

Die Leidensgeschichte der Ostumfahrung

Keiner kennt die Geschichte um die Ost- und Südumfahrung so gut, wie der Suhrer Alt-Gemeindepräsident und Alt-Grossrat Beat Rüetschi.

Katja Schlegel

Beat Rüetschi weiss, dass grosse Projekte einen langen Schnauf brauchen. 2010 war es, als er – damals noch als Gemeindepräsident – die Eigentrasse der WSB feiern durfte. Nach 80 Jahren Planung.

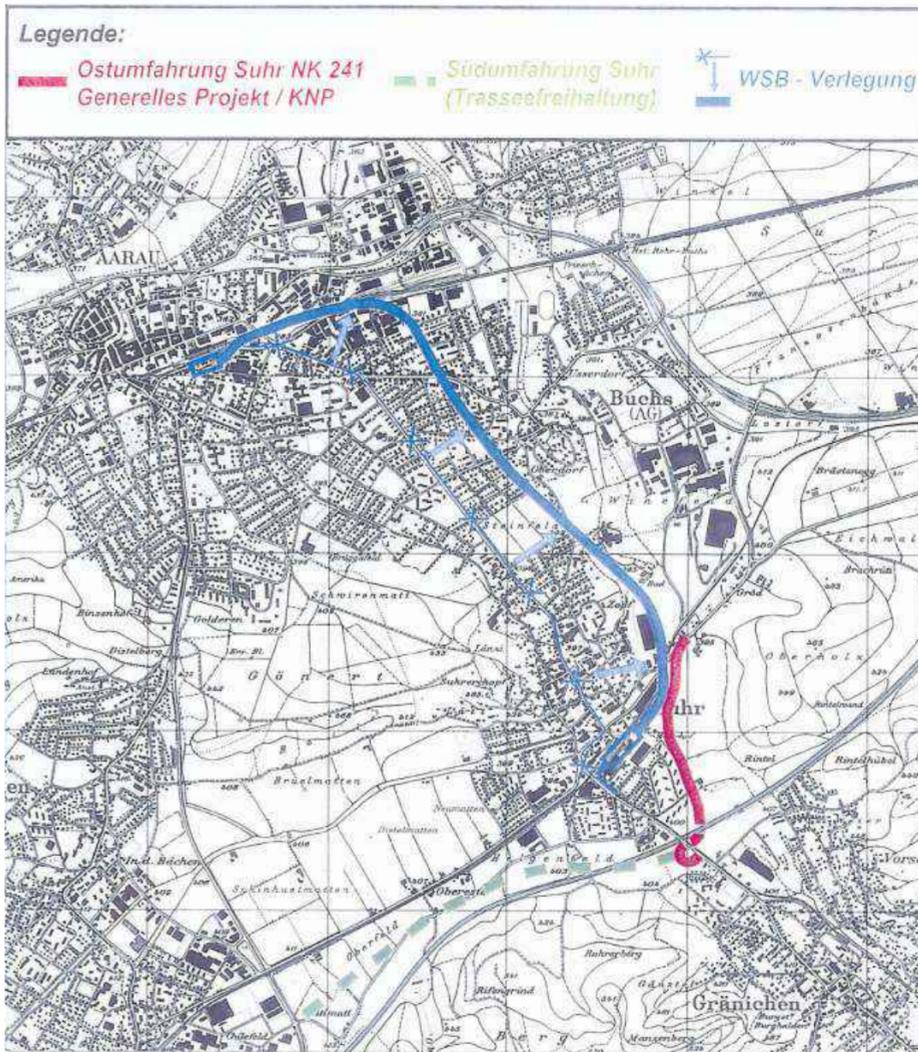
Es ist nicht das einzige Suhrer Grossprojekt. Das zweite ist Veras, die Abkürzung für «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr». Veras ist zwei in einem, die Verknüpfung von Ost- und Südumfahrung. Und es ist das Projekt, das jetzt wieder aktuell wird. Am 20. März startet die öffentliche Anhörung.

Schon als Beat Rüetschi 1998 als Gemeindeammann antrat, war der Verkehr ein Riesenthema. Tag für Tag wälzten sich die Kolonnen durchs Dorf, in alle vier Himmelsrichtungen. Dazu kamen die WSB auf der Strasse und die SBB, deren Barrieren beim Rundhaus und beim Möbelhaus Pfister den Verkehr blockierten. «Wir mussten unbedingt handeln», sagt Rüetschi. Und das tat der Gemeinderat auch. An der Sommermeind 1999 verabschiedeten die Suhrer ein Gesamtverkehrskonzept. Der Inhalt: Eigentrasse der WSB, Bau der Ostumfahrung, Bau der Südumfahrung.

Stafflegg-Projekt bekam den Vortritt

Doch da war auch der Staffleggzubringer. Auch dieses Projekt drängte, auch da war schon viel vorbereitet. «Wir wussten, dass wir nicht alles auf einmal bekommen würden», sagt Rüetschi. Also einigten sich Aarau, Küttigen, Buchs und Suhr mit dem Regierungsrat darauf, dem Stafflegg-Projekt den Vortritt zu lassen. Gleichzeitig setzten die Suhrer aber mittels Petition Druck auf. Die Forderung: «Wir wollen die Ostumfahrung.» Im Juni 1999 wurde die Petition eingereicht, mit 1860 Suhrerinnen und Suhrer hatten sie unterzeichnet.

Verkehrsplanung Aarau - Suhr



So sah man es 2002: die Ostumfahrung Suhr (rot, generelles Projekt) und die WSB-Verlegung (blau, realisiert).

Suhr ging noch weiter: Weil seitens Kanton kein Geld vorhanden war, sprach die Gemeindeversammlung 300 000 Franken, um die Festsetzung im Richtplan zu erreichen. «Wir wollten nichts unversucht lassen, damit unser Verkehrsproblem endlich gelöst wurde», sagt Rüetschi. Mit der Vorfinanzierung wurde die Planung des Pro-

jekts ausgelöst. Die Umfahrung Ost wurde geplant, Linienführungen geprüft, mit Landeigentümern und der Bevölkerung besprochen. 2003 wurde die Ostumfahrung im Richtplan festgesetzt. Das Geld für die Planung – letztlich hatte sie 200 000 Franken gekostet – muss der Kanton Suhr noch zurückbezahlen.

Von A auf C – das schmerzhafteste Zurückstufen

Dann wurde es ruhig um das Projekt Ostumfahrung. Dafür nahm die Eigentrasse der WSB Fahrt auf; 2010 fuhr das Bähnli das letzte Mal auf der Strasse durchs Dorf. Der Moment, in dem die Ostumfahrung wieder hätte vorwärtsgetrieben werden. Die Vorzeichen standen

«Das Projekt ist gut und es ist der einzige Weg, unser Verkehrsproblem zu lösen.»



Beat Rüetschi
ehemaliger Gemeindepräsident

gut, die Ostumfahrung war mit Priorität A im Agglomerationsprogramm des Bundes geführt. Doch dann wurde sie zurückgestuft, zu Priorität C. Zum Leidwesen der Suhrer. «Der Frust war enorm», sagt Rüetschi.

Seit 2016 hat das Projekt neuen Schwung. Neu sind nicht nur die Linienführung (alles auf Suhrer Boden) und die gemeinsame Umsetzung von Ost- und Südumfahrung, sondern insbesondere auch der Preis: Das Projekt aus dem Jahr 2003 hätte 37 Millionen Franken gekostet, heute steht man bei 210 Millionen. Rund 13 Millionen werden die Gemeinden beisteuern müssen, allen voran Suhr.

Ohne Solidarität aus dem Tal geht es nicht

Eine Kröte, die Beat Rüetschi schluckt, namens der IG Ostumfahrung. «Das ist viel Geld. Aber das Projekt ist gut und es ist der einzige Weg, unser Verkehrsproblem zu lösen.» Was ihn mehr wurmt, ist die verlorene Zeit. Und die vergebliche Mühe. «Wir hatten damals alles vorbereitet, hatten Landbesitzer und Verbände bereits im Boot. Das war ein Kraftakt. Aber all diese Arbeit war für die Katz'.»

War man vor 17 Jahren zu passiv? Rüetschi verneint. «Wir haben alles getan, um das Projekt voranzutreiben. Aber die Prioritäten im Kanton lagen anders und es war richtig, den Staffleggzubringer vorzuziehen.» Das grosse Versäumnis ortet Rüetschi viel früher, in den Sechzigerjahren. Mit der Eröffnung der N1 (heute A1) zwischen Oensingen und Hunzenschwil im Mai 1967 wurde das Wynental abgabelt; als einziges Aargauer Südtal bekam es keinen direkten Anschluss an das Nationalstrassennetz. Zwar sah der Strassenrichtplan den Bau einer Wynentalstrasse von Buchs bis Teufenthal sowie einen Halbanchluss an die N1 vor – realisiert wurde sie aber nie. «Damals hat man schlicht und einfach zu wenig weit gedacht», sagt Rüetschi. Dass der Halbanchluss jemals realisiert werden könnte, auch daran glaubt er nicht mehr.

Auch dem aktuellen Projekt räumt Rüetschi nicht die besten Chancen ein. Die Knacknüsse für das Millionen-Projekt sieht er nicht nur im Grossen Rat («Regionen-Problem»), sondern auch in der fehlenden Solidarität der Wynentaler Gemeinden. «Wenn diese Gemeinden nicht bereit sind, ihren Teil zur Problemlösung beizutragen und das entsprechende Geld zu sprechen, wird es ganz, ganz schwierig.»

Am Freitag beginnt eine wichtige Etappe

Wenn die Veranstaltung nicht noch wegen Corona abgesagt wird, wird Regierungsrat Stephan Attiger übermorgen Donnerstag unter dem Titel «Start öffentliche Anhörung Richtplananpassung Festsetzung Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Suhr Veras» eine Medienkonferenz durchführen. Am Freitag beginnt dann das Mitwirkungsverfahren des 210-Mio.-Projektes.

Leserbriefe

Michael Kohlhaas von Auenstein

«Sämi Richner gewann vor Bundesgericht»
Ausgabe vom 12. 3.

Ein Einwohner von Auenstein hat einen Gemeinderatsentscheid zu seinem Vorstoss betreffend einen Text in einem Büchlein zu einer Gemeindeversammlung durch alle Instanzen bis hin zum Bundesgericht in Lausanne weitergezogen. Das ist schon ein spezieller Fall einer Rechthaberei. Dass sich unser höchstes Gericht mit einer solchen Dorfposse beschäftigen musste, ist schon allerhand. Dass die «Aargauer Zeitung» diesem Fall Michael Kohlhaas gegen den Gemeinderat Auenstein eine ganze Seite widmet, setzt dann allerdings dem Ganzen doch die Krone auf!

Jakob Fischer, Seon

Vandalen beschädigten Autos von Spital-Angestellten



In der Nacht auf Sonntag haben Unbekannte auf dem Mitarbeiter-Parkplatz des Kantonsspitals Aarau an vier Autos die Rückspiegel zerstört. Schaden 2500 Franken. Die Polizei sucht Zeugen. Bild: zvg

Bärenplatz soll Spezialzone werden, fordert die CVP

Buchs Auch die CVP Buchs äussert sich im Mitwirkungsverfahren zur neuen Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde zum Thema Bärenplatz. Aber anders als die SP und die «IG Bärenplatz für alle» will die CVP den Bärenplatz nicht in eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen umzonen, was faktisch einen Verkauf an einen Investor verhindern würde.

Die CVP hingegen fordert, dass für den Platz vor dem Dorfssaal, der bisher in der BNO der Zentrumszone zugewiesen werden soll, eine «Spezialzone Bärenplatz» geschaffen werden soll. In einer Mitteilung schreibt die Partei: «Nutzungszweck und Gestaltungsrahmen der Spezialzone sollen so festgelegt werden, dass primär eine Lösung mit einem öffentli-

chen Platz angestrebt wird; eine ergänzende Baute mit öffentlicher Nutzung und allenfalls Wohnungen soll aber nicht ausgeschlossen sein.»

Der Bärenplatz war 2017 ein grosses Politikum in Buchs: Die Gemeinde wollte ihn an einen Investor verkaufen. Plante im Süden des Platzes eine Wohn- und Gewerbebaute. Der Einwohnerrat sagte Ja, bei einer Referendumsabstimmung war das Volk dagegen.

Die CVP fordert überdies, wie schon die SP, dass der Mehrwertabgabensatz von 20 auf 30 Prozent erhöht werden soll. Denn aufgrund der angespannten Finanzlage der Gemeinde ist es angezeigt, alle möglichen Einnahmenquellen auszuschöpfen», so die Gemeinde. (nro)