



Aarau, 20. Januar 2020  
GV 2018 – 2021 / 123

## Beantwortung einer Anfrage

### Daniel Ballmer, GRÜNE: Dringliche Anfrage zur Beantwortung des Postulats "Sicherere Strassen durch weniger Verkehrsleitsysteme"

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 10. Januar 2020 hat Einwohnerrat Daniel Ballmer im Namen der GRÜNEN Aarau eine dringliche Anfrage betreffend "Beantwortung des Postulats 'Sicherere Strassen durch weniger Verkehrsleitsysteme' eingereicht.

Die Anfrage kann wie folgt beantwortet werden:

*Frage 1: Dass eine Verkehrsberuhigung von Bahnhofstrasse und Tellistrasse vorgesehen ist, ist absolut sinnvoll. Betrachtet man aber Strassenräume statt einzelne Strassen, wird schnell klar, dass mit einer Verkehrsberuhigung von Bahnhof- und Tellistrasse ohne Berücksichtigung ihrer Zufahrtsstrassen weiterhin ein unübersichtliches Flickwerk von Höchstgeschwindigkeiten bestehen würde. Es gäbe weiterhin diverse Strassenabschnitte in der Innenstadt, die ein Hindernis für FussgängerInnen darstellen. Ist geplant, die Zufahrtsstrassen (Tellirain, Feerstrasse, Poststrasse, Laurenzenvorstadt, Buchser- und Rohrerstrasse, Rain, Vordere und Obere Vorstadt) in diese Betrachtung miteinzubeziehen und gegebenenfalls auch zu beruhigen?*

Wie weit oder eng der Perimeter gezogen wird, ist aktuell noch nicht definiert und Gegenstand der weiteren Planung sowie auch Gegenstand der Gespräche mit dem Kanton (Planungshoheit als Strasseneigentümer). Auch das zur Herabsetzung der Geschwindigkeit vorgeschriebene Gutachten wird sich der Frage des Perimeters annehmen. Ziel ist ein in sich schlüssiger Perimeter.

*Frage 2: Auch an anderen Stellen ziehen sich mit 50 befahrene Strassen wie Messerschnitte durch die Dreissigerzonen, verringern die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr und erfordern Signale an jeder Zufahrtsstrasse – die Küttigerstrasse, die Buchserstrasse, die Erlinsbacherstrasse, die Enden der Hinteren Bahnhofstrasse, die Entfelderstrasse und der Rain wären hier als Beispiele für solche Einschnitte zu nennen. Teilweise widerspiegeln sie die frühere Ausdehnung der Wohnquartiere, die seither stark gewachsen sind. Teilweise sind sie auch nur Überbleibsel einer inzwischen mehr als veralteten Verkehrspolitik, eigneten sie sich nie wirklich für Tempo 50 und könnten teilweise nicht mal mit Tempo 30 befahren werden. Warum sieht die Stadt bei Telli- und Bahnhofstrasse Handlungsbedarf, nicht aber bei den anderen Strassen, die unsere Quartiere genauso zerschneiden?*



Aus Sicht der Stadt steht auf siedlungsorientierten Strassen die Siedlungsverträglichkeit, die Aufenthaltsqualität und die Sicherstellung einer urbanen Mobilität im Mittelpunkt. Siedlungsorientierte Strassen sollen eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, eine möglichst geringe Trennwirkung haben und die Bedürfnisse des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs vorrangig sicherstellen. Die Geschwindigkeit spielt dabei eine wichtige Rolle, ist aber nicht das einzige Kriterium / Mittel zur Erreichung dieser Ziele und führt als Einzelmassnahme in der Regel nicht zum gewünschten Ziel. Der Strassenquerschnitt, eine attraktive Gestaltung von Fassade zu Fassade, der Einbezug der umgebenden Siedlung und Landschaft in die Planung, Grünelemente, die Fussverkehrs- und Veloinfrastruktur, etc. sind ebenfalls zentral. Eine tiefere Geschwindigkeit erlaubt es aber oftmals, die Nutzungskonflikte im begrenzten städtischen Raum zu entschärfen.

Aus Sicht der Stadt besteht auf diversen Achsen auf Stadtgebiet Handlungsbedarf bezüglich Reduktion der Trennwirkung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität, entsprechend sind viele Projekte in Bearbeitung:

- Die Vordere Vorstadt wird umgestaltet. In diesem Zusammenhang wird die Begegnungszone Altstadt auf die Vordere Vorstadt und den Rain ausgedehnt, dem flächigen Querungsbedürfnis des Fussverkehrs wird Rechnung getragen, das Fussverkehrsnetz aufgewertet.
- Für die Erlinsbacherstrasse erarbeiten der Kanton, die Stadt sowie die beiden Erlinsbach gemeinsam eine Vorstudie zur Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr. Die Bevölkerung wurde dabei zu Beginn ebenfalls miteinbezogen, die Ergebnisse sollen in der ersten Jahreshälfte 2020 vorgestellt werden. Die Trennwirkung der Strasse soll künftig deutlich abnehmen, die Verbindung vom Siedlungsgebiet in den Aareraum wird gestärkt, die ÖV-Erschliessung verbessert und die Infrastruktur sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr aufgewertet.
- Die Planungen zur Umgestaltung der Tellistrasse sind am Laufen. Da es sich bei der Tellistrasse um eine Gemeindestrasse handelt, ist es hier einfacher, die städtischen Ziele zu verfolgen. Tempo 30 wird explizit als Massnahme zur Zielerreichung geprüft.
- Massnahmen zur Aufwertung der Bahnhofstrasse sind Gegenstand von Gesprächen mit dem Kanton. Stadtrat und Verwaltung setzen sich dem Kanton gegenüber explizit für eine urbane Gestaltung mit Temporeduktion ein.
- Für die Hintere Bahnhofstrasse wird voraussichtlich 2021 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Die Strasse soll künftig klar siedlungsorientierter gestaltet sein. Bereits klar ist zudem, dass zwischen dem Gais- und dem Rosengartenkreisel ein beidseitiger durchgehender Velostreifen von 1.5m realisiert wird.

Ebenfalls kurz vor Realisierung stehen die beiden Kantonsprojekte Buchser-/Tramstrasse und Obere Vorstadt / Entfelderstrasse (bis Buchenhof). Insbesondere an der Buchserstrasse wird die Aufenthaltsqualität deutlich zunehmen. Bei beiden Projekten handelt es sich aber um Kantonsstrassenprojekte, die Zielbewertung von Seiten Kanton ist nicht immer identisch mit derjenigen der Stadt. Der Kanton legt starkes Gewicht auf die Durchleitungsfunktion der Strassen und Kapazitätsüberlegungen.

Weitere Strassenabschnitte weisen aus Sicht der Stadt ebenfalls Defizite bzgl. Trennwirkung und Aufenthaltsqualität auf, so z.B. der Allmendweg. Entscheidend für den Realisie-



ungshorizont ist jeweils das Unterhaltsmanagement, da grosse Umgestaltungen aus finanzpolitischen Gründen in der Regel im Rahmen von Strassensanierungen erfolgen. Der aktuelle Fokus auf die eingangs genannten Strassenabschnitte, darunter eben auch die Bahnhofstrasse und die Tellstrasse, beruht nicht darauf, dass die Stadt auf anderen Strassenabschnitten keinen Handlungsbedarf sieht, sondern ist stark durch den Sanierungszyklus beeinflusst.

*Frage 3: Neben ihrer Eigenschaft als Schnitte durchs Quartier sind einige dieser Strassen auch ausgeprägte Hitzeinseln, gerade die Bahnhofstrasse. Verkehrsberuhigungen bieten auch Gelegenheiten, die Qualität für den Fussverkehr vor Ort zu verbessern und darüber hinaus aufs gesamte Stadtklima positiv zu wirken – mit Alleebäumen, Grünstreifen, helleren Belägen und geöffneten Gewässern. Wird dieser Faktor bei der Erledigung des Postulats miteinbezogen? Auch an andere Stellen wären Alleebäume eine gute Ergänzung, beispielsweise am Tellrain, in der Laurenzenvorstadt oder an der Erlinsbacherstrasse.*

Der Stadtrat geht davon aus, dass aufgrund des Klimawandels die Anzahl Hitzetage in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird. In den Städten wird sich das Problem akzentuieren. Bäume zur Beschattung, geöffnete Gewässer, eine Entsiegelung allgemein, die Art der Beläge und die Berücksichtigung der Windströmungen bei der Siedlungsplanung vermögen die Erhitzung der Innenstädte wahrnehmbar zu reduzieren. Die Stadt wird diese Aspekte in künftigen Planungen verstärkt berücksichtigen. Die Stadt nimmt auch als Pilotgemeinde beim aktuell vom Kanton erarbeiteten Projekt "Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung in Agglomerationsgemeinden" teil, welches vom Bundesamt für Umwelt und vom Bundesamt für Raumentwicklung begleitet wird. Auf Basis der im Rahmen dieses Projekts erstellten Klimakarte plant die Stadt zur Bekämpfung der Hitzeinseln gezielte Baumpflanzungen und Entsiegelungen. Massnahmen, die im Zuge einer hitzeangepassten Siedlungsentwicklung ergriffen werden, haben durch die gesteigerte Aufenthaltsqualität auch positive Effekte auf den Fussverkehr.

*Frage 4: Sind Stadtrat und Verwaltung bereit, ein flächendeckendes Geschwindigkeitsregime mit Tempo 30 gegenüber dem Kanton mit der nötigen Vehemenz zu vertreten?*

Einer flächendeckenden Geschwindigkeitsreduktion auf Stadtgebiet werden aktuell wenig Chancen eingeräumt. Zur Herabsetzung der generellen Höchstgeschwindigkeit wären Anpassungen auf Bundesebene nötig. Die Schaffung einer stadtweiten Tempo 30-Zone bedingte zudem ein Gutachten, das aufgrund der restriktiven Bundesvorgaben zur Schaffung von Tempo 30-Zonen kaum zu Stande kommen dürfte. Kantonspolitisch ist Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Kanton Aargau nach wie vor ein Tabu.

Trotz der grundsätzlich ablehnenden Haltung des Kantons Aargau zu Tempo 30 auf Kantonsstrassen setzt sich die Stadt derzeit projektspezifisch stark dafür ein, bei Planungsarbeiten die Geschwindigkeit als wichtigen Planungsaspekt miteinzubeziehen, so z.B. auf der Bahnhofstrasse.

Auf Gemeindestrassen spielt der Geschwindigkeitsaspekt bei Planungen eine zentrale Rolle, so wird für die Tellstrasse explizit ein T30-Regime geprüft. Auch in den bereits



heute verkehrsberuhigten Wohnquartieren (T30) kann auf Antrag der Bevölkerung die Realisierung einer Begegnungszone angestossen werden.

Im Namen des Stadtrats

Dr. Hanspeter Hilfiker  
Stadtpräsident

Daniel Roth  
Stadtschreiber

*Die Beantwortung dieser Anfrage verursachte Kosten von 575 Franken.*