



Aarau, 4. April 2022  
GV 2022 – 2025 / 31

## Botschaft an den Einwohnerrat

### Ergebnisse der "Überprüfung der Busführung Altstadt Aarau" sowie Umsetzung und Finanzierung der Kurzfristvariante

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. Mai 2019 hat der Einwohnerrat das von Brigitte Vogt und Yannik Berner im Namen der FDP-Fraktion eingereichte Postulat "Busfreie Altstadt – Überprüfung der Buslinienführung Altstadt", wie vom Stadtrat beantragt, überwiesen. Die Stadt Aarau hat in der Folge mit dem Kanton als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrsangebots das Gespräch zur Definition des weiteren Vorgehens gesucht. Dabei wurde vereinbart, dass die Überprüfung der Busführung im Altstadtperimeter als prioritäres Projekt im Rahmen der 2. Etappe des Gesamtverkehrskonzepts Region Aarau durchgeführt werden soll. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehrsplanung, hat sich zudem damit einverstanden erklärt, dass die Projektleitung für die Überprüfung bei der Stadt liegt. Die Stadt hat in der Folge ein qualifiziertes Planungsbüro mit der Überprüfung beauftragt. Da die Bestellung regionaler ÖV-Leistungen dem Kanton obliegt und die Busführung im Altstadtperimeter auch regionale Auswirkungen hat, wurden Vertreterinnen und Vertreter des Kantons und der Region stark ins Projekt eingebunden (Projektteam und Projektsteuerung). Der Kanton hat sich zudem finanziell an der Studie beteiligt. Auch die verschiedensten Interessen aus Gewerbe, Gastronomie, Busbetriebe, Alter, Altstadtbewohnerinnen und -bewohner, Politik und Nachbargemeinden wurden im Rahmen einer Echogruppe eingebunden.

#### 1. Inhalt der Überprüfung

Die Überprüfung hatte zum Ziel, die Buslinienführung im Bereich der Altstadt von Aarau nochmals ganzheitlich betrachten, also sowohl die bereits in früheren Studien geprüften Linienführungsvarianten neu zu bewerten als auch neue Linienführungen zu evaluieren. Dabei sollte die Altstadt nicht isoliert betrachtet werden, sondern es waren auch die ÖV-Ziele im Umfeld zu berücksichtigen, namentlich die bessere Erschliessung des Schachens, Verbesserungen im Bereich Laurenzenvorstadt vor dem Hintergrund der Entwicklung Kasernenareal und eine bessere Erschliessung des Aareraums Ost.

Folgende Fragen sollen u.a. im vorliegenden Projekt beantwortet werden:

- Bei welcher Buslinienführung kann das Entwicklungspotenzial der Altstadt ausgeschöpft werden?
- Wie werden die Buslinienführungen aus verschiedenen Sichtweisen beurteilt?
- Welche Auswirkungen hat eine veränderte Buslinienführung auf die Attraktivität des ÖV?
- Was sind infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen, die aufgrund einer veränderten Linienführung notwendig werden?
- Welcher Lösungsansatz steht im Vordergrund?



## 2. Projektziele und Bewertungskriterien

Als Grundlage für die Überprüfung der Busführung Altstadt Aarau wurden in der Projektsteuerung Ziele formuliert. Die Varianten sollen

- das Entwicklungspotenzial für die Altstadt Aarau vergrössern,
- die Erschliessungsqualität der Altstadt beibehalten,
- die Anschlusssicherheit am Bahnhof gewährleisten,
- umsteigefreie Verbindungen aus den Nachbargemeinden an den Bahnhof und in die Innenstadt ermöglichen,
- die ÖV-Ziele im Umfeld der Altstadt Aarau miteinbeziehen (Erschliessung Schachen, Kaserne Nord, Aareufer Süd-Ost),
- attraktive und zuverlässige Reisezeiten ermöglichen,
- übersichtlich und verständlich sein,
- attraktive und leicht zugängliche Haltestellen ermöglichen,
- die Nachfragepotenziale ausschöpfen,
- die Erreichung der Ziele des Regionalentwicklungskonzepts (REK) und des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Region Aarau unterstützen,
- breit akzeptiert sein,
- möglichst bald oder in Etappen realisiert werden können.

Auf Basis dieser Projektziele wurden für die Bewertung der Varianten Kriterien festgelegt, anhand derer die Unterschiede zwischen den Varianten evaluiert werden können. Die Bewertungskriterien sind in Abbildung 1 dargestellt.

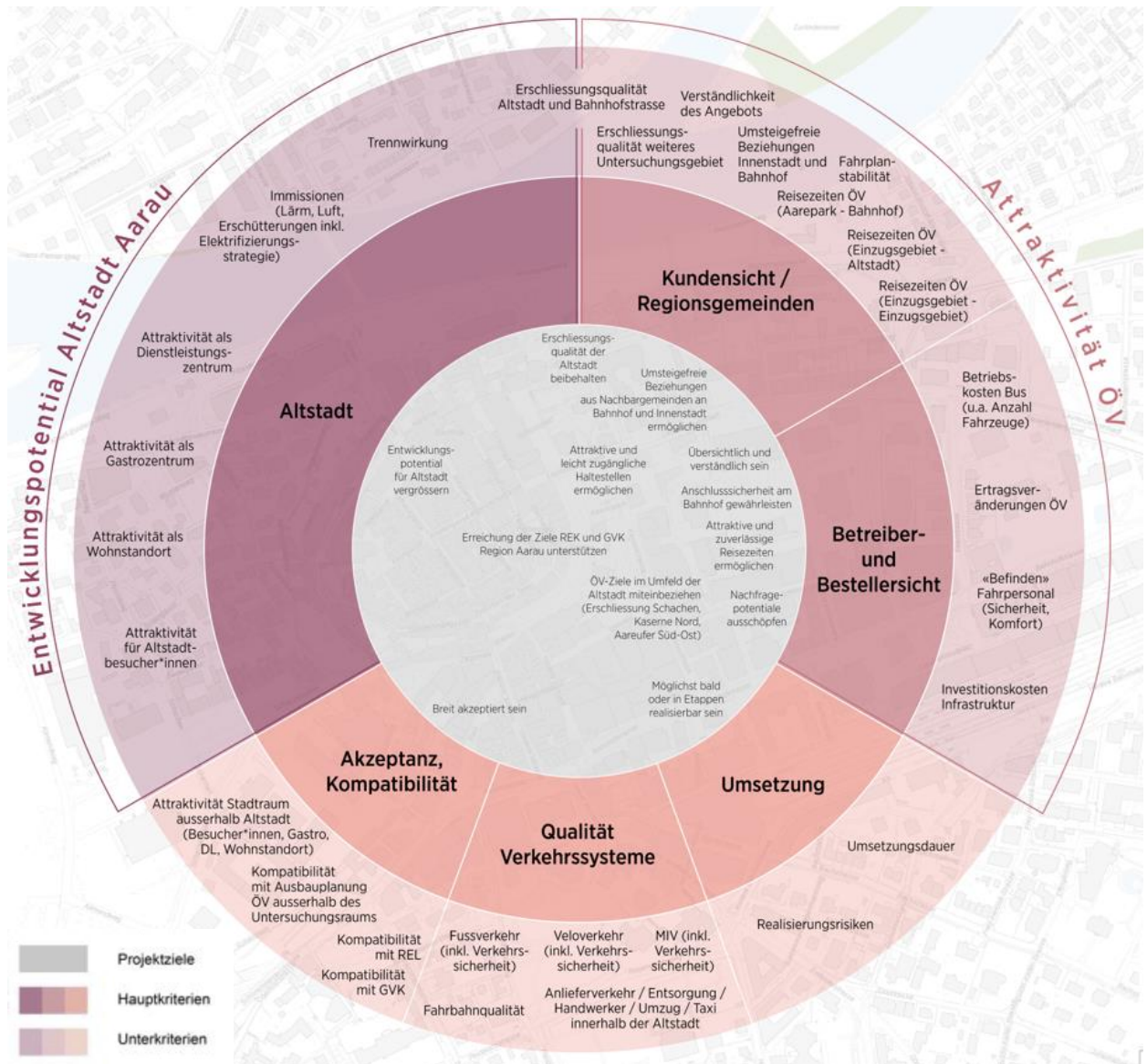
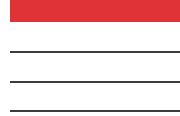


Abbildung 1: Bewertungskriterien

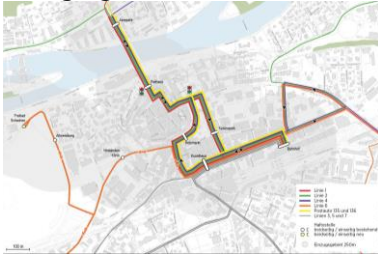
### 3. Variantenfächer

Der Variantenfächer soll das Spektrum möglicher Busführungen abdecken. Hierzu wurden zunächst die Ansätze aus früheren Studien zusammengestellt, welche gemäss Projektabgrenzung weiterhin denkbar sind. Alsdann erfolgte eine Ergänzung um Ideen aus dem Echoraum und Ideen des beauftragten Planungsbüros EBP. Der resultierende Variantenfächer besteht aus 11 Varianten. Nebst dem Referenzfall, also der heutigen Busführung im Tag- und Abendnetz, werden die Linienführungsvarianten in die folgenden drei Variantenbündel unterteilt:

- «Reduktion Busbetrieb Altstadt» (Abbildung 2)
- «busfreie Altstadt» (Abbildung 3)
- «neues Infrastrukturelement» (Abbildung 4)



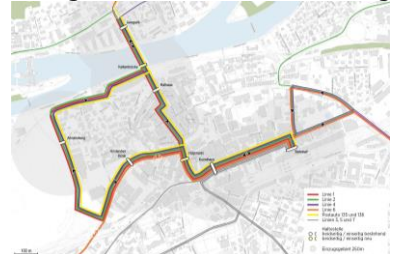
V1.1 Zweirichtungsbetrieb Metzgergasse



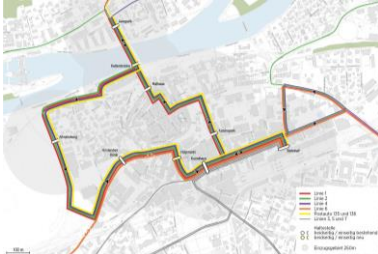
V1.2 Abendregime ganztags



V1.3 Einrichtungsbetrieb Rathausgasse mit westl. Umfahrung



V1.4 Einrichtungsbetrieb Metzgergasse mit westl. Umfahrung

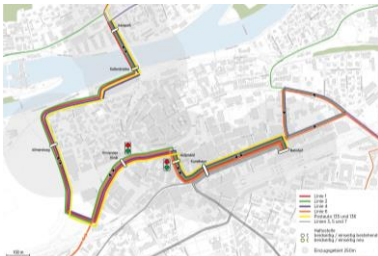


V1.5 Linien aufteilen mit Befahrung Altstadt



Abbildung 2: Variantenbündel "Reduktion Busbetrieb Altstadt"

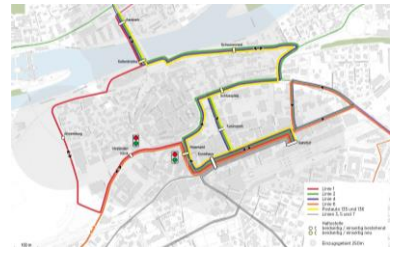
V2.1 Westliche Umfahrung



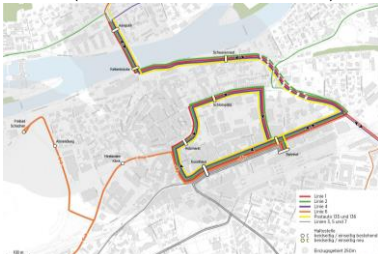
V2.2 Östliche Umfahrung



V2.3 West/Ost-Aufteilung



V2.4 Bahnhof zuerst, dann Altstadt (via Sauerländertunnel)



V2.5 Bahnhof zuerst, dann Altstadt (via Tellirain)



Abbildung 3: Variantenbündel "busfreie Altstadt"





### V3.1 Tunnel lang



Abbildung 4: Variantenbündel "neues Infrastrukturelement"

Für die Beurteilung der Linienführungsvarianten wurde eine sog. Vergleichswertanalyse durchgeführt. Dabei wurden die verschiedenen Varianten dem Referenzzustand, also der heutigen Busführung im Tag- bzw. Abendnetz gegenübergestellt und anhand der verschiedenen Kriterien (vgl. Abb. 1) bewertet.

Aufgrund der Bewertungsergebnisse und den Diskussionen im Projektteam und in der Projektsteuerung wurden folgende Linienführungsvarianten verworfen:

- Alle Varianten des Variantenbündels 1, also die Varianten mit teilweiser Reduktion des Busbetriebs in der Altstadt, wurden nicht weiterverfolgt. Das geringe Entwicklungspotenzial für die nach wie vor nicht busfreie Altstadt sowie die schwierige Verständlichkeit des ÖV Angebots durch längere Abschnitte im Einrichtungsbetrieb waren ausschlaggebend für das Ausscheiden dieser Varianten.
- Die Variante «Westliche Umfahrung» aus dem Variantenbündel «busfreie Altstadt» (V2.1) wurde ebenfalls nicht weiterverfolgt. Die zusätzliche Reisezeit von rund 4 Minuten im Abschnitt Aarepark – Bahnhof sowie die Verspätungsanfälligkeit im Abschnitt Ziegelrain – Vordere Vorstadt aufgrund des öfters vorkommenden Begegnungsfalls Bus-Bus wirkten sich negativ auf das Bewertungsergebnis aus.
- Die Variante «Tunnel Lang» aus dem Variantenbündel «neues Infrastrukturelement» (V3.1) schnitt zwar in vielen Kriterien gut ab, jedoch führten die hohen Kosten, die geringe Realisierungswahrscheinlichkeit, die ungewisse Machbarkeit und die lange Umsetzungsdauer ebenfalls zum Ausschluss dieser Variante.

Damit **verblieben folgende Linienführungsvarianten** mit ganztags neuer Verkehrsführung und vollständiger Busbefreiung der Altstadt:

- **Variante «Östliche Umfahrung» (V2.2):** Hier umfahren alle aarequerenden Linien die Altstadt auf einer östlichen Route via Tellirain. Die Reisezeiten vom Bahnhof Richtung Norden nehmen gegenüber heute je Richtung um 2 bzw. 3 Minuten zu.
- **Variante «West/Ost Aufteilung» (V2.3):** Um auch Verbesserungen für den Schachen zu ermöglichen, umfährt eine Linie die Altstadt auf der westlichen Route. Die verbesserte Erschliessung des Schachens führt aber gegenüber heute zu einer Reisezeitzunahme von 4 Minuten je Richtung.
- **Varianten «Bahnhof zuerst, dann Altstadt» (V2.4/2.5):** Diese beiden Varianten ermöglichen aus allen Richtungen die gleichen Reisezeiten von/nach Bahnhof Aarau wie heute. Demgegenüber ergeben sich Reisezeitzunahmen in die Altstadt und für die Nord-Süd-Verbindung infolge einer Schlaufenfahrt.



Bei den verbliebenen Linienführungsvarianten ist aus fachlicher Sicht kein abschliessendes Bewertungsergebnis im Vergleich zum Referenzzustand möglich. Ebenso ist die betriebliche Umsetzbarkeit noch nicht abschliessend geprüft. Zur Evaluation der Bestvariante braucht es vertiefte Abklärungen insbesondere zu möglichen Finanzierungsarten, zu den notwendigen Verkehrsmanagement-Massnahmen und zur Machbarkeit. Letztendlich entscheidend ist die politische Abwägung der unterschiedlichen Ziele wie z.B. «Vergrösserung des Entwicklungspotenzials Altstadt Aarau», «Erschliessungsqualität Altstadt» oder «attraktive und zuverlässige Reisezeiten». Insbesondere aufgrund der baulich notwendigen Anpassungen sind die vier weiterzuverfolgenden Massnahmen erst mittelfristig umsetzbar.

#### 4. Kurzfristlösung

Eines der zentralen Ziele der Überprüfung war, die Situation in der Altstadt kurzfristig zu verbessern. Wie sich gezeigt hat, brauchen alle weiterverfolgten Linienführungsvarianten für eine busfreie Altstadt weitere Vertiefungsarbeiten und sind erst mittelfristig umsetzbar. Diese Vertiefungsarbeiten werden umgehend weitergetrieben. Es wurde aber auch intensiv nach Möglichkeiten gesucht, die Situation in der Altstadt kurzfristig zumindest teilweise zu verbessern. Dabei hat sich die folgende kurzfristige Umfahrungsvariante konkretisiert: Analog zur Rathausgasse soll neu auch die Metzgergasse am Abend ab ca. 20 Uhr busfrei sein. Die Busse verkehren dabei in nördlicher Richtung anstelle via Metzgergasse neu via Laurenzenvorstadt – Tellirain – Mühlemattstrasse. In südlicher Richtung bleibt die Linienführung gemäss heutigem Abendregime bestehen (vgl. Abb. 5). Dieselbe Linienführung soll zudem am Sonntag eingeführt werden. Die Kurzfristlösung weist eine hohe Ähnlichkeit mit der Variante 2.2 «Östliche Umfahrung» auf. Hauptunterschied ist aber, dass aufgrund der Taktausdünnung am Abend und dem geringeren MIV-Aufkommen keine zwingenden Verkehrsmanagement-Massnahmen nötig sind (Ausnahme: Anpassung der Lichtsignalanlage am Knoten Tellirain für Linksabbieger). Eine Einführung samstags wurde geprüft, aufgrund der Verkehrsbelastung auf den Umfahrungsachsen ist ein zuverlässiger Busbetrieb aber ohne bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur und ohne Verkehrsmanagement-Massnahmen nicht möglich. Die Realisierung der hierfür notwendigen Massnahmen wäre wie bei den weiterverfolgten Massnahmen V2.2 bis V2.5 (siehe Kapitel 3) nur mittelfristig möglich, weshalb die Samstagsumfahrung nicht weiterverfolgt wird.

##### Kurzfristlösung



Abbildung 5: Kurzfristlösung



## 5. Umsetzung und Finanzierung Kurzfristlösung

Die Umsetzung der Kurzfristlösung erfordert zusätzliche finanzielle Mittel, denn die Umfahrung der Altstadt hat gegenüber der Alstadtdurchfahrt längere Fahrdistanzen mit entsprechend längeren Fahrzeiten zur Folge. Bei gleichem Taktangebot am Abend und an Sonntagen wie im Fahrplan 2022 (30-Minuten-Takt) muss die BBA am Abend auf den Linien 1 und 2 je ein zusätzliches Fahrzeug einsetzen, da die Wendezeiten in Erlinsbach Oberdorf und in Küttigen Kreuz zu knapp sind und der Fahrplan nicht eingehalten werden kann. Analog müssen an Sonntagen sogar drei zusätzliche Busse in Betrieb genommen werden, da zusätzlich zu den Linien 1 und 2 auch auf der Linienkombination 4/6 an Sonntagen der Fahrplan nicht mehr funktioniert. Die betrieblichen Mehrkosten der Kurzfristlösung betragen nach einer groben Abschätzung seitens BBA und Kanton rund CHF 325'000 Franken / Jahr. Dabei wären bei dieser Lösung die zusätzlichen Fahrzeuge am Abend und an Sonntagen unproduktiv eingesetzt und würden an den Linienendpunkten jeweils rund 25 Minuten herumstehen.

Diese Analyse veranlasste den Kanton zu grundsätzlichen Überlegungen betreffend einer Verdichtung des Angebots der Linien 1 und 2 am Abend und an Sonntagen zum durchgehenden 15-Minutentakt, wie dies die Stadt aktuell auf dem Ostast der Linie 2 (Bahnhof – Telli – Rohr) in einem Versuchsbetrieb testet. Die Einführung eines solchen integralen 15-Minutentakts auf den Linien 1 und 2 hat betriebliche Mehrkosten in der Höhe von CHF 680'000 / Jahr zur Folge. Die Einführung dieses durchgehenden 15-Minutentakts hat aber den Nebeneffekt, dass Synergien bei der Alstadtdurchfahrt genutzt werden können. Die detaillierte Fahrplan- und Umlaufplanung mit 15-Minutentakt und öV-Umfahrung der Altstadt führt zu Mehrkosten von total CHF 790'000. Durch den optimierten Fahrzeugeinsatz können die zusätzlichen Kosten für die Alstadtdurchfahrt am Abend und am Sonntag somit von CHF 325'000 / Jahr auf CHF 110'000 / Jahr reduziert werden, denn Montag- bis Freitagabend sind dabei keine zusätzlichen Fahrzeuge notwendig und an Sonntagen reduziert sich der Zusatzbedarf auf zwei statt drei Fahrzeuge.

Auch wenn die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs grundsätzlich beim Kanton liegt, fordert der Kanton von Seiten der Stadt einen Interessensbeitrag an der Alstadtdurchfahrt, da eine solche aus Sicht des Kantons nicht zwingend ist resp. für den Bus keinen Mehrwert darstellt, sondern primär im Interesse der Stadt liegt. Der Kanton führt ins Feld, dass er bereit ist, vor dem Hintergrund der angedachten Kurzfristlösung die Ausdehnung des 15-Minutentakts beschleunigt auf den nächsten Fahrplanwechsel umzusetzen und Synergieeffekte zu ermöglichen sowie die dadurch entstehenden Mehrkosten von jährlich CHF 680'000 vollumfänglich zu übernehmen. Er erwartet hingegen von der Stadt die Übernahme der Kostendifferenz, also die Übernahme der jährlich durch die Alstadtdurchfahrt zusätzlich anfallenden CHF 110'000.

In Gesprächen mit dem Kanton wurde vereinbart, dass sich die Kostenbeteiligung im Umfang von CHF 110'000 / Jahr in Anlehnung an einen Versuchsbetrieb auf drei Jahre beschränken soll (insgesamt also CHF 330'000). In diesen drei Jahren werden zusammen mit der weiteren Prüfung der mittelfristigen Linienführungsvarianten (vgl. Kapitel 3) Gespräche über die Finanzierung der Mittelfristvarianten geführt. Die Zusage der Stadt zur Mitfinanzierung der Alstadtdurchfahrt im Sinne eines Versuchsbetriebs hat aus Sicht Stadt dabei keine präjudizierende Wirkung.



Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

**A n t r a g :**

Der Verpflichtungskredit von CHF 330'000 zur Finanzierung der Kurzfristlösung zur Altstadtumfahrung, Montag bis Freitag jeweils abends sowie sonntags im Zeitraum Dezember 2022 bis Dezember 2025, wird genehmigt.

Im Namen des Stadtrats

Dr. Hanspeter Hilfiker  
Stadtpräsident

Daniel Roth  
Stadtschreiber

Verzeichnis der aufliegenden Akten:

- Schlussbericht "Überprüfung Busführung Altstadt Aarau"