Kapazitätsnachweis Pfister-Areal Suhr

Bericht

Möbel Pfister AG

12. Oktober - Entwurf für die öffentliche Auflage

metron

Bearbeitung

Flurin Weber
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Denise Belloli
MSc in Geografie/SVI

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Auftraggeber

Möbel Pfister AG
Bernstrasse Ost 49
5034 Suhr

Thomas Zeder, Beat Pfister

Titelbild: Bundesamt für Landestopografie

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis **4**

1 Ausgangslage und Auftrag **5**

2 Verkehrliche Grundlagen **6**
2.1 Festlegen Beurteilungszeitpunkte 6
2.2 Verwendete verkehrliche Grundlagen 6
2.3 Netzauslastung im bestehenden Zustand 6
2.4 Verkehrsmengen im bestehenden Zustand 7
2.5 Festlegung der Verkehrsentwicklung 8
2.6 Festlegung der massgebenden Spitzenstunde 9

3 Verkehrserzeugung **12**
3.1 Kurzbeschreibung der Vorhaben 12
3.2 Berechnungsgrundlagen und Annahmen 13
3.3 Mengengerüst Nutzungen Z0 2024 und ZP 2038 14
3.4 Verkehrsaufkommen des Vorhabens 16
3.5 Verkehrliche Auswirkungen in der Umgebung 19

4 Nachweise **30**
4.1 Leistungsfähigkeitsnachweise 30
4.2 Auswirkungen auf ÖV 33
4.3 Nachweis Auswirkungen eines Mobilitätskonzepts 33
4.4 Nachweis Auswirkungen einer Parkraumbewirtschaftung 34
4.5 Nachweis Auswirkungen einer Dosierung 34
4.6 Nachweis, dass keine Problemverlagerung stattfindet 34

5 Massnahmenkatalog **35**

6 Fazit **36**

Abkürzungsverzeichnis

ASP	Abendspitzenstunde (Werktag 17-18 Uhr)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
MSP	Morgenspitzenstunde (Werktag 7-8 Uhr)
PWE	Personenwagen-Einheiten (1 PW = 1 PWE, 1 LKW = 2 PWE)

1 Ausgangslage und Auftrag

Das Pfister-Areal in Suhr ist mehrheitlich in Besitz von zwei Grundeigentümerschaften, die sich zur IG Pfister-Areal zusammengeschlossen haben. Deren Ziel ist die koordinierte Weiterentwicklung beider Areale bis ca. 2035 auf Basis Masterplanung. Es geht dabei einerseits um einen Ausbau des Logistikvolumens (neues Hochregallager), andererseits um eine Entwicklung im Raum Hünerwadelgasse mit Wohn- und Gewerbenutzung im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung. Der Masterplan wurde im Herbst 2024 abgeschlossen.

Gemäss §113 BauG und Absprachen mit dem Kanton im Februar 2024 ist die Erstellung eines Kapazitätsnachweises nach § 46 BauV erforderlich. Dies liegt an der gesteigerten Benutzung von Zufahrten auf öffentliche Strassen, was sich durch die Vorhaben akzentuieren wird. Der vorliegende Bericht orientiert sich an den Empfehlungen zum Kapazitätsnachweis (BVU, August 2011).

2 Verkehrliche Grundlagen

2.1 Festlegen Beurteilungszeitpunkte

Folgende Beurteilungszeitpunkte sind für das Vorhaben von Relevanz:
- Z0: Ist-Zustand 2024
- ZP: Prognosezustand 2038 (5 Jahre nach der Inbetriebnahme, welche für 2033 geplant ist)

Es ist geplant, das Hochregallager 2028 fertigzustellen. Die Entwicklung im Raum Hünerwadelgasse soll 2033 umgesetzt sein. Der Kapazitätsnachweis wird dabei **nur für den Endzustand** erstellt, nicht für den Zwischenzustand Fertigstellung Hochregallager.

In Suhr ist die Süd- und Ostumfahrung («VERAS») geplant. Dieses Projekt hat auf die Verkehrsmengen im Kantonsstrassennetz beim Pfister-Areal grosse Auswirkungen, insbesondere auf das stark ausgelastete Knotensystem bestehend aus dem Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse und der LSA Bären. Die mit VERAS verbundene verkehrliche Entlastung wurde im Kapazitätsnachweis nicht berücksichtigt, da zu Beginn der Planung die erforderlichen politischen Entscheide zum Verpflichtungskredit durch den Grossen Rat sowie die Stimmbevölkerung noch ausstanden und die Realisierung des Projekts damit noch nicht gesichert war. Inzwischen ist das Dossier des Bauprojekts fertiggestellt. Der Grosse Rat hat am 16. Dezember 2025 den Verpflichtungskredit beschlossen; die Stimmberechtigten haben diesem an der Abstimmung vom 14. Juni 2026 ebenfalls zugestimmt. Damit besteht heute eine hohe Realisierungswahrscheinlichkeit für VERAS und mit dessen Umsetzung ist künftig eine wesentliche Reduktion der Verkehrsbelastung im Raum Suhr zu erwarten.

Für den Kapazitätsnachweis wird die Entlastungswirkung von VERAS dennoch nicht berücksichtigt. Damit wird sichergestellt, dass der durch die vorgesehenen Bauvorhaben verursachte Verkehr auch ohne VERAS über das bestehende Strassennetz abgewickelt werden kann. Der Kapazitätsnachweis bildet somit einen konservativen Betrachtungsfall ab.

2.2 Verwendete verkehrliche Grundlagen

Für die Festlegung der Verkehrsbelastungen auf dem umgebenden Strassennetz wurde auf das kantonale Verkehrsmodell 2019 abgestützt. Zudem wurden die LSA-Daten der LSA Bären hinzugezogen, die vor der Verwendung plausibilisiert wurden. Für den Kreisel Bernstrasse Ost / Alte Gasse wurden Verkehrserhebungen durchgeführt.

2.3 Netzauslastung im bestehenden Zustand

Die nachfolgende Grafik zeigt die Netzauslastung im bestehenden Zustand. Da die Schwelle von 15'000 Mfz./Tag entlang der Bernstrasse Ost bei den beiden Anschlussknoten von Pfister überschritten wird, liegt gemäss Empfehlungen zum Kapazitätsnachweis ein **überlastetes Netz** vor.

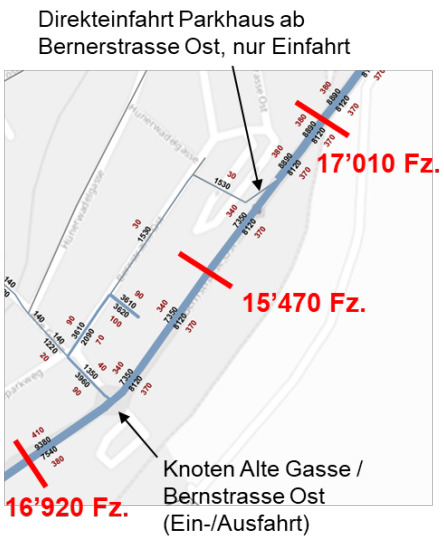


Abbildung 1: DTV und Erschliessung heute (Kantonales Verkehrsmodell 2019)

2.4 Verkehrsmengen im bestehenden Zustand

Nachfolgend ist ein Ausschnitt aus dem Strassenbelastungsplan des AGIS dargestellt (Stand 2019). Es zeigt sich, dass insbesondere innerhalb des Knotensystems bestehend aus LSA Bären und Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse 28'000 Mfz pro Werktag verkehren, was auf eine Überlastung hindeutet.

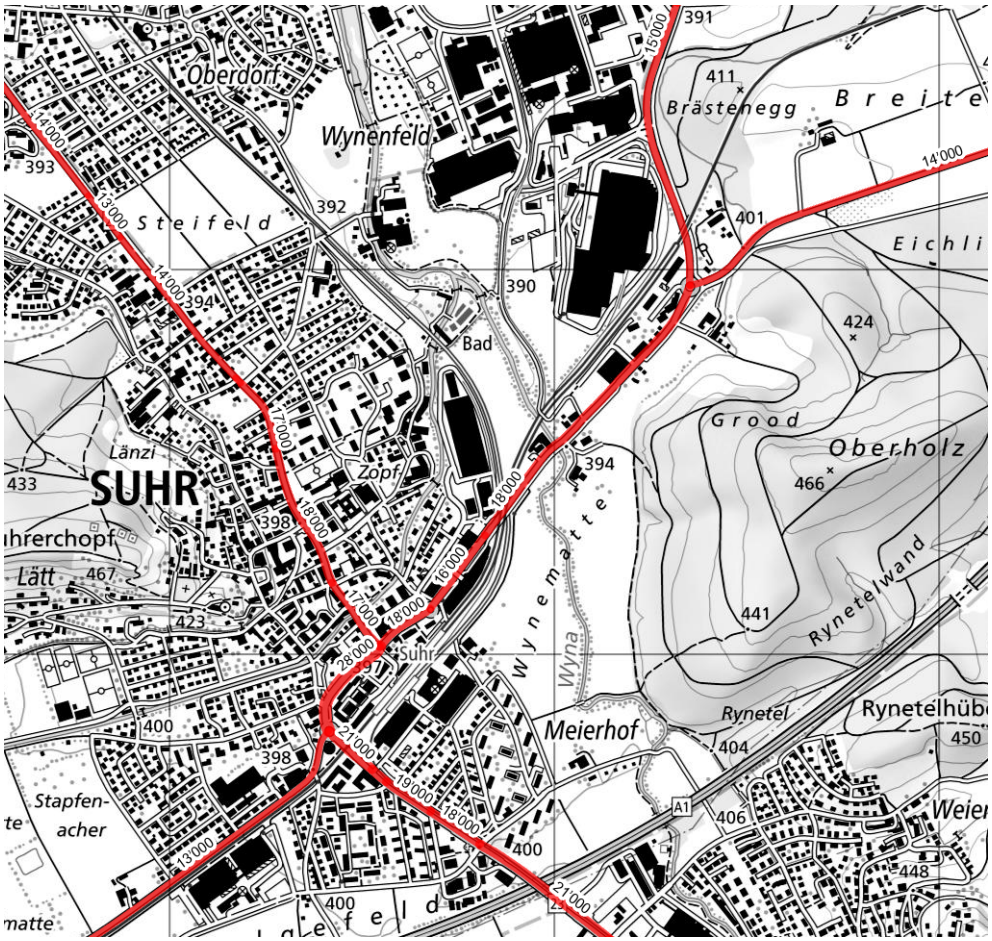


Abbildung 2: Strassenbelastungsplan (DWV). Quelle: AGIS

2.5 Festlegung der Verkehrsentwicklung

Das Knotensystem bestehend aus LSA Bären und Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse ist heute zu den Spitzenzeiten bereits stark ausgelastet, was durch Beobachtungen vor Ort bestätigt wurde. Das System ist für Suhr und Umgebung aus diesem Grund leistungsbestimmend und weist zu den Spitzenzeiten kaum mehr Reserven auf. Die Situation wird akzentuiert durch die Barriereschliesszeiten der zwei Bahnübergänge auf der Gränicherstrasse sowie auf der Bernstrasse Ost. Nachfolgende Auswertungen des DTV an zwei permanenten Zählstellen in der näheren Umgebung zeigen entsprechend, dass die Verkehrsmengen seit 2005 konstant geblieben sind oder gar leicht zurückgingen. Somit wird für diesen Kapazitätsnachweis von einem zu den Spitzenstunden gesättigten Verkehrssystem ausgegangen. Bis 2038 werden die heutigen Verkehrsmengen zu den Spitzenstunden demnach konstant bleiben.

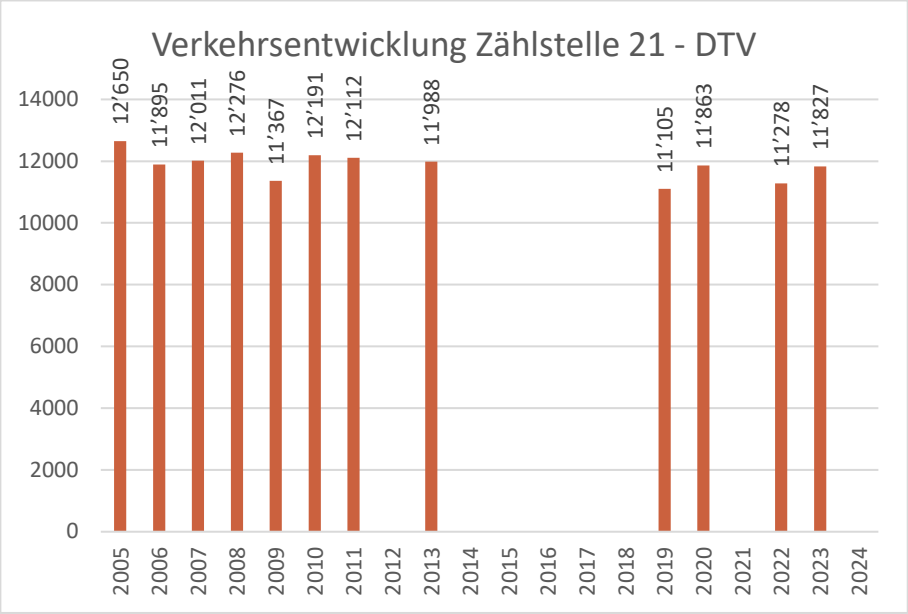


Abbildung 3: Verkehrsentwicklung Zählstelle 21 (Bernstrasse West, Oberentfelden)

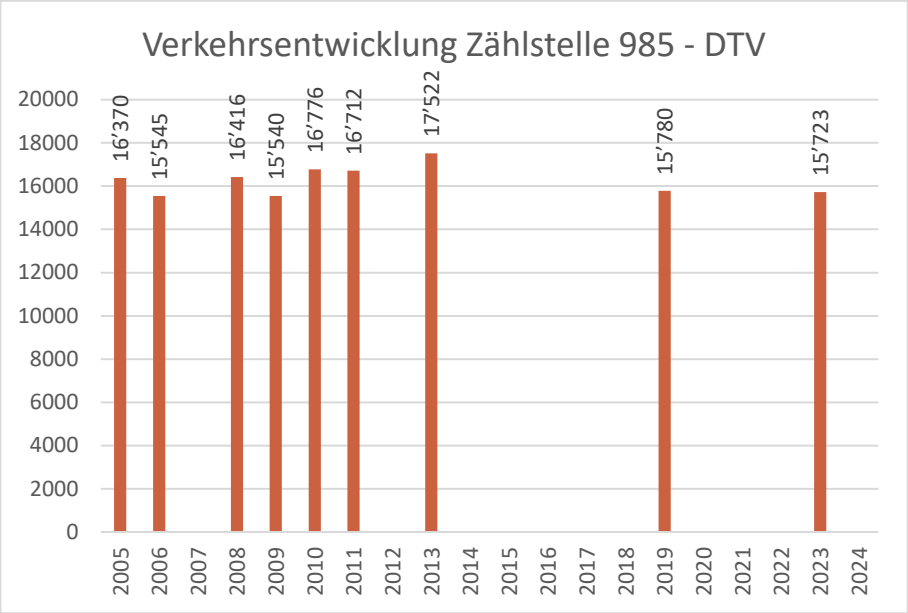
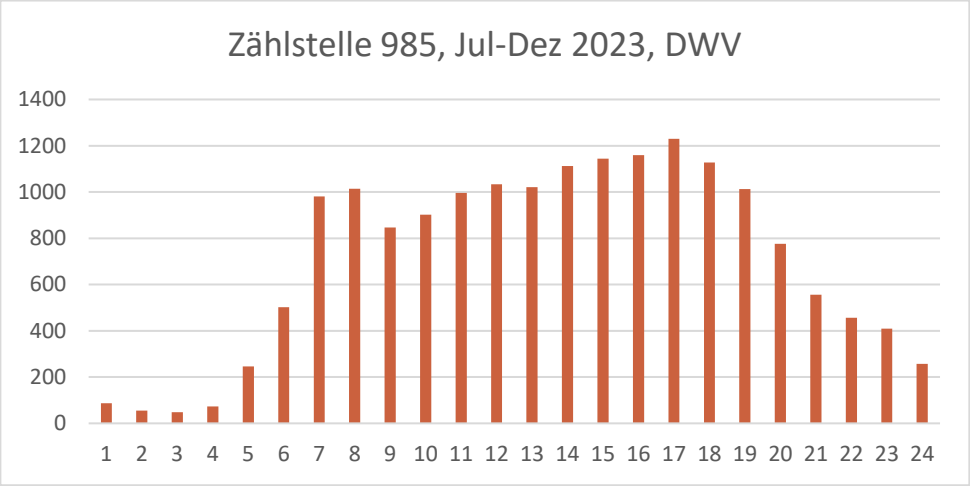


Abbildung 4: Verkehrsentwicklung Zählstelle 985 (Bernstrasse Ost, Suhr)

2.6 Festlegung der massgebenden Spitzenstunde

Während der ASP liegen bei den anschliessenden Knoten (Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost sowie LSA Bären) rund 20% höhere Belastungen vor als in der MSP (siehe Kapitel 3.5.3). Dasselbe Phänomen wird bei den benachbarten Zählstellen 21 und 985 in Suhr bzw. Oberentfelden beobachtet, siehe Abbildung 5. Somit wird die MSP für die Umlegung der Verkehrsmengen und die Leistungsfähigkeitsberechnungen vernachlässigt.
Gemäss Zählungen von Pfister besuchen samstags fast doppelt so viele Kunden die Ladengeschäfte wie unter der Woche, siehe Kapitel 3.3.3. Die benachbarten Zählstellen 21 und 985 in Suhr bzw. Oberentfelden (siehe Abbildung 6) weisen ein Maximum am Samstag von 15 bis 16 Uhr aus. In Sachen Kundenverkehr stimmt dieses Zeitfenster mit der VSS 40283 überein (dann erreicht die Tagesganglinie der Kunden von Fachmärkten am Samstag das Maximum, siehe Abbildung 8).
Es zeigte sich auch, dass die Verkehrsbelastung auf den anschliessenden Knoten zu den Spitzenzeiten samstags (15-16 Uhr) höher ist als in der ASP unter der Woche (siehe Kapitel 3.5.3, beim Kreisel 18% höher und bei der LSA um 4% höher).
Somit werden die **ASP Mo-Fr** sowie die **samstägliche Spitze (15-16 Uhr)** berücksichtigt.



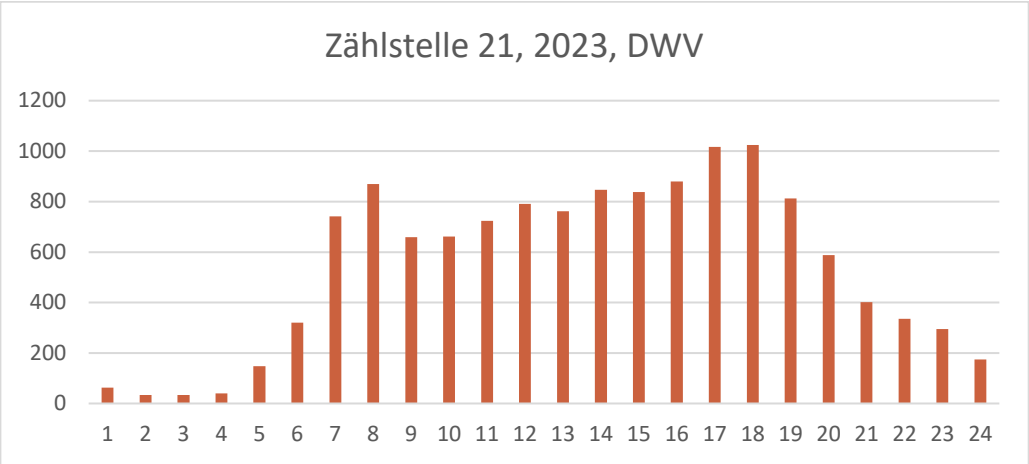
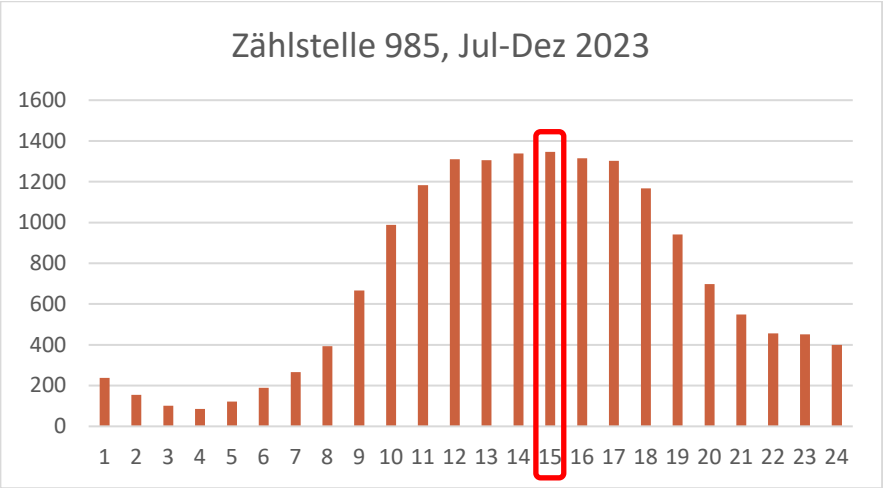


Abbildung 5: Verkehrsbelastung DWV bei den Zählstellen 985 und 21, ASP ist rund 20% höher als MSP



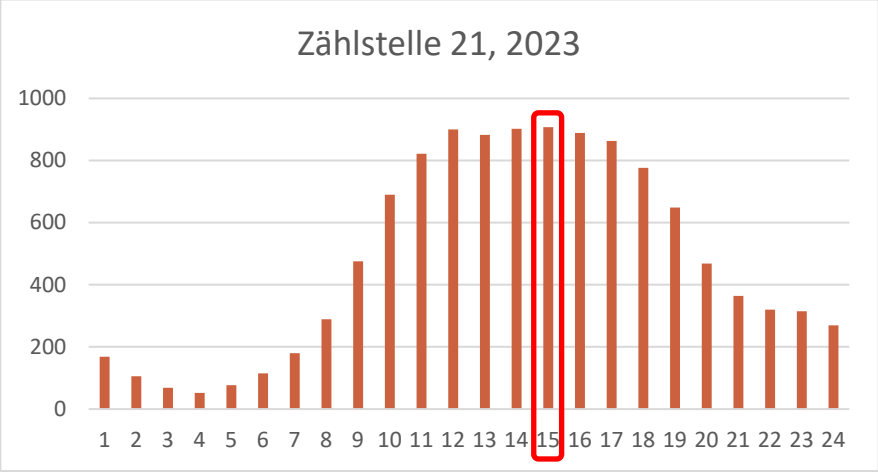


Abbildung 6: Verkehrsbelastung **Samstag** bei den Zählstellen 985 und 21

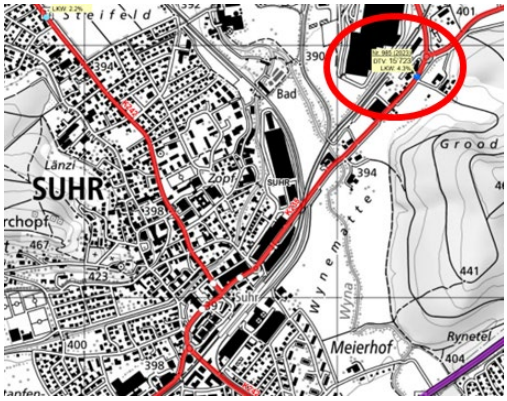


Abbildung 7: Lage der Zählstelle 985 (links) und 21 (rechts)

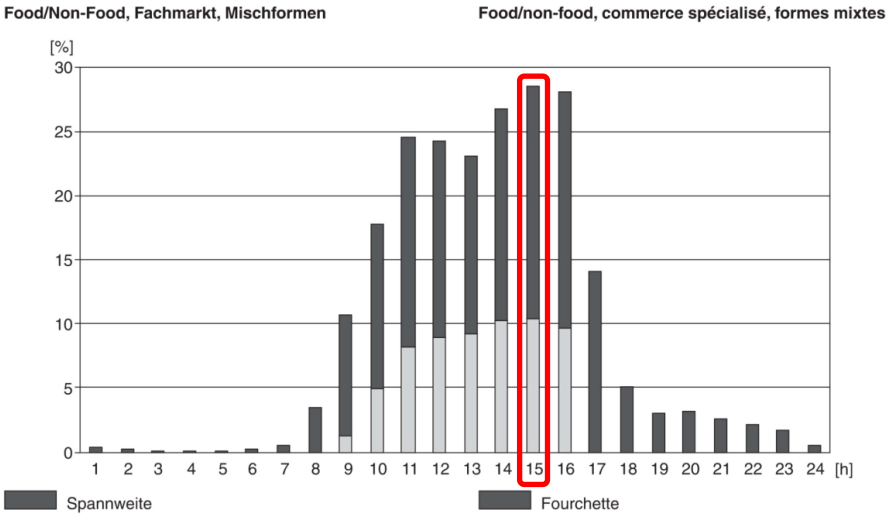


Abb. 18
Charakteristische Tagesganglinie des stündlichen Verkehrsaufkommens (PW) am Samstag

Fig. 18
Courbe de variation journalière typique du volume de trafic horaire (VT) le samedi

Abbildung 8: Ganglinie Kunden Fachmarkt. Quelle: VSS 40283

3 Verkehrserzeugung

3.1 Kurzbeschreibung der Vorhaben

Die nachfolgende Grafik verortet die geplanten Vorhaben. Zusätzlich erfolgt eine Neuanordnung der Laderampen im Logistikgebäude, was auf der Grafik nicht eingezeichnet ist, aber keine Erhöhung des Lagervolumens zur Folge hat.

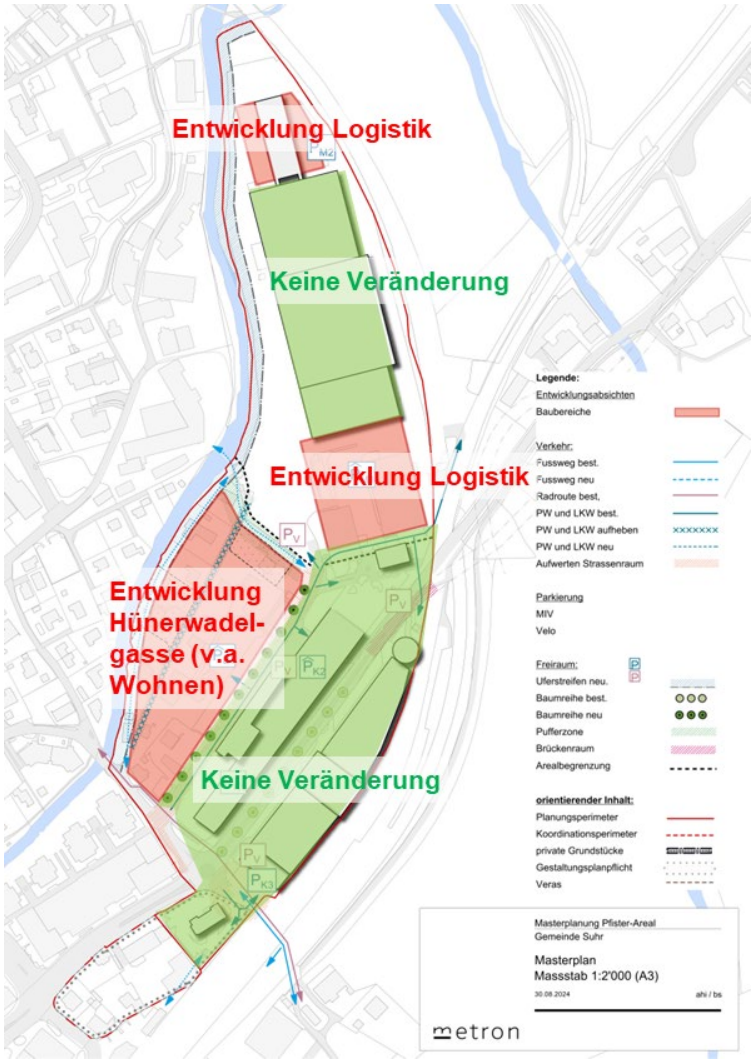


Abbildung 9: Flächen ohne Veränderung (grün) und mit geplanter Entwicklung (rot) durch Masterplan, Vernachlässigung der Anpassungen an den Laderampen

3.1.1 Ausbau Logistik

Am Standort Suhr ist ein Ausbau der Logistikfläche geplant. Gemäss Angaben von Pfister Suhr wird es dabei zu einer leichten Erhöhung des Schwerverkehrsaufkommens bis zum Prognosezeitpunkt 2038 kommen (siehe Kapitel 3.4). Die Mitarbeitendenzahl in der Logistik wird konstant bleiben.

3.1.2 Entwicklung Hünerwadelgasse

Im Areal Hünerwadelgasse liegen heute folgende Nutzungen vor:
- Musterhäuser (Annahme: keine Verkehrserzeugung, da heute kaum mehr besucht)
- 2 Einfamilienhäuser (Abschätzung: ca. 7 Personen)

Das Ziel im Masterplan ist eine Nutzung als Nutzung als Mischgebiet mit Wohnen und Arbeiten. Die Nutzungsanteile werden im Masterplan bewusst offengelassen. Hingegen kann reines Wohnen oder reines Arbeiten ausgeschlossen werden. Gemäss Masterplan ist eine Ausnützungsziffer von 1.2 bis 1.6 vorgesehen. Für zwei plausible Szenarien mit unterschiedlichem Nutzungsmix wird eine Fahrtenberechnung durchgeführt. Das höhere Szenario dient als Grundlage für den Kapazitätsnachweis:
- Szenario 1: 90% Wohnen, 10% Büro/DL
- Szenario 2: 50% Höhere Schule, 40% Wohnen, 10% Büro/DL

Die Hünerwadelgasse als Erschliessung soll aufgehoben werden (Erschliessung via Pfister-Allee).

3.2 Berechnungsgrundlagen und Annahmen

Folgende Anzahl Wege pro Person und Tag wird der Fahrtenberechnung zugrunde gelegt (Nutzung des jeweils höheren Werts):
- Bewohnende:
  - Mo-Fr: 3 – 3.4 Wege pro Person (Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015) des ARE)
  - Samstag: 1.5 – 2.5 (Annahme)
- Beschäftigte: 2 – 3 Wege pro Person (Erfahrungswert)
- Besuchende pro Bewohnendem: 0.1 (Eigene Annahme)
- Kunden für Büro/Verwaltung: 0.5 – 1 (Annahme gemäss VerBau)
- Kunden Ladennutzung: 2

Modal Split:
- Bewohnende, Beschäftigte und Besuchende sowie Kunden für Büro/Verwaltung: 66% MIV, 23% ÖV, 11% Fuss/Velo (Modal-Splits aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr (2015) des ARE, Suhr gilt dabei gemäss Bundesamt für Statistik als «städtische Gemeinde einer mittelgrossen Agglomeration)
- Kunden Ladennutzung: 80% MIV, 10% ÖV, 10% Fuss/Velo (Annahme gemäss UVB Pfister 2005)

Besetzungsgrad MIV (Quelle: Mikrozensus 2015 und Faktenblatt Kt. AG 2018):
- 1.5 für Einwohnende und deren Besuch
- 1.1 für Beschäftigte
- 1.7 für Einkauf
- 1.4 für Ausbildung

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die verwendeten Spitzenstundenanteile für den Ziel- und Quellverkehr für die MSP, ASP und für den Samstag 15-16 Uhr.

	Zielverkehr MSP [%]	Quellverkehr MSP [%]	Zielverkehr ASP [%]	Quellverkehr ASP [%]	Quelle
Bewohnende	0.7	13	14.5	4.7	VerBau
Beschäftigte Büro/Verkauf	18	4	3	18	VSS 40283, Dienstleistungen
Beschäftigte Schicht	30	0	0	30	Angabe Masterplan, 66 Mitarbeitende reisen in MSP an / in ASP ab
Besuchende Büro	0	2.1	7	5	VerBau
Kunden Verkauf	1.76	0.26	10.4	10.8	VerBau

Tabelle 1: Spitzenstundenanteile Mo-Fr

	Zielverkehr 15h-16h [%]	Quellverkehr 15h-16h [%]	Quelle
Bewohnende	7	4.9	VerBau gemäs VSS 1607
Beschäftigte Verkauf	2	8.7	VSS 40283, Dienstleistungen
Kunden Verkauf	14	19	UVB Pfister 2005

Tabelle 2: Spitzenstundenanteile Samstag 15-16 Uhr

3.3 Mengengerüst Nutzungen Z0 2024 und ZP 2038

3.3.1 Hünerwadelgasse

Die Anzahl Einwohner an der Hünerwadelgasse im Ist-Zustand Z0 2024 wird auf **7 Personen** geschätzt.

Das Entwicklungspotenzial auf der Hünerwadelgasse wird anhand der Grundfläche abgeschätzt. Durch die Grundfläche von 20’700 m² resultiert eine Geschossfläche somit 24’800 m² – 33’100 m². Die Fahrtenberechnung jeweils mit höherem Wert der Spannbreite durchgeführt.

- Szenario 1:
  - 90% Wohnen: 22’400 – 29’800 m² GF, somit (bei 50 m² pro Person)
    450 – 600 Einwohner
  - 10% Büro/Gewerbe: 2’500 – 3’300 m² GF, somit (bei 45 m² pro Person)
    55 – 75 Beschäftigte
- Szenario 2:
  - 50% Höhere Schule: 12’400 – 16’600 m² GF, somit (bei 5 Studierenden pro 100 m² BGF, gemäss VerBau)
    620 – 830 Studierende
  - 40% Wohnen: 9’900 – 13’200 m² GF, somit (bei 50 m² pro Person)
    200 – 260 Einwohner
  - 10% Büro/Gewerbe: 2’500 – 3’300 m² GF, somit (bei 45 m² pro Person)
    55 – 75 Beschäftigte

3.3.2 Logistik

In der Logistik wird das automatisierte Kleinteillager erweitert (zusätzliche Lagerkapazität 2'000 m³) und ein Palettenlager neu erstellt (zusätzliche Lagerkapazität 23'000 m³).

3.3.3 Kunden

Am heutigen Filialstandort im Verkaufsgebäude wird festgehalten. Es bestehen keine baulichen Absichten. Verkaufsflächen und Kundenzahl bleiben gemäss Möbel Pfister AG bis zum Prognosezeitpunkt ZP 2038 gleich wie im Ist-Zustand Z0 2024. Die Musterhäuser werden gemäss Möbel Pfister AG demnächst aufgehoben und haben kaum Kunden. Sie wurden demnach vernachlässigt.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Kundenfrequenzen in den Zuständen Z0 2024 und ZP 2038. Der maximale Wochentag basiert auf Abschätzungen im Rahmen des Parkplatznachweises aus dem Jahr 2005 (max. Wochentag 54.5% höher als mittlerer Wochentag), somit sind die Zahlen mit einem * markiert.

	Mittelwert Mo-Fr	Max. Wochentag (Mo-Fr)*	Mittelwert Samstag	85%-Quantil Samstag
Haupteingang	1'647	2'545*	3'427	4'083
Übrige Eingänge	350	541*	800	950
Jumbo	700	1'082*	850	1'080
Total	**2'697**	**4'168***	**5'077**	**6'133**

Tabelle 3: Anzahl Kunden Z0 2024 und ZP 2038. *: basierend auf Hochrechnung aufgrund Parkplatznachweis 2005

3.3.4 Mitarbeitende Möbel Pfister AG

Die Anzahl Mitarbeitenden der Möbel Pfister AG, die an einem Wochentag oder am Samstag tätig sind, ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Aufgrund der geplanten Effizienzsteigerung bleibt die Zahl Mitarbeitenden von 2024 bis 2038 unverändert.

	Wochentag	Samstag
Verkauf	91	123
Verwaltung	250	0
Logistik	220	0
Total	561	123

Tabelle 4: Beschäftigte Möbel Pfister AG Z0 2024 und ZP 2038

3.3.5 Parkierung

Die nachfolgenden Tabellen geben einen Überblick über die bestehende und zukünftige Zahl der Parkplätze gemäss dem Masterplan. Die Anzahl Parkplätze für die Kunden nimmt wegen des Wegfalls der Musterhaussiedlung leicht ab, die Anzahl Parkplätze für die Mitarbeitenden bleibt in etwa unverändert.

Da die Fahrtenzahl via Anzahl Raumnutzende und nicht via Anzahl Parkplätze hergeleitet wird, werden diese Zahlen im Kapazitätsnachweis nicht weiterverwendet.

	Bestand	neu
Kundenparkplätze	299	299
Musterhaussiedlung	54	--
Reserveparkplätze auf Logistikareal, samstags	(223)	(220)
Total «Standard»	353	299
Total Spitzensamstage	576	519

Tabelle 5: Parkierung Kunden

	Bestand	neu
M1: Ersatz bestehende Tiefgarage	118	ca. 220
M2: Ausbau Abstellanlage AKL	87	ca. 120
M3: div. Aussenparkplätze	138	--
Total	345	ca. 340

Tabelle 6: Parkierung Mitarbeitende

Die Parkierung der Hünerwadelgasse (also der heutigen Wohnnutzungen sowie der geplanten Nutzungen) ist bei den obigen Zahlen ausgenommen.

3.4 Verkehrsaufkommen des Vorhabens

Die Anzahl der Kunden sowie die Beschäftigten der Möbel Pfister AG werden bis 2038 konstant bleiben, es verändert sich die Zahl der Beschäftigten an der Hünerwadelgasse, der Bewohner sowie des Schwerverkehrsaufkommens. **Hier wird nur auf die sich verändernden Zahlen eingegangen,** separat für den ganzen Werktag, für die ASP und für die Spitzenstunde samstags. Alle Fahrtenzahlen sind als MIV-Fahrten zu verstehen (ÖV-Fahrten und Fahrten Fuss- und Veloverkehr sind nicht Bestandteil des Kapazitätsnachweises).

3.4.1 Verkehrsaufkommen pro Werktag

Einwohner Hünerwadelgasse

- Ist-Zustand Z0 2024: Heute wird das Fahrtenaufkommen auf **10-12 Fahrten** geschätzt.
- Prognosezustand 2038: Das Fahrtenaufkommen wird auf **870-990 Fahrten (Szenario 1)** bzw. **380-430 Fahrten (Szenario 2)** geschätzt.

Beschäftigte Hünerwadelgasse

- Ist-Zustand Z0 2024: Heute gibt es keine Beschäftigte an der Hünerwadelgasse.
- Prognosezustand 2038: Für die beiden Szenarien 1 und 2 wird mit **90-140 Fahrten** gerechnet.

Studierende Höhere Schule Hünerwadelgasse (nur Szenario 2)

- Ist-Zustand Z0 2024: Heute gibt es keine Studierenden an der Hünerwadelgasse.
- Prognosezustand 2038: Es wird mit **120 Fahrten** gerechnet.

Schwerverkehr

- Ist-Zustand Z0 2024: Gemäss Möbel Pfister AG wurden 30'751 Fahrzeuge des Schwerverkehrs auf dem Areal registriert (d.h. 61'502 Hin- und Wegfahrten). Dies entspricht **243 Fahrten pro Werktag**.
- Prognosezustand 2038: Aufgrund des jährlichen Umsatzwachstums sowie aufgrund des wegfallenden Bahnverlads und des Wegfalls der Aussenlager kommt es gemäss Möbel Pfister AG zu **269 Fahrten pro Werktag (+11%)**.

3.4.2 Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten werktags

Einwohner Hünerwadelgasse

- Ist-Zustand Z0 2024: In der **MSP kommt es zu 1 Wegfahrt (und 0 Hinfahrten)**, in der **ASP sind es 2 Hinfahrten und 1 Wegfahrt**.
- Prognosezustand 2038:
  - Szenario 1: In der **MSP kommt es zu 7 Hinfahrten und 128 Wegfahrten**. In der **ASP sind es 143 Hinfahrten und 46 Wegfahrten**.
  - Szenario 2: In der **MSP kommt es zu 3 Hinfahrten und 56 Wegfahrten**. In der **ASP sind es 62 Hinfahrten und 20 Wegfahrten**.

Beschäftigte Hünerwadelgasse

- Ist-Zustand Z0 2024: Heute gibt es keine Beschäftigten an der Hünerwadelgasse.
- Prognosezustand 2038: Für die beiden Szenarien 1 und 2 sind die Werte gleich. In der **MSP kommt es zu 24 Hinfahrten und 5 Wegfahrten**. In der **ASP sind es 4 Hinfahrten und 24 Wegfahrten**.

Studierende Höhere Schule Hünerwadelgasse (nur Szenario 2)

- Ist-Zustand Z0 2024: Heute gibt es keine Studierenden an der Hünerwadelgasse.
- Prognosezustand 2038: In der **MSP kommt es zu 11 Hinfahrten und 7 Wegfahrten**. In der **ASP sind es 7 Hinfahrten und 12 Wegfahrten**.

Schwerverkehr

Gemäss Möbel Pfister AG sind die meisten Fahrten frühmorgens (Wegfahrt ca. 5 Uhr) und am Nachmittag (Rückkehr ca. 15 Uhr). Somit kommt es zu den Hauptverkehrszeiten nur zu wenigen Fahrten.

- Ist-Zustand Z0 2024: Gemäss Möbel Pfister AG sind es **in der MSP 13 Hinfahrten und 13 Wegfahrten**, und in der **ASP 10 Hinfahrten und 5 Wegfahrten**.
- Prognosezustand 2038: Unter der Annahme, dass die Verteilung der Lieferungen über den Tag gleich bleibt wie heute, nehmen die Fahrten zu den Spitzenstunden um 11% zu. Somit kommt es in der **MSP zu 15 Hinfahrten und 15 Wegfahrten** und in der **ASP zu 11 Hinfahrten und 6 Wegfahrten**.

3.4.3 Verkehrsaufkommen am Samstag

Einwohner Hünerwadelgasse

- Ist-Zustand Z0 2024: Am **Samstag kommt es zu 8 Hinfahrten zu 8 Wegfahrten**.
- Prognosezustand 2038:
  - Szenario 1: Am **Samstag kommt es zu 660 Hinfahrten und 660 Wegfahrten**.

  - Szenario 2: Am **Samstag kommt es zu 280 Hinfahrten und 280 Wegfahrten**.

Beschäftigte Hünerwadelgasse
- Ist-Zustand Z0 2024: Heute gibt es keine Beschäftigten an der Hünerwadelgasse.
- Prognosezustand 2038: Am Samstag werden keine Beschäftigten anwesend sein.

Studierende Höhere Schule Hünerwadelgasse (nur Szenario 2)
Am Samstag ist die Höhere Schule geschlossen.

Schwerverkehr
Am Samstag ist gemäss Möbel Pfister AG nur in Ausnahmefällen mit Lastwagenfahrten zu rechnen. Diese werden somit vernachlässigt.

3.4.4 Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde Samstag (15-16 Uhr)

Einwohner Hünerwadelgasse
- Ist-Zustand Z0 2024: In der **samstäglichen Spitzenstunde kommt es zu 1 Hinfahrt zu 0 Wegfahrten**.
- Prognosezustand 2038:
  - Szenario 1: In der **samstäglichen Spitzenstunde kommt es zu 51 Hinfahrten und 36 Wegfahrten**.
  - Szenario 2: In der **samstäglichen Spitzenstunde kommt es zu 22 Hinfahrten und 15 Wegfahrten**.

Beschäftigte Hünerwadelgasse
- Ist-Zustand Z0 2024: Heute gibt es keine Beschäftigten an der Hünerwadelgasse.
- Prognosezustand 2038: Am Samstag werden keine Beschäftigten anwesend sein.

Studierende Höhere Schule Hünerwadelgasse (nur Szenario 2)
Am Samstag ist die Höhere Schule geschlossen.

Schwerverkehr
Am Samstag ist gemäss Möbel Pfister AG nur in Ausnahmefällen mit Lastwagenfahrten zu rechnen. Diese werden somit vernachlässigt.

3.4.5 Zusammenfassung Verkehrsaufkommen

Die nachfolgende Tabelle fasst die Erkenntnisse aus der MIV-Fahrtenberechnung zusammen. Die Zahlen umfassen alle Nutzungen im Gebiet inkl. der bis 2038 gleichbleibenden Nutzungen, also die Mitarbeitenden der Möbel Pfister AG in Verkauf, Logistik und Büro, die Kunden sowie die genannten Nutzungen auf der Hünerwadelgasse. **Für den Kapazitätsnachweis relevant und somit aufs Netz umgelegt wird lediglich die Differenz aus den Zuständen 2024 und 2038 (gelb markierte Zeilen)**. Die Angaben sind zwecks Leistungsfähigkeitsberechnung in PWE (doppelte Zählung der Lastwagen).

		DWV	ASP	Samstag	Samstag 15-16 Uhr
Z0 2024 Bestand	Zielverkehr	1’990	320	2’980	810
	Quellverkehr	1’990	440	2’980	1’110
	Total	**3’980**	**760**	**5’960**	**1’920**
ZP 2038 Szenario 1	Zielverkehr	2’540	460	3’270	850
	Quellverkehr	2’540	510	3’270	1’140
	Total	**5’080**	**970**	**6’540**	**1’990**
ZP 2038 Szenario 2	Zielverkehr	2’340	390	3’100	830
	Quellverkehr	2’340	500	3’100	1’130
	Total	**4’680**	**890**	**6’200**	**1’960**
Differenz 2024-2038 (Sz.1)	Zielverkehr	550	140	290	40
	Quellverkehr	550	70	290	30
	Total	**1’100**	**210**	**580**	**70**

Tabelle 7: Resultate MIV-Fahrtenberechnung (in PWE)

Da das Szenario 1 mehr Fahrten generiert als das Szenario 2, wird nur mit dem Szenario 1 weitergearbeitet.

3.5 Verkehrliche Auswirkungen in der Umgebung

3.5.1 Verteilung des Verkehrs auf das Strassennetz

Auf der Alten Gasse (Bestandteil einer Tempo-30-Zone) existiert heute ein Lastwagenfahrverbot sowie ein Rechtsabbiegeverbot ab der Erschliessungsstrasse Pfister. Es wird vereinfachend angenommen, dass alle Fahrzeuge von/nach Aarau via Tramstrasse und Bernstrasse Ost verkehren. Dies entspricht dem Gedanken der Netzhierarchie, den anfallenden Verkehr so schnell wie möglich auf das Kantonsstrassennetz zu lenken, und entspricht auch einer «worst case»-Annahme für das Kantonsstrassennetz.

Zur Verkehrsverteilung wird die Gebietsspinne der Abendspitzenstunde der Zone «Suhr 12» aus dem kantonalen Verkehrsmodell 2019 zugezogen. Demnach wird die Verkehrsverteilung für den Ist-Zustand Z0 2024 sowie für den Beurteilungszeitpunkt ZP 2038 wie folgt festgelegt (siehe auch Abbildung 10):

- Bernstrasse Ost (Richtung A1 Ost, Buchs, Hunzenschwil): 40%
- Bernstrasse West (Richtung A1 West, Entfelden): 20%
- Tramstrasse (Richtung Aarau): 20%
- Gränicherstrasse (Richtung Wynental): 20%

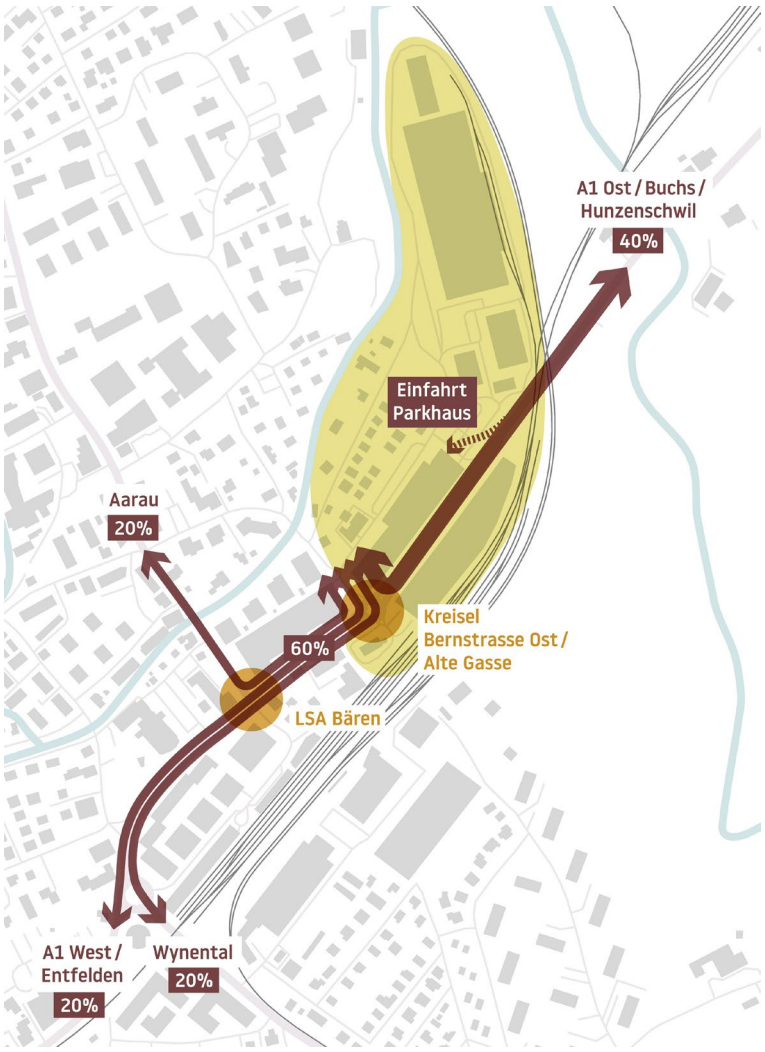


Abbildung 10: Verkehrsverteilung gemäss kantonalem Verkehrsmodell 2019. Gelb = Perimeter Masterplan

In den Berechnungen wird berücksichtigt, dass die Parkierungsanlage ab der Bernstrasse Ost her kommend (nach dem Bahnübergang) direkt erreicht werden kann. Die vergleichsweise kleine Parkierungsanlage zwischen Decathlon und McDonald's wird für die Verkehrsverteilung und die Berechnungen der Leistungsfähigkeit ignoriert, es wird angenommen, dass der gesamte Verkehr das (wesentlich grössere) Parkhaus nordwestlich der Bernstrasse Ost beim Haupteingang des Möbel Pfister zum Ziel hat. Die genannte kleine Parkierungsanlage ist zwar beliebt, aber bei der zugrundeliegenden Verkehrsverteilung hat diese Vereinfachung keinen relevanten Einfluss auf die Berechnung der Leistungsfähigkeit (Anzahl der für die Leistungsfähigkeit kritischen linksabbiegenden Fahrzeuge bleibt etwa gleich).

In den nachfolgenden zwei Grafiken wird das in Kapitel 3.4.5 ermittelte Fahrtenaufkommen gemäss der soeben hergeleiteten Verkehrsverteilung aufs Kantonsstrassennetz umgelegt.

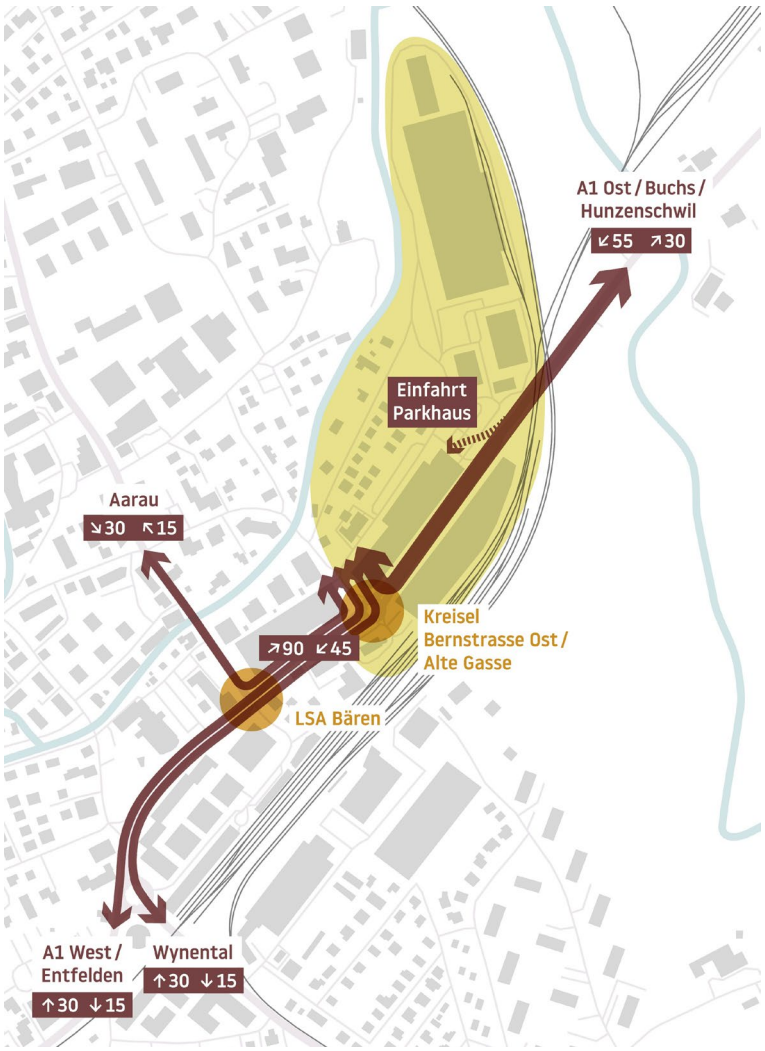


Abbildung 11: Verkehrsverteilung für ASP 2038, Verteilung gemäss kantonalem Verkehrsmodell 2019 und Zahlen gemäss Fahrtenberechnung. Gelb = Perimeter Masterplan

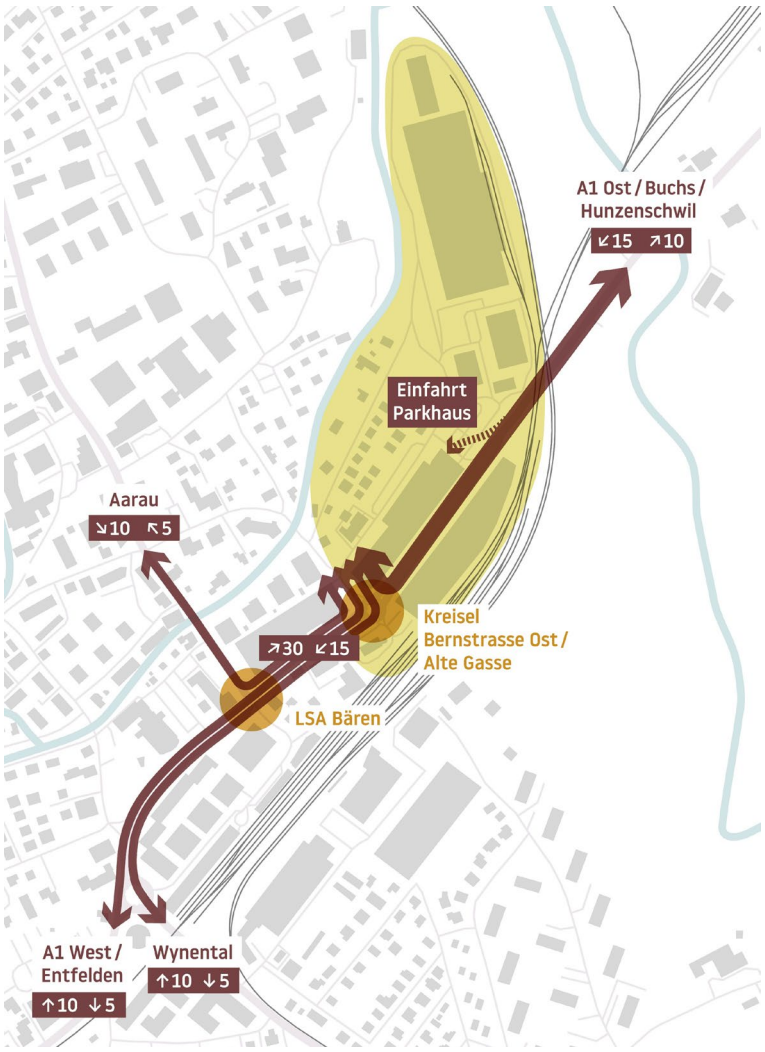


Abbildung 12: Verkehrsverteilung für Samstag 15-16 Uhr 2038, Verteilung gemäss kantonalem Verkehrsmodell 2019 und Zahlen gemäss Fahrtenberechnung. Gelb = Perimeter Masterplan

3.5.2 Bestimmung Einflussbereich des Vorhabens

Der Einflussbereich des Vorhabens ist definiert bis zu demjenigen Knoten im Strassennetz, in dem der zusätzliche Verkehr in der massgebenden Spitzenzeit mindestens 5 % ausmacht. Unabhängig des ermittelten Einflussbereichs ist gemäss den Empfehlungen zum Kapazitätsnachweis der erste Anschlussknoten an das Kantonsstrassennetz immer zu beurteilen.

Somit sind folgende Knoten zu beurteilen:
- Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost
- LSA Bernstrasse Ost / Tramstrasse / Bernstrasse West («LSA Bären»)

Es sind im kantonalen Verkehrsmodell keine Verkehrszahlen auf dem Kantonsstrassennetz für den Samstag vorhanden. Somit wird für den Samstag derselbe Einflussbereich angenommen.

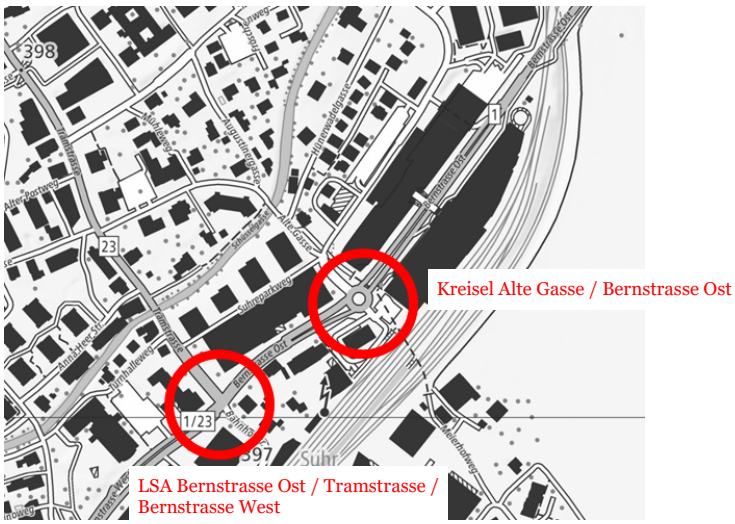


Abbildung 13: Einflussbereich des Vorhabens.
Basiskarte: Bundesamt für Landestopografie

3.5.3 Verkehrsmengen Einflussbereich im bestehenden Zustand

Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost

Im Januar 2025 wurden die Verkehrsmengen erhoben. Für die MSP und ASP wurden die Mittelwerte von Dienstag und Donnerstag 14.01.2025 und 16.01.2025 ausgewertet. Die Daten vom Samstag beziehen sich auf den Samstag 18.01.2025 (15-16 Uhr). Es zeigt sich, dass die ASP eine rund 20% höhere Knotensumme aufweist als die MSP und somit massgebend ist. Die Knotensumme vom Samstag (15-16 Uhr) ist 23% höher als diejenige der ASP.

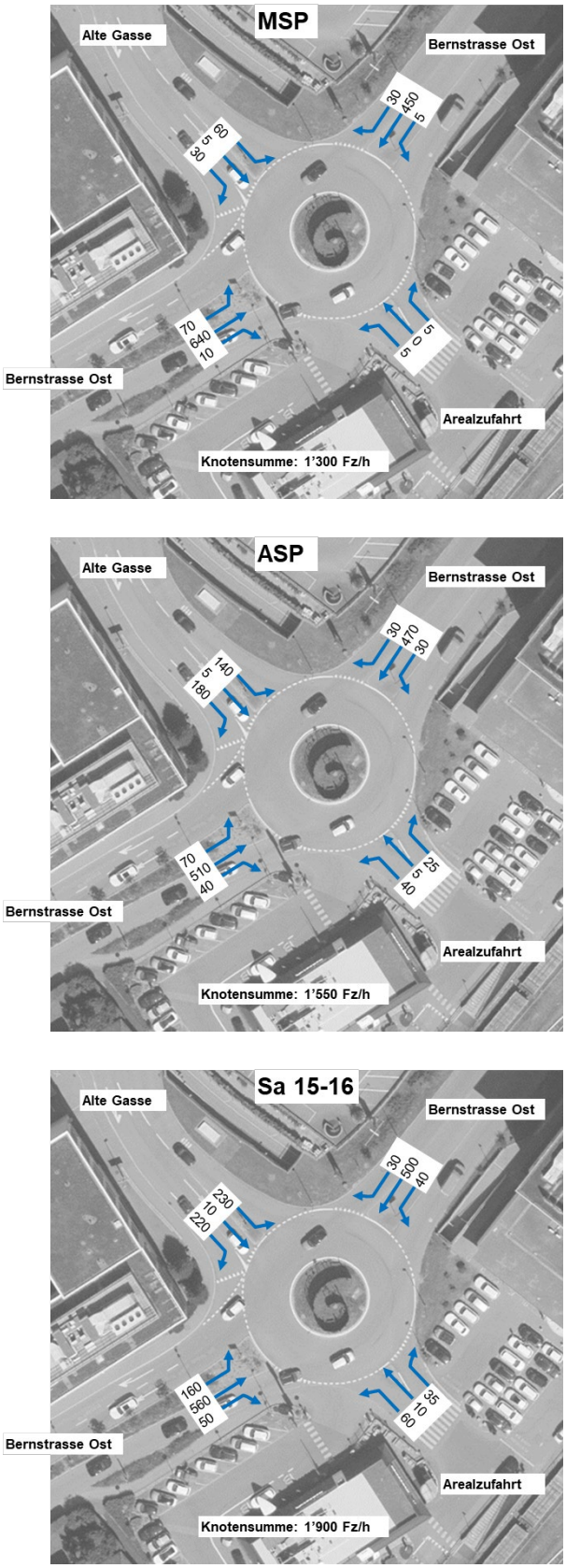


Abbildung 14: Knotenströme Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost 2025. MSP (oben), ASP (Mitte), Sa 15-16h (unten)

Abbildung 15 zeigt einen Vergleich der erhobenen Verkehrsströme mit dem kantonalen Verkehrsmodell (ASP 2019). Die Arealzufahrt zum McDonald's bzw. Möbel Pfister ist im Modell nicht abgebildet. Die Verkehrsströme ab der Alten Gasse liegen im Modell

deutlich unter den erhobenen Werten, auf der Bernstrasse Ost (Ost) liegt eine relativ gute Übereinstimmung vor. Das Modell weist jedoch deutlich mehr Linksabbieger in die Alte Gasse auf als die Erhebung. Der Grund dafür ist unklar. Die Knotensumme ist im Modell um rund 14% tiefer, sodass mit der Erhebung «auf der sicheren Seite» gerechnet wird und die Erhebungszahlen weiterverwendet werden.

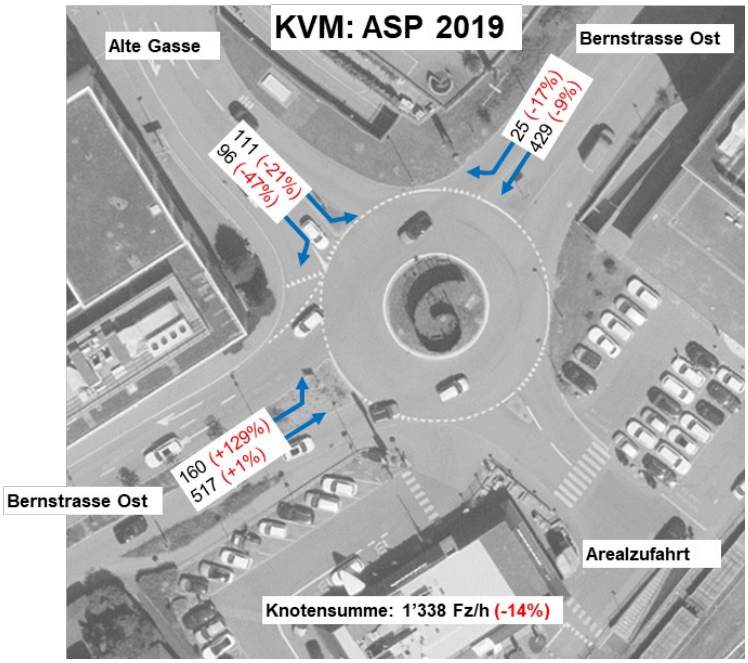
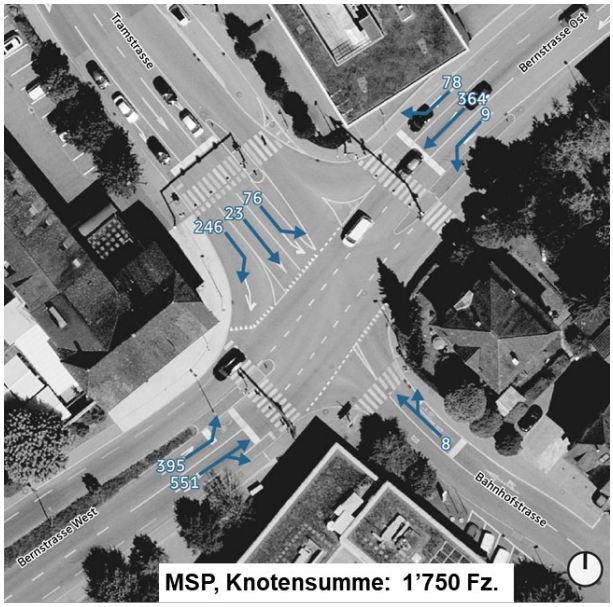
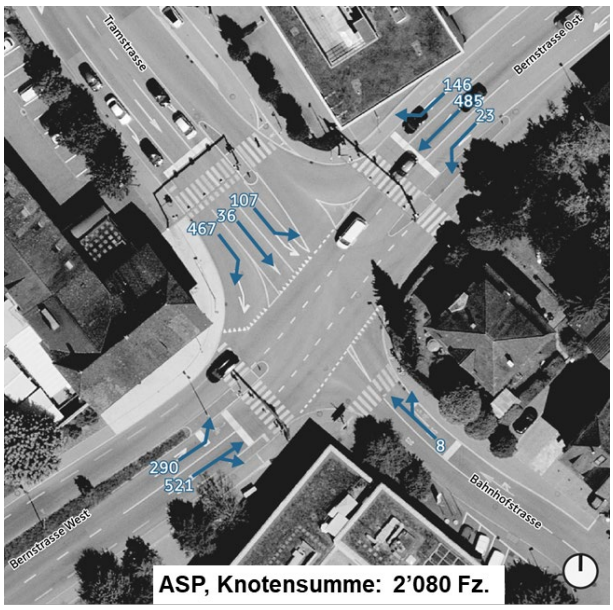


Abbildung 15: Vergleich der erhobenen Verkehrsströme mit dem kantonalen Verkehrsmodell (ASP 2019), rot Differenzen zur Erhebung

LSA Bernstrasse Ost / Tramstrasse / Bernstrasse West (LSA Bären)

Für die LSA Bären wurden die Detektordaten aus dem Jahr 2024 hinzugezogen. Die Knotenströme sind nachfolgend abgebildet.





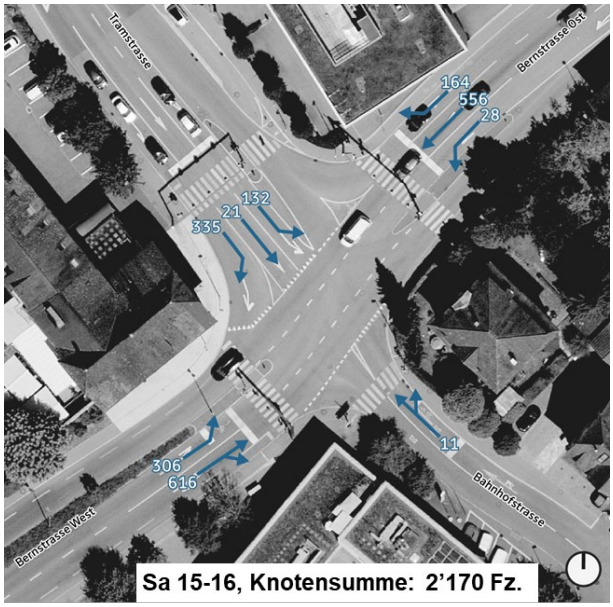
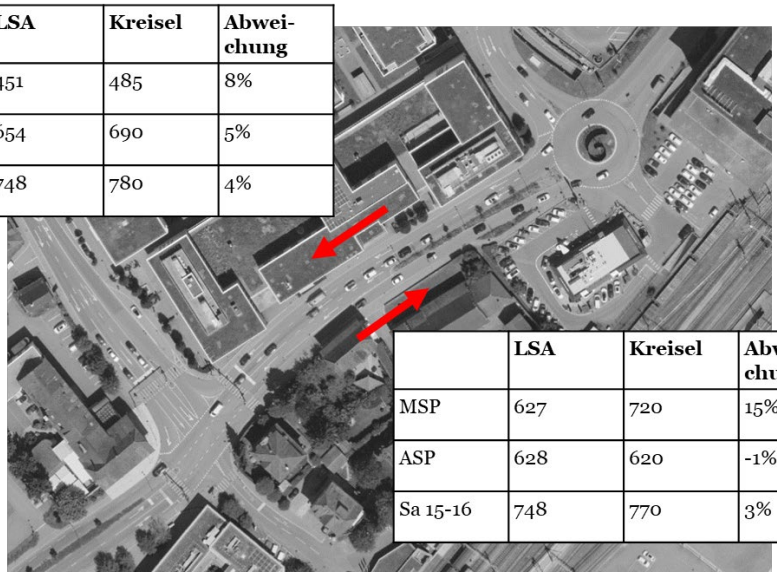


Abbildung 16: Knotenströme LSA Bären 2024.
MSP (oben), ASP (Mitte), Sa 15-16h (unten)

Die Detektordaten werden im Kanton Aargau nicht standardmässig als Verkehrsgrundlagen verwendet. Aus diesem Grund wurde eine Plausibilisierung bzw. ein Abgleich mit den erhobenen Daten des benachbarten Kreisels erstellt. In der folgenden Abbildung wird ersichtlich, dass sich die LSA-Daten leicht tiefer sind als die erhobenen Daten im Kreisel. Die Abweichung in Fahrtrichtung Osten in der MSP ist mit 15% jedoch relativ gross, bewegt sich aber im Rahmen der jahreszeitüblichen Schwankungen und der Messgenauigkeit. In der ASP stimmen zudem für die Fahrtrichtung Osten die Zahlen sehr gut überein, und es wäre nicht zielführend, nur für die MSP eine Korrektur anzubringen. Somit werden die LSA-Daten 1:1 verwendet.

	LSA	Kreisel	Abweichung
MSP	451	485	8%
ASP	654	690	5%
Sa 15-16	748	780	4%



	LSA	Kreisel	Abweichung
MSP	627	720	15%
ASP	628	620	-1%
Sa 15-16	748	770	3%

Abbildung 17: Plausibilisierung Verkehrsmengen, Zahlen sind in Mfz.

Auch für die LSA Bären wurden die erhobenen Verkehrsmengen mit dem kantonalen Verkehrsmodell ASP 2019 verglichen. Die Bahnhofstrasse ist im Modell nicht enthalten. Die Knotensumme der LSA-Daten stimmt sehr gut mit dem Modell überein, die Verkehrsströme sind jedoch etwas anders verteilt (im Modell mehr Verkehr auf der Bernstrasse West, jedoch weniger auf der Bernstrasse Ost). Die LSA-Daten werden weiterverwendet, da nicht final eruiert werden kann, welche Daten näher an der Realität sind. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass die LSA-Daten derart grosse Messungenauigkeiten haben, damit dies die gezeigten Abweichungen zum Modell erklärt.

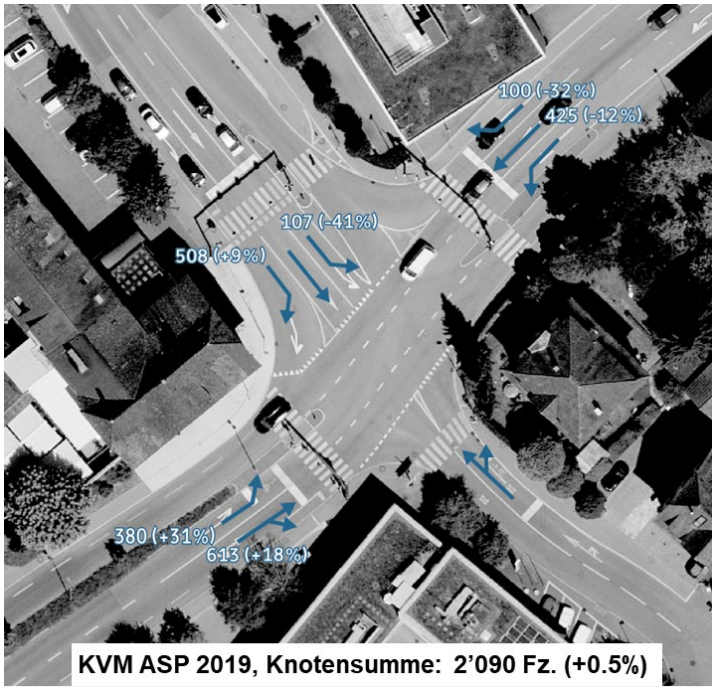


Abbildung 18: Vergleich der erhobenen Verkehrsströme mit dem kantonalen Verkehrsmodell (ASP 2019), Prozentzahlen: Differenzen zur Erhebung

3.5.4 Verkehrsmengen Einflussbereich im Prognosezustand

Die nachfolgenden Grafiken sind die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsberechnungen im Prognosezustand 2038. Sie entstanden aus der Umlegung der berechneten Verkehrsmenge auf die Belastungen des Strassennetzes gemäss der Verkehrsverteilung aus dem Verkehrsmodell.

Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost

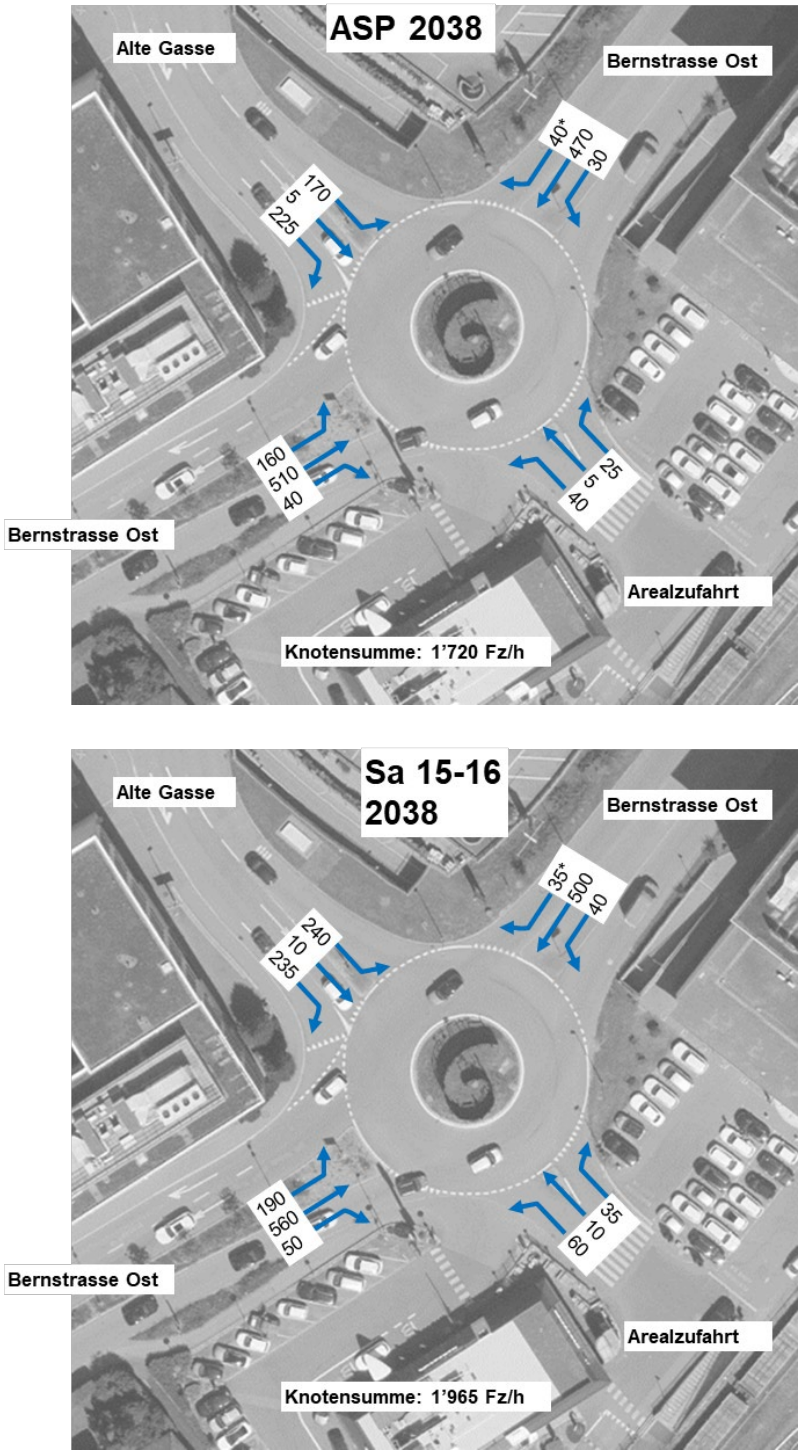


Abbildung 19: Knotenströme Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost 2038. ASP (oben), Sa 15-16h (unten). * = Annahme, dass der wesentliche Teil die Direkteinfahrt ins Parkhaus nutzt und nur ein kleiner Teil via Kreisel geht

LSA Bernstrasse Ost / Tramstrasse / Bernstrasse West (LSA Bären)

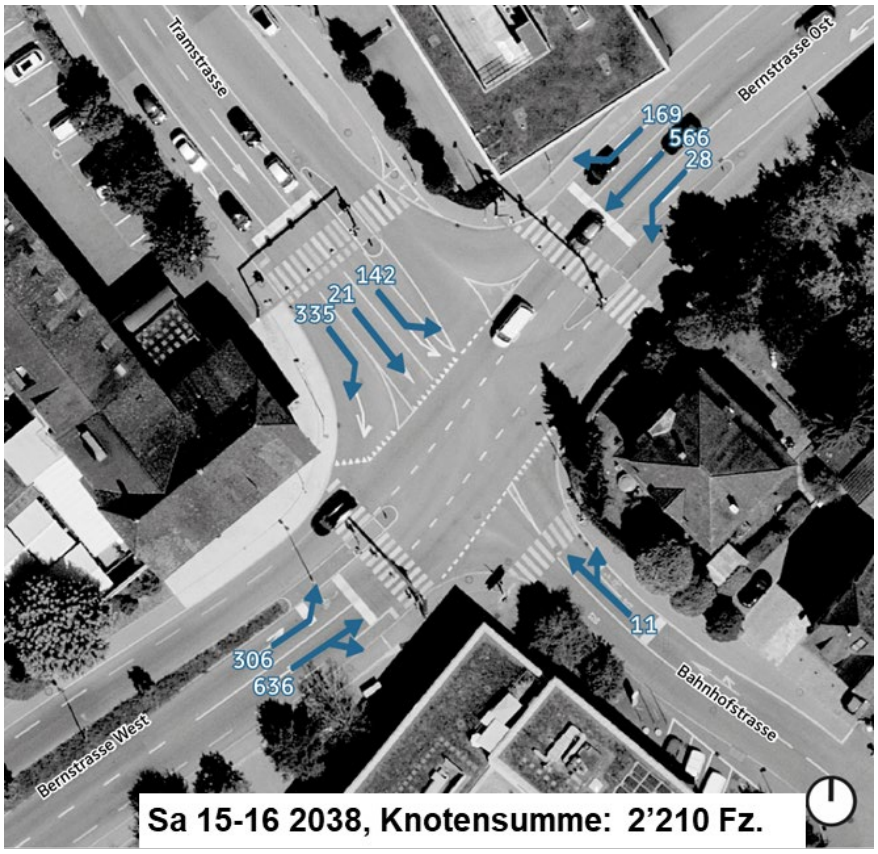


Abbildung 20: Knotenströme LSA Bären 2038. ASP (oben), Sa 15-16h (unten)

4 Nachweise

4.1 Leistungsfähigkeitsnachweise

4.1.1 Für Zustand Z0 2024

Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost
Dieser Knoten kann im Zustand Z0 den anfallenden Verkehr sowohl in der ASP als auch in der Spitzenstunde am Samstagnachmittag gemäss den statischen Berechnungen der Leistungsfähigkeit problemlos verarbeiten. Der nur rund 130 m entfernte Knoten LSA Bären weist gegenüber dem Kreisel rechnerisch eine schlechtere Leistungsfähigkeit auf. Demzufolge kommt es in Spitzenzeiten zu Rückstau von der LSA Bären bis zum Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost, was den Verkehrsfluss im Kreisel zeitweise beeinträchtigt, siehe Abbildung 21.

Durch den Bahnübergang auf der Bernstrasse Ost kommt es zudem teilweise zu Rückstausituationen bis in den Kreisel. Des Weiteren kommt es nach der Barriereöffnung kurzzeitig zu sehr grossen Verkehrsmengen in Richtung Kreisel, was zu Rückstau am Kreisel sowie an der LSA Bären führen kann. Das Phänomen des Bahnübergangs ist ein entscheidender Faktor, der in der statischen Leistungsfähigkeitsberechnung nicht berücksichtigt werden kann.

Abbildung 21: Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost mit Rückstau von der LSA Bären, der den Kreisel beeinflusst

Abbildung 22: Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost mit Rückstau vom Bahnübergang, der den Kreisel beeinflusst

	ASP		Samstag 15-16	
	VQS	95%-Rück-staulänge	VQS	95%-Rück-staulänge
Alte Gasse	A	12 m	A	18 m
Bernstrasse Ost (West)	A	30 m	C	66 m
Arealzufahrt Pfister / McDonald's	A	6 m	A	6 m
Bernstrasse Ost (Ost)	A	18 m	A	24 m
	Knotenauslastung: 60%		Knotenauslastung: 79%	

Tabelle 8: Leistungsfähigkeit Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost im Zustand Z0 2024

LSA Bernstrasse Ost / Tramstrasse / Bernstrasse West (LSA Bären)

Auch die LSA Bären kann in der ASP und in der Spitzenstunde am Samstagnachmittag den Verkehr gemäss der Leistungsfähigkeitsberechnung abwickeln. Die oben genannten Rückstausituationen bis zum Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost, die in der Realität öfters auftreten, können in den Resultaten der statischen Leistungsfähigkeitsberechnung nicht nachvollzogen werden (Distanz zwischen den Knoten 130 m, rechnerischer 95%-Rückstau 88 m). Dieses Phänomen wird aber daran liegen, dass gemäss Kapitel 2.5 das Knotensystem bestehend aus der LSA Bernstrasse Ost / Tramstrasse / Bernstrasse West und dem Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse höher ausgelastet ist, als es die statischen Berechnungen der Leistungsfähigkeit vermuten lassen.

	ASP		Samstag 15-16	
	VQS	95%-Rück-staulänge	VQS	95%-Rück-staulänge
Bernstrasse West	C	55 m	C	59 m
Bahnhofstrasse	C	5 m	C	6 m
Bernstrasse Ost	B	74 m	C	88 m
Tramstrasse	C	63 m	D	48 m
	Knotenauslastung: 67%		Knotenauslastung: 76%	

Tabelle 9: Leistungsfähigkeit LSA Bären im Zustand Z0 2024

4.1.2 Für Zustand ZP 2038

Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost

Auch im Prognosezustand ZP 2038 kann der Kreisel das Verkehrsaufkommen gemäss der statischen Leistungsfähigkeitsberechnung problemlos abwickeln. In der ASP verschlechtert sich die Verkehrsqualität der Bernstrasse Ost (West) um eine Stufe, der Verkehr kann aber nach wie vor gut abgewickelt werden.

	ASP		Samstag 15-16	
	VQS	95%-Rückstaulänge	VQS	95%-Rückstaulänge
Alte Gasse	A	12 m	A	18 m
Bernstrasse Ost (West)	B	42 m	C	78 m
Arealzufahrt Pfister / McDonald's	A	6 m	A	6 m
Bernstrasse Ost (Ost)	A	24 m	A	30 m
	Knotenauslastung: 69%		Knotenauslastung: 82%	

Tabelle 10: Leistungsfähigkeit Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost im Zustand ZP 2038

LSA Bernstrasse Ost / Tramstrasse / Bernstrasse West (LSA Bären)

Im Prognosezustand ZP 2038 kann der Verkehr an der LSA Bären in den Spitzenzeiten rechnerisch problemlos abgewickelt werden. Die Knotenauslastung steigt um einige Prozent.

	ASP		Samstag 15-16	
	VQS	95%-Rückstaulänge	VQS	95%-Rückstaulänge
Bernstrasse West	C	65 m	C	68 m
Bahnhofstrasse	B	5 m	C	6 m
Bernstrasse Ost	C	81 m	C	92 m
Tramstrasse	C	64 m	D	48 m
	Knotenauslastung: 72%		Knotenauslastung: 78%	

Tabelle 11: Leistungsfähigkeit LSA Bären im Zustand ZP 2038

Zwischenfazit Leistungsfähigkeit

Insgesamt zeigen sich sowohl im Ist-Zustand als auch im Prognosezustand bei den beiden betrachteten Knoten gemäss den Leistungsfähigkeitsberechnungen keinerlei Probleme mit der Leistungsfähigkeit. Wie bereits beschrieben, sind die Resultate im Kontext des gemäss Beobachtungen vor Ort bereits heute ausgelasteten Knotensystems des Kreisels Bernstrasse West / Gränicherstrasse im Zusammenspiel mit der LSA Bären zu sehen, wobei die zwei Bahnübergänge in Suhr die Probleme akzentuieren. Die LSA Bären weist gemäss der statischen Leistungsfähigkeitsberechnung zwar eine genügende Leistungsfähigkeit auf, dabei wurden Interaktionen mit dem Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse jedoch nicht berücksichtigt.

Insgesamt wird festgestellt, dass die Überlastungen des Knotensystems bestehend aus dem Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse und der LSA Bären heute schon bestehen und nicht durch die untersuchten Bauvorhaben verursacht werden. Somit sind diese nicht Gegenstand des Kapazitätsnachweises.

Des Weiteren ist zu erwähnen, dass die genannten Überlastungen und Probleme durch das Projekt VERAS, das mit hoher Wahrscheinlichkeit umgesetzt wird, gelöst werden.

4.2 Auswirkungen auf ÖV

Über die LSA Bären verkehren die Linien 4 (15-Min.-Takt) und 6 (30-Min.-Takt) der Busbetriebe Aarau, von der Tramstrasse zum Bahnhof und umgekehrt. Da die Leistungsfähigkeit der LSA Bären auch im Prognosezustand ZP gewährleistet ist, kommt es zu keinen nennenswerten Verlustzeiten im ÖV.

4.3 Nachweis Auswirkungen eines Mobilitätskonzepts

Es ist darauf zu achten, dass die Zahl erzeugter MIV-Fahrten insbesondere zu den Spitzenstunden, aber auch zu den anderen Zeiten, möglichst geringgehalten wird. So können auch die Auswirkungen auf die Knoten im Beurteilungsperimeter möglichst geringgehalten werden. Dies könnte mit einem Mobilitätskonzept sichergestellt werden.

Das Mobilitätskonzept stützt sich primär auf die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel der Reduktion des MIV. Mögliche Elemente eines allfälligen Mobilitätskonzepts sind nachfolgend aufgeführt. Zu beachten ist, dass der Kapazitätsnachweis mögliche Massnahmen nur skizzieren kann, selbst aber kein Mobilitätskonzept ist.

- Prüfung der Schaffung optimaler Bedingungen für die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs (gedeckte Veloabstellplätze in der Nähe der Gebäudeeingänge, Ladestation für E-Bikes, direkte, kurze und sichere Wege für Zufussgehende und Velofahrende).
- Prüfung einer autoarmen Ausgestaltung der neuen Nutzungen der Hünerwadelgasse (geringe Anzahl an MIV-Parkplätze und hohe Zahl sowie gute Qualität Veloabstellplätze) mit dem Ziel, den Modal Split des MIV im Vergleich zum heutigen Zustand zu reduzieren
- Prüfung der Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs einerseits durch optimales ÖV-Angebot (Verbesserung der Zugänge zur Haltestelle am Bahnhof Suhr – da die Taktfolge des Bahn- und Busverkehrs bereits heute dicht ist, wird aufgrund der Bauvorhaben kaum eine Taktverdichtung stattfinden) und andererseits durch finanzielle Anreize des Arbeitgebers zur Nutzung des ÖV (verbilligte Abonnemente und/oder Parkplatzgebühren, Sensibilisierung).
- Prüfung der Bereitstellung von Car-Sharing und/oder einer bedarfsgerechter Firmenfahrzeugflotte vereinfacht die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs oder öffentlichen Verkehrs für die Pendlerwege, da für Wege in Ausübung der Arbeit Fahrzeuge bei Bedarf bereitstehen.
- Prüfung der Förderung von Carpooling der Mitarbeitenden mit organisatorischen Massnahmen (z.B. App «Pendla») und Carpool-Parkplätzen; dadurch wird der Fahrzeugbesetzungsgrad erhöht und der Parkplatzbedarf gesenkt (optimal bei Schichtarbeit bzw. starren Arbeitszeiten).
- Prüfung der Umsetzung einer 45-Minuten-Regel (nur noch diejenigen Mitarbeitenden, deren Arbeitsweg mit dem ÖV länger als 45 Minuten dauert, haben Anrecht auf einen Parkplatz)

Eine genaue Berechnung der Auswirkung der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzeptes ist auf dieser Stufe noch nicht möglich. Wird aber durch das Mobilitätskonzept das Verkehrsverhalten aller Raumnutzenden (also Bewohnende, Beschäftigte und Kunden) so verändert, dass sich der MIV-Anteil um 10% reduziert (Verlagerung zum ÖV und zum Fuss- und Veloverkehr), was sicherlich ein ambitioniertes Ziel darstellt, so reduziert sich das Verkehrsaufkommen von 5'080 MIV-Fahrten auf 4’460 MIV-Fahrten pro Werktag bzw. in den Spitzenstunden von 970 MIV-Fahrten auf 840.

4.4 Nachweis Auswirkungen einer Parkraumbewirtschaftung

Die Entwicklung der Hünerwadelgasse ist die grösste verkehrlich relevante Veränderung bis zum Prognosezustand. Somit wird empfohlen zu prüfen, ob eine Bewirtschaftung der Parkplätze für die Bewohner und Beschäftigte in der Hünerwadelgasse zielführend ist oder ob ein reduziertes Angebot zur Verfügung gestellt werden soll.
Auf die Kundenparkplätze wird hier nicht eingegangen (keine Veränderung der Kundenzahl bis 2038, somit nicht Bestandteil des Kapazitätsnachweises).

4.5 Nachweis Auswirkungen einer Dosierung

Der Quellverkehr aus dem Areal könnte zu den Spitzenzeiten dosiert werden. Ohne Dosierung würden in der ASP rund 510 Fahrzeuge ausfahren, in der Spitzenstunde am Samstagnachmittag sind es rund 1'140 Fahrzeuge. Mit Schranken bei den Ausfahrten der Parkierungsanlagen könnte dieser Wert auf einen zu definierenden Zielwert gedrosselt werden. Gemäss den Erkenntnissen des Kapazitätsnachweises, der genügende Reserven auf dem Strassennetz ausweist, wird eine Dosierung des ausfahrenden Verkehrs jedoch nicht nötig sein.

Eine Dosierung des einfahrenden Verkehrs ist schwieriger umzusetzen, da diese das Risiko birgt, dass es zu Rückstau auf das Kantonsstrassennetz kommt.

4.6 Nachweis, dass keine Problemverlagerung stattfindet

Eine Problemverlagerung im regionalen Kontext ist nicht zu erwarten und könnte nicht auf das Pfister-Areal alleine zurückgeführt werden. Da die Situation an den leistungsfähigkeitsbestimmenden Knoten LSA Bären sowie Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse durch den Mehrverkehr der Bauvorhaben nicht massgeblich verändert wird (Erhöhung der Knotensumme an der LSA Bären durch die Bauvorhaben um 6.7% in der ASP und um 1.8% in der samstäglichen Spitzenstunde), ist keine Problemverlagerung zu erwarten.

5 Massnahmenkatalog

Die komplexen Interaktionen zwischen dem Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse und der LSA Bären sowie die daraus entstehenden Rückstausituationen bestehen bereits heute und werden durch die Bauvorhaben nicht wesentlich akzentuiert. Eine Anpassung des Vorhabens zur Reduktion des erzeugten Verkehrs ist daher nicht erforderlich, und es drängen sich keine Massnahmen auf.

Es wird jedoch auf das Projekt VERAS verwiesen, das eine Süd- und Ostumfahrung von Suhr vorsieht und eine wesentliche Reduktion der Verkehrsbelastung an den zwei untersuchten Knoten zur Folge haben wird. Dies ist darauf zurückzuführen, dass rund 50 % der Verkehrsmenge in Suhr Durchgangsverkehr ist, der teilweise auf die Umfahrung verlagert werden kann. Zudem wird durch VERAS das Problem der Rückstaus an Bahnübergängen beseitigt.

Um eine mögliche Überlastung des Kantonsstrassennetzes durch den Mehrverkehr des Möbel-Pfister-Areals zu vermeiden, sind bei Neu- und Ausbauprojekten Massnahmen zur Verlagerung des Modalsplits denkbar. Für das Teilgebiet Hünerwadelgasse kann die Gemeinde mit der geplanten Umzonung die Festlegung einer Gestaltungsplanpflicht und weiterer qualitätssichernder Massnahmen sowie die Erarbeitung eines Mobilitätsmanagements prüfen. Die einzelnen Massnahmen sind im Sinne einer kommunalen Gesamtsicht aufeinander abzustimmen und im weiteren Planungsverlauf zu konkretisieren.

Aufgrund von möglichen zeitlichen Unsicherheiten bezüglich VERAS sind sowohl für die Entwicklungen auf dem Pfister-Areal als auch für Vorhaben auf weiteren angrenzenden Arealen Massnahmen zu prüfen. Die nachfolgende Aufzählung ist als Prüfauftrag zu verstehen und stellt keine abschliessende Auflistung der Massnahmen dar:

- Verkehrserzeugung (insbesondere bzgl. MIV) der geplanten Vorhaben reduzieren, z.B. indem die Wohnnutzungen in der Hünerwadelgasse auto-reduziert gestaltet werden (geringere Anzahl an MIV-Parkplätze und ausreichende Anzahl und Qualität der Veloabstellplätze)
- Parkplatzbewirtschaftung bei Arbeitsplatzgebieten

Das Optimierungspotenzial bei den Rangierabläufen der Güterzüge rund um den Bahnübergang Bernstrasse Ost ist unabhängig von Neu- und Ausbauprojekten zu prüfen. Eine Reduktion der Schliesszeiten könnte dazu beitragen, die Diskrepanz zwischen berechneter und beobachteter Verkehrsqualität, insbesondere während der Spitzenstunden, zu verringern.

Eine Reduktion des Schwerverkehrsaufkommens in der MSP und ASP steht derzeit nicht im Vordergrund, da die Anteile des Schwerverkehrs während den Spitzenzeiten sowohl heute als auch zum Prognosezeitpunkt 2038 gering sind.

6 Fazit

Der Kapazitätsnachweis hat gezeigt, dass die durch die Bauvorhaben erzeugten zusätzlichen Fahrten des MIV und des Schwerverkehrs vom umliegenden Strassennetz aufgenommen werden können. Die komplexen Interaktionen zwischen dem Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse und der LSA Bären wurden im Kapazitätsnachweis nicht untersucht, da sie bereits heute bestehen und nicht durch die Bauvorhaben der Möbel Pfister AG verursacht werden. In der Realität funktionieren die Knoten aufgrund dieser Interaktionen zwischen benachbarten Verkehrsknotenpunkten etwas weniger gut.

Die vom Kanton erarbeitete Lösung zur Behebung der genannten Leistungsfähigkeitsdefizite im Strassennetz stellt die Süd- und Ostumfahrung VERAS dar, welche planerisch bereits weit fortgeschritten ist und die Verkehrssituation in Suhr entlasten wird.

Das Ausbauvorhaben im Teilgebiet Logistik ist lediglich für 7 % des potenziellen Mehrverkehrs aus dem Pfister-Areal während der Abendspitzenstunde verantwortlich. Da sich die Betriebszeiten des Zentrallagers auf Montag bis Freitag beschränken, führt der geplante Logistikausbau an Samstagen zu keinem zusätzlichen Verkehrsaufkommen.

Die angedachte, jedoch noch nicht konkretisierte Arealentwicklung im Teilgebiet Hünerwadelgasse steht daher im Vordergrund des Kapazitätsnachweises und ist zugleich von verschiedenen Unsicherheiten und Annahmen geprägt. Für die Berechnung des Verkehrsaufkommens im Teilgebiet Hünerwadelgasse wurde die Variante mit einer dichten Bebauung und einem sehr hohen Wohnanteil berücksichtigt. In der Abendspitzenstunde von Montag bis Freitag wäre diese Entwicklung für bis zu 93 %, an Samstagen gar für 100 % des erwarteten Mehrverkehrs aus dem Pfister-Areal auf die Kantonsstrasse verantwortlich.

Es wird aus diesem Grund empfohlen, ein auto-reduziertes Regime bei der Entwicklung des Teilgebietes Hünerwadelgasse sowie eine Verbesserung der Anzahl und Qualität der Veloabstellplätze auf dem gesamten Areal des Masterplans im weiteren Planungsverlauf zu überprüfen. Insbesondere aufgrund der guten ÖV-Erschliessung und der Einbettung ins bestehende kantonale und kommunale Velonetz wird dies als zielführend betrachtet. Die Ergebnisse des Kapazitätsnachweises zeigen zwar, dass diese Massnahmen nicht zwingend erforderlich sind, sie könnten jedoch bei einem Verzicht auf oder einer Verzögerung des VERAS-Projekts an Bedeutung gewinnen.

Für den Fall, dass das VERAS-Projekt nicht wie vorgesehen umgesetzt werden kann, sind bei anstehenden Aus- und Neubauten – insbesondere bei der Entwicklung des Teilgebiets Hünerwadelgasse – Massnahmen zur Reduktion des Mehrverkehrs vorzusehen. Um eine Überlastung des übergeordneten Strassennetzes zu vermeiden, könnte beispielsweise in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) für entsprechende Areale eine Gestaltungsplanpflicht und die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts eingefordert werden. Die konkreten Massnahmen sind dabei in Abhängigkeit von der Nutzung und Grösse individuell zu definieren und stufengerecht in den nachfolgenden Planungsschritten zu überprüfen bzw. zu konkretisieren.

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11