



Aarau, 27. August 2018
GV 2018 - 2021 / 21

Beantwortung einer Anfrage

Silvano Ammann und Philip Klöti (FDP): Anbindung an den öffentlichen Verkehr in Aarau Rohr

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Einwohnerrat Silvano Ammann und Philip Klöti (beide FDP. Die Liberalen Aarau) haben eine Anfrage betreffend "Anbindung an den öffentlichen Verkehr in Aarau Rohr" eingereicht.

Die Anfrage kann wie folgt beantwortet werden:

Fragen 1, 2 und 4: *Wird eine Linie von Rohr via Buchs nach Aarau Bahnhof als sinnvoll erachtet? Bewertet der Stadtrat die Anbindung an den ÖV in Rohr als ausreichend? Gibt es weitere Bemühungen, um den ÖV in Rohr zu verbessern?*

Aarau ist in den letzten Jahren deutlich gewachsen. Ein beachtlicher Anteil dieses Wachstums fand in den Neubaugebieten im Raum Rohr Süd und Buchs Nord statt. Diese Neubaugebiete weisen bis heute mehrheitlich eine ungenügende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf. Die Stadt hat das Gebiet Aarau Rohr Süd und Buchs Nord im Basisplan Öffentlicher Verkehr des Kommunalen Gesamtplans Verkehr entsprechend als bzgl. ÖV-Erschliessung aus städtischer Sicht zu verbessernd taxiert. Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung in Rohr Süd und der mittlerweile fusionierten Kreisschule Aarau-Buchs. Weitere im Kommunalen Gesamtplan Verkehr als hinsichtlich ÖV-Erschliessung zu verbessernd eingestufte Gebiete sind das Torfeld Nord, das Kantonsspitalareal sowie das Naherholungs-/Freizeitgebiet im Schachen.

Zusammen mit der BBA und dem Kanton wurden bereits Linienführungsoptionen u.a. von und nach Rohr besprochen. Eine Verbindung von Rohr nach Buchs wird von der Stadt als sehr wünschenswert eingestuft (Schülerverkehr, Einkaufs- und Freizeitverkehr). Eine allfällige neue Buslinie nach Rohr (und Buchs) sollte idealerweise auch Anschluss an den Bahnhof Aarau bieten und damit weitere attraktive Anschlüsse von Rohr ans SBB-Netz ermöglichen. Die genaue Linienführung ist mit den verschiedenen Stakeholdern im Detail zu prüfen. Da neue Angebote keine bestehenden konkurrenzieren dürfen (vgl. Antwort zu Frage 3), scheiden einzelne Linienführungsoptionen aus, so z.B. eine neue Buslinie zwischen den Bahnhöfen Buchs und Aarau. Von Seiten Stadt wird der ÖV im Jahr 2019 in den Fokus der Planung rücken. Eine bessere ÖV-Erschliessung im Gebiet Rohr Süd – Buchs Nord hat dabei hohe Priorität. Die regionale Abstimmung des ÖV-Angebots bzw. die Schliessung von Versorgungslücken wird auch im Rahmen des aktuell laufenden regionalen Gesamtverkehrskonzepts ein Thema werden. Im Rahmen des für 2020 vorgesehenen Masterplans Veloparkierung soll zudem geprüft werden, ob einzelne Bushaltestellen mit



Veloabstellplätzen ausgerüstet werden. Damit könnte die Reichweite der Bushaltestelle erhöht werden.

Frage 3: *Wird der Stadtrat seinen Einfluss auf die BBA geltend machen, um eine bessere öffentliche Verkehrsanbindung in Rohr zu gewährleisten?*

Grundsätzlich bestellt und finanziert der Kanton zusammen mit dem Bund die Leistungen im öffentlichen Verkehr. Angebot und Abgeltung werden dabei im Voraus aufgrund von Offerten verbindlich vereinbart. Die Transportunternehmungen haben einen Transportauftrag und für die betreffende Linie eine Konzession. Gemeinden, aber auch anderen Organisationen wie Regionalplanungsverbände oder Schulen sowie auch Private, z.B. Industriebetriebe, können mit Transportunternehmungen zusätzliche Leistungen vereinbaren, bestellen und finanzieren, wobei der Kanton über die Leistungen zu informieren ist. Solange die Transportunternehmen die gesetzlichen Anforderungen erfüllen und keine bestehenden Angebote konkurrenziert werden, ist der Besteller grundsätzlich frei in der Angebots- und Tarifgestaltung. Soll das Angebot aber dereinst ins reguläre Angebot übernommen werden (d.h. Bestellung und Finanzierung durch den Kanton statt durch die Gemeinde), so ist ein Versuchsbetrieb anzusetzen. Ein solcher dauert i.d.R. drei Jahre. Während dieser drei Jahre wird das Angebot allenfalls vom Kanton teilweise mitfinanziert (max. 25 %). Eine finanzielle Beteiligung des Kantons ist aber an Auflagen geknüpft, so muss sich das Angebot u.a. mit den kantonalen Entwicklungszielen decken, die allgemeinen Tarife (Tarifverbundbillette, GA, etc.) müssen anerkannt werden und das Angebot muss auch für Pendler-/innen sowie den Einkaufs- und Freizeitverkehr interessant sein. Nach der Durchführung des Versuchsbetriebs wird aufgrund von Fahrgastfrequenzen, der Rückmeldungen von Fahrgästen, des kantonalen Finanzhaushalts, etc. entschieden, ob und in welcher Form das Angebot weitergeführt werden soll. Die Aktienmehrheit der Stadt an der BBA oder der Einsitz im Verwaltungsrat spielen bei der Definition des Angebots bzw. dem Durchsetzen städtischer Interessen bei der Fahrplangestaltung und Liniendefinition keine Rolle.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Stadtrats

Dr. Hanspeter Hilfiker
Stadtpräsident

Stefan Berner
Vize-Stadtschreiber

Die Beantwortung dieser Anfrage verursachte Kosten von 900 Franken.