

STADT AARAU



Botschaft zur Urnenabstimmung
vom 12. März 2000
über die

Verkehrssanierung Knoten Gais

Beschluss des Einwohnerrates
vom 24. Januar 2000



- Ein weiterer Schritt in der Verkehrssanierung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Ein Beitrag zur Verkehrsentslastung der Innenstadt

Das Wesentliche in Kürze

Seit Jahrzehnten wurden für die Sanierung des Knotens Gais Varianten studiert. Die Absicht, die WSB auf ein Eigentrassee zu verlegen, beeinflusste und verzögerte lange Zeit die Planung. Noch immer ist der Realisierungszeitpunkt für die WSB-Eigentrassee unbestimmt, die Knotensanierung aber immer dringlicher. Der durchschnittliche tägliche Individualverkehr umfasst heute rund 13'000 Fahrzeuge auf der Buchserstrasse, 5'200 auf der Hinteren Bahnhofstrasse, 5'000 auf der Herzogstrasse und 2'000 auf der Industriestrasse. Der notwendige Verkehrsregelungsdienst verursacht der Stadt bei diesem hohen Verkehrsaufkommen heute jährliche Nettokosten von rund Fr. 50'000.—

Die Sanierung des Knotens Gais ist ein Vorhaben, das bereits in der Volkabstimmungsbotschaft vom 2. Juni 1991 in direkte Beziehung zur Ostumfahrung gestellt wurde. Die Neugestaltung ergänzt unmittelbar die bereits realisierten Projekte „Unterführung Gais“ und „Kreuzplatz“ und den im Bau befindlichen „Sauerländer-Tunnel“. Sie ist damit im Rahmen der Verkehrssanierung Aarau das wichtigste noch verbleibende Sanierungs-

projekt auf Stadtgebiet zwischen der Südumfahrung (Hintere Bahnhofstrasse) und der Ostumfahrung der Innenstadt. Gleichzeitig bildet die Achse Hintere Bahnhofstrasse - Gais-Unterführung - Kreuzplatz von der Entfelderstrasse her eine eigentliche Süd-Nord-City-Verkehrstangente. Um dieser Achse zu jener Leistungsfähigkeit zu verhelfen, die sie auf Grund ihrer Anlage zwingend haben muss, ist die Sanierung des Knotens Gais unabdingbar. Das heisst: Der Verkehrsfluss auf dem Knoten muss massiv verbessert werden, damit die Süd-Nord-Entlastungsachse ihre Funktion hinreichend erfüllen kann.

Der Stadtrat beantragt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, den Beschluss des Einwohnerrates vom 24. Januar 2000 gutzuheissen und damit den beantragten Verpflichtungskredit von netto Fr. 3'475'000.— für die Umlegung der Herzogstrasse, für die Anpassung der Hinteren Bahnhofstrasse und für die Knotensanierung Gais zu bewilligen.

Ausstellung des Bauprojektes

Zu diesem Bauvorhaben können im Parterre des Rathauses die Pläne besichtigt werden
ab Montag, 21. Februar, bis Donnerstag, 9. März 2000
Montag - Freitag, 7.00 - 12.00 / 13.00 - 18.00

Das Projekt im verkehrsplanerischen Zusammenhang

Ostumfahrung

Die im Bau befindliche Ostumfahrung bildet die Voraussetzung für die Realisierung des Projektes „Altstadt 2003“. Dank dieser Umfahrung kann der Kern der Altstadt (mit Ausnahme von Zubringer- und Busverkehr) vom Motorfahrzeugverkehr befreit werden. Der Durchgangsverkehr wird zukünftig, ohne die Altstadt zu durchqueren, durch den im Bau befindlichen Sauerländertunnel geführt. Die Ostumfahrung verbindet die nördliche Hauptzufahrt zur Stadt (Aarebrücke) mit den wichtigen Hauptverkehrsknoten im Osten (Kreuzplatz und Gais).

Der Spatenstich für dieses Bauwerk erfolgte im April 1999. Die umfangreichen Tunnel- und Strassenbauarbeiten werden im Jahre 2003 abgeschlossen sein. Dann geht die Ostumfahrung in Betrieb, und die Altstadt wird vom Durchgangsverkehr befreit. Auf diesen Zeitpunkt hin wird der Knoten Gais saniert, damit er für die Umfahrung leistungsfähig genug ist.

Altstadt

Eine gut funktionierende Umfahrung mit dem sanierten Knoten Gais bildet die Grundlage für die Sperrung der Altstadt für den motorisierten individuellen Durchgangsverkehr. Diese Sperrung soll mit dem Projekt „Altstadt 2003“ vollzogen werden.

Die Altstadt soll nicht nur vom Durchgangsverkehr befreit, sondern auch belebter und attraktiver werden. In einer offenen Diskussion wird über mögliche Varianten und Massnahmen beraten werden. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass die zweite Aarebrücke als Bestandteil der Neuen Staffeleggzubringer noch nicht realisiert ist.

Deshalb kann vorerst nur der Altstadtkern vom motorisierten Privatverkehr entlastet und zum Nutzen von Bewohnerschaft, Kundschaft, Gewerbe und Läden sowie des Ortsbildes aufgewertet werden.



Zweiter Aareübergang

Die Realisierung des zweiten Aareübergangs als Teil des Neuen Staffeleggzubringers ist ein weiterer noch bevorstehender Bestandteil der Aarauer Verkehrssanierung. Der Bau der zweiten Aarebrücke wird eine deutliche Verkehrsentslastung des gesamten Aarauer Hauptstrassennetzes bringen. Der Realisierungszeitpunkt ist noch offen und wird vom Kanton unter Berücksichtigung der Finanzlage bestimmt werden.

Verkehrsberuhigte Wohnquartiere

Ein besseres Vorankommen auf den städtischen Hauptverkehrsstrassen trägt zur Entlastung der Wohngebiete von quartierfremdem Verkehr bei. Die Sanierung des Knotens Gais unterstützt diese Bestrebungen.

Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse als zentrale Verkehrsachse durch Aarau und Lebensnerv der Stadt weist mit Spitzenwerten von über 17'000 Fahrzeugen pro Tag erhebliche Kapazitätsengpässe auf; aus dem Verkehrsaufkommen resultiert eine Lärmbelastung, die die Immissionsgrenz- und teilweise die Alarmwerte an den Liegenschaften überschreitet. Eine Arbeitsgruppe untersucht derzeit, wie die Bahnhofstrasse durch gestalterische und verkehrslenkende Massnahmen immissionsärmer, fahrrad- und fussgängerfreundlicher gestaltet werden könnte. Eine hierfür erwünschte Entlastung vom Durchgangsverkehr kann mit einer verbesserten Nutzung der Südumfahrung Hintere Bahnhofstrasse gewährleistet werden. Dazu bildet die Sanierung des Knotens Gais eine wesentliche Voraussetzung.

Projektbeschreibung

1. Kreisel Gais

Der projektierte Kreisel hat einen Aussendurchmesser von 35 m und liegt am Rand des WSB-Trassees.

Infolge der versetzten Einmündungen der Hinteren Bahnhof- und der Industriestrasse sowie zur Leistungssteigerung des stark belasteten Knotens sind für diese beiden Strassen separate Rechtsabbiegespuren (Bypass) vorgesehen. Der Bus aus Richtung Buchs/Suhr wird ab der Haltestelle Gais mit einer eigenen Spur in den Kreisel geführt. Der Gehweg südlich der Industriestrasse bleibt unverändert.

Der Gehweg südlich der Industriestrasse bleibt unverändert.

2. Herzogstrasse / Hintere Bahnhofstrasse

Damit die unbefriedigende Verkehrssituation bei der Einmündung der Herzog- in die Hintere Bahnhofstrasse bereinigt werden kann, muss die Einmündung der Herzogstrasse um 55 m in Richtung Westen verschoben werden. Der „abgehängte“ unterste Abschnitt der Herzogstrasse dient künftig den zu Fuss Gehenden und Velo Fahrenden.

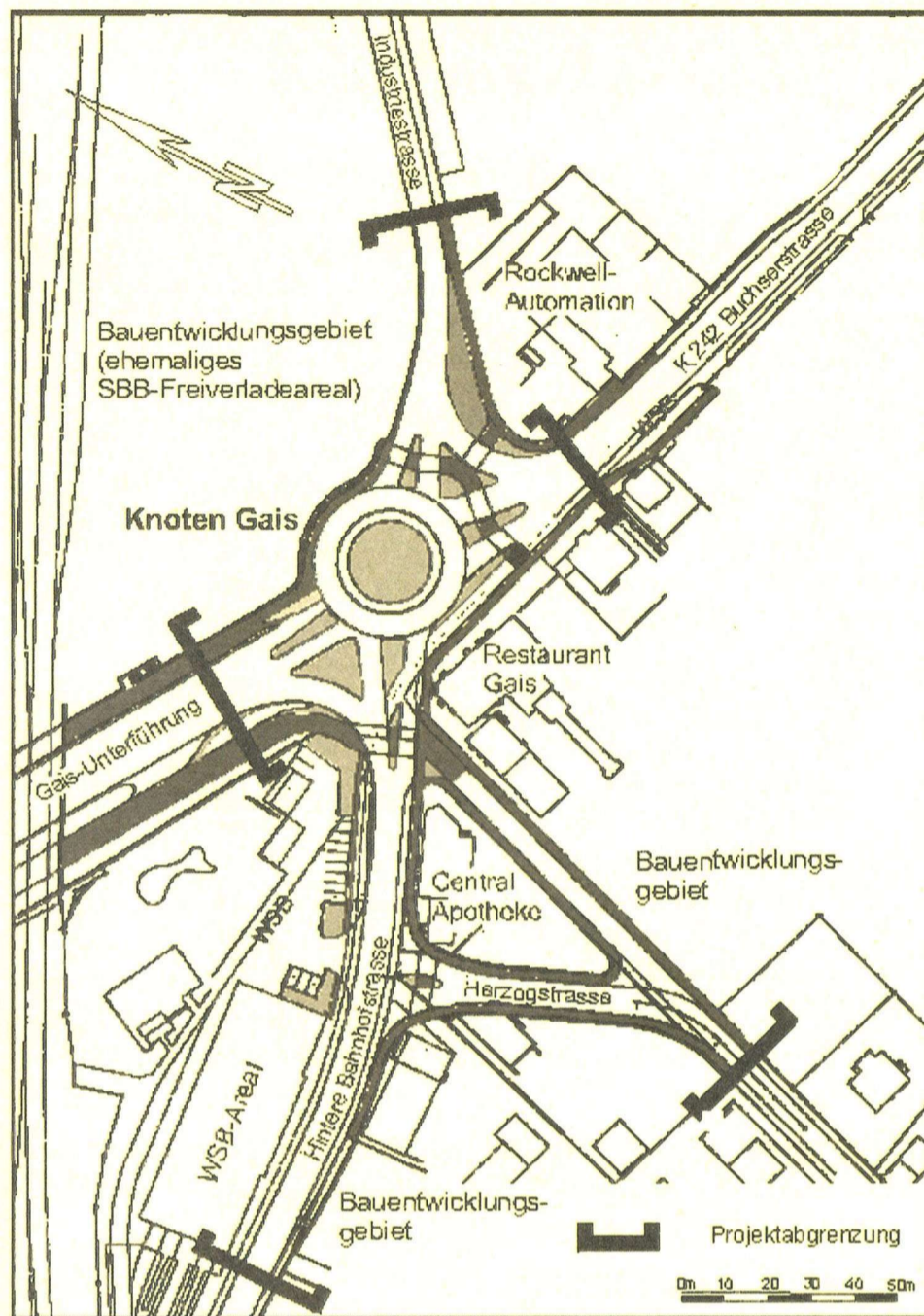
3. Anpassungen BBA / WSB

In der vierspurigen Gais-Unterführung werden die Spuren neu aufgeteilt: Die heutige Lösung mit zwei Individualspuren und einer Spur für den öffentlichen Verkehr wird den neuen Verhältnissen auf dem Knoten Kreuzplatz und der erhöhten Leistungsfähigkeit des Knotens Gais angepasst. Die Busspur wird neu auf die Rechtsabbiegespur verlegt. Der relativ kleine Anteil an Rechtsabbiegeverkehr gewährleistet weiterhin das Funktionieren der Bus-Bevorzugung.

Mittelfristig ist geplant, die WSB auf das SBB-Trassee von Aarau nach Suhr zu verlegen, doch ist der Zeitpunkt dieser Umstellung noch ungewiss. Die Durchfahrt der WSB wird bis dahin durch eine Lichtsignalsteuerung mit kurzen Rotphasen gesichert.

4. Fussgänger- / Radfahrerbeziehungen

Drei der vier Zufahrtstrassen zum Kreisel sind mit einem Fussgängerstreifen versehen. Sämtliche Fussgängerstreifen werden mit Mittelinseln ausgebildet. Mit der Planung von Radstreifen oder breiten Fahrspuren wird ein sicherer Raum für Velo Fahrende geschaffen.



Auswirkungen

Dank der durch die Knotensanierung Gais zu steigender Attraktivität der Hinteren Bahnhofstrasse wird der Verkehr vermehrt von der Entfelderstrasse zum Knoten Gais geführt. Diese bewusste Verkehrsführung entlastet markant die Innenstadt.



(Kreisel, Fotomontage)

Zukunft

Der aufwändige polizeiliche Verkehrsdienst ist nicht mehr notwendig. Staulängen und Wartezeiten werden abgebaut.

Kosten

Als Folge der notwendigen Sanierung enthalten das städtische Investitionsprogramm und der Finanzplan 1999 bis 2004 das Vorhaben der Knotensanierung Gais. Es ist ein städtischer Kostenanteil von rund Fr. 1.2 Mio für die Umlegung der unteren Herzogstrasse und mit netto rund Fr. 2.0 Mio für die Erstellung des Kreiselknotens berücksichtigt. Das vorliegende Projekt weist nun folgende Kosten aus (Preisbasis Juni 1996, inkl. Landerwerb):

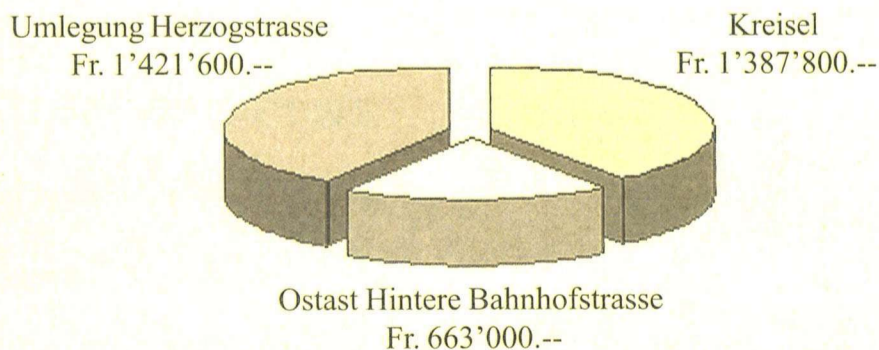
- Kreisel: Fr. 2'313'000.—,	
Anteil Stadt 60 %	Fr. 1'387'800.—
- Ostast Hintere Bahnhofstrasse: Fr. 663'000.—,	
Anteil Stadt 100 %	Fr. 663'000.—
- Umlegung Herzogstrasse: Fr. 1'711'000.—,	
Anteil Stadt rund 80 %	Fr. 1'421'600.—

Total (ohne allfälligen, heute noch nicht bezifferbaren Bundesbeitrag): Fr. 4'687'000.—

Anteil Stadt gerundet Fr. 3'472'400.—
Fr. 3'475'000.—

Ueber einen allfälligen Bundesbeitrag (zur Zeit max. 52 % der anrechenbaren Kosten) wird erst nach der Projektgenehmigung durch Stadt und Kanton entschieden werden können.

Kostenverteilung Anteil Stadt Aarau
(ohne allfälligen Bundesbeitrag, inkl. Landerwerb)



Folgen eines Verzichts

Der Knoten Gais ist der vorläufig letzte noch nicht in Angriff genommene innerstädtische Teil der Verkehrssanierung Aarau. Im Angelpunkt zwischen Südumfahrung Hintere Bahnhofstrasse und Ostumfahrung / Kreuzplatz gelegen, hat der Verkehrsablauf in der Gais unmittelbaren Einfluss auf das Funktionieren des ganzen städtischen Hauptstrassennetzes. Ein Verzicht auf die Knotensanierung Gais hätte gravierende Folgen:

1. Notwendiger Ausbau des Verkehrsdienstes (Jahreskosten weit über Fr. 50'000.—);
2. Negative Beeinflussung der Leistungsfähigkeit des Kreuzplatzes sowie der Ostumfahrung;
3. Aus den Investitionen in Kreuzplatz, Hintere Bahnhofstrasse und Ostumfahrung könnte kein optimaler Nutzen gezogen werden;
4. Weiterhin ungenügende Verkehrssicherheit;
5. Unverändert hohe Luft- und Lärmbelastung;
6. Die WSB ist weiterhin bei der Knotendurchfahrt behindert;
7. Keine Busbevorzugungsmöglichkeit;
8. Negative Auswirkungen auf die benachbarten Bauentwicklungsgebiete;
9. Erschwerung der WSB-Verlegung auf das SBB-Trasse;e;
10. Keine weitere Entlastung des Gönhardquartiers;
11. Keine Entlastung der Bahnhofstrasse;
12. Zunahme der Ausweichfahrten (Telli oder Innenstadt).

Folgen eines Aufschubs

Könnte der Kreisel Gais nicht gleichzeitig mit der Ostumfahrung in Betrieb genommen werden, entstünden vorübergehend analoge Auswirkungen wie bei einem Verzicht.

Ein Kreiselbau nach Inbetriebnahme der Ostumfahrung würde sich nach bisherigen Abschätzungen zusätzlich negativ auf den Verkehrsfluss auswirken und namentlich neue, unerwünschte Ausweichfahrten (z. Bsp. durch die Telli oder die Innenstadt) bewirken, anstatt den Sauerländer-Tunnel optimal nutzen zu können.

Würde die Knotensanierung bis zum Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der verlegten WSB hinausgeschoben, könnten dannzumal zwar die Bahnsicherung gespart (total Fr. 270'000.—, Stadtanteil ca. Fr. 160'000.—) und die Gleise bereits entfernt werden. Die Gleisrückbaukosten fallen hingegen beim vorliegenden Projekt später (d.h. in 10 bis 20 Jahren) an.

Im Weiteren würden dannzumal nicht nur die Verlegung der WSB, sondern auch die aufgeschobene Knotensanierung die städtischen Finanzen erneut belasten.

Auch der personal- und kostenintensive Verkehrsdienst müsste vorderhand beibehalten und sogar ausgebaut werden. Und das durch die Ostumfahrung erhöhte Verkehrsaufkommen würde die spätere Knotensanierung erschweren und verteuern.

Die Meinung von Stadtrat und Einwohnerrat:



Die Sanierung des Knotens Gais ist das letzte noch nicht ausgeführte Bauprojekt zwischen der Südumfahrung der Hinteren Bahnhofstrasse und der Ostumfahrung der Innenstadt. Erst seine Verwirklichung ermöglicht eine optimale Leistungsfähigkeit der Hinteren Bahnhofstrasse und der sich im Bau befindenden Ostumfahrung. Die Sanierung des Knotens Gais leistet einen wichtigen Beitrag für die Realisierung der geplanten, vom Durchgangsverkehr zu befreienden „Altstadt 2003“ und zur Entlastung der Innenstadt.

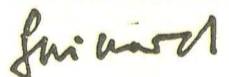
Der Einwohnerrat hat am 24. Januar 2000 mit 26:21 Stimmen die Vorlage des Stadtrates gutgeheissen. Die Nettokosten des Projektes belaufen sich auf Fr. 3'475'000.--. Damit ist das Projekt dem obligatorischem Referendum unterworfen.

Empfehlung an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger


Der Stadtrat beantragt Ihnen, den folgenden Beschluss des Einwohnerrates vom 24. Januar 2000 gutzuheissen: „Der Einwohnerrat bewilligt einen Verpflichtungskredit von netto Fr. 3'475'000.— zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehrkosten seit Juni 1996 für die Umlegung der Herzogstrasse, die Anpassung der Hinteren Bahnhofstrasse und die Knotensanierung Gais.“

IM NAMEN DES STADTRATES

DER STADTAMMANN:


Dr. M. Guignard

DER VIZESTADTSCHREIBER:


P. Woodtli

JA

**zu einem weiteren Schritt der Verkehrssanierung
zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
zu einer verkehrsentlasteten Innenstadt**