



Botschaft zur Urnenabstimmung  
vom 17. Mai 2009

# Neugestaltung Bahnhofplatz und Bushof; Kredit für die Realisierung des Bauprojekts

Beschluss des Einwohnerrates  
vom 30. März 2009



Modellfoto überdachter Bushof, vom Naturama aus gesehen

## Das Wichtigste in Kürze

Der Bahnhof Aarau als zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs für die ganze Region Aarau dient täglich über 20'000 Bahn- und Buskundinnen und -kunden als Ein-, Aus- und Umsteigeort. Die heutige Situation auf dem Bahnhofplatz und in den Personenunterführungen ist unbefriedigend, unübersichtlich und unattraktiv. Im Zuge des Bahnhofneubaus soll daher auch ein neuer Bahnhofplatz mit einem Busterminal und optimierten Zugangsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer realisiert werden.

Der Einwohnerrat hat an seiner Sitzung vom 30. März 2009 mit 46 zu 4 Stimmen einen Verpflichtungskredit von 15,027 Mio. Franken, zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten, abzüglich Beiträgen von Bund und Dritten, für die Realisierung der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und des Bushofes bewilligt. Die notwendigen Anpassungen der Verkehrsflächen reichen vom Knoten Sauerländer über die Post- und Feerstrasse bis zur Bahnhofstrasse. Die Zufahrt zum Bahnhofparking wird verlegt und erfolgt neu über eine Rampe in der Poststrasse. Der Bahnhofplatz wird wieder zu einem grosszügigen oberirdischen Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger. Ein Teil davon wird zum zentralen Bushof für Postauto und BBA. Eine Überdachung in einer leichten funktional-organischen Form auf rund 7 m Höhe gewährleistet einen optimalen Witterungsschutz. Der moderne neue Bahnhof erhält damit einen seinem Stellenwert im Stadtgefüge entsprechenden grosszügigen Vorplatz.

## 1. Ausgangslage

Nachdem die SBB den Bahnhofneubau Mitte März 2008 zur Ausführung freigegeben hatten, konnten Stadt und Kanton

nach langer Vorbereitung gemeinsam das Auflageprojekt für die Neugestaltung der Umgebung mit Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse und Bushof ausarbeiten lassen.

Hauptbestandteile der neuen Gestaltung sind neben dem neuen Bushof auf dem Bahnhofplatz die verkehrsbedingte Anpassung der Bahnhofstrasse im Abschnitt zwischen der Kasernenstrasse und der Güterstrasse sowie die Verbesserung der ober- und unterirdischen Fussgängerquerungen in diesem Bereich (Sicherheit, Berücksichtigung der Personenströme, Verbesserung der Sichtverhältnisse).

Das Projekt ist auf die Termine und den Projektfortschritt des Bahnhof-Neubaus abgestimmt. Die Phasenplanung sieht vor, dass der Bereich Bahnhofplatz/Bahnhofstrasse als letzte Massnahme unmittelbar nach Bezug der 1. Etappe des Bahnhofneubaus und nach Abbruch der Provisorien ab Herbst 2010 realisiert werden kann.

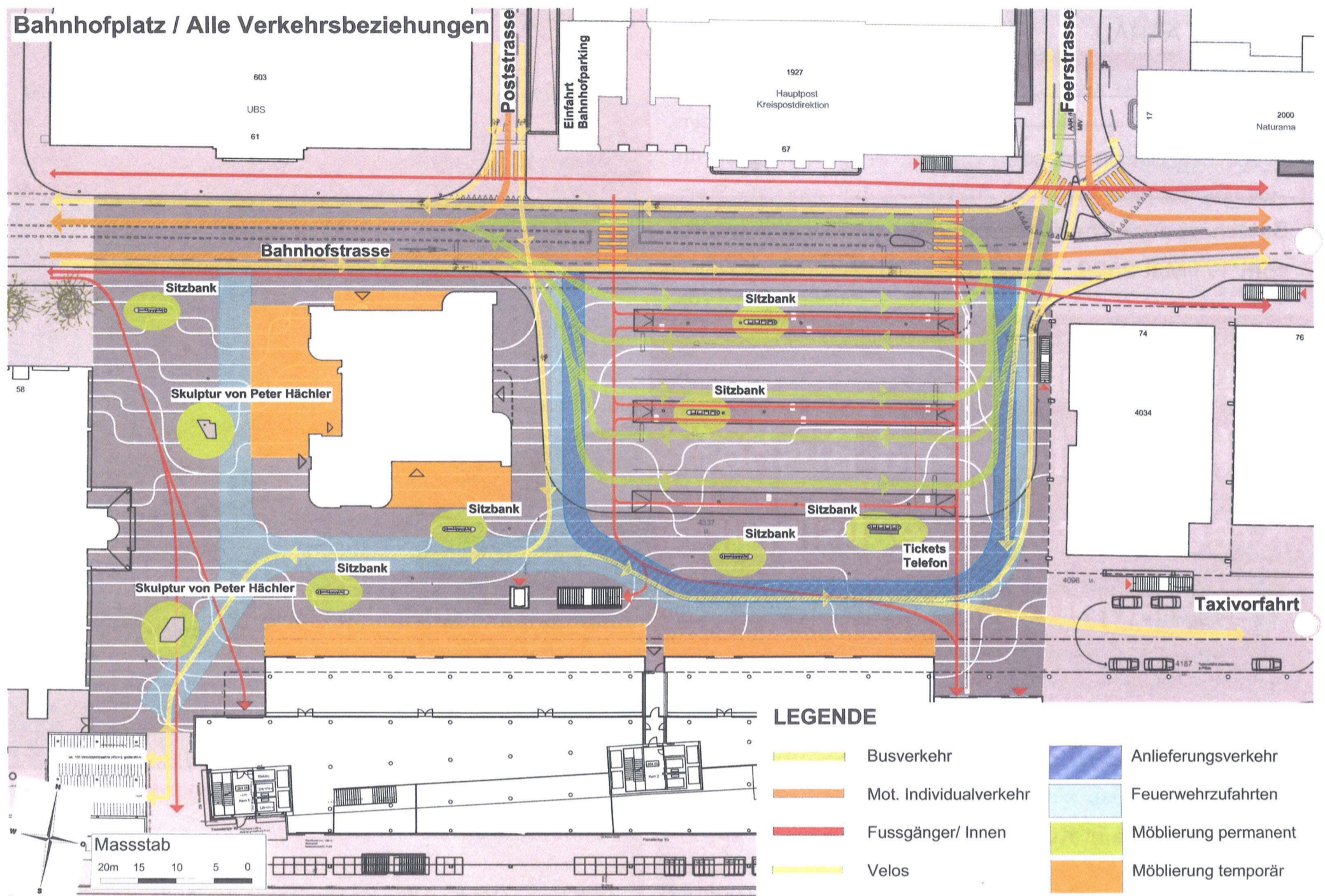
## 2. Die neuen Verkehrsbeziehungen

### 2.1 Öffentlicher Verkehr

Ein zentraler Bushof auf dem Bahnhofplatz konzentriert neu alle Busse inkl. Postautos auf der Südseite der Bahnhofstrasse. Der neue Bushof ist so konzipiert, dass durch neue Buslinienführungen bedingte Anpassungen zu einem späteren Zeitpunkt mit wenig Aufwand möglich sein werden.

### 2.2 Taxi / Zubringer Bahnhof

Direkt neben dem neuen oberirdischen Haupteingang des Bahnhofs befinden sich die Taxistandplätze. Östlich davon ist – zu-



Alle Verkehrsbeziehungen am Bahnhofplatz auf einen Blick

sätzlich zur Vorfahrt im zweiten Untergeschoss – für das rasche Ein- und Aussteigen eine Haltezone für 8 PWs vorgesehen. Die Zufahrt erfolgt von der Bahnhofstrasse über die Güterstrasse.

### 2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die neue Zufahrtsrampe ins Bahnhof-Parking an der Poststrasse führt dazu, dass der Durchgangsverkehr von der Poststrasse aus neu nur nach rechts abbiegen kann (nur noch eine Fahrspur Richtung Aargauerplatz). Diese Lösung bedingt, dass vorgängig in der Laurenzenvorstadt der Knoten Sauerländer derart umgebaut wird, dass der stadtauswärts fahrende Verkehr Richtung Kreuzplatz über die Feerstrasse geführt werden kann. Im Übrigen wird mit einem Linksabbieger in der Laurenzenvorstadt die Möglichkeit geschaffen, in Richtung Tellrain abzuzweigen. Die Zufahrten zum Bahnhof (Vorfahrt und Parking im 2. UG) erfolgen einerseits von Westen her über die Bahnhofstrasse, die Bank- oder die Güterstrasse, andererseits von Norden und Osten über die neue Rampe in der Poststrasse.

### 2.4 Fahrradverkehr

Als zentraler Angel- und Umsteigepunkt zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Fahrradverkehr hat der Bahnhof Aarau einen wichtigen Stellenwert. Er soll daher bestmöglich an das städtische, regionale, kantonale und nationale Fahrradnetz angebunden werden. Im Südwesten des Bahnhofplatzes werden mit dem Neubau des Bahnhofs im Untergeschoss sowie im Erdgeschoss entlang von Perron 1 neue Veloabstellplätze resp. eine neue Velostation geschaffen. Das Angebot an Veloabstellplätzen rund um den Bahnhof soll gegenüber heute massiv erhöht werden.

Um das sichere Befahren der Kantonsstrassen für den Fahrradverkehr sicherzustellen, werden beidseitig der Bahnhofstrasse Fahrradstreifen markiert.

Die Poststrasse ist für den Fahrradverkehr nur in südlicher Richtung – in der Richtung der Einbahnstrasse – befahrbar. Die Feerstrasse hingegen kann in beiden Richtungen vom Fahrradverkehr genutzt werden. Da die Feerstrasse ebenfalls als Einbahnstrasse ausgebaut ist, wird der Fahrradverkehr – gegen die Fahrtrichtung des übrigen Strassenverkehrs – auf einem Fahrradstreifen auf dem Trottoir in Richtung Laurenzenvorstadt geführt.

### 2.5 Das Fusswegnetz

Die Fussgängerinnen und Fussgänger können auf dem Bahnhofplatz frei zirkulieren. Für die Querung der Bahnhofstrasse stehen zwei lichtsignalgesicherte Fussgängerstreifen zur Verfügung. Dank den neuen, gesicherten oberirdischen Quermöglichkeiten und aufgrund der Verlegung der Einfahrtsrampe ins Bahnhof-Parking kann die Personenunterführung (PU) West im nördlichen Abschnitt aufgehoben werden. Die Fussgängerinnen und Fussgänger werden über den Bahnhofplatz geführt.

## 3. Zu den Projektbestandteilen auf dem Bahnhofplatz

### 3.1 Disposition Bushof

Als Fahrbahn für die Busse wird zwischen den einzelnen Perrons eine Betonplatte erstellt. Die Perrons befinden sich dazwischen. Die neue Disposition der Haltestelle als Bushof ist kundenfreund-

lich. Dieser soll zu einem zentralen Umsteigeort und zu einem integrierten Bestandteil des Bahnhofplatzes werden.

### 3.2 Witterungsschutz, Überdachung

Zur Gewährleistung eines Witterungsschutzes wird eine Bedachung mit einer funktional-organischen Form auf rund 7 m Höhe vorgesehen. Es ist ein 1'000 m<sup>2</sup> grosses luftgestütztes Foliendach geplant, welches die Buspassagiere vor Regen und Sonne schützt und über einen im Mittelbereich gelegenen Ausschnitt gleichzeitig den Blick auf die umgebenden Gebäude frei gibt. Dank der Bedachung können sich die Passagiere witterungsgeschützt vom Treffpunkt mit Ticketautomaten und Sitzbänken zu den Bussen bewegen.

Der Bushof soll einen luftigen und leichten Charakter ausstrahlen. Mittels Bedruckung der Folien werden sowohl schattige als auch tageslichtdurchflutete Stimmungen erzeugt. Wegen der Leichtigkeit und des geringen Materialaufwands stehen Nutzen und Ertrag in einem günstigen Verhältnis. Das Dach wird mit zwei sich ergänzenden Beleuchtungssystemen angeleuchtet. Eine indirekte Beleuchtung wird mit einer Raumbelichtung kombiniert. Auf einer berührungsgeschützten Höhe werden an den Stützmasten Fluter mit asymmetrischen Reflektoren angebracht. Sie nutzen nach oben leuchtend die Dachhaut für eine indirekte Raumbelichtung, ohne Lichtverschmutzung zu erzeugen. Leuchtstoffröhren in schlagfestem Mantelrohr unterstützen die Wirkung der Schräge der Stützen und kreieren einen lichten Raum. Die Leuchtstäbe sind so hoch angebracht, dass sich auch durch die Busse keine Schattenbereiche ergeben.

### 3.3 Personenunterführung (PU) Ost / Grosse Halle

Die PU Ost und die daran anschliessende grossräumige Halle präsentieren sich heute als schwach beleuchtete, wenig attraktive Verbindungsräume. Da die unterirdische witterungsgeschütz-

te Verbindung zu den Kantonsschulen und zum Stadtzentrum aufgrund der grossen Passantenströme in Spitzenzeiten bestehen bleiben muss, wird eine Aufwertung mit neuen Materialien einerseits und neuen Nutzungsanordnungen andererseits vorgesehen. Die Umgestaltung hat zum Ziel, das Sicherheitsempfinden der Passanten entscheidend zu erhöhen.

Die Unterführung soll trotz mangelndem Tageslicht sicher und angenehm wirken. Um den darüberliegenden Platz offen, freundlich und übersichtlich zu halten, werden die ehemaligen Betonbrüstungen der Zugänge durch vandalensichere Glasgeländer ersetzt.

Die Decke der Passage wird als Akustikdecke mit integrierter Beleuchtung ausgebildet. Entlang des Wegs ist ein farbig leuchtendes Bildfensterband vorgesehen, welches Wärme ausstrahlt und das Interesse der Passanten auf sich ziehen soll. Die Halle wird auf drei Seiten mit pflegeleichten und strapazierfähigen Keramikplatten sowie dem umlaufenden Lichtband bestückt. Somit werden die Ränder betont und die Dimension des Raumes als Ganzes spürbar. Die natursteinernerne Reliefkunst von Peter Hächler wird fachmännisch saniert und beleuchtet.

Der heutige Posttunnel zwischen der Hauptpost und dem Bahnhof-Parking wird von der Post nicht mehr benötigt. Der Tunnel wird geschlossen und als Nebenraum für das Bahnhofparking und den Bushof (Lüftungsaggregat für das Bushofdach) genutzt.

### 3.4 PU West/Aufhebung im nördlichen Abschnitt

Anders als bei der PU Ost kann bei der PU West im nördlichen Abschnitt auf die unterirdische Führung der Fussgängerinnen und Fussgänger verzichtet werden. Die Frequenzen und die neuen oberirdischen Querungsmöglichkeiten erlauben es, hier die bestehende Weiterführung der Personenunterführung aufzuheben und die Passanten oberirdisch zu führen. Eine neue überdachte



Fotomontage des überdachten Bushofs vom mittleren Perron aus Richtung Bahnhofstrasse/Hauptpost gesehen

Lift- und Treppenanlage führt nördlich der neuen Bahnhofhalle direkt auf den Bahnhofplatz.

### 3.5 Platzgestaltung

Der Bahnhofplatz konnte in den letzten mehr als 30 Jahren wegen der vielen Kleinstbauten, dem zahlreichen Mobiliar, den Kunstobjekten und den diversen Pflanzenkübeln kaum mehr als Platz wahrgenommen werden. Die Bahnhofstrasse war räumlich die prägende und vom Autoverkehr dominierte Achse, welche den Platz vom Umfeld abgeschnitten hatte.

Das neue Verkehrsregime eröffnet der Stadt die einmalige Chance, neben dem imposanten Neubau des Bahnhofs einen aufgeräumten, freien Bahnhofplatz mit zentralem Bushof zu erstellen. Der Bahnhofplatz wird nun so gross wie der Park der alten Kantonsschule und entspricht damit seiner Bedeutung im Stadtraum. Der urbane Gegenpart zum Park soll offen, übersichtlich und sicher für alle sein und dazu verschiedene Nutzungen aufnehmen können. Die bis anhin peripher liegenden Gebäude der UBS und der AKB stehen neu am Platz, der «Aarauerhof» steht mitten drin. Da der nunmehr grösste Platz Aaraus allen offen steht, soll er aufgeräumt, gepflegt und freundlich sein. Die Gestaltung sieht einen möglichst einheitlichen und schwellenfreien Belag vor, der sich weitgehend von Fassade zu Fassade erstreckt. Die Bahnhofstrasse und die Trottoirs sind neu Bestandteil des Platzes und nicht mehr abgegrenzte Bewegungsräume, obschon die Bahnhofstrasse in West-Ost-Richtung nach wie vor als Kantonsstrasse Autoverkehr aufweist.

Ein lineares Bodenmuster nimmt die Sprache und die Materialität der Strassenmarkierung auf und trägt zur Führung über den gesamten Platz bei. Farbige Natursteinkörner werden in den Gussasphalt eingestreut, um die Kaugummiproblematik auf den öffentlichen Flächen zu mildern.

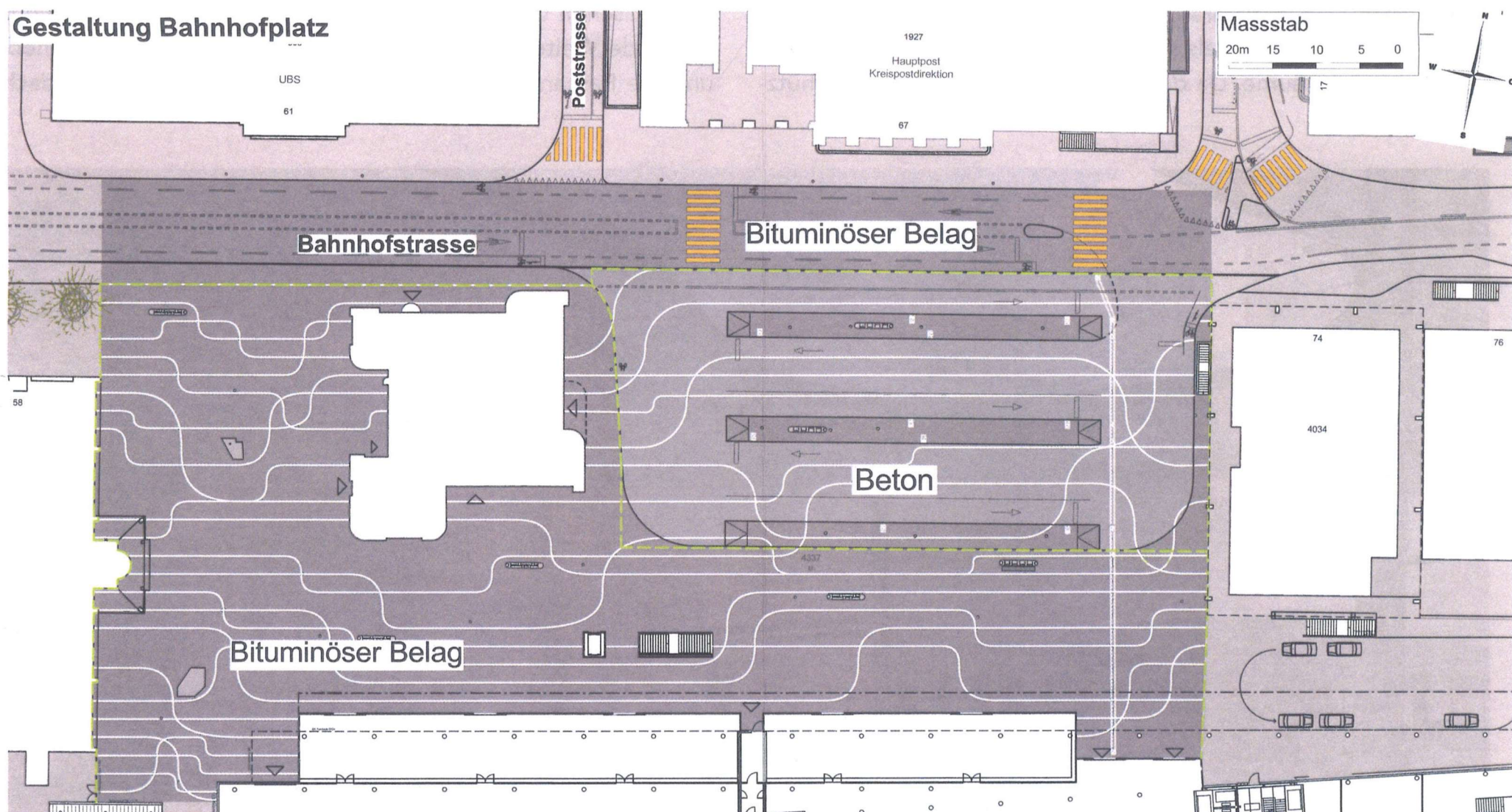
Die Möblierung ist einheitlich, auf das Notwendige und Zweckdienliche beschränkt und von langer Lebensdauer. Rast suchende Menschen können sich auf Bänken mit Holzsitzen niederlassen. Die beiden Kunstwerke von Peter Hächler stehen wie vorher vor dem Zugang zur AKB. Auf unnötige fixe Installationen wird verzichtet.

Der Platz soll nachts keine monoton ausgeleuchtete Fläche sein. Vielmehr werden die Hauptverbindungswege und strategischen Orte mit warmweissem Licht betont. Daneben werden bewusst auch weniger helle Bereiche ausgeschieden.

## 4. Projektbestandteile ausserhalb des Bahnhofplatzes

### 4.1 Bahnhofstrasse und Poststrasse

Zwischen der Einmündung Bankstrasse/Pestalozzi-Schulhaus (Handelsschule KV Aarau) und Einmündung Güterstrasse ist auf einer Länge von 350 m ein Umbau der Bahnhofstrasse vorgesehen. Er ist in drei Bereiche gegliedert:



Bituminöser Belag mit Einstreuung von farbigen Natursteinkörnern



Beton anthrazit eingefärbt mit Einstreuung von farbigen Natursteinkörnern



Bodenmuster mit aufgetragener Markierungsfarbe



Der dunkelgrau eingefärbte Bereich wird als Platz übersichtlich, einheitlich und schwellenfrei gestaltet. Nur die Busperrons haben Ein- und Ausstiegskanten.

Im Bereich des Bahnhofplatzes wird die Strasse angehoben, sodass die angrenzenden Gehwege und Plätze zur komfortablen Begehbarkeit gegenüber dem Strassenniveau nur 3 cm erhöht sind. Zusätzlich soll durch die Wahl des Deckbelages die «körnige» Oberflächenstruktur des Bahnhofplatzes auch im Strassenbereich weitergeführt werden und somit als eine optische Einheit erkannt werden.

Die Poststrasse wird auf der gesamten Länge vollständig saniert. Im südlichen Teil der Poststrasse wird die neue Rampe ins Bahnhofparking erstellt und im nördlichen Teil schliesst das Projekt «Umbau Knoten Sauerländer» an.

Infolge der Umgestaltung des Bahnhofplatzes muss die bestehende Lichtsignalanlage Bahnhof-/Poststrasse ersetzt werden. Am Knoten Bahnhof-/Feerstrasse muss infolge der neuen Busausfahrt eine neue Lichtsignalanlage installiert werden.

## 4.2 Abbruch der heutigen Einfahrtsrampe ins Bahnhofparking

Die bestehende Rampe des Bahnhofparkings wird abgebrochen. Der neue Zugang zum ersten Untergeschoss des Bahnhofparkings erfolgt über eine Rampe am südlichen Ende der Poststrasse. Die Rampe weist eine Breite von 3,60 m auf, wobei sie in 3 m Fahrbahn und ein beidseitiges Schrammbord von je 30 cm unterteilt ist.

## 4.3 Knoten Sauerländer

Der Knoten Sauerländer wird nur im südlichen Teil um- und geringfügig ausgebaut. Der bestehende Belag im nördlichen Teil wird nicht neu erstellt. Die Inseln und das Verkehrsregime werden gegenüber dem heutigen Zustand so geändert, dass die Befahrbarkeit auch in West-Ost-Richtung und ein Linksabbiegen aus der westlichen Laurenzenvorstadt in den Tellirain ermöglicht wird.

## 5. Der Kostenvoranschlag

### 5.1 Baukosten

Die Baukosten von brutto rund 20 Mio. Franken gliedern sich wie folgt:

#### Gesamte Baukosten

(alle Kosten in Fr. 1'000.-; Preisbasis April 2008, inkl. MwSt.)

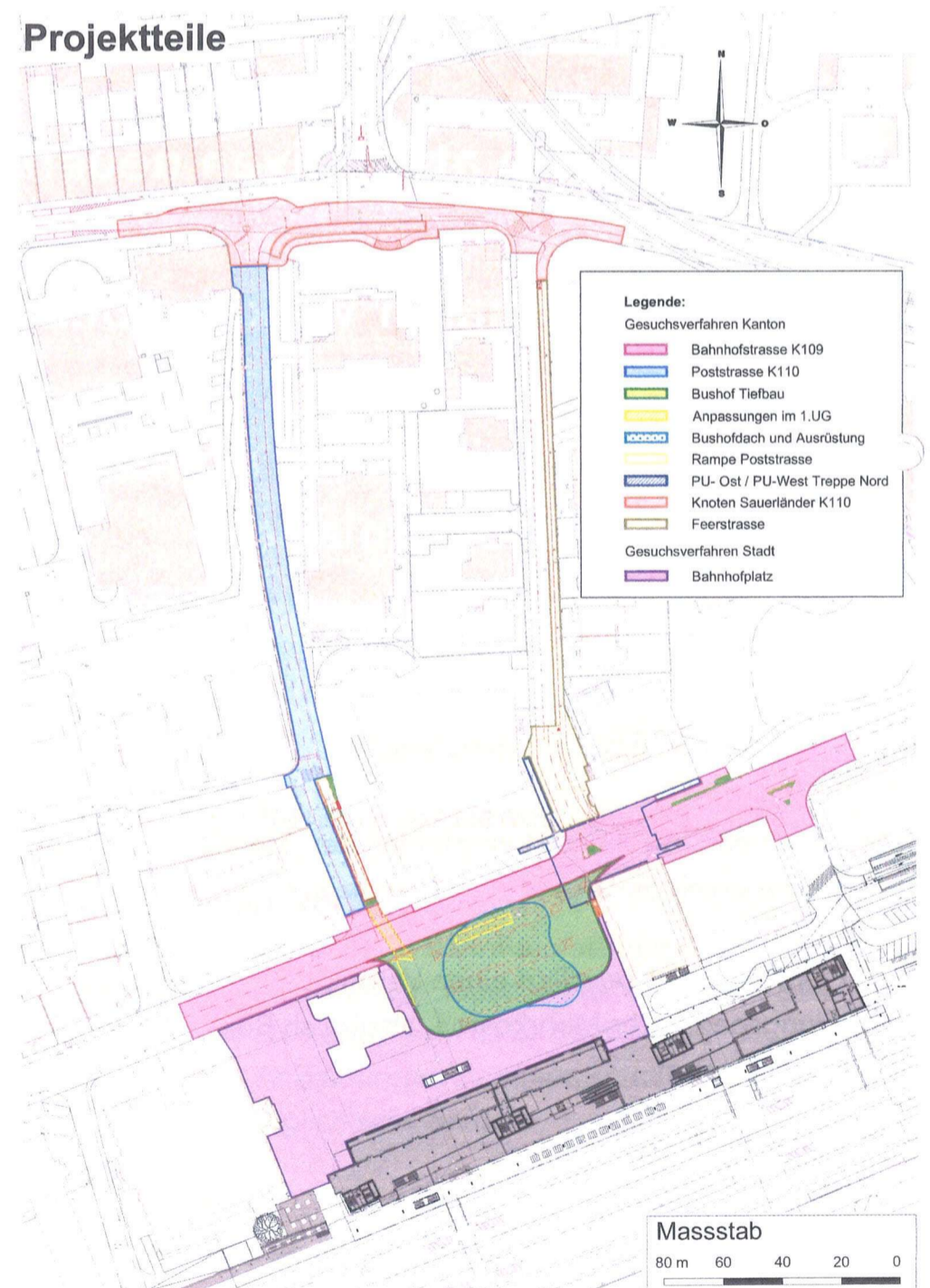
| Objekt   | Kostenvoranschlag | Kredit-Risiko 10 % | Total KV inkl. Kredit-Risiko |
|--|-------------------|--------------------|------------------------------|
| 1 Bahnhofstrasse/Poststrasse/Feerstrasse       | 4'908             | 491                | 5'399                        |
| 2 Bushof Tiefbau (bis OK Belag)                | 1'490             | 149                | 1'639                        |
| 3 Bushofdach und Ausrüstung (ab OK Belag)      | 3'581             | 358                | 3'939                        |
| 4 Rampe Poststrasse/Anpassung im 1. UG         | 1'536             | 154                | 1'690                        |
| 5 a) Knoten Sauerländer (ohne Linksabbieger)   | 1'703             | 170                | 1'873                        |
| 5 b) Knoten Sauerländer (Linksabbieger)        | 75                | 7                  | 82                           |
| 6 Personenunterführung Ost/PU West Treppe Nord | 2'898             | 290                | 3'188                        |
| 7 Bahnhofplatz                                 | 1'990             | 199                | 2'189                        |
| <b>Total Baukosten</b>                         | <b>18'181</b>     | <b>1'818</b>       | <b>19'999</b>                |



Busbahnhof bei Nacht

## 5.2 Kostenaufteilung

Bei den Teilbereichen 1, 2, 4 und 5 handelt es sich um Vorhaben an einer Kantonsstrasse. Die Bauträgerschaft liegt gemäss den gesetzlichen Bestimmungen beim Kanton. An die Teilprojekte 2, 3, 4 und 5a kann vorab gestützt auf das Agglomerationsprogramm AareLand und den ersten diesbezüglichen Bundesbeschluss (vorbehältlich Bestätigung durch das eidg. Parlament) mit einem Bundesbeitrag gerechnet werden. Bei den Teilbereichen 3, 5b, 6 und 7 handelt es sich um Vorhaben, die die Stadt bauen wird. Die Bauträgerschaft und die Zuständigkeit liegen somit für diese Bereiche bei der Stadt.



Es ergibt sich somit eine Kostenteilung gemäss nachfolgender Aufstellung:

|  |            |                   |
|--|------------|-------------------|
| Gesamte Baukosten (inkl. Kreditrisiko) | Fr.        | 19'999'000        |
| Bundesbeiträge (Aggloförderung)        | Fr.        | 3'346'000         |
| Kantonsanteil (Strassendekret)         | Fr.        | 3'003'000         |
| Kantonsbeitrag (ÖVG)                   | Fr.        | 921'000           |
| Beiträge Dritter (SBB, Anstösser)      | Fr.        | 1'239'000         |
| <b>Nettoanteil Stadt</b>               | <b>Fr.</b> | <b>11'490'000</b> |
| <b>Bruttokredit Stadt</b>              | <b>Fr.</b> | <b>15'027'000</b> |

Weil der Regierungsrat einen separaten Kreditbeschluss für die Anteile des Kantons nach Kantonsstrassendekret und nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) ohne Berücksichtigung des in Aussicht gestellten Bundesbeitrages fassen wird, umfasst der erforderliche Bruttokredit der Stadt den Nettoanteil der Stadt und die erwarteten Beiträge von Bund und Dritten.

## 6. Terminprogramm; weiteres Vorgehen

Die Neugestaltung von Bahnhofplatz und Bushof ist eine aufwändige, in der Ausführung gut zu koordinierende Aufgabe. Ein wichtiges Ziel ist es, dass nach Bezug des Bahnreisezentrums im

neuen SBB-Bahnhof im Herbst 2010 und nach Abbruch des Provisoriums auf dem Bahnhofplatz mit der Umgestaltung des Bushofs und des Bahnhofplatzes begonnen werden kann. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssen die Bauarbeiten für die Verlegung der Zufahrtsrampe des Bahnhofparkings in die Poststrasse und der Umbau des Knotens Sauerländer vorgängig abgeschlossen sein. Das heisst, der Baubeginn muss im Frühling 2010 erfolgen können, die Fertigstellung ist Ende 2011 vorgesehen.

## 7. Schlussbemerkungen

Mit der Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des neuen Bushofes im Bereich des Bahnhofplatzes können die oberirdischen Fussgängerströme hinsichtlich Sicherheit optimiert, die Übersichtlichkeit mit der konzentrierten Anordnung der Bushaltestellen im neuen Bushof wesentlich verbessert, der Komfort erhöht und die Attraktivität gesteigert werden. Zudem wird die Richtlinie «Behindertengerechtes Fusswegnetz, Strassen – Wege – Plätze» berücksichtigt und im Projekt umgesetzt. Der Zweiradverkehr bekommt im Bereich des Bahnhofs Aarau als zentraler Umsteigepunkt den ihm gebührenden Stellenwert.

**Ja** zu einem attraktiven neuen Bahnhofplatz.

**Ja** zu optimalen Verkehrsbeziehungen.

**Ja** zu einer sicheren, übersichtlichen, freundlichen und gepflegten Anlage.

## Antrag an die Stimmberechtigten

Stadtrat und Einwohnerrat empfehlen den Stimmberechtigten den folgenden Beschluss des Einwohnerrates vom 30. März 2009 zur Annahme durch ein **JA** auf dem Stimmzettel:

Der Einwohnerrat bewilligt einen Verpflichtungskredit von Fr. 15,027 Mio. (Kostenstand April 2008 inkl. MwSt.), zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten, abzüglich Beiträgen von Bund und Dritten, für die Realisierung der Neugestaltung von Bahnhofplatz und Bushof.

Aarau, 6. April 2009

Der Stadtammann:

Dr. Marcel Guignard

Der Vize-Stadtschreiber:

Stefan Berner