

## Medienkonferenz

# Richtplananpassung Festsetzung Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS

4. September 2020

Zeitreise ... von der Hauptstrasse H 1 Zürich - Bern (1861) ...

... zu VERAS (2030) ...



**1861** Zum Nachteil der Stadt Aarau liess die Berner Regierung 1706 die Hauptstrasse H1 (Bodensee – Genfersee) durch Hunzenschwil, Suhr und Entfelden anlegen. (Kartenausschnitt von 1877)

**1877** Eröffnung der Nationalbahnlinie entlang der Hauptstrasse H1 und nach Aarau

**1905** Die heutige AVA (WSB) wird gebaut; Aarau-Schöftland-Bahn AS (Eröffnung 1901) und Wynentalbahn WTB (Eröffnung 1904)

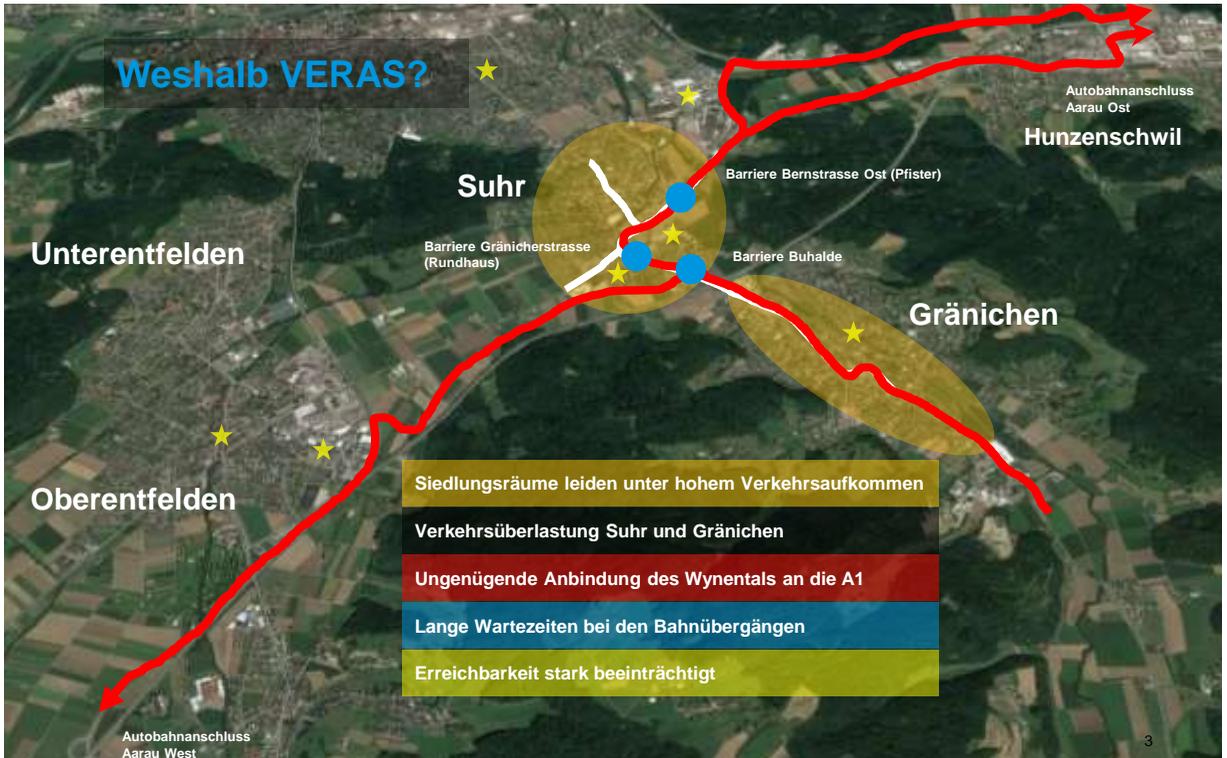
**1945** Siedlungsgebiet nach dem 2. Weltkrieg

**1967** Fertigstellung Autobahn A1 Abschnitt Oensingen – Hunzenschwil / **1982** Fertigstellung Autobahnzubringer Aarau – Hunzenschwil A1R (T5)

**2010** Verlegung der AVA (WSB) auf das SBB-Trasse

**2020** Heute

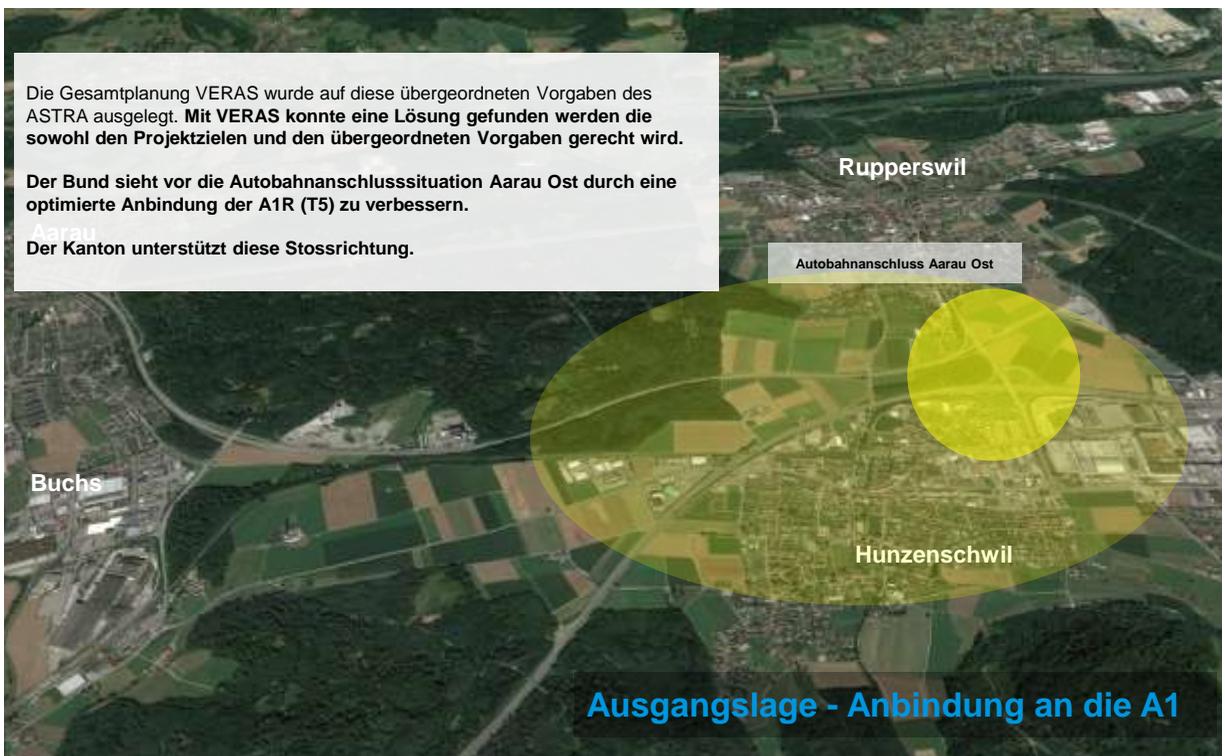
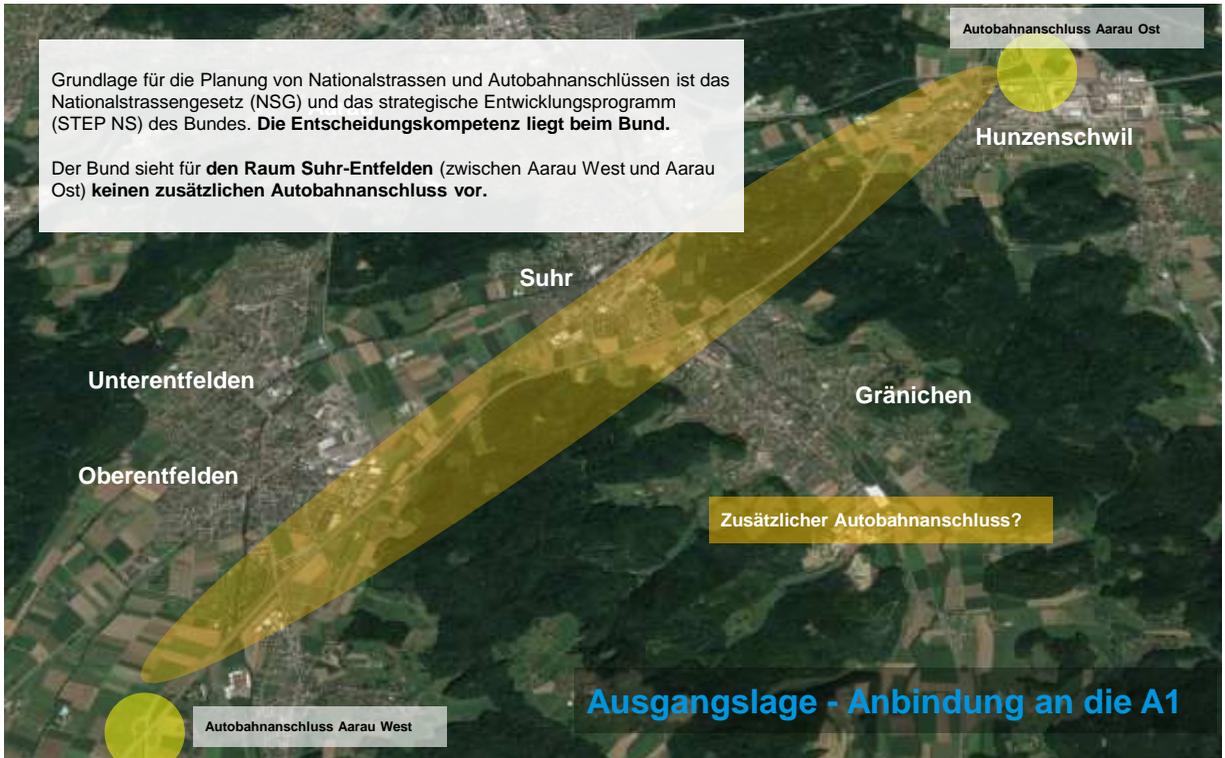
**bis 2030** Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS



## Inhaltsverzeichnis

### VERAS

- **Ausgangslage**
- Lösungsansatz
- Kosten
- Öffentliche Anhörung / Mitwirkung
- Verfahren





## Projektziele

Die VERAS baut auf **Projektziele** auf, die durch die betroffenen Gemeinden und Vertretern der Regionalplanungsverbände Aarau Regio und Lebensraum Lenzburg Seetal verabschiedet wurden.

- **Entlastung** des Siedlungs- und Wirtschaftsraums vom motorisierten Individualverkehr
- **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

## Ausgangslage - Weiterentwicklung Bahnangebot



## Inhaltsverzeichnis

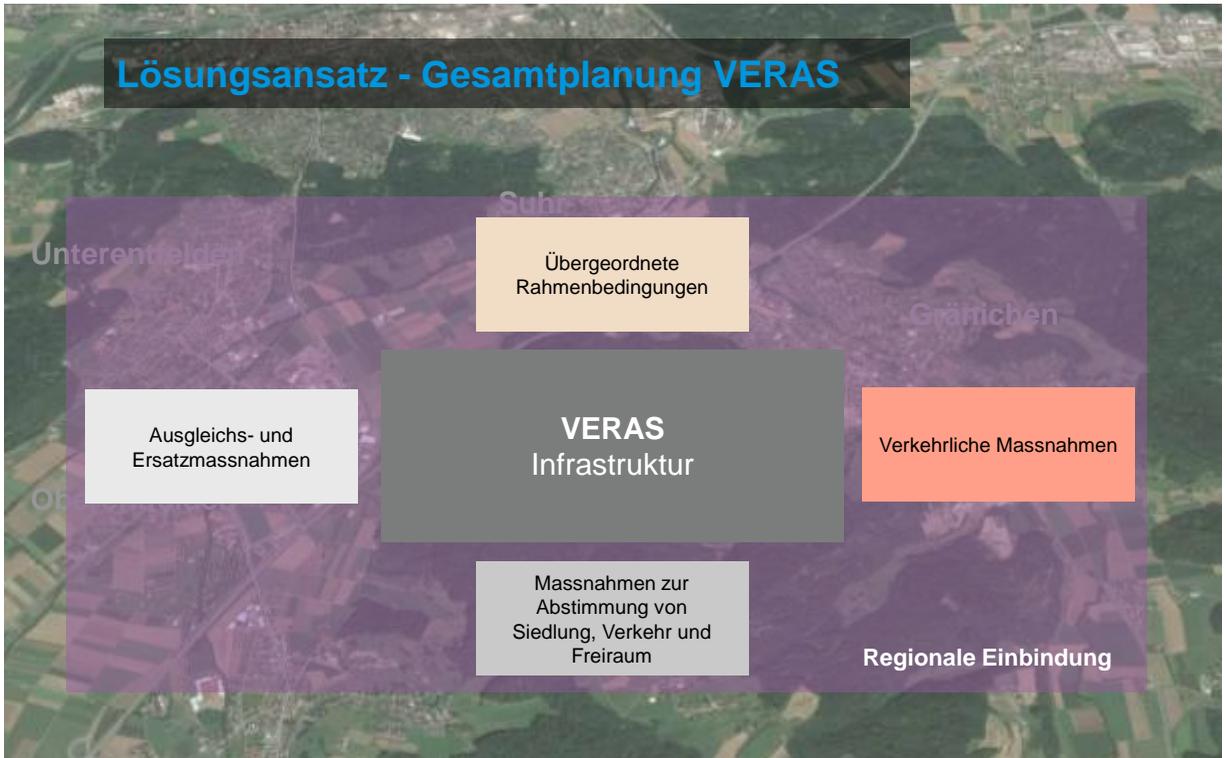
### VERAS

- Ausgangslage
- **Lösungsansatz**
- Kosten
- Öffentliche Anhörung / Mitwirkung
- Verfahren





## Lösungsansatz - Gesamtplanung VERAS



## Lösungsansatz – Regionale Einbindung

Neben den Infrastrukturmassnahmen wurde unter **Mitarbeit der Gemeinden Suhr, Gränichen und Oberentfelden** ein "**Konzept flankierende Massnahmen**" ausgearbeitet.



- Die Massnahmen sind in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehrsplanung, Landschaftsentwicklung angesiedelt.
- **Die daraus resultierenden Massnahmen werden 2021 im Agglomerationsprogramm 4. Gen. aufgenommen.**
- **Mit dem Konzept flankierende Massnahme erfolgt die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum.**

→ **Zwischen den Gemeinden und Kanton wird die Weiterbearbeitung der Massnahmen in einer Planungsvereinbarung geregelt.**

## Lösungsansatz Regionale Einbindung



17



## Inhaltsverzeichnis

### VERAS

- Ausgangslage
- Lösungsansatz
- **Kosten**
- Öffentliche Anhörung / Mitwirkung
- Verfahren

## Kosten – VERAS

Die VERAS inklusive den rechtlichen und verkehrstechnischen FLAMA lösen 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 bis 270 Millionen Franken**.



19



## Inhaltsverzeichnis

### VERAS

- Ausgangslage
- Lösungsansatz
- Kosten
- **Öffentliche Anhörung / Mitwirkung**
- Verfahren

## Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

- Zeitraum: 20. März 2020 - 12. Juni 2020
- Insgesamt erfolgten 29 Eingaben
- Die Vorlage 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.
- Das Thema der **A1-Anbindung des Wynentals**, der **Fruchtfolgenflächenverbrauch** und die **Umsetzung der flankierenden Massnahmen** wurden mehrfach erwähnt.

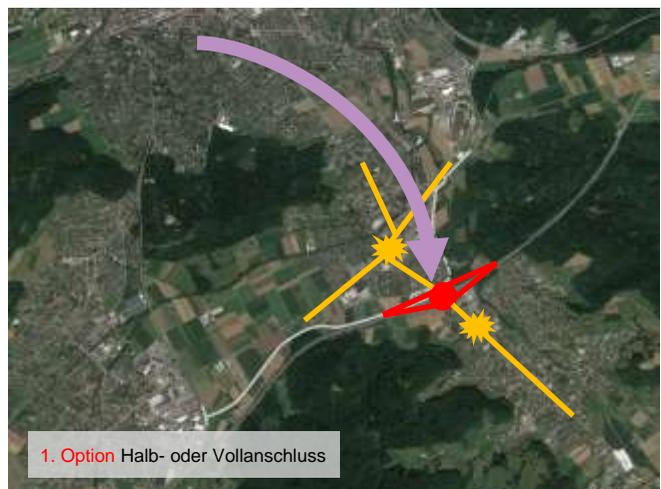


21

## Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

### Warum kein Autobahnanschluss Wynental? (1/4)

- Untersuchungen haben gezeigt, dass ein A1-Anschluss Suhr/Wynental zu **sehr hohen Verkehrsbelastungen im Zulauf (z.B. vom Zentrum Aarau oder vom Raum Entfelden) zum neuen Anschluss** im Raum Suhr führen würde.
- Die **geometrische Machbarkeit** eines Halb- oder Vollanschlusses in Kombination mit der Gesamtplanung VERAS ist **nicht gewährleistet und damit nicht möglich**.
- Die Verkehrssysteme in den **Ortszentren Suhr und Gränichen können diese zusätzlichen Verkehrsbelastungen** aus verkehrs- und siedlungsplanerischen Gründen **nicht mehr bewältigen**.
- Ein **neuer A1-Anschluss** wurde deshalb früh verworfen.

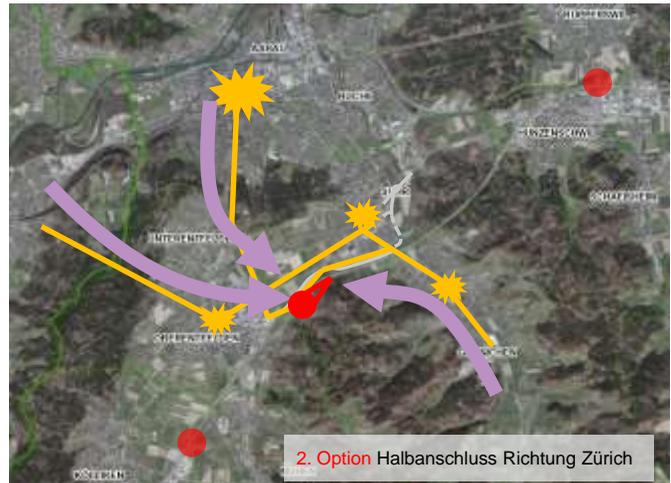


22

## Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

### Warum kein Autobahnanschluss Wynental? (2/4)

- In den Detailuntersuchungen wurde festgehalten, dass nur ein **Halbanschluss 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 **Halbanschluss in der Weltimatt hätte dadurch grössere verkehrliche Auswirkungen im Raum Entfelden und insbesondere in den Ortszentren.**
- Die Verkehrsbeziehungen aus dem Niederamt durch das Siedlungsgebiet Entfelden und vom dem Zentrum Aarau würden zu erheblichen Verkehrsbelastungen führen.

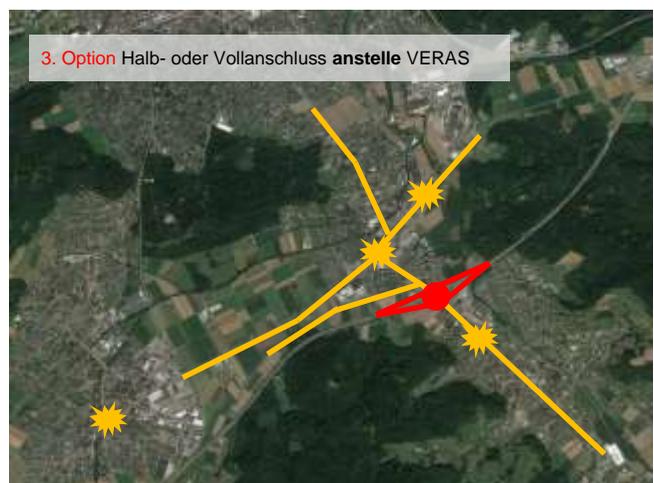


23

## Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

### Warum kein Autobahnanschluss Wynental? (3/4)

- Ein **Voll- oder Halbanschluss ohne Umsetzung der Gesamtplanung VERAS** würde die **Verkehrsprobleme 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 Halbanschluss ohne VERAS ist deshalb keine weiterzuerfolgende Option auf Basis der Projektziele und wird vom Kanton Aargau, den betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbänden aarau regio und Lebensraum Lenzburg Seetal nicht angestrebt.
- Einen **Lösungsansatz Halb- oder Vollanschluss anstelle der Gesamtplanung VERAS** ist verkehrstechnisch und verkehrsplanerisch **nicht möglich.**



24

## Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

### Fazit Autobahnanschluss (4/4)

- Durch die strategische Ausrichtung des Bundes (ASTRA), die eine **optimierte Anbindung der A1R (T5) an den A1-Anschluss Aarau Ost** vorsieht, wird ein Anschluss im Raum Suhr hinfällig.
- Der Kanton unterstützt diese Stossrichtung.



25

## Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

### Reduktion der Fruchtfolgenflächenverbrauch (1/2)

- In der Gesamtplanung VERAS wurde die **Flächenbilanz des Fruchtfolgenflächenverbrauchs (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.



26

## Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

### Reduktion der Fruchtfolgenflächenverbrauch (2/2)

- 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**.
- 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.
- **Noch ungeklärt sind die Details** zur möglichen **Ausdolung des Gänstelbachs**. 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 beantragt** deshalb einen **FFF-Verlust von 3.5 ha im Rahmen der Richtplanfestsetzung**.
- Mit dem **Kreditantrag** zu VERAS wird der **effektive FFF-Verlust präziser ausgewiesen**.



27

## Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

### Umsetzung der flankierenden Massnahmen (1/2)

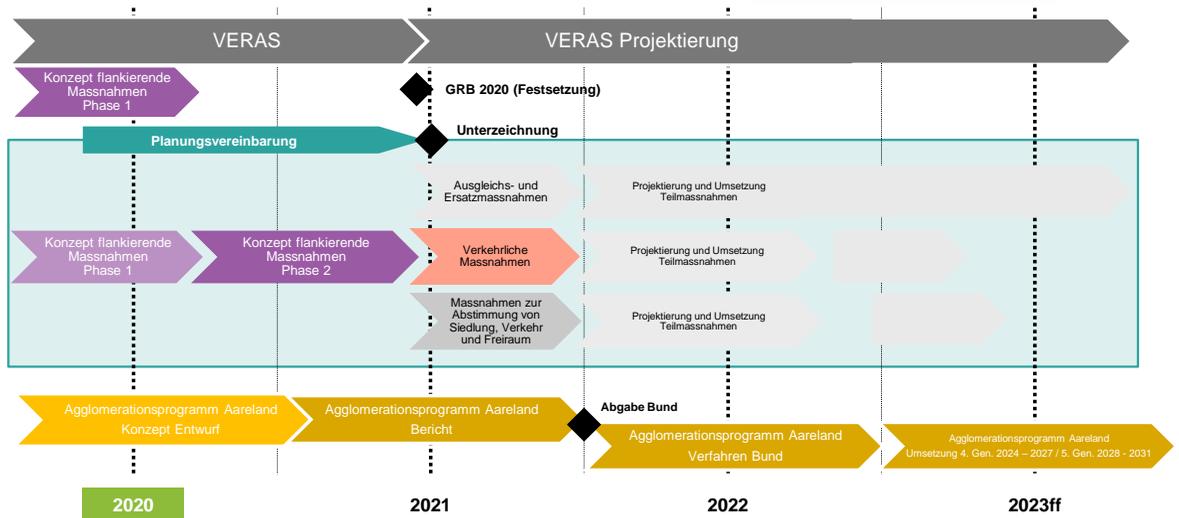
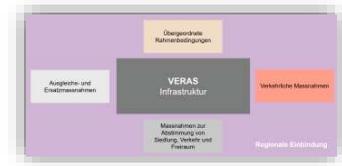


- Der Kanton anerkennt die **Wichtigkeit der flankierenden Massnahmen**.
- Die **Umsetzung wird mittels Planungsvereinbarungen in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm und im Einverständnis zwischen Gemeinden und Kanton gesichert**.
- Die **Umsetzung erfolgt je nach Zuständigkeit** unter der Federführung von Bund, Kanton oder Gemeinden.
- Die **flankierenden Massnahmen sind teilweise integraler Bestandteil der Gesamtplanung VERAS**.

28

# Öffentliche Anhörung / Mitwirkung

## Umsetzung der flankierenden Massnahmen (2/2)



29



## Inhaltsverzeichnis

### VERAS

- Ausgangslage
- Lösungsansatz
- Kosten
- Öffentliche Anhörung / Mitwirkung
- **Verfahren**

## Verfahren – Gesamtplanung VERAS

<i>20. März 2020 – 12. Juni 2020</i>	<i>Öffentliche Anhörung/Mitwirkung und Behördenvernehmlassung</i>
<i>Juni – Juli 2020</i>	<i>Auswertung öffentliche Anhörung/Mitwirkung und Behördenvernehmlassung</i>
<i>19. August 2020</i>	<i>Regierungsratsbeschluss (RRB) Freigabe Botschaft an Grossen Rat</i>
<b>4. September 2020</b>	<b>Medienkonferenz BVU</b>
September – Oktober 2020	Behandlung VERAS in GR-Kommission UBV
November – Dezember 2020	Beschluss durch Grossen Rat
Ab 2021	Start Projektierung VERAS
Bis 2030	Umsetzung Gesamtplanung VERAS