

## Suhr bewegt

# Die Mitwirkung zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr war ein Erfolg! Wie geht es weiter?

**Interview: Pascal Nater** | Von Juni bis August 2021 konnten Anwohner\*innen und Gewerbetreibende ausgehend vom Entwurf des Berichtes und den Teilplänen am KGV mitwirken. Erfreulicherweise gingen anstatt der erwarteten 50 Mitwirkungsbeiträge 190 ein. Die Raumplanerin Nora Farrag hat für die beauftragte Planungsfirma Planar AG die Beiträge geprüft, mit einer Begleitgruppe aus Politik und Verwaltung durchgearbeitet und jeden einzelnen Input in den nun aufliegenden Mitwirkungsbericht einfließen lassen. Im Interview erzählt sie vom gelungenen Mitwirkungsprozess und von ihrer Faszination für die Raumplanung.



Umweltingenieurin und Raum- und Energieplanerin Nora Farrag  
Foto: PLANAR, Tom Egli

Der überarbeitete KGV wird voraussichtlich an der Gemeindeversammlung vom 9. Juni zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Schritt ist für die Gemeinde freiwillig, wurde aber bei der Kreditgenehmigung durch die Gemeindeversammlung verlangt. Nach der Zustimmung durch die Gemeindeversammlung kann das KGV-Dossier dem kantonalen Departement Bau, Verkehr und Umwelt zur Genehmigung übergeben werden. Damit werden dann die Zielsetzungen im KGV sowohl für die Gemeinde als auch für den Kanton behördenverbindlich. Das bedeutet, dass jegliche Massnahmen, die künftig getroffen werden, diesen Zielsetzungen nicht entgegenstehen dürfen. Der KGV hilft also den Behörden bei künftigen Detailentscheiden, indem sie sich immer wieder auf die Zielsetzungen der Gesamtschau berufen müssen.

■ Den kompletten Mitwirkungsbericht mit den einzelnen Inputs sowie den Defizitplan, den Massnahmenplan und die Teilpläne für die einzelnen Verkehrsbereiche finden Sie auf der Website [kgv-suhr.ch](http://kgv-suhr.ch). Die Erläuterungen des Gemeinderates zum KGV bekommen Stimmberechtigte im Vorfeld mit der Botschaft zur Gemeindeversammlung im Juni.

**Pascal Nater:** Frau Farrag, der Kommunale Gesamtplan Verkehr ist ein komplexes Zusammenspiel von kleinen Teilmassnahmen, die alle miteinander ein grösseres Ziel anstreben. Welches?

**Nora Farrag:** Das grundsätzliche Ziel des KGV ist es, die künftige Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung optimal aufeinander abzustimmen. Wir alle wissen, dass die Gemeinde Suhr bereits heute verkehrlich stark belastet ist. Mit der wachsenden Bevölkerung wird sich auch die Verkehrsproblematik weiter zuspitzen. Es ist daher wichtig, dass die Mobilitätsbedürfnisse möglichst über flächeneffiziente und ökologische Verkehrsträger abgewickelt werden. Um dies zu erreichen, müssen aber zuerst gute Bedingungen hierfür geschaffen werden. Das heisst zum Beispiel, sichere Velowege, direkte und attraktive Fusswegverbindungen oder verlässliche ÖV-Verbindungen.

*Auf den Plänen zum KGV werden die Massnahmen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, für den Fussverkehr, für den Öffentlichen Verkehr, für den Motorisierten Individualverkehr, oder für den Veloverkehr dargestellt. Dazu sind im Mitwirkungsverfahren 190 Inputs zusammengekommen. Das ist eine gewaltige Menge. Wie behalten Sie bei dieser Arbeit den Überblick?*

Das ist tatsächlich eine enorme Herausforderung und es braucht Zeit, sich einen Überblick zu verschaffen. Wir haben in einem ersten Schritt versucht, die Rückmeldungen thematisch grob zu ordnen. Dann haben wir begonnen, die Rückmeldungen zu beantworten. Vielfach konnten wir uns hierbei auf gesetzliche Vorgaben und Normen abstützen. Bei einigen Anträgen musste allerdings ein Grundsatzentscheid gefällt werden. Diese haben wir eingehend mit der Kerngruppe besprochen. Ich will betonen, dass wir die Projekte im Normalfall als Team bearbeiten. Auch beim KGV Suhr konnte ich auf die Mitarbeit meiner Kollegen, insbesondere Josua Schwegler, zählen.

*Können Sie die Mitwirkungsinputs in verschiedene Sinneinheiten aufteilen? Welche Inputs kamen häufig? Worüber machten sich die Mitwirkenden am meisten Sorgen? Wo hat die «Crowd Intelligence» das Projekt massgeblich verbessert und wo wurde vielleicht eher «Chropfläärete» betrieben?*

Ja, wie bereits erwähnt, haben wir eine grobe thematische Einteilung vorgenommen. Viele Mitwirkende haben sich zu den geplanten Begegnungszonen und der angestrebten Verkehrsberuhigung im Zentrum geäussert. Diese Rückmeldungen waren teilweise kontrovers – einige plädierten für eine Ausdehnung der Begegnungszonen, andere halten diese für unnötig. Ebenfalls häufig ging es um das Verhindern von quartierfremdem Verkehr in den Wohnquartieren. Aufgrund der Rückmeldungen wurden u.a. einige Strassen mehr als von

Schleich- und Ausweichverkehr betroffen markiert. Grösstenteils waren die Rückmeldungen aber konstruktiv. Gut war, dass die sogenannten «Chropfläarete» bereits zu einem früheren Zeitpunkt, nämlich während der Analysephase stattgefunden hat. Damals konnte die Bevölkerung Defizite und Konfliktstellen aber auch bereits bestehende Perlen nennen. Auch diese Mitwirkungsmöglichkeit wurde gut genutzt und hat uns bei der Erarbeitung der Dokumente geholfen.

*Im Juni kann die Bevölkerung über den KGV abstimmen. Wenn ich jetzt zum Beispiel gegen Tempo 30 oder gegen eine bestimmte Begegnungszone bin, muss ich dann den gesamten KGV bachab schicken?*

Nein. Der KGV hat eine höhere Flugebene. Er ist ein Konzept, welches die Stossrichtung vorgibt. Einzelne Projekte wie die genannte Einführung von T30- oder Begegnungszonen müssen einen offiziellen Prozess durchlaufen. Zuerst muss ein Gutachten mit einem Massnahmenkonzept erstellt und ein Projekt ausgearbeitet werden. Dieses muss 30 Tage öffentlich aufgelegt werden. Die Bevölkerung hat dann die Möglichkeit, Einspruch zu erheben.

*Sie machen als Raumplanerin tagein, tagaus nichts anderes als sich mit bisher vielleicht eher unbefriedigenden Verkehrslösungen zu beschäftigen. Wenn Sie zaubern könnten, in welches Jahr würden sie sich zaubern und welche Entscheidungen würden Sie rückgängig machen?*

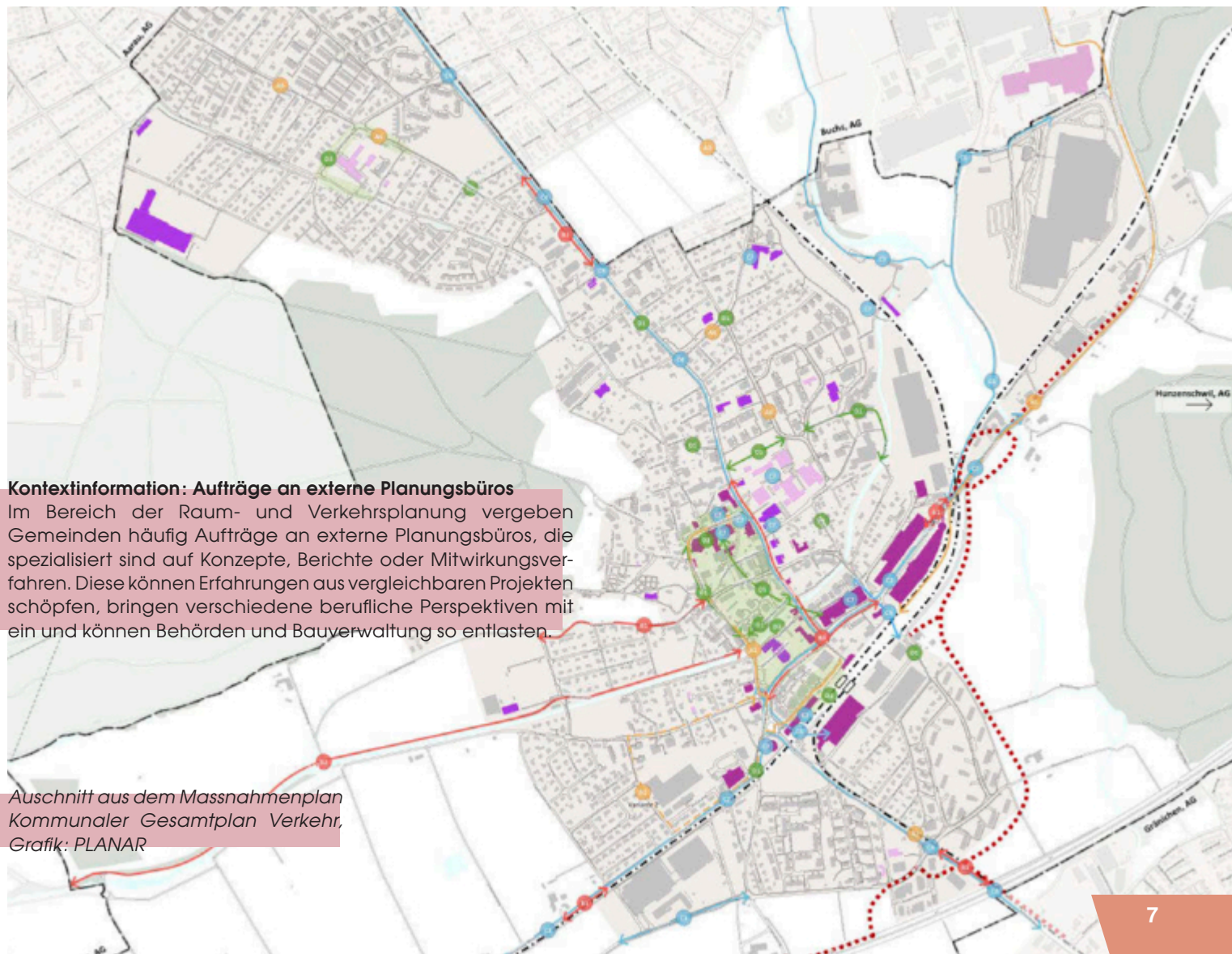
Ich wäre gerne mal Ende des 19. Jahrhunderts auf den Strassen einer grösseren Stadt. Im Studium wurde uns erklärt, dass es damals viel mehr Mobilität auf kleinerem Raum gab als heute, aber viel weniger Unfälle. Übersetzt heisst das, es waren mehr Leute auf der Strasse, aber da alle – Fussgänger, Pferdefuhrwerke, Velos – eine ähnliche Geschwindigkeit hatten, kam es weniger zu Konflikten. Daran müssen wir uns ein Beispiel nehmen: belebte, aber sichere Strassen sind das Ziel.

*Jetzt am Schluss dieses langen Prozesses: Kennen Sie Suhr nun sprichwörtlich so gut wie Ihre Westentasche?*

Fast. Ich will nicht behaupten, dass ich jede einzelne Strasse beim Namen kenne und die auch gleich dem richtigen Quartier zuordnen könnte. Aber ich habe sicher einen guten Überblick über die Gemeinde gewonnen und weiss, welcher Orts- teil mit welchen Herausforderungen zu kämpfen hat.

*Ihr Mandat läuft jetzt aus, nehme ich an. Kommen Sie denn in fünf Jahren nach Suhr und überprüfen, ob nun der Bustaktfahrplan dichter ist, die Veloparkplätze gebaut und die Fusswege den Gewässern entlang optimiert sind?*

Ich werde sicher bei Gelegenheit vorbeikommen und schauen, was sich wie verändert hat. Schon mehrmals war eine Gemeinde, welche ich beruflich «beplant» habe, ein Ausflugsziel in der Freizeit – auch nur, um meinen Familienmitgliedern zu zeigen, was ich während der Arbeit so mache.



#### Kontextinformation: Aufträge an externe Planungsbüros

Im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung vergeben Gemeinden häufig Aufträge an externe Planungsbüros, die spezialisiert sind auf Konzepte, Berichte oder Mitwirkungsverfahren. Diese können Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten schöpfen, bringen verschiedene berufliche Perspektiven mit ein und können Behörden und Bauverwaltung so entlasten.

Ausschnitt aus dem Massnahmenplan  
Kommunaler Gesamtplan Verkehr,  
Grafik: PLANAR