Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 99 (1981)

Heft: 33-34

Artikel: Entlastung der Aarauer Innerstadt von unnötigem Fahrverkehr: Seminar der Sektion Aargau des SIA, Schlussbericht Februar 1981

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-74538

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

lend aufgenommen. Der Sektion wurde anerkannt, einen *konstruktiven Beitrag im öffentlichen Interesse* geleistet zu haben, ansonsten der SIA nur wegen der Honorarfrage öffentlich aktiv werde.

Ausblick

Nachdem sich vor bald zwanzig Jahren eine Architektengruppe mit dem Problem der Aarauer Altstadt befasst hat, konnte diesmal von Architekten und Ingenieuren eine Arbeit abgeliefert werden, die ebenfalls objektbezogen und einmalig erstellt worden ist. Es ist vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt das Thema «Autobahn und Landschaft» auf ähnliche Weise anzupacken. Hoffen wir, auch sie werde eine Teamarbeit bringen und eine gute Aufnahme finden. *Bruno Meyer*

Nachstehend veröffentlichen wir den Schlussbericht des Seminars, der 24 Seiten Text und 22 Skizzen enthält und der im März 1981 der Öffentlichkeit bekannt gegeben wurde. Die einzelnen Varianten sind hier zusammengefasst und nicht im Wortlaut wiedergegeben.

Entlastung der Aarauer Innerstadt von unnötigem Fahrverkehr

Seminar der Sektion Aargau des SIA, Schlussbericht Februar 1981

Ziel des Seminars

Das allgemein erneut auflebende Interesse an Fragen der Verkehrsplanung in Aarau veranlasste die Sektion Aargau des SIA, ein Seminar durchzuführen über das Thema «Entlastung der Aarauer Innerstadt von unnötigem Fahrverkehr».

Das Seminar verfolgte drei Ziele:

- Die Planer (Architekten, Bauingenieure) zu intensiverer *Teilnahme an aktuellen öffentlichen Planungsproblemen* zu motivieren;
- Den *Gedankenaustausch* zwischen den kantonalen und städtischen Planungsbehörden einerseits und interessierten SIA-Mitgliedern anderseits zu fördern;
- Bestehende Lösungsansätze zu anstehenden Problemen neu anzupacken sowie – wenn möglich – neue Lösungsansätze zu suchen und dadurch der Diskussion um Aaraus Verkehrsprobleme *neue Impulse* zu geben.

Dabei sollten folgende *Spielregeln* befolgt werden:

- Ausrichtung auf machbare Lösungen, d. h. alle Überlegungen, Berechnungen, Evaluationen, Linienführungen, Platzbedürfnisse usw. müssen politisch, technisch und finanziell realistisch eingeschätzt werden;
- Verzicht auf Polemik, Anstreben von Sachlichkeit;
- Einfache, klare, systematische Formulierung;
- Das Ergebnis muss:
  - In die laufende Planung der öffentlichen Hand in nützlicher Weise einfliessen können;
  - Der Meinungsbildung über Planungsprobleme in einer weiteren Öffentlichkeit dienen können.

Vorgehen

Die 37 Teilnehmer wurden in *5 Arbeitsgruppen* aufgeteilt, die ihr Thema selber wählten und selbständig bearbeiteten (Tabelle 1). In drei Plenarsitzungen wurden allen Teilnehmern durch die kantonalen und städtischen Planungsbehörden die erforderlichen Kenntnisse und Randbedingungen vermittelt. Ferner wurden bei der zweiten und dritten Plenarsitzung die Arbeiten gegenseitig vorgestellt, abgegrenzt und kritisiert.

Die *Seminarleitung* beschränkte sich auf organisatorische und administrative Belange und liess den 5 Gruppen – im Rahmen obiger Spielregeln – möglichst viel Aktionsfreiheit.
Die 5 Arbeitsgruppen wählten folgende *Varianten* (vgl. Tab. 1):

- Passive Massnahmen
- Nord-Süd-Untertunnelung
- Ostumfahrung
- Telli- und Schanzrainrampe
- Ringkonzept

Dabei gingen alle 5 Gruppen von folgenden Voraussetzungen aus:

- Schonung des Stadt- und Landschaftsbildes
- Umweltfreundlichkeit
- Emissionsarmut
- Keine Verschlechterung der Verbindungen Zentrum-Aussenquartiere
- Keine Verdrängung von Fahrverkehr in Aussenquartiere
- Klare Konzepte für Parkierung, Zweiradverkehr, öffentlichen Verkehr und Fussgänger
- Keine Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Entwicklung der Innerstadt

Ergebnis

Dank der engen Begleitung des Seminars durch die kantonalen und städtischen Behörden und deren Beratung wurden die drei *Seminarziele weitgehend erreicht*. Die Arbeiten in Form von Berichten mit erläuternden Skizzen haben nach unserer Auffassung im Verhältnis zu den aufgewendeten Mitteln und zu der zur Verfügung stehenden kurzen Zeit – sowohl was die Dauer der ganzen «Übung» wie auch den zumutbaren freiwilligen Einsatz jedes Einzelnen anbetrifft – Ergebnisse gezeitigt, die zumindest diskussionswürdig sind. Dabei war nicht zu vermeiden, dass

- einzelne Doppelspurigkeiten auftraten
- anderseits sich gewisse Widersprüche ergaben
- auf einige wünschbare Vertiefungen verzichtet werden musste.

Obwohl die Tatsache, dass sich ausgewiesene Planer mit der höchst aktuellen Frage der Entlastung der Aarauer Innerstadt von unnötigem Fahrverkehr befassten, zu hohen Erwartungen verleiten könnte, muss das Ergebnis – ohne die beachtliche Leistung aller Beteiligten zu schmälern – dahingehend *relativiert* werden, dass im Rahmen dieses kurzen Seminars die Studien nicht soweit getrie-

Tabelle 1. Übersicht über die fünf Gruppenarbeiten

Bezeichnung	*Charakteristik*	*wichtigste bauliche Massnahmen*	*Kostenrahmen (geschätzt) Mio Fr.*
«Passive Massnahmen»	Primat: polizeiliche Massnahmen	möglichst geringe bauliche Massnahmen	1
«Nord-Süd-Tunnel»	Nord-Süd-Untertunnelung	Tunnel von der Mühlemattstrasse zur Entfelderstrasse	35
«Ostspange»	Ostspange	Tellirain	12
«West-Ost-West»	Minimal-Ringkonzept	Tellirain, Schanzrain	8
«Ring 80»	Maximal-Ringkonzept	Tellirain, Bankrain-Gaisknoten, Schanzrain, Hintere Bahnhofstrasse in Hochlage	24 (1.–3. Etappe: 14 Mio Fr. und 4. Etappe 10 Mio Fr.)

ben werden konnten, wie es für eine hieb- und stichfeste Auslotung der einzelnen Problemkreise nötig gewesen wäre. Die Arbeiten sollten deshalb als *Ausgangspunkte für weitere Diskussionen und Abklärungen* betrachtet werden.

Mehrere Varianten

«Passive Massnahmen»

Mit *wenigen baulichen Veränderungen* soll die Altstadt als Sofortmassnahme vom Durchgangsverkehr befreit und grossräumig auf dem bestehenden und zu ergänzenden Strassennetz umfahren werden. Die heutigen Zufahrten werden nicht aufgehoben und der Tellirain soll für den stadtinternen Verkehr minimal ausgebaut werden. Wünschbar ist eine Versuchsphase zur Sammlung von Erfahrungen.

«Nord-Süd-Tunnel»

Der West-Ost-Durchgangsverkehr umfährt die Innerstadt zwischen den Knoten Suhrebrücke und Wöschnau auf der Mühlemattstrasse bzw. Bahnhofstrasse. In *Nord-Süd-Richtung* übernimmt *ein Tunnel* zwischen Mühlemattstrasse und Entfelderstrasse den Verkehr, jedoch ohne Anschluss an die West-Ost-Richtung bei der Bahnhofstrasse. Dadurch wird die Innerstadt maximal entlastet (Bild 1).

«Ostspange»

Die Verkehrsidee «Ostspange» verzichtet auf bauliche Massnahmen westlich der Innerstadt. Sie *verbindet die Bahnhofstrasse mit der Mühlemattstrasse* für den Nord-Süd-Verkehr. Der Knoten Mühlemattstrasse ist kreuzungsfrei auszubauen. Gleichzeitig wird die Erschliessung des neuen Geschäftszentrums Kaserne gewährleistet (Bild 2).

«West-Ost-West»

Mit dieser Lösung wird eine praktikable Verkehrsführung anstelle von Maximallösungen angestrebt. Sie soll etappenweise und *ohne verlorene Provisorien* realisiert werden und soll Lebensraum und Stadtbild weitgehend schonen. Im Endausbau könnte eine geschlossene Ringlösung entstehen.

«Ring 80»

«Ring 80» legt ein technisch und finanziell ausgereiftes Gesamtkonzept vor, worin ein *klarer Endzustand* anstelle von isolierten Massnahmen anvisiert wird. Der Ausbau erfolgt allerdings etappenweise. Neben der verkehrsfreien Innerstadt entsteht eine erweiterte verkehrsberuhigte Zone (Bild 3).

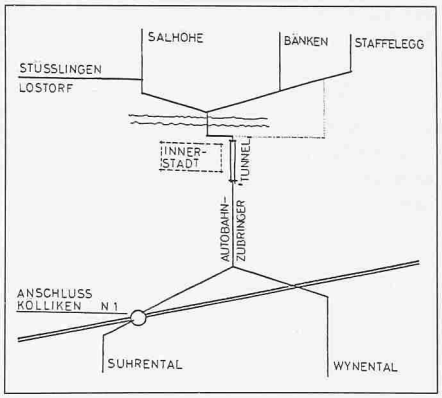
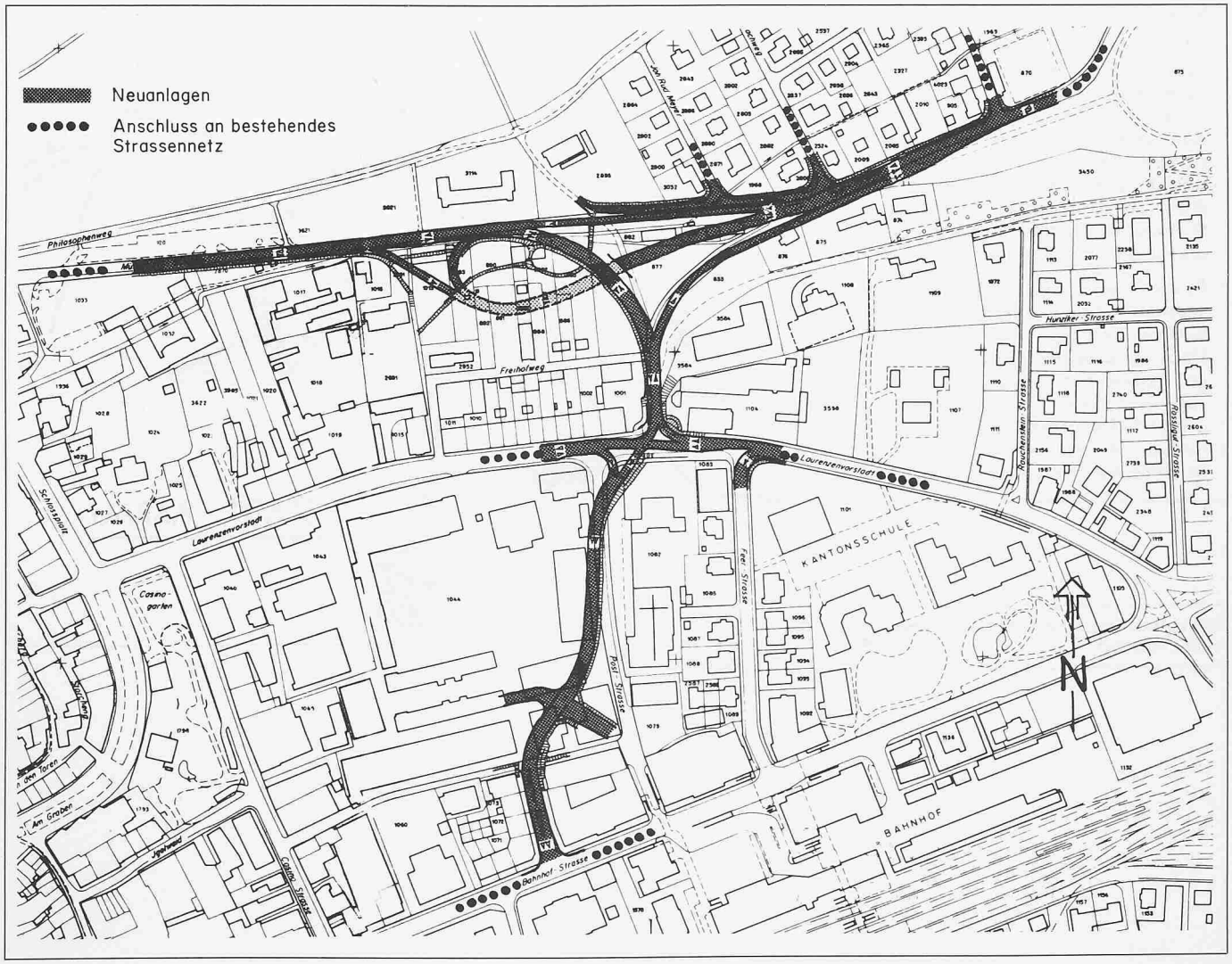


Bild 1. «Nord-Süd-Tunnel». Zweispuriger Tunnel zwischen Mühlemattstrasse und Entfelderstrasse beim Buchenhof

Schlussbemerkungen

Die ersten beiden Ziele des Seminars sind eindeutig erreicht worden. Architekten und Bauingenieure haben sich in erfreulich gros-

Bild 2. «Ostspange». Verbindung von Bahnhofstrasse und Mühlemattstrasse mit kreuzungsfreiem Knoten



ser Zahl mit den Verkehrsproblemen der Stadt Aarau auseinandergesetzt. Die Diskussionen und Gruppenarbeiten haben deutlich zur *Problemerkennung* beigetragen.

Der dritten Zielsetzung, *neue Lösungsansätze* zu finden und der Diskussion neue Impulse zu geben, versuchte das Seminar im Bereiche seiner Möglichkeiten nahezukommen. Dass die vorliegenden Arbeiten zu ernsthaften Gesprächen in weiteren Kreisen und zu nachfolgenden Taten führen, bedarf des *permanenten Einsatzes der Beteiligten* in der Öffentlichkeit.

Die Lösungsansätze – mehr kann in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht erwartet werden – zeigen eine *erhebliche Bandbreite*. Sie reicht von den passiven Massnahmen bis zum grosszügigen Konzept. Massgebend ist jedoch der gemeinsame Ausgangspunkt: Die Befreiung der Innerstadt von jeglichem unnötigen Verkehr.

Unabhängig vom Einstieg in die Problemlösung haben alle Gruppen festgestellt, dass die Innerstadt ohne den *Bau weiterer Strassenanlagen* nicht vom Verkehr entlastet werden kann. Die Grössenordnung der vorgeschlagenen Massnahmen hingegen variiert, womit allerdings auch der Verkehrsfluss resp. die Stauungen in den Spitzenstunden unterschiedlich aussehen dürften.

Als wesentliche Gemeinsamkeit der verschiedenen Arbeiten darf herausgehoben werden, dass die Innerstadt nur entlastet werden kann, wenn der *Tellirain verbessert* wird. Dies scheint eine triviale Erkenntnis zu sein, ist doch wohl kaum eine Sperrung der Altstadtdurchfahrt denkbar, ohne dass grosse Stauungen auf dem bestehenden Strassennetz ausgelöst werden.

In der Frage, wie der zukünftige Mehrverkehr bewältigt werden soll, unterscheiden sich die Arbeiten deutlicher. Da es sich dabei aber eher um langfristige Massnahmen handelt, sind diesbezügliche Entscheide vorläufig nicht so dringlich. Im Vordergrund müssen *realistische Massnahmen zur Bewältigung der dringendsten Probleme* stehen.

Der ausführliche Bericht ist bei der Stadtkanzlei Aarau erhältlich.

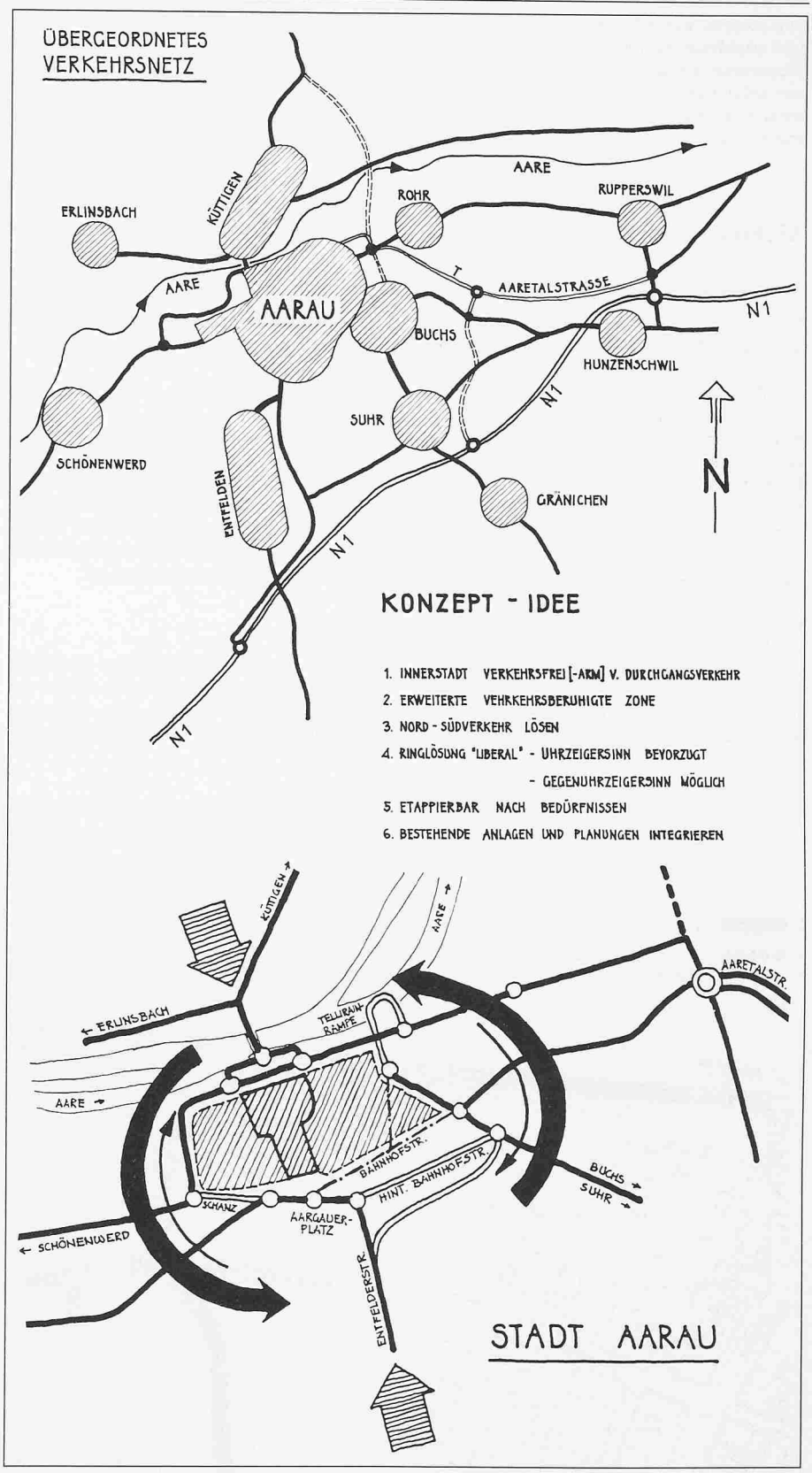


Bild 3. «Ring 80». Konzept und Idee