

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Abteilung Verkehr

Oktober 2020

VORSTUDIE AARAU-ERLINSBACH

**Öffentlichkeitsveranstaltung vom 14.05.2019,
Zusammenfassung Gruppendiskussionen und Berücksichtigung der Anliegen im
Rahmen der Vorstudie**

Abschnitt 1 (Erlinsbach Dorf)

Siedlung / Freiraum

- Der Abschnitt Alte Trotte bis zur Kirche wird als ein Abschnitt erkannt und wahrgenommen
Der Abschnitt wurde als "Abschnitt Dorfkern" gesondert behandelt.
- die bestehenden Liegenschaften sind schwer nutzbar (Lage, Möglichkeiten für Neues in bestehender Struktur)
Für den Abschnitt Dorfkern wurde sowohl eine Siedlungsentwicklung mit der bestehenden Struktur als auch eine Siedlungsentwicklung mit einer Neustrukturierung (losgelöst von der bestehenden kleinteiligen Parzellierung) skizziert.
- Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum ist gering, es ist eine Aufwertung erforderlich
Die Vorstudie sieht eine bessere Fassung des Strassenraums vor. Die schmale Fahrbahn soll bewusst genutzt werden um den Zentrumscharakter zu unterstreichen. Erschliessungen sollen verstärkt gebündelt werden und rückwärtig erfolgen. Mit Überspannleuchten soll der Zentrumscharakter zusätzlich unterstrichen werden. Und im Bereich der Trotte soll der öffentliche Raum gezielt aufgewertet werden.

Fussverkehr

- Der provisorische Kreisel (Löwenkreisel) wird insbesondere von Fussgängern als gefährlich empfunden. Die Fussgängerfrequenzen sind hoch und es sind alle Beziehungen am Kreisel wichtig
Die Fussgängerquerungen am Kreisel sollen durch Querungshilfen (Fussgängerinseln) nachgerüstet werden. Im Abschnitt Hauptstrasse, Erlinsbach SO erfolgt ein sep. BGK.
- Im Abschnitt Hauptstrasse ist ein beidseitiges Trottoir erforderlich
Im Abschnitt Hauptstrasse, Erlinsbach SO erfolgt ein sep. BGK wo dies berücksichtigt wird.

Veloverkehr

- Mit dem Velo ist insbesondere der Abschnitt im Solothurner Teil sehr schmal. Viele Velofahrende benutzen daher primär andere Routen oder fahren auf dem Trottoir
Aus Platzgründen wird am Mischverkehr (motorisierter Verkehr und Veloverkehr teilen sich die gleiche Verkehrsfläche) in diesem Abschnitt festgehalten.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- keine Wortmeldungen (es befindet sich keine Haltestelle im Abschnitt)

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Der Strassenabschnitt ist sehr verkehrsorientiert

Die Vorstudie sieht vor, dass der Zentrumscharakter dieses Abschnitts stärker unterstrichen wird. Dadurch kann eine siedlungsverträglichere Wirkung erzielt werden.

Abschnitte 2/3/4/5 (Aarauer-/Erlinsbacherstrasse)

Siedlung / Freiraum

- der Strassenabschnitt hat keine Zentrumsfunktion
- allgemeine Zustimmung, dass der Strassenraum heute wenig Aufenthaltsqualität bietet
die Aufenthaltsqualität soll durch mehrere Massnahmen verbessert werden, wie:
 - o durchgängig beidseitiges Trottoir
 - o zusätzliche Fussgängerquerungen und Ergänzung der bestehenden Fussgängerquerungen um Querungshilfen (Fussgängerinseln)
 - o gebündelte Zufahrten
 - o klares Beleuchtungskonzept
 - o bessere Herstellung von Bezügen zu den begrünten privaten Vorgärten
 - o Grünflächen, gezielte Baumsetzungen und weitere ökologisch wertvolle Strukturen (z.B. Trockensteinmauern)
- als grosse Probleme werden der zunehmende Schwerverkehr (v.a. ortsfremder), die hohe Lärmbelastung und der Verlust von Grünelementen / Bäumen in den letzten Jahren beklagt
Die Vorstudie sieht vor, dass der Innerortscharakter stärker betont wird. Durch gestalterische Anpassungen sowie durch weitere Massnahmen (z.B. zusätzliche Fussgängerquerungen) können die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert und dadurch die Lärmbelastung etwas vermindert werden. Auf dem ganzen Abschnitt sollen Grünstrukturen wieder mehr Gewicht erhalten.
- die Naherholungsgebiete sind wichtig, sie sollen aber nicht mehr Parkplätze aufweisen als heute
→ sie sollen nicht mit dem Auto, sondern zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV aufgesucht werden
In der Vorstudie werden zusätzliche Bushaltestellen thematisiert. Mit diesen könnte die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete mit dem ÖV weiter verbessert werden. Zudem sieht die Vorstudie eine Verbesserung der Veloinfrastruktur durch ein durchgehende und ausreichend breite Velostreifen zwischen dem Kreisel Weinberg und der Trotte vor.
- das Thema Vernetzung sollte nicht nur aus der "Landschaftsperspektive" betrachtet werden → auch Vernetzung für Tierwelt (Vernetzungskorridore)
Die ökologische Vernetzung soll durch Grünstrukturen (beispielsweise Hecken) und hangseitig durch Trockensteinmauern verbessert werden.
- Zugang für Flussbadende sollte verbessert werden → braucht es auch Infrastruktur?
Die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete entlang der Aare werden durch zusätzliche Fussgängerquerungen, ein durchgehendes beidseitiges Trottoir, eine durchgehende Veloinfrastruktur sowie gegebenenfalls auch durch zusätzliche Bushaltestellen verbessert. Im Rahmen der Aufwertungsmassnahmen der Eniwa werden zudem zahlreiche Infrastrukturmassnahmen umgesetzt (verschiedene Wege entlang des Aarekanals und auch Eintrittsstufen zur Aare im Bereich alte Badeanstalt). Des Weiteren werden im Zusammenhang mit der Machbarkeitsstudie Aarebadi weitere Massnahmen im Bereich des Aarekanals geprüft.

Fussverkehr

- viele Trottoirs werden zu wenig genutzt → eigentlich reicht ein einseitiges, aber genügend breites Trottoir, der allenfalls gewonnene Platz könnte für die Verbesserung der Veloinfrastruktur verwendet werden
Mit Hinblick auf zukünftige Siedlungsentwicklungen sowie auch zur Unterstreichung des Innerortsabschnittes sind durchgehende beidseitige Trottoirs vorgesehen.
- wichtig sind v.a. gute (sichere), in genügender Zahl vorhandene Querungsstellen
Die Vorstudie sieht zusätzliche Querungsstellen wie auch eine Nachrüstung der bestehenden Querungsstellen mit Querungshilfen (Fussgängerinseln) vor.
- bzgl. Pinselinseln (=mit Farbe markierte Mittelinseln) scheiden sich die Geister
Die konkrete Ausgestaltung der Querungshilfe erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Projektphasen.

Veloverkehr

- die Unterbrüche der Velostreifen sind gefährlich

Es sind neu durchgängige und ausreichend breite Velostreifen vorgesehen.

- das Queren des Strassenzugs (im Bereich der Einmündungen) ist anspruchsvoll und gefährlich
Erschliessungen sollen zukünftig noch stärker gebündelt werden. Wenn möglich werden die Einmündungen als Trottoirüberfahrten ausgeführt. Dadurch sollen die Vortrittsverhältnisse sowohl gegenüber dem Veloverkehr auf dem Velostreifen wie auch gegenüber Fussgängern auf dem Trottoir noch stärker hervorgehoben werden.
- die Velostreifen sind zu schmal, das Velofahren auf der Strasse ist heute zu gefährlich
Es sind neu durchgängige und ausreichend breite Velostreifen vorgesehen.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- es werden bessere ÖV-Anschlüsse gewünscht (am Bahnhof? dichter Takt?)
- es braucht nicht zwingend mehr Haltestellen, höchstens eine zusätzliche an der Grenze Aarau/Erlinsbach

In der Vorstudie werden zwei mögliche zusätzliche Haltestellen thematisiert. Eine an der Grenze Aarau/Erlinsbach (Option Haltestelle "Rebhaldenweg" und eine weitere zwischen den bestehenden Haltestellen Alte Badeanstalt" und "Aarepark" (Option Haltestelle "Kraftwerk"). Die Prüfung des Bedarfs zukünftiger Haltestellen ist Gegenstand nachfolgender Planungen.

- die Haltestelle "Alte Badeanstalt" darf nicht verlegt werden (Zugang Süffelsteg)
Es ist keine Verlegung vorgesehen.
- die Busse sind in den Stosszeiten überfüllt
- der Bus steht stadteinwärts während der Stosszeiten im Stau, Fahrbahnhaltestellen sollen den Bus bevorzugen

Die Vorstudie sieht stadteinwärts die Umgestaltung bestehender Haltestellen in Fahrbahnhaltestellen bzw. die Realisierung zusätzlicher Fahrbahnhaltestellen vor. Zudem wird in einer Variante auch die Verlängerung der Busspur vor dem Kreisel Weinberg aufgezeigt.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- teilweise problematisch bzgl. Sichtzonen
Die Berücksichtigung der Sichtzonen ist Gegenstand der nachfolgenden Projektphasen.
- die Mehrheit ist der Meinung, es werde zu schnell gefahren → bauliche Massnahmen zur Temporeduktion gefordert → es gibt aber auch Gegenstimmen, die bestreiten, dass zu schnell gefahren werde, oder das Ausmass nicht als grosses Problem betrachten
Es sind keine baulichen Massnahmen zur Temporeduktion vorgesehen. Allerdings soll durch eine klarere Strassenraumgestaltung der Innerortscharakter stärker betont werden.
- Stau als Problem
- Diskussion über "woher kommt und wohin geht der Verkehr?" → in Richtung T5/A1 oder in Richtung Stadt → dies soll genauer betrachtet werden
- MIV als grosser Lärmverursacher → es wird in diesem Zusammenhang bemängelt, dass die Topographie und ihre Auswirkungen bei der Lärmdiskussion vernachlässigt würden

Abschnitte 6/7 (Vorstadt)

Siedlung / Freiraum

- Bebauung hat grosse Auswirkungen auf Verkehr, ob Abschnitt schon als innerstädtisch wahrgenommen wird
Zukünftig soll der Innerortscharakter sowohl bzgl. Siedlung als auch Strassenraum stärker betont werden.
- Freiraumplanung von Stadt Aarau fehlt
Die drei Gemeinden Aarau, Erlinsbach AG und Erlinsbach SO werden ein gemeinsames Naherholungskonzept erarbeiten. Ein wichtiges Thema wird dabei auch die Vernetzung des Aareraums mit dem Wald darstellen.
- Eines der wertvollsten Erholungsgebiete entlang der Aare, Stadt braucht Vision dafür
Die drei Gemeinden Aarau, Erlinsbach AG und Erlinsbach SO werden ein gemeinsames Naherholungskonzept erarbeiten. Ein wichtiges Thema wird dabei auch die Vernetzung des Aareraums mit dem Wald darstellen.
- Kreisel: Wenig Aufenthaltsqualität, mehr Durchgangsort
Mit einer Platzbildung soll die Funktion des Gebietes rund um den Kreisel Weinberg als Quartierzentrum gestärkt werden. Für den Bereich wurden im Rahmen der Vorstudie zwei verschiedene Varianten erarbeitet. Aus städtebaulichen Überlegungen wäre auch ein T-Knoten denkbar.
- fehlendes Ladenangebot im Quartier
Die Stärkung und Aufwertung des Quartiers soll durch eine Platzbildung am Weinbergkreisel erreicht werden. Dadurch soll das Quartier auch wieder attraktiver für Läden werden.
- Quartierzentrum im Quartier Aarau Nord existiert nicht. Vorstellbar wäre ein Quartierzentrum beim Schützenhaus oder bei der alten Badi
Als bauliches Zentrum des Quartiers wird der Bereich um den Weinbergkreisel gesehen. Durch die Aufwertung soll ein räumlich erkennbares Zentrum entstehen. Ein Standort eines sozialräumlichen Quartierzentrums wird von der Stadt Aarau geprüft.

Fussverkehr

- Wenig Rücksicht von Autofahrern gegenüber Fussgängern, unter anderem an Fussgängerstreifen.
Fussgängerstreifen werden mit Querungshilfen (Fussgängerinseln) nachgerüstet. Durch den stärkeren Innerortscharakter soll auch die Haltebereitschaft steigen. Zwischen dem Weinbergkreisel und der Kettenbrücke werden verschiedene Varianten geprüft, um die Sicherheit für den Fuss- und den Veloverkehr zu erhöhen.
- Fussgängerstreifen sind am richtigen Ort, sollten aber besser signalisiert, beleuchtet und gesichert werden
Die Vorstudie sieht eine Nachrüstung der bestehenden Querungstellen mit Querungshilfen (Fussgängerinseln) vor.
- Fussgängerstreifen an Einfahrt Kirchbergstrasse schlecht platziert (unübersichtlich, wenig Platz zum halten)
- Trottoir bei Haltestelle Rombacherhof viel zu schmal
Trottoir liegt im Bereich des Anschlussprojekts neue Stockstrasse.
- Schulwege müssen berücksichtigt werden
Die Schulwege wurden in der Vorstudie berücksichtigt, sie werden auch in der weiteren Projektierung eine wichtige Grundlage darstellen.

Veloverkehr

- Z.B. Einbieger von Scheibenschachen auf Kettenbrücke als Velofahrer gefährlich. Wird aber mit Pont Neuf verbessert
- Generell fühlt man sich relativ sicher auf der Strasse
- Entlang der Aare viele Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrenden
- Fazit: Längsrichtig relativ sicher, Queren meist schwieriger
Zwischen dem Weinbergkreisel und der Kettenbrücke werden verschiedene Varianten geprüft, um die Sicherheit für den Fuss- und den Veloverkehr zu erhöhen.

Öffentlicher Verkehr

- Bushaltestellen gut gelegen, insbesondere für Bevölkerung aus dem Scheibenschachen attraktiv

- Anschlüsse an Fernverkehr sind ungenügend
- Bus hält bei Rombacherhof auf Strasse, nicht mehr in Bucht, dies ist mit der bestehenden Verkehrssituation verständlich

Motorisierter Individualverkehr

- In Strasse einbiegen von Feuerwehrmagazin und Nachbarschaft schwierig
- In Küttigerstrasse einbiegen von Kirchbergstrasse schwierig, ist aber auch Vorteil, dass dadurch weniger Schleichverkehr durchs Quartier fährt
- Lastwagenverkehr nimmt laufend zu, vermutlich Transitverkehr auf Schleichwegen
- Stau ist oft ein Problem
- Weinbergkreisel – Kettenbrücke wird teilweise als Rennpiste verwendet (laut und schnell)

Allgemeines

- Es wird sehr begrüsst, so früh einbezogen zu werden. Im Vorfeld des Workshops war allerdings nicht ganz klar, wozu man eingeladen wurde