

# Warum das Strassenprojekt so viel kostet

Die Botschaft des Regierungsrats zum Ausbau der Achse Aarau-Buchs-Suhr liegt vor.

Beim Projekt «Ausbau Buchserstrasse, Bavaria, Tramstrasse» geht's jetzt Schlag auf Schlag: Eben erst ist die Auflagefrist des Bauprojekts abgelaufen – es gab 26 Einsprachen –, jetzt hat der Regierungsrat die Botschaft verabschiedet, mit der er beim Grossen Rat einen Bruttokredit über 34,09 Millionen Franken beantragt.

Die Kosten werden auf den Kanton sowie die drei beteiligten Gemeinden aufgeteilt. Konkret bezahlt Aarau 6,86 Millionen, Buchs 4,57 Millionen und Suhr 6,85 Millionen Franken. Der Kanton zahlt 15,8 Millionen Franken (1,16 Millionen davon gehen zu Lasten der Spezialfinanzierung ÖV-Infrastruktur). Es ist wahrscheinlich, dass das Grosse Projekt einen Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes erhält. Beantragt sind vier Millionen Franken. Diese würden die Geldgeber anteilmässig entlasten. Am Kostenteil kann sich je nach Revision der Strassengesetzgebung (frühestens per 2022) noch etwas ändern. Konkret würden die Gemeindebeiträge reduziert und die kantonale Strassenkasse mehr belastet. Beim Grosseprojekt werden während fünf



Die grosse 110 Jahre alte Hängebuche an der Aarauerstrasse darf stehen bleiben.

Visualisierung: zvg

Jahren die Buchser- und die Tramstrasse auf 2,3 Kilometern saniert, ausgebaut und vor allem für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr aufgewertet. Die alten Tramschienen kommen raus, beim Knoten Bavaria entsteht ein Kreislauf.

GLP, Grüne und Zukunft Suhr forderten in der Mitwirkung Tempo 30 statt 50. Dazu heisst es in der Botschaft des Regierungsrats, dies berge das Risiko einer Verlagerung des Verkehrs auf die Quartierstrassen. Zudem werde «in den Spitzenzeiten die

Geschwindigkeit durch das hohe Verkehrsaufkommen beschränkt».

In der öffentlichen Anhörung wurde der Handlungsbedarf grundsätzlich anerkannt. Das vorliegende Projekt wurde namentlich von der SVP abge-

lehnt, von anderen Verbänden, Parteien und Beteiligten aber für in Ordnung befunden. Kritik gab es für die hohen Kosten. In der Botschaft wird das unter anderem mit den provisorischen Massnahmen für das Bauen unter Verkehr – man kann die Hauptverkehrsachse mit drei Buslinien und 12000–17000 Fahrzeugen pro Tag nicht einfach sperren – erklärt sowie mit den vielen Spezialbauten (sieben Lichtsignalanlagen, neuer Kreislauf, zwölf neue Buskanten, umfangreiche Begrünung). Auch fallen hohe Entsorgungskosten für den Ausbauspalt und den Rückbau des alten WSB-Gleisstrasses an.

Verkehrsverbände und der Gewerbeverband sowie die SVP kritisierten, dass der motorisierte Individualverkehr maximal eine betriebliche Optimierung erhalte, wohingegen der Langsamverkehr stark profitiere. Der Regierungsrat schreibt, die Erhöhung des Fuss-, Velo- und ÖV-Anteils am Gesamtverkehr entspreche der beschlossenen Mobilitätsstrategie. Insgesamt sei beim vorliegenden Projekt «der Nutzen ausgewogen» für alle Verkehrsteilnehmer. (nro)