

# Städtische Verkehrsfragen und Politik: SIA-Seminar gibt Anstoss zur politischen Diskussion von technischen Fragen

Autor(en): **Meyer, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **99 (1981)**

Heft 33-34

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74537>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Städtische Verkehrsfragen und Politik

## SIA-Seminar gibt Anstoss zur politischen Diskussion von technischen Fragen

Im Rahmen der Weiterbildung veranstaltete die SIA-Sektion Aargau im Herbst 1980 ein Seminar mit dem Thema «Entlastung der Aarauer Innenstadt von unnötigem Fahrverkehr». Die Idee zum Thema stammte von *J. Karlen* (Leiter der kant. Stelle für Regional- und Ortsplanung) und wurde vom Vorstand der SIA-Sektion (*J. Aeschmann*, Präsident bis Mai 1981) im Sommer 1980 verwirklicht (vgl. diese Zeitschrift, Heft 27-28, Seite B 104, 1980).

### Das Seminar

#### Teilnehmer

Der Einladung folgten 37 Fachleute aus der näheren und weiteren Umgebung von Aarau. Die Berufe gliederten sich wie folgt: 40% Architekten, 50% Bauingenieure und 10% aus andern Fachrichtungen. Die fachlichen Interessen waren ausgewogen und eine interdisziplinäre Arbeit war gewährleistet.

Die Diskussion sollte von den bestehenden Grundlagen ausgehen und sich nicht in die Utopie bewegen. Aus diesem Grund wirkten folgende Personen mit, die von Amtes wegen mit der Materie beauftragt sind:

- Kantonale Verwaltung:  
*J. Karlen*, Leiter der kant. Stelle für Regional- und Ortsplanung  
*H. R. Schilling*, Leiter der Kant. Verkehrsplanung
- Stadtverwaltung:  
*M. Grob*, Stadtbaumeister  
*R. Turrian*, Leiter der Stadtplanung  
*U. Widmer*, Leiter des Tiefbaus

Ihre Aufgabe bestand in einer instruierten und beratenden Seminarbegleitung.

#### Gruppenarbeit

Die Aufteilung in Arbeitsgruppen ermöglichte ein brauchbares Resultat innert nützlicher Frist. Jede Gruppe arbeitete individuell und nach eigenem Ermessen, z. T. mit einem beträchtlichen Zeitaufwand. Das Arbeiten im Team wirkte sich positiv aus, da die Selbstkontrolle von der Gruppe ausgeübt wurde. Anlässlich von Plenarsitzungen wurden die Lösungen von der Seminarleitung (*J. Aeschmann*, Architekt) koordiniert.

#### Motivation

##### Seminar Teilnehmer als Bürger und Fachmann

Die Weiterbildung in Form eines Seminars ist Dienst des SIA an seinen Mitgliedern, während die Themenwahl «Städtebau/Verkehr/Planung» Dienst an der Öffentlichkeit bedeutet. Soweit kam man den Zielen des SIA nach, wie dies überall angestrebt wird. Dass aber ein aktuelles Problem aus einer für die Teilnehmer vertrauten Umgebung aufgegriffen wurde, schaffte die Realitätsbezogenheit.

Das Seminar wurde von Personen gestaltet, die als Bürger mit den politischen Gegebenheiten bekannt und als Fachleute mit dem technisch-wissenschaftlichen Können ausgerüstet sind. Es wurde dokumentiert, dass der Anstoss zur Diskussion von Sachfragen,

die auf politischer Ebene entschieden werden, nicht immer von den politischen Parteien kommen muss, sondern dass er auch von einem Fachverein gegeben werden kann. Darin lag für die Seminarteilnehmer der besondere Reiz.

Es entspricht der Struktur des SIA, dass seine Mitglieder bei einem öffentlichen Bauvorhaben in allen beteiligten Instanzen tätig sind und dass der SIA auch geeignet ist, in Teamarbeit der Öffentlichkeit brauchbare Lösungsvorschläge zu bringen. Die Rolle des SIA-Seminars im Projektablauf lässt sich graphisch darstellen (vgl. Diagramm). Die politische Diskussion kann sich somit auf technisch durchführbare Varianten abstützen.

#### Randbedingungen

Volksentscheide aus jüngerer Zeit boten keine Einschränkungen, so dass die Seminarteilnehmer in ihrer Tätigkeit weitgehend frei waren. Man berücksichtigte allerdings die Tendenz einer allgemeinen Feindlichkeit gegenüber dem überbordenden Strassenverkehr. Die örtlichen Gegebenheiten und die finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand waren von Haus aus bekannt. Zu berücksichtigen war auch ein *vernünftiger Zeitplan* für die Realisierung einer Variante.

#### Kosten des Seminars

Alle Teilnehmer arbeiteten freiwillig, unentgeltlich und ohne Aussicht auf einen späteren Auftrag. Die Erstellungskosten des Berichts (etwa Fr. 5000.-) wurden zu je einem Drittel von Kanton, Stadt und Sektion getragen.

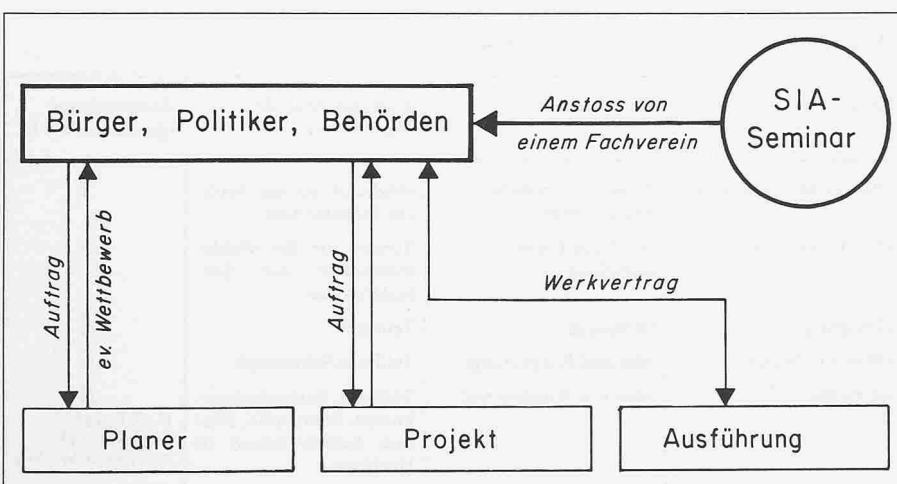
#### Erfolg

##### Gute Aufnahme der Arbeit in der Öffentlichkeit

Trotz verschiedener Anläufe konnte in den vergangenen Jahren keine befriedigende Lösung des Verkehrsproblems gefunden werden. Im Gegenteil: es entstand eine Stimmung von Ratlosigkeit und Resignation. Heute - und das ist das Verdienst des Seminars - ist wieder eine Gesprächsbereitschaft vorhanden und es gibt Leute, die an die Lösbarkeit der Probleme glauben. Neue Ansätze sind aufgezeigt worden («Ostspange», «Ring 80» mit Ausbau der Hinteren Bahnhofstrasse, «Nord-Süd-Tunnel» mit neuen Ansätzen).

Durch die Arbeit ist eine Analyse gelungen und eine Dynamik entstanden, die das weitere Vorgehen der Behörden vereinfachen und die Öffentlichkeitsarbeit erleichtern dürften. Presse und Politiker haben den Anstoss wohlwoll-

Rolle des SIA-Seminars im Ablauf eines öffentlichen Bauvorhabens



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 andererseits 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

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 Mühle-mattstrasse 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.)

- 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
- andererseits 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-