



Aarau, 30. Oktober 2017
GV 2014 - 2017 / 431

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

Volksinitiative "Für eine zukunftsfähige Mobilität"

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 26. April 2017 ist die Volksinitiative "Für eine zukunftsfähige Mobilität" rechtsgültig zustande gekommen.

Die Initiative des Vereins "Aarau Mobil" fordert die Änderung der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde Aarau vom 23. Juni 1980 wie folgt:

E. Mobilität

§ 10h 1. Grundsatz

¹ Die Stadt setzt sich für eine emissionsarme, energieeffiziente und platzsparende Mobilität ein, um eine gute Verkehrsqualität und eine hohe Aufenthaltsqualität im gesamten Stadtgebiet zu erreichen.

² Die Stadt handelt im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt die Zielsetzungen gegenüber Dritten.

§ 10i 2. Fördermassnahmen

¹ Die Stadt unterstützt geeignete Massnahmen, die den Gesamtverkehr reduzieren.

² Mit dem Ziel, die Anteile am Gesamtverkehr stetig zu erhöhen, fördert und bevorzugt die Stadt den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Sie sorgt für ein dichtes, durchgängiges, direktes und sicheres Fuss- und Velowegnetz und für genügend Veloabstellplätze und ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz. Dabei ist insbesondere die Anbindung der Innenstadt an die Quartiere sowie die Anbindung der Stadt an die angrenzenden Gemeinden zu verbessern.

³ Die Stadt wirkt darauf hin, dass bei Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr mehr Platz zur Verfügung gestellt, die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr insgesamt nicht erhöht und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum mit gestalterischen Massnahmen verbessert wird.

§ 10j 3. Berichterstattung

¹ Der Stadtrat informiert jährlich zu den geplanten Massnahmen, deren Umsetzung und zum Stand der Zielerreichung.



IV Inkrafttreten

¹ Die Änderung der Gemeindeordnung gemäss § 10h – 10j wird nach deren Annahme durch die Stimmberechtigten und die Genehmigung durch das zuständige kantonale Departement vom Stadtrat in Kraft gesetzt.

Die Initiantinnen und Initianten begründen ihre Initiative wie folgt:

"Das zunehmende Verkehrschaos in Aarau belastet Wirtschaft, Umwelt und Gesundheit. Ein grosser Teil der Autofahrten könnte vermieden werden, wenn vermehrt Angebote in der Nähe genutzt, die kurzen Wege möglichst zu Fuss oder mit dem Velo und die längeren Distanzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt würden. Dann gäbe es weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung und mehr Platz für diejenigen, welche auf den Transport mit einem Motorfahrzeug angewiesen sind.

Zu Fuss gehen oder Velo fahren ist aber heute oft unattraktiv und gefährlich, das Netz und der Fahrplan des öffentlichen Verkehrs zu wenig dicht. Fachleute sind sich längst einig: der Fuss-, Velo- und öffentliche Verkehr muss gefördert werden. Das ist seit einigen Jahren auch die Absicht des Kantons Aargau und der Stadt Aarau. Bei der Umsetzung in konkreten Projekten spürt man davon aber noch wenig. Der neue Kommunale Gesamtplan Verkehr der Stadt Aarau strebt zwar eine Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und eine Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs an. Bleibt der motorisierte Individualverkehr auf dem heutigen Stand, fehlt aber vielerorts der Platz für eine wirkungsvolle Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs.

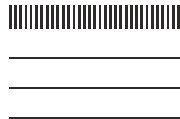
Weil die bisherigen Absichtserklärungen in Aarau kaum Wirkung zeigten und das neueste städtische Konzept schon im Kern zu wenig konsequent ist, will diese Initiative die Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität verbindlich in der Gemeindeordnung festhalten."

2. Gültigkeit der Initiative

Das Initiativkomitee zur Aarauer Initiative "Für eine zukunftsfähige Mobilität" hat am 29. August 2016 das gleichnamige Initiativbegehren hinterlegt. Die Unterschriftenlisten sind zwischen dem 29. August 2016 und dem 26. April 2017 bei der Stadtkanzlei eingegangen.

Gemäss § 62f Abs. 2 GPR sind die Unterschriftenlisten spätestens 12 Monate nach der Hinterlegung einzureichen. Die eingereichten Unterschriftenlisten sind somit fristgerecht eingegangen.

Gemäss § 62d GPR ist für die Berechnung der erforderlichen Unterschriftenzahl die Zahl der Stimmberechtigten am Tag der Hinterlegung massgebend. Am 29. August 2016 waren in der Stadt Aarau 13'987 Stimmberechtigte im Stimmregister eingetragen. Die notwendige Anzahl Unterschriften beträgt aufgrund § 7 der Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde Aarau einen Zehntel der Stimmberechtigten (demgemäss 1'399).



Es befinden sich auf den eingegangenen 326 Unterschriftenlisten insgesamt 1'448 gültige Unterschriften und 300 ungültige Unterschriften von in kommunalen Angelegenheiten stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürgern. Das für das gültige Zustandekommen des Initiativbegehrens vorgeschriebene Quorum ist somit erreicht.

Gemäss § 62c GPR darf das Initiativbegehren jeweils nur einen einzelnen, in die Zuständigkeit der Gesamtheit der Stimmberechtigten an der Urne, der Gemeindeversammlung oder des Einwohnerrats fallenden Gegenstand zum Inhalt haben. Der Stadtrat hat festgestellt, dass diese materiellen Voraussetzungen im vorliegenden Initiativbegehren erfüllt sind:

- Die Initiative liegt im kommunalen Zuständigkeitsbereich.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass das Initiativbegehren gegen übergeordnetes Recht verstossen könnte.
- Das Initiativbegehren erscheint auch nicht als von vornherein undurchführbar.
- Der Grundsatz der Einheit der Materie und Einheit der Form wird nicht verletzt.

Entsprechend § 62g des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR; SAR 131.100) hat der Stadtrat festgestellt, dass das Initiativbegehren den gesetzlichen Anforderungen entspricht und die vorgeschriebene Anzahl gültiger Unterschriften vorhanden sind.

3. Verkehrspolitik der Stadt Aarau

Die Grundsätze und Stossrichtungen der städtischen Verkehrspolitik mit Planungshorizont 2030 sind im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) definiert. Der Stadtrat hat diesen am 29. August 2016 beschlossen, die Genehmigung vom DBVU erfolgte am 5. Dezember 2016.

Der KGV bezweckt die integrale und zukunftsweisende Sicherstellung der Mobilität. Dafür massgebend ist die stadtverträgliche Organisation des Verkehrs, abgestimmt auf die Stadtentwicklung. Der KGV stützt sich auf die im Raumentwicklungs-Leitbild dargelegten Potenziale zur Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze, d.h. ein Plus von etwa 7'100 Einwohner/-innen sowie etwa 5'650 Arbeitsplätzen bis 2030. Dieses Wachstum führt schätzungsweise zu 38'000 Fahrten zusätzlich. Diese gesteigerte Mobilitätsnachfrage trifft auf ein während der Stosszeiten vielerorts bereits überlastetes Verkehrsnetz. Im Rahmen des KGV wurden deshalb die folgenden verkehrspolitischen Ziele definiert:

- Der Verkehr in der Stadt ist nachhaltig stadtverträglich zu organisieren. Damit soll die angestrebte Stadtentwicklung ermöglicht und unterstützt werden. Stadtverträglicher Verkehr bedeutet, dass die Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermöglicht wird. Dies bedingt auch eine sorgfältige Gestaltung der Strassenräume. Die Menschen können sich im öffentlichen Raum sicher und komfortabel fühlen und sich flexibel und frei bewegen. Der für die Wirtschaft notwendige Verkehr muss gewährleistet werden. Aarau ist sich der Bedeutung als Regionalzentrum bewusst und berücksichtigt die Interessen der Region angemessen.



- Der Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren. Ein zunehmender Anteil der Wege muss künftig zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Zweckmässige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen können mithelfen, das Ziel zu erreichen.
- Das Verkehrssystem ist optimal zu bewirtschaften. Dies beinhaltet den optimalen Einsatz der Verkehrsmittel. Bei steigenden Mobilitätsbedürfnissen und gleichbleibender Verkehrsfläche gewinnt die Flächeneffizienz im Verkehr (Flächenbedarf pro mobile Person bzw. für Güter) zunehmend an Bedeutung. Zudem hat sich die Weiterentwicklung des Verkehrssystems an wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu orientieren (Investitions- und Betriebskosten).
- Die Verkehrsorganisation in der Stadt orientiert sich an den bestehenden übergeordneten Planungsgrundsätzen und ist zukunftsweisend. Die übergeordneten Planungen geben die Grundsätze der Angebotsorientierung vor. Die zukunftsweisenden Trends in der Mobilität wie Multimodalität, Carsharing, Bikesharing usw. werden aktiv gefördert.
- Die Herausforderungen werden durch die Stadt, die Nachbargemeinden und den Kanton miteinander bewältigt. Damit wird das verbindliche, koordinierte Zusammenwirken über alle Verkehrsmittel, über das gesamte Strassennetz und im Rahmen der Verfahren gewährleistet.

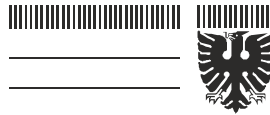
Basierend auf diesen Zielen wurden die folgenden Strategien definiert:

a) Gesamtstrategie Mobilität / Verkehr:

- Wechsel von einer nachfrageorientierten hin zu einer angebotsorientierten Verkehrsplanung, d.h. das Angebot ist nicht ständig der Nachfrage anzupassen, sondern die Nachfrage so zu beeinflussen, dass sie auf die vorhandenen Spielräume ausgerichtet ist.
- Das Verkehrsverhalten ist mit sog. Push- (Restriktionen) als auch Pull-Massnahmen (Anreizen) zu steuern.
- Es gilt das 3V-Prinzip, d.h. Verkehr soll vermieden (Stichwort: Nähe), verlagert (Stichwort: flächeneffiziente Verkehrsmittel) und verträglich gestaltet werden (Stichwort: angepasste Gestaltung).
- Die Parkierung stellt ein Schlüsselement der Verkehrssteuerung dar.

b) Motorisierter Individualverkehr (MIV):

- Das Gesamtvolumen des MIV auf Stadtgebiet ist auf die Infrastruktur abzustimmen.
- Auch die neuen Nutzungen benötigen Erschliessung und Parkfelder für MIV. Die Zunahme des MIV aus den Entwicklungsgebieten muss jedoch haushälterisch erfolgen, damit das Ziel der Stadtentwicklung und die Funktionalität des Strassennetzes gewährleistet werden kann.
- Die für den Zusatzverkehr aus den Entwicklungsgebieten erforderlichen Kapazitäten werden durch Optimierung des bestehenden Strassenverkehrs generiert. Um auf dem Strassennetz den notwendigen Spielraum für die Erschliessung der Entwicklungsgebiete für den MIV zu erhalten, sind die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse vermehrt über den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuss- und Radverkehr (FRV) abzuwickeln. Der stadtquerende Durchgangsverkehr wird nach den vorhandenen Strassenkapazitäten gesteuert. Die Basis dazu legt das Verkehrsmanagement Region Aarau des Kantons.



- Die MIV-Entwicklung auf dem Stadtgebiet wird gezielt gesteuert. Nach den Grundsätzen von „push and pull“ erfolgt die angebotsgerechte Bewirtschaftung und Entwicklung des MIV durch die Kombination wirkungsvoller Massnahmen. Die Push-Massnahmen beim MIV betreffen den fliessenden (Verkehrsmanagement) und den ruhenden Verkehr (Parkierung).

c) Öffentlicher Verkehr (ÖV):

- Der öffentliche Nahverkehr (Bus, WSB) wird aktiv und entsprechend der Entwicklungsaufgabe geplant und wirkt als zweiter Hauptpfeiler der städtischen und regionalen Verkehrsentwicklung. Eine hohe Zuverlässigkeit und attraktive Reisezeiten können dank Priorität auf dem Strassennetz erreicht werden.
- Das bestehende Angebot und die Infrastruktur im öffentlichen Nahverkehr (Bus, WSB) werden optimiert und weiterentwickelt. Das heutige Netz stellt eine gute Ausgangslage dar. Von dieser Basis ausgehend braucht es eine aktive Weiterentwicklung des Angebotes und der entsprechenden Infrastruktur.
- Die heute bestehenden guten Anschlüsse ans Fernverkehrsnetz sind zu erhalten und im Rahmen künftiger Ausbauschritte weiter zu verbessern.
- Das öffentliche Nahverkehrsnetz ist optimal auf die Anschlüsse ans Fernverkehrsnetz aus allen und in alle Richtungen abzustimmen, auch in den Abendstunden.

d) Fuss- und Radverkehr (FRV):

- Der Fuss- und Radverkehr wird als dritter Hauptpfeiler der städtischen Strategie Mobilität / Verkehr aktiv gefördert.
- Die Infrastruktur wird hochwertig weiterentwickelt und auf die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen ausgerichtet. Engmaschige, direkte, sichere, komfortable und damit attraktive Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr sind nötig.
- Für den Radverkehr bilden nebst der Schliessung von Netzlücken und der Sanierung von Schwachstellen auch Veloachsen Schlüsselprojekte. Diese dienen als direkte Vorzugsachsen.

Zu den einzelnen Teilstrategien werden bis 2020 etappenweise Massnahmenpakete definiert, die die Zielerreichung sicherstellen sollen. Mit dem Teilplan Radverkehr bzw. der Überarbeitung des Radverkehrskonzepts wurde Mitte 2017 gestartet, die Erarbeitung der Lokalen Netzstrategie Aarau (Element des Teilplans MIV) startet im 4. Quartal 2017.

4. Haltung des Stadtrates zur Initiative

4.1 Zum Argumentarium des Initiativkomitees

In der Stadt Aarau wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Projekte realisiert, die zur angestrebten Verlagerung vom MIV hin zum Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehr beitragen. Weitere Projekte werden derzeit umgesetzt und sind in Planung. Die Projekte können aber nicht immer nur unter dem Aspekt der Förderung des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs betrachtet werden. Es gilt stets eine Vielzahl weiterer Rahmenbedingungen zu respektieren, so z.B. politische Ziel-



setzungen, Vorgaben von Seiten des Kantons, das Ziel eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems, Anliegen der Wirtschaft und nicht zuletzt auch finanzielle Restriktionen. Des Weiteren können die Lösungen nicht immer isoliert und aus einer Momentaufnahme heraus betrachtet werden, sondern sind auch in den Kontext der mittel- und langfristigen Planung zu stellen. Aus Sicht des Stadtrates sind die letztlich umgesetzten Lösungen ein Resultat all dieser Abwägungen und Vorbedingungen. Sie stellen das Optimum dar, das unter den gegebenen Rahmenbedingungen möglich war bzw. ist und das von einer Mehrheit der Bevölkerung getragen wird.

4.2 Zum Initiativtext

Die Stossrichtung der Initiative deckt sich in weiten Teilen mit den im KGV abgebildeten verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt sowie auch den Zielen der städtischen Energie- und Klimapolitik. Im Gegensatz zum KGV, der dem Stadtrat den nötigen Handlungsspielraum lässt und den Grundsätzen der Verhältnismässigkeit und der notwendigen Kosten/Nutzen-Abschätzung Rechnung trägt, formuliert die Initiative Verpflichtungen und verlangt damit die Umsetzung von Massnahmen mit noch nicht bekanntem Preisschild. So fordert die Initiative eine "stetige" Erhöhung des Anteils von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr am Gesamtverkehr. Aufgrund des aber grundsätzlich abnehmenden Grenznutzens werden zusätzliche Massnahmen immer teurer. Die Verpflichtung zur stetigen Erhöhung kann nun dazu führen, dass selbst Massnahmen mit ungenügendem oder schlechtem Kosten/Nutzenverhältnis umgesetzt werden müssen. Die Initiative beinhaltet des Weiteren Formulierungen wie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, deren Ausmass nicht klar abgegrenzt wird.

Aufgrund der Einigkeit bezüglich der Stossrichtung der Initiative befürwortet der Stadtrat eine Festsetzung der übergeordneten, strategischen Ziele der städtischen Verkehrspolitik in der Gemeindeordnung. Damit wird die Verbindlichkeit – auch gegenüber Dritten – erhöht. Der Stadtrat stellt der Initiative deshalb einen direkten Gegenvorschlag gegenüber.

5. Direkter Gegenvorschlag

Der Stadtrat stellt der Initiative den folgenden direkten Gegenvorschlag gegenüber:

§ 10h Mobilität

¹ Die Stadt setzt sich für eine emissionsarme, energieeffiziente und flächenschonende Mobilität ein.

² Sie unterstützt geeignete Massnahmen zur Reduktion des Gesamtverkehrs.

³ Sie fördert mit einer angebotsorientierten Verkehrsplanung die Erhöhung der Anteile von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr am Gesamtverkehr.

⁴ Sie informiert regelmässig zu den geplanten Massnahmen und deren Umsetzung.



IV Inkrafttreten

¹ Die Änderungen der Gemeindeordnung gemäss § 10h wird nach deren Ausnahme durch die Stimmberechtigten und die Genehmigung durch das zuständige kantonale Departement vom Stadtrat in Kraft gesetzt.

Absatz 1 nimmt die Grundsätze der Initiative und des KGV auf, verzichtet aber auf die unbestimmte Ausdehnung auf die "Aufenthaltsqualität".

Absatz 2 nimmt den Grundsatz auf, dass geeignete Massnahmen zur Reduktion des Gesamtverkehrs unterstützt werden sollen.

Absatz 3 nimmt das Anliegen für die Erhöhung der Anteile von Fuss-, Rad und öffentlichem Verkehr am Gesamtverkehr auf, verzichtet aber auf die absoluten Formulierungen. Die Verkehrsplanung soll jedoch im Sinne des KGV sowie im Sinne der Initiative angebotsorientiert erfolgen, d.h. es soll kein auf Trendprognosen basierender und auf den MIV fokussierter Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur mehr stattfinden (nachfrageorientierte Verkehrsplanung), vielmehr soll die Verkehrsentwicklung künftig auf die vorhandenen Spielräume und die übergeordneten Zielsetzungen ausgerichtet aktiv gesteuert werden (angebotsorientierte Verkehrspolitik).

6. Weiteres Vorgehen

6.1 Möglichkeiten

In Abhängigkeit des Entscheids des Einwohnerrats ergeben sich die nachfolgend dargelegten Möglichkeiten für das weitere Vorgehen:

- **Ablehnung der Initiative mit direktem Gegenvorschlag**
Lehnt der Einwohnerrat wie vom Stadtrat beantragt die Initiative ab, heisst aber den direkten Gegenvorschlag gut, kommt es zur Abstimmung über die Initiative (mit Empfehlung auf Ablehnung) und über den direkten Gegenvorschlag (mit Empfehlung auf Zustimmung), falls die Initiative nicht zurückgezogen wird. Gemäss §10 GO können die Stimmberechtigten beide Vorlagen einzeln gutheissen oder ablehnen und zudem in der Stichfrage die Frage beantworten, welche Vorlage in Kraft treten soll, falls beide Varianten eine zustimmende Mehrheit erzielen.
- **Ablehnung der Initiative ohne direkten Gegenvorschlag**
Beschliesst der Einwohnerrat die Initiative ohne den vorgeschlagenen direkten Gegenvorschlag abzulehnen, wird die Initiative den Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Ablehnung zur Abstimmung unterbreitet.
- **Zustimmung zur Initiative**
Beschliesst der Einwohnerrat entgegen dem Antrag des Stadtrats, der Initiative zuzustimmen, entfällt die Möglichkeit eines (direkten) Gegenvorschlags und die Initiative wird den Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Annahme zur Abstimmung unterbreitet.



– **Rückzug der Initiative**

Das Initiativbegehren kann vom Initiativekomitee bis zur Festsetzung der Urnenabstimmung zurückgezogen werden (§ 62f Abs. 3 GPR). Mit der Publikation des Einwohnerratsbeschlusses wird der Stadtrat auch den Termin für die Urnenabstimmung bekannt geben. Bei einem Rückzug der Initiative kommt nur ein allfälliger (direkter) Gegenvorschlag zur Abstimmung.

6.2 Terminplan

- | | |
|--|-------------------|
| – Beschluss Einwohnerrat betreffend Initiative und direktem Gegenvorschlag | 11. Dezember 2017 |
| – Publikation Beschluss Einwohnerrat und Bekanntgabe Abstimmungstermin | 15. Dezember 2017 |
| – Urnenabstimmung | 4. März 2018 |

Der Stadtrat stellt dem Einwohnerrat wie folgt

A n t r a g :

1. Der Einwohnerrat möge den Stimmberechtigten die Initiative "Für eine zukunftsfähige Mobilität" mit der Empfehlung auf Ablehnung vorlegen.
2. Der Einwohnerrat möge den Stimmberechtigten den direkten Gegenvorschlag zur Initiative "Für eine zukunftsfähige Mobilität" mit der Empfehlung auf Annahme vorlegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Stadtrats

Jolanda Urech
Stadtpäsidentin

Daniel Roth
Stadtschreiber

Verzeichnis der aufliegenden Akten:

- Kommunaler Gesamtplan Verkehr