



Verkehrsfreie Altstadt in Sicht

Der Stadtrat lädt die Mitbürgerinnen
und Mitbürger zur
Meinungsausserung ein

Sind wir Aarauer die letzten, die noch keine verkehrsfreie Altstadt haben?

Bald alle Städte und Städtchen rund um uns haben das Ziel erreicht: eine Altstadt frei vom Durchgangsverkehr; eine Altstadt, die zum Verweilen, zum Bummeln, zum Einkaufen einlädt; eine Altstadt, die ihren Charme wieder ausspielen darf, eine Altstadt, in der man wieder leben und wohnen kann. In Baden zum Beispiel schlendert man wieder durch die Altstadt-Gassen ohne Angst, überfahren zu werden. Rheinfelden ist zur Touristenattraktion geworden. In Solothurn kann man unbehelligt vom Durchgangsverkehr im Boulevardcafé verweilen. Auch die grossen Schweizer Städte, Zürich, Basel, Luzern, Lausanne, haben die - auch wirtschaftlichen! - Vorteile und Annehmlichkeiten der verkehrsfreien Altstadt entdeckt.

Nur Aarau hat dieses Ziel noch nicht erreicht. Aarau, dessen Altstadt als Objekt von nationaler Bedeutung im Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz eingestuft ist.

Noch immer fahren im Durchschnitt 8000 Fahrzeuge pro Tag durch die Metzgergasse, 7000 durch die Rathausgasse und 10000 durch die Vordere Vorstadt. Noch immer staut sich der Verkehr in der Innerstadt, und die Wohnquartiere werden noch immer vom Schleichverkehr behelligt. Die Auswirkungen sind offensichtlich: Lärm und Abgase beeinträchtigen die Wohn- und Lebensqualität, aber auch das Einkaufserlebnis in der Altstadt und der weiteren Innerstadt. Die Schädigung der wertvollen Bausubstanz nimmt zu, renovierte Bauten verschmutzen so rasch, dass sie bereits nach 10 Jahren wiederum behandelt werden müssen. Die Gestaltung der weitgehend auf den motorisierten Verkehr ausgerichteten Strassenräume ist lieblos. Im dichten Verkehr bleiben die Busse stecken. Mit Verspätungen und Anschlussbrüchen sinkt die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels, was wiederum nicht zum Umsteigen einlädt. Die Fussgänger werden in den Altstadtgassen auf enge Trottoirs verdrängt und der Zweiradverkehr in den schmalen Gassen wird durch den dichten Motorfahrzeugverkehr gefährlich behindert.

Zugegeben, die Lage von Aarau macht es uns nicht einfach, die Altstadt vom Durchgangsverkehr zu befreien. Die einzige Aarebrücke führt direkt in die Altstadt. Die topographische Situation mit ihrer Höhendifferenz zwischen Aareraum und Altstadtterrasse erschwert Umfahrungslösungen. Trotzdem: auch in Aarau ist es möglich, die Altstadt vom Durchgangsverkehr zu befreien und die Innerstadt vom Verkehr zu entlasten.

Die Durchgangsstrassen in der Altstadt sind zwar Kantonsstrassen. Doch der Kanton bietet Hand, wenn wir unseren Teil beisteuern.

Wir müssen nur endlich wollen!

Jetzt wollen wir gemeinsam einen neuen Anlauf nehmen! Ideen, Lösungsvorschläge, Pläne und Projektskizzen liegen vor. Wir stellen sie Ihnen in dieser Broschüre vor und laden Sie ein, zu den Varianten der Altstadtumfahrung Stellung zu nehmen.

März 1988

Der Stadtrat

Ab morgen wird die Altstadt für den Durchgangsverkehr gesperrt

Wieviel Stau notwendig ist, um eine Verhaltensänderung zu erzielen, ist schwer abzuschätzen.

Seit 1970 hat die Wohnfläche in der Altstadt um rund 1200 m² zugenommen.

Vielleicht wäre das die einzige konsequente Lösung! Das Verkehrschaos würde einem das Autofahren verleiden. Man wäre gezwungen, umzusteigen. Aber auf was? Die Autobusse würden ebenfalls im Stau stecken bleiben. Mit den Velos könnte man sich mit Mühe an den Autokolonnen vorbeischlängeln. Zu Fuss würde man Gefahr laufen, in den Abgasen zu ersticken. Die Wohnquartiere würden vom Verkehr, der sich wie Wasser den Weg des geringsten Widerstandes sucht, überflutet... Dass ein solches "Szenario" erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen auf unsere Stadt haben würde, liegt auf der Hand.

Nein, das ist keine Lösung. Aber immerhin, die Richtung stimmt. In der Verkehrsplanung müssen wir uns davon lösen, die ständig steigende Nachfrage zu befriedigen. Wir dürfen also dem immer noch anwachsenden Individualverkehr nicht einfach immer noch mehr und breitere Strassen zur Verfügung stellen. Wir müssen uns heute vielmehr der Angebotsseite zuwenden. Die vorhandenen Verkehrsflächen sowie die spärlichen Landreserven, die dem Verkehr überhaupt noch zur Verfügung gestellt werden können, müssen gezielt eingesetzt werden. Es ist dafür zu sorgen, dass allen Verkehrsteilnehmern eine angemessene Verkehrsfläche zugeteilt wird. Verkehrsmittel, welche die Umwelt möglichst wenig belasten, sind zu fördern. Das heisst, den öffentlichen Verkehr bevorzugen, das Velofahren und Zu-Fuss-Gehen attraktiver machen. Auf der andern Seite bedeutet das aber auch: Strassenverkehrsflächen und Parkplätze begrenzen.

Verkehrsplanung heisst heute:

- Denken und Planen auf verschiedenen Ebenen
- Die Bedürfnisse und Anliegen der Altstadtbewohner, der Quartierbewohner, der Pendler, der Besucher, der Durchfahrer, der Velofahrer, der Fussgänger, der Busbenützer, der Autofahrer gegeneinander abwägen, aufeinander abstimmen.
- Lebensraum, Lebensqualität schaffen

"Der Kampf, den wir schon seit bald 20 Jahren führen, hat die Entfernung des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt und die Verhinderung des Verkehrs von einem Quartier ins andere durchs Zentrum zum Ziel."

Heinrich Göldlin im Aargauer Tagblatt vom 8. Februar 1988

Es genügt nicht, einfach die Tore zu schliessen

Wir wollen eine verkehrssarme Altstadt - aber kein Chaos. Der Stadtrat, das Stadtbauamt und Experten haben sich deshalb in den letzten Jahren und Monaten intensiv mit den Problemen, die der Verkehr im Alt- und Innerstadt-Bereich aufgibt, beschäftigt. Insbesondere hat man Antworten auf folgende Fragen gesucht:

- Wo könnte der aus der Altstadt verdrängte Verkehr durchgeführt werden?
- Wie könnte man den Bus bevorzugen und damit das Umsteigen attraktiv machen? Wo stört der individuelle Verkehr den öffentlichen Verkehr?
- Wie könnten die Strassenzüge der Innerstadt mit einfachen Mitteln beruhigt werden, wie das Nebeneinander von Fussgängern, Velofahrern, Bus und individuellem Verkehr zweckmässig und harmonisch gestaltet werden?
- Wie ist die Lärmbelastung in unserer Stadt heute, und wie sollte sie morgen sein?

Alle diese Studien gingen von den gleichen Rahmenbedingungen aus:

- **Die Altstadt wird vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit**
- **Der Kanton baut die Staffeleggstrasse**
- **Aarau realisiert eine östliche Altstadtumfahrung gemäss Auftrag des Einwohnerrates**

Die erarbeiteten Grundlagen der Verkehrsplanung wie auch die verschiedenen Vorschläge für eine östliche Altstadtumfahrung sind eine Art Puzzleteile eines Gesamtbildes. Noch passen sie nicht lückenlos ineinander. Da kommen sie sich noch in die Quere, dort überlappen sie sich. Noch ergeben sie kein ganz widerspruchsfreies Bild. In den folgenden Kapiteln stellen wir Ihnen einige Erkenntnisse aus diesen Studien vor.

Bei den Wegpendlern von Aarau in die Agglomeration benutzen 2x mehr Leute das Privatauto als das öffentliche Verkehrsmittel, währenddem die Zupendler "nur" 1,5x mehr das Privatauto benutzen als das öffentliche Verkehrsmittel, bei gleichem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.

Je näher zur Stadt, desto mehr wird das Privatauto benutzt!

Der gesamte privaten, motorisierten Verkehr fallen rund 27% auf die Arbeitspendler. Oder mit Zahlen ausgedrückt: 4600 Personen fahren mit dem PW oder Motorrad nach Aarau zur Arbeit. 500 von Aarau in die Agglomeration und 250 von der Agglomeration durch Aarau in die Agglomeration. Das macht total 5350 Erwerbspersonen oder ca. 4800 PW und Motorräder (Mitfahreranteil max. 10%) und daraus resultieren mindestens 2-4 Fahrten pro Tag, d.h. 9640 - 19280 PW- und Motorradfahrten pro Tag.

Verkehrsberuhigung in der Innerstadt und in den Quartieren

Verkehrsfrei oder verkehrsarm?

Es versteht sich von selbst, dass die Altstadt nicht völlig verkehrsfrei werden kann. Der öffentliche Verkehr soll weiterhin die Altstadt befahren dürfen. Der unumgängliche Anlieferungsverkehr muss gestattet werden. Auch die Altstadtbewohner dürfen mit ihrem Auto in die Stadt hineinfahren.

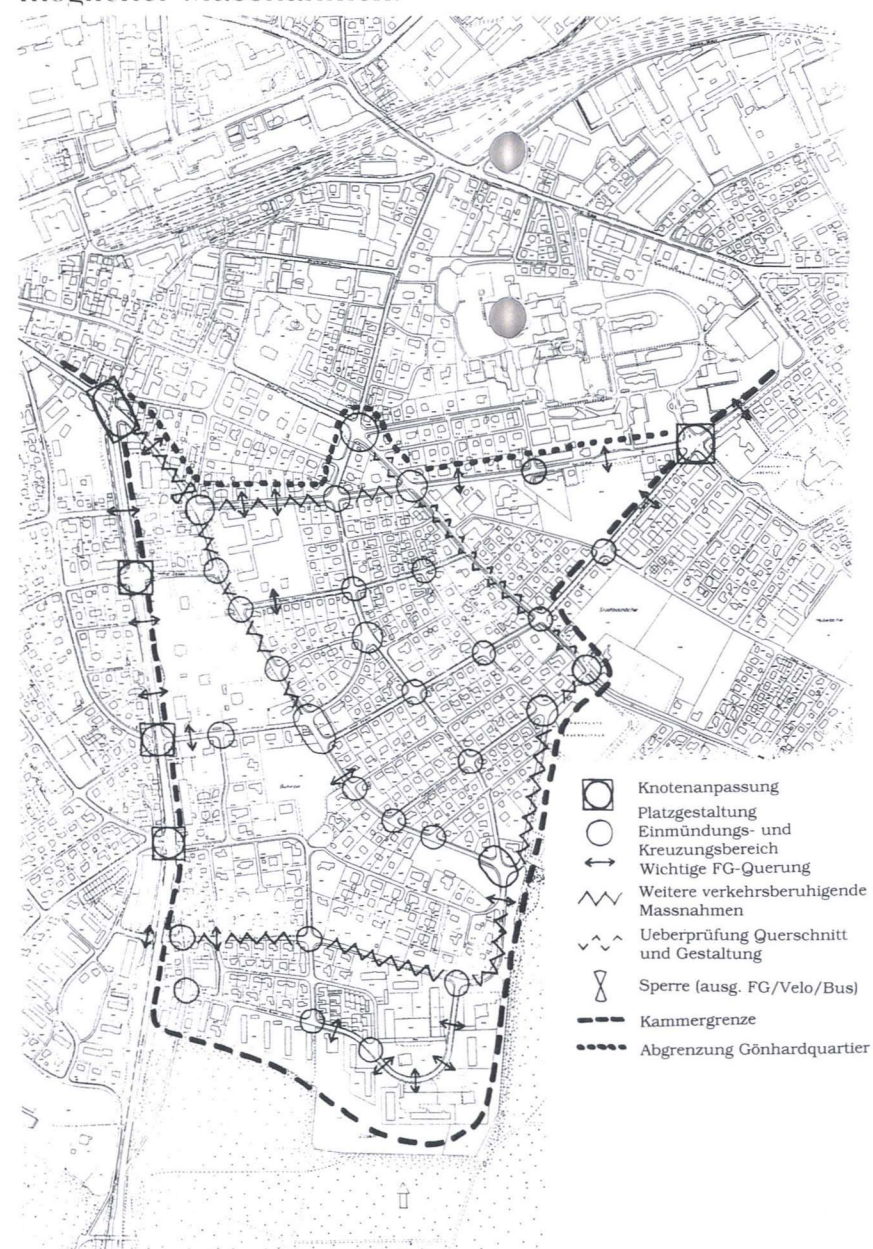
Was ist eine Pförtneranlage?

Die Hauptstrassen, die ins Zentrum führen, werden mit Lichtsignalanlagen oder baulichen Massnahmen (Pförtneranlagen) so eingerichtet, dass der stadteinwärts fahrende Verkehr "dosiert" wird. Nun wird die Innerstadt nicht überlastet und die Busse können flüssig zirkulieren. Solche Pförtneranlagen sollten so ausgelegt sein, dass sie nicht umfahren werden können.

Es nützt wenig, wenn die Altstadt verkehrsarm, die angrenzende Innerstadt oder die Wohnquartiere vom abgedrängten Verkehr um so mehr belastet werden. Im Rahmen einer ganzheitlichen Verkehrsplanung müssen auch diese Bereiche vom Verkehr entlastet und beruhigt werden.

Für das Gebiet vom Kreuzplatz bis zur Altstadt und von der Laurenzenvorstadt bis zur Bahnhofstrasse sowie für ein Wohnquartier liegen nun Projektskizzen für verkehrsberuhigende Massnahmen vor. Dabei werden auch die Strassenräume und Plätze entsprechend gestaltet sowie die nötigen Busspuren berücksichtigt.

Es handelt sich noch nicht um ausgereifte und in allen Teilen koordinierte Projekte, sondern um eine Palette möglicher Massnahmen.



Die nebenstehende Skizze gibt einen Eindruck von möglichen verkehrsberuhigenden und gestalterischen Massnahmen im Gönhardquartier.

Weniger Verkehr heisst: weniger Lärm und bessere Luft

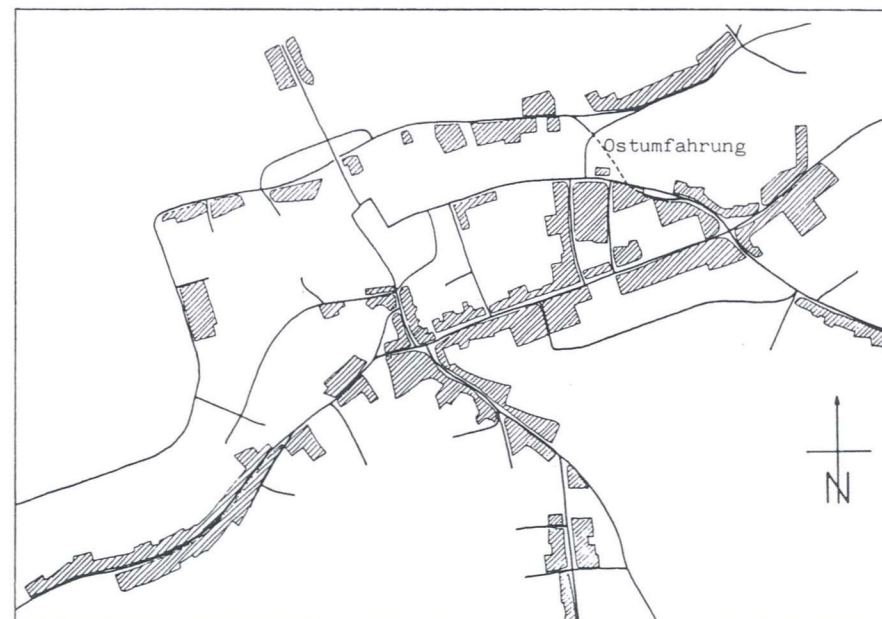
Bei einer umfassenden Untersuchung zeigte es sich, dass heute im innerstädtischen Bereich an praktisch sämtlichen Hauptverkehrs- und Sammelstrassen die Immissionsgrenzwerte gemäss eidg. Lärmschutz-Verordnung überschritten werden. Verschiedene Massnahmen könnten die Situation verbessern:

- Reduktion der Verkehrsmenge
- Verminderung der Fahrgeschwindigkeit
- geräuschärmere Fahrbahnbeläge
- Schallhindernisse längs Strassen (Mauern, Dämme, Vorbauten),
- Tieferlegen von Strassen, Galerien, Tunnels
- lärmtechnisch günstigere Grundrissgestaltung der Neubauten
- Schallschutzmassnahmen an Gebäuden



Grobkataster der heute vorhandenen Strassenlärmbelastungen

Heute sind praktisch alle Strassen im untersuchten Immissionsperimeter mit Lärmpegel über 60 dbA (= Immissionsgrenzwert für ruhige Wohngebiete) belastet. Vor allem die Altstadt - insbesondere der Zollrain, die Rathausgasse und die vordere Vorstadt - sind starken Lärmbelastungen ausgesetzt.



Grobkataster der Strassenlärmbelastungen nach dem Bau der östlichen Altstadtumfahrung und der Staffeleggstrasse

Wahrnehmbare Pegelminderungen werden im gesamten Altstadtbereich eintreten. Hingegen wird der Lärm im Bereich des Tunnelaustritts zunehmen.

(Schraffierte Flächen = Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden)

Luftverschmutzung und Lärmimmissionen verlangen Einschränkungen auf seiten des Individualverkehrs:

- einerseits durch Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs
- andererseits durch Reduktion der Verkehrserzeugung an sich.

Ein grosser Teil der Luftschadstoffe stammt vom Verkehr. Schwebestaub und vor allem Stickstoffdioxid und Kohlenmonoxid belasten unsere Luft. Die eidg. Luftreinhalte-Verordnung verlangt, dass bis März 1989 Massnahmenpläne erstellt werden, um die bestehenden übermässigen Immissionen abzubauen. Für die Verwirklichung der Massnahmen ist eine Frist von 5 Jahren gesetzt, also bis März 1994. Reichen beim Verkehr die vorsorglichen Emissionsbegrenzungen bei Fahrzeugen (zum Beispiel Katalysatoren) und Verkehrsanlagen nicht aus, um übermässige Immissionen zu verhindern oder zu beseitigen, so hat die Behörde die erforderlichen baulichen, betrieblichen, verkehrslenkenden oder verkehrsbeschränkenden Massnahmen zu treffen. Bis Ende 1994 müssen bezüglich der drei erwähnten Luftschadstoffe folgende Immissionsgrenzwerte erreicht sein:

- Stickstoffdioxid NO_2 : $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahres-Mittelwert
- Kohlenmonoxid CO : $8 \text{mg}/\text{m}^3$ als 24-h-Mittelwert
- Schwebestaub: $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahres-Mittelwert

Die Luft in Aarau

Seit mehreren Jahren werden von der Lufterlektrischen Station auf dem Dach des Neubaus der Alten Kantonsschule verschiedene Schadstoffe gemessen. Von den drei obenstehenden sind Stickstoffdioxid (seit Mitte 1985) und Schwebestaub (seit 1974) dabei. Ueber Kohlenmonoxid liegen für Aarau leider keine aktuellen Messresultate vor.

Bei Stickstoffdioxid lagen die Jahresmittelwerte 1986 bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und 1987 bei $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$, also über dem Grenzwert. Diese beiden Werte sind nicht ausreichend für die Ableitung einer langfristigen Tendenz.

Bei Schwebestaub lagen die Jahresmittelwerte in den 1980er-Jahren zwischen 35 und $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$, also unter dem Grenzwert. Diese Messwerte gelten ausdrücklich nur für den Standort der Alten Kantonsschule. An Stellen mit mehr bzw. weniger Strassenverkehr dürften auch die Schadstoffkonzentrationen entsprechend ausfallen. Noch im Verlaufe dieses Jahres werden ergänzende Luftmessungen in Angriff genommen, um die Belastung verschiedener Quartiere bzw. Messstellen zu erheben.

Vortritt für den Bus

Das ITV, das Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau der ETH Zürich, hat eine umfassende Untersuchung zum Thema "Busbevorzugungsmassnahmen Aarau" ausgearbeitet. Der Bericht schliesst mit der Feststellung: "Man kann den Pelz nicht waschen, ohne ihn nass zu machen". Die Verfasser meinen damit, dass der öffentliche Verkehr nicht bevorzugt werden kann, wenn nicht gleichzeitig der Individualverkehr eingeschränkt wird. Ueberspitzt gesagt: Das Umsteigen auf den Bus wird erst attraktiv, wenn das Privatauto im Stau stecken bleibt (und der Bus daneben bequem und rasch vorwärtskommt), wenn man das Auto nicht mehr direkt vor dem Geschäft abstellen kann (aber der Bus uns schnell nahe ans Ziel bringt).

27% des Gesamtverkehrs in der Innerstadt werden durch die Auto-Arbeitspendler verursacht. Für sie und für alle andern Privatauto-Benützer muss das öffentliche Verkehrsmittel attraktiver als die eigenen vier Räder werden.

An der Führung der verschiedenen Buslinien ist nicht viel zu ändern, ausser in der Altstadt. Wenn der Durchgangsverkehr aus der Altstadt verlegt sein wird, kann die Rathausgasse für die Busse in beiden Richtungen freigegeben werden.

Separate Busspuren und Pfortneranlagen zur Dosierung des Individualverkehrs auf den Haupteinfallsstrassen nach Aarau sind die wirksamsten Massnahmen, um den Busverkehr unbehindert vom Privatverkehr und damit schnell von Haltestelle zu Haltestelle zu bringen.

Immer mehr BBA-Fahrgäste

Spitzentage mit mehr als 20 000 Fahrgästen

Der Busbetrieb Aarau hat im Jahre 1987 gut 5 175 000 Fahrgäste befördert. Dies sind 409 000 bzw. 8,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Spitzentage mit über 20 000 beförderten Personen sind keine Seltenheit mehr. ... Mit dieser erneuten Zunahme um 8,6 Prozent hat die Zahl der Fahrgäste innert drei Jahren nun um 1,6 Millionen bzw. um 45 Prozent zugenommen. Besonders erfreulich ist dabei die immer grösser werdende Zahl der Jahresabonnenten. Es waren im Jahre 1987 2778, also wiederum 358 mehr als im Vorjahr. An Monatspässen wurden 13 603 verkauft, was einer Zunahme gegenüber dem Jahre 1986 um 1742 oder 14,7 Prozent entspricht.

(Aus dem Aargauer Tagblatt vom 5. Februar 1988)

Zahlenspielerien zum Nachdenken

Ein durchschnittlicher Arbeitsplatz benötigt ca. 13m^2 (Tendenz steigend), während für das Abstellen eines Personenwagens inkl. Manövrierfläche ca. 20m^2 benötigt werden. Fahren zum Beispiel alle Angestellten mit ihrem Personenwagen zur Arbeit, wäre neben jedem vierstöckigen Bürogebäude ein sechsstöckiges Parkhaus gleicher Grundfläche erforderlich.

Auf einer 7 m breiten Strasse können ca. 10'000 Fahrgäste pro Stunde und Richtung in Bussen befördert werden (85 Fahrgäste pro Fahrzeug, 30 Sekunden Abstand). Um die gleiche Anzahl Verkehrsteilnehmer in Personenwagen zu befördern, ist eine 18-spurige Strasse von 63 m Breite notwendig (1'000 PW/Spur und Stunde; Besetzungsgrad 1,1 Personen/PW).

Um die Strasse zu überqueren, muss ein Fussgänger 5 Sekunden warten, bis ein Bus den Fussgängerübergang passiert hat.

Runde 3 Minuten muss der Fussgänger warten, wenn die gleiche Menge Verkehrsteilnehmer als Personenwagenlenker in geschlossener Kolonne passiert. Der Stauraum der stehenden Wagenkolonne ist 500 m lang.

Was heisst "Modal Split"?

Der einzelne Verkehrsteilnehmer entscheidet sich aufgrund des Angebots für eine der Transportmöglichkeiten. Beim Auto (Individualverkehr) bilden die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Leistungsfähigkeit der Strassen zentrale Angebotsmerkmale, beim öffentlichen Verkehr sind es die Quantität des Angebots (Häufigkeit der Fahrten, Netzdichte etc.) und die Qualität des Angebots (Reisegeschwindigkeit, Regelmässigkeit). Die Summe der individuellen Entscheidungen führt zur Verkehrsteilung (Modal-Split).

Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs allein, das heisst ohne flankierende, einschränkende Eingriffe beim Individualverkehr, ändern den Modal Split nicht wesentlich.

Als weitere passagierfreundliche Massnahmen wären anzustreben:

- Verdichtung des Taktfahrplans
- Gute, leicht begreifbare Informationen für die Passagiere (Fahrplan, Haltestellen, Fahrzeuge)
- Angenehme Haltestellen (Wetterschutz, Verkehrssicherheit, Zugang) und bequeme, sichere Umsteigemöglichkeiten
- Attraktive Fussgängerverbindungen von/zur Haltestelle
- Moderne Fahrzeuge mit bequemem Einstieg und angenehmem, geräuschem Innenraum
- Benutzerfreundliche Billet-Systeme

"Von Massnahmen, um den privaten Motorfahrzeugverkehr einzudämmen, verspreche ich mir nicht allzuviel. Der Schweizer hat sein Auto gern. Wenn sie ihm sagen, du darfst nicht mehr fahren, beginnt bestimmt am folgenden Tag eine Unterschriften-sammlung. Mit Verbote lässt sich eine Reduktion kaum erreichen, es sei denn, äussere Umstände zwingen uns dazu. Die Alternative müsste deshalb eine attraktive andere Lösung sein, zum Beispiel Bahn 2000, die zum freiwilligen Umsteigen verlocken würde."

Hans Schibli, Präsident des Einwohnerrates 1988, in einem Interview mit dem Generalanzeiger

Bis die wirksamsten Massnahmen für die Bewältigung des aus der Altstadt verlagerten Verkehrs, also die Staffeleggstrasse und die östliche Altstadtumfahrung, realisiert sind, werden noch einige Jahre vergehen. Wir sollten aber bereits heute alles daran setzen, um das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Mit Sofortmassnahmen könnten auch unter den heutigen Umständen einige Verbesserungen zur Entschärfung der schwerwiegendsten Störquellen erzielt werden. Nachstehend einige mögliche Beispiele, die noch näher geprüft werden müssen:

Hier könnte der Bus mit wenig Aufwand und schon bald bevorzugt werden:

Erlinsbacherstrasse

Bau der Busspur Richtung Brückenkopf Nord

Zollrain

Lichtsignalanlage bei der Einfahrt Altstadt (sogenannte "Pfortnerung") mit zugehöriger Busspur. Die Anlage steuert den Verkehr so, dass die Busse die Busspur in der Rathausgasse unbehindert erreichen können.

Rathausgasse

Lichtsignalanlage vor dem Engpass "Obertor". Diese Anlage steuert den Verkehr so, dass die Busse unbehindert bis zum Knoten "Ziegelrain" resp. Busspur "Vordere Vorstadt" fahren können.

Vordere Vorstadt

Busspur bis zum Aargauerplatz. Dazu müssen die bestehenden Parkplätze aufgehoben werden.

Das Verkehrsregime Ziegelrain bzw. Rain ist so zu ändern, dass der von der Rathausgasse kommende Bus vortrittsberechtigt ist.

Bahnhofstrasse

In der westlichen Bahnhofstrasse ist eine durchgehende Busspur Bahnhof bis Haltestelle Kunsthaus (Ausbau zur Doppelhaltestelle) einzurichten. Dazu muss die Linksabbiegespur zur Kasinostrasse aufgehoben werden. Grundsätzlich sind in der ganzen Bahnhofstrasse alle Linksabbieger zu verbieten.

Kreuzplatz

Muss die Steueranlage der Lichtsignalanlage ersetzt werden, ist zu prüfen, ob eine direkte Buszufahrt in die östliche Bahnhofstrasse bereits heute möglich ist.

Laurenzenvorstadt

Die Fahrspuraufteilung ist zugunsten der Beziehung nach der Telli zu ändern, das heisst den Rechtsabbiegern zum Tellirain ist eine eigene Spur anzubieten.

Tellistrasse/Tellirain

Die bestehende Lichtsignalanlage (Fussgängerübergang) beim Zurlindensteg kann, durch den Bus gesteuert, den Verkehrsfluss in der Mühlemattstrasse so beeinflussen, dass der Bus die Abzweigung Tellirain-Tellistrasse in beiden Richtungen unbehindert passieren kann.

Das Studium möglicher Busbevorzugungsmassnahmen in Aarau zeigt, dass - unter Berücksichtigung der Anforderungen des Individualverkehrs und der Radfahrer - realisierbare Lösungen gefunden werden können. Es darf aber nicht erwartet werden, dass diese Massnahmen ohne Kosten oder sonstige Einschränkungen durchgesetzt werden können.

Die Altstadtumfahrung und die neue Staffeleggstrasse - eine unabdingbare Voraussetzung für eine verkehrsfreie Altstadt und eine Entlastung der Telli

Ein Auftrag des Einwohnerrates an den Stadtrat

Nachdem die Abstimmung über die "Tellirain-Vorlage" 1985 von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern abgelehnt wurde, reichten im Februar 1986 Einwohnerrat Kaspar Hangartner und mehrere Mitunterzeichner folgende Motion ein:

Motionsbegehren:

"Der Stadtrat wird eingeladen, eine bauliche Lösung für eine Verkehrsverbindung Mühlemattstrasse - (Laurenzenvorstadt) - Bahnhofstrasse zu finden, die, zusammen mit der vom Grossen Rat beschlossenen neuen Staffeleggstrasse mit zweiter Aarebrücke, zu einer wirksamen Entlastung der Altstadt und des Telli Quartiers führt. Auf die römisch-katholische Kirche sowie auf die Wohnhäuser an der Mühlemattstrasse ist Rücksicht zu nehmen. Zwischen dem Telli Quartier und der Innerstadt soll eine gute Verbindung gewährleistet sein."

Die östliche Altstadtumfahrung bringt - neben einer verkehrsarmen Altstadt - vor allem für den öffentlichen Verkehr Verbesserungen.

Den Durchgangsverkehr aus der Altstadt verdrängen, heisst, ihn in eine andere Bahn lenken.

Die grossräumige Umfahrung Aaraus wird die vom Kanton beschlossene Staffeleggstrasse gewährleisten. Rund 30% des heutigen Verkehrs können damit bereits von der Kettenbrücke weggezogen werden. Dadurch wird das Telli Quartier bereits wirksam entlastet. Damit der verbleibende, nach Osten zielende Verkehr bewältigt werden kann, muss eine Verbindung aus dem Raum Schachen/Mühlemattstrasse in den Bereich der Innerstadt geschaffen werden. Diese Verbindung soll im wesentlichen folgende Verkehrsbeziehungen gewährleisten:

- Kettenbrücke (Brückenkopf Süd) - Aargauerplatz und umgekehrt (bisher durch die Altstadt)
- Kettenbrücke (Brückenkopf Süd) - Kreuzplatz - Rohrer-/Buchserstrasse und umgekehrt (bisher durch Altstadt, Innerstadt und Tellistrasse)

Bei der Planung der Lösungsvorschläge für eine östliche Umfahrung gemäss dem Auftrag des Einwohnerrates ging man unter anderem von folgenden Rahmenbedingungen aus:

- Die östliche Altstadtumfahrung darf die Planung rund um den Bahnhof weder präjudizieren noch verhindern.
- Die östliche Altstadtumfahrung hat auf die Freiraum- und Ortsbildpflege Rücksicht zu nehmen.

Nach eingehender Evaluation einer Vielzahl von denkbaren Lösungen verblieben vier Systemvarianten. Sie wurden bezüglich Bautechnik, Leistungsfähigkeit, Busverkehr, Stadtentwicklung, Freiraum- und Ortsbildpflege und Lärmbelastung sowie bezüglich Kosten bewertet.

Bei den vier Varianten für eine östliche Altstadtumfahrung handelt es sich noch nicht um ausgereifte Projekte, sondern um Planungsstudien. Verschiedene Aspekte bedürfen noch einer weiteren Bearbeitung.

Die neue Staffeleggstrasse

Ab Knoten Suhrebrücke führt sie entlang der Suhre. Oestlich der Einmündung der Suhre in die Aare, zwischen Kirchberg und Biberstein, führt sie über eine neue Aarebrücke, anschliessend in einem Tunnel unter dem Horentäli durch. Beim Horen kommt sie wieder ans Tageslicht und schliesst südlich Asperklus an die bestehende Staffeleggstrasse an.

Ohne die Staffeleggstrasse wäre eine Altstadtumfahrung, wenn überhaupt, nur mit erheblichen baulichen Massnahmen auf dem Stadtgebiet zu realisieren.

Das Telli Quartier wird in erster Linie durch die neue Staffeleggstrasse entlastet.

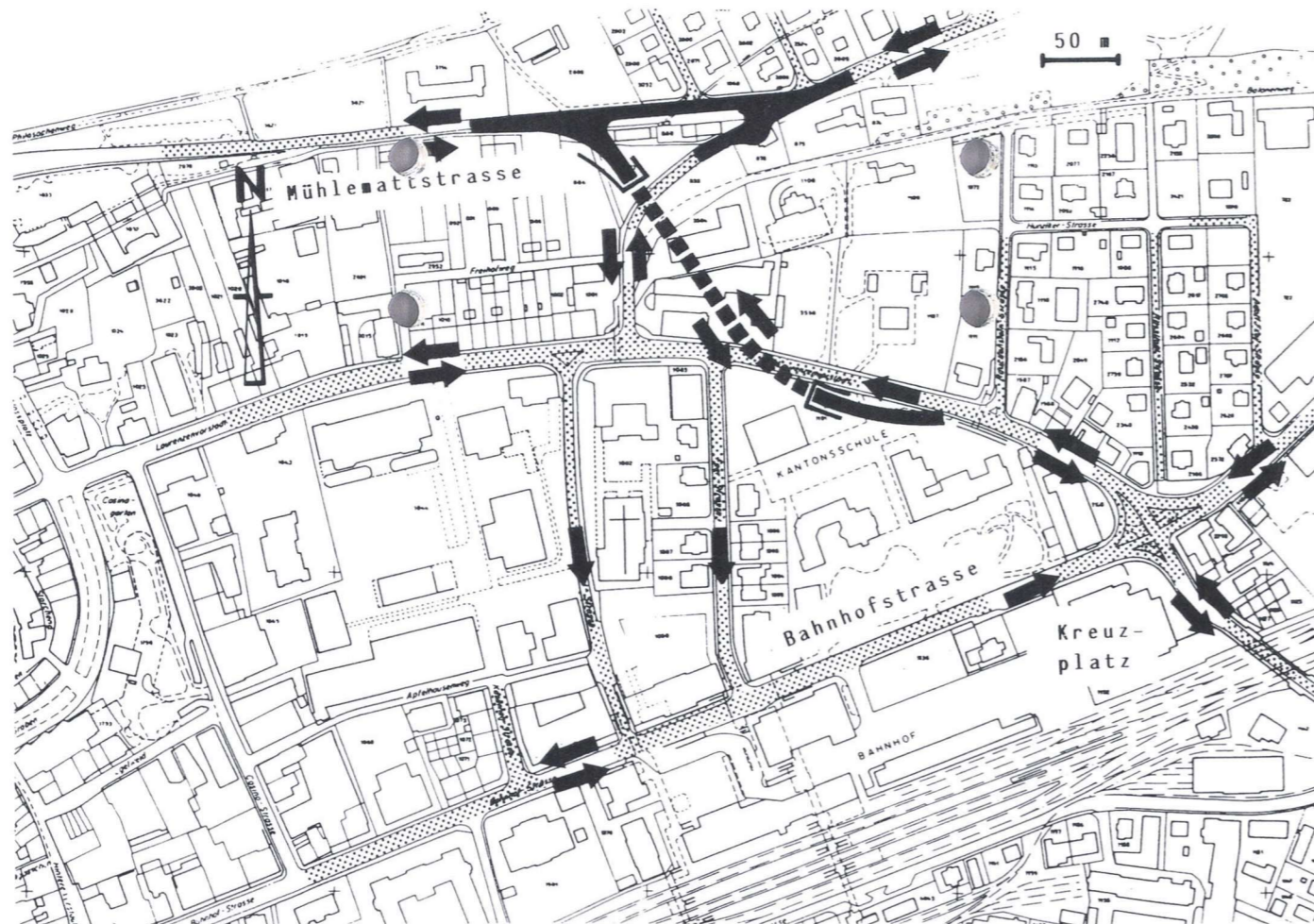
Der Stadtrat lädt die interessierte Bevölkerung ein, sich selbst eine Meinung zu bilden. Bitte nehmen Sie teil an der öffentlichen Vernehmlassung. Einen entsprechende Fragebogen finden Sie in dieser Broschüre.

Vier Varianten für eine östliche Altstadtumfahrung zur Diskussion

Variante "Sauerländertunnel"

Bestandteile

- Zweispuriger Tunnel, 180 m lang, Steigung 6%.
- Portal Nord kombiniert mit neuem Knoten Mühlemattstrasse.
- Portal Süd kombiniert mit Rampe auf Südseite der Laurenzenvorstadt.
- Umbau Knoten Tellistrasse-Tellirain.
- Umbau Knoten Kreuzplatz.



Individualverkehr

Der Verkehr zwischen der Mühlemattstrasse und dem Kreuzplatz wird in beiden Richtungen durch den "Sauerländertunnel" geführt. Die östliche Laurenzenvorstadt wird deshalb im Gegenverkehr befahren. Der Verkehr von der Mühlemattstrasse Richtung Rohr bleibt wie heute auf der Achse Tellirain - Poststrasse - östliche Bahnhofstrasse - Kreuzplatz. Der Verkehr von der Mühlemattstrasse zum Aargauerplatz wird über Tellirain - Poststrasse - westliche Bahnhofstrasse geführt. Die umgekehrte Beziehung vom Aargauerplatz zur Mühlemattstrasse erfolgt über Bahnhofstrasse - Kreuzplatz - Sauerländertunnel. Die Verbindung zwischen Telliquartier und Innerstadt bleibt auf dem Tellirain. Der bestehende kleine Einbahnring um das Areal der Alten Kantonsschule herum wird im wesentlichen beibehalten.

Busverkehr

Am Tellirain bleibt die Busführung gleich wie heute. Als Option besteht die Möglichkeit, in Zukunft die Buslinien aus der Unterführung Gais und aus der Rohrerstrasse am Kreuzplatz direkt in die östliche Bahnhofstrasse einzuführen. Dort würden sie auf einer separaten Busspur entgegen der Richtung des Individualverkehrs fahren.

Velofahrer und Fussgänger

Der Radweg auf der Südseite der Laurenzenvorstadt wird am Rand des Kantonschulareals geführt.

Die Personenunterführung am Knoten Sauerländer wird mit der Unterquerung der Poststrasse ergänzt. Freihofweg und Balänenweg werden mit einer neuen Personenunterführung Balänenweg verbunden.

Knotengestaltung

Im neuen Knoten an der Mühlemattstrasse sind alle Beziehungen gewährleistet mit Ausnahme des Rechtsabbiegers aus dem "Sauerländertunnel".

Der Knoten Kreuzplatz wird auf Gegenverkehr aus der Laurenzenvorstadt umorganisiert.

Eingriffe

Das Portal Nord liegt im unüberbauten Areal östlich des Oehlerrains. Die Rampe in der Laurenzenvorstadt tangiert den Park der alten Kantonsschule.

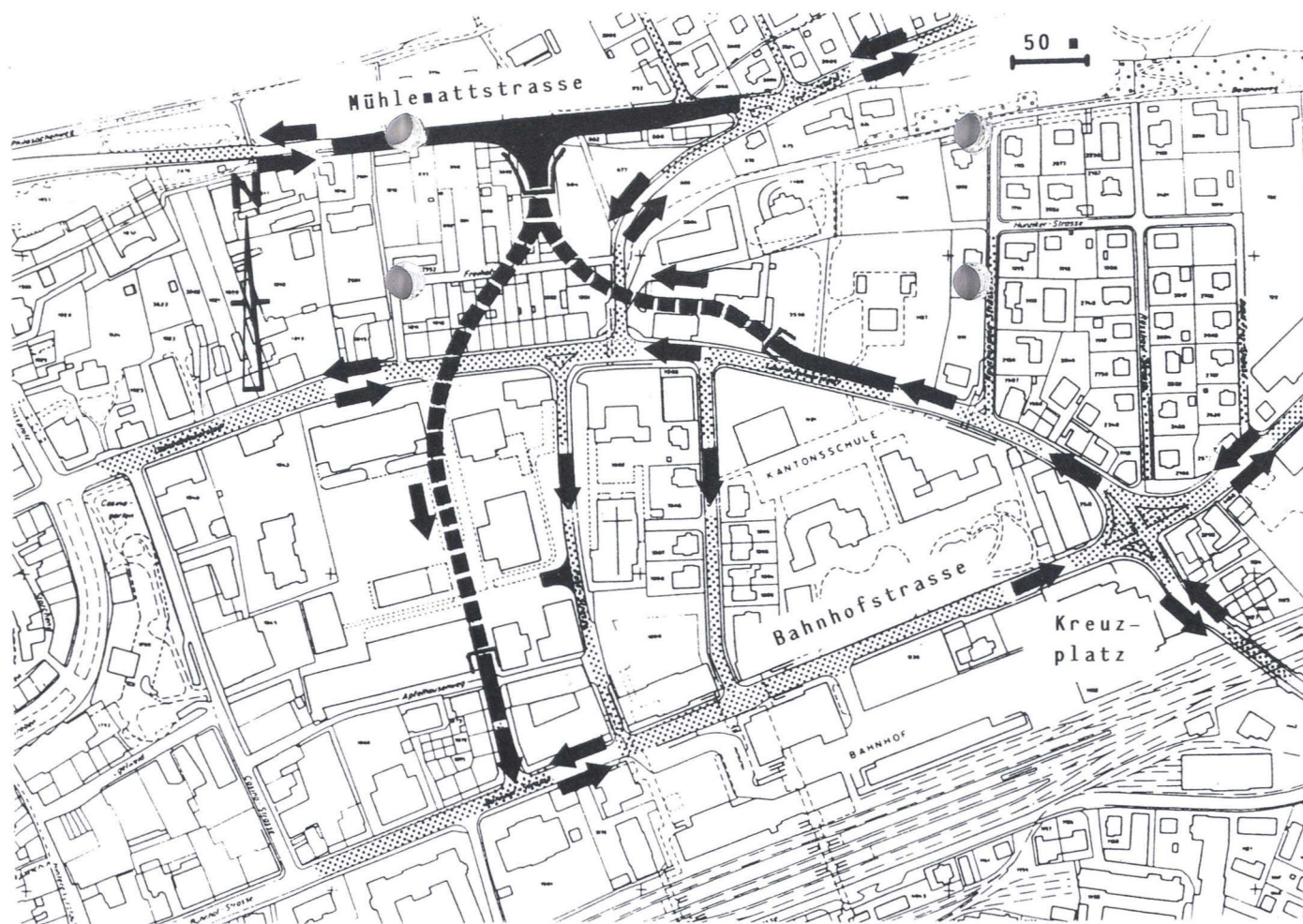
Kosten

Rund 25 Millionen Franken.

Variante "Kasernentunnel"

Bestandteile

- Zwei einspurige Tunnel.
Ast "Kasernentunnel" 310 m lang, Steigung 7%.
Ast "Laurententunnel" 200 m lang, Gefälle 7 1/2%
- Gemeinsames Portal Nord kombiniert mit neuem Knoten Mühlemattstrasse.
- Portal Kasernenstrasse kombiniert mit Rampe und neuem Anschluss an Bahnhofstrasse.
- Portal Laurentenvorstadt mit Abfahrtsrampe auf der Nordseite der Laurentenvorstadt.
- Anpassung Knoten Tellistrasse.



Individualverkehr

Der Verkehr von der Mühlemattstrasse/Tellistrasse zum Kreuzplatz bzw. zum Aargauerplatz wird über den Ast "Kasernentunnel" und die Bahnhofstrasse geführt. Die umgekehrte Beziehung erfolgt über den Ast "Laurententunnel".

Die Verbindung zwischen Telliquartier und Innerstadt wird im wesentlichen in die beiden Tunnel verlegt.

Der bestehende kleine Einbahnring um das Areal der Alten Kantonsschule herum wird beibehalten.

Busverkehr

Die Busführung bleibt gleich wie heute. Der Tellirain bleibt im wesentlichen für den Busverkehr reserviert.

Velofahrer und Fussgänger

Der Tellirain steht neben dem Bus auch den Velofahrern zur Verfügung.

Der Apfelhausenweg wird mit einer Fussgängerpasserelle über die Rampe "Kasernenstrasse" überführt.

Knotengestaltung

Der Knoten an der Mühlemattstrasse gewährleistet alle Beziehungen.

Der Anschluss des Kasernentunnels an die Bahnhofstrasse erhält eine Lichtsignalanlage. Dies bedingt zusätzlich einen Zentralrechner für die koordinierte Steuerung aller Lichtsignalanlagen an der Bahnhofstrasse.

Eingriffe

Das Portal Nord mit dem Knoten an der Mühlemattstrasse tangiert das unüberbaute Areal westlich des Oehlerrains und beansprucht das Entwicklungsgebiet Freihofweg/Mühlemattstrasse.

Die Rampe Kasernenstrasse zerschneidet das Entwicklungsgebiet ziviler Schild Kasernenareal.

Die Abfahrtsrampe an der Laurentenvorstadt beeinträchtigt den Raum Säulenhaus.

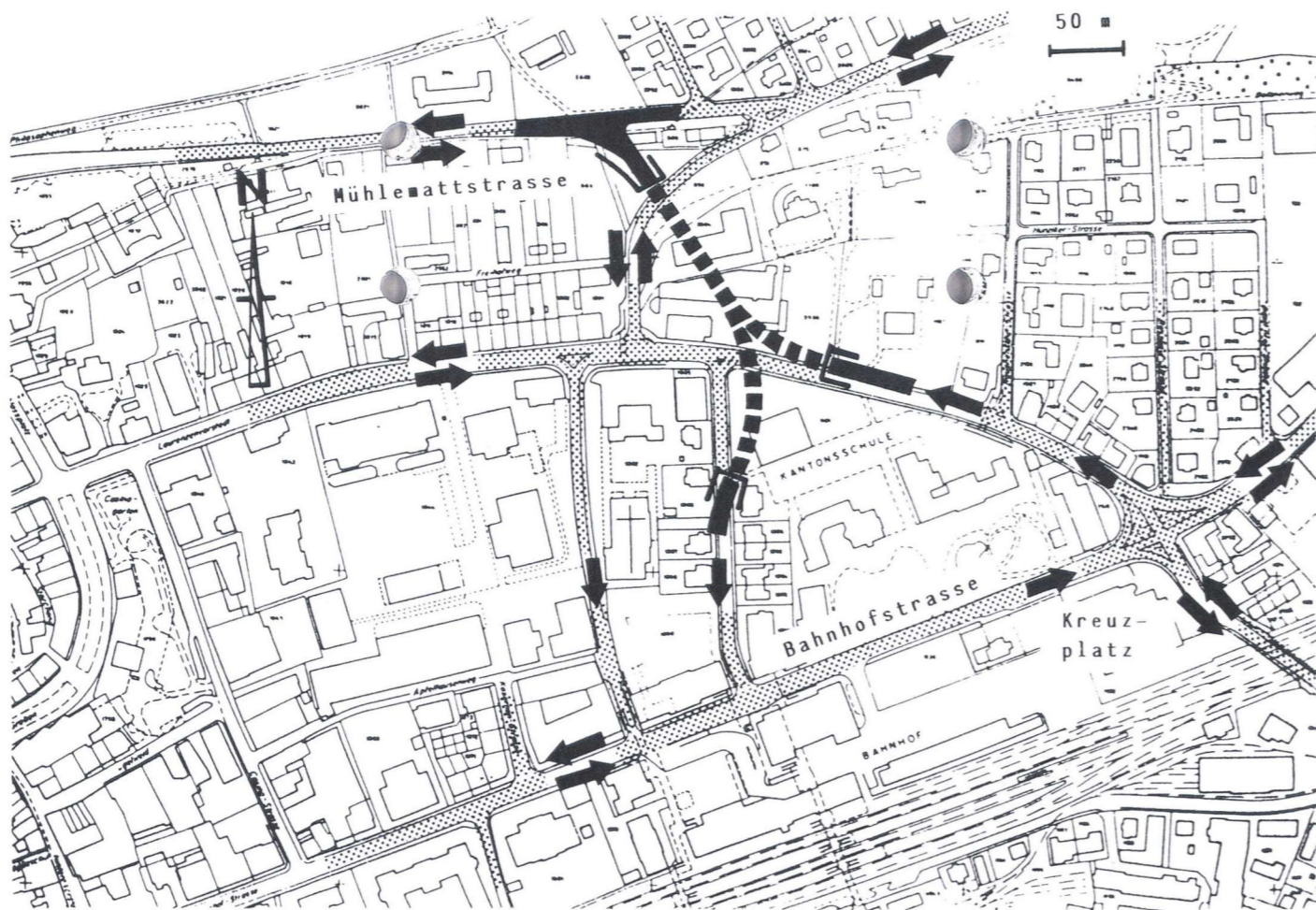
Kosten

Rund 40 Millionen Franken.

Variante "Feertunnel"

Bestandteile

- Zweispuriger "Hosenrohr-Tunnel" mit Verzweigung im Tunnelinnern in zwei einspurige Äste.
Ast "Feertunnel" total 210 m lang, Steigung 6%.
Ast "Laurentzertunnel" total 160 m lang, Gefälle 8%.
- Gemeinsames Portal Nord kombiniert mit neuem Knoten Mühlemattstrasse.
- Portal Feerstrasse kombiniert mit Rampe in der Feerstrasse.
- Portal Laurentzenvorstadt mit Abfahrtsrampe auf der Nordseite der Laurentzenvorstadt.
- Umbau Knoten Tellistrasse.



Individualverkehr

Der Verkehr von der Mühlemattstrasse/Tellistrasse zum Kreuzplatz bzw. zum Aargauerplatz wird über den Ast "Feertunnel" und die Bahnhofstrasse geführt. Die umgekehrte Beziehung vom Aargauerplatz zur Mühlemattstrasse erfolgt über Bahnhofstrasse - Kreuzplatz - Ast "Laurentzertunnel".

Die Verbindung zwischen Telliquartier und Innerstadt bleibt im wesentlichen auf dem Tellirain.

Der bestehende kleine Einbahnring um das Areal der Alten Kantonsschule herum wird beibehalten.

Busverkehr

Am Tellirain bleibt die Busführung gleich wie heute. In der Feerstrasse muss eine neue Busspur geschaffen werden. Zu diesem Zwecke müssen zwei Wohnhäuser abgebrochen werden.

Velofahrer und Fussgänger

In der Feerstrasse bleibt kein Platz mehr für die Velofahrer. Als Ersatz wird ein Radweg rückwärtig durch das Kantonsschulareal geführt.

Knotengestaltung

Im Knoten an der Mühlemattstrasse sind alle Beziehungen gewährleistet mit Ausnahme des Rechtsabbiegers aus dem Tunnel. Die Einmündung der Feerstrasse in die Bahnhofstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet.

Eingriffe

Das Portal liegt im unüberbauten Areal östlich des Oehlerrais.

Die Rampe Feerstrasse zerschneidet den erhaltenswerten Strassenraum in der Feerstrasse. Die Abfahrtsrampe an der Laurentzenvorstadt beeinträchtigt den Raum Säulenhaus.

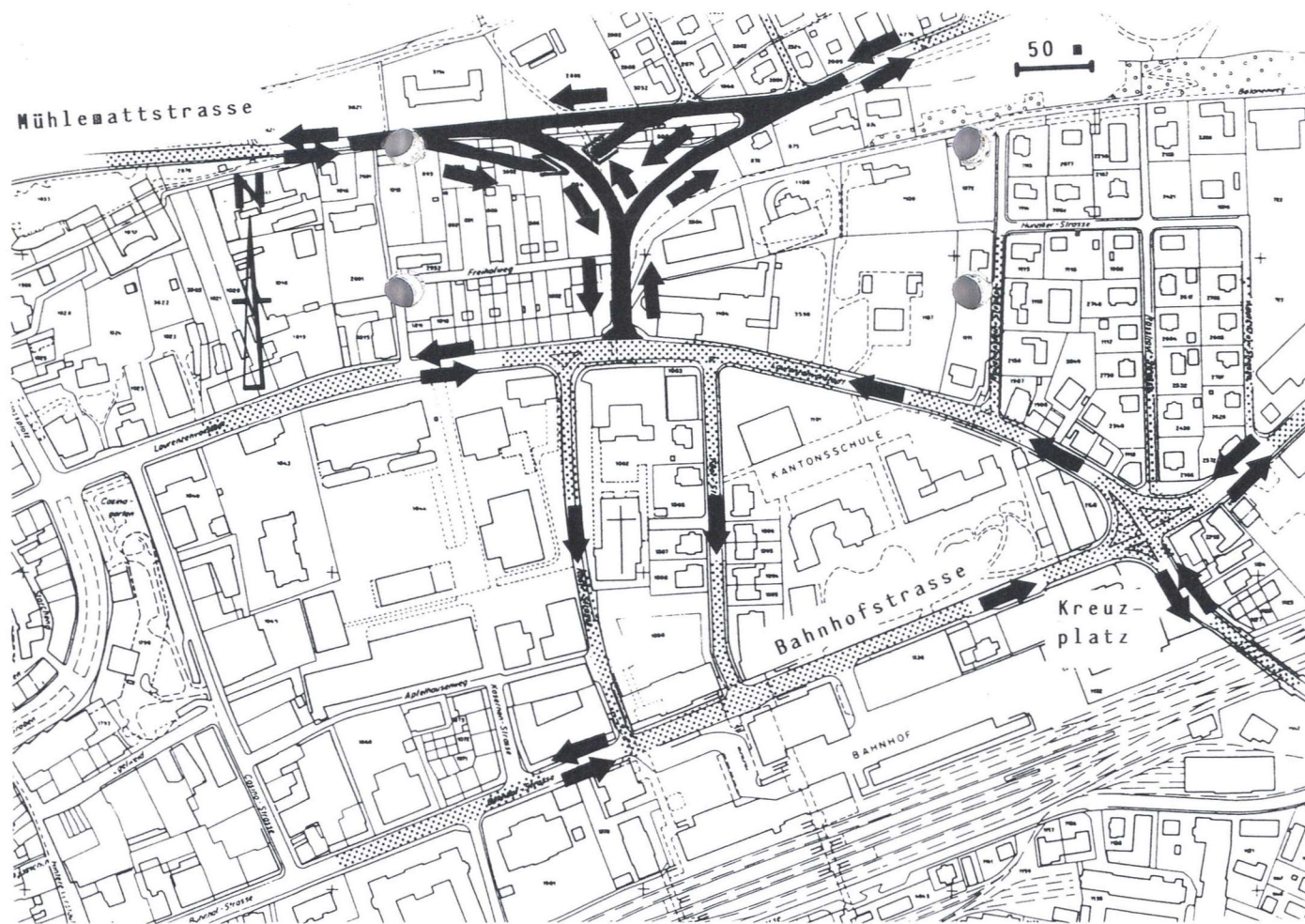
Kosten

Rund 28 Millionen Franken.

Variante "Freihoframpe"

Bestandteile

- Neue oberirdische Freihoframpe, unterer Teil zweispurig, oberer Teil dreispurig. Steigung ca. 8%.
- Ausbau unterer Tellirain, Steigung ca. 10%.
- Einspurige Unterführung Mühlemattstrasse unter Freihoframpe.
- Neuer mehrteiliger Knoten Mühlemattstrasse.
- Anpassung Knoten Tellirain - Tellirain.
- Umbau Knoten Sauerländer.



Individualverkehr

Der Verkehr zwischen der Mühlemattstrasse und Knoten Sauerländer wird auf die neue Freihoframpe verlegt. Im übrigen bleibt die Verkehrsführung gleich wie heute: Die Verbindung zwischen Telliquartier und Innerstadt bleibt auf dem Tellirain, der bestehende kleine Einbahnring um das Areal der Alten Kantonsschule herum wird beibehalten. Die Poststrasse muss zusätzlich den Durchgangsverkehr vom Brückenkopf Süd zum Aargauerplatz sowie zum Kreuzplatz aufnehmen.

Busverkehr

Am Tellirain bleibt die Busführung gleich wie heute.

Velofahrer und Fussgänger

Die neuen Strassenstücke erhalten beidseitig Radstreifen bzw. separate Radwege. Die Personenunterführung am Knoten Sauerländer wird an die dreispurige Freihoframpe angepasst und mit der Unterquerung der Poststrasse ergänzt. Freihofweg und Balänenweg werden mit einer neuen Personenunterführung Balänenweg verbunden.

Knotengestaltung

Der Zusammenschluss des Tellirains mit der neuen Freihoframpe muss zusätzlich mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet werden. Die Steuerung wird mit dem Knoten Sauerländer koordiniert.

Eingriffe

Der Knoten an der Mühlemattstrasse und die Freihoframpe beanspruchen das Entwicklungsgebiet Freihofweg/Mühlemattstrasse sowie das unüberbaute Areal beidseits des Oehlerrains. Die 3. Spur im oberen Teil bedingt einen massiven Eingriff in den Raum Knoten Sauerländer. Der Durchgangsverkehr auf der Poststrasse tangiert den Raum katholisches Pfarrhaus/katholische Kirche.

Kosten

Rund 14 Millionen Franken.

Der regionale Durchgangsverkehr macht nur etwa 15% des die Altstadt durchströmenden Durchgangsverkehrs aus. Die restlichen 85% betreffen den innerstädtischen Verkehr, welcher sich in der Altstadt/Innerstadt als Durchgangsverkehr auswirkt.

Um ihre Funktion erfüllen zu können, müssen deshalb Umfahrungen als Tangenten der Innerstadt direkte Anschlüsse an das innerstädtische Netz aufweisen.

Die vier Varianten im Vergleich

Belastungen

Bei allen Varianten wird der Durchgangsverkehr aus der Altstadt auf zum Teil neu zu bauende Strassen östlich der Altstadt umgelagert.

Dies führt allgemein zu Verkehrszunahmen auf dem Kreuzplatz sowie in der Buchserstrasse, Rohrerstrasse und Mühlemattstrasse.

Verkehrsabnahmen resultieren als unmittelbare Folge im Altstadtbereich, in der Tellstrasse und der Oberen Vorstadt.

Leistungsbestimmendes Element ist bei allen Varianten der Kreuzplatz. Er weist nur bei der Variante "Sauerländertunnel" eine noch knapp ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Busverkehr

Die Variante "Sauerländertunnel" verfügt über eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Bei den andern Varianten wird der Busverkehr behindert. Der Bus bleibt im Stau stecken und wird im Raum Bahnhofplatz, Kasernenstrasse, Feerstrasse übermässig behindert. Die Variante "Sauerländertunnel" erlaubt auch die Option einer separaten Busspur vom Kreuzplatz direkt in die östliche Bahnhofstrasse. Dadurch könnten die BBA-Linien 1, 3, 5 und 8 künftig vom Kreuzplatz über die Bahnhofstrasse zum Bahnhof geführt werden. Der Umweg über die Laurenzenvorstadt und die Feerstrasse fällt weg, was pro Kurs eine Fahrzeitreduktion von rund 45 Sekunden ausmacht.

Stadtentwicklung

Die Variante "Kasernentunnel" beansprucht das Entwicklungsgebiet Freihofweg/ Mühlemattstrasse und zerschneidet das Entwicklungsgebiet ziviler Schild Kasernenareal am Apfelhausenweg. So ist zum Beispiel beim "Kasernentunnel" und auch beim "Feertunnel" eine spätere Reduktion des Durchgangsverkehrs in der Bahnhofstrasse nicht mehr denkbar.

Die Variante "Freihoframpe" beeinträchtigt das Entwicklungsgebiet Freihofweg/Mühlemattstrasse schwerwiegend. Die Variante "Sauerländertunnel" schmälert die Möglichkeiten der Stadtentwicklung nicht. Ebenso wenig präjudiziert sie die künftige Verkehrsplanung.

Freiraum- und Ortsbildpflege

Keine der vier Varianten tangiert den Aareraum nördlich der Mühlemattstrasse. Im übrigen Bereich sind Eingriffe unumgänglich. Die Varianten "Sauerländertunnel" und "Kasernentunnel" bringen am wenigsten Eingriffe in Freiräume und erhaltenswürdige Strassenräume.

Luftschadstoffe und Lärmbelastung

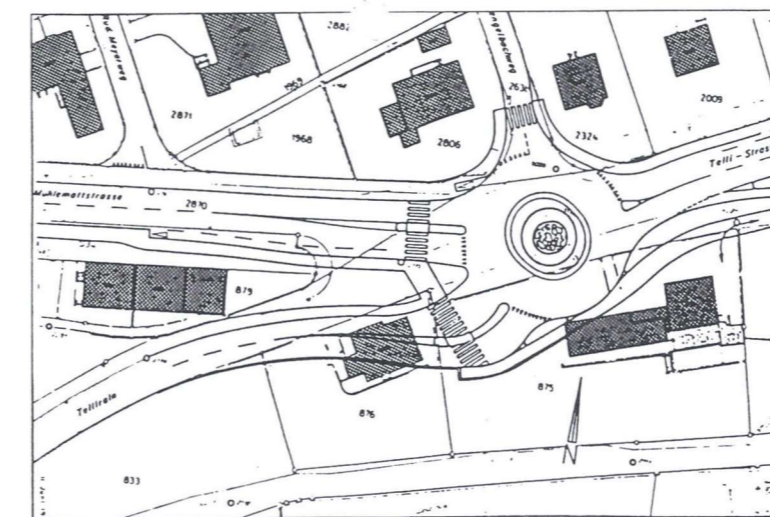
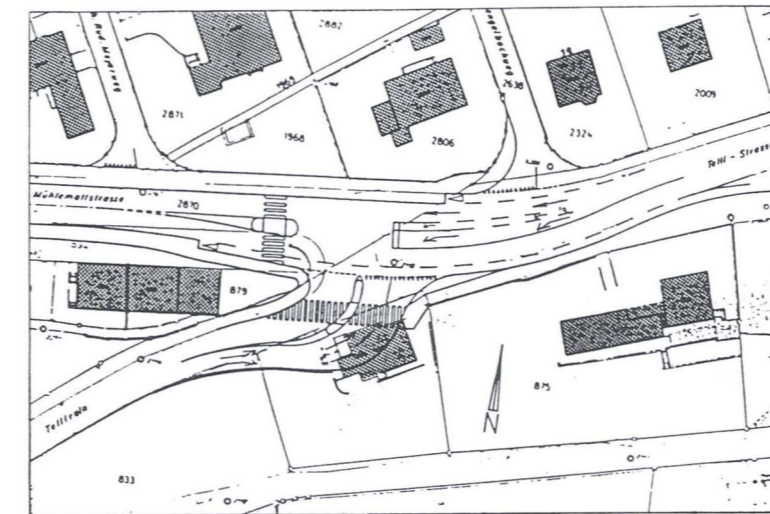
Aus den verschiedenen Studien zur östlichen Altstadtumfahrung kann man schliessen, dass die vier Varianten bezüglich Luftschadstoffe und Lärmbelastung etwa gleichwertig sind.

Kostenvergleich

Am wirtschaftlichsten ist die oberirdische Variante "Freihoframpe" (ca. 14 Millionen Franken). Von den Varianten mit Tunnel ist die Variante "Sauerländertunnel" am günstigsten (rund 25 Millionen Franken). Der "Kasernentunnel" würde etwa 40 Millionen und der "Feertunnel" rund 28 Millionen Franken kosten.

Gibt es eine billigere Alternative zur östlichen Altstadtumfahrung?

Neben den Abklärungen über eine östliche Umfahrung der Altstadt im Sinne der vorgenannten vier Varianten beauftragte der Einwohnerrat den Stadtrat, zudem noch eine Alternative aufzuzeigen, die praktisch auf dem bestehenden Strassennetz basieren müsste. Der Auftrag lautete, eine sogenannte "Minilösung Tellirain" zu projektieren. Dabei sollte untersucht werden, ob mit einem relativ einfachen Ausbau des Knotens Mühlemattstrasse - Tellirain wenigstens eine teilweise Entlastung der Altstadt erreicht werden könnte.



Variante T-Einmündung und Variante Kreisel

Zwei Varianten-Vorschläge liegen vor. Die Leistungsfähigkeit beider Varianten ist gegenüber dem heutigen Zustand des Knotens nur unwesentlich höher. Für die Busse verschlechtert sich die Situation gegenüber heute beträchtlich. Denn beide Varianten vermögen den aus der Altstadt verlegten Durchgangsverkehr bei weitem nicht aufzunehmen. Ein Rechtsabbiegen für Lastwagen aus der Mühlemattstrasse ist schwerlich zu bewerkstelligen.

Die T-Einmündung würde rund 1,1 Millionen Franken kosten, der Kreisel rund 1,9 Millionen Franken.

“Aarau lebt letztlich von seiner Altstadt, und auch die Bewohner in den Aussenquartieren haben die Pflicht und die Verantwortung, nicht nur selbständig zu denken, sondern vielleicht auch gewisse Opfer zugunsten ihrer Altstadt zu bringen.”

Dr. Peter Felder, kantonaler Denkmalpfleger in einem Interview mit dem Aargauer Tagblatt am 8. Februar 1988

Mit der östlichen Altstadtumfahrung und der neuen Staffeleggstrasse wird es uns gelingen, die Altstadt vom Durchgangsverkehr zu befreien.

Im Verkehrsrichtplan von 1985 ist vorgesehen, die Hintere Bahnhofstrasse mittelfristig auszubauen, und zwar unabhängig von der Realisierung einer östlichen Altstadtumfahrung. Mit einer ausgebauten Hintere Bahnhofstrasse, die im westlichen Abschnitt vom heutigen Bahnübergang Bankrain in einer langgezogenen Kurve am Verwaltungsgebäude der Industriellen Betriebe der Stadt Aarau vorbei zur Entfelderstrasse führt, kann unter anderem die Bahnhofstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet und der öffentliche Verkehr noch besser bevorzugt werden. Zudem soll mit der ausgebauten Hintere Bahnhofstrasse erreicht werden, dass der gegenwärtig starke Schleichverkehr von der Gais durch das Gönhardquartier auf die Entfelderstrasse und umgekehrt unterbunden werden kann. Sodann muss die Hintere Bahnhofstrasse die Erschliessung des Gebiets südlich des Bahnhofs sowie der Erweiterungsbauten im Raume Behmen übernehmen.

Eine ausgebaute Hintere Bahnhofstrasse entlastet die Bahnhofstrasse, erleichtert die Unterbindung von Schleichverkehr im weiteren Gönhardquartier und erschliesst die Erweiterungsbauten im Raume Behmen sowie das Gebiet südlich des Bahnhofs.

Die verschiedenen Studien, Untersuchungen, Berichte liegen vor und liefern eine Fülle von Ideen und Lösungsansätzen zur Bewältigung der bestehenden Probleme. Der Stadtrat hat sich mit den Resultaten auseinandergesetzt, Forderungen der verschiedenen Teilgebiete einander gegenüber gestellt, Konflikte zur Kenntnis genommen und schliesslich einzelne Ziele verabschiedet:

Ziele Verkehr

- a) Die Altstadt und soweit möglich die weitere Innerstadt sind vom Durchgangsverkehr vollständig zu entlasten.
- b) Die neue Staffeleggstrasse ist zu erstellen.
- c) Der Verkehr in der Altstadt ist auf den Anlieferungsverkehr, den Anwohnerverkehr und den öffentlichen Verkehr zu beschränken.
- d) Das Telliquartier ist soweit als möglich vom Durchgangs- und Schwerverkehr zu entlasten.
- e) Vom Telliquartier zur Innerstadt ist eine ausreichende Verbindung zu gewährleisten.
- f) Vom Brückenkopf Süd zum Kreuzplatz ist eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zu schaffen.
- g) Der öffentliche Verkehr und die Vernetzung der verschiedenen öffentlichen Verkehrsarten sind zu fördern.
- h) Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr und sein möglichst ungestörter Fluss sind, bei entsprechender Drosselung des Individualverkehrs, mit Busspuren und Pfortneranlagen u.a.m. zu steigern bzw. zu gewährleisten. Insbesondere ist am Bahnhof für eine angemessene Verknüpfung mit SBB und WSB zu sorgen.
- i) In den Wohnquartieren sind Schleichwegfahrten durch Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu verhindern.

Grundsätze und Normen zur Festlegung des Parkflächenbedarfs

Kantonale Gesetzesgrundlagen

Gemäss kantonaler Gesetzgebung sind innerorts die Gemeinden für den Bau von Abstellplätzen zuständig und befugt, gestützt auf Baugesetz § 61 Vollziehungsverordnungen zu erlassen, die das Mass, die technische Gestaltung der Abstellplätze und deren Erschliessung regeln. Sofern nicht Kantonsstraassen betroffen sind, entscheidet im einzelnen Fall der Gemeinderat, andernfalls das Baudepartement.

Kommunale Gesetzesgrundlage

Seit dem 10. Juli 1972 verfügt die Stadt Aarau über eigene "Grundsätze und Normen" zur Festsetzung des Parkflächenbedarfs.

- k) Fahrradachsen zur Innerstadt sind gemäss bestehendem Velokonzept mit ausreichenden und feinverteilten Abstellplätzen zu fördern.
- l) Insbesondere sind in der Innerstadt weitere Fussgängerachsen und erlebnisreiche, zusammenhängende Fussgängerzonen mit attraktiven Gestaltungsmitteln zu schaffen.

Ziele Parkierung

Noch hat der Stadtrat keine konkreten Ziele zu diesem komplexen Gebiet formuliert. Das Parkraumkonzept wird demnächst vorliegen und muss dann durchgearbeitet und diskutiert werden. Es ist indes jetzt schon absehbar, dass die bisherige Parkplatzpolitik überdenkt werden müssen.

“Ja, man muss sich fragen, ob sich die Bürgerschaft nun einmal aufraffen und sagen kann: Jetzt wollen wir eine verkehrsarme Altstadt erreichen. Da liegen doch die Schwierigkeiten. Wie können wir die Aarau-er mobilisieren, damit sie initiativ werden und zu den möglichen Massnahmen ja sagen?”

Erwin Moser, Architekt, in einem Interview mit dem Aargauer Tagblatt vom 8. Februar 1988

So geht es weiter

Erstens

- Massnahmen zur Verlegung des Schwerverkehrs aus der Altstadt.
- Sofortmassnahmen für den öffentlichen Verkehr.
- Verkehrsberuhigende Massnahmen, die sofort möglich sind.
- Massnahmen in Richtung Revision der Parkierungsnormen.

Zweitens

- Die Meinungen, Vorschläge und Ideen der Bevölkerung in bezug auf die vier Varianten der östlichen Altstadtumfahrung prüfen und - wo möglich und sinnvoll - berücksichtigen. Variantenentscheid durch den Stadtrat.
- Die schliesslich ausgewählte Variante im Detail projektieren mit allen dazugehörigen Massnahmen aus den Bereichen öffentlicher Verkehr, Verkehrsberuhigung, Förderung der Fussgänger und Velofahrer.
- Beratung im Einwohnerrat Ende 1988. Volksabstimmung im Frühjahr 1989 über die östliche Altstadtumfahrung.

Drittens

- Unabhängig von der Realisierung einer Altstadtumfahrung soll ein Vorprojekt für den Ausbau der Hinteren Bahnhofstrasse erarbeitet werden.

Viertens

- Die Immissionsgrenzwerte Lärm und Luft müssen erreicht werden. Ein Vorgehensplan zur Erstellung entsprechender Mehrjahresprogramme ist zu erarbeiten.

Dokumentation

Folgende Unterlagen können im städtischen Rathaus zu den üblichen Bürostunden eingesehen werden:

Weiche Massnahmen
(Verkehrsberuhigungsmassnahmen)

- Teil Stadtzentrum
- Teil Gönhardquartier
- Konfliktblätter Stadtzentrum

Verminderung Verkehrsimmissionen

Untersuchung baulicher und verkehrsorganisatorischer Massnahmen für den BBA

Entwicklungsschwerpunkte

- Theoretisch mögliches Ausbaupotential BGF
- Theoretisch mögliche Einwohner
- Einwohnerprognose 2000
- Arbeitspendler 1980
- Strassen- und Platzräume
- Erkenntnisse

Technische Dokumentation im Sinne einer Auslegeordnung

Veloführung an kritischen Stellen

Planungsstudien Ostumfahrung

Schlussbericht des Stadtbauamtes zur Verkehrssanierung der Stadt Aarau (Teil "Auslegeordnung")

Weitere Exemplare dieser Broschüre können beim Empfangschalter im städtischen Rathaus bezogen werden.

Titelfoto Heinz Fröhlich
Konzept, Text und Gestaltung
Lisbeth Schmid

“Die Alt- und Innerstadt leidet unter dem Verkehr. Er beeinträchtigt die Wohnqualität, stört den Fussgänger und Einkäufer, behindert den öffentlichen Verkehr (Bus), verursacht Lärm, schädigt die Bausubstanz und anderes mehr. Einer vergleichbaren Belastung ausgesetzt ist auch das Telliquartier. Es gilt daher, die Alt- und Innerstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten und auch die Verhältnisse in der Telli entscheidend zu verbessern. Zur Erreichung dieser Ziele bedarf es zweierlei. Erstens benötigen wir im Sinne einer äusseren Umfahrung den Staffeleggzubringer und zweitens werden wir als innere Umfahrung einen leistungsfähigen Verkehrsträger bereitstellen müssen. Dazu werden flankierend sogenannte weiche Massnahmen - polizeiliche, kleinere bauliche - erforderlich sein.”

Dr. Marcel Guignard, Stadtammann Aarau, in einem Interview mit dem Aargauer Tagblatt vom 30. Januar 1988

Bis 30. Juni 1988
einsenden an

Stadtrat
Städtisches Rathaus
Rathausgasse 1

5000 Aarau

Was meinen Sie zur östlichen Altstadtumfahrung

Die östliche Altstadtumfahrung ist der erste vordringliche Schritt auf dem Weg zur verkehrsfreien Altstadt. Ohne diesen Ersatz für den abgedrängten Verkehr aus der Altstadt wird der Kanton die Kantonsstrassen in der Altstadt nicht freigeben.

Der Stadtrat lädt die Bevölkerung von Aarau ein, zu den folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Welche der vier Varianten für eine östliche Altstadtumfahrung ist Ihrer Meinung nach am besten geeignet, den aus der Altstadt verdrängten Verkehr aufzunehmen?

2. Sehen Sie eine andere Möglichkeit, die Altstadt verkehrsfrei zu machen?

(bitte wenden)

Weitere Bemerkungen

Angaben zur Person (fakultativ)

Alter:.....

Geht in die Stadt: per Velo
zu Fuss
per Auto
per Bus

Arbeitsort:.....

Absender

Name, Vorname:.....

Institution, Organisation:.....

Strasse:.....

PZL, Ort:.....