



Aarau, 30. Mai 2022  
GV 2018 – 2021 / 281

## Beantwortung einer Anfrage

### Urs Winzenried (SVP): "Sanierung/Neugestaltung der Tellstrasse"

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. Dezember 2021 hat Einwohnerrat Urs Winzenried (SVP) eine Anfrage betreffend "Sanierung/Neugestaltung der Tellstrasse" eingereicht.

Die Anfrage kann wie folgt beantwortet werden:

1. *Hat der Stadtrat im Zusammenhang mit dem Projekt Sanierung/Neugestaltung Tellstrasse bis heute bereits verbindliche Vorentscheide getroffen? Wenn ja, in welcher Hinsicht?*

Das aktuelle Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Tellstrasse stammt aus dem Jahr 2006 und widerspiegelt die damaligen Planungsgrundsätze bzgl. Siedlungsentwicklung, Verkehrspolitik, Freiraumplanung etc. Entsprechend wurde es unter Berücksichtigung der damaligen Verkehrsbelastung projektiert. In der Zwischenzeit haben sich zentrale Rahmenbedingungen geändert: Das BGK Tellstrasse 2006 funktioniert betrieblich bei der heutigen Verkehrsbelastung nicht, ist nicht auf das mittlerweile geplante Busaufkommen ausgerichtet und trägt dem Bedürfnis einer Verkehrsberuhigung auf dem siedlungsorientierten Teil der Tellstrasse zu wenig Rechnung. Der Stadtrat hat deshalb das Stadtbauamt beauftragt, das BGK Tellstrasse auf Grundlage der aktuell gültigen Erschliessungsplanung zu überarbeiten. Das Projekt wurde im August 2021 gestartet und wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2022 abgeschlossen. Im Anschluss erfolgt die Erarbeitung des Bauprojekts mit öffentlicher Auflage.

2. *Priorisiert der Stadtrat in der Stadt Aarau generell den ÖV, den Veloverkehr und den Fussgängerverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV)? Wenn ja, warum?*

Sowohl die Gemeindeordnung (§ 10e) als auch die aktuell gültige Bau- und Nutzungsordnung (§ 3) geben als Planungsgrundsatz eine Förderung und Bevorzugung resp. Priorisierung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs vor. Das bedeutet aber nicht, dass der motorisierte Individualverkehr vernachlässigt wird. Der vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau 2013 erarbeitete Konzeptbericht "Verkehrsmanagement Region Aarau" definiert für die Tellstrasse einen behördenverbindlichen Plafond von 15'000 Fahrzeugen pro Tag. Auf diesen Plafond ist Planung ausgerichtet. Damit wird die Tellstrasse auch künftig eine stark befahrene Strasse bleiben, es sind aber Massnahmen zu definieren, dass der behördenverbindlich definierte Plafond nicht überschritten wird.



3. *Verfolgt der Stadtrat mit dem Projekt Sanierung/Neugestaltung Tellistrasse unter anderem den Zweck, die Tellistrasse für den motorisierten Individualverkehr möglichst unattraktiv zu machen? Wenn ja, was sind die Beweggründe dafür?*

Siehe Antwort zu Frage 2

4. *Was verspricht sich der Stadtrat von einer Temporeduktion auf 30 Stundenkilometer auf der stark befahrenen Tellistrasse?*

Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wirkt sich positiv auf die Lärmbelastung und die Unfallschwere aus. Ein weiterer positiver Aspekt von Tempo 30 ist, dass der innerstädtische Raum dank der Reduktion von Sicherheitsabständen, Sichtzonen etc. effizienter genutzt werden kann. Insgesamt wird durch die tiefere Geschwindigkeit die Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs erhöht, die Trennwirkung einer Strasse reduziert und mehrere Probleme, die vom motorisierten Individualverkehr ausgehen, können gleichzeitig und direkt an der Quelle bekämpft werden. Auf einzelnen, stark belasteten Strassenabschnitten kann ein Tempo 30-Regime in Stosszeiten zu kürzeren Reisezeiten führen.

5. *Worin sieht der Stadtrat die Vorteile der geplanten Verengung der Fahrspuren und der damit verbundenen Erschwerung des Verkehrsflusses auf der Tellistrasse?*

Die Fahrspuren werden auf ein normgerechtes Mass angepasst (nicht verengt, aber auch nicht übermässig breit). Damit ist sichergestellt, dass die Tellistrasse auch von Bussen und Lastwagen gut und sicher befahren werden kann. Die Tellistrasse ist auch als Sondertransportroute (Routentyp 1 red.) definiert, die damit verbundenen Auflagen werden weiterhin erfüllt.

6. *Inwiefern profitiert nach der Ansicht des Stadtrates die grosse Mehrheit der Quartierbevölkerung der Telli, die nicht direkt an der Tellistrasse wohnt (z.B. Wohnzeilen Rüt mattstrasse, Delfterstrasse, Neuenburgerstrasse) von der geplanten Sanierung/Neugestaltung der Tellistrasse?*

Die Tellistrasse dient als Quartiersammelstrasse dem gesamten Telliquartier. Sie ist zentral für die ÖV-Erschliessung des Quartiers und ist zudem stark identitätsstiftend. Zusammengefasst profitiert das Quartier unter anderem von den folgenden Verbesserungen:

- erhöhte Verkehrssicherheit
- Priorisierung des ÖV und damit auch eine verbesserte und fahrplanstabilere Busanbindung an die Innenstadt und an den Bahnhof
- verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger
- bessere Veloverbindungen
- Lärmreduktion
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und stärkere Identität fürs Quartier
- Vermeidung von Hitzeinseln



7. *Erachtet der Stadtrat die Errichtung von Fahrbahnhaltestellen für den Bus auf der Tellistrasse als taugliches Mittel, um den Verkehrsfluss zu begünstigen? Wenn ja, warum?*

Fahrbahnhaltestellen sind ein wirksames Mittel zur Buspriorisierung. Im Gegensatz zu separaten Busspuren und technischen Buspriorisierungsmassnahmen sind sie sehr platzsparend und kostengünstig (sowohl in der Realisierung als auch im Unterhalt). Die durchschnittliche Haltedauer von Bussen und damit auch die durchschnittliche Wartezeit für den motorisierten Verkehr hinter dem Bus beträgt ungefähr 20 Sekunden. Bei einer Realisierung von Busbuchten müsste der Fahrkorridor für den Bus durch technische Installationen garantiert werden. Damit verbunden müsste der motorisierte Verkehr ebenfalls kurzzeitig aufgehalten werden.

8. *Wohin gedenkt der Stadtrat den nicht unerheblichen Durchgangsverkehr auf der Tellistrasse inskünftig zu lenken, falls die Tellistrasse zu einer „urbanen Quartierstrasse“ mit attraktiver Aufenthaltsqualität für die Anwohner/innen werden soll? Welche anderen Strassen werden den zu erwartenden zusätzlichen Verkehr aufnehmen?*

Ein grosser Teil des Verkehrs in der Telli ist Ziel-/Quell- oder sogar Binnenverkehr. Die verbesserten und attraktiveren Fuss- und Veloverbindungen helfen mit, einen Teil dieses Verkehrs zu verlagern. Das bietet Entwicklungsspielräume für künftige Nutzungen. Durch die siedlungsorientierte Gestaltung wird zudem der sog. Durchfahrtswiderstand erhöht, was in der Regel zu einer gewissen Verlagerung des Durchgangsverkehrs führt. Dieser dürfte wohl in Richtung Autobahn auf die Route Sauerländertunnel - Kreuzplatz - Gais - Industriestrasse und von der Autobahn herkommend auf die Route Kreuzplatz - Sauerländertunnel ausweichen. Die übergeordnete Verkehrsführung wird aber aktuell im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Region Aarau überprüft. Parallel zur Realisierung wird aller Voraussicht nach auch der Kreuzplatz in den Fokus der Betrachtung rücken, da dieser ein wichtiges Element zur Entlastung der Tellistrasse darstellt. Die Tellistrasse wird aber auch nach der Umgestaltung einen DTV von 15'000 Fahrzeugen aufweisen, ein Teil davon wird auch Durchgangsverkehr sein.

9. *Wie beurteilt der Stadtrat das Gefahrenpotential (z.B. Unfallgefahr, Sicht, Licht-Schatten, Laub) von Baumalleen, die nahe an der Fahrbahn gepflanzt werden sollen?*

Die Planung erfolgt unter Einhaltung aller heute relevanten Normen und Vorschriften. Damit ist auch sichergestellt, dass alle Sichtweiten etc. eingehalten werden. Die Verkehrssicherheit wird gegenüber heute gesteigert.

10. *Was veranlass den Stadtrat zur Annahme, dass sich die Quartierbevölkerung nach Abschluss des Projektes weniger in den grosszügigen Grünanlagen der Mittleren Telli oder im Telliwald und an der Aare, sondern vermehrt auf den „Ruheinseln“ (Sitzbänke, Tischtennisplatz, Trink- und Springbrunnen) der Tellistrasse aufhalten wird?*

Die Tellistrasse ist kein Ersatz für die Grünanlagen und Naherholungsgebiete des Quartiers. Die Umgestaltung der Tellistrasse verfolgt, nebst diversen verkehrlichen und sicherheitsrelevanten Zielen, die Absicht, den Strassenraum insgesamt aufzuwerten und an die



bestehenden Siedlungsstrukturen anzupassen. Gleichzeitig soll die Strasse der künftigen Quartiersentwicklung Rechnung tragen.

*11. Steht die Absicht, dass die künftige Linienführung der Tellstrasse sowie die Werkleitungen und Kanäle den Baumstandorten angepasst werden soll, nach Ansicht des Stadtrates in einem vernünftigen Verhältnis von Aufwand und Nutzen?*

Der Erhalt identitätsstiftender Bäume (z.B. Telliring) oder anderer Bäume mit hoher ökologischer Relevanz tragen zur Qualität der Tellstrasse bei (Identitätsstiftung, Kühlung im Sommer, Hochwasserprävention, etc.). Eine Stadt- und Landschaftsplanung sowie die Planung von Werkleitungen und Kanälen unter Berücksichtigung des Baumbestands ist heutzutage nichts Aussergewöhnliches. Erste Untersuchungen zeigen, dass dies auch an der Tellstrasse gut möglich und sinnvoll ist.

*12. Kann der Stadtrat bereits heute die für das Projekt Sanierung/Neugestaltung der Tellstrasse anfallenden Kosten abschätzen? Wenn ja, in welcher Höhe dürften sie liegen?*

Mit Abschluss des Betriebs- und Gestaltungskonzepts wird eine aktuelle Kostenschätzung erstellt. Im Rahmen der Kreditbeantragung wird diese auch dem Einwohnerrat vorgelegt.

*13. Wird der Einwohnerrat im kommenden Jahr auch über die Finanzierungsfrage hinaus in den Entscheidungsprozess des Projektes einbezogen? Wenn ja, in welcher Form?*

Die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Tellstrasse wird in einer ersten Phase von einer Echogruppe begleitet. Diese Echogruppe besteht aus Vertretern verschiedenster Interessensgruppen (Bevölkerung, Gewerbe, Industrie, Bus, etc.) sowie aufgrund der Zuständigkeiten aus Vertretern einzelner Fachstellen des Kantons (Verkehrsmanagement, ÖV, etc.). Der Einbezug einer breiteren Öffentlichkeit erfolgt in einer zweiten Phase.

Im Namen des Stadtrats

Dr. Hanspeter Hilfiker  
Stadtpäsident

Daniel Roth  
Stadtschreiber

*Die Beantwortung dieser Anfrage verursachte Kosten von 725 Franken.*