

Einwohnergemeinde Baden

Protokoll der Versammlung

*Freitag, den 29. Mai 1953, 19.30 Uhr
in der Sporthalle Aue*

T r a k t a n d u m :
Die Verkehrssanierung

B u r e a u :

Vorsitzender:	Herr M. Müller, Stadtmann,
Aktuar:	" A. Süss, Stadtschreiber,
Stimmzähler:	" E. Frey, Schulhausabwart,
	" K. Götte, Bautechniker,
	" H. Häuler, Maschinist,
	" J. Kaufmann, Schreinermeister,
	" A. Ritter, Elektrotechniker,
	" H. Sieg, Student,
	" J. Steger, Gasmonteur,
	" H. Tschärner, Monteur,
	" W. Walde, Maschinenzeichner,
	" E. Wind, Malermeister.

Es sind 1790 Stimmberechtigte anwesend
Beginn der Verhandlungen 19.40 Uhr

Das Protokoll der Einwohnergemeinde-Versammlung vom 12. Dezember 1952 ist den Stimmberechtigten gedruckt zugestellt worden. Es wird ohne Bemerkung genehmigt.

Die Verkehrssanierung

Herr *Stadtammann M. Müller* erinnert daran, dass schon im Jahre 1892 nach einer Pressenotiz die Badener Verkehrsverhältnisse, vor allem an der Barrière Bruggerstrasse, als unhaltbar bezeichnet wurden. Wie sie heute sind, erfahren wir alle täglich am eigenen Leib. Der Gemeinderat legt der Gemeinde heute das generelle Projekt für eine Lösung vor, die zweckmässig und finanziell tragbar erscheint. Der Stadtammann betont, dass es sich heute nicht darum handle, zu allen Einzelheiten des Vorprojektes, z. B. zu der «Schraube», über die in der Oeffentlichkeit bereits viel diskutiert worden ist, Stellung zu nehmen. Das Projekt wird in Einzelheiten noch verbessert werden können. Es geht heute darum, zu diskutieren und zu beschliessen, in welcher Richtung die Lösung gesucht werden soll. Erst wenn dies feststeht, wenn insbesondere feststeht, dass die Bahnverlegungsprojekte in dieser oder jener Form ausscheiden, sollen im Einzelnen die besten Lösungen gesucht und festgelegt werden. Die Gemeinde wird dann Gelegenheit erhalten, zum Ausführungsprojekt nochmals Stellung zu nehmen. Sie wird dann auch beschliessen können, ob das Werk in einem Zug oder etappenweise in dem Sinne ausgeführt werden soll, dass zuerst der Strassentunnel und die Unterführung Bruggerstrasse gebaut werden. Es ist aber richtig, dass heute über das ganze Projekt ein grundsätzlicher Beschluss gefasst wird, schon deswegen, damit die Finanzierung sichergestellt werden kann. Der Stadtammann stellt in diesem Zusammenhang ausdrücklich fest, dass über den Beitrag der SBB, deren Offerte er als absolut ungenügend bezeichnet, das letzte Wort nicht gesprochen ist.

Der Stadtammann gibt hierauf bekannt, dass der Gemeinderat, damit die Gemeinde nicht den Eindruck hat, sie begeben sich mit ihrem heutigen Beschluss des weitem Mitspracherechts in dieser für die Stadt so wichtigen Angelegenheit, seinen Antrag wie folgt ergänzt:

Die Gemeinde wolle dem ihr im gedruckten Bericht des Gemeinderates empfohlenen Vorschlag zur Lösung des Verkehrsproblems zustimmen. Ihre Zustimmung zur ganzen oder etappenweisen Ausführung auf Grund der Ausführungspläne und des Kostenverteilers bleibt ausdrücklich vorbehalten.

Herr Stadtmann Müller äussert sich noch zu dem von den mit der Expropriation bedrohten Grundbesitzern erhobenen Vorwurf, dass sie vom Gemeinderat bei den Vorberatungen nicht begrüsst worden seien. Er weist darauf hin, dass die verschiedenen Vorprojekte bis zuletzt immer wieder Aenderungen erfahren haben, dass Liegenschaften, deren Einbeziehung die eine Variante vorsah, bei einer andern wieder ausschieden und dafür andere einbezogen wurden. Wären die Betroffenen in den einzelnen Stadien jeweils benachrichtigt worden, so hätten solche Mitteilungen in vielen Fällen widerrufen werden müssen. Es wäre eine grosse Unsicherheit entstanden und einzelne Liegenschaftsbesitzer hätten wohl im Hinblick auf solche Mitteilungen Vorkehren getroffen, die sich dann als unnötig erwiesen. Der Gemeinderat hat für die schwierige Lage der betroffenen Grundbesitzer und ihrer Mieter alles Verständnis und wird, sobald einmal die Lösung feststeht, alles daran setzen, ihnen behilflich zu sein.

Herr Stadtmann Müller eröffnet hierauf die Diskussion zur *Eintrittsdebatte*.

Herr Dr. A. Bärlocher, Redaktor, betont, dass heute nicht eine parteipolitische Angelegenheit, sondern eine Sache zur Diskussion stehe, die alle Mithürger in gleicher Weise angehe. Die Badener Verkehrskalamität hat drei Ursachen, nämlich die Bahn, den zunehmenden Automobilismus und die Firma Brown Boveri mit ihren vielen tausend Arbeitern und Angestellten, die täglich viermal durch die Engpässe der Barrieren und des Stadtturms geschleust werden müssen. Diese Hindernisse müssen zu einer flüssigen Gestaltung des Verkehrs beseitigt werden, in erster Linie die Barriere Bruggerstrasse, dann muss durch Schaffung einer zweiten Fahrbahn eine Lösung des Engpasses beim Stadtturm gesucht werden und in dritter Linie steht die Barriere beim Falken.

Herr Dr. Bärlocher hat gegen die vom Gemeinderat vorgeschlagene Lösung drei Bedenken:

In finanzieller Hinsicht erklärt der Gemeinderat selbst, dass die Offerte der SBB absolut ungenügend sei. Die SBB will grundsätzlich nur den kapitalisierten Betrag der ihr durch den Wegfall der Barrieren entstehenden Kosteneinsparungen leisten. Sie berücksichtigt in keiner Weise den gewaltigen Vorteil, der ihr erwächst, wenn die grosse Gefahrenquelle, die diese Barrieren auch für die Bahn bedeuten, wegfällt. Die SBB muss unbedingt mehr an die Kosten der zu treffenden Lösung beitragen. Zu den Ursachen der Verkehrskalamität gehört auch der zusätzliche Verkehr, den die Firma Brown Boveri bringt. Die Firma hat sicher ein grosses Interesse daran, dass die Verkehrsverhältnisse für ihre Arbeiter und Angestellten müheloser und weniger gefährlich werden. Wie sie sich bei ihren Beitragsleistungen an kulturelle Institutionen grosszügig gezeigt hat, wird sie sicher auch Verständnis für diese Sache zeigen, sodass auch von dieser Seite her eine Erleichterung des finanziellen Problems erwartet werden darf.

Das zweite Bedenken Herrn Dr. Bärlochers richtet sich gegen die vorgesehene Strassenschraube. Er glaubt, dass deren Radius zu klein sei. Wir wissen nicht, wie sich die Motorisierung des Verkehrs noch entwickeln wird, doch ist sicher, dass wir immer mit grösseren und längeren Wagenzügen rechnen müssen. Da stellt diese Schraube sicher eine grosse Gefahrenquelle dar. Das Beispiel von Stockholm lässt sich nur bedingt heranziehen. Einmal sind die Dimensionen jener Strassenschrauben erheblich grösser und sodann ist deren Befahrung nur im Einbahnverkehr zugelassen.

Menschlich am nächsten muss uns aber das Problem der Expropriationen berühren, denn es sind 72 Familien, die ihre Wohnstätten verlieren. Man will ihnen, soweit das möglich ist, wohl Realersatz beschaffen, aber damit ist es nicht getan. Denn es sind vor allem ältere und daher billige Wohnungen die verschwinden und diese Leute können teure neue Wohnungen meist nicht bezahlen. Wenn es irgendwie anders möglich ist, muss eine Lösung gesucht werden, die weniger brutale Eingriffe in den Liegenschaftsbesitz und in das Stadtbild nötig macht.

Herr Dr. Bärlocher betont trotz dieser Bedenken, dass es mit einer Ablehnung des gemeinderätlichen Antrages nicht getan sein könne. Die grosse Mehrheit stösst sich an der Schraube und am Ausmass der Expropriationen. Herr Dr. Bärlocher glaubt, dass diese Nachteile vermieden werden können, wenn zunächst in einer ersten Etappe die Tunnelstrasse Gstühl-Zürcherstrasse gebaut wird, die den Durchgangsverkehr aus der

Stadt herausnimmt, hernach in einer zweiten Etappe die Unterführung Bruggerstrasse-Schlossbergplatz, womit die am meisten störende Barriere Bruggerstrasse beseitigt wird, und hierauf in einer dritten Etappe beim Stadtturm eine zweite Fahrbahn geschaffen wird. Wenn alle diese drei Punkte ausgeführt sind, haben wir von und zu BBC einen flüssigen und durch den Durchgangsverkehr unbelästigten Verkehr durch die Stadt. Wir haben mit einer solchen Lösung für die Zukunft auch nichts verbaut und vor allem wäre sie billiger und es müssten viel weniger Häuser abgerissen werden als nach einer Lösung nach dem Vorschlag des Gemeinderates.

Herr Dr. Bärlocher stellt den Antrag, der Vorschlag des Gemeinderates sei abzulehnen und der Gemeinderat sei zu beauftragen, der Gemeinde ein Projekt im Sinne seiner Darlegungen vorzulegen.

Herr *Stadtammann Müller* interpretiert den Antrag des Herrn Dr. Bärlocher dahin, dass dieser die Ausführung des gemeinderätlichen Projektes in zwei Etappen, nämlich zuerst den Strassentunnel und hernach die Unterführung Bruggerstrasse, vorschlägt. Damit würde aber die Barriere beim Falken belassen. Herr Stadtammann Müller glaubt nicht, dass Herr Dr. Bärlocher ernsthaft eine Lösung will, die diese Barriere endgültig beseitigt. Der Gemeinderat bedauert ebenso sehr wie Herr Dr. Bärlocher, dass sein Projekt so viele Wohnungen beansprucht und er betrachtet es als selbstverständlich, dass alles getan werden muss, um den Betroffenen so weit als möglich Realersatz zu bieten. Herr Stadtammann Müller versichert die Gemeinde im weitern, dass der Gemeinderat keine Möglichkeit ausser Acht lassen werde, für die Stadt eine finanzielle Erleichterung zu erreichen. Er hat sich deswegen auch an das Militärdepartement gewandt, da er glaubt, dass dieses an einer zweiten Verbindung durch den Engpass von Baden offenbar interessiert ist.

Herr *Dr. Bärlocher* erklärt, dass er selbstverständlich gegen eine Einbeziehung der Falken-Barriere in die Sanierung nichts einzuwenden habe.

Herr *Dr. H. Senn* gibt die Stellungnahme der Budget- und Rechnungskommission wie folgt bekannt:

Die entscheidende Frage ist, ob eine Lösung des Verkehrsproblems mit oder ohne Bahnverlegung in Betracht gezogen werden muss. Ausschlaggebend ist dabei in erster Linie die finanzielle Seite. Deshalb fallen für die Kommission die Projekte der sogenannten grossen

Bahnverlegungen und der Bahn-Tieferlegung ausser Betracht. Weder die Gemeinde, noch der Bund und der Kanton können sich die Kosten dieser Lösungen leisten und die SBB kann dazu auch nicht gezwungen werden. Als Projekt mit Veränderung der Bahnanlagen kann deshalb nur die kleine Bahnverlegung nach Vorschlag Schmidlin in Berücksichtigung gezogen werden. Diesem Vorschlag hat die Kommission die reinen Strassenlösungen ohne Bahnveränderung gegenübergestellt. Dabei herrschte bei ihr die Meinung vor, dass eine brauchbare Lösung einen Strassentunnel und die Unter- oder Ueberführung beider Barrieren in sich schliessen müsse. Es stehen sich hier die Projekte mit Strassenschraube und die sog. Doppel-T-Lösung gegenüber. Der Schraubelösung ist gegenüber der andern aus verschiedenen Gründen, auf die im gemeinderätlichen Bericht hingewiesen wird, der Vorzug zu geben. So stellte die Kommission in der Schlussabstimmung das Strassenprojekt nach Vorschlag des Gemeinderates der kleinen Bahnverlegung gegenüber. Mit kleiner Mehrheit und bei Stimmenthaltungen hat sich die Budget- und Rechnungskommission für den gemeinderätlichen Vorschlag entschieden, weil bei dieser Lösung die Kosten erheblich niedriger sein werden als bei der kleinen Bahnverlegung. Die Kommission empfiehlt dem Gemeinderat, bei der Ausarbeitung der Ausführungspläne möglichst auf weitere Kosteneinsparungen zu tendieren und den Projektverfassern wird empfohlen, eine Lösung zu suchen, die möglichst wenig Liegenschaften beansprucht. Die Kommission ist sich wohlbewusst, dass die vorgeschlagene Lösung nicht ideal ist, aber ein ideales Projekt kann es in dieser Sache eben nicht geben. Andererseits muss nun doch endlich etwas zur Behebung der Verkehrsmisère geschehen. Die Kommission empfiehlt schliesslich dem Gemeinderat noch, bei der Projektausarbeitung auch Architekten beizuziehen und die weitere Projektierung nicht nur den Tiefbauern zu überlassen.

Herr *Stadtammann Müller* betrachtet es als selbstverständlich, dass der Gemeinderat von jeder Einsparungsmöglichkeit Gebrauch machen wird. Ebenso selbstverständlich ist, dass in die für die weitere Projektierung massgebliche Kommission sowohl vom Kanton wie von der Stadt auch Architekten delegiert werden.

Herr *Prof. Dr. M. Ros* führt aus:

Als Frucht der bisher durchgeführten Studien und der Verarbeitung verschiedener Ideen und Vorschläge durch die vom Gemeinderat bestellten Organe, ferner gestützt auf die Tatsachen, dass die erwünschte Ver-

kehrsentlastung durch eine Ueberlandstrasse noch längere Zeit auf sich warten lassen wird, dass ferner die SBB wegen vieler noch dringlicher Sanierungen (z. B. in den Bahnhöfen Zürich und Bern) zeitlich und finanziell nicht in der Lage sein werden, auf die Verwirklichung der Vorschläge betr. Verlegung oder Tieferlegung der Bahn einzutreten, hat sich ergeben, dass weder die kleine noch eine grosse Bahnverlegung in Frage kommen kann und dass die Lösung zur Verkehrssanierung in der Erstellung eines Strassentunnels durch den Stein und durch die Aufhebung der Barrieren an der Bruggstasse und beim Falken gesucht werden muss. In diesen Punkten kann dem Projekt des Gemeinderates zugestimmt werden. Nicht zugestimmt werden kann aber der vorgeschlagenen Lösung auf der Südseite, die derartige Nachteile aufweist, dass von ihr dringend abgeraten werden muss. Dem Gemeinderat wurde deshalb in letzter Stunde ein Vorschlag eingereicht, nach dem auf Grund weiterer Studien sehr wohl eine Lösung gefunden werden kann, die verkehrstechnisch wesentlich besser ist als die Schraube. Diese Lösung wird, was die reinen Baukosten anbelangt, nicht teurer zu stehen kommen, sie beansprucht weniger Fläche und wird daher erhebliche Einsparungen bei den Expropriationen ermöglichen. Städtebaulich ist sie der «Schraube» mindestens gleichwertig. Sie weist den ins Gewicht fallenden Vorteil auf, dass die zwischen «Linde» und «Falken» betroffenen Gebäude mit gleicher Front und in günstiger Verkehrslage wieder aufgebaut werden können, sodass die Zahl der Geschäftsleute, die sich an anderer Stelle ansiedeln müssten, kleiner ist als bei der Schrauben-Lösung. Schliesslich kann durch eine weitere Verlegung des Kreuzungspunktes und der Unterführung gegen den Falken noch weitere Terrainschonung ermöglicht werden. Auch auf der Nordseite sind Verbesserungen möglich.

Herr Prof. Dr. Ros stellt den Antrag:

1. Die Gemeinde wolle entsprechend der Empfehlung von Gemeinderat und Verkehrskommission auf die Weiterverfolgung der Lösungen 1 bis 3 (Seite 11) des gemeinderätlichen Berichtes verzichten.

2. Die Gemeinde wolle beschliessen, dass die Lösung in einer direkten Strassenverbindung durch den «Stein» mit Unterführung bei der Brugerstrasse und beim «Falken» bestehen solle.

3. Die Gemeinde beschliesse, dass sie ein weiteres Studium der möglichen Lösungen, insbesondere auf der Südseite, als notwendig erachte und sie wolle den Gemeinderat beauftragen, die Lösung mit «Schraube»

nach Möglichkeit durch eine bessere zu ersetzen und die notwendigen Expropriationen nach Möglichkeit beschränken.

Herr *Stadtammann Müller* stellt fest, dass Herr Prof. Dr. Ros Eintreten auf die Vorlage beantragt, in der Meinung, dass in der Detailberatung über Verbesserungsmöglichkeiten auf der Nord- und der Südseite diskutiert werden solle.

Herr *Lehrer A. Rüber* möchte klar wissen, was der Vorsitzende unter «Eintreten auf die Vorlage» versteht. Nach Meinung des Herrn Rüber ist die Versammlung bereits bei der Einzelberatung angelangt.

Herr *Stadtammann Müller* erklärt, dass er unter der Eintretensdebatte die Diskussion darüber verstehe, ob der Vorschlag mit Strassentunnel und zwei Bahnunterführungen weiter verfolgt oder abgelehnt werden solle.

Herr *E. Weinmann* betrachtet den Radius der Strassenschraube als ungenügend; darin liege der Hauptnachteil des gemeinderätlichen Vorschlages.

Herr *E. Zander*, Apotheker, ist durch die Abänderung des gemeinderätlichen Antrages eigentümlich berührt. Diese Aenderung erfolgte offenbar weil der Gemeinderat erkannt hat, dass sein Vorschlag gefährdet ist. Herr Zander kritisiert als Nichtfachmann die vorgeschlagene Schraubenslösung. Schuld an der ganzen Verkehrsmisère ist doch in erster Linie die Bahn und es ist nicht einzusehen, weshalb wir uns für alle Zukunft auf einen Strassentunnel festlegen und auf die Bahnverlegung verzichten sollen. Herr Zander glaubt, dass die Gemeinde dem Projekt Schmidlin zustimmen würde, wenn es mit gleicher Gründlichkeit und Sorgfalt studiert und vorbereitet worden wäre wie das gemeinderätliche Projekt. Der Gemeinderat betont in seinem Bericht immer wieder den Kostenunterschied zwischen der Bahnverlegung und der Strassenslösung. Herr Zander glaubt nicht, dass die Stadt beim Projekt des Gemeinderates mit 4 Millionen wegkommen werde, denn die Kosten der Expropriationen werden viel höher sein als angenommen wird und dazu kommen zwangsweise noch die Kosten für den spätern Ausbau der Zufahrtsstrassen.

Herr Zander stellt den Antrag, die Vorlage des Gemeinderates zurückzuweisen und der Gemeinderat sei zu beauftragen, der Gemeinde ein Projekt vorzulegen, das die teilweise oder gänzliche Verlegung der Bahn aus der Stadt vorsieht.

Herr *Stadtammann Müller* versichert, dass alle massgeblichen Instanzen die Möglichkeit der Durchführung des Projektes Schmidlin nach allen Richtungen eingehend geprüft haben. Wenn immer wieder erklärt wird, die Liegenschaftsschätzungen für das Strassenprojekt seien zu niedrig, so ist dem entgegen zu halten, dass die Schätzer nicht wussten, zu welchem Zweck sie die Liegenschaften zu schätzen hatten. Bis heute bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass in diesen Schätzungen erhebliche Fehlerquellen enthalten sind. Bestehen solche, so gelten sie übrigens in gleicher Weise auch für die von der Bahnverlegung betroffenen Grundstücke. Dass sich unvorhergesehene Kosten einstellen können, ist möglich, aber das gilt für alle Projekte und zudem werden auch solche zusätzliche Kosten nach dem festgelegten Kostenverteiler von allen Beteiligten zu tragen sein.

Herr *Stadtammann Müller* erklärt, in diesem Zusammenhang den gemeinderätlichen Bericht über die Kostenverteilung beim kleinen Bahnverlegungsprojekt leider berichtigen zu müssen. Es wird dort gesagt, dass die nach Abzug des Bahn- und des Bundesbeitrages verbleibenden Kosten von rund 15 Millionen je zur Hälfte vom Staat und von der Gemeinde zu tragen seien. Das stimmt nun nicht, denn nach Mitteilung des kantonalen Baudirektors wär der Kanton nicht in der Lage, die Mehrkosten einer Bahnverlegung ebenfalls zur Hälfte zu übernehmen, sondern diese Mehrkosten müssten ganz oder doch zum grossen Teil von der Stadt getragen werden. Natürlich ist der Baudirektor nicht die letzte Instanz, sondern beschliessen werden der Regierungsrat und zuletzt der Grosse Rat. Wie ein Kampf um die Kostenverteilung hier schliesslich ausgehen wird, lässt sich nicht voraussagen. Auch bezüglich einer Erhöhung des Bundesbeitrages aus dem Benzinzoll sind die Aussichten für weitere Bemühungen, die der Gemeinderat selbstverständlich unternehmen wird, nicht sehr günstig. Anlässlich einer Besprechung mit dem Bundespräsidenten mussten wir erfahren, dass wenig Aussicht besteht, vom Bund mehr zu erhalten.

Herr *Nationalrat Dr. M. Rohr* begrüsst den heutigen Zusatzantrag des Gemeinderates. Es bestehen nun keine Bedenken mehr, der Eintretensfrage zuzustimmen. Der Gemeinderat wird hernach die Durchführung eines Strassenprojektes im Einzelnen weiter verfolgen, insbesondere auch eine Lösung ohne Strassenschraube studieren und die Gemeinde hat noch Gelegenheit, zu den Detailplänen endgültig Stellung zu nehmen. Herr *Dr. Rohr* glaubt, dass dieser Schritt heute getan werden sollte. Ein Projekt

zu finden, das von einer überwältigenden Mehrheit der Stimmbürger akzeptiert würde, wird nicht möglich sein. Ein grosser Teil der Bürger hat überhaupt kein persönliches Interesse an der Verkehrssanierung. Diese Leute sagen sich, dass die Sanierung ja nur den Auswärtigen und den Autobesitzern nützen werde und für diese wollen sie nicht mehr Steuern bezahlen. Andere, so vor allem diejenigen, die ihre Häuser oder Wohnungen oder Geschäfte verlieren sollen, haben geradezu ein Interesse daran, dass nichts geschieht. Wir werden eine Verkehrssanierung überhaupt nur dann durchbringen können, wenn jeder Steuerzahler davon überzeugt ist, dass nur das wirklich Notwendige gemacht wird. Das vorliegende Projekt des Gemeinderates muss als eine mögliche und finanziell tragbare Lösung angesehen werden, vor allem dann, wenn die Vermeidung der Schraube und eine Verminderung der Expropriationen erreicht werden kann.

Die Vorschläge mit Bahnverlegung bezeichnet Herr Dr. Rohr als Phantasien, die sich nie werden durchsetzen lassen. Diese Projekte hätten eine derartige finanzielle Belastung der Stadt zur Folge, dass die Gemeinde dazu nie Hand bieten wird. Herr Dr. Rohr betrachtet den von den SBB anerbötenen Beitrag als ausserordentlich bescheiden, hält es aber andererseits für aussichtslos, vom Bund mehr zu erhoffen, denn die notwendigen Mittel stehen diesem einfach nicht zur Verfügung. Bei den insgesamt 10 Millionen, die der Bund jährlich aus dem Benzinzoll für den allgemeinen Strassenbau ausgeben kann, lässt sich wohl nicht erwarten, dass er für Baden etliche Millionen mehr als vorgesehen wird reservieren können. Von den SBB sollte sich aber, wenn ihnen die Gründe, die für eine Mehrleistung geltend gemacht werden können, nachdrücklich vorgebracht werden, doch ein höherer Beitrag erwirken lassen.

Herr Dr. Rohr stellt den Antrag auf Eintreten.

Herr *A. Weiersmüller* glaubt, dass niemand den vorgeschlagenen Strassenunterführungen zustimmen könne, dem die Stadt Baden lieb sei. Wir müssten uns alle später Vorwürfe gefallen lassen. Bei gutem Willen sei die Bahnverlegung oder die Tieferlegung möglich. Wenn die SBB nach ihren Plänen eine viergeleisige Linie durch Baden erstellen, müsse ja doch eine Aenderung des Tracés erfolgen. Herr Weiersmüller ist der Meinung, dass wenn man in Bern auf den Tisch klopfe, etwas zu erreichen sei und er erwartet von den Badener Parlamentariern das sie ein Mehrers tun. Es handle sich hier nicht um eine Sache der Gemeinde, sondern ebenso des Bundes und des Kantons.

Herr *W. Gretler*, Versicherungsinspektor, rügt ebenfalls das mangelnde Verständnis von Bund und Kanton für diejenigen Projekte, die allein eine Lösung auf lange Sicht bringen würden. Wenn die SBB wirklich nicht in der Lage sind, mehr zu leisten, so soll der Bund ihnen helfen, der für weniger dringliche Dinge oft schon grössere Summen ausgegeben habe. Es muss daher in erster Linie gründlich und definitiv abgeklärt werden, welche Mehrleistungen von Bund, SBB und Kanton erhältlich gemacht werden können. Sollte nicht mehr erreicht werden können, so kann man immer wieder auf das Strassenprojekt zurückkommen. In erster Linie wäre dann der Engpass an der Bruggerstrasse zu beseitigen, was schon eine wesentliche Erleichterung schaffen würde. Die Gemeinde würde jedoch einer Bahnverlegung nach dem Projekt Schmidlin viel eher zustimmen als den Strassenunterführungen, die nie befriedigen können.

Herr *Stadtammann Müller* erklärt, dass offenbar vom Bund nur im Falle einer Arbeitslosigkeit, die Arbeitsbeschaffungsreserven auslösen würde, mehr zu erwarten sei. Darauf können wir aber nicht warten. Alle heute erwähnten Möglichkeiten, mehr Mittel zu erhalten, sind versucht worden; sie sind nun aber erschöpft. Einzig der Grosse Rat könnte den Kanton zwingen, mehr zu leisten. Ob er das tun wird, ist indes doch fraglich. Unsere Parlamentarier haben sich in Bern für die Stadt eingesetzt und die Gemeinde hat das Resultat von Herrn Dr. Rohr erfahren.

Herr *G. Brühlmann*, Ingenieur, stellt als Ergebnis der bisherigen Diskussion fest, dass das vom Gemeinderat vorgelgte Projekt die Bürger nicht befriedige. Auch die Befürworter der Vorlage haben sich nur schweren Herzens zu ihrer heutigen Stellungnahme durchgerungen. Dem Projekt haften tatsächlich gewaltige Nachteile an, so die grossen Bodenverluste und das Fehlen jeder Verbesserung für die Bahn. Neben dem Strassenverkehrsproblem gibt es nämlich in Baden auch ein Verkehrsproblem der Bahn, deren Anlagen schon lange überlastet sind. Die Durchführung des gemeinderätlichen Vorschlages würde eine wirkliche und dauernde Verbesserung aller dieser Verkehrsverhältnisse für die Zukunft verunmöglichen. Der einzige Vorschlag, der alle Probleme auf wirklich ideale Weise löst, ist die grosse Bahnverlegung. Die SBB nennen hiefür einen Kostenbetrag von 63 Millionen, der sehr sorgfältig berechnet sein soll. Als an der Versammlung in der «Linde» aber ein Funktionär der Bahn nach den Kosten eines Tunnel-Kilometers gefragt wurde, antwortete er, diese könnten je nach Terrain zwischen 3 und 10 Millionen schwanken. Das ergibt pro km eine Differenz von 7 Millionen und für die ganze Strecke

des Tunnels der grossen Bahnverlegung kann der Unterschied 35 Millionen ausmachen. Wenn solche Schwankungen möglich sind, so ist mit den berechneten 63 Millionen etwas nicht in Ordnung. Bei der grossen Bahnverlegung würde sodann eine sehr grosse Fläche wertvollen Bodens anfallen und auf die Frage, wie weit dies bei der Kostenberechnung berücksichtigt worden sei, wurde vom Vertreter der Bahn eine sehr ausweichende Antwort erteilt. Der Bahnhofplatz allein stellt bei den heutigen Bodenpreisen einen Wert von rund 10 Millionen dar. Die Zahl von 63 Millionen darf daher nicht abschrecken und die Gemeinde zur Zustimmung zum Strassenprojekt verleiten. Herr Brühlmann anerkennt die grosse und wertvolle Arbeit, die für die Vorbereitung des Strassenprojektes geleistet worden ist, verlangt aber, dass die Lösungen mit Bahnverlegung ebenso ernsthaft studiert werden. Dabei sei das Hauptgewicht auf die grosse Bahnverlegung zu richten, da hier der entstehende Platzgewinn die Mehrkosten zum grossen Teil aufwiegen werde und diese Lösung für alle Zukunft eine endgültige sei. Das vorliegende Projekt stelle dagegen nur eine Teilsanierung dar. Der Gemeinderat müsse veranlasst werden, der Hoffnung der Gemeinde auf eine wirkliche Lösung Rechnung zu tragen und alle Möglichkeiten und Grundlagen einer Bahnverlegung vollständig und einwandfrei abklären.

Herr Dr. O. Wanner, Redaktor, stellt fest, dass die Gemeinde heute wirklich am Scheideweg stehe. Wenn sie dem Antrag des Gemeinderates zustimme, verzichte sie grundsätzlich und für alle Zeiten auf eine Bahnverlegung. Dass diese aber die beste Lösung darstellen würde, sei durchaus klar. Herr Dr. Wanner verweist auf das Beispiel der Bahnvertunnung in Zürich, wo die Verkehrsverhältnisse vorher ähnlich schlecht waren wie in Baden. Als an der Versammlung in der «Linde» auf dieses Beispiel hingewiesen wurde, sind die Vertreter der SBB nur widerwillig darauf eingegangen. Dort hat die Bahn ganz anders in den Sack langem müssen. Dass sich der Bund und der Kanton mit dem vorliegenden Strassenprojekt zufrieden gaben, ist durchaus begreiflich, denn das Problem des Durchgangsverkehrs wird dadurch allerdings gelöst. Der Anschluss von Baden an diese Strasse wäre aber sehr mangelhaft. Als abschreckendes Beispiel erwähnt Dr. Wanner die «Sanierung» der Strasse Bern-Thun, die ähnlich erfolgte wie das nach dem gemeinderätlichen Vorschlag in Baden geschehen soll. Ueberall hört man, dass jene Sanierung, die den Durchgangsverkehr nach wie vor in den Ortschaften belässt, verfehlt sei.

Herr Dr. Wanner ersucht die Gemeinde, heute nicht einer Lösung

zuzustimmen, welche die erwünschte Bahnverlegung für alle Zeiten verunmöglicht. Er glaubt, dass der Gemeinderat, wenn er die ganze Gemeinde geschlossen hinter sich weiss, bei den Verhandlungen mit Bund und Kanton und vor allem mit den SBB mehr erreichen könne, als bisher.

Herr *Dr. H. Meyer* ist einer derjenigen, die täglich viermal an den Barrieren warten müssen. Diesen ist mit einer Ablehnung des gemeinderätlichen Antrages nicht gedient. Wenn wir diesen Antrag zurückweisen, so werden wir in 20 Jahren genau so weit sein wie heute. Mit dem Ratsschlag und mit der Hoffnung, zu versuchen, bei SBB, Bund und Kanton mehr herauszuholen, ist es nicht getan. Was not tut, ist, dass wir heute der Lösung um einen Schritt näher kommen und deshalb sollte die Gemeinde dem Antrag des Gemeinderates zustimmen.

Herr *Stadtammann Müller* weist darauf hin, dass eine Projektausarbeitung immer zusammen mit Bund, Kanton und SBB erfolgen müsse, was stets erheblich Zeit beanspruche. Auch bei Zustimmung zur heutigen Vorlage des Gemeinderates werde kaum vor drei Jahren mit den Bauarbeiten begonnen werden können.

Herr *A. Odermatt* kann nicht verstehen, dass vom Bund, der doch für alle möglichen Aktionen Geld habe, nicht mehr erhältlich sein soll. Auch die Gemeinde Wettingen, wo die meisten Arbeiter und Angestellten der Firma Brown Boveri wohnen, habe ein grosses Interesse an der Badener Verkehrssanierung. Deshalb werde Wettingen, so meint Herr Odermatt, wohl auch zur Leistung eines angemessenen Beitrages bereit sein.

Herr *Stadtammann Müller* weist darauf hin, dass, wenn die geltende Gesetzgebung dies ermögliche, die umliegenden Gemeinden auch zur Kostentragung herangezogen würden. Dies zu tun, sei aber ausschliesslich Sache des Kantons.

Herr *Dr. A. Saboz* gibt zu, dass eine Verwerfung der gemeinderätlichen Vorschläge eine weitere erhebliche Verzögerung der Lösung zur Folge haben werde. Wenn wir aber jetzt den Vorschlag des Gemeinderates verwirklichen, so machen wir etwas, was in 20 Jahren wieder unzulänglich und überholt sein wird. Wollen wir das Projekt unterstützen, das am raschesten ausgeführt werden kann, so müssen wir dem Vorschlag des Gemeinderates zustimmen. Wollen wir aber eine bessere Lösung, auch wenn sie mehr Zeit erfordert, so müssen wir den Antrag ablehnen. Die Gemeinde darf sich heute die Möglichkeit einer Bahnverlegung nicht nehmen lassen. Wenn der Bund nicht mehr bezahlen will, machen wir lie-

ber gar nichts. Herr Dr. Saboz glaubt, dass der Bund nachher schon kommen und mehr offerieren werde.

Herr Ingenieur *G. Brühlmann* stellt unter Bezugnahme auf sein Votum folgenden Antrag:

«Der Gemeinderat wird beauftragt, zur Berichterstattung an die Gemeinde im Herbst, auf ganz unabhängiger Basis alle Möglichkeiten erschöpfend feststellen zu lassen, welche zur Vertunnelung der Bahn ohne untragbare Steuererhöhung und Bodenverluste mithelfen könne.»

Herr *Stadtammann Müller* fragt Herrn Brühlmann an, was er unter «unabhängiger Basis» verstehe. Anerkennt Herr Brühlmann Prof. Leibbrand als neutralen Experten?

Herr *G. Brühlmann* erklärt, dass nach den schwierigen Verhandlungen und dem geringen Entgegenkommen der SBB es offenbar nicht der richtige Weg wäre, die Bahn zur nochmaligen Ueberprüfung ihrer Kostenberechnung aufzufordern. Es gibt aber anerkannte Tiefbaufirmen, die im Tunnelbau Erfahrung haben und die angefragt werden können. Deren Kostenberechnungen werden sicher wesentlich anders sein als diejenigen der Bahn. Herr Brühlmann beanstandet, dass bis heute keine geologische Expertise über das Gebiet eingeholt worden sei, das für die Tunnelbauten in Frage kommt. Das sei aber unerlässlich, da die geologische Gestaltung auf die Kosten einen massgeblichen Einfluss habe. Deshalb müsse eine solche Expertise nachgeholt werden.

Herr *Stadtammann Müller* stellt fest, dass das von der Kreisdirektion III SBB berechnete kleine Bahnverlegungsprojekt durch Herrn Prof. Dr. Leibbrand überprüft worden sei. Dieser legte seinen Berechnungen u. a. auch die Erfahrung der Zürcher Firma Hatt-Haller die erst kürzlich den Bahntunnel bei Sisikon erstellt hat, zu Grunde.

Herr *J. Biedermann* meint, dass man von der schwierigen finanziellen Lage der SBB nun schon viel gehört habe, es sei aber vergessen worden zu sagen, dass die Bahn heute sehr gut verdiene. Bei gutem Willen könne die Bahn unbedingt mehr leisten, aber an diesem guten Willen fehle es ihr eben. Für andere Projekte, wie grosse Bahnhofbauten etc., sei auch Geld da. Nur wegen des Geldes dürfe eine gute Lösung des Badener Verkehrsproblems nicht verhindert werden. Herr Biedermann ersucht den Stadtammann, bei den weitem Verhandlungen einen harten Kopf zu haben, er könne der Unterstützung durch die ganze Gemeinde versichert

sein. Der Bund, der für Rüstungen soviel Geld habe, sollte sich an der Verkehrsanierung in Baden ernsthafter interessieren und mehr bezahlen.

Herr *Dr. W. Lang* stellt fest, dass man sich bei den Diskussionen über das Verkehrsproblem allzusehr vom Gefühl leiten lasse und sich vom Boden der Realität entferne. Wir sind heute zusammgekommen um einen Entscheid über eine mögliche Lösung zu fällen. Herr Dr. Lang tritt für den Antrag des Gemeinderates ein. Er erklärt, dass er als Mitglied der grossen Verkehrsanierungskommission Gelegenheit gehabt habe, die geleistete Arbeit zu verfolgen. Alle heute gegen das gemeinderätliche Projekt vorgebrachten Argumente seien in den Kommissionssitzungen schon zur Sprache gekommen und sehr gründlich geprüft worden. Der vorliegende Antrag stelle das Ergebnis von 2—3 Jahren Arbeit dar. Das Projekt sei nicht aus dem Aermel geschüttelt worden, sondern wohl überdacht und bearbeitet. Es mude daher sonderbar an, wenn heute von verschiedenen Diskussionsrednern gesagt werde, es sei sozusagen überhaupt noch nichts abgeklärt. Wer der Auffassung ist, dass in Baden nun endlich so rasch wie möglich annehmbare Verkehrsverhältnisse geschaffen werden müssen, der muss verantwortungsbewusst dem gemeinderätlichen Vorschlag zustimmen. Wenn man allerdings glaubt, es verantworten zu können, dass die Diskussion noch jahrelang und bis zur Erschöpfung aller andern Lösungsmöglichkeiten andauert, dann kann man diesen Vorschlag schon verwerfen. Herr Dr. Lang ist aber der bestimmten Meinung, dass nun endlich ein Schritt vorwärts getan werden soll.

Herr Lehrer *A. Räber* ist der Ansicht, dass das Votum des Herrn Dr. Lang doch wohl etwas zu scharf ausgefallen sei. Herr Dr. Lang stellt die Bürger sozusagen vor die Wahl, entweder dem Antrag des Gemeinderates zuzustimmen oder dann die Verantwortung für ein weiteres Andauern und Anwachsen der Verkehrsmisère zu übernehmen. Herr Räber meint, der Gemeinderat habe die Situation von Anfang an in diesem Sinne auszunützen beabsichtigt. Man spüre aber in der Bürgerschaft grosse Widerstände gegen ein solches Vorgehen. Herr Räber wirft die Frage auf, wer nach allen gefallenen Voten und Anträgen überhaupt noch wisse, was man jetzt eigentlich wolle.

Herr Räber hält dafür, dass heute abend der Bau eines Strassentunnels grundsätzlich beschlossen werden sollte. Die Lösungen auf der Süd- und der Nordseite seien im Einzelnen aber nochmals gründlich zu studieren und eingehender abzuklären. Es müsse aber festgestellt werden, dass sehr vielen Badenern das Projekt einer Bahnverlegung einfach

nicht aus dem Kopf wolle. Die SBB hätten sich gegenüber Baden schandbar benommen, es sei dies allerdings nicht das erste Mal. Herr Räder glaubt nicht, dass die von der Bahn für das Bahnverlegungsprojekt genannten Kosten stimmen; die Differenz zwischen Voranschlag und wirklichen Kosten beträgt nach seiner Meinung sicher wesentlich mehr als 10 Prozent. Die Bürger bringen es einfach nicht über sich, durch den heutigen Entscheid endgültig auf die Bahnverlegung zu verzichten. Es sollte daher vorerst die Frage abgeklärt werden, ob die Mehrheit mit einem solchen Verzicht wirklich einverstanden sei. Wenn dies der Fall ist, dann ist der Weg, zum Antrag des Gemeinderates Stellung zu nehmen, frei.

Herr *Stadtammann Müller* stellt fest, dass eine Zustimmung der Gemeinde zur Eintretensfrage bedeute, dass der Vorschlag einer Lösung mit Strassentunnel und Unterführungen weiter zu verfolgen sei und dass auf andere Lösungen, wie Bahntieferlegung, Bahnverlegung oder Umgehungsstrasse verzichtet werden solle.

Herr Ingenieur *Dr. J. Killer* präzisiert die Situation dahin, dass heute die grundsätzliche Frage zum Entscheid stehe, ob die Gemeinde ein Strassenprojekt mit ca. 15 Millionen Kosten oder die kleine Bahnverlegung mit rund 25 Millionen Kosten wolle. Es habe keinen Sinn, darüber zu markten, ob dieser oder jener Kostenvoranschlag etwas zu hoch oder etwas zu niedrig sei. Herrn Brühlmann, der die Tunnelkostenberechnung beanstandet hat, ist zu entgegnen, dass diese eben tatsächlich je nach dem Gelände ausserordentlich differieren können. Es war deshalb richtig, bei der Kostenberechnung einen Mittelwert einzustellen. Zum Hinweis des Herrn Dr. Wanner auf die Bahnvertunnelung in Zürich ist ergänzend festzustellen, dass die Stadt Zürich über 45 Prozent der Kosten hat übernehmen müssen. Für Baden würde ein 45-prozentiger Kostenanteil an der kleinen Bahnverlegung rund 12 Millionen Franken oder gut 30 Prozent Steuern ausmachen. Es ist nicht anzunehmen, dass die Bürger von Baden ohne weiteres bereit wären, für die Verkehrssanierung eine solche zusätzliche Steuerlast zu übernehmen. Man könne wohl sagen, Bern solle mehr bezahlen. Alle wissen aber, wie beim Bund um das Geld gekämpft wird und wie ihm immer wieder die Mittel zur Erfüllung seiner Aufgaben verweigert werden. Die Hoffnung, vom Bund einen erhöhten Beitrag erhältlich zu machen, ist sehr vage. Mit Bezug auf die SBB ist zu sagen, dass diese noch andere und ganz grosse und sehr dringende Bauaufgaben vor sich hat. Herr Dr. Killer weist auf die Notwendigkeit eines

Bahnhofumbaus in Zürich hin, der rund 400 Millionen kosten werde und sehr dringlich sei. Es müsse wirklich fast als ein Wunder bezeichnet werden, dass dieser Bahnhof mit den ungenügenden und primitiven Einrichtungen überhaupt noch funktioniert. Eine wesentliche Erhöhung der Bauausgaben der SBB müsse zwangsläufig zu einer Erhöhung der Tarife führen und die will auch niemand. Mit allen diesen Tatsachen muss man sich abfinden. Wenn wir auf Mehrleistungen von Bund und SBB warten wollen, müssen wir mit unserer Verkehrssanierung vielleicht noch 10 bis 20 Jahre warten. Es ist absolut zuzugeben, dass eine Bahnverlegung grosse Vorzüge hätte, aber wir müssen eine Lösung wählen, die möglichst rasch realisierbar ist. Wir haben heute Gelegenheit verantwortungsbewusst zu einer Lösung Hand zu bieten, die durchführbar und finanziell tragbar ist.

Herr *A. Rüber* möchte vor der Abstimmung über den Antrag des Gemeinderates nochmals ausdrücklich feststellen, dass die Zustimmung zu diesem Antrag gleichzeitig den endgültigen Verzicht auf jede Form einer Bahnverlegung in sich schliesst.

Herr Nationalrat Dr. *M. Rohr* weist nochmals nachdrücklich darauf hin, dass alle Bahnverlegungsprojekte an den Kosten scheitern müssen. Wir können die Bahn nie zwingen, 40 oder 50 Millionen für eine solche Lösung auszugeben. Auch für die Kosten der kleinen Bahnverlegung werden die SBB nicht aufkommen. Dagegen wird wohl zu erreichen sein, dass sie an das Strassenprojekt einen höheren Beitrag leistet als sie bisher offeriert hat. Die in der Diskussion erwähnte Möglichkeit eines Ausbaues der Bahnlinie durch Baden auf 4 Geleise betrachtet Herr Dr. Rohr als Illusion, zum mindesten liegt ein solcher Ausbau in weiter Ferne.

Herr Dr. Rohr stellt fest, dass die Gemeinde mit der Zustimmung zum ergänzten gemeinderätlichen Antrag weder die vielen Expropriationen noch die beiden Strassenunterführungen definitiv akzeptiert haben wird. Wenn «Eintreten» beschlossen wird, so bedeutet das nur, dass die Bahnverlegungsprojekte endgültig aus der Diskussion ausscheiden. Dem Strassenprojekt des Gemeinderates wird damit nur grundsätzlich und mit dem Vorbehalt zugestimmt, dass die Gemeinde zu wenn möglich verbesserten Lösungen nochmals Stellung nehmen und dann definitiv darüber beschliessen kann.

Die Eintretensdebatte ist damit erschöpft.

In der folgenden Abstimmung entfallen auf den Antrag des Gemeinderates 443 Stimmen, das Gegenmehr beträgt 906 Stimmen.

Herr *Stadtammann Müller* eröffnet nach diesem Entscheid der Gemeinde die Diskussion darüber, welche andern Lösungen weiter studiert werden sollen, ob die kleine oder die grosse Bahnverlegung oder die Lösung mit Umfahrungsstrasse.

Herr Ingenieur *G. Brühlmann* begrüsst den Beschluss der Versammlung, der den Weg zu weitem Studien für eine gute Lösung mit Bahnverlegung freigemacht habe. Um dieses Studium nicht zu verzögern, beantragt er die Bewilligung eines zusätzlichen Kredites von Fr. 10 000.—. In erster Linie müssen nun nach seiner Ansicht geologische Expertisen durchgeführt werden. Wer mit den weitem Studien und den Kostenberechnungen beauftragt werden soll, hat der Gemeinderat zu bestimmen.

Herr Ingenieur *A. Doswald* stellt den Antrag, die Verkehrssanierungskommission sei durch einige Leute aus dem Kreise der Opposition zu ergänzen, damit man möglichst rasch zu einem Ziel komme.

Herr Notar *J. Voser* ist der Ansicht, dass die weitem Studien sich nur noch auf ein Projekt der kleinen Bahnverlegung beziehen sollen. Die Gegenüberstellung der Kosten — 25 Millionen für Bahnverlegung und 15 Millionen für das Strassenprojekt — zeige wohl eine grosse Differenz, doch müsse in Betracht gezogen werden, dass beim Strassenprojekt die für Expropriationen eingestellte Summe von 7,4 Millionen sich wahrscheinlich erheblich erhöhen werde. Andererseits bestehe doch die Möglichkeit, dass die Kosten der Bahnverlegung sich etwas reduzieren lassen, sodass schliesslich der Kostenunterschied zwischen den beiden Lösungen vielleicht nicht mehr sehr wesentlich sein werde.

Herr Ingenieur *G. Brühlmann* ist der Meinung, dass die Gemeinde mit ihrem Entscheid allgemein Studien über Bahnverlegungsprojekte beschlossen habe. Diese Studien könnten deshalb nicht auf den Vorschlag der kleinen Bahnverlegung beschränkt werden.

Herr *Stadtammann Müller* teilt mit, dass nach Schätzung von Prof. Leibbrand sich die Studienkosten für jedes einzelne Bahnverlegungsprojekt auf Fr. 10 000.— bis 12 000.— belaufen würden. Er hält dafür, dass man sich bei den neuen Studien auf die kleine Bahnverlegung beschränken sollte.

Herr Ingenieur *A. Doswald* ist der Ansicht, dass bei den durchzuführenden Studien die Kostenfrage nicht ausschlaggebend sein dürfe. Der Vorschlag von Herrn Ingenieur Brühlmann habe sicher vieles für sich. Herr Doswald beantragt deshalb die Erteilung eines Kredites zur Ausdehnung der Studien auf die kleine und die grossen Bahnverlegungen mit Bahnhof Martinsberg und Zentralbahnhof.

In der folgenden Abstimmung fallen auf den Antrag, es sei nur das Projekt der kleinen Bahnverlegung weiter zu verfolgen, 736 Stimmen, auf den Antrag, auch die grossen Bahnverlegungen in die neuen Studien einzubeziehen, 420 Stimmen.

Auf Anfrage des Herrn A. Räber teilt Herr Stadtmann Müller mit, dass aus dem von der Gemeinde früher bewilligten Studienkredit noch Fr. 5 000.— bis 6 000.— zur Verfügung stehen dürften. Unter diesen Umständen soll der Beschluss auf weitere Studien die Bewilligung in sich schliessen, die Ausgaben in dem für die neuen Studien notwendigen Ausmass zu erhöhen.

Herr Dr. *M. Pfisterer* glaubt, dass bei der zweiten Abstimmung überhaupt niemand gewusst habe für oder gegen was abgestimmt wurde. Die richtige Interpretation der in der heutigen Versammlung zum Ausdruck gekommenen Meinung der Gemeinde gehe doch dahin, dass man sich mit dem vorgelegten Strassenprojekt nicht zufrieden gebe und den Gemeinderat beauftragen wolle, der Gemeinde das bestmögliche Bahnverlegungsprojekt als Gegenstück zum Strassenprojekt zum endgültigen Entscheid vorzulegen.

Herr *Stadtmann Müller* stellt demgegenüber fest, dass die Abstimmung einwandfrei durchgeführt worden und dass das Resultat absolut klar sei.

Herr Dr. *Pfisterer* will einen Wiedererwägungsantrag stellen, den er wie folgt formuliert:

«Der Gemeinderat wird beauftragt, zusätzlich zum heutigen Strassenprojekt noch ein Bahaverlegungsprojekt zu studieren und zwar das bestmögliche, wobei die Kommission entscheiden soll, welches Bahnverlegungsprojekt der Gemeinde vorzulegen sei.»

Herr Nationalrat Dr. *M. Rohr* stellt fest, dass die Gemeinde deutlich zum Ausdruck gebracht habe, dass sie den Vorschlag des Herrn Ingenieur

Brühlmann als phantastisch betrachte. Die überwiegende Mehrheit der Bürger wünscht offenbar eine «kleine Bahnverlegung», wobei sich die Studien und Berechnungen aber nicht ausschliesslich auf den Vorschlag Schmidlin beschränken, sondern auch andere Möglichkeiten in ungefähr gleicher finanzieller Rangordnung (mit ca. 25 Millionen Kosten) einschliessen sollen.

Herr *W. Looser* hält dafür, dass die Projekte der grossen Bahnverlegungen der Kosten wegen ausser Betracht fallen müssen. Er stellt den ausdrücklichen Antrag, die weiteren Studien auf die «kleine Bahnverlegung» zu beschränken.

Die Gemeinde stimmt diesem Antrag mit offensichtlich grosser Mehrheit zu.

Herr *Stadtammann Müller* nimmt den Beschluss, die Studien auf eine kleine Bahnverlegung zu beschränken als Auftrag zuhanden der zuständigen Organe entgegen.

Herr *W. Looser* dankt im Namen der Bürger dem Gemeinderat und der Verkehrskommission für die bisher geleistete sehr grosse und verdienstvolle Arbeit.

Schluss der Verhandlungen: 22.45 Uhr.

Der Stadtammann:

M. Müller

Der Stadtschreiber:

A. Süss