



Aarau, 6. Dezember 2010  
GV 2010 - 2013 /111

## Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

### Buslinienführung durch die Aarauer Altstadt



Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Frage, ob und wie die Buslinienführung durch die Altstadt geändert werden soll, beschäftigt verschiedene Interessensgruppen, direkt Betroffene und Planer schon seit längerem. Mit der vorliegenden Untersuchung wurde dieser Frage nochmals grundsätzlich nachgegangen. In einem ersten Schritt hatte der Regierungsrat, als Besteller des Busangebots, den Handlungsspielraum aufgezeigt. Darauf basierend wurden fünf Ansätze zur alternativen Buslinienführung auf ihre Machbarkeit untersucht und beurteilt. Dabei zeigte sich, dass als relativ kurzfristig realisierbare Massnahme die Busse in den Randstunden in Richtung Bahnhof um die Altstadt herum geführt werden können und dass infolge der anstehenden grösseren Verkehrsveränderungen (neue Staffeleggstrasse) mittelfristig allenfalls die Möglichkeit bestünde, auch tagsüber eine alternative Linienführung umzusetzen.

## **1. Ausgangslage**

Der Einwohnerrat hat am 19. November 2007 im Zusammenhang mit dem Projektierungskredit für die Neugestaltung der Altstadtgassen einen Kredit von 50'000 Franken bewilligt, um verschiedene alternative Buslinienführungen mit einer busfreien Rathausgasse und Kronengasse abzuklären.

## **2. Vorgehen**

Da für den Entscheid über die Linienführung eines öffentlichen Verkehrsmittels der Kanton (Regierungsrat) zuständig ist und die Gemeinde (Gemeinde- bzw. Stadtrat) lediglich ein Antragsrecht hat, ist auch die Angebotsplanung (und damit die Planung alternativer Linienführungen) grundsätzlich Sache des Kantons. Der Stadtrat hat deshalb den Regierungsrat gebeten, ihn bei der Planung von Alternativen zur Buslinienführung durch die Aarauer Altstadt zu unterstützen und die Sicht des Kantons frühzeitig einzubringen. Dementsprechend hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (DBVU) in Zusammenarbeit mit dem Stadtbauamt und AAR bus + bahn die gewünschten Abklärungen unter Beizug von Fachplanern vorgenommen und die Resultate dem Regierungsrat unterbreitet. Auf Basis dieser Abklärungen hat der Regierungsrat dem Stadtrat seine Haltung zur Buslinienführung in Aarau sowie seine verbindlichen Grundsätze dargelegt (vgl. Beilage: Brief des Regierungsrats an den Stadtrat vom 21. Mai 2008).

Der Stadtrat hat von den regierungsrätlichen Vorgaben Kenntnis genommen und das Stadtbauamt beauftragt, wiederum in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Busdirektion alternative Linienführungen im verbleibenden Handlungsspielraum zu prüfen. Die Resultate liegen nun in Form eines Schlussberichts vor, welcher in Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt und der AAR bus + bahn entstanden ist (vgl. Beilage: Schlussbericht "Busführung Altstadt Aarau, Prüfen von alternativen Buslinienführungen mit einer busfreien Rathaus- und Kronengasse", Infrac, 25. März 2010).

## **3. Vorgaben Kanton**

Die bisher diskutierten Linienführungsvarianten (gemäss Schlussbericht "Busführung Altstadt", IBV Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler vom 28. März 2006) wurden anhand der kantonalen Vorgaben neu beurteilt (vgl. Aktenbeilage: "Busführung Aarau", Grundsätze aus Sicht Kanton, Infrac/Metron, 26. März 2008). Dabei zeigte sich, dass einzig die Varianten V4 (südwärts durch die Kronengasse und die Kasinostrasse), V5 (abends Gegenverkehr durch die Metzgergasse) und V6 (ganztags Gegenverkehr durch die Metzgergasse) mit alternativen Linienführungen innerhalb der Altstadt die Muss-Kriterien des Kantons nicht verletzen. Die übrigen Varianten mit Umfahrung der Altstadt, sei es westlich oder östlich, weisen aus Sicht Kanton gewichtige Nachteile mit negativen Auswirkungen auf die ÖV-Attraktivität und Wirtschaftlichkeit auf (vgl. Aktenbeilage: Bericht "Busführung Aarau", Beurteilung der vorliegenden Varianten anhand der vom Kanton definierten Grundsätzen, Infrac/Metron, 26. März 2008).

#### 4. Von der Arbeitsgruppe untersuchte Varianten

Basierend auf den kantonalen Vorgaben und des daraus der Stadt verbleibenden Spielraums wurden die verbliebenen Varianten zusammen mit neuen Ansätzen vertieft auf ihre Machbarkeit untersucht (siehe Beilage; Schlussbericht "Busführung Altstadt Aarau, Prüfen von alternativen Buslinienführungen mit einer busfreien Rathaus- und Kronengasse", Infrac, 25. März 2010).

Als Referenzzustand diente die Situation gemäss Projekt "Neugestaltung der Altstadtgassen", dessen Realisierungskredit am 30. November 2008 durch die Aarauer Stimmbevölkerung genehmigt wurde. Als Alternative zur heutigen Busführung wurden innerhalb der kantonalen Vorgaben fünf Ansätze mit einer busfreien Rathaus- und Kronengasse vertieft geprüft:

- § **Variante A:** Linienführung mit Busgegenverkehr in der Metzgergasse und Führung via Graben Richtung Norden und via Kasinostrasse Richtung Süden (Variante A1) bzw. umgekehrt (Variante A2). Die Variante A1 entspricht von der Linienführung her der Variante Hüsler V5 bzw. V6 gemäss Schlussbericht IBV vom 28. März 2006. Gegenüber der Variante Hüsler befindet sich jedoch die Haltestelle nicht in der Metzgergasse, sondern im Zollrain.
- § **Variante B:** Bei dieser Variante handelt es sich um eine neue Variante mit einheitlicher Linienführung in beide Richtungen via Kasinostrasse – Metzgergasse.
- § **Variante C:** Diese Variante entspricht der Idee Müller/Hertig mit einer Linienführung Richtung Norden via Laurenzenvorstadt – Graben – Schachen und Richtung Süden via Metzgergasse – Graben.
- § **Variante D:** Diese Variante kombiniert Elemente der Variante A und der Variante C. Die Busse fahren Richtung Norden via Bahnhofstrasse – Vordere Vorstadt – Schachen und Richtung Süden via Metzgergasse – Kasinostrasse – Bahnhofstrasse.
- § **Variante E:** Dieser Ansatz befreit die Altstadt vollständig vom Busverkehr mit einer Linienführung Richtung Norden via Kasinostrasse – Schösslirain und Richtung Norden via Asylstrasse – Ziegelrain.

Ebenfalls geprüft, aber verworfen, wurde der Ansatz mit einem saisonal unterschiedlichen Linienführungskonzept, bei welchem die Busse im Sommerhalbjahr jeweils abends (und allenfalls am Wochenende ganztägig) die Altstadt umfahren: Durch eine östliche oder westliche Umfahrung der Altstadt entstünden zusätzliche Betriebskosten, weil die längeren Fahrzeiten den Fahrzeugbedarf erhöhen. Die Reisezeit für Durchreisende würde verlängert und die Orientierung, vor allem für die gelegentlich mit dem ÖV reisenden Fahrgäste, verschlechtert.

Auch der Ansatz mit einer Umfahrung der Altstadt mit schneller, direkter Linienführung zum Bahnhof via Mühlemattstrasse – Tellirain und einem ergänzenden Shuttle zwischen Kettenbrücke und der Altstadt/Bahnhofstrasse, beispielsweise mit Kleinbussen, wäre nicht zielführend: Zwar liessen sich damit die Reisezeiten zum Bahnhof um einige Minuten verkürzen. Hingegen würde dieser Ansatz die Angebotsqualität für den Hauptanteil der Fahrgäste mit Zielort Altstadt verschlechtern, nämlich für jene Fahrgäste aus bzw. in Richtung Erlinsbach, Küttigen und Biberstein. Zudem entstünden durch den Shuttle-Betrieb zusätzliche Kosten und (mindestens) ein Teil der Altstadt würde weiterhin durch Busse belastet.

## 6. Beurteilung der Varianten durch die Arbeitsgruppe

Die Beurteilung der Varianten erfolgte nach einem einheitlichen Kriterienkatalog: Technische Machbarkeit, Erschliessungsqualität, Kosten, stadträumliche Chancen und Flexibilität für Angebots Erweiterungen. Die Resultate wurden in zwei unterschiedlichen Gesamtbeurteilungen zusammengefasst: Einerseits aus betrieblicher Sicht unter dem Titel "Sicht öffentlicher Verkehr" (Bericht Seite 47, Ziffer 4.1.) und andererseits aus stadträumlicher Sicht unter dem Titel "Chancen für die Altstadt" (Bericht Seite 49, Ziffer 4.2).

### 6.1 Resultate aus dem Variantenvergleich der Arbeitsgruppe

Die Varianten A und C kommen als Alternativen zum Referenzzustand nicht in Frage, weil sie für die Altstadt insgesamt keinen signifikanten stadträumlichen Nutzen bringen und die Erschliessungsqualität des ÖV verschlechtern.

Die Varianten B und D verschlechtern die Erschliessungsqualität mit dem Bus ebenfalls, eröffnen jedoch mit dem verkehrsbefreiten Graben Chancen für eine stadträumliche Aufwertung auf der Achse Altstadt – Kasinopark – Igelweid/Hintere Vorstadt. Dieses Potenzial erkaufte man sich bei der Variante B mit Zusatzbelastungen in der Metzgergasse, bei der Variante D mit Umwegfahrten für die Fahrgäste via Schachen. Ob diese Varianten als Alternative zum Referenzzustand in Frage kommen, hängt von der Gewichtung der ÖV-Sicht gegenüber den Chancen für eine Attraktivierung der Altstadt ab.

Die Variante E zeigt einen Ansatz zur vollständigen Busbefreiung des Altstadtkerns inkl. Graben. Jedoch entstehen im Bereich Schlossplatz/Schlösslirain stadträumliche Konflikte und die Busbelastungen werden aus dem Altstadtkern in die Wohngebiete entlang der Asylstrasse verlagert. Die Gesamtbeurteilung dieser Variante hängt in erster Linie von der Gewichtung der Vorteile der entlasteten Altstadtgassen gegenüber den Konflikten im Bereich Schlossplatz/Stadtmuseum ab.

Führt man den Referenzzustand fort, weil keine rundum befriedigende Alternative besteht, erreicht man keine busfreie Rathausgasse. Als Kompromiss ist ein alternatives Linienführungskonzept für die Randstunden (am Abend nach 20 Uhr und evtl. sonntags) mit einer busfreien Rathaus- und Kronengasse denkbar. Dafür sind grundsätzlich folgende Linienführungsansätze denkbar:

- § In beide Richtungen via Metzgergasse.
- § Richtung Norden via Metzgergasse und Umfahrung in Richtung Süden via Schachen – Ziegelrain.
- § Richtung Norden via Metzgergasse und Umfahrung in Richtung Süden via Tellirain – Kasinostrasse.

## 6.2 Empfehlung der Arbeitsgruppe

Basierend auf den Erkenntnissen der untersuchten Varianten empfiehlt die begleitende Arbeitsgruppe Stadt – Kanton – AAR bus + bahn folgende Lösung:

Die AAR-Busse und die Postautos sollen die ganze Woche tagsüber weiterhin via Metzgergasse und Rathausgasse fahren, weil diese Lösung insgesamt die beste Erschliessungsqualität bringt und gleichzeitig einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht.

Am Abend nach 20 Uhr kann die Altstadt in Richtung Süden/Bahnhof umfahren werden, was entlang der Rathaus- und Kronengasse die Aufenthalts- und Wohnqualität erhöht. Von den drei skizzierten Ansätzen wird die Umfahrungsvariante via Mühlemattstrasse – Tellirain – Kasinostrasse favorisiert.

## 6.3 Beurteilung aus finanzieller Optik

Bei der Gewichtung der Vor- und Nachteile der Varianten B, D und E sind nicht zuletzt auch die Kosten zu betrachten. Die einmaligen Kosten für die Anpassung der Infrastruktur belaufen sich auf 1,5 bis 2,0 Mio. Franken, die jährlichen Mehrkosten für den Betrieb auf rund 0,3 bis 1,0 Mio. Franken. Diese Kosten müssten aus Sicht des Kantons durch die Stadt allein getragen werden. So heisst es auf der Seite 47 im Bericht: *"Der Kanton ist nicht bereit, zusätzliche, durch geänderte Linienführungen ausgelösten Betriebskosten zu finanzieren, insbesondere, wenn sich die Erschliessungsqualität gegenüber dem Referenzzustand verschlechtert."*

Aus rein finanzieller Optik schneidet die von der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Variante gut ab. Es entstehen einmalige Investitionen von geschätzten 200'000 Franken. Die wiederkehrenden Betriebskosten erhöhen sich gegenüber der Referenzvariante nicht oder allenfalls geringfügig. Allerdings wird mit der Referenzvariante das Anliegen einer busfreien Altstadt zumindest tagsüber nicht erreicht.

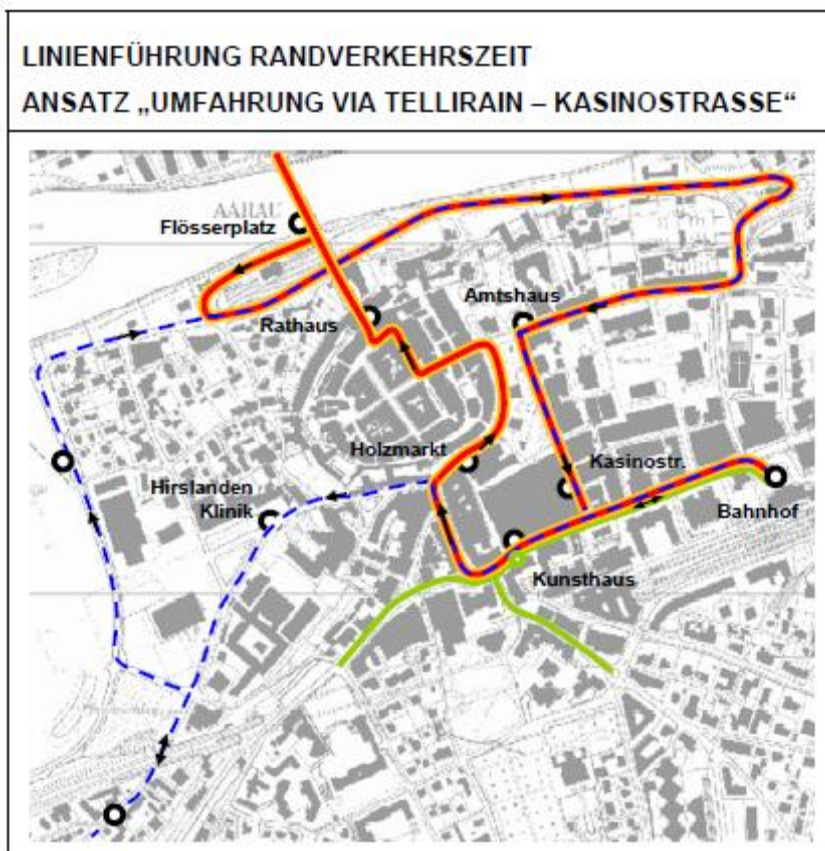
Die ausgewiesenen Mehrkosten basieren auf Berechnungen, welche auf der Basis des heutigen Strassenverkehrssystems erstellt wurden. Aufgrund der knappen Umlaufzeiten und den zahlreichen Stausituationen führt eine höhere Reisezeit von bereits 1 bis 2 Minuten sogleich zu "sprungfixen Kosten", da dann theoretisch zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Diese berechneten "sprungfixen Kosten" dürfen mit Blick in die Zukunft kritisch hinterfragt werden. Denn in Anbetracht der zunehmenden Verkehrsbelastung muss einerseits davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen Reserven auch eine kleine Erhöhung der Fahrzeit nicht mehr zulassen und somit innert kurzer Zeit ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden muss. Andererseits ist es denkbar, dass als Folge der Inbetriebnahme der neuen Staffeleggstrasse auf den relevanten Strecken eine Entlastung eintritt und dadurch 1-2 Minuten Fahrzeit ohne zusätzliche Busse gewonnen werden können.

Im Rahmen des vorliegenden Berichts wurde diesen Fragen nicht weiter nachgegangen, da Aussagen über den zukünftigen Verkehrsfluss spekulativ sind. Bei der Würdigung der verschiedenen Varianten aus finanzieller Optik können diese Aspekte aber nicht ausgeblendet werden. Denn es stellt sich die Frage nach der Abgrenzung zwischen Leistungen, die über das normale Bestellverfahren abgegolten werden und solchen, die aus Sicht des Kantons von der

Stadt zusätzlich zu finanzieren wären. Sollte man sich also für die Variante B, D oder E entscheiden, müssten die Auswirkungen der Eröffnung des Staffeleggzubringers auf die Reisezeiten der Busse bei den massgebenden Strecken abgewartet werden, bevor mit dem Kanton über die Kosten verhandelt würde. Allenfalls könnten dann die im Bericht dargelegten zusätzlichen jährlichen Betriebskosten deutlich reduziert werden.

## 7. Fazit des Stadtrats

Es empfiehlt sich nach Meinung des Stadtrats, in einem ersten Schritt die Empfehlung der Arbeitsgruppe umzusetzen: In den Randstunden am Abend soll der Bus in Richtung Süden/Bahnhof die Altstadt via Mühlemattstrasse – Tellirain – Laurenzenvorstadt – Kasinostrasse umfahren. Anstelle der Haltestellen Rathaus, Holzmarkt und Kunsthaus sollen in Richtung Bahnhof am Abend jeweils folgende Haltestellen der Erschliessung der Altstadt dienen: Haltestelle Flösserplatz auf der Kettenbrücke (oder alternativ an der Mühlemattstrasse unter der Brücke), Haltestelle Amtshaus im Bereich Knoten Laurenzenvorstadt/Kasinostrasse und Haltestelle Kasinostrasse (Höhe CityMärt). Montag bis Sonntag sollen die AAR-Busse und die Postautos tagsüber weiterhin via Metzgergasse und Rathausgasse fahren. Die nachfolgende Darstellung zeigt die Linienführung in den Randstunden in grafischer Form (Quelle: Schlussbericht "Busführung Altstadt Aarau, Prüfen von alternativen Buslinienführungen mit einer busfreien Rathaus- und Kronengasse", Infrac, 25. März 2010):



Ausgenommen von der Herrichtung von Fahrbahnhaltestellen beim Flösserplatz, beim Amtshaus und an der Kasinostrasse sind keine grösseren Infrastrukturinvestitionen erforderlich. Es ist von geschätzten 200'000 Franken Investitionskosten (Kostengenauigkeit +/- 20 %) für die Haltestellen und deren Ausstattung auszugehen. Deshalb gelangt der Stadtrat zum Schluss, 200'000 Franken als Investitionskredit zu beantragen. Im Politikplan ist dieser Kredit bisher nicht enthalten.

Zu einem späteren Zeitpunkt können die Linienführungen der von der Arbeitsgruppe untersuchten sowie allfälliger weiteren Varianten vertieft überprüft werden. Mit der Eröffnung der neuen Staffeleggstrasse und den in diesem Zusammenhang stehenden, noch umzusetzenden Projekte (Umgestaltung Tellstrasse, Verkehrsmanagement Aarau Ost, Optimierung Suhrebrücke usw.) wird sich genauer abschätzen lassen, wie sich die Reisezeiten der Busse verändern und wie hoch die jährlichen Betriebskosten effektiv sein werden. Weiter können dann auch detailliertere Güterabwägungen vorgenommen werden, so je nach Variante zur allfälligen Entlastung der Rathausgasse zu Lasten der Metzgergasse, zum stadträumlichen Konflikt im Bereich Schlossplatz/Schlössli sowie zu den Kosten. Der Stadtrat wird dem Einwohnerrat zu gegebener Zeit im Rahmen eines nächsten Budgets einen Projektierungskredit unterbreiten.

## **Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt**

### **Antrag:**

Der Einwohnerrat möge einen Investitionskredit in der Höhe von 200'000 Franken (zzgl. teuerungsbedingter Mehrkosten seit dem 1. November 2010) für die Umfahrung der Altstadt in den Randstunden am Abend in Richtung Süden/Bahnhof beschliessen.

Mit freundlichen Grüssen

**IM NAMEN DES STADTRATES**

Der Stadtammann                      Der Stadtschreiber

Dr. Marcel Guignard      Dr. Martin Gossweiler

### **Beilagen für die Mitglieder des Einwohnerrats und die Medien:**

- Schlussbericht "Busführung Altstadt Aarau, Prüfen von alternativen Buslinienführungen mit einer busfreien Rathaus- und Kronengasse", Infrass vom 25. März 2010
- Brief des Regierungsrats an den Stadtrat vom 21. Mai 2008

**Verzeichnis der aufliegenden Akten:**

1. Schlussbericht "Busführung Altstadt Aarau, Prüfen von alternativen Buslinienführungen mit einer busfreien Rathaus- und Kronengasse", Infrac vom 25. März 2010
2. Brief des Regierungsrats an den Stadtrat vom 21. Mai 2008
3. Bericht "Busführung Aarau", Beurteilung der vorliegenden Varianten anhand der vom Kanton definierten Grundsätzen, Infrac/Metron vom 26. März 2008
4. Bericht "Busführung Aarau", Grundsätze aus Sicht Kanton, Infrac/Metron vom 26. März 2008
5. Schlussbericht "Busführung Altstadt", IBV Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler vom 28. März 2006