



STADT AARAU

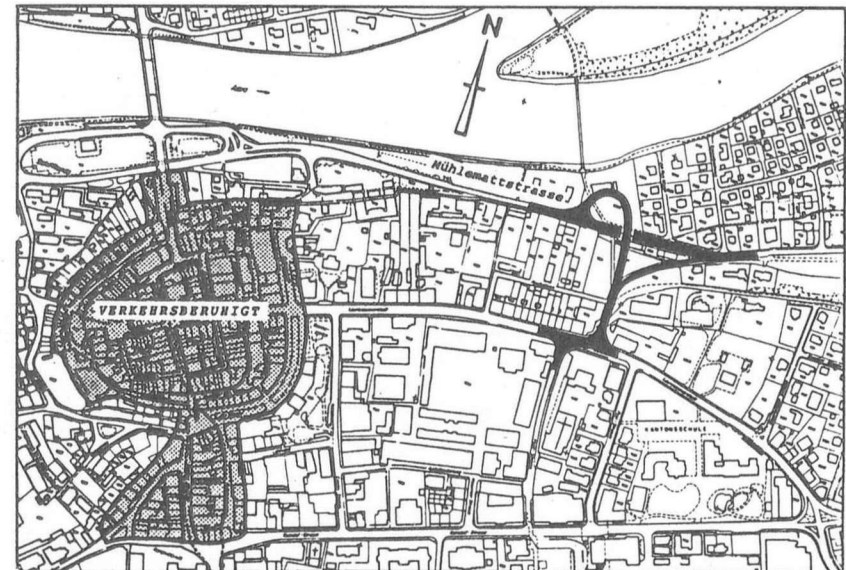
Aarau, 7. Oktober 1985

Der Stadtrat an die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

**Jrnenabstimmung vom 1. Dezember 1985  
über den**

## **Projektierungskredit für die Sanierung des Tellirains**

Beschluss des Einwohnerrates vom 2. September 1985, gegen welchen innerhalb der gesetzlichen Frist das Referendum zustande gekommen ist.



## **Das Wesentliche in Kürze**

Unsere schöne, aber noch immer verkehrsgeplagte Altstadt soll vom unnötigen Verkehr endlich befreit werden. Der heutige unwürdige Zustand und damit die Diskussion, wie er zu beheben sei, darf nicht weiter andauern.

Der Einwohnerrat ist nach langen, gründlichen Vorabklärungen zum Schluss gekommen, dass eine Sanierung des Tellirains die beste und wohl auch wirtschaftlichste Lösung sei, um eine verkehrsberuhigte Altstadt erreichen zu können. In seiner Sitzung vom 2. September 1985 hat er deshalb einem Kredit von Fr. 350 000.– für die Ausarbeitung eines entsprechenden Projektes mit grossem Mehr zugestimmt.

Die Sektion Aargau des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) und der Aargauische Bund für Naturschutz (ABN) haben gegen den Beschluss des Einwohnerrates vom 2. September 1985 das Referendum ergriffen, welches mit 1505 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist. Der Einwohnerratsbeschluss ist daher der Urnenabstimmung zu unterstellen.

Ein Ja zum Entscheid des Einwohnerrates würde die Erarbeitung eines baureifen Projektes mit Kostenvoranschlag am Tellirain ermöglichen; ein Nein würde bedeuten, dass der Weg zur Lösung des Problems vorderhand nicht weiterführt und neu gesucht werden müsste, oder dass die Aarauer gar keine verkehrsarme Altstadt wollen.

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Am 2. September 1985 bewilligte der Einwohnerrat für die Ausarbeitung eines auflagereifen Bauprojektes «Sanierung Tellirain» einen Kredit von Fr. 350 000.–, abzüglich dekretsgemässe Beiträge des Kantons Aargau, zuzüglich teuerungsbedingte Mehrkosten. Gegen diesen Beschluss haben der VCS und der ABN mit 1505 gültigen Unterschriften das Referendum ergriffen. Der Beschluss des Einwohnerrates vom 2. September 1985 ist Ihnen deshalb zur Abstimmung zu unterbreiten.

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Die Verkehrsbelastung in der Altstadt

Mit der noch immer anhaltenden Zunahme der Motorisierung hat sich die Situation bezüglich des Durchgangsverkehrs in der Altstadt weiterhin verschärft. Auch der Ziel- und Quellverkehr zwischen verschiedenen Quartieren wirkt sich in der Altstadt als Durchgangsverkehr aus. Die in anderen Städten einfacher zu erzielende Umlegung des Verkehrs stösst in Aarau auf erhebliche Schwierigkeiten, besonders in der Nord-Süd-Richtung. Die einzige Aarebrücke führt direkt in die Altstadt, und die topographische Situation mit ihrer Höhendifferenz zwischen Aareraum und Altstadt erschwert Umfahrlösungen. Die lästigen Immissionen des Verkehrs beeinträchtigen die Wohnqualität sowie das Einkaufserlebnis in weiten Altstadtbereichen und gefährden damit auch deren wirtschaftliche Substanz. Schäden an wertvollen Gebäuden sind unverkennbar. Renovierte Bauten an den Hauptdurchgangsstrassen verschmutzen rasch und müssen bereits nach zehn Jahren wieder renoviert werden.

Die aktuelle Verkehrsbelastung der Altstadt kann mit Zahlen verdeutlicht werden. Der Zollrain als am stärksten frequentierte Zufahrt zur Altstadt bewältigt im Ganztagesverkehr 14 000 Fahrzeuge. In der nördlichen Rathausgasse werden täglich gegen 7000, in der südlichen Rathausgasse rund 5500 Fahrzeuge gezählt. Die Metzgergasse mit 8000 und die Vordere Vorstadt mit 10 000 Fahrzeugen pro Tag weisen innerhalb der Altstadt wohl die höchsten Belastungen auf.

Mit Blick auf das übergeordnete Ziel der Wiedergewinnung der durch den Verkehr gestörten Wohn- und Lebensqualität wurden in der Altstadt schon bisher Einzelmassnahmen durchgeführt, wo diese möglich waren. So wurden in der Halde und im ganzen Gebiet westlich der Rathausgasse Verkehrsbeschränkungen durchgesetzt, andernorts Fussgängerpassagen erstellt und verschiedene Bereiche fussgängerfreundlich gestaltet.

### 1.2 Zur Verkehrsumlagerung im allgemeinen

Das Ziel einer verkehrsberuhigten Altstadt dürfte kaum bestritten sein. Das Spektrum der vorgeschlagenen Massnahmen reicht indes vom Blockieren der Zufahrtsstrassen zur Altstadt mit der bewussten Inkaufnahme lang andauernder Verkehrszusammenbrüche bis zum scheinbar alle Verkehrsprobleme lösenden Tunnel. Es wird in der Folge zu zeigen sein, dass die nunmehr vom Einwohnerrat bevorzugte Lösung in bezug auf die Verdrängung des Verkehrs aus der Altstadt unter den gegebenen örtlichen Voraussetzungen optimal ist.

Der heute noch auf mehreren, teilweise ungeeigneten Achsen zirkulierende (Durchgangs-)Verkehr soll auf wenigen, dafür aber leistungsfähigen Strassen zusammengefasst werden. Der Durchgangsverkehr soll z.B. statt durch die beiden parallel verlaufenden Strassenzüge Mühlemattstrasse und Kronenjasse/Laurentzorgasse nur noch auf der Mühlemattstrasse zugelassen sein. Statt auf mehreren Nord-Süd-Strecken (die eine davon mitten durch die Altstadt) soll er inskünftig auf einer Achse – eben dem Tellirain – zusammengefasst werden.

Dieses Zusammenlegen von Verkehrsströmen, das eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt zur Folge haben wird, ist jedoch nur dann ohne neue, unverhältnismässige Belästigungen realisierbar, wenn dem konzentrierteren Verkehrsaufkommen auch leistungsfähigere Strassen angeboten werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass ein in der Altstadt mit ihren engen Durchfahrten als zu gross beurteilter Verkehr auf einer leistungsfähigen Umfahrroute fast ohne zusätzliche Immissionen bewältigt werden kann. Die Zusammenfassung und die Umlagerung des Verkehrs – z.B. auf den Tellirain – bewirkt zudem die von den engagierten Gegnern des Individualverkehrs stets angestrebte Verkleinerung der Verkehrsfläche für den Individualverkehr.

Bei der Verlagerung des unnötigen Verkehrs aus der Altstadt heraus ist darauf zu achten, dass die Lösung sich in das übergeordnete örtliche und regionale Verkehrskonzept eingliedern lässt. Der Stadtrat hat deshalb gleichzeitig mit der Studie über den Ausbau des Tellirains das gesamte städtische Strassennetz überprüft und als Resultat den neuen Verkehrsrichtplan verabschiedet. Die geplante Umfahrung der Altstadt ist denn auch auf die übrigen Verkehrsbeziehungen abgestimmt worden.

### 1.3 Bisheriges Vorgehen, heutiger Stand

Es gibt zu kaum einem Problembereich der Stadt Aarau eine derartige Fülle von Aktenmaterial wie zum Problem der Verkehrsbefreiung der Altstadt. Im Verlaufe der Jahre wurden gegen 30 Varianten, darunter mehrere Tunnellösungen, geprüft. Aus dieser Materialfülle wurden im Rahmen einer kantonal-städtischen Arbeitsgruppe die besten Lösungsansätze ausgesondert und zu zwei tauglichen Varianten zusammengefügt, die dann einer genaueren Prüfung unterzogen wurden. Eine Ingenieurgemeinschaft aus Aarau und zusätzlich namhafte Spezialisten haben die Fakten zusammengetragen, die schliesslich zur Empfehlung an den Einwohnerrat führten. Besonders ist darauf hinzuwei-

sen, dass bereits auf der Stufe des generellen Vorprojekts der Landschaftsarchitekt, der Lärmspezialist und der Geologe zugezogen worden sind, um der Umweltverträglichkeit beim geplanten Projekt von allem Anfang an gebührend Beachtung zu schenken.

Eindeutige Vorteile der einen Projektstudie haben dazu geführt, dem Stadtrat und dem Einwohnerrat die Weiterbearbeitung lediglich dieser Variante zu empfehlen.

Absicht des Stadtrates ist es, den Tellirain und die zu ihm hinführenden, heute bereits stark belasteten Strassen in das Kantonsstrassennetz aufnehmen zu lassen, um andererseits die heute im Kantonsstrassennetz aufgenommenen Altstadtstrassen (z.B. Laurenzengasse, Metzgergasse, Rathausgasse) in das Netz der Gemeindestrassen herabstufen zu können. Die Botschaft betreffend Umklassierung der erwähnten Strassen ist vom Regierungsrat im Hinblick auf eine verkehrsbefreite Altstadt mit zustimmenden Anträgen an den Grossen Rat verabschiedet worden.

Ernsthafte Bemühungen, das Problem der Altstadtumfahrung zu lösen, gehen bereits auf das Jahr 1929 zurück. Die in der jüngsten Zeit erfolgten Anstrengungen seien durch die nachstehenden Ereignisse belegt:

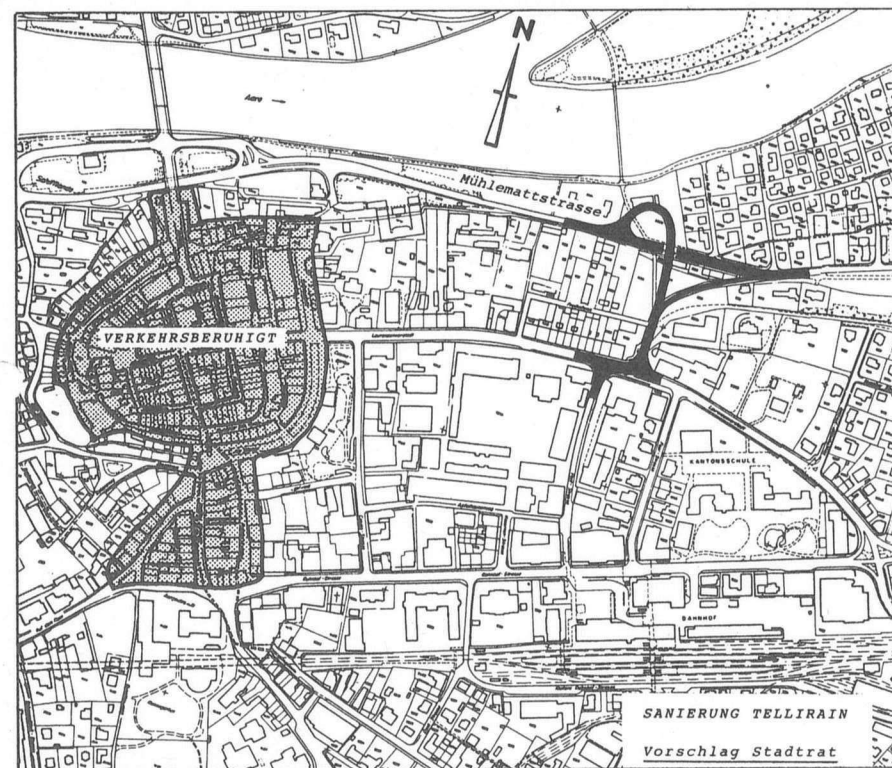
- Das «Ringkonzept» wurde am 28. Mai 1978 verworfen, als es darum ging, einen Projektierungskredit in einer Volksabstimmung zu bewilligen.
- Ein Projektierungskredit für den «Kasernentunnel» wurde am 4. Dezember 1978 bereits durch den Einwohnerrat abgelehnt.
- Am 31. März 1980 überwies der Einwohnerrat einstimmig die Motion Burren, welche den Ausbau des Tellirains verlangte.

## 2. Sanierung Tellirain

Stadtrat und Einwohnerrat sind der Meinung, dass die Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme in Aarau durch den Ausbau des Tellirains anzustreben ist. Dieser kann die Funktion einer Entlastung der Altstadt vom unnötigen Verkehr und der Erschliessung des Stadtzentrums bezüglich Ziel- und Quellverkehr nur erfüllen, wenn er leistungsfähig ausgebaut und mit einem ebenso leistungsfähigen Knoten mit der Mühlemattstrasse verbunden wird.

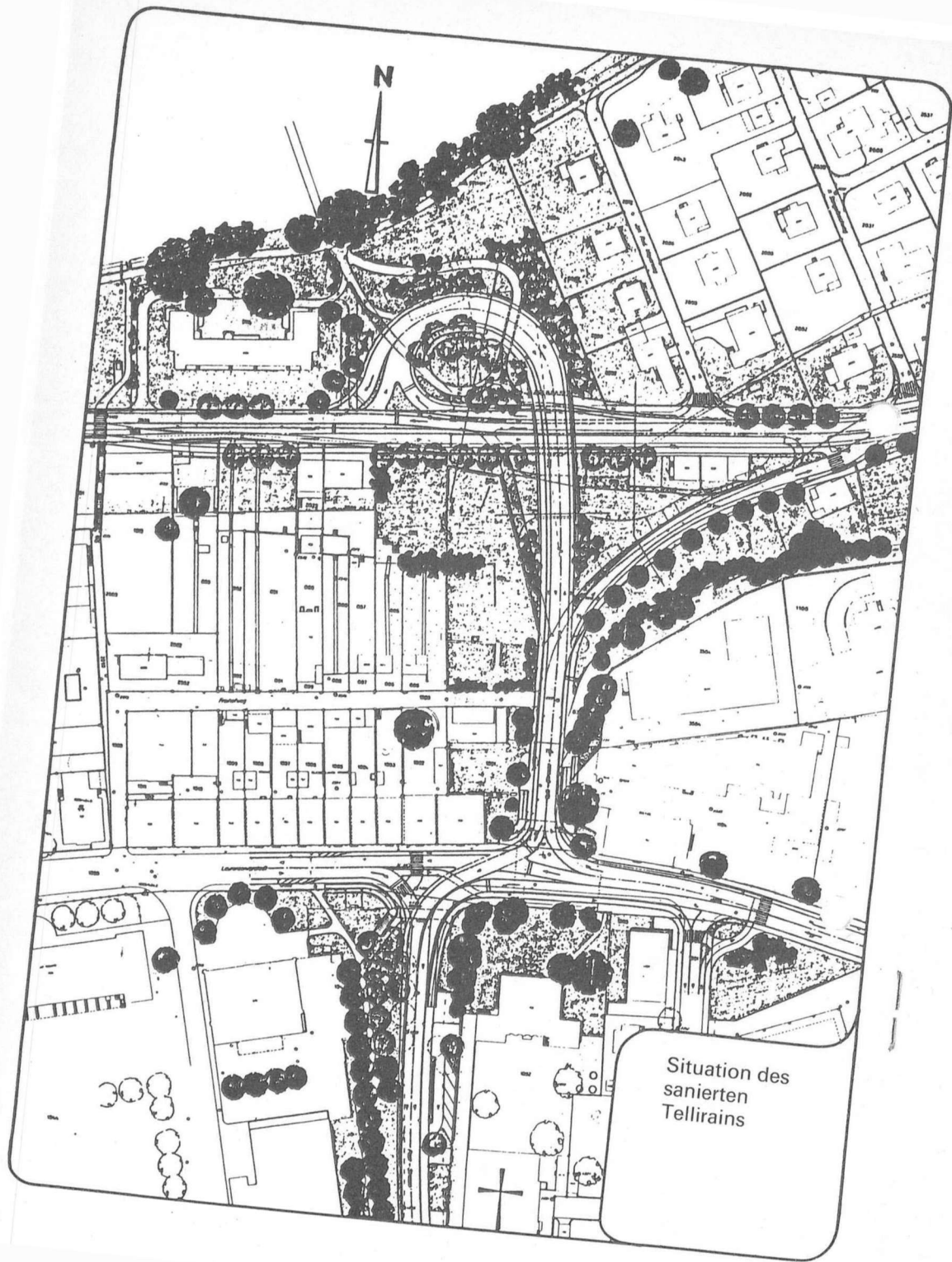
### 2.1 Lösungsvorschlag

Der zweispurig ausgebaute Tellirain wird durch eine Halbkreissschleife im Areal der Stadtgärtnerei mit der Mühlemattstrasse verbunden und überquert diese mit einer Brücke. Das Strassengefälle kann damit gegenüber heute reduziert werden. Eine einfache Knotenlösung verbindet den Tellirain mit der Laurenzenvorstadt und der Poststrasse. Die Verkehrsbeziehung Laurenzenvorstadt–Tellirain wird im Einbahnsinn über den heutigen Tellirain hinuntergeführt.



Besondere Aufmerksamkeit wird Velofahrern und Fussgängern in allen Richtungen und Beziehungen durch Anordnung von Radstreifen und Unterführungen geschenkt. Insbesondere wird die bestehende Personenunterführung am Knoten Laurenzenvorstadt/Tellirain bis ins Kasernenareal und bis zur Liegenschaft Sauerländer erweitert.

Gestützt auf Erfahrungswerte werden die Kosten für die Sanierung des Tellirains auf 10,3 Mio Franken geschätzt. Die vorgeschlagene Lösung darf im ganzen betrachtet als einfach bezeichnet werden. Die Verkehrsfläche im Sanierungsbereich wird gegenüber heute nur wenig vergrössert. Wesentliche Projektabschnitte können ohne Beeinträchtigung des vorhandenen Verkehrs gebaut werden, so dass sich eine relativ kurze Bauzeit von rund zwei Jahren ergeben wird.



Situation des  
sanierten  
Tellirains



Modellphoto des sanierten Tellirains

Die Einbettung des neuen Strassenstücks in die markante Geländestruktur der Terrassenkante mit ihrem Einschnitt und dem vorhandenen Baumbestand wurde bereits in dieser Phase sorgfältig durch einen beigezogenen Spezialisten geprüft. Das bestehende Gelände muss kaum verändert werden, abgesehen von der Halbkreissschleife, deren Einpassung in die Aarelandschaft besondere Bedeutung zukommt.

Von einem weiteren Fachmann ist das Problem der Lärmimmissionen durch Messungen des gegenwärtigen Pegels und darauf basierenden Berechnungen untersucht worden. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die heutige Situation nach dem Ausbau des Tellirains kaum verändern wird, abgesehen von einer unbedeutenden Abweichung im Bereich der Stadtgärtnerei. Dieser Frage und auch jener der Landschaftsgestaltung kommt bei der weiteren Projektierung ein hoher Stellenwert zu.

## 2.2 Auswirkungen des sanierten Tellirains

Primäre Aufgabe des sanierten Tellirains wird es sein, die Altstadt vom unnötigen Verkehr zu entlasten und den Ziel- und Quellverkehr störungsfrei zu führen. Die heute noch die Altstadt durchquerenden Verkehrsströme sollen auf den Tellirain umgelegt werden. Aufgrund der Ergebnisse der Verkehrserhebung aus dem Jahre 1983 konnte die Leistungsfähigkeit des ausgebauten Tellirains überprüft werden. Die durchgeführten Belastungsrechnungen haben ergeben, dass diese anvisierte Verkehrsumlegung machbar ist. Vor allem verursacht der sanierte Tellirain keinen zusätzlichen Verkehr durch das Telliquartier. Die Strecke Kreuzplatz–Tellirain–Mühlemattstrasse z.B. wird so leistungsfähig sein, dass der Verkehr vom Kreuzplatz zur Kettenbrücke über den Tellirain und nicht mehr durch Laurenztor- und Metzgergasse geführt wird. Die Verbindung des Telliquartiers mit dem Stadtzentrum wird gegenüber heute sowohl für Motorfahrzeuge wie auch für Radfahrer reibungsloser und vor allem weniger gefährlich sein.

Der ausgebaute Tellirain wird in der westlichen Laurenzenvorstadt und am Zollrain eine massive Verkehrsverminderung zur Folge haben. In der Altstadt wird das Verkehrsaufkommen durch polizeiliche Massnahmen auf den notwendigen Zu- und Weglieferungsverkehr sowie auf den öffentlichen Verkehr reduziert. Die Sanierung des Tellirains führt somit zum schon seit langem anvisierten und gewünschten Ziel, die schöne Altstadt wieder dem Fussgänger zurückzugeben, ihre heute gestörte Wohn- und Lebensqualität zurückzugewinnen und ihre Attraktivität und Ausstrahlung als zentraler Ort anzuheben.

Die Sanierung des Tellirains ist auch im Verhältnis zur geplanten, vom Grossen Rat beschlossenen neuen Staffeleggstrasse zu sehen. Letztere hat den regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr aus- bzw. in Richtung Basel zu übernehmen und Küttigen sowie Aarau zu umfahren resp. anzuschliessen. Die Staffeleggstrasse ist für die Stadt Aarau von grosser Bedeutung, denn sie wird – gemäss Belastungsrechnungen – den Tagesverkehr auf der Kettenbrücke um ca. 30 % oder rund 7000 Fahrzeuge reduzieren und gleichzeitig eine wesentli-

che Entlastung der Tellistrasse bringen. Die Funktion des Tellirains indessen besteht darin, den innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr, der sich in der Altstadt als Durchgangsverkehr auswirkt, zu bewältigen (eine Fahrt vom Hungerberg zum Rosengarten ist in der Altstadt Durchgangsverkehr). Die Sanierung des Tellirains ist nicht als Einzelmassnahme für sich allein entwickelt, sondern auf das übrige städtische Verkehrsnetz abgestimmt worden.

## 3. Meinung der Befürworter des Referendums

Die Unterschriftenbogen enthalten – zusammengefasst – folgende Begründung für das Referendum gegen den Beschluss des Wohnerrates vom 2. September 1985:

- Neben dem offiziellen Vorschlag des Stadtrates zur Sanierung des Tellirains müsste auch eine Tunnellösung auf den gleichen Projektierungsstand gebracht und geprüft werden.
- Die Sanierung des Tellirains sei die falsche Lösung zur Behebung der Aarauer Verkehrsprobleme, ziehe sie doch verschiedene Folgeprojekte nach sich. Die entsprechenden Folgekosten wären wesentlich höher als bei einer Tunnelösung, welche keine weiteren Folgeprojekte nach sich zöge.
- Die Sanierung des Tellirains sei auch deshalb falsch, weil sie die Altstadt kaum zu entlasten vermöge und weitere Verkehrsprobleme verursache.
- Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sollten über den Projektierungskredit und die damit verbundene Lösung entscheiden können.

## 4. Zur Frage von Tunnellösungen

Aus der bisherigen Palette diskutierter Tunnellösungen können drei typische Vertreter vorgestellt werden, nämlich:

- der Kasernentunnel
- der Kasinotunnel
- der Nord-Süd-Tunnel

### 4.1 Vorstellung der Tunnellösungen

Nördlich münden sie alle, allerdings an verschiedenen Punkten, in die Mühlemattstrasse und bedingen dort jeweils ein ähnlich leistungsfähiges Anschlussbauwerk wie beim geplanten Tellirain. Die südlichen Mündungen auf der Ebene der Innerstadt liegen an ganz verschiedenen Orten.

#### - Kasernentunnel

Er liegt praktisch unter der Freihoftreppe, unterquert die Laurenzenvorstadt und das Kasernenareal, taucht mit einer Rampe in der Kasernenstrasse auf und mündet direkt in die Bahnhofstrasse. Diese Lösung war seinerzeit Gegenstand der Motion Marti im Einwohnerrat und wurde von diesem schon 1978 verworfen.

#### - Kasinotunnel

Er liegt unter dem engeren Schösslibereich sowie der nördlichen Kasinostrasse und taucht mit einer Rampe in der südlichen Kasinostrasse auf. Die oberirdische Weiterführung kreuzt dann die Bahnhofstrasse, überquert das Gebiet Turnerheim/Pestalozzturnhalle, das Bahntrasse und die Bachstrasse und mündet beim EWA in die Obere Vorstadt. Der Anschluss an die Bahnhofstrasse ist nur noch in Richtung Ost vorgesehen. Für diese Lösung tritt insbesondere der VCS ein.

#### - Nord-Süd-Tunnel

Er liegt unter der Achse Freihofweg-Kasernenstrasse-Kantonalbank, unterfährt die SBB und die WSB und taucht erst bei der Hallwylstrasse mit einer Rampe in die Entfelderstrasse auf. Dieser Vorschlag entspricht einer von fünf von der Sektion Aargau des SIA 1981 entwickelten Ideen zur Entlastung der Altstadt.

### 4.2 Beurteilung der Tunnellösungen, insbesondere im Verhältnis zum sanierten Tellirain

Nachstehend folgt eine kurze Beurteilung der soeben vorgestellten Tunnellösungen:

#### - Kasernentunnel

Dieser Tunnel würde praktisch dieselbe Funktion wie der sanierte Tellirain erfüllen, nämlich die Verbindung Mühlemattstrasse-Bahnhofstrasse, allerdings ohne Anschluss an die Laurenzenvorstadt. Dieser Nachteil hat zur

Folge, dass aus dem Gebiet Rohrerstrasse/Buchserstrasse erhebliche Umwegfahrten über die Poststrasse und damit zusätzliche Belastungen verursacht würden, um die Tunnelmündung in der Kasernenstrasse zu erreichen, es sei denn, man fahre wieder durch die Altstadt zur Kettenbrücke. Diesem Nachteil könnte nur mit einem gleichzeitigen Ausbau des Tellirains begegnet werden.

#### - Kasinotunnel

Auch dieser Tunnel könnte zunächst die Funktion einer Verbindung Mühlemattstrasse-Bahnhofstrasse erfüllen. Er weist aber ebenfalls den Nachteil eines fehlenden Anschlusses an die Laurenzenvorstadt auf. Um z.B. zur südlichen Tunneleinfahrt zu gelangen, müssten ähnliche Umwegfahrten und zusätzliche Belastungen wie beim Kasernentunnel oder gar die Durchfahrung der Altstadt in Kauf genommen werden. Auch in diesem Fall müsste der Tellirain ausgebaut werden. Ein weiterer, entscheidender Nachteil des Kasinotunnels besteht darin, dass für die Ein- und Ausfahrtsrampen in der südlichen Kasinostrasse neben den hier beizubehaltenden Verkehrsbeziehungen nicht genug Platz vorhanden ist. Dem als innerstädtische Hauptverkehrsstrasse wirkenden Tunnel wird gleichzeitig noch die Funktion der Erschließung bestehender und künftiger unterirdischer Sammelgaragen zugemutet. Dieser Vorschlag lässt sich nicht in die Praxis umsetzen. Sodann kommt hinzu, dass sich die oberirdische Weiterführung über den Bereich Bahnhofstrasse / Turnerheim / Pestalozzturnhalle / Bachstrasse zur Oberen Vorstadt in diesem Gebiet in hohem Masse stadtzerstörend auswirken würde. Der in der Oberen Vorstadt, direkt unterhalb der Einmündung Hohlgrasse/Rosengartenweg entstehende neue Knoten würde zudem – gemäss durchgeführten Belastungsberechnungen – unlösbare Verkehrsprobleme verursachen.

#### - Nord-Süd-Tunnel

Dieser weitgespannte Tunnel ohne Anschluss an Laurenzenvorstadt und Bahnhofstrasse richtet sich lediglich an den nur etwa 15% betragenden regionalen Durchgangsverkehr. Er kann somit weder die Altstadt wirksam entlasten noch den Ziel- und Quellverkehr des Zentrums bewältigen. Zur Erreichung der Zentrumsgebiete nach der südlichen Tunnelausfahrt, und umgekehrt auch der Einfahrt, sind Umweg- bzw. Rückwegfahrten über Hallwylstrasse-Hohlgrasse und Hallwylstrasse-Gönhardweg bzw. Welti- strasse – Herzogstrasse, also auch durch Wohnquartiere, unausweichlich. Ein gleichzeitiger zusätzlicher Ausbau des Tellirains wäre bei dieser Lösung zwingend.

Zusammenfassend kann somit folgendes festgehalten werden:

- Tunnellösungen sind nicht zum vornherein zu verwerfen, können sie doch in anderen verkehrsplanerischen Zusammenhängen durchaus richtig eingesetzt werden. Im vorliegenden Fall jedoch bieten sie gegenüber der Sanierung des Tellirains keine Vorteile. Im Gegenteil würden sie den zusätzlichen

Ausbau des Tellirains nach sich ziehen, da sie – wie erwähnt – die ihnen zgedachten Funktionen nur mangelhaft oder gar nicht erfüllen könnten. So fehlen Anschlüsse an das Stadtzentrum ganz oder teilweise.

- Ein weiterer Nachteil besteht darin, dass Tunnels Umweg- bzw. Rückwegfahrten über das übrige städtische Strassennetz, sogar durch Wohnquartiere verursachen würden. Ziel- und Quellverkehr würden also weitgehend auf den übrigen Stadtstrassen verbleiben. Das kann nicht Ziel einer vernünftigen Verkehrspolitik sein.
- Aus Gründen der Leistungsfähigkeit müssten Tunnels an der Mühlemattstrasse ähnliche Anschlussknoten aufweisen, wie das bei der Sanierung des Tellirains geplant ist. Die drei Tunnellösungen liegen aber weiter westlich als der Tellirain, wo der Raum zwischen Mühlemattstrasse und Aareufer immer schmaler wird.
- Für Tunnellösungen müsste mit weitaus höheren Kosten gerechnet werden als für die Sanierung des Tellirains. Das ist wohl kaum zu verantworten für Lösungen mit so vielen Nachteilen.
- Die vorgeschlagene Sanierung des Tellirains wird mit relativ bescheidenem Aufwand ein Optimum an Entlastungswirkung für die Altstadt bringen. Der ausgebaut Tellirain wird auch umweltverträglich sein, wie die bereits in der Studienphase beigezogenen Spezialisten bezüglich Landschaftsgestaltung und Lärmfragen aufzeigen konnten. Umweltschutz ist auch Menschen-schutz. Allein schon mit der Entlastung der Altstadt vom unnötigen Verkehr hat das Tellirainprojekt seine Umweltverträglichkeitsprüfung bestanden.

## 5. Weiteres Vorgehen

Die Projektierungskosten für ein ausgereiftes Bauprojekt mit Kostenvorschlag inkl. Einsatz der nötigen Spezialisten bezüglich geotechnischer Untersuchung, Lärmgutachten und Landschaftsplanung belaufen sich samt Nebenkosten auf Fr. 350 000.–. An diese Kosten leistet der Kanton voraussichtlich einen Beitrag von 40%. Wenn Sie diesem vom Einwohnerrat bewilligten Kredit zustimmen, können die Projektierungsarbeiten weitergeführt werden. Falls Sie in der Folge (im Jahre 1987) den entsprechenden Baukredit gutheissen, kann gemäss Ablaufplan mit den Sanierungsarbeiten 1990 begonnen werden. Es ist mit einer Bauzeit von rund zwei Jahren zu rechnen. Im Falle eines Nein ist eine mehrjährige Verzögerung zu erwarten.

Im Vergleich zu anderen Städten ist Aarau bezüglich Verkehrs-entlastung und Erschliessung der Innenstadt sehr im Verzug. Eine Lösung der anstehenden Probleme ist dringend nötig und sollte deshalb nun endlich an die Hand genommen werden.

## 6. Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger, den Beschluss des Einwohnerrates vom 2. September 1985 gutzuheissen, der folgenden Wortlaut hat:

«Der Einwohnerrat bewilligt für die Ausarbeitung eines Bauprojektes Sanierung Tellirain einen Kredit von Fr. 350 000.–, abzüglich dekretsgemässe Beiträge des Kantons Aargau, zuzüglich teuerungsbedingte Mehrkosten.»

Wer diesen Beschluss in der Urnenabstimmung gutheissen, das heisst den Projektierungskredit von Fr. 350 000.– bewilligen will, schreibe «JA», wer ihn ablehnen will, schreibe «NEIN».

Im Namen des Stadtrates

Der Stadtmann:  
Dr. M. Meyer

Der Stadtschreiber:  
Dr. M. Gossweiler