht der Stadtrat davon aus, dass noch Alternativen zu den bereits bestehenden Varianten denkbar sind. So erachtet er Varianten als möglich, bei denen zwischen einem Sommer- und einem Winterfahrplan in dem Sinne unterschieden werden könnte, als dass z. B. im Sommer am Abend die Busse nicht durch die Altstadt fahren. Weiter ist der Einsatz von Kleinbussen zu prüfen und es ist auch abzuklären, ob

allenfalls die Einführung von Eilkursen, die direkt zum Bahnhof fahren, eine Lösung darstellen könnte. Diese und allfällige weitere neue Varianten werden nun im Rahmen des einwohnerrechtlichen Auftrags zurzeit eingehend unter verschiedensten Aspekten untersucht und zu optimieren versucht. Über die Ergebnisse und Schlussfolgerungen dürfte in der ersten Hälfte 2009 orientiert werden können.

### **3. Das Bauprojekt**

Dem Bauprojekt „Neugestaltung Altstadtgassen 2008“ wurden folgende Gestaltungsziele zugrunde gelegt:

Die Altstadt soll bequem erreichbar und begehbar sein. Sie soll attraktiv für alle sein, niemand wird gegenüber anderen Benutzerinnen und Benutzern diskriminiert. Vom Velofahrer über die Rollstuhlbenutzerin bis zum Kind sollen sich alle Verkehrsteilnehmer/-innen willkommen fühlen und ungehindert und ungestört bewegen können. Anlieferverkehr und Privatwagen von Anwohnerinnen und Anwohnern können zu geregelten Zeiten die Strassen benutzen. Der Gassenboden erhält eine ebene, durchgehende Oberfläche, belegt mit Gubernaturstein, einem in der Altstadt vertrauten Material. Ein neues Element soll das Gassenleben bereichern: eine Wasserrinne mit einer Brunnenanlage soll den Stadtbach symbolisieren. Die Anlage soll als lineare Brunnenanlage gelesen werden. Sie stellt mit dem gepumpten Stadtbachwasser einen Bezug zum historischen Stadtbachlauf her. In der Brunnenanlage wird das Wasser umgesetzt. Der Wasserfluss kann reguliert und als lebendiges Element mit der Ausgestaltung der Rinne inszeniert werden. Ebenso sollen nachts eine angenehme Beleuchtung, zurückhaltende Lichtakzente an den Gassenenden, funktionale Möbel und elektrische Anschlüsse, die es für besondere Anlässe als Infrastruktur braucht, die Attraktivität der Altstadtgassen aufwerten.

Zur möglichst konfliktarmen Nutzung der Gassen sollen wenige selbstverständlich wirkende Ordnungsmerkmale eingeführt werden. Die Wasserrinne soll asymmetrisch so angelegt werden, dass im Gassenquerschnitt, zusammen mit einer Randlinie und den Einläufen eine natürlich markierte Mittelzone entsteht. Der Anlieferungs- und (mindestens vorderhand) der Busverkehr sind in diesem Bereich jederzeit zu gewährleisten.

Die Häuserfronten sollen einen gleichwertigen, ca. 4,5 m breiten Nutzungsbereich erhalten. Innerhalb dieses Streifens markieren die Sockelplatten in einer Breite von 120 bis 150 cm den von Möblierung freizuhaltenden Schaufenster- und Hauszugangsbereich. Diese Zone ist für Behinderte und Kinderwagen gut benutzbar.

#### **3.1 Das Belagskonzept**

Die Beläge aus Guberstein sind vertraute Altstadtbeläge, die in sorgfältiger Verlegeart und Ordnung einen geschlossenen und beständigen Gesamteindruck vermitteln.

Das Rinnenelement (vgl. nachstehende Ziffer 3.2) betont die Längsausrichtung der Gassen und die Fließrichtung des Wassers. Die Reihenpflasterung quer dazu verstärkt diese Wirkung. Die beiden, die Rinne flankierenden helleren Steinreihen, haben zwei Wirkungen: sie lassen den Rinnenstreifen optisch breiter erscheinen und machen auf die Kante aufmerksam. Der Rinnenboden ist gleichartig mit hellen Pflastersteinen ausgekleidet.

Die massiven Sockelplatten am Gassenrand, ebenfalls aus Guberstein, leiten in klassischer Form zu den Gebäudesockeln über. In den Quergassen gleicht eine Bogenpflasterung die unregelmässigen Geometrien der Gassenverläufe aus.

Das Oberflächenwasser fliesst zur Wassersteinlinie und wird in periodisch gesetzten Schächten gefasst. Die Gefällsverhältnisse sind so ausgelegt, dass auch bei einem Rückstau in der Rinne kein Wasser zu den Liegenschaften fliesst.

### **3.2 Die Ausbildung der Wasserrinne**

Die Dimensionen der Rinne sind so bestimmt, dass das Wasser gut sichtbar ist und die Rinne problemlos überschritten werden kann. Dank der geringen Tiefe ist der Rinnenboden gut erkennbar und kann durch sein Farbenspiel faszinieren. Die Wasserrinne in der Strasse ist mit den vertrauten Strassenmaterialien ausgestaltet: Seitlich fasst ein Gusseisenstahlband die Rinne, hellere Gubersteine entlang der Rinne und im Rinnenboden führen materiell den Bodenbelag weiter. Die Rinne ist 15 Zentimeter tief und für den Wasserlauf speziell ausgebildet. Im wasserfreien Zustand ist dieser Streifen wie selbstverständlich im Bodenbelag integriert. Zur Überbrückung, resp. an Orten wo ein ebener Zugang gefordert ist, können Roste in die Rinne gelegt werden.

### **3.3 Die Roste**

Gusseisen ist im Strassenbau ein vertrautes Material. Die vorgesehenen Roste sind jedoch speziell zur Überbrückung der Wasserrinne angefertigt. Das Schlitzbild leitet sich aus der Fliessrichtung des Wassers ab. Die Optimierung der optischen Durchlässigkeit, der Tragfähigkeit, Sicherheit und Bedienbarkeit führte zur Elementierung mit ca. 75 cm Länge. Die Einzelstücke (ca. 80 kg) können von zwei Mann versetzt werden. Diese Roste werden durch Nocken verschiebungssicher arretiert und sind mit einem Drehschlüssel in der Rinne gesichert. Es ist möglich, nach Bedarf und auf der ganzen Länge die Rinnen mit diesen Elementen zu decken. Das Schlitzbild ist elementübergreifend.

Die Roste werden quer zu den Schlitzn überquert. Mit der Schlitzbreite von 22 mm und -länge von ca. 210 mm ist die Klemmefahr gering.

### **3.4 Die Funktionsweise der Wasserrinne**

Die Wasserrinne kann mittels Regulierung der Wassermenge und dem Gefälle unterschiedlich "bespielt" werden. Zudem können die Steine am Rinnenboden so verlegt werden, dass diese die Wellenstruktur der Wasseroberfläche beeinflussen. Der Wasserfluss soll bei Bedarf gänzlich abgestellt werden können.

Der heute bestehende Kanal des Stadtbachs ist nur punktuell von Eingriffen betroffen. Dem Stadtbach wird die erforderliche Wassermenge für den Betrieb des Wasserspiels entnommen. Mittels Abscheidebecken und Pumpenkammer wird das Wasser in die Rinne gepumpt. In der Metzgergasse ist eine Pumpe vorgesehen. Das Wasser fliesst aus einem Brunnenkörper in die Rinne. Die Pumpenanlagen sind vollständig im Gassenboden versenkt. Der Technikraum ist via Luke für Unterhaltsarbeiten zugänglich. Die Grösse der Pumpanlage beträgt aussen ca. 200 x 350 x 240 cm.

Am Ende der Rinne wird das Wasser wieder in den eigentlichen Stadtbachlauf zurückgeführt. Einfache Körper, in der Erscheinung der Brunnenkörper, schliessen die Rinnen ab und markieren den Ort der Überleitung.

### **3.5 Der Brunnenkörper**

Der Brunnenkörper besteht, wie die Wasserrinne aus Gusstahl. Er dient zudem als Sitzgelegenheit: Die hölzerne Oberfläche lädt zum Verweilen ein. Neben der Sitzgelegenheit befindet sich ein Wasserbecken. Dieses wird von einem kleinen Springbrunnen mit Trinkwasser versorgt. Aus dem Becken fliesst das Wasser über die Abschlusswand in die Rinne.

Unter dem Brunnenkörper wird das aus dem Stadtbach gepumpte Wasser in die Rinne geführt und es durchfliesst die ganze Rinnenbreite. Jeweils am Anfang einer Rinne steht ein Brunnenkörper. Ein ähnlicher Gusstahlkubus mit Sitzgelegenheit (ohne Brunnen) markiert das Ende der Rinne resp. die Umleitung des Wassers. Ein Rechen verhindert den Durchfluss von grösserem Geschwemmsel. Dank der geringen Rinnentiefe und Wassermenge kann bei Verstopfung kein grosser Wasserrückstau entstehen. Die Einlaufschächte weisen ein entsprechendes Schluckvermögen auf.

### **3.6 Die Zollrain-Terrasse**

Der vorhandene offene Lauf des Stadtbachs wird mit seitlichen Begrenzungsmauern gestalterisch aufgewertet. Die neue Rückwand des Bachbetts wird dominierend. Sie reicht bis zur Höhe der Brüstung zum höher geführten Gehweg und lädt als Sitzbank zum Verweilen ein. Die vordere Bachbegrenzung endet auf dem Strassenniveau. Der Bach tritt dadurch in ein spannungsvolles Verhältnis zur topografischen Situation. Allgemein wird die Präsenz des Stadtbaches im Stadtgefüge verbessert. Die alte Terrasse kann fast auf das doppelte Mass vergrössert werden. Die bestehenden Niveauunterschiede werden durch eine leichte Aufschüttung der Strasse ausgeglichen.

### **3.7 Mobiliar/Versorgung**

Die Gassen werden mit Zurückhaltung möbliert. Vorgesehen sind: Bänke, Abfalleimer, Velo-  
ständer, Infotafeln, Elektroanschlüsse und einzelne Pförtner oder Pfosten zur Markierung des Laurententors.

Neben den "offiziellen" Möbeln können in den Vorbereichen zu den Häusern auch private Möbel und Gegenstände gemäss den bestehenden Reglementen (insbesondere Reglement über die Nutzung des öffentlichen Raums in der Innenstadt vom 23. Januar 2006 und Reglement über den Sondergebrauch an Gemeindestrassen vom 1. Januar 1992) aufgestellt werden, bei Restaurants z.B. Tische und Stühle. Es wird der gegenseitigen Absprache und Rücksichtnahme der Nachbarschaft anheimgestellt, dass es hier nicht zu Konflikten, insbesondere mit der Zulieferung kommt. Auch werden sich in einer längeren Versuchsphase angepasste Spielregeln entwickeln müssen. Privates Mobiliar kann sehr unterschiedlich sein, hat aber ein gewisses ästhetisches Niveau einzuhalten.

### **3.7.1 Bänke**

Als Sitzbänke sind die vom Graben her vertrauten Landibänke vorgesehen, mit Standort vor Kaufhaus Post und Tuchlaube. Diese einfachen und pflegeleichten Möbel sollen in einer etwas massiveren Ausführung zur Anwendung kommen, damit sie nicht im Raum verloren wirken. Diese Landibänke sind auch mit Rückenlehnen und/oder Seitenlehnen lieferbar. Welche Ausführungsart an welchem Ort aufgestellt wird, soll mit dem Ausführungsprojekt geprüft werden. Auf den Brunnenkörpern laden gleichartige Holz-Sitzflächen zum Verweilen ein.

### **3.7.2 Abfalleimer**

Als Abfalleimer ist der in der Stadt als offizielles Gefäss etablierte "Abfallhai" (Brüco AG) vorgesehen. Der Bestand wird übernommen.

### **3.7.3 Elektranten**

An verschiedenen Stellen sind Standorte für Elektranten vorgesehen. Damit wird die Versorgung der Gassen bei besonderen Anlässen und Festen mit Elektrizität sichergestellt. Die mobilen Elemente können bedürfnisgerecht auf die Standorte aufgesetzt werden.

### **3.7.4 Informationen**

Infotafeln mit Altstadtplan und Umgebung (1:500) auf der einen Seite und weiterführenden Information zur Stadt und Stadtentwicklung auf der anderen Seite sind an folgenden Orten vorgesehen:

- Rathaus
- Post Kaufhaus
- Holzmarkt
- Haltestelle Zollrain
- Schlossplatz

Die neuen Infotafeln ergänzen das bestehende Fussgängerleitsystem mit der gleichen Erscheinung.

## **3.8 Die Beleuchtung**

Die Beleuchtung soll den Gassenraum mit einem angenehmen Licht gleichmässig ausleuchten. Zur Akzentuierung der Gassenenden werden gewisse Bauten hervorgehoben. Speziell und touristisch bekannt sind die bemalten Dachhimmel in der Aarauer Altstadt. Die Beleuchtungskörper dürfen den Ausblick tagsüber nicht stören, nachts sollen die Dachhimmel erkennbar bleiben, ohne dass dadurch Lichtverschmutzung verursacht wird. Mit der Platzierung von kleineren, aber wirksamen Strahlern kann ein mattes Licht im ganzen Raum erzeugt werden. Die Zeichnungen an den Untersichten bleiben erkennbar, gleichwohl zündet das Licht nicht störend in die Wohnzimmer der Alstadthäuser oder in den Nachthimmel.

Über den Gassen können weiterhin für besondere Anlässe und Zeiten die Fahnen und speziellen Beleuchtungen (Weihnachtsbeleuchtung) montiert werden. Die Verspannungen für die Fahnen und die Weihnachtsbeleuchtung sind bestehend, die neuen Leuchten werden dazwischen gehängt, damit entsteht ein regelmässiger Rhythmus.

Der ausgewählte Leuchtkörper Minilux ist tagsüber unauffällig, nachts wirkt er als Leuchtpunkt in 8 Metern Höhe. Die Leuchte ist bereits zwischen den Toren und im Ochsenhässli in der Altstadt heimisch.

### 3.9 Bushaltestellen

Dem Bauprojekt liegt das Haltestellenkonzept des Vorprojektes mit den Haltestellen am Zollrain und am Holzmarkt zugrunde. Dadurch wird die Altstadt in Nord-Süd-Richtung neu mit zwei Haltestellen am Zollrain und am Holzmarkt (vor dem Landjägerwachthaus) erschlossen und die Haltestelle Metzgergasse (Süd-Nord-Richtung) wird zum Zollrain verlegt. Mit dieser Anordnung wird die Altstadt nur noch (langsam) durchfahren, die Ausbildung einer Anlegekante und einer weiteren Businfrastruktur innerhalb der Altstadt entfällt. Im Rahmen des Bauprojekts wurde gemäss dem Auftrag des Einwohnerrates parallel eine Variante mit je einer Haltestelle pro Fahrtrichtung innerhalb der Altstadttore näher untersucht.

Bei allen Varianten ist ein behindertengängiger Einstieg mit einer Anlegekante von 16 oder 24 cm Höhe und Gehwegbreiten von 2 resp. 3 m garantiert.

Geprüft wurden folgende Haltestellen: Zollrain, Rathaus, Rathausgasse Nord, Holzmarkt, Laurenzentorgasse.

#### 3.9.1 Variante 1 (wie Vorprojekt)

Haltestellenanordnung:

- Nord-Süd-Richtung: Zollrain und Holzmarkt (Landjägerwachthaus)
- Süd-Nord-Richtung: Zollrain und Graben

Vorteile:

- Die Haltestellen haben keinen Einfluss auf die Gestaltung der Gassenräume.
- Die einander je Fahrtrichtung gegenüberliegenden Haltestellen (Zollrain und Holzmarkt/Graben) entsprechen einer Logik.
- Die Haltestellen können ideal bezüglich Geometrie und Ein-/Ausstiegssituation ausgebildet werden.
- Sie sind gut gelegen für allfällige Umsteiger/-innen Auto/Bus.
- Prüfbar ist die Anordnung eines Unterstandes auf der Ost- und Westseite.
- Am Zollrain ist der Halt von 2 Bussen hintereinander möglich.
- Die Disposition weist das geringste Störpotential für Gassenflanierer/-innen auf.
- Es entsteht ein zusätzlicher Halt gegenüber heute.
- Die Haltestelle Holzmarkt/Graben bietet einen geschützten Wartebereich (Tor Landjägerwachthaus bzw. Geschäftshaus Graben), ohne dass Haltestellendächer nötig werden.

Nachteile:

- Die Haltepunkte liegen im Altstadtraum nicht zentral.
- Es ist eine kleinere Steigung zwischen Zollrain und Rathausgasse zu überwinden.
- Die Geometrie der Haltestelle bei aarau info bietet nur für eine Buslänge Platz.

#### 3.9.2 Variante 2 (untere Rathausgasse)

Nach Fahrtrichtung getrennte Haltestellen:

- Nord-Süd-Richtung: Untere Rathausgasse
- Süd-Nord-Richtung: Zollrain

**Vorteile:**

- Die Haltestelle (Ankunft) liegt innerhalb der Altstadt; die Geschäfte sind nahe.
- Die Ausbildung der Anlage ist ideal möglich bezüglich Geometrie und Ausstiegssituation (Zollrain).
- Die Abfahrt in Nordrichtung ist gut gelegen für Umsteiger/-innen Bus/Auto.
- Der Halt von 2 Bussen hintereinander ist möglich.

**Nachteile:**

- Die Haltestelle in der Rathausgasse hat eine Anlegekante im ansonsten ebenen Bodenbelag.
- Der Bus hält direkt vor den Schaufenstern verschiedener Verkaufsgeschäfte (Möbelladen/TCS/Rolling Rock), was auf Opposition stösst.
- Die Distanz zur gegenläufigen Haltestelle am Graben ist zu gross (Auffindbarkeit).
- Die Doppelhaltestelle nimmt die ganze Länge des unteren Abschnittes ein (halbe Rathausgasse).
- Die Haltestelle in Südrichtung liegt für allfällige Umsteiger/-innen Auto (Flösserplatz) Bus schlechter.
- Die Anordnung einer gedeckten Wartezone ist nicht möglich.
- Als Unterbau ist ein Betonbelag notwendig.

**3.9.3 Variante 3 (Haltestellen innerhalb der Altstadttore)****Nach Fahrtrichtung getrennte Haltestellen:**

- Nord-Süd-Richtung: Rathaus (Südfassade)
- Süd-Nord-Richtung: Laurenzentorgasse

**Vorteile:**

- Die Haltestelle liegt innerhalb der Altstadt; die Geschäfte sind nahe.
- 
- Nachteile:
- Zur Anfahrt der Haltestelle vor dem Rathaus müssen die Busse so weit ausholen, dass die Verkehrsteilnehmer/-innen auf der Gegenseite gefährdet werden.
- Die Distanz zur gegenläufigen Haltestelle ist zu gross (Auffindbarkeit für Rückfahrt).
- Die Haltestelle liegt für allfällige Umsteiger/-innen Auto (Flösserplatz)/Bus nicht optimal.
- Die Anordnung einer gedeckten Wartezone ist nicht möglich.
- Die Ausbildung der Anlage ist bezüglich Geometrie und Ausstiegssituation schwierig (Kurvenanfahrten).
- Das Gefälle bei der Ausstiegsstelle ist nicht behindertengerecht.
- Die Haltestellen können nur für je eine Buslänge ausgebaut werden.
- Die Anlegekante in der Laurenzentorgasse beträgt lediglich 18 m (Einfahrt ins Mühlegässli).
- Es gibt Konflikte mit der Freilegung des Stadttors.

**3.9.4 Stellungnahmen zum Haltestellenkonzept****a) Altstadtkommission**

Die Altstadtkommission hat an ihrer Sitzung vom 7. Mai 2008 die Neugestaltung der Altstadtgassen und die Gestaltung der Bushaltestellen eingehend diskutiert. Zum Bushaltestellenkonzept wurde einhellig wie folgt Stellung genommen:

*"Die Kommission tendiert zu Variante 1 mit den Haltestellen "Zollrain" und "aarau info"; die Vorteile (Standort, Anlegestelle, Überfahrbarkeit, Witterungsschutz etc.) überwiegen. Allein der Umstand, dass der Bus nicht mehr in der Rathausgasse hält, könnte zur Milderung der Situation beitragen. Die übrigen Varianten werden als weniger geeignet angesehen, zumal die Widerstände dagegen zu gross wären."*

#### **b) AAR bus+bahn**

Mit Zuschrift vom 30. April 2008 hat die Direktion von AAR bus+bahn zum vorliegenden Bushaltestellenkonzept folgendes Fazit gezogen:

*"Die aufgezeigte Variante 2 entspricht den Bedürfnissen der Fahrgäste und des Busbetriebs optimal. Mit dem Kompromiss, gegenüber heute eine Haltestelle aus der Altstadt zu verlegen, die andere an einen Ort mit besseren Platzverhältnissen leicht zu verschieben und der Möglichkeit, die Bachrinne sowohl in der Rathausgasse und in der Metzgergasse zu öffnen, ist eine allseits verträgliche Lösung gefunden worden."*

#### **c) Postauto Schweiz AG**

Mit Schreiben vom 23. April 2008 nahm die Schweizerische Post, Region Nordostschweiz, Filiale Aarau, zum Bushaltestellenkonzept wie folgt Stellung:

*"Fazit*

*Für die Benützer des öffentlichen Verkehrs und aus betrieblicher Sicht bietet die Variante 2 klare Vorteile gegenüber der Variante 1. Deshalb unterstützen wir diese Variante.*

*Empfehlung*

*Wir empfehlen, dem Stadtrat die Variante 2 als einzige Variante zur Weiterverfolgung vorzuschlagen. Bei der Haltestelle 'Zollrain' Richtung Norden ist ein geschützter Unterstand für die wartenden Fahrgäste zu erstellen."*

#### **d) Projektdelegation Neugestaltung Altstadt**

Die Projektdelegation Neugestaltung Altstadt hat an ihrer Sitzung vom 18. Juni 2008 das Haltestellenkonzept beraten. Auf der einen Seite wurde gewünscht, dass eine kundenfreundliche Lösung mit einer Haltestelle in der unteren Rathausgasse realisiert werden soll. Auf der anderen Seite wurde darauf hingewiesen, dass das auszuführende Konzept in Bezug auf die Busführung neutral sein sollte und dass insbesondere keine baulichen Anpassungen vorgenommen werden sollten, die das Grund- und Nutzungskonzept beeinträchtigen.

Die Projektdelegation vertritt mehrheitlich die Auffassung, dass die Bushaltestellenstandorte, wie im Vorprojekt bereits beschlossen (Variante 1), beibehalten werden sollen.

### **3.9.5 Fazit**

In einer Gegenüberstellung der Varianten überwiegen nach Meinung des Stadtrats, der Altstadtkommission und der Mehrheit der Projektdelegation die Vorteile der **Variante 1**, so dass diese zur Ausführung gelangen soll.

## 4. Der Kostenvoranschlag

### 4.1 Kostenentwicklung

Die Grobkostenschätzung ( $\pm 25\%$ ) des Vorprojektes belief sich für die Gassengestaltung auf rund Fr. 6.4 Mio. Der detaillierte Kostenvoranschlag ( $\pm 10\%$ ) des Bauprojektes zeigte, dass die Ausführung der Neugestaltung der Altstadtgassen 2008 mit einer gebundenen Pflasterung (Fugen eingemörtelt) rund Fr. 7.4 Mio. und die Ausführung mit einer ungebundenen Pflasterung (Fugen nur eingesandet) rund Fr. 6.63 Mio. kostet.

#### Kostenübersicht 2003-2008 'Neugestaltung der Altstadtgassen'

25. August 2008

Vorprojekt Juni 2003 Abstimmungsprojekt	Vorprojekt September 2007 Pflasterung und Wasserrinne	Bauprojekt Juli 2008 Bauprojekt Pflasterung ungebunden	Bauprojekt Juli 2008 Bauprojekt Pflasterung gebunden
Variante 'Asphalt' Fr 3'500'000	wie Abstimmungsprojekt zuzüglich: Teuerung 10%* (2003-2007) Fr 350'000 Pflasterung statt Asphalt Fr 1'500'000 Wasserinne/-technik Fr 1'400'000  abzüglich: Wartehäuschen -Fr 104'000 Stele Rathausgasse -Fr 210'000	wie Vorprojekt 2007 zuzüglich: Teuerung ca. 2.5%* (2007-2008) Fr 180'000	wie Vorprojekt 2007 zuzüglich: Teuerung ca. 2.5%* (2007-2008) Fr 180'000 Pflasterung gebunden Fr 810'000
Total inkl. MWSt. Fr 3'500'000	Fr 6'436'000	Fr 6'596'000	Fr 7'366'000
Total kommuniziert Fr 3'500'000	Fr 6'400'000	Fr 6'630'000	Fr 7'400'000

\* Der Teuerungsindex ist ein Mischwert (Tiefbau, Strassenbau, Hochbau) des schweizerischen Baupreisindex.

### 4.2 Kosteneinsparmöglichkeit

Die Überprüfung des Kostenvoranschlages ergab, dass alleine die Lieferung der Platten, Abschluss- und Pflasterungssteine je nach Ausführungsart zwischen Fr. 1.3 bis 1.5 Mio. kostet. Als Alternative zum „Schweizer Guberstein“ wurden Offerten für einen „Basalt-Stein“ (farblich dem „Guberstein“ sehr ähnlich) und einen „Granit-Stein“ (farblich heller als der „Guberstein“) aus China oder Vietnam eingeholt. Diese Offerten zeigten, dass bei einer Ausführung mit einem ausländischen „Granit-Stein“ rund Fr. 900'000.-- und mit einem „Basalt-Stein“ rund Fr. 600'000.-- eingespart werden könnten.

### 4.3 Wahl der Ausführungsart

Trotz der grossen Einsparmöglichkeit hat der Stadtrat auf Empfehlung der Projektdelegation beschlossen, den Gassenbelag mit einer gebundenen Pflasterung aus „Guber-Steinen“ ausführen zu lassen. Der Entscheid wird wie folgt begründet:

Die Vorteile einer gebundenen Pflasterung liegen darin, dass sich diese als standfester, gehfreundlicher und mit einer längeren Lebensdauer gegenüber einer ungebundenen Pflasterung ausweist. Im Weiteren ist bei einer sandverlegten Lösung der betriebliche Unterhalt viel aufwändiger und der bauliche Unterhalt mit den jährlichen Nachsandungen ist sehr teuer. Im Bereich der Altstadt wurde bis heute immer der „Schweizer Guberstein“ verwendet. Aus Gründen der Materialeinheit innerhalb der historischen Altstadt wurde dem „Guberstein“ der Vorzug gegeben. Damit erübrigen sich auch unverhältnismässige Transportwege, die aus Pro-

duktionsgebieten resultieren würden, in denen auch Abbau- und Verarbeitungsmethoden unter menschenunwürdigen Zuständen (z. B. Kinderarbeit) kaum auszuschliessen wären.

#### 4.4 Detaillierter Kostenvoranschlag (Ausführung mit gebundener Pflasterung)

Die Baukosten von Fr. 7.4 Mio. basieren gemäss Kostenvoranschlag des Planerteams auf der Preisbasis vom Juni 2008 mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  gemäss SIA inkl. MwSt. (7.6 %). Der aufgrund von Massenberechnungen erstellte Kostenvoranschlag sieht wie folgt aus:

1.	Baustelleneinrichtung	Fr.	322'800.--
2.	Abbrüche und Demontagen	Fr.	29'940.--
3.	Erdarbeiten	Fr.	288'513.--
4.	Eisenbetonarbeiten	Fr.	164'870.--
5.	Foundationsschichten	Fr.	368'207.--
6.	Platten, Abschlüsse, Pflasterungen	Fr.	3'145'417.--
7.	Belagsarbeiten	Fr.	224'884.--
8.	Entwässerung	Fr.	172'698.--
9.	Wasserspiel	Fr.	765'816.--
10.	Versorgung Elektro	Fr.	608'908.--
11.	Ausstattung	Fr.	159'205.--
12.	Archäologische Untersuchungen Laurenzentor	Fr.	50'895.--
13.	Honorare	Fr.	625'126.--
14.	Nebenkosten	Fr.	110'290.--
	Unvorhergesehenes 5 %	Fr.	362'430.--
<b>Total gebundene Pflasterung (inkl. MwSt.)</b>		<b>Fr.</b>	<b>7'400'000.--</b>

## 5. Politikplan

Für die Realisierung der Neugestaltung der Altstadtgassen 2008 ist im Politikplan 2008 – 2012 unter Projektnummer 6200.02.61 in den Jahren 2009 bis 2011 gestützt auf das Vorprojekt ein Kredit von Fr. 6.4 Mio. eingestellt.

## 6. Geplanter Realisierungsablauf

Der Umbau der Altstadtgassen ist eine aufwändige, gut zu koordinierende Aufgabe. Die Buserschliessung und -durchfahrt muss ebenso wie der Anliefer- und Notfallverkehr während der ganzen Zeit zwingend aufrecht erhalten bleiben. Im Weiteren ist auf die Bewohnerschaft und auf Gewerbe und Wirtschaft Rücksicht zu nehmen. Auch sollten sich die Bauarbeiten auf einen annehmbaren Zeitraum beschränken. Um all diesen Anforderungen bestmöglich gerecht zu werden, wurde nach Prüfung zahlreicher Varianten ein etappierter Bauablauf als einzig mögliche Lösung ermittelt. Grundsätzlich wird dabei jeweils nur in einer Gassenhälfte gebaut, während die andere für den Verkehr offen steht. Die Hauszugänge werden dauernd sichergestellt. Die Bauarbeiten werden dadurch aber rund 1 ½ bis 2 Jahre dauern.

Der weitere Realisierungsablauf ist wie folgt vorgesehen:

- 22. September 2008      Entscheid Einwohnerrat über Verpflichtungskredit
- 30. November 2008     Volksabstimmung über Verpflichtungskredit
- Januar 2009            Projektauflage
- Sommer 2009         Baubeginn

## 7. Schlussbemerkungen

Die Altstadtkommission hat sich an der Sitzung vom 7. Mai 2008 eingehend mit dem Bauprojekt „Neugestaltung der Altstadtgassen“ befasst. Die Kommission befürwortet einhellig die sehr ansprechenden Gestaltungsmassnahmen in den Altstadtgassen. Ebenso bevorzugt die Kommission das Haltestellen-Konzept mit den Haltestellen am Zollrain und am Holzmarkt (vor aarau info), weil die Vorteile wie Standorte, Anlegerkante, Überfahrbarkeit, Witterungsschutz, usw. überwiegen. Die politisch breit abgestützte Projektdelegation, welche das Projekt begleitete, hat am 18. Juni 2008 das vorliegende Gestaltungskonzept der Altstadtgassen einstimmig gutgeheissen. Ebenso vertritt die Projektdelegation mehrheitlich die Auffassung, dass die Pflasterung gebunden mit Guber-Steinen ausgeführt und die Bushaltestellen Zollrain und Holzmarkt, wie im Vorprojekt bereits vorgesehen, beibehalten werden sollen.

Das vorliegende Bauprojekt berücksichtigt die bei der Volksabstimmung vom 30. November 2003 laut gewordene Kritik. Es ermöglicht insbesondere, die wichtigsten Altstadtgassen in einer Form und Weise neu zu gestalten, die Entscheide über die **künftige Buslinienführung unabhängig** von der Gassengestaltung offen lässt. In der rund 2 ½-jährigen Phase der vom motorisierten individuellen Durchgangsverkehr befreiten Altstadt hat sich deutlich gezeigt, dass unsere Altstadt eine qualitative Aufwertung der Gassenräume unbedingt braucht. Die Beseitigung der Trottoirs, die subtile Wahl neuer Oberflächen mit Einbezug von traditionellen und zukunftsgerichteten Gestaltungselementen ist wesentlich für eine prosperierende Zukunft. Unsere Altstadt ist die erhebliche Investition Wert.

### Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

#### **A n t r a g :**

Der Einwohnerrat möge für die Realisierung des Bauprojektes "Neugestaltung der Altstadtgassen 2008" einen Verpflichtungskredit von Fr. 7.4 Mio. (Preisbasis: Juni 2008, zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten) bewilligen.

Mit freundlichen Grüssen

**IM NAMEN DES STADTRATES**

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

**Anhang:**

- Übersichtsplan Neugestaltung der Altstadtgassen
- Visualisierung, Gassenschnitt (Rathausgasse)
- Rathausgasse am Abend

**Verzeichnis der aufliegenden Akten:**

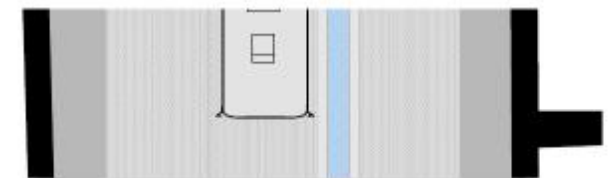
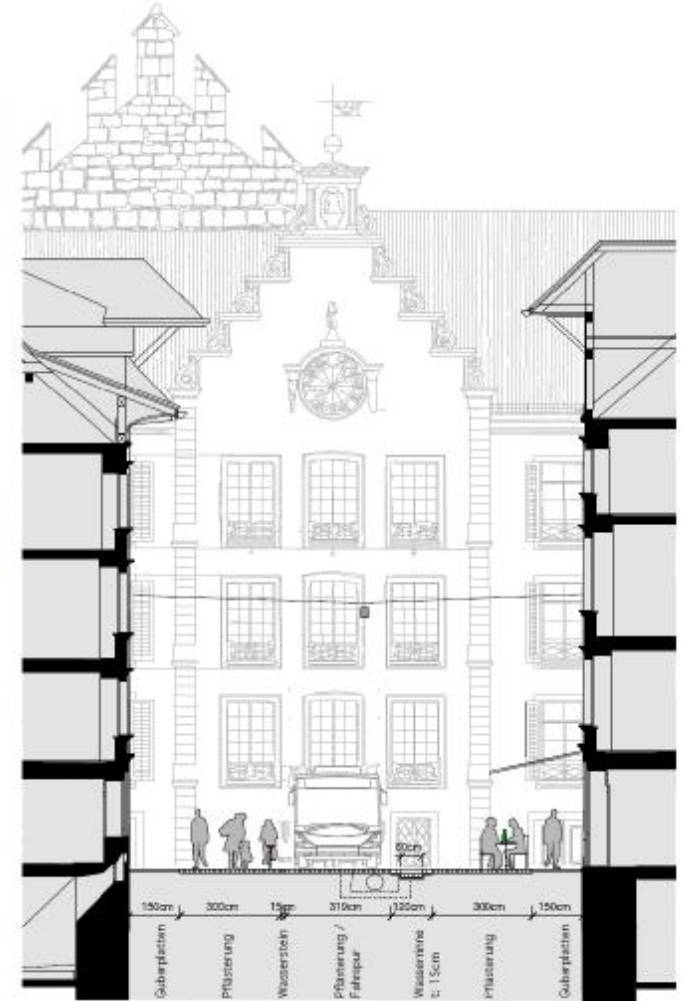
- 1 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat vom 14. Februar 2000: Projektierung und Promotion "Altstadt 2003"
- 2 Protokoll des Einwohnerrates der Sitzung vom 27. März 2000, Auszug
- 3 Bericht "Altstadt 2003 – Massnahmen im Bereich Verkehr", abschliessender Bericht des Fachgremiums als Entscheidungsgrundlage für den Stadtrat unter Berücksichtigung der Diskussion am Runden Tisch vom 5. September 2001
- 4 Publikation Verkehrsanordnungen Altstadt vom 26. November 2001
- 5 Programm für die Bearbeitung von 4 Studienaufträgen zur Erlangung von Projektentwürfen für die Gestaltung der Altstadtgassen und ihrer Zugänge nach der Sperrung für den motorisierten individuellen Durchgangsverkehr vom 22. November 2001
- 6 Fazit der öffentlichen Mitwirkung zu den Ergebnissen der Studienaufträge, Zusammenfassung vom 25. April 2002
- 7 Bericht des Beurteilungsgremiums vom 30. April 2002 zu den Studienaufträgen
- 8 Die 4 Studienauftrags-Projekte, Anhang zum Bericht des Beurteilungsgremiums vom 30. April 2002
- 9 Aktennotiz der Anstösserorientierung vom 21. Januar 2003
- 10 Bauprojektossier "Altstadt 2003": Projektpläne, Dokumentation mit Kostenvoranschlag vom April 2003
- 11 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat "Neues Leben in der Altstadt", Bauprojekt für die Neugestaltung von Altstadtgassen vom 10. Juni 2003
- 12 Auszug aus dem Protokoll des Einwohnerrates vom 25. August 2003
- 13 Botschaft zur Urnenabstimmung vom 30. November 2003
- 14 Medienmitteilung vom 8. Dezember 2003: Weiteres Vorgehen nach dem negativen Ausgang der Abstimmung
- 15 Motion Hanspeter Hilfiker, Einwohnerrat, vom 19. Mai 2004
- 16 Auszug aus dem Protokoll des Einwohnerrates vom 23. August 2004
- 17 Auszug aus dem Protokoll des Einwohnerrates vom 20. September 2004
- 18 Protokolle der Projektdelegation Neugestaltung Altstadt
- 19 Bericht und Antrag vom 21. März 2005 an den Einwohnerrat: Neue Projektierung der Gestaltung von Altstadtgasse; Zusatzkredit
- 20 Protokoll der Einwohnerratssitzung vom 9. Mai 2005
- 21 Schlussbericht "Busführung Altstadt" des Ingenieurbüros für Verkehrsplanung W. Hüsler AG in Zürich vom 28. März 2006
- 22 Ergebnispräsentation "Busführung Altstadt Aarau: Ökonomische Bewertung möglicher Erschliessungsvarianten" der Wüest & Partner AG in Zürich vom 16. Februar 2006
- 23 Ergebnispräsentation der Zusatzabklärungen der Wüest & Partner AG vom 23. März 2006
- 24 Brief vom 27. März 2006 von Mitgliedern der Projektdelegation für die Neugestaltung der Altstadtgassen an den Stadtrat betreffend "Variante 7"

- 25 Stellungnahme des PRA vom 15. Mai 2006
- 26 Initiativbegehren "Für eine sinnvolle Gestaltung der Altstadtgassen", eingereicht am 13. September 2006
- 27 Antrag des Stadtrats an den Regierungsrat gemäss § 11 ff. ÖVG für die Planung von Alternativen zur Buslinienführung durch die Aarauer Altstadt vom 8. Januar 2007
- 28 Antwortschreiben von Regierungsrat Peter C. Beyeler, Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt, vom 21. Februar 2007
- 29 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat vom 18. Dezember 2006: Initiative "für eine sinnvolle Gestaltung der Altstadtgassen"; Antrag auf Ungültigerklärung mit Beilagen (Rechtsgutachten Prof. Dr. iur. Georg Müller vom 16. November 2006, Gegendarstellung des Initiativkomitees vom 12. Januar 2007 mit Beilagen und Stellungnahme Prof. Dr. iur. Georg Müller vom 15. Januar 2007)
- 30 Protokoll der Einwohnerratssitzung vom 22. Januar 2007
- 31 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat vom 18. Juni 2007; Initiativbegehren
- 32 Protokoll des Einwohnerrates vom 27. August 2007 (Auszug)
- 33 Neugestaltung der Altstadtgassen; Beschrieb Vorprojekt vom September 2007
- 34 Beispielsammlung verkehrsfreier Altstädte
- 35 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat vom 15. Oktober 2007
- 36 Protokoll des Einwohnerrates vom 19. November 2007
- 37 Broschüre "Neugestaltung der Altstadtgassen"
- 38 Dokumentation Bauprojekt "Neugestaltung Altstadtgassen"
- 39 Protokoll der Altstadtkommission vom 7. Mai 2008
- 40 Brief des Regierungsrates vom 21. Mai 2008, Buslinienführung durch die Aarauer Altstadt; Grundsätze des Kantons Aargau mit Beilagen 1 und 2 (Metron und Infrast)
- 41 Stellungnahmen der Postauto Schweiz AG, Aarau, vom 23. April 2008, sowie von AAR bus+bahn vom 30. April 2008 zu den Bushaltestellen
- 42 Magazin "solidarität" des Schweizerischen Arbeiterhilfswerks, Ausgabe Mai 2/2008, mit Leitfaden "Faire Beschaffung"

# ÜBERSICHTSPLAN 'NEUGESTALTUNG DER ALTSTADTGASSEN'



# VISUALISIERUNG, GASSENSCHNITT



## RATHAUSGASSE AM ABEND

