

## REGIERUNGSRAT

26. September 2018

18.143

**Interpellation Gabriela Suter, SP, Aarau (Sprecherin), Adrian Bircher, GLP, Aarau, Dr. Marcel Bruggisser, BDP, Aarau, Therese Dietiker, EVP, Aarau, Andre Rotzetter, CVP, Buchs, und Hansjörg Wittwer, Grüne, Aarau, vom 26. Juni 2018 betreffend Engagement des Kantons bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Aarau nach Annahme des Gegenvorschlags zur Initiative "Für eine zukunftsfähige Mobilität";  
Beantwortung**

---

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

### **Zur Frage 1**

"Ist der Regierungsrat bereit, die Stadt Aarau dabei zu unterstützen, die neu in der Gemeindeordnung verankerten Ziele zu erreichen?"

Der Regierungsrat kann die Stadt Aarau in der Umsetzung des neuen Gemeindeordnungsartikels

#### **§ 10e D. Mobilität**

<sup>1</sup> Die Stadt setzt sich für eine emissionsarme, energieeffiziente und flächenschonende Mobilität ein.

<sup>2</sup> Sie unterstützt geeignete Massnahmen zur Reduktion des Gesamtverkehrs.

<sup>3</sup> Sie fördert und bevorzugt den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, deren Anteile am Gesamtverkehr zu erhöhen. Sie sorgt für dichte, durchgängige und sichere Netze sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum.

<sup>4</sup> Sie informiert regelmässig zu den geplanten Massnahmen und deren Umsetzung.

gestützt auf die in seiner Kompetenz stehenden gesetzlichen Bestimmungen sowie die bestehenden behördenverbindlichen Instrumente unterstützen.

## Zur Frage 2

"Auf welche Weise kann sich der Kanton für die konsequente Förderung des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Aarau einsetzen?"

Der Kanton setzt sich gemäss den gesetzlichen Rahmenbedingungen, dem Richtplan Kapitel M4.1 und Kapitel M4.2 sowie der Mobilitätsstrategie "mobilitätAARGAU", welche vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016 beschlossen wurde, für die konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ein. Die Mobilitätsstrategie setzt gezielt räumliche Akzente und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen. Die Mobilität in der Stadt muss andere Ansprüche erfüllen als diejenige auf dem Land.

Der Fuss- und Radverkehr soll in den Kernstädten – zu denen auch Aarau zählt – gefördert werden, um Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr zu begegnen und das Zentrum zu entlasten. Im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und gemäss dem Richtplan wird das kantonale Radroutennetz realisiert und konsequent qualitativ verbessert.

Der Fussverkehr wird ebenfalls im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten gefördert. So beteiligte sich der Kanton mit einem finanziellen Beitrag am Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) der Stadt Aarau. Der KGV der Stadt Aarau sieht die konsequente Förderung des Fuss- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs vor und formuliert entsprechende Zielsetzungen, die für Stadt und Kanton behördenverbindlich sind.

Der Kanton setzt sich für die konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs unter Wahrung der gesetzlichen Rahmenbedingungen ein. So wurde in den vergangenen Jahren das Bahn- und Busangebot stetig ausgebaut (zum Beispiel 30-Minuten-Takt auf der S-Bahnlinie 3 in den Hauptverkehrszeiten, 7,5-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten auf den nachfragestarken Buslinien etc.). Dem Angebotsausbau sind jedoch auch Grenzen gesetzt, da sich die Fördermassnahmen gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr nach volks- und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu richten haben.

## Zur Frage 3

"Welche Rolle kommt der kantonalen Fachstelle Fuss- und Radverkehr bei der Planung von künftigen Projekten in der Kantonshauptstadt zu?"

Wie bereits in der Antwort zur Frage 2 beantwortet, engagiert sich der Kanton Aargau im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten für den Fuss- und Radverkehr.

## Zur Frage 4

"Ist der Regierungsrat bereit, das Strassenprojekt der Brücke "Pont neuf" substantiell für den Fuss-, Velo- und den öffentlichen Verkehr zu optimieren? Insbesondere in folgenden Punkten:

- die Erhaltung des Fussgängerstreifens am Brückenkopf Nord
- eine Ein-, Abbiege- und Querungshilfe bei der Einmündung Aarestrasse
- eine bessere Lösung für das Geradeausfahren von der Brücke in den Zollrain
- grosszügigere Fuss- und Veloverbindungen von der Stadtebene in den Aareraum"

## **Zur Erhaltung des Fussgängerstreifens am Brückenkopf Nord**

Auf einen Fussgängerstreifen sowie bauliche Inseleinbauten wird im Bereich Aarestrasse aufgrund geringer/fehlender Fussgängerfrequenzen verzichtet. Die objektive Verkehrssicherheit mit der fehlenden Frequenz ist nicht gewährleistet und widerspricht somit der normgerechten und sicheren Anlage. Der Verzicht erlaubt eine Priorisierung des Radverkehrs auf der Hauptachse (Kantonsstrasse) und die Markierung eines beidseitigen Radstreifens mit einer Breite von 1,50 m.

## **Zur Ein-, Abbiege- und Querungshilfe bei der Einmündung Aarestrasse**

Basierend auf dem Bericht der Metron vom 20. Dezember 2011 ist der Radverkehr auf der Längsachse höher zu gewichten als das Abbiegebedürfnis am Knoten Aarestrasse. Mit dem Verzicht auf die Querungshilfe kann ein durchgehender Radstreifen realisiert werden.

## **Zur besseren Lösung für das Geradeausfahren von der Brücke in den Zollrain**

Im erwähnten Bericht der Metron wurden während der Veloverkehrszählungen keinerlei Schwierigkeiten auf diesem Abschnitt beobachtet. Der Spurwechsel funktioniert sehr gut. Die Situation wurde sowohl mit der Stadtpolizei, wie auch mit Pro Velo Aarau abgestimmt und für gut empfunden.

## **Zu den grosszügigeren Fuss- und Veloverbindungen von der Stadtebene in den Aareraum**

Der Radverkehr in **Richtung "Pont Neuf"** wird mit einem 1,50 m breiten Radstreifen sichergestellt. Eine Verbreiterung des Gehwegs und das offizielle Zulassen vom Radverkehr auf dem Gehweg ist daher kein Thema. Eine Gehwegverbreiterung hätte zur Folge, dass die Schleppkurve für den Schwerverkehr nicht gewährleistet werden kann; der Schwerverkehr würde den Fussgängerwartebereich beanspruchen. Die Verbreiterung des Gehwegs aareseitig erbringt keinen Mehrwert, da die Fahrbeziehungen Stadtebene-Aareraum gewährleistet sind.

Die Radverbindung **von der Altstadt in Richtung Tellli und Aareraum Ost** soll wie heute via südseitigen Gehweg führen. Eine Verbreiterung dieses Gehwegs auf 2,50 m, zulasten der Fahrbahn, wurde bereits aufgenommen und ins Projekt integriert.

**Flösserstrasse West:** Der Radverkehr in Richtung Flösserplatz wird mit einem 1,25 m breiten Radstreifen sichergestellt. Eine Verbreiterung des Gehwegs und das offizielle Zulassen vom Radverkehr auf dem Gehweg ist daher kein Thema.

Die Radverbindung in die Altstadt soll wie heute via südseitigen Gehweg führen. Eine Verbreiterung dieses Gehwegs auf 2,50 m, zulasten der Fahrbahn, wurde bereits aufgenommen und ins Projekt integriert.

## **Zur Frage 5**

"Ist der Regierungsrat bereit, bei aktuellen und künftigen Projekten auf den Kantonsstrassen in Aarau durchgängig beidseitige Radstreifen zu planen und zu realisieren, insbesondere auch bei den anstehenden Projekten Schiffländestrasse, Obere Vorstadt und Entfelderstrasse?"

Für die Umsetzung des Veloangebots dient dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Tiefbau) als übergeordnete Grundlage das kantonale Radroutennetz mit den vorgesehenen Führungsarten (Mischverkehr; Radstreifen; Radwege). Diese Anliegen werden in den kantonalen Strassenbauprojekten aufgenommen. Für die Umsetzung muss aber eine gesamtheitliche und fallspezifische Abwägung vorgenommen werden, beispielsweise über die vorhandenen Platzverhältnisse, die gestalterischen Wünsche oder die Verkehrssicherheit.

**Schiffländestrasse:** Das kantonale Radroutennetz sieht Radstreifen vor. Die heutigen Strassenbreiten lassen dies jedoch nur einseitig zu. Eine beidseitige Umsetzung kann somit erst bei einem Strassenausbau mit Landerwerb erfolgen, wobei beispielsweise der Abschnitt bei der Unterführung (Parkplatz Kettenbrücke) vermutlich nur mit einem kostenintensiven Tunnelausbau möglich wäre und die

Verhältnismässigkeit geprüft werden muss. Im Rahmen der anstehenden Instandsetzung mit einer Belagssanierung im östlichen Abschnitt (Einmündung Schwimmbadstrasse bis Lichtsignalanlage [LSA] Flösser-/Asylstrasse) wird jedoch neu, stadteinwärts, ein normgerechter Radstreifen realisiert.

**Obere Vorstadt/Entfelderstrasse (bis Gönhardweg):** Hier sieht das kantonale Radroutennetz eine Führung im Mischverkehr vor. Im Rahmen des anstehenden Strassenbauprojekts wurde die Anordnung von Radstreifen geprüft. Aufgrund der Platzverhältnisse (Bebauung Obere Vorstadt) konnte aber kein zweckmässiges Angebot zwischen den Kreisverkehr-Plätzen "Aargauerplatz" und "Rosengarten" zur Verfügung gestellt werden. Hingegen wird nach dem Kreisverkehr-Platz "Rosengarten" bis zum Siebenmannweg beidseitig ein Radstreifen angeboten.

**Entfelderstrasse (ab Gönhardweg):** Ab dem Knotenbereich sind für das kantonale Radroutennetz Radstreifen vorgesehen. Vorhanden sind stadtauswärts ab Knoten Hallwylstrasse durchgängig Radstreifen. Hingegen wird der Veloverkehr stadteinwärts teilweise im Mischverkehr geführt. Das gemeinsam mit der Stadt Aarau erarbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept sah einen gemeinsamen Rad-/Gehweg vom Knoten Gönhardweg bis zum Knoten Binzenhof vor. Auf Wunsch der Stadt Aarau wurde dieses Projekt jedoch sistiert.

### Zur Frage 6

"Ist der Regierungsrat bereit dafür zu sorgen, dass der Busverkehr in der Stadt Aarau wie im Konzeptbericht "Verkehrsmanagement Region Aarau" vorgesehen an Ampelanlagen konsequent priorisiert wird – auch zu Hauptverkehrszeiten?"

Mehrere Massnahmen des Verkehrsmanagements Region Aarau konnten in den vergangenen Jahren umgesetzt werden, zum Beispiel die Zuflusssteuerung vom Distelberg, Busspur Wöschnau und andere.

Die Buspriorisierung bleibt auch während der Hauptverkehrszeit bestehen. Aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens während der Spitzenstunden ist der Verkehrsablauf generell weniger flüssig. Das betrifft auch den öffentlichen Verkehr. Trotz Priorisierung kann es dadurch zu Verzögerungen kommen.

Bei Knoten mit hohem Verkehrsaufkommen und vielen Buslinien, wie zum Beispiel am Kreuzplatz, besteht die Gefahr, dass der Verkehrsablauf durch die vielen Busanmeldungen gestört wird. In der Folge behindern sich die einzelnen Buslinien gegenseitig. Eine LSA-Steuerung muss deshalb ein Optimum zwischen konsequenter ÖV-Priorisierung (jede Busanmeldung unterbricht den Phasenablauf und generiert unnötige Zwischenzeiten) und möglichst flüssigem Verkehrsablauf (was wiederum auch dem Radverkehr zu Gute kommt) finden.

### Zur Frage 7

"*Pro Velo Region Aarau* reichte im September 2015 Anregungen zum Versuchsbetrieb Bahnhofstrasse Aarau sowie im Februar 2017 einen umfangreichen Schwachstellenkatalog für die Region Aarau ein. Was hält der Kanton von den Anregungen von *Pro Velo*? Ist der Kanton bereit, die Anregungen von *Pro Velo* umzusetzen? Welche in den beiden Dokumenten aufgezeigten Schwachstellen wurden seither bereits beseitigt? Welche weiteren Massnahmen sind geplant?"

Qualitätsverbesserungen auf dem Radroutennetz sind eine permanente Aufgabe, die der Kanton ernst nimmt. Der Kanton ist immer bereit, gute und innovative Lösungen zu prüfen und wenn möglich umzusetzen, dies gilt sowohl für die vorgebrachten Punkte von *Pro Velo Aarau*, wie auch von anderen interessierten Seiten.

Als Beispiel einer Schwachstelle kann die Querung Kasinostrasse/Tunnelweg erwähnt werden: Vor der Umsetzung der neuen LSA Kasinostrasse/Tunnelweg wurde Pro Velo Aarau an einem Augenschein vor Ort informiert. Nach der Inbetriebnahme der neuen LSA wurden mehrfach Optimierungen zur Verbesserung der Situation für die Radfahrenden an der LSA vorgenommen und Anregungen von Seiten Pro Velo umgesetzt. So wurde konkret die Mitte der Fahrbahn rot eingeschlämmt und ein Velopiktogramm ergänzt.

Die Pflege des kantonalen Radroutennetzes ist ein dynamischer Prozess. Eine Übergangsmassnahme ist die Markierung eines normgerechten Radstreifens auf der Schiffländestrasse. Auch diese Situation wurde mit Pro Velo Aarau vor Ort diskutiert und die Anliegen aus dem Schwachstellenkatalog entgegengenommen.

### **Zur Frage 8**

"Wie werden die Stadt Aarau sowie die Organisationen *Pro Velo Region Aarau*, *VCS Aargau* und *Fussverkehr Aargau* bei der Planung und Umsetzung von künftigen Projekten, bei denen der Kanton die Planungshoheit hat, beigezogen?"

Sämtliche kantonalen Strassenbauprojekte verfügen über eine Organisationsstruktur. Die Gemeinden werden von Beginn an in die Projekterarbeitung einbezogen und können ihre Anliegen frühzeitig eingeben sowie das Projekt mitgestalten. Insbesondere können sie Interessen aus weiteren Organisationen einbringen und zusammen mit dem Kanton deren mögliche Umsetzung abwägen. Weiter sind auch alle relevanten Fachstellen des Kantons in den Projekten involviert. Beispielsweise werden die Bedürfnisse der kantonalen Radrouten durch die Fachstelle Fuss- und Radverkehr oder die Anliegen zur integralen Verkehrssicherheit durch die Sektion Verkehrssicherheit eingebracht. Bei Bedarf wird eine externe Unterstützung beigezogen, wie beispielsweise für die Umsetzung des hindernisfreien Bauens. Die fachlichen Anliegen können somit abgedeckt werden. Schliesslich dürfen sich die Verbände und Organisationen, wie die Bevölkerung, im Rahmen von Informationsveranstaltungen einbringen und nötigenfalls bei den Projektaufgaben ihre Anliegen deponieren.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'470.50.

### **Regierungsrat Aargau**