

REGIERUNGSRAT

26. August 2020

BOTSCHAFT AN DEN GROSSEN RAT

20.218

Anpassung des Richtplans; Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111); Anpassung des Kantonsstrassennetzes

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	4
1. Einleitung	6
1.1 Herleitung VERAS.....	6
1.1.1 Planungsgeschichte	6
1.1.2 Heutige Verkehrssituation	8
1.1.3 Entwicklung Bevölkerung und Arbeitsplätze	9
1.1.4 Übergeordnete Planungen	9
1.1.5 Handlungsbedarf	13
1.2 Projektziele	14
1.3 Methode, Aufbau, Organisation und Vorgehen.....	14
1.4 Partizipation und Kommunikation.....	15
1.5 Grundlagen.....	16
2. Gesamtplanung VERAS.....	16
2.1 Anbindung an das übergeordnete Strassennetz.....	16
2.2 Eckdaten VERAS	17
2.3 Vorgehen zur Herleitung und Bewertung Bestvariante VERAS	18
2.4 Gesamtwirkung VERAS	19
2.4.1 Resultate Nutzwertanalyse (NWA) und Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA)	19
2.4.2 Monitoring	21
2.4.3 Massnahmen zur Verkehrslenkung	21
2.5 Variante "Nichtstun und Null+ (0+)"	22
3. Konzept flankierende Massnahmen VERAS/Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm	23
3.1 Konzept flankierende Massnahmen VERAS	24
3.1.1 Ausgangslage	24
3.1.2 Handlungsbedarf Verkehr und Raum	24
3.1.3 Konzept flankierende Massnahmen VERAS	25
3.1.4 Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm.....	27
4. Interessenabwägung zentraler Richtplaninhalte	27
4.1 Bericht zur Umweltsituation (BUS).....	28
4.1.1 Teil Ost.....	28
4.1.2 Teil Süd	29
4.2 Eckdaten der Umweltauswirkungen der Gesamtplanung VERAS.....	30
4.3 Pflichtenheft Umweltverträglichkeitsbericht (UVB).....	30
4.3.1 Teil Ost.....	30
4.3.2 Teil Süd	31
4.4 Weitere richtplanrelevante Aspekte	31
4.4.1 Interessenabwägung kantonaler Richtplan.....	31
4.4.2 Siedlungstrenngürtel kantonaler Richtplan	31
4.4.3 Unterschreitung Interessensbaulinie Bundesamt für Strassen.....	32
4.4.4 Hochspannungsleitung 110 kV	32
4.4.5 Hochdruck-Gasleitung 64 bar Bern-Solothurn-Aargau	32
4.4.6 Bahnbrücke über Autobahn A1	32
4.4.7 Sachplan Geologisches Tiefenlager	32
4.5 Gesamtfazit Interessenabwägung	33
5. Rechtsgrundlagen	34
6. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung	34

7. Auswertung des Anhörungsverfahrens.....	35
7.1 A1.....	35
7.2 Gesamtplanung VERAS.....	36
7.2.1 Allgemeines.....	36
7.2.2 Projektziele.....	37
7.2.3 Flankierenden Massnahmen.....	37
7.2.4 Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen.....	37
7.2.5 Fruchtfolgeflächen (FFF)	38
7.3 Umweltauswirkungen	38
7.4 Gesamtverkehr	38
7.5 Mobilitätsverhalten	40
7.6 Schlussfolgerungen aus der Anhörung	41
8. Auswirkungen.....	41
8.1 Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung	41
8.1.1 Wirtschaftliche Dimension.....	42
8.1.2 Gesellschaftliche Dimension	43
8.1.3 Ökologische Dimension	43
8.2 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton Aargau	44
8.2.1 Planungskosten.....	44
8.2.2 Projektierungskosten	44
8.2.3 Investitionskosten.....	44
In den genannten Investitionskosten nicht berücksichtigt sind folgende, mögliche Beiträge oder Aufwendungen:	45
8.3 Kostenteiler	45
8.4 Auswirkungen auf die Beziehung zum Bund und zu anderen Kantonen.....	45
8.5 Auswirkungen auf andere Projekte/Planungen.....	46
8.5.1 Regionales Gesamtverkehrskonzept Aarau	46
8.5.2 Verkehrsmanagement Region Aarau.....	46
8.5.3 Kommunalen Gesamtplan Verkehr.....	46
8.5.4 Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden	46
8.6 Auswirkungen auf andere Regionen des Kantons Aargau	46
8.7 Auswirkungen auf die Gemeinden	47
9. Umsetzung	48
9.1 Anpassung Richtplan	48
9.1.1 Kantonsstrassennetz und zugehörige Anpassungen	48
9.1.2 Nationalstrassennetz und zugehörige Anpassungen	50
9.2 Terminplanung/Priorisierung.....	50
9.3 Raumsicherung	50
10. Weiteres Vorgehen	50
11. Gesamtbeurteilung.....	51
Antrag	51

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Botschaft "Anpassung des Richtplans; Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bern-strasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111); Anpassung des Kantonsstrassennetzes" zur Beschlussfassung und erstatten Ihnen dazu folgenden Bericht.

Zusammenfassung

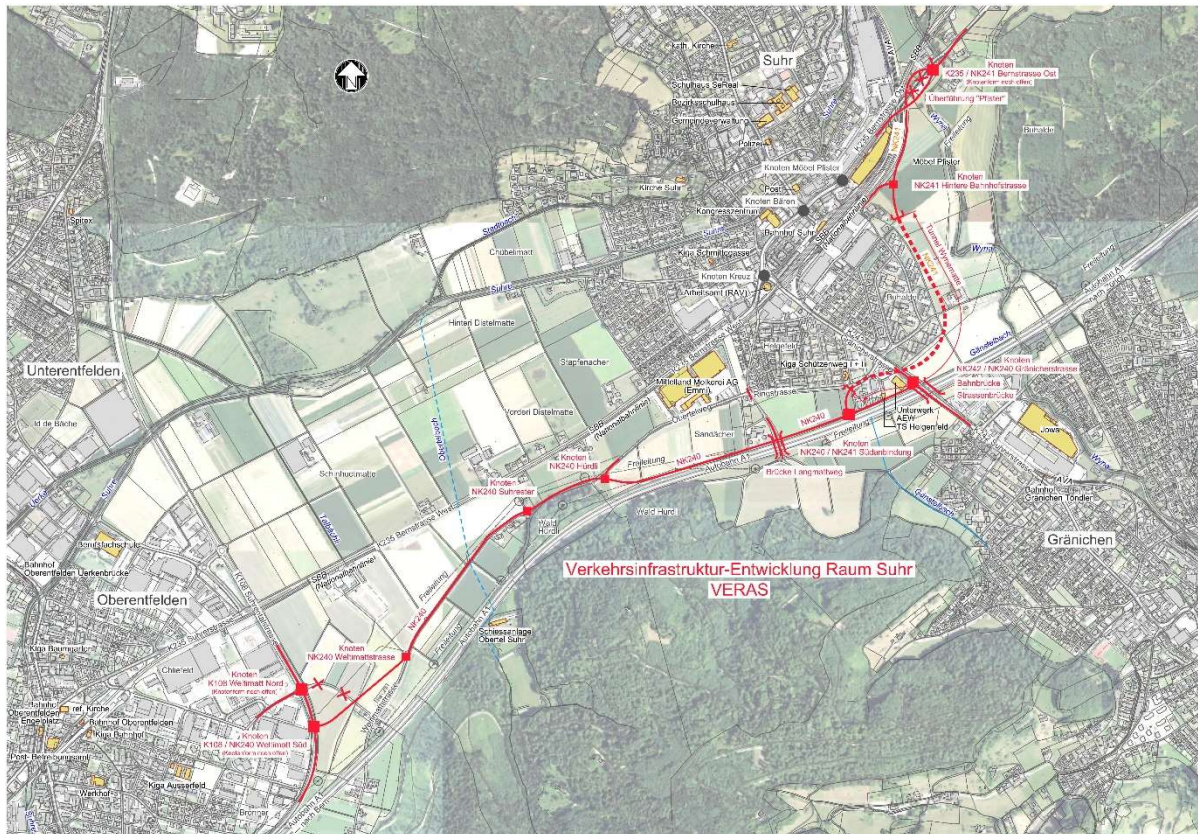
Mit der vorliegenden Botschaft soll die Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen werden.

Die Idee einer Umfahrungslösung für Suhr besteht seit Jahrzehnten. Zur Entlastung des Suhrer Zentrums vom Verkehr und zur verbesserten Anbindung des Wynentals an das übergeordnete Strassennetz bestehen im Richtplan Einträge zu einer Ostumfahrung Suhr (Festsetzung) und einer Südumfahrung Suhr (Vororientierung). Die Realisierbarkeit des generellen Projekts aus dem Jahr 2001 gemäss bestehender Festsetzung ist aus verkehrstechnischen und baulichen Gründen nicht gegeben. Diese Linienführung wurde deshalb nicht weiterverfolgt. Der Handlungsbedarf begründet sich im Wesentlichen durch die Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet von Suhr, die ungenügende Anbindung des Wynentals an die A1 und die sich verschlechternde Erreichbarkeit im Raum Suhr. Der Ausbau des Bahnangebots mit den daraus resultierenden veränderten Barriereschliesszeiten verschärft die Situation erheblich, wodurch keine langfristige Lösung im Bestand erzielt werden kann. Nach umfangreichen planerischen Abklärungen soll die Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) mit der neuen Umfahrung Suhr und den dazugehörigen Massnahmen im Bereich Siedlung und Mobilität festgesetzt werden.

Mit der Gesamtplanung VERAS mit Zeithorizont 2040 wird der Siedlungs- und Wirtschaftsraum vom Durchgangsverkehr entlastet und Freiräume für die Siedlungsentwicklung geschaffen. Weiter werden die Anbindung des Wynentals an die A1 und nach Aarau sowie das Velonetz für den lokalen und regionalen Verkehr verbessert und damit die Zielsetzung der VERAS umgesetzt.

Bei der Planung von Netzergänzungen sind flankierende Massnahmen unabdingbare Elemente. Die flankierenden Massnahmen sind im Konzept flankierende Massnahmen VERAS zusammengefasst, gegliedert nach Verkehrsmanagement, Strassenraumgestaltung, Velo- und Fussverkehr sowie Siedlung und Landschaft.

Abbildung 1: Übersichtsplan Gesamtplanung VERAS



Die VERAS verbindet die Bernstrasse Ost (K 235) mit der Gränicherstrasse (K 242) und die Gränicherstrasse (K 242) mit der Suhrentalstrasse (K 108). Der bestehende Bahnübergang auf der K 235 wird mit der Überführung Bernstrasse Ost entflechtet. Vom Kreisverkehr folgt ein rund 830 m langer Tunnelabschnitt entlang dem Siedlungsgebiet nach Süden.

Für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird östlich der Wynabrücke eine Unterführung erstellt. Der FVV wird über die historische Wynabrücke und über die neue Wynabrücke geführt und erhält auf der Überführung Bernstrasse Ost eine separate Spur. Beim Knoten Hürdli wird eine niveaufreie Querung für den FVV erstellt, die den bestehenden Veloweg entlang der Weltmatt-Achse mit dem Siedlungsgebiet von Suhr verbindet.

Mit der Realisierung erfolgen Anpassungen am Kantonsstrassennetz. Die VERAS wird als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert und erhält im östlichen Abschnitt die Nummer K 241. Der westliche Abschnitt erhält die Nummer K 240. Am bestehenden Kantonsstrassennetz werden keine Anpassungen vorgenommen.

Das Bundesamt für Strassen plant eine optimierte Anbindung der A1R (T5) an den A1-Anschluss Aarau Ost. Mit dieser Optimierung wird ein zusätzlicher Autobahnanschluss im Raum Suhr hinfällig und der bestehende Richtplaneintrag A1-Anschluss Wynental gestrichen. Das Wynental bekommt mit der VERAS eine bessere Anbindung an die A1.

Für die VERAS, inklusive der rechtlichen und verkehrstechnischen flankierenden Massnahmen, wird mit Kosten von 207 Millionen Franken (Kostengenaugigkeit von +/- 30 %, 145–270 Millionen Franken) gerechnet. Im "Konzept flankierende Massnahmen VERAS" sind alle für die Gesamtwirkung notwendigen Massnahmen aufgelistet. Die neue Verkehrsinfrastruktur bildet zusammen mit den Massnahmen im Bereich Verkehr, Umwelt, Siedlung und Landschaft die Gesamtplanung. Im Richtplan festgesetzt wird das neue Infrastrukturelement. Die Umsetzung des Vorhabens, wie auch der dazuge-

hörenden flankierenden Massnahmen, erfolgt nach der Festsetzung. Die VERAS soll in die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation eingebaut werden, dessen Erarbeitung parallel läuft. Damit soll eine Beteiligung des Bundes an das Vorhaben ermöglicht werden.

Mit der Gesamtplanung VERAS konnte in Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden und Regionalplanungsverbänden eine gemeinsame Lösung für eine nachhaltige Entwicklung des Raums Suhr/Oberentfelden/Gränichen gefunden werden.

Die öffentliche Anhörung erfolgte vom 20. März 2020 bis 12. Juni 2020. Es sind 29 Stellungnahmen eingegangen. Der Richtplaneintrag zur Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS findet bei den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden geschlossenen und bei den Kantonalparteien grossmehrheitlich Zustimmung. Die elf Verbände, Organisationen und die Regionalpartei, haben sich ebenfalls grossmehrheitlich zustimmend geäussert. Einzelne lehnen die Vorlage aufgrund Bedenken bezüglich Umweltauswirkungen und zusätzlicher Strasseninfrastruktur eher ab, anerkennen teilweise jedoch den Handlungsbedarf.

1. Einleitung

1.1 Herleitung VERAS

1.1.1 Planungsgeschichte

Für das verkehrlich stark belastete Zentrum Suhr und für den Anschluss des Wynentals an das übergeordnete Kantonsstrassennetz und an die Nationalstrasse ist seit den 80er-Jahren eine Umfahrung in Suhr vorgesehen. Im Jahr 2003 beschloss der Grosse Rat, die Ostumfahrung in Suhr als Festsetzung in den kantonalen Richtplan aufzunehmen (GRB Nr. 2003-1280 vom 29. April 2003). Grundlage für die Festsetzung war ein Generelles Projekt aus dem Jahr 2001. Die Ostumfahrung wurde zurückgestellt, da andere Projekte priorisiert wurden, beispielsweise die Verlegung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB; heute Aargau Verkehr AG [AVA]) auf das ehemalige SBB-Trasse (mit finanzieller Beteiligung des Bundes). Die Südumfahrung Suhr ist im Jahr 1996 als Vororientierung in den kantonalen Richtplan aufgenommen worden. Die Umfahrung liegt in der Lage der heutigen Weltimatt-Achse, die als Gemeindestrasse bereits heute einen erheblichen Teil des regionalen Verkehrs aufnimmt.

Gestützt auf das Verkehrskonzept Aarau Süd 2011, die Netzstrategie Region Aarau 2013 und die Nummernschilderhebung Region Aarau 2014 wurde die Planung der Ostumfahrung im Jahr 2015 wieder aufgenommen. Neben Fragen zur technischen Machbarkeit und der vertikalen Linienführung sollte insbesondere der südliche Anschluss an die K 242 aufgrund der Erkenntnisse aus der Netzstrategie überprüft und der nördliche Teil aufgrund des Bahnübergangs und der Wyna überprüft werden.

In der weiteren Bearbeitung der Ostumfahrung zeigte sich, dass aus bautechnischen, verkehrstechnischen und verkehrsplanerischen Gründen die Linienführung des generellen Projekts nicht realisierbar ist, weitere Details sind im Synthesebericht Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS), Ostumfahrung Suhr, Kapitel 5.1 nachzulesen. Im Anschlussbereich Süd würden sich zwei stark belastete Knoten in unmittelbarer Nähe befinden. Mit einer möglichen Südumfahrung käme ein dritter Anschlussknoten dazu und würde somit eine Südumfahrung erschweren. Aufgrund der heutigen Verkehrsbelastungen könnten in den zur Verfügung stehenden Abschnitten nicht genügend lange Vorsortier-Streifen eingerichtet werden. Im nördlichen Teil, bei der Bernstrasse Ost zwischen Wyna und Siedlungsgebiet, wären weiterhin die Barrierschliesszeiten massgebend. Der Rückstau vom Bahnübergang Richtung Osten würde einen optimalen Verkehrsablauf auf der Ostumfahrung erschweren. Ein wichtiges Ziel für den Bau einer Umfahrung wäre damit nicht gelöst. Weiter hätten

die bautechnischen Herausforderungen zu erheblichen Mehrkosten geführt. Die Linienführung des generellen Projekts der Ostumfahrung konnte damit nicht weiterverfolgt werden.

Die Netzstrategie Region Aarau machte zudem Aussagen zur Südumfahrung. Darin wurde festgehalten, dass die Südumfahrung als Einzellösung keine wesentlichen Verkehrsprobleme lösen kann, aber als Kombinationselement zur Ostumfahrung positive Auswirkungen hat. In Kombination weisen die beiden Umfahrungen die beste verkehrliche Wirkung auf, dabei kann die Ost-West-Beziehung optimal aufgenommen werden. Aus diesem Grund war es angezeigt, die Planung der Südumfahrung anzugehen.

Im Projektperimeter befinden sich neben den beiden kantonalen Umfahrungen auch ein Richtplaneintrag (Vororientierung) für einen neuen Autobahnanschluss¹. Die Netzstrategie Region Aarau hat gezeigt, dass nur ein Halbinschluss Richtung Zürich zweckmässig wäre, da bei einem Vollanschluss de facto ein neuer Anschluss Aarau entsteht mit einer Verkehrsführung durch Suhr. Aufgrund der übergeordneten Vorgaben des Bundesamts für Strassen wird ein zusätzlicher Autobahnanschluss (Halbinschluss Richtung Zürich) nicht mehr weiterverfolgt. Weitere Details sind im Kapitel 1.1.4 Übergeordnete Planungen nachzulesen.

Aufgrund dieser Erkenntnisse mussten die Umfahrungslösungen in einer gesamtheitlichen Planung angeschaut werden. Mit der Gesamtplanung VERAS, die eine Ost- und eine Südumfahrung sowie ein Konzept flankierende Massnahmen vorsieht, soll die Linienführung neu festgesetzt werden.

Der Projektperimeter der VERAS entspricht dem dargestellten Ausschnitt aus dem Richtplan und zieht sich in Ost-Westrichtung von der Wyna bis zum Siedlungsgebiet in Oberentfelden und in Nord-Südrichtung von der Bernstrasse bis an die Waldgrenze beziehungsweise den Ortseingang Gränichen.

Abbildung 2: Projektperimeter; Ausschnitt des kantonalen Richtplans in Suhr



¹ A1, Anschluss Wynental (Kapitel M 2.1, Beschluss 3.1, Nr. 22)

Richtplaneinträge im Perimeter

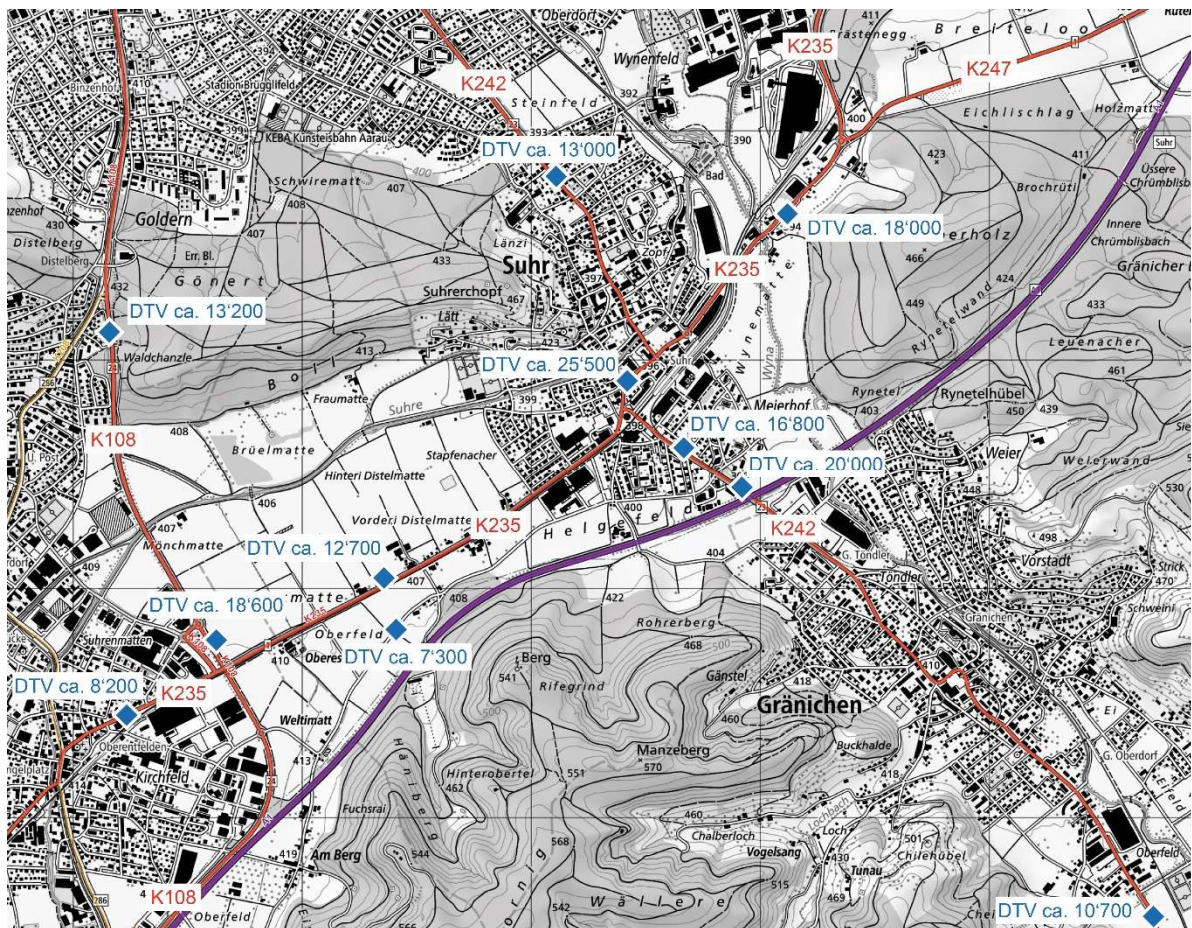
- **Suhr, Ost-Umfahrung**, Richtplan Festsetzung, Richtplan, M 2.2, Beschluss Nr. 42
- **Suhr, Süd-Umfahrung**, Richtplan Vororientierung, Richtplan, M 2.2, Beschluss Nr. 67
- A1, Anschluss Wynental, Richtplan Vororientierung, Richtplan, M 2.1, Beschluss Nr. 22

1.1.2 Heutige Verkehrssituation

Die verkehrliche Wirkung der VERAS mit der Erschliessung der angrenzenden Quartiere und den flankierenden Massnahmen wurde mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells für den Prognosezeitraum 2040 untersucht. Der Referenzzustand (Zustand heute, 2016) basiert auf den Verkehrsgrundlagen der kantonalen Zählstellen und aus diversen Erhebungen im Untersuchungsperimeter.

Verschiedene Gemeinde- und Kantonsstrassen weisen heute im untersuchten Perimeter eine hohe Verkehrsbelastung auf, primär im Zentrum von Suhr sowie auf der K 242 von Gränichen herkommend. Die aktuellen Verkehrszahlen sind in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.

Abbildung 3: Verkehrsbelastung im Raum Suhr im Referenzzustand (Belastungswerte gerundet, Zählwerte zwischen 2010–2018)



Als Folge der Barrierschliesszeiten an den beiden Bahnübergängen über die K 235 Bernstrasse und K 242 Gränicherstrasse steht der Verarbeitung der Verkehrsmenge nur rund 80 % der Zeit zur Verfügung. Die bereits heute hohe Verkehrsbelastung im Zusammenspiel mit den langen Barrierschliesszeiten führt zu Stausituationen sowohl in den Hauptverkehrszeiten als auch in den Nebenverkehrszeiten im Raum Suhr.

1.1.3 Entwicklung Bevölkerung und Arbeitsplätze

Die vom Grossen Rat am 24. März 2015 beschlossene Richtplananpassung "Siedlungsgebiet" basiert auf der kantonalen Bevölkerungsprognose, die von einem Wachstum um 188'000 auf insgesamt 816'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2040 und einer Arbeitsplatzentwicklung ausgeht. Diese Bevölkerungsentwicklung bildet die Grundlage für die Verkehrsmengenberechnung. Von 2012–2040 nimmt die Bevölkerung im Bezirk Aarau um rund 28'000 und im Bezirk Kulm um rund 10'000 Personen zu. Gestützt auf die bundesrechtlich geforderte Siedlungsentwicklung nach innen (Bundesgesetz über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz, RPG], Änderung 2013) und die entsprechend angepasste kantonale Siedlungsstrategie 2015 wird das Bevölkerungswachstum in Zukunft verstärkt in den Gemeinden des "urbanen Entwicklungsraums" und in den Kernstädten – also in bereits dichter besiedelten Gebieten – stattfinden, wo viele der nötigen Infrastrukturen und Versorgungsangebote bereits bestehen.

Wohnschwerpunkte (WSP)

Im erweiterten Raum der VERAS bestehen zwei Wohnschwerpunkte (WSP) von kantonalter Bedeutung (vgl. Richtplan Kapitel S1.9).

- Buchs, Hunzikermaße im Raumtyp "Urbaner Entwicklungsraum"
- Gränichen, Bahnhof Oberdorf im Raumtyp "Ländliche Entwicklungsachse"

An beiden Wohnschwerpunkten soll neben bestehenden Siedlungsgebieten eine qualitativ hochwertige Siedlungsinnenentwicklung stattfinden, welche einen Beitrag zu einem nachhaltigen, urbaneren Wohnen im Kanton Aargau leisten

Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Sowohl in Entfelden wie auch in Buchs/Suhr bestehen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonalter Bedeutung (vgl. Richtplan Kapitel S1.3).

- Buchs/Suhr, Wynenfeld im erweiterten Sinn
- Entfelden, Chilefeld
- Entfelden, Ausserfeld/Oberentfelden-Süd

Die Entwicklungsschwerpunkte in den Agglomerationen sind ein wesentlicher Bestandteil der Agglomerationsprogramme welche zum Ziel haben, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung optimal aufeinander abzustimmen. Die Nutzungen in diesen Gebieten sollen standortgerecht und auf die bestehenden und noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Die drei Standorte sind im erweiterten Raum VERAS zu finden.

1.1.4 Übergeordnete Planungen

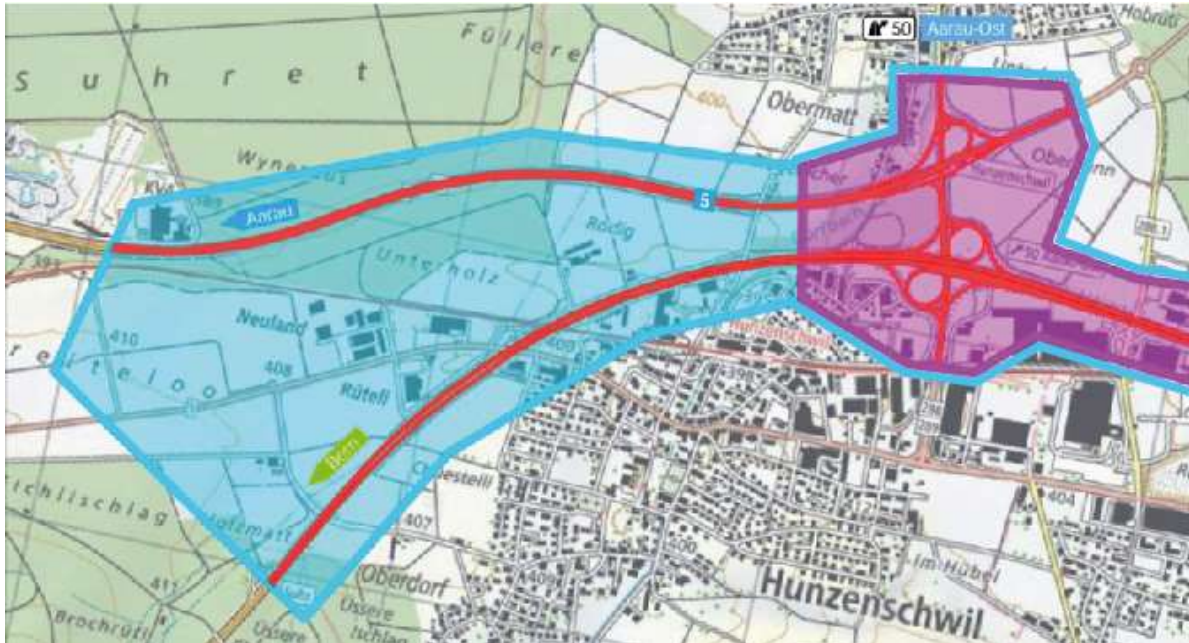
Nationalstrassennetz

Der Bund will die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes aufrechterhalten. Punktuell sollen Nationalstrassen ausgebaut werden, um Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Die entsprechenden Projekte sind im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP Nationalstrasse) enthalten. Das STEP Nationalstrasse wird laufend fortgeschrieben und in der Regel alle vier Jahre dem Parlament vorgelegt.

Die Botschaft STEP Nationalstrasse 2018² enthält ein Erweiterungsprojekt für den Abschnitt der A1 zwischen dem Anschluss Aarau Ost und der Verzweigung Birrfeld mit dem Realisierungshorizont 2030.³

Das Bundesamt für Strassen vertieft im Rahmen eines Generellen Projekts das Vorhaben 6-Spur-Ausbau. Dieses wurde im Osten bis zum Anschluss Baden West erweitert. Im Westen wird eine optimierte Anbindung der A1R (T5)⁴ an den A1-Anschluss Aarau Ost angestrebt, die vorsieht, die Verkehrsabläufe zwischen A1R und dem A1-Anschluss zu verbessern (vgl. Kapitel 2.1).

Abbildung 4: Perimeter Aarau Ost – Birrfeld 6-Spurausbau (lila), optimierte Anbindung A1R-A1 (blau); Bundesamt für Strassen, 27. November 2018, angepasst



Autobahnanschluss Wynental

Im kantonalen Richtplan besteht im Raum Suhr der Eintrag A1, Anschluss Wynental (Kapitel M 2.1, Beschluss 3.1, Nr. 22) als Vororientierung.

Der Richtplaneintrag geht auf das Postulat Rüetschi aus dem Jahr 2008 zurück (GRB Nr. 2014-0509 vom 24. Juni 2014). Untersuchungen⁵ haben gezeigt, dass bei einer Lage gemäss aktuellem Richtplaneintrag zu viel Verkehr durch das Siedlungsgebiet von Suhr angezogen würde und der Anschluss als "Anschluss Aarau" attraktiv würde. Das steht im Widerspruch zu weiteren Planungen wie etwa dem Verkehrsmanagement Region Aarau und dessen Umsetzung mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept K 242/210 Aarau–Buchs–Suhr.

Im Verkehrskonzept Aarau Süd und anschliessend in der Netzstrategie⁶ ist deshalb ein A1-Halbanchluss Richtung Zürich westlich von Suhr im Raum Weltmatt geprüft worden. Gemäss Fazit könnte damit die Anbindung des Wynentals, des Niederamts sowie der südlichen Gemeinden in der Region

² Schweizerischer Bundesrat (2018): Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023, zum Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen und zum Verpflichtungskredit

³ Schweizer Parlament (2019): 2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen, 21. Juni 2019

⁴ Seit 1. Januar 2020 ist die T5 unter der neuen Bezeichnung A1R ins Nationalstrassennetz aufgenommen

⁵ Verkehrskonzept Aarau Süd, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, 2011

⁶ Netzstrategie Region Aarau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, 2013

Aarau an das Hochleistungsstrassennetz in Richtung Zürich verbessert werden. Die in der Netzstrategie vorgeschlagenen Netzergänzungen allein bewirken bereits eine Verbesserung der Anbindung. Zusätzlich sind sie auch aufwärtskompatibel zu einem allfälligen zusätzlichen A1-Halbanschluss. Das Postulat wurde 2013 abgeschrieben.

Das Bundesamt für Strassen stützt sich bei der Planung von Nationalstrassen und Anschlussstellen (Autobahnanschluss) auf das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG) und das strategische Entwicklungsprogramm (STEP Nationalstrasse). Für einen Autobahnanschluss müssen besondere Gegebenheiten vorliegen. Diese liegen in der Kompetenz des Bundes. Der Bund sieht für den Raum Suhr-Entfelden (zwischen Aarau West und Aarau Ost) keinen Autobahnanschluss vor.

In der Gesamtplanung VERAS wurde die Machbarkeit eines Autobahn-Vollanschlusses oder Halbanschlusses zwischen Gränichen und Suhr geprüft. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass ein A1-Anschluss Suhr/Wynental zu sehr hohen Verkehrsbelastungen im Zulauf (zum Beispiel vom Zentrum Aarau oder vom Raum Entfelden) zum neuen Anschluss im Raum Suhr führen würde. In den Detailuntersuchungen wurde festgehalten, dass nur ein Halbanschluss von/nach Richtung Zürich im Raum Weltimatt, wie oben beschrieben, für diesen Raum verträglich wäre. Generell führt ein Autobahnanschluss auf den zulaufenden Strassen zu grösseren Verkehrsbelastungen. Ein Halbanschluss in der Weltimatt hätte dadurch grössere verkehrliche Auswirkungen im Raum Entfelden und insbesondere in den Ortszentren.

Der Richtplaneintrag (Stufe Vororientierung) wurde deshalb, gestützt auf das Verkehrskonzept Aarau Süd, die Netzstrategie Region Aarau und die Erkenntnisse aus der Gesamtplanung nach Westen in den Raum Weltimatt als Halbanschluss Richtung Zürich verschoben. Die Verschiebung des Halbanschlusses im Richtplan erfolgte in einem separaten Verfahren (vgl. Kapitel 9.1.2) und liegt in der Kompetenz des Regierungsrats.

Dieser neue Eintrag bleibt als "Pfand" im Richtplan bis die optimierte Anbindung der A1R an den A1-Anschluss Aarau Ost (vgl. Kapitel 2.1) mit dem Generellen Projekt (Federführung Bundesamt für Strassen) Rechtskraft erlangt. Anschliessend wird der Eintrag aus dem Richtplan gestrichen.

Kantonsstrassennetz

Die beiden Kantonsstrassen im Zentrum von Suhr (Bernstrasse K 235 und Tramstrasse K 242) weisen eine hohe Verkehrsbelastung auf. Die Belastung der beiden Knoten Bären und Kreuz hat durch die Überbauung des Bahnhofareals Nord und des Suhre Parks deutlich zugenommen, die Knoten haben ihre Kapazitätsgrenze erreicht.

Mit der Inbetriebnahme der Eigentrassierung Aarau-Buchs-Suhr der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB; heute Aargau Verkehr AG [AVA]) wurden die Bernstrasse Ost und die Tramstrasse vom Bahnbetrieb entlastet. Dank dieser Verkehrsfläche konnten die Verkehrssituation und der Strassenraum bei den Knoten Bären und Kreuz teilweise verbessert werden.

Für die Tramstrasse (Suhr bis Aarau) wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Der Handlungsspielraum durch die Verlegung der WSB soll genutzt und die Aufenthalts- und Nutzungsqualität der Tramstrasse verbessert werden. Die Umsetzung dieser Planung erfolgte in Suhr grösstenteils bis Ende 2019.

Die Knoten an der K 108 Suhrentalstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Aarau West und der Stadt Aarau weisen eine ungenügende Kapazität auf. Die entstehenden Rückstaus haben teilweise Ausweichverkehr zur Folge. Die Knoten werden in einzelnen, aufeinander abgestimmten Projekten bearbeitet. Der Knoten Weltimatt liegt im Bereich des Anschlusses der Südumfahrung Suhr an die Suhrentalstrasse. Die Erkenntnisse aus der Planung Südumfahrung werden in die Projektierung dieses Knotens einfließen.

Angebots- und Infrastrukturentwicklung im öffentlichen Verkehr

Seit der Einführung von Bahn 2000 1. Etappe im Dezember 2004 besteht im Kanton Aargau ein aufeinander abgestimmtes Netz im Fern- und Regionalverkehr. Zwischen der Kernstadt Aarau und den umliegenden ausserkantonalen Zentren funktionieren die Fernverkehrsverbindungen im 30-Minuten-Takt. Als nächste Verbesserungen im Fernverkehr profitiert Aarau in den Spitzenzeiten von zusätzlichen Halten vom halbstündlichen IC Bern–Zürich. Auch im S-Bahnverkehr besteht ein dichtes Angebot, das im Raum Aarau in den nächsten Jahren durch eine halbstündliche S-Bahnlinie nach Olten–Zofingen sowie mit dem durchgehenden 30-Minuten-Takt auf der S11 nach Lenzburg–Dietikon–Zürich ergänzt wird. Auf der Linie S14 Aarau–Suhr–Menziken der AVA fährt die Bahn Montag bis Samstag bereits durchgehend im 15-Minuten-Takt. Neben dem Bahnangebot fahren die Busse im Raum Aarau/Suhr mit dichten Taktfolgen, die abgestimmt auf die Bahn ein gutes öV-Gesamtangebot bieten.

Das Bahn- und Busangebot wird in den nächsten Jahren weiterentwickelt. S-Bahnen und Buslinien werden gemäss dem Mehrjahresprogramm (MJP) öV 2020 in den nächsten Jahren vor allem am Abend und am Wochenende verdichtet. Auch neue Buslinien, Taktverdichtungen in den Spitzenzeiten und grössere Transportmittel (zum Beispiel S14 mit 120 Meter langen Zügen) helfen mit, die wachsende öV-Nachfrage im Raum Aarau zu bewältigen.

Bundesrat und Parlament haben im Sommer 2019, mit der Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn 2035 (STEP 2035), wichtige Eckpfeiler des Angebots- und Infrastrukturausbaus auf der Schiene beschlossen. Die Bahnkapazitäten im Mittelland werden mit einer Systematisierung des gesamten Bahnangebots erhöht. Damit wird ermöglicht, dass der Fernverkehr auf wichtigen Verbindungen ganztägig im 15-Minuten-Takt fahren kann und auch dem Güterverkehr die notwendigen Trassen zur Verfügung gestellt werden.

Ein wichtiges Infrastrukturelement für die Angebotssystematisierung in den Korridoren Zürich–Lenzburg–Aarau und Zürich–Baden–Brugg ist der Ausbau der Nationalbahnstrecke Lenzburg–Zofingen. Mit mehreren zusätzlichen, langen Kreuzungsstellen und einer Entflechtung SBB/AVA in Oberentfelden wird es möglich sein, dass neben dem bestehenden 30-Minuten-Takt der S28 auch der Güterverkehr mit halbstündlichen Zügen diese Strecke in beide Richtungen befahren kann. Die systematisierten und veränderten Leitwege des Güterverkehrs (halbstündlich Rangierbahnhof Limmattal–Heitersberg–Nationalbahn und halbstündlich Rangierbahnhof Limmattal–Heitersberg–Verbindungsline Mägenwil/Brunegg–Bözberg) sind wichtige Bestandteile der Systematisierung Mittelland.

Mit der Umsetzung von STEP 2035 profitiert auch die Region Aarau von wesentlichen Angebotsverdichtungen im Fernverkehr. Bis 2035 bestehen folgende Hauptverbindungen:

- Halbstündliche und systematisierte Direktverbindungen von Aarau an den Flughafen Zürich und in die Ostschweiz, nach Bern, nach Liestal–Basel, Olten–Solothurn.
- 15-Minuten-Takt Aarau–Lenzburg–Zürich durch die Kombination von zwei halbstündlichen Zügen aus Basel–Liestal und Solothurn–Olten nach Aarau–Lenzburg–Zürich.
- 15-Minuten-Takt (Olten–)Aarau–Brugg–Baden im schnellen Verkehr mit wenig Zwischenhalten.
- Ganztägiger Halt des IC Ostschweiz–Zürich–Bern in Aarau im 30-Minuten-Takt.

Im STEP 2035 sind nur kleinere Veränderungen im S-Bahnverkehr möglich. Die mit der "S-Bahn Aarau 2016ff." eingeführten Halbstundentakte in alle Richtungen bleiben bestehen oder werden leicht modifiziert. Auf der S28 Lenzburg–Zofingen kann mit dem Ausbau des Bahnhofs Safenwil der 30-Minuten-Takt auch am Abend nach 20 Uhr realisiert werden. Durch die Entflechtung SBB/AVA in Oberentfelden wird ein wichtiger Konfliktpunkt im Eisenbahnnetz eliminiert und die Stabilität im Bahnsystem enorm erhöht. Mit der geplanten AVA-Infrastruktur wird ermöglicht, im Kernbereich Gränichen–Aarau das S14-Angebot, abgestimmt auf die Nachfrageentwicklung, weiter zu verdichten. Bereits mit der vorgesehenen Verlängerung der AVA-Kompositionen auf 120 Meter können 50 % mehr

Fahrgäste transportiert werden. Parallel zum Ausbau des Bahnverkehrs werden auch die Busangebote nachfragegerecht verdichtet.

Eine besondere Problemstellung ergibt sich aus dem Mehrverkehr auf der Strecke Lenzburg–Zofingen bedingt durch die Systematisierung beziehungsweise durch die neuen Leitwege des Güterverkehrs. Gegenüber dem Ist-Zustand von total einer durchgehenden Güterzugstrasse pro Stunde in nur eine Richtung auf dem Abschnitt Lenzburg–Zofingen sowie eins bis zwei Trassen für den regionalen Güterverkehr im Raum Lenzburg–Hunzenschwil–Suhr sind neu zwei durchgehende Güterverkehrstrassen pro Richtung und Stunde auf dem Abschnitt Lenzburg–Suhr–Zofingen geplant. Der Kanton Aargau verlangte vom Bund im Zusammenhang mit dem Ausbau STEP 2035, dass die damit entstehenden Konflikte bei den verschiedenen bestehenden Strassenübergängen entlang der gesamten Strecke gelöst werden müssen. Im Untersuchungsraum VERAS sind die zwei Bahnübergänge der Kantonsstrassen K 235 Bernstrasse Ost und K 242 Gränicherstrasse davon betroffen. Die Auswirkungen auf die Bahnübergänge werden im Rahmen der Planung AS35 geprüft und ausgewiesen. Beim Ersatz von Barrierenübergängen durch Über-/Unterführung oder rückwärtige Erschliessung gelten die Finanzierungsmechanismen gemäss Eisenbahngesetz.

1.1.5 Handlungsbedarf

Das Strassen- und Schienennetz des Kantons Aargau stösst bereits heute insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen in Agglomerationen und Zentren an seine Kapazitätsgrenzen. Die zunehmende Verkehrsbelastung wirkt sich vermehrt negativ auf die Erreichbarkeit im Kanton Aargau und speziell auf den Raum Suhr aus. Sowohl für die Wohnschwerpunkte (WSP) wie auch für die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) – beide von kantonaler Bedeutung – ist die Erreichbarkeit und eine gute Erschliessung von zentraler Bedeutung. Die Erschliessung erfolgt dabei mit dem öV, Fuss- und Veloverkehr (FVV) und zu einem grossen Anteil mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Durch die hohe Verkehrsbelastung ist die Erreichbarkeit dieser Standorte bereits heute stark beeinträchtigt.

In Suhr im Abschnitt zwischen den beiden Knoten Bären und Kreuz überlagern sich die Verkehrsbeziehungen in Ost-West-Richtung (K 235 Bernstrasse) mit denjenigen in Nord-Süd-Richtung (K 242 Tram- und Gränicherstrasse). Dementsprechend hoch sind die Verkehrsbelastungen in diesem Abschnitt (ca. 25'000 Fahrzeuge/Tag). Der Verkehrsfluss ist in den Spitzenzeiten stark beeinträchtigt. In der Folge sinkt die Zuverlässigkeit der Reisezeiten. Gestützt auf die hohen Auslastungen auf Strasse und Schiene, die prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung sowie den starken Ausbau des Bahnangebots mit vermehrten/verlängerten Barriere-Schliessungen ist eine Entlastung des Zentrums Suhr eine Notwendigkeit. Die Verkehrsbelastung im Raum Suhr hat auch starke Auswirkungen auf die Anbindung des Wynentals an die A1 und nach Aarau.

Die Barriereschliesszeiten behindern bereits heute den Verkehrsfluss. Bei noch längeren prognostizierten Barriereschliesszeiten aufgrund des Kapazitätsausbaus auf der Nationalbahnlinie überstaut sich das Verkehrssystem, was in der Folge zu massiven Behinderungen führt. Neben der Barriereschliesszeit ist gemäss Einschätzung der SBB das gesamte Verkehrsvolumen im Raum an seiner Kapazitätsgrenze. Eine alleinige Aufhebung des Bahnübergangs wird das Problem nicht lösen. Es kann dadurch keine langfristige Lösung im Bestand erzielt werden.

Die Überlegungen in der Netzstrategie Region Aarau mussten vertieft werden. Dabei werden sowohl die Auswirkungen der übergeordneten Planungen des Bundes im Bereich der Autobahn (Bundesamt für Strassen) sowie des Bahnverkehrs (Bundesamt für Verkehr und SBB, STEP 2035) berücksichtigt. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Siedlungsentwicklung und den Landschaftsraum gelegt. Für den FVV kann entlang der Strasseninfrastrukturen eine Verbesserung erzielt werden.

Die angestrebten Lösungen werden aus Massnahmen aus den Bereichen der Verkehrsplanung (MIV, FVV) und dem Themenfeld Siedlungsentwicklung entsprechend den Vorgaben gemäss dem Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) und Richtplan (Kapitel Siedlung) umgesetzt.

Neben den Strasseninfrastrukturen wird ein Konzept für flankierende Massnahmen erarbeitet. Die verkehrliche, technische und umweltbezogene Machbarkeit wird soweit vertieft, dass "No-Go's" mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden können. Die Zweckmässigkeit der Lösungsansätze wird belegt. Im Rahmen einer stufengerechten, gesamtheitlichen Bewertung sind, unter Abwägung der relevanten Kriterien, die besten Massnahmen zu finden.

Unabhängig von den VERAS-Planungsarbeiten muss die Funktionsfähigkeit der A1 im Kanton Aargau zwischen Aarau West und Birrfeld mittel- bis langfristig sichergestellt werden. Das Bundesamt für Strassen erarbeitet deshalb ausserhalb der VERAS-Planungen zusammen mit dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt eine Studie zu diesem Thema. Die Federführung liegt beim Bundesamt für Strassen und die Ergebnisse fliessen in die VERAS-Planung ein.

1.2 Projektziele

Die Projektziele wurden gestützt auf vorhandenen Grundlagen und den bisherigen Ergebnissen vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt ausgearbeitet und von den betroffenen Gemeinden und Vertretern der beiden Regionalplanungsverbände aarau regio und Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS) bestätigt.

Die Projektziele lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Entlastung des Siedlungs- und Wirtschaftsraums vom Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Anbindung des Wynentals an die Autobahn A1 und nach Aarau
- Reduktion der Belastung für die Wohnbevölkerung
- Aufwertung des Velonetzes für den lokalen und regionalen Verkehr

Folgende Randbedingungen sollen berücksichtigt werden:

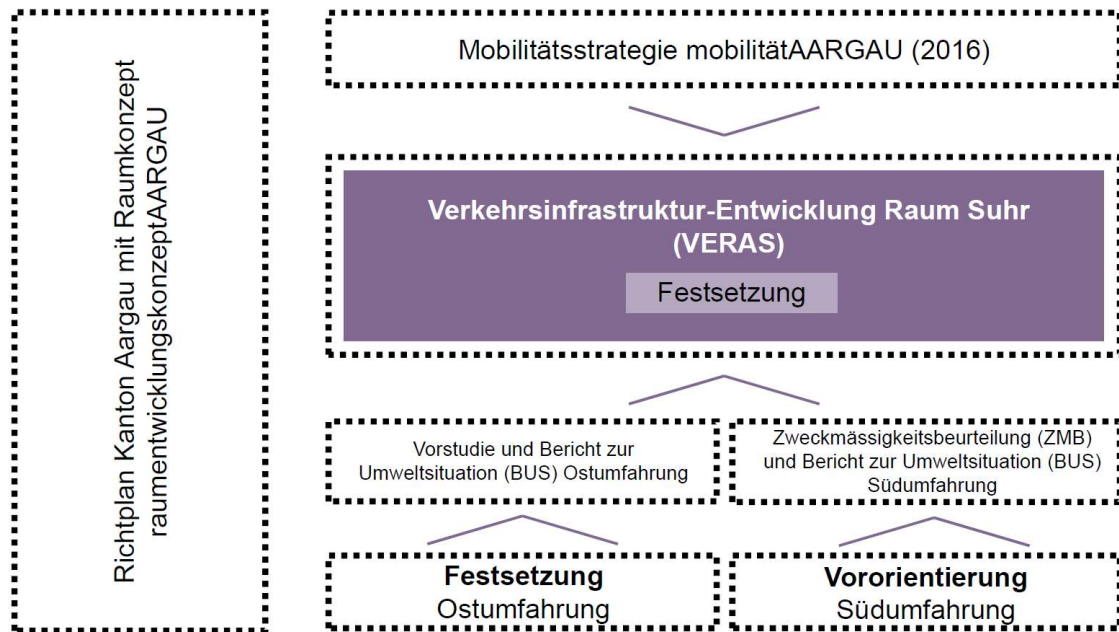
- Minimierung des Bedarfs an wertvollem Kulturland
- Möglichst geringe Eingriffe in den Landschaftsraum
- Optimale Anbindung der VERAS an das bestehende Kantons- und Gemeindestrassennetz
- Übergeordnete Planungsabsichten von Bahn und Nationalstrasse berücksichtigen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit an den Bahnübergängen
- Verbesserung Erreichbarkeit Wirtschaftsstandorte (unter anderem ESP)

1.3 Methode, Aufbau, Organisation und Vorgehen

Das Richtplanpaket VERAS besteht aus einer Botschaft für beide Teilmassnahmen Ost- und Südumfahrung, aus einem Synthesebericht und einem Bericht zur Umweltsituation (BUS). Da die Teilmassnahmen Ost- und Südumfahrung einen unterschiedlichen Koordinationsstand im kantonalen Richtplan aufweisen, wurden die beiden Massnahmen in separaten Verfahren, aber parallel zueinander bearbeitet und aufeinander abgestimmt. Nach Abschluss der Vorstudien wurde die Gesamtplanung VERAS einer gesamtheitlichen Bewertung unterzogen. Parallel zur Bearbeitung wurde für den Raum Suhr in Abstimmung zum Projekt VERAS ein Konzept für flankierende Massnahmen erarbeitet. Folgende Dokumente sind Bestandteil der Richtplan-Dokumentation (*Dokumente der öffentlichen Anhörung/Mitwirkung sind weiterhin Online auf der Webseite des Kantons verfügbar):

- Botschaft VERAS
- Gesamtbewertung VERAS (Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse)*
- Synthesebericht VERAS, Ostumfahrung Suhr*
- Synthesebericht VERAS, Südumfahrung Suhr*
- Bericht zur Umweltsituation (BUS) VERAS, Ostumfahrung Suhr*
- Bericht zur Umweltsituation (BUS) VERAS, Südumfahrung Suhr*
- Konzept flankierende Massnahmen VERAS*

Abbildung 5: Vorgehen



Die übergeordneten Stossrichtungen und Ziele sind in der Mobilitätsstrategie Aargau "mobilitätAARGAU" festgelegt und mit Beschluss des Grossen Rats vom 13. Dezember 2016 behördenverbindlich.

Richtplanverfahren

Der Richtplan des Kantons Aargau bildet sämtliche raumwirksamen Tätigkeiten der Raumplanung ab. Die Gesamtplanung VERAS ist aufgrund der Ausdehnung entlang des Siedlungs- und Landschaftsgebiets und der Wirkung bezüglich Verkehrs- und Siedlungsentwicklung raumwirksam.

Im Richtplan werden Infrastrukturanlagen in drei Koordinationsstände eingeteilt. Mit der Festsetzung ist eine Infrastruktur raum- und umwelttechnisch abgestimmt und wird behördenverbindlich. Der Grosse Rat erteilt damit die Freigabe zur Projektierung.

1.4 Partizipation und Kommunikation

Projektorganisation und Projekt-Governance

Die Projektorganisation besteht aus einer Behördendelegation, diversen Fachgruppen, dem Lenkungsausschuss und der Projektleitung.

Die Behördendelegation legt mit der sogenannten "Projekt-Governance" die Rollen der Projektgremien, ihre Zuständigkeiten und Pflichten fest. Diese Vereinbarung bezweckt, das Verfahren beziehungsweise die Zusammenarbeit für die Erarbeitung der Vorstudien als Grundlage für die Festsetzung der VERAS im Richtplan auf eine zielführende und möglichst breit akzeptierte Basis zu stellen.

Partizipationsprozess

Die ganze VERAS-Planung erfolgte im Zeitraum 2014–2019 unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Vertretern der Regionalplanungsverbände aarau regio und LLS. Ziel war es, einen möglichst offenen und transparenten Prozess zu führen.

Über die Fachgruppen wurden die Leitenden der Planungs- beziehungsweise Bauabteilungen der Standortgemeinden sowie Planende der Regionalplanungsverbände einbezogen. Die Behördendelegationssitzungen dienten der Information und Entscheidungsfindung, gleichzeitig wurden auch Ideen und Vorschläge abgeholt. Eine erste Mitwirkung fand direkt an der Behördendelegation oder über die Fachgruppen statt. Die operative Projektleitung liegt bei der Abteilung Verkehr und bei der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt.

Die Ämtervernehmlassung erfolgte vorgängig zur öffentlichen Anhörung/Mitwirkung und Behördenvernehmlassung im 2019. Das erste formelle Mitwirkungsverfahren erfolgt Anfang 2020 nach Freigabe durch den Regierungsrat mit der öffentlichen Anhörung/Mitwirkung zum Richtplaneintrag Festsetzung.

Kommunikation

Die Behördendelegation hat ein Kommunikationskonzept verabschiedet. In diesem wird insbesondere auf die VERAS Projektziele, auf die Massnahmen für die Zielerreichung, Hauptbotschaften, Richtplan-Koordinationsstände sowie auf die Anliegen der Zielgruppen Bezug genommen.

1.5 Grundlagen

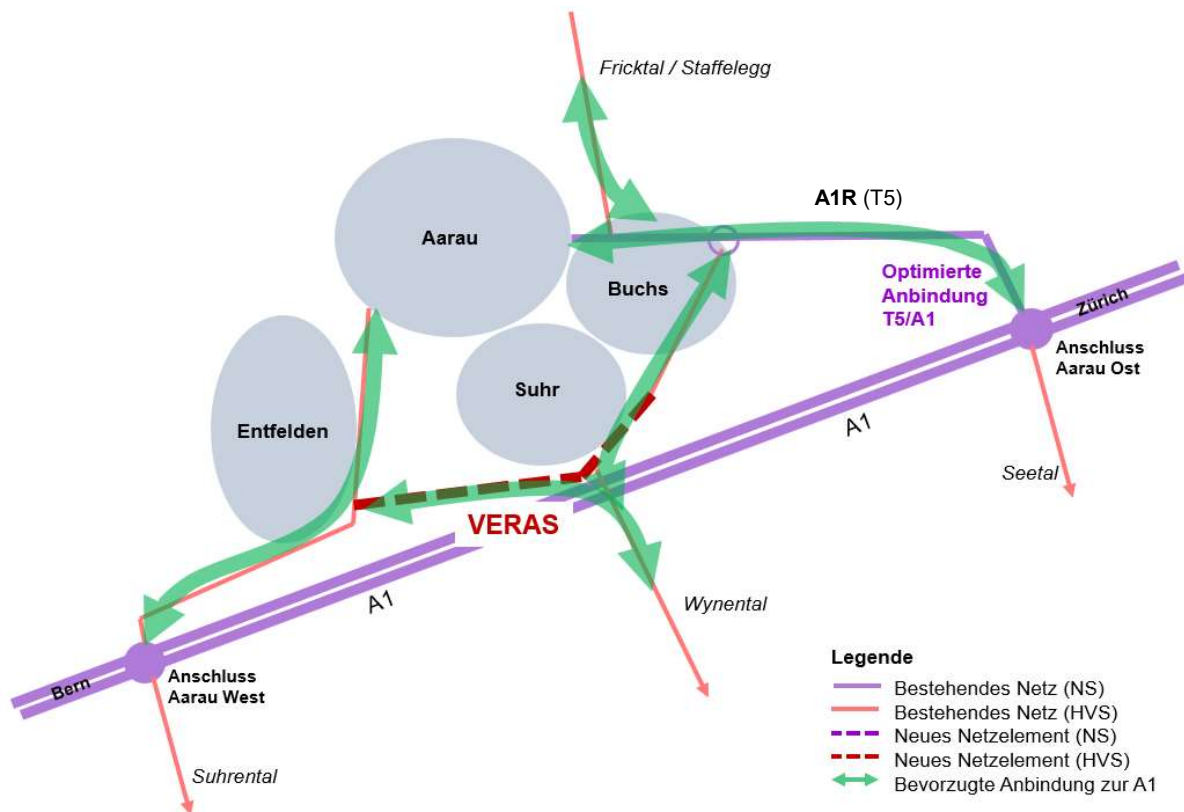
Während den mehrjährigen Planungsarbeiten kamen verschiedene Verfahren und Methoden zum Einsatz. Die wichtigsten werden zusammen mit den entsprechenden Grundlagen nachfolgend dargestellt: Projektziele, Projektperimeter, Projektorganisation/Projekt-Governance, Terminprogramm, Projektstruktur, Partizipationsprozess, Kommunikation, Schnittstellen.

2. Gesamtplanung VERAS

2.1 Anbindung an das übergeordnete Strassennetz

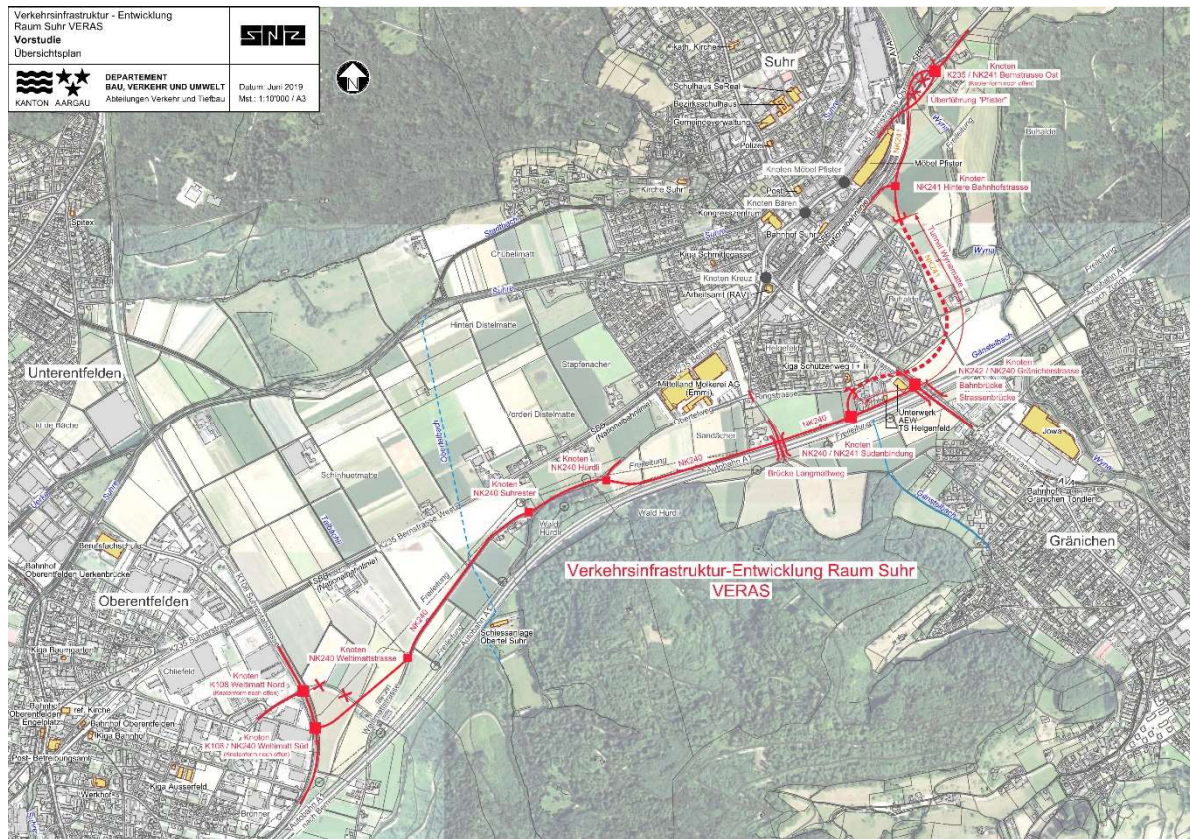
Die Anbindung des Raums Suhr und des Wynentals an die A1 wird im Zusammenspiel mit den übergeordneten Vorhaben und den Planungen des Bundesamts für Strassen verbessert. In Richtung Zürich erfolgt die Anbindung über die Ostumfahrung Suhr – Anschluss Buchs – A1R – Anschluss Aarau Ost und in Richtung Bern über die Südumfahrung Suhr und den Anschluss Aarau West (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Anbindung Raum Suhr und Wynental an die A1



2.2 Eckdaten VERAS

Abbildung 7: Übersichtsplan Gesamtplanung VERAS



Die Gesamtplanung VERAS verbindet im östlichen Teil die Bernstrasse Ost (K 235) mit der Gränicherstrasse (K 242) und im südlichen Teil die Gränicherstrasse (K 242) mit der Suhrentalstrasse (K 108). Die K 240 und K 241 werden als kantonale Hauptverkehrsstrassen klassiert. Der Verkehr wird auf zwei Fahrstreifen im Gegenverkehr geführt. Im östlichen Teil wird eine Ausnahmetransportroute auf VERAS geführt. Im Osten wird eine neue Brücke über die Wyna erstellt.

Die VERAS umfasst folgende Kernelemente (flankierende Massnahmen werden in Kapitel 3 beschrieben):

Siedlung

- Im östlichen Teil wird ein neuer Anschluss an das Entwicklungsgebiet Hintere Bahnhofstrasse erstellt. Der Anschluss erfolgt mittels gesteuertem T-Knoten (dreiarmer Verkehrsknotenpunkt mit Lichtsignalanlage).
- Die Ringstrasse und der Obertelweg werden für den motorisierten Individualverkehr unterbrochen (Entlastung für das Quartier Helgenfeld).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Der Verkehr von Osten nach Suhr wird mittels einer Brücke über die SBB-Linie geführt (Überführung Bernstrasse Ost).
- Der Anschluss der VERAS an die K 235 erfolgt mit einem gesteuerten Kreisverkehr.
- Nach dem Anschluss Hintere Bahnhofstrasse (gesteuerter T-Knoten) folgt ein rund 830 m langer Tagbautunnel.
- Anbindung Verbindungsast in Form eines gesteuerten T-Knotens kurz nach dem Tunnelportal Süd (Richtung Gränicherstrasse beziehungsweise Suhrentalstrasse).
- Mit einem gesteuerten T-Knoten erfolgt der Anschluss an die K 242 im Bereich der heutigen Brücke über die A1.

- Parallelführung der VERAS entlang der A1 bis Wald Hürdli.
- Knoten Hürdli (gesteuerter T-Knoten) zur Anbindung der VERAS an den Obertelweg (Emmi-Zubringer).
- Zwischen dem Knoten Hürdli und dem Weiler Weltimatt wird die VERAS auf dem bestehenden Trasse der Weltimattstrasse geführt.
- Der Kreisel Weltimatt wird in zwei gesteuerte T-Knoten aufgeteilt. Am südlichen Knoten wird die VERAS an die K 108 angeschlossen. Die Industrie Oberentfelden wird am nördlichen Knoten angeschlossen.

Fuss- und Veloverkehr (FVV)

- Östlich der Wynabrücke wird eine neue Unterführung für den FVV erstellt (heute Querung à Niveau).
- Die bestehende Wynabrücke bleibt erhalten und wird für den FVV genutzt.
- Auf der Überführung Bernstrasse Ost wird der FVV vom motorisierten Individualverkehr getrennt geführt.
- Zusätzliche Fuss- und Veloverbindung von Hunzenschwil zur Hinteren Bahnhofstrasse in Quartier Buhalde in Suhr.
- Beim Knoten Hürdli wird eine niveaufreie Querung für den FVV erstellt.
- Der bestehende Veloweg entlang der Weltimatt-Achse bleibt erhalten.

Landschaft und Umwelt

- Der nicht mehr benötigte Strassenabschnitt zwischen dem Knoten Weltimatt Nord und dem Weiler Weltimatt wird rückgebaut.
- Es werden diverse Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen und Bachoffenlegungen umgesetzt.

2.3 Vorgehen zur Herleitung und Bewertung Bestvariante VERAS

Die Gesamtplanung VERAS wurde zu Beginn (Phase 1) in den zwei separaten Abschnitten Ostumfahrung und Südumfahrung untersucht. Sowohl in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Südumfahrung Suhr, als auch in der Vorstudie zur Ostumfahrung Suhr wurden zahlreiche Varianten untersucht und mit je einem Ziel- und Indikatorensystem bewertet, um schliesslich die für jede Fragestellung zweckmässigste Lösung zu bestimmen. Die Ergebnisse dieser beiden Planungen sind in den entsprechenden Syntheseberichten dokumentiert. Nach Abschluss der Vorstudien wurde ein gemeinsames Ziel- und Indikatorensystem ausgearbeitet, um die Ost- und Südumfahrung mit den gleichen Indikatoren zu bewerten (Phase 2). Aufgrund der Erkenntnisse aus den Vorstudien mussten dazu die Perimeter-Abgrenzungen zwischen Ost- und Südumfahrung leicht angepasst werden. Die Gesamtplanung VERAS wurde auf Basis dieses gemeinsamen Ziel- und Indikatorensystems bewertet (Phase 3). Nachfolgend sind für die drei Phasen die Perimeter-Abgrenzungen dargestellt.

Abbildung 8: Abgrenzung: Ost- (rot) und Südumfahrung (blau); VERAS (grün)



Mit dem Entscheid, die beiden Umfahrungsprojekte als Gesamtplanung VERAS weiterzuverfolgen und entsprechende Richtplananpassungen vorzunehmen, ergibt sich auch die Notwendigkeit, die Gesamtwirkung von VERAS hinsichtlich des Gesamtnutzens zu dokumentieren.

2.4 Gesamtwirkung VERAS

2.4.1 Resultate Nutzwertanalyse (NWA) und Kosten-Wirksamkeitsanalyse (KWA)

Für die Bewertung der Varianten wurden anerkannte Bewertungsmethoden angewandt. Die Gesamtlösung VERAS weist eine positive Nutzenbilanz (Nutzwertanalyse NWA) und ein gutes Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis (Kosten-Wirksamkeitsanalyse KWA) auf. Der positive Nutzen von VERAS entsteht vor allem durch die Entlastung des Siedlungsgebiets vom Durchgangsverkehr, die Verbesserung der Stausituationen im Bereich der heutigen Bahnübergänge, die Attraktivitätssteigerung für den Veloverkehr und bei der verbesserten Anbindung des Wynentals an die A1. Als Gesamtpaket löst das vorliegende Projekt die Fragestellung im Zentrum Suhr und zum Zubringer zur Nationalstrasse.

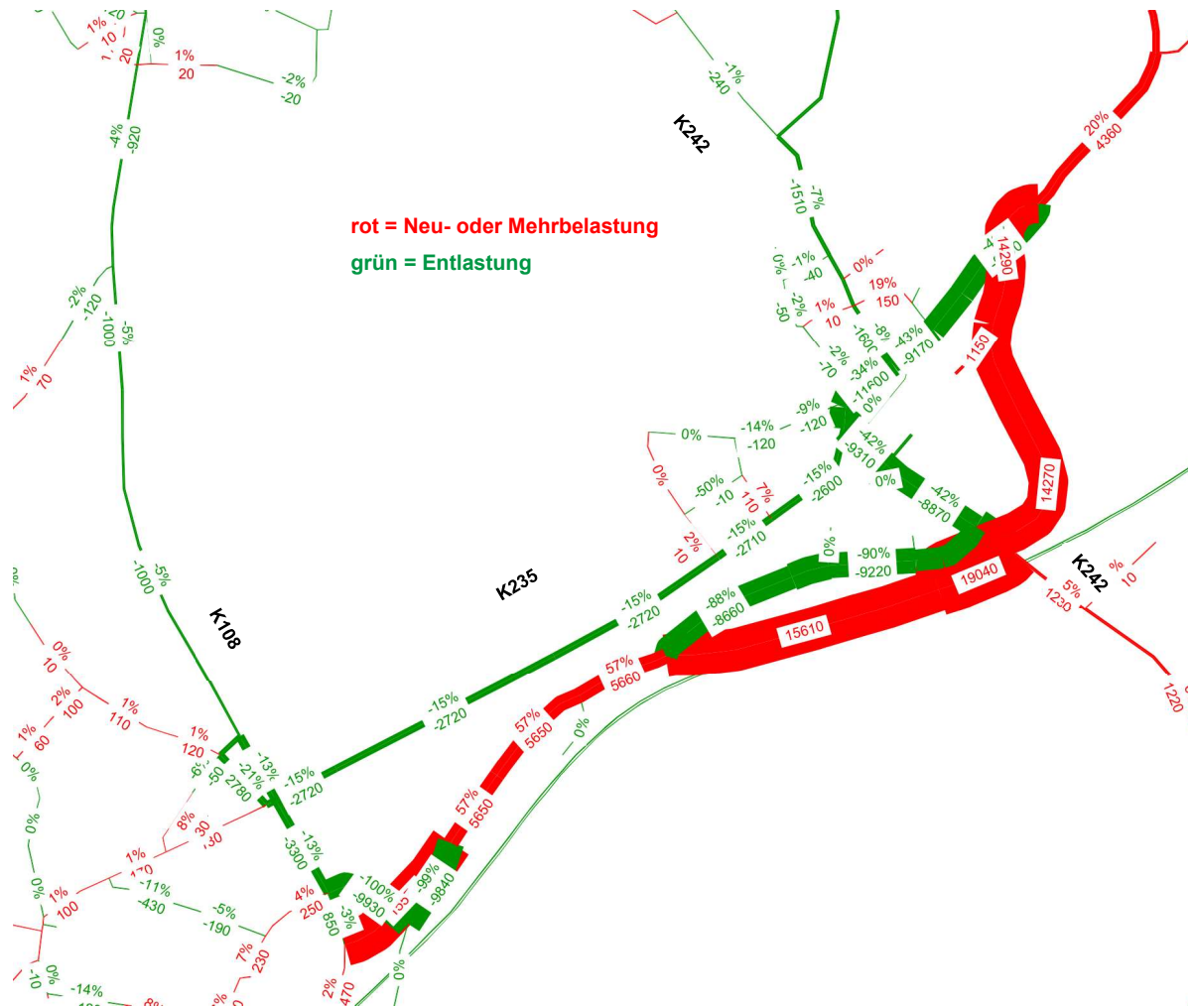
Auch die Sensitivitätsanalyse bestätigt die positive Einschätzung. Das Ergebnis dieser Sensitivitätsanalyse zeigt, dass VERAS auch bei stark variabler Gewichtung der Ziele immer einen positiven Gesamtnutzen aufweist. Werden die Bereiche Wirtschaft und Umwelt stärker gewichtet als der Bereich Gesellschaft, reduziert sich allerdings der Gesamtnutzen substanziell. Umgekehrt wird bei höherer gesellschaftsorientierter Gewichtung der Gesamtnutzen gegenüber der Basisgewichtung fast verdoppelt.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Einschätzung eines positiven Gesamtnutzens für VERAS auch bei wesentlich veränderter Gewichtung stabil bleibt.

Im Sinne einer Übersicht können die Bewertungsergebnisse von VERAS wie folgt zusammengefasst werden:

- Aufgrund der durchgeführten Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse (NWA und KWA) weist VERAS einen klar positiven Gesamtnutzwert auf. Auch bei veränderter Gewichtung der Oberziele im Sinne der drei Nachhaltigkeitsdimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt resultiert immer ein positives Ergebnis, das deshalb als stabil erachtet werden kann.
- Mit der geplanten Erweiterung des kantonalen Hauptverkehrsstrassennetzes gemäss VERAS wird zudem der Druck auf untergeordnete Strassen durch Ausweichverkehr reduziert.
- Eine (eher geringe) Mehrbelastung auf der Ortsdurchfahrt Gränichen muss erwartet werden, dafür ergeben sich Verbesserungen im Anschluss des Wynentals an die A1 (Richtung Osten etwas ausgeprägter als Richtung Westen). Noch besser wird die Anbindung Richtung Osten mit der Umsetzung der geplanten optimierten Anbindung der A1R an den A1-Anschluss Aarau Ost (vorliegend noch nicht berücksichtigt). Die Verkehrsbeziehung über den Schürberg, der heute als Schleichweg genutzt wird, wird weniger genutzt.
- Partiiell negative Auswirkungen auf Siedlung, Landschaft und Umwelt müssen erwartet werden. Diese konnten aber durch die diversen zwischenzeitlichen Projektoptimierungen in den massgebenden Teilen der VERAS stark reduziert werden. Es bieten sich zudem auch diverse Chancen, durch ökologische Ausgleichs- und Aufwertungsmassnahmen die Situation insbesondere für die Gewässer im Vergleich zu heute zu verbessern. Der verkehrliche Nutzen wird durch den Teilabschnitt Ostumfahrung im Zusammenhang mit der Siedlung generiert. Der Teilabschnitt der Südumfahrung liefert für sich alleine keinen positiven Nutzen für VERAS, sondern ist eine notwendige funktionale Komplettierung der Gesamtlösung.
- Die bestehende Weltimatt-Achse weist bereits heute eine hohe Verkehrsbelastung auf. Die Aufklassierung der Gemeindestrasse in eine Kantonsstrasse ist zweckmässig.
- Die verkehrliche Wirkung der VERAS in Kombination mit den flankierenden Massnahmen wurde mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells untersucht.

Abbildung 9: Differenz VERAS mit Referenzzustand (ohne VERAS) 2040 (kantonales Verkehrsmodell)



Die Abbildung 9 zeigt die Differenz zwischen dem Zustand im Jahr 2040 mit und ohne VERAS. Teile der K 235 Bernstrasse West und Ost und der K 242 Gränicherstrasse und Bernstrasse werden durch die VERAS entlastet (vgl. Abbildung 9). Mit verschiedenen flankierende Massnahmen resultieren Verkehrsbelastungen auf der VERAS in der Grössenordnung von ca. 14'500–15'500 Fahrten pro Tag (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Verkehrsbelastung im Raum Suhr (2040, kantonales Verkehrsmodell)



2.4.2 Monitoring

Nach der Festsetzung der VERAS durch den Grossen Rat, wird ein Monitoring-Konzept entwickelt, das aufzeigt, wann welche Daten (vor allem Verkehrsdaten) erfasst, erhoben und ausgewertet werden müssen, um die nötigen Nachweise der Wirkung darzulegen.

2.4.3 Massnahmen zur Verkehrslenkung

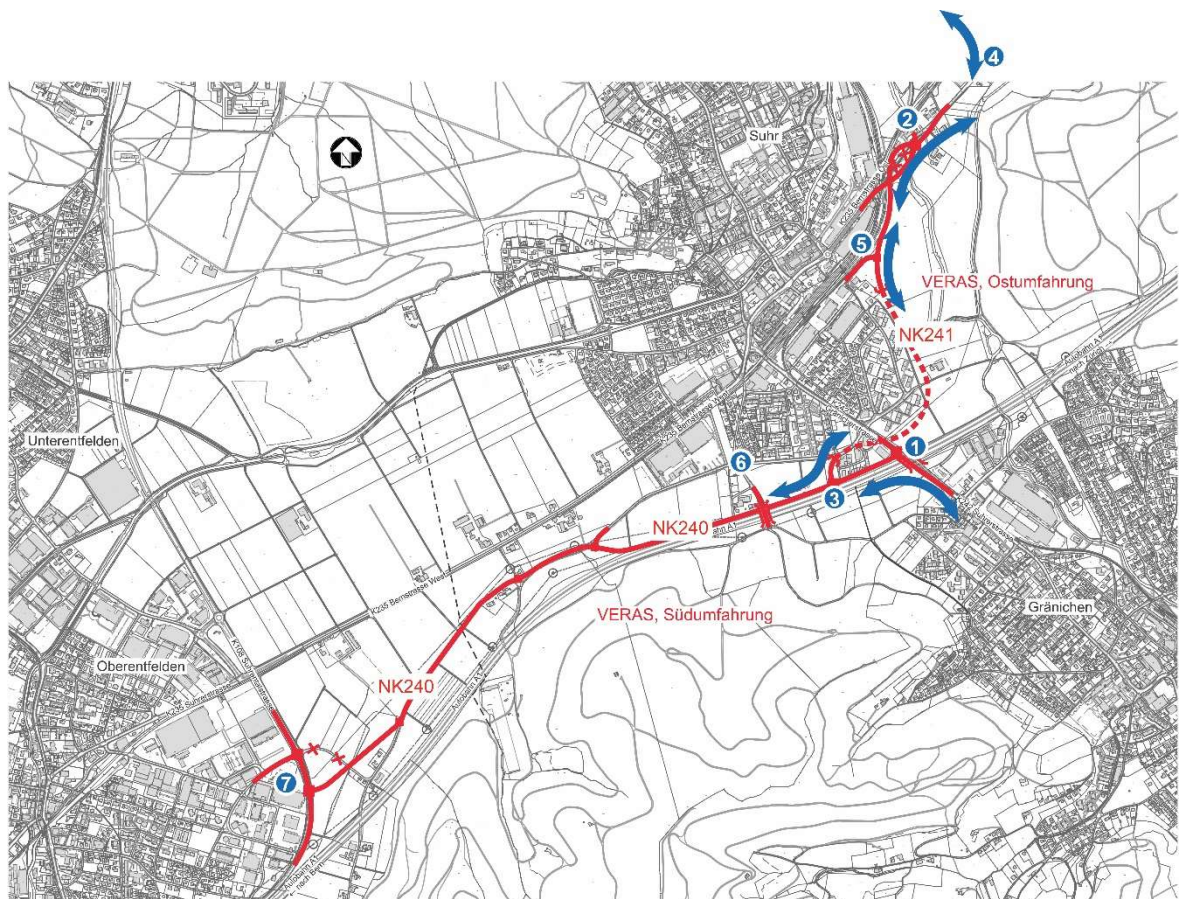
Damit die neue Strasseninfrastruktur ihre Wirkung optimal erzielt, sind Massnahmen zur Verkehrslenkung notwendig. Diese sind zwingender Bestandteil in der Projektierung. Die gewünschten Verkehrsverlagerungen auf die VERAS werden unterstützt, unerwünschte durch das Siedlungsgebiet vermieden. Der östliche Teil der VERAS deckt einerseits die Verkehrsbeziehung vom Wynental an die Bernstrasse Ost/A1R und weiter auf die A1 Richtung Zürich ab. Mit der Durchbindung an die Weltimatt-Achse (südlicher Teil der VERAS) entsteht andererseits auch eine zuverlässige Verbindung für den Ost-West-Verkehr und damit für die Verkehrsbeziehung vom Wynental über die Suhrentalstrasse weiter auf die A1 Richtung Bern. Durch die zusätzliche Verlagerung des Ost-West-Verkehrs auf die VERAS wird diese stärker ausgelastet, entsprechend wird der Zentrumsabschnitt in Suhr (Knotensystem Bären-Kreuz) von diesem Durchgangsverkehr deutlich entlastet.

Die netzrelevanten Anschlussknoten an die VERAS sind als lichtsignalgeregelter Knoten auszugestalten. Mit dieser Knotenform wird die erwünschte Verkehrslenkung auf das Verkehrssystem unterstützt. Ergänzend kommt hinzu, dass verschiedene siedlungsverträgliche Strassengestaltungen im Perimeter umgesetzt werden.

Nachstehende Massnahmen sind für die Verkehrslenkung relevant und unterstützen die Wirkung der Gesamtplanung VERAS.

1. Knoten Gränicherstrasse; Verkehrslenkung von der K 242 von Süden auf das Verkehrssystem, Priorisierung der Verkehrsbeziehung gegenüber dem Verkehr aus Suhr (Fahrtrichtung Gränichen)
2. Knoten Bernstrasse Ost, gesteuerter Kreisverkehr; Priorisierung und Verkehrslenkung von der Bernstrasse Ost K 235 auf die VERAS
3. Knoten Südanbindung; Sicherstellen der Fahrbeziehungen, Staumanagement im Überlastfall
4. Knoten Spittel (östlich Richtung Hunzenschwil); Priorisierung und Verkehrslenkung der Verkehrsbeziehungen auf die A1R; Netzüberlastungsschutz für Hunzenschwil, Staumanagement im Überlastfall (Massnahme des Verkehrsmanagement Region Lenzburg, Teilgebiet Seetal)
5. Knoten Hintere Bahnhofstrasse; Priorisierung der Verkehrsbeziehungen auf VERAS
6. Unterbrechung des Obertelwegs von der Ringstrasse für den motorisierten Individualverkehr
7. Knoten Weltimatt Nord und Süd; zwei gesteuerte T-Knoten auf die Suhrentalstrasse, Einbindung in VM Region Aarau

Abbildung 11: Massnahmen zur Verkehrslenkung



2.5 Variante "Nichtstun und Null+ (0+)"

Die Konstellation des Strassennetzes im Raum Suhr, die Überlagerung der Verkehrsbeziehungen der K 235 und K 242 zwischen den beiden Knoten Bären und Kreuz sowie die Auswirkungen durch die Barrierschliessungen bei den à Niveau-Übergängen Bernstrasse und Gränicherstrasse sind für die Kapazität im Gesamtsystem mit dem prognostizierten bahnseitigen Angebotsausbau nicht mehr lösbar. Das genaue Ausmass der durch das veränderte Angebotskonzept Schiene auf der Nationalbahnlinie resultierenden Veränderung der Barrierschliesszeiten wird derzeit abgeschätzt. Bereits absehbar ist, dass das Strassennetz im Raum Suhr rasch an seine Belastungsgrenze stösst und

Stauerscheinungen schon deutlich früher als zu den Verkehrsspitzenzeiten auftreten und auch länger andauern können. Die Auswirkungen sind einerseits sehr lange Verlustzeiten für den MIV, andererseits aber auch grossräumige Verkehrsverlagerungen sowie eine Zunahme von Schleichverkehr durch Suhr. Von den Auswirkungen weniger betroffen sind der öffentliche, schienengebundene Verkehr, als auch, dank Buspriorisierungsmassnahmen, der strassenseitige öV.

Die Variante "Nichtstun und Null+ (0+)" besteht grundsätzlich aus dem Zustand 2040 ohne VERAS-Massnahmen, jedoch mit Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Die Variante 0+ beinhaltet ist die aktuelle Situation mit Verkehrslenkungsmassnahmen und Optimierungen im Bestand. Die Folgen einer derartigen Variante wären:

- Die Verkehrszunahme im Zusammenhang mit den veränderten Barrierschliesszeiten führt zu erheblichen Wartezeiten an den Bahnschranken
- Die Belastung von Siedlungsgebieten und Zentren durch die MIV-Verkehrszunahme ist noch stärker als heute spürbar. Die Ausdehnung der Spitzenzeiten reduziert die Aufenthaltsqualität in den Zentren. Der Druck für Ausweichverkehr in die Quartiere nimmt zu.
- Die Verkehrszunahme führt zu längerem Warten an Kreuzungen, Kreiseln und Lichtsignalanlagen bei wesentlich verlängerten Spitzenzeiten.
- Die Lärmbeeinträchtigung und Trennwirkung durch die höher ausgelasteten Verkehrsinfrastrukturen nehmen zu.
- Die bereits heute oftmals kritische Verkehrslage verschärft sich weiter.
- Die Funktionsfähigkeit beziehungsweise die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume wird geringer, damit verbunden nehmen die Standortattraktivität und Konkurrenzfähigkeit im Vergleich zu anderen Wirtschaftszentren ab.
- Die langfristigen Ziele gemäss Entwicklungsleitbild (ELB) des Aargauer Regierungsrats 2013–2022 werden teilweise nicht erfüllt.

Bei einer Variante "Nichtstun und Null+ (0+)" wird sich die Problematik gegenüber dem Zustand heute weiter verschärfen, nicht zuletzt auch durch die Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen, wie sie in Suhr, Gränichen und dem Wynental angenommen werden. Das grösste Problem besteht jedoch, wie oben erwähnt, bei einer weiteren Zunahme der Barrierschliesszeiten durch eine mögliche Taktverdichtung im Personenverkehr, aber auch als Folge einer Zunahme im Güterverkehr. Die Funktionsfähigkeit der Verkehrsanlage zu den Hauptverkehrszeiten kann bereits heute nicht mehr gewährleistet werden. Im Zustand 2040 ohne VERAS würde sich dies noch stark verschärfen. In der Erarbeitung der VERAS wurde die Variante "Nichtstun und Null+ (0+)" als keine zweckmässige Handlungsoption angesehen und bereits früh verworfen.

3. Konzept flankierende Massnahmen VERAS/Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm

Parallel zur Bearbeitung der VERAS wurden auch flankierenden Massnahmen zur VERAS erarbeitet. Diese werden in Vertiefungsarbeiten durch Kanton und Gemeinden weiterbearbeitet und parallel zur Projektierung der VERAS zur Umsetzung vorbereitet. Es erfolgt eine Abstimmung zwischen VERAS und dem Agglomerationsprogramm AareLand 4. Generation.

3.1 Konzept flankierende Massnahmen VERAS

3.1.1 Ausgangslage

Mit der integrierten Planung von VERAS ist ein erster Schritt zu einer Gesamtsicht getan. Mit dem Zusammenheften von Vorstudien und dem Konzept flankierende Massnahmen wird eine breite Akzeptanz auf allen Stufen (Gemeinden, Organisationen, Bund) erlangt. Die Ziele des Konzepts lauten:

- Das Argumentarium der Wirkungen, Nutzen und Risiken von VERAS thematisch systematisieren und verbessern
- Neben den lokalen auch die regionalen und überregionalen Wirkungen und Nutzen klarer aufzeigen beziehungsweise das Projekt VERAS grossräumig positionieren
- Ein Konzept für die flankierenden Massnahmen ableiten, um die Ziele zu erreichen
- Eine "To-do-Liste" erstellen für die weitere Umsetzung der flankierenden Massnahmen unterteilt nach Zuständigkeit und Priorisierung
- Abstimmung mit den laufenden Arbeiten zum Agglomerationsprogramm AareLand, 4. Generation

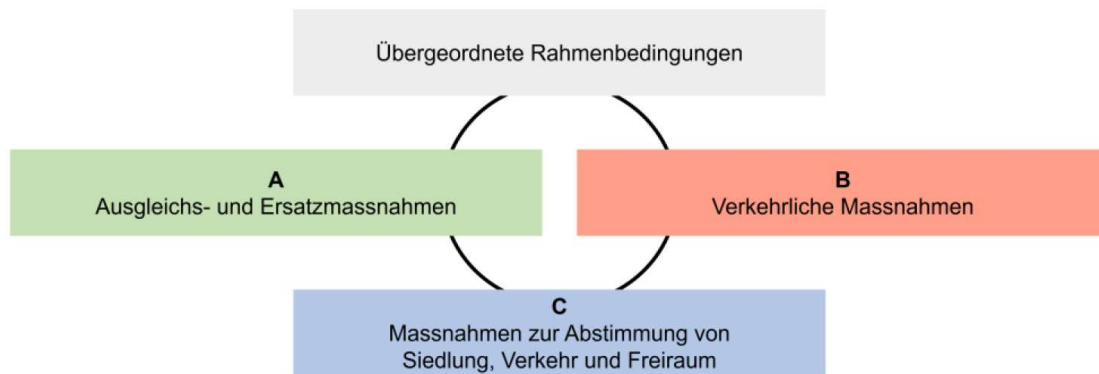
3.1.2 Handlungsbedarf Verkehr und Raum

Mit VERAS ergeben sich verschiedene Chancen und auch Risiken. Die unmittelbarsten und grössten Chancen ergeben sich in Suhr sowie für den Transitverkehr durch Suhr. Dies vor allem auf der West-Ost-Achse sowie bezüglich Verkehr vom Wynental Richtung Westen oder Osten, nicht aber bezüglich Verkehr nach Aarau (Tramstrasse Suhr). Weitere lokale Chancen ergeben sich durch Aufwertungspotenzial vor allem in Suhr. Die regionalen Chancen liegen in der besseren Erreichbarkeit der Arbeits- und Einkaufsstandorte im näheren Umfeld von Suhr (durch in der Region ansässige Bevölkerung) sowie in der besseren Anbindung an das Autobahnnetz. Die grössten Risiken liegen im Landverbrauch (wenn auch quantitativ minimiert und/oder zeitlich auf Bauphase begrenzt), den punktuellen Eingriffen ins lokale Siedlungsgefüge von Suhr (Tunnelportale, Anschlussbauten) sowie dem Risiko von generellem Mehrverkehr aufgrund der Netzerweiterung im Kantonsstrassennetz.

Um diese Chancen in Wert zu setzen und die Risiken zu minimieren, wird im Bericht Konzept flankierende Massnahmen VERAS der Handlungsbedarf aufgezeigt, differenziert nach folgender Struktur. Diese Kategorien entsprechen jenen des Konzepts der flankierenden Massnahmen (siehe Tabelle in Kapitel 3.1.3).

- Übergeordnete Rahmenbedingungen (nicht direkter Bestandteil des Konzepts der flankierenden Massnahmen)
- A) Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, beispielsweise die Aufforstung gerodeter Waldflächen
- B) Verkehrliche Massnahmen, um die erwünschten Projektwirkungen erzielen zu können, beispielsweise angepasste Verkehrssteuerung am Knoten "Pfister"
- C) Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum, dies beinhaltet beispielsweise die Aufwertung des Freiraums zwischen Suhr und Oberentfelden und vor allem systematische Verbesserungen im Velonetz (nicht nur Freizeitrouten, sondern insbesondere auch für direkte Alltags-/Pendler Routen).

Abbildung 12: Kategorien flankierende Massnahmen – Konzept



3.1.3 Konzept flankierende Massnahmen VERAS

Nachfolgende Tabelle enthält die flankierenden Massnahmen, strukturiert nach Massnahmengruppen gemäss Handlungsbedarf mit Angabe eines geplanten Umsetzungshorizonts, Federführung sowie Vertiefungsbedarf. Unter Vertiefungsbedarf ist Folgendes zu verstehen: Hintergrund ist insbesondere der Zeitplan zur Einreichung potenzieller Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms AareLand, 4. Generation (siehe oben). Die Ergebnisse aus dem Konzept der flankierenden Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden vertieft.

Im weiteren Projektverlauf soll es möglich sein, auf (neue) Entwicklungen zu reagieren und die Massnahmen entsprechend weiter zu entwickeln beziehungsweise anzupassen. In diesem Sinne ist das Konzept flankierende Massnahmen als rollende Planung zu verstehen.

Inhaltlich geht es bei den zu vertiefenden flankierenden Massnahmen um vier schwerpunktmässige Massnahmenbereiche:

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (auf Strassenabschnitten, wo noch keine entsprechenden Planungen vorliegen)
- Velonetzergänzungen beziehungsweise Qualitätsverbesserungen (kantonale Hauptrouten und kommunale Ergänzungsrouten)
- Siedlungsentwicklung (Zentrumsentwicklung, Quartierentwicklung und Arbeitsplatzgebiete)
- Landschaftsentwicklung (vor allem südlicher Bereich zwischen Suhr und Oberentfelden und Querverbindungen zum nördlichen Bereich)

Massnahme	Zeithorizont ⁷			Federführung	Vertiefung
	20-25	25-30	30-35		
Regionales Verkehrsmanagement und Einbindung übergeordnetes Strassennetz					
0.1) Optimierte Anbindung T5-A1				Bund	
0.2) 6-Spur Ausbau Aarau-West – Birrfeld				Bund	
0.3) Verkehrsmanagement VM Aarau				Kanton	
A1 Ersatzmassnahmen ökologischer Eingriffe					
A1.1) Ausgleichsmassnahmen an der Wyna				Kanton	
A1.2) Ausdolung Obertelbach ⁸				Kanton	
A1.3) Ausdolung Gänstelbach				Kanton	

⁷ 2020–2025: Bau- und Ausführungsprojekte VERAS; 2025–2030: Bauphase VERAS; 2030–2035: nach Eröffnung VERAS

⁸ Massnahme wichtiger Bestandteil der VERAS, wird jedoch mit einem separaten Projekt (BVU) bearbeitet

Massnahme	Zeithorizont ⁷			Federführung	Vertiefung
	20-25	25-30	30-35		
A1.4) Aufwertung Talbächli				Kanton	X
A1.5) Neue Baum- und Heckenpflanzungen				Kanton	
A1.6) Flächen neu als Magerwiesen ausbilden				Kanton	
A1.7) Erdverlegung Freileitung Helgefeld				Kanton	
A1.8) Kompensation der verlustigen FFF				Kanton	
A2 Massnahmen Lärm und Luft					
A2.1) Lärm: Prüfung Lärmschutzwände				Kanton	
A2.2) Luft: Prüfung Immissionsüberschreitungen					
B1 Lokales Verkehrsmanagement und Knotenoptimierung					
B1.1) Leistungsausbau Knoten				Kanton	
B1.2) Neu lichtsignalgeregelte Knoten				Kanton	
B1.3) Verkehrslenkung auf die Ostumfahrung				Kanton	
B1.4) Unterbrechung Ringstrasse				Kanton	
B1.5) Optimierung bestehende Knoten				Kanton	
B1.6) Mobilitäts- und Parkplatzmanagement				Gemeinden	
C1 Aufwertung Strassenraum					
C1.1) BGK Suhrerstrasse Gränichen				Gränichen	
C1.2) BGK Nordstrasse Gränichen				Gränichen	X
C1.3) BGK Ortszentrum Oberentfelden				Oberentfelden	
C1.4) BGK Bernstrasse West (Suhr)				Kanton, Suhr	X
C1.5) BGK/Aufwertung Bernstrasse Ost (Suhr)				Kanton, Suhr	X
C1.6) BGK Quartier Kirchfeld/Aussenfeld (Oberentfelden)				Oberentfelden	X
C1.7) Sanierung Tramstrasse (Suhr)				Kanton, Suhr	X
C2 Aufwertung Velonetz					
C2.1) "Grossräumige" Veloverbindungen für den Alltags- und Pendlerverkehr				Kanton, Ge- meinden	X
C2.2) Velonetz innerhalb der Gemeinden				Gemeinden	X
C2.3) Veloabstellplätze und Veloverleihsystem				Gemeinden	(X)
C2.4) Diverse Velomassnahmen (mit dem Projekt VERAS)				Kanton, Ge- meinden	X
C3 Massnahmen öffentlicher Verkehr					
C3.1) Neugestaltung Bahnübergänge, Bahnhof-/Haltestellen-Gestaltung				Kanton, AVA	X
C3.2) Prüfung regionales Busangebot				Kanton, AVA	X
C4 Siedlungsentwicklung					
C4.1) Zentrumsentwicklungen Suhr, Oberentfelden, Gräni- chen				Gemeinden	X
C4.2) Gewerbeentwicklung Suhr				Suhr	X
C4.3) Quartierentwicklung (Suhr Helgefeld)				Suhr	X
C4.4) Entwicklungsschwerpunkte ESP "Arbeiten"				Kanton, Ge- meinden	

Massnahme	Zeithorizont ⁷			Federführung	Vertiefung
	20-25	25-30	30-35		
C5 Landschafts- und Freiraumentwicklung					
C5.1) Aufwertung Raum zwischen Suhr und Oberentfelden: Nördlicher Bereich				Gemeinden	
C5.2) Aufwertung Raum zwischen Suhr und Oberentfelden: Südlicher Bereich				Kanton, Ge- meinden	X
C5.3) Aufwertung des Freiraums östlich der Wynenmatte				Suhr	

3.1.4 Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm

Die VERAS zeigt, wie im Raum Suhr die Vorgaben aus dem Richtplankapitel Siedlung und Mobilität und der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU umgesetzt werden. Neben den MIV-Massnahmen erhalten die Mobilitätslösungen FVV mehr Gewicht. Die VERAS stimmt die Verkehrsmittel und Verkehrsträger auf die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung südlich von Aarau ab. So stellt der Kanton eine gute Erreichbarkeit für die Einwohnerinnen und Einwohner sowie das Gewerbe sicher. Es hat einen Zeithorizont bis ins Jahr 2040 und bildet die Leitlinie für die zukunftsorientierte, langfristige Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Es gewichtet Werte wie Erhaltung und Verbesserung der Freiraumqualität, Wohnqualität sowie den sorgsam Umgang mit landschaftlichen Werten hoch.

Der VERAS-Perimeter überschneidet sich mit Gemeinden, die im Agglomerationsprogramm Aare-Land beitragsberechtigt sind. Sowohl die VERAS als auch das Agglomerationsprogramm AareLand beabsichtigen eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit entsprechenden Massnahmen. Die VERAS soll in die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation eingebaut werden, dessen Erarbeitung parallel läuft. Die Anforderungen des Bundes sollen mit der Gesamtplanung VERAS und dem Konzept flankierende Massnahmen erfüllt werden.

4. Interessenabwägung zentraler Richtplaninhalte

Die nachfolgende, umwelt- und raumplanerische Interessenabwägung zu zentralen Sachthemen des Richtplans wird hier an einem Ort zusammenfassend für die Gesamtplanung VERAS beschrieben.

Der Schutz der Menschen (vor übermässigen Immissionen) und der natürlichen Grundlagen ist durch die Umweltgesetzgebung (Bundesgesetz über den Umweltschutz [Umweltschutzgesetz, USG], Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz [NHG], Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer [Gewässerschutzgesetz, GSchG] etc.) mittels Vorsorge-, Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen zu gewährleisten respektive auf ein rechtskonformes Minimum zu beschränken. Das Interesse respektive die Pflicht zur Erhaltung oder der Beanspruchung von Umweltschutzgütern ist allerdings anderen raumwirksamen Interessen, hier insbesondere strassenverkehrs- und siedlungsbezogenen Entwicklungen, gegenüberzustellen und zu beurteilen.

Generell ist festzuhalten, dass die Gesamtplanung VERAS wenig Auswirkungen auf geschützte Naturwerte wie Gewässer, Biotope, Landschaft und Wald aufweist.

Gestützt auf Art. 3 Abs. 1 lit. a und b RPV wurden die betroffenen Umwelt-Interessen ermittelt, die Auswirkungen der Strassenplanung (Richtplaneintrag Festsetzung) auf die relevanten Umweltpunkte beschrieben und ihre Auswirkungen beurteilt.

Nachfolgend im Kapitel 4.1 wird der Ist-Zustand sowie die Situation/Auswirkungen der beiden Teilmassnahmen pro massgebenden Umwelt- und Raumplanungsaspekt kurz beschrieben. Mehr Informationen sind in den beiden Berichten zur Umweltsituation (BUS) sowie in den Syntheseberichten enthalten. Im Kapitel 4.4 findet eine Interessensabwägung weiterer Themen statt.

4.1 Bericht zur Umweltsituation (BUS)

4.1.1 Teil Ost

Die Bauphase und das Bauwerk führen zu mässigen Belastungen in den Umweltbereichen Abfälle, Boden, Grundwasser, Landwirtschaft sowie Landschaft und Natur. In den übrigen Bereichen sind geringe bis neutrale Auswirkungen zu erwarten. Die Umweltbereiche Jagd, nichtionisierende Strahlen und voraussichtlich auch Altlasten sind nicht betroffen.

Während der Bauphase werden grosse Materialkubaturen (ca. 500'000 m³ werden bewegt) und zahlreiche Bautransporte (ca. 100'000 Fahrten) anfallen, das insbesondere durch den Bau des Tagbautunnels bedingt ist. Ob und in welchem Umfang eine Wiederverwendung von Aushubmaterial (ca. 200'000 m³ werden benötigt) im Rahmen des Projekts stattfinden kann, ist im Laufe der weiteren Planung noch zu klären, insbesondere stellt sich die Frage der Zwischenlagerung. Im direkten Baubereich liegen keine belasteten Standorte.

Der Projektperimeter liegt hauptsächlich im Gewässerschutzbereich A_u. Die Anbindung des Obertelwegs beim Knoten Hürdli liegt zudem in der Schutzzone S3 der Grundwasserfassung Helgenfeld. Während der Bauphase ist zwecks Absenkung des Grundwasserspiegels das Abpumpen grosser Wassermengen nötig, die vor Ort wieder versickert werden sollen. Das Absenkziel der Grundwasserhaltung liegt deutlich über dem natürlichen Niedrigstwasserstand. Die trinkwasserhygienischen Risiken, die sich während der Bauphase durch Versickerung von abgepumptem Wasser, Grundwasser einbauten und ähnlichem ergeben, sind von den zuständigen Wasserversorgungen mittels Gefahrenanalyse der Wasserressource abzusichern. Insbesondere sind von den Verantwortlichen der Wasserversorgung die zusätzliche Überwachung der Wasserqualität an der Fassung (Parameter und Beprobungsfrequenz) festzulegen und zu entscheiden, ob phasenweise eine vorsorgliche Ausserbetriebnahme nötig ist. Durch das Vorhaben kommt es zu Einbauten unter den mittleren Grundwasserspiegel (insbesondere Wynemattetunnel). Mit dem Einbau eines hydraulisch besser durchlässigen Ersatzmaterials unter dem Tunnel kann die Grundwasserdurchflusskapazität weiterhin erhalten bleiben.

In der Betriebsphase verbleibt in den Bereichen Boden und Landwirtschaft eine dauerhafte Beanspruchung von ca. 2,1 ha Fruchtfolgefläche (FFF). Über dem künftigen Tunnel können die FFF wiederhergestellt werden. Der Gänstelbach wird voraussichtlich durch das Projekt tangiert, dies kann zu einer weiteren Reduktion der FFF im Perimeter führen. Das Revitalisierungspotenzial bei einer Ausdolung des Gänstelbachs ist hoch. Das Projekt betrifft auch Landschaftsschutzzonen und verursacht insbesondere im vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Bereich, in dem sich auch Biodiversitätsförderflächen befinden, dauerhafte Verluste an schützenswerten Lebensräumen. Die Vernetzung für einzelne Tierarten wird durch die Anschlüsse leicht verschlechtert. Weitere negative Auswirkungen auf die Vernetzung können durch den Tunnelbau vermieden werden. Lebensraumverluste respektive die Entwertung des Gesamtlebensraums können durch Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen kompensiert werden. Für den Bau der Fuss- und Veloverkehrsquerung im Bereich Knoten Hürdli sowie die notwendigen Anpassungen am Radweg könnten, je nach Variantenwahl im Vorprojekt, kleinere Waldflächen temporär und zum Teil auch dauerhaft gerodet werden. Im aktuellen Bearbeitungsstand wird diese LV-Querung weiter westlich, im Betrachtungsperimeter der Südumfahrung, zu liegen kommen.

Durch erhöhten Verkehrslärm kommt es in zwei Bereichen zu Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte. Bei vier Liegenschaften mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts [IGW] ist der Einbau von Schallschutzfenstern einzuplanen. Die Ostumfahrung führt zu einer erwünschten Reduktion der Luftschadstoff-Emissionen und Luftschadstoff-Immissionen im Ortszentrum von Suhr, während die Belastung im Bereich der neuen Strassenabschnitte zunimmt, besonders im Bereich der Tunnelportale. In der Gesamtbilanz für den ganzen Perimeter ergibt sich durch die Inbetriebnahme der Ostumfahrung für Stickoxide und Feinstaub aus den Motorenabgasen eine Zunahme von etwa 6 %.

Im Zentrum von Suhr führt das Projekt zu einer Verkehrsabnahme, welche mit einer deutlich wahrnehmbaren Lärmreduktion auf der Gränicherstrasse und der Bernstrasse West verbunden ist. Auch im Gebiet Langmatt (Ringstrasse) nimmt die Lärmbelastung im Bereich vieler Liegenschaften sehr deutlich ab.

4.1.2 Teil Süd

Die Umweltbereiche Boden, Landwirtschaft, Lärm, Oberflächengewässer sowie Landschaft und Natur werden durch das Bauvorhaben mässig betroffen. In den übrigen Bereichen – unter anderem auch beim Grundwasser – sind geringe bis neutrale Auswirkungen zu erwarten. Die Umweltbereiche Energie, Erschütterungen, nichtionisierende Strahlen und Wildtiere/Jagd sind voraussichtlich für das Projekt nicht relevant. Je nach Variantenwahl im Vorprojekt kann die Anordnung der Fuss- und Veloverkehrsquerung im Bereich Knoten Hürdli kleine temporäre und zum Teil permanente Waldrodungen erfordern.

Während der Bauphase sind vergleichsweise geringe Materialkubaturen zu bewegen (ca. 20'000 m³) und entsprechend wenige Bautransporte fallen an. Die geplante Linienführung der neuen NK 240 Südumfahrung Suhr verläuft unmittelbar entlang eines belasteten Ablagerungsstandorts. Aushubarbeiten in diesem Bereich werden von einer Fachperson überwacht und dokumentiert.

Die neue NK 240 Südumfahrung quert den Obertelbach und das Talbächlein an gleicher Stelle wie im Ausgangszustand. Die Durchlässe müssen voraussichtlich neu erstellt und jener des Talbächleins etwas verlängert werden. Der Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich A_U und grösstenteils im Bereich geringer Grundwassermächtigkeit. Es sind keine Eingriffe ins Grundwasser vorgesehen.

In der Betriebsphase verbleibt in den Bereichen Boden und Landwirtschaft eine dauerhafte Beanspruchung von ca. 7'500 m² FFF. Im Bereich des Rückbaus der Weltimatt-Achse besteht ein Rekultivierungspotenzial von ca. 1'200 m². Der Verlust kann somit auf 6'300 m² reduziert werden. Das Bauwerk verursacht an der Böschung entlang der Suhrentalstrasse, im Bereich der geplanten Querung des Talbächleins und im vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Bereich, in dem sich auch Biodiversitätsförderflächen befinden, dauerhafte Verluste an schützenswerten Lebensräumen. Die Vernetzung für einzelne Tierarten wird nur leicht verschlechtert und kann mittels Kleintierdurchlässen verbessert werden. Lebensraumverluste respektive die Wertminderung des Gesamtlebensraums müssen durch Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen kompensiert werden. Mit entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind bezüglich Landschaft und Natur auch Verbesserungen möglich. Hier ist insbesondere die Aufwertung des Talbächleins zu nennen. Auch die mögliche und geplante Erdverlegung einer bestehenden Freileitung wäre ein Gewinn für das Landschaftsbild.

Durch den leicht erhöhten Verkehrslärm kommt es zu Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte und weitere Massnahmen sind zu untersuchen. Der Betrieb der Südumfahrung führt aufgrund des stetigeren Verkehrsflusses nicht zu einer Zunahme der motorischen Luftschadstoffemissionen. Insbesondere die Liegenschaften im Weiler Weltimatt werden aufgrund der dortigen starken Verkehrsabnahme entlastet.

4.2 Eckdaten der Umweltauswirkungen der Gesamtplanung VERAS

Aushub [m³]	davon Bodenabtrag [m³]	Anzahl Bau-transporte/Fahrten	Flächenbedarf Landwirtschaftsfläche [m²]	davon Fruchtfolgefläche [m²]	Waldrodung
310'000	61'000	51'500/103'000	2,85 (2,73) ⁹ ha	2,85 (2,73) ¹⁰ ha	Ja, kleine (Wald Hürdli)

Gewässerschutzbereich	Grundwasserschutzzone	Landschaftsschutzzone
überwiegend A _u	S3 randlich marginal betroffen	grossflächig betroffen

Das Landwirtschaftsgebiet und die FFF sind im Richtplan festgesetzt (Kapitel L 3.1, Planungsanweisung 1.1). Sie sind die betriebliche Grundlage der Landwirtschaft. Für die landwirtschaftliche Nutzung sind die FFF zu sichern und gut arrondierte Flächen für eine zukunftsfähige Landwirtschaft zu erhalten. Bei raumwirksamen Tätigkeiten ist die Verminderung des Landwirtschaftsgebiets, insbesondere der FFF, gering zu halten (Planungsgrundsatz B). Bei der Interessenabwägung ist zu prüfen, ob der Flächenbedarf der raumwirksamen Tätigkeit höher gestellten Interessen dient, auf landwirtschaftlich weniger gut geeigneten Flächen erfüllt oder durch Umzonungen kompensiert werden kann.

Gemäss Art. 18 der Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung, VVEA) ist abgetragener Ober- und Unterboden möglichst vollständig zu verwerten. Dadurch ist wenigstens eine teilweise Kompensation des FFF-Verlusts in den nachgelagerten Verfahren anzustreben. Die Vorgaben zur Wiederverwertung anfallenden Ober- und Unterbodens unter Berücksichtigung des Verzeichnisses zur Aufwertung von FFF wird im Rahmen der nachgelagerten Verfahren entsprechend noch zu konkretisieren sein.

Infolge der FFF-Reduktion von rund 2,73 ha (mit Berücksichtigung allfälliger FFF-Kompensationen) kann der vom Bund (Sachplan FFF) geforderte Mindestumfang an FFF erhalten werden (40'000 ha; Stand per 31. Dezember 2018: 40'471 ha).

4.3 Pflichtenheft Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)

4.3.1 Teil Ost

In der nächsten Projektphase gilt es, die Bodenbelastungen zu ermitteln, die Boden- und Materialbilanzen zu verfeinern, die Angaben zu Zwischenlagerung und Verwertung von überschüssigem Aushubmaterial anzupassen und FFF-Kompensationsmassnahmen einzuleiten. Auch der Nachweis, dass eine tatsächliche Kompensation der beeinträchtigten schutzwürdigen Lebensräume innerhalb des Projekt- und Massnahmenbereichs erfolgt, muss im Rahmen der nächsten Projektierungsstufe mit einer quantitativen und qualitativen Bilanz, erbracht werden. Aus heutiger Sicht werden die Projekt- und Ausgleichsmassnahmen als klar ausreichend eingestuft, um die Kompensationspflicht gemäss NHG zu erfüllen. Im Gebiet Bernstrasse Ost führt die neue Verkehrsführung beim Lärm zu Planungswertüberschreitungen bei fünf Liegenschaften. Für diese Liegenschaften müssen im Rahmen des Bauprojekts zusätzliche Massnahmen (Belag, Lärmschutzwand, Schallschutzfenster) untersucht werden.

⁹ Inklusive 0,12 ha Rekultivierungspotenzial

¹⁰ Inklusive 0,12 ha Rekultivierungspotenzial; mögliche Ausdolung Gänstelbach nicht berücksichtigt

Es wurde ein Kurzbericht gemäss der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV) erarbeitet. Die Nähe zur Trinkwasserfassung Helgenfeld und die Entwässerung über die Schulter im westlichen Teil des Anschlusses an die Weltimatt-Achse führen zu einem hohen Risiko für das Grundwasser. In diesem Bereich sind in der kommenden Projektphase spezifische Massnahmen zum Schutz des Grundwassers zu untersuchen und festzulegen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass derzeit keine umweltrechtlichen Hindernisse zu erkennen sind, die einer Realisierung der Ostumfahrung Suhr entgegenstehen würden.

4.3.2 Teil Süd

Die aktuelle Linienführung enthält einen für die nachfolgende Projektierung notwendigen Anordnungsspielraum. Deshalb muss in der nächsten Projektphase die Lage der Strasse im Detail verifiziert und beurteilt werden. Es gilt, die Bodenbelastungen zu ermitteln, die Boden- und Materialbilanzen zu verfeinern, die Angaben zu Zwischenlagerung und Verwertung von überschüssigem Bodenmaterial anzupassen und FFF-Kompensationsmassnahmen einzuleiten. Weiter ist die Erarbeitung einer Landschaftspflegerischen Begleitplanung mit Massnahmen für Schutz-, Wiederherstellungs-, Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen notwendig. Darüber hinaus sollen Massnahmen des ökologischen Ausgleichs für eine ökologische Kompensation im weiteren Umfeld des Projekts sorgen. Ebenso sind detailliertere Berechnungen sowie Massnahmenprüfungen durchzuführen, um die lärmrechtlichen Anforderungen einzuhalten.

Als Durchgangsstrasse, auf der auch gefährliche Güter im Sinne der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) transportiert werden, untersteht die Südumfahrung Suhr der Störfallverordnung. In der nächsten Projektphase wird daher ein Kurzbericht gemäss Störfallverordnung erarbeitet.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass derzeit keine umweltrechtlichen Hindernisse zu erkennen sind, die einer Realisierung der Südumfahrung Suhr entgegenstehen würden.

4.4 Weitere richtplanrelevante Aspekte

Die Gesamtplanung VERAS tangiert neben den oben beschriebenen Umweltthemen weitere richtplanrelevante Themen (Kanton Aargau) und übergeordnete Themen des Bundes. Diese werden in diesem Kapitel beschrieben.

4.4.1 Interessenabwägung kantonaler Richtplan

Die Umsetzung der VERAS erfordert in einem ersten Schritt die entsprechenden Beschlüsse auf Stufe Richtplan. Mit dem kantonalen Richtplan werden die auf den Raum wirksamen Tätigkeiten der Bevölkerung, des Staats und der Wirtschaft aufeinander abgestimmt und langfristig gesteuert. Mit der Anpassung des Richtplans wird ein grundsätzlicher, behördenverbindlicher Standortentscheid gefällt. Der Richtplanbeschluss setzt eine vorgängige Anhörung und Mitwirkung der Bevölkerung voraus und erfolgt durch den Grossen Rat. Die weitere Konkretisierung des Konzepts erfolgt stufengerecht – im vorliegenden Fall in der Projektierung (sia 112, Phase 3 ff.)

4.4.2 Siedlungstrenngürtel kantonaler Richtplan

Im Bereich der Weltimatt ist ein Siedlungstrenngürtel (Richtplan Kapitel S 2.1) im Richtplan eingetragen. Die Teilmassnahme Südumfahrung tangiert diesen. Die geplante Südumfahrung ersetzt die bestehende kommunale Verbindung (Weltimatt-Achse). Im östlichen Teil wird das Trasseee näher an die Nationalstrasse zu liegen kommen (Bündelung der Infrastrukturen) und im westlichen Teil liegt die Umfahrung weitgehend auf dem bestehenden Trasseee. Der Kanton ist mit den Gemeinden daran, den Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden weiterzuentwickeln. Eine Abstimmung zu VERAS ist erfolgt. Massnahmen für den Landschaftsraum sind in den weitergehenden flankierenden Massnahmen ein Thema.

Mit der VERAS-Festsetzung ist die Anforderung aus S 2.1 (Richtplananpassung) erfüllt, eine Anpassung des Siedlungstrenngürtels ist nicht notwendig.

4.4.3 Unterschreitung Interessensbaulinie Bundesamt für Strassen

Die FFF und der Bodenverbrauch im Allgemeinen machen eine Bündelung der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Deshalb wird die geplante Strasse auf knapp 1 km Länge innerhalb der 50 m breiten Interessensbaulinien des Bundesamts für Strassen zu liegen kommen (vergleichbar mit dem Projekt Umfahrung Cham-Hünenberg [UCH] auf der A14 im Kanton Zug). Bei der Festlegung der Achs-Lage VERAS wurde für die A1 ein 6-Streifenausbau mit beidseitigem Standstreifen in heute gültiger Normbreite und unter Beibehaltung der Mittelachse vorausgesetzt. Dies ergibt eine Breite von 35 m für die Nationalstrasse und beidseitig je 7,5 m nicht erforderlichen Raum innerhalb der Interessensbaulinie. Zwischen die beiden Strassen wird eine Betontrennmauer angeordnet. Die Filiale 3 Zofingen des Bundesamts für Strassen hat diesem Vorgehen schriftlich auf dem Weg eines baupolizeilichen Gesuchs am 12. November 2018 zugestimmt (Zustimmung zu Interessensbaulinie Bundesamt für Strassen reduziert). Das Bundesamt für Strassen hat zudem zustimmend zur Kenntnis genommen vom Ersatz der Brücke der Kantonsstrasse 242 über die A1 (Bundesamt für Strassen Bauwerk A1-216) sowie der Gemeindestrassenbrücke beim Landwirtschaftsbetrieb Koch (Bundesamt für Strassen Bauwerk A1-215). Beide werden so geplant, dass sowohl VERAS wie auch ein normgemässer, vollwertiger und achsgleicher 6-Streifenausbau der A1 ohne bauliche Eingriffe an den neuen Brücken möglich ist. Kostenbeteiligungen sind angesprochen und in der nächsten Projektphase zu vereinbaren.

4.4.4 Hochspannungsleitung 110 kV

Eine 110 kV Hochspannungsleitung der SwissGrid verläuft parallel zur A1 und quert diese etwa in der Projektmitte der VERAS. Die Leiter verlaufen in grosser Höhe. Der Gittermast Nr. 39 wird bei autobahnnahe Situierung der neuen Strasse unmittelbar daran angrenzen. SwissGrid wurde konsultiert und beurteilt die Situation basierend auf vergleichbare Fälle so, dass der Mast Nr. 39 verbleiben kann und seine Fundation zu verstärken ist. An den Freileitungen sind in Absprache mit dem Bundesamt für Energie Doppelketten-Aufhängungen anzubringen. Ein Plangenehmigungsverfahren mit vorgelagertem Sachplan Übertragungsleitung ist in diesem Fall aus Sicht der SwissGrid nicht erforderlich.

4.4.5 Hochdruck-Gasleitung 64 bar Bern-Solothurn-Aargau

Eine Hochdruck-Gasleitung der Gasverbund Mittelland AG muss für den Bau des Tagbautunnels wie auch der FVV-Querung auf einer Länge von gegen 600 m verlegt werden. Hindernisse für eine neue Linienführung stellen die Nationalstrasse (in grosser Tiefe zu unterqueren im Grundwasser), die 110 kV-Hochspannungsleitung, Grundwasser-Schutzzonen S2 und das Siedlungsgebiet dar. Eine mögliche neue Linienführung konnte erarbeitet werden. In der nächsten Projektphase sind die nötigen Verfahren einzuleiten (Eidgenössisches Rohrleitungsinspektorat [ERI]).

4.4.6 Bahnbrücke über Autobahn A1

Die Brücke der K 242 Suhr–Gränichen über die A1 trägt heute auch die Wynen- und Suhrentalbahn der AVA. Die Geometrie VERAS bedingt den Ersatz dieser Brücke. Vertreter des Bundesamts für Strassen, der AVA und des Kantons haben sich darauf geeinigt, je eine Bahnbrücke und eine Strassenbrücke zu planen. Die AVA verzichtet zum jetzigen Zeitpunkt darauf, eine 2-gleisige Brücke zu planen. Es soll später, falls erforderlich, östlich der neuen Bahnbrücke eine dritte Brücke für ein Gleis erstellt werden.

4.4.7 Sachplan Geologisches Tiefenlager

Die Gesamtplanung VERAS liegt gemäss Sachplan Geologisches Tiefenlager im Perimeter des Standortauswahlverfahrens für geologische Tiefenlager "Jura-Südfuss" (geologisches Standortgebiet für ein Lager für schwach- und mittelaktive Abfälle).

Die geologischen Standortgebiete werden durch den für die Lagerung der radioaktiven Abfälle geeigneten Gesteinskörper (Wirtgesteine plus Rahmengesteine und seitliche Sicherheitsabstände) im Untergrund definiert.

Der Schutz aller geologischen Standortgebiete muss gewährleistet werden, bis sie als mögliche Standortgebiete für ein geologisches Tiefenlager ausscheiden. Folgende Vorhaben können die Sicherheit der geologischen Standortgebiete beeinträchtigen und werden deshalb einer Meldepflicht unterstellt:

- Abbau von Bausteinen/Erden ab 50 m Tiefe unter Terrain
- Erdwärmesonden ab 200 m Tiefe unter Terrain
- Tiefbohrungen, die durch ein geologisches Standortgebiet führen oder dieses tangieren

Gehen entsprechende Bewilligungs- oder Konzessionsgesuche bei einem Standortkanton ein, leitet dieser die Gesuche umgehend an das Eidgenössische Nuklearsicherheitsinspektorat weiter. Dieses prüft, ob durch das Vorhaben die Sicherheit eines geologischen Tiefenlagers gefährdet werden könnte und teilt dem Kanton das Resultat seiner Überprüfung spätestens drei Monate nach Einreichung mit. Der Kanton sorgt dafür, dass die erteilte Bewilligung oder Konzession jegliche Gefährdung des geologischen Standortgebiets ausschliesst.

Da der vorgesehene Tunnel nicht tiefer als 50 m unter Terrain zu liegen kommt, ist der Schutz des Standortgebiets gewährleistet beziehungsweise die Richtplanfestsetzung mit dem Sachplan Geologisches Tiefenlager abgestimmt.

4.5 Gesamtfazit Interessenabwägung

Wie einleitend erwähnt, ist der Schutz der Menschen und die in diesem Zusammenhang geforderte, möglichst ungeschmälerte Erhaltung "der Umwelt" (inklusive der historischen Aspekte) in der vorliegend relevanten Gesetzgebung rechtlich differenziert und breit abgestützt. Diesem Umstand ist in einer Interessenabwägung gebührend, beziehungsweise im Rahmen spezifischen rechtlichen Möglichkeiten, Rechnung zu tragen.

VERAS mit den beiden Teilmassnahmen Ost- und Südumfahrung hat in seiner Gesamtheit keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf umweltrelevante Aspekte. Die Gesamtplanung kann mit einer Teilentlastung des Siedlungsraums die Luft- und Lärmimmissionen dort deutlich reduzieren.

Die Planung VERAS weist einen dauerhaften Verlust von FFF von 2,73 ha auf. Es finden Waldrodungen in kleinem Umfang statt, die Aufforstung erfolgt direkt östlich neben dem Wald Hürdli zur VERAS Linienführung. Durch die Tunnelführung können weitere negative Auswirkungen auf die Vernetzung und Verlust von Böden reduziert werden.

Weitere Umweltaspekte werden anhand des Pflichtenhefts der beiden Teilmassnahmen in der Detailprojektierung gelöst. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass derzeit keine umweltrechtlichen Hindernisse zu erkennen sind, die einer Realisierung der Gesamtplanung VERAS entgegenstehen würden.

Im Rahmen des Richtplanverfahrens zur Festsetzung wurden die horizontale und vertikale Linienführung sowie die Anschlussknoten erfolgreich optimiert, um Konflikte mit diesen Richtplaninhalten zu vermeiden. Für die späteren Projektierungs- und Bauphasen sind zudem stufengerecht die nötigen hydrogeologischen Untersuchungen vorzusehen.

Die vorliegende Interessenabwägung zeigt, dass die im Richtplan zur Festsetzung vorgesehene Planung VERAS räumlich abgestimmt, stufengerecht optimiert ist, ohne die anderen Interessen ungebührend zu beeinträchtigen.

5. Rechtsgrundlagen

Die Grundlagen zur Planung und Koordination der Mobilität sind in der Schweiz auf Verfassungs- und Gesetzesstufe geregelt. Auf Bundesebene über die Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft und das Raumplanungsgesetz, auf kantonaler Ebene über die Verfassung des Kantons und das Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG).

§ 49 der Verfassung des Kantons Aargau

Der Kanton und die Gemeinden sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung.

Daneben werden die verschiedenen Sachbereiche in eidgenössischen und kantonalen Gesetzestexten funktional definiert. Die Sachpläne des Bundes und die kantonalen Richtpläne dienen der Planung und Abstimmung gemäss Raumplanungsgesetz und sind wichtig für die räumliche Sicherung der Infrastrukturen.

Die strategische Ausrichtung des Bundes im Bereich Raum und Mobilität wird im Raumkonzept Schweiz festgelegt, diejenige des Kantons im Richtplan, Raumkonzept Aargau und in der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU.

Strassenseitig regeln das kantonale Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) sowie das Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret). Die Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt des Verkehrsangebots langfristig für Schiene und Strasse zu sichern, ist ein zentrales kantonales Anliegen.

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert. Die Kosten für Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau (ohne Feinerschliessung) werden bei der Schiene seit Januar 2016 aus einem einzigen Fonds gedeckt und die Finanzierung ist für alle Bahnen einheitlich geregelt.

Für den Agglomerationsverkehr und die Nationalstrassen ist ein ähnliches Finanzierungsinstrument (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds [NAF]) am 12. Februar 2017 vom Schweizer Stimmvolk in einer Volksabstimmung angenommen worden.

6. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Das ELB der Aargauer Regierung 2017–2026 sieht eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in funktionalen Räumen vor.

Der Regierungsrat fördert die Siedlungsentwicklung nach innen, um den Bevölkerungszuwachs flächenschonend aufzunehmen und gleichzeitig die räumlichen Qualitäten zu erhalten und wo möglich zu steigern. Der nichtbebaute Raum bleibt der Land- und Forstwirtschaft vorbehalten und dient auch als Natur- und Erholungsraum für die wachsende Bevölkerung.

Der Regierungsrat verfolgt eine räumlich differenziert ausgestaltete und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrspolitik, damit die wachsende Mobilität bewältigt werden kann. Die Erreichbarkeit wird mit einer effizient abgewickelten Mobilität sichergestellt.

Die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU (GRB Nr. 2016-1697 vom 13. Dezember 2016) basiert auf der Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehrsangebot und richtet sich wie die VERAS-Überlegungen auf den Planungshorizont 2040 aus. Die Massnahmen der VERAS unterstützen die Stossrichtungen I und II der Mobilitätsstrategie: Abstimmung des Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau sowie Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen. Bei der künftigen Umsetzung der VERAS-Massnahmen wird die Stossrichtung III berücksichtigt, indem die Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen gebaut, betrieben und unterhalten werden.

Nach dem Eintrag von VERAS im Richtplan wird diese Planung bis zur Umsetzung weiterentwickelt und über die die Spezialfinanzierung Strasse oder die ordentliche Rechnung (Aufgaben- und Finanzplan [AFP]) unter Berücksichtigung von Beiträgen aus den Agglomerationsprogrammen oder Beiträgen der Gemeinden finanziert.

7. Auswertung des Anhörungsverfahrens

Gestützt auf § 66 der Verfassung des Kantons Aargau erfolgte die öffentliche Anhörung zu dieser Vorlage in der Zeit vom 20. März 2020 bis 12. Juni 2020. Eingaben wurden bis und mit 15. Juni 2020 berücksichtigt. Nach dem 15. Juni sind keine weiteren Eingaben eingegangen.

Insgesamt erfolgten 29 Eingaben. Behördenseitig haben das Bundesamt für Strassen, eine kantonale Behörde (Departement Bau, Verkehr und Umwelt [Abteilung für Baubewilligungen]), die Regionalplanungsverbände aarau regio, Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS) und aargauSüd impuls sowie die beiden Gemeinden Suhr und Gränichen Stellung genommen. Stellungnahmen wurden durch sieben kantonale Parteien (CVP, EDU, FDP.Die Liberalen, Grüne, Grünliberale Partei, SP, SVP) und eine regionale Partei (FDP.Die Liberalen Kulm) sowie elf Organisationen beziehungsweise Verbände (Aarau Mobil, Aargauische Verkehrskonferenz [AVK], Aargauischer Gewerbeband [AGV], Schweizerischer Nutzfahrzeugverband Sektion Aargau [ASTAG Aargau], Bauernverband Aargau [BVA], Bird-Life Aargau, Gewerbeverein Suhr, IG Ostumfahrung Suhr, TCS Sektion Aargau, Verkehrs-Club der Schweiz [VCS] Aargau, WWF Aargau) und zwei Landwirtschaftsbetriebe und einen Gewerbebetrieb eingereicht.

Die Vorlage wird von allen teilnehmenden Behörden und Regionalplanungsverbänden befürwortet. Die Gemeinden Ober- und Unterentfelden sind Teil der Behördendelegation, haben in der Erarbeitung der Gesamtplanung VERAS aktiv mitgearbeitet und befürworten die Vorlage ebenfalls. Parteien, Organisationen und Verbände unterstützen die Vorlage grösstenteils. Das Thema der A1-Anbindung des Wynentals, der FFF-Verbrauch und die Umsetzung der flankierenden Massnahmen wurden mehrfach erwähnt.

Zwei Landwirtschaftsbetriebe und ein Gewerbebetrieb verweisen auf verschiedene Themen, die im Rahmen der nachgelagerten Planungs- und Projektverfahren aufgenommen werden.

Nachfolgend werden die Stellungnahmen thematisch gruppiert und zusammengefasst.

7.1 A1

Bundesamt für Strassen, SVP, SP, FDP.Die Liberalen, Grüne, CVP, FDP.Die Liberalen Kulm, Regionalplanungsverband aargauSüd impuls, Regionalplanungsverband LLS, VCS Aargau und IG Ostumfahrung Suhr haben einen zusätzlichen Autobahnanschluss im Raum Suhr-Entfelden thematisiert.

In der Gesamtplanung VERAS wurde die Machbarkeit eines Autobahn-Vollanschlusses oder Halban schlusses zwischen Gränichen und Suhr im Bereich A1-K 247 (Suhrerstrasse/Gränicherstrasse) geprüft. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass ein A1-Anschluss Suhr/Wyntental zu sehr hohen Verkehrsbelastungen im Zulauf (zum Beispiel vom Zentrum Aarau oder vom Raum Entfelden) zu diesem neuen Anschluss im Raum Suhr führen würde. Die Verkehrssysteme in den Ortszentren Suhr und Gränichen können diese zusätzlichen Verkehrsbelastungen aus verkehrs- und siedlungsplanerischen Gründen nicht mehr bewältigen. Aus diesem Grund wurde ein Vollanschluss nicht weiterverfolgt und die Variante bereits früh verworfen.

In den Detailuntersuchungen wurde festgehalten, dass nur ein Halban schluss von/nach Richtung Zürich im Raum Weltimatt für diesen Raum verträglich sein könnte. Generell führt ein Autobahnanschluss auf den zulaufenden Strassen zu grösseren Verkehrsbelastungen. Ein Halban schluss in der Weltimatt hätte dadurch grössere verkehrliche Auswirkungen im Raum Entfelden und insbesondere

in den Ortszentren. Die Aufwärtskompatibilität dieses Halban schlusses mit VERAS wurde stufenge-recht untersucht und nachgewiesen. Der Richtplaneintrag (Stufe Vororientierung) wurde deshalb als Halban schluss Richtung Zürich, gestützt auf das Verkehrskonzept Aarau Süd, die Netzstrategie Re-gion Aarau und die Erkenntnisse aus der Gesamtplanung VERAS nach Westen in den Raum Welti-matt verschoben.

Das Bundesamt für Strassen stützt sich bei der Planung von Nationalstrassen und Anschlussstellen (Autobahnanschluss) auf das NSG und das strategische Entwicklungsprogramm (STEP NS). Für einen Autobahnanschluss müssen besondere Gegebenheiten vorliegen. Diese liegen in der Kompe-tenz des Bundes. Der Bund sieht für den Raum Suhr-Entfelden (zwischen Aarau West und Aarau Ost) keinen Autobahnanschluss vor.

Die strategische Ausrichtung des Bundes (Bundesamt für Strassen) sieht eine optimierte Anbindung der A1R (T5) an den A1-Anschluss Aarau Ost vor, der die Verkehrsabläufe zwischen A1R und dem A1-Anschluss verbessert. Deshalb wird ein Anschluss im Raum Suhr hinfällig. Der Kanton unterstützt diese Stossrichtung und wird deshalb, sobald die optimierte Anbindung gesichert ist, in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden aarau regio und LLS den Halban-schluss Richtung Zürich im Raum Weltimatt aus dem Richtplan Stufe Vororientierung streichen. Die Verschiebung des Halban schlusses im Richtplan erfolgte in einem separaten Verfahren und liegt in der Kompetenz des Regierungsrats. Dieser neue Eintrag bleibt als "Pfand" im Richtplan bis die opti-mierte Anbindung der A1R an den A1-Anschluss Aarau Ost mit dem Generellen Projekt (Federfüh-rung Bundesamt für Strassen) Rechtskraft erlangt beziehungsweise realisiert ist. Anschliessend wird der Eintrag aus dem Richtplan gestrichen.

Ein Voll- oder Halban schluss ohne Umsetzung der Gesamtplanung VERAS würde die Verkehrsprob-leme im Raum Suhr nicht lösen. Die Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet wäre sehr hoch, das Problem der Bahnübergänge würde nicht gelöst und die Anbindung des Wynentals an die A1 könnte nicht verbessert werden. Ein Voll- oder Halban schluss ohne VERAS ist deshalb keine weiterzuverfol-gende Option auf Basis der Projektziele und wird vom Kanton Aargau, den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden aarau regio und LLS nicht angestrebt.

7.2 Gesamtplanung VERAS

7.2.1 Allgemeines

SP, Grüne und Aarau Mobil haben eine Verkehrslösung ohne neue Strasseninfrastruktur themati-siert.

Die prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Raum Suhr bildet eine Grundlage der Gesamtplanung VERAS. Der Handlungsbedarf im Raum Suhr besteht bereits heute und wird sich durch die prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie den Ausbau des Bahnangebots weiter verstärken.

Aufgrund des Handlungsbedarfs haben der Kanton Aargau, die betroffenen Gemeinden und Regio-nalplanungsverbände aarau regio und LLS gemeinsam Projektziele definiert. Auf Basis des Hand-lungsbedarfs und der Projektziele hat sich gezeigt, dass die Variante 0+ (aktuelle Situation mit Ver-kehrslenkungsmassnahmen und Optimierungen im Bestand) keine Option ist.

Regionalplanungsverband aargauSüd impuls, GLP, Gemeinde Gränichen, IG Ostumfahrung Suhr, Gewerbeverein Suhr, Gewerbebetrieb haben die Erschliessung von Gewerbebetrieben und anderen Nutzungen sowie die Etappierung der Umsetzung thematisiert.

Für einen Richtplaneintrag als Festsetzung ist die vollständige räumliche und umwelttechnische Ab-stimmung nötig.

Die Gesamtplanung VERAS berücksichtigt den heutigen Planungsstandard sowie die gesetzlichen Vorgaben und ist mit der kantonalen Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmt. Aus kantonomer Sicht in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden ist VERAS festsetzungsreif. In den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsarbeiten wird die Erschliessung von betroffenen Grundstücken detaillierter untersucht und mit den Betroffenen definiert. Dabei wird der Kanton wo nötig die Erschliessung in Abstimmung mit den Gemeinden unter anderem von Gewerbebetrieben wieder sicherstellen.

Zusätzlich wird die zeitliche Umsetzung der Massnahmen aus der Gesamtplanung VERAS (unter anderem Teile Ost und Süd, flankierende Massnahmen) definiert.

7.2.2 Projektziele

Regionalplanungsverband aargauSüd impuls, SP, Grüne, CVP, VCS Aargau, Aarau Mobil und IG Ostumfahrung Suhr haben Bemerkungen und Ergänzungen zu den Projektzielen und den Randbedingungen thematisiert.

In der Gesamtplanung VERAS wurden Ziele und Randbedingungen festgelegt, die durch die betroffenen Gemeinden und Vertretern der Regionalplanungsverbände aarau regio LLS verabschiedet wurden. Im Sinne der Planungssicherheit dürfen Ziele und Randbedingungen nicht nachträglich angepasst werden.

7.2.3 Flankierenden Massnahmen

Die flankierenden Massnahmen wurden von Regionalplanungsverband aarau regio, Regionalplanungsverband aargauSüd impuls, Regionalplanungsverband LLS, Gemeinde Suhr, Gemeinde Gränichen, SP, CVP, GLP, FDP, Die Liberalen, EDU, SVP, WWF Aargau, BirdLife Aargau, IG Ostumfahrung Suhr und Gewerbeverein Suhr erwähnt und ihre Bedeutung sowie Sicherung der Umsetzung und Finanzierung thematisiert.

Der Kanton Aargau und die betroffenen Gemeinden haben gemeinsam das Konzept flankierende Massnahmen VERAS erarbeitet und werden es in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsverfahren weiterentwickeln.

Dieses setzt die gesetzlichen Vorgaben um und enthält weitere Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum. Der Kanton anerkennt die Wichtigkeit der flankierenden Massnahmen und wird die Umsetzung mittels Planungsvereinbarungen in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm und im Einverständnis zwischen Gemeinden und Kanton sichern. Dies erfolgt je nach Zuständigkeit unter der Federführung von Bund, Kanton oder Gemeinden. Im Konzept flankierende Massnahmen VERAS wird dies detailliert ausgewiesen.

Die flankierenden Massnahmen sind teilweise integraler Bestandteil der Gesamtplanung VERAS. Die Kostenaufteilung erfolgt Kantonsstrassendekret.

Für die Gesamtplanung VERAS erfolgt auch eine Abstimmung zum Agglomerationsprogramm Aare-Land, wo finanzielle Beiträge möglich sind.

7.2.4 Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen

Die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen wurden von GLP, BirdLife Aargau, WWF Aargau, BVA, Landwirtschaftsbetriebe thematisiert.

Die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind für die Festsetzung im Richtplan stufengerecht ausgewiesen. Der Kanton Aargau wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsarbeiten diese Massnahmen detailliert auf Basis der Gesetzgebung ausarbeiten.

7.2.5 Fruchtfolgeflächen (FFF)

CVP, BVA, Landwirtschaftsbetrieb fordern, dass der FFF-Verlust unter 3 ha bleibt inklusive ökologischen Ausgleichsmassnahmen.

In der Gesamtplanung VERAS wurde die Flächenbilanz FFF für die Festsetzung im Richtplan stufengerecht ausgewiesen. In den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsverfahren wird der Detaillierungsgrad des FFF-Verlusts erhöht. Unter anderem wird geklärt, welche Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen umgesetzt werden und wie hoch der genaue FFF-Verlust ist.

Mit der Richtplanfestsetzung resultiert ein dauerhafter FFF-Verlust von 2,73 ha. Noch ungeklärt sind die Details zur möglichen Ausdolung des Gänstelbachs. Der Gänstelbach verläuft eingedolt über einen langen Abschnitt über die Wynematte im Osten des Buhaldequartiers. Aufgrund des langen Abschnitts und der unklaren Linienführung der Dolung kann der FFF-Verlust erst in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsverfahren geklärt werden.

Der Kanton geht aufgrund der Genauigkeit der Vorstudie für FFF-Verlust (10–20 %) davon aus, dass mit der Thematik am Gänstelbach ein FFF-Verlust von über 3 ha möglich ist. Der Kanton beantragt deshalb einen FFF-Verlust von 3,5 ha im Rahmen der Richtplanfestsetzung. Der Kanton ist bestrebt, in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsverfahren in Zusammenarbeit mit den Gemeinden den FFF-Verlust auf Basis der Gesetzgebung auf ein Minimum zu reduzieren. Mit dem Kreditantrag zu VERAS wird der effektive FFF-Verlust präziser ausgewiesen.

7.3 Umweltauswirkungen

GLP, Grüne, VCS Aargau, WWF Aargau, BirdLife Aargau, Landwirtschaftsbetrieb haben die Umweltauswirkungen (unter anderem Reduktion der Belastung von Natur und Landschaft, Verminderung der Treibhausgasemissionen und generell Landverbrauch) der Gesamtplanung VERAS thematisiert.

Für einen Richtplaneintrag als Festsetzung ist die vollständige räumliche und umwelttechnische Abstimmung nötig. Die Gesamtplanung VERAS berücksichtigt den heutigen Planungsstandard sowie die gesetzlichen Vorgaben. Aus kantonaler Sicht, in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden, ist VERAS festsetzungsreif. In den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsarbeiten werden die Umweltauswirkungen detaillierter untersucht. Dabei werden für alle Themenbereiche die erforderlichen Grundlagen vertieft.

Der Bedarf an wertvollem Kulturland wird auf ein Minimum reduziert. Die erarbeitete Bestvariante der Gesamtplanung VERAS erfüllt diese Randbedingung. Gegenüber der im Jahr 2003 im Richtplan festgesetzten Ostumfahrung und der Vororientierung Südumfahrung wird der Teil Ost in der Gesamtplanung VERAS mehrheitlich im Tunnel geführt. Der Teil Süd verläuft mehrheitlich auf dem Trasse einer bereits bestehenden Gemeindestrasse und wird teilweise direkt neben der A1 geführt.

7.4 Gesamtverkehr

SVP, Aargauische Verkehrskonferenz und AGV fordern, dass die Kapazität auf den umliegenden Verkehrsachsen (unter anderem Suhrentalstrasse) nicht verschlechtert wird.

Der Kanton unterstützt das Anliegen, dass die Kapazitäten im übergeordneten Kantonsstrassennetz nicht vermindert werden. Der Kanton bezieht sich dabei unter anderem auf die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU, die Aussagen zur Verkehrsabwicklung auf dem Kantonsstrassennetz macht. Unter anderem wird darin festgehalten, dass der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisiert wird und der Verkehrsfluss auf dem Hauptverkehrsstrassen-Netz sichergestellt ist.

Die GLP thematisiert, ob es zweckmässig ist, mit derart grossem Aufwand eine zusätzliche, weitgehend parallel verlaufende Strasse zur Bernstrasse West zu realisieren.

Der Kanton sieht den Handlungsbedarf im Raum Suhr bereits seit längerer Zeit. Der Handlungsbedarf wird sich durch die prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie den Ausbau des Bahnangebots weiter verstärken. Aufgrund des Handlungsbedarfs haben der Kanton Aargau, die betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbände aarau regio und LLS gemeinsam Projektziele definiert. Auf Basis des Handlungsbedarfs und der Projektziele hat sich gezeigt, dass die Variante 0+ (aktuelle Situation mit Verkehrslenkungsmassnahmen und Optimierungen im Bestand) keine Option ist. Mit der Weltimatt-Achse besteht bereits heute eine kommunale Strasse, die eine hohe Verkehrsbelastung aufweist. Im Rahmen der Gesamtplanung VERAS wird diese Gemeindestrasse nach Kantonsstrassen-Standards ausgebaut und ins Kantonsstrassennetz aufgenommen.

Die GLP thematisiert, wieso im Bereich Bären-Kreuz eine Kapazitätsausweitung notwendig war, wenn mit der Planung VERAS nun der Verkehr verlagert werden soll.

Die Innerortssanierung im Abschnitt Bären-Kreuz wurde durch Kanton und Gemeinde umgesetzt mit dem Ziel einer Verbesserung der heutigen Situation. Mit Optimierungen an den Knotenanlagen konnten die Verkehrsabläufe für das Ortszentrum Suhr verbessert werden.

Der Handlungsbedarf für VERAS begründet sich aufgrund der übergeordneten Herausforderungen für den gesamten Raum Suhr-Entfelden und dem Wynental. Im Wesentlichen sind dies die Verkehrsbelastung in den Siedlungsgebieten, die ungenügende Anbindung des Wynentals an die A1 und die sich ungenügende Erreichbarkeit im Raum Suhr. Der Ausbau des Bahnangebots mit den daraus resultierenden veränderten Barrierschliesszeiten verschärft die Situation erheblich, wodurch keine langfristige Lösung im Bestand erzielt werden kann. Die Sanierung der Knotenanlagen Bären-Kreuz ist Grundlage für VERAS und darauf abgestimmt und verbessert insbesondere die Verbindung Nord-Süd Wynental-Aarau.

Die Gesamtplanung VERAS wird auf einen Prognosezustand 2040 ausgerichtet. Mit der Gesamtplanung VERAS und der Verkehrslenkung ist vorgesehen, eine möglichst hohe Verkehrsverlagerung auf die VERAS zu erreichen. Die Innerortsstrecken mit den sanierten Knoten Bären-Kreuz sind auch künftig ein wichtiger Bestandteil des Gesamtnetzes.

Die SP fordert, dass innerhalb des Siedlungsgebiets der Durchgangsverkehr abnimmt und die Kantonsstrassen verkehrsberuhigt werden.

In der Gesamtplanung VERAS wurden Ziele und Randbedingungen festgelegt, die durch die betroffenen Gemeinden und Vertretern der Regionalplanungsverbände aarau regio und LLS verabschiedet wurden. Unter anderem soll der Siedlungs- und Wirtschaftsraum vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die erarbeitete Bestvariante der Gesamtplanung VERAS erfüllt dieses Ziel.

Im Konzept flankierende Massnahmen VERAS wurden Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum erarbeitet, beispielsweise Aufwertung von Strassenräumen im Siedlungsgebiet.

Die SP fordert, dass auf Kantonsstrassen im Ortskern Tempo 30 möglich ist.

Durch betriebliche und gestalterische Massnahmen wertet der Kanton Aargau in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Ortsdurchfahrten auf. Ein dem Siedlungsgebiet angemessenes Geschwindigkeitsregime (Art. 4 Verkehrsregelnverordnung [VRV]) erhöht die Aufenthaltsqualität im gesamten Verkehrsraum, ermöglicht einen sicheren und attraktiven Fuss- und Veloverkehr, ohne den MIV unverhältnismässig zu beeinträchtigen. Gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) und Verordnung über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung, SVV) ist auf Kantonsstrassen im Innerorts grundsätzlich von einem Geschwindigkeitsregime von 50 km/h (Höchstgeschwindigkeit)

keit) auszugehen. Abweichungen (Art. 108 Signalisationsverordnung [SSV]) sind möglich aus Gründen der Verkehrssicherheit, Verbesserung des Verkehrsablaufs und Umweltschutzgesetzgebung (Umweltbelastung durch Lärm und Schadstoffe).

In der Gesamtplanung VERAS wird mit dem Konzept flankierende Massnahmen auch ein Fokus auf die Aufwertung von Strassenräumen gesetzt. In diesem Zusammenhang ist die Festlegung von Geschwindigkeitsreduktionen (unter anderem Tempo 30 Zonen) im Richtplanverfahren nicht stufengerecht.

Die GLP thematisiert, dass die Details zur Nummernschilderhebung zu publizieren sind und eine Aussage zum Quell-/Zielverkehr zu machen ist.

Die Nummernschilderhebung Region Aarau bildet eine Grundlage für die Gesamtplanung VERAS. Detailangaben zu Verkehrsströmen sind im Bericht ersichtlich und können auf <http://www.ag.ch/verkehr> heruntergeladen werden.

Der Ziel-/Quellverkehr hat grundsätzlich eine höhere Bedeutung gegenüber dem Binnen- und Durchgangsverkehr. Der hohe Ziel-/Quellverkehr lässt sich begründen durch die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner und Arbeitsplätze sowie die publikumsintensiven Nutzungen. Durch die Gesamtplanung VERAS kann der Durchgangsverkehr grösstenteils aus dem Siedlungsgebiet verlagert werden, was zu einer verbesserten Erreichbarkeit und Siedlungsverträglichkeit unter anderem der Wohn- und Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung führt. Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die neue Strasseninfrastruktur wird das Siedlungsgebiet entlastet. Der Quell-/Zielverkehr des Wirtschaftsstandorts Buchs-Entfelden-Gränichen-Suhr profitiert davon.

Regionalplanungsverband LLS thematisiert eine speditive Planung der Vorhaben im Seetal.

Die Planungen im Raum Lenzburg Seetal sind nicht Bestandteil der Gesamtplanung VERAS, diese Planungen laufen unabhängig. Zusammen mit den Gemeinden und der Region will der Kanton auf Basis der Vorhaben auf der Nationalstrasse die Planungen im Raum Lenzburg Seetal weiterentwickeln.

7.5 Mobilitätsverhalten

Gemeinde Suhr, Grüne, VCS Aargau, BirdLife Aargau, WWF Aargau und Aarau Mobil thematisieren das Mobilitätsverhalten, zukünftige Technologien in der Mobilität und Massnahmen in den Bereichen Mobilitäts- und Verkehrsmanagement.

Der Kanton geht gemäss der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU von Veränderungen im Bereich Mobilität durch Fortschritte in der Transport- und Informationstechnik aus. Dies wird künftige Verkehrssysteme, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage beeinflussen. Setzen sich Technologien auf dem Markt durch, wird der Kanton Aargau diese Effekte in der Planung seiner Vorhaben berücksichtigen.

Massnahmen, die zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens führen, sind Teil des Mobilitätsmanagements. Der Kanton Aargau bearbeitet diese Themen auf Basis des Richtplans, der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU, des Umsetzungskonzepts Mobilitätsmanagement und Verkehrsmanagementkonzepten in der allgemeinen Verkehrsplanung. Diese Themen bilden eine Grundlage, sind aber nicht direkter Bestandteil der Gesamtplanung VERAS.

In der Gesamtplanung VERAS haben der Kanton Aargau und die betroffenen Gemeinden das Konzept flankierende Massnahmen VERAS erarbeitet. Auf Basis der gesetzlichen Vorgaben wird der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsarbeiten die Massnahmen weiterbearbeiten. Zusätzlich erarbeiten die Gemeinden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

7.6 Schlussfolgerungen aus der Anhörung

Der Richtplaneintrag zur VERAS findet bei den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden geschlossen und bei den Kantonalparteien grossmehrheitliche Zustimmung. Die elf Verbände, Organisationen und die Regionalpartei, haben sich ebenfalls grossmehrheitlich zustimmend geäußert. Einzelne lehnen die Vorlage aufgrund Bedenken bezüglich Umweltauswirkungen und zusätzlicher Strasseninfrastruktur eher ab, anerkennen teilweise jedoch den Handlungsbedarf.

Bei der VERAS haben sich drei Schwerpunkte in der Anhörung gezeigt:

- Zusätzlicher A1-Anschluss
- Umgang und Ausmass FFF-Verlust
- Sicherung und Umsetzung der flankierenden Massnahmen

Die eingegangenen Hinweise wurden stufengerecht (Richtplan Festsetzung) aufgenommen. Daneben wurde auf viele Details hingewiesen, die in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsverfahren berücksichtigt werden.

8. Auswirkungen

Eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ansprüche gleichwertig, langfristig und ganzheitlich. Im Folgenden wird erläutert, welchen Beitrag die Gesamtplanung VERAS zu einer nachhaltigen Entwicklung im Kanton Aargau leistet. Die Abschätzung der Wirkungen der Gesamtplanung auf Wirtschaft – Gesellschaft – Umwelt basiert auf der Anwendung der Checkliste Interessenabwägung Nachhaltigkeit. Beurteilt wird die zu erwartende Wirkung bei einer erfolgreichen Umsetzung der Gesamtplanung VERAS (geplante Umsetzung bis 2030) im Vergleich zum Referenzzustand im Jahr 2030 ohne Gesamtplanung VERAS.

Der Referenzzustand für das Jahr 2030 berücksichtigt die absehbaren und anzunehmenden Siedlungsentwicklungen gemäss revidiertem Richtplan Siedlung 2015 (Richtplankapitel S 1.2), die Mobilitätsstrategie (Beschluss Grosser Rat 2016) sowie die prognostizierte Verkehrsnachfrage bis 2030. Die erfolgreiche Umsetzung der Gesamtplanung VERAS geht von den im Referenzzustand 2030 beschriebenen Entwicklungen aus und beinhaltet darüber hinaus folgende realisierte Massnahmen: Ostumfahrung Suhr mit einer neuen Brücke über die Wyna, Überführung des Bahn-Trassees und Bau eines Tagbautunnels; Südumfahrung Suhr entlang bestehendem Wälmattweg bis Grenze Oberentfelden und auf neuem Trasse bis Einmündung Suhrentalstrasse, Rückbau der Weltmattstrasse bis zum Talbächli. Bei einer erfolgreichen Umsetzung der Gesamtplanung VERAS wird auf der Ost-West-Achse im Zentrum von Suhr mit einer Verkehrsabnahme gerechnet. Bei der Beurteilung wird davon ausgegangen, dass neben den projektbedingt zwingend geforderten Massnahmen auch flankierende Massnahmen, die zu einer nachhaltigen Gesamtwirkung beitragen, umgesetzt werden. Dazu gehören die Aufwertung des verkehrsentslasteten Strassenraums im Zentrum von Suhr, sowie diverse zusätzliche Massnahmen zur ökologischen Aufwertung des Landschaftsraums.

Die bei der Beurteilung angewendeten und in den folgenden Grafiken aufgeführten Kriterien der Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, entsprechen den Themenbereichen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss dem vierten Nachhaltigkeitsbericht des Regierungsrats vom Dezember 2016.

8.1 Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung

Das Vorhaben hat langfristigen Charakter und zeigt in allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit Auswirkungen. Aus gesellschaftlicher Sicht sind durch die Verkehrsentslastung und die verbesserte Aufenthaltsqualität im Zentrum in den Bereichen Wohnqualität und sozialem Zusammenhalt positive Wirkungen zu erwarten. Die bessere Erreichbarkeit von Suhr führt über die Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Standortattraktivität zu insgesamt mehrheitlich positiven Effekten in

der Dimension Wirtschaft. Demgegenüber sind aus ökologischer Sicht als Folge des eigentlichen Strassenbaus, trotz Tunnelanlage, negative Wirkungen zu erwarten. Diese sind lokal unterschiedlich ausgeprägt, abhängig von der Detailplanung der Bauprojekte und geprägt von der Umsetzung zusätzlicher Aufwertungsmassnahmen. Weiter muss aufgrund des Anstiegs der Gesamtverkehrsleistung mit negativen ökologischen Auswirkungen im Ressourcen- und Energieverbrauch gerechnet werden.

8.1.1 Wirtschaftliche Dimension

Abbildung 13: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Wirtschaft



Die Erreichbarkeit von Zentren, beziehungsweise die Anbindung dezentraler Standorte an überregionale Verkehrsnetze, sowie generell eine tragfähige Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Grundlagen für wirtschaftliche Entwicklungen. Die Gesamtplanung VERAS beeinflusst diese Faktoren im Zentrum Suhr positiv und trägt damit zur Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit bei. Die bessere Erreichbarkeit des Zentrums gegenüber dem Referenzzustand fördert zudem die Standortattraktivität für Unternehmen und begünstigt deren Ansiedlung, insbesondere im Gebiet rund um den Bahnhof. Dies wirkt sich positiv auf die Schaffung von Arbeitsplätzen aus. Negativ zeigen sich demgegenüber die hohen Investitionskosten sowie die zusätzlichen Kosten für flankierende Massnahmen beim öffentlichen Haushalt von Kanton und Gemeinden. Mit der Umsetzung der Gesamtplanung VERAS wird die bestehende Strasseninfrastruktur besser ausgenutzt – was aus Nachhaltigkeitssicht positiv zu bewerten ist – gleichzeitig lösen die neu erstellten Infrastrukturen zusätzliche Betriebs- und Unterhaltskosten aus.

8.1.2 Gesellschaftliche Dimension

Abbildung 14: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Gesellschaft



Die Entlastung vom Durchgangsverkehr stärkt die Qualität der Innenentwicklung im Zentrum. Vor allem im Bereich der Gränicherstrasse und Bernstrasse West führt die Verkehrsabnahme zu einer deutlichen Lärminderung, wodurch sich die Wohnqualität erhöht. Die Verkehrsabnahme auf der Ost-West-Achse im Zentrum von Suhr ist Voraussetzung für diverse Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums. Durch die bessere Aufenthaltsqualität kann der soziale Austausch und das Gemeinschaftsgefühl gesteigert werden. Die Verkehrsentslastung im Zentrum, die stärkere Entflechtung von MIV und FVV, sowie der neue Bahnübergang anstelle der Barriere fördern die Verkehrssicherheit. Gleichzeitig wird der Verkehr auf Strassentypen verlagert, bei denen mit höheren Unfallraten gerechnet werden muss. Der schützenswerte Ortskern profitiert von der Verkehrsentslastung, andererseits wird die Sicht auf die, neu für den FVV genutzte, historische Wynabrücke durch die benachbarte neue Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt.

8.1.3 Ökologische Dimension

Abbildung 15: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Umwelt



Die Gesamtplanung VERAS führt zu diversen negativen Wirkungen in der Dimension Umwelt. Die zusätzliche Versiegelung von Flächen wirkt sich negativ auf den Bodenverbrauch aus. Der Bau der neuen Verkehrsinfrastruktur führt durch Landwirtschaftsland mit einer hohen Qualität und hat einen dauerhaften Verlust von 2,73 ha FFF erster Güteklasse zur Folge. Für den Tunneltagbau wird temporär grossflächig Boden erster Güte abgetragen. Trotz geplantem sorgfältigem Wiederaufbau kann die ursprüngliche Bodenqualität mindestens mittelfristig kaum erreicht werden. Zusätzlich wirkt sich der dauerhaft versiegelte Unterbau negativ auf die Bodenqualität aus. Die Qualität der Lebensräume von Tieren und Pflanzen wird ebenfalls beeinträchtigt. Diverse schützenswerte Lebensräume gehen durch das Vorhaben dauerhaft verloren. Sie werden mit Ausgleichsmassnahmen kompensiert. Mit dem Ziel die ökologische Wertigkeit im Bereich Lebensräume insgesamt zu erhalten, werden zusätzlich weitere Aufwertungsmassnahmen im südlichen Raum zwischen Oberentfelden und Suhr, sowie östlich der Wyna umgesetzt. Die neue oder ausgebauten Verkehrsinfrastruktur wirkt sich nachteilig auf das Landschaftsbild aus und verstärkt die Landschaftszerschneidung, wobei das Projekt punktuell auch Verbesserungen für die ökologische Vernetzung schafft. Ebenfalls beeinträchtigend wirkt die Zunahme der Lichtverschmutzung insbesondere bei den Knoten und Querungsstellen. Das Vorhaben führt zu einer erhöhten Gesamtverkehrsleistung gegenüber dem Referenzzustand. Eine Folge davon ist die negative Wirkung auf die Luftqualität. Die Zunahme der Verkehrsleistung wird projektbedingt primär durch den MIV erfolgen. Dies, die aufwendige Bautätigkeit sowie der Betrieb der neuen Verkehrsinfrastruktur wirken sich nachteilig auf den Bereich Klima und Energie aus. Einen positiven Effekt hat das Vorhaben hingegen auf die Wasserqualität (Grundwasser und Oberflächengewässer). Dank der zwei neuen Abwasserbehandlungsanlagen werden die Strassen nicht mehr direkt in die Suhre und Wyna entwässert. Der Neubau der Infrastrukturen hat grundsätzlich den Verbrauch von natürlichen Rohstoffen wie Kies zur Folge, weshalb hier ein negativer Ausschlag zu verzeichnen ist.

8.2 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton Aargau

Die nächsten drei Abschnitte geben einen groben Überblick über die finanziellen Auswirkungen der Planung, Projektierung und Investitionskosten der VERAS-Massnahmen.

8.2.1 Planungskosten

Die Planungskosten werden zu 100 % zulasten Kanton abgerechnet; es erfolgt keine Weiterverrechnung dieser Kosten an die Gemeinden oder an Dritte. Dies aufgrund besonderer baulichen Schwierigkeiten gemäss § 17 Ziff. c. Abs. 2 Kantonsstrassendekret.

8.2.2 Projektierungskosten

Nach Abschluss des Richtplanverfahrens erfolgen die weiteren Projektierungsarbeiten und die Realisierung der Ostumfahrung und der Südumfahrung integral im Projekt VERAS. Für die nachfolgende Projektierung, die als Grundlage für die Bewilligung des Baukredits dient, werden die Projektierungskosten 8,1 Millionen Franken betragen.

Dem Grossen Rat wird mit dem Beschluss zur Festsetzung der VERAS auch der Projektierungskredit zum Beschluss vorgelegt.

8.2.3 Investitionskosten

Die VERAS inklusive den rechtlichen und verkehrstechnischen flankierenden Massnahmen löst Kosten von rund 207 Millionen Franken aus. Die ausgewiesenen Kosten haben im jetzigen Planungsstadium eine Kostengenauigkeit von +/- 30 %, es ergibt sich eine Kostenbandbreite von 145–270 Millionen Franken. In diesen Kosten sind Eigenleistungen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Landerwerb, Honorare und Baukosten enthalten.

Bezeichnung

VERAS

Investitionskosten

207 Millionen Franken

In den genannten Investitionskosten nicht berücksichtigt sind folgende, mögliche Beiträge oder Aufwendungen:

- Allfällige Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen:
Die Massnahmen, die im Agglomerationsperimeter AareLand liegen, werden in den nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms zur Mitfinanzierung eingereicht.
- Beiträge von Gemeinden (Standortgemeinden mit dekretsgemässen Beiträgen).
- Beiträge des Bundesamt für Strassen an den vorzeitigen Ersatz der Brücken N1-216, K 242 über A1 und N1-215, Gemeindestrasse über A1 bei Landwirtschaftsbetrieb Koch, die bei einem allfälligen, vollwertigen 6-Streifenausbau ohnehin ersetzt werden müssten.
- Beiträge der SBB aufgrund des Aufhebens des Bahnübergangs Möbel Pfister.
- Beiträge der AVA.
- Beiträge der Werke an zu erneuernde Leitungen, die im Kantonsstrassen-Perimeter liegen und von ihnen zu verlegen sind.
- Flankierende Massnahmen für eine nachhaltige Gesamtwirkung aus dem "Konzept flankierende Massnahmen VERAS", die im Zusammenhang mit der Gesamtsicht VERAS erarbeitet werden, fallen bei den Gemeinden und zum Teil beim Kanton an.

Die Aufwendungen für Planungen und Projekte ausserhalb des Strassenperimeters fallen bei den Gemeinden an.

Werden die beiden Teilmassnahmen umgesetzt, wird das Kantonsstrassennetz um zusätzliche Netzelemente erweitert, die auch einen hohen Aufwand für Betrieb, Unterhalt und Werterhalt bedingen. Die entsprechenden Aufwendungen sind in der Langfristplanung zu berücksichtigen.

8.3 Kostenteiler

Gemäss Kantonsstrassendekret haben die Gemeinden an den Neubau und Ausbau von Innerortsstrecken von Kantonsstrassen Beiträge zu leisten. Auf Stufe Richtplan-Festsetzung sind noch keine detaillierten Angaben zur Kostenbeteiligung der betroffenen Gemeinden möglich. Der Kanton hat aber mit den betroffenen Gemeinden bereits erste Gespräche geführt. Der Kostenteiler kann erst mit dem Baukredit, welcher dem Grossen Rat basierend auf dem Bauprojekt beantragt wird, definiert werden.

Mit der Revision des Strassengesetzes ist vorgesehen, die Beiträge der Gemeinden an Bau und Unterhalt der Innerortsstrecken der Kantonsstrassen zu reduzieren (neu 35 %) und hierfür einen einheitlichen Satz festzulegen. Von der Reduktion sollen alle Gemeinden profitieren; das revidierte Strassengesetz soll ab 2023 gelten. Dabei ist auch vorgesehen, dass bei einer übermässigen Belastung der Gemeinde infolge einer hohen Verkehrsbelastung oder wegen besonderen baulichen Schwierigkeiten der Regierungsrat eine Reduktion des Beitragssatzes der Gemeinden beschliessen kann.

8.4 Auswirkungen auf die Beziehung zum Bund und zu anderen Kantonen

Das Zusammenspiel und die Verknüpfung der Nationalstrasse A1 mit der VERAS ist wichtig, steuert aber den Entscheid pro/contra VERAS nicht. Die Nationalstrasse A1 ist heute zwischen dem Wiggertal und Aarau West in beide Richtungen überlastet und ein weiteres wesentliches Verkehrswachstum ist prognostiziert. Das Bundesamt für Strassen hat deshalb zusammen mit dem Kanton eine Zweckmässigkeitsstudie zur Engpassbeseitigung auf der A1 auf Aargauer Kantonsgebiet durchgeführt. Die Resultate ergaben, dass der kapazitive Ausbau der A1 im Kanton Aargau grundsätzlich im Bestand der heutigen A1, ohne neue räumlich abgesetzte Linienführungen, stattfinden soll. Neben der Kapazitätserhöhung steht der Immissionsschutz, wie auch die generelle Einbettung der A1 im Siedlungsraum, im Zentrum. Beschlossen ist, bis 2030 die Abschnitte Aarau Ost bis Birrfeld von 4 auf 6 Spuren, als auch auf Zürcher Gebiet die Nordumfahrung (3. Röhre Gubristtunnel) auszubauen.

Die Untersuchungen zu VERAS zeigen, dass VERAS mit einem möglichen späteren Ausbau der A1 zwischen Aarau West und Aarau Ost kompatibel ist.

8.5 Auswirkungen auf andere Projekte/Planungen

8.5.1 Regionales Gesamtverkehrskonzept Aarau

Neben den beiden Umfahrungsprojekten Ost- und Südumfahrung Suhr hat der Kanton im Jahr 2018 zusammen mit den umliegenden Gemeinden auf Basis der Netzstrategie für den Raum Aarau ein regionales Gesamtverkehrskonzept gestartet. Anders als in der Netzstrategie angedacht, soll der Gesamtverkehr (MIV, öV und FVV) betrachtet werden, damit wirksame Massnahmen für alle Verkehrsträger erarbeitet werden können.

Das Projekt wird in Zusammenarbeit von Kanton, Stadt und Region erarbeitet und gliedert sich in zwei Phasen. Die erste Phase dient der konzeptionellen Festlegung und definiert, wie das Gesamtverkehrssystem in Aarau im Jahr 2040 funktionieren wird. Ausserdem werden kurzfristige, zeitnah umzusetzende Massnahmen bestimmt, sowie mittel- und langfristige Massnahmen formuliert, die vertiefte Untersuchungen benötigen. Für diese werden in der zweiten Phase Vertiefungsstudien ausgelöst. Um welche Massnahmen es sich handelt, ist noch offen.

Die Gesamtplanung VERAS ist eine Rahmenbedingung für diese Planung.

8.5.2 Verkehrsmanagement Region Aarau

Zurzeit wird das Vorprojekt zum Verkehrsmanagement der Region Aarau erarbeitet. Das Vorprojekt basiert auf das Verkehrsmanagement-Konzept aus dem Jahr 2013¹¹. Die Umsetzung erfolgt nach Abschluss der Projektierungsphase.

Das Verkehrsmanagement ist eine Rahmenbedingung für die Gesamtplanung VERAS. Die beiden Planungen werden aufeinander abgestimmt.

8.5.3 Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Die Gemeinden Oberentfelden und Suhr erarbeiten zurzeit je einen kommunalen Gesamtplan Verkehr. Die Stadt Aarau hat einen teilweise ausgearbeiteten kommunalen Gesamtplan Verkehr. Festlegungen von der Gesamtplanung VERAS sind dabei berücksichtigt worden. Die Gemeinde Gränichen verfügt über einen kommunalen Gesamtplan Verkehr, genehmigt im Mai 2014.

8.5.4 Landschaftsraum Suhr-Aarau-Entfelden

Eine allfällige Weiterbearbeitung des Entwicklungsleitbilds und der Zielbilder des Landschaftsraums Suhr-Aarau-Entfelden werden mit VERAS koordiniert.

8.6 Auswirkungen auf andere Regionen des Kantons Aargau

Gemäss den Untersuchungen in den Vorstudien lösen die VERAS-Massnahmen in benachbarten Regionen beim MIV keine relevanten Verkehrsveränderungen aus. Durch die bessere Anbindung des Wynentals an das übergeordnete Strassennetz werden im Seetal und im Suhrental leicht positive Auswirkungen beim MIV erwartet.

¹¹ Verkehrsmanagement Region Aarau, Konzeptbericht, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Verkehr) 2013

8.7 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Auswirkungen der VERAS-Massnahmen auf die Gemeinden wurden bei der Bewertung der Projektziele berücksichtigt und in den verschiedenen Berichten dargestellt.

Generell lässt sich sagen, dass die Projektziele mit den VERAS-Massnahmen umgesetzt werden können. Die VERAS-Massnahmen haben zudem eine positive Auswirkung auf die benachbarten Gemeinden beziehungsweise Täler (Suhrental und Seetal).

Der kommunal grösste Wermutstropfen für Suhr dürfte das Wegfallen von fünf Gewerbeliegenschaften sein. Diese längs der A1 angeordneten Betriebe fallen der Anbindungsrampe der Ostumfahrung an die bestehende K 242 Suhr-Gränichen bei der heutigen Brücke über die A1 zum Opfer. Das Bestreben der Gemeinde, diese Gewerbebetriebe in der Gemeinde sesshaft halten zu können, ist im Projekt schwierig zu unterstützen. Die verbleibenden Flächen eignen sich nicht für Neubauten und können allenfalls für das Aufwerten der verbleibenden Gewerbebetriebe dienen.

Es ist weiter vorgesehen, eine ausserhalb der Bauzonen situierte Wohnliegenschaft östlich der Wynabrücke beim Metallveredler Sutter rückzubauen, ein Wohnhaus und zwei Nebengebäude des Landwirtschaftsbetriebs Koch zu verschieben und eine Wohnliegenschaft im Suhrester zu erwerben und ganz abzubrechen.

Die Gesamtplanung VERAS wurde vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau in mehrjähriger Zusammenarbeit mit den regionalen Planungsverbänden (Repla), aarau regio und LLS sowie den fünf direkt betroffenen Gemeinden erarbeitet. Sämtliche Gemeinden und Replas haben im Lauf der Planung die Unterstützung zur Gesamtplanung VERAS zugesichert.

Die Gemeinden und Replas des Kantons Aargau spielen eine tragende Rolle bei der Planung sowie bei der Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Deshalb wurden insbesondere die Gemeinden Suhr, Oberentfelden und Gränichen stark in den VERAS-Prozess involviert. Sie helfen mit der Umsetzung der direkten und weiterführenden flankierenden Massnahmen einen Beitrag an die angestrebte Wirkung der VERAS zu leisten.

Die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Replas bleibt wichtig. Dementsprechend soll sie auch in den nachgelagerten Verfahren weiterhin gepflegt werden.

Die weitere Planung, Finanzierung und Umsetzung baulicher Massnahmen findet in enger Absprache mit den betroffenen Gemeinden statt. Dabei werden vor allem die territorial von Strassenumfahrungen betroffenen Gemeinden die neuen Anlagen und damit verbundenen Kosten auch mitfinanzieren. Von den grossen Umfahrungsbauwerken und den Optimierungen an den Kantonsstrassen sowie den direkten flankierenden Massnahmen übernimmt der Kanton einen Grossteil von gegen 95 % der Investitionskosten, die territorial betroffenen Gemeinden von gegen 5 %.

Bei den weiterführenden flankierenden Massnahmen werden auch die betroffenen Gemeinden zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung des VERAS-Perimeters Kosten übernehmen müssen. Erst zusammen mit den Realisierungskrediten wird auch der Kostenteiler mit den betroffenen Gemeinden definitiv festgelegt. Der Grossteil der Ausgaben geht zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung.

9. Umsetzung

9.1 Anpassung Richtplan

9.1.1 Kantonsstrassennetz und zugehörige Anpassungen

Die VERAS-Strasseninfrastrukturmassnahmen sollen im Richtplan auf Stufe Festsetzung eingetragen werden (vgl. Anhang 1, Entwurf zur Anpassung des kantonalen Richtplans):

- Suhr, Oberentfelden, Gränichen: Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242), Richtplan Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111

Die Anpassungen des kantonalen Radroutennetzes wird im Kapitel M 4.1 weiterbehandelt und zu einem späteren Zeitpunkt angepasst.

Die folgenden beiden Anlagen, die bereits seit längerer Zeit im Richtplan eingetragen sind und Ausgangslage der VERAS sind, werden aus dem Richtplan entlassen:

- Suhr, Ost-Umfahrung (Bernstrasse Ost bis Wynentalstrasse); Festsetzung, Richtplan Kapitel M 2.2, Beschluss Nr. 42
- Suhr, Süd-Umfahrung; Vororientierung, Richtplan Kapitel M 2.2, Beschluss Nr. 67

Falls die Anträge nicht wie formuliert beschlossen werden, bleiben die beiden genannten Anlagen "Suhr, Ost-Umfahrung" und "Suhr, Südumfahrung" im Richtplan bestehen.

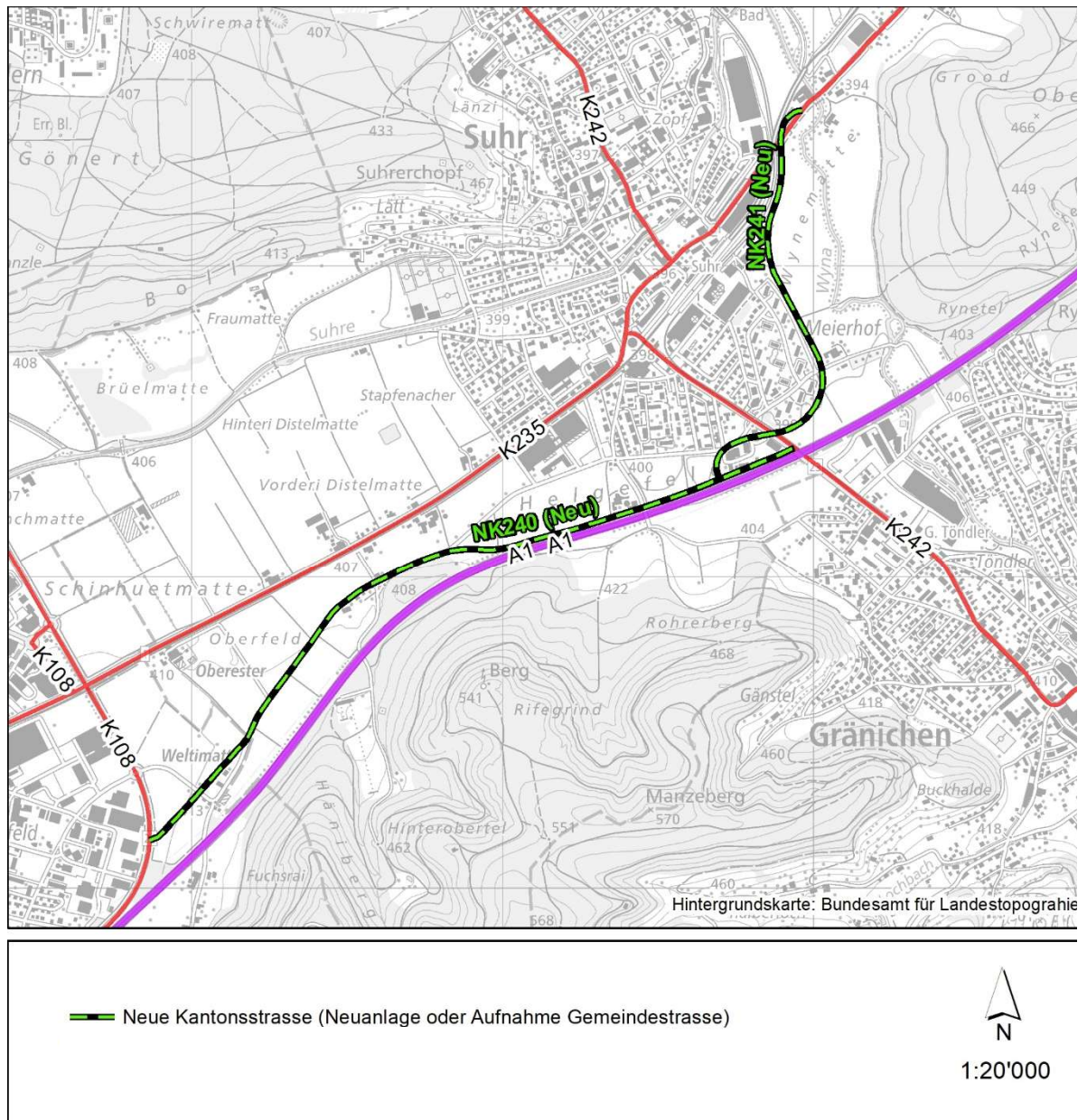
Durch die Weiterentwicklung des übergeordneten Kantonsstrassennetzes können sich Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen zum Teil massgeblich ändern. Das Kantonsstrassennetz ist deshalb oft zu bereinigen. Als Grundlage dienen die laufenden Studien zur Kantonsstrassennetz-bereinigung über den ganzen Kanton sowie das VERAS-Konzept. Das Konzept legt auch die flankierenden Massnahmen fest.

Bei einer Kantonsstrassennetzbereinigung können folgende Veränderungen vorkommen:

- Umfahrungsstrasse wird neu zur Kantonsstrasse
- Abtretung bestehende Kantonsstrasse (bisherige Kantonsstrasse wird zur Gemeindestrasse)
- Strassentypisierung gemäss VSS-Norm ändert, zum Beispiel von HVS zu VS
- Nummerierung der Kantonsstrassen ändert

Mit der Realisierung der VERAS sind folgende Anpassungen des Kantonsstrassennetzes (Richtplan Kapitel M Mobilität, M 2.2 Kantonsstrassen, Richtplan Teilkarte M 2.2) verbunden:

Abbildung 16: Anpassung Kantonsstrassennetz VERAS



Neue Kantonsstrasse: K 240 Suhr/Oberentfelden, VERAS

Die neue Kantonsstrasse der VERAS startet an der K 108 (Suhrentalstrasse) und geht parallel zur A1 Richtung Westen und schliesst an der K 242 (Gränicherstrasse) an.

Neue Kantonsstrasse: K 241 Suhr, VERAS

Die neue Kantonsstrasse der VERAS startet an der neuen K 240 südlich von Suhr und verläuft entlang des Siedlungsgebiets nach Westen und schliesst an der K 235 (Bernstrasse Ost) an. Rund 830 m davon liegen im Tunnel. Zusätzlich erfolgt der Zusammenschluss der Bernstrasse Ost über die neue Brücke.

9.1.2 Nationalstrassennetz und zugehörige Anpassungen

Die Verschiebung des Richtplaneintrags "A1-Anschluss Wynental" (Vororientierung, Kapitel M 2.1, Beschluss 3.1, Nr. 22) nach Westen wird unabhängig vom Beschluss der VERAS im Richtplan angepasst. Der Eintrag bleibt mindestens bis zur Rechtssicherheit der Umsetzung der optimierten Anbindung der A1R an den A1-Anschluss Aarau Ost durch das Bundesamt für Strassen im kantonalen Richtplan. Die Zuständigkeit liegt beim Regierungsrat.

9.2 Terminplanung/Priorisierung

Der Kanton strebt, wo er die Kompetenz dazu hat, die vollständige Umsetzung der VERAS-Massnahmen an. Der Kanton geht davon aus, dass die Gemeinden die Massnahmen in ihrer Kompetenz auch voranbringen und umsetzen und damit zur angestrebten Wirkung der Gesamtplanung VERAS beitragen.

Eine erste grobe Abschätzung zur Terminplanung der VERAS zeigt, dass eine Inbetriebnahme bis 2030 denkbar ist.

Verabschiedung Botschaft durch Regierungsrat, Behandlung im Grossen Rat	4. Quartal 2020
Erarbeitung Bauprojekt, Projektauflage, Kreditgenehmigung durch den Grossen Rat	ab 2021
Realisierung	bis 2030

9.3 Raumsicherung

Diverse Massnahmen aus der Gesamtplanung VERAS – zum Beispiel zur Ergänzung und Aufwertung des kantonalen Radroutennetzes – werden auf kantonomer Ebene im Richtplan festgesetzt und sind damit für Kanton und Gemeinden behördenverbindlich. Damit die Massnahmen umgesetzt werden können, ist der erforderliche Raumbedarf in nachgelagerten, separaten Verfahren mit den entsprechenden Planungsinstrumenten (zum Beispiel kantonomer Nutzungsplan, Sondernutzungsplan etc.) eigentümerverbindlich zu sichern.

10. Weiteres Vorgehen

Behandlung der Botschaft Richtplananpassung Festsetzung in der Kommission	September/Oktober 2020
Behandlung der Botschaft Richtplananpassung Festsetzung im Grossen Rat	4. Quartal 2020
Erarbeitung Bauprojekt, Projektauflage, Kreditgenehmigung durch den Grossen Rat	Ab 2021
Realisierung	Bis 2030

11. Gesamtbeurteilung

Nach Prüfung der Unterlagen, der Ergebnisse der öffentlichen Anhörung/Mitwirkung sowie aufgrund der dargestellten Interessenabwägung kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die Festsetzung der VERAS nötig ist.

Gestützt auf diese Erwägungen beantragt der Regierungsrat, diese Anpassung des Richtplans zu beschliessen.

Zum Antrag

Die Beschlüsse gemäss den Ziffern 1 und 4 werden durch die Staatskanzlei im Amtsblatt und in der Aargauischen Gesetzessammlung publiziert.

Der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Verfassung des Kantons Aargau, sofern ihm die absolute Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats zustimmt.

Erreicht die Abstimmung nicht 71 befürwortende Stimmen, ist die Vorlage abgelehnt (§ 32 Abs. 1 Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen [GAF]).

Wird das Behördenreferendum gemäss § 62 Abs. 1 lit. e der Verfassung des Kantons Aargau ergriffen, findet eine Volksabstimmung statt.

Antrag

1.

Auf den vorliegenden Entwurf des Richtplans zur Festsetzung der

- Suhr, Oberentfelden, Gränichen: Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242), Richtplan Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111

wird eingetreten und dieser gemäss Anhang 1 zum Beschluss erhoben.

2.

Für die Projektierung des Vorhabens "Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS" inklusive die Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes im Raum Suhr wird ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 8,1 Millionen Franken (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2019, Indexstand von 237,8) zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

3.

Die Anpassung des Kantonsstrassennetzes im Raum Suhr gemäss Anhang 2 der Botschaft wird beschlossen. Nach Inbetriebnahme der geänderten Verkehrsanlagen wird der Richtplan (Richtplan-Teilkarte M2.2 Kantonsstrassen) mittels Fortschreibung angepasst. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, die entsprechenden Mutationen zu gegebener Zeit beim Grundbuchamt anzumelden.

4.

Mit der Realisierung der VERAS werden Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht. Gestützt auf die Vorstudie liegt die FFF-Reduktion aktuell bei 2,85 ha (2,73 ha mit Berücksichtigung allfälliger FFF-Kompensationen). Für die Vorstudie wird mit einer Genauigkeit für den FFF-Verlust von 10–20 % geplant. Aufgrund dieser Planungsgenauigkeit in der Vorstudie wird für die Projektierung eine maximale FFF-Reduktion von 3,5 ha beschlossen. Die definitive, räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung.

Regierungsrat Aargau

Anhänge

- Synopse Richtplan-Anpassung (Anhang 1)
- Anpassung Kantonsstrassennetz (Anhang 2)

ANPASSUNG DES KANTONALEN RICHTPLANS

Kantonaler Richtplan; Anpassung des Richtplans; Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111); Anpassung Kantonsstrassennetz

1. Anpassung des Richtplantextes

Der Richtplantext wird wie folgt angepasst (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111):

Aktueller Richtplantext

2. Kantonsstrassen: Festsetzung

2.1 An der Realisierung der Vorhaben für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
...			
Sins	Südwest-Umfahrung	40	K10
Suhr	Ost-Umfahrung (Bernstrasse Ost bis Wynentalstrasse)	42	F6

Änderung des Richtplantextes (durchgestrichen / fett)

2. Kantonsstrassen: Festsetzung

2.1 An der Realisierung der Vorhaben für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes besteht ein kantonales Interesse. Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
...			
Sins	Südwest-Umfahrung	40	K10
Suhr	Ost-Umfahrung (Bernstrasse Ost bis Wynentalstrasse)	42	F6
Suhr, Oberentfelden, Gränichen	Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242)¹	111	F6

¹ Mit der Realisierung des Vorhabens Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS reduziert sich die festgesetzte Fruchtfolgefläche (L3.1) im Projektperimeter um maximal 3,5 ha. Die definitive, räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung.

Aktueller Richtplantext

4. Kantonsstrassen: Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
...			
Sisseln	neuer Rheinübergang	66	E2
Suhr	Süd-Umfahrung	67	F6
Untersiggenthal, Würenlingen	West-Umfahrung Siggenthal-Station	69	I3

Änderung des Richtplantextes (durchgestrichen / fett)

4. Kantonsstrassen: Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Kantonsstrassennetzes als Vororientierung aufgenommen:

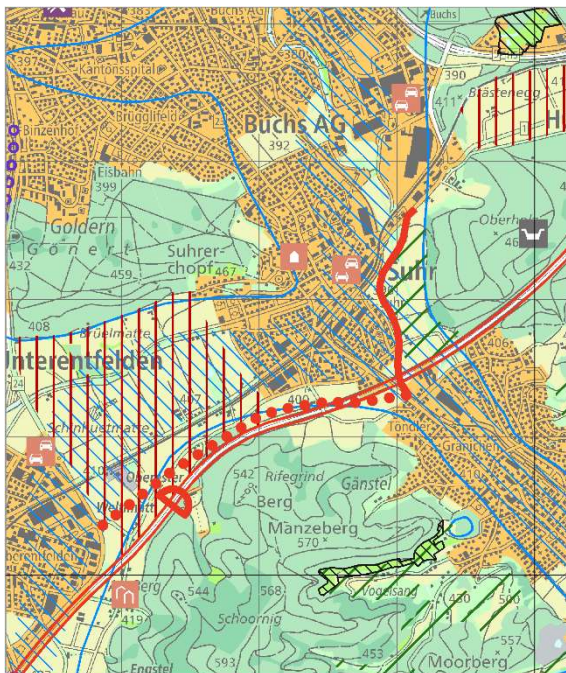
Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
...			
Sisseln	neuer Rheinübergang	66	E2
Suhr	Süd-Umfahrung	67	F6
Untersiggenthal, Würenlingen	West-Umfahrung Siggenthal-Station	69	I3

2. Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte

Die Richtplan-Gesamtkarte wird wie folgt angepasst:

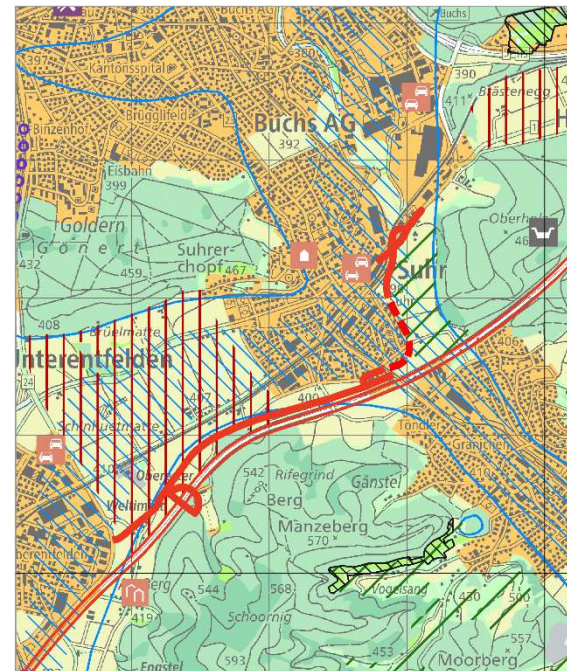
Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte

Ausschnitt Suhr (Originalmassstab 1:50'000)



Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte

Ausschnitt Suhr (Originalmassstab 1:50'000)



3. Inkrafttreten

- ¹ Dieser Beschluss ist nach Ablauf der Rechtsmittelfrist in der Gesetzessammlung zu publizieren. Er tritt zehn Tage nach seiner Veröffentlichung in Kraft.
- ² Diese Änderung wird durch Verweisung publiziert. Sie kann bei der Staatskanzlei und beim Departement Bau, Verkehr und Umwelt eingesehen und bei der Staatskanzlei bezogen werden.

Aarau,

Präsidentin des Grossen Rats:

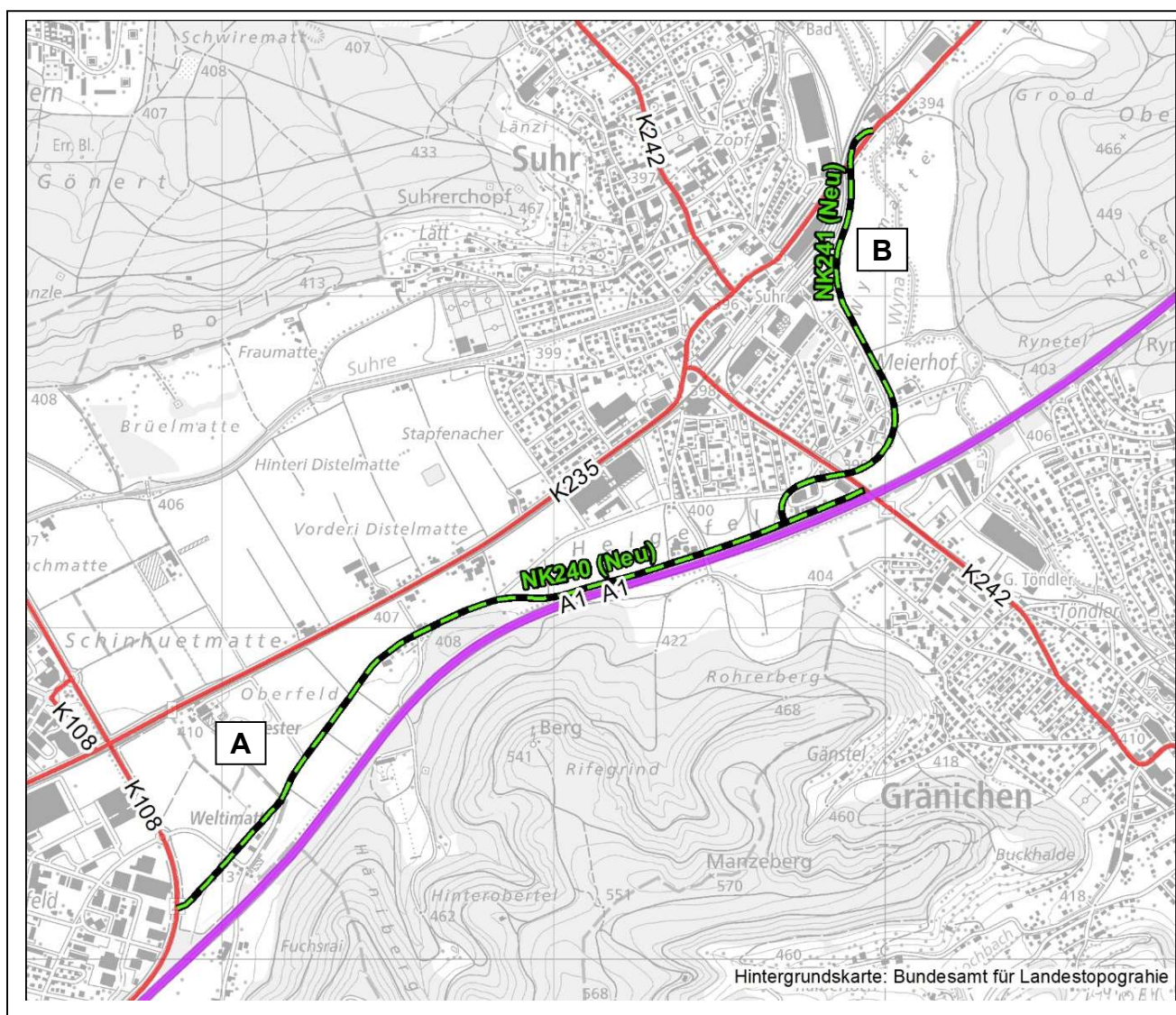
Protokollführerin:

Veröffentlichung:

Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242)

Erläuterungen

- A) Aufnahme der Neuanlage der Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS vom Anschluss an die K108 (Suhrentalstrasse) bis zum Anschluss an die K242 (Gränicherstrasse) als K240 (HVS).
- B) Aufnahme der Neuanlage der Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS vom Anschluss an die K240 (VERAS) bis zum Anschluss an die K235 (Bernstrasse Ost) als K241 (HVS).



Legende

— Neue Kantonsstrasse (Neuanlage oder Aufnahme Gemeindestrasse)

N
1:20'000