

Umfahrung Suhr kostet 366 Millionen

Der Kanton hat gestern die Kosten für das Verkehrsprojekt Veras präsentiert. Diese sind deutlich höher als bisher angenommen.

Florian Wicki, Katja Schlegel

Die Verkehrssituation in Suhr ist prekär: Weit über 20 000 Fahrzeuge zwängen sich täglich über die Hauptachsen durch das Dorf, oft minutenlang aufgehalten an den beiden Bahnübergängen. Staus, weit über die Dorfgrenzen hinaus, gehören zum Alltag. Abhilfe ist aber seit Jahren in Planung: Unter dem Titel Veras, die Kurzform für «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr», hat der Kanton ein Gesamtverkehrsprojekt ausgearbeitet. Die drei zentralen Massnahmen: eine SBB-Überführung über die Bernstrasse Ost (beim Möbelhaus Pfister), der Tunnel Wynematte und eine neue Entlastungsstrasse zwischen Gränicherstrasse und Suhrentalstrasse (parallel zur A1). Dazu kommen flankierende Massnahmen, welche die Umwelt, die Siedlung und den Strassenraum aufwerten sollen (Grünstreifen, Ausbau Velo- und Fussgängerverbindungen, Bachöffnungen).

Gestern hat der Kanton die lang erwarteten Kostenprognosen für das Projekt auf den Tisch gelegt. Es sei ein Meilenstein, schwärmte der Vorsteher des kantonalen Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Stephan Attiger. Bereits 1999 hätten die Suhrerinnen und Suhrer via Petition eine Ostumfahrung gefordert, nun liege ein Bauprojekt vor. Und das brauche es, so Attiger. Sei die Verkehrsinfrastruktur heute schon überlastet, kämen bis 2040 noch einmal deutlich mehr Fahrzeuge dazu. Und auch an den Bahnübergängen spitze



Matthias Adelsbach (Projektleiter), Dominik Studer (Kantonsingenieur), Regierungsrat Stephan Attiger, Carmen Suter-Frey (Suhr), Andreas Fetscher (Gränichen) und Yvette Körber (Oberentfelden, v.l.). Bild: ds

sich die Lage zu, erklärte er: «Ab 2035 haben wir Schliesszeiten von etwa 6,5 Stunden pro Tag.»

Was die Mehrkosten für Suhr bedeuten

Nun zu den Zahlen: Veras kostet 366 Millionen Franken. Das ist deutlich mehr als bisher geschätzt. Im Vorprojekt rechnete der Kanton mit 234 Millionen Franken. Die Differenz von 132 Millionen Franken ergebe sich aus der Kostenungenauigkeit der ersten Schätzung (+/-30 Prozent), der Bauteuerung (+35 Millionen) sowie verschiedenen Projektanpassungen und -ergänzungen (insbesondere Werkleitungen). Die Werke, das erklärte Kantonsingenieur Dominik Studer, machen mit 54,2

Millionen immerhin 14 Prozent aus – die Strasseninfrastruktur mit 198,1 Millionen oder 54 Prozent aber doch den Löwenanteil.

Die gute Nachricht: Von den 366 Millionen bezahlt Suhr 14,1 Millionen Franken (oder 2,8 Prozent). Immer noch ein happiger Betrag für die Gemeinde (Steuerfuss 112 Prozent), der aber ein Kreditrisiko von 5 Prozent beinhaltet: Die tatsächlichen Kosten sollten rund 13,4 Millionen Franken betragen. Damit liegt der effektive Beitrag nur knapp über der Zahl, wie sie in den Vorjahren geschätzt worden ist. Und: «Wenn Veras realisiert wird, reduziert sich der Beitrag der Gemeinde Suhr durch ihren Kostenanteil aus dem Agglomerationsprogramm-

Beitrag des Bundes um etwa 3,5 Millionen Franken, sodass sie netto einen Beitrag von 10,5 Millionen Franken leisten muss», so die Mitteilung des Kantons.

Der Betrag könnte sich gar noch weiter verkleinern: Im November stimmt Gränichen über einen solidarischen Beitrag im Rahmen von 2 Millionen Franken ab. Unter dem Strich blieben so noch 8,5 Millionen Franken.

Bund sichert Beteiligung zu

Den mit rund 246 Millionen Franken (67,1 Prozent) grössten Anteil trägt der Kanton. Dazu kommt eine Beteiligung des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm 4. Generation von rund 79 Millionen Franken

(21,6 Prozent). Den Rest von 31 Millionen Franken bezahlen die Werke (Technische Betriebe Suhr und Dritte wie die AVA oder das Astra). Regierungsrat Attiger betonte, dass der Bund die Pläne des Kantons ohne Beanstandungen genehmigt habe, dabei habe dieser doch harte Kriterien: «Das ist ein Qualitätssiegel.»

Das Anhörungsverfahren zum Verpflichtungskredit an den Grossen Rat – das Kantonsparlament muss den gesamten Kredit von brutto rund 384,3 Millionen Franken (inkl. 5 Prozent Kreditrisiko) ebenfalls bewilligen – soll im nächsten Sommer stattfinden. Der Spatenstich ist für Herbst 2027 vorgesehen.

Auch die drei betroffenen Gemeinden Suhr, Gränichen und Oberentfelden zeigten sich erleichtert, dass Veras nun endlich Fahrt aufnimmt. So sagte Gemeindepräsidentin Carmen Suter-Frey, die grosse Herausforderung in Suhr sei der Stau, man «chrampfe» seit Jahr und Tag daran, den aus der Gemeinde wegzubringen. «Und jetzt haben wir endlich eine Lösung auf dem Tisch.» Für sie war denn auch klar: «Veras ist eine Chance für uns.» Kanton wie Bund seien überzeugt von diesem Projekt, und seien bereit, in Suhr grosse Summen zu investieren. Suter-Frey: «Unser Beitrag für das, was wir alles bekommen, ist mehr als fair.»

Auch der Gränicher Ammann Andreas Fetscher sieht Veras als Chance: «Gränichen wächst, wir rechnen in den nächsten Jahren damit, die Schwelle von 10 000 Einwohnern zu überschreiten.

Und wir belasten Suhr mit unserem Verkehr natürlich auch.» Dazu steige auch die Wohnqualität in Gränichen, da sich der Verkehr von Suhr her auch durch die Gränicher Hauptstrasse staut. Fetscher: «Unsere Zukunft wird durch dieses Projekt sicher rosiger.» Darum wolle der Gemeinderat auch am Vorhaben festhalten, einen freiwilligen Solidaritätsbeitrag von 2 Millionen Franken beizusteuern: «Das Zusammenstehen in der Region ist hier besonders wichtig und dass man das auch von aussen her sieht.»

Laut der Frau Gemeindeamman von Oberentfelden, Yvette Körber, ist der Verkehr eine der grossen Herausforderungen, die alle Gemeinden zusammen lösen müssten. In ihrer Gemeinde sei es ganz klar das Dorfzentrum, wo die Verkehrssituation kritisch sei. Sie erhoffe sich insgesamt drei Punkte von Veras: eine Verkehrsentslastung des Zentrums, mehr Verkehrssicherheit – gerade im Industriegebiet der Gemeinde – und ein attraktiveres Velonetz: «Wir wollen attraktiver werden und eine durchgängige Veloroute darstellen.» Gemeinsam mit allen anderen Gemeinden, da habe es noch viel Potenzial.

Die geschlossene Haltung der Gemeinden schien auch Baudirektor Attiger zu imponieren. Dieser dankte allen Beteiligten mehrfach: «Ich habe kaum ein Projekt, bei welchem die Region und die Gemeinden so zusammen für eine Lösung einstehen.» Das sei nicht selbstverständlich.

Was, wenn Suhr Nein sagt?

Die AZ hat die wichtigsten Fragen und Antworten rund um die Finanzierung von Veras zusammengetragen.

Katja Schlegel, Florian Wicki

Ist der Suhrer Beitrag hoch oder fair?

An der Gemeindeversammlung vom 21. November entscheiden die Suhrer Stimmberechtigten über den Brutto-Kredit von 14,1 Millionen Franken. Dieser Anteil besteht zu 13,4 Millionen Franken aus Gesamtkosten und 5 Prozent Kreditrisiko. Damit bewegt sich der Suhrer Gesamtkostenanteil – trotz Mehrkosten und Teuerung – in der seit Jahren gehandelten Grössenordnung. Entsprechend gross sei die Erleichterung, sagt Gemeindepräsidentin Carmen Suter-Frey. Natürlich sei es viel Geld. «Aber in Anbetracht dessen, was Suhr für dieses Geld bekommt, ein fairer Beitrag.»

Wie wichtig ist Veras für den Wirtschaftsstandort Suhr?

Von den Staus betroffen sind insbesondere die ortsansässige Industrie und das Gewerbe. Entsprechend gross ist die Hoffnung, die der Suhrer Gemeinde-

rat in Veras legt, betreffend An siedlung neuer Unternehmen: «Suhr hat noch Potenzial, ist gut gelegen und innovativ», so Suter. Aber: «Um Gewerbe anzusiedeln, ist die Erreichbarkeit enorm wichtig. Da erhoffen wir uns mit Veras ein grosses Plus.»

Warum sollen Gränicher freiwillig 2 Mio. Franken zahlen?

2019 hat der Gränicher Gemeinderat einen Solidaritätsbeitrag von 2 Millionen Franken in Aussicht gestellt. Über diesen befinden die Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung vom 25. November. «Was wir in Gränichen mit dem Projekt Veras bekommen, sollte uns diese 2 Millionen Franken wert sein», sagt Gemeindeamman Andreas Fetscher. Wann und in welchen Tranchen die 2 Millionen Franken bezahlt würden, ist noch nicht besprochen worden.

Ist Gränichen die erste Gemeinde, die einen Solidaritätsbeitrag an ein Verkehrsprojekt zahlt?

Nein. Auch die Stadt Baden hat an die Umfahrung Ennetbaden einen Solidaritätsbeitrag bezahlt. Bestrebungen der Gemeinde Suhr, weitere Wynentaler Gemeinden von einem solidarischen Beitrag zu überzeugen, scheiterten. Gemeinderäte aus elf Ortschaften legten dem Kanton dar, dass sie wohl «voll und ganz hinter dem Projekt stehen», man aber kein Präjudiz schaffen wolle.

Warum zahlt Oberentfelden nicht mit?

Nebst Suhr und Gränichen profitiert auch Oberentfelden ganz direkt von Veras. Trotzdem bezahlt Oberentfelden keinen Solidaritätsbeitrag: «Wir halten uns an den vordefinierten Schlüssel», sagt Frau Gemeindeamman Yvette Körber. Oberentfelden sei zudem weniger stark von den Massnahmen betroffen als Gränichen.

Was, wenn Suhr Nein sagt zum Kredit?

Theoretisch könnte der Grosse



Mit einer Überführung über die Bahnlinie beim Möbelhaus Pfister soll der Stau vor dem Bahnübergang verhindert werden. Bild: zvg

Was, wenn Veras nicht umgesetzt wird?

Dazu schreibt der Kanton auf seiner Website: «Ohne Massnahmen nehmen die Verkehrsproblematik und die damit verbundenen Belastungen im Siedlungsraum von Suhr weiterhin zu. Für alternative Lösungen, zum Beispiel zur Verbesserung der Stausituationen an den Bahnübergängen, müssten der Kanton und die Gemeinde zurück auf Feld Eins. So würden in den nächsten zehn Jahren kaum Baumassnahmen realisiert werden.» Kantonsingenieur Dominik Studer sagt: «Die Probleme an den Bahnübergängen werden nicht kleiner, sondern noch viel grösser. Die Bahn wird ausge-

Was, wenn Veras nicht umgesetzt wird?

Dazu schreibt der Kanton auf seiner Website: «Ohne Massnahmen nehmen die Verkehrsproblematik und die damit verbundenen Belastungen im Siedlungsraum von Suhr weiterhin zu. Für alternative Lösungen, zum Beispiel zur Verbesserung der Stausituationen an den Bahnübergängen, müssten der Kanton und die Gemeinde zurück auf Feld Eins. So würden in den nächsten zehn Jahren kaum Baumassnahmen realisiert werden.» Kantonsingenieur Dominik Studer sagt: «Die Probleme an den Bahnübergängen werden nicht kleiner, sondern noch viel grösser. Die Bahn wird ausge-

baut, unabhängig davon, ob die Strasseninfrastruktur nachzieht oder nicht.»

Wie fallen erste Reaktionen aus der Wirtschaft aus?

«Was jetzt auf dem Tisch liegt, ist ein sehr abgerundetes Projekt, mit dem alle Anspruchsgruppen zufrieden sein können», so Hans-Peter Zehnder, Präsident der IG. Kurz nach Ende der Medienkonferenz begrüsst die Aargauische Verkehrskonferenz das Projekt, bedauert aber die «rekordverdächtig» hohe Kostensteigerung. Dafür werde nun eine schlüssige Erklärung verlangt.