

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

Medienkonferenz

Abschluss Testlauf Bahnhofstrasse

2. April 2025

Inhalt

Vorgeschichte und Auslöser des Testlaufs – Werner Schib

Getestete Massnahmen – Daniel Schwerzmann

Erkenntnisse aus dem Testlauf – Daniel Schwerzmann

Entscheid – Dr. Hanspeter Hilfiker

Nächste Schritte – Daniel Schwerzmann

Fragen von Medienschaffenden

Rückblick

- > Stand 2011: alter Aargauerplatz und Busspur entlang der Bahnhofstrasse



- > Stand 2014: Kreisel Aargauerplatz sowie Mehrzweck- und Radstreifen



Rückblick

> 2019: Simulation verschiedener Varianten



Ausgangslage und Auslöser des Testlaufs

- > Die Bahnhofstrasse Aarau muss saniert werden.
Der Verkehrsablauf soll für alle verbessert, der Stadtraum attraktiver und das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden gefördert werden.
- > Der öffentliche Verkehr weist Verspätungen auf.
- > Es ist ein sehr hohes Querungsbedürfnis für Fussgängerinnen und Fussgänger vorhanden. Der Fussgängerstreifen im Bereich McDonalds ist leistungsbestimmend.
- > Die Stadt Aarau und der Kanton haben gemeinsam ein Konzept zur Neugestaltung erarbeitet: "Mitenand statt Gägenand".

Ziele des Testlaufs

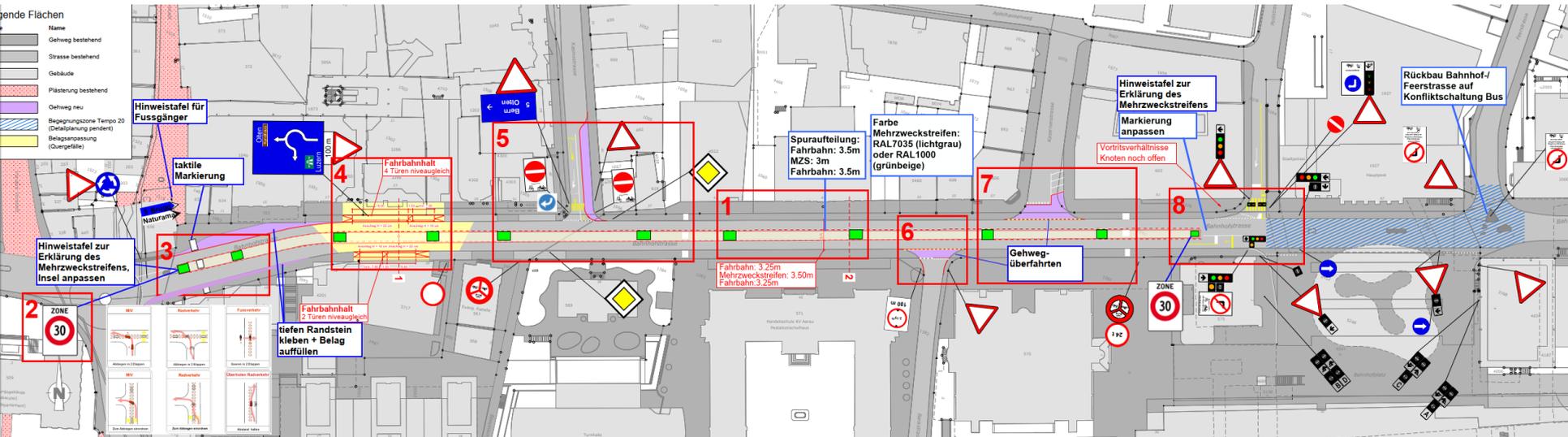
- > Stärkung des Boulevards Bahnhofstrasse als urbaner Stadtraum
- > Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Reduktion der Trennwirkung durch die Kantonsstrasse
- > Verbesserung des Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmenden durch weniger Regulierungen und mehr Rücksichtnahme
- > Erhöhung der Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs
- > Gemeinsame Erarbeitung einer zukunftsfähigen Lösung für Stadt und Kanton

Allgemeines

- > Testlauf: Aug. 2023 bis Aug. 2024
- > Erhebung der Daten: Okt. 2021 - Juli 2024
- > 3 Varianten wurden ausgewertet
 - > V0: Stand vor dem Umbau
 - > V1: Phase 1 Testlauf (mit Velostreifen)
 - > V2: Phase 2 Testlauf (ohne Velostreifen, breitem Mehrzweckstreifen)
- > Der Monitoringbericht wurde von einem externen Planungsbüro erarbeitet
- > Baustellen wurden bei der Auswertung berücksichtigt
 - > Hintere Bahnhofstrasse
 - > ENIWA Fernwärme
 - > Graben mit Umleitung der Buslinien 1, 2 und 4 über den Kreuzplatz



Massnahmen



Zusätzliche Massnahmen Kasinostrasse vor Start V2 (März 2024):

- > Markierungsanpassungen und Vollzug
- > Aufhebung des Fussgängerstreifens

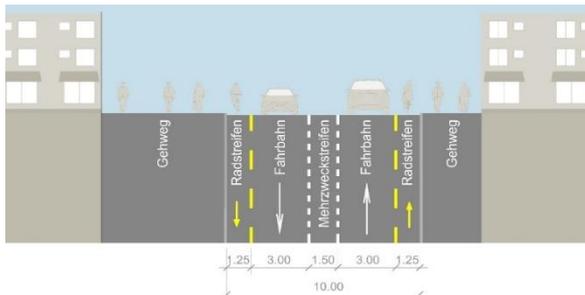
November 2024:

- > Umsetzung Test Durchfahrtsfahrverbot Kasinostrasse

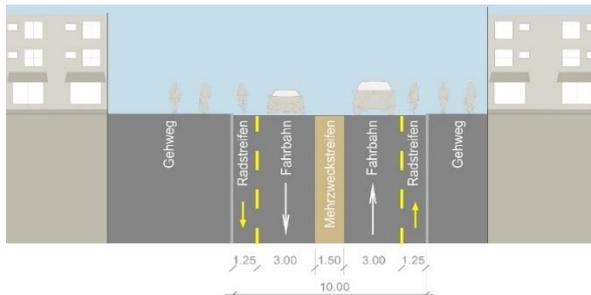


Varianten

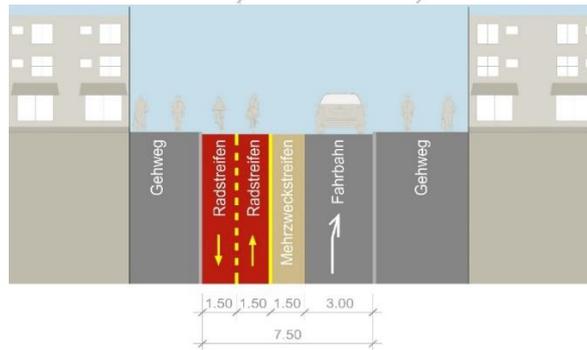
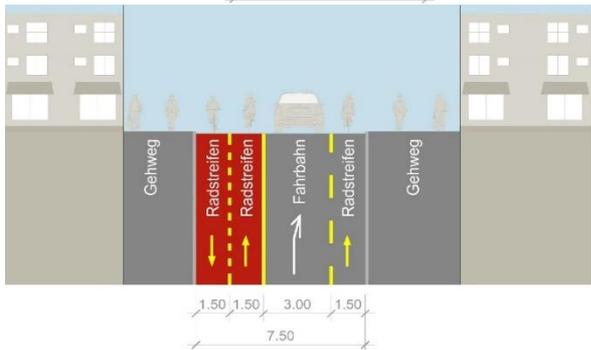
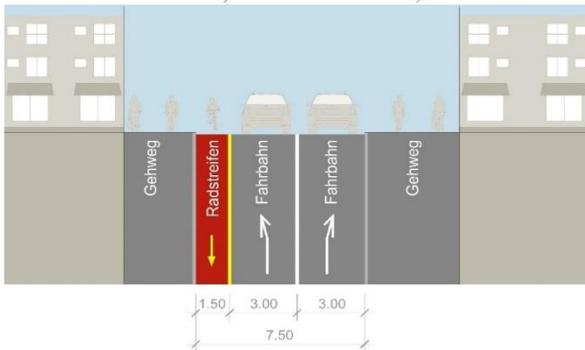
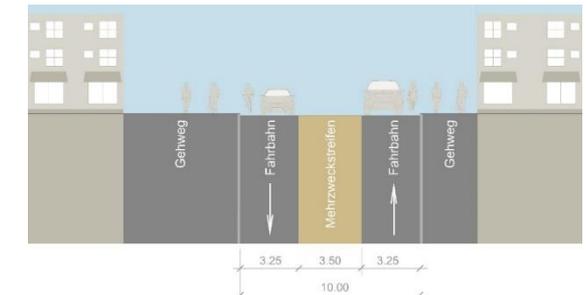
Var. 0



Var. 1



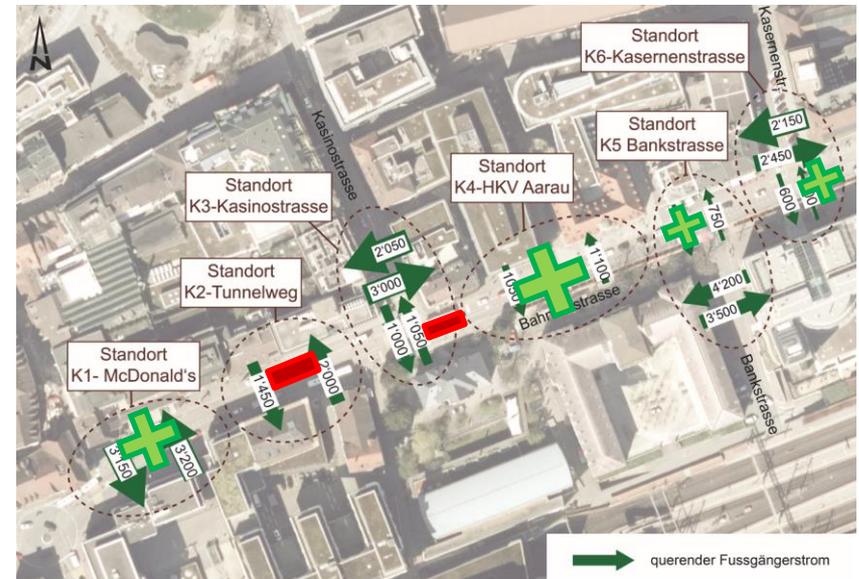
Var. 2



Erkenntnisse Fussverkehr

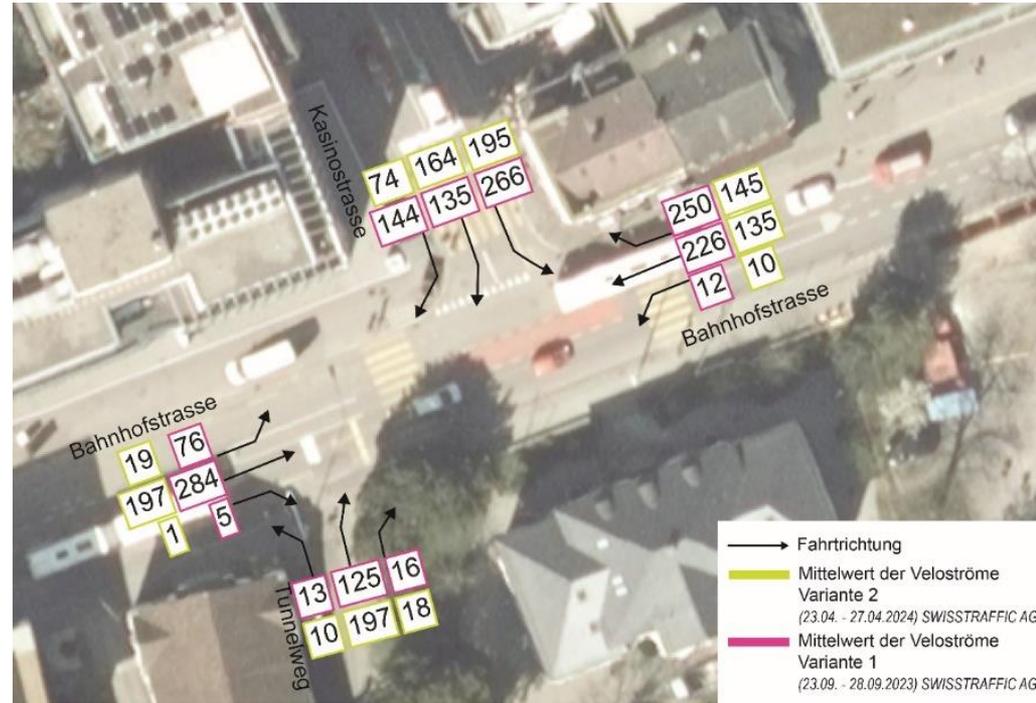
- > Der Fussverkehr profitiert in beiden Varianten von **kürzeren Wartezeiten** (an Lichtsignalanlagen von 17 bis 20 Sekunden auf 0 Sekunden) und einer direkteren Linienführung
- > Weniger Querungen im Bereich der Lichtsignalanlage Kasinostrasse
- > Mehr **flächiges Queren** zwischen der Kasinostrasse und dem Bahnhof
- > Die Gesamtanzahl an Fussgängerquerungen hat minimal zugenommen

Standort / FG/Tag	Variante 0 Okt. 21	Variante 1 Sep. 23	Variante 2 Apr. 24
K1	5808	5914	6345
K2	4243	3402	3424
K3	3180	2037	2008
K4	605	1666	2119
K5	1285	1006	1360
K6	873	994	1142
Total	15'994	15'019	16'398



Erkenntnisse Velo

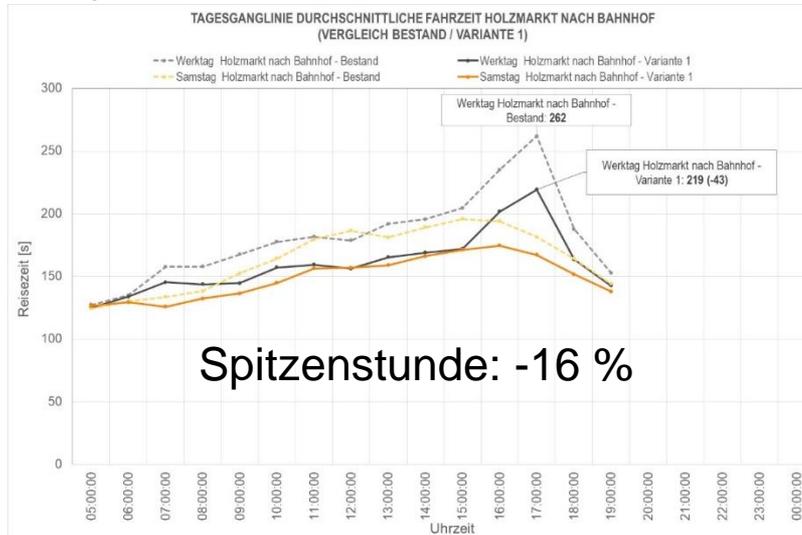
- > Beide Varianten: Zunahme der Velofahrten
 - > V1 (Radstreifen): Anstieg (ca. 25%) entlang der Bahnhofstrasse
 - > V2 (keine Radstreifen): Anstieg bei der Verbindung Tunnelweg–Kasinostrasse gegenüber Variante 1, aber zu einer Abnahme entlang der Bahnhofstrasse (Ausweichverkehr über Apfelhausenweg)



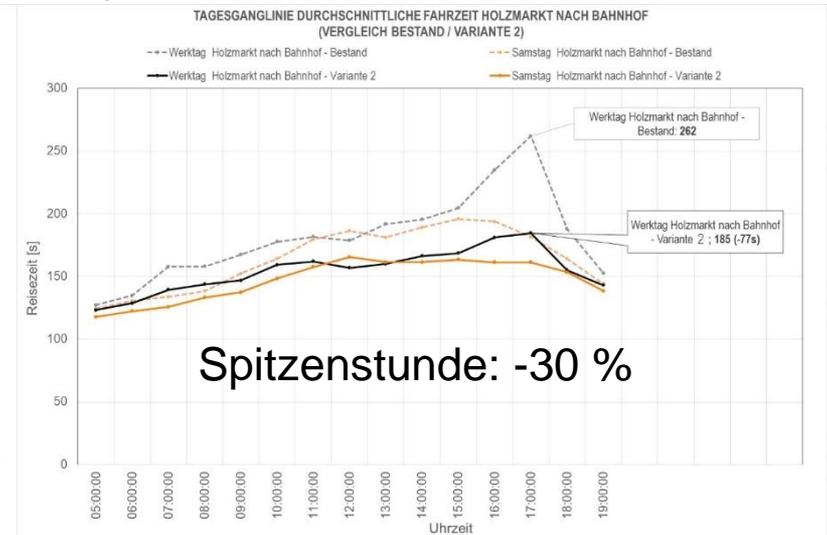
Erkenntnisse öV

- > Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität in Richtung Bahnhof verbessert, in Richtung Holzmarkt gleichbleibend
- > Keine Wartezeiten für den Bus bei der Ausfahrt aus der Haltestelle

Reisezeit öV Fahrtrichtung Bahnhof Vergleich V0 – V1



Reisezeit öV Fahrtrichtung Bahnhof Vergleich V0 – V2

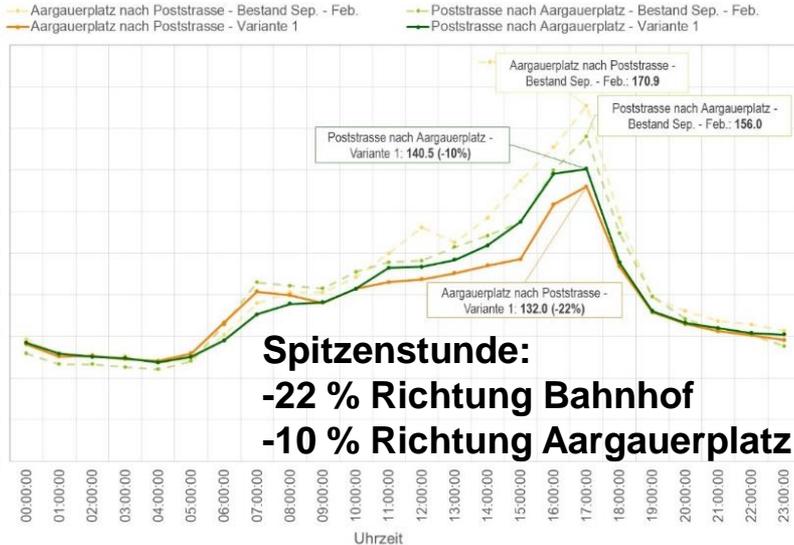


Erkenntnisse Reisezeiten MIV Bahnhofstrasse

- > Verbesserung der Reisezeiten um 15-30s entlang der Bahnhofstrasse in beiden Varianten in beide Richtungen

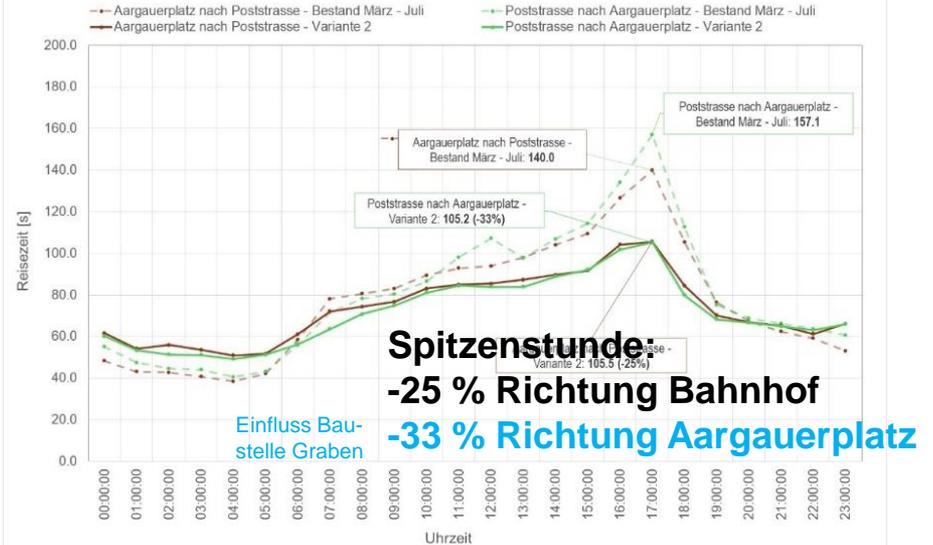
Reisezeit MIV Vergleich V0 – V1

TAGESGANGLINIE DURCHSCHNITTLICHE FAHRZEIT BAHNHOFSTRASSE AARGAUERPLATZ / POSTSTRASSE AM TAG
(VERGLEICH BESTAND SEP. - FEB. / VARIANTE 1)



Reisezeit MIV Vergleich V0 – V2

TAGESGANGLINIE DURCHSCHNITTLICHE FAHRZEIT BAHNHOFSTRASSE AARGAUERPLATZ / POSTSTRASSE AM TAG
(VERGLEICH BESTAND MÄRZ - JULI / VARIANTE 2)



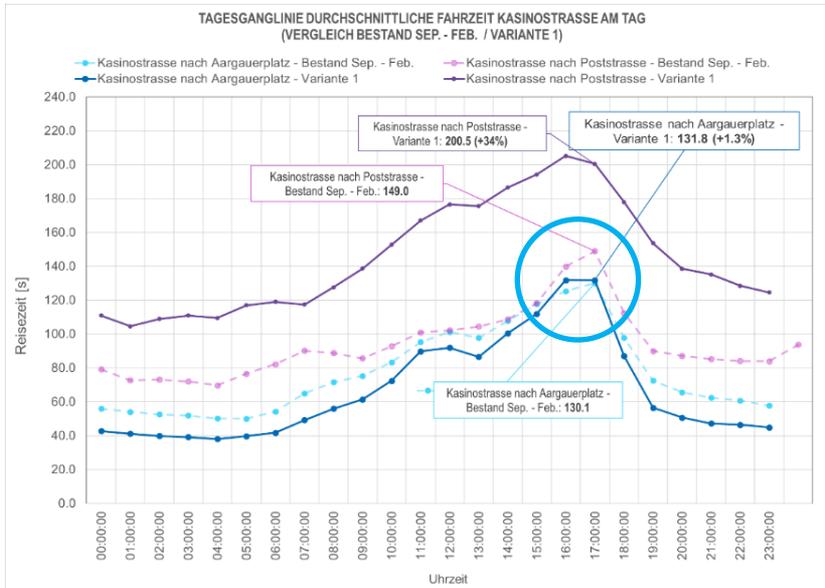
Erkenntnisse Verkehrszahlen MIV Bahnhofstrasse

- > **DTV 13'500 Fz/Tag**
- > **Gleichbleibende** Verkehrszahlen in **Fahrtrichtung Aargauerplatz**
- > Veränderungen **Fahrtrichtung Bahnhof**
 - > **Zunahme** des Verkehrs im Bereich zwischen dem Aargauerplatz und der Kasinostrasse aufgrund des Linksabbiegeverbots aus der Kasinostrasse um rund **20 %**
 - > **Abnahme** des Verkehrs zwischen der Kasinostrasse und dem Bahnhof um **12 %**

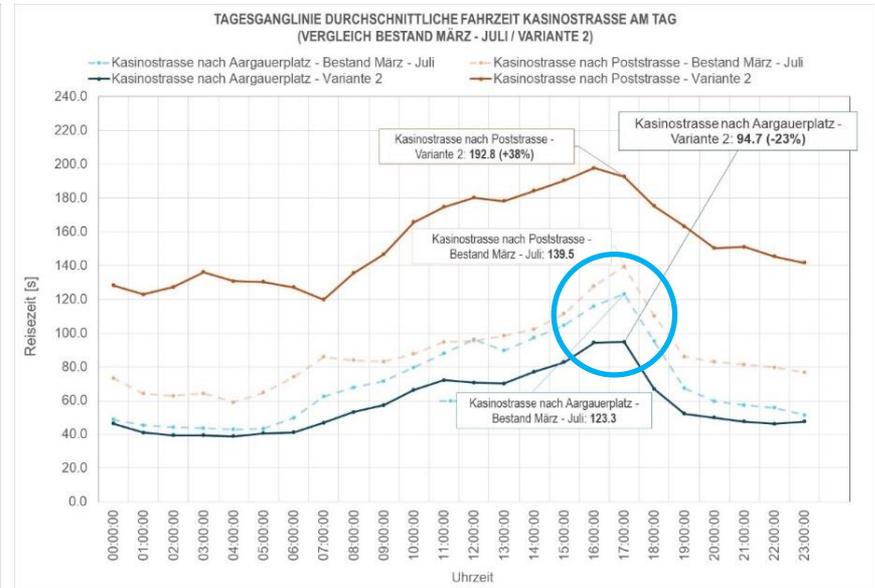
Erkenntnisse Reisezeiten MIV Kasinostrasse

- > Reisezeit von der Parkhaus-Ausfahrt bis zum Kreisel Aargauerplatz während Spitzenstunde in V1 unverändert, in V2 nach den Optimierungen deutlich tiefer
- > Erhöhte Reisezeit von der Parkhaus-Ausfahrt bis zur Poststrasse (Umwegfahrt)

Reisezeit MIV Kasinostrasse Vergleich V0 – V1

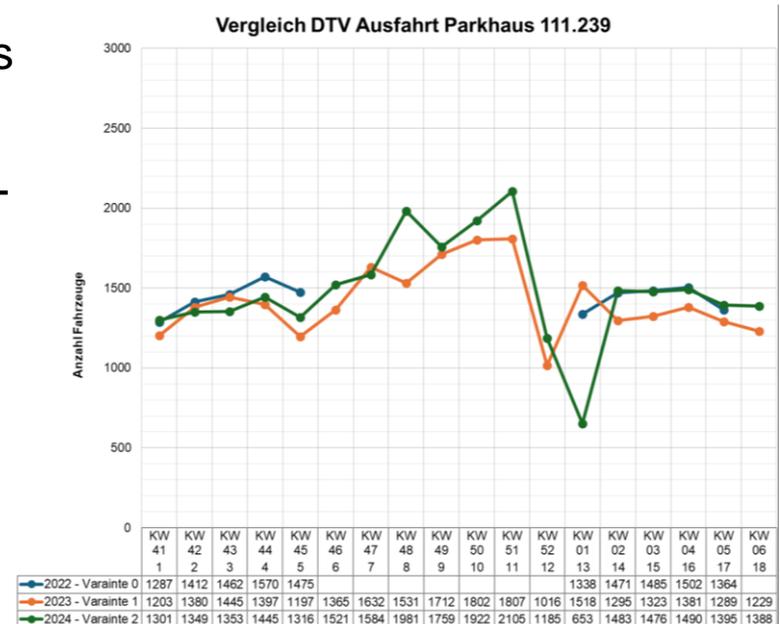


Reisezeit MIV Kasinostrasse Vergleich V0 – V2



Erkenntnisse Verkehrszahlen MIV Kasinostrasse

- > **Abnahme des Gesamtverkehrs** auf der Kasinostrasse (Durchfahrtsverkehr und Parkhaus-Ausfahrt) um 15 % (V1) bzw. 22 % (V2) → dies führte nicht zu einer Zunahme des Verkehrs auf der Poststrasse
- > Zeitweise erschwerte Ausfahrt aus Parkhaus
- > Nach Umsetzung des Tests Durchfahrtsfahrverbot Kasinostrasse sind die Ausfahrtszahlen des Parkhauses auf dem Niveau von vor dem Testlauf



Erkenntnisse Verkehrssicherheit

- > 3 polizeilich registrierte Unfälle, alle im 1. Halbjahr des Testlaufs
 - > 1 Schleuder-/Selbstunfall mit Sachschaden (Pflanztrog)
 - > 1 Auffahrunfall zweier Personenwagen mit Sachschaden
 - > 1 Unfall mit einem Fussgänger: Verkehrsdienst-Mitarbeiter leicht verletzt
- > Bei Stau auf der Bahnhofstrasse wurden vereinzelt heikle Situationen beobachtet zwischen querenden Fussgängerinnen und Fussgängern und an der Kolonne vorbeifahrenden Velos
- > Objektiv hohes Sicherheitsniveau, jedoch subjektives Sicherheitsempfinden für Ältere, Menschen mit Sehbehinderung oder kognitiven Einschränkungen teilweise schlechter als in Variante 0
- > Variante 2 keine registrierten Unfälle

Rückmeldungen Interessengruppen / Verbände

- > Herausforderung für blinde, stark sehbehinderte sowie kognitiv oder psychisch eingeschränkte Menschen
- > Für eine definitive Umsetzung braucht es verschiedene bauliche Anpassungen, z.B. eine durchgängig taktile Ausgestaltung des Mehrzweckstreifens
- > Busbetriebe sind positiv überrascht
- > Gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert, Gestaltung optimierungsbedürftig
- > Die Ausfahrt aus dem Parkhaus wurde verschiedentlich moniert
- > Die Standorte der Bushaltestellen sollen an die alten Standorte versetzt werden

Ziele erreicht?

- > "Miteinander statt Gägenand" funktioniert, es wird aufeinander Rücksicht genommen
- > Die Bahnhofstrasse wurde als Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt gestärkt (durch Trottoirüberfahrten und freies Queren)
- > Der Verkehrsablauf wurde für alle Verkehrsträger verbessert und die Fahrplanstabilität im öV wurde erhöht
- > Die Velobeziehungen wurden in beiden Varianten gestärkt gegenüber dem Bestand. Die Variante 2 hat Vorteile bezüglich Verkehrssicherheit.
- > Die Trennwirkung der Bahnhofstrasse wurde reduziert und die Aufenthaltsqualität wurde gesteigert

Entscheid

- > Der **Stadtrat Aarau beantragt** auf Basis der Empfehlung der Projektsteuerung (Stadt und Kanton) beim Kanton, die **Variante 2** beizubehalten und ein **Umgestaltungsprojekt** auf dieser Basis zu starten. Die Bahnhofstrasse soll von Fassade zu Fassade geplant, saniert und umgestaltet werden.
- > Das Departement **BVU unterstützt den Antrag** des Stadtrates

Verbesserungen:

- > Für Velofahrende soll eine attraktive und intuitive Linienführung in Richtung Apfelhausenweg sowie Tunnelweg umgesetzt werden. Zudem soll die künftige Spurbreite so gewählt werden, dass Velofahrende nicht mehr überholt werden können
- > Für zu Fuss Gehende mit besonderen Bedürfnissen soll ein durchgehend taktil erfassbarer Mehrzweckstreifen umgesetzt werden
- > Die Lage der Bushaltestellen soll nochmals überprüft werden

Nächste Schritte

- > Zustand heute soll belassen werden, die Verkehrsanordnung wird publiziert
- > Kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen
 - > Stärkung Alternativrouten Veloverkehr (Apfelhausenweg, Tunnelweg)
 - > Prüfen der genauen Lage der Bushaltestellen
- > Entscheid Durchfahrtsfahrverbot Kasinostrasse
- > Abteilung Tiefbau des Kantons startet Strassenbauprojekt für die definitive Umgestaltung und Sanierung der Bahnhofsstrasse
 - > Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept (mit Mitwirkung)
 - > Bauprojekt
 - > Realisierung

Fragen von Medienschaffenden



Webseite: www.ag.ch/bahnhofstrasse-aarau