



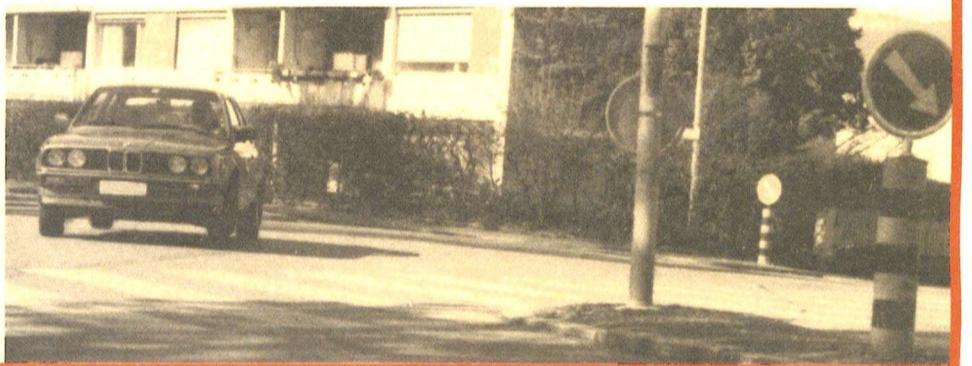
Botschaft zur Urnenabstimmung
vom 28. September 1997
über den

Kredit für Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Gönhardquartier

Beschluss des Einwohnerrates
vom 16. Juni 1997, gegen welchen
innerhalb der gesetzlichen Frist das
Referendum zustande gekommen ist.



für quartiergerechten Verkehr
für höhere Wohnqualität
für grössere Sicherheit
für weniger Lärm und bessere Luft



Das Wesentliche in Kürze

Am 16. Juni 1997 hat der Einwohner-
rat den Kredit für Massnahmen zur
Verkehrsberuhigung im Gönhard-
quartier bewilligt. Gegen diesen
Beschluss ist von der **Freiheits-Par-
tei der Schweiz das Referendum**
ergriffen worden, weshalb Ihnen je-
ner zur Abstimmung zu unterbreiten
ist.

**Der Stadtrat beantragt Ihnen, sehr
geehrte Stimmbürgerinnen und
Stimmbürger, den mit 35 : 7 Stim-
men gefassten Beschluss des
Einwohnerrates vom 16. Juni 1997
gutzuhessen und dem Kredit von
Fr. 190'000.-- abzüglich eines vor-
aussichtlichen Bundesbeitrages
von Fr. 81'700.-- (43 %) für
Verkehrsberuhigungsmassnahmen
zuzustimmen.**

Seit Jahren ist die Verkehrssituation
(Verkehrsmenge und Verkehrsver-
halten) auf verschiedenen Strassen
für Anwohnerinnen und Anwohner
im Gönhardquartier unbefriedigend
und deshalb Gegenstand zahlreicher,
erst zu einem kleinen Teil erfüllter
Postulate und Petitionen. Aufgrund
der besonderen Lage und Eigenhei-
ten des Quartiers, aber auch wegen

unterschiedlicher Interessen, gestal-
tete sich die Lösungssuche langwie-
rig und schwierig.

In den Botschaften zur Volksabstim-
mung über die Ostumfahrung am 2.
Juni 1991 und zur Verlängerung der
Hinteren Bahnhofstrasse (Westteil)
vom 27. September 1992 legte der
Stadtrat dar, dass mit diesen neuen
Strassen die Wohnquartiere vom Ver-
kehr entlastet und mit geeigneten
flankierenden Massnahmen die
Wohnqualität und die Sicherheit
in den Quartieren anschliessend
verbessert werden sollen. Insbeson-
dere für das Gönhardquartier ist mit
der Inbetriebnahme des Westteiles
der Hinteren Bahnhofstrasse vor zwei
Jahren die entsprechende Vorausset-
zung heute gegeben.

Eine vom Stadtrat eingesetzte reprä-
sentativ zusammengesetzte Arbeits-
gruppe hat nun eine Konsenslösung
erarbeitet, die mit einem phasenwei-
sen Vorgehen nicht nur die Redukti-
on des Fremdverkehrs, sondern vor
allem auch die qualitative Verbesse-
rung des Verkehrsverhaltens bewir-
ken soll.



Diesen Zielen entsprechend wollen
der Stadtrat und der Einwohnerrat im
Gönhardquartier

- eine flächendeckende Tempo 30-
Zone mit minimalen flankieren-
den Massnahmen einführen,
- Verbesserungsmassnahmen auf
den übergeordneten Routen för-
dern,
- verschiedene signalisationstech-
nische Massnahmen treffen, die
den quartierfremden Verkehr auf
die übergeordneten Routen len-
ken,
- mit einem schrittweisen Vorge-
hen sicherstellen, dass nur so viele
Massnahmen ergriffen werden, als
für die Einführung einer Tempo
30-Zone nötig sind.

Eine Tempo 30-Zone in dieser zu-
rückhaltenden Form ist geeignet,
wesentliche qualitative Verbesse-
rungen des Verkehrsverhaltens
und eine Reduktion des quartier-
fremden Durchgangsverkehrs oh-
ne Schikanen und ohne Nachteile
für die Quartierbevölkerung zu er-
reichen. Die vorgesehenen Mass-
nahmen sind massvoll und quar-
tiergerecht.

Ein JA bringt dem Wohnquartier
eine höhere Wohnqualität, weni-
ger Durchgangsverkehr, grössere
Verkehrssicherheit, weniger Lärm
und bessere Luft.

Geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Im Zusammenhang mit den Volksabstimmungen über die Ostumfahrung und die Verkehrsbefreiung der Altstadt 1991 sowie über das Kreditbegehren für die durchgehende Hintere Bahnhofstrasse 1992 stellte der Stadtrat unter anderem die Realisierung flächendeckender Verkehrsberuhigungsmassnahmen in verschiedenen Stadtquartieren, insbesondere im Gönhardquartier, in Aussicht. In den Quartieren Schachen, Scheibenschachen und Telli waren verschiedene Quartierstrassen und Schleichwege schon in den 80er Jahren beruhigt worden.

Konkret schrieb der Stadtrat in seiner Botschaft zur Urnenabstimmung vom 27. September 1992 über die Verlän-

gerung der Hinteren Bahnhofstrasse (Westteil), dass die zentrumsnahe Lage dieser neuen Strasse die Voraussetzung dafür bilde, um die Wohnquartiere südlich des Bahnhofs vom quartierfremden Durchgangsverkehr befreien zu können. Die Realisierung dieser Strasse war hauptsächlich mit dem Anliegen verbunden, das Gönhardquartier mit verhältnismässigem Aufwand und tragbaren Auswirkungen umfassend verkehrsberuhigen zu können.

In der Folge der beiden verkehrspolitischen Abstimmungen von 1991 und 1992 wurden erste Schritte in den beiden Südquartieren Gönhard und Zelgli realisiert. Im Gönhard führte ein öffentlich aufgelegtes Mass-

nahmenpaket, welches das bereits früher erlassene Lastwagenfahrverbot und die Massnahmen um das Gönhardschulhaus ergänzte, Ende 1993/anfangs 1994 zu einer grossen Zahl von Einsprachen, von denen eine Mehrzahl zusätzliche Massnahmen in der eigenen Strasse forderte, andere hingegen die damaligen Vorschläge verwarfen. Der Einwohnerrat trat auf diese Vorlage nicht ein, so dass 1995 eine repräsentativ zusammengesetzte Arbeitsgruppe mit der Erarbeitung von neuen, konsensfähigen Lösungen beauftragt wurde. Der Auftrag der Arbeitsgruppe stützte sich auf die verkehrspolitischen Ziele, wie sie in den Botschaften zur Urnenabstimmung über die Ostumfahrung und über die Ver-

längerung der Hinteren Bahnhofstrasse dargelegt waren.

Im November 1996 legte die Arbeitsgruppe ihren Schlussbericht mit dem beantragten Massnahmenpaket dem Stadtrat vor. Nach eingehenden Beratungen und gewissen Modifikationen unterbreitete der Stadtrat das Massnahmenpaket dem Einwohnerrat, der ihm am 16. Juni 1997 mit grossem Mehr zustimmte. Dagegen ist das Referendum mit 1'149 gültigen bei 1'080 erforderlichen Unterschriften zustande gekommen. Der Einwohnerrat stellte das Zustandekommen an seiner Sitzung vom 25. August 1997 fest. Deshalb wird über den Beschluss des Einwohnerrates vom 16. Juni 1997 die Volksabstimmung durchgeführt.

Die Probleme

• Hohe Verkehrsbelastung

Die Anzahl der in der Schweiz gefahrenen Autokilometer hat sich gesamthaft gesehen in den letzten 35 Jahren fast vervierfacht. Für viele Wohnquartiere hat damit die Belastung das erträgliche Mass überstiegen. Auch im Gönhardquartier ist die Wohnqualität an einigen Strassen stark beeinträchtigt, dies insbesondere an Routen mit Fremdverkehr, für den eigentlich die Hintere Bahnhofstrasse vorgesehen ist.

• Geschwindigkeiten

Maximalwerte von 65 km/h und mehr sowie massgebende Durchschnittswerte von 54 km/h und 56 km/h zeigen ein für ein Wohnquartier ungünstiges Verkehrsverhalten auf.

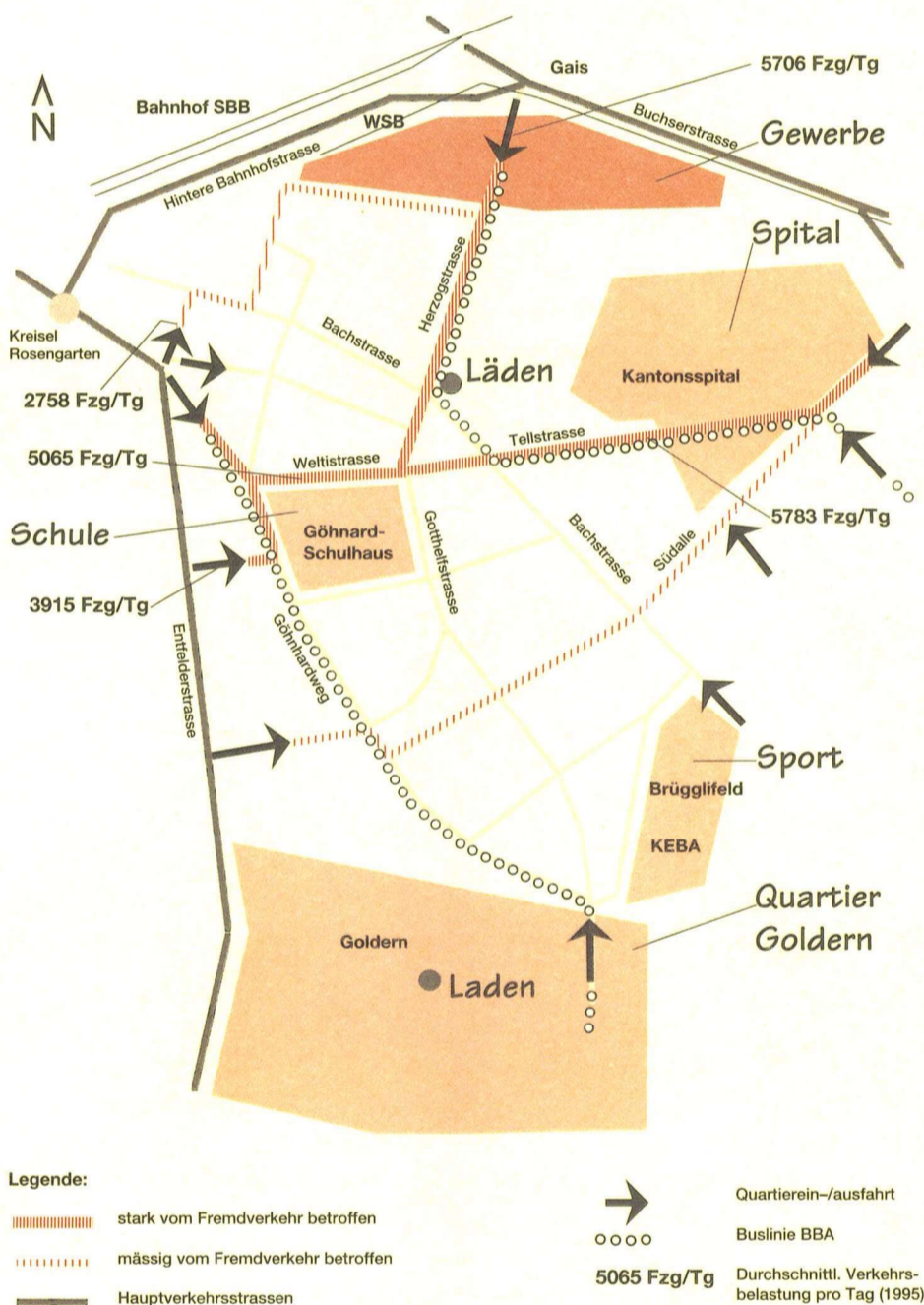
• Sicherheit

Rund 50 Unfälle mit knapp 30 Verletzten und einem Sachschaden von rund Fr. 300'000.— in den vergangenen fünf Jahren im Gönhard weisen ebenfalls auf ein unbefriedigendes Verkehrsverhalten hin.

• Situation des Quartiers

Das Gönhardquartier stellt einige spezifische Anforderungen:

- Sicherheit für Schulumgebung
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Quartierläden
- Erschliessung der grossen Verkehrserzeuger und Entwicklungsgebiete an Quartierrandlagen (Brügglifeld, Kantonsspital Aarau, Bleichematt, Goldern, Gais)
- Disperse Verknüpfungen nach aussen (11 Ein- und Ausfahrten)
- Gewährleistung der Busdurchfahrten



Die Ziele

Die allgemeinen verkehrspolitischen Ziele des Stadtrates wurden in den Botschaften zum Westast Hintere Bahnhofstrasse und zur Ostumfahrung seinerzeit bezüglich der Wohnquartiere konkretisiert. Für das Gönhardquartier wurden sie folgendermassen präzisiert:

• Verbesserung der Verträglichkeit und Ordnung des Verkehrs

- Reduktion des quartierfremden Durchgangsverkehrs
- Durchlässigkeit für Quartierbewohner erhalten
- Verkehrsverlagerungen vermeiden



- Quartierverträgliche Abwicklung des Verkehrs aus Teilgebieten mit hoher Verkehrserzeugung (z.B. Spital, Gewerbegebiet Bleichematt) gewährleisten



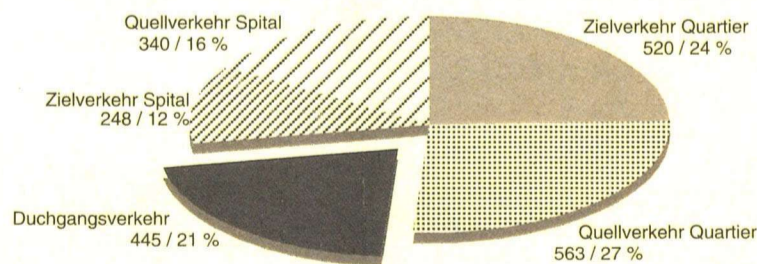
• Verminderung der unerwünschten Auswirkungen

- Mehr Aufenthaltsqualität
- Angepasste Geschwindigkeiten durch Verkehrsberuhigung
- Höhere Sicherheit für Schul- und Kindergartenkinder im Bereich Gönhardschulhaus



Verkehrsströme

Die Aufteilung nach verschiedenen Verkehrsströmen, wie sie 1991 aufgrund einer Nummernzählung vorgenommen werden konnte, ist seither in etwa dieselbe geblieben. Sie präsentiert sich beispielsweise zwischen 17.00 und 18.00 Uhr folgendermassen:



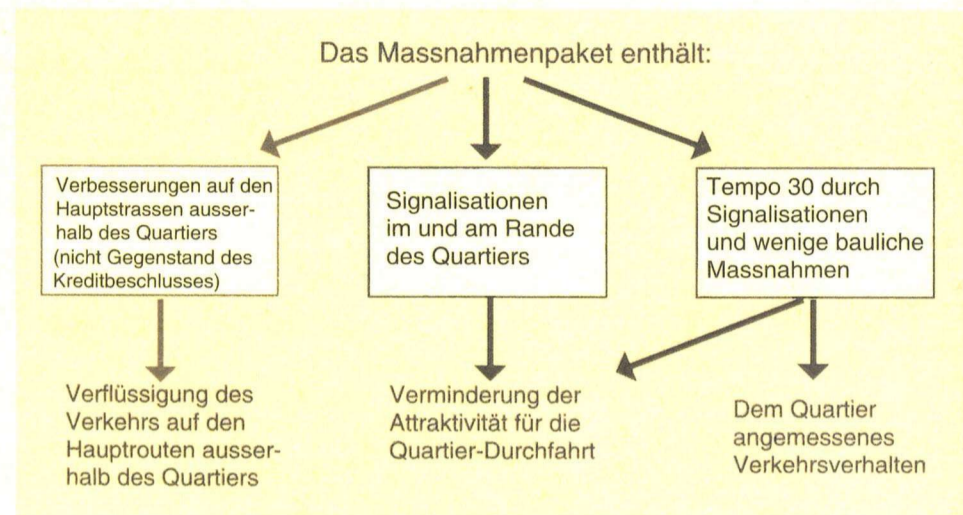
Begriffe:

Zielverkehr: Fahrten, die im Quartier bzw. beim Spital enden

Quellverkehr: Fahrten, die im Quartier bzw. beim Spital beginnen

445 / 21%: Mfzg. / prozentualer Anteil am Gesamtverkehr

Das Massnahmenpaket im Einzelnen



Grundidee

Grundidee des vorgeschlagenen Massnahmenpaketes ist es, durch eine **Geschwindigkeitsreduktion** im ganzen Quartier ein dem Wohngebiet **angemessenes Verkehrsverhalten** zu erreichen und damit die **Attraktivität für Durchfahrende zu vermindern**. Durch Verbesserungen auf dem an das Quartier angrenzenden übergeordneten Strassennetz und mit ganz wenigen Signalisationsmassnahmen im Quartier soll der Durchgangsverkehr vermehrt auf die dafür vorgesehenen Routen geführt werden. Der der Abstimmung unterbreitete Kreditbeschluss bezieht sich auf die Einführung einer flächendeckenden Tempo 30-Zone mit den nachfolgend aufgeführten Signalisationen und wenigen baulichen Massnahmen.

Anordnung

Die Massnahmen beschränken sich hauptsächlich auf **folgende Strassenteilstücke**:

Bachstrasse, Welti- und Tellstrasse, Herzog- und Gotthelfstrasse, Gönhardweg, Brügglifeldweg sowie Imhofstrasse.

Die Massnahmen sollen, wo immer möglich, gleichzeitig eine Verbesserung der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger in Querungs- und Längsbereichen bewirken.

Das gesamte Massnahmenpaket umfasst:

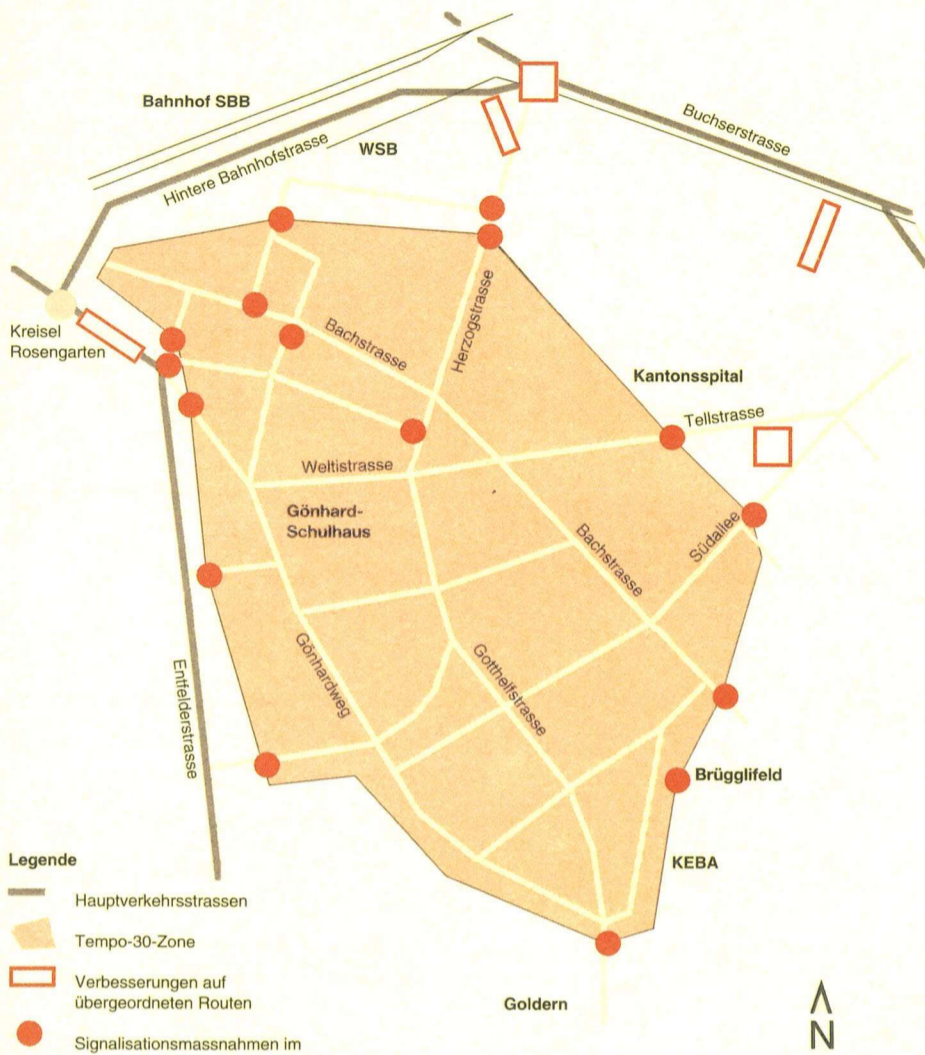
- **Verbesserungen auf den übergeordneten Routen (nicht Gegenstand des Kreditbeschlusses):** Ausbau Knoten Gais, Verlegung Herzogstrasse, 3. Spur Entfelderstrasse (sofern vom Kanton befürwortet).
- **Einzelne Signalisationsmassnahmen** ohne verkehrsverlagernde Wirkung innerhalb des Wohnquartiers: Rechtsabbiegeverbot Bleichematt-/Herzogstrasse, Rechtsabbiegeverbot für Lastwagen Frey-Herosé-/Bachstrasse, südliche Ausfahrt aus Zschockestrasse nur nach rechts.
- **Eine flächendeckende Tempo-30-Zone** mit deutlich ausgebildeten Eingangstoren. Flankierende Massnahmen sollen je nach Zielerfüllung zeitlich gestaffelt realisiert werden.

Mögliche flankierende Massnahmen in der Tempo-30-Zone sind:

- **Signalisationen beim Beginn** bzw. Ende der Zone, teilweise unterstützt durch Torgestaltung in der Form von optischen Einengungen z.B. mit mobilen Elementen oder mit einer Fahrbahnanhebung analog dem bestehenden Fussgängerübergang am Gönhardweg beim Schulhaus.
- **Grundsätzliche Einführung von Rechtsvortritt** in der ganzen Zone, wobei jede einzelne Situation genau geprüft und die Aufhebung einer Vortrittsregelung evtl. mit einer geeigneten anderen Massnahme kompensiert werden muss.
- **Informationsmassnahmen im Strassenraum** (Plakate, Flaggen, Aufzeigen der aktuell gefahrenen Geschwindigkeit mit Info-Radar-Gerät) und begleitende Öffentlichkeitsarbeit mittels Publikationen (Presse, Flugblätter, Quartierzeitung u.ä.).
- **Versetzte Parkierung** als optische Massnahme auf jenen Strecken, auf denen die Strassenbreiten dies zulassen, fallweise ergänzt mit mobilen Elementen (z.B. Steinquader u.ä.).
- **Einfachste, kostengünstige bauliche Massnahmen** (flache Anrampung analog bestehender Massnahme auf dem Gönhardweg, optischer Kreisel) sind auf Strecken vorzusehen, auf denen nicht mit versetzter Parkierung gearbeitet werden kann, z.B. Herzogstrasse.

Realisierungsschritte

Die **Realisierung** der Massnahmen im Quartier wird **zeitlich gestaffelt**. Es sollen nur so viele Massnahmen realisiert werden, wie nötig sind, um das Ziel zu erreichen. In einer ersten Phase werden die Tore ausgeführt, die Vortrittsregelungen überprüft und gegebenenfalls verbessert. In weiteren Schritten werden nach Überprüfung der Wirkung ergänzend wechselseitige Parkierung und allenfalls einfache bauliche Massnahmen angeordnet. Über alle Schritte wird umfassend informiert.



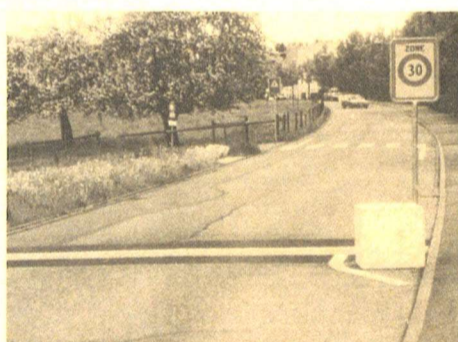
Beispiele vorgesehener Massnahmen



Informelle Tempoanzeige (Quelle: ADAC)



Flaggen / Transparente (Quelle: ADAC)



Eingangstor mit Elementen (Baden; Foto Ballmer + Partner Aarau)



Versetzte Parkierung mit Element (Baden; Foto Ballmer + Partner Aarau)

Vorgehen:
Schrittweise nur soviel wie nötig!

Das Vorgehen zur Realisierung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen soll entsprechend den Zielen so gewählt werden, dass ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis entsteht und eine hohe Akzeptanz vorhanden ist. Daher wird das Prinzip verfolgt: „Nur so viele Massnahmen wie nötig!“

Es ist folglich eine Realisierung in Phasen vorgesehen, d.h., eine weitere Phase wird erst ausgelöst, wenn mit den vorhergehenden Massnahmen die Ziele noch nicht erreicht worden sind.

Kosten:
Bundesbeitrag von 43%

Sollten alle Phasen ausgeführt werden müssen, beläuft sich das Total der geschätzten Kosten inkl. einer Reserve von Fr. 20'000.-- für die Verkehrsberuhigung auf Fr. 190'000.--. Davon werden aufgrund der Verordnung über Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung 43 % (voraussichtlich Fr. 81'700.--) vom Bund übernommen. **Für die erste Realisierungsphase wird mit Kosten von max. Fr. 62'000.-- (abzüglich 43 % Bundesbeitrag) gerechnet.**

Gründe für das Referendum?

Ausser der Absicht, den Einwohnerratsbeschluss vom 16. Juni 1997 der Volksabstimmung zu unterbreiten, wurden offiziell seitens der Referendumsinitiantin, der Freiheits-Partei der Schweiz, keinerlei Gründe für das Referendum genannt.

Eine Ablehnung der Vorlage ...

... müsste dahin interpretiert werden, dass im Gönhardquartier nicht nur alles im heutigen Zustand belassen würde, sondern dass flächendeckende Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Form von andernorts vielfach bewährten, auch in unseren Nachbargemeinden selbstverständlichen und liebgewordenen Tempo 30-Zonen in Aarau nicht erwünscht sind;

... stellt auch die vorgesehenen Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufes auf den umliegenden Hauptachsen in Frage;

... provoziert weiteres endloses Seilziehen um problematische und isolierte Einzelmassnahmen;

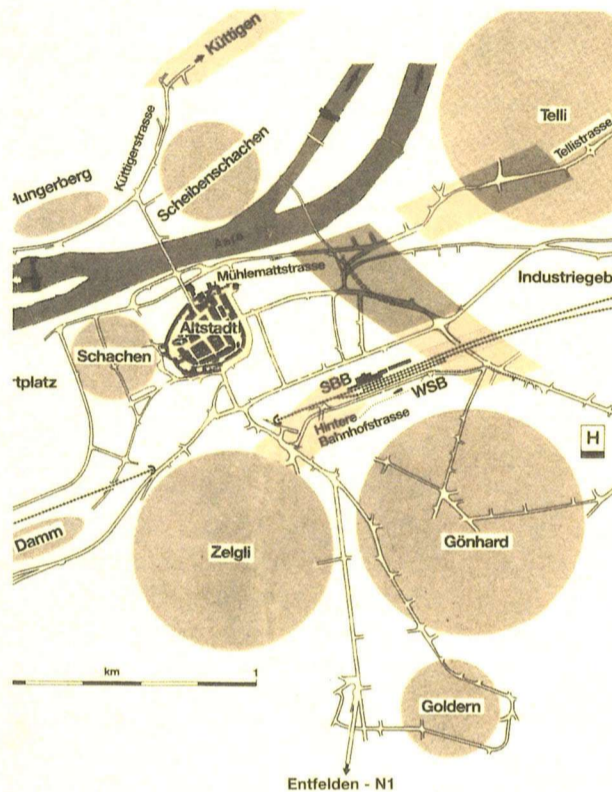
... erschwert sinnvolle Vorhaben zu Gunsten des motorisierten Verkehrs, z.B. die Schaffung von Parkplätzen, für die der Kanton aus Gründen der Luftreinhaltung Kompensationsmassnahmen, z.B. Tempo-30 in Wohnquartieren, fordert.

Ein NEIN würde eine gesamtheitliche, bessere Verträglichkeit und Ordnung des Verkehrs zum Wohle der Stadtentwicklung verunmöglichen.

Ein JA zur Vorlage hingegen ...

... erfüllt die Versprechungen aus den früheren Strassenbauvorlagen zur Ostumfahrung und zur Verlängerung Hintere Bahnhofstrasse;
... ist ein JA zu einer bewohnergerechten Verkehrsordnung in unserer Stadt;

... ist ein JA zu Massnahmen, die Probleme mildern, ohne sie auf andere Quartiere abzuwälzen;
... ist ein JA zu einer Lösung, welche die Bedürfnisse aller Betroffenen in angemessener Weise berücksichtigt.



Die Abstimmungsvorlage zur Ostumfahrung der Altstadt vom 2. Juni 1991 bezeichnet die "verkehrsberuhigten Wohnquartiere" (graue Scheiben). Die Massnahmen für das Gönhardquartier sind ein wichtiger Bestandteil des gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes.

Die Meinung von Stadtrat und Einwohnerrat:

Mit dieser Vorlage gelangt eine in einer repräsentativ zusammengesetzten Arbeitsgruppe sorgfältig erarbeitete Lösung zur Abstimmung, die einen gemeinsamen Nenner darstellen und eine breite Zustimmung innerhalb und ausserhalb des Quartiers finden sollte. Diese Vorlage bietet die Chance, endlich eine langersehnte, längst versprochene Lösung mit ausgewogenen Mitteln auf überzeugende Art herbeizuführen. Der Beschluss des Einwohnerrates vom 16. Juni 1997, Fr. 190'000.-- abzüglich eines voraussichtlichen Bundesbeitrages von Fr. 81'700.-- (43 %) für die geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Gönhardquartier zu bewilligen, ist denn auch mit 35 : 7 Stimmen deutlich gefasst worden.

Antrag an die Stimmberechtigten

Der Stadtrat beantragt Ihnen, den folgenden Beschluss des Einwohnerrates vom 16. Juni 1997 gutzuheissen: „Der Einwohnerrat heisst das Massnahmenpaket zur Verkehrsberuhigung im Gönhardquartier gut und bewilligt dafür einen Kredit von Fr. 190'000.-- abzüglich eines voraussichtlichen Bundesbeitrages von Fr. 81'700.-- (43 %) zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto 620.501.21 Verkehrsberuhigungsmassnahmen Gönhardquartier.“

IM NAMEN DES STADTRATES

DER STADTAMMANN:

Dr. M. Guignard

DER STADTSCHREIBER:

Dr. M. Gossweiler

JA

für quartiergerechten Verkehr
für höhere Wohnqualität
für grössere Sicherheit
für weniger Lärm und bessere Luft

