

STADT AARAU



Botschaft zur Urnenabstimmung
vom 27. September 1992
über die

Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse (Westteil)

Beschluss des Einwohnerrates
vom 11. Mai 1992



- für einen weiteren Schritt zur Verkehrssanierung
- für eine bessere Erreichbarkeit des Bahnhofes
- für verkehrsberuhigte Wohnquartiere

Das Wesentliche in Kürze

In der Volksabstimmung vom 26. November 1989 wurde dem Kauf der Liegenschaft Dr. Sidney Brändli an der Bachstrasse 33 mit grossem Mehr zugestimmt. Damit wurde eine Parzelle erworben, die erklärermassen für die Erschliessung der Ueberbauung Behmen und für die Hintere Bahnhofstrasse (Westteil) benötigt wird.

Anlässlich der Volksabstimmung vom 2. Juni 1991 über die Ostumfahrung wurde die Bevölkerung über das städtische Verkehrskonzept und seine wesentlichen Bestandteile informiert. Zu den wichtigsten Bestandteilen zählt die Realisierung des Westteiles der Hinteren Bahnhofstrasse.

Zur Sicherung des notwendigen Strassenareals und einer zweckmässigen, bauordnungsgemässen Ueberbaubarkeit der tangierten und benachbarten Parzellen wurden 1990 ein kommunaler Ueberbauungsplan und eine zugehörige Zonenplanänderung ausgearbeitet und öffentlich aufgelegt. Der Einwohnerrat hiess diese Pläne am 11. Mai 1992 gut.

Der Westteil der Hinteren Bahnhofstrasse soll künftig eine leistungsfähige Verbindungsspanne zwischen der Entfelderstrasse und der Gais herstellen und den Bahnhof und das südliche Bahnhofgebiet auch zweckmässig von Süden her erschliessen. Die zentrumsnahe Lage dieser Strasse bildet die Voraussetzung dafür,

- die Wohnquartiere südlich des Bahnhofes vom quartierfremden Durchgangsverkehr befreien zu können,
- die Bahnhofzufahrt und damit den öffentlichen Verkehr wesentlich aufzuwerten,
- Erschliessungs- und Sammel-funktion für das südliche Bahnhofgebiet übernehmen zu können,
- für die Spitalzu- und weg-fahrt eine für alle Richtungen genügende und taugliche Alternative zu bieten,
- die Bahnhofstrasse und insbesondere den Knoten Aargauerplatz tendenziell zu entlasten.

Ohne Westteil der Hinteren Bahnhofstrasse kann südlich des Bahnhofes und im Gönhardquartier mit verhältnismässigem Aufwand und tragbaren Auswirkungen höchstens eine teilweise Verkehrsberuhigung realisiert werden. Die Abweisung von quartierfremdem Durchgangsverkehr würde nicht umfassend gelingen.

Deshalb beantragt der Stadtrat Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, den Beschluss des Einwohnerrates vom 11. Mai 1992 gutzuheissen und dem beantragten Baukredit von Fr. 5'350'000.- zuzustimmen.

Ausstellung des Bauprojektes

Zu diesem Bauvorhaben können im Foyer des Rathauses die Pläne besichtigt werden.

Samstag, 5., bis Donnerstag, 24. September 1992

Montag-Freitag, 7.00-20.00 Uhr / Samstag, 9.00-16.00 Uhr

Das Projekt im verkehrsplanerischen Zusammenhang

Erschliessung des Bahnhofs (1)

Mit der Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse zur Entfelderstrasse erhält der Bahnhof eine bessere, südliche Erschliessung.

Mit der durchgehenden Hinteren Bahnhofstrasse als Verbindungsachse Entfelderstrasse-Gais werden zudem die Bahnhofstrasse und der Aargauerplatz tendenziell entlastet.

Verkehrsberuhigung Gönhardquartier (2)

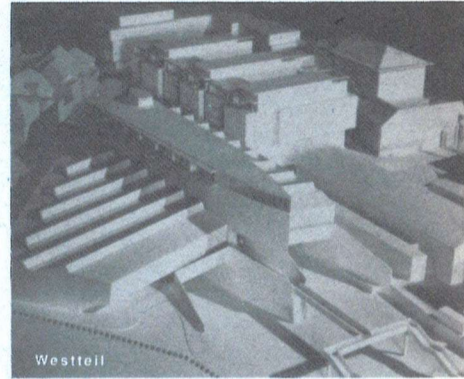
Soweit dies ohne Ersatzroute möglich ist, hat der Stadtrat im Gönhardquartier bereits verkehrsberuhigende Massnahmen realisiert, so beispielsweise ein Lastwagenfahrverbot und Verkehrssicherheitsmassnahmen ums Schulhaus herum.

Die angestrebte grossflächige Verkehrsberuhigung und insbesondere die Befreiung des Quartiers und seiner Zufahrtsstrassen vom quartierfremden Durchgangsverkehr sind aber erst mit der durchgehenden Hinteren Bahnhofstrasse möglich.

Gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Achse sollen geeignete bauliche und signalisationstechnische Massnahmen in Kraft treten, die den Verkehr auf der neuen Route kanalisieren.

Ueberbauung Behmen (3)

Das in der Ueberbauung Behmen vorgesehene Parkhaus wird zusammen mit dem bestehenden Parking über die Hinteren Bahnhofstrasse erschlossen.



Modellfoto mit Blick über den Westteil der Hinteren Bahnhofstrasse in Richtung der projektierten Ueberbauung Behmen mit den Zugängen zu den SBB - Perrons.

Knoten Rosengarten (4)

Das kantonale Baudepartement hat über die Gestaltung des Knotens ein generelles Projekt ausgearbeitet. Bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Knotens wird in Spitzenzeiten der Verkehr mit einem Polizisten geregelt werden.

Verkehrsberuhigung Zelgliquartier (5)

Zur Entlastung des Zelgliquartiers vom

schleichwegfahrenden Durchgangsverkehr hat der Stadtrat bereits ein flächendeckendes Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder, ausgenommen Zubringerdienst Zelgli- und Binzenhofquartier, versuchsweise für ein Jahr verfügt.

Verkehrsleitsystem Entfelderstrasse (6)

Für eine optimale Steuerung des Verkehrsflusses auf der Entfelderstrasse steht ein Verkehrsleitsystem von der Stadtgrenze (Distelberg) bis zum Knoten Rosengarten im Vordergrund von Abklärungen.

Ostumfahrung (7)

Die Aarauer Stimmberechtigten haben am 2. Juni 1991 den Netto-Baukredit für die Realisierung einer Ostumfahrung der Innerstadt gutgeheissen. (Eine Beschwerde gegen die Abstimmung ist immer noch vor Bundesgericht hängig.) Mit dem Westteil der Hinteren Bahnhofstrasse wird ein weiterer, wichtiger Schritt zur Verkehrssanierung in unserer Stadt getan.

Unterführung Gais (8)

Die neue SBB-Unterführung Gais mit

separater Busspur sowie Fuss- und Velowegen auf beiden Seiten wird zusammen mit den Gleiserweiterungen der SBB demnächst ausgeführt.

WSB-Verlegung (9)

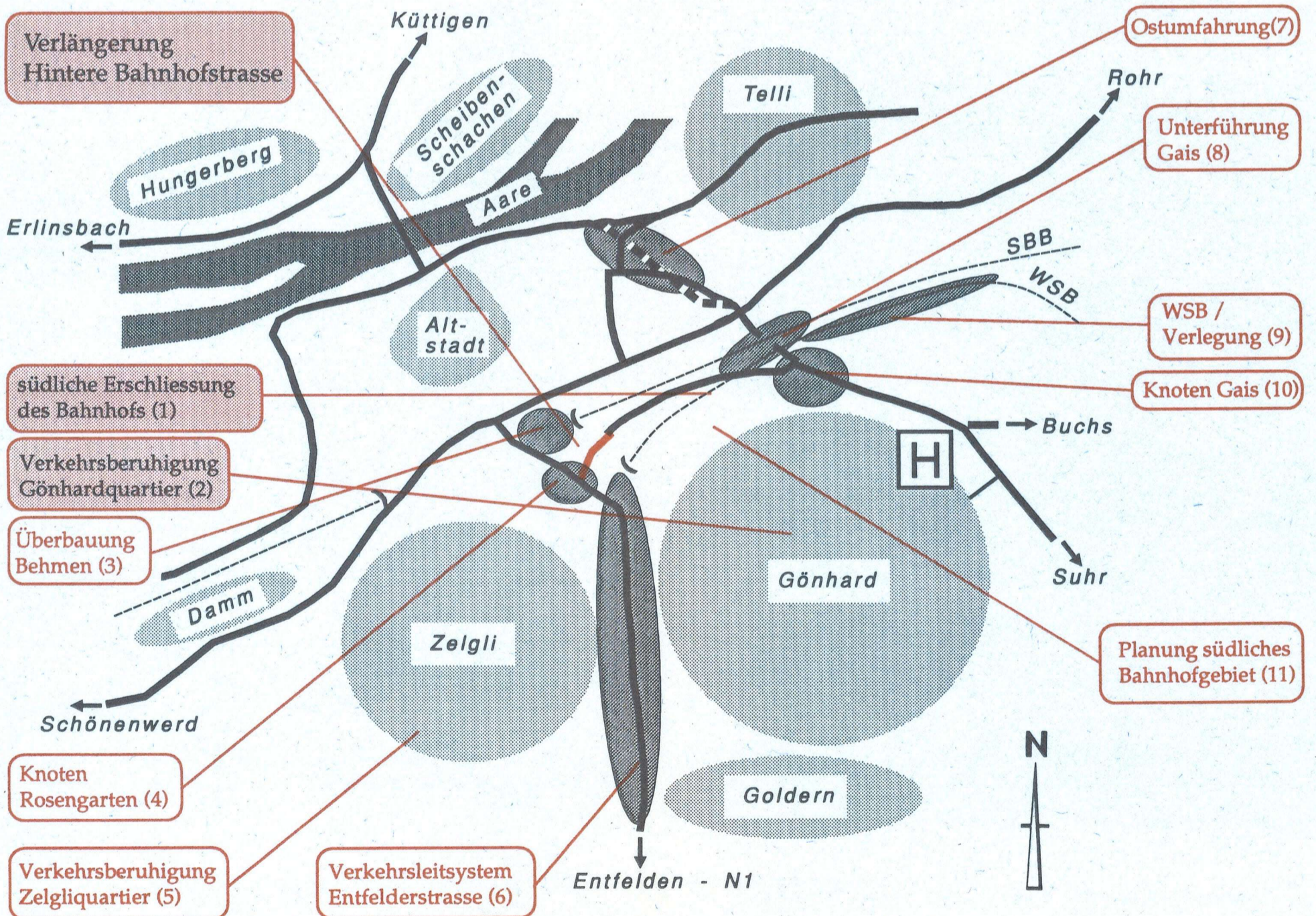
Seit einigen Jahren wird die Eigenstrassierung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) im Abschnitt Aarau-Buchs-Suhr vorbereitet. Bis in ca. 10 Jahren dürfte die WSB den Bahnhof Aarau in Richtung Osten parallel zu den SBB-Gleisen verlassen und der Industriestrasse entlang in Richtung Buchs-Suhr fahren.

Knoten Gais (10)

Das kantonale Baudepartement bearbeitet zurzeit Variantenstudien über die künftige Knotengestaltung Gais. Bis zur Realisierung der Sanierung des Knotens Gais im Zusammenhang mit der Verlegung der WSB bleibt der heutige Knoten bestehen.

Planung Bahnhofgebiet Süd (11)

Im Mittel- und Ostteil der Hinteren Bahnhofstrasse ist in Abstimmung mit Hochbauvorhaben im Zuge des Bahnhofausbaus die Entflechtung der Strasse vom Trasse der querenden Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) beabsichtigt.



Projektbeschreibung

Linienführung

Die Linienführung entspricht dem vom Einwohnerrat genehmigten Ueberbauungsplan. Das neue Strassenstück bildet eine direkte Verbindung vom Knoten Rosengarten in nordöstlicher Richtung zur bestehenden Hinteren Bahnhofstrasse. Das Bauprojekt passt sich gut in die vorhandene Topographie ein.

Normalprofil

Die Normalspurbreite wurde entsprechend der künftigen Funktion der Strasse normgemäss mit 3.50 m festgelegt. Um die Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer zu erhöhen, wurde die Fahrspurbreite, dort wo es möglich ist, auf 4 m erweitert.

Knoten Bachstrasse

Für Zweiradfahrer und Fussgänger bleibt die wichtige Längsverbindung der Bachstrasse von der Stadtmitte in Richtung Osten erhalten. Für deren Sicherheit ist eine Schutzinsel von 2,5m Breite vorgesehen. Ueber den ganzen Knotenbereich wird für eine allfällige, spätere Personen- und Radfahrerunterführung eine Betonplatte eingebaut.

Zu- und Wegfahrt Parking Behmen

Das bisherige Parkhaus Behmen soll im Rahmen der Ueberbauung erweitert und nicht mehr von der Bahnhofstrasse, sondern von Südosten her erschlossen werden. Die Zufahrt erfolgt somit über die verlängerte Hinteren Bahnhofstrasse.

Schliessung Einmündung Bank- und Konradstrasse

Die Sperrung dieser zwei Strassen ist eine logische Folge der Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse, und sie ist mit den geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Gönhardquartier koordiniert.

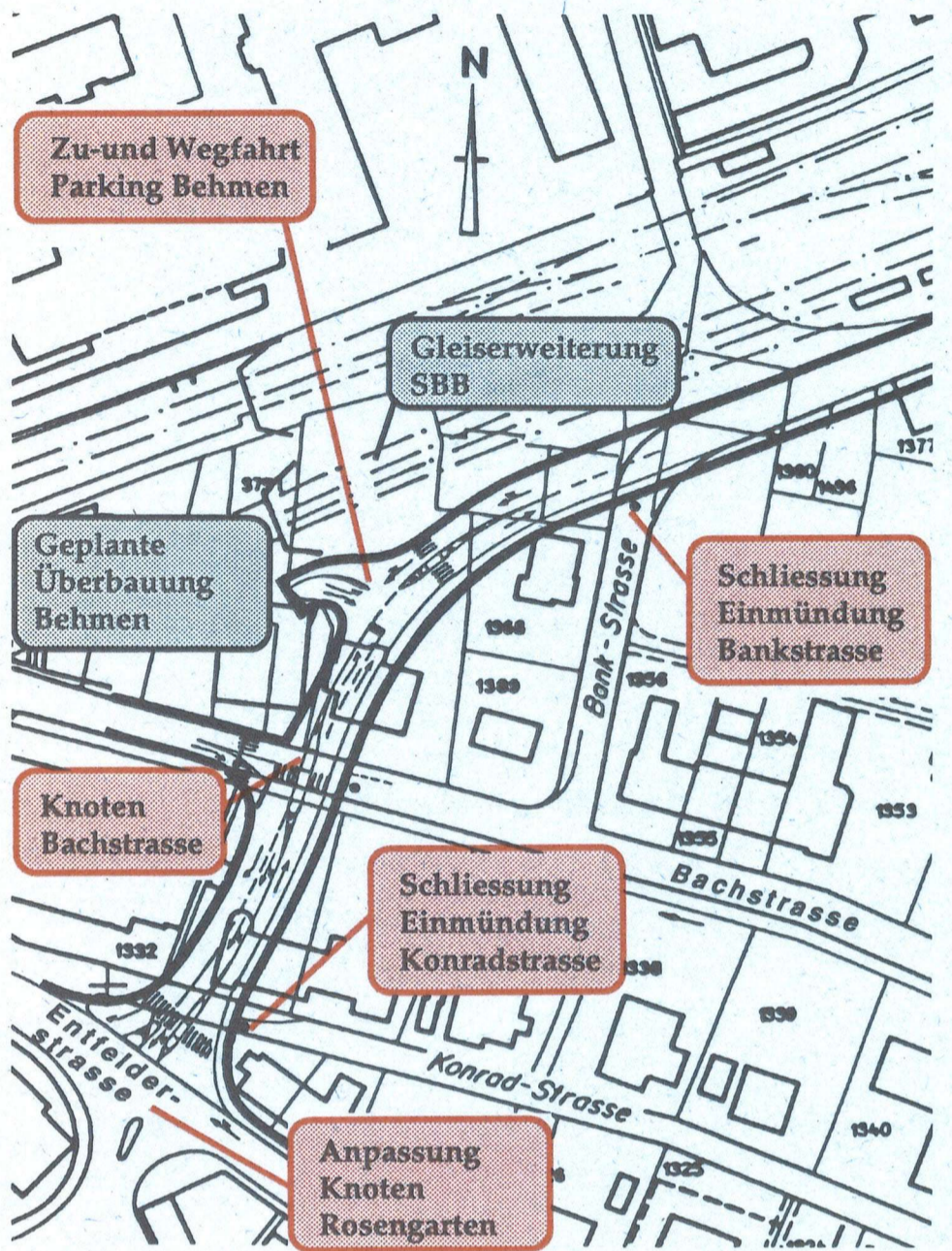
Fussgänger

Auf der Strassensüdseite ist entlang des ganzen Strassenstücks ein Gehweg von 2m Breite projektiert. Auf der Strassen-nordseite ist ebenfalls eine durchgehende Fussgänger Verbindung zwischen dem Knoten Rosengarten und der Zu- und Wegfahrt Behmen vorgesehen. Sie stellt Anschlüsse her zu den künftigen Zugängen zu den SBB - Perrons und zum Tunnelweg.

Die Fussgängerquerungen über die verlängerte Hinteren Bahnhofstrasse liegen bei den Knoten Rosengarten, Bachstrasse und Behmenparking. Die Querung beim Knoten Rosengarten wird später durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Bei den zwei restlichen Fussgängerquerungen werden Mittellinien den Fussgängern die erforderliche Verkehrssicherheit bieten.

Fahrradverkehr

Trotz den engen, innerstädtischen Raumverhältnissen wurde u.a. mit speziellen Radstreifen oder breiten Fahrspuren sicherer Raum für die Fahrradfahrer geschaffen.



Welche Auswirkungen sind zu erwarten?

Verkehrsentwicklung

Mit der Schliessung der Lücke der Hinteren Bahnhofstrasse im Westteil entsteht eine willkommene Verkehrsumlagerung in ein weniger empfindliches Gebiet, in dem bereits andere Verkehrsströme gebündelt sind, ohne dass neue, unerwünschte oder nicht verkraftbare Verkehrskapazitäten für den motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Ein Ausbau der durchgehenden Hinteren Bahnhof-

strasse im Mittel- und im Ostteil ist bis zu einer Belastung von ca. 1'400 Fahrzeugen pro Spitzenstunde noch nicht vordringlich, da ohnehin die Leistungsfähigkeit der Knoten Rosengarten und Gais das mögliche Verkehrsaufkommen auf der Hinteren Bahnhofstrasse beschränken wird. Gestützt auf Modellrechnungen und auf eine grobe Abschätzung der Leistungsfähigkeit des Knotens Rosengarten ergeben sich die in der Grafik dargestellten, mutmasslichen Verkehrsbelastungen

der Hinteren Bahnhofstrasse in der Spitzenstunde abends (17 bis 18 Uhr).

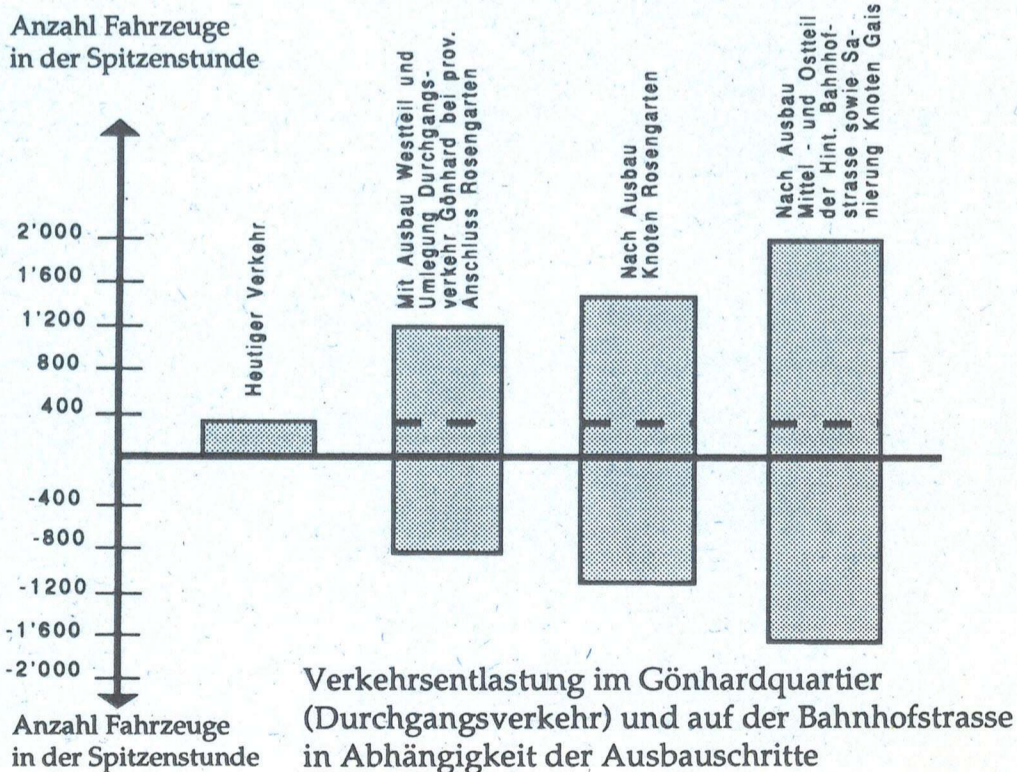
Landerwerb

Von der insgesamt notwendigen Landfläche von 2'566 m² sind bereits 1'418 m² im Eigentum der Einwohnergemeinde Aarau. Mit der erfolgten Zonenplanänderung werden bei der Bank- und der Konradstrasse insgesamt 432 m² Strassenfläche neu in die Bauzone überführt. Die gesamthaft notwendige Summe für den Landerwerb beträgt rund Fr. 3'300'000.--

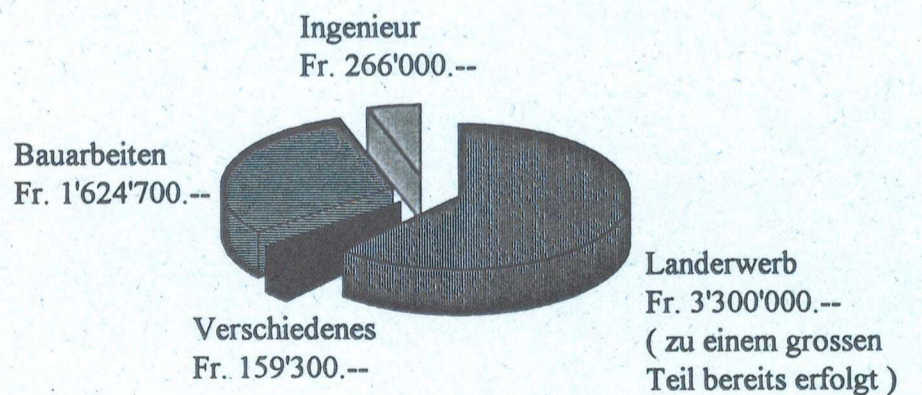
Umweltbelastung

Mit den Verkehrsumlagerungen in das weniger empfindliche Gebiet der Hinteren Bahnhofstrasse werden Wohnquartiere von Luftschadstoffen und Lärmimmissionen entlastet. Gleichzeitig kann die Sicherheit für alle Strassenbenützer erheblich gesteigert werden.

Verkehrsbelastung Hintere Bahnhofstrasse in Abhängigkeit der Ausbauschritte



Gesamtkosten Fr. 5'350'000.--



Forderungen der Gegner und die Stellungnahme des Stadtrates

Während der öffentlichen Projekt-aufgabe sind beim Stadtrat drei Ein-sprachen eingegangen. Einige der wich-tigsten Begehren können kurz wie folgt zusammengefasst und kommentiert werden:

- Auf den Ausbau der Hinteren Bahnhofstrasse sei zu verzich-ten.

Im Einwohnerratsbericht zur Ostum-fahrung wurde bereits aufgezeigt, dass die Verlängerung der Hinteren Bahn-hofstrasse ein zentrales, wichtiges Ele-ment des städtischen Verkehrs-konzeptes ist.

- Der Westteil sei zurückzustel-len, bis das Projekt der gesamten Hinteren Bahnhofstrasse vor-liege.

Die Realisierung eines Projektes erfor-dert nicht nur verschiedene Schritte, sondern auch einen grossen Zeitbedarf. Die unterschiedlichen Planungsstände

und Abhängigkeiten der einzelnen Teilstücke würden einen Zeitrahmen von 5 bis 12 Jahren brauchen, bis sie einen vergleichbaren Projektierungs-stand mit dem Westteil aufweisen wür-den (dies insbesondere in bezug auf das Ergebnis des Ideenwettbewerbes "süd-liches Bahnhofgebiet Aarau", hinsicht-lich der WSB-Verlegung etc.). Eine Verkehrsberuhigung der benachbarten Wohnquartiere und eine verbesserte Erschliessung des Bahnhofs von Süden her wären während längerer Zeit noch nicht realisierbar.

- Das Projekt sei stark zu redi-mensionieren. Die Strasse sei nur für die Erschliessung des Bahn-hofs WSB und die Ueberbauung Behmen sowie die angrenzenden Baugebiete zu dimensionieren.

Es bestand immer die Absicht, der Hin-teren Bahnhofstrasse sowohl eine Er-schliessungs- als auch eine Verbin-

dungsfunktion zukommen zu lassen. Schliesslich sollten mit dem Westteil auch Wohnquartiere vom Durchgangs-verkehr entlastet werden. Eine redi-mensionierte Anlage könnte diese Be-gehren nicht erfüllen.

- Mit dem vorliegenden Projekt seien gleichzeitig die Verkehrs-beruhigungsmassnahmen im Ge-biet Gönhard auszuarbeiten und aufzulegen.

Die generelle Planung von Verkehrs-beruhigungsmassnahmen im Gönhard-quartier ist abgeschlossen. Mit der De-tailprojektierung der geplanten Mass-nahmen soll aber zugewartet werden, bis die notwendige Voraussetzung (Bau des Westteiles der Hinteren Bahn-hofstrasse) durch den entsprechenden Volksentscheid sichergestellt ist.

Der Stadtrat hat gezeigt, dass er mit der Verfügung des Lastwagenfahrverbotes im Gönhard, der neuen Signalisation

im Zelgliquartier, der Verkehrsberu-higung beim Gönhardschulhaus und der Sperrung der Bachstrasse für den Motorfahrzeugverkehr gewillt ist, die mit der Ostumfahrvorlage aufge-zeigten Zielsetzungen zu verwirklichen.

- Den auf der Bachstrasse zirkulierenden Velofahrern sei gegen-über dem Verkehr auf der Hinte-ren Bahnhofstrasse Vortritt zu gewähren.

Gemäss den geltenden gesetzlichen Grundlagen ist für die Strassenquerung von Velos die Gewährung eines Vor-trittsrechts nicht möglich. Der Rad-streifen, welcher direkt an den Fussgängerstreifen anschliesst, wird hingegen mit einem andersfarbigen Belag ausgeführt, so dass die Autofah-erer auf diese Querung aufmerksam ge-macht werden.

Die Meinung von Stadt- und Einwohnerrat:



Die Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse (Westteil) ermöglicht es, die bestehende Hintere Bahnhofstrasse mit der Entfelderstrasse beim Knoten Rosengarten zweckmässig zu verbinden. Dieser Strasse soll künftig Erschliessungsfunktion für die Südseite des Bahnhofs sowie für die anstossenden Gebiete zukommen. Sodann soll sie Verbindungsfunktion von der Entfelderstrasse zum Knoten Gais wahrnehmen. Schliesslich wird mit der Realisierung der durchgehenden Hinteren Bahnhofstrasse die Voraussetzung dafür geschaffen, dass in den südlichen Wohnquartieren der Stadt endlich der unerwünschte Durchgangsverkehr eliminiert werden kann. Dank dem 240 m langen Westteil der Hinteren Bahnhofstrasse ist es unter anderem möglich, im Gönhardquartier Sammelstrassen mit einer Gesamtlänge von rund 3'300 m vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der Einwohnerrat hat am 11. Mai 1992 mit 30:16 Stimmen die Vorlage des Stadtrates gutgeheissen. Dieser Beschluss unterliegt gemäss § 4 lit.g der Aarauer Gemeindeordnung vom 23. Juni 1980 dem obligatorischen Referendum. Deshalb wird Ihnen dieser Baukredit zur Abstimmung unterbreitet.

Empfehlung an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Der Stadtrat beantragt Ihnen, den folgenden Beschluss des Einwohnerrates vom 11. Mai 1992 gutzuheissen:

"Der Einwohnerrat bewilligt für den Bau der Verlängerung Hintere Bahnhofstrasse (Westteil) zu Lasten der Bestandesrechnung einen Verpflichtungskredit von Fr. 5'350'000.—, zuzüglich allfälliger teuerungsbedingter Mehraufwendungen seit Oktober 1991."

IM NAMEN DES STADTRATES

DER STADTAMMANN:

Dr. M. Guignard

DER STADTSCHREIBER:

Dr. M. Gossweiler

Ja

für einen weiteren Schritt zur Verkehrssanierung
für eine bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs
für verkehrsberuhigte Wohnquartiere