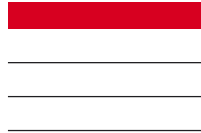


STADT AARAU



**ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG  
BGK TELLISTRASSE  
BERICHT**



## Impressum

### **Trägerin**

Stadt Aarau, vertreten durch den Stadtrat

### **Projektteam**

Carsten Diel, Sektion Tiefbau

Marco Caprinese, Sektion Stadtentwicklung

Patrick Kistler, Sektion Stadtentwicklung

**Stand:** 25. Juni 2024

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Teilnehmende</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Eingaben zum BGK Tellistrasse</b> .....	<b>6</b>
3.1	Städtebauliche Einordnung.....	6
3.2	Ökologie, Stadtklima und Nachhaltigkeit.....	7
3.3	Aufenthalt und Orientierung.....	8
3.4	Fussverkehr.....	9
3.5	Veloverkehr.....	11
3.6	Busverkehr.....	13
3.7	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	14
3.8	Allgemeine Rückmeldungen zum Bericht.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
3.9	Fazit und weiteres Vorgehen.....	15

# Tabellen

Tabelle 1	Teilnehmende nach Funktion.....	5
-----------	---------------------------------	---

# 1 Einführung

Der Stadtrat hat die Einwohnerinnen und Einwohner, Parteien, Verbände, Nachbargemeinden sowie alle weiteren Interessierten eingeladen, sich im Zeitraum vom 11. März bis zum 5. April 2024 an der öffentlichen Anhörung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Tellistrasse zu beteiligen. Über das Umfragetool "SurveyMonkey" konnten das fertiggestellte Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Tellistrasse angeschaut sowie der Fragebogen der öffentlichen Anhörung zu den Themen und vorgeschlagenen Bestvarianten ausgefüllt werden.

Der vorliegende Bericht gibt eine Übersicht über die Teilnehmenden der Anhörung, fasst die eingegangenen Rückmeldungen zu den einzelnen Themen sowie zum Bericht im Allgemeinen zusammen und zieht ein Fazit für die weitere Bearbeitung im Rahmen des Bauprojekts.

Wichtig: Im Rahmen der Anhörung gingen auch zahlreiche Hinweise zu anderen Strassenabschnitten ein. Bemerkungen und Hinweise zu Strassenabschnitten, die ausserhalb des Projektperimeters, also nicht im Bereich Tellirainkreisel bis Staffeleggkreisel, liegen, können im vorliegenden BGK nicht berücksichtigt werden.

## 2 Teilnehmende

Im Rahmen der Vernehmlassung gingen insgesamt 33 vollständige Rückmeldungen ein. Teilgenommen haben sowohl Einzelpersonen als auch Interessensvertretende, Parteivertretende und Gewerbeeigentümer. Anzumerken ist, dass keine auswärtigen Personen oder Arbeitnehmenden an der öffentlichen Anhörung teilgenommen haben. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Teilnehmenden der Vernehmlassung sowie deren Funktion.

	Häufigkeit
Einwohnerinnen und Einwohner	14
Einwohner/-in Telliquartier	11
Einwohner/-in anderes Stadtquartier	2
Einwohner/-in andere Gemeinde	1
Vertretende	9
Politik (Parteien, sowie Behörden von Nachbargemeinden)	5
Interessensvertretungen	4
Gewerbe/Industrie	7
Arbeitnehmende	1
Arbeitgebende	6
Keine Klassifizierung	3
<b>Total</b>	<b>33</b>

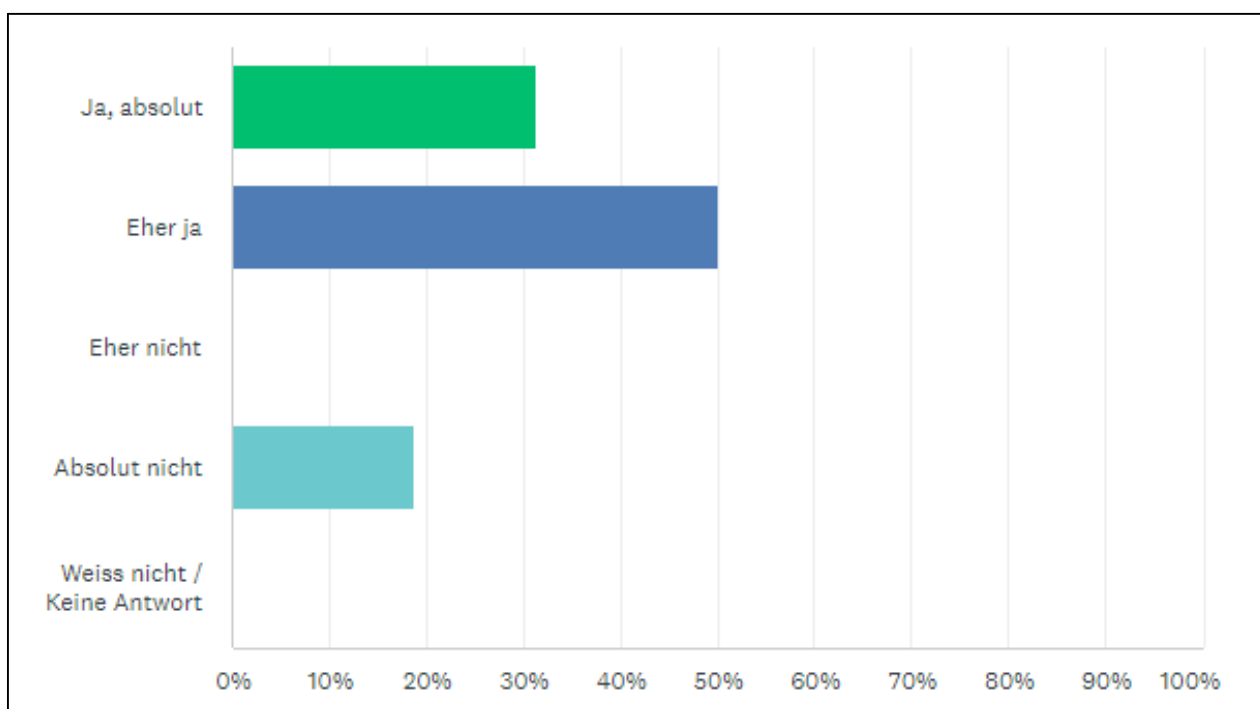
Tabelle 1 Teilnehmende nach Funktion

## 3 Eingaben zum BGK Tellistrasse

Im Rahmen der öffentlichen Anhörung gingen zahlreiche Hinweise, Vorschläge und Rückmeldungen zu den verschiedenen im BGK Tellistrasse dargelegten Themen und deren Bestvarianten ein. In den folgenden Kapiteln werden die Rückmeldungen zu den einzelnen Themen zusammengefasst wiedergegeben. Die einzelnen Punkte stellen keine Konsensmeinungen dar, sondern greifen Punkte aus den Eingaben auf und können sich gegenseitig auch widersprechen.

### 3.1 Städtebauliche Einordnung

#### 3.1.1 Ist die städtebauliche Einordnung der Tellistrasse nachvollziehbar?



#### 3.1.2 Haben Sie Bemerkungen zur städtebaulichen Einordnung?

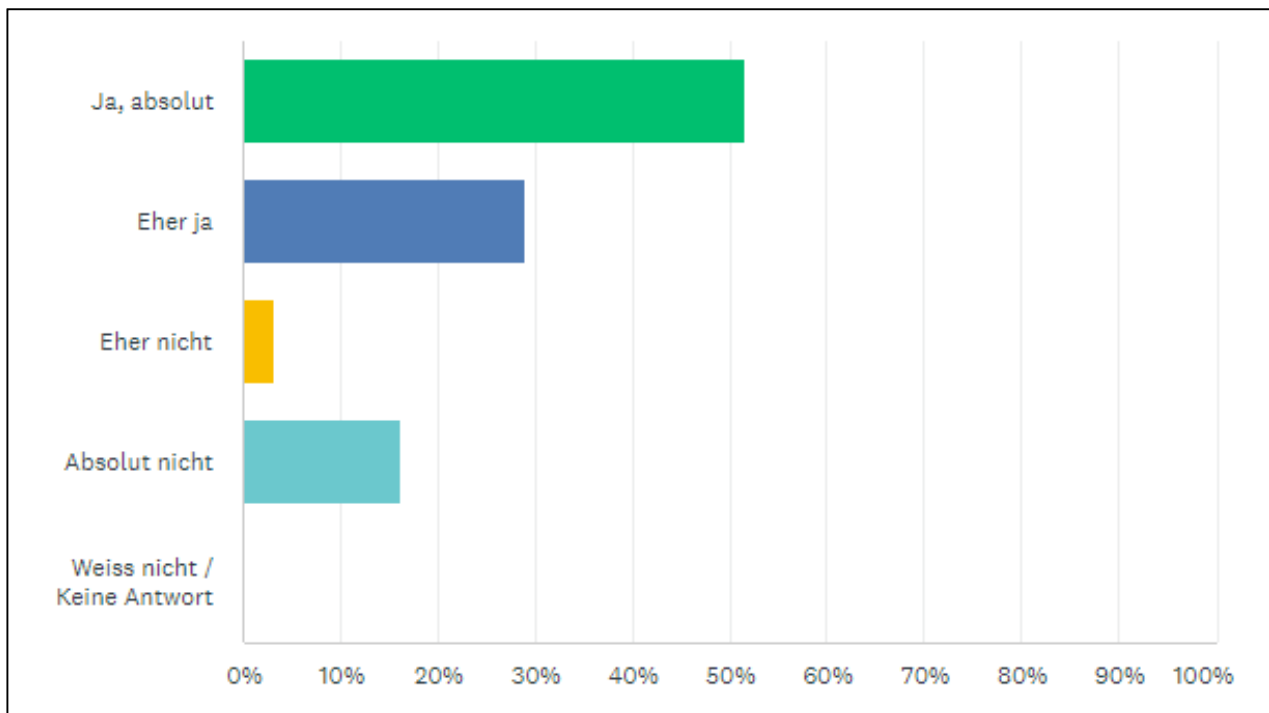
Folgende Bemerkungen wurden bezüglich Aufenthalt und Orientierung abgegeben:

- Um eine Verbesserung der Durchfahrt im Industriequartier zu erreichen, wird vorgeschlagen, die Wässermattstrasse in Richtung Tellistrasse zu öffnen und den Verkehr im Einbahnregime zu führen.
- Einzelne Stimmen fragen sich, welche Ost-West-Achse den von der Tellistrasse wegverlagerten Verkehr aufnehmen soll. Es wird angemerkt, dass die Tellistrasse Teil einer wichtigen Verbindung durch Aarau sei und in ihrer Kapazität nicht eingeschränkt werden soll. Eine Einschränkung ziehe nur eine Verlagerung des Verkehrs in die Quartierstrassen mit sich.

- Die Baumallee und ihre Diversität werden als fortschrittliches Instrument zur Begrünung des öffentlichen Raumes und Beruhigung des Verkehrs gelobt. Entsprechend wird die Planung hierzu mehrfach begrüsst. Die Gestaltung der Strasse erhöhe die Aufenthaltsqualität und fördere die Klimaverträglichkeit.
- Während begrüsst wird, dass die Planung einen starken Fokus auf Aufenthaltsqualität, Fuss- und Veloverkehr gelegt hat, gibt es Bedenken, dass die Massnahmen nicht ausreichend seien, um die Tellistrasse vom Durchgangsverkehr zu befreien.

## 3.2 Ökologie, Stadtklima und Nachhaltigkeit

### 3.2.1 Ist die Planung bzgl. Ökologie, Stadtklima und Nachhaltigkeit nachvollziehbar?



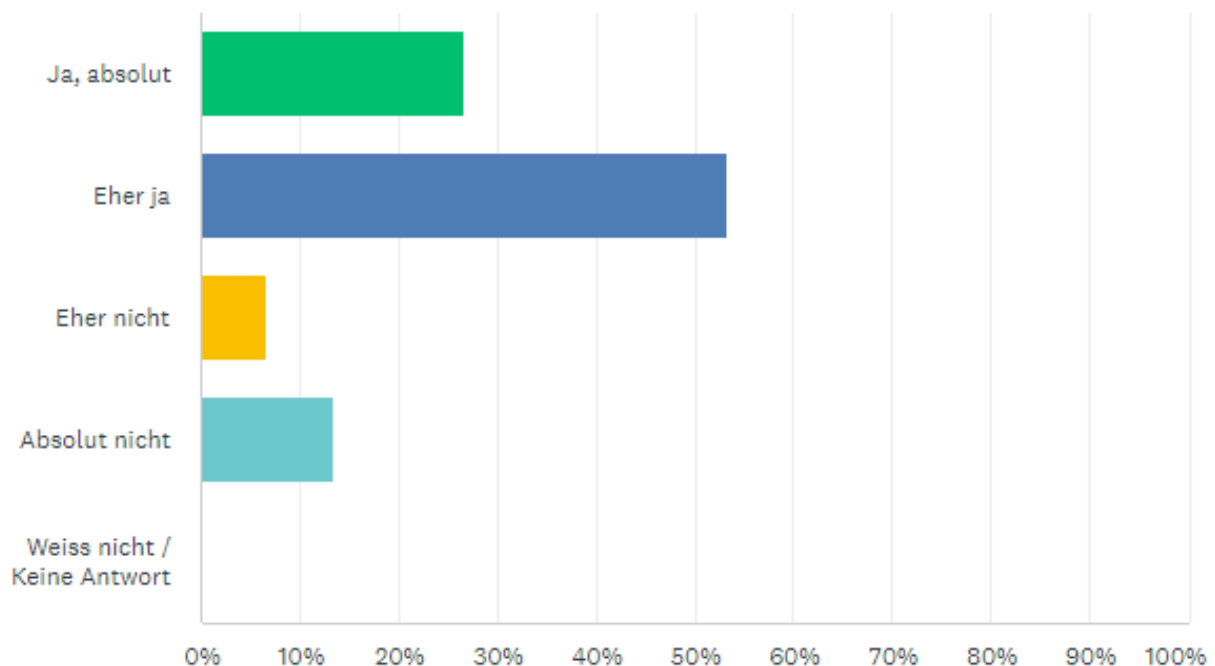
### 3.2.2 Haben Sie Bemerkungen zu den Themen Ökologie, Stadtklima und Nachhaltigkeit?

Folgende Bemerkungen wurden bezüglich Aufenthalt und Orientierung abgegeben:

- Es wird angemerkt, dass die Neugestaltung der Tellstrasse z.B. durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs dazu beitragen könne, die Umweltbelastung zu reduzieren. Ausserdem wird betont, dass die Neugestaltung die Möglichkeit biete, Massnahmen zur Klimaanpassung zu integrieren, z. B. durch die Schaffung von Grünflächen, die zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen.
- Um eine Wirkung zu erzielen, sei darauf zu schauen, dass von Beginn an genügend hohe Bäume gepflanzt würden. Des Weiteren sei sicherzustellen, dass alle Bäume genügend Wurzelraum erhalten.
- Das Prinzip der Schwammstadt wird sehr positiv aufgenommen. Vereinzelt werden Bedenken bzgl. des Umgangs mit Schmutzwasser und bzgl. der Pflegeintensität geäussert.
- Es wird angemerkt, dass das BGK insbesondere in den Bereichen Ökologie, Stadtklima und Nachhaltigkeit überzeuge und neue Massstäbe für eine zukunftsgerichtete Strassenplanung im Siedlungsgebiet setze.

## 3.3 Aufenthalt und Orientierung

### 3.3.1 Ist die Planung bzgl. Aufenthalt und Orientierung nachvollziehbar?



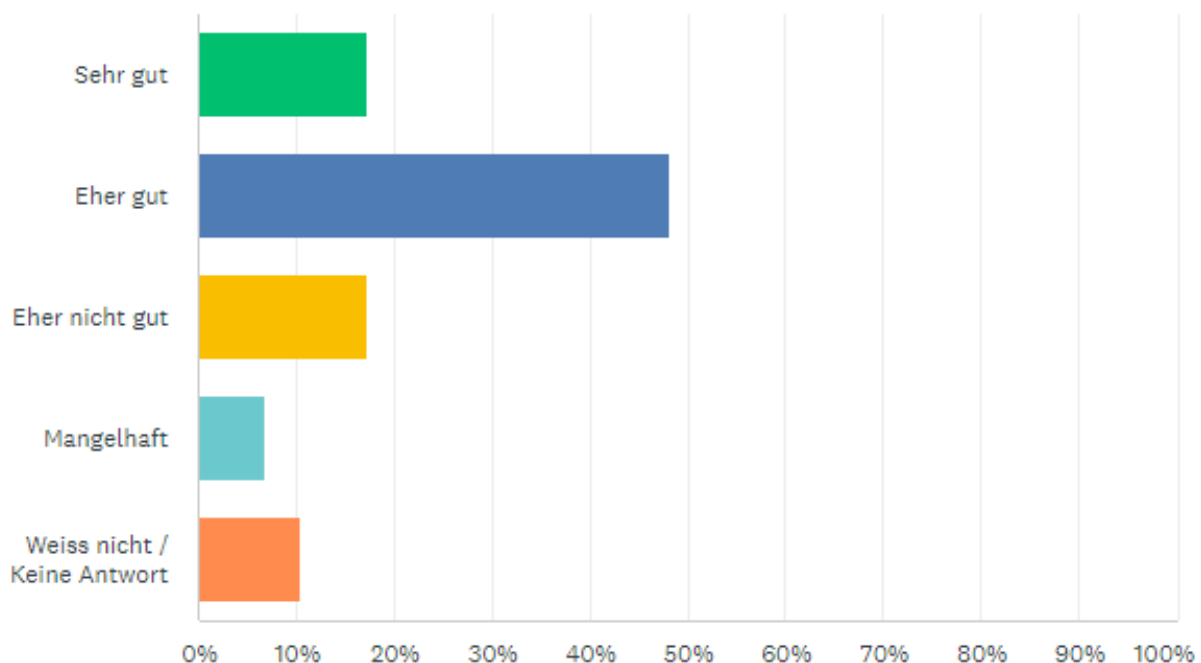
### 3.3.2 Haben Sie Bemerkungen zu den Themen Aufenthalt und Orientierung?

Folgende Bemerkungen wurden bezüglich Aufenthalt und Orientierung abgegeben:

- Das zentrale Element der neuen Tellstrasse sei die gemischte Baumallee, die massgeblich zur Orientierung und Aufenthaltsqualität beitrage. Besonders der Fuss- und Veloverkehr profitiere davon.
- Es wird kritisiert, dass die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger teilweise durch den Veloverkehr beeinträchtigt werde, da dieser denselben Raum beanspruchen müsse.
- Es wird angemerkt, dass die Vorzüge von 30er Zonen noch stärker in den Vordergrund gerückt werden könnten. Tempo 30 führe zu mehr Sicherheit, weniger Unfällen, geringeren Lärmemissionen und einer Verbesserung der Luftqualität. Zudem schütze Tempo 30 die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (Kinder, zu Fuss gehende, Veloverkehr, etc.).
- Es wird befürchtet, dass sich die Fussgängerinnen und Fussgänger trotz der attraktiver gestalteten Strasse weiterhin in Richtung Quartier bewegen werden und die Strasse trotz attraktiver Fusswege eine Strasse für den motorisierten Verkehr bleibe.
- Die Orientierung verbessere sich durch die durchgängigen Kreisel. Dass jeder davon ein spezielles Thema aufnehmen soll, gefällt.

## 3.4 Fussverkehr

### 3.4.1 Wie beurteilen Sie die Bestvariante Fussverkehr insgesamt?



### 3.4.2 Welche Elemente der Bestvariante Fussverkehr werden besonders begrüsst?

Folgende Elemente der Bestvariante Fussverkehr werden besonders begrüsst:

- Die Planung des Fussverkehrs wird mehrfach positiv kommentiert. Dabei finden Elemente wie die Breite, die Abtrennung zum Autoverkehr, die überirdische Führung, die vielen Querungen inkl. Mittelinseln, die Begrünung und die Beschattung sowie die Sitzmöglichkeiten

hohen Anklang. Auch die Schaffung eines überbreiten Fussgängerstreifens vor dem Einkaufszentrum Telli wird begrüsst.

### **3.4.3 Welche Elemente der Bestvariante Fussverkehr werden abgelehnt?**

Folgende Elemente der Bestvariante Fussverkehr werden abgelehnt:

- Die gemeinsame Führung von Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden sei insbesondere in den Abschnitten 1 und 2 keine gute Lösung. Gerade dort, wo das größte Fuss- und Veloverkehrsaufkommen zu erwarten sei, stehe nur eine einseitige Nutzungsmöglichkeit zur Verfügung.
- Es bestehen Bedenken, dass schnelle Velofahrende auf den Trottoirs schwächere Fussgängerinnen und Fussgänger (Menschen an Rollatoren, Kinderwagen, etc.) bedrängen. Es sollen klare Markierungen und Signalisationen vorgesehen werden, sodass E-Bikes die vorgesehenen Flächen nutzen und Konflikte auf den Trottoirs minimiert werden können.
- Verengung der Fussgängerbereiche aus baulichen oder verkehrlichen Gründen (Bereich Berufsschule) werden kritisiert. Das führe zu Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr.
- Es bestehen Bedenken bezüglich der Realisierbarkeit der geplanten Fusswege an einzelnen Stellen.

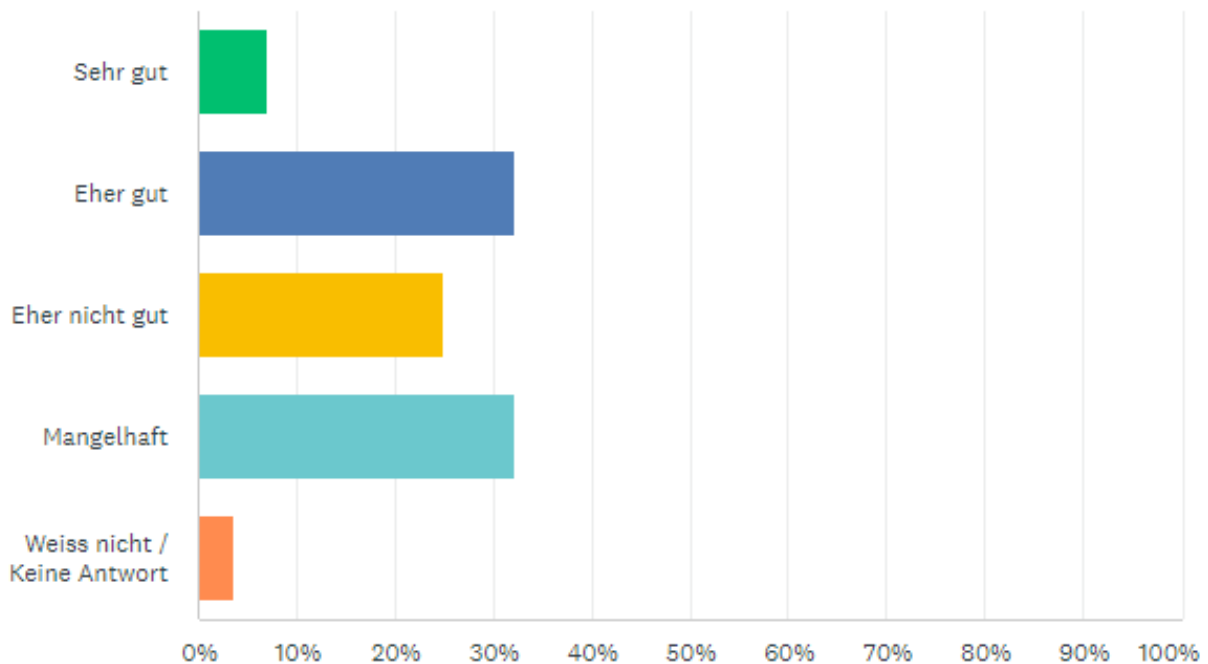
### **3.4.4 Haben Sie weitere Bemerkungen zur Bestvariante Fussverkehr?**

Folgende weiteren Bemerkungen sind eingegangen:

- Das Projekt soll auf weitere laufende und anstehende Projekte (z.B. Entwicklungsrichtplan Telli Ost) abgestimmt sein.

## 3.5 Veloverkehr

### 3.5.1 Wie beurteilen Sie die Bestvariante Veloverkehr insgesamt?



### 3.5.2 Welche Elemente der Bestvariante Veloverkehr werden besonders begrüsst?

Folgende Elemente der Bestvariante Veloverkehr werden besonders begrüsst:

- Die Stärkung des Veloverkehrs wird mehrfach als positive Entwicklung kommentiert. Dies beinhaltet Elemente wie die die Führung des Veloverkehrs im Bereich der Bushaltestellen, die Abtrennung und das zweiteilige Angebot für schnellere und langsamere Velofahrende. Dank der durchgehenden Betrachtung werde ein umfassendes Angebot geschaffen.

### 3.5.3 Welche Elemente der Bestvariante Veloverkehr werden abgelehnt?

Folgende Elemente der Bestvariante Veloverkehr werden abgelehnt:

- Die Mischung des Fussverkehrs mit dem langsamen Veloverkehr wird mehrfach kritisiert. Ebenso wird kritisiert, dass der schnelle Veloverkehr mit dem MIV gemischt werde, da dies insbesondere in Stausituationen zu Konflikten führen könne.
- Es wird kritisiert, dass die Fahrbahn an einzelnen Stellen zu schmal sei, dass Autos die Velos überholen könnten.
- Es wird kritisiert, dass keine durchgehende zweiseitige Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr geschaffen würde.
- Es wird angemerkt, dass an Querungen und Kreiseln der Veloverkehr oft untergeordnet werde und so an Attraktivität verliere. Es bestehe jedoch die Hoffnung, dass die Bedenken durch das neue Temporegime unbegründet seien und der Verkehr funktionieren werde.

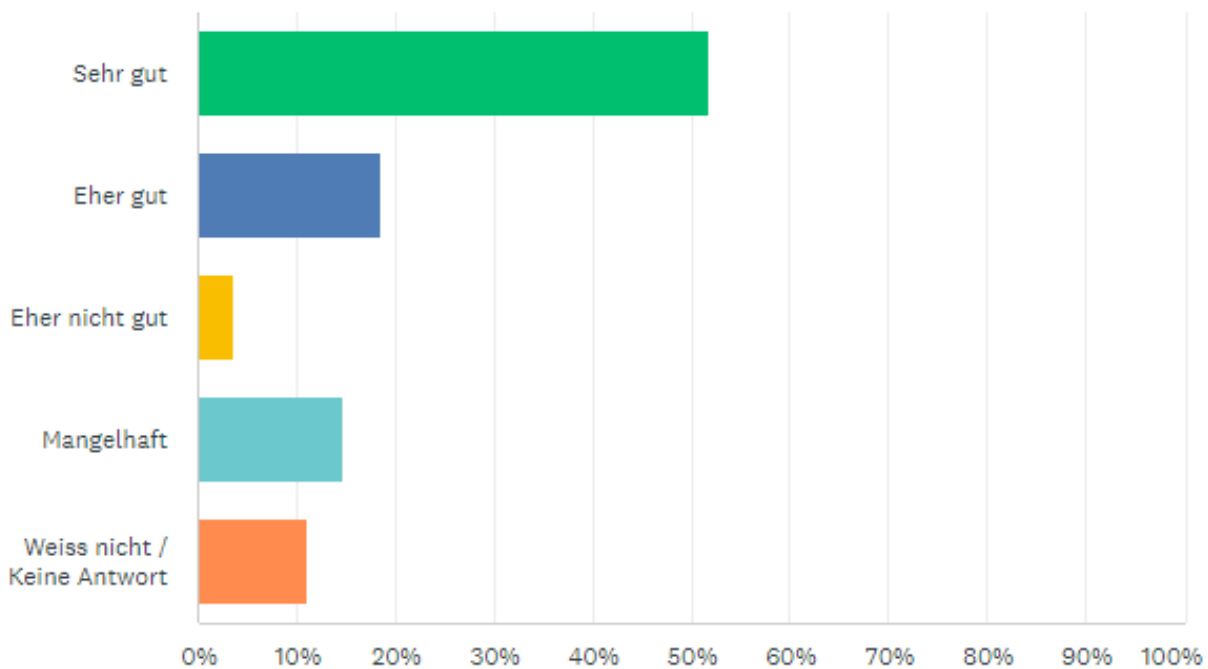
### 3.5.4 Haben Sie weitere Bemerkungen zur Bestvariante Veloverkehr?

Folgende weiteren Bemerkungen zur Bestvariante Veloverkehr sind eingegangen:

- Eine rückmeldende Partei erachtet, das BGK sei eine verpasste Chance für den Veloverkehr.
- Es bestehen Zweifel, dass der entstehende Mehrverkehr von rund 700 Velos mit dem bestehenden BGK abgewickelt werden können.
- Es wird angeregt, die Führung des Veloverkehrs noch einmal grundlegend zu überdenken. Es wird eine Lösung mit beidseitig durchgängigen, breiten Radstreifen vorgeschlagen. Im Abschnitt 1 (und 2) könne evtl. mit einer Kernfahrbahn zusätzlich Fläche gespart und damit auch der Durchgangswiderstand für den motorisierten Verkehr erhöht werden. Als zusätzliche gestalterische Massnahme wird vorgeschlagen, die Velostreifen durchgehend hell (nicht rot) einzufärben, um die Reservation dieser Fläche für das Velo optisch noch zu verstärken.
- Es wird angemerkt, dass es aus guten Gründen ab dem Neumattkreisel keine Velospuren mehr gebe. Deshalb werde der Veloverkehr Richtung Osten weiterhin über die Weihermattstrasse laufen, was die Velospuren ab Delfterstrasse bereits in Frage stelle. Eine Velospur bis zum Neumattkreisel bedingte einen Anschluss an die Veloverbindungen entlang der Aare. Diese müsste als Alternative zum Übergang über den Staffeleggzubringer unbedingt ins Projekt einfliessen lassen. Die Tellistrasse wäre die einzige und deshalb wichtige Verkehrsachse von West nach Ost oder Ost nach West für eine Veloschnellroute. Dies müsste bei der Projektbearbeitung berücksichtigt werden.
- Es wird die Frage aufgeworfen, ob in der heutigen Projektierung Veloabstellplätze an den Bushaltestellen vorgesehen seien.

## 3.6 Busverkehr

### 3.6.1 Wie beurteilen Sie die Bestvariante Busverkehr insgesamt?



### 3.6.2 Welche Elemente der Bestvariante Busverkehr werden besonders begrüsst?

Folgende Elemente der Bestvariante Busverkehr werden besonders begrüsst:

- Die Projektierung von Fahrbahnhaltestellen und den Wartepositionen für die Busse werden mehrfach positiv gewürdigt. Dabei werden insbesondere Aspekte wie Dosierung des Verkehrs, Priorisierung zugunsten des Busverkehrs und Überholmöglichkeiten für Velos erwähnt.
- Ebenfalls positiv beurteilt wird, dass bei der Planung auch eine allfällige künftige Fahrplanverdichtung einbezogen wurde.

### 3.6.3 Welche Elemente der Bestvariante Busverkehr werden abgelehnt?

Folgende Elemente der Bestvariante Busverkehr werden abgelehnt:

- Die Aufhebung der Busbuchten zu Gunsten von Fahrbahnhaltestellen wird kritisiert, es bestehen Zweifel, dass der Verkehr nach wie vor fließen kann.

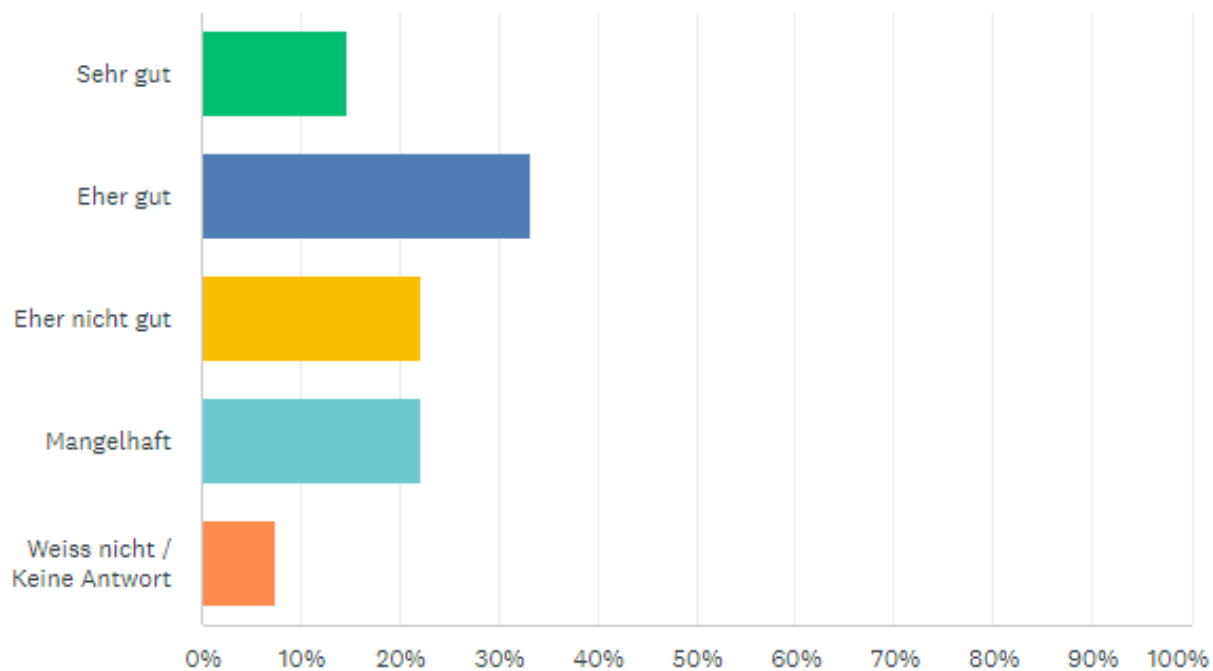
### 3.6.4 Haben Sie weitere Bemerkungen zur Bestvariante Busverkehr?

Folgende weiteren Bemerkungen zur Bestvariante Busverkehr sind eingegangen:

- Es wird angeregt, für den alten Teil der Telli eine weitere Haltestelle direkt östlich des Telliains zu planen, da die heutigen Haltestellen teilweise sehr weit weg vom alten Teil der Telli lägen.

## 3.7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

### 3.7.1 Wie beurteilen Sie die Bestvariante MIV insgesamt?



### **3.7.2 Welche Elemente der Bestvariante MIV werden besonders begrüsst?**

Folgende Elemente der Bestvariante MIV werden besonders begrüsst:

- Die Reduktion der Maximalgeschwindigkeit auf Tempo 30 wird begrüssenswert, dies nicht zuletzt aufgrund der damit zu erwartenden Reduktion des Verkehrslärms.

### **3.7.3 Welche Elemente der Bestvariante MIV werden abgelehnt?**

Folgende Elemente der Bestvariante MIV werden abgelehnt:

- Der motorisierte Individualverkehr werde mit Tempo 30 und den Fahrbahnhaltestellen stark beeinträchtigt. Die ursprüngliche Idee der Entlastung des Verkehrs durch die Stadt sei nicht mehr gegeben.
- Die Strassenbreiten seien teilweise sehr gross (bis zu 7.20m). Es wird die Frage aufgeworfen, ob das Tempolimit in diesen Bereichen eingehalten werde. Die Fahrbahn soll nicht verbreitert werden. Der Verkehr soll gar nicht so schnell sein, dass Velos regelmässig überholt werden müssen.

### **3.7.4 Haben Sie weitere Bemerkungen zur Bestvariante MIV?**

Folgende weiteren Bemerkungen zur Bestvariante MIV sind eingegangen:

- Es wird befürchtet, dass die geplante Schule sowie das Entwicklungsgebiet zwischen Delfter- und Neumattkreisel zu mehr Mehrverkehr führe als in der Simulation berechnet wurde.
- Die Durchfahrtsmöglichkeit für Lastwagen müsse erhalten bleiben.

## **3.8 Fazit und weiteres Vorgehen**

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das BGK Tellistrasse von den an der Anhörung teilnehmenden Personen in den meisten Bereichen mehrheitlich positiv aufgenommen wird. Die städtebauliche Einordnung sowie die Vorhaben für Ökologie, Stadtklima und Nachhaltigkeit überzeugen. Die vorgesehene Allee und das Prinzip Schwammstadt werden als wegweisende Punkte positiv hervorgehoben. Auch die Baumallee wird als prägendes Element insbesondere bezüglich Aufenthalt und Orientierung positiv erwähnt. Die Führung und Priorisierung des Busverkehrs wird ebenfalls positiv bewertet. Zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die "alte" Telli wird jedoch eine neue Bushaltestelle gefordert.

Am stärksten kritisiert wird in der Anhörung die Mischverkehrsführung des Veloverkehrs, und zwar sowohl die Mischung des langsamen Veloverkehrs mit dem Fussverkehr als auch die Mischung des schnellen Veloverkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr. Gewünscht werden getrennte Wege oder zumindest deutliche Markierungen und Signalisationen.

Bezüglich der Veloverkehrsführung ergänzen das Projektteam und die Projektsteuerungen die folgenden erläuternden Überlegungen: Die Schwierigkeit bei der Erarbeitung des BGK Tellistrasse lag insbesondere darin, dass die Anforderungen an den künftigen Stadtraum Strasse vielfältig und die Spielräume durch den knapp verfügbaren Raum begrenzt sind. So stellt die Bestvariante nicht eine Maximalvariante dar, die alle Bedürfnisse perfekt erfüllt, sondern eben

eine Bestvariante, die die verschiedenen, heterogenen und mit Zielkonflikten behafteten Bedürfnisse bestmöglich abdeckt. Vereinzelt, punktuelle Einschränkungen und Engstellen ergeben sich aus den Randbedingungen im Bestand (Parzellengrenzen, Baumstandorte etc.) Allgemein kann gesagt werden, dass die Veloführung an der Tellistrasse während der Erarbeitung des BGKs eines der meist diskutierten Themen war, und es wurden diverse Veloführungsoptionen geprüft. Als Alternative zur nun gewählten Bestvariante hätte ohne zusätzlichen Platz nur folgende Option bestanden: Markierung zweier schmaler Velostreifen (1.25m) auf der Fahrbahn sowie Realisierung eines teilweise untermassigen Trottoirs auf der Nordseite. Sowohl das Projektteam als auch die Arbeitsgruppe beurteilten die als Bestvariante ausgeschiedene Lösung eines mit mind. 4.0m breiten Trottoirs, auf welchem langsamer Veloverkehr in beide Richtungen erlaubt ist, in Kombination mit Mischverkehr bei Tempo 30 für geübte Velofahrerinnen und Velofahrer als überzeugender. Zusätzlicher Platz für aus Sicht Veloverkehr bessere Lösungen hätte Landerwerb auf den diversen Privatparzellen auf der Nordseite zwischen Sengelbachweg und Rüchligweg bedeutet, was den Realisierungshorizont des Projekts voraussichtlich um Jahre verzögern würde, falls ein solcher überhaupt möglich ist. Alternativ hätte deutlich in die historische und inventarisierte Telliringanlage (Bauinventar der Stadt Aarau sowie ICOMOS Liste historischer Gärten und Anlagen) eingegriffen werden müssen. Dieser Eingriff wurde klar verworfen, er wäre zudem mit grosser Wahrscheinlichkeit politisch nicht mehrheitsfähig gewesen. Die im Prozess abgeholte Echogruppe unterstützte die dabei gemachten Güterabwägungen und lobte das BGK Tellistrasse grossmehrheitlich.

Im Rahmen der Anhörung sind für die ausgearbeitete Variante des MIV positive und negative Rückmeldungen eingegangen, wobei die positiven Rückmeldungen insgesamt überwiegen. Beim MIV lässt sich erwartungsgemäss die stärkste Polarisierung beobachten. Während Massnahmen wie Tempo 30 auf der einen Seite sehr begrüsst werden, werden sie auf der anderen Seite ebenso stark kritisiert. Dies gilt auch für die Fahrbahnhaltestellen.

Wie geht es nun im Projekt weiter? In der 2. Jahreshälfte 2024 werden die Ingenieurleistungen für das anstehende Bau- und Ausführungsprojekt submittiert. Anfang 2025 wird dann mit der eigentlichen Planung begonnen. Die öffentliche Projektauflage wird voraussichtlich 2026 / 2027 durchgeführt. Sofern es nicht zu einem Beschwerdeverfahren kommt ist ein Baustart frühestens 2029 möglich. Die Gesamtbauzeit beläuft sich auf rund drei Jahre.