

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau

**FRAGEBOGEN ZUR ANHÖRUNG VERAS**

---

- **Anpassung des Richtplans: Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss Nr. 111)**
  - **Entsprechende Anpassung des Kantonsstrassennetzes**
- 

**vom 20. März 2020 bis 12. Juni 2020**

Absender/in

- Behörde     Repla     Partei     Organisation  
 Firma     Privatperson

Name/Organisation

CVP Aargau

Kontaktperson

Werner Müller

Kontaktadresse

Laurenzenvorstadt 79

PLZ/Ort

5000 Aarau

Telefon

079 776 98 46

E-Mail

werner.mueller@grossrat.ag.ch

Bitte füllen Sie diesen Fragebogen digital aus. Sie finden den Fragebogen auf [www.ag.ch/vernehmlassungen](http://www.ag.ch/vernehmlassungen) > [Laufende Anhörungen](#). Für das Ausfüllen des PDF-Fragebogens benötigen Sie einen Adobe Acrobat Reader. Das Online-Formular öffnet sich im Browser. Der Online-Fragebogen kann nicht gespeichert werden.

**Auskunftsperson während des Anhörungsverfahrens**

Dominik Kramer, Leiter Infrastruktur, Abteilung Verkehr, 062 835 33 80, [dominik.kramer@ag.ch](mailto:dominik.kramer@ag.ch)

Walter Waldis, Sektionsleiter Brücken und Tunnel, Abteilung Tiefbau, 062 835 36 11, [walter.waldis@ag.ch](mailto:walter.waldis@ag.ch)

Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, [verkehr.aargau@ag.ch](mailto:verkehr.aargau@ag.ch)

### Handlungsbedarf und Projektziele

Unabhängig von VERAS Planungsarbeiten muss die Funktionsfähigkeit der A1 im Kanton Aargau mittel- bis langfristig sichergestellt werden. Das ASTRA erarbeitet deshalb Planungen zum 6-Spur-Ausbau zwischen Aarau Ost und der Verzweigung Birrfeld. Im Raum Hunzenschwil wird eine optimierte Anbindung der T5 an den A1-Anschluss Aarau Ost untersucht, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und den Knoten Aarau Ost zu entlasten. Mit einer möglichen Realisierung der optimierten Anbindung wird ein zusätzlicher Autobahnanschluss zwischen Aarau Ost und Aarau West hinfällig. Das Wynental sowie die Gemeinden im Raum Aarau Süd werden über die VERAS an die Autobahn angeschlossen. Die Stossrichtungen des ASTRA werden vom Kanton gestützt.

Die zunehmende Verkehrsbelastung wirkt sich zunehmend negativ auf die Erreichbarkeit im Kanton Aargau und speziell auf den Raum Suhr aus. Auf wichtigen Strassenstrecken, gerade auch in den Siedlungsräumen, ist der Verkehrsfluss in den Spitzenzeiten stark beeinträchtigt. In der Folge sinkt die Zuverlässigkeit der Reisezeiten. Gestützt auf die heute hohen Auslastungen auf Strasse und Schiene sowie die prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung sowie den starken Ausbau des Bahnangebots ist eine Entlastung des Zentrums Suhr notwendig. Die Verkehrsbelastung im Raum Suhr hat auch starke Auswirkungen auf die Anbindung des Wynentals an die A1 und nach Aarau.

**Frage 1.a** Können Sie den dargelegten Handlungsbedarf im Raum Suhr nachvollziehen?  
(vgl. Anhörungsbericht, Abschnitt 1.1.5)

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- Ja  
 Nein

#### Bemerkungen 1.a

Die Entlastung von Suhr und die verbesserte Anbindung des Wynentals an das übergeordnete Strassen-netz ist schon jahrelang ein Thema. Suhr als Knoten der Verkehrsverbindungen Nord-Süd und Ost-West muss dringend entlastet werden. Zu allen früheren Vorschlägen und Ideen hat das aktuelle Projekt den Vorteil, dass eine Gesamtsicht aller Verkehrsträger vorgenommen wird.

Aktuell wird der Verkehrsfluss durch Bahnübergänge um Raum Suhr massiv gestört. Durch den geplanten Kapazitätsausbau des ÖV und dadurch noch längeren Barriere-Schliesszeiten, ist eine Trennung der MIV- und ÖV-Trassen dringend erforderlich. Der Handlungsbedarf ist daher klar gegeben.

---

**Frage 1.b** Sind Sie mit den im Bericht dargestellten Projektzielen einverstanden?  
(vgl. Anhörungsbericht, Abschnitt 1.2)

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

**Bemerkungen 1.b**

Als weiteres Ziel sind die flankierenden Massnahmen gem. Anhörungsbericht Kapitel 3.1.3 aufzunehmen.  
Die CVP erachtet diese ein wichtiges Element als Kompensation der Eingriffe in die Landschaft und Umwelt und dem Verlust von Fruchtfolgeflächen.

---

## Herleitung Variantenstudium und Bestvariante

**Frage 2a** Ist die Herleitung des Variantenfächers für Sie nachvollziehbar?  
(vgl. Synthesebericht VERAS Ostumfahrung Suhr und Synthesebericht VERAS Südumfahrung Suhr)

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

### Bemerkungen 2a

Der Variantenfächer ist sehr umfangreich und soweit die Beurteilung der Herleitung möglich ist nachvollziehbar. Zudem ist die Materie sehr komplex und daher nicht ganz einfach, eine vertiefte Beurteilung vorzunehmen.

**Frage 2b** Können Sie die Bewertung der Varianten und den Entscheid für die Bestvariante nachvollziehen?  
(vgl. Synthesebericht VERAS Ostumfahrung Suhr, Synthesebericht VERAS Südumfahrung Suhr und Gesamtbewertung VERAS [Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse])

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- völlig einverstanden
- eher einverstanden
- eher dagegen
- völlig dagegen
- keine Angabe

### Bemerkungen 2b

Siehe Bemerkung bei Frage 2a  
Die CVP erachtet die vorgeschlagene Bestvariante als sinnvolle Lösung.

## Verbesserungsmöglichkeiten

**Frage 3** Gibt es aus Ihrer Sicht Verbesserungsmöglichkeiten an der gewählten Bestvariante?  
Wenn ja, welche?  
(vgl. Anhörungsbericht, Kapitel 2)

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- Ja  
 Nein

### Bemerkungen 3

Gemäss Beantwortung der Frage 1b, sind die flankierenden Massnahmen als Projektziel aufzunehmen.

## Flankierende Massnahmen

**Frage 4.a** Erachten Sie die Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (A-Massnahmen) und verkehrlichen Massnahmen (B-Massnahmen) aus dem Konzept flankierende Massnahmen VERAS als ausreichend?  
(vgl. Anhörungsbericht Kapitel 3 und Konzept flankierende Massnahmen VERAS)

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- Ja  
 Nein

### Bemerkungen 4.a

Wie unter Frage 1b erwähnt, erachtet die CVP die flankierenden Massnahmen ein wichtiges Element als Kompensation der Eingriffe in die Landschaft und Umwelt und dem Verlust von Fruchtfolgeflächen. Problematisch ist dabei, dass zu mindest ein Teil der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen, auf dem Kulturland erfolgt. Auf der einen Seite gilt es dieses bestmöglich zu schonen, auf der anderen Seite werden genau dort Ersatzmassnahmen geplant. Wir gehen davon aus, dass die geplanten Ausdahlungen des Obertelbaches und des Gänstelbaches Fruchtfolgeflächen beanspruchen werden. Ebenso die Aufwertung des Talbächlis und weitere Massnahmen. Was wir unterstützen ist die Aufwertung bestehender Biodiversitätsförderflächen, sofern sie nicht bereits die Qualitätsstufe II erreichen. In jedem Fall sind die Massnahmen mit den bereits bestehenden Biodiversitätsförderflächen zu kombinieren und nicht in jedem Fall neu auszuscheiden. Auch muss sichergestellt sein, dass die möglichen Verluste von Fruchtfolgeflächen aufgrund der Ausgleichsmassnahmen aufgelistet werden und gesamthaft in den ausgewiesenen 2.85 ha FFF-Verlust beinhaltet sind.

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind aus heutiger Sicht ausreichend und zweckmässig. Im weitere Projektverlauf muss es möglich sein, neue Entwicklungen und Erkenntnisse aufzunehmen und umzusetzen.

**Frage 4.b** Neben den A- und B-Massnahmen sind weitere Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum (C-Massnahmen) in der Gesamtplanung VERAS enthalten, so dass das Vorhaben auf allen Ebenen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt eine gute Wirkung zeigt.

Teilen Sie die Auffassung, dass die Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Freiraum (C-Massnahmen) einen Beitrag zur Optimierung der Wirkung leisten und die Verträglichkeit des Projekts erhöhen?

(vgl. Anhörungsbericht Kapitel 3 und Konzept flankierende Massnahmen VERAS)

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- Ja  
 Nein

**Bemerkungen 4.b**

Die Massnahmen "C2 Aufwertung Velonetz" sind für die CVP wichtige Elemente. Gute, sichere und grossräumige Veloverbindungen für den Alltags- und Pendlerverkehr, werden zukünftig stark an Bedeutung zunehmen. Dieser Aspekt muss daher unbedingt ins Verkehrskonzept aufgenommen werden. Die Massnahmen "C3 öffentlicher Verkehr" sind ebenfalls wichtig und müssen daher als flankierende Massnahme aufgenommen werden.

---

**Frage 4.c** Ist die Gesamtplanung VERAS mit den Massnahmen aus dem Konzept flankierende Massnahmen (auf Konzeptstufe) aus Ihrer Sicht vollständig und zukunftstauglich? Wenn nein, was fehlt?

(vgl. Anhörungsbericht Kapitel 3 und Konzept flankierende Massnahmen VERAS)

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- Ja  
 Nein

**Bemerkungen 4.c**

Neue Entwicklungen müssen im Projektverlauf geprüft und falls sinnvoll aufgenommen werden.

---

## **Aufbau, Unterlagen und Verständnis**

Uns interessiert Ihre Einschätzung zu Verständlichkeit und Umfang der abgegebenen Unterlagen. Ihre Meinung ist wichtig für die Weiterbearbeitung dieses Projekts wie auch für künftige Vorhaben.

**Frage 5.a** Finden Sie die abgegebenen Unterlagen verständlich?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- Ja  
 Nein

**Bemerkungen 5.a**

Der Anhörungsbericht ist verständlich.  
Die Zusatzberichte (Beilagen 2 - 7) sind sehr umfangreich und komplex. Entsprechend benötigt das Studium dieser Berichte einen grossen Zeitaufwand. Hilfreich wäre, wenn von den Zusatzberichten eine kompakte Zusammenfassung im Anhörungsbericht aufgenommen würde.

---

**Frage 5.b** Wünschen Sie sich für weitere Anhörungen andere / zusätzliche Unterlagen und wenn ja welche?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- Ja  
 Nein

**Bemerkungen 5.b**

---

**Allgemeine Bemerkungen**

**Frage 6** Haben Sie weitere Anliegen zur VERAS, die wir nach der Anhörung für eine erfolgreiche Festsetzung noch aufnehmen sollen?

**Bemerkungen 6**

Punkt 1:

Die Argumentation, dass der A1-Anschluss Wynental (Halbanschluss Richtung Zürich) nicht weiter verfolgt wird ist nachvollziehbar. Der Anschluss würde zu hohen Verkehrsbelastungen auf der Achse Richtung Aarau führen. Zudem würde er die Umfahrungsstrasse nicht ersetzen. Der Autobahnanschluss T5 an die A1 Anschluss Aarau Ost ist massiv überlastet. Daher muss diese Anbindung dringend verbessert werden. Die Federführung dafür liegt beim ASTRA. Der Regierungsrat wird aufgefordert, den Druck beim ASTRA für den verbesserten Anschluss aufrecht zu erhalten.

Punkt 2:

Dem vorgesehenen Antrag 1.3 (Reduktion Fruchtfolgefläche (FFF) von 3.5 ha) an den Grossen Rat kann keine Zustimmung in Aussicht gestellt werden. Aktuell geht man in der Planung von einem Verlust von 2.73 ha FFF aus. Dazu ist keine Richtplananpassung nötig. Es soll in der weiteren Planung alles daran gesetzt werden, dass die Grenze von 3 ha als Richtplanrelevante Grösse nicht überschritten wird und zwar inkl. der ökologischen Ausgleichsmassnahmen, die wir zum Gesamtprojekt zählen.

---

Bitte senden Sie uns Ihre Antworten bis 12. Juni 2020. Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie den Fragebogen elektronisch ausfüllen und mit einem Klick auf das Feld "Einreichen" übermitteln. Sie können das PDF-Dokument auch per E-Mail an [verkehr.aargau@ag.ch](mailto:verkehr.aargau@ag.ch) senden.

Falls Sie das Formular mit der Post senden wollen, schicken Sie es bitte an das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau.

Besten Dank für Ihre Stellungnahme.

Bitte wählen Sie eine Antwort aus: