

Die Chance für ein Aarau mit Zukunft



Stadt
Aarau



Botschaft zur Urnenabstimmung vom 2. Juni 1991

Ostumfahrung der Altstadt

Beschluss des Einwohnerrates vom 15. Januar 1991

Aarau heute – So darf es nicht weitergehen!



Noch immer fahren täglich 8'000 Fahrzeuge durch die Metzgergasse, 7'000 durch die Rathausgasse und 10'000 durch die Vordere Vorstadt. Noch immer staut sich der Verkehr in der Alt- und Innerstadt, verpestet unsere Strassen, beeinträchtigt Wohn- und Lebensqualität, stört beim Einkaufen, gefährdet Fussgänger und Velofahrer.

Wertvolle Bausubstanz wird beschädigt, renovierte Häuser verschmutzen so rasch, dass sie schon nach kurzer Zeit wieder neu behandelt werden müssen.

Unsere Strassen sind lieblos geworden. Im täglichen Stau bleiben die Busse stecken. Damit sinkt die Bereitschaft zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel.



Stadtammann
Dr. M. Guignard

Wie lange wollen wir das noch mitmachen?

Lassen wir nun endlich Taten folgen!

Aarau morgen – Machbares endlich machen!

Fragen, die uns alle bewegen!

Soll man der Verkehrsmisere mit neuen Stassenbauten begegnen?

Soll man dem öffentlichen Verkehr überall Vortritt gewähren?

Soll man den Durchgangsverkehr mit Signalen und Barrieren erschweren?

Soll man die Altstadt vollständig vom Individualverkehr befreien?

Lösungen, die wir anstreben!

Ganz ohne Bauten gibt es keine Lösung der Probleme. Aber massvoll sollen sie sein. Der Nutzen muss markant grösser sein als die Opfer.

Grundsätzlich ja, doch Bus und Bahn sind nicht für jedermann geeignet. Viele sind auf das eigene Motorfahrzeug angewiesen. Eine dynamische Stadt braucht beides.

Verkehrsteilnehmer suchen sich immer den bequemsten Weg. Deshalb führt nur eine geschickte Kanalisierung zur ersehnten Verbesserung.

Grundsätzlich ja. Der Verkehr soll dorthin, wo er tragbar ist – und weg, wo er heute stört. Doch der Zubringer- und Busverkehr muss weiterhin funktionieren.

Die Ziele der städtischen Verkehrspolitik:

Am 15. Januar 1991 hat der Einwohnerrat die Anträge des Stadtrates für eine verkehrssarme Altstadt, für die Ostumfahrung der Innerstadt und zur Verkehrsberuhigung der Quartiere gutgeheissen. Er bewilligte aufgrund des vorliegenden Verkehrskonzepts unter anderem Projektierungskredite für eine Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse (Westast) und für Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Gönhardquartier. Ferner stimmte er Sofortmassnahmen zur Verkehrsberuhigung beim Gönhard-Schulhaus zu.

Bereits zuvor stimmte der Regierungsrat dem generellen Projekt «Ostumfahrung der Altstadt Aarau» zu und legte das Bauprojekt «Neue Staffeleggstrasse» öffentlich auf. Zudem hiess der Grosse Rat das generelle Projekt der «neuen Unterführung Gais» und den entsprechenden Baukredit gut.

Mit diesen Projekten werden folgende Ziele verfolgt:

- Sperrung der Altstadt für den motorisierten, individuellen Durchgangsverkehr,
- Entlastung der Innerstadt und der Telli vom motorisierten, individuellen Durchgangsverkehr,
- Förderung des öffentlichen Verkehrs,
- Schaffung von Veloachsen und erlebnisreichen Fussgängerzonen,
- Verhinderung von Schleichwegfahrten durch Wohnquartiere, z.B. von und zur Entfelder-, Buchser-, Suhrer-, Schönenwerderstrasse,
- Generelle Verkehrsberuhigung mit angepassten Geschwindigkeiten in den Wohnquartieren,
- Zweckmässige Erschliessung des Bahnhofgebiets von Süden her.

Das zukünftige Aarau im Überblick – Vernunft, die überzeugt.

Das gesamte Verkehrskonzept umfasst im wesentlichen 4 Teile:

1. Ostumfahrung der Altstadt:

- Sauerländertunnel
- Neugestaltung Tellirain
- Verkehrsarme Altstadt
- Verkehrsentlastete Innerstadt

2. In Planung befindliche Vorhaben mit direkter Ergänzung zur Ostumfahrung:

- Verlängerung der hinteren Bahnhofstrasse mit Westast
- Abklassierung der Küttiger- und Tellistrasse
- Umgestaltung Kreuzplatz
- Neugestaltung Knoten Gais

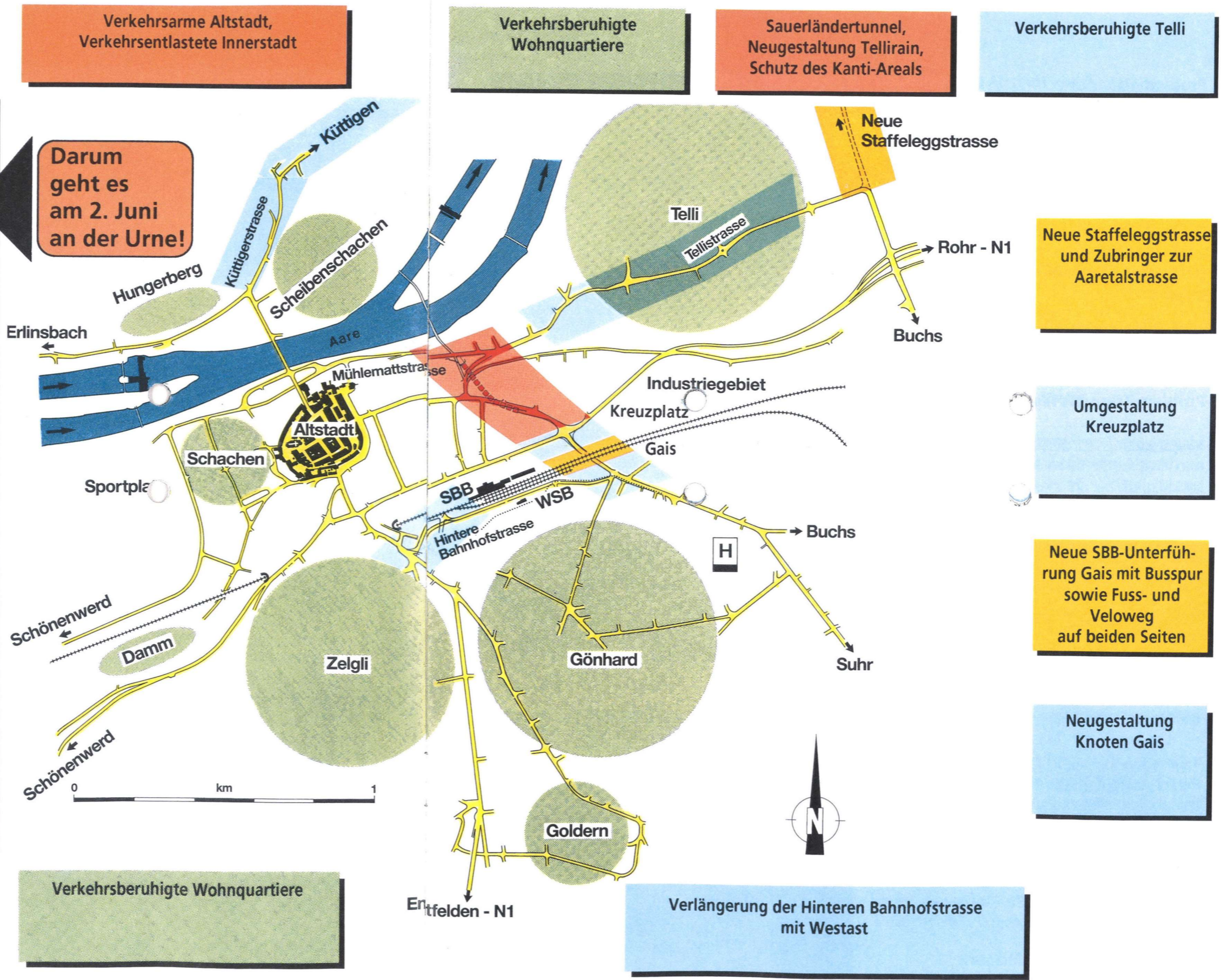
3. Flankierende Massnahmen mit direktem Bezug zur Ostumfahrung:

- Verkehrsberuhigte Wohnquartiere
- Unterbrechung der Bachstrasse für den Autoverkehr
- Erschliessung des Bahnhofs von Süden und des Gebiets Behmen

4. Vom Grossen Rat und vom Regierungsrat bereits beschlossene Projekte mit direkter Beziehung zur Ostumfahrung:

- Neue Staffeleggstrasse
- Neue Bahnunterführung Gais

Darum geht es am 2. Juni an der Urne!



Verkehrsarme Altstadt, Verkehrsentlastete Innerstadt

Verkehrsberuhigte Wohnquartiere

Sauerländertunnel, Neugestaltung Tellirain, Schutz des Kanti-Areals

Verkehrsberuhigte Telli

Neue Staffeleggstrasse und Zubringer zur Aaretalstrasse

Umgestaltung Kreuzplatz

Neue SBB-Unterführung Gais mit Busspur sowie Fuss- und Veloweg auf beiden Seiten

Neugestaltung Knoten Gais

Verkehrsberuhigte Wohnquartiere

Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse mit Westast

Probleme haben wir zuhauf – lassen wir endlich Taten folgen!

1. Problem Altstadt

Einkaufen in der schönen Altstadt sollte ein Vergnügen bedeuten, Flanieren durch die hübschen Gassen eine Erholung.

Aber dass unablässig der gesamte Verkehr durch die engen Häuserschluchten donnert und Gestank und Lärm verbreitet, die massiv über den gesetzlichen Grenzwerten liegen, ist völlig unverständlich.

Dabei könnte es doch anders sein!



Verkehrsarme Altstadt – nach Mass

Die gesamte Altstadt wird, mit Ausnahme von Zubringer- und Busverkehr, von Autos befreit. Von der Kettenbrücke her kann die Altstadt in engem Bogen umfahren werden. Wer Richtung Zürich, Olten oder Basel will, sieht die Altstadt nur noch von aussen.

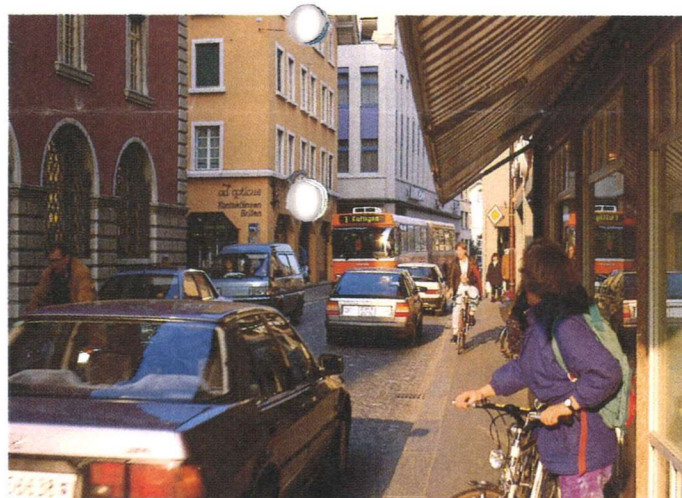
Eine massvolle Lösung für unsere Stadt!

2. Problem Transitverkehr

Eine Stadt muss für den Verkehr gut erschlossen sein. Das ist sie ihren Mitbürgern im Kanton schuldig, die bei uns ihrer Arbeit nachgehen, zu Besuch weilen oder einkaufen möchten.

Aber dass sich auch noch der Transitverkehr durch unsere engen Strassen quälen muss, ist völlig unverständlich.

Dabei könnte es doch anders sein!



Transitverkehr – nach Mass

Auch in Zukunft wird Aarau von Transitverkehr berührt werden. Aber ohne die Altstadt zu durchqueren, denn mit dem Sauerländer Tunnel gelangt man vom Aare-Ufer direkt zum Kreuzplatz und umgekehrt. Dank der Neuen Staffleggstrasse wird ein Grossteil des Verkehrs nie mehr städtischen Boden durchfahren, und die Telli wird markant entlastet.

Eine massvolle Lösung für unsere Stadt!

3. Problem Sicherheit

Strassen müssen nicht nur für einen guten Verkehrsablauf sorgen. Sie sollen allen Verkehrsteilnehmern dienen und Fussgängern und Velofahrern die nötige Sicherheit bieten.

Aber dass man sich oft zwischen stehenden Autokolonnen durchzwängen und es zur Gefahr werden muss, die andere Strassenseite zu erlangen, ist völlig unverständlich.

Dabei könnte es doch anders sein!



Fuss- und Velowege – nach Mass

Die gesamte Altstadt wird zur Fussgänger- und Velozone. Die Bahnunterführung Gais erhält auf jeder Seite einen Fuss- und Veloweg. Ebenso werden am Kreuzplatz und in der Laurenzenvorstadt separate Wege geführt. Die westliche Bachstrasse wird im Bereich der Zschokke-Strasse für Autos unterbrochen.

Eine massvolle Lösung für unsere Stadt!

JA zur Ostumfahrung,
zur verkehrsarmen Altstadt,
zur verkehrsberuhigten Innerstadt

4. Problem Öffentlicher Verkehr

Wo immer es möglich war, wurde der öffentliche Verkehr gefördert: Neue Linien, zusätzliche Anschlüsse, mehr Frequenz. Die Bahn 2000 wird die Zugverbindungen weiter verbessern.

Aber dass unser Bus hinter stehenden Auto-kolonnen warten muss, oft im Stau steht und vom Individualverkehr blockiert wird, ist völlig unverständlich.

Dabei könnte es doch anders sein!



Busbevorzugung – nach Mass

Mit der Verbannung des Individualverkehrs aus der Altstadt erhält der Bus dort freie Fahrt. Mit Ampeln und zum Teil mit separaten Busspuren wird er im übrigen Stadtgebiet bevorzugt. Weil auch der innerstädtische Verkehr Beruhigung erfährt, dürften Busverspätungen bald der Vergangenheit angehören.

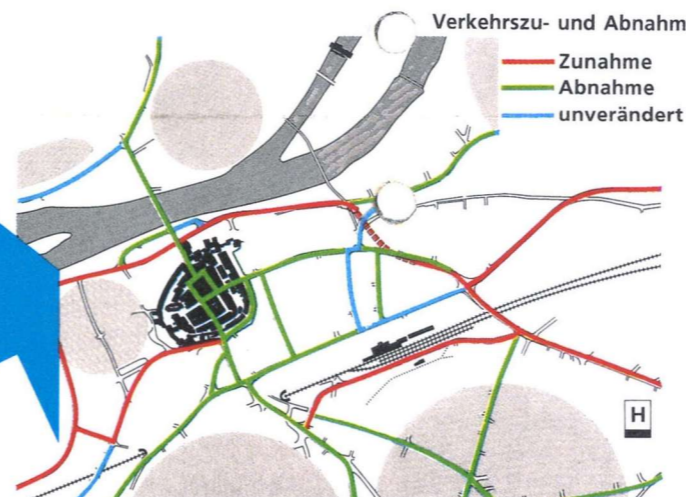
Eine massvolle Lösung für unsere Stadt!

5. Problem Infrastruktur

Aarau bietet Einwohnern und Besuchern vieles, was das Herz begehrt, und ein traumhaftes Stadtbild dazu.

Aber dass wir es bisher versäumten, unsere Altstadt vom Verkehr zu befreien, wo sich doch Baden, Olten, Solothurn, Rheinfelden und viele andere Orte schon seit Jahren gemütlicher Fussgängerzonen erfreuen, ist völlig unverständlich.

Dabei könnte es doch anders sein!



Innerstadtverkehr nach Mass

Mit der Ostumfahrung wird nicht nur unsere Altstadt vom motorisierten, individuellen Verkehr befreit, sondern auch die Innerstadt massgeblich entlastet.

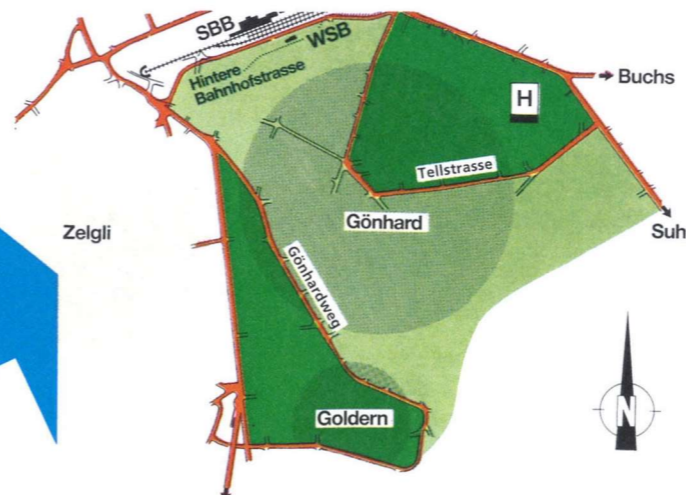
Eine massvolle Lösung für unsere Stadt!

6. Problem Wohnquartiere

Um unseren Wohnort beneiden uns viele Menschen. Eine überschaubare und lebenswerte Stadt, die ihren Charme erhalten konnte.

Aber dass selbst in weiten Teilen unserer Wohnquartiere keine Ruhe einkehrt und sie unablässig von Schleichwegfahrern durchkreuzt werden, ist völlig unverständlich.

Dabei könnte es doch anders sein!



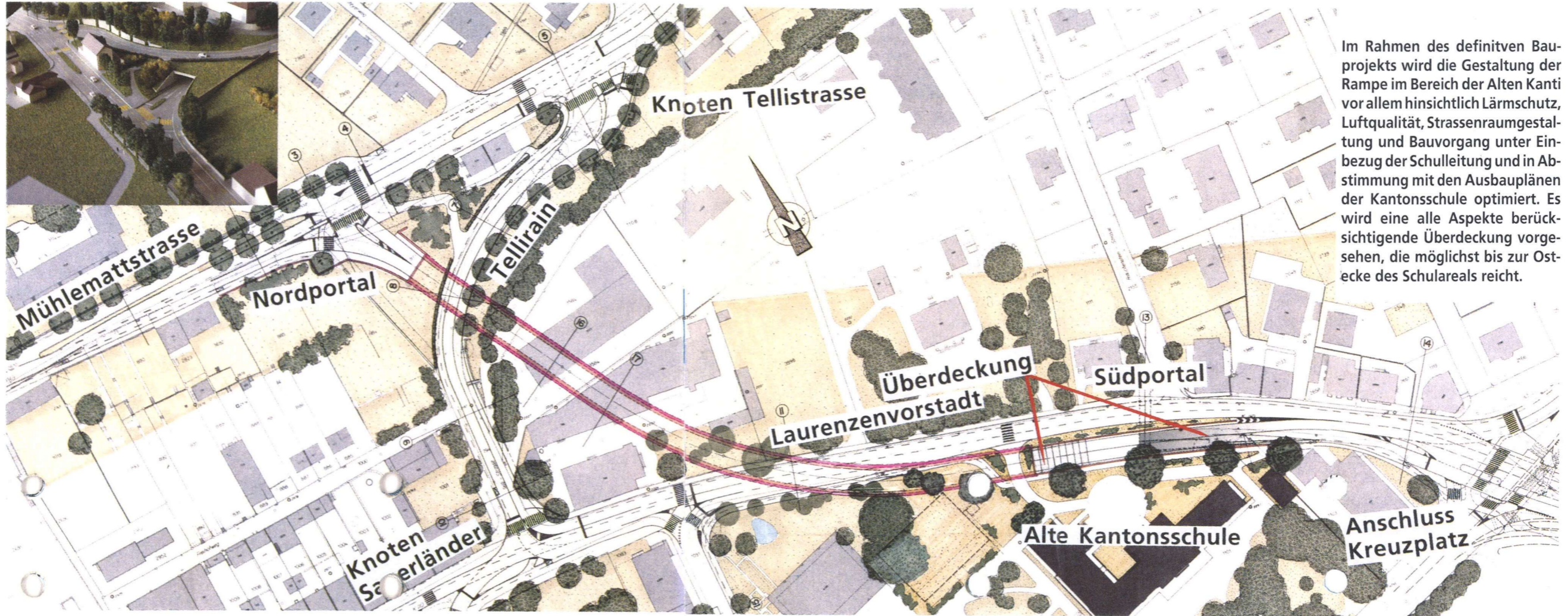
Quartierberuhigung – nach Mass

Die Wohnquartiere Zelgli, Gönhard und Goldern werden für Schleichwegfahrer uninteressant. Man kommt zwar noch immer ungehindert hinein, aber die Quartiere können nicht durchquert werden. Das ist zwar auch für die Anwohner etwas komplizierter, dafür werden die Gebiete wieder zu dem, wozu sie gedacht sind – zu ruhigen, ungestörten Wohnquartieren.

Eine massvolle Lösung für unsere Stadt!

Das Abstimmungsprojekt – mit Sorgfalt durchdacht.

Die Einfahrt Nord zum Sauerländertunnel ist geschickt gelöst. Der sorgfältigen Umgebungsgestaltung wurde grosse Aufmerksamkeit geschenkt.



Im Rahmen des definitiven Bauprojekts wird die Gestaltung der Rampe im Bereich der Alten Kanti vor allem hinsichtlich Lärmschutz, Luftqualität, Strassenraumgestaltung und Bauvorgang unter Einbezug der Schulleitung und in Abstimmung mit den Ausbauplänen der Kantonsschule optimiert. Es wird eine alle Aspekte berücksichtigende Überdeckung vorgesehen, die möglichst bis zur Ostecke des Schulareals reicht.

Technische Daten:

Sauerländertunnel

2-spurig im Gegenverkehr
Länge 245 m, Breite 10 m,
Gefälle 6%
Tieflage max. 7.0 m
Nordportal gegenüber
Stadtgärtnerei an der
Mühlemattstrasse
Südportal in der östlichen
Laurenzenvorstadt,
zwischen Alter Kan-
tonsschule und Ver-
sicherungsamt
Schallabsorbierende Ram-
penwände bei den
Portalen

Strassenanpassungen

Mühlemattstrasse: Knoten-
bereich 3-spurig mit
Radstreifen und Gehwe-
gen, Gesamtbreite 18 m
Anschluss Kreuzplatz: Neue
Spur vom Sauerländer-
tunnel in die geplante
neue Unterführung Gais
Tellrain: 2-spurig, einseitiger
Geh- und Radweg,
Gesamtbreite 10 m
Laurenzenvorstadt: 2-spurig,
beidseitige Radstreifen
und Gehwege, Höchst-
breite 15.5 m
Knoten Tellstrasse: Ausbau
für Bus und LKW, Licht-
signalanlage mit Bus-
bevorzugung
Knoten Sauerländer: Ränder
und Insel-Anpassungen

Rad- und Gehwege

Radstreifen auf allen
Hauptachsen
Verknüpfte Gehwege
entlang aller Strassen
Abgetrennte Radwege im
Kanti-Areal

Öffentlicher Verkehr

Busbevorzugung über
Lichtsignalsteuerung an
allen Knoten
Auf verkehrsbelasteten
Strassen verbesserter
Busbetrieb

Umgebungsgestaltung

Minimaler Eingriff in den
Tellrain
Neue Baumreihe längs der
Mühlemattstrasse und
des Tellrains
Parklandschaft beim
Säulenhaus bleibt
unangetastet

Auswirkungen

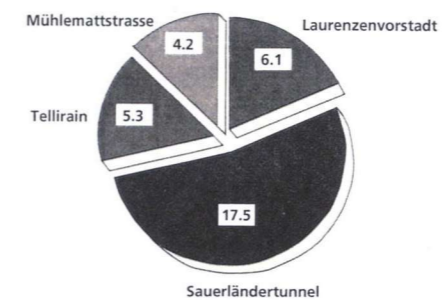
Kein Durchgangsverkehr
mehr durch die Altstadt
ca. 50% weniger Verkehr
auf der Tellstrasse
Deutliche Lärmverminderung
in der Altstadt
Einhaltung der Lärm- und
Luftgrenzwerte im
Projektbereich
Markante Reduktion der
Luftschadstoffe in der
Altstadt

Bauausführung

Bauwerk kann unter Betrieb
des heutigen Strassen-
netzes erstellt werden
Bauzeit ca. 4 Jahre

In einer langgezogenen Schlaufe wird
der Verkehr vom Kreuzplatz zur Aare
durch den Tunnel geführt.

Die Gesamtkosten von Fr. 33.1
Mio. wurden aufgrund grober
Berechnungen und Erfahrungswerte
ermittelt. Die Anpassungen der
Werkleitungen sind darin
enthalten. Die Grafik gibt
Aufschluss über die Kostenauf-
teilung der 4 Projektteile:



JA zur Ostumfahrung,
zur verkehrsarmen Altstadt,
zur verkehrsberuhigten Innerstadt

Das Modell kann ab anfangs Mai
im Foyer des Rathauses besichtigt
werden:

Montag bis Freitag 7.00 - 20.00,
Samstag 9.00 - 16.00.



Ja, aber ... wie ideal ist das alles?



«Ist die Tunnelrampe in der Laurenzenvorstadt ein vertretbarer Einschnitt ins Stadtbild?»

Natürlich sind Tunneleinfahrten auch Eingriffe ins Stadtbild. Doch wenn der Verkehr unter den Boden soll, muss er auch wieder mal ans Licht. Das geht nur mit Kunstbauten. Diese nicht nur ansprechend, sondern optimal zu gestalten, waren und sind die strengen Auflagen des Stadtrates an die projektierenden Ingenieure und Architekten.



«Wäre am Kreuzplatz ein Verkehrskreisel nicht idealer gewesen?»

Den Vorteilen einer Kreisel-Regelung stehen hier viele negative Momente gegenüber. So kann in einem Kreisel zum Beispiel dem Bus oder den Velofahrern kein Vortritt gewährt werden. Auch der Raumbedarf würde grösser und nach noch mehr baulichen Eingriffen rufen. Zudem wäre mit einem Kreisel in Zukunft eine zentrale Verkehrssteuerung an den Kreuzungen nicht möglich.



«Hätte ein verlängerter Tunnel bis zur Gais nicht mehr Nutzen gebracht?»

Die Tunnelverlängerung bis zur Gais wurde eingehend geprüft. Sie wäre mehr als 2 mal teurer, aber keineswegs 2 mal besser. Insbesondere hätte eine solche Variante auch für Strassen- und Busbenützer und für den Knoten Gais Nachteile, mehr Flächenverbrauch und gesamthaft grössere Eingriffe zur Folge.

Seit den 20er Jahren studieren wir an einem neuen Strassenkonzept herum. Weshalb sollte gerade die Variante 91 die ersehnte Lösung bringen?

Um es vorwegzunehmen: Ein Projekt, das alle befriedigt, wird es nie geben. Mit der vorliegenden, wohl überlegten Lösung der Ostumfahrung eröffnen wir uns aber Möglichkeiten für viele Verbesserungen zugunsten aller Stadtteile und Quartiere. Stadt- wie Einwohnerrat sind der festen Überzeugung, dass damit ein wirkungsvoller Schritt getan ist zu einer lebenswerteren Stadt.



«Kann die Ostumfahrung unsere Umwelt überhaupt entlasten?»

Jedes Auto mehr auf der Strasse, jedes neue Gebäude, jeder Meter Schiene bringen neue Sorgen. Aber auch eine Null-Lösung macht uns nicht sorgenfrei. Für die Altstadt wird die Ostumfahrung eine spürbare Besserung der Luft- und Lärmimmissionen bringen. Dass auch im Bereich der Umfahrung die verlangten Lärm- und Luftgrenzwerte eingehalten werden, dafür hat die Detailprojektierung zu garantieren. Zudem versprechen wir uns – dank der Förderung des öffentlichen Verkehrs – wirksame Impulse zum Umsteigen und damit eine deutliche Abnahme der Umweltbelastung generell. Stadt-

rat und Einwohnerrat wie auch der Regierungsrat und die Umweltschutzfachstelle des Kantons sind überzeugt, dass es sich letztlich um ein massvolles, zweckmässiges und umweltverträgliches Projekt handelt, das allen mehr nützt als schadet.



«Was nützt die Ostumfahrung der Altstadt eigentlich der Telli?»

Die Telli wird zukünftig von quartierfremdem Verkehr markant verschont, weil der Transitverkehr einerseits über die Ostumfahrung, andererseits über die Neue Staffeleggstrasse geführt wird. Die Tellistrasse wird damit wieder zur Quartiersammelstrasse. Mit dem Bus wird man

wieder pünktlicher in der Stadt sein als heute. Zudem wird die Neue Staffeleggstrasse eine Verbindung ohne Umwege zum Fricktal ermöglichen und damit unsere Stadt entlasten.



«Könnte nicht die Staffeleggstrasse allein schon eine Beruhigung bringen?»

Die Neue Staffeleggstrasse wird eine Entlastung von etwa 40% in der Innerstadt und von ca. 50% in der Telli bewirken. Das sind zwar respektable Werte, genügen aber nicht, um die Ziele der städtischen Verkehrspolitik zu erreichen und die Altstadt vom motorisierten individuellen Durchgangsverkehr zu befreien. Erst das Zusammenspiel von Ostumfahrung und Neuer Staffeleggstrasse bringt die beabsichtigte Wirkung.



«Wird die Alte Kanti mit der nahen Rampe noch stärker von Lärm geplagt?»

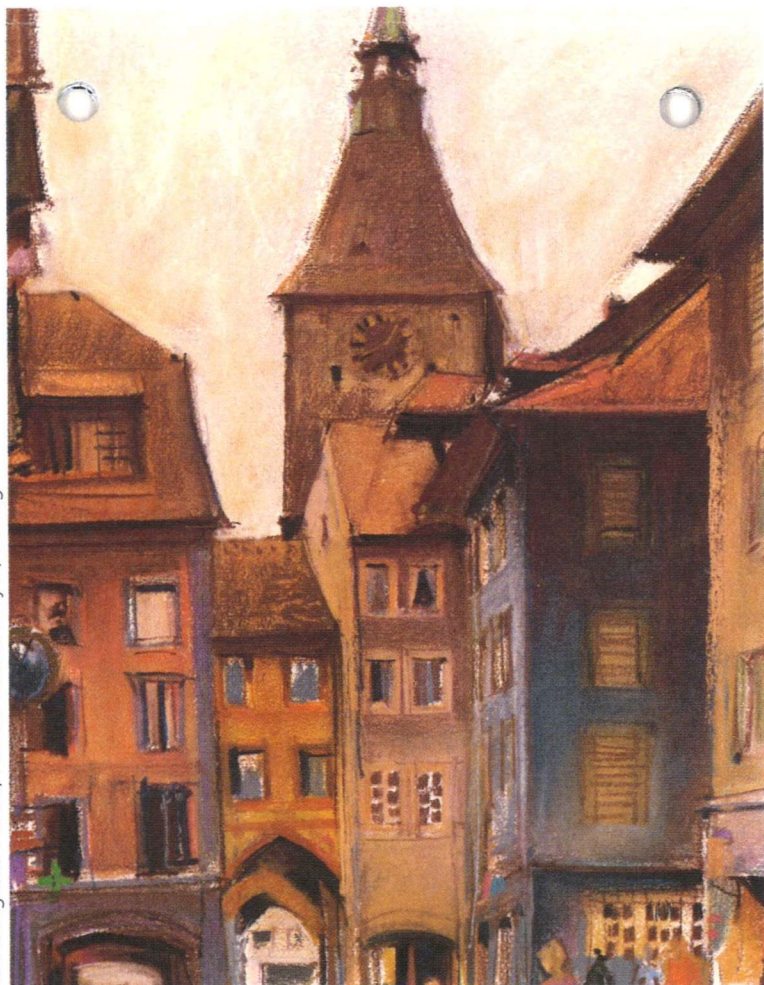
Dazu meint die Lehrerkonferenz: «Aus verständlichen Gründen begegnen Lehrer und Schülerschaft der Alten Kantonsschule dem Sauerländertunnelprojekt mit grosser Skepsis, beeinträchtigt die Südrampe des Tunnels das Kantonsschulgebiet doch in starkem Masse. In verschiedenen Optimierungsschritten wurde die Rampe nun so weit wie möglich zum Kreuzplatz verschoben. Zudem ist ein moderner Lärmschutz für die Schulgebäude geplant. In der weiteren Projektierung ist eine möglichst bis zur Ostocke des Schulareals reichende Überdeckung der Rampe vorzusehen. Die Lehrerkonferenz der Kantonsschule erachtet die geplanten Verbesserungen als unabdingbare Voraussetzung für einen genügenden Schutz vor den zu erwartenden Immissionen.»

Ein zweckmässiges und umweltverträgliches Projekt.

Das Umweltschutzgesetz sieht vor, dass bei Anlagen, welche die Umwelt belasten können, ein besonderes Verfahren durchzuführen ist. Der Bauherr hat die Auswirkungen auf die Umwelt abzuklären und Massnahmen in einem Umweltverträglichkeitsbericht darzulegen.

Dieser Bericht zum generellen Projekt liegt vor. Die Abteilung Umweltschutz des kantonalen Baudepartements kommt in der Gesamtbeurteilung zum Schluss, dass das Projekt zweckmässig und umweltverträglich ist, dass im Detailprojekt aber noch verschiedene Auflagen zu berücksichtigen sind, z.B. zur Optimierung der Tunnel-Lüftung.

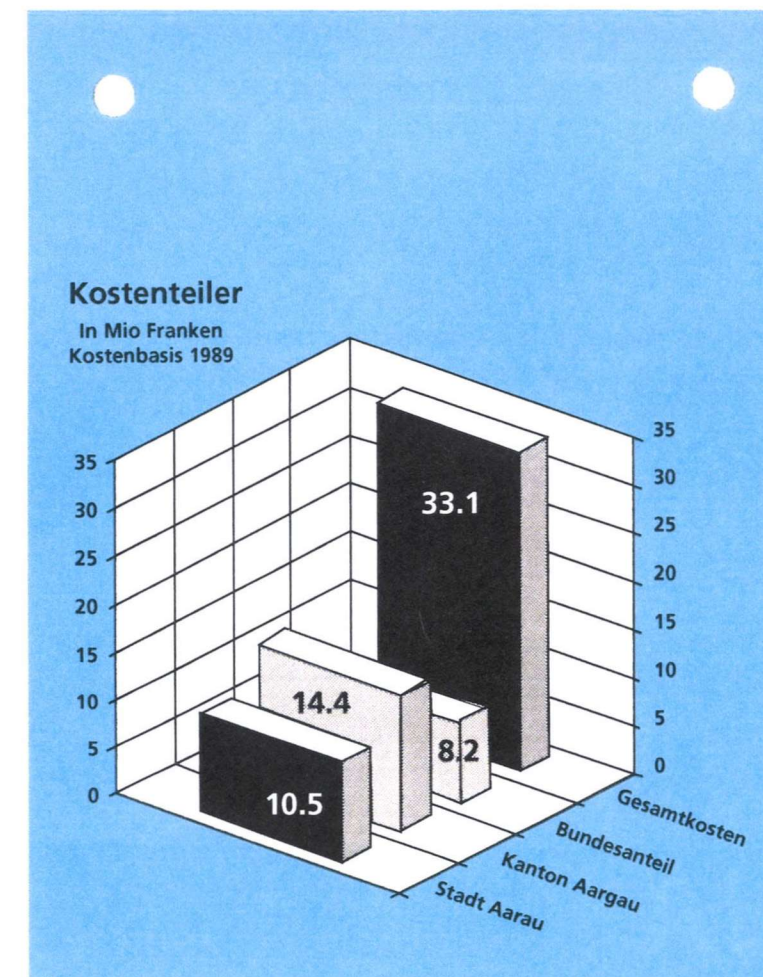
Rathausgasse Aarau, Pastell Cedric Meyer, Zofingen



Wohl die letzte Chance, mit nur 10.5 Millionen etwas zu bewegen.

Ohne Geld wird eine Lösung unserer Verkehrsprobleme nie Wirklichkeit. Aber so günstig kommen wir nie mehr zu einer runden Lösung, die uns einen entscheidenden Schritt weiterbringt. Dieser Überzeugung sind alle, die sich mit dem Projekt befassen – die Spezialkommission des Einwohnerrats, der Einwohnerrat selbst, das Baudepartement des Kantons, der Regierungsrat, der Stadtrat.

10.5 Millionen Franken kostet uns die Aarauer Ostumfahrung – wenig, wenn man den grossen Nutzen in Betracht zieht, der allen Einwohnern und Besuchern zugute kommen wird.



Die klare Meinung von Stadt- und Einwohnerrat:

Am 15.1.91 hat der Einwohnerrat mit 30 : 15 Stimmen die Vorlage des Stadtrates für eine Ostumfahrung gutgeheissen. Damit wird ein wichtiger Schritt getan hin zu einer lebenswerten Stadt.

Stadt
Aarau



Empfehlung an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Der Stadtrat beantragt Ihnen, den folgenden Beschluss des Einwohnerrates vom 15. Januar 1991 gutzuheissen:

«Der Einwohnerrat bewilligt für den auf die Stadt Aarau entfallenden Kostenanteil einen Investitionskredit von Fr. 10.5 Mio. (Kostenstand Februar 1989) für den Bau der Ostumfahrung, zuzüglich teuerungsbewingter Mehrkosten.»

Im Namen des Stadtrates:

Der Stadtammann
Dr. M. Guignard

Der Stadtschreiber
Dr. M. Gossweiler

JA zur Ostumfahrung,
zur verkehrssamen Altstadt,
zur verkehrsberuhigten Innerstadt