

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau

Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) Konzept flankierende Massnahmen VERAS Schlussbericht Phase 1

Bern, 6. Februar 2020

Roman Frick
Cornelia Graf, Corin Meier



Inhalt

1.	Ausgangslage und Ziele	3
2.	Übersicht Wirkungen	6
3.	Chancen und Risiken sowie Handlungsbedarf	12
3.1.	Chancen und Risiken	12
3.2.	Handlungsbedarf	13
4.	Konzept flankierende Massnahmen	15
5.	Umsetzungshorizonte und Vertiefungsbedarf	26
6.	Ausblick Phase 2	29
	Literatur, Planungsgrundlagen	31
A1.	Pläne und thematische Karten	32

1. Ausgangslage und Ziele

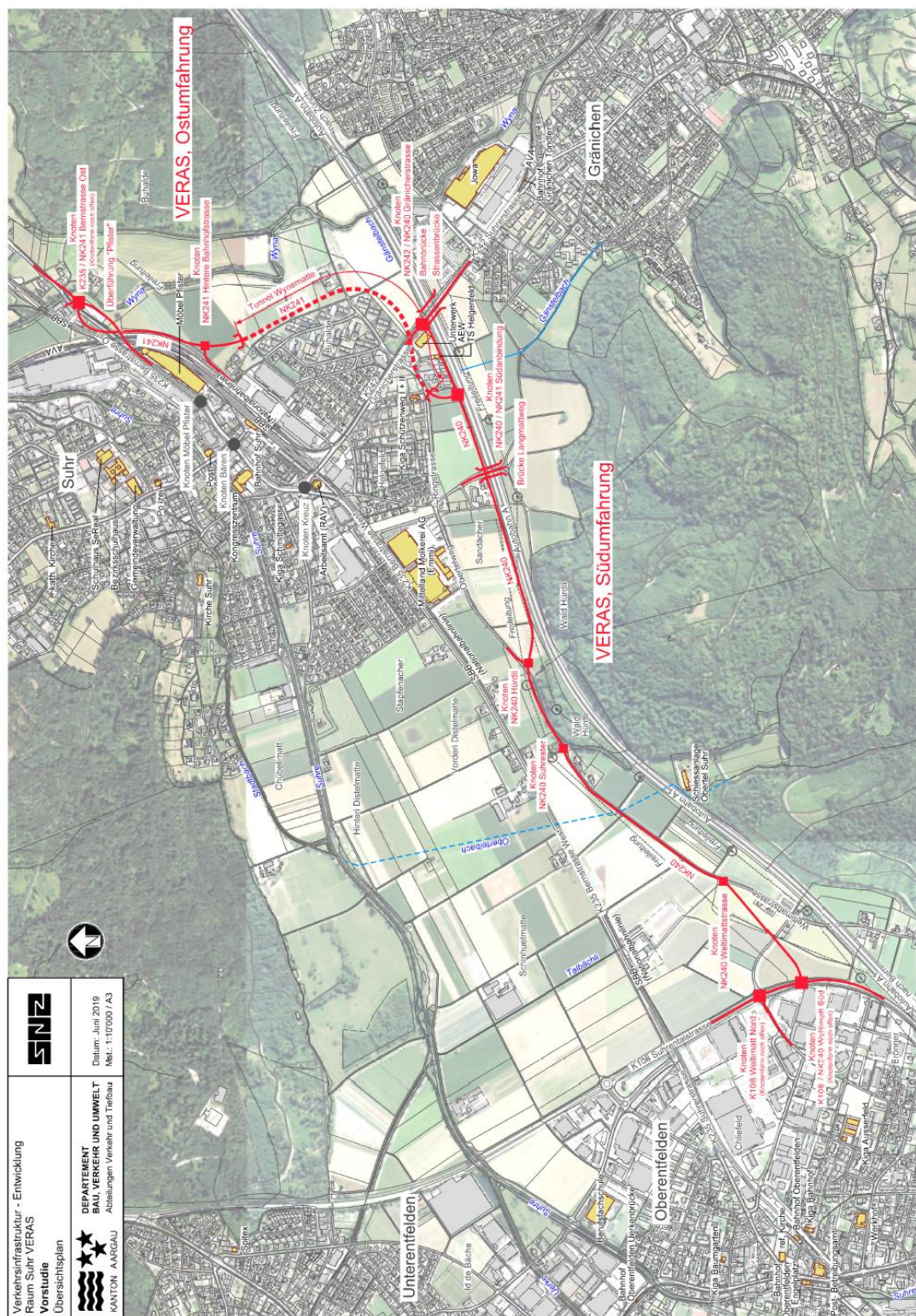
Die Region Suhr und insbesondere das Suhrer Dorfzentrum sind seit Jahren einem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen und Verkehrsüberlastung ausgesetzt. Ein bedeutender Anteil davon entfällt auf den Durchgangsverkehr. Zur Verbesserung der Situation wird seit längerer Zeit geplant und es bestehen bereits zwei Richtplaneinträge: Die Ostumfahrung als «Festsetzung» und die Südumfahrung als «Vororientierung». Für die Ostumfahrung lag bereits 2001 ein Generelles Projekt vor. Verschiedene Rahmenbedingungen haben sich jedoch verändert und zwingen die Verantwortlichen zu einer neuen Gesamtsicht. Um die Projekte besser aufeinander abzustimmen wurde die Gesamtplanung «VERAS – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr» vom Kanton und Gemeinden vorangetrieben (Abbildung 1). Aktuelle Bestandteile sind auf Stufe Vorstudie zwei abgeschlossene ZMBs zu beiden Teilprojekten sowie entsprechende Berichte zur Umweltsituation (BUS). Für die Ostumfahrung ist mittlerweile auch das Vorprojekt abgeschlossen. Das Vorprojekt zur Südumfahrung ist noch in Bearbeitung. Ebenfalls in Bearbeitung sind die Synthese zum Planerwettbewerb «Überführungsbauwerk Pfister» und der Anschluss der Ostumfahrung an die Bernstrasse Ost.

Zurzeit läuft das Richtplanverfahren zum Projekt VERAS. Die kantonsinterne Ämtervernehmlassung hat im Herbst 2019 stattgefunden. Bis Frühling 2020 läuft die Ämtervernehmlassung beim Bund und im Zeitraum März-Mai 2020 ist die Behördenvernehmlassung und öffentliche Mitwirkung geplant. Parallel dazu wird das Agglomerationsprogramm Aareland, 4. Generation erarbeitet. Das Projekt VERAS ist hier ebenfalls als Gesamtmassnahme zu positionieren. Die Anforderungen des Bundes für solche Grossprojekte sind hoch, insbesondere hinsichtlich guter Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie entsprechender flankierender Massnahmen.

Mit der Projektierung von «VERAS» ist ein erster Schritt zu einer Gesamtsicht getan. Ein «Zusammenheften» von Vorstudien und Vorprojekten genügt aber nicht, um breite Akzeptanz auf allen Stufen zu erlangen (Gemeinden, Organisationen und auch beim Bund). Hier setzt das vorliegende Projekt an. Die **Ziele** der vorliegenden Gesamtsicht – Phase 1 – lauten:

- Das Argumentarium der Wirkungen, Nutzen und Risiken von VERAS thematisch systematisieren und verbreitern
- Neben den lokalen auch die regionalen und überregionalen Wirkungen und Nutzen klarer aufzeigen bzw. das Projekt VERAS grossräumig positionieren
- Ein Konzeptkonzept flankierender Massnahmen ableiten, um die Ziele zu erreichen
- Eine «To-do-Liste» erstellen für die weitere Umsetzung der flankierenden Massnahmen (insbesondere auch die Gemeinden betreffend)

Abbildung 1: Übersichtsplan VERAS



Quelle: siehe Kartenlegende

Abbildung 2: 3D-Ansichten Projekt VERAS



2. Übersicht Wirkungen

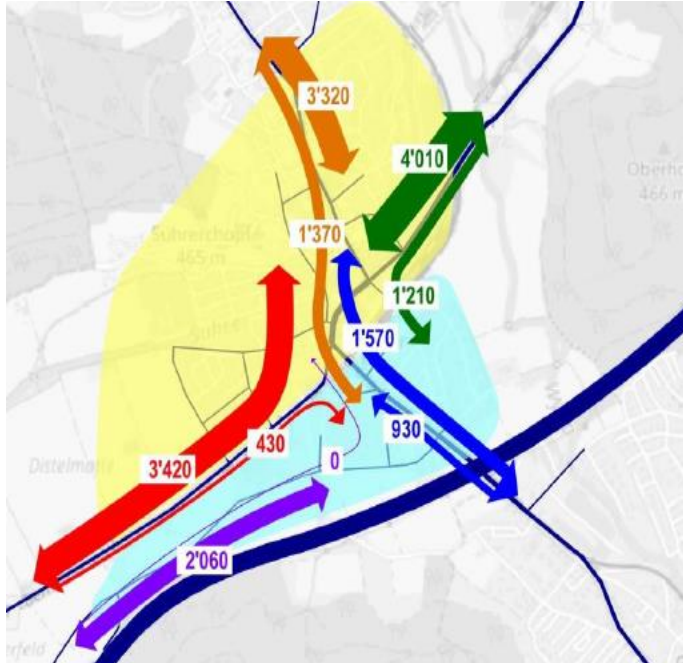
Die nachfolgende Tabelle 2 fasst die Wirkungen des kombinierten Ausbauprojektes Ost- und Südumfahrung Suhr thematisch und räumlich zusammen. Die Auslegeordnung basiert auf den verschiedenen Planungsgrundlagen, namentlich auf den zwei ZMBs (SNZ 2019a, SNZ 2019b) und den Umweltberichte zu Süd- und Ostumfahrung (Gruner AG 2019a und 2019b) sowie auf dem Bewertungsbericht zum Gesamtprojekt (SNZ 2019c). Als wesentliche Grundlage für verschiedene Wirkungen zeigt Tabelle 1 die verkehrlichen Effekte an ausgewählten Querschnitten des Projektperimeters für den Zustand 2040 (ohne/mit Projekt) sowie Abbildung 3 die Grössenordnungen der heutigen Verkehrsbeziehungen. Ausgewählte Illustrationen zu anderen Themen sind im Anhang A1 zusammengestellt.

Tabelle 1: Verkehrliche Wirkungen von VERAS (DTV im Jahr 2040)

Streckenabschnitt	Referenzzustand 2040	mit VERAS 2040	Unterschied VERAS vs. Referenzzustand
Suhr: Kreuz – Bären	34'380	22'780	-34%
Suhr: Bären – Pfister	21'280	12'110	-43%
Suhr: Tramstrasse Süd	19'330	17'720	-8%
Gränichen: Mitteldorfstr./Coop	18'100	19'140	6%
Oberentfelden: Suhrerstr./Kirche	14'800	14'890	1%
Unterentfelden: Hast. Post	7'910	7'990	1%
Hunzenschwil (Post)	16'640	17'090	3%
VERAS Ostumfahrung (QS Tunnel)	-	14'500	neu
VERAS Südumfahrung (QS Weltimattstr.)	9'850	15'500	+57%

Quelle: Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse (SNZ 2019c), Modellrechnungen SNZ.

Abbildung 3: Verkehrsbeziehungen heute (DTV 2016)



Quelle: Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse (SNZ 2019c)

Tabelle 2: Übersicht lokale und regionale Wirkungen von VERAS

Lokale Wirkungen		Regionale Wirkungen		
	Wirkung	Relevanz ¹	Wirkung	Relevanz
1. Verkehr				
MIV ²	Suhr: deutliche Entlastung; differenziert nach Querschnitten: ▪ Kreuz-Bären: -34% ▪ Bären-Pfister: -43% ▪ Tramstr. Süd: -8% Zudem: Entlastung der beiden Bahnübergänge Bernstr. (-100%: Überführung Pfister) und Gränicherstr. (-42%)	■ ■ ■	▪ Deutlicher Reisezeitgewinn für alle Transitströme durch Suhr (d.h. Ost-West und Süd-Nord)	■ ■
	Gränichen: geringer Zuwachs (Suhrestrasse Süd +2% bzw. Mitteldorfstr./Coop: +6%)	■	▪ verbesserter Anschluss des Wynentals an die A1 (auch ohne neuen Autobahnanschluss)	■ ■
	Oberentfelden: minimaler Zuwachs: Suhrerstr./Kirche: +1%	o	▪ Nur geringer induzierter Neuverkehr (v.a. von/zu Wynental)	■
			▪ Heutiger Ausweichverkehr in die Seitentäler fällt weg (Rückverlagerung)	■ ■
Öffentlicher Verkehr	Erhöhte Zuverlässigkeit des Busverkehrs (v.a. von/nach Suhr) durch Entlastungswirkung im Zentrum von Suhr (Linien 4 und 6); wobei es nur zwei in Suhr endende Buslinien gibt, d.h. keine Wirkung auf regionale Buslinien Richtung Gränichen oder Oberentfelden.	■ ■	Das Angebot der WSB-Bahnlinien ist nicht direkt tangiert. Die Bahnen gewinnen jedoch durch die Überführung «Pfister» sowie weniger MIV bei der Barriere Gränicherstrasse mehr Freiheitsgrade für Angebotsausbauten, insbesondere auch für Rangierungsarbeiten (Entflechtung MIV und Bahntrasse). Zudem steigt die Erreichbarkeit des Bhf Suhr durch die MIV-Entlastungswirkung im Zentrum von Suhr.	■
			Keine Anreizwirkung für Verkehrsverlagerung MIV → öV (relativer Attraktivitätsgewinn des MIV)	■
Veloverkehr	Steigerung der Attraktivität durch Verkehrsentslastung v.a. innerhalb Suhr sowie auf Achsen zwischen Suhr und Oberentfelden bzw. Gränichen. Zudem sind div. bauliche Verbesserungen für den Veloverkehr geplant (z.B. Überführung A1 Langmatt-/Sportplatzweg)	■ ■	Attraktivitätssteigerung für grossräumigere Relationen durch Suhr (kantonale Routen und SchweizMobil-Routen 3, 34 und 67). Potenzial für Ausbau zu Velovorzugsrouten.	■
	Gränichen: Die bestehende kantonale Veloroute verläuft weitgehend parallel zur Ortsdurchfahrt (im Mischverkehr via Eifeldstr./Ruus/Holtengraben) oder auf einem be-	■		

¹ Relevanz je aus lokaler und grossräumiger/regionaler Sicht: o keine Wirkung, ■ geringe, ■ ■ mittlere, ■ ■ ■ grosse Wirkung² Differenz DTV im Prognosezustand 2040 (ohne / mit Umfahrungsprojekten)

	stehenden separaten Veloweg (Teil Oberfeldstrasse Rchthg. Teufenthal) und ist deshalb nicht tangiert.			
	Oberentfelden: Tangierung der bestehenden kommunalen Hauptroute ³ (Anschluss Chilefeld via Ausserfeldstr./Weltimattstr. an kantonale Route) – eingetragen in Defizitplan des KGV, d.h. Aufwertungspotential	■ ■		
Fussverkehr	Attraktivitätssteigerung v.a. in Suhr aufgrund der deutlichen Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt, Bahnhofszugang, etc. Aufgrund der leichten MIV-Zunahme auf der Ortsdurchfahrt von Gränichen ergeben sich erhöhte Anforderungen für das laufende BGK Gränichen bzgl. Gestaltung des Fussverkehrs sowie für sichere Querungsstellen	■ ■	Keine Wirkung	o
Verkehrssicherheit	Unfallzahlen: Leichte Erhöhung der gesamten Fahrleistung (+4.7% ⁴) plus Verkehrsverlagerung auf Strassen mit – gem. Bewertungssystem NISTRA – höheren Unfallraten (von Nebenstrassen zu Hauptstrassen) können zu minimaler Erhöhung der Unfallzahlen führen. Die Neubastrecken werden jedoch im Gegensatz zu den Bestandesstrecken die aktuellen Sicherheitsnormen vollumfänglich erfüllen, d.h. positive Auswirkungen auf Verkehrssicherheit haben.	■	Keine Wirkung	o
2. Siedlung (inkl. Wirtschaft, Gesellschaft)				
Entwicklung ESP (Arbeiten)	Verbesserte lokale Erreichbarkeit des kant. ESP Buchs/Suhr-Wynenfeld v.a. aufgrund Ostumfahrung (Reisezeitgewinn) und Überführung Bernstrasse Ost (Reduktion Stausituationen Bahnübergänge)	■ ■ ■	Analog lokale Wirkung (für grossräumige Relationen von/zu ESP)	■ ■ ■
	Suhr: Grosse Tangierung Arbeitszone A1 (Knoten Südanbindung), Rückbau einzelner Gebäude nötig (laufende Potenzialstudie zwecks Arrondierung)	■ ■		
	ESP Entfelden (Chilefeld sowie Ausserfeld/Oberentfelden-Süd): ▪ von Osten und Norden: verbessert (Entlastungswirkung Umfahrung) ▪ von Süden und Westen: minim beeinträchtigt (leichte Verlagerung)	■	Analog lokale Wirkung (für grossräumige Relationen von/zu ESP)	■
Entwicklung	Gränichen (Areal Oberdorf, kant. WSP): leichter Zuwachs der Verkehrsbelastung auf	o	Buchs: kant. WSP Hunzikermaße nicht direkt betroffen	o

³ Klassierung als «kommunale Hauptroute» gem. KGV Oberentfelden

⁴ Quelle: SNZ (2019c)

	Suhrerstrasse hat keine Wirkung auf den WSP (v.a. mit BGK)		Erhöhte Standortgunst der «ländl. Entwicklungsachse Wyntental» (gem. kantonalem Raumkonzept) durch verbesserte Anbindung ans Autobahnnetz	■ ■
Entwicklung Ortszentren und öffentlicher Strassenraum	Suhr: Stark verbesserte Erreichbarkeit des Ortszentrums Suhr, Bernstrasse West, inkl. der Fach- und Einkaufsmärkte im Gebiet «Pfister» und insbesondere des Bahnhofgebietes. Entlastung vom MIV bringt Potentiale zur Aufwertung des öffentlichen Strassenraumes. ISOS-Ortsbild Suhr: die schützenswerten Zonen im Ortskern werden nicht tangiert. Gränichen und Oberentfelden: leicht verschlechterte Erreichbarkeiten der Ortszentren aufgrund leichter Verkehrszunahmen und somit erhöhten Anforderungen an BGK zur Aufwertung der betroffenen öffentlichen Strassenräume.	■ ■ ■ o ■	Weitere umliegende Einkaufsstandorte (Wynecenter, «Rüteli» Hunzenschwil, Schinhuetweg Ober- und Unterentfelden): verbesserte Erreichbarkeiten infolge Reisezeitgewinn für den wichtigsten Strom (Ost ↔ West)	■
Wohnlichkeit entlang der Strassenabschnitte (Siedlungsverdichtung) ⁵	Obertelweg/Ringstrasse: Grosse Verbesserung dank beträchtlicher Verkehrsentslastung (ca. -90%).	■ ■ ■	Keine Wirkung	o
	Buhalde: keine Beeinträchtigung (Tunnel)	■	Keine Wirkung	o
	Helgefild: leichte Verbesserung (neue Linienführung entlang A1)	■	Keine Wirkung	o
	Weiler Oberteil und Weltimatt: leichte Beeinträchtigungen durch Mehrverkehr	■	Keine Wirkung	o
3. Landschaft / Umwelt (nur lokale Wirkungen identifiziert)				
Naturschutzgebiete	Es sind keine Naturschutzgebiete oder weitere in Inventaren verzeichnete Flächen betroffen.			o
	Das Bauwerk (v.a. Überführung Bernstrasse Ost, Tunnelportal Wynenmatte, Rampe Anschluss Gränichen, Böschung Suhrentalstr., Querung Talbächlein) verursacht jedoch dauerhafte kleinräumige Verluste an «schützenswerten» Lebensräumen (v.a. Biodiversitätsförderflächen, Hecken- und Gehölzstrukturen, Uferbereiche Talbächli, Waldrand zum Obertelweg) und verschlechtert die Vernetzung für einzelne Tierarten.			■ ■
Eingriffe in den Landschaftsraum/Naherholung	Verschiedene, wenn auch minimierte Eingriffe in das als «Landschaft von kantonaler Bedeutung» klassierte Gebiet (mit grossem Nutzen als Naherholungsraum): Anschlussknoten und Portal des Tunnels Wynenmatte, Überführung der Bernstrasse Ost, Rampe Anschluss Gränichen, Böschung der K108. Es sind jedoch diverse ökologische Ausgleichsmassnahmen angedacht ⁶ .			■ ■

⁵ Quantitative Angaben zu Verdichtungspotenzialen (im Bestand) können ev. nachgeliefert werden.

⁶ Beispielsweise die Aufwertung durch Umgestaltung des Wyna-Ufers im Bereich Überführung Bernstr. Ost, die Öffnung des heute verdolten Gänstelbaches entlang der A1 und des Obertelbaches.

	Leichte Erhöhung der Trennwirkung durch Neubaustrecke zwischen Knoten Weltimatt Süd und Weltimattstr. (wobei optimierte Linienführung bzgl. tangierten Gebäuden angestrebt). Dadurch wird der Nutzen des Naherholungsgebietes beeinträchtigt. ■ Rodung von Teilflächen für den Bau der LV-Unterführung am Knoten Hürdli. Rodungsersatz ist zu leisten, zudem ist eine Aufwertung des Waldrandes angedacht. ■
Luft- und Lärmbe- lastung	Gesamthaft werden 1'528 Personen von Lärm entlastet (v.a. Ortsdurchfahrt Suhr, Helgenfeld) und nur 16 zusätzlich belastet (Weiler Weltimatt und Obertel)⁷ ■ Den zusätzlichen Luftbelastungen entlang der Umfahrungen stehen Entlastungen im Innerortsbereich gegenüber. In der Bilanz resultiert für den gesamten Perimeter eine leichte Zunahme von Stickoxid- (+6%) und eine Abnahme der Feinstaubemissionen (Aufwirbelung und Abrieb) um 16%. o
Beeinträchti- gung Grundwas- ser Oberflächen- gewässer ⁸	Grundwasser: leichte Tangierung durch Tunnel Wynematte (A_u). Die Regeln der Gewässerschutzverordnung sind eingehalten. ■ Oberflächengewässer: Gewässerräume von Wyna, Obertelbach und Talbächlein werden tangiert, bieten jedoch grosses Aufwertungspotential (geplant an der Wyna im Bereich Bernstrasse Ost und evt. Offenlegung Obertelbach). ■
Bodenversie- gelung (v.a. FFF) ⁹	Zunahme der versiegelten Fläche: es sind v.a. Fruchtfolgeflächen «1. Qualität» betroffen (permanent 2.85 ha; v.a. im Bereich der Tunnelportale und Anschlussknoten, sowie entlang der NK240 fast durchgehend auf beiden Seiten). Es werden Kompensationsmassnahmen¹⁰ umgesetzt. ■ ■

⁷ Quelle: SNZ (2019c)

⁸ Quellen: Gruner AG (2019a und 2019b)

⁹ Quellen: Gruner AG (2019a und 2019b)

¹⁰ Beispielsweise Wiederherstellung FFF auf Tunnel nach Bau, Kompensation in unmittelbarer Nähe zwischen Entfelden und Suhr.

3. Chancen und Risiken sowie Handlungsbedarf

3.1. Chancen und Risiken

Aus den bewerteten Wirkungen von VERAS (Kapitel 0) lassen sich zusammenfassend folgende Chancen und Risiken der Gesamtplanung für die lokale und regionale Ebene ableiten:

Tabelle 3: Überblick wichtigster Chancen und Risiken

a) Lokale Wirkungen	
Chancen	Risiken
▪ Grosse Verkehrsentslastung im Zentrum von Suhr (K235/K242) mit allen Folgewirkungen und Aufwertungspotenzialen: Zentrumsentwicklung, Aufenthaltsqualität, Qualitätsverbesserung Fuss-/Veloverkehr, Zuverlässigkeit Busverkehr, Aufwertung Quartierverbindungen/Freiraumnetz, u.a.m. ▪ Entlastung Achse Ringstrasse/Obertelweg und damit Aufwertung benachbarter Quartiere sowie deren Siedlungsgrenzen zur Landschaft ▪ Aufwertung der Veloverbindungsachsen von/nach Suhr ▪ Grösserer Spielraum für Bahnausbauten (Personen- und Güterverkehr) infolge Überführung 'Pfister'	▪ In Suhr nicht überall gleich hohe Entlastungswirkung, namentlich nicht in Richtung Aarau (Tramstrasse). ▪ Punktuelle Eingriffe ins Siedlungsgefüge von Suhr (v.a. Arbeitszone Südanbindung) ▪ Leichter Mehrverkehr, v.a. vom Wynental mit erhöhter Belastung in Gränichen ▪ Erhöhter Druck auf Quartiere im Bereich Weltimatt / Oberentfelden ▪ Verlust an Fruchtfolgefächern (v.a. Südumfahrung) ▪ Landschaftlicher Eingriff und Verlust an schützenswerten Lebensräumen (wenn auch minimiert und im Falle der Ostumfahrung nur während Bauphase) ▪ Attraktivitätssteigerung des MIV und damit potentielles Risiko einer Unterwanderung der Verlagerungsbemühungen auf ÖV und LV
b) Regionale Wirkungen	
Chancen	Risiken (oder keine positive Wirkung) ¹¹
▪ Erhöhte regionale Erreichbarkeit der Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebiete in Suhr (v.a. Zentrum, Bahnhof, Pfister) sowie im nahen Umfeld (v.a. ESP Wynenfeld). Dies vor allem für Verkehrsströme auf der Ost-West-Achse. ▪ Bessere Anbindung des Wynentals ans Autobahnnetz und damit erhöhte Standortgunst dieser «ländlichen Entwicklungsachse» (weitere Nutzensteigerung mit neuem Abzweiger Hunzenschwil) ▪ Leicht verbesserte Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums und Kantonshauptstadt Aarau (aber geringere Verkehrsströme im Vergleich zur Ost-West-Achse)	▪ Regional betrachtet eine negative Umweltbilanz infolge leichtem MIV-Zuwachs bzw. keiner Verlagerung vom MIV auf ÖV und LV ▪ Keine direkten Effekte auf die Entwicklung des Agglomerationszentrums und Kantonshauptstadt Aarau sowie Entwicklungsgebiete im weiteren Umfeld von Suhr

Tabelle INFRAS.

¹¹ Mit Blick auf ein wünschenswertes Argumentarium im Agglomerationskontext.

Fazit: Die unmittelbarsten und grössten Chancen ergeben sich klar in Suhr selber 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 Verkehren nach Aarau (Tramstrasse Suhr). Die regionalen Chancen liegen vor allem 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 des Angebotsausbaus im MIV.

3.2. Handlungsbedarf

Um die oben zusammengefassten Chancen in Wert zu setzen und die Risiken zu minimieren, zeigt sich der Handlungsbedarf gemäss Tabelle 4. Diese Zusammenstellung erfolgt mit Blick auf ein nachfolgend weiter zu konkretisierendes Paket flankierender Massnahmen. Entsprechend sind die Massnahmenbereiche folgendermassen strukturiert (Farbgebung als Orientierungsgrösse in den nachfolgenden Tabellen):

- 0) Übergeordnete Rahmenbedingungen: Diese sind nicht unmittelbarer Bestandteil des Konzepts flankierende Massnahmen VERAS. Dazu gehören insbesondere die generellen Einträge im kantonalen Richtplan sowie die überregionalen Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagement.
- A) Massnahmen aus rechtlichen Gründen, beispielsweise die Aufforstung gerodeter Waldflächen.
- B) Massnahmen aus verkehrlichen Gründen, um die erwünschten Projektwirkungen erzielen zu können, bspw. angepasste Verkehrssteuerung am Knoten «Pfister» (siehe dazu auch zwei Abbildungen FLAMA Ost- und Südumfahrung im Anhang)
- C) Massnahmen für eine nachhaltige Gesamtwirkung bzw. um die Verträglichkeit und die Akzeptanz des Projekts zu erhöhen. Dies beinhaltet beispielsweise die Aufwertung des Freiraumes zwischen Suhr und Oberentfelden - und vor allem systematische Verbesserungen im Velonetz (nicht nur Freizeitrouten, sondern insbesondere auch für direkte Alltags-/Pendlerrouuten).

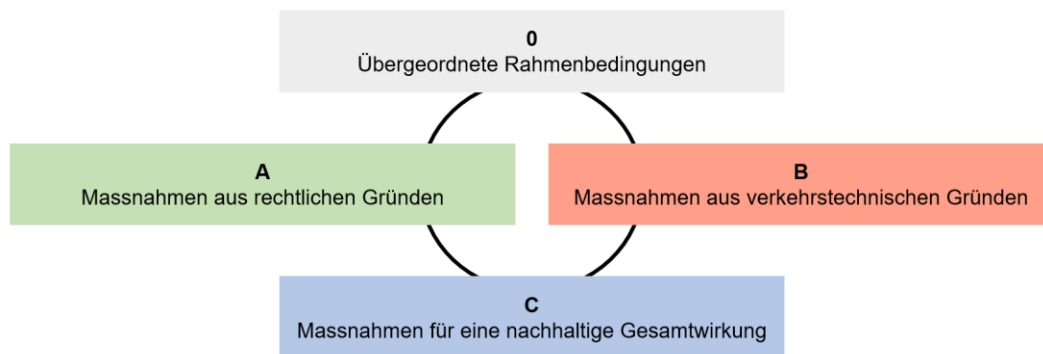
Tabelle 4: Handlungsbedarf und entsprechende Massnahmenbereiche

Handlungsbedarf
0) Übergeordnete Rahmenbedingungen (nicht Teil des FlaMa-Konzepts)
01 Regionales Verkehrsmanagement und Einbindung übergeordnetes Strassennetz: Neben der Verkehrssteuerung im Projektperimeter VERAS sind das grossräumige Verkehrsmanagement und die optimale Einbettung des Projektes in die geplanten Ausbauten auf dem Autobahnnetz entscheidend. Letzteres ist auch Bestandteil des aktuellen Richtplanverfahren.
A) Massnahmen aus rechtlichen Gründen
A1 Ersatzmassnahmen ökologische Eingriffe: Aufforstung gerodeter Waldflächen, Renaturierung heute eingedolter Bäche (z.B. Talbächli), Kompensation der verlustigen Biodiversitätsförderflächen, Ersatz Hecken- und Gehölzstrukturen (entlang Südumfahrung), Vernetzung für betroffene Tierarten wiederherstellen.
A2 Weitere Massnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung: V.a. in den Bereichen Lärm (Prüfung Lärmschutzwände, Ersatzmassnahmen etc.) und Luft (Immissionsüberschreitungen?).
B) Massnahmen aus verkehrstechnischen Gründen
B1 Lokales Verkehrsmanagement und Knotenoptimierung: Um die modellierten Verlagerungseffekte zu erzielen, sind umfassende Lenkungsmassnahmen an den Schnittstellen zwischen Ost-/Südumfahrung und übrigen Strassennetz erforderlich. Dies umfasst sowohl bauliche Knotenanpassungen als auch lichtsignalgesteuerte Massnahmen (Dosierung vs. Priorisierung). Ziel ist auch das Erhöhen des Netzwerkes für den MIV auf dem untergeordneten Strassennetz.
C) Massnahmen für eine nachhaltige Gesamtwirkung
C1 Aufwertung Strassenraum: Diverse Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, v.a. auf den am meisten betroffenen Korridoren, sei dies zur Aufwertung der entlasteten Strassen (v.a. Bernstrasse West + Ost, Gränicherstrasse, Ringstrasse / Obertelweg) oder zur Abfederung des Risikos von Mehrverkehr (Erhöhung des Netzwerkes für den MIV, v.a. Suhrerstrasse K242 und K235 sowie Gebiet Weltimatt). Zudem soll die Gestaltung und Qualität der vom MIV entlasteten öffentlichen Strassenräume erhöht werden, insbesondere die Ortszentren
C2 Aufwertung Velonetz: Das Velonetz ist sowohl auf den Transitachsen von Suhr als auch den Verbindungskorridoren aus den Nachbargemeinden aufzuwerten. Auf den Strassenabschnitten der erwähnten BGKs wird dies integral mitgeplant. Weitere Aufwertungsmassnahmen sind namentlich auf der Bernstrasse West, der Achse Obertelweg bis Weltimatt) sowie Knotenführungen im Osten und Süden zu definieren.
C3 Massnahmen öV: Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit zu den öV-Haltestellen und die Prüfung des Busangebotes (verbesserte Feinerschliessung von Quartieren, Ausbau des Busangebotes zwischen den Gemeinden und / oder verlängerte regionale Buslinien über Suhr hinaus).
C4 Siedlungsentwicklung: Mit dem Projekt VERAS werden gute Voraussetzungen geschaffen, bisher überlastete Ortszentren und durch Überlaufverkehr belastete Quartiere aufzuwerten. Die durch die Umfahrungsstrassen potenziell verbesserte Erreichbarkeit der Zentrums-/Bahnhofsgebiete gilt es durch Optimierung des kommunalen Erschliessungsnetzes sicherzustellen. Neben den direkt betroffenen Kernbereichen sind auch die Chancen Aufwertung der benachbarten Quartiere zu nutzen.
C5 Landschafts- und Freiraumentwicklung: Durch die Verkehrsentslastung der Bernstrasse West steigt die Erholungsqualität des Raumes zwischen Suhr und Oberentfelden. Gleichzeitig sind die Nord-Süd-Verbindungen in diesem Landschaftsraum zu optimieren um die heute auf den nördlichen Teil fokussierten Erholungsnutzungen mit den Potenzialen im südlichen Teil zu ergänzen (inkl. Waldgebiet südlich der Autobahn). Auch die Verbindungen zu den östlich der Wyna gelegenen Naherholungsräume sind aufzuwerten.

4. Konzept flankierende Massnahmen

Der im vorangehenden Kapitel 3.2 aufgeführte Handlungsbedarf wird im vorliegenden Abschnitt weiter konkretisiert. Es resultieren Massnahmen aus verschiedenen Massnahmengruppen (A1 bis C5) – die Nummerierung erfolgt nach der Strukturierung gemäss Tabelle 4.

Abbildung 4: FlaMa-Kategorien



Die Massnahmen sind nach zwei Planungsständen kategorisiert:

- **geplant:** Die Planung dieser Massnahmen ist bereits konkret am Laufen, teilweise auch unabhängig von VERAS (z.B. BGK Gränichen, Ausdohlung Obertelbach).
- **Neu:** Diese Massnahmen sind entweder im Rahmen der bisherigen Projektentwicklung von VERAS oder in anderen Planungen bereits angedacht worden, sie sind jedoch noch nicht konkret ausgearbeitet (z.B. Zentrumsentwicklung der Gemeindezentren stärken).

Teilweise sind A-/ und B-Massnahmen wichtiger Bestandteil der VERAS, werden jedoch mit einem separaten Projekt (BVU) bearbeitet (in nachfolgender Tabelle mit * gekennzeichnet).

Den Massnahmen sind zudem folgende drei Zeithorizont-Kategorien zugeordnet:

- **ab sofort:** die Umsetzung dieser Massnahmen ist grundsätzlich ab sofort möglich. Es ist darauf zu achten, dass sie mit VERAS aufwärtskompatibel sind.
- **mit Projekt:** die Umsetzung dieser Massnahmen soll spätestens mit Fertigstellung von VERAS ebenfalls abgeschlossen sein.
- **Projekt+:** diese Massnahmen sind für eine nachhaltige Gesamtwirkung von VERAS ebenfalls wichtig, sind aber nicht unmittelbarer Bestandteil der Bau-/Ausführungsplanung der Süd- und Ostumfahrung VERAS (vorwiegend C-Massnahmen). Hier sind spezielle Anstrengungen notwendig zur Umsetzung, auch wenn zeitlich mehr Flexibilität besteht (d.h. verkehrstechnisch nicht zwingend bis zur Eröffnung VERAS).

Neben den nachfolgenden Tabellen sind die Massnahmen zur Illustration auch in Karten dargestellt.

Tabelle 5: Übersicht flankierende Massnahmen (strukturiert in Massnahmengruppen gemäss Tabelle 4)

Massnahme	Status (geplant/neu)	Planungsgrundlagen/ Bezug zu anderen Planungen	Zuständigkeit Federführung	Zeithorizont (ab sofort/mit Projekt/Projekt+)
0 Regionales Verkehrsmanagement und Einbindung übergeordnetes Strassennetz				
0.1) Neue Verzweigung Hunzenschwil (A1-T5)	geplant	▪ STEP Nationalstrassen	Bund (ASTRA)	ab sofort
0.2) 6-Spur Ausbau Aarau-West - Birrfeld	geplant	▪ STEP Nationalstrassen	Bund (ASTRA)	ab sofort
0.3) Verkehrsmanagement VM Aarau (2019), v.a. aus Richtung Wynental und bzgl. Netzwidestände/Dosierungen um Oberentfelden	geplant	▪ Teilstrategie Strasse AP4 Aareland (in Erarbeitung)	Kanton	ab sofort
A1 Ersatzmassnahmen ökologischer Eingriffe				
A1.1) Ausgleichsmassnahmen an der Wyna (v.a. im Bereich Bernstrasse Ost: Aufwertung Bachgerinne durch Beseitigung von Hindernissen und Schwellen, Umgestaltung der Ufer nördlich der SBB-Brücke und im Bereich Rynetel/Meierhof)	geplant	▪ BUS Ostumfahrung (Gruner AG 2019a)	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
A1.2) <i>Ausdohlung Obertelbach</i> ^{*12}	geplant (in Prüfung)	▪ BUS Südumfahrung (Gruner AG 2019b) ▪ Freiraumkonzept Suhr (SKK 2013)	Kanton (ALG)	ab sofort
A1.3) Ausdohlung Gänstelbach entlang der A1 (mögliche Ausgleichsmassnahme, falls die übrigen nicht ausreichen)	neu	▪ BUS Ostumfahrung (Gruner AG 2019a) ▪ Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse (SNZ 2019c)	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
A1.4) Aufwertung Talbächli / Anpassung Linienführung	geplant	▪	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
A1.5) Div. neue Baum- und Heckenpflanzungen, dabei auf Förderung der Biodiversität achten (wo genau noch zu klären)	geplant	▪ BUS Ostumfahrung (Gruner AG 2019a) ▪ Konzept «Landschaftspflege» zu VERAS	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
A1.6) Div. Flächen neu als Magerwiesen ausbilden (v.a. beim Bereich Überführung Bernstr. Ost, weitere Orte: Portal Wynematte, Portal Helgefild, Brückenbereich Gränicherstrasse)	geplant	▪ BUS Ostumfahrung (Gruner AG 2019a)	Kanton mit VE-RAS	Mit Projekt
A1.7) Erdverlegung Freileitung Helgefild	geplant (in Prüfung)	▪ BUS Südumfahrung (Gruner AG 2019b)	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt

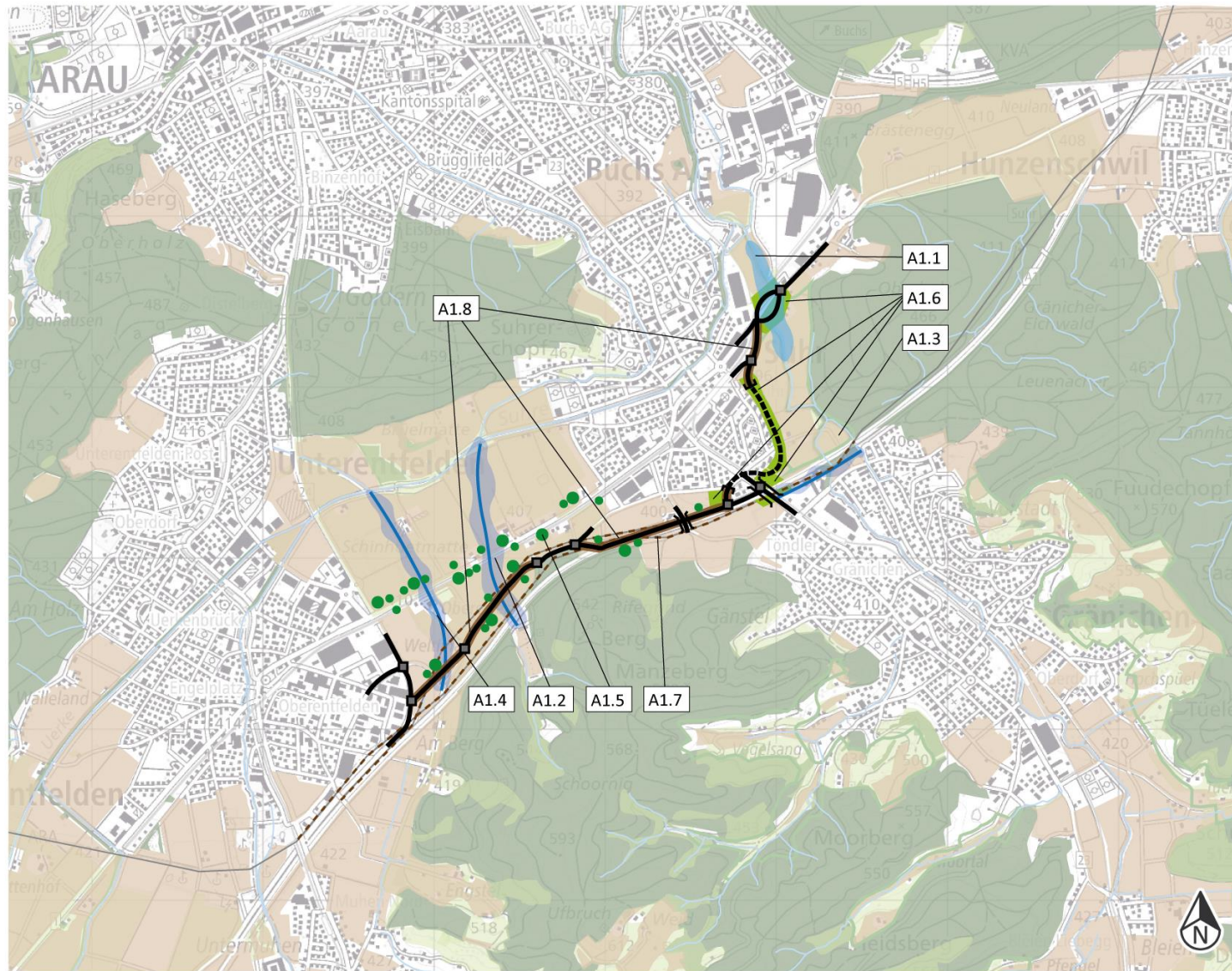
¹² * = Massnahme wichtiger Bestandteil der VERAS, werden jedoch mit einem separaten Projekt (BVU) bearbeitet.

Massnahme	Status (geplant/neu)	Planungsgrundlagen/ Bezug zu anderen Planungen	Zuständigkeit Federführung	Zeithorizont (ab sofort/mit Projekt/Projekt+)
A1.8) Kompensation der verlustigen FFF (27'300 gem. Bewertungsbericht): Ort noch nicht bestimmt (Potential durch Rückbau der Weltimattstrasse: ca. 1'200 m2).	geplant	▪ BUS Ostumfahrung (Gruner AG 2019a) ▪ BUS Südumfahrung (Gruner AG 2019b) ▪ Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse (SNZ 2019c)	Kanton (VE-RAS)	ab sofort
A2 Weitere gesetzliche Massnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung				
A2.1) Lärm: Prüfung Lärmschutzwände, Ersatzmassnahmen	geplant	▪ BUS Ostumfahrung (Gruner AG 2019a)	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
A2.2) Luft: Prüfung Immissionsüberschreitungen	geplant	▪ BUS Südumfahrung (Gruner AG 2019b)	Kanton (VE-RAS)	
B1 Lokales Verkehrsmanagement und Knotenoptimierung				
B1.1) Leistungsausbau Knoten: ▪ <i>Knoten Nordstrasse (Gränichen)*</i> ▪ K108 Weltimatt Nord (Oberentfelden) ▪ K108/NK240 Weltimatt Süd (Oberentfelden)	geplant	▪ VERAS Gesamtbericht (Kanton Aargau, 2019)	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
B1.2) Neu lichtsignalgeregelter Knoten (Ziele: Verkehrslenkung und Stauraumbewirtschaftung im Überlastfall): ▪ <i>Knoten Spittel, Umbau Kreisel (Suhr)*</i> ▪ Knoten Hintere Bahnhofstrasse (Suhr) ▪ Knoten K242 Gränicherstrasse (Suhr) ▪ <i>Knoten Nordstrasse (Gränichen)*</i> ▪ Knoten Südanbindung (Suhr) ▪ Knoten Muhen-/Suhrentalstrasse (Oberentfelden)	geplant	▪ VERAS Gesamtbericht (Kanton Aargau, 2019)	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
B1.3) Verkehrslenkung auf die Ostumfahrung: ▪ Knoten K235/K241 Bernstrasse Ost (Suhr) ▪ Knoten NK241 Hintere Bahnhofstrasse (Suhr) ▪ Knoten K242 Gränicherstrasse (Suhr) ▪ Knoten K108/K240 Weltimatt Süd (Oberentfelden)	geplant	▪ VERAS Gesamtbericht (Kanton Aargau, 2019)	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
B1.4) Unterbrechung Ringstrasse für den Durchgangsverkehr: dient nur noch zur Erschliessung des Quartiers Helgefeld	geplant	▪ VERAS Gesamtbericht (Kanton Aargau, 2019)	Kanton (VE-RAS)	Mit Projekt
B1.5) Optimierung bestehender Knoten (Knoten Kreuz und Jumbokreisel)	geplant	▪ VERAS Gesamtbericht (Kanton Aargau, 2019)	Kanton (BVU)	Mit Projekt

Massnahme	Status (geplant/neu)	Planungsgrundlagen/ Bezug zu anderen Planungen	Zuständigkeit Federführung	Zeithorizont (ab sofort/mit Projekt/Projekt+)
B1.6) Mobilitätsmanagement: Reduktion der Fahrten von verkehrsinintensiven Einrichtungen (Pfister, Jumbo, Gebiet Gränichen Nordstr., Wy-nencenter, ESP Entfelden etc.), Parkplatz-Management (private und öffentliche Parkplätze), Anpassung Betriebs-/Arbeitszeiten (Ziel: Spitzen brechen)	neu	Planungen auf regionaler/kantonalen Ebene, s. kt. Richtplan: «der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel wird durch Beratung gefördert»	Gemeinden (PP-Bewirt-schaftung), Kanton (bera-tend)	Projekt+
C1 Aufwertung Strassenraum				
C1.1) BGK Suhrerstrasse Gränichen (in Genehmigungsverfahren)	geplant	BGK Suhrerstrasse	Kanton und Gränichen	ab sofort
C1.2) BGK Nordstrasse Gränichen	geplant	Abstimmen mit BGK Suhrerstrasse	Gränichen	Projekt+
C1.3) BGK Ortszentrum Oberentfelden/Engelplatz/Eigentassierung WSB: durch Untertunnelung der AVA ergäbe sich mehr Platz im Zent-rum für den Fuss- und Veloverkehr.	geplant	BGK / Eigentassierung WSB	BAV (plus Kan-ton, Oberent-felden)	Mit Projekt
C1.4) BGK Bernstrasse West: Netzwidestand für MIV, um maximale Verkehrslenkung auf Südumfahrung sicherzustellen	neu	Abstimmen mit C2.1) grossräumige Velover-bindungen	Kanton, Suhr	Projekt+.
C1.5) BGK / Aufwertung Bernstrasse Ost (Suhr): Netzwidestand für MIV, Aufwertung Bahnhofplatz Suhr	neu	Schnittstellen zur weiteren Aufwertung des Zentrums und Bahnhofplatzes von Suhr	Kanton, Suhr	Projekt+.
C1.6) BGK Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (Oberentfelden)	neu	Schnittstellen zur Verkehrslenkung im An-schlussbereich Weltimatt	Oberentfelden	Mit Projekt
C1.7) Sanierung Tramstrasse (Suhr), Gebiet als innere Achse stärken (FRK, KGV)	geplant	- KGV Gemeinde Suhr (in Erarbeitung) - Freiraumkonzept Suhr (SKK 2013)	Kanton, Suhr	Projekt+
C2 Aufwertung Velonetz				
C2.1) «Grossräumige» Veloverbindungen umsetzen/optimieren für den Alltags- und Pendlerverkehr: - Nord-Süd: Schnelle und direkte Veloverbindungen Wynental <--> Aarau - Ost-West: Suhr <--> Oberentfelden: Prüfung einer schnellen und di-rekten Veloverbindung auf der Bernstrasse West (inkl. gute Durchbin-dungen in Zentrumsbereichen von Suhr und Oberentfelden.	geplant (Pro-jektidee)	- Konzeptstudien Velovorzugsrouten Kanton Aargau, OASE und Raum Zofingen-Oftringen - Kantonales Radroutenkonzept - Abstimmen mit C1.4 BGK Bernstrasse West	Kanton, Ge-meinden	Projekt+

Massnahme	Status (geplant/neu)	Planungsgrundlagen/ Bezug zu anderen Planungen	Zuständigkeit Federführung	Zeithorizont (ab sofort/mit Projekt/Projekt+)
C2.2) Innerhalb der Gemeinden (betrifft sowohl kommunale als auch regionale Velorouten): Schaffung/ Ausbau von attraktiven und direkten Veloverbindungen für den Alltags-/Pendler- und Freizeitverkehr.	geplant	■ KGV Oberentfelden, Teilplan Radverkehr (Entwurf vom 21.5.2019) ■ KGV Suhr	Gemeinden, Kanton	Mit Projekt
C2.3) Ergänzung und Optimierung Veloabstellplätze – insbesondere an den Bahnhöfen / Aufbau eines (PubliBike-)Veloverleihsystems zur Förderung des Veloverkehrs	neu		Gemeinden, Kanton	Projekt+
C2.4) Div. Velomassnahmen mit dem Projekt: ■ Neue Veloverbindung Pfister – Buhalde-Quartier ■ Unterquerung Kreuzung Bernstr. Ost, neue Überführung → Aufwertung der bestehenden kantonalen Veloroute; ■ Ersatz der heute bestehenden Brücke Suhr – Gränichen ■ Aufwertung; Veloverbindung Oberentfelden Weltimatt nach Osten als Anschluss von Entfelden an bestehendes Velonetz	geplant	■ VERAS Gesamtbericht (Kanton Aargau, 2019)	Kanton (VE-RAS), Gemeinden	mit Projekt
C3 Massnahmen öV				
C3.1) Bahn: Neugestaltung Bahnübergänge, Zugänglichkeit Bahnhof Suhr optimieren, evt. Verschiebung der Haltestelle Töndler in Gränichen	neu	■ Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP öV 2020)	Kanton, AVA Gemeinden	Projekt+
C3.2) Bus: Prüfung Busangebot; einerseits hinsichtlich Feinerschliessung in den Quartieren, andererseits hinsichtlich Bedarf für regionale Buslinien über Suhr hinaus (v.a. auf der Ost-West-Achse).	neu	■ Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP öV 2020)	Kanton, AVA Gemeinden	Projekt+
C4 Siedlungsentwicklung				
C4.1) Zentrumsentwicklung: <u>Suhr</u> : Netzwerk Ortskern (Anbindung Suhrerkopf mit Kirche); Drehscheibe Bahnhof - Weitere Aufwertungsmassnahmen (Begegnungszone, Anknüpfung Quartiere Süd, Verdichtungspotential) <u>Oberentfelden</u> : mit der laufenden Ortsplanungsrevision sind. div. Entwicklungen am Laufen, teilweise besteht jedoch Vertiefungsbedarf (u.a. im Zusammenhang mit AVA-Projekten). <u>Gränichen</u> : Die Ortsplanungsrevision steht vor Abschluss - insbesondere das Bedürfnis nach zusätzlichem Gewerberaum im Zentrum soll noch eruiert werden.	neu	■ Freiraumkonzept Suhr (SKK 2013) ■ Strategie Verkehr und Siedlung Suhr (2006) ■ Bau- und Nutzungsordnung, Zonenplan Gränichen (1999, 2006) ■ Bau- und Nutzungsordnung, Bauzonenplan Oberentfelden	Gemeinden Suhr, Gränichen, Oberentfelden	Projekt+

Massnahme	Status (geplant/neu)	Planungsgrundlagen/ Bezug zu anderen Planungen	Zuständigkeit Federführung	Zeithorizont (ab sofort/mit Projekt/Projekt+)
C4.2) Gewerbeentwicklung Suhr (Potenzialanalyse für Ersatz Arbeitsplatzgebiet bei Tunnelportal Süd)	neu	■ VERAS Gesamtbericht (Kanton Aargau, 2019) ■ Potentialanalyse Gewerbebestandorte Suhr (Kanton)	Suhr	Mit Projekt
C4.3) Quartierentwicklung (Suhr Helgefild)	neu	■ Entwicklungsleitbild Suhr ■ Bau- und Nutzungsordnung Suhr	Suhr	Projekt+
C4.4) Entwicklungsschwerpunkte «Arbeiten» (weiter) stärken: ■ ESP Entfelden ■ ESP Buchs/Suhr-Wynenfeld ■ Areal zwischen Emmi und Helgefild (ergänzt)	geplant	■ Kantonaler Richtplan	Kanton/Gemeinden	Projekt+
C5 Landschafts- und Freiraumentwicklung				
C5.1) Aufwertung Raum zwischen Suhr und Oberentfelden: nördlicher Bereich (Steigerung Aufenthaltsqualität z.B. durch Stärkung der gewässerbezogenen Freiraumachsen oder durch naturnahe Gestaltung der Suhre)	neu	■ Freiraumkonzept Suhr (SKK 2013)	Gemeinden	ab sofort
C5.2) Aufwertung Raum zwischen Suhr und Oberentfelden: südlicher Bereich Freiraumverbindungen (Fuss- und Veloverkehr) schaffen zwischen nördlichem Gebiet und Waldgebiet südlich der Autobahn)	neu	■ Landschaftsprojekt Raum Suhr-Entfelden (südl. Teil: Aufwertungspotential) ■ Freiraumkonzept Suhr (SKK 2013)	Kanton (VE-RAS), Gemeinden	Mit Projekt
C5.3) Aufwertung des Freiraumes östlich der Wynenmatte, Optimierung der Verbindungen von/nach Waldgebiet zwischen Suhr und Hunzenschwil	neu	■ Freiraumkonzept Suhr (SKK 2013) ■ Abzweiger T5 – Hunzenschwil (ASTRA)	Suhr	Projekt+



Verkehrsinfrastrukturentwicklung Raum Suhr VERAS

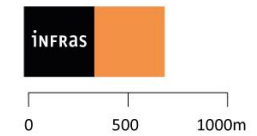
A1) Ersatzmassnahmen ökologischer Eingriffe

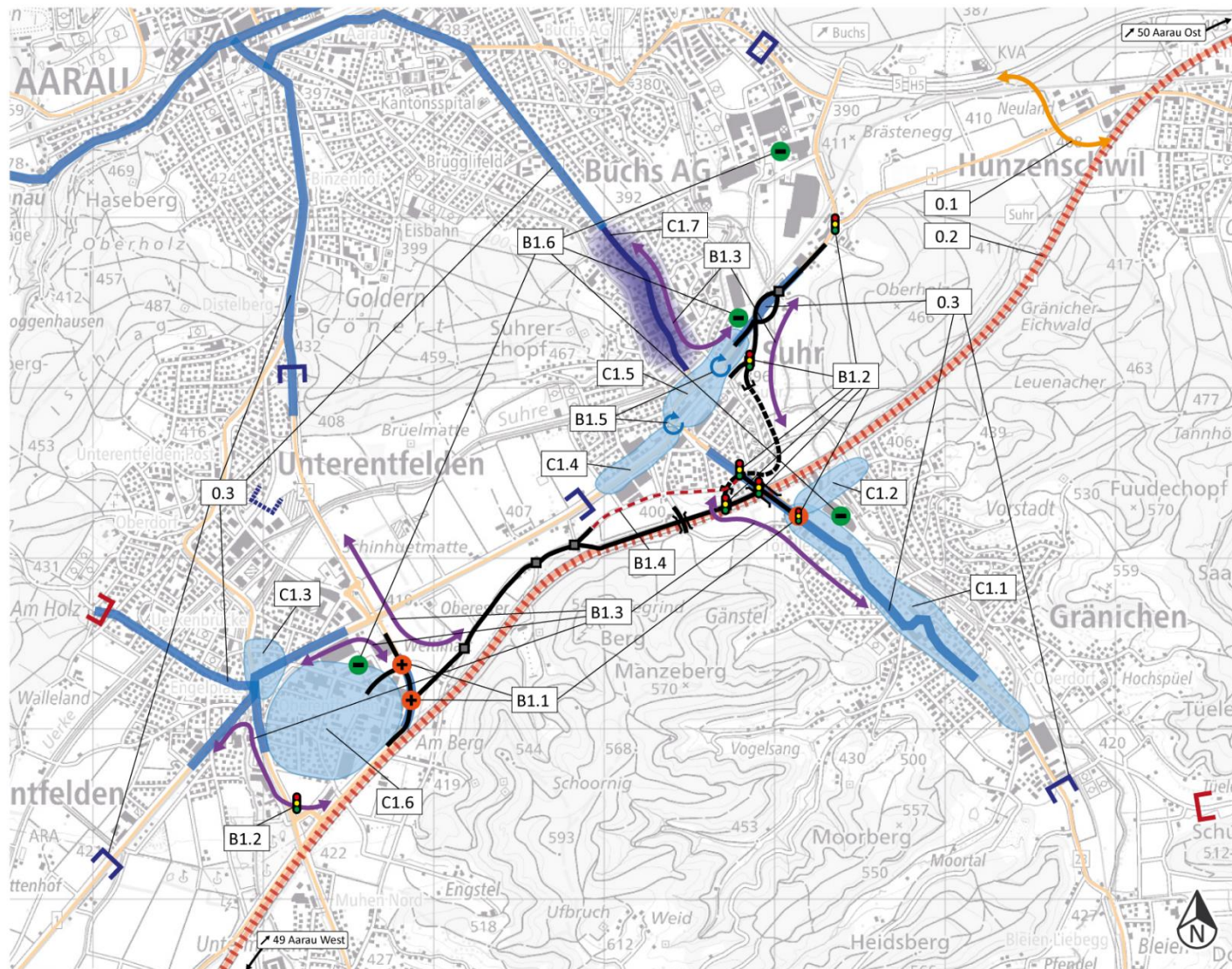
- Ausgleichsmassnahmen
- Ausdöhlung
- Baum- und Heckenpflanzung
- Ausbildung zu Magerwiese
- Erdverlegung Freileitung
- FFF tangiert

Orientierungsinhalte

- VERAS
- Freileitung
- Gewässer
- Fruchtfolgefläche
- Landschaftsschutzzone
- Landschaft von kantonaler Bedeutung
- Wald

Datengrundlagen: Swisstopo, OpenStreetMap





Verkehrsinfrastrukturentwicklung Raum Suhr VERAS

0) Regionales Verkehrsmanagement und Einbindung übergeordnetes Strassennetz

- Neue Verzweigung
- 6-Spur Ausbau

Verkehrsmanagement Region Aarau (Auszug)

- Optimierung Betrieb/Gestaltung
- Dosierung/ LSA-Steuerung

B1) Lokales Verkehrsmanagement und Knotenoptimierung

- Leistungsbau Knoten
- Neu lichtsignalgeregelter Knoten
- Verkehrslenkung
- Verkehrssteuerung
- Strassenunterbrechung
- Optimierung bestehender Knoten
- Mobilitätsmanagement (Fahrtenreduktion, PP-Management)

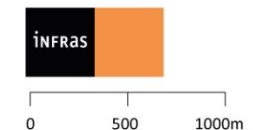
C1) Aufwertung Strassenraum

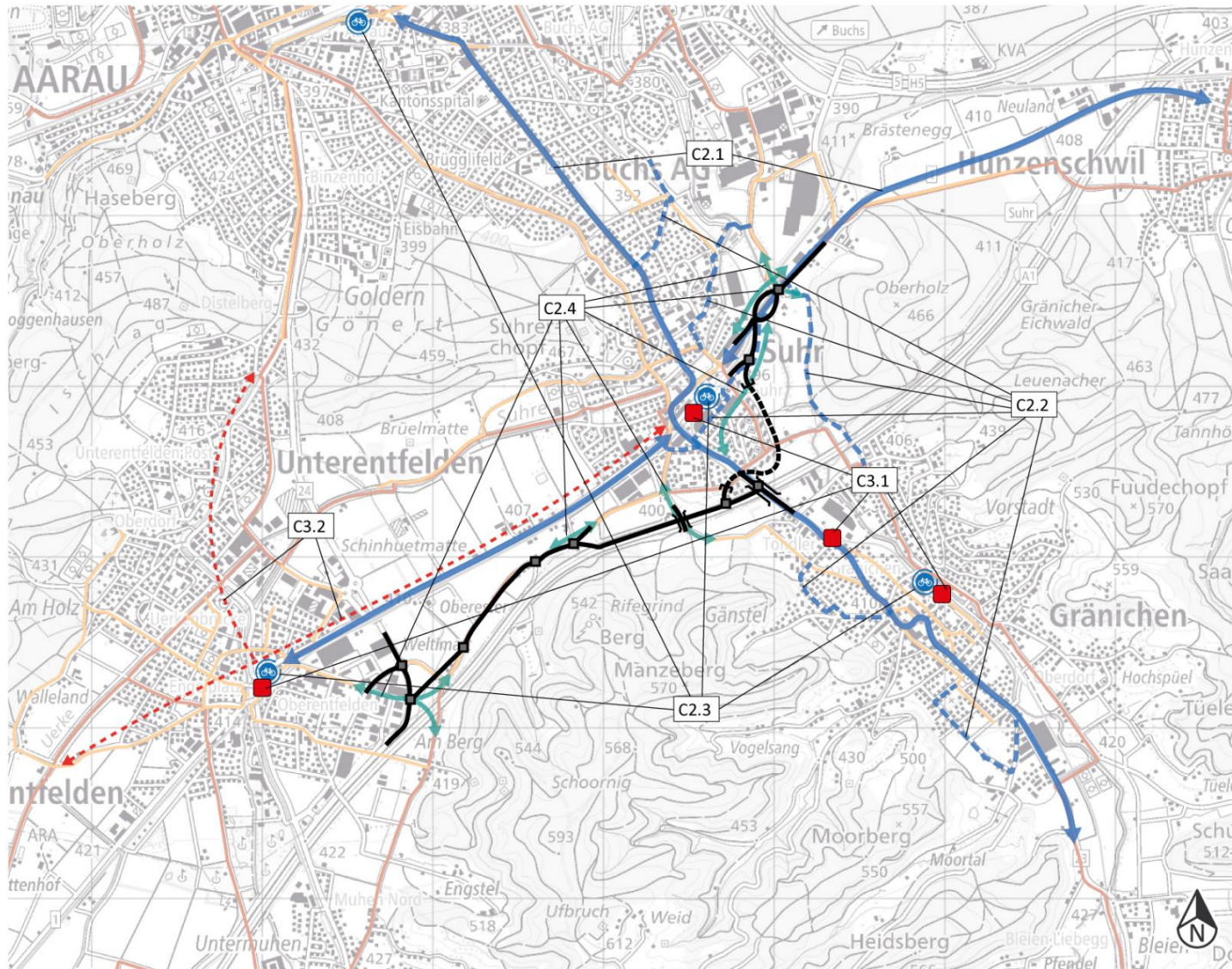
- Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Innere Achse stärken

Orientierungsinhalte

- VERAS
- Kantonsstrasse
- Autobahn

Datengrundlagen: Agglomerationsprogramm
Aareland 4. Generation (in Erarbeitung), Swisstopo,
OpenStreetMap





Verkehrsinfrastrukturentwicklung Raum Suhr VERAS

C2) Aufwertung Velonetz

- Grossräumige Veloverbindungen umsetzen
- Optimierung kommunales Netz
- Veloabstellplätze und -verleihsystem
- Velomassnahmen umsetzen (VERAS Projekt)

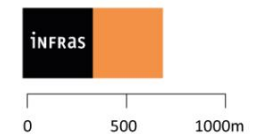
C3) Öffentlicher Verkehr

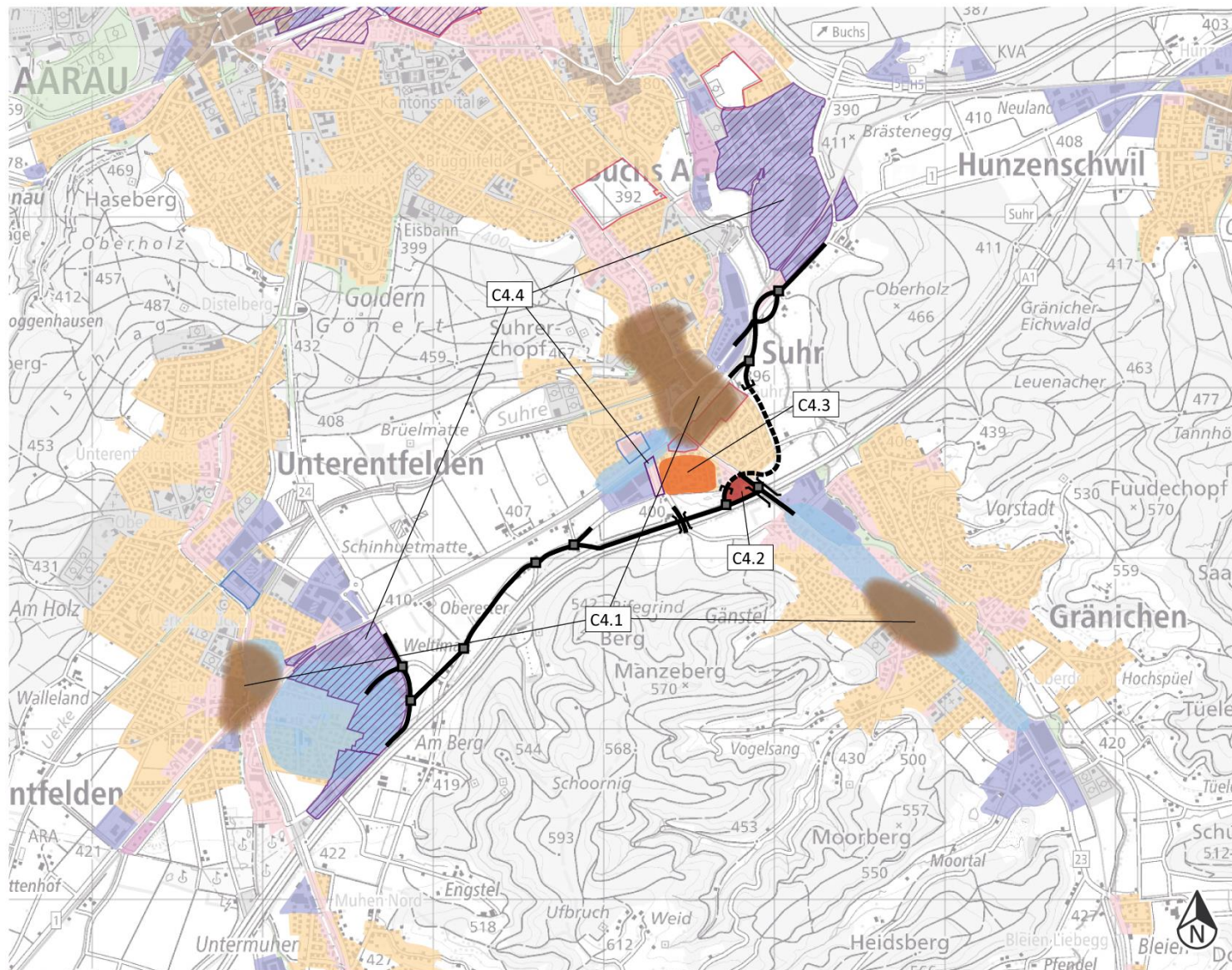
- Aufwertung Bahn-Haltestelle
- Ausbau regionales Busnetz (Prüfung)

Orientierungsinhalte

- VERAS
- Kantonale Veloroute
- Kommunale Veloroute

Datengrundlagen: KGV Suhr (in Erarbeitung), KGV Oberentfelden, Swisstopo, OpenStreetMap





Verkehrsinfrastrukturentwicklung Raum Suhr VERAS

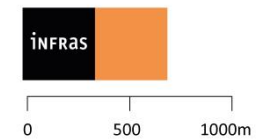
C4) Siedlungsentwicklung

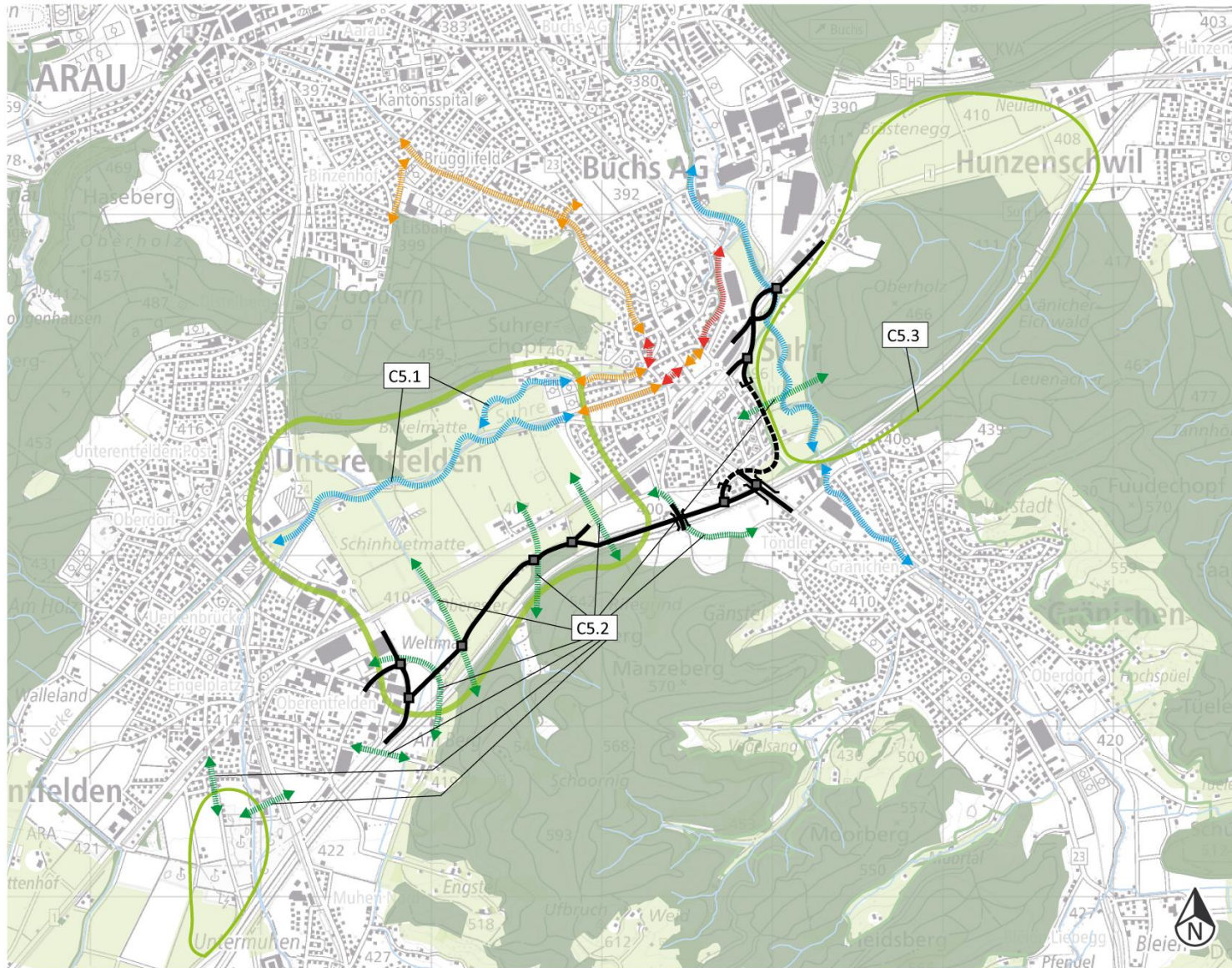
- Zentrum stärken
- Gewerbeentwicklung
- Quartier entwickeln
- Entwicklungsschwerpunkt stärken
- Umnutzung Arbeitsgebiet
- Schlüsselareal entwickeln
- Areal entwickeln

Orientierungsinhalte

- VERAS
- Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Wohnzone
- Arbeitszone
- Zentrumszone
- Zone für öffentliche Nutzungen
- eingeschränkte Bauzone
- Tourismus- und Freizeitzone

Datengrundlagen: Swisstopo, OpenStreetMap





Verkehrsinfrastrukturentwicklung Raum Suhr VERAS

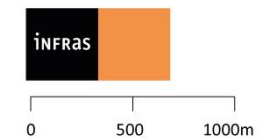
C5) Landschafts- und Freiraumentwicklung

- ▬ Aufwertung Freiraum
- ▬▬▬ Freiraumverbindung (Fuss- und Veloverkehr)
- ▬▬▬ Gewässerbezogene Achse stärken
- ▬▬▬ Urbane Freiraumverbindung aufwerten
- ▬▬▬ Flussraum naturnah gestalten

Orientierungsinhalte

- ▬ VERAS
- ▬ Gewässer
- ▭ Landschaftsschutzzone
- ▭ Landschaft von kantonaler Bedeutung
- ▭ Wald

Datengrundlagen: Freiraumkonzept Suhr 2013,
Swisstopo, OpenStreetMap



5. Umsetzungshorizonte und Vertiefungsbedarf

Mit Blick auf die weiteren Umsetzungsschritte sind die im vorangegangenen Kapitel dargelegten flankierenden Massnahmen weiter zu priorisieren und zu bestimmen, in welchen Bereichen kurzfristiger Vertiefungsbedarf besteht. Darunter ist folgendes zu verstehen: Hintergrund ist insbesondere der Zeitplan zur Einreichung potenzieller Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aareland, 4. Generation (Eingabe beim Bund per Juni 2021). D.h. es geht beim Vertiefungsbedarf um weitergehende kurzfristige Planungsschritte im Jahr 2020 im Sinne einer 2. Phase des vorliegenden Projektes «Gesamtsicht VERAS». Dies mit dem Ziel die nötige Planungsreife fürs Agglomerationsprogramm im A-Horizont zu erlangen (Umsetzung im Zeithorizont 2025-2030). Hinsichtlich Umsetzungshorizonten können die weiter oben eingeführten Zeithorizonte folgendermassen interpretiert werden:

- FlaMa mit Zeithorizont «ab sofort» sowie «Mit Projekt»: betrifft insbesondere die direkt mit der Gesamtprojektierung VERAS verbundenen Massnahmen.
=> Bei einer geplanten Bauphase von VERAS im Zeitraum ca. 2025-2029¹³ können grundsätzlich alle diese Massnahmen potenzielle A-Massnahmen im nächsten Agglomerationsprogramm sein¹⁴.
- FlaMa mit Zeithorizont «Projekt+»: betrifft weiter gehende Massnahmen, welche für die Gesamtwirkung wichtig sind. Diese haben zwar zeitlich mehr Spielraum, sollten aber ebenfalls möglichst rasch umgesetzt werden (d.h. wenn möglich per Inbetriebnahme VERAS und somit ebenfalls potenzielle A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation).

In beiden Kategorien besteht der erwähnte kurzfristige Vertiefungsbedarf, welchen wir nachfolgend mit einem **X** vermerken. Massnahmen ohne **X** bedeuten nicht, dass diese nicht wichtig sind. Aber hierzu bestehen entweder übergeordnete Aktivitäten (z.B. kantonales Mobilitätsmanagement) oder der Kanton oder Gemeinden sind in Eigenverantwortung für weitere Schritte angehalten, ohne die Möglichkeit zu haben, im Rahmen des Agglomerationsprogramms eine Mitfinanzierung des Bundes zu beantragen.

Im weiteren Projektverlauf soll es möglich sein, auf (neue) Entwicklungen zu reagieren und die Massnahmen entsprechend weiter zu entwickeln bzw. anzupassen. In diesem Sinne ist das Konzept flankierende Massnahmen als rollende Planung zu verstehen. Gleichzeitig ist jedoch die **Verbindlichkeit zu erhöhen**. D.h. vor allem bei den C-Massnahmen sind im Verlaufe des

¹³ Unter Annahme eines positiven Richtplanverfahrens, Projektauflage und Kreditgenehmigung durch den Grossen Rat.

¹⁴ Wobei im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) nur für Verkehrsinfrastrukturmassnahmen eine Mitfinanzierung des Bundes möglich ist. Für Landschaftsmassnahmen bestehen jedoch andere Förderprogramme des Bundes (BAFU).

Jahres 2020 (Phase 2, siehe Kapitel 6) je nach Zuständigkeit entweder entsprechende Gemeinderatsbeschlüsse oder Zusicherungen des Kantons zu erwirken. Zusammenfassend zeigt die folgende Tabelle die einzelnen FlaMa mit Zuständigkeiten, Zeithorizont und Vertiefungsbedarf:

Tabelle 6: Übersicht FlaMa mit Zeithorizont, Federführung und Vertiefungsbedarf

Massnahme	Zeithorizont ¹⁵			Federführung	Vertiefung
	20-25	25-30	30-35		
0 Regionales Verkehrsmanagement und Einbindung übergeordnetes Strassennetz					
0.1) Neue Verzweigung Hunzenschwil (A1-T5)				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) Ausdöhlung Obertelbach				Kanton	
A1.3) Ausdöhlung Gänstelbach				Kanton	
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 Helgefild				Kanton	
A1.8) Kompensation der verlustigen FFF				Kanton	
A2 Weitere gesetzliche Massnahmen zur Reduktion der Umweltbelastung					
A2.1) Lärm: Prüfung Lärmschutzwände				Kanton	
A2.2) Luft: Prüfung Immissionsüberschreitungen					
B1 Lokales Verkehrsmanagement und Knotenoptimierung					
B1.1) Leistungsausbau Knoten				Kanton	
B1.2) Neu lichtsignalgeregelter Knoten				Kanton	
B1.3) Verkehrslenkung auf die Ostumfahrung				Kanton	
B1.4) Unterbrechung Ringstrasse				Kanton	
B1.5) Optimierung bestehender 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

¹⁵ 2020-2025: Bau- und Ausführungsprojekte VERAS; 2025-2030: Bauphase VERAS; 2030-2035: nach Eröffnung VERAS

Massnahme	Zeithorizont ¹⁵			Federführung	Vertiefung
	20-25	25-30	30-35		
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, Gemeinden	X
C2.2) Velonetz innerhalb der Gemeinden				Gemeinden	X
C2.3) Veloabstellplätze und Veloverleihsystem				Gemeinden	(X)
C2.4) Div. Velomassnahmen (mit dem Projekt VERAS)				Kanton, Gemeinden	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, Gränichen				Gemeinden	X
C4.2) Gewerbeentwicklung Suhr				Suhr	X
C4.3) Quartierentwicklung (Suhr Helgefild)				Suhr	X
C4.4) Entwicklungsschwerpunkte ESP «Arbeiten»				Kanton, Gemeinden	
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, Gemeinden	X
C5.3) Aufwertung des Freiraumes östlich der Wynenmatte				Suhr	

6. Ausblick Phase 2

In Tabelle 7 werden die im vorangegangenen Kapitel als weiter zu vertiefende Massnahmen zusammengefasst. Es handelt sich fast ausschliesslich um Massnahmen der Kategorie C («Massnahmen für eine nachhaltige Gesamtwirkung»). Diese sind in der anfangs 2020 startenden Phase 2 weiter zu vertiefen. Ziel ist, die Planungen dieser Massnahmen bis anfangs 2021 auf Stufe Vorstudie zu bringen, damit sie im Agglomerationsprogramm zusammen mit VERAS im A-Horizont eingegeben werden können. Schwerpunktmässig geht es dabei um folgende vier Massnahmenbereiche:

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (auf Strassenabschnitten, wo noch keine entsprechenden Planungen vorliegen)
- Velonetzergänzungen bzw. Qualitätsverbesserungen (kantonale Haupttrouten und kommunale Ergänzungsrouten)
- Siedlungsentwicklung (Zentrumentwicklung, Quartierentwicklung und Arbeitsplatzgebiete)
- Landschaftsentwicklung (v.a. südlicher Bereich zwischen Suhr und Oberentfelden und Querverbindungen zum nördlichen Bereich)

Um die gemeinsame Planung des Kantons und der drei Gemeinden verbindlich festzulegen, ist im 1. Quartal 2020 eine entsprechende Absichtserklärung geplant. Inhaltlich soll darin festgelegt werden, welche Massnahmen von den Gemeinden und welche vom Kanton weiter vertieft werden sollen. Die folgende Tabelle macht dazu eine Auslegeordnung, inklusive Bezugnahme auf bestehende Planungsgefässe (s. Tabelle 7).

Tabelle 7: FlaMa-Liste mit zu vertiefenden Planungsschritten im Jahr 2020

Massnahme	Federführung	Bezug zu anderen Planungen
A1 Ersatzmassnahmen ökologischer Eingriffe		
A1.4) Aufwertung Talbächli	Kanton	Projektierung VERAS
C1 Aufwertung Strassenraum		
C1.2) BGK Nordstrasse Gränichen	Gränichen	abstimmen mit BGK Suhrerstrasse (laufend)
C1.4) BGK Bernstrasse West (Suhr)	Kanton, Suhr	abstimmen mit C2.1
C1.5) BGK / Aufwertung Bernstrasse Ost (Suhr)	Kanton, Suhr	Schnittstellen zur weiteren Aufwertung des Zentrums und Bahnhofplatzes von Suhr
C1.6) BGK Quartier Kirchfeld / Aussenfeld (Oberentfelden)	Oberentfelden	Ortsplanungsrevision Oberentfelden (laufend); Projektierung Anschlussbereich Weltimatt - Südumfahrung
C1.7) Sanierung Tramstrasse (Suhr)	Kanton, Suhr	KGV Gemeinde Suhr (in Erarbeitung), Freiraumkonzept Suhr (SKK 2013)
C2 Aufwertung Velonetz		
C2.1) «Grossräumige» Veloverbindungen für den Alltags- und Pendlerverkehr	Kanton, Gemeinden	Konzeptstudien Velovorzugsrouten Kanton Aargau, OASE und Raum Zofingen-Oftringen, Kantonales Radroutenkonzept, C1.4 BGK Bernstrasse West
C2.2) Velonetz innerhalb der Gemeinden	Gemeinden	KGV Oberentfelden / Teilplan Radverkehr (Entwurf vom 21.5.2019), KGV Suhr
C2.3) Veloabstellplätze und Veloverleihsystem	Gemeinden	--
C2.4) Div. Velomassnahmen (mit dem Projekt VERAS)	Kanton, Gemeinden	Projektierung VERAS
C3 Massnahmen öffentlicher Verkehr		
C3.1) Neugestaltung Bahnübergänge, Bahnhof-/Haltestellen-Gestaltung	Kanton, AVA	Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP öV 2020)
C3.2) Prüfung regionales Busangebot	Kanton, AVA	Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP öV 2020)
C4 Siedlungsentwicklung		
C4.1) Zentrumsentwicklungen Suhr, Oberentfelden, Gränichen	Gemeinden	Freiraumkonzept Suhr (2013), Entwicklungsleitbild und BNO Suhr, BNO Gränichen, BNO Oberentfelden (laufende Revision)
C4.2) Gewerbeentwicklung Suhr	Suhr	Potentialanalyse Gewerbebestandorte Suhr (Kanton; laufend)
C4.3) Quartierentwicklung (Suhr Helgefild)	Suhr	Entwicklungsleitbild Suhr, BNO Suhr
C5 Landschafts- und Freiraumentwicklung		
C5.2) Aufwertung Raum zwischen Suhr und Oberentfelden: südlicher Bereich	Kanton, Gemeinden	Landschaftsprojekt Raum Suhr-Entfelden (2), Freiraumkonzept Suhr (2013); Projektierung VERAS

Literatur, Planungsgrundlagen

Gruner AG 2019a: Bericht zur Umweltsituation (BUS) für den Richtplaneintrag Ostumfahrung Suhr, i.A. BVU Kanton Aargau, 24.6.2019

Gruner AG 2019b: Bericht zur Umweltsituation (BUS) für den Richtplaneintrag Südumfahrung Suhr, i.A. BVU Kanton Aargau, 24.6.2019

Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt 2011: Richtplan Kanton Aargau, Aarau, beschlossen durch den Grossen Rat: 20. September 2011

Planar AG 2019: Gesamtplan Verkehr, Gemeinde Oberentfelden, 17.6.2019 (Beschlossen durch den Gemeinderat, z.H. kantonaler Vorprüfung)

SKK 2013: Freiraumkonzept Suhr, Erläuterungsbericht, i.A. Gemeinde Suhr, 21.1.2019

SNZ 2019a: Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr, ZMB Südumfahrung NK241 – Synthesebericht, i.A. BVU Kanton Aargau, 07.02.2019

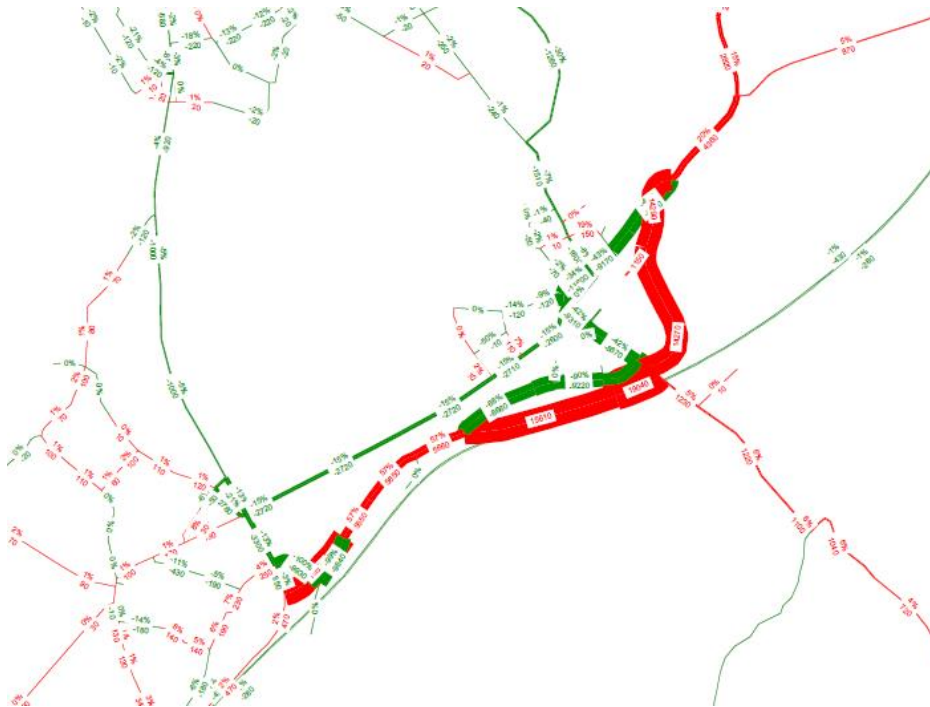
SNZ 2019b: Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr, ZMB Ostumfahrung NK241 – Synthesebericht, i.A. BVU Kanton Aargau, 29.03.2019

SNZ 2019c: Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr, Nutzwert- und Kostenwirksamkeitsanalyse, Bericht, i.A. BVU Kanton Aargau, 25.06.2019

verkehrsteiner & Ackermann + Wernli 2014: Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Gemeinde Gränichen, 1. 5. 2014

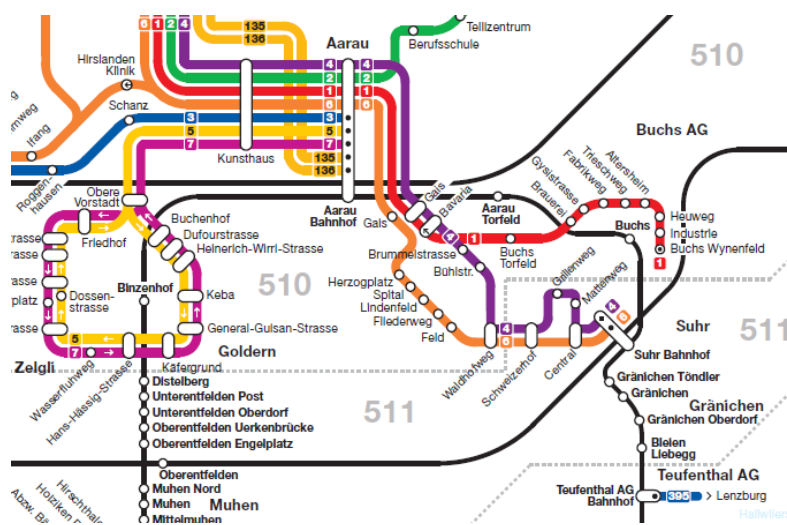
A1. Pläne und thematische Karten

Abbildung 5: Differenzplot MIV DTV 2016-2040



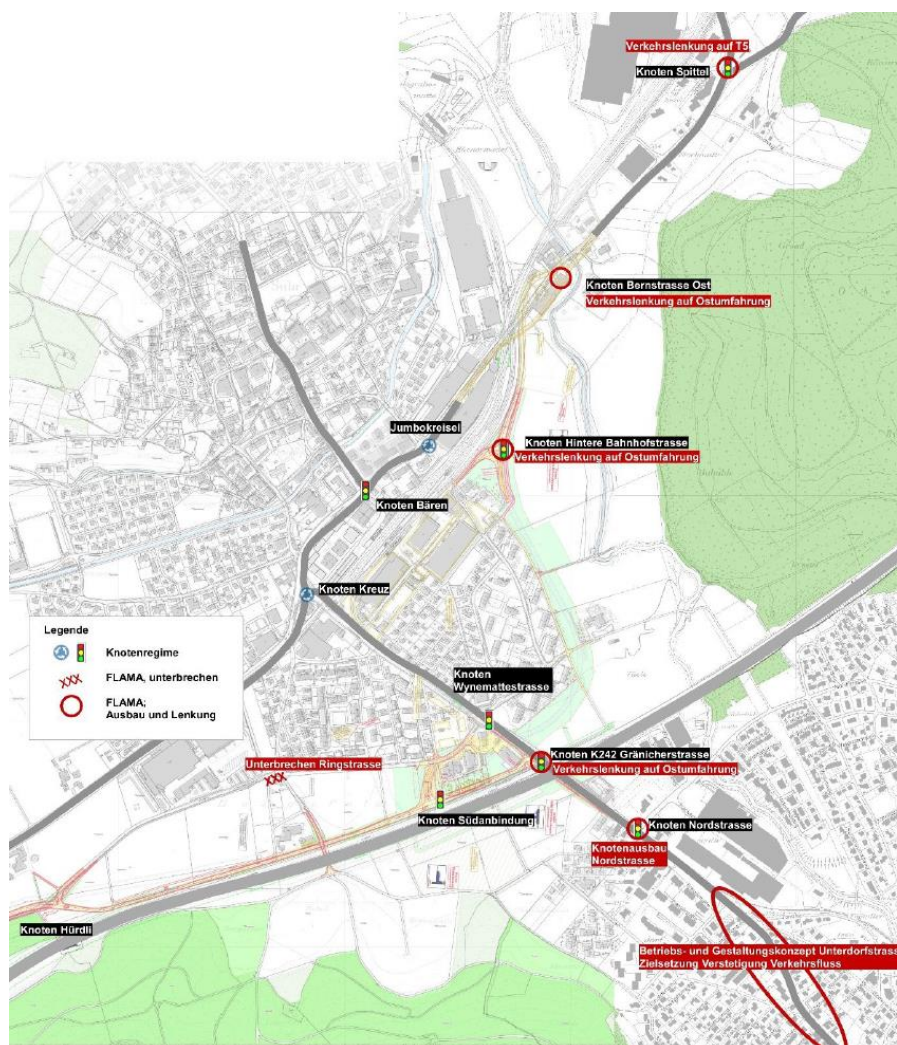
Grafik SNZ. Quelle: SNZ (2019c)

Abbildung 6: Busnetz Raum Aarau



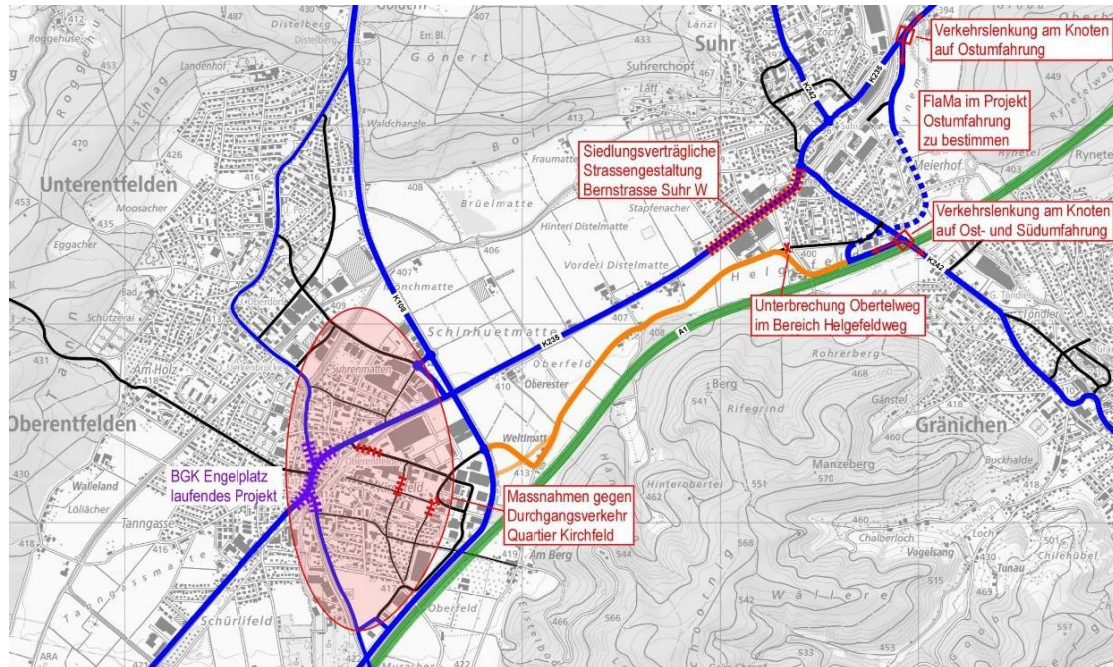
Quelle: Netzplan Region Aarau (Ausschnitt Tarifverbund A-Welle)

Abbildung 7: Flankierende Steuerungmassnahmen Ostumfahrung



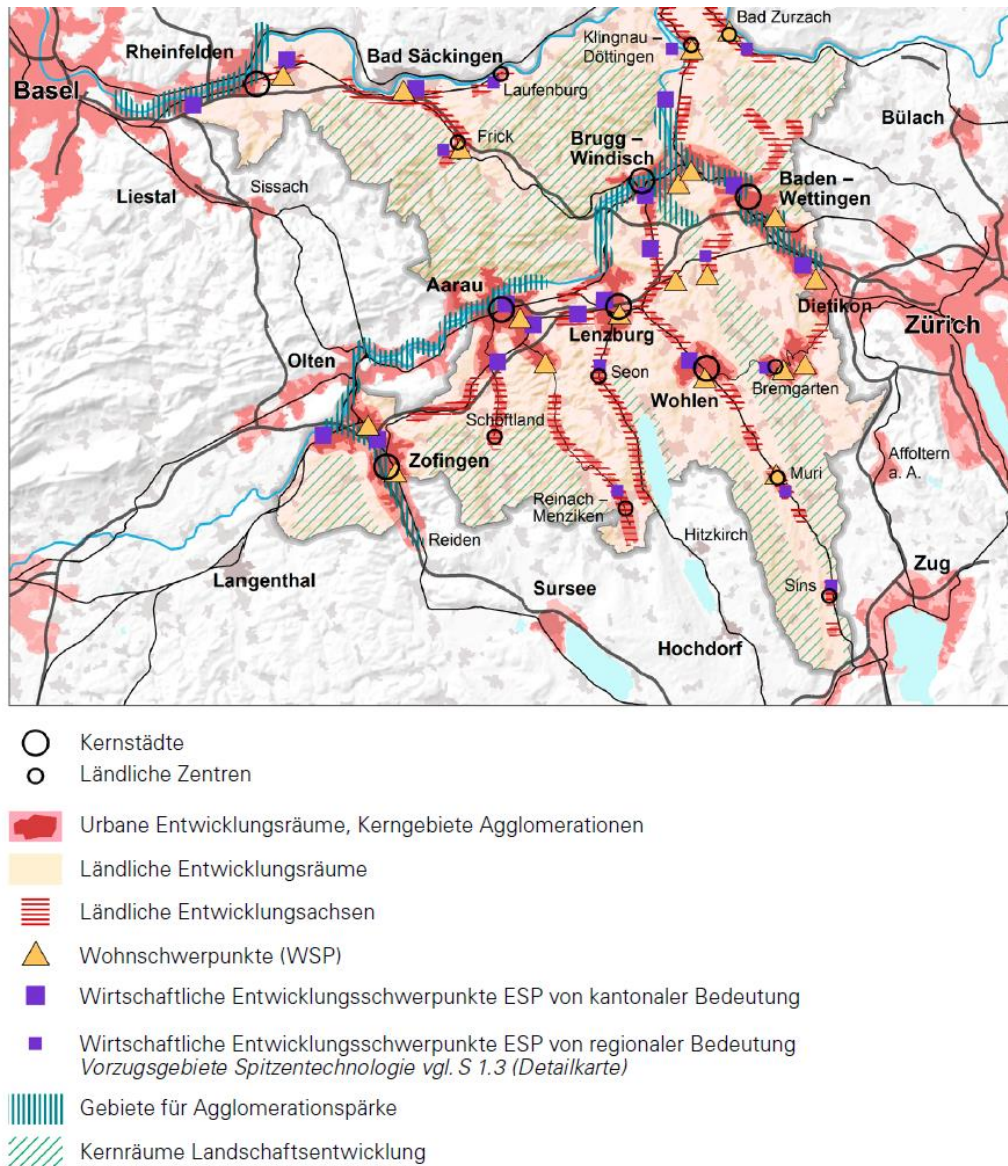
Quelle: Gesamtbericht VERAS (Entwurf vom 23.8.2019)

Abbildung 8: Flankierende Massnahmen Südumfahrung



Quelle: Gesamtbericht VERAS (Entwurf vom 23.8.2019)

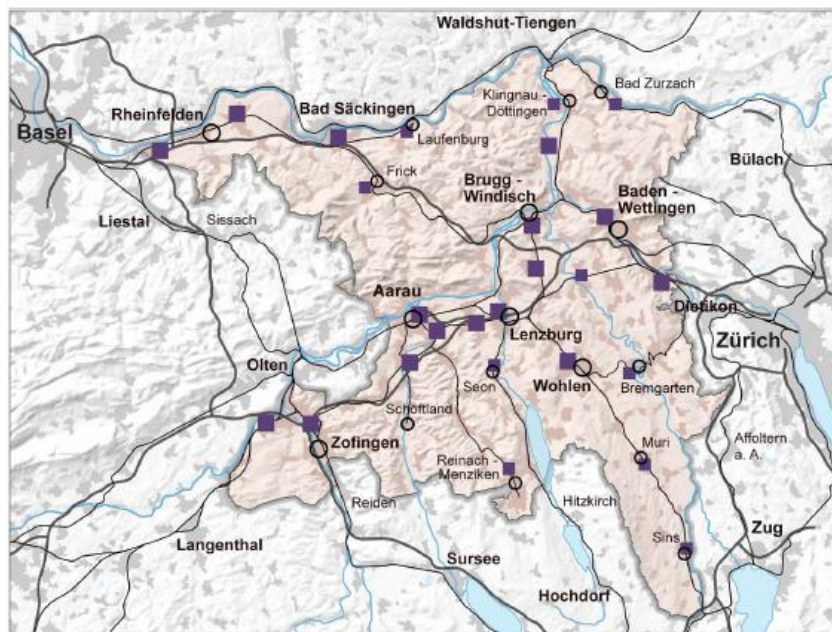
Abbildung 9: Raumkonzept Kanton Aargau



Quelle: Richtplan Kanton Aargau, Kapitel Raumkonzept R1

Abbildung 10: Richtplaneinträge ESP Arbeiten

Im Raumkonzept Aargau sind 16 Standorte von kantonaler und 10 Standorte von regionaler Bedeutung für wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte vorgesehen:



■ ESP von kantonaler Bedeutung:

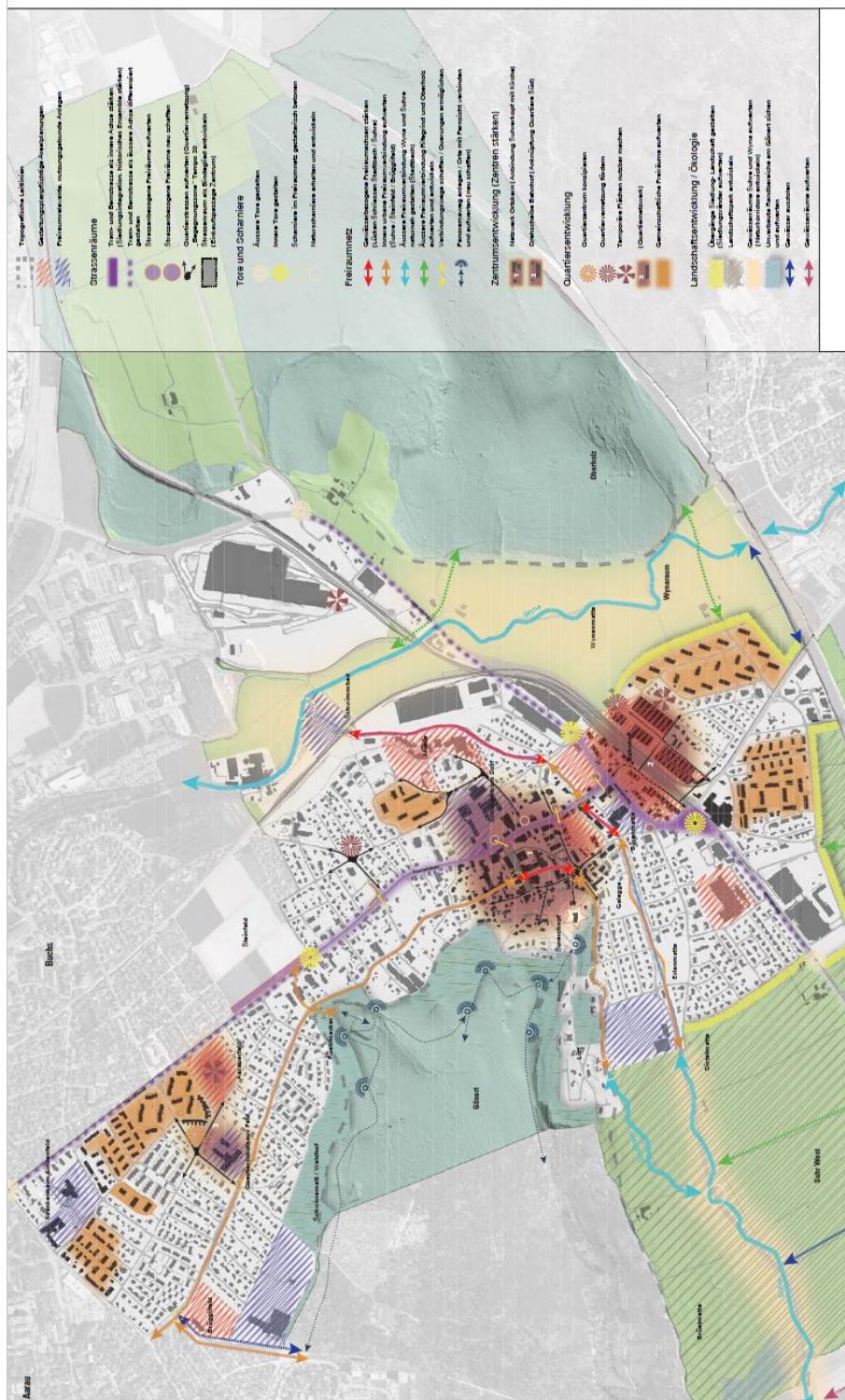
Aarau / Buchs
 Baden
 Eigenamt (Birrfeld / Mägenwil)
 Brugg-Windisch
 Buchs / Suhr
 Entfelden
 Kaiseraugst / Rheinfelden
 Lenzburg / Niederlenz
 Rheinfelden-Ost / Möhlin
 Rothrist
 Schafisheim / Hunzenschwil
 Sisslerfeld
 Spreitenbach
 Wohlen / Villmergen
 Unteres Aaretal / PSI
 Zofingen / Oftringen / Aargurg / Strengelbach

■ ESP von regionaler Bedeutung:

Bad Zurzach / Rekingen / Mellikon
 Böttstein
 Bremgarten
 Frick
 Laufenburg / Kaisten
 Mellingen
 Muri
 Reinach
 Seon (Birren)
 Sins

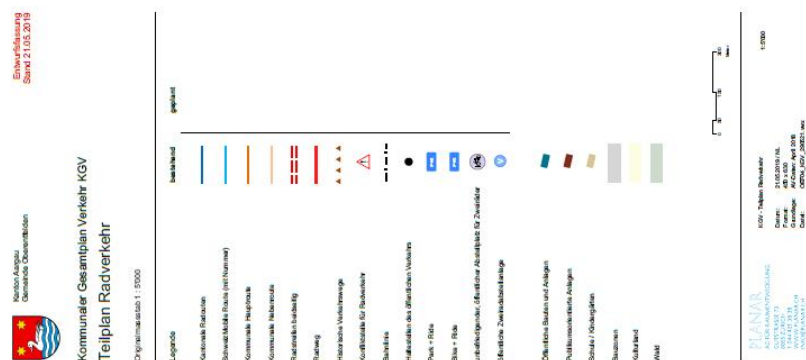
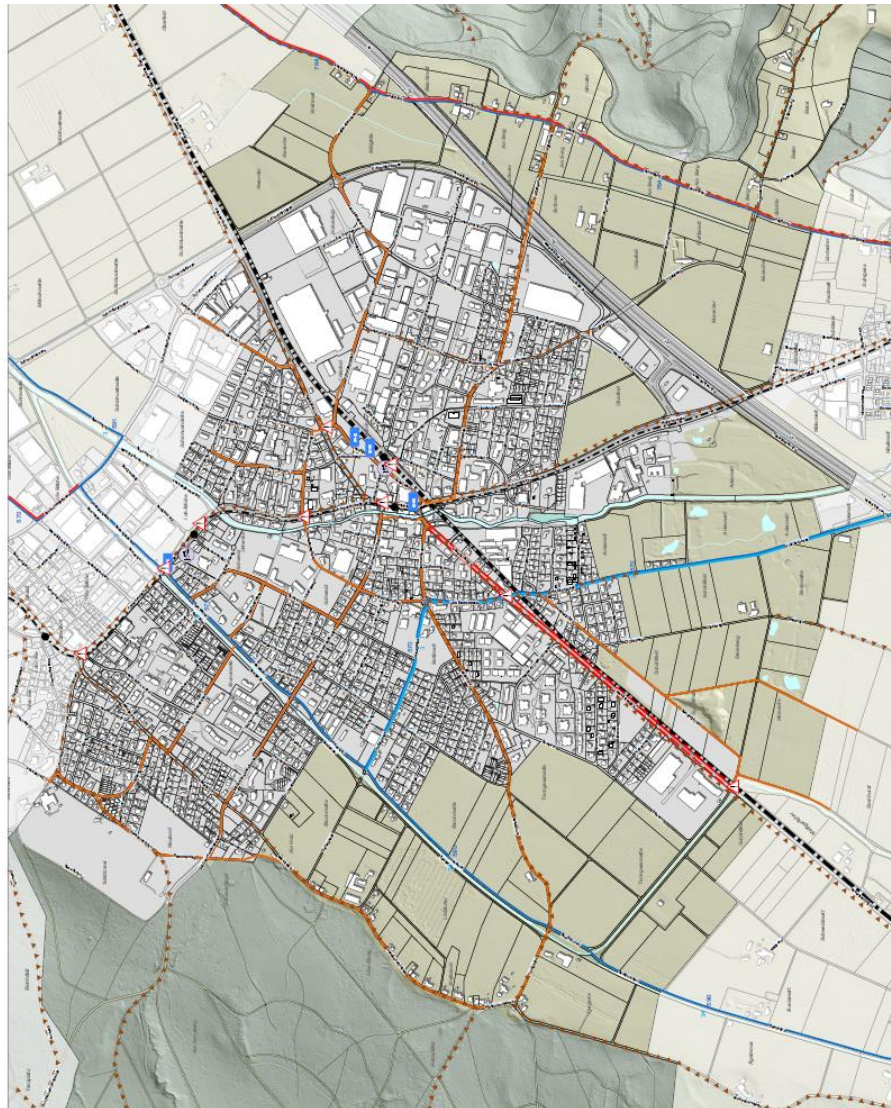
Quelle: Kantonaler Richtplan Aargau

Abbildung 11: Freiraumkonzept Suhr



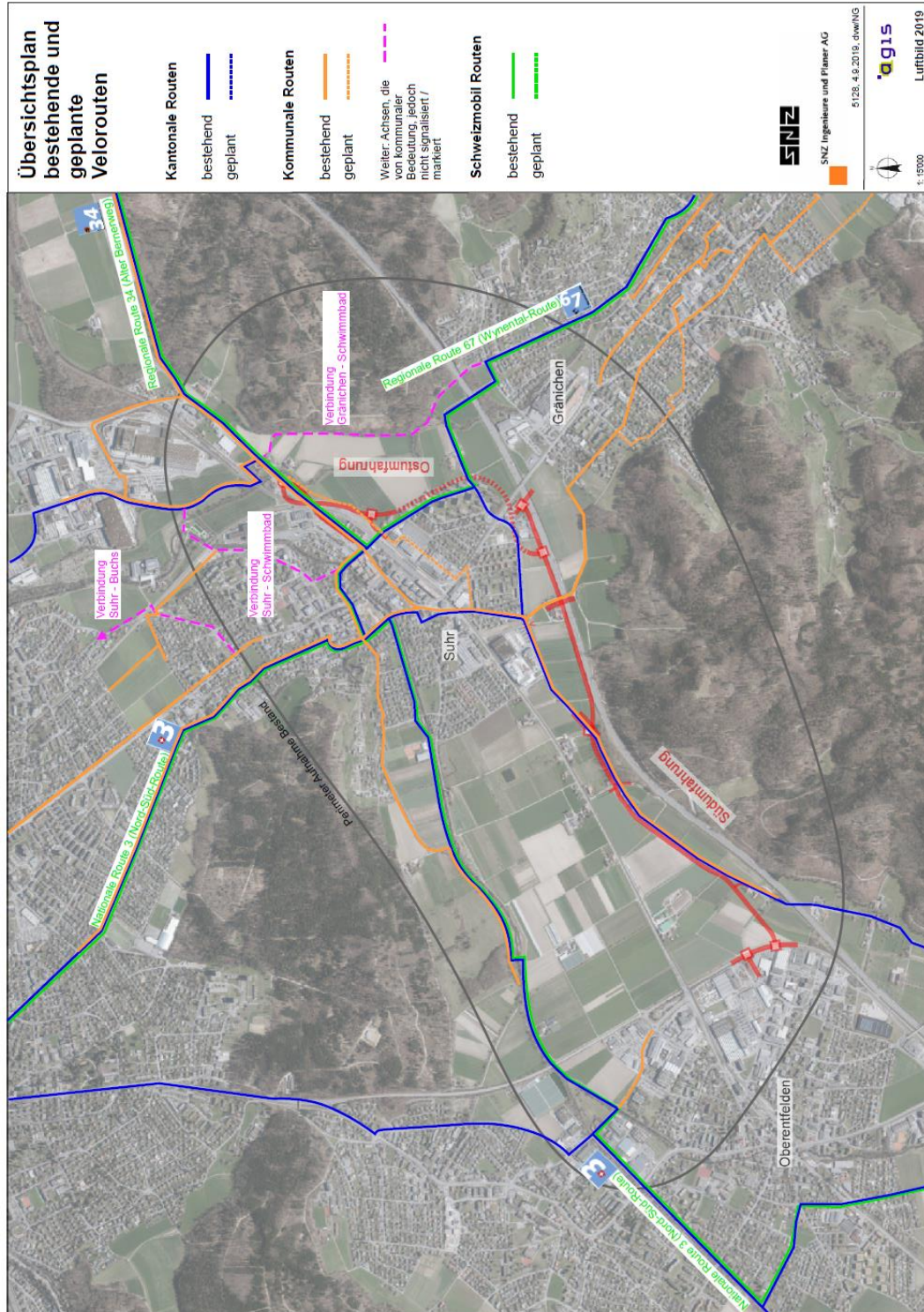
Quelle: SKK (2013)

Abbildung 12: Kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV – Teilplan Radverkehr



Quelle: Planar AG (2019)

Abbildung 13: Übersichtsplan bestehende und geplante Velorouten



Quelle: SNZ