

abo+ WERNER SCHIB

Aarauer Verkehrsminister: «Die Situation auf der Bahnhofstrasse stört mich am meisten»

Die Kantonshauptstadt kommt verkehrstechnisch nicht richtig in die Gänge – oder? Ein Gespräch mit Vizestadtpräsident und Verkehrsminister Werner Schib über Planungsverzögerungen, Tempo 30 auf der Bahnhofstrasse, den Bus in der Altstadt und E-Trottis.

Nadja Rohner und Urs Helbling

13.02.2021, 05.00 Uhr

abo+ **Exklusiv für Abonnenten**



Der Aarauer Vizestadtpräsident Werner Schib.
Britta Gut

Wir haben den Eindruck, auf den Strassen in der Kantonshauptstadt passiert baulich nicht mehr viel, von ein paar Sanierungen abgesehen. Ist der Kanton der Hemmschuh?

Werner Schib: Das kann man so nicht sagen. Es gibt ein paar wichtige Projekte, bei denen in der Tat nicht viel Sichtbares läuft. Aber wir sind an den Planungen, teils auch zusammen mit dem Kanton.

Es wird also vor allem studiert und weniger gegraben.

Die Sanierung der Oberen Vorstadt ist bewilligt, da wird 2022 gebaut. Die Buchserstrasse ist Teil eines Mammutprojekts vom Kreisel Gais bis nach Suhr. Da gab es Einwendungen, die abgearbeitet werden müssen. Viel zu tun gab vor allem auch das neue Gesamtverkehrsprojekt Region Aarau (GVK), das kürzlich präsentiert wurde.

Was bedeutet es für Aarau?

Der Stadtrat ist erfreut, dass der Kanton nun von seiner Idee aus der Netzstrategie 2013 abgekommen ist, eine Nordtangente – eine Untertunnelung der Hangkante des Balänenwegs entlang – sowie eine Westtangente – ein Tunnel von der Schachenstrasse auf den Distelberg – zu erstellen. Eine Untertunnelung hätte mehr Verkehr in die Stadt gezogen. Wir wollen in Aarau keine zusätzliche Strasseninfrastruktur, weil wir finden, dass es nicht nur um Strassen gehen kann, sondern auch um Aufenthaltsqualität und Freiräume. Im neuen GVK nimmt man nun Abstand davon: Der Verkehr soll bis 2040 mit den bestehenden Strassennetzelementen auskommen. Es ist aber auch eine Verpflichtung: Den Mehrverkehr, den es mit der Bevölkerungszunahme geben wird, müssen wir anders abfedern können: etwa durch gutes Verkehrsmanagement, Förderung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs.

Zur Person

Er ist seit 2014 Stadtrat im Ressort Verkehr und Umwelt und seit 2018 Vizestadtpräsident. Zuvor war Werner Schib zehn Jahre Einwohnerrat. Aufgewachsen ist er an der Rohrerstrasse im damaligen Schlachthof, heute wohnt er mit Frau und Tochter im Binzenhof-Quartier. Hauptberuflich ist Werner Schib Anwalt und Notar.

Was ist aus Sicht des Tiefbauvorstehers das grösste Strassen-Problem der Stadt?

Die Bahnhofstrasse stört mich am meisten. Auch, weil alles unheimlich lange dauert, die Diskussion läuft schon seit mehr als 15 Jahren. Da braucht es einfach eine Verbesserung – es hat zu viel Verkehr an diesem für die Stadt wichtigen Ort, darunter leidet auch die Pünktlichkeit der Busse. Der Kanton, dem die Strasse gehört, sieht die Problematik und ist bereit, Lösungen zu diskutieren.

Nadja Rohner

Wie könnte diese Verbesserung aussehen?

Wir wollen die Aufenthaltsqualität steigern und Freiräume schaffen, zum Beispiel mit einer Baumallee, weniger Verkehr, einfacheren Querungen. Der Stadtrat will ausserdem Tempo 30. Das will der Kanton aber auf seinen Hauptverkehrsstrassen, wie die Bahnhofstrasse eine ist, nicht. Aber: Wenn der Kanton damit solche Mühe hat, könnte man ja auch einfach die Strasse abtauschen.

Wie meinen Sie das?

Wir könnten dem Kanton die Hintere Bahnhofstrasse geben, die heute eine Gemeindestrasse ist und parallel auf der anderen Seite des Bahnhofs verläuft – und dafür übernehmen wir die Bahnhofstrasse. Es wäre eine einfache Lösung.

Das klingt abenteuerlich.

Es ist eine Idee von mehreren. Und diese werden nun in den nächsten Jahren konkretisiert. Auch die Sperrung der Bahnhofstrasse für den motorisierten Individualverkehr zwischen Post- und Feerstrasse ist eine mögliche Lösung. Es geht darum, den Durchgangsverkehr zu eliminieren, aber die Erschliessungsfunktion aufrechtzuerhalten. Ob aber die Hintere Bahnhofstrasse diesen Mehrverkehr abwickeln kann, muss erst noch geprüft werden.

Was passiert nun als Nächstes?

Der Kanton wird noch dieses Jahr einen weiteren Versuchsbetrieb starten, etwa mit einem Linksabbiegeverbot von der Kasino- in die Bahnhofstrasse. Ein Thema ist auch die Versetzung der Bushaltestellen Kunsthaus Richtung Osten. Eventuell gibt es eine Haltestelle auf der Fahrbahn. Ausserdem ist eine Ampellösung für den Fussgängerstreifen vor dem McDonald's in Diskussion:

Nadja Rohner

Seit 30 Jahren spricht man davon, die Tellistrasse von der Durchgangsstrasse in eine Quartiersammelstrasse umzubauen. Letztes Jahr begann die Planung von vorne: Wo steckt man?

Noch am selben Punkt wie letzten April, als der Stadtrat mitgeteilt hat, dass das Betriebs- und Gestaltungskonzept aus dem 2006 so nicht umgesetzt werden kann und überarbeitet werden muss. Das machen wir dieses Jahr.

Dann haben Sie ein Jahr verloren?

Erstens hat die Arbeit am Gesamtverkehrskonzept viele Ressourcen gebunden. Und dann ist die Tellistrasse wirklich eine Knacknuss. Sie wird zu stark befahren, von durchschnittlich 18'000 Fahrzeugen pro Tag. Man hat aber mal 15'000 als Maximum definiert. Jetzt wird man darüber nachdenken müssen, wie man den Plafond einhalten kann, aber den Verkehr an den Ein- und Ausgängen nicht kollabieren lässt. Ausserdem ist die Telli ein Entwicklungsgebiet, das sich in den nächsten Jahren noch stark verändern wird, etwa im Bereich des Kiff oder beim Hangartner-Areal.

Tellistrasse
Nadja Rohner

Die Tellistrasse ist baulich in einem sehr schlechten Zustand. Ist denkbar, dass vor dem grossen Umbau noch eine kleine Sanierung erfolgt?

Nein. Wir flicken nur noch die Löcher und rechnen damit, dass wir mit der grossen baulichen Umgestaltung 2025 beginnen können.

Weil der Umbau nicht erfolgt, ist der Stadtrat gegenüber dem Quartier und den Stimmbürgern seit Jahrzehnten wortbrüchig. Haben Sie manchmal ein schlechtes Gewissen?

Nein, habe ich nicht. Die Tellstrasse ist viel zu breit, ihre Aufenthaltsqualität und Querbarkeit muss gesteigert werden. Der grösste Teil der Tellbevölkerung wohnt aber schon heute toll, ohne Verkehrslärm. Das Bedürfnis wäre bisher vielleicht dringender gewesen, wenn es links und rechts der Strasse viele Wohnüberbauungen hätte. Ich bin aber der Meinung, dass wir jetzt vorwärtsmachen müssen.

Tellstrasse
Nadja Rohner

Man hat den Eindruck: Die Planungen für Umgestaltungen von Strassen dauern so lange, dass bis zur Realisierung die positiven Effekte durch die zwischenzeitliche Zunahme des Verkehrs gleich wieder verpuffen.

Das Risiko besteht. Aber es kostet so unheimlich viel Geld, dass wir uns nicht leisten können, etwas zu planen, das nicht funktioniert und wieder neue Probleme schafft.

Vor einiger Zeit hat die Stadt die Einwohnerinnen und Einwohner dazu aufgerufen, Wünsche für neue Tempo-20-Zonen anzubringen. Was passiert nun damit?

Wir haben zwölf Gesuche pendent. Ziel ist, drei pro Jahr zu bearbeiten. Im Moment ist eines vor der öffentlichen Auflage – Buchenweg und Ahornweg im Gönhard.

Eigentlich will der Stadtrat die Velos fördern - setzt er jetzt dann zum ganz grossen Wurf an?

Wir haben erst gerade die Veloverbindung durchs Torfeld Nord eröffnet, und demnächst startet am Bahnhof der Bau des Veloparkings «Ring am Bahnhof». Es soll im Sommer fertig sein. Das reicht aber nicht aus, um den Abstellplatz-Bedarf am Bahnhof zu decken, deshalb prüfen wir weitere Möglichkeiten,

zum Beispiel in der Hächler-Halle. Das ist die grosse unterirdische Halle am Ende der Bahnhof-Unterführung, bei der Post und dem Naturama. Denkbar ist auch eine Aufstockung der bestehenden Veloparkings, etwa dem im langen Bürogebäude an der Hinteren Bahnhofstrasse.

Und was noch?

Der Stadtrat wird im März einen Masterplan Veloparking verabschieden. Kurz- bis mittelfristig werden wir die Situation in der Altstadt angehen. Heute kann man sein Velo dort ja überall hinstellen. Um etwas mehr Ordnung reinzubringen, sollen Abstellflächen bei den Altstadtzugängen definiert werden. Und an einzelnen wichtigen Orten im Zentrum sollen Flächen speziell für Velos mit Anhängern oder Lastenvelos markiert werden. Ausserdem sind E-Bike-Ladestationen sowie Bikesharing Themen, mit denen wir uns befassen werden.

Auch mit E-Trotinetts?

Eher nicht. Wir haben das Gefühl, dass der Nutzen nicht gross ist. Aber es gehen sowohl von Trotti- als auch Bikesharing-Anbietern immer wieder unverbindliche Anfragen beim Stadtrat ein.

Wie wäre es mit einer Velo-Schnellstrasse auf der Bachstrasse?

Das ist denkbar. Der Kanton ist daran, das zu prüfen. Das Problem ist dort der Rechtsvortritt.

Fahren in fünf Jahren noch so viele Busse durch die Altstadt wie heute?

Ich bin kein Hellseher. Ich hoffe, dass es eine Lösung gibt, um die Aufenthaltsqualität in der Altstadt zu verbessern, gleichzeitig aber die gute Erschliessung durch den ÖV und die Anschlussqualität am Bahnhof aufrechtzuerhalten.

Wie könnte so eine Lösung aussehen?

Ich weiss es noch nicht. Es werden wohl nicht mehr alle Linien durch die Altstadt fahren.

Wo braucht es bessere Busverbindungen?

Das Kantonsspital wird nur alle 30 Minuten angefahren, hier braucht es sicher eine Taktverdichtung. Auch in den Abendstunden ist eine Taktverdichtung, wie wir sie neu auf der Linie 2 zwischen Bahnhof und Rohr haben, auf anderen Linien angezeigt. Ich bin kürzlich abends mit dem Zug aus den Skiferien nach Hause gekommen und musste 35 Minuten am Bahnhof auf den Bus warten. Das ist ärgerlich und kein Service, wie der Stadtrat ihn haben will.

Und weiter?

Die bessere Erschliessung der Freizeitanlagen im Schachen ist ein Thema. Es wird sicher auch neue Buslinien brauchen, sobald im Torfeld Nord mehr passiert. Da gibt's beispielsweise die Möglichkeit einer Buslinie Rohrerstrasse-Rohr-Buchs Suhrhard-Suhr.

Woran knobeln die Planer sonst noch?

Wir sind an vielem dran. Die neue Kettenbrücke bringt Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr dank neuer Durchgänge. Daran anschliessend, auf dem Abschnitt bis zur Stadtgärtnerei, erarbeiten wir im Rahmen einer Machbarkeitsstudie neue Lösungen für den Philosophenweg und den Aareraum. Das Volk hat eine Umgestaltung 2013 zwar abgelehnt, und man kann sich immer fragen, wann es opportun ist, wieder neu zu planen. Aber für den Stadtrat ist klar, dass dort etwas gemacht werden muss.

Wieso?

Der Philosophenweg ist dort zu schmal für Velofahrer und Fussgänger. Wir prüfen, ob er allenfalls verbreitert werden kann – oder ob die Velofahrer auf die Mühlemattstrasse ausweichen müssen. Wir denken auch darüber nach, die Parkplätze bei der Schwanbar aufzuheben. Teil der Machbarkeitsstudie ist aber auch die Frage nach einer Aarebadi mit Einstiegen und Duschen.