



«VERAS» einfach erklärt:

Eine Verbesserung für den Verkehr und ein Ausgleich für Mensch, Tier und Natur.

Dieses Jahr stimmen wir über Geld für ein wichtiges Bauprojekt ab. Es hat einen grossen Einfluss auf die Zukunft.

Text: Pascal Nater

Es gibt immer mehr Verkehr. Warum? Wir fahren zur Arbeit, bestellen Pakete, ziehen in neue Wohnungen oder machen Ferien. Am Morgen und am Abend hat es besonders viele Autos auf den Strassen. In Suhr gibt es dann oft Stau. Die Autos stehen still zwischen dem Bahnübergang beim Möbel Pfister, der Kreuzung beim Hotel Bären und dem Kreisel beim Rundhaus und vor den Läden auf der Tramstrasse.

Der Kanton arbeitet seit mehr als zwanzig Jahren an einer guten Lösung für Suhr und für die Region. Der Stau im Zentrum vom Dorf und bei den beiden Barrieren ist für niemanden angenehm.

Deshalb sollen in Zukunft die Autos, die nicht in Suhr halten wollen, an Suhr vorbeifahren. Ausserdem gibt es auch bessere Fusswege und neue Velowege. Das erhöht die Sicherheit und man kann besser auf das Auto verzichten für den Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen.

Ein Teil von «VERAS» ist eine Umfahrung von Suhr. Autos können durch einen neuen Tunnel unter Suhr durchfahren. Kurz vor dem Möbel Pfister gibt es einen neuen Kreisel. Von da führt eine Brücke (blau) über das Bahngleis direkt nach Suhr. Die Barriere fällt weg. Wer hier wohnt, einkauft oder Besuche macht, kommt schneller ans Ziel. Wer direkt nach Gränichen oder ins Wynental will, fährt vom Kreisel direkt in den Tunnel (rot). Der Tunnel geht unter der Wynematte im Süden von Suhr durch und kommt auf der Strasse nach Gränichen vor der Autobahnbrücke wieder heraus. Zudem gibt es später eine neue Strasse entlang der Autobahn bis nach Oberentfelden (grün).

Die Planung brauchte sehr viel Zeit. So grosse Projekte haben viele kleine Schnittstellen. Die Strassen brauchen Platz, darum müssen an einigen Orten Gewerberäume weg. An anderen Orten muss Ackerland weg. Dafür muss Ersatz gesucht werden. Es müssen viele Leitungen für Strom, Gas, Wasser und Abwasser neu geplant werden.

Das Gesetz schützt die Natur. Wenn der Kanton Platz für eine neue Strasse braucht und der Natur dafür etwas wegnimmt, muss er ihr an einem anderen Ort etwas zurückgeben. Er muss zum Beispiel kleine Verbesserungen für Tiere und Landschaft machen. Und das Gesetz schützt

Oberentfelden

Die Entlastungsstrasse führt entlang der Autobahn nach Oberentfelden. Sie kommt erst später

natürlich auch die Menschen: Wenn sie befürchten, durch eine neue Strasse einen Nachteil zu erfahren, dann dürfen sie sich wehren. Man sucht dann gemeinsam einen «Kompromiss».

Ein Kompromiss ist eine gemeinsame Lösung, die alle ein bisschen gut und ein bisschen schlecht finden. Kompromisse sind sehr wichtig, weil es in der Schweiz ohne Kompromisse keine Veränderungen gibt. Beim Verkehr in Suhr sind sich alle einig: alle möchten, dass sich etwas verändert.

Wer zahlt das? Das Gesetz sagt, wieviel von den Strassen die Gemeinde Suhr zahlen muss und wieviel der Kanton. Bei einer so wichtigen Lösung hilft auch der Bund zahlen. Bund und Kanton geben sehr viel Geld für «VERAS», weil sie überzeugt sind, dass es eine Verbesserung ist, von der viele Leute profitieren. Für solche Verbesserungen kriegt man viel Geld aus der Strassenkasse. Die Autofahrenden haben es zum Beispiel mit der Autobahnvignette, mit der Mineralölsteuer beim Tanken von Benzin und mit der Motorfahrzeugsteuer gezahlt.

Suhr muss den kleinsten Teil des Projektes zahlen. Das ist für Suhr aber immer noch sehr viel Geld. Wir müssen aber nicht den ganzen Betrag sofort zahlen, sondern jedes Jahr einen kleinen Teil davon. Genau wie beim Zahlen vom Schulhausbau.

Pascal Nater ist Kommunikationsverantwortlicher der Gemeinde Suhr.

VERAS Kurzinformationen

Was heisst VERAS? Verkehrsinfrastruktur Entwicklung Raum Suhr

Wieso braucht es VERAS? Die Strassen in Suhr und Gränichen sind überlastet. Die Bevölkerung wird weiter zunehmen und damit gibt es in Zukunft noch mehr Verkehr. Wenn wir nichts verändern, wird die Situation noch schwieriger.

Was beinhaltet VERAS? Eine Verbesserung der Strassen und Wege für Autos, Fussgänger:innen und Velos. Beim Bau denkt man auch an Tiere, Landschaft und Umwelt.

Was bringt VERAS Suhr und der Region? Für Suhr und das Wynental wird

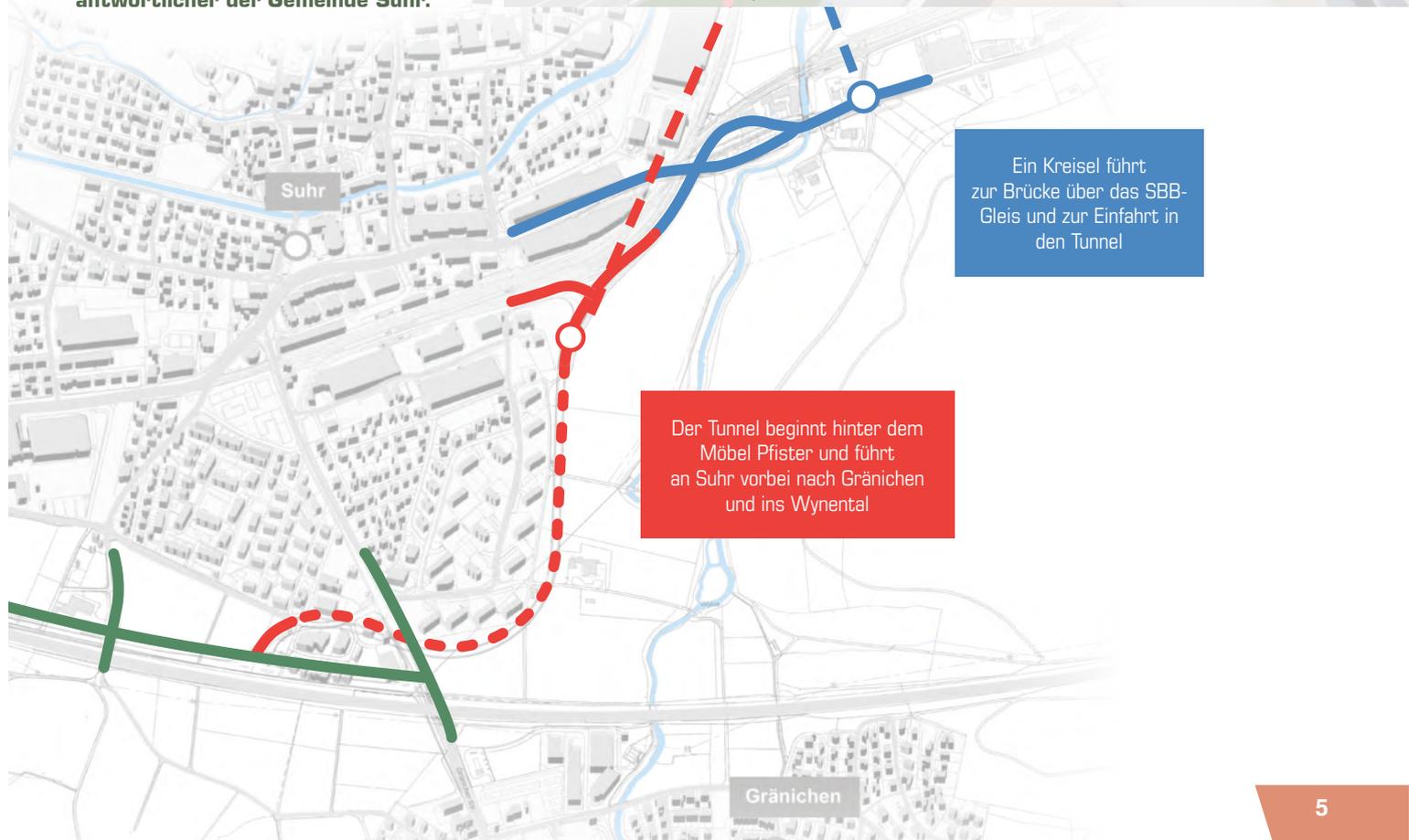
der Stau kleiner. Die Fahrzeiten werden kürzer. Es gibt weniger Lärm und Abgas an der Bernstrasse und an der Gränicherstrasse. Das macht das Wohnen und Leben in Suhr schöner und die Menschen sprechen besser über Suhr. Das ist auch für die Wirtschaft gut.

Was kostet VERAS? Die gesamten Kosten uns unseren Anteil für Suhr werden derzeit vom Kanton berechnet.

Wann kommt VERAS? Der Start des Baus ist 2026 geplant. Zuerst stimmt jetzt die Suhrer Einwohnergemeindeversammlung dieses Jahr über den Beitrag der Gemeinde ab. Danach stimmt der Grosse Rat über den Beitrag des Kantons ab.



Nach Suhr: Eine Brücke übers SBB-Gleis beim Pfister statt Stau an der Barriere.
Nach Gränichen und ins Wynental: Vom Kreislauf aus in den neuen Tunnel und an Suhr vorbeifahren.



Ein Kreislauf führt zur Brücke über das SBB-Gleis und zur Einfahrt in den Tunnel

Der Tunnel beginnt hinter dem Möbel Pfister und führt an Suhr vorbei nach Gränichen und ins Wynental



Zur VERAS-
Projektseite des
Kantons



Matthias Adelsbach,
Stv. Kantonsingenieur (zvg).

Fragen an Matthias Adelsbach

Der Gesamtprojektleiter des Kantons Aargau ist stellvertretender Kantonsingenieur und hat bereits mehrere Male am Informationsforum über den Projektstand informiert.

Interview: Pascal Nater

Der Kanton plant seit Jahren. Nun kommt das Projekt in die entscheidende Phase. Sind Sie nervös?

Nein, nervös bin ich nicht, zumal ich überzeugt bin, dass wir ein sehr gutes Projekt erarbeitet haben, das für Suhr einen Nutzen bringt. Und meine Gespräche an der Gwärbi in Gränichen bestätigten mir, dass der Wunsch für eine Verbesserung der Situation auch in der Region sehr gross ist.

Das Verkehrsprojekt VERAS ist ein grosses und teures Paket. Weshalb hat der Kanton nicht eine «einfache» Umfahrungsstrasse geplant?

Einfache Umfahrungsstrassen gibt es heute kaum noch, da es immer auch um die Frage geht, wo ist der Platz dafür vorhanden. So kam es auch bei VERAS, dass wir nun den Siedlungsraum mit einem Tunnel umfahren und damit auch Landwirtschaftsland schonen.

Was passiert eigentlich, wenn Suhr den Kredit für VERAS ablehnt?

Ohne Massnahmen nehmen die Verkehrsproblematik und die damit verbundenen Belastungen im Siedlungsraum von Suhr weiterhin zu. Für alternative Lösungen, zum Beispiel zur Verbesserung der Stausituation an den Bahnübergängen, müssten wir zurück auf Feld Eins. In den nächsten zehn Jahren dürften kaum Baumassnahmen realisiert werden und die bereits gesprochenen Bundesmittel könnten nicht beansprucht werden. Für einige Teilaspekte des Projektes VERAS müsste die Gemeinde Suhr recht schnell andere Lösungen erarbeiten. Ein Beispiel dafür ist die Anbindung des Entwicklungsgebietes Bahnhof Süd an die Bernstrasse West im Bereich des heutigen Bahnüberganges. Kommt die VERAS-

Umfahrungsstrasse nicht, müsste die Gemeinde im Rahmen ihrer Erschliessungspflicht zeitnah selbst eine Verbindungsstrasse bauen. Deren Planung und Bau würde natürlich ebenfalls Zeit und Geld kosten.

Wer zahlt bei einer Ablehnung des Kredites die Planungskosten?

Bislang hat der Kanton die Planungskosten getragen. Sollte der Kredit abgelehnt werden, würde das Projekt abgeschlossen. Im Rahmen der Abrechnung würde der Gemeinde Suhr ein Anteil der Planungskosten verrechnet. Grundlage für die Ermittlung des Kostenschlüssels ist auch dann das Strassengesetz.

Wäre ein Halbanschluss an die Autobahn A1 nicht die bessere Lösung?

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist sehr zurückhaltend gegenüber neuen Anschlüssen, weil diese jeweils die Schwachpunkte beim Verkehrsfluss auf der Autobahn sind. Man muss auch verstehen, dass Autobahnanschlüsse wie ein Schwamm wirken und zusätzlichen Verkehr anziehen. Die Ortsdurchfahrten von Suhr und Gränichen würden damit sogar noch zusätzlichen Verkehr bekommen.

Besteht nicht die Gefahr von Mehrverkehr durch den Suhrer Dorfkern, sobald der berühmte Stau beim Bahnübergang beim Möbel Pfister wegfällt? Mit VERAS wird der Durchgangsverkehr in Richtung Wynental und in Ost-West-Rich-

tung auf der Bernstrasse auf die Umfahrungsstrasse gelenkt. Aus Auswertungen von Verkehrsdaten wissen wir, dass dieser Durchgangsverkehr etwa 50% aller Autofahrenden ausmacht, die den Bahnübergang mit dem Auto passieren. Die anderen 50% haben ihr Ziel in Suhr in den verschiedenen Quartieren. Sie werden sicherlich auch froh sein, dass der Bahnübergang aufgehoben wird, denn mit dem Ausbau der SBB-Strecke sollen die Schliesszeiten an diesem Bahnübergang nochmals um 20% zunehmen.

Die aktuelle Situation der sanierten Tramstrasse gibt im Dorf zu reden. Ist der Kanton bereit, diese nochmals neu zu beurteilen?

Wenn eine Situation auf einer Kantonsstrasse unbefriedigend ist, dann schauen wir sie an. Wichtig ist, dies mit objektiven Massstäben zu tun. Wir können derzeit keinen direkten Zusammenhang zwischen VERAS und dem Thema Tramstrasse erkennen und werden daher diese Themen nicht miteinander verknüpfen.

Von VERAS profitiert ja nicht nur Suhr. Weshalb muss denn nur Suhr etwas daran zahlen?

Der Anteil von Suhr an den Gesamtkosten von VERAS wird bei wenigen Prozenten liegen. Der allergrösste Teil wird über die kantonale Motorfahrzeugsteuer finanziert, also z.B. von einer Autofahrerin, die in Frick wohnt oder dem Besitzer eines Lastwagens in Muri. Und sie haben relativ wenig von VERAS. Hinzu kommt ein grosser finanzieller Beitrag, den der Bund bereits zugesichert hat.