

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Bericht



Verabschiedet durch die Begleitgruppe per 1. April 2022

Genehmigt durch den Gemeinderat am 11. April 2022

Genehmigt durch die Einwohnergemeindeversammlung am 9. Juni 2022

Überarbeitung gem. Rückmeldung Abteilung Verkehr, Kanton Aargau vom 28. November 2022

2. Genehmigung durch den Gemeinderat am 6. März 2023

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung

Gutstrasse 73, 8055 Zürich

Tel 044 421 38 38

www.planar.ch, info@planar.ch

Oliver Tschudin, Nora Farrag, Fabienne Maag, Josua Schwegler

Inhaltsverzeichnis

1	Der Kommunale Gesamtplan Verkehr	4
2	Rahmenbedingungen	7
2.1	Kanton und Agglomeration	7
2.2	Region und Nachbargemeinden	13
2.3	Kommunale Planungen	17
3	Einbezug der Bevölkerung in die Erarbeitung des KGV	19
4	Analyse	20
4.1	Verkehrlich relevante Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklungen	20
4.2	Motorisierter Individualverkehr	23
4.3	Öffentlicher Verkehr	30
4.4	Veloverkehr	32
4.5	Fussverkehr	35
4.6	Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität	40
4.7	Unfälle	41
4.8	Lärm	44
5	Werte und Defizite	45
6	Ziele	47
7	Massnahmen	49
7.1	A: Öffentlicher Verkehr	51
7.2	B: Motorisierter Individualverkehr	54
7.3	C: Veloverkehr	59
7.4	D: Fussverkehr	68
7.5	E: Mobilitätsmanagement, Betrieb und Lenkungsmassnahmen	74
8	Umsetzung und Controlling	84
9	Genehmigung	85
	Anhänge	86
A	Übersichtstabelle	87
B	Strassentypisierung	88
C	Auswertung Mobilitätsverhalten	89
D	Auswertung Mitwirkung Analysephase	91
E	Sicherheitsstudie Suhr IO, K242 Tramstrasse	93

1 Der Kommunale Gesamtplan Verkehr

Behördenverbindliches Planungsinstrument

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) gemäss § 54a BauG ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, mit dem eine Gemeinde die Ziele der Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre festlegt. Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt. Der Genehmigungsinhalt besteht aus den Zielen und umfasst weder die Massnahmen noch die einzelnen Teilpläne. Die Ziele sind jedoch sowohl für die Gemeinde als auch den Kanton verbindlich.

Anlass

Die Gemeindeversammlung hat am 14. Juni 2018 einen Kredit zur Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr bewilligt. Hauptauslöser für dieses Vorhaben ist die Tatsache, dass verschiedene Beziehungen für Fussgänger und Velofahrer im Dorf durch die zwei grossen Achsen der Kantonsstrassen erschwert sind. Mit einem Gesamtplan Verkehr sollen diese Probleme, aber auch ganz generell die Mobilität aller Verkehrsträger sowie der ruhende Verkehr ganzheitlich über das gesamte Gemeindegebiet betrachtet werden. Daneben ermöglicht der KGV, die Interessen der Gemeinde Suhr in die kantonalen und regionalen Planungen einzubringen.

Prozess und Beteiligte

Der KGV wird durch eine gemeinderätliche Arbeitsgruppe (Kerngruppe) erarbeitet und durch den Gemeinderat beschlossen. Die Genehmigung erfolgt durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons. Im Rahmen der Erarbeitung sind gemäss § 3 BauV die Regionalplanungsverbände in geeigneter Weise miteinzubeziehen. Bevor die Bevölkerung zur Mitwirkung eingeladen wird, erfolgt eine vorläufige Beurteilung durch die kantonale Fachstelle.

Dem Gemeinderat von Suhr ist eine umfassende Planung ein grosses Anliegen, bei der Politik, Bevölkerung und Vereine ausgewogen berücksichtigt werden und im Planungsprozess im Rahmen von Informationsforen und mittels Web-Plattform aktiv mitwirken können.

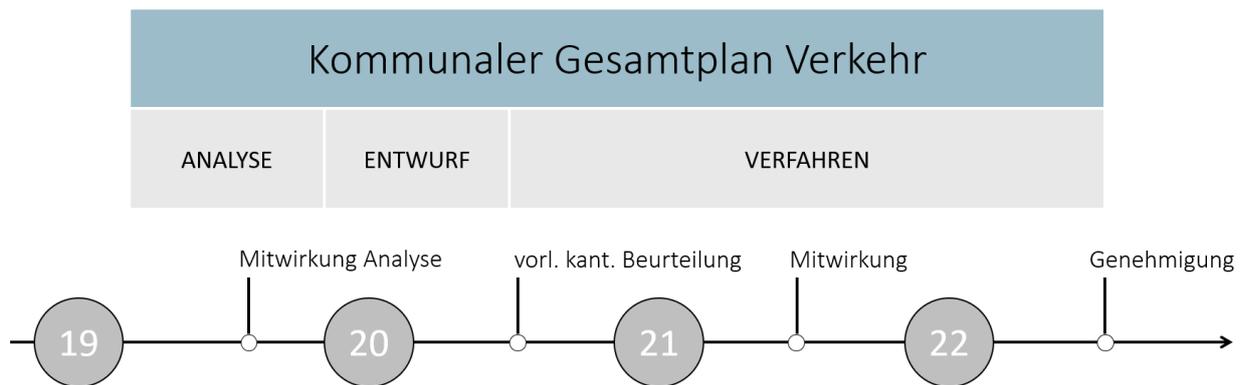


Abb. 1: Planungsprozess in drei Phasen

Projektorganisation

Der KGV Suhr wird mit folgenden Gremien erarbeitet:

Kerngruppe:

- Thomas Baumann, Gemeinderat Ressort Bau, Verkehr und Umwelt, Vorsitz
- Marco Genoni, Gemeindepräsident (bis 31.12.2021)
- Lukas Sigrist, Bauverwalter / Dunja Koch, Bauverwalterin
- Philippe Woodtli, Geschäftsführer Gemeinde Suhr
- Anna Greub, Quartierentwicklung

Begleitgruppe:

- Mitglieder der Kerngruppe
- Stefano Bradanini, Mitglied Begleitgruppe Strassenprojekte
- Markus Huber
- Dominik Rohr, Vertreter Gewerbe
- Beat Rüetschi, Vertreter FDP
- Heidi Stutz Geiser, Mitglied Begleitgruppe Strassenprojekte
- Max Weiersmüller, Mitglied Begleitgruppe Strassenprojekte
- Peter Wey, Mitglied Begleitgruppe Strassenprojekte
- Thomas Zbinden, Polizeichef Regionalpolizei Suret (bei Bedarf)
- Roland Zeller, Vertreter SVP
- Petri Zimmermann, Vertreterin Baukommission (bis 31.12.2021)

Bevölkerung:

- Informationsveranstaltung vom 27.05.2019
- öffentliche Mitwirkung via digitale Partizipation in Phase 1 (Analyse)
- Informationsveranstaltung vom 25.05.2021
- öffentliche Mitwirkung vom 04.06. - 13.08.2021 (gemäss § 3 Abs.1 BauV)
- Genehmigung durch die Einwohnergemeindeversammlung am 09.06.2022

Begleitung und Erarbeitung:

PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich

- Oliver Tschudin (Gesamtverantwortung)
- Nora Farrag (Projektleiterin)
- Fabienne Maag (Sachbearbeitung)
- Josua Schwegler (Koreferat)

Der KGV setzt sich aus einem planerischen und einem operativen Teil zusammen:

planerischer Teil

Der planerische Teil umfasst die Berücksichtigung der übergeordneten Rahmenbedingungen: Ziele und Strategien des Kantons, Absichten und Planungsinstrumente der Region und nebengelagerte kommunale Instrumente. Die Analyse untersucht das aktuelle Verkehrsangebot und die -nachfrage, das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten, bestehende Konflikte und Sicherheitsmängel im Verkehrsablauf usw. Daraus lassen sich die verkehrlichen Werte und Defizite ableiten. In einem nächsten Schritt werden Ziele festgelegt, um die erkannten Werte zu erhalten und zu fördern, und um die Defizite zu beheben.

operativer Teil

Im operativen Teil werden Massnahmen getroffen, mit welchen die definierten Ziele erreicht werden sollen. In Massnahmenblättern wird Zweck, Ziel, Vorgehen, Koordination, Federführung und Priorität zu den einzelnen Massnahmen festgehalten.

Die Wirkung des KGV muss periodisch überprüft werden, bei Bedarf ist der KGV an die veränderten Bedürfnisse anzupassen. Deshalb ist ein wirksames Controlling Bestandteil des KGV. Dieses umfasst eine Vollzugskontrolle ("Werden die Massnahmen gemäss KGV umgesetzt?"), eine Wirkungskontrolle ("Zeigen die Massnahmen die erwartete Wirkung?") und eine Zielüberprüfung ("Sind die gesetzten Ziele weiterhin richtig?").

Bestandteile des KGV

Der KGV besteht aus:

- vorliegendem Planungsbericht mit Analyse, Massnahmenblätter und Übersichtstabelle
- Defizitplan
- Massnahmenplan
- Teilpläne Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Fussverkehr und Veloverkehr

2 Rahmenbedingungen

Bei der Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) wurden die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes und des Kantons berücksichtigt. Der KGV ist mit den über- und nebengeordneten Planungen abgestimmt.

2.1 Kanton und Agglomeration

2.1.1 Raumkonzept Kanton Aargau

Die Gemeinde Suhr liegt gemäss Raumkonzept Aargau im *urbanen Entwicklungsraum* und *Kerngebiet der Agglomeration* Aarau. Urbane Entwicklungsräume sind Teil der Agglomeration. Die räumliche Entwicklung ist auf die angestrebte regionale Gesamtentwicklung abzustimmen. Die Erreichbarkeit und der Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz sind zu gewährleisten.

Das Raumkonzept legt das heute noch unbebaute Gebiet «Steinfeld», welches auf Buchser Gemeindegebiet liegt und an Suhr grenzt, als Wohnschwerpunkt Nr. 17 mit einer Minstdichte von 150 Einwohner pro Hektare fest. Wohnschwerpunkte sind verkehrlich gut erschlossen und sollen zu Wohngebieten mit hoher Dichte, hoher Wohnqualität und attraktiver Freiraumgestaltung sowie mit einem diversifizierten Wohnraumangebot (Demographie) entwickelt werden.

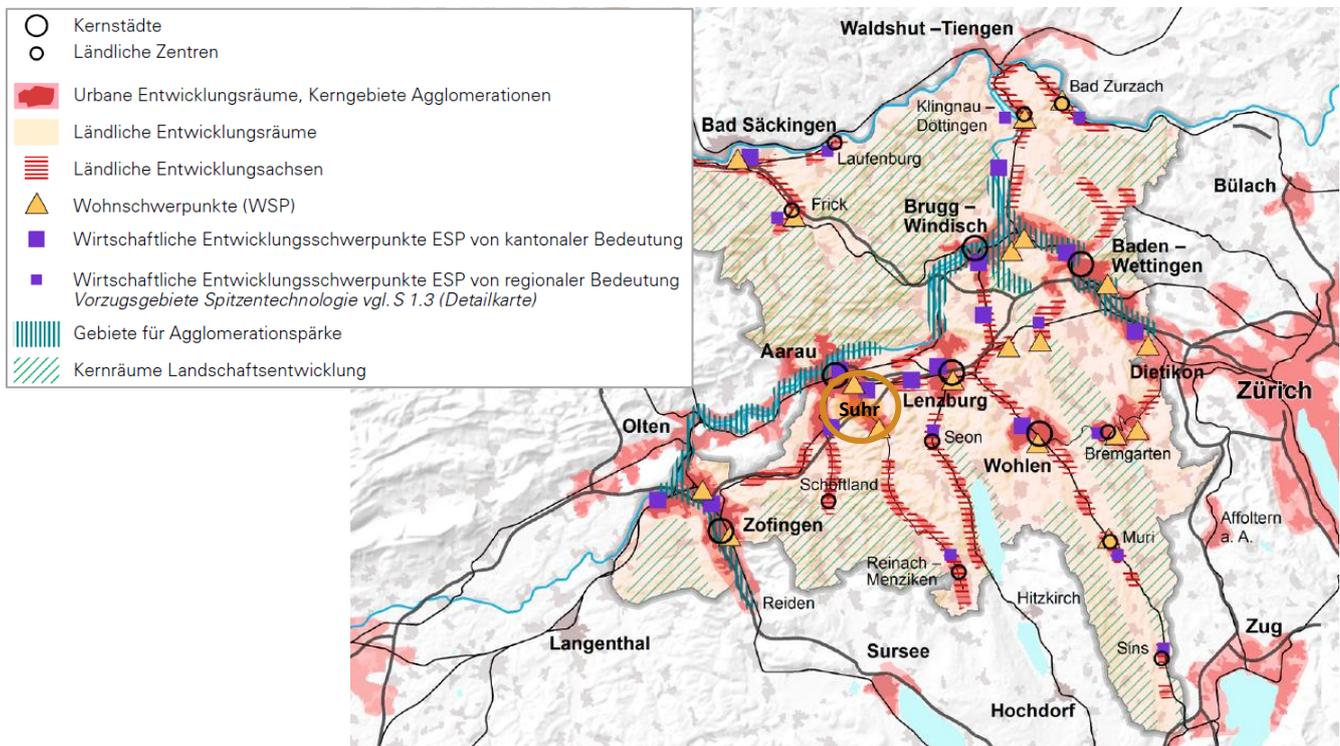


Abb. 2: Raumkonzept Kanton Aargau (Quelle: BVU)

2.1.2 Strategie mobilitätAARGAU

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau, mobilitätAARGAU, von Dezember 2016 zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Die strategischen Stossrichtungen beinhalten eine Abstimmung des Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau, eine Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen sowie den ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen.

Das Verkehrsangebot soll in den verschiedenen Raumtypen entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen ausgestaltet werden, denn nicht in jedem Raumtyp sind die Mobilitätsbedürfnisse mit den gleichen Verkehrsmitteln und Massnahmen zu bewältigen. Bei einem mittleren Wachstumsszenario für die Bevölkerung ist kantonsübergreifend von einem Verkehrswachstum von rund 20% motorisierten Individualverkehr (MIV) und 50% öffentlichem Verkehr (öV) auszugehen. Für Kernstädte, urbane Entwicklungsräume und ländliche Zentren sind die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse primär mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln (zu Fuss, Velo und öV) abzudecken und der Anteil des (MIV) am Gesamtverkehr zu reduzieren. Diese Räume müssen auf den Hauptverkehrsachsen gut erschlossen sein. Das Zielbild für die einzelnen Verkehrstypen sind in der nachfolgenden Abbildung von mobilitätAARGAU dargestellt.¹

Abb. 3: Ausschnitt Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 (Kanton Aargau)



MobilitätAARGAU hat drei grobe Stossrichtungen formuliert. Daraus leiten sich Ziele und Strategien ab, welche auch für urbane Entwicklungsräume bzw. Suhr Gültigkeit haben:

¹ Quelle: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) (2016): Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU

Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen	Stossrichtung II: Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern	Stossrichtung III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten
<p>Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächeneffiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse 	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effiziente und nachhaltige Gestaltung des Verkehrsmiteinsatzes - Effiziente und nachhaltige Nutzung des Strassen- und Schienennetzes - Erhöhte Verkehrssicherheit aller Nutzenden 	<p>Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koordinierte Infrastrukturplanung - Sicherstellung der optimalen Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastruktur ist über den Lebenszyklus - Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur - Möglichst geringe Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt.
<p>Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anteil Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr erhöhen - Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen - dichte Taktfolgen im ÖV anbieten - Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen - Zugang zu Orten mit hohem Publikumsaufkommen verbessern 	<p>Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsmanagement verstärken - Zugang vereinfachen und Durchlässigkeit verbessern - Nutzerfinanzierung verstärken - Verlässlichkeit der Reisezeit erhöhen - Verkehrsfluss auf dem HVS-Netz sicherstellen - Verlagerungspotenzial Strasse-Schiene nutzen, Güterverkehr auf übergeordnetes Netz lenken - Bestehende Infrastruktur effizient nutzen - Verkehrssicherheit durch bauliche Massnahmen verbessern - Verkehrssicherheit durch betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern 	<p>Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partizipative Planung fördern - Inhaltliche und terminliche Koordination von Vorhaben auf allen Ebenen sicherstellen - Infrastruktur langfristig planen und Trassees sichern - Erhaltungsmanagement auf optimale Lebenszykluskosten ausrichten - Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen langfristig sicherstellen - Baustellenplanung mit Verfügbarkeit der Verbindung Abstimmen - Flächendeckenden und wirtschaftlichen betrieblichen Unterhalt sicherstellen - Ökologische Ausgleichsmassnahmen bei Projekten gewährleisten - Arbeiten möglichst umweltverträglich gestalten - Lärmbelastung an bestehender Strasseninfrastruktur reduzieren

Stossrichtungen in Suhr

Für Suhr lassen sich die Strategien von mobilitätAARGAU folgendermassen konkretisieren: Die Anteile von Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs sollen durch entsprechende Förderungen erhöht und der Anteil des MIV reduziert werden. Mit der gezielten Förderung von Fuss- und Veloverkehr soll den Kapazitätsengpässen bei MIV und öV entgegengewirkt werden. Dazu kann auch der Ausbau attraktiver Angebote der kombinierten Mobilität wie Bike+Ride und Sharing-Angebote beitragen. Mit einem ausgereiften Mobilitätsmanagement können die Kapazitäten der existierenden Verkehrsangebote optimal ausgenutzt werden. Des Weiteren ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit anzustreben und die aus der Mobilität resultierenden Umwelt- und Lärmbelastungen so gering wie möglich zu halten.

2.1.3 Richtplan Kanton Aargau

ESP von kantonaler Bedeutung

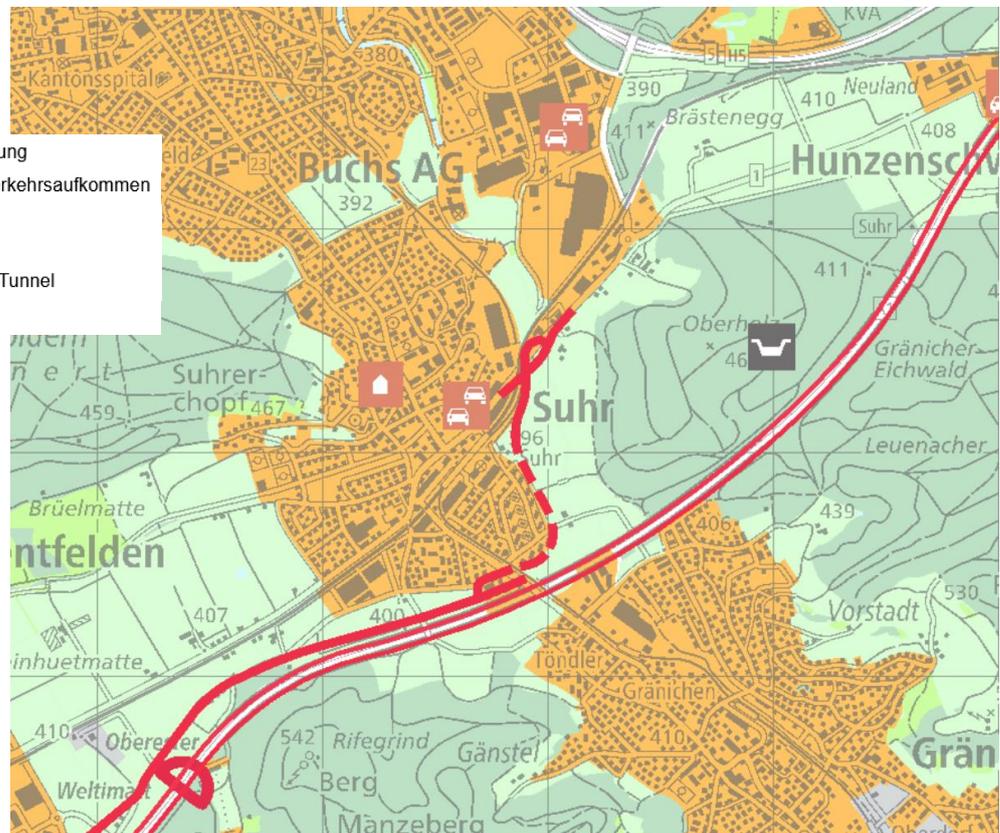
Der kantonale Richtplan legt in Buchs / Suhr das Gebiet «Wynenfeld» als gemeinsamen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung fest. Die Nutzungen sollen standortgerecht und auf die bestehenden und noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Der Standort eignet sich gemäss Richtplaneintrag vor allem für produzierende und verarbeitende (PVN) sowie für Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN). Die Nutzungen sind regional auf die Kapazitäten der übergeordneten Verkehrserschliessung abzustimmen.

Ortsumfahrungen Ost und Süd (VERAS)

Die Ost-Umfahrung via Bernstrasse Ost bis Wynentalstrasse ist als Festsetzung im Richtplan eingetragen, die Süd-Umfahrung 67 als Vororientierung (Projektidee). Der Kanton Aargau nutzt für die beiden Umfahrungsprojekte (Ost- und Süd-Umfahrung) zusammenfassend die Bezeichnung «VERAS» (Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr). Die öffentliche Anhörung für die Festsetzung der VERAS-Gesamtlösung im Richtplan ist unterdessen abgeschlossen.

Abb. 4: Ausschnitt
Kantonaler Richtplan
(Quelle: Kanton Aargau)

-  Ortsbild von regionaler Bedeutung
-  Standort für Nutzung hohes Verkehrsaufkommen
-  Nationalstrasse: Festsetzung
-  Kantonsstrasse: Festsetzung
-  Kantonsstrasse: Festsetzung; Tunnel
-  Deponie



Halbanschluss Wynental
Richtung Zürich

Im Richtplan besteht zudem im Raum Suhr der Eintrag auf Stufe Vororientierung eines Autobahnanschlusses Wynental. In der Gesamtplanung VERAS wurde die Machbarkeit eines Autobahnanschlusses zwischen Gränichen und Suhr geprüft. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass ein A1-Anschluss Suhr/Wynental zu sehr hohen Verkehrsbelastungen im Zulauf zum neuen Anschluss im Raum Suhr führen würde. In den Detailuntersuchungen wurde festgehalten, dass nur ein Halbanschluss von/nach Zürich im Raum Weltimatt für diesen Raum verträglich wäre (Festsetzung, Halbkreis unten links). Durch die strategische Ausrichtung des Bundes, die eine optimierte Anbindung der T5 an den A1-Anschluss Aarau Ost vorsieht, wird ein Anschluss im Raum Suhr künftig hinfällig.

2.1.4 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP ÖV) des Kantons Aargau ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr für die nächsten 10 Jahre. Es ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, den Richtplan sowie die aktuellen Arbeiten bei zukünftigen Bahn- und Buskonzepten abgestimmt. Das MJP ÖV 2020 wurde am 3. Dezember 2019 vom Grossen Rat beschlossen. Für Suhr ist insbesondere von Bedeutung, dass auf der Achse Lenzburg–Zofingen (S28) zusätzliche Güterzüge verkehren, entweder vom Rangierbahnhof Limmattal Richtung Wiggertal oder sie dienen der lokalen Erschliessung (Ost-West-Achse). Vom Infrastrukturausbau der Nationalbahnlinie für den Güterverkehr profitiert jedoch auch die S28, die neu auch nach 20 Uhr im 30-Minuten-Takt verkehren kann.

2.1.5 Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS

Ostumfahrung

Um der Verkehrsbelastung des Suhrer Ortszentrums sowie einer besseren Anbindung der nahen Umgebung an die A1 begegnen zu können, liess der Kanton Aargau bereits vor Jahren Umfahrungslösungen planerisch untersuchen. Seit 2001 liegt ein generelles Projekt vor, auf welchem der aktuell gültige Festsetzungseintrag der Ostumfahrung Suhr im kantonalen Richtplan basiert.

In den letzten Jahren wurde festgestellt, dass sich die Verkehrsströme merklich verändert hatten. Auf Grundlage aktueller Verkehrsdaten wurden in den Jahren 2016/17 neue Linienführungen für die Ostumfahrung Suhr untersucht. Mit der Ostumfahrung soll eine optimale Entlastungswirkung erzielt und die Eingriffe in den Landschafts- und Siedlungsraum sowie der Bedarf an wertvollem Kulturland gegenüber dem bewilligten generellen Projekt minimiert werden. Aus diesen Arbeiten resultierte die nun vorliegende neue Linienführung mit Anschluss an die Gränicherstrasse nördlich der A1.

Südumfahrung

Gleichzeitig wurde erkannt, dass die optimale Verkehrsentslastung für Suhr und für die Anbindung des Wynentals an die A1 in einer Kombination von Ost- und Südumfahrung liegt. Der Kanton möchte die Infrastruktur so entwickeln, dass auch für die umliegenden Gemeinden (Ober- und Unterentfelden, Gränichen, Schafisheim, Hunzenschwil) Mehrwerte geschaffen werden können. Dies wird einerseits durch eine optimale Integration von Ost- und Südumfahrung ins bestehende Kantons- und Gemeindestrassennetz erzielt. Andererseits gehört auch der kontinuierliche Austausch mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA zu möglichen Optimierungen der Anschlüsse Aarau-Ost und Aarau-West sowie zur Verbindung zwischen der A1 und der T5 im Bereich des Anschlusses Aarau-Ost dazu.

Die Wirkungen, Chancen und Risiken des Projekts VERAS wurden erarbeitet sowie das Konzept mit flankierenden Massnahmen weiterentwickelt. Die öffentliche Anhörung für die Festsetzung der VERAS-Gesamtlösung im Richtplan wurde durchgeführt. Die betroffenen Gemeinden konnten sich im partizipativen Verfahren regelmässig in die voranschreitende Planung einbringen. Am 10. November 2020 hat der Grosse Rat das Projekt VERAS inklusive der flankierenden Massnahmen im Richtplan auf Stufe Festsetzung beschlossen.² Mittels einer Planungsvereinbarung wurden die Rahmenbedingungen zur Umsetzung der einzelnen

² Richtplaneintrag Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS)

Massnahmen festgehalten. Die VERAS soll parallel auch in die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation integriert werden. Damit soll eine finanzielle Beteiligung des Bundes an das Vorhaben ermöglicht werden.

In untenstehender Abbildung sind die aktuell geplanten Linienführungen des Projekts VERAS gemäss den Anhörungsunterlagen von März 2020 ersichtl. ³

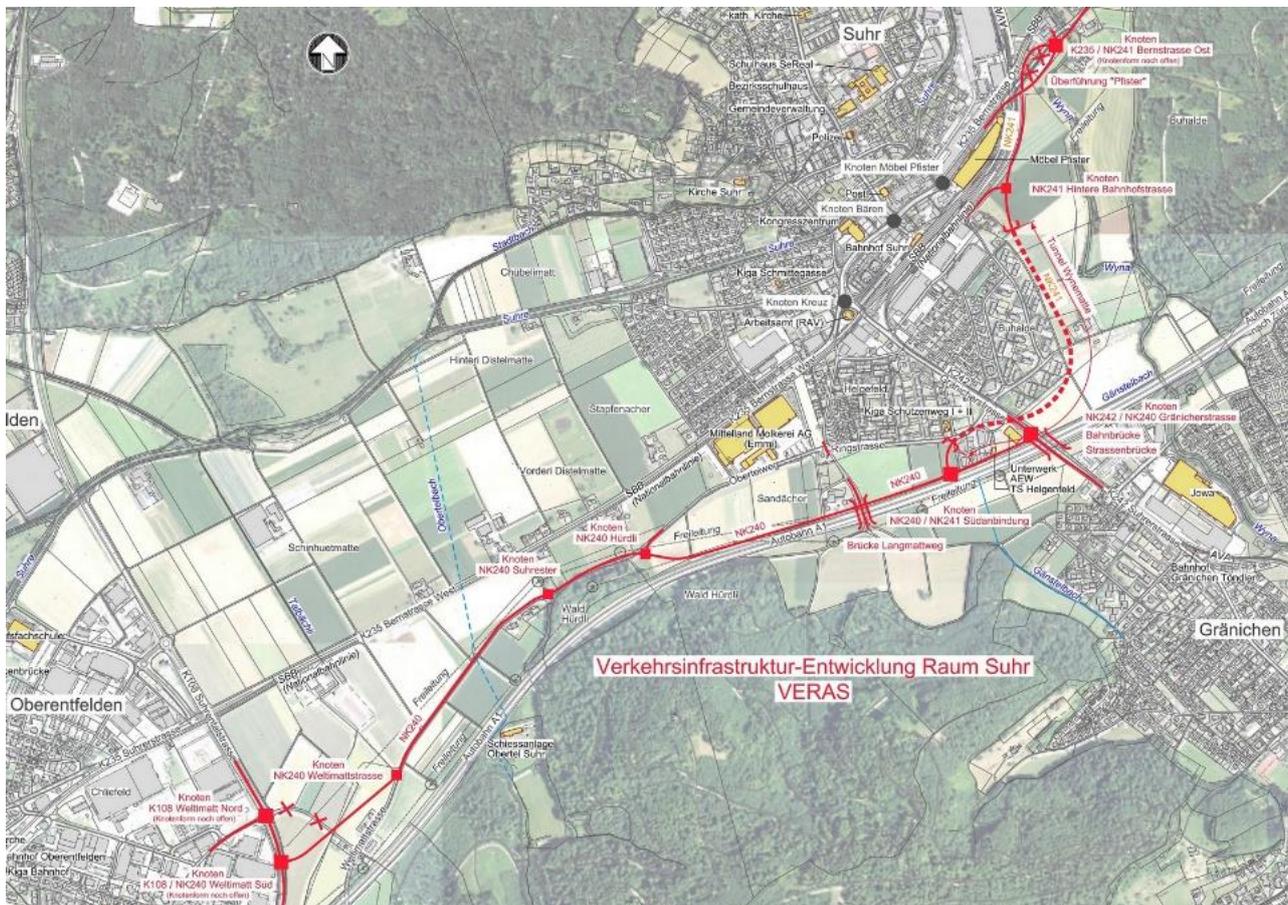


Abb. 5: Kartenausschnitt mit verkehrlichen Massnahmen der VERAS (SNZ Ingenieure und Planer)

2.1.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Tramstrasse

Die Verlegung der AVA-Bahnlinie weg von der Kantonsstrasse K 242 (Tramstrasse) eröffnet Handlungsspielraum für gestalterische und betriebliche Optimierungen wie eine Aufwertung von Strassenräumen, die Förderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie betriebliche Verbesserungen für den motorisierten Individualverkehr. Das Gesamtprojekt erstreckt sich über einen Perimeter von 2.3 km Länge und wird in vier Teilprojekten ausgeführt. Durch eine neue Busspur auf der K 242 mit mehreren Lichtsignalanlagen wird eine Busbevorzugung erreicht. Das Teilprojekt 3 wird zwischen Aarau und Suhr entlang der Gemeindegrenze zu Buchs realisiert. Dabei wird unter anderem der Dorfteil Feld mit dem Schulareal Dorf/Zentrum und mit dem Gebiet Freibad Suhr Buchs

³ https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet_verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/suhr_ost-umfahrung/veras_das_projekt/veras_projekt.jsp

für den Langsamverkehr optimiert und der Strassenraum durch Baumreihen attraktiver gestaltet. Das Teilprojekt 4 sieht auf der Tramstrasse in Suhr eine Kernfahrbahn mit durchgehend beidseitigem Gehweg vor. Beim Schweizerhof soll als Querungshilfe ein Mehrzweckstreifen mit Fussgängerquerungen erstellt werden.⁴

2.2 Region und Nachbargemeinden

2.2.1 Regionalentwicklungskonzept für die Region Aarau

Suhr ist Mitglied des Planungsverbandes Aarau Regio. Das gemeinsame Planungsinstrument der Region ist das Regionalentwicklungskonzept für die Region Aarau aus dem Jahr 2011. Der Regionalplanungsverband ist mittlerweile reorganisiert worden und präsentiert sich seit 2016 in der heutigen Form.

Bezüglich Mobilität und Verkehr formuliert das Konzept von 2011 folgende Grundsätze:

Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive Umsteigepunkte zum öffentlichen Verkehr – Aufwertung der ÖV-Knoten Aarau, Suhr und Oberentfelden – Bedarfsgerechter Angebotsausbau im regionalen Busverkehr – Überprüfung des Tag- und Nachtangebotes des Busnetzes
Langsamverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Sicheres und attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz – Sichere Querungen mit dem motorisierten Verkehr – Netzergänzungen realisieren – Wichtige Fussgängerachsen beleuchten – Veloabstellplätze an den wichtigen Zielen realisieren
Motorisierter Individualverkehr MIV	<ul style="list-style-type: none"> – Grossräumige Massnahmen für den MIV als Chance für die Ortsgestaltung nutzen – Quartierfremder Verkehr unterbinden – Regionaler Verkehr auf dafür nicht geeigneten Routen begrenzen – Carsharing (Bereitstellen von Parkplätzen, Defizitgarantie, Kommunikation)
Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> – Sammelparkierung fördern – Park+Ride-, Park+Pool- und Bike+Ride-Anlagen möglichst quellennah planen und erstellen – Regionales Parkierungskonzept mit koordinierter Parkplatzbewirtschaftung erarbeiten
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems mit dem Kanton – Koordination mit den benachbarten Regionen – Mobilitätsberatung anbieten

⁴ Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt: Anhörungsbericht Stadt Aarau, Gemeinden Buchs und Suhr IO; K 242/K 210 Buchser-/Suhrer-/Trammstrasse; Verpflichtungskredit (2020)

2.2.2 Regionales Gesamtverkehrskonzept

Zurzeit wird ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für die Region Aarau erarbeitet. Der aktuelle Bericht zum GVK wurde am 20. Dezember 2020 für die 2. Konsultation veröffentlicht⁵. Die Erarbeitung des GVK erfolgt in 3 Etappen, wobei in Etappe 1 die Analyse erarbeitet und in dem Bericht vom 20. Dezember beschrieben wurde. In Etappe 2 werden die identifizierten Massnahmen geplant und umgesetzt. In Etappe 3 werden weiterführende Massnahmen geprüft. Das Zielbild für 2040 sieht ein reduziertes MIV-Wachstum vor. Aus diesem Grund werden in der Etappe 2 Massnahmen zur Lenkung und Steuerung der Mobilitätsnachfrage sowie im Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr umgesetzt. Wenn sich zeigt, dass mit diesen Massnahmen das Zielbild nicht erreicht werden kann, werden in Etappe 3 weitere Massnahmen wie neuen Strasseninfrastrukturen für den MIV zur Kapazitätsverlagerung geprüft. Im GVK werden folgende Massnahmen definiert, die in Etappe 2 umgesetzt werden sollen:

- Lenkung und Steuerung der Mobilitätsnachfrage durch Parkraumkonzepte und Parkplatzbewirtschaftung, Verkehrsmanagement, Mobilitätskonzepte, Reduktion der Pflichtparkplätze bei Neu- und Umnutzungen
- Verbesserte Veloabstellplätze und Sharing-Angebote
- Attraktivierung Veloverkehr z.B. Neuschaffung von Pendler Routen und Verbesserung der kantonalen Radrouten, zusätzliche Abstellanlagen und Behebung von Gefahrenstellen
- Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch attraktive Umsteigpunkte und Angebote kombinierter Mobilität an Bahnhöfen, Verbesserung der öV-Erschliessung und Erhöhung des öV-Takts und verbesserte Zugänglichkeit zu den Haltestellen
- Attraktivierung des bestehenden Strassenraums durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang den Hauptverkehrsachsen und Erschliessungsverbesserung (kurze Wege) und Flächenaufteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern.

Zielbild regionales Gesamtverkehrskonzept Aarau

Gemäss Zielbild des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Aarau soll das effektive regionale MIV-Wachstum auf absolut 25% des prognostizierten MIV-Wachstums (Referenzzustand minus Ist-Zustand) gesenkt werden. Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr soll reduziert werden, indem primär die Anzahl der MIV-Fahrten des Binnenverkehrs innerhalb von Gemeinden sowie im Quell-/ Zielverkehr der Stadt Aarau gegenüber heute (=IST-Zustand) gesenkt werden. Die Anzahl der MIV-Fahrten im regionalen Binnenverkehr, im Ziel-/ Quellverkehr der übrigen Gemeinden sowie im Durchgangsverkehr nimmt zu, wobei dieses Wachstum insbesondere beim regionalen Binnenverkehr ebenfalls gedämpft wird durch die Massnahmen zur Senkung des MIV-Binnenverkehrs und MIV-Ziel-/Quellverkehrs Aarau. So wird die steigende Mobilitätsnachfrage hauptsächlich über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss-/Veloverkehr abgewickelt⁶.

⁵ Kanton Aargau, Department Bau, Verkehr und Umwelt, Regionalplanungsverband aarau regio, Stadt Aarau und EBP (2020) Gesamtverkehrskonzept (RVK) Region Aarau – Etappe 1: Analyse und Konzept

⁶ Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau - Phase 1 (Stand: 02.03.2020)

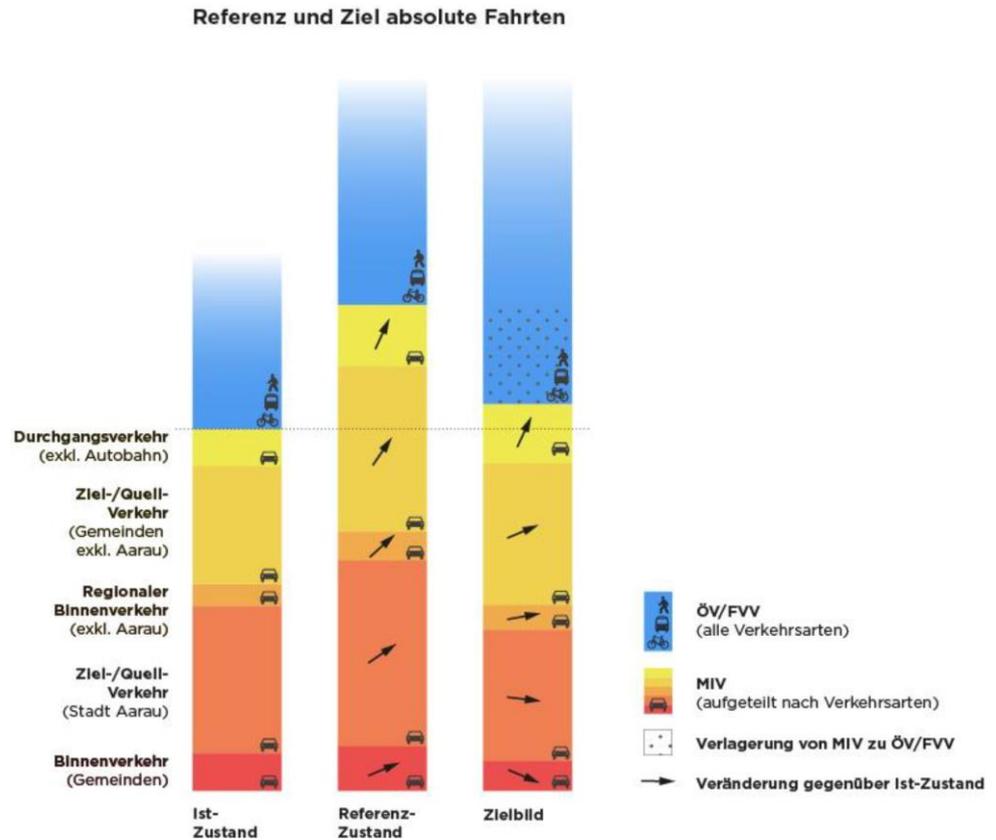


Abb. 6: Zielbild regionales Gesamtverkehrskonzept GVK

Nachfragebeeinflussung GVK und VERAS

Um den Langsamverkehr zu fördern, sieht das GVK nachfragebeeinflussende Massnahmen vor. Als besonders vielversprechend wurden folgende Massnahmen identifiziert:

- Regionales Parkraumkonzept inkl. Bewirtschaftung
- Bewirtschaftung von privaten und öffentlich zugänglichen Parkplätzen
- Ausweitung des Verkehrsmanagements
- Mobilitätskonzepte für Entwicklungsgebiete
- Parkplatzerstellungspflicht bei Neu- und Umnutzungen
- Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten resp. stark frequentierten Bushaltestellen
- Regionales Bikesharing-Angebot

Die flankierenden Massnahmen des VERAS-Projekts verfolgt z.T. sehr ähnliche Ziele für Suhr, welche die Nachfrage nach MIV beeinflussen:

- Reduktion der Fahrten von verkehrsintensiven Einrichtungen (Pfister, Jumbo, Gebiet Gränichen Nordstrasse, Wynencenter, ESP Entfelden etc.)
- Parkplatz-Management von privaten und öffentlichen Parkplätzen
- Anpassung Betriebs-/Arbeitszeiten mit dem Ziel Verkehrsspitzen zu brechen

2.2.3 Verkehrsmanagement Region Aarau

Parallel zur kantonalen Netzstrategie wurde das Konzept Verkehrsmanagement Region Aarau entwickelt. Mit dem Verkehrsmanagement werden folgende Ziele verfolgt:

- Verflüssigung des Strassenverkehrs und bestmögliche Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur
- Erhöhung der Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs
- Das Verkehrsmanagement trägt zusammen mit der Förderung stadtgerechter Mobilität dazu bei, dass für künftige zentrumsnahe Entwicklungen Spielraum vorhanden ist.

Im Rahmen der Problemanalyse des Verkehrsmanagement Region Aarau (2013) wurde der Netzzustand heute und mit der kurzfristigen Entwicklung bis 2020 beurteilt. Die Analyse stellte für Suhr mehrere Problempunkte fest:

- Auf der Bernstrasse Ost zwischen Oberentfelden und Suhr wird eine Verschärfung der Leistungsfähigkeitsprobleme bis 2020 erwartet.
- In der Weltimatt zwischen Oberentfelden und Suhr ist mit einer Verkehrszunahme infolge von Ausweichverkehr zu rechnen.
- Die Knoten «Bären» und «Kreuz» sind heute in Spitzenstunden überlastet, dies führt zu Schleichverkehr in den Quartieren. Der Bahnübergang südlich vom «Kreuz» verschärft die Situation.
- In der Morgenspitze staut sich der Verkehr in Fahrtrichtung Aarau / A1 bis nach Gränichen, in der Abendspitze regelmässig auf der Bernstrasse Ost vor den Knotenpunkten Bären und Kreuz.
- Die Buslinien 4 und 6 sind von der Verkehrsüberlastung im Zentrum betroffen, darunter leidet die Fahrplanstabilität.

Ohne die Ergreifung geeigneter Massnahmen ist mit einer weiteren Verschärfung der Situation aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme zu rechnen. Daher wurden folgende Zielsetzungen in der Studie definiert:

- Funktionsfähigkeit des Strassennetzes im Bereich der Knoten «Bären» und «Kreuz» gewährleisten
- Überstauung des Bahnübergangs Gränicherstrasse verhindern
- Sicherstellen „siedlungsverträgliche“ Belastung, Vermeiden von Stau im Siedlungsgebiet

Die Verfasser des Konzepts Verkehrsmanagement Region Aarau gehen davon aus, dass mit den Umfahrungsprojekten Suhr (VERAS) eine Verbesserung erreicht werden kann.

2.2.4 Planungen der Nachbargemeinden

Der kommunale Gesamtplan Verkehr der Stadt Aarau stammt aus dem Jahr 2016. Er prognostiziert bis zu 34'000 zusätzliche Fahrten/Tag resp. eine Zunahme von ca. 120'000 auf ca. 150'000 Fahrten pro Tag auf dem Stadtgebiet. Die Strategie legt den Fokus auf eine angebotsorientierte Verkehrsplanung, welche die Verkehrsentwicklung auf die vorhandenen Spielräume und die übergeordneten Zielsetzungen ausrichtet und aktiv steuert.

KGV Aarau

KGV Buchs

Die Gemeinde Buchs ist zurzeit an der Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr. Dieser hat zum Ziel, den Modalsplit zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu verlagern, die Verkehrsbelastung auf die Belastbarkeit des bestehenden Netzes auszurichten, einen zuverlässigen öffentlichen Verkehr mit attraktiven Umsteigepunkten und hoher Güteklasse anzustreben, ein attraktives und flächendeckendes Netz für den Fuss- und Veloverkehr anzubieten, die Trennwirkung durch Strassen und Bahnlinien zu reduzieren und die Kombination von Velo und ÖV zu stärken.

Speziell zu beachten sind Massnahmen für den Quartierschutz Buchs Süd. Insbesondere die Quartierstrassen Bahn-, Brummel-, Bach-, Bühl- und Oberdorfstrasse sind verstärkt mit quartierfremdem Verkehr (Schleichverkehr) belastet. Die Gemeinde will daher mit Fahrverboten eine Verbesserung erwirken. Diese Massnahmen für den Quartierschutz in Buchs können zu einer Mehrbelastung in Suhr (Tramstrasse, Bernstrasse und entsprechendem Ausweichverkehr in den Quartieren) führen, da vom Feld-Quartier her insbesondere die Bühlstrasse als Zubringer ins Wynencenter oder auf die A1 genutzt wird.

KGV Gränichen

Der kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Gränichen stammt aus dem Jahr 2013. Gränichen ist wie Suhr stark vom Durchgangsverkehr betroffen. Auch hier besteht die Hauptherausforderung darin, den Modalsplit vom Motorisierten Individualverkehr wegzubewegen. Dies soll unter anderem durch ein zusammenhängendes Fuss- und Velowegnetz, die Reduktion der Trennwirkung und Aufwertung der Strassenräume sowie mittels Förderung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erfolgen.

KGV Oberentfelden

Oberentfelden ist zurzeit an der Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr. Wie in Suhr hängen massgebliche verkehrliche Veränderungen von den VERAS-Projekten ab. Gestärkt werden sollen vor allem die Langsamverkehrsachse in Ost-West-Richtung sowie die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrende im Zentrumsgebiet. Da in Oberentfelden die Feinerschliessung der Quartiere mittels ÖV fehlen, bestehen auch in diesem Bereich Herausforderungen. Massgebliche Verbesserungen bezüglich der Trennwirkung und Erhöhung der Sicherheit im Zentrum könnte die Tieferlegung und Eintunnelung der WSB bringen.

2.3 Kommunale Planungen

2.3.1 Verkehrsrichtplan 1999

Im Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1999 wurden an diversen Kreuzungen Kreisel geplant, bisher wurde einzig der Kreisel an der Kreuzung Bernstrasse West und Gränicherstrasse verwirklicht. Auch war bereits 1999 eine alternative Streckenführung der Hauptverkehrsstrasse zwischen dem Lipo-Einrichtungsmarkt und der Gemeindegrenze zu Oberentfelden geplant. Diese wurde aber nicht umgesetzt. Ebenfalls nicht umgesetzt wurde eine neue Streckenführung der Buslinien, um die Quartiere Helgenfeld und Neumühle zu erschliessen. Dafür weist heute das gesamte Wohngebiet der Gemeinde Suhr Tempolimit 30 km/h auf.



2.3.2 Entwicklungsleitbild 2011

Die Gemeinde Suhr verfügt mit dem unter Einbezug der Bevölkerung erarbeiteten Entwicklungsleitbild über ein langfristig ausgerichtetes Führungsinstrument. Es zeigt auf, in welche Richtung sich die Gemeinde in den nächsten 10 bis 15 Jahren weiterentwickeln soll. Die **Leitsätze** hinsichtlich Mobilität und Infrastruktur:

«Suhr setzt auf sanfte Mobilität, fördert dadurch die Sicherheit der Einwohnenden und schont die Umwelt.»

«Suhr ist als stadtnahe Gemeinde speziell vom individuellen Durchgangsverkehr tangiert und in überregionale Verkehrskonzepte eingebunden.»

«Suhr engagiert sich konstant für eine sinnvolle Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz. Gemeindeeigene Strassen werden vorab auf den Langsamverkehr ausgerichtet. Auf Suhrs Strassen fühlt man sich sicher, langsam statt schnell, leise statt laut und gemeinsam statt individuell sind die zentralen Werte der Suhrer Mobilitätspolitik.»

Folgende **Zielsetzungen** werden abgeleitet:

«Wir setzen auf den öffentlichen Verkehr und sind bestrebt, alle Quartiere entsprechend zu versorgen.»

«Wir wollen sanfte Mobilität, fördern den Langsamverkehr und insbesondere das Fahrradfahren.»

«Wir setzen uns für Umfahrungen und eine Reduktion des Durchgangsverkehrs ein.»

«Wir wollen Verkehrssicherheit und korrektes Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden.»

«Wir wollen langsamen Verkehr in den Quartieren und autofreie Zonen in Begegnungsräumen.»

Bei der Erarbeitung des Entwicklungsleitbildes wurden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf den Kantonsstrassen nicht oder nur am Rande berücksichtigt. Die Gemeinde hat diesbezüglich jedoch Handlungsbedarf festgestellt.

2.3.3 Nutzungs- und Sondernutzungsplanung

Die rechtskräftige Bau- und Nutzungsordnung (BNO) sowie der entsprechende Zonenplan stammen in ihren Grundzügen aus dem Jahr 2007. Die letzte Teilrevision erfolgte im Jahr 2013. Die Verkehrsplanung und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft und beeinflussen sich gegenseitig. Aus diesem Grund hat die Verkehrsplanung abgestimmt auf die aktuelle Siedlungsstruktur und die künftige Siedlungsentwicklung und umgekehrt zu erfolgen.

In Suhr befinden sich mehrere grössere Entwicklungsgebiete, welche mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt sind. Die Sondernutzungsvorschriften sind ein gutes Instrument, um im Sinne der kommunalen Zielsetzungen in der Arealentwicklung entsprechende verkehrliche Massnahmen einzufordern. In Kapitel 4.1 werden diese Gebiete hinsichtlich der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkung untersucht.

3 Einbezug der Bevölkerung in die Erarbeitung des KGV

Der Gemeinde Suhr ist der umfassende Einbezug der Bevölkerung in die Erarbeitung des KGV ein grosses Anliegen. Mit einer digitalen Partizipation konnte die Bevölkerung wiederholt ihre Anregungen und Bedürfnisse einbringen und zu den Entwürfen Stellung nehmen.

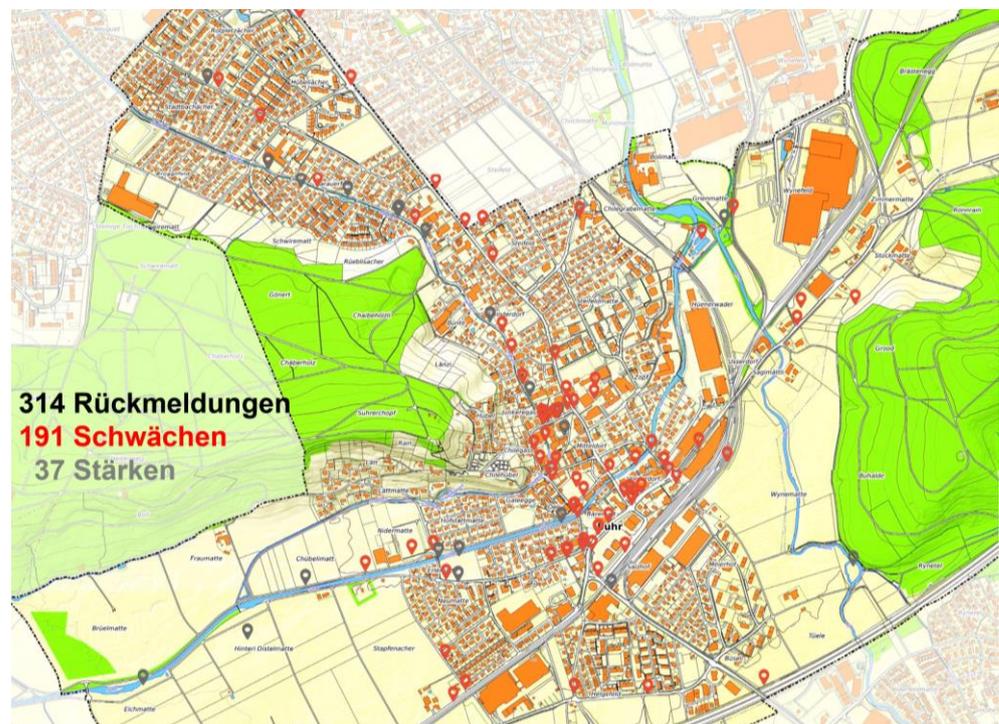
Begleitgremium als
Interessensvertretung

Der Gemeinderat hat eigens für die Erarbeitung des KGV ein Begleitgremium, bestehend aus Vertretern von Gewerbe, Parteien, der Quartierentwicklung, der kommunalen Arbeitsgruppe «Kantonsstrassen» und der Bevölkerung zusammengestellt. Das Begleitgremium hat sich zu zwei Workshops getroffen, in denen die konzeptionelle Strategie erarbeitet wurde, sowie alle wichtigen Entscheide (Meilensteine) wie Analyseerkenntnisse, Ziele und Massnahmen konsolidiert wurden. Vor der Einreichung des KGV zur vorläufigen Beurteilung durch den Kanton konnte die Begleitgruppe im Rahmen einer kleinen Vernehmlassung zum Entwurfsdokument Stellung nehmen.

Öffentliche Mitwirkung in der
Analysephase

Die Bevölkerung wurde bereits frühzeitig mittels digitaler Partizipation (via Online-Tool) in der Analysephase miteinbezogen: Auf einem interaktiven Ortsplan konnten die Stärken und Schwächen im Verkehrsnetz erfasst werden. Insgesamt sind 314 Rückmeldungen, 191 Schwächen und 37 Stärken, eingegangen (siehe Abb. 7). Alle Hinweise wurden geprüft und fliessen, wo möglich und sinnvoll, gemeinsam mit der fachlichen Analyse in die Erarbeitung des KGV ein. Eine Übersicht über die eingegangenen Rückmeldungen ist im Anhang ersichtlich.

Abb. 7: Ausschnitt aus dem interaktiven Plan: von der Bevölkerung erfasste Stärken (grau) und Schwächen (rot)



Öffentliche Mitwirkung zum
Entwurf des KGV

Nach der vorläufigen Beurteilung durch die Abteilung Verkehr des Kantons Aargau erhielten Bevölkerung, Parteien, Verbände und Interessierte im Sommer 2021 die Möglichkeit, zum Entwurf des KGV Stellung zu nehmen. Zudem wurde das Dossier dem Regionalplanungsverband und den Nachbargemeinden zur Stellungnahme unterbreitet. Im Rahmen dieser öffentlichen Mitwirkung sind knapp 200 Rückmeldungen eingegangen, welche alle geprüft und, wo möglich, berücksichtigt wurden. Der Mitwirkungsbericht wurde veröffentlicht.

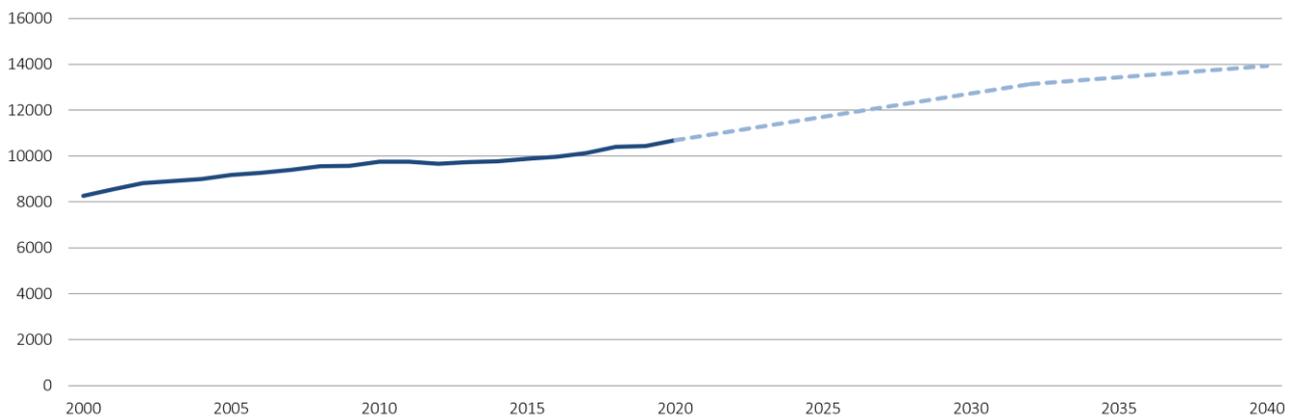
4 Analyse

4.1 Verkehrlich relevante Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklungen

Das Siedlungsgebiet von Suhr ist im Norden und Nordwesten vollständig mit jenen von Aarau und Buchs zusammengewachsen. Die weiteren Nachbargemeinden sind Rupperswil, Hunzenschwil Gränichen, Ober- und Unterentfelden. Grössere Industriegebiete sind das Wynenfeld im Osten und das Gebiet um Bahnhof, Pfister und Helgenfeld im Süden der Gemeinde. Südlich des Siedlungsgebiets verläuft die Nationalstrasse A1.

Bevölkerungsentwicklung

Seit 2013 ist die Bevölkerung in Suhr jährlich im Schnitt um 1.34 % gewachsen. Gemäss kantonalen Prognosen ist bis 2040 mit einem vergleichbaren Bevölkerungswachstum zu rechnen. Dies entspräche zwischen 2018 und 2040 einem Einwohnerzuwachs von gut 3'500 Personen auf rund 13'900 Personen im Jahr 2040.



Bevölkerungsentwicklung und -prognose gemäss kant. Richtplan (Quelle: Statistik Aargau, kant. Richtplan Aargau)

Beschäftigtenentwicklung

Die rund 470 in Suhr ansässigen Unternehmen beschäftigen heute insgesamt 4'800 Mitarbeitende⁷. Eine Prognose zur Beschäftigtenentwicklung kann nur abgeschätzt werden und ist mit vielen Unsicherheiten behaftet. Wird davon ausgegangen, dass das Verhältnis von Einwohnern zu Arbeitsplätzen gleichbleibt (2.10), ist in den kommenden 15 Jahren mit einem Zuwachs von rund 1'500 auf ca. 6'300 Arbeitsplätzen zu rechnen.

⁷ Quelle: Bundesamt für Statistik, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT), 2017

Innenentwicklungspotenzial

In Suhr existieren diverse Areale mit Innenentwicklungspotenzial, die sinnvoll genutzt werden sollen, um das bis 2040 prognostizierte Bevölkerungswachstum von etwa 3'500 Einwohnern unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität aufzunehmen. Die auf nachfolgender Karte abgebildeten, grösseren Entwicklungsgebiete werden massgeblich zur künftigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens beitragen.



Abb. 8: Entwicklungsgebiete in Suhr

Anhand der zusätzlichen Einwohner- und Beschäftigtenkapazität lassen sich für die wichtigsten Entwicklungsgebiete Abschätzungen zum künftigen Fahrtenaufkommen des MIV machen. In der nachfolgenden Tabelle wird der durchschnittlichen Werktagerverkehr (DWV) für die Entwicklungsgebiete prognostiziert.

Entwicklungsgebiet		zusätzliche Einwohnende	zusätzliche Beschäftigte	Zusätzliches MIV Fahrtenaufkommen ⁸
KURZ- BIS MITTELFRISTIG (bis 2030)		1'695	635	3'835
1	Alti Sagi	90	70	220
2	Hintere Dorfstrasse	100	20	
3	Huggler Areal	190	-	430
4	Zentrum	225	80	445
5	Mitteldorf (Kähr-Areal)	90	65	390
6	Bahnhof Süd	550	210	1'100
7	Henz Areal	260	90	730
8	Neumatte	190	100	520
LANGFRISTIG (2030 +)		636	5	1'020
9	Brügglifeld	200	-	320
10	Gönhardweg	36	5	65
11	Aarauerfeld	330	-	525
12	Schützenweg	70	-	110
TOTAL				ca. 5'000

Reduktion MIV

Die Berechnungen zum zusätzlichen Fahrtenaufkommen (DWV) basieren auf dem heutigen Stand der Anzahl Fahrzeuge. Durch die verschiedenen Massnahmen der Gemeinde für den öV und den Fuss- und Veloverkehr wie beispielsweise Taktausbau der Buslinien, Einführung von Begegnungszonen und Attraktivierung von Fuss- und Velofreizeitverbindungen ist eine Reduktion des MIV zu erwarten.

Areal Steinfeld, Buchs

Die Entwicklung des Areals Steinfeld auf Buchser Gemeindegebiet mit einer künftigen Dichte von mind. 150 Einwohnern pro Hektare wird bei einer Erschliessung ab der Tramstrasse zusätzlichen Mehrverkehr für die Gemeinden Buchs und Suhr generieren. Das Areal Steinfeld wird im kantonalen Richtplan als Wohnschwerpunkt definiert (Zwischenergebnis).

Exkurs Wechselwirkung Raumentwicklung und Verkehrsinfrastruktur

Raumentwicklung und Verkehrsinfrastrukturen beeinflussen einander durch wechselseitige Beziehungen. Gute Mobilitätsangebote und Verkehrserschliessungen begünstigen Standorte, was sich wiederum auf die Nachfrage nach Wohnraum und Gewerbeflächen auswirkt. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur beeinflusst aber auch die Mobilität in Quartieren, Gemeinden und Regionen. Umgekehrt haben die räumlichen Gegebenheiten einen Einfluss auf die Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen. Die räumliche Verteilung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandorte beeinflusst die Verkehrsnachfrage und die Dichte der Siedlungsstruktur hat einen Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Je dichter bebaut und besser erschlossen ein Gebiet ist, desto kürzer sind im Schnitt die zurückzulegenden Wege und

⁸ Prognose zusätzliches Fahrtenaufkommen (durchschnittlicher Werktagverkehrs (DWV)) basiert auf dem Motorisierungsgrad sowie der durchschnittlichen Mobilität gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015:
Zusätzliche Einwohnende * Anteil MIV * 3 Wege + zusätzliche Beschäftigte * Anteil MIV * 2 Wege

umso besser können sie mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln (zu Fuss, Velo und öV) abgedeckt und der Anteil des MIV am Gesamtverkehr reduziert werden.

Es ist daher sinnvoll, die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung nicht nur mittels KGV vorzunehmen, sondern die Erkenntnisse auch in ein räumliches Entwicklungsleitbild REL einfließen zu lassen. Die Nutzungsplanungsrevision mit einem vorgelagerten REL wird voraussichtlich in den nächsten Jahren gestartet. Möglicherweise ist in diesem Zusammenhang eine Überarbeitung des KGV angezeigt.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

4.2.1 Fließender Verkehr

Strassennetz

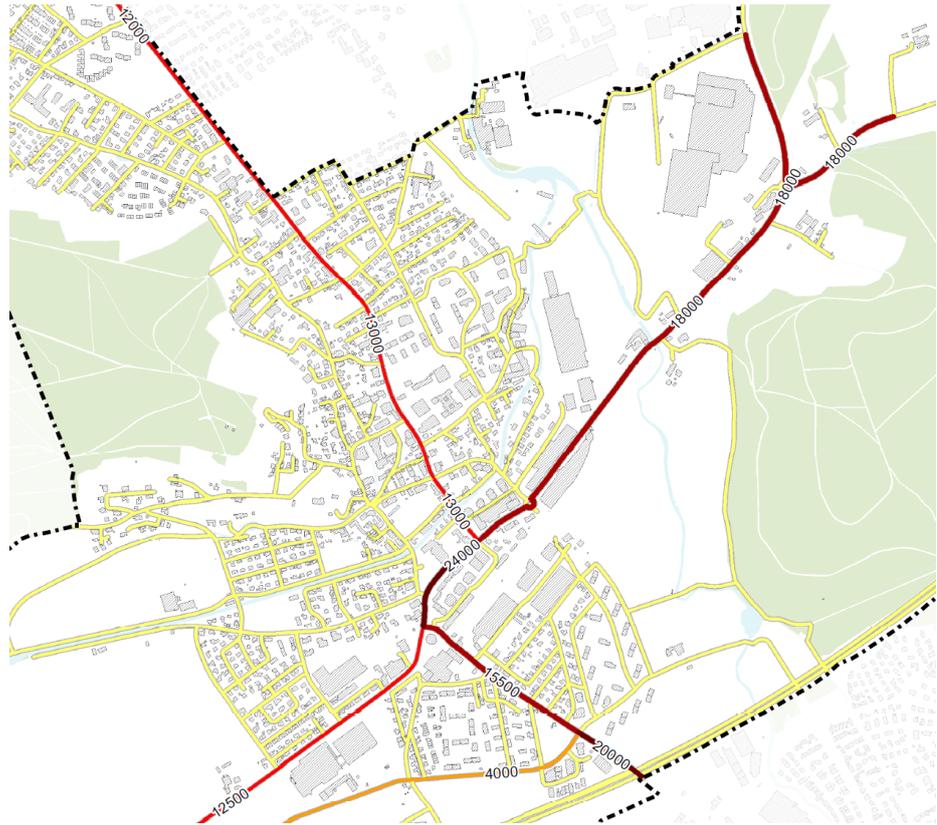
Die Nationalstrasse A1 Genf – St. Margrethen verläuft südlich von Suhr. Die Ein- und Ausfahrt Aarau-Ost auf die A1 befindet sich nordöstlich von Hunzenschwil und der Anschluss Aarau West befindet sich südwestlich von Oberentfelden. Die Hauptverbindungsstrasse K235 verläuft durch das Gemeindegebiet von Suhr und trennt den Bahnhof und das Gebiet südlich der Bahngleise vom restlichen Gemeindegebiet. Die Hauptverbindungsstrasse K242 zweigt auf der Höhe des Bahnhofs von der K235 ab und verläuft in nordwestlicher Richtung durch das Gemeindegebiet von Suhr Richtung Aarau. Beim Kreisels südlich des Hotel Kreuz trennt sich die K242 wieder von der K235 und trennt das südliche Siedlungsgebiet von Suhr erneut auf.

Abb. 9: Kantons- und Nationalstrassennetz (www.agis.ch)



Kommunales Strassennetz	<p>Innerhalb des Siedlungsgebiets erfolgt die Groberschliessung der Quartiere über mehrere Sammelstrassen, welche den Verkehr der quartierinternen Erschliessungsstrassen aufnehmen und auf das übergeordnete Netz leiten. Vereinzelt finden sich bei der Feinerschliessung auch noch Privatstrassen. Die Wohnquartiere sind mittlerweile flächendeckend verkehrsberuhigt mit maximal Tempo 30. Die Geschwindigkeitsreduktion trägt massgeblich dazu bei, dass der Strassenraum als sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindung ausgestaltet werden kann.</p>
Verkehrsbelastung	<p>Die Verkehrsbelastung des Gemeindegebiets Suhr ist erheblich. Auf der Bernstrasse West, wo sich die Nord-Süd und die Ost-West-Achse überlagern, werden bis zu 24'000 Fahrzeuge (DTV) täglich gezählt. Der Verkehrsknoten an der Bärenkreuzung kommt zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig an seine Kapazitätsgrenzen mit Auswirkungen auf die Wohnquartiere infolge Schleich- und Ausweichverkehr und langen Rückstaus insbesondere in Richtung Wynental. Ebenfalls zu erwähnen ist die Situation auf der Tramstrasse, welche durch ihre Funktionen als Hauptverkehrsachse und Schulweg grosses Konfliktpotential birgt.</p>
Verkehrsstudie Tramstrasse 2022	<p>Die Gemeinde und der Kanton gingen von unterschiedlichen Erwartungen an die Sanierung der Tramstrasse im Bereich Knoten Bären bis Höhe Schulhaus Dorf und der Einführung des Mehrzweckstreifens aus:</p> <p>Die Gemeinde zielte auf eine Temporeduktion gegen 30 km / h ab. Das sollte zu einer Harmonisierung des dörflichen Verkehrs mit dem Transitverkehr führen. Der Kanton verfolgte mit der Sanierung der Tramstrasse folgende Ziele: Aufwertung des Strassenraums, das Erstellen einer sicheren Querungshilfe für den Fussverkehr und das Erstellen einer Abbiege- und Einbiegehilfe für den MIV sowie den Veloverkehr.</p> <p>Nach der Sanierung der Tramstrasse und einer ersten Betriebsphase wurde vom Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt im Jahr 2022 eine Untersuchung der Verkehrssicherheit in Auftrag gegeben. Dabei zeigen die durchschnittlich gemessenen Geschwindigkeiten (V85) des motorisierten Verkehrs weiterhin Tempi gegen 50 km / h.</p> <p>Hier besteht weiterer Handlungsbedarf, dauern doch die Beschwerden der Bevölkerung auch nach dreijähriger Anpassungszeit an die neue Tramstrasse an. Das neue Verkehrsregime mit dem Mehrzweckstreifen erzeugt bei der Bevölkerung noch nicht das erwartete Sicherheitsgefühl. Die Harmonisierung des dörflichen Verkehrs mit dem Transitverkehr wurde noch nicht erreicht.</p> <p>Die erwähnte Sicherheitsstudie findet sich im Anhang des vorliegenden Dokuments.</p>

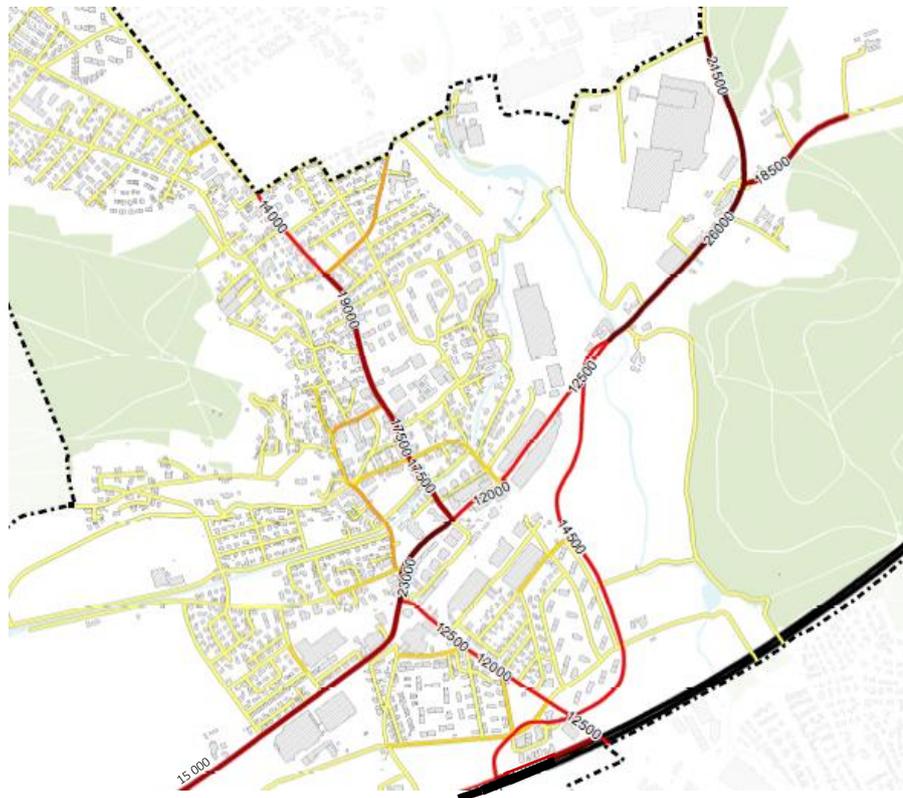
Abb. 10: Verkehrsbelastung (DTV) auf den Hauptverkehrsachsen, Ist-Zustand 2020 (Quelle: agis)



Prognose

Der Verkehr in der Region Aarau wird auch künftig stark zunehmen. Der Kanton prognostiziert für den Raum Suhr auf einzelnen Achsen bis zu 46 % Mehrverkehr bis 2040 (Tramstrasse). Auf der Bernstrasse wird dank dem Umfahrungsprojekt VERAS eine leichte Verminderung der Verkehrsbelastung im Vergleich zu heute erwartet.

Abb. 11: Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsachsen, Prognose 2040 (Quelle: Kanton Aargau, Abt. Verkehr)

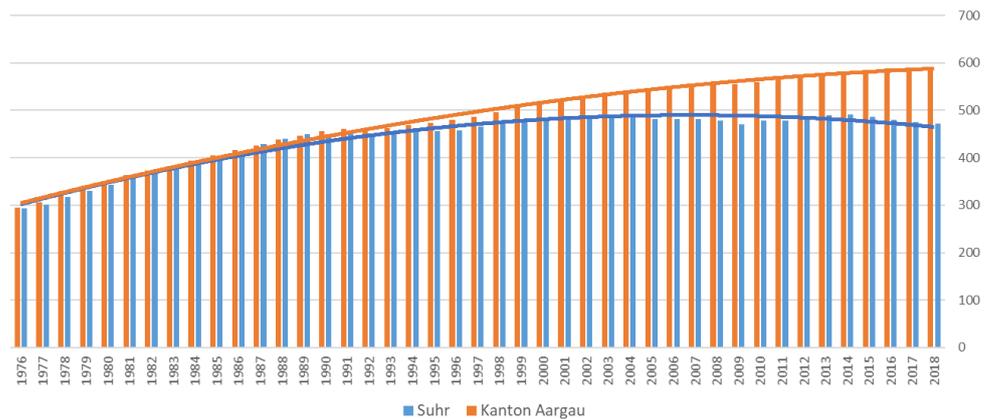


Die heutige Situation und die prognostizierten Werte zeigen, dass es starke flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur benötigt, Hand in Hand mit Bestrebungen in den Gemeinden, damit der Motorisierungsgrad langfristig gesenkt werden kann.

Motorisierungsgrad

Die Gemeinde Suhr weist im kantonalen Vergleich einen tiefen Motorisierungsgrad (Anzahl PKW pro 1000 Einwohner) auf. Bereits seit Ende der 1980er-Jahre steigt dieser in Suhr weniger stark als im kantonalen Schnitt und hat in den letzten Jahren sogar wieder abgenommen, was sich im Gesamtkanton ebenfalls nicht widerspiegelt.

Abb. 12: Entwicklung des Motorisierungsgrads in Suhr und im Kanton Aargau



Quartierfremder Verkehr

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen kommt es insbesondere während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend zu quartierfremdem Verkehr (Schleichverkehr) in den Rand- und Wohnquartieren. Der Mehrverkehr auf den engen Wohnstrassen führt zu einer Mehrbelastung der Quartiere und ist ein potenzielles Sicherheitsrisiko für den Fuss- und Veloverkehr. Davon sind insbesondere folgende Strassen betroffen (Liste nicht abschliessend):

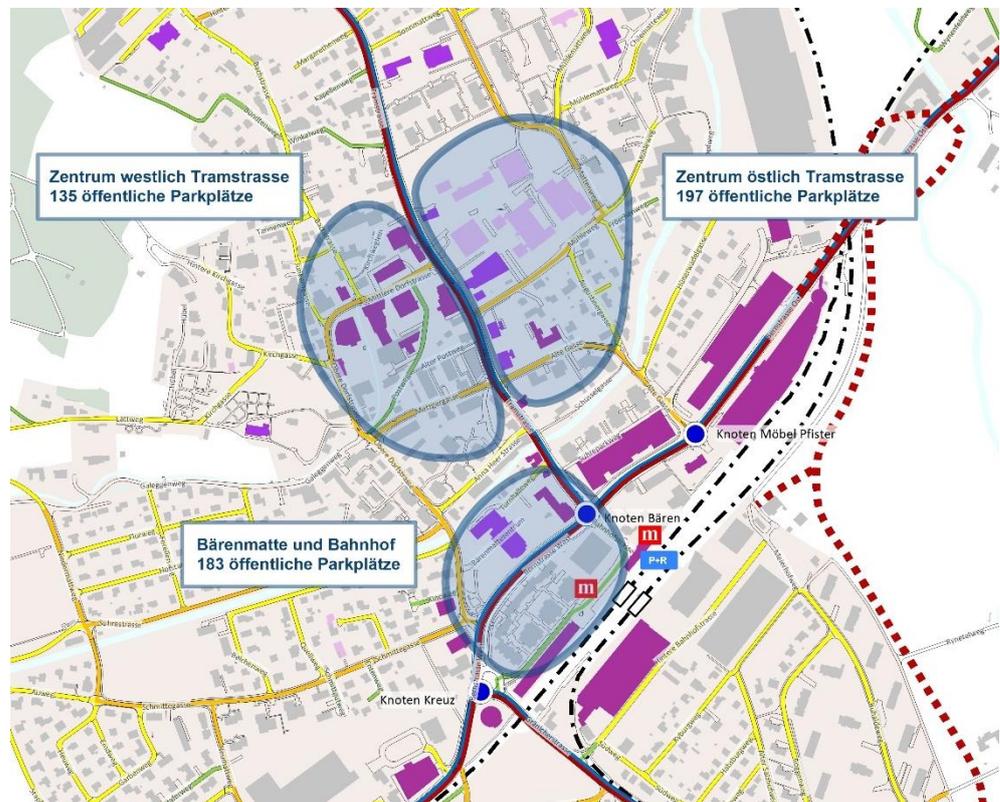
- Aarauerstrasse
- Alte Gasse
- Anna Heer-Strasse
- Augustinergasse
- Bachstrasse
- Buchserstrasse
- Buchsermarchweg
- Galeggeweg
- Hintere Dorfstrasse
- Mattenweg
- Mittlere Dorfstrasse
- Mühleweg
- Neumattweg
- Niedermattweg
- Obere Dorfstrasse
- Ringstrasse / Obertelweg
- Schmittegasse
- Stapfenacherweg
- Steinfeldstrasse
- Suhrestrasse
- Waldhofweg
- Weiherweg

Handlungsbedarf

Die Herausforderungen für die stark von Durchgangsverkehr belastete Gemeinde Suhr sind gross. Einerseits sollte der Verkehrsfluss möglichst aufrecht erhalten bleiben, andererseits ist die trennende Wirkung der Hauptverkehrsachsen zu minimieren. Verkehrsberuhigungsmassnahmen bei den Ortseinfahrten und auf den Hauptachsen helfen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Weiter sind die Wohnquartiere bestmöglich vor Schleich- und Ausweichverkehr zu schützen. Auf den betroffenen Strassen ist daher die Umsetzung von Massnahmen wie Einbahnregime, Fahrverbote, Zufahrtsbeschränkungen oder bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen.

Freibad	125	Jumbo / Möbel Pfister	327
Katholische Kirche	12	Suhrepark	140
Mattenweg / Mühleweg	43	Dobi Inter	18
Lehrerparkplätze Mühleweg	10	Rundhaus	20
Schule Dorf	27	Liegenschaft Reiherweg	22
Mühleweg Bauamt	19	Restaurant Bären	18
Schulhaus Vinci (Tiefgarage)	30	AKB Bahnhof	10
Gemeindeverwaltung	40	Gleis 1	11
Tramstrasse 8	7	Coop Mittlere Dorfstrasse	11
Bärenmatte West + Ost + UG	124	REMS	34
Sportanlage Hofstattmatte	51	Spittel	11
Niedermattenweg	43	Wynenmattenstrasse	10
Reformierte Kirche	10	Roggenweg	20
Bahnhof	20	Buhaldeweg	20
ehem. Migros	20	Mühlemattweg	10
Manofattura del Gusto	7	LIPO	27
Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze			1808

Abb. 14: Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze im Ortskern und beim Bahnhof



Die Gemeinde Suhr verfügt bereits über ein Parkplatzmanagement, dieses soll allerdings auf die heutige Situation angepasst werden (vgl. nachfolgende Abschnitte «Parkierungsreglement» und «Handlungsbedarf ruhender Verkehr und Parkierung»). Die restlichen Punkte werden nachfolgend aufgeführt und der notwendige Handlungsbedarf aufgezeigt. Wo dies angezeigt erscheint, werden konkrete Massnahmen formuliert (vgl. u.a. Kapitel 7, Massnahmen E3, E4, E6 und E8).

Parkierungsreglement

Die Gemeinde Suhr verfügt seit dem Jahr 2000 über ein Parkierungsreglement, welches die Parkierung auf frei zugänglichem Grund (Strassen, Plätze, Anlagen) regelt. Für das dauernde Abstellen von Motorfahrzeugen und Anhängern an mehr als zwei aufeinanderfolgenden Tagen während mindestens vier Tages- oder Nachtstunden wird eine gebührenpflichtige Bewilligung benötigt. Trotz dieser Regelung kommt es auf gewissen Quartierstrassen zum unerwünschten sogenannten «Laternenparking».

Bei der letzten Anpassung des Parkierungsreglements wurde die Bewirtschaftung von Parkplätzen für das Personal der Gemeinde und der Schule eingeführt. Das Parkierungsreglement entspricht aktuell nicht mehr vollständig den heutigen Bedürfnissen, eine Aktualisierung ist bei der Gemeinde bereits geplant.

Vorschriften bez. PW-Parkierung in der BNO

§ 37 der rechtskräftigen BNO macht Aussagen zur Parkierung und erlaubt für einige Bauzonen die Anwendung von Abminderungsfaktoren der Anzahl PW-Parkfelder. Zudem kann der Gemeinderat in den Kern-, Dorf- und Arbeitszonen und in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen bereits heute eine Parkplatzbewirtschaftung verfügen. Im Rahmen der nächsten Gesamtrevision der Nutzungsplanung wird geprüft, ob diese Bestimmung auf weitere Bauzonen ausgedehnt werden soll.

Handlungsbedarf ruhender Verkehr / Parkierung

Die Kapazität der öffentlichen Parkfelder sind gemäss Erfahrungen der Gemeinde ausreichend und an den richtigen Stellen. Das Parkierungsreglement muss allerdings an die heutigen Ansprüche angepasst werden. Dies beinhaltet unter anderem die Markierung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf dem öffentlichen Grund. Auch ist das Parkierungsreglement mit den angrenzenden Gemeinden abzustimmen.

An Stellen, an denen vermehrt wildes Parkieren festgestellt wird, und nachweislich ein örtlich begrenzter Parkplatzmangel besteht, existiert ein Handlungsbedarf. An diesen Stellen ist es notwendig, mögliche Abstellplätze als Parkfelder zu markieren oder eine Strassenraumgestaltung vorzunehmen, die eine generelle Parkierungsmöglichkeit gewährleistet. Dies ermöglicht es die Sicherheit im Strassenverkehr sowie die Zugänglichkeit für Rettungs- und Unterhaltsfahrzeuge zu gewährleisten und Zuwiderhandelnde gemäss dem anzupassenden Parkierungsreglement zu bestrafen.

Im Rahmen der nächsten BNO-Revision soll autoarmes respektive autofreies Wohnen aktiv gefördert werden. Aus diesem Grund soll unter anderem geprüft werden, ob in Gebieten mit besonders guter ÖV-Erschliessung Überschreitungen des Pflichtbedarfs an Parkfeldern eingeschränkt werden soll. Des Weiteren ist auf Wunsch der Gemeinde die Pflicht für unterirdische Parkierungsanlagen sowohl für die Öffentlichkeit als auch für Private zu prüfen. Es soll festgestellt werden, welche oberirdischen Parkplätze im Ortszentrum im Gegenzug aufgehoben werden können.

4.3 Öffentlicher Verkehr

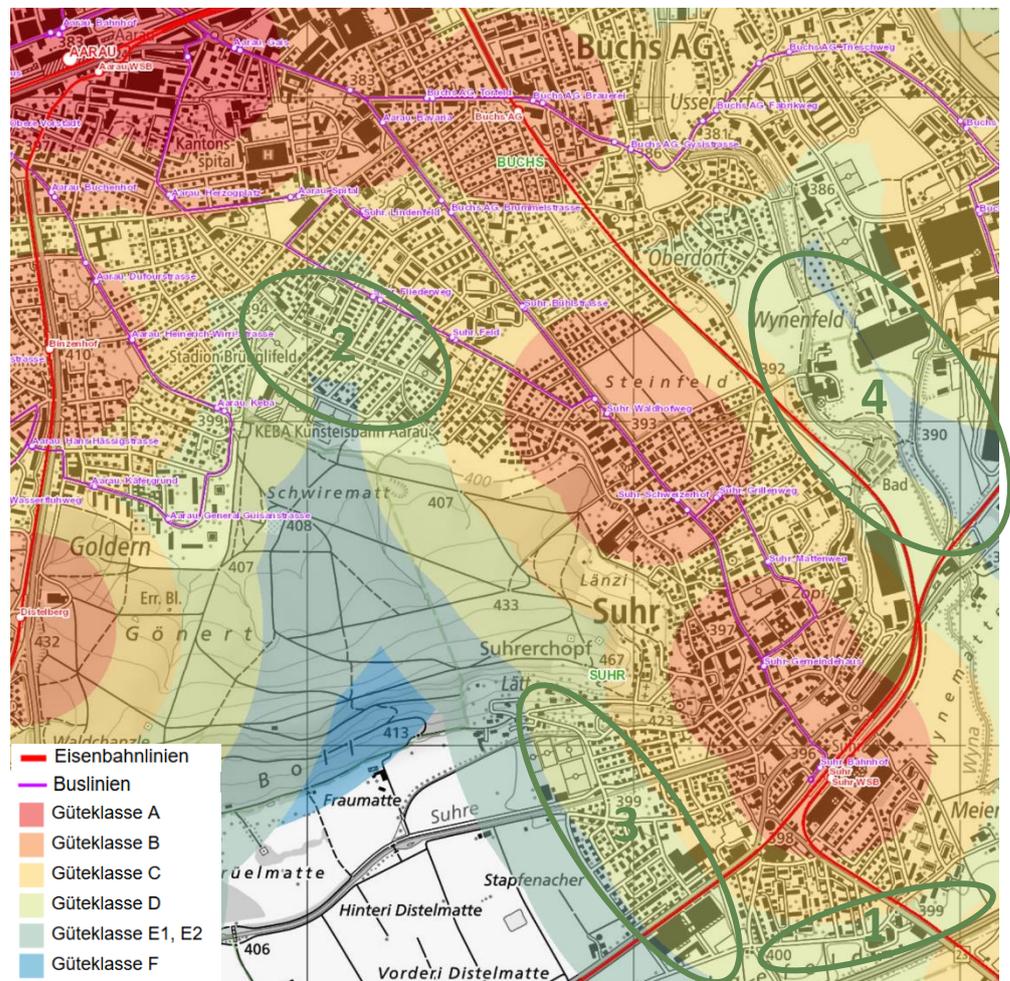
Angebot

Der Bahnhof Suhr wird bis Mitternacht durch die im 30 min Takt verkehrende SBB-Linie S28 (Nationalbahn) und die im 15 min resp. sonntags im 30 min Takt verkehrende AVA-Bahnlinie S14 (Wynental- und Suhrentalbahn) bedient. Zudem verkehren auf dem Gemeindegebiet die Buslinien 4 und 6 der Busbetriebe Aarau (BBA) im 15 min resp. sonntags im 30 min Takt bis Mitternacht. Der Bahnhof Aarau kann somit in 8 Minuten (S14) resp. in 18 - 20 Minuten (Buslinie 4 und 6) erreicht werden. Lenzburg wird mit der S28 in rund 10 Minuten erreicht, wo ein Anschluss Richtung Zürich (+ ca. 25 min) besteht.

ÖV-Erschliessungsgüte

Grundsätzlich ist Suhr mit dem beschriebenen Angebot gut erschlossen. Rund um den Bahnhof Suhr sowie entlang der Achse nach Aarau liegt das Siedlungsgebiet mindestens in der Güteklasse C, zu grossen Teilen auch in der Güteklasse B. Mängel bei der ÖV-Erschliessung (Güteklasse D und schlechter) bestehen in Suhr Süd [1], im südlichen Teil des Feld-Quartiers [2], im Helgenfeld, Matte (Nidermatte, Erlenmatte, Stapfenacher) [3] sowie Richtung Wynenfeld und Badi [4].

Abb. 15: ÖV-Güteklassen und Lücken (grüne Kreise)
(Quelle: AGIS, 19.08.2019)



Die hohe Verkehrsbelastung insbesondere zu den Spitzenstunden führt im strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu sinkenden Beförderungsgeschwindigkeiten und reduzierter Fahrplanstabilität.

Behindertengleichstellung /
Umsetzung BehiG

Sofern dies nicht im groben Missverhältnis zwischen dem für Menschen mit Behinderung zu erwartenden Nutzen und dem wirtschaftlichem Aufwand, den Interessen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz oder Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht, haben bis ins Jahr 2023 sämtliche Haltestellen des ÖV den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie den Folgeerlassen zu entsprechen. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt bei den jeweiligen Anlagehaltern. Das Ziel ist, dass Menschen mit eingeschränkter Mobilität den ÖV grundsätzlich autonom benutzen können.

Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes werden heute in Suhr am Bahnhof und bei den Bushaltestellen entlang der Tramstrasse eingehalten. Bei den auf den Gemeindestrassen liegenden Bushaltestellen Mattenweg, Grillenweg, Feld, Fliederweg, Lindenfeld ist die Umsetzung noch nicht erfolgt. Es herrscht Einigkeit darüber, dass die Zugänglichkeit zu den Haltestellen verbessert werden muss und entsprechende Projekte sind seit Sommer 2021 in Planung. Der Kreditantrag für die Umgestaltung der Bushaltestellen gemäss Anforderungen BehiG. auf den Gemeindestrassen ist ausstehend. Bestenfalls können die Haltestellen gleichzeitig zusätzlich mit Angeboten wie (Cargo-)Bikesharing ausgestattet werden. Eine regionale Abstimmung der Umsetzungen ist wünschenswert und wird von der Gemeinde Suhr angestrebt.

Nutzung des öffentlichen
Verkehrs

Von den in der Agglomeration Aarau lebenden Personen entfallen gemäss Modalsplit 36 % der zurückgelegten Strecken auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Zwei Drittel der Bevölkerung besitzen ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Folgende Tabelle⁹ zeigt für die Buslinien 4 und 6 die durchschnittliche Anzahl Einsteiger pro Tag für beide Richtungen und für die S14 die durchschnittliche Anzahl Ein- resp. Aussteiger pro Tag am Bahnhof Suhr.

Abb. 16: Ein- und Aussteiger auf den Linien des öffentlichen Verkehrs in Suhr (2018)

Einsteiger Linie 4 (Mo - Fr, gesamt, Ø/Tag)		Suhr Bahnhof	Gemeindehaus	Mattenweg	Grillenweg	Schweizerhof	Waldhofweg	Bühlstrasse	Brummelstrasse	Bavaria	Gais	Aarau Bahnhof
Suhr - Aarau Bahnhof		277	129	174	58	69	63	110	119	70	68	-
Aarau Bahnhof - Suhr		-	15	24	10	6	9	37	52	34	72	745

Einsteiger Linie 6 (Mo - Fr, gesamt, Ø/Tag)		Suhr Bahnhof	Gemeindehaus	Schweizerhof	Waldhofweg	Feld	Fliederweg	Lindenfeld	Spital	Herzogplatz	Gais	Aarau Bahnhof
Suhr - Aarau Bahnhof		159	55	21	10	36	36	123	103	19	12	-
Aarau Bahnhof - Suhr		-	13	7	7	24	21	24	27	7	15	500

S14 WSB, Station Suhr (Mo - Fr, gesamt, Ø/Tag)		Einsteiger	Aussteiger
Aarau Bahnhof - Menziken		613	987
Menziken - Aarau Bahnhof		993	620

⁹ Quelle Daten Buslinien 4 und 6: Busbetrieb Aarau AG (BBA); Daten WSB: Aargau Verkehr AG (AVA)

Prognose Entwicklung
öV-Verkehrsmenge

Die Gemeinde Suhr liegt im *urbanen Entwicklungsraum* und *Kerngebiet der Agglomeration* Aarau und gilt somit als Teil der Agglomeration. Gemäss der Vision «Mobilität Schweiz 2050» ist für die Gebiete der Agglomeration für das Jahr 2030 mit einer Zunahme der öV-Verkehrsmenge von ca. 50% gegenüber dem Jahr 2015 zu rechnen¹⁰. Gemäss Zielbild des Regionalen Gesamtverkehrskonzept Aarau soll das effektive regionale MIV-Wachstum auf absolut 25% des prognostizierten MIV-Wachstums (Referenzzustand minus Ist-Zustand) gesenkt werden, indem die steigende Mobilitätsnachfrage hauptsächlich über den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss-/Veloverkehr abgewickelt wird¹¹. Damit dürfte die öV-Verkehrsmenge im Raum Aarau künftig noch deutlich stärker steigen.

4.4 Veloverkehr

Die Gemeinde Suhr möchte den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr erhöhen und hält dies entsprechend im Entwicklungsleitbild von 2011 fest: *Wir wollen sanfte Mobilität, fördern den Langsamverkehr und insbesondere das Fahrradfahren.* Im KGV wird das Radwegnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr im Teilplan Veloverkehr dargestellt.

4.4.1 Fließender Verkehr

Velolandrouten von
SchweizMobil

Suhr liegt an der zweiten Etappe der Nationalen Velolandroute Nr. 3 (Nord-Süd-Route) sowie an den regionalen Velolandrouten Nr. 34 (Alter Bernerweg) und Nr. 67 (Wynental-Route) von SchweizMobil. Mit den Routen 3 und 34 ist Suhr mit Entfelden, Aarau (Route 3) und Hunzenschwil (Route 34) mit der Route 67 zudem mit Gränichen und dem gesamten Wynental verbunden. Diese Routen erlauben es den Velofahrenden, dem MIV zum grössten Teil auszuweichen. Die Velolandrouten von SchweizMobil sind primär auf den Freizeitverkehr ausgelegt.

Kantonale Radrouten

Suhr wird von den fünf kantonalen Radrouten Nrn. 560, 591, 760, 763 und 764 durchquert. Mit der Erstellung der Route 764 im Jahr 2018 im östlichen Gemeindegebiet (Obertelweg / Weltimatt) konnte eine wichtige Lücke geschlossen werden. Im Gegensatz zu Velolandrouten wickeln die kantonalen Radrouten hauptsächlich den Alltagsverkehr ab.

¹⁰ ETH Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme und Universität St. Gallen Lehrstuhl für Logistikmanagement: Vision Mobilität Schweiz 2050 (2015)

¹¹ Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau - Phase 1, (Stand: 02.03.2020)

Linienführung der kant. Radrouten: Einteilung und Nummerierung

- Hauptstrecken in den Tälern und im Mittelland
- Hauptstrecken über den Jura bzw. die Hügel des Mittellandes (tälerverbindend)
- Verbindungsstrecken zwischen Gemeinden und/oder Hauptstrecken
- Fluss- und Talquerungen

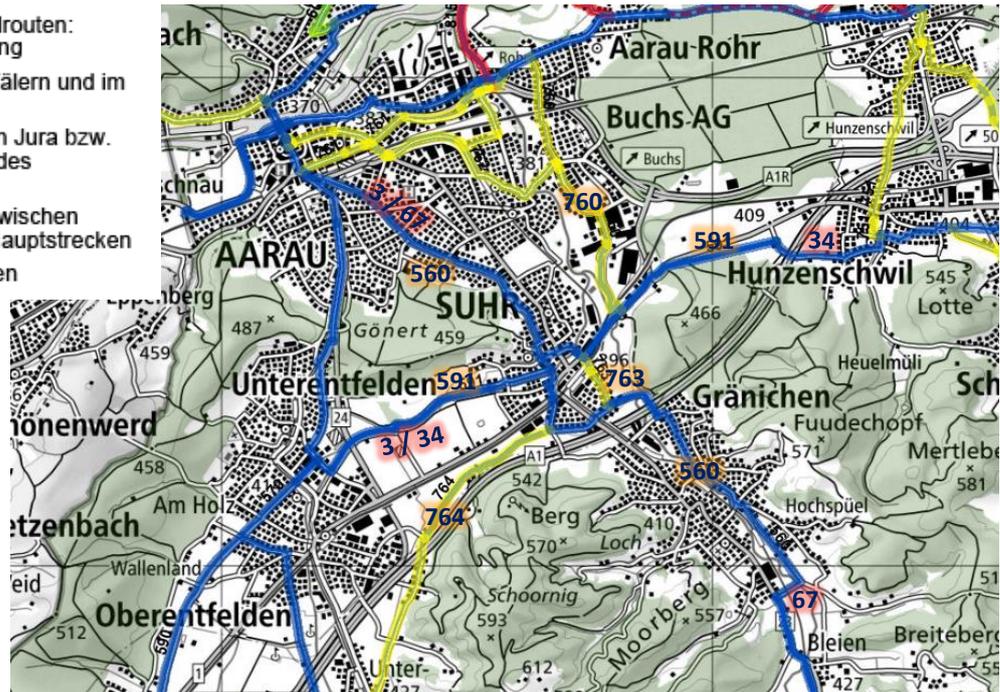


Abb. 17: Kantonale Radrouten und Nationale Velolandrouten (Quelle: AGIS)

Kommunale Radrouten

Das kommunale Radwegnetz wird in Haupt- und Nebenrouten unterteilt. Hauptrouten wickeln den grössten Teil des Alltagsverkehrs ab und sind möglichst direkt geführt. Nebenrouten dienen der Feinerschliessung oder Umfahrung der stärker befahrenen Hauptrouten. Der Kanton Aargau definiert kommunale Haupt- und Nebenrouten nicht genauer. Der Gemeinde hilft diese Unterteilung jedoch bei der Priorisierung von Unterhaltsarbeiten wie Schneeräumung im Winter. Das kommunale Velowegnetz ist stellenweise schlecht oder gar nicht gekennzeichnet und ersichtlich.

Dank der flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren bestehen gute Voraussetzungen für ein attraktives, engmaschiges kommunales Velowegnetz. Sicherheitsdefizite wie unübersichtliche Kreuzungssituationen, ungenügende Querungsmöglichkeiten von MIV-Achsen, indirekte Routenführungen und allgemein enge Verhältnisse beeinträchtigen dieses aber heute noch. Insbesondere die Kantonsstrassen haben eine gewisse Trennwirkung für den Velo- und Fussverkehr. Auch hat die Sanierung der Kantonsstrassen nicht gänzlich zu einer Aufhebung der Querungshindernisse geführt. Der neue Mehrzweckstreifen auf der Tramstrasse erleichtert nun zwar insbesondere das Linksabbiegen für Velofahrer. Das subjektive Sicherheitsgefühl konnte aber – wie die Erfahrungen seit Einführung des Mehrzweckstreifens zeigen, nicht gänzlich verbessert werden. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten werden nach wie vor Geschwindigkeiten bis 50 km/h gefahren, was zu Unsicherheiten bei den schwächeren Verkehrsteilnehmenden führt. Durch die weitere Behebung dieser Defizite und das Schliessen von Lücken im Wegnetz gemäss Massnahmenplan ist eine deutliche Verbesserung möglich.

Schulwege

Im Bereich des Bahnübergangs Helgenfeld und der Querung Bernstrasse West (Dobi) wird die vorhandene Radroute als Schulweg genutzt. Da dieser die Bahnlinie sowie die Kantonsstrasse quert, ist eine Verbesserung der Sicherheit sinnvoll. Als Zubringer zum Schulhaus Dorf (Oberstufe) hat auch die Mittlere Dorfstrasse eine wichtige Schulwegs-Funktion. Hier stellen insbesondere die teilweise eingeschränkten Sichtweiten sowie die beidseitigen

Rückwärtsausfahrten aus den Parkplätzen ein Risiko dar. Als Verbindung ins Feld-Quartier und weiter nach Aarau ist die Bachstrasse die wichtigste Schulweg-Achse. Aufgrund der starken Nutzung durch verschiedenste Verkehrsteilnehmer kommt es auch dort immer wieder zu Konfliktsituationen.

Geplante Pendlerroute

Eine Pendlerroute soll im Rahmen des Konzepts der flankierenden Massnahmen des Projekt VERAS als sichere und direkte Verbindung vom Wynental via Suhr nach Aarau erstellt werden. Der Kanton Aargau definiert solche Pendler Routen folgendermassen: Auf der Pendlerroute soll es möglichst wenig Hindernisse wie zum Beispiel Kreuzungen mit langen Wartezeiten, unnötige Halte, Engstellen oder zum Beispiel zu hohen Randsteinen geben. Velofahrende werden auf dieser Route verkehrlich bevorzugt, sie bietet mehr Sicherheit. Beim Veloverkehr ist nicht in erster Linie Geschwindigkeit, sondern Direktheit, Sicherheit und ungestörter Fahrfluss wichtig. Angestrebt wird eine Breite von zwei bis vier Metern, je nachdem ob Ein- oder Zweirichtungsverkehr herrscht. Pendler Routen werden in den Agglomerationsgebieten, den Kernstädten und den urbanen Zentren eingerichtet und können den öffentlichen und motorisierten Individualverkehr deutlich entlasten.

Handlungsbedarf

Nebst der Planung einer Pendlerroute sind auch innerhalb des Dorfes flächendeckende Verbesserungen des Velowegnetzes angezeigt. Die identifizierten Gefahrenstellen gemäss Defizitplan sind zu eliminieren. Die Bedürfnisse des Veloverkehrs sollen bei allen Strassenbauprojekten berücksichtigt werden. Insbesondere sind Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen auf den Hauptverkehrsachsen zu optimieren. Die Erfahrungen seit Einführung des Mehrzweckstreifens auf dem südlichen Teil der Tramstrasse zeigen, dass nach wie vor Optimierungbedarf besteht. Hierzu sind u.a. die Resultate aus der Sicherheitsstudie Tramstrasse (2022) zu berücksichtigen. In Zusammenarbeit mit dem Kanton sind weitere Verbesserungen anzustreben, welche die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhen. Eine Temporeduktion auf 30 km/h könnte massgeblich zu einer Verringerung der trennenden Wirkung der Hauptachsen beitragen.

4.4.2 Ruhender Verkehr

Veloabstellanlagen

Die Analyse der Veloabstellanlagen hat ergeben, dass insbesondere am Bahnhof ungenügende Kapazitäten vorhanden sind. Innerhalb des Ortszentrums fällt auf, dass viele Geschäfte und öffentlichen Gebäude über keine, weit entfernte und/oder qualitativ ungenügende (Zugänglichkeit, Ausrüstung) Abstellanlagen verfügen. Dies steht im Gegensatz zum Vorteil, dass mit dem Velo ein Ziel direkt erreicht werden kann.

Das Gesetz erlaubt zwar das Abstellen von Velos auf dem Trottoir, sofern 1.5 m freier Raum bleibt (Art. 41 VRV). Das Bereitstellen von geeigneten Veloparkiersystemen ermöglicht jedoch, Velos geordnet, platzsparend und sicher vor Schäden durch Umfallen und Diebstahl abzustellen. Veloabstellplätze für langfristiges Parkieren sollten zudem überdacht sein, so dass ein Witterungsschutz besteht.

Handlungsbedarf

An den wichtigen Ziel- und Quellorten sowie bei Umsteigepunkten ist eine genügende Anzahl attraktiver und sicherer Veloabstellplätze sicherzustellen.

Die als ungenügend bewerteten Abstellanlagen sind auf dem Defizitplan gekennzeichnet. Bei einer Behebung dieser Defizite ist darauf zu achten, dass auch Abstellmöglichkeiten für

Cargovelos und Anhänger mitgeplant werden. Gemäss § 2 Abs. 3 öVG kann sich der Kanton mit einem Beitrag von 30 % an B+R-Anlagen bei ÖV-Haltestellen beteiligen.

4.5 Fussverkehr

Das Zufussgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart des Menschen und verbindet alle anderen Verkehrsmittel miteinander. Dies ist insbesondere für die kombinierte Mobilität und bei der Gestaltung der Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖV zu berücksichtigen. Gehen dient jedoch nicht nur der Fortbewegung, sondern trägt auch zur Erholung und damit zur Förderung der Gesundheit bei.

4.5.1 Infrastruktur

Alltagsverkehr

Die Fusswege innerhalb des Siedlungsgebiets dienen hauptsächlich dem Zurücklegen von Alltagsstrecken. Diese Wege müssen daher in erster Linie sicher, direkt und hindernisfrei sein und als Abkürzung gegenüber dem motorisierten Verkehr funktionieren.

Allgemein ist eine für Fussgänger attraktive Gestaltung der Wege wichtig. Vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung und immer höheren Temperaturen bedeutet dies, dass die Fusswege beschattet sowie regelmässig mit Trinkwasserbrunnen und Sitzbänken ausgestattet sein sollten. Eine solche «Möblierung» der Fusswege fehlt heute in Suhr teilweise noch. Allgemein gilt, dass Fusswege, wo immer möglich, den Fussgängern vorbehalten sein sollten.

Erholung und Freizeit

Die Gegend um Suhr hat eine Vielzahl von Wandermöglichkeiten, mehrere Wanderwege und verschiedene attraktive Erholungshotspots in Fussdistanz vom Ortszentrum zu bieten. Speziell zu erwähnen ist der Spazierweg, welcher von den Hofstattmatten der Suhre entlang zur sehenswerten Holzbrücke führt, oder die Wyne, welche im Bereich der Landschaftsschutzzone Wynematte zu einem der ältesten, heute noch ursprünglich erhaltenen Gewässerabschnitt zählt. Auch im Westen der Gemeinde befindet sich mit dem Naturschutzgebiet Brüelmatte eine naturnahe Erholungsachse Richtung Oberentfelden. Der Aussichtspunkt "Suhrerchopf" ist von Suhr, vom Aarauerfeld und von Unterentfelden her erreichbar und bietet einen Ausblick auf das Wynen- und Suhrental. Ganzjährig kann dort eine Feuerstelle benützt werden.

Die Analyse zeigt allerdings auch, dass das Fusswegnetz im Dorf, insbesondere entlang der Fliessgewässer, Lücken aufweist und daher nicht überall eine direkte Wegverbindung in die attraktiven Erholungs- und Naturschutzgebiete vorhanden ist.

Wanderwege in und um Suhr

Im Nordwesten von Suhr führt ein Rundwanderweg mit Naturbelag um den Suhrerchopf, alternativ kann man auf der Höhe der Kunsteisbahn Aarau auch auf einem Wanderweg mit Hartbelag weiter Richtung Aarau und bis nach Küttigen wandern. Im Süden von Suhr führt ein Wanderweg zum Manzeberg, nach Rütihof und durch mehrere Verzweigungen weiter über den Moorberg nach Gränichen, nach Muhen, nach Teufenthal, nach Unterkulm oder bis nach Schöffland. In Suhr selber verlaufen mehrere Hartbelag-Wanderwege welche vom Bahnhof zum Suhrerchopf, via Meierhof nach Gränichen oder vom Bahnhof via Wynerfeld nach Buchs führen.

Auch innerhalb des Siedlungsgebiets befinden sich entlang des Stadtbachs und der Suhre schöne Fusswege. Bereits 2009 wurden im Zusammenhang mit der «Umsetzung Alterskonzept» sechs neue „Bänkli“ im Dorf und an frequentierten Stellen aufgestellt. Auch bestehen Bestrebungen, den Galeggenweg als Naherholungsgebiet aufzuwerten.

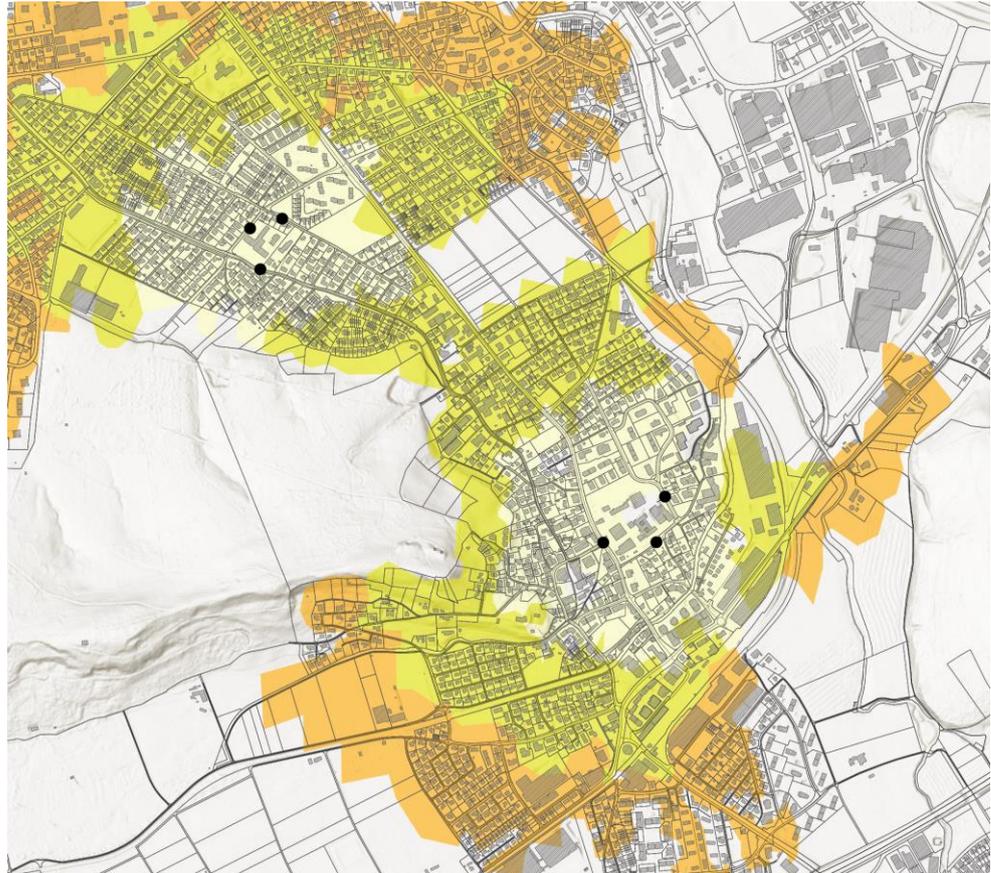
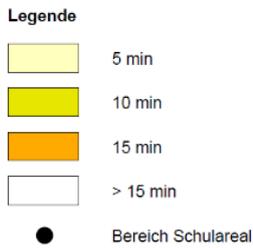
4.5.2 Erreichbarkeit

Im Allgemeinen verfügt Suhr über ein engmaschiges Fusswegnetz, das diverse Zielorte und Dienstleistungen in einer Fussdistanz von 10 Minuten verbindet. Die Analyse der Fusswege zeigt aber auch, dass Lücken bei den Fuss- und Schulwegverbindungen existieren und dass die direkten Wege im Dorf nicht gekennzeichnet sind. Für das Quartier «Feld» im Norden von Suhr ist das Zentrum über 15 Gehminuten entfernt. Es ist davon auszugehen, dass sich die Bewohner für Einkauf, Bahnhof und Gastronomie verstärkt nach Aarau orientieren.

Abb. 18: Erreichbarkeit des Zentrums zu Fuss



Abb. 19: Erreichbarkeit der Schulen zu Fuss



4.5.3 Aufenthalt

Begegnungszonen



Begegnungszonen sind eine Form der Verkehrsberuhigung, in der Fussgänger Vortritt vor Fahrzeugen haben. Die maximal zulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. In einer Begegnungszone teilen sich Fussgänger und Fahrverkehr die Aufenthaltsfläche. Solche Zonen eignen sich sowohl für siedlungs- als auch für verkehrsorientierte Strassen – immer mit dem Ziel, die Sicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu steigern.

Die Gemeinde Suhr hat im Zentrum einige Strassenabschnitte definiert, welche im Rahmen einer Grobanalyse bezüglich ihrer Eignung als Begegnungszone untersucht wurden. Die Analyse erfolgte Ende 2020 durch das Büro VIAPLAN AG und kommt zu folgendem Schluss:

Die Strassen weisen ein unterschiedliches Erscheinungsbild auf. Das führt dazu, dass nicht jede Strasse mit dem gleichen Aufwand in eine Begegnungszone überführt werden kann. In der nachfolgenden Übersicht sind die Strassen mit der entsprechenden Farbe gekennzeichnet. Die Farben haben folgende Bedeutung:

Grün Grundsätzliche Eignung als Begegnungszone.
Massnahmen: Signalisation und Markierung

Orange Grundsätzliche Eignung als Begegnungszone.
Massnahmen: Umgestaltung Strassenraum, Signalisation und Markierung

Rot Strasse eignet sich aufgrund ihrer Funktion, der Nutzung und des Erscheinungsbilds des Strassenraumes (u.a. Senkrechtparkfelder in der alten Gasse) nicht als Begegnungszone

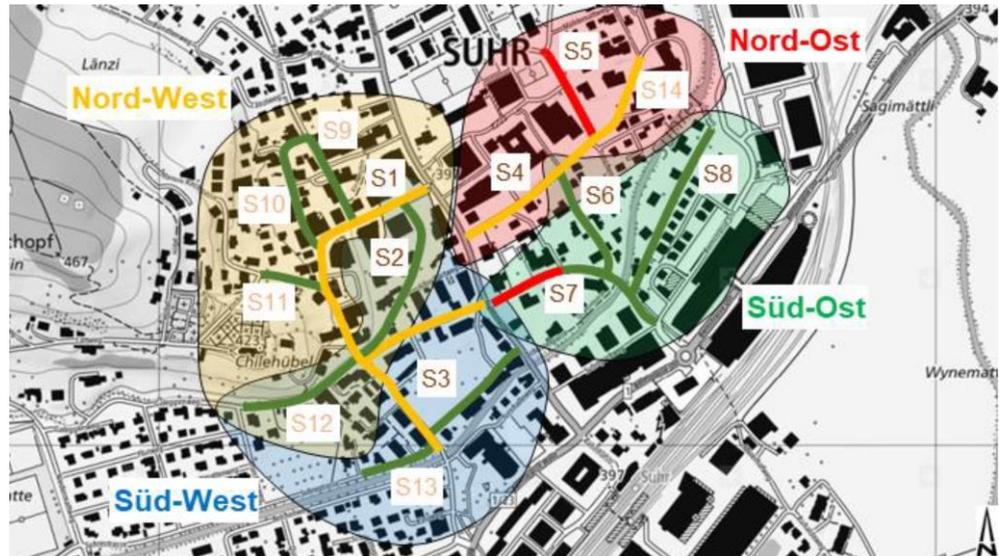


Abb. 20: Übersicht Analyse Strassenräume für Begegnungszonen im Zentrum Suhr
(Quelle: VIAPLAN AG)

Nebst der Grobanalyse im Zentrum wurde für den **Schützenweg** ein Gutachten verfasst, welches die Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit zur Einführung einer Begegnungszone untersucht. Das Gutachten kommt zu folgender Empfehlung:

Unter Berücksichtigung der erläuterten Ausgangslage und den zu erwartenden Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Wohn- und Aufenthaltsqualität gegenüber einer Tempo-30-Zone, wird die Einführung einer Begegnungszone auf dem Schützenweg als zweckmässig und verhältnismässig beurteilt. Die Einführung ist zu empfehlen.

4.5.4 Konfliktstellen und Sicherheit

Jeder vierte Verkehrstote in der Schweiz ist heute eine Fussgängerin oder ein Fussgänger. Im Gegensatz zu den Autounfällen, deren Zahl in den letzten Jahren abgenommen hat, nehmen Unfälle mit Fussgängerbeteiligung weiter zu. Die Gefährdung steigt mit der gefährlichen Geschwindigkeit und der Anzahl der Fahrzeuge. Sicherheit ist eine notwendige Bedingung, damit sich Menschen überhaupt zu Fuss bewegen. Die Qualität von Fuss- und insbesondere Schulwegen definiert sich an der schwächsten Wegstelle. Schwachstellen treten häufig dort auf, wo grössere Strassen gequert werden müssen, die Aufenthaltsqualität fehlt, Wege nicht hindernisfrei oder zu eng sind und wo sie mit anderen Verkehrsteilnehmern wie Velofahrern geteilt werden müssen. Im Rahmen der Erarbeitung zum KGV sind die Fusswege analysiert worden. Dabei sind die wichtigsten Verbindungen auf die Zumutbarkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger aller Altersklassen (insbesondere Schulkinder) untersucht und kritische Stellen sowie die Querungen über die stark befahrenen Verkehrsachsen überprüft worden.

Schulwegsicherheit und
Elterntaxis

Die Sicherheit von Schulkindern ist insbesondere bei der Querung von Hauptachsen gefährdet. Auf den Schulwegen befinden sich aber weitere Gefahrenstellen wie sehr enge Trottoirs, unübersichtliche Kreuzungssituationen oder Ein- und Ausfahrten von Liegenschaften, welche über Fusswege führen.

Die Gemeinde Suhr hat 2015 eine Klausur zur Verkehrssicherheit, vor allem mit dem Aspekt auf die Schulwegsicherheit, durchgeführt und dabei die kritischen Punkte verortet und beschrieben. Es wurden 13 neuralgischen Punkte identifiziert, durch die Regionalpolizei überprüft und gegebenenfalls Verbesserungsmassnahmen definiert. Die Schulwegsicherheit ist ein laufendes Projekt mit andauernder Überprüfung der Schulwege. Wo nötig, werden Sicherheitsmassnahmen – u.a. im Rahmen von Sanierungsarbeiten, umgesetzt.

Zurzeit ist nicht klar, ob die Personenunterführung Mittlere Dorfstrasse auf Höhe der Schulanlage ihren Zweck erfüllt und für sicheres Queren der Tramstrasse durch die Schüler genutzt wird. In Suhr hat sich gemäss Erfahrungsberichten von Einwohnern der Verkehrsfluss auf der Tramstrasse dank der Unterführung merklich verbessert. In anderen Gemeinden hat sich jedoch gezeigt, dass Personenunterführungen durch Fussgänger vermehrt nicht genutzt werden und es zu gefährlichen Querungssituationen kommen kann. Es wird erwartet, dass sich die Situation auf der Tramstrasse mit dem neuen Mehrzweckstreifen weiter entschärft, da aufgrund der Strassenraumgestaltung die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten unter den erlaubten 50 km/h liegen dürften. Die Situation ist dann vergleichbar mit der Bahnhofstrasse in Aarau, wo ebenfalls ein Mehrzweckstreifen in Kombination mit Fussgängerstreifen das Queren für Fussgänger ermöglichen.

Objektiv gesehene wie auch subjektiv wahrgenommene fehlende Verkehrssicherheit können Gründe dafür sein, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule chauffieren. Die Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen hilft folglich, Elterntaxis zu vermeiden.

Um Elterntaxis effektiv vermeiden zu können, bedarf es nebst Massnahmen zur objektiven Verbesserung der Sicherheit auch Massnahmen, welche das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhen. Die objektive Verkehrssicherheit kann oft durch einfache Massnahmen, wie z.B. Hecken schneiden oder eine bessere Beleuchtung, verbessert werden. Sind jedoch aufgrund einer Beurteilung zu den Schwachstellen umfassende Abklärungen mit planungsrechtlichen und finanziellen Fragen notwendig, ist der Beizug von Spezialisten zu empfehlen. Unterstützung bietet der «Leitfaden Schulwegsicherheit» von EnergieSchweiz für Gemeinden.

Handlungsbedarf

Die Analyse der Fusswege zeigt, dass die Hauptverkehrsachsen als markante Trennung der verschiedenen Dorfteile wirken. Auch mit der aktuellen Sanierung der Tramstrasse hat sich die Situation für den Fuss- und Veloverkehr nicht merklich verbessert. Dank des neuen Mehrzweckstreifens ist Queren nun zwar auf der gesamten Länge des Teilstücks ab Knoten Bären bis Winkelweg möglich. Das Temporegime, welches Fahrgeschwindigkeiten bis 50 km/h zulässt, beeinträchtigt die Situation für den Fuss- und Veloverkehr jedoch nach wie vor. In Zusammenarbeit mit dem Kanton sind weitere Verbesserungen anzustreben, welche die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden erhöhen. Aus Sicht der Gemeinde kann eine Temporeduktion auf 30 km/h massgeblich zu einer Verringerung der trennenden Wirkung der Hauptachsen beitragen.

Nicht überall optimal sind zudem die Fusswegverbindungen entlang der Fliessgewässer. Verschiedentlich fehlt eine direkte Verbindung in die Naherholungsgebiete rund um Suhr. Die Erstellung von neuen Wegen innerhalb des Gewässerraums ist allerdings nicht bewilligungsfähig, da innerhalb von Gewässerräumen ein allgemeines Bauverbot gilt. Es ist daher

umso wichtiger, für eine gute Durchwegung bei der Umnutzung und Entwicklung von Arealen zu sorgen, beispielsweise beim Huggler-Areal (vgl. auch Massnahme D5).

Für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger sind folglich die identifizierten Gefahrenstellen bedarfsgerecht zu eliminieren und die Lücken im Wegnetz zu schliessen. Zu berücksichtigen ist zudem die Sicherheitsstudie Tramstrasse (2022) welche bezüglich Verkehrssicherheit für den Fussverkehr ebenfalls Handlungsbedarf ausweist. Die Einrichtung von Tempo 30- und Begegnungszonen helfen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Sicherheit für den Fussverkehr weiter zu erhöhen. Unterstützend wirken flankierende Massnahmen wie die Signalisation von Fusswegen.

4.6 Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität

4.6.1 Kombinierte Mobilität

Der Begriff «kombinierte Mobilität» meint die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zur Bewältigung eines Weges. Um die Kombination der effizientesten Verkehrsmittel sicherzustellen, sind geeignete Schnittstellen nötig. Dabei sind auch neue Mobilitätsformen und Innovationen wie Fernbusse, öffentlicher Individualverkehr, digitale Vernetzung etc. zu berücksichtigen.

Eine weitere wichtige Voraussetzung ist die gute Zugänglichkeit der öV-Haltestellen zu Fuss und mit dem Velo. Dies beinhaltet sowohl die direkte, umwegfreie Erschliessung der Gebiete, in denen die Haltestellen stehen als auch das Vorhandensein geeigneter Veloabstellanlagen.

Die Analyse hat gezeigt, dass in Suhr insbesondere die Kombination von Velo und öffentlichem Verkehr (Bike + Ride) von Bedeutung ist und hier auch das grösste Optimierungspotenzial besteht. Der Fokus ist auf eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs und der weiteren Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit dem Velo sowie attraktive Abstellanlagen mit ausreichend Kapazität an geeigneten Stellen zu legen.

Im Rahmen der Erarbeitung des KGV wurden die öffentlichen Veloabstellanlagen bezüglich Zugänglichkeit, Kapazität, Diebstahl-Sicherheit und Wetterschutz analysiert. Sie sind im Teilplan Veloverkehr eingezeichneten, wobei die unbefriedigenden Anlagen separat gekennzeichnet sind.

4.6.2 Mobilitätsmanagement

Aargaumobil¹² ist die Anlaufstelle für Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau. Ein gutes Mobilitätsmanagement unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels oder einer Kombination von mehreren Möglichkeiten. Dies geschieht durch Information, Beratung, Unterstützung innovativer Lösungen, Anreize sowie Angebotskoordination. Damit können negative Auswirkungen des Verkehrswachstums eingedämmt sowie das zukünftige Verkehrsaufkommen insgesamt möglichst effizient

¹² Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/aargaumobil/aargaumobil.jsp)

Zugänglichkeit und Ausstattung der öV-Haltestellen

abgewickelt werden. Es soll den unterschiedlichen räumlichen Potenzialen Rechnung getragen werden.

Mobilitätskonzept Parkplatzbewirtschaftung Lehrpersonen

Durch einen Beschluss der Schulpflege vom 25. November 2014 und des Gemeinderates (1. Dezember 2014) wurde das Mobilitätskonzept mit Parkplatzbewirtschaftung eingeführt. Seit Januar 2015 gilt für die Lehrpersonen und die Mitarbeitenden der Einwohnergemeinde und der TBS AG die Gebührenpflicht bezüglich der Benutzung der gekennzeichneten Parkplätze während der Arbeitszeit. Von den Einnahmen werden alle zwei bis drei Jahre 50% an alle Mitarbeitenden verteilt, die restlichen 50% werden zweckgebunden für den Unterhalt der Parkplätze eingesetzt.

Potenzial der Elektromobilität

Hochrechnungen lassen vermuten, dass bis 2040 etwa 50 % der zurückgelegten Fahrzeugkilometer mit einem Elektrofahrzeug getätigt werden¹³. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden und sowohl Lärm- als auch Schadstoffbelastung im Siedlungsgebiet zu reduzieren, ist in erster Linie sicherzustellen, dass bei Neubau- und Sanierungsprojekten die für die Elektromobilität notwendige Infrastruktur mitgeplant wird. Das Aufladen der Fahrzeuge erfolgt primär zu Hause, sekundär am Arbeitsort, tertiär auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und erst zum Schluss an "E-Tankstellen" (Schnellladung). Als erstes sollte deshalb mit Sensibilisierungsmassnahmen die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen bei Wohn-/Geschäftsbauten angestrebt werden.

Handlungsbedarf

Dank gutem Mobilitätsmanagement kann die Mobilität in Suhr merklich nachhaltiger organisiert und die Belastung für die Bevölkerung reduziert werden. Die Zusammenarbeit mit den verkehrserzeugenden Unternehmen – sei es durch Kunden, Arbeitnehmende oder den Unternehmenszweck selbst – ist dabei von grosser Wichtigkeit. Der Kanton unterstützt die Gemeinde bei Ihren Bestrebungen im Bereich des Mobilitätsmanagement.

Für die Förderung der Elektromobilität bedingt es der Sensibilisierung und Beratung von privaten Bauherren. Wie erwähnt werden die Fahrzeuge in erster Linie zuhause aufgeladen. Insbesondere Mieter sind daher auf die entsprechende Infrastruktur in den Mietobjekten angewiesen.

4.7 Unfälle

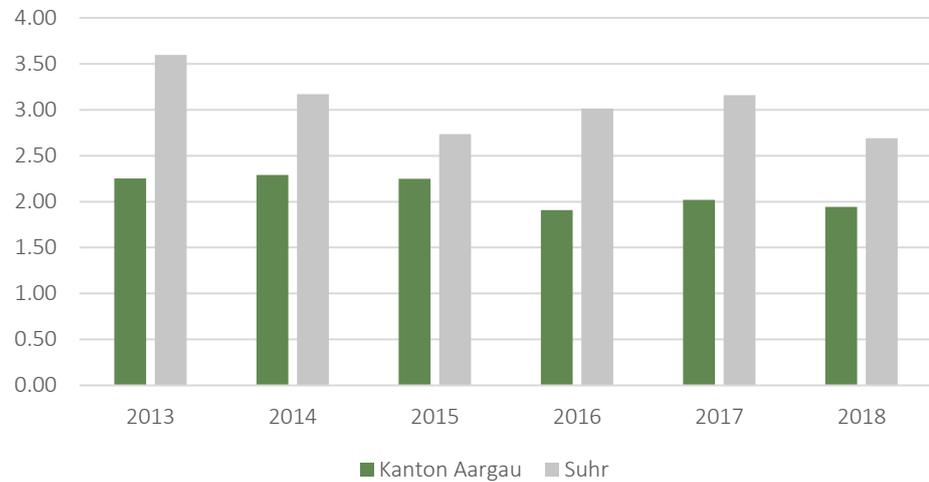
In den letzten fünfundzwanzig Jahren hat sich die Zahl der polizeilich registrierten Unfälle im Kanton Aargau mehr als halbiert. Die Zahl der verunfallten Personen hat sich ebenfalls reduziert und hat im Jahr 2019 einen Tiefstand von 1'349 erreicht, davon 225 Schwerverletzte und 11 tödlich Verunglückte. Im gleichen Zeitraum ist die Verkehrsdichte stetig angestiegen – die immatrikulierten Motorfahrzeuge haben seit Anfang der 1980er-Jahre um mehr als das Zweieinhalbfache zugenommen (1980: 195'908; 2019: 521'535)¹⁴.

¹³ Klima Allianz Schweiz, Klima-Masterplan Schweiz, 2016

¹⁴ Strassenverkehrsunfallstatistik 2019, Departement Finanzen und Ressourcen, Statistik Aargau

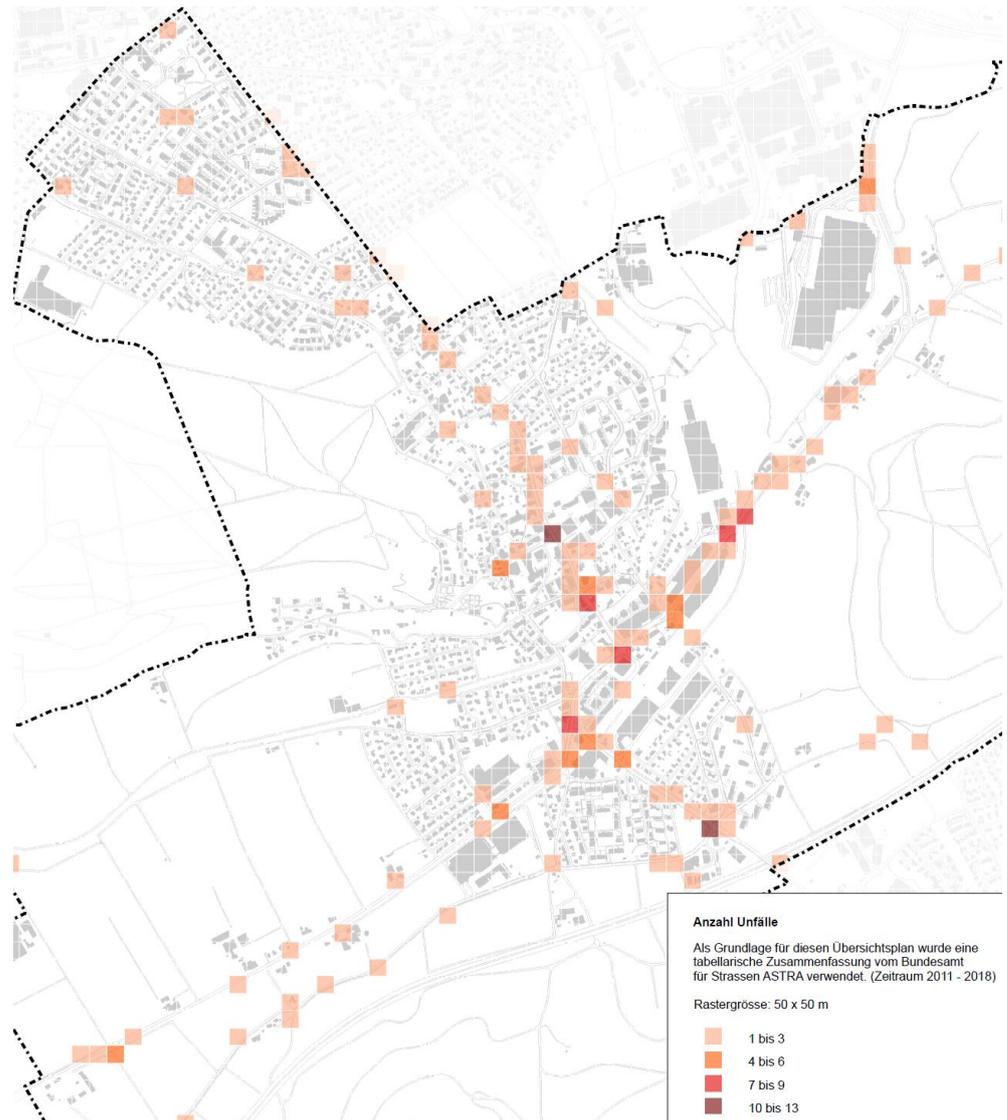
Pro Tausend Einwohner ereigneten sich 2018 in Suhr 2.69 Unfälle. Über den gesamten Kanton betrachtet lag diese Quote bei 1.94. Folgendes Diagramm zeigt, dass sich auf dem Gemeindegebiet von Suhr vergleichsweise viele Unfälle ereignen. Dies ist mitunter der Tatsache geschuldet, dass das Verkehrsaufkommen im Raum Suhr überdurchschnittlich gross ist.

Abb. 21: Verkehrsunfälle pro 1000 Einwohner, (Quelle: Statistik Kanton Aargau)



Im Zeitraum von 2011 bis 2018 wurden in Suhr 275 Unfälle registriert: 16 mit Beteiligung von Fussgängern, 50 mit Beteiligung von Fahrrädern (10 davon mit E-Bikes) und 15 Unfälle mit Kindern, 11 davon auf dem Schulweg. Nicht aufgeführt sind Unfälle, welche sich nur mit Motorfahrzeugen und ohne Beteiligung von Fussgängern und Velofahrern ereigneten.

Folgende Übersicht zeigt die Unfall-Häufung. Eine Konzentration der Unfälle ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen erkennbar.



Handlungsbedarf

Die Verkehrssicherheit für die verletzlichen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger und Velofahrer) ist sicherzustellen. Nebst der situationsgerechten Behebung der Gefahrenstellen gemäss Defizitplan kann durch reduzierte Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sowie dank guter Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr das Unfallpotenzial reduziert werden. Die Massnahmen aus den Massnahmenbereichen Veloverkehr und Fussverkehr zielen auf eine höhere Verkehrssicherheit dieser Verkehrsteilnehmer ab.

4.8 Lärm

Eine der störenden Auswirkungen des Verkehrs ist die Lärmbelastung. Diese ist von diversen Faktoren abhängig: Verkehrsmittel, Verkehrsmenge, Anteil an Schwerverkehr, gefahrene Geschwindigkeit, Gefälle, Belagszustand usw. Das Massnahmenspektrum reicht von Massnahmen an der Quelle (z.B. Flüsterbelag) über Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwand) bis zu baulichen Massnahmen am Ziel (z.B. lärmoptimierte Grundrisse, Loggien usw.). In dieser Reihenfolge sind die Massnahmen auch zu priorisieren.

Strassenlärm

Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) sind insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen im Ortszentrum zu erwarten. Der Kanton ist als Anlagehalter für die Strassenlärmsanierung der betroffenen Strassen zuständig. In Suhr ist die Strassenlärmsanierung auf allen Kantonsstrassen abgeschlossen.

Bei künftigen Strassenbauprojekten (VERAS, Ausbau A1) sind entsprechende Lärmmassnahmen an der Quelle von Beginn weg einzufordern.

Eisenbahnlärm

Hauptlärmquelle des Eisenbahnlärms ist das Rollgeräusch bei der Zugsdurchfahrt, das durch Schwingungen der Räder und Schienen verursacht wird. Verantwortlich für die Einhaltung von Grenzwerten und die entsprechende Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen sind die Betreiberinnen der Eisenbahnlinien (SBB und die Aargau Verkehr AG AVA).

5 Werte und Defizite

Folgende Werte und Defizite sind Ergebnis der Bevölkerungsbeteiligung (vgl. Kap. 3) und der fachlichen Analyse (vgl. Kap. 4):

Öffentlicher Verkehr	
Werte	Defizite
<ul style="list-style-type: none"> – leistungsstarke Anbindung an Aarau, Lenzburg, Zürich, Basel, Bern, Luzern (Zofingen) – gute Erschliessungsgüte im Zentrumsgebiet und entlang Nord-Süd-Achse – Die geplante Umsetzung BGK Tramstrasse soll Verspätungen reduzieren und die Anschlusssicherheit am Bahnhof Aarau erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> – Verspätungen auf den Buslinien infolge Verkehrsüberlastung – mässige ÖV-Erschliessung der Quartiere im Süden, Westen und Osten (Badi, Pflegeheim) – fehlende Busanschlüsse an letzte Zugverbindung in Aarau – grosse Distanz zwischen den Bushaltestellen Gemeindehaus und Schweizerhof auf Tramstrasse – teilweise nicht behindertengerechte Bushaltestellen – ÖV-Anschlüsse in Aarau teilweise nicht gewährleistet

Motorisierter Individualverkehr	
Werte	Defizite
<ul style="list-style-type: none"> – flächendeckend T30 in den Wohnquartieren – gute Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze – genügend öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> – unbefriedigende Strassenraumgestaltung (insbesondere Hauptachsen und Bahnhofareal, betrifft alle Strassenklassen) – starke Belastung durch Durchgangsverkehr – Konfliktsituationen im Zentrum (Mittlere Dorfstrasse) – Konfliktsituationen Bachstrasse (Einfahrten in Bachstrasse) – Konfliktsituationen Parkierung Kinderkrippe Si Sa Sug an der Bachstrasse – Gefahrenstelle Schützenhaus-Kreuzung (Wältimattweg / Obertelweg) – Konfliktsituationen Tramstrasse (hohe Fahrgeschwindigkeit, viele Querungen durch Fussgänger und Velofahrer, Schule) – überhöhte Geschwindigkeiten auf Bernstrasse Ost und West (Ortseinfahrten) – «Laternenparking» (ganzes Gemeindegebiet) – teilweise wildes Parkieren bei Fussballspielen im Brüggelfeld – unerlaubtes Parken bei Bankomat Ecke Tramstrasse/mittlere Dorfstrasse – quartierfremder Verkehr in verschiedenen Wohnquartieren – Verkehrsführung Gebiet Pfister/Suhrepark nicht nachvollziehbar – Verkehrsabstimmung mit Aarau im Aarauerfeld (Fahrverbote, Parkierung etc.) – Elterntaxis

Veloverkehr	
Werte	Defizite
<ul style="list-style-type: none"> – gute Anbindung an die Naherholungsgebiete – attraktive Route direkt nach Aarau 	<ul style="list-style-type: none"> – ungenügende Veloabstellanlagen bei diversen öffentlichen und publikumsorientierten Gebäuden und Anlagen – fehlende Signalisierung von Badi Richtung Wynenfeld – mangelhafte Markierung der Velowege (Zentrum, Kreuz Richtung Wynental, Wynenfeld Richtung Entfelden) – Konfliktsituationen Bachstrasse (Einfahrten in Bachstrasse) – fehlender Veloweg Gränicherstrasse – Missachtung von Temporegime (T30) durch E-Bike-Fahrer – fehlende Querungshilfen für Velos – starke Trennwirkung durch die Hauptverkehrsachsen – Durchgängigkeit für Lastenvelos und Anhänger nicht bei allen Velowegen gegeben

Fussverkehr	
Werte	Defizite
<ul style="list-style-type: none"> – ruhige, sichere Verbindungen innerhalb der T30-Zonen – gut erreichbare, attraktive Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> – nicht behindertengerechte Übergänge (Mittelinseln, Trottoirs) – Lücken im Fusswegnetz (gemäss Defizitplan: entlang Bach bei Suhrepark, fehlendes Trottoir Anna-Heer-Strasse, allg. enge Verhältnisse obere Dorfstrasse, Lücke Suhre-strasse/Obere Dorfstrasse) – Konfliktsituation Fuss-/Veloweg entlang Bach (Galeggenweg / Bachstrasse) – gefährliche Stellen (vgl. Defizitplan: unübersichtliche Stelle Galeggenweg, Übergang Gränicherstrasse ab Ring-/Wynemattstrasse) – Schulweg: gefährliche Stellen (vgl. Defizitplan) – unbefriedigende Situation auf Gränicherstrasse – starke Trennwirkung durch die Hauptverkehrsachsen – fehlende attraktive Verbindung vom Suhrepark in die mittlere Dorfstrasse

Mobilitätsmanagement	
Werte	Defizite
<ul style="list-style-type: none"> – Mobility-Angebot (ausbaufähig) 	<ul style="list-style-type: none"> – ungenügende Strassenraum- und Platzgestaltung entlang Hauptachsen und beim Bahnhof (in Planung) – fehlende oder nicht einheitliche Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund – fehlende Informationskampagnen und Beratungsangebote (Elterntaxis, Sharing-Angebote etc.)

6 Ziele

«Der öffentliche Verkehr ist schnell, leistungsfähig und zuverlässig.»

- Bessere Anbindung der Randquartiere, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie der Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz, sofern Kosten und Nutzen ein positives Verhältnis aufweisen
- Zugänglichkeit der Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessern
- Behindertengerechte und hindernisfreie Bushaltestellen an Gemeindestrassen bis 2023

«Der motorisierte Individualverkehr bewegt sich flüssig durch Suhr, seine negativen Auswirkungen sind bestmöglich reduziert.»

- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen
- Langfristige Senkung des Motorisierungsgrades (Anzahl PKW pro 1000 Einwohner)
- Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren
- Förderung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer mittels guter Strassenraumgestaltung
- Eine maximale Obergrenze für Parkplätze gemäss VSS-Norm soll verbindlich festgelegt werden

«Die Infrastruktur für den Veloverkehr ist attraktiv, sicher und direkt und damit eine echte Alternative zum motorisierten Verkehr.»

- Erhöhung des Velo-Anteils am Gesamtverkehr
- Attraktive und sichere Veloabstellanlagen mit genügend Veloabstellplätzen an den wichtigen Ziel- und Quellorten sowie Umsteigepunkten (ÖV-Haltestellen, auch für Cargovelos)
- Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut signalisiertes kommunales Velowegnetz (auch für Schüler, Cargovelos und Anhänger)
- Weiterentwicklung des kommunalen und kantonalen Radroutennetzes, Prüfung möglicher Pendler Routen im Rahmen des GVK Region Aargau
- Sichere und direkte Führung des Veloverkehrs auf Gemeindestrassen, Schaffen von Querungshilfen für Veloverkehr auf Kantonsstrassen, Prüfung von an Veloverkehr angepasster Strassenraumgestaltung bei Neubauprojekten
- Entflechtung schnelle und gemächliche Velofahrer

«Fussgänger fühlen sich im Verkehr sicher und kommen schnell, direkt und möglichst hindernisfrei ans Ziel.»

- Sichere und direkte Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen
- objektiv und subjektiv sichere Schul- und Kindergartenwege, welche durch die Kinder selbständig zurückgelegt werden können
- Entflechtung Fuss- und Veloverkehr (wo nötig)
- Direkte, attraktive Fusswege
- Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr am Bahnhof
- Prüfen ob Ampelphasen auf Kantonsstrassen für Fussgänger optimiert werden können

«Die Verkehrsteilnehmer wählen freiwillig eine nachhaltige und für den zurückzulegenden Weg zielführendste Mobilitätsform.»

- Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen und ausbauen
- Das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird gefördert. Priorität hat die Erreichung einer guten Koexistenz insbesondere auf der Bachstrasse
- Anreizsystem für den freiwilligen Verzicht auf den MIV
- Förderung des Fussverkehrs durch erhöhte Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf öffentlichen Plätzen/ Freiflächen (Beschattung durch Bäume, Sitzbänke, etc.)
- Der Strassenraum von Gemeindestrassen soll bei Neu-/Umbauarbeiten klimaangepasst gestaltet werden, klassische Verkehrsberuhigungselemente werden mit klimaangepasster Strassenraumgestaltung kombiniert, die Fortbewegungsqualität wird aufgewertet
- Die Bedürfnisse der Bevölkerung sollen vor der Umsetzung von kommunalen Massnahmen in geeigneter Form abgeholt werden

7 Massnahmen

Mit den nachfolgend beschriebenen Massnahmen will die Gemeinde die aufgezeigten Schwächen im Verkehrsnetz mittels gezielter Interventionen angehen, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Die Massnahmen sind hinsichtlich ihrer Priorität (hoch, mittel, tief) und hinsichtlich folgender Planungshorizonte klassiert:

kurzfristig:	innert 4 Jahre / bis 2026
mittelfristig:	innert 12 Jahre / bis 2034
langfristig:	> 12 Jahre

Die mit einem * gekennzeichneten Massnahmen sind gemäss Planungsvereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde im Rahmen des Projekts VERAS als flankierende Massnahmen vorgesehen.

Nr.+ Titel	FlaMa VERAS	Teil des GVK	Umsetzungshorizont				Priorität		
			laufend	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig	hoch	mittel	tief
A1 Anpassung Streckenführung Buslinie 4 oder 6	(X)	(X)			X			X	
A2 Anschluss der Süd-Quartiere ans ÖV-Netz					X		X		
A3 Neue AVA-Haltestelle Höhe Badi / Steinfeld					X		X		
A4 Taktausbau der Buslinien prüfen		X	X				X		
A5 Buserschliessung der Wynematte / Verlängerung Buslinie 1 bis Bahnhof Suhr		(X)			X		X		
A6 Überprüfung und Anpassung der Bushaltestellen			X				X		
B1 Verkehrsberuhigung bei den Ortseingängen			X	X			X		
B2 Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen			X				X		
B3 Prüfung/Forderung Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Zentrum			X				X		
B4 Verhindern von quartierfremdem Verkehr			X				X		
B5 Zufahrtsbeschränkung beim Galeggeweg prüfen			X				X		
B6 Markierung von Parkplätzen auf Quartierstrassen		X		X				X	
C1 Bedürfnisse des Veloverkehrs bei allen Planungen berücksichtigen und umsetzen			X				X		
C2 Konzept für Pendlerrouen		X		X			X		
C3 Erweiterung Tempo 30 Strecke Obertelweg		X	X				X		
C4 Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen (Fuss- und Veloverkehr)	(X)	X	X				X		
C5 Durchgängigkeit für Lastenvelos und Anhänger auf allen Velorouten sicherstellen			X					X	
C6 Erschliessung Wynecenter mit attraktiver Veloverbindung		X		X			X		
C7 Genügende Anzahl Veloabstellplätze und deren Qualität sicherstellen			X				X		
C8 Velofahrkurse für Schulkinder, Erwachsene und E-Bike			X					X	
C9 Attraktivierung Fuss- und Velofreizeitverbindung Suhre				X				X	
D1 Optimierung des Fusswegnetzes			X				X		
D2 Verkehrsberuhigung im Zentrum						X	X		
D3 Einführung Begegnungszonen prüfen		(X)	X	X			X		
D4 Beschilderung von attraktiven Fusswegen innerhalb des Siedlungsgebiets			X					X	
D5 Sichern von öffentlichen Wegrechten auf Privatgrund			X				X		
D6 Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen			X				X		
E1 Sensibilisierung und Beratung zur Förderung des Siedlungsklimas			X				X		
E2 Ermöglichen von autoarmem und autofreiem Wohnen		X		X			X		
E3 Regionales Mobilitätsmanagement	X			X			X		
E4 Mobilitätsberatung für Unternehmen			X						
E5 Mobilitätsmanagement verankern		X		X			X		
E6 Sharing-Angebote und kombinierte Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern fördern und ausbauen		X	X					X	
E7 Informationskampagnen und Beratungsangebote			X					X	
E8 Prüfen von Anreizsystemen für den freiwilligen Verzicht auf den MIV			X					X	
E9 Erarbeitung eines Konzepts für Alternativ-Tankstellen				X				X	
E10 Überprüfung Beschilderung			X					X	

7.1 A: Öffentlicher Verkehr

Massnahme	A1 Anpassung Streckenführung Buslinie 4 oder 6
Kurzbeschrieb	Um die Quartiere im Westen von Suhr besser an den öffentlichen Verkehr anzubinden, erscheint die Anpassung der Streckenführung einer der bestehenden Buslinien 4 oder 6 zweckmässig.
Ziele	- bessere Anbindung der Randquartiere, Sport- und Freizeiteinrichtungen und Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz, sofern Kosten und Nutzen ein positives Verhältnis aufweisen
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit dem Busbetrieb Aarau (BBA) sind die Streckenführungen der Buslinien 4 und 6 sowie die Lage der Bushaltestellen gesamtheitlich zu überprüfen. In diesem Zusammenhang ist eine Entwicklung des Gebiets «Neumatte» mit zu berücksichtigen.
Aktueller Stand	Ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	---
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Busbetriebe Aarau
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	mittel

Massnahme	A2 Anschluss der Süd-Quartiere ans ÖV-Netz
Kurzbeschrieb	Die Quartiere Helgenfeld und Wynematte/Meierhof südlich der Bernstrasse weisen eine tiefe ÖV-Erschliessungsgüte auf (C oder tiefer). Die nächstgelegenen Anschlüsse an öffentliche Verkehrsmittel befinden sich beim Bahnhof, welcher bis zu 10 Gehminuten entfernt ist. Die Gemeinde prüft verschiedene Varianten, mit denen die ÖV-Erschliessungsgüte der Süd-Quartiere von C und tiefer zu B und höher verbessert werden kann. Mögliche Varianten sind: Neue AVA-Haltestellen z.B. auf Höhe des alten Salzhofweges oder eine Ausweitung des Busnetzes.
Ziele	- bessere Anbindung der Randquartiere, Sport- und Freizeiteinrichtungen und Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz, sofern Kosten und Nutzen ein positives Verhältnis aufweisen
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit der Aargau Verkehr AG (AVA) resp. dem Busbetrieb Aarau Optimierungsmöglichkeiten prüfen. Die Koordination soll im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen des kantonalen Projektes VERAS erfolgen.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- A5: Buserschliessung der Wynematte / Verlängerung Buslinie 1 bis Bahnhof Suhr
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau / Aargau Verkehr AG, Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	A3 Neue AVA-Haltestelle Höhe Badi / Steinfeld
Kurzbeschrieb	Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wohnschwerpunkts Steinfeld in Buchs soll die Erstellung einer neuen AVA-Haltestelle auf der Höhe Badi/Steinfeld angestrebt werden um die Erschliessung mittel- bis langfristig weiter zu verbessern.
Ziele	- bessere Anbindung der Randquartiere, Sport- und Freizeiteinrichtungen und Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz, sofern Kosten und Nutzen ein positives Verhältnis aufweisen
Vorgehen	Die Planung einer neuen Haltestelle auf der Höhe Badi/Steinfeld, unabhängig von der Entwicklung des Wohnschwerpunktes Steinfeld, angehen. Im GVK Region Aarau sind in Etappe 2 entsprechende Massnahmen vorgesehen, um die öV-Erschliessung zu verbessern, eine Koordination ist zu prüfen.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	---
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau / Aargau Verkehr AG (AVA), Gemeinde Suhr, Gemeinde Buchs
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	mittel

Massnahme	A4 Taktausbau der Buslinien prüfen
Kurzbeschrieb	Die Bus-Frequenzen sollen ausgebaut werden, um die Anbindung der Wohnquartiere ans ÖV-Netz zu verbessern und Warte- und Umsteigezeiten zu verkürzen. Tagsüber sollen die Busse mindestens im Viertelstundentakt verkehren. Abends sind die Verbindungen nach Suhr von Aarau her an die Zugsankünfte von Olten, Basel und Zürich zu gewährleisten.
Ziele	- bessere Anbindung der Randquartiere, Sport- und Freizeiteinrichtungen und Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz, sofern Kosten und Nutzen ein positives Verhältnis aufweisen
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit dem Busbetrieb Aarau prüfen, auf welchen Strecken ein Ausbau möglich und zweckmässig ist. Im GVK Region Aarau sind in Etappe 2 entsprechende Massnahmen vorgesehen, um die öV-Erschliessung zu verbessern, eine Koordination ist zu prüfen.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- A1: Anpassung Streckenführung Buslinie 4 oder 6 - A5: Buserschliessung der Wynematte / Verlängerung Buslinie 1 bis Bahnhof Suhr
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Busbetrieb Aarau (BBA)
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	hoch

Massnahme	A5* Buserschliessung der Wynematte / Verlängerung Buslinie 1 bis Bahnhof Suhr
Kurzbeschrieb	Mittels einer Verlängerung der Buslinie 1 bis zum Bahnhof Suhr soll die Wynematte erschlossen und von Suhr aus eine direkte Anbindung des Industriegebiets Wynenfeld mit vielen Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten erreicht werden.
Ziele	- bessere Anbindung der Randquartiere, Sport- und Freizeiteinrichtungen und Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz, sofern Kosten und Nutzen ein positives Verhältnis aufweisen
Vorgehen	Im Zusammenhang mit dem VERAS-Projekt soll zusammen mit dem Kanton und dem Busbetrieb Aarau (BBA) abgeklärt werden, wie eine Weiterführung der Buslinie Nr. 1 mit Anschluss an den Bahnhof Suhr erfolgen könnte.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- A2: Anschluss der Süd-Quartiere ans ÖV-Netz
Federführung / Beteiligte	Die Koordination soll im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen des kantonalen Projektes VERAS erfolgen.
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	A6 Überprüfung und Anpassung der Bushaltestellen
Kurzbeschrieb	Sofern dies nicht im groben Missverhältnis zwischen dem für behinderte Menschen zu erwartendem Nutzen und wirtschaftlichem Aufwand, den Interessen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz oder Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht, haben bis ins Jahr 2023 sämtliche Haltestellen des ÖV den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie den Folgeerlassen zu entsprechen. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt jeweils bei der Anlagehalterin, die Gemeinde ist bei Bushaltestellen an Gemeindestrassen zuständig. Im Zuge dieser Überprüfung und den daraus resultierenden Anpassungen soll gleichzeitig die Erreichbarkeit der Haltestellen überprüft und gegebenenfalls durch Velo-Mietstationen und geeignete Veloabstellanlagen verbessert werden.
Ziele	- behindertengerechte und hindernisfreie Bushaltestellen an Gemeindestrassen bis 2023
Vorgehen	Überprüfung und bauliche Anpassung der Bushaltestellen gemäss Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit. Der <u>Leitfaden Barriere Bushaltestellen</u> des Verbands öffentlicher Verkehr VÖV bietet Unterstützung. Im GVK sind in Etappe 2 Massnahmen vorgesehen, um die öV-Erschliessung und die Zugänglichkeit der Umsteigestellen zu verbessern.
Aktueller Stand	Umsetzung erfolgt 2022
Abstimmung mit anderen Massnahmen	Prüfen, ob eine Koordination mit anstehenden Strassensanierungen möglich ist.
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	hoch

7.2 B: Motorisierter Individualverkehr

Massnahme	B1 Verkehrsberuhigung bei den Ortseingängen
Kurzbeschrieb	Es wird angestrebt, die gefahrenen Geschwindigkeiten und Beschleunigungsvorgänge bei den Ortsein- und Ortsausfahrten sowie die damit verbundenen Lärmbelastungen mittels baulicher und gestalterischer Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu reduzieren.
Ziele	- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen
Vorgehen	Es sind von der Gemeinde in Absprache mit dem Kanton Vorschläge für bauliche und gestalterische Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu erarbeiten. Der Kanton muss entscheiden, wie die Massnahmen umgesetzt werden können. Die Verkehrsberuhigung soll – wo möglich und sinnvoll - im Rahmen von VERAS umgesetzt werden. Gemäss der Festlegung der flankierenden Massnahmen VERAS werden Massnahmen zur Verkehrslenkung und Verbesserungen der Strasseninfrastruktur umgesetzt, in diesem Zusammenhang ist eine positive Beeinflussung der Lärmbelastung sowie eine Erhöhung der Sicherheit durch die Anpassung der Infrastruktur anzustreben und mit dem Kanton zu koordinieren. Diesbezüglich sind unbedingt die Erkenntnisse aus der Sicherheitsstudie Tramstrasse von 2022 zu berücksichtigen und die Wiederholung von Fehlern zu vermeiden.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- B3: Prüfung/Forderung Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Zentrum - B4: Verhindern von quartierfremdem Verkehr
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau / Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Priorität	mittel

Massnahme	B2 Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen
Kurzbeschrieb	<p>Gemeindestrassen, auf denen aufgrund von nicht den Verhältnissen angepassten Fahrgeschwindigkeiten des MIV gefährliche Situationen entstehen (z.B. aufgrund schmaler Strasse, Mischverkehr mit Velos und Fussgängern), sind angemessene (ergänzende) Massnahmen (baulich / signalisationstechnisch) zu prüfen, um die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit zu reduzieren.</p> <p>Ein Beispiel einer solchen Strasse ist die Suhrestrasse: Sie weist eine schmale Fahrbahnbreite (rund 4.1 m) auf und verläuft rund 400 m kurvenfrei entlang der Suhre, was zu überhöhter Geschwindigkeit verleitet. Es gilt zwar T30-Zone, zusätzlich sind stellenweise bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Vertikalversatz) vorhanden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer mittels guter Strassenraumgestaltung - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen
Vorgehen	Bauliche Massnahmen prüfen, Signalisation ggf. anpassen.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - B4: Verhindern von quartierfremdem Verkehr - D6: Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	mittel

Massnahme	B3* Prüfung/Forderung Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Zentrum
Kurzbeschrieb	Die Untersuchung der Verkehrssicherheit auf der Tramstrasse von 2022 nach der Sanierung und Umgestaltung der Hauptachse im Bereich Knoten Bären bis Schulhaus zeigt, dass sich V85 nach wie vor im Bereich von 45 – 49 km/h bewegt. Um die Trennwirkung der Hauptachsen zu minimieren, die Sicherheit zu erhöhen sowie die Umwelt- und Lärmbelastung zu reduzieren, setzt sich die Gemeinde Suhr dafür ein, auf den Kantonsstrassen, insbesondere der Tramstrasse, Tempo 30 einzuführen. Damit soll die trotz der Personenunterführung auf der Höhe des Schulhauses und dem Mehrzweckstreifen in der Zentrumsregion unzureichende Situation für Fussgänger und Velofahrer verbessert werden. Die Gemeinde verspricht sich von der Temporeduktion zudem eine Verstetigung des Verkehrs. Seitens Kanton ist Tempo 30 auf Kantonsstrassen zurzeit allerdings noch nicht umsetzbar.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren - objektiv und subjektiv sichere Schul- und Kindergartenwege, welche durch die Kinder selbständig zurückgelegt werden können
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit dem Kanton sind Massnahmen für eine Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion auf den Kantonsstrassen im Suhrer Zentrum zu eruieren. Rechtsgrundlage für Temporeduktionen bilden die Vorschriften von Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) und Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, Stand 1. Juli 2012 (SSV, SR 741.21). Bei der Anordnung von Massnahmen sind abweichende Geschwindigkeiten situativ zu prüfen und zusätzlich die Art. 107 Abs. 5 sowie Art. 108 der SSV zu erfüllen. Mit der Umsetzung der Massnahme soll in erster Linie der Schutz für «schwächere» Strassenbenützer (Schulkinder, Fussgänger/innen, Velofahrer/innen) gem. Art. 108 Abs. 2 lit. C SSV verbessert werden, indem die erkannten Defizite gemäss Defizitplan (u.a. Trennwirkung, ungenügende Abbiegehilfe für Velos, ungenügende Querungsmöglichkeiten für Fussgänger) eliminiert bzw. verringert werden.
Aktueller Stand	pendent
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - B1: Verkehrsberuhigung bei den Ortseingängen - B4: Verhindern von quartierfremdem Verkehr
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau / Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	hoch

Massnahme	B4 Verhindern von quartierfremdem Verkehr
Kurzbeschrieb	<p>Schleichverkehr tritt dann auf, wenn sich der motorisierte Verkehr infolge Überlastung der Hauptverkehrsstrassen auf die Wohn- und Nebenstrassen verlagert. In Suhr sind insbesondere die Wohnquartiere zwischen Bernstrasse und Tramstrasse, das Quartier östlich der Tramstrasse sowie das Gebiet «Feld» betroffen. Eine nicht abschliessende Liste der von Schleich- und Ausweichverkehr betroffenen Quartierstrassen findet sich unter Kapitel 4.2. Die künftige Verkehrszunahme dürfte die Problematik auf dem gesamten Gemeindegebiet noch verschärfen.</p> <p>Zudem könnten die Massnahmen zum Quartierschutz der Stadt Aarau und der Gemeinde Buchs zu Mehrverkehr auf den Verbindungs- und Sammelstrassen führen und damit auch der Druck auf die Wohnquartiere in Suhr zunehmen. Die Gemeinde will daher wirksame Massnahmen prüfen, z.B. Einbahnregime, Fahrverbote, Zufahrtsbeschränkungen oder bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.</p> <p>Der Zubringer- und Kundenverkehr von Gewerbebetrieben und Ladengeschäften wird durch allfällige Massnahmen nicht beeinträchtigt.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - langfristige Senkung des Motorisierungsgrades (Anzahl PKW pro 1000 EW) - objektiv und subjektiv sichere Schul- und Kindergartenwege, welche durch die Kinder selbständig zurückgelegt werden können
Vorgehen	<p>Prüfung von Massnahmen, um den Schleichverkehr durch die Wohnquartiere zu unterbinden. Die Einführung von Massnahmen ist frühzeitig mit den angrenzenden Gemeinden abzustimmen.</p> <p>Die Massnahmen sind periodisch auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen.</p>
Aktueller Stand	Überprüfung Massnahmen ausstehend. Als nächstes sind Verkehrszählungen auf den betroffenen Strassen vorzusehen.
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - D2: Verkehrsberuhigung im Zentrum - D3: Einführung Begegnungszonen prüfen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Regionalpolizei Suret / fallweise Stadt Aarau und Gemeinde Buchs
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	hoch

Massnahme	B5 Zufahrtsbeschränkung beim Galeggenweg prüfen
Kurzbeschrieb	Der Galeggenweg ist eine wichtige Fuss- und Schulwegverbindung. Er erschliesst die Anrainerliegenschaften, die Sportanlage Hofstattmatten ist über die Suhrestrasse erreichbar. Es besteht daher das Potenzial, den motorisierten Verkehr mit Ausnahme des Zubringerverkehrs zu verbieten und die Strasse dem Fuss- und Veloverkehr vorzubehalten.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - langfristige Senkung des Motorisierungs-grades (Anzahl PKW pro 1000 EW)
Vorgehen	Überprüfung einer Zufahrtsbeschränkung, allenfalls mit Aufwertung des Galeggenwegs als Fuss- und Velowegverbindung.
Aktueller Stand	In Planung
Abstimmung mit anderen Massnahmen	---
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	hoch

Massnahme	B6 Markierung von Parkplätzen auf Quartierstrassen
Kurzbeschrieb	Auf den Quartierstrassen, wo vermehrt wildes Parkieren festgestellt wird, sollen Parkfelder auf der Fahrbahn markiert werden. Dies soll den Strassenraum gliedern und die Sicherheit durch klar markierte Parkfelder verbessern. Die Anzahl markierter Parkfelder wird auf die Nachfrage abgestimmt. Ergänzend hat eine Zonensignalisation zu erfolgen, gemäss der Parkieren ausserhalb der markierten Parkfelder verboten ist.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer mittels guter Strassenraumgestaltung
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit der Regionalpolizei sollen diejenigen Bereiche definiert und markiert werden, in denen Parkieren zulässig sein soll. Das jeweils geltende Parkierungsregime ist vor Ort auf geeignete Weise zu kommunizieren. Das Parkierungsreglement ist entsprechend anzupassen. Im GVK Region Aarau sind in Etappe 2 Massnahmen vorgesehen, um die Mobilitätsnachfrage zu steuern, u.a. durch ein Parkierungsreglement und eine gezielte Parkplatzbewirtschaftung, eine Koordination ist zu prüfen.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	--
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Regionalpolizei Suret
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	tief

7.3 C: Veloverkehr

Massnahme	C1 Bedürfnisse des Veloverkehrs bei allen Planungen berücksichtigen und umsetzen
Kurzbeschreibung	Die Bedürfnisse des Veloverkehrs sollen bei allen Planungen berücksichtigt und umgesetzt werden. Wenn möglich sollen diese mit Hilfe von Fachgutachten belegt werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Velowegnetz (auch für Schüler, Cargoverlos und Anhänger) -
Vorgehen	<p>Checkliste erstellen, damit die Überprüfung der Bauprojekte auf die Bedürfnisse des Veloverkehrs standardisiert wird. Mögliche Massnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - grüne Welle für Velos - Signal für Rechtsabbiegen - Voranmeldung durch Schlaufen
Aktueller Stand	laufend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C4: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen - C5: Durchgängigkeit für Cargoverlos und Anhänger auf allen Velorouten sicherstellen - C7: Genügende Anzahl Veloabstellplätze und deren Qualität sicherstellen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	Daueraufgabe, laufend
Priorität	hoch

Massnahme	C2* Konzept für Pendlerrouen
Kurzbeschrieb	Als Bestandteil des kantonalen Radrouennetzes dienen Pendlerrouen in erster Linie der Abwicklung des Alltagsverkehrs. Sie sind auf zügige Velofahrende (z.B. E-Bike) ausgelegt und können damit den öffentlichen und motorisierten Individualverkehr entlasten. Schnelle Veloverbindungen/Pendlerverbindungen werden gemäss der Planungsvereinbarung FlaMa VERAS in der Weiterbearbeitung des GVK Region Aarau (2. Etappe) bearbeitet. In Suhr sollten vorrangig auf der Nord-Süd-Achse Wynental - Aarau (1. Priorität) und auf der Ost-West-Achse Hunzenschwil - Oberentfelden (2. Priorität), Optimierungen geprüft werden. Neue Pendlerrouen sollten parallel zu Kantonsstrassen oder vergleichbar direkten Rouen verlaufen, um die Entflechtung von schnellen und langsameren Velofahrenden zu gewährleisten. Dazu erarbeitet die Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton und Regionalentwicklung ein Konzept basierend auf den Ergebnissen des GVK Region Aarau.
Ziele	- Weiterentwicklung des kommunalen und kantonalen Radrouennetzes, Prüfung möglicher Pendlerrouen im Rahmen des GVK Region Aargau
Vorgehen	Erarbeitung Konzept unter Federführung der Regionalentwicklung, mit Beteiligung des Kantons und der Gemeinden. Die Finanzierung der Pendlerrouen ist Sache von Kanton und Gemeinden. In der Planungsvereinbarung zu den flankierenden Massnahmen zu VERAS ist festgehalten, dass dieses Thema im Rahmen des GVK Region Aarau weiterbehandelt wird.
Aktueller Stand	Mit der Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrskonzepts wird mit der Strategie Veloverkehr als erster Schritt die Grundlage für Pendlerrouen entwickelt.
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- C4: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen - C7: Genügende Anzahl Veloabstellplätze und deren Qualität sicherstellen
Federführung / Beteiligte	Regionalentwicklung Aarau Regio / Kanton Aargau, Gemeinden Suhr, Gränichen, Oberentfelden, Buchs, Aarau
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	C3 Erweiterung Tempo 30 Strecke Obertelweg
Kurzbeschrieb	Auf dem Obertelweg Richtung Entfelden müssen Velofahrende auf Höhe der Mittellandmolkerei vom rechten Strassenrand via Querungs-/Abbiegehilfe die Strassenseite wechseln, um auf den Veloweg zu gelangen. An dieser Stelle gilt Tempo 50. Von Entfelden kommend beginnt die Tempo 30 Strecke nur wenige Meter nach dieser Querung. Die Situation ist folglich einfach zu entschärfen, in dem der Beginn der Tempo 30 Strecke um einige Meter Richtung Entfelden verschoben wird. Als Eigentümerin dieser Strasse liegt dies im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive und sichere Veloabstellanlagen mit genügend Veloabstellplätzen an den wichtigen Ziel- und Quellorten sowie Umsteigepunkten (ÖV-Haltestellen, auch für Cargovelos) - Sichere und direkte Führung des Veloverkehrs auf Gemeindestrassen, Schaffen von Querungshilfen für Veloverkehr auf Kantonsstrassen, Prüfung von an Veloverkehr angepasster Strassenraumgestaltung bei Neubauprojekten -
Vorgehen	T30-Zone entsprechend erweitern. Im Rahmen der 2. Etappe (Start 2021) des GVK Region Aarau ist die Verbesserung der Veloführung zwischen Suhr und Oberentfelden entlang der Bernstrasse West geplant, eine Koordination ist zu prüfen.
Aktueller Stand	pendent
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- C4: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	hoch

Massnahme	C4* Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen (Fuss- und Veloverkehr)
Kurzbeschreibung	Im Rahmen der Erarbeitung zum KGV sind die Fuss- und Velowegverbindungen auf die Zumutbarkeit für Velofahrende und Fussgänger untersucht und kritische Stellen sowie die Querungen über die stark befahrenen Verkehrsachsen überprüft worden. Für Fussgänger soll prioritär flächiges Queren auf der Tramstrasse sowie die Trennwirkung der Bernstrasse reduziert werden. Von Seite Gemeinde zu prüfende Massnahmen sind Tempo 30, eine die Fussgänger priorisierende Strassenraumgestaltung, die behindertengerechte Gestaltung von Mittelinseln und Trottoirrändern, das Anbringen von (zusätzlichen) Fussgänger- oder Mehrzweckstreifen und die Verlängerungen der Ampelphasen für Fussgänger. Das Queren der Strassen soll, wo möglich, flächig erfolgen können, Unterführungen sind für den Fussverkehr nur in Ausnahmefällen einzusetzen. Die Optimierungen für den Veloverkehr im Bereich der Nord-Südverbindungen umfassen einen Ausbau der Unterführung Meierhoferweg. Wichtig dabei ist, die Durchgängigkeit für Veloanhänger und Cargovelos zu gewährleisten. Oberirdisch benötigt es an den wichtigen Stellen Querungshilfen, so dass Abzweigen für Velofahrende von den Hauptachsen in die Quartierstrassen auf einfache und sichere Weise möglich ist.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - sichere und direkte Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen - Sichere und direkte Führung des Veloverkehrs auf Gemeindestrassen, Schaffen von Querungshilfen für Veloverkehr auf Kantonsstrassen, Prüfung von an Veloverkehr angepasster Strassenraumgestaltung bei Neubauprojekten - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Velowegnetz (auch für Schüler, Cargovelos und Anhänger) - Weiterentwicklung des kommunalen und kantonalen Radroutennetzes, Prüfung möglicher Pendlerrouen im Rahmen des GVK Region Aargau
Vorgehen	Optimierungsmöglichkeiten bei den Unterführungen prüfen sowie unzureichend ausgebaute und markierte Querungen/Kreuzungen gemäss Defizitplan und den Teilplänen Fuss- und Veloverkehr entschärfen und verbessern. Die Massnahmen sollen schrittweise im Rahmen von anstehenden Bauprojekten oder falls nicht anders möglich, als separate Projekte umgesetzt werden. Die Entschärfung von Konfliktstellen und die Verbesserung der Querungs- und Abbiegehilfen auf Kantonsstrassen mit Kanton koordinieren. Die flankierenden Massnahmen VERAS listen die Verbesserung der Überführungen Bernstrasse Ost und Knoten Hürdi sowie die Unterführungen Stockmatten und Bernstrasse Ost für Velo- und Fussverkehr als notwendige Massnahmen. Ebenfalls werden die Verkehrsinfrastrukturen für den VERAS Teil Ost und Süd verbessert. Eine Koordination mit den flankierenden Massnahmen ist entsprechend notwendig. Auch im GVK Region Aarau sind in Etappe 2 Massnahmen zur Optimierung der Verkehrssicherheit vorgesehen, eine Koordination ist zu prüfen.
Aktueller Stand	laufend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C2: Konzept für Pendlerrouen - C3: Erweiterung Tempo 30 Strecke Obertelweg - C5: Durchgängigkeit für Cargovelos und Anhänger auf allen Velorouen sicherstellen - C6: Erschliessung Wynecenter mit attraktiver Veloverbindung - D4: Beschilderung von attraktiven Fusswegen im Siedlungsgebiet
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr, Kanton Aargau (auf Kantonsstrassen)
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	hoch

Massnahme	C5 Durchgängigkeit für Cargovelos und Anhänger auf allen Velorouten sicherstellen
Kurzbeschrieb	Momentan ist die Durchgängigkeit für Cargovelos (mit speziellen Vorkehrungen für Transport ausgelegte Velos) und Anhänger nicht auf allen Velorouten gegeben. Diese soll gewährleistet werden, um die Attraktivität des Velowegnetzes zu erhöhen und mittels einer guten Infrastruktur eine langfristige Erhöhung des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erreichen. Hierfür ist das kommunale Veloroutennetz zu überprüfen und die defizitären Stellen im Netz schrittweise zu beheben.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Velonetz (auch für Schüler, Cargovelos und Anhänger) -
Vorgehen	Überprüfung der kommunalen Hauptrouten (1. Priorität) und Nebenrouten (2. Priorität), schrittweise Behebung der defizitären Stellen. Überprüfung der Kennzeichnung des kommunalen Velowegnetzes und Anbringen entsprechender Markierung oder Beschilderung, wo notwendig.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C1: Bedürfnisse des Veloverkehrs bei allen Planungen berücksichtigen und umsetzen - C4: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen - C6: Erschliessung Wynecenter mit attraktiver Veloverbindung
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Regionalpolizei Suret
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	mittel

Massnahme	C6* Erschliessung Wynecenter mit attraktiver Veloverbindung
Kurzbeschrieb	Das kommunale Velowegnetz weist insbesondere im östlichen Gemeindegebiet und in Richtung Wynecenter Lücken auf. Das Wynecenter ist nur via indirekte Wegführung und die Querung der Bernstrasse erreichbar. Die heutige Strecke ist insbesondere für Velos mit Anhänger und Cargovelos nur schwer zu bewältigen. Nebst den baulichen Massnahmen für den Veloverkehr soll die Route entsprechend beschildert werden.
Ziele	- Attraktive und sichere Veloabstellanlagen mit genügend Veloabstellplätzen an den wichtigen Ziel- und Quellorten sowie Umsteigepunkten (ÖV-Haltestellen, auch für Cargovelos)
Vorgehen	Im Zusammenhang mit dem Entwicklungsziel «Stärkung der Kantonalen Radroute Nr. 760» soll in Zusammenarbeit mit der Regionalentwicklung Aarau Regio und der Gemeinde Buchs ein Konzept für eine attraktive und direkte Linienführung zwischen Buchs, Wynecenter und Suhr erarbeitet werden.
Aktueller Stand	«Stärkung der Kantonalen Radroute Nr. 760» auf dem Teilstück Suhr – Wynecenter – Buchs wurde als Ziel in das regionale Gesamtverkehrskonzept aufgenommen.
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- C4: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen - C5: Durchgängigkeit für Cargovelos und Anhänger auf allen Velorouten sicherstellen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Gemeinde Buchs, Regionalentwicklung Aarau Regio, Kanton Aargau
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	C7	Genügende Anzahl Veloabstellplätze und deren Qualität sicherstellen
Kurzbeschrieb	<p>Bei öffentlichen und publikumsorientierten Bauten sind teilweise nicht ausreichend witterungsgeschützte, diebstahlgesicherte Abstellplätze für Velos vorhanden. Die Veloabstellanlagen sollen gemäss Defizitplan anhand folgender Empfehlungen verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechte Vergrösserung der Abstellanlagen unter Berücksichtigung einer Steigerung des Veloanteils am Gesamtverkehr. - Die Lage und die damit verbundene Distanz zu den Quellorten sind entscheidend für die Frequentierung. Anlagen für das kurzzeitige Parkieren sind ebenerdig zu erstellen. - Für eine sichere Nutzung und gute Auslastung der Velo-Abstellplätze sollte das Zu- und Wegfahren komfortabel und ohne Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden möglich sein. - Bei frei zugänglichen Anlagen sollten immer diebstahlsichere Systeme gewählt werden. - Es sollte beachtet werden, dass Spezialvelos und -fahrzeuge häufig nicht in die gängigen Parkiersysteme passen. - In der BNO sind Richtlinien für die Anzahl Veloparkplätze sowie deren Lage und Qualität gemäss VSS-Normen vorzusehen <p>Zudem soll geprüft werden, ob bei der TBS ein Parkplatz zugunsten einer neuen Velo-Abstellanlage aufgehoben werden kann.</p> <p>Gemäss § 2 Abs. 3 öVG kann sich der Kanton mit einem Beitrag von 30% für B+R-Anlagen bei ÖV-Haltestellen beteiligen, wenn diese einen gewissen Standard erfüllen.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive und sichere Veloabstellanlagen in genügender Zahl an den wichtigen Ziel- und Quellorten und Umsteigepunkten (ÖV-Haltestellen, auch für Cargovelos) - Zugänglichkeit der Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessern - 	
Vorgehen	Die gemäss Defizitplan verbesserungswürdigen Velo-Abstellplätze sollen schrittweise erneuert und an die heutigen Standards angepasst werden.	
Aktueller Stand	laufend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C1: Bedürfnisse des Veloverkehrs bei allen Planungen berücksichtigen und umsetzen - C2: Konzept für Pendlerrouen - E9 Erarbeitung eines Konzepts für Alternativ-Tankstellen 	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / in Zusammenarbeit mit SBB, Busbetrieb Aarau BBA, Private	
Umsetzungshorizont	laufend	
Priorität	hoch	

Massnahme	C8 Velofahrkurse für Schulkinder, Erwachsene und E-Bike
Kurzbeschrieb	<p>Es kommt immer wieder zu kritischen Situationen unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern, unter anderem, weil sich Velofahrende nicht an die geltenden Verkehrsregeln oder unangemessen im Strassenverkehr verhalten. Die Situation dürfte sich mit der fortschreitenden Verbreitung von schnellen E-Bikes künftig weiter verschärfen. Dies kann auch dazu führen, dass das Velo an Attraktivität verliert, da sich Nutzende im Verkehr nicht sicher fühlen.</p> <p>Mit Velofahrkursen für Schulkinder, Erwachsene und E-Bike-Nutzende möchte die Gemeinde die Verkehrssicherheit auf den Strassen erhöhen, das korrekte Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden fördern und damit Velofahren wieder attraktiver machen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung Anteil Velos am Gesamtverkehr - Entflechtung schnelle und gemächliche Velofahrer - Förderung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
Vorgehen	Die bereits vorhandenen oder durchgeführten Angebote ausbauen und die Bevölkerung darauf aufmerksam machen. Die Planung und Durchführung der Angebote kann in Zusammenarbeit mit der Schule, der Quartierentwicklung Suhr, der Regionalpolizei Suret sowie Pro Velo Region Aarau erfolgen.
Aktueller Stand	pendent
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- E7: Informationskampagnen und Beratungsangebote
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Schule Suhr, Quartierentwicklung Suhr, Regionalpolizei Suret, Pro Velo Region Aarau
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	mittel

Massnahme	C9	Attraktivierung Fuss- und Velofreizeitverbindung Suhre
Kurzbeschreibung	<p><i>Nachfolgende Massnahme wird im Sinne einer überkommunalen Koordination aus dem KGV Buchs übernommen:</i></p> <p>Der Suhreraum ist ein sehr wichtiger Naherholungsraum der Gemeinden Suhr und Buchs. Das Freizeitangebot für den Fuss- und Veloverkehr ist bereits heute von hoher Qualität. Das Angebot wird jedoch auch rege genutzt. Das Konfliktpotential zwischen Fuss- und Veloverkehr soll verringert und die Route für den Veloverkehr attraktiver gestaltet werden. Spezieller Handlungsbedarf besteht bei der Autobahnunterführung der Suhre, wo die Einsehbarkeit, die soziale Sicherheit und der Zustand des Bauwerks (Schlaglöcher, Unebenheiten) ungenügend ist. Der aufzuwertende Fuss- und Veloweg verläuft entlang der Suhre vom Abschnitt Höhe Badi Suhr bis Aare.</p> <p>Aus verkehrlicher Betrachtung soll nach Möglichkeit mindestens einseitig ein durchgehender Fuss- und Radweg von 3.50 m Breite angeboten werden, der mit Beleuchtung ausgestattet wird, sodass eine durchgängige Nutzung ermöglicht wird. Es wird empfohlen den Weg auf der jeweils anderen Bachseite auf den Fussverkehr auszurichten.</p> <p>Die Ziele zur verkehrlichen Attraktivierung der Freizeitverbindung sind mit den ökologischen Anforderungen an den Gewässerraum abzustimmen und es ist ein Konzept zu entwickeln, das beide Interessen bestmöglich miteinander vereint.</p> <p>Bei der Stadt Aarau ist der Sanierungsbedarf zur Autobahnunterführung einzubringen.</p>	
Ziele	- Entflechtung Fuss- und Veloverkehr	
Vorgehen	Koordination mit der Gemeinde Buchs und der Stadt Aarau mit dem Ziel, die gesamte Route gemeinsam zu konzipieren. Sicherung des Landbedarfs.	
Aktueller Stand	ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C5: Durchgängigkeit für Cargovelos und Anhänger auf allen Velorouten sicherstellen - C6: Erschliessung Wynecenter mit attraktiver Veloverbindung 	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Buchs / Gemeinde Suhr, Stadt Aarau	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	mittel	

7.4 D: Fussverkehr

Massnahme	D1 Optimierung des Fusswegnetzes
Kurzbeschreibung	<p>Im Rahmen der Erarbeitung des KGV sind die wichtigsten Fusswegverbindungen analysiert und auf die Zumutbarkeit für den Fussverkehr untersucht worden. Kritische Situationen und Schwachstellen sind im Defizitplan gekennzeichnet.</p> <p>Nebst der Gewährleistung der Sicherheit ist eine für Fussgänger attraktive Gestaltung der Wege wichtig. Die Fusswege sind hindernisfrei zu gestalten, wenn möglich mit Bepflanzung zu säumen und zu beschatten und sie sollten regelmässig mit Trinkwasserbrunnen und Sitzbänken ausgestattet sein. Zudem gilt, dass Fusswege, wo immer möglich, den Fussgängern vorbehalten sein sollten.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Sichere und direkte Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen - objektiv und subjektiv sichere Schul- und Kindergartenwege, welche durch die Kinder selbständig zurückgelegt werden können - Entflechtung Fuss- und Veloverkehr (wo nötig) - Prüfen, ob Ampelphasen auf Kantonsstrassen für Fussgänger optimiert werden können
Vorgehen	<p>Die im Defizitplan bezeichneten Schwachstellen sind zu prüfen und mit geeigneten Massnahmen für den Fussverkehr zu verbessern. Für die im Defizitplan erfassten Netzlücken ist eine Ergänzung des Fusswegnetzes zu prüfen und nach Möglichkeit vorzunehmen. Die Bedürfnisse des Fussverkehrs sollen bei allen Planungen berücksichtigt und umgesetzt werden. Wenn möglich sollen diese mit Hilfe von Fachgutachten belegt werden.</p> <p>Die Fusswege sind auf folgende Merkmale zu überprüfen und aufzuwerten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konfliktstellen gemäss Defizitplan und Massnahmenplan entschärfen - Querungsmöglichkeiten verbessern, Hindernisse und Stolperfallen entschärfen - Netzlücken überprüfen und nach Möglichkeit schliessen - Möblierung der Wege mit Sitzgelegenheiten, Trinkwasserbrunnen - Aufwertung der Fusswege mit Begleitgrün und Bäumen - Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei allen Planungen <p>Für die Entschärfung der Konfliktstellen auf Kantonsstrassen ist die Koordination mit dem Kanton zu suchen.</p>
Aktueller Stand	Überprüfung und Umsetzung in Arbeit.
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C4: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen - D2: Verkehrsberuhigung im Zentrum - D4: Beschilderung von attraktiven Fusswegen im Siedlungsgebiet - D5: Sichern von öffentlichen Wegrechten auf Privatgrund - D6: Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Kanton Aargau (bei Kantonsstrassen)
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	hoch

Massnahme	D2* Verkehrsberuhigung im Zentrum
Kurzbeschrieb	Das Gebiet zwischen Bahnhof, Suhrepark, Gemeindehaus und Mittlerer Dorfstrasse soll sich langfristig im Sinne einer urbanen und zeitgemässen Flaniermeile entwickeln: Einkaufen, Erleben, Wohnen, Arbeiten und Verweilen sollen im Vordergrund stehen. Dazu soll der Strassenraum aufgewertet sowie Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und insbesondere zur Angleichung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer geprüft werden. Längerfristig ist die Umwandlung der Mittleren Dorfstrasse in eine Begegnungszone denkbar. Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Sinne von Temporeduktionen (Tempo 30) sind seitens Kantons auf Kantonsstrassen nicht vorgesehen. Die Gemeinde möchte die Durchführung eines Pilotprojekts «Tempo 30» prüfen und strebt gleichzeitig eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Hauptverkehrsachsen insbesondere durch eine siedlungs- und langsamverkehrsverträgliche Strassenraumgestaltung an. Die per 2020 durch die Gemeinde Suhr in Auftrag gegebene Untersuchung bestätigt die Eignung der Strassen im Zentrum als Begegnungszone.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Fussverkehrs durch erhöhte Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf öffentlichen Plätzen/ Freiflächen (Beschattung durch Bäume, Sitzbänke, etc.) - Direkte, attraktive Fusswege
Vorgehen	Lenkung und Umsetzung der aktuellen Vorhaben im Sinne einer langfristigen Entwicklung hin zu einer urbanen Flaniermeile. Die flankierenden Massnahmen des Projekts VERAS sehen eine Verbesserung der Infrastruktur im Teil Süd und Ost des VERAS-Projekts und Verkehrslenkende Massnahmen vor. Durch eine entsprechende Koordination mit diesen Massnahmen kann die Massnahme zur Verkehrsberuhigung im Zentrum von Suhr unterstützt werden.
Aktueller Stand	Erste Überlegungen erfolgen.
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C4: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen - D3: Einführung Begegnungszonen prüfen - D6: Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr (Kanton Aargau)
Umsetzungshorizont	langfristig
Priorität	hoch

Massnahme	D3 Einführung Begegnungszonen prüfen
Kurzbeschrieb	Die Gemeinde möchte im Zentrum inkl. Bahnhof und bei den Schulhäusern Begegnungszonen einrichten. Mit Begegnungszonen wird den Fussgängern in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche als Begegnungsraum zur Verfügung gestellt. Ziel ist es, ein Miteinander zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf tiefem Geschwindigkeitsniveau zu gewährleisten. Mit der entsprechenden Strassenraumgestaltung kann in Wohn- und Geschäftsvierteln wie auch in Orts- und Quartierzentren ein Mehrwert an Lebens- und Aufenthaltsqualität erzeugt werden. Nebst dem Zentrum eignen sich grundsätzlich auch Quartierstrassen in Wohngebieten für die Einführung von Begegnungszonen. Das Vorhaben zur Einführung von Begegnungszonen beschränkt sich jedoch auf das kommunale Strassennetz, da Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Sinne von Temporeduktionen (Tempo 30, Begegnungszonen) seitens Kanton auf Kantonsstrassen nicht vorgesehen sind. Allerdings wird zurzeit im Rahmen von Pilotprojekten die Wirkung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen untersucht.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer mittels guter Strassenraumgestaltung - Förderung des Fussverkehrs durch erhöhte Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf öffentlichen Plätzen/ Freiflächen (Beschattung durch Bäume, Sitzbänke, etc.)
Vorgehen	Das Verfahren für die Einrichtung von Begegnungszonen auf Gemeindestrassen richtet sich nach dem Merkblatt «Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen» des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau. Im GVK Region Aarau sind Massnahmen für die Attraktivierung des Strassenraums, insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen vorgesehen. Eine Koordination ist zu prüfen.
Aktueller Stand	in Planung
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - D1: Optimierung des Fusswegnetzes - D2: Verkehrsberuhigung im Zentrum - D6: Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen - E1: Sensibilisierung und Beratung zur Förderung des Siedlungsklimas
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau
Umsetzungshorizont	kurz- mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	D4 Beschilderung von attraktiven Fusswegen im Siedlungsgebiet
Kurzbeschrieb	<p>Fusswege und Trottoirs müssen nicht notwendigerweise signalisiert werden (vgl. Art. 43 SVG).</p> <p>Eine Signalisation ist dann nötig, wenn die Benutzung unklar ist. Eine blaue Signalisation als Fussweg ist vorteilhaft und schliesst ein allgemeines Fahrverbot mit ein. Das Signal ist eine Information für die Fussgänger, dass der Weg für sie bestimmt ist und eine sinnvolle Verbindung im Wegnetz darstellt. Nebst der Eliminierung der Konfliktstellen und Lücken im Fusswegnetz sowie der Optimierung der Querungsmöglichkeiten über stark befahrene Verkehrsachsen ist eine gute Signalisation für die Attraktivität des Fusswegnetzes entscheidend. Die Wirksamkeit spezieller Fusswege hängt massgeblich davon ab, dass alle potenziellen Benutzerinnen und Benutzer durch geeignete Hinweise auf die Wege geleitet werden. Kurze und direkte Wege tragen zudem dazu bei, dass Wege innerhalb der Gemeinde eher zu Fuss zurückgelegt werden und somit der motorisierte Binnenverkehr reduziert wird. Insbesondere die direkten Wege im Siedlungsgebiet zu wichtigen Zielorten sollen beschildert werden.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - objektiv und subjektiv sichere Schul- und Kindergartenwege, welche durch die Kinder selbständig zurückgelegt werden können - Entflechtung Fuss- und Veloverkehr (wo nötig) - Direkte, attraktive Fusswege
Vorgehen	<p>Einheitliche Beschilderung der Fusswege zu den wichtigen Zielorten (z.B. Bahnhof, Einkaufen, Freizeit, Schule etc.)</p> <p>Ausarbeitung eines Beschilderungs- und Signalisationskonzept Fuss-/Veloverkehr</p>
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C4: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen - D1: Optimierung des Fusswegnetzes - D5: Sichern von öffentlichen Wegrechten auf Privatgrund
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	mittel

Massnahme	D5 Sichern von öffentlichen Wegrechten auf Privatgrund
Kurzbeschrieb	Ein attraktives Fusswegnetz besteht aus sicheren, direkten, möglichst eigenständig geführten Wegen. So sollten auch grössere Areale für Fussgänger (und Velofahrer) passierbar sein. Um dies langfristig gewährleisten zu können, ist einerseits die grundbuchliche Sicherung von bestehenden Wegen über Privatgrund und andererseits die Durchwegung bei neuen Planungen sicherzustellen. Nach Möglichkeit sollen auch bei bestehenden Überbauungen öffentliche Wegrechte erwirkt werden.
Ziele	- Direkte, attraktive Fusswege
Vorgehen	Die Wegrechte sind mit einem Eintrag ins Grundbuch privatrechtlich zu sichern. Dies kann mittels Baubewilligung verlangt werden. Bei Arealüberbauungen und -umnutzungen ist die Durchgängigkeit für die Öffentlichkeit – wenn möglich - bereits in Gestaltungsplänen vorzusehen. Es ist zu prüfen, wo bei bestehenden Überbauungen Potenzial für öffentliche Wege besteht und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Eigentümern Möglichkeiten für eine Durchwegung zu erarbeiten. Ebenfalls ist bei Privatstrassen zu prüfen, ob eine grundbuchliche Sicherung der Wegrechte angezeigt ist.
Aktueller Stand	teilweise ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- D4: Beschilderung von attraktiven Fusswegen im Siedlungsgebiet
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	hoch

Massnahme	D6 Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen
Kurzbeschrieb	Jede Gemeinde ist verpflichtet, für sichere Schulwege zu sorgen. Die objektive Verkehrssicherheit kann oft durch einfache Massnahmen, wie z.B. Hecken schneiden oder eine bessere Beleuchtung, verbessert werden. Kommunikations-Massnahmen helfen insbesondere bei subjektiv wahrgenommenen Sicherheitsrisiken. Mittels einer umfassenden Überprüfung der Schul- und Kindergartenwege können Sicherheitsdefizite identifiziert und entsprechende Optimierungsmassnahmen entwickelt werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - objektiv und subjektiv sichere Schul- und Kindergartenwege, welche durch die Kinder selbständig zurückgelegt werden können - Sichere und direkte Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen
Vorgehen	Die offensichtlichsten Konfliktstellen sind im Rahmen der Erarbeitung des KGV aufgenommen und im Defizitplan gekennzeichnet. Für die Erhöhung der Schulwegsicherheit soll ein entsprechendes Konzept erarbeitet und umgesetzt werden. Hierfür wird empfohlen, die Schulkinder von Beginn weg in die Erarbeitung miteinzubeziehen. Nebst den objektiven Sicherheitsdefiziten können so auch subjektive Problemstellen eruiert werden. Nebst der baulichen und gestalterischen Entschärfung der Konfliktstellen gehören auch flankierende Massnahmen wie die Organisation von Pedi-Bussen sowie Infoveranstaltungen der Schulen zu einer nachhaltig funktionierenden Schulwegsicherheit. Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von sicheren Schulwegen bietet der <u>Leitfaden «Elterntaxi»</u> von Energie-Schweiz für Gemeinden.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - B2: Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen - C8: Velofahrkurse für Schulkinder, Erwachsene und E-Bike - D1: Optimierung des Fusswegnetzes - E7: Informationskampagnen und Beratungsangebote
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	hoch

7.5 E: Mobilitätsmanagement, Betrieb und Lenkungsmaßnahmen

Massnahme	E1	Sensibilisierung und Beratung zur Förderung des Siedlungsklimas
Kurzbeschrieb	<p>Mit zunehmender Verdichtung der Siedlungsgebiete besteht die Gefahr, dass Grünflächen verschwinden. Versiegelte Flächen sind eine der Hauptursachen für den urbanen Hitzeinseleffekt. Mit bestimmten Baumaterialien wie Rasengittersteinen oder Strassenbelägen wie Schotter und Kies kann die Durchlässigkeit der Böden teilweise wiederhergestellt werden. Durch die Beschattung mit Bäumen lässt sich die Überhitzung von Strassen, Parkplätzen oder Wartebereichen von Bus- und Tramlinien besonders wirksam bekämpfen. Der Schatten von Bäumen kann die Umgebungstemperatur um bis zu 7 Grad Celsius abkühlen. Auch Wasser wirkt sich positiv auf das Siedlungsklima aus. Die kühlende Wirkung ist bei bewegtem Wasser besonders gross.</p> <p>Die entsprechenden Massnahmen zur Förderung eines angenehmen Siedlungsklimas erhöht somit auch die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf Plätzen. Die Gemeinde will daher auf kommunalen Flächen und im Strassenraum mit konkreten Projekten (z.B. bei der Gestaltung der neuen Begegnungszonen gem. Massnahme D1) eine Vorbildrolle einnehmen. Sie will auch Bauwillige diesbezüglich sensibilisieren und aktiv beraten.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung des Fussverkehrs durch erhöhte Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf öffentlichen Plätzen/ Freiflächen (Beschattung durch Bäume, Sitzbänke, etc.) - Der Strassenraum von Gemeindestrassen soll bei Neu-/Umbauarbeiten klimaangepasst gestaltet werden, klassische Verkehrsberuhigungselemente werden mit klimaangepasster Strassenraumgestaltung kombiniert, die Fortbewegungsqualität wird aufgewertet 	
Vorgehen	Bauvorhaben der Gemeinde und privater bezüglich ihrer Wirkung auf das Siedlungsklima prüfen und Bauherren beraten.	
Aktueller Stand	teilweise in Planung	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - D2: Verkehrsberuhigung im Zentrum - D3: Einführung Begegnungszonen prüfen 	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / Kanton Aargau und Grundeigentümer	
Umsetzungshorizont	laufend	
Priorität	hoch	

Massnahme	E2	Ermöglichen von autoarmem und autofreiem Wohnen
Kurzbeschrieb	<p>Autoarme oder autofreie Wohnsiedlungen tragen dazu bei, dass der Mehrverkehr trotz Bevölkerungswachstum begrenzt werden kann. Aus ökonomischer Sicht lohnen sich autofreie und autoarme Siedlungen, weil die Erstellung von Parkplätzen (insbesondere unterirdische) teuer und selten rentabel sind. Aber auch aus sozialer Sicht sind autofreie Siedlungen nachhaltig: es entsteht Freifläche für Begegnungsorte, Spiel und Erholung. Nicht jeder Standort eignet sich für eine autofreie oder autoarme Wohnsiedlung, gewisse Kriterien müssen erfüllt sein, um ein erfolgreiches Projekt zu realisieren. Die Checkliste der Plattform autofrei/autoarm Wohnen oder das MobilityRating Wohnsiedlung helfen bei der Beurteilung.</p> <p>In der Bau- und Nutzungsordnung ist die Grundlage für autoarmes oder -freies Wohnen zu legen. § 37 der aktuellen BNO sieht bereits für einige Zonen eine reduzierte Parkfelderstellungspflicht für Wohnnutzungen vor, die Ausweitung auf weitere Zonen soll geprüft werden. Zudem soll eine Pflicht für unterirdische Parkierungen geprüft werden. Als Kompensation soll untersucht werden, welche oberirdischen Parkplätze im Ortszentrum aufgehoben werden können.</p> <p>Der Richtwert des Normalfalls gemäss VSS-Norm soll für die Erstellung von Parkfeldern in der BNO als verbindliches Maximum festgelegt werden.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - langfristige Senkung des Motorisierungs-grades (Anzahl PKW pro 1000 EW) - Eine maximale Obergrenze für Parkplätze gemäss VSS-Norm soll verbindlich festgelegt werden - Anreizsysteme für den freiwilligen Verzicht auf den MIV 	
Vorgehen	<p>Im Rahmen der nächsten BNO-Revision die Massnahme in die BNO einfliessen lassen und den entsprechenden Artikel aufnehmen (vgl. auch Massnahme B7). Im GVK Region Aarau sind Massnahmen zur Reduktion der Mindestparkplatzanzahl vorgesehen, eine Koordination ist zu prüfen.</p>	
Aktueller Stand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- E5: Mobilitätsmanagement verankern	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	E3* Regionales Mobilitätsmanagement
Kurzbeschrieb	Eine Erarbeitung eines Mobilitätsmanagements für den sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, den Aufbau einer regionalen, webbasierten Mobilitätsplattform, die Prüfung einer regionalen Vermittlungsstelle für Fahrgemeinschaften, die Schaffung zielgruppenspezifischer Beratungsangebote insbesondere für Unternehmen für und mit arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen soll den Verkehr siedlungsverträglich gestalten. Nebst einer Verringerung der Verkehrsbelastung bringt ein Mobilitätsmanagement weitere Vorteile für Unternehmen wie die Minimierung der Kosten, das Erfüllen von Auflagen seitens der öffentlichen Hand (Parkierung) und ein modernes und umweltbewusstes Image. In Zusammenarbeit mit der Regionalentwicklung Aarau Regio und als flankierende Massnahme des Projekts VERAS soll deshalb ein regionales Mobilitätsmanagement mit den arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen entwickelt werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen und ausbauen - Anreizsystem für freiwilligen Verzicht auf MIV
Vorgehen	Massnahme ins regionale Gesamtverkehrskonzept sowie als flankierende Massnahme des Projekts VERAS einfliessen lassen.
Aktueller Stand	Pendent
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - E5: Mobilitätsmanagement verankern - E6: Sharing-Angebote und kombinierte Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern fördern und ausbauen
Federführung / Beteiligte	Regionalentwicklung Aarau Regio / Kanton Aargau (VERAS)
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	E4 Mobilitätsberatung für Unternehmen
Kurzbeschrieb	Die Gemeinde bietet bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen ab 50 Mitarbeitenden, die in einem Verfahrensprozess mit der Gemeinde stehen, eine Impulsberatung an. Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Unternehmensverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des Mobilitätsmanagements werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierende Probleme analysiert. Die Fachexperten entwickeln im Nachgang Massnahmenvorschläge. Für die Fachberatung bei Unternehmen zieht die Gemeinde das Angebot des kantonalen Mobilitätsmanagements aargaumobil bei.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - langfristige Senkung des Motorisierungsgrades (Anzahl PKW pro 1000 EW) - Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen und ausbauen
Vorgehen	Daueraufgabe gemäss Kurzbeschrieb
Aktueller Stand	Daueraufgabe
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - E8: Prüfen von Anreizen für den freiwilligen Verzicht auf den MIV - E6: Sharing-Angebote und kombinierte Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern fördern und ausbauen - E9: Erarbeitung eines Konzepts für Alternativ-Tankstellen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr / aargaumobil
Umsetzungshorizont	Daueraufgabe, laufend
Priorität	hoch

Massnahme	E5 Mobilitätsmanagement verankern
Kurzbeschreibung	Die Pflicht zur Prüfung und Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements bei grösseren Bauvorhaben soll im Rahmen von Planungen, Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen oder des Baubewilligungsverfahrens verankert werden. Es ist dabei auf das Angebot des kantonalen Mobilitätsmanagements aargaumobil aufmerksam zu machen. Eine Pflicht soll insbesondere dann festgesetzt werden, wenn ein verkehrlich sensibles Gebiet betroffen ist oder wenn ein Projekt eine hohe Verkehrserzeugung von bspw. mehr als 1'500 Fahrten pro Tag aufweist. Insbesondere im Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts von regionaler Bedeutung ist die Verpflichtung zu Mobilitätskonzepten zwingend einzuführen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - langfristige Senkung des Motorisierungsgrades (Anzahl PKW pro 1000 EW) - Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen und ausbauen
Vorgehen	Verankerung durch die Integration einer entsprechenden Bestimmung in das Parkierungsreglement sowie in der BNO und den Vorschriften von Sondernutzungsplanungen. Im GVK Region Aarau sind Massnahmen für die Lenkung der Mobilitätsnachfrage – z.B. mittels Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepte vorgesehen. Eine Koordination ist zu prüfen.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - E3: Regionales Mobilitätsmanagement - E8: Prüfen von Anreizsystemen für den freiwilligen Verzicht auf den MIV
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	E6 Sharing-Angebote und kombinierte Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern fördern und ausbauen
Kurzbeschreibung	Es sollen verschiedene Angebote wie Mobility, Verleihsysteme, B+R Abstellplätze an wichtigen Umsteigepunkten etc. gefördert und ausgebaut werden, um die kombinierte Mobilität zu stärken. EnergieSchweiz bietet Gemeinden mit dem Programm « <u>MONAMO Gemeinden</u> » Unterstützung bei der Entwicklung von innovativen Ansätzen für eine nachhaltige Gemeindemobilität.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen und ausbauen - Anreizsysteme für den freiwilligen Verzicht auf den MIV
Vorgehen	Prüfen, welche Massnahmen und Angebote für Suhr in Frage kommen. Unterstützung bietet aargaumobil, die Energiestadtberaterin oder die Sektion Mobilität von EnergieSchweiz. Im GVK Region Aarau Massnahmen für die Lenkung der Mobilitätsnachfrage – z.B. durch die Schaffung von Sharing-Angebote vorgesehen. Eine Koordination ist zu prüfen.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - E3: Regionales Mobilitätsmanagement - E4: Mobilitätsberatung für Unternehmen - E7: Informationskampagnen und Beratungsangebote - E8: Prüfen von Anreizsystemen für den freiwilligen Verzicht auf den MIV - E9: Erarbeitung eines Konzepts für Alternativ-Tankstellen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	mittel

Massnahme	E7 Informationskampagnen und Beratungsangebote
Kurzbeschrieb	Es sollen Informationskampagnen und Beratungsangebote zu verschiedenen Themen wie Eltern-Taxis, Sharing-Angebote etc. eingeführt werden. Auch bei der Einführung von neuen Tempo-Regimen, Parkplatzbewirtschaftung etc. ist eine angemessene und niederschwellige Kommunikation mit der Bevölkerung respektive den betroffenen Verkehrsteilnehmern wichtig. Die Gemeinde soll daher prüfen, wann und zu welchen Themen über welche Medien kommuniziert werden soll. Die Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts mit Jahresplanung leistet dabei hilfreiche Dienste.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen und ausbauen - Anreizsysteme für den freiwilligen Verzicht auf den MIV
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit aargaumobil und/oder der Energiestadtberaterin ein Kommunikationskonzept zum Thema Mobilität erarbeiten. Prüfen, zu welchen Themen weitergehende Beratungsangebote erstellt oder vermittelt werden sollen.
Aktueller Stand	teilweise ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	Grundsätzlich soll zu allen Massnahmen in adäquatem Rahmen informiert und die Bevölkerung über deren Umsetzung auf dem Laufenden gehalten werden.
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	mittel

Massnahme	E8	Prüfen von Anreizen für den freiwilligen Verzicht auf den MIV
Kurzbeschrieb	Um den freiwilligen Verzicht auf den MIV zu fördern, sollen verschiedene Anreizsysteme eruiert werden. Beispiele dafür sind Bonusmodelle für klimaschonende Mobilität. Der Mobilitätsbonus ist eine Geldleistung, die der Bereitstellung von gebührenfreien oder vergünstigten Parkplätzen an Mitarbeitende, die mit dem Auto anreisen, gegenübergestellt werden kann. Arbeitnehmende, die ohne Auto anreisen, erhalten zum Beispiel einen Beitrag an ihr ÖV-Abonnement. Weitere Möglichkeiten, um die Mitarbeitenden dazu zu motivieren, auf die Anreise mit dem Auto zu verzichten sind spielerische Herangehensweisen wie «Mobility-Jackpot», «bike-to-work» oder das Bereitstellen von Verleihsysteme für Velos und Trottinette, welche die Mitarbeitenden für ihren Arbeitsweg nutzen können. aargamobil unterstützt die Gemeinde bei der Einrichtung von Anreizsystemen für eine klimaschonende Mobilität der Gemeinde und Schule.	
Ziele	- Anreizsysteme für den freiwilligen Verzicht auf den MIV	
Vorgehen	Mit Unterstützung von aargamobil prüfen, welche Anreizsysteme sich für die Gemeinde Suhr eignen.	
Aktueller Stand	teilweise umgesetzt	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - E4: Mobilitätsberatung für Unternehmen - E6: Sharing-Angebote und kombinierte Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern fördern und ausbauen 	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	E9	Erarbeitung eines Konzepts für Alternativ-Tankstellen
Kurzbeschrieb	<p>Der Klima-Masterplan Schweiz sowie verschiedene Automobilhersteller gehen davon aus, dass bis 2040 rund 50 % aller Kilometer im Personenverkehr mit Elektrofahrzeugen zurückgelegt werden. Der Bedarf für den Bau von Elektrotankstellen scheint vorhanden, wobei das Aufladen der Fahrzeuge primär zu Hause, sekundär am Arbeitsort, tertiär auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen und schliesslich an "E-Tankstellen" (Schnellladung) erfolgt. Ein gutes Netz von Ladeinfrastruktur, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Nutzenden, unterstützt die Entwicklung der Elektromobilität. Mit einem Konzept sollen in erster Priorität Standorte für Aufladestationen eruiert sowie aufgezeigt werden, wie der Betrieb der Ladestation sichergestellt werden kann. Nebst allen Typen von E-Autos sollen auch Elektrovelos und E-Roller aufgeladen werden können. In Kombination mit der Nutzung von Solarenergie macht die Gemeinde damit einen zukunftsweisenden Schritt mit Vorbildcharakter. In zweiter Priorität ist die Erarbeitung für weitere Konzepte zu Alternativ-Tankstellen wie Wasserstoff zu prüfen.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten für verschiedene Arten kombinierter Mobilität schaffen und ausbauen 	
Vorgehen	<p>Erarbeitung eines Konzeptes für Elektrotankstellen auf dem Gemeindegebiet in Zusammenarbeit mit den Technischen Betrieben Suhr.</p>	
Aktueller Stand	<p>Bearbeitung, Prüfung und Umsetzung von Massnahmen erfolgt im Zusammenhang mit Energiestadt</p>	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C2: Konzept für Pendler Routen - C7: Genügende Anzahl Veloabstellplätze und deren Qualität sicherstellen - E4: Mobilitätsberatung für Unternehmen - E6: Sharing-Angebote und kombinierte Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern fördern und ausbauen 	
Federführung / Beteiligte	<p>Gemeinde Suhr / Technische Betriebe Suhr TBS</p>	
Umsetzungshorizont	<p>mittelfristig</p>	
Priorität	<p>mittel</p>	

Massnahme	E10 Überprüfung Beschilderung
Kurzbeschreibung	Um den Strassenraum übersichtlicher zu gestalten, soll geprüft werden, welche Strassenschilder tatsächlich zwingend notwendig und gesetzlich erforderlich sind. Übrige Schilder sollen entfernt werden. Nicht betroffen ist die Beschilderung des Fuss- und Veloverkehrs (Massnahme D4).
Ziele	(kein Ziel formuliert)
Vorgehen	Auf einem Rundgang durchs Dorf unter Beteiligung der Bauverwaltung, dem Werkhof und eventuell der Regionalpolizei prüfen, welche Strassenschilder notwendig sind und gegebenenfalls sogleich entfernen.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	---
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Suhr, Regionalpolizei Suret
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	tief

8 Umsetzung und Controlling

Kommunales Gremium

Für die Umsetzung des KGV will die Gemeinde ein kommunales Gremium einsetzen. Dieses wird durch den Gemeinderat konstituiert und hat folgende Aufgaben:

- Vorschlag der umzusetzenden Massnahmen im Rahmen des Jahresbudgets
- Begleitung und Überwachung der Umsetzung dieser Massnahmen
- Rechenschaft über Termine, Kosten und Wirkung der Massnahmen beim Gemeinderat

Wenn nötig, ist der KGV an die veränderten Verhältnisse und Bedürfnisse anzupassen. Ein Konzept zur Wirkungskontrolle ist deshalb Bestandteil des KGV. Das Controlling umfasst eine Vollzugs- und eine Wirkungskontrolle.

Vollzugskontrolle

Jährlich sind folgende Überprüfungen durch das kommunale Gremium vorzunehmen und zuhanden des Gemeinderats zu dokumentieren:

- **Vollzugskontrolle:** Wurden die zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen umgesetzt oder sind noch in Umsetzung?
- **Zielüberprüfung:** Entsprechen die Ziele den aktuellen Verhältnissen und Bedürfnissen? Ist die Übersichtstabelle mit Zielsetzungen und Massnahmen allenfalls zu ergänzen?
- **Massnahmenplanung:** Für das kommende Jahr sind die umzusetzenden Massnahmen gemäss ihrer Dringlichkeit auszuwählen und in die Budgetplanung aufzunehmen.

Wirkungskontrolle

Der Gemeinde Suhr steht als Energiestadt die Mobilitätsbuchhaltung – ein Management-tool zur Messung der Wirksamkeit von Mobilitätsmassnahmen – zur Verfügung. Dieses zeigt anhand von acht ausschlagkräftigen Indikatoren die Mobilitätsentwicklung der Gemeinde. Im Rahmen des Re-Audits Energiestadt werden diese Indikatoren vierjährlich erhoben.

Diese erhobenen Daten sollen jeweils die Grundlage der Wirkungskontrolle des KGV darstellen, indem sie Rückschlüsse auf die Wirkung der getroffenen Massnahmen des KGV zulassen. Nicht alle Massnahmen können mithilfe der Mobilitäts-Indikatoren auf ihre Wirkung überprüft werden. Situativ und je nach Massnahme sind zusätzliche Daten zu erheben, z.B.:

- Geschwindigkeitsmessungen (Tramstrasse und weitere kritische Stellen)
- Konsultierung Unfallstatistik (wird jährlich durch das ASTRA erstellt)
- Auswertung der ÖV-Verbindungen (Auslastung und weiteres: die Daten werden jährlich durch die Betreiber Aargau Verkehr AG (AVA), SBB und Busbetrieb Aarau erhoben und können dort bezogen werden)
- Prüfen von Nachfrage / Angebot an Veloabstellplätzen und Sharing-Angeboten
- Umfragen bei der Bevölkerung (Sicherheitsempfinden an Konfliktstellen, problematische Strassenabschnitte nach der Umsetzung von Massnahmen, etc.)
- Situationsbedingt -Erhebungen (Verkehrszählungen, Geschwindigkeitsmessungen, Konfliktbeobachtungen) auf definierten Strassenabschnitten vor und nach der Umsetzung von Massnahmen.

Über die Wirkung der getroffenen Massnahmen anhand der erhobenen Daten wird dem Gemeinderat zusammen mit der Vollzugskontrolle Bericht erstattet.

9 Genehmigung

Genehmigungsinhalt

Der KGV Suhr besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. Anhang, dem Defizitplan, den Teilplänen ÖV, MIV, Veloverkehr und Fussverkehr sowie einem Massnahmenplan.

Vom Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau sind **die Ziele** gemäss Kapitel 6 sowie der Übersichtstabelle im Anhang zu genehmigen. Mit der Genehmigung werden die Ziele für den Kanton behördenverbindlich, er verpflichtet sich damit, die Erreichung der Ziele zu unterstützen.

Genehmigungsvermerk:

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Anhänge

- A) Übersichtstabelle
- B) Strassentypisierung
- C) Auswertung Mobilitätsverhalten
- D) Auswertung Mitwirkung Analysephase
- E) Sicherheitsstudie Suhr IO, K242 Tramstrasse

A Übersichtstabelle

Übersichtstabelle – Werte und Defizite

	A. Öffentlicher Verkehr	B. Motorisierter Individualverkehr	C. Veloverkehr	D. Fussverkehr	E. Mobilitätsmanagement
Erkenntnisse aus der Analyse	<ul style="list-style-type: none"> – leistungsstarke Anbindung an Aarau, Lenzburg, Zürich, Basel, Bern, Luzern (Zofingen) – gute Erschliessungsgüte im Zentrumsgebiet und entlang Nord-Süd-Achse – Die geplante Umsetzung BGK Tram-strasse soll Verspätungen reduzieren und die Anschlusssicherheit am Bahnhof Aarau erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> – flächendeckend T30 in den Wohnquartieren – gute Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze – genügend öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze 	<ul style="list-style-type: none"> – gute Anbindung an die Naherholungsgebiete – attraktive Route direkt nach Aarau 	<ul style="list-style-type: none"> – ruhige, sichere Verbindungen innerhalb der T30-Zonen – gut erreichbare, attraktive Naherholungsgebiete 	<ul style="list-style-type: none"> – Mobility-Angebot (ausbaufähig)
Defizite	<ul style="list-style-type: none"> – Verspätungen auf den Buslinien infolge Verkehrsüberlastung – mässige ÖV-Erschliessung der Quartiere im Süden, Westen und Osten (Badi, Pflegeheim) – fehlende Busanschlüsse an letzte Zugsverbindung in Aarau – grosse Distanz zwischen den Bushaltestellen Gemeindehaus und Schweizerhof auf Tramstrasse – teilweise nicht behindertengerechte Bushaltestellen – ÖV-Anschlüsse in Aarau teilweise nicht gewährleistet 	<ul style="list-style-type: none"> – unbefriedigende Strassenraumgestaltung (Hauptachsen, Bahnhofareal) – starke Belastung durch Durchgangsverkehr – Konfliktsituationen im Zentrum (Mittlere Dorfstrasse) – Konfliktsituationen Bachstrasse (Einfahrten in Bachstrasse) – Konfliktsituationen Parkierung Kinderkrippe Si Sa Sug an der Bachstrasse – Gefahrenstelle Schützenhaus-Kreuzung (Wältimattweg/Obertelweg) – Konfliktsituationen Tramstrasse (hohe Fahrgeschwindigkeit, viele Querungen durch Fussgänger und Velofahrer, Schule) – überhöhte Geschwindigkeiten auf Bernstrasse Ost und West (Ortseinfahrten) – «Laternenparking» (ganzes Gemeindegebiet) – teilweise wildes Parkieren bei Fussballspielen im Brügglifeld – unerlaubtes Parken bei Bankomat Ecke Tramstrasse/mittlere Dorfstrasse – quartierfremder Verkehr in verschiedenen Wohnquartieren – Verkehrsführung im Gebiet Pfister/Suhrepark nicht nachvollziehbar – Verkehrsabstimmung mit Aarau im Aarauerfeld (Fahrverbote, Parkierung etc.) – Elterntaxis 	<ul style="list-style-type: none"> – ungenügende Veloabstellanlagen bei öffentlichen und publikumsorientierten Gebäuden und Anlagen: <ul style="list-style-type: none"> - Bhf Süd: ungedeckter Abstellplatz - Migrolino: fehlender Abstellplatz - Rundhaus: schlecht zugänglicher VP - Vinci: ungedeckte Abstellplätze - Badi (Benützung nur bei Schönwetter) - Suhrepark: schlecht positionierte und erschlossene Abstellanlage - Pflegeheim: zu steile Zufahrt - Zentrum: ungenügende/fehlende Abstellplätze beim Denner, Coop, Apotheke - TBS: fehlende Abstellplätze - Vorderseite Gemeindehaus – fehlende Markierung von Badi Richtung Wynenfeld – mangelhafte Markierung der Radwege bei (Zentrum, Kreuz Richtung Wynental, Wynenfeld Richtung Entfelden) – Konfliktsituationen Bachstrasse (Einfahrten in Bachstrasse) – fehlender Veloweg Gränicherstrasse – Missachtung von Temporegime (T30) durch E-Bike-Fahrer – fehlende/ungenügende Querungs- und Abbiegehilfen für Velos – starke Trennwirkung durch die Hauptverkehrsachsen – Durchgängigkeit für Cargovelos und Anhänger nicht bei allen Velowegen gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> – nicht behindertengerechte Übergänge (Mittelinseln, Trottoirränder) – Lücken im Fusswegnetz (gemäss Defizitplan: entlang Bach bei Suhrepark, fehlendes Trottoir Anna-Heer-Strasse, allg. enge Verhältnisse obere Dorfstrasse, Lücke Suhrestrasse/Obere Dorfstrasse) – Konfliktsituation Fuss-/Veloweg entlang Bach (Galeggenweg / Bachstrasse) – gefährliche Stellen (vgl. Defizitplan: unübersichtliche Stelle Galeggenweg, Übergang Gränicherstrasse ab Ring-/Wynemattstrasse) – Schulweg: gefährliche Stellen (vgl. Defizitplan) – unbefriedigende Situation auf Gränicherstrasse – starke Trennwirkung durch die Hauptverkehrsachsen – fehlende attraktive Verbindung vom Suhrepark in die mittlere Dorfstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> – ungenügende Strassenraum- und Platzgestaltung entlang Hauptachsen und beim Bahnhof (in Planung) – fehlende oder nicht einheitliche Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund – fehlende Informationskampagnen und Beratungsangebote (Elterntaxis, Sharing-Angebote etc.)

Übersichtstabelle – Ziele und Massnahmen

	A. Öffentlicher Verkehr	Motorisierter Individualverkehr	C. Veloverkehr	D. Fussverkehr	E. Mobilitätsmanagement
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> – bessere Anbindung der Randquartiere, Sport- und Freizeiteinrichtungen und Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz, sofern Kosten und Nutzen ein positives Verhältnis aufweisen – Zugänglichkeit der Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr verbessern – Behindertengerechte und hindernisfreie Bushaltestellen an Gemeindestrassen bis 2023 	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen – langfristige Senkung des Motorisierungsgrades (Anzahl PKW pro 1000 EW) – Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren – Förderung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer mittels guter Strassenraumgestaltung – Eine maximale Obergrenze für Parkplätze gemäss VSS-Norm soll verbindlich festgelegt werden 	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung des Velo-Anteils am Gesamtverkehr – Attraktive und sichere Veloabstellanlagen mit genügend Veloabstellplätzen an den wichtigen Ziel- und Quellorten sowie Umsteigepunkten (ÖV-Haltestellen, auch für Cargovelos) – Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Velowegnetz (auch für Schüler, Cargovelos und Anhänger) – Weiterentwicklung des kommunalen und kantonalen Radroutennetzes, Prüfung möglicher Pendler Routen im Rahmen des GVK Region Aargau – Sichere und direkte Führung des Veloverkehrs auf Gemeindestrassen, Schaffen von Querungshilfen für Veloverkehr auf Kantonsstrassen, Prüfung von an Veloverkehr angepasster Strassenraumgestaltung bei Neubauprojekten – Entflechtung schnelle und gemächliche Velofahrer 	<ul style="list-style-type: none"> – sichere und direkte Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen – objektiv und subjektiv sichere Schul- und Kindergartenwege, welche durch die Kinder selbständig zurückgelegt werden können – Entflechtung Fuss- und Veloverkehr (wo nötig) – direkte, attraktive Fusswege – Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr am Bahnhof – Prüfen, ob Ampelphasen auf Kantonsstrassen für Fussgänger optimiert werden können 	<ul style="list-style-type: none"> – Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen und ausbauen – Das Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird gefördert. Priorität hat die Erreichung einer guten Koexistenz insbesondere auf der Bachstrasse – Anreizsystem für den freiwilligen Verzicht auf den MIV – Förderung des Fussverkehrs durch erhöhte Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf öffentlichen Plätzen/ Freiflächen (Beschattung durch Bäume, Sitzbänke, etc.) – Der Strassenraum von Gemeindestrassen soll bei Neu-/Umbauarbeiten klimaangepasst gestaltet werden, klassische Verkehrsberuhigungselemente werden mit klimaangepasster Strassenraumgestaltung kombiniert, die Fortbewegungsqualität wird aufgewertet – Die Bedürfnisse der Bevölkerung sollen vor der Umsetzung von kommunalen Massnahmen in geeigneter Form abgeholt werden
Massnahmen	<p>A1***: Anpassung Streckenführung Buslinie 4 oder 6</p> <p>A2: Anschluss der Süd-Quartiere ans ÖV-Netz</p> <p>A3: neue AVA-Haltestelle auf Höhe Badi / Steinfeld</p> <p>A4**: Taktausbau der Buslinien prüfen</p> <p>A5**: Buserschliessung der Wynenmatte / Verlängerung Buslinie 1 bis Bahnhof Suhr</p> <p>A6: Überprüfen und Anpassung der Bushaltestellen</p>	<p>B1: Verkehrsberuhigung bei den Ortseingängen</p> <p>B2: Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen</p> <p>B3: Prüfung/Forderung Tempo 30 auf Kantonstrassen im Zentrum</p> <p>B4: Verhindern von quartierfremdem Verkehr</p> <p>B5: Zufahrtsbeschränkung beim Galeggenweg prüfen</p> <p>B6**: Markierung von Parkplätzen auf Quartierstrassen</p>	<p>C1: Bedürfnisse des Veloverkehrs bei allen Planungen berücksichtigen und umsetzen</p> <p>C2**: Konzept für Pendler Routen</p> <p>C3**: Erweiterung Tempo 30 Strecke Obertelweg</p> <p>C4***: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen (Fuss- und Veloverkehr)</p> <p>C5: Durchgängigkeit für Cargovelos und Anhänger auf allen Velorouten sicherstellen</p> <p>C6*: Erschliessung Wynencenter mit attraktiver Veloverbindung</p> <p>C7: Genügende Anzahl Veloabstellplätze und deren Qualität sicherstellen</p> <p>C8: Velofahrkurse für Schulkinder, Erwachsene und E-Bike</p> <p>C9: Attraktivierung Fuss- und Velofreizeitverbindung Suhre</p>	<p>D1: Optimierung des Fusswegnetzes</p> <p>D2: Verkehrsberuhigung im Zentrum</p> <p>D3**: Einführung Begegnungszonen prüfen</p> <p>D4: Beschilderung von attraktiven Fusswegen im Siedlungsgebiet</p> <p>D5: Sichern von öffentlichen Wegrechten auf Privatgrund</p> <p>D6: Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen</p>	<p>E1: Sensibilisierung und Beratung zur Förderung des Siedlungsklimas</p> <p>E2**: Ermöglichen von autoarmem und autofreiem Wohnen</p> <p>E3*: Regionales Mobilitätsmanagement</p> <p>E4: Mobilitätsberatung für Unternehmen</p> <p>E5**: Mobilitätsmanagement verankern</p> <p>E6**: Sharing-Angebote und kombinierte Mobilität mit verschiedenen Verkehrsträgern fördern und ausbauen</p> <p>E7: Informationskampagnen und Beratungsangebote</p> <p>E8: Prüfen von Anreizsystemen für den freiwilligen Verzicht auf den MIV</p> <p>E9: Erarbeitung eines Konzepts für Alternativ-Tankstellen</p> <p>E10: Überprüfung Beschilderung</p>

* Im Rahmen von VERAS als flankierende Massnahmen umsetzen

** Teil des GVK Region Aarau

*** VERAS und GVK Region Aarau

B Strassentypisierung

Strassentypisierung: Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume

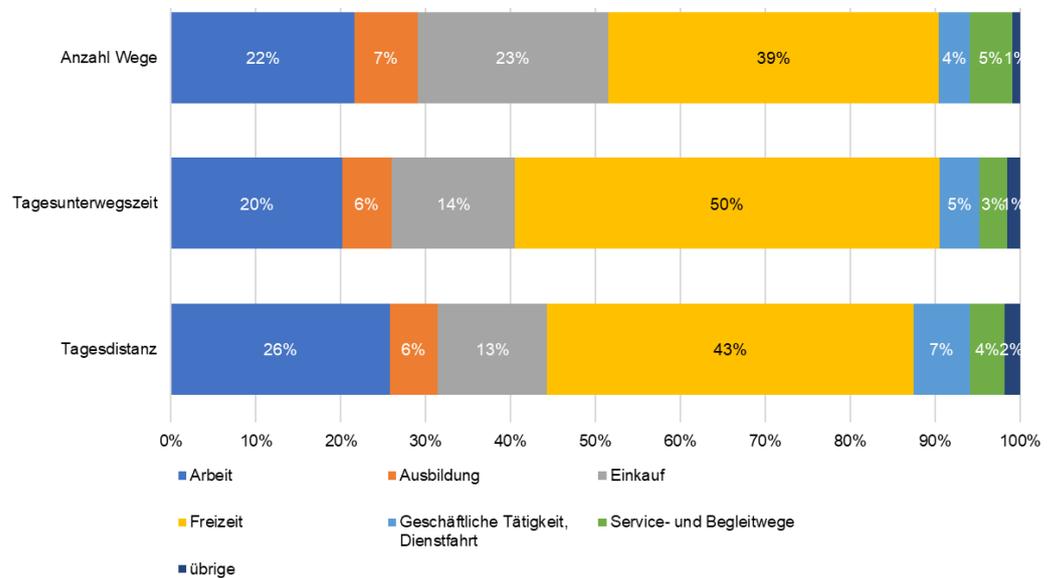
Strassentyp	Hauptverkehrsstrassen (HVS) ausserorts	Hauptverkehrsstrassen (HVS) innerorts	Sammelstrassen (SS)	Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen (ES)	Plätze, Orte, spezifische Räume
Eigentümer	Kanton	Kanton	Gemeinde	Gemeinde / Private	Gemeinde / Private
Bedeutung	überregionale, regionale, zwischenörtliche	überregionale, regionale, zwischenörtliche	örtliche	quartierinterne	örtliche, quartierinterne
Hauptfunktionen 1) Fussverkehr 2) Radverkehr 3) Parkierung 4) Schwerverkehr 5) öV	durchleiten des Transitverkehrs, verbinden, anbinden an HLS-Netz 1) wenig 2) zugelassen reps. längs, je nach Ausgestaltung 3) nein resp. in der Regel nein, je nach Ausgestaltung 4) ja inkl. Ausnahmetransporte 5) ja	Verkehr: durchleiten, sammeln, verbinden Weitere Funktion: Ortszentrum repräsentieren 1) längs und quer 2) vor allem längs 3) nein 4) ja inkl. Ausnahmetransporte 5) ja	sammeln, erschliessen, parkieren 1) längs und quer 2) vor allem längs 3) geregelt oder frei, bei öV-Führung unerwünscht, je nach Ausgestaltung 4) ausnahmsweise resp. nur zur Erschliessung, je nach Ausgestaltung 5) ja, je nach Ausgestaltung	erschliessen, sich aufhalten, spielen, parkieren, abstellen 1) längs und quer 2) vor allem längs 3) geregelt oder frei 4) ausnahmsweise 5) ja (eher Ortsbus)	repräsentieren, kommunizieren, sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren 1) flächig 2) flächig 3) Ein- / Aussteigen, -laden 4) wenn möglich ohne 5) oft
Gestaltungsprinzipien	verkehrsorientiert	stark verkehrsorientiert	Hauptsammelstrassen: primär verkehrsorientiert, Quartiersammelstrassen: primär siedlungsorientiert	stark siedlungsorientiert	stark siedlungsorientiert
Sicherheitsanforderungen und Ausbaugrad	- Sicherheitsanforderungen werden durch homogenen Ausbaugrad angestrebt. - weitgehende Verkehrsentsmischung erwünscht - seitlicher Zutritt nur über Knoten anzustreben - Abstellmöglichkeit für Pannen- und Unterhaltsfahrzeuge erwünscht - Gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel etc.) zweckmässig berücksichtigen, - Landwirtschaftsverkehr beachten	- Sicherheitsanforderungen werden durch möglichst homogenen Ausbaugrad angestrebt. - alle Fahrzeuge zugelassen - seitlicher Zutritt nur über Knoten anzustreben	- Sicherheitsanforderungen werden durch reduzierte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angestrebt. Der Ausbaugrad ist darauf auszurichten. - alle Fahrzeuge zugelassen - seitlicher Zutritt ist frei, nach Möglichkeit gebündelt - städtebauliche Anforderungen möglichst berücksichtigen	- Sicherheitsanforderungen werden durch reduzierte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angestrebt. Der Ausbaugrad ist darauf auszurichten. - alle Fahrzeuge zugelassen - seitlicher Zutritt ist frei - weitgehende Ausrichtung auf städtebauliche Anforderungen	hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich
Städtebau und Umwelt	- Konzentration des Verkehrs zur Entlastung der übrigen Strassen - Massnahmen zur Aufrechterhaltung eines möglichst flüssigen Verkehrsablaufes - Immissions- und Gewässerschutzmassnahmen - Massnahmen zur Integration der Strasse in Landschaft und Besiedelung	- Bei Ortsdurchfahrten ist die bestehende Bausubstanz zu erhalten - möglichst weitgehende Einpassung in die Siedlung anstreben	- Strassenraum möglichst als Aufenthalts- und Begegnungsraum ausgestalten (--> ist bei kleinen Verkehrsmengen möglich) - Immissionsschutz durch begrenzte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten	- Strassenraum möglichst als Freizeit- und Spielraum ausgestalten - Immissionsschutz durch geringe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten	- Raum als Freizeit, Begegnungs- und Spielraum ausgestalten - Immissionsschutz durch geeignete Platzgestaltung (z.B. Grossbäume)
Belastbarkeit (DTV oder Fz/h)	20'000 DTV oder mehr (HVS)	20'000 DTV oder mehr	500 - 800 Fz/h, je nach Ausgestaltung	bis 150 Fz/h	je nach Situation und Ausgestaltung
Ausbaugrössen 1) Signalisierte Geschwindigkeit 2) Fahrgeschwindigkeit 3) massgebender Begegnungsfall 4) Fahrbanbreite in m	1) 80 km/h 2) 50 bis 80, je nach Ausgestaltung 3) LW/LW, LW/PW 4) 7.5 - 8 m	1) 50 km/h 2) 40 bis 50 3) LW/LW, Bus/Bus 4) 7.5 m	1) 20, 30 oder 50 km/h 2) 25 - 30 km/h 3) LW/PW, LW/LW, Bus/Bus 4) je nach Ausgestaltung gemäss VSS-Norm	1) 20, 30 oder 50 km/h 2) 25 - 30 km/h 3) LW/PW bei stark redzierter Geschwindigkeit 4) je nach Ausgestaltung gemäss VSS-Norm	1) 20 oder 30 km/h 2) 20 - 30 km/h 3) Situationsabhängig 4) je nach Ausgestaltung gemäss VSS-Norm
Paramter a) öffentlicher Verkehr b) Radverkehr c) Fussverkehr	a) in der Regel Busbuchten resp. Fahrbahnhofstestelle, je nach Ausgestaltung b) wenig; wenn dann Radweg c) keine Massnahmen	a) in der Regel Busbuchten b) Radstreifen ein- oder beidseitig c) beidseitiger Gehweg, gesicherte Querungen	a) Fahrbahnhofstestelle b) in der Regel ohne spezielle Massnahmen c) beidseitig oder einseitig	a) Fahrbahnhofstestelle b) ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz) c) mind, einseitiger Gehweg falls kein Tempo 30	a) Fahrbahnhofstestelle b) ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz) c) ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)

Diese Tabelle stützt sich grösstenteils auf die Normen VSS40040 bis VSS40045 ab.

C Auswertung Mobilitätsverhalten

Gemäss den regelmässigen Erhebungen des Kantons zum Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung¹⁵ legen die Einwohnenden des Kantons Aargau an einem Tag durchschnittlich 39 km zurück und sind dafür rund eineinhalb Stunden unterwegs. Die Hälfte dieser Zeit und 43% der zurückgelegten Kilometer gehen dabei auf das Konto der Freizeit.

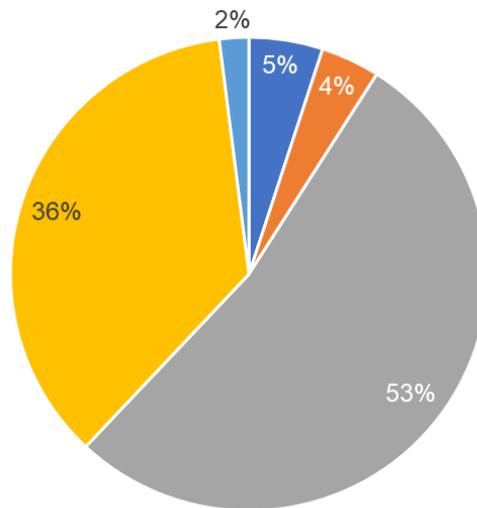
	Tagesdistanz [km]	Tagesunterwegszeit ¹⁶ [min]	Anzahl Wege
Total	39.1	88.8	3.24
Arbeit	10.1	17.9	0.70
Ausbildung	2.2	5.2	0.24
Einkauf	5.0	12.8	0.73
Freizeit	16.9	44.4	1.26
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2.6	4.2	0.12
Service- und Begleitwege	1.6	2.9	0.16
Übrige	0.7	1.3	0.03



¹⁵ Quelle: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) (2018): Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

¹⁶ mit Warte- und Umsteigezeiten

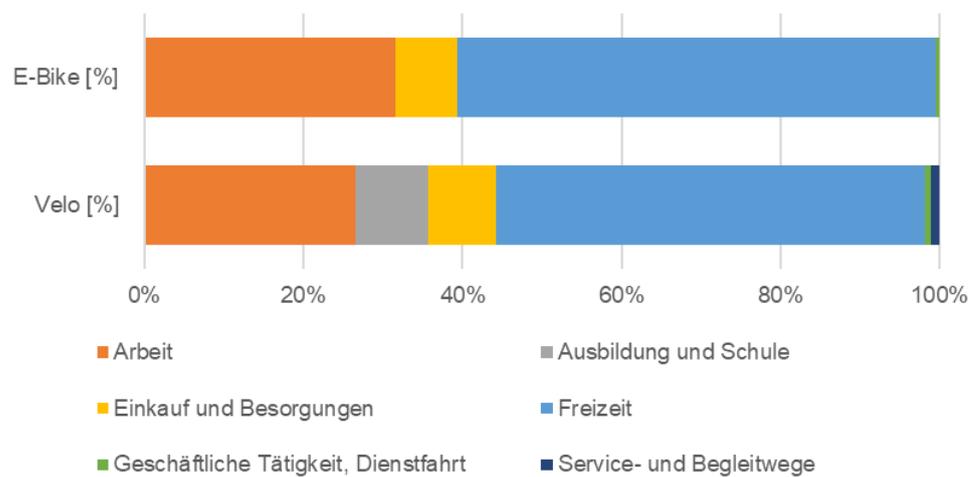
In der Agglomeration Aarau werden die zurückgelegten Distanzen anteilmässig mit folgenden Verkehrsmitteln zurückgelegt:



■ zu Fuss ■ Velo inkl. E-Bike ■ MIV ■ ÖV ■ Übrige

Nutzung von Velo und E-Bike

Der Distanzanteil der Velo- und E-Bike-Fahrenden der gesamthaft zurückgelegten Distanz ist heute noch sehr tief. Das liegt einerseits auch daran, dass die mit Velos zurückgelegten Distanzen tendenziell kürzer sind als diejenigen, welche mit Auto oder ÖV zurückgelegt werden. Die folgende Auswertung zeigt, dass der heutige Einsatz von Velos und E-Bikes nebst der Freizeit vor allem bei den Arbeitswegen liegt.

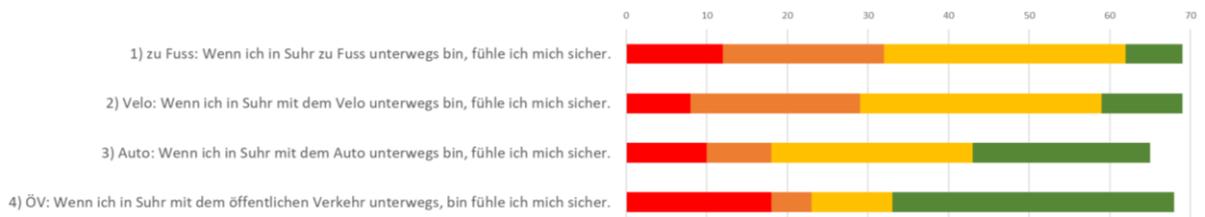


D Auswertung Mitwirkung Analysephase

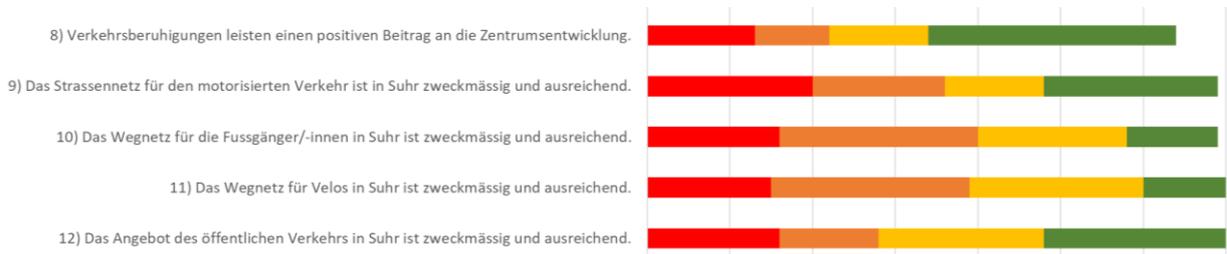
Stimmungsbarometer



Sicherheit



Zustand der Verkehrsinfrastruktur



Verkehrsbelastung



Überblick Rückmeldungen
Defizite

Kategorie	Anzahl Rückmeldungen
Querungen	36
Netzlücke Fuss-/Radwegnetz	36
Gefahrenstellen gesamt	29
Gefahrenstellen wegen Unübersichtlichkeit	19
Netzüberlastung MIV	16
Mangelhafte Infrastruktur	18
ÖV-Erschliessungsgüte	10
Konfliktsituationen verschiedene Verkehrsteilnehmer	40
Schleichverkehr	8
Verkehrsführung	20
Gestaltung Strassenraum/Plätze	38
Verkehrsberuhigung	22
Parkierung	5
Übrige	22

E Sicherheitsstudie Suhr IO, K242 Tramstrasse

SUHR IO

K242 TRAMSTRASSE

SICHERHEITSTUDIE (VORABZUG)

27. Oktober 2022



Luftbild 2021 (swisstopo)

INHALTSVERZEICHNIS

Ausgangslage	2
Auftrag	2
Ziele	3
Vorgehen / Methode	4
Erhebungskonzept	5
1 Vorsortierung	6
2 Abschnitt Anna-Heer-Strasse	14
3 Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse	18
4 Knoten Tramstrasse/Mittlere Dorfstrasse	37
5 Beginn Mehrzweckstreifen	43
Allgemeine Eindrücke zum Verkehrsgeschehen	49
Referenzwerte und Beurteilungsgrundlagen	50
Abgrenzung	52
Zusammenfassung und Beurteilung der Beobachtungen	53
Handlungsbedarf	54

AUSGANGSLAGE

Die Tramstrasse in Suhr wurde in den letzten Jahren umgebaut, die Geleise sind entfernt. Nach dem Vorsortierbereich des mit Lichtsignalen gesteuerten Knotens Tramstrasse / Bernstrasse wurde das Schema mit einem Mehrzweckstreifen realisiert. Dabei ist die Querungsstelle beim Bachdurchlass der Suhre mit einem Fussgängerstreifen ausgerüstet, die weiteren Querungsstellen nicht. Beidseitig der Kantonsstrasse sind Trottoirs realisiert, welche bei seitlich einmündenden Strassen Trottoirüberfahrten aufweisen.

Während der ersten Betriebszeit der Anlage sind Beobachtungen gemacht worden. Die Bevölkerung nimmt verschiedene Probleme wahr, welche durch die Sektion Verkehrssicherheit und die Gemeinde zusammengefasst wurden. Dabei handelt es sich um:

- Querungsbedürfnis Velo im Bereich der Vorsortierung einer Lichtsignalanlage
- Konflikte Velo mit Parkierung auf Nebenfläche
- Konflikte und Zeitverluste bei Strassenquerung aufgrund „hoher“ Randanschläge bei Trottoirüberfahrten
- Konflikte Fussverkehr mit wartenden Autos auf Trottoirüberfahrten
- Konflikte auf Trottoirs zwischen Fuss- und Veloverkehr
- Konflikte auf Trottoirs, in Zusammenhang mit an linksabbiegenden vorbeifahrenden Geradeausfahrern und Rechtsabbiegern
- Querungsschwierigkeiten Fussverkehr an Querungsstellen ohne Fussgängerstreifen
- Querungsschwierigkeiten für Leute mit einer Mobilitätsbeeinträchtigung (z.B. mit Rollatoren)
- wahrgenommene Probleme von Teilnehmenden des Veloverkehrs, wenn diese im Bereich Mehrzweckstreifen von Motorfahrzeuglenkenden überholt werden

AUFTRAG

Um diese wahrgenommenen Verkehrssicherheitsprobleme fundiert fachlich zu beurteilen und allfällige Massnahmen abzuwägen ist es notwendig, in einem ersten Schritt Fakten zum Verkehrsgeschehen zu erheben. In einem zweiten Schritt ist ein Vergleich der festgestellten Werte mit Normwerten anzustellen, um den allfälligen Handlungsbedarf zu identifizieren. Wenn Handlungsbedarf festgestellt wird, können in einem dritten Schritt zielgerichtet Verbesserungsmassnahmen untersucht werden. Diese Verbesserungsmassnahmen müssen dazu führen, dass die objektiv festgestellten Probleme eliminiert oder mindestens reduziert werden können.

ZIELE

Ziel der Studie

Das Hauptziel dieser Verkehrssicherheitsstudie ist das Untersuchen und Nachweisen von Problemen bei der gebauten Anlage sowie in den Verkehrsabläufen. Zentral sind dabei Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Fuss- und Veloverkehr. Durch Verkehrsbeobachtungen werden mögliche Probleme in den Netzen von Fuss- und Veloverkehr (z.B. abweichende Infrastrukturangebote gegenüber von Wunschlinien) festgestellt sowie allfällige Konfliktpotenziale mit dem motorisierten Verkehr (z.B. Verhalten von motorisiertem Verkehr bei Fussgängerquerungsstellen oder bei Trottoirüberfahrten) untersucht. Auch sind Konflikte zwischen Velos und Fussverkehr zu untersuchen. Mit Hilfe von Statistiken und subjektiven Beobachtungen wird dabei eine Grundlage für den weiteren Prozess geschaffen.

Allgemeines Ziel

Eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden muss das oberste Ziel für alle Organe sein. Verkehrsunfälle jeglicher Art sollen nicht vorkommen. Eine höchstmögliche Verkehrssicherheit kann nur erreicht werden, wenn alle im Strassenverkehr teilnehmenden Personen jederzeit die Möglichkeit haben, Verhaltensfehler von anderen Verkehrsteilnehmenden durch Kompensation auf der eigenen Seite auszugleichen.



Am Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse treffen die verschiedenen Verkehrsarten und damit auch unterschiedliche Ansprüche aufeinander. Eine höchstmögliche Verkehrssicherheit für Alle ist das Ziel.

VORGEHEN / METHODE

Zur Erfüllung der Anforderungen wurde ein schrittweises Vorgehen gewählt:

Phase 1 Grundlagen und Fakten

In einem ersten Schritt wurden einerseits die Problemstellen subjektiv beschrieben und andererseits Fakten zum Verkehrsgeschehen erhoben. Für jede genannte Problemstelle wurden dabei unterschiedliche (massgeschneiderte) Untersuchungen durchgeführt.

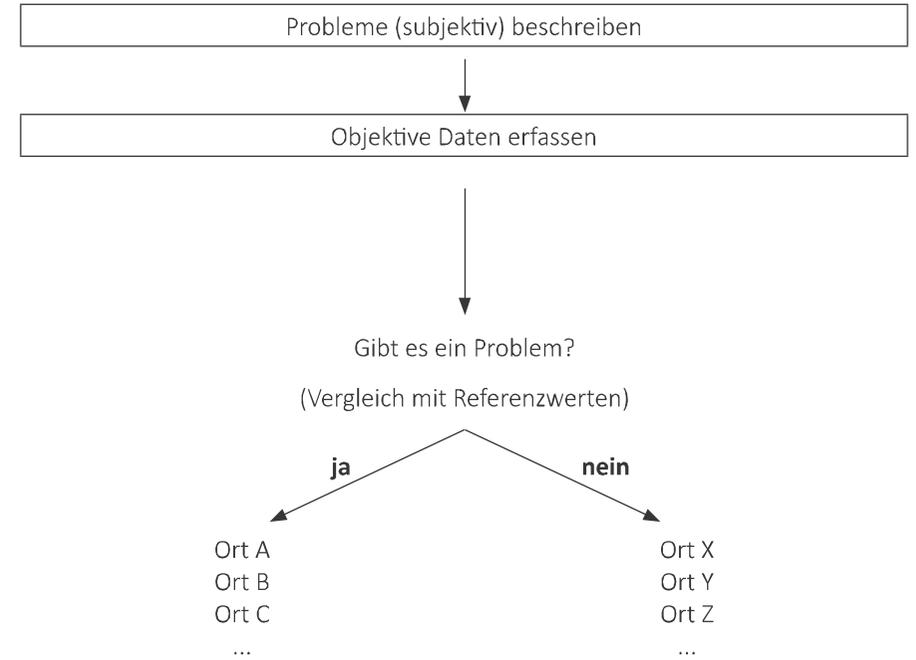
Phase 2 Feststellung von Referenzwerten und Abweichungen

In einem zweiten Schritt (in der vorliegenden Dokumentation aus Gründen der Übersichtlichkeit kombiniert) wurden die festgestellten Kennwerte mit Normwerten oder Erfahrungswerten verglichen, um einen objektiv hergeleiteten Handlungsbedarf zu identifizieren. Wo keine Norm- oder Erfahrungswerte gefunden werden konnten, wurden eigene Herleitungen der Zielwerte geführt. Fehlende Normwerte weisen dennoch auf einen Forschungsbedarf hin.

Phase 3 Lösungsvorschläge als Diskussionsgrundlage

In einem dritten Schritt sollen, auf der Basis des objektiv hergeleiteten Handlungsbedarfs, zielgerichtet Korrektur- oder Verbesserungsmassnahmen entwickelt werden. Dabei wird darauf geachtet, die minimal notwendige Korrektur (im Sinne der Verhältnismässigkeit) aufzuzeigen. Andererseits können auch andere Lösungen, welche sich nicht direkt aus der Problematik ableiten lassen aber dennoch eine massgebliche Verbesserung versprechen, zur Diskussion gestellt werden.

Phasen 1 und 2



Phase 3

Massnahme A
Massnahme B
Massnahme C
...

ERHEBUNGSKONZEPT

Für die Verkehrserhebungen erfolgte der Einsatz von 7 Kameras sowie der Einsatz von 6 Seitenradargeräten vom **24. März 2022 bis zum 30. März 2022**. Die untersuchten Standorte sind im nachfolgenden Übersichtsplan dargestellt.

Pro wahrgenommenem Problem wurde eine massgeschneiderte Untersuchung durchgeführt. Eine allgemeine Statistik und Verkehrszählung wurde nicht erhoben (ausser automatisch erfasste Daten mit den Seitenradargeräten). Die detaillierte Auswertung der Videos erfolgte für den **Dienstag, den 29. März 2022** (Wochentag mit üblichem Verkehrsaufkommen). Pro Standort wurden insgesamt **6 Videostunden, 06.30 Uhr bis 08.30 Uhr, 11.30 bis 13.30 Uhr, 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr** angeschaut und ausgewertet. Aufgrund der Zeitumstellung (von Winterzeit auf Sommerzeit) während den Videoaufnahmen, stimmen die Zeitangaben auf den Videos sowie die reelle Zeit nicht überein.

Geschwindigkeitsmessung V1, V2
 automatische Verkehrszählung
 - Geschwindigkeiten
 - Verkehrszusammensetzung (inkl. Velo)
 - Ganglinien fahrender Verkehr

Geschwindigkeitsmessung V3, V4
 automatische Verkehrszählung
 - Geschwindigkeiten
 - Verkehrszusammensetzung (inkl. Velo)
 - Ganglinien fahrender Verkehr

Geschwindigkeitsmessung V5, V6
 automatische Verkehrszählung
 - Geschwindigkeiten
 - Verkehrszusammensetzung (inkl. Velo)
 - Ganglinien fahrender Verkehr



Grundlage: Luftbild Swisstopo 2021

**Standort 1
 Beobachtung**

- Anzahl Bewegungen Velo
- Fahrlinien Velo
- Probleme / Konflikte
- Statistik Konflikte

**Standort 2
 Beobachtung**

- Anzahl Velo auf Trottoir
- Konflikte mit FG
- Verhalten Velo / FG
- Statistik

**Standort 3
 Zählung / Beobachtung**

- Querungsfälle / Benutzergruppen
- Verhalten FV
- Verhalten MIV
- Statistik

**Standort 3
 Knotenstromzählung**

- Zählung Spitzenstunden
- Zählung FG Trottoirüberfahrten
- Berechnung VQS
- Stichprobe längere Wartezeiten
- Vergleich Berechnung / Realität
- Verhalten MIV
- Verhalten Velo
- Verhalten Fussverkehr

**Standort 4
 Zählung / Beobachtung**

- Querungsfälle / Benutzergruppen
- Verhalten FV
- Verhalten MIV
- Statistik (Wartezeiten und Vortrittsmissachtungen)

**Standort 5
 Check Infrastruktur / Beobachtung**

- Untersuchung gebaute Anlage
- Vergleich mit Normen Hindernisfreiheit
- Zählung Fussverkehr
- Verhalten Fussverkehr
- Verhalten MIV
- Statistik

**Standort 6
 Check Infrastruktur / Beobachtung**

- Untersuchung gebaute Anlage
- Vergleich mit Normen Hindernisfreiheit
- Zählung Fussverkehr
- Verhalten Fussverkehr
- Verhalten MIV
- Statistik

**Standort 7
 Beobachtung**

- Verhalten Velo
- Verhalten MIV
- Konflikte
- Statistik

Übersicht Standorte, Untersuchungsgegenstand und Messmitteleinsatz

1 VORSORTIERUNG



1 VORSORTIERUNG

Kritik der Bevölkerung: Querungsbedürfnis Velo im Bereich der Vorsortierung einer Lichtsignalanlage, Konflikte Velo mit Parkierung auf Nebenfläche

Untersuchungsgegenstand: Zählung und Unterscheidung nach Benutzergruppen, aufzeichnen der Fahrlinien der Velos und Gehlinien des Fussverkehrs, erfassen des Verhaltens der Fahrzeuglenkenden durch Beobachtung. Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).

Zusammenfassung Ergebnisse:

- Die Beziehung Turnhalleweg-Vorplatz Post/Suhreparkweg ist für Velofahrende ein Bedürfnis. Insgesamt 25 Velos überfahren den Vorsortierbereich im Beobachtungszeitraum. Es wird dabei jeweils eine Sicherheitslinie überfahren. 6 Velos auf dieser Fahrbeziehung nehmen den Umweg via Fussgängerstreifen in Kauf.
- Auch beim Fussverkehr besteht dieses Bedürfnis. Während der Beobachtungszeit queren 60 Personen die Tramstrasse in diesem Bereich und verzichten auf den Umweg via Fussgängerstreifen.

Beobachtung und Beurteilung:

- Sind die beiden markierten Parkfelder vor der Post besetzt, wird auf den übrigen Vorplatzflächen, welche für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen sind, parkiert. Dabei handelt es sich nicht ausschliesslich um ein Halten. Teilweise werden die Fahrzeuge mehrere Minuten parkiert.
- Auch auf dem Fussgängerbereich zwischen den markierten Parkfeldern sowie dem Gebäude (Post) werden Fahrzeuge kurzzeitig abgestellt.
- Das vorgesehene Prinzip, dass die beiden Parkfelder vorwärts angefahren und vorwärts wieder verlassen werden, funktioniert nur bedingt. Die Autofahrenden fahren teilweise rückwärts in die Parkfelder, verlassen die Parkfelder rückwärts oder benützen die Gehwegbereiche als Manövrierfläche.
- Autos aus dem Turnhalleweg biegen nach Links in die Tramstrasse ein (Fahrtrichtung Aarau) → Überfahren der Sicherheitslinie / Missachtung des Signals „Abbiegen nach links verboten“.
- Weiteres Fehlverhalten von Fahrzeuglenkenden kommt ebenfalls vor, jedoch nur in Einzelfällen. So zum Beispiel das Befahren des Gehwegs vor der Bäckerei oder das Befahren der Veloabbiegespur.

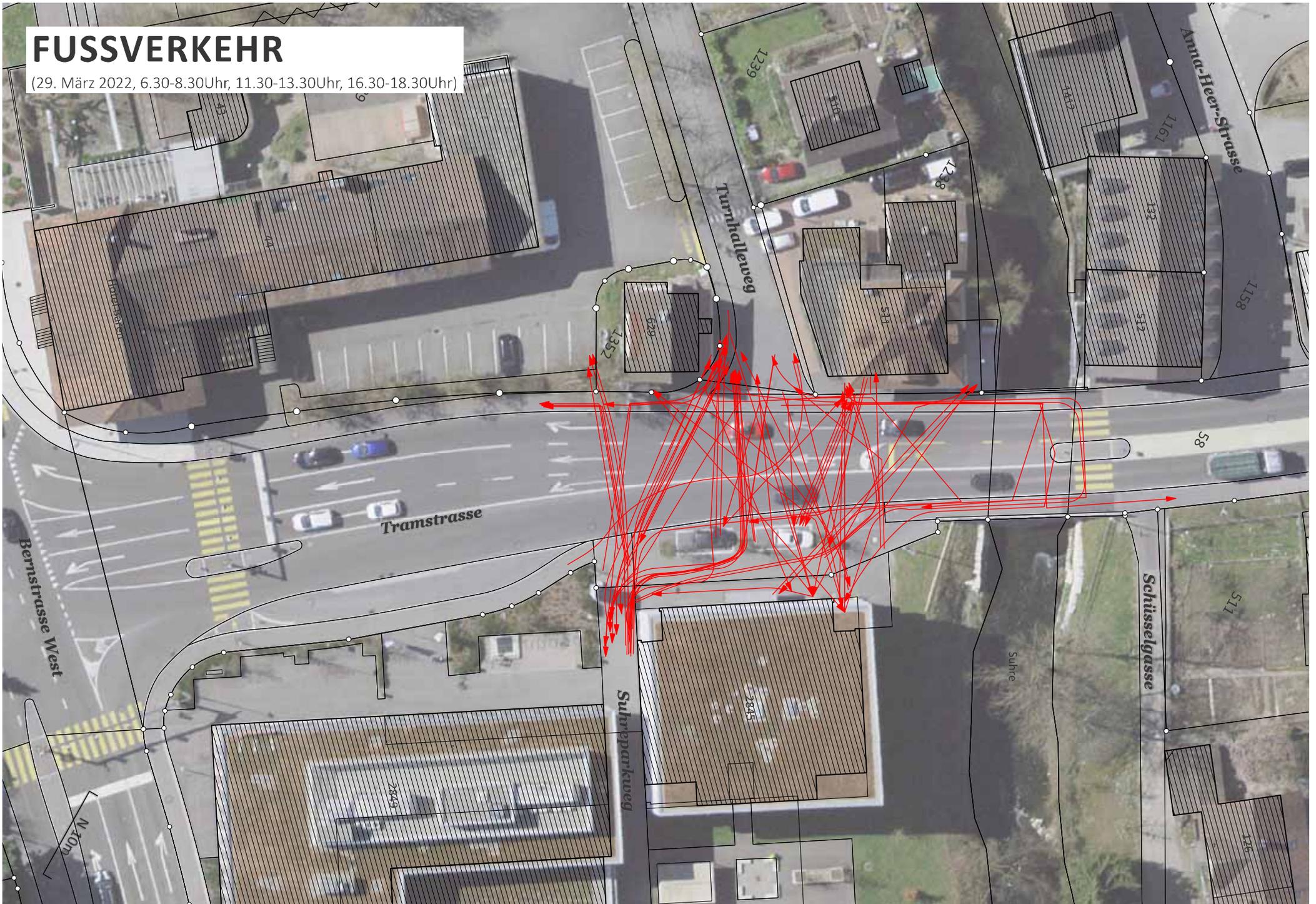
Zusammenfassung der beobachteten Verhaltensweisen:

- Querungsbedürfnis von Velos über die Einspurstrecken
- MIV-Parkierung auf Gehwegflächen/Versperren der Velozufahrt



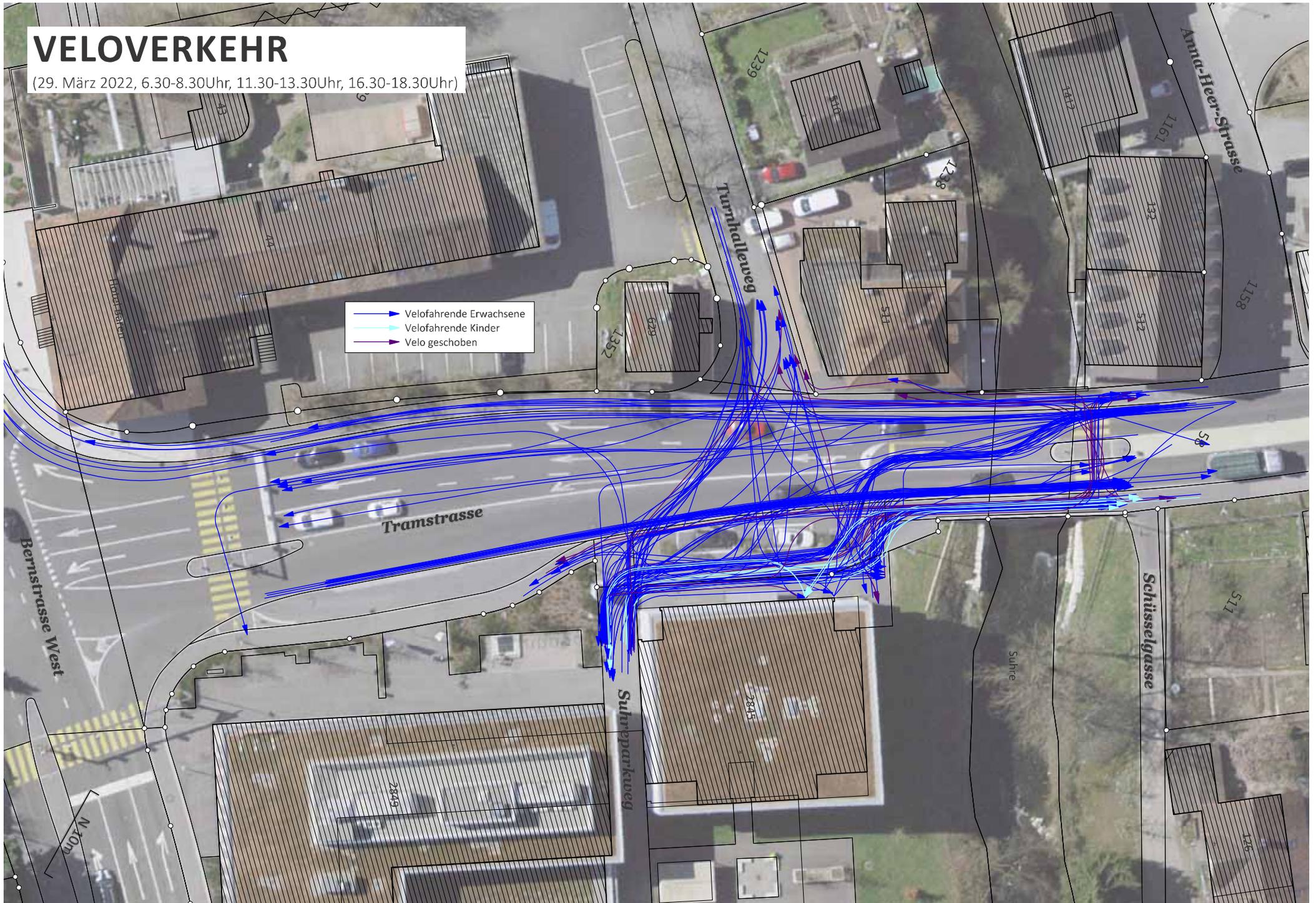
FUSSVERKEHR

(29. März 2022, 6.30-8.30Uhr, 11.30-13.30Uhr, 16.30-18.30Uhr)



VELOVERKEHR

(29. März 2022, 6.30-8.30Uhr, 11.30-13.30Uhr, 16.30-18.30Uhr)

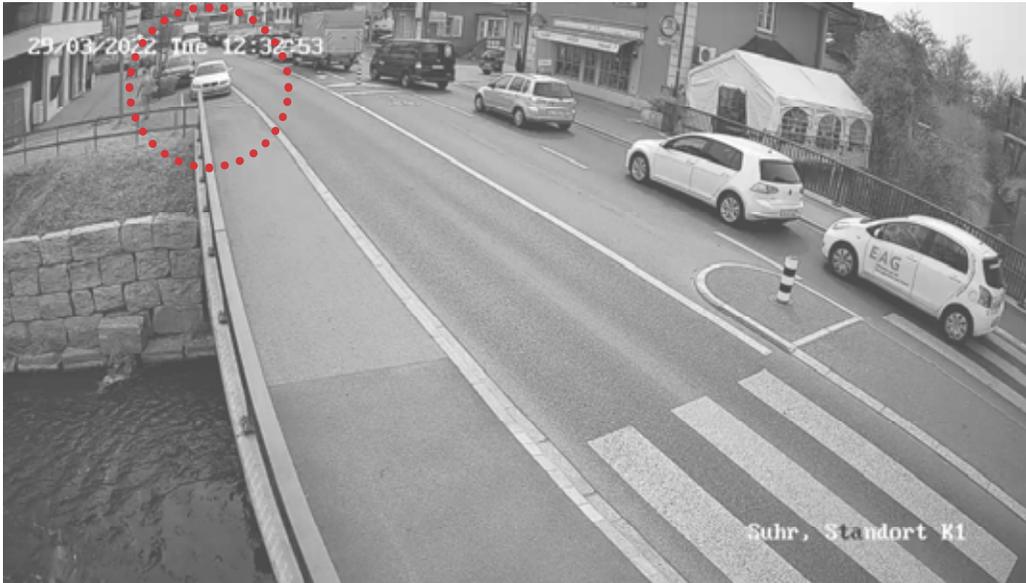
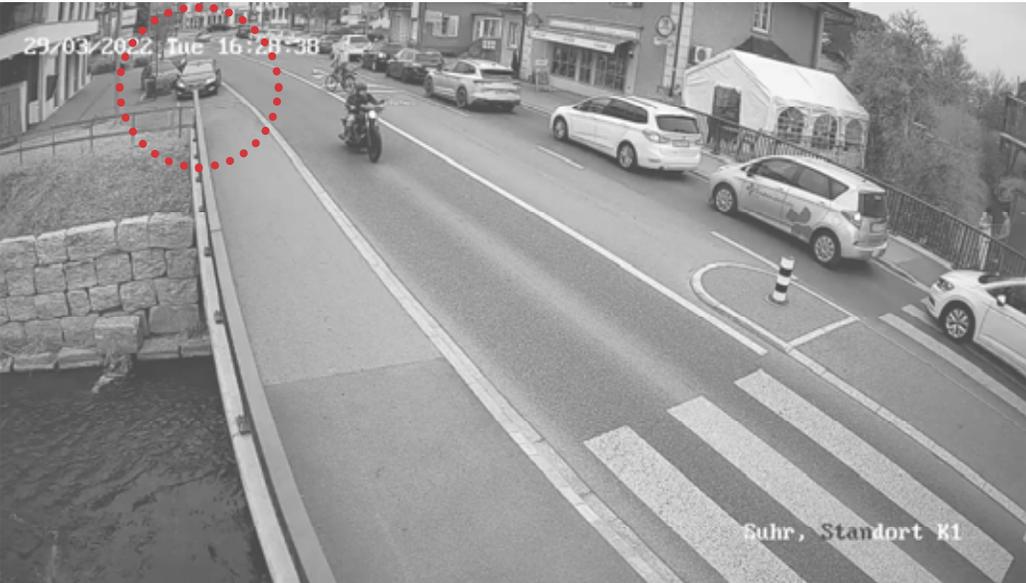


1 VORSORTIERUNG: BEISPIELE FÜR MIV-PARKIERUNG AUF FLÄCHEN FÜR DEN FUSS- UND VELOVERKEHR

Die beiden nachfolgenden Seiten zeigen Screenshots mit Fahrzeugen auf den Gehwegflächen vor der Post. Im Normalfall werden diese Flächen vom Knoten Tramstrasse/Bernstrasse angefahren und in Richtung Aarau wieder verlassen. Es gibt aber auch vereinzelte Fahrzeuglenkende, welche den Vorbereich in Richtung LSA-Knoten verlassen oder gar aus Richtung Aarau anfahren.

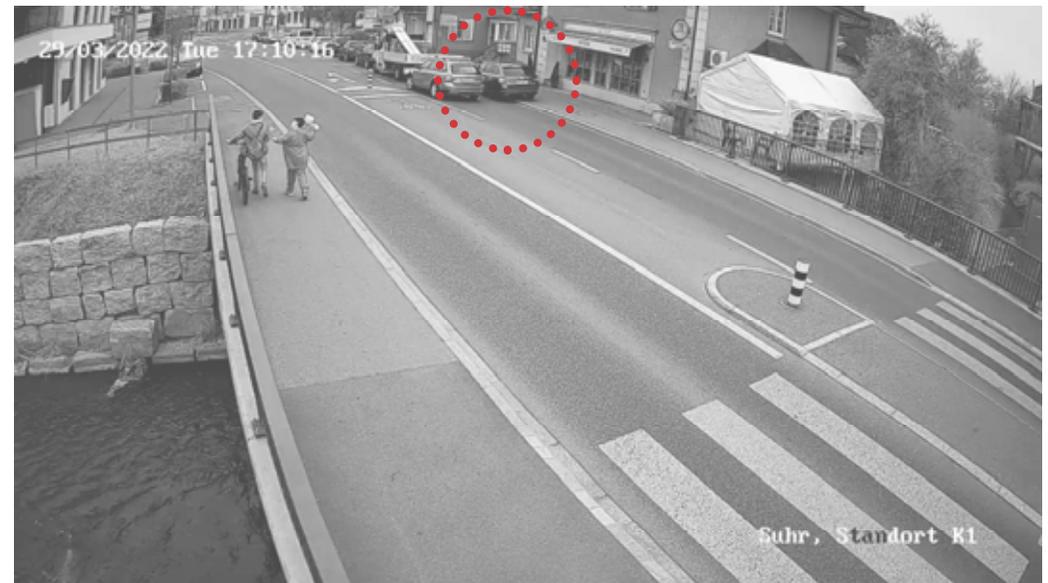


1 VORSORTIERUNG: BEISPIELE FÜR MIV-PARKIERUNG AUF FLÄCHEN FÜR DEN FUSS- UND VELOVERKEHR



1 VORSORTIERUNG: FEHLVERHALTEN VON MIV-LENKENDE IM BEREICH DER VORSORTIERUNG

Wie zuvor beschrieben, werden die Parkfelder in Einzelfällen in Richtung LSA-Knoten verlassen (Bild oben links). Dabei wird eine Sicherheitslinie überfahren. Aus dem Turnhalleweg fahren Fahrzeuge in Richtung Aarau (Bild oben rechts). Sie überfahren dabei eine Sicherheitslinie und missachten bei der Ausfahrt Turnhalleweg das Signal „Abbiegen nach links verboten“. In Einzelfällen wurde beobachtet, wie Fahrzeuge die Veloabbiegespur benutzen (Bild unten links) um die Kolonne auf der Fahrspur zum LSA-Knoten zu umfahren oder die Gehwegfläche vor der Bäckerei wird befahren (Bild unten rechts).

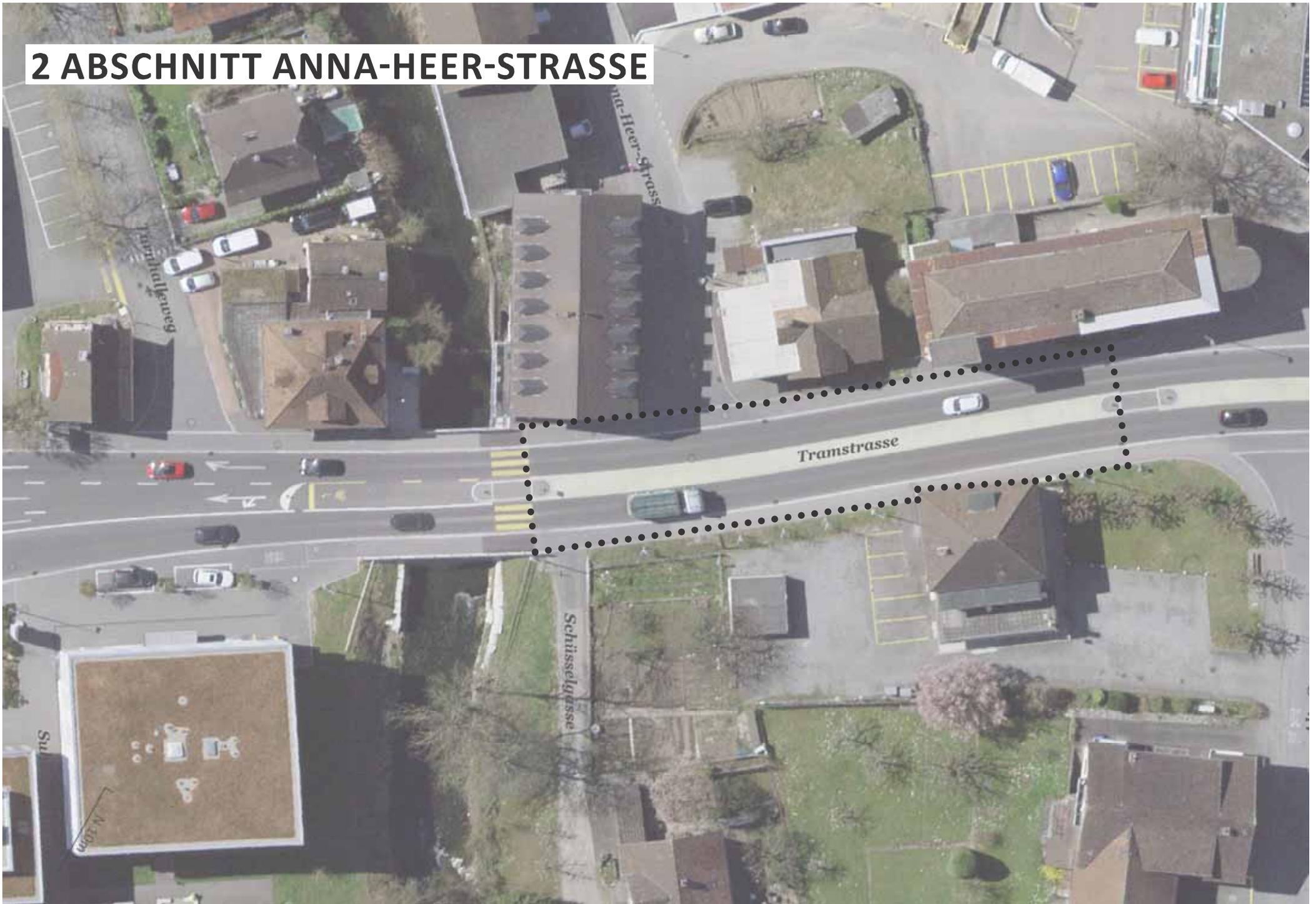


1 VORSORTIERUNG: VELOS AUF DER FAHRBEZIEHUNG TURNHALLENWEG-SUHRENPARKWEG

Wie der Plan zu den Velofahrlinien zeigt, besteht zwischen Turnhalleweg und Suhrenparkweg eine direkte Wunschlinie für den Veloverkehr. In den Bildern auf dieser Seite werden stellvertretend einige Veloquerungen aufgezeigt.



2 ABSCHNITT ANNA-HEER-STRASSE



2 ABSCHNITT ANNA-HEER-STRASSE

Kritik der Bevölkerung: Konflikte auf Trottoirs zwischen Fuss- und Veloverkehr

Untersuchungsgegenstand: Zählung und Unterscheidung nach Benutzergruppen, erfassen des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden durch Beobachtung. Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).

Zusammenfassung Ergebnisse:

- Im Abschnitt zwischen dem Fussgängerstreifen beim Bachübergang der Suhre und der Fussgängerquerung südlich der Alten Gasse wurden in der Beobachtungszeit insgesamt 139 Velos gezählt.
- 43 Velos (31%) fuhren auf dem Trottoir, 96 (69%) fuhren auf der Strasse.
- Bei den 43 Velos auf dem Trottoir war bei 12 Fahrten Konfliktverkehr vorhanden. Dieser bestand hauptsächlich aus Fussverkehr (11 Fälle, 92%). Kritische Situationen bei diesen Begegnungsfällen konnten nicht beobachtet werden.
- Kinder auf Velos fahren mehrheitlich auf dem Trottoir (in 14 von 20 Fällen, 70%).
- In 29 Fällen (von insgesamt 43 Bewegungen auf dem Trottoir) fahren erwachsene Personen mit dem Velo auf dem Trottoir.

Kritische Situationen zwischen Velos und Fussverkehr auf dem Trottoir

Als kritisch wurden in diesem Zusammenhang Situationen angesehen, bei welchen es zwischen den beiden Verkehrsarten zu Zusammenstößen oder Beinahe-Zusammenstößen gekommen ist. Auch wenn ein Verkehrsteilnehmender kurzfristig ausweichen musste („zur Seite springen“) wurde dies als kritisch definiert. Es ist davon auszugehen, dass die Wahrnehmung einer kritischen Situation durch die Verkehrsteilnehmenden sehr unterschiedlich ist. Für den Fussverkehr sind nah vorbeifahrende Velos (im Rücken) unangenehm. Dies kann von Velofahrenden gleichzeitig als unproblematisch betrachtet werden.

Beobachtung und Beurteilung:

- Bei Rückstau auf der Fahrspur Richtung Lichtsignalanlage wird die Einfahrt Anna-Heer-Strasse nicht immer freigehalten. Dies kann für den motorisierten Verkehr sowie den Veloverkehr zu Problemen beim Ein- und Abbiegen führen.
- Rund ein Drittel der gezählten Velos fährt auf dem Trottoir. Die Statistik zeigt, dass es sich nicht in allen Fällen um Kinder handelt, welche bis zum Alter von 12 Jahren das Trottoir benutzen dürfen. Dies könnte darauf hinweisen, dass sich im Abschnitt ohne Veloinfrastruktur nicht alle Velofahrenden wohl fühlen. Auch das Umfahren von Stau vor dem LSA-Knoten kann ein Grund sein, um mit dem Velo auf dem Trottoir zu fahren.

Zusammenfassung der beobachteten Verhaltensweisen:

- erwachsene Velofahrende auf dem Trottoir



Statistische Auswertung Veloverkehr im Abschnitt Anna-Heer-Strasse

Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).

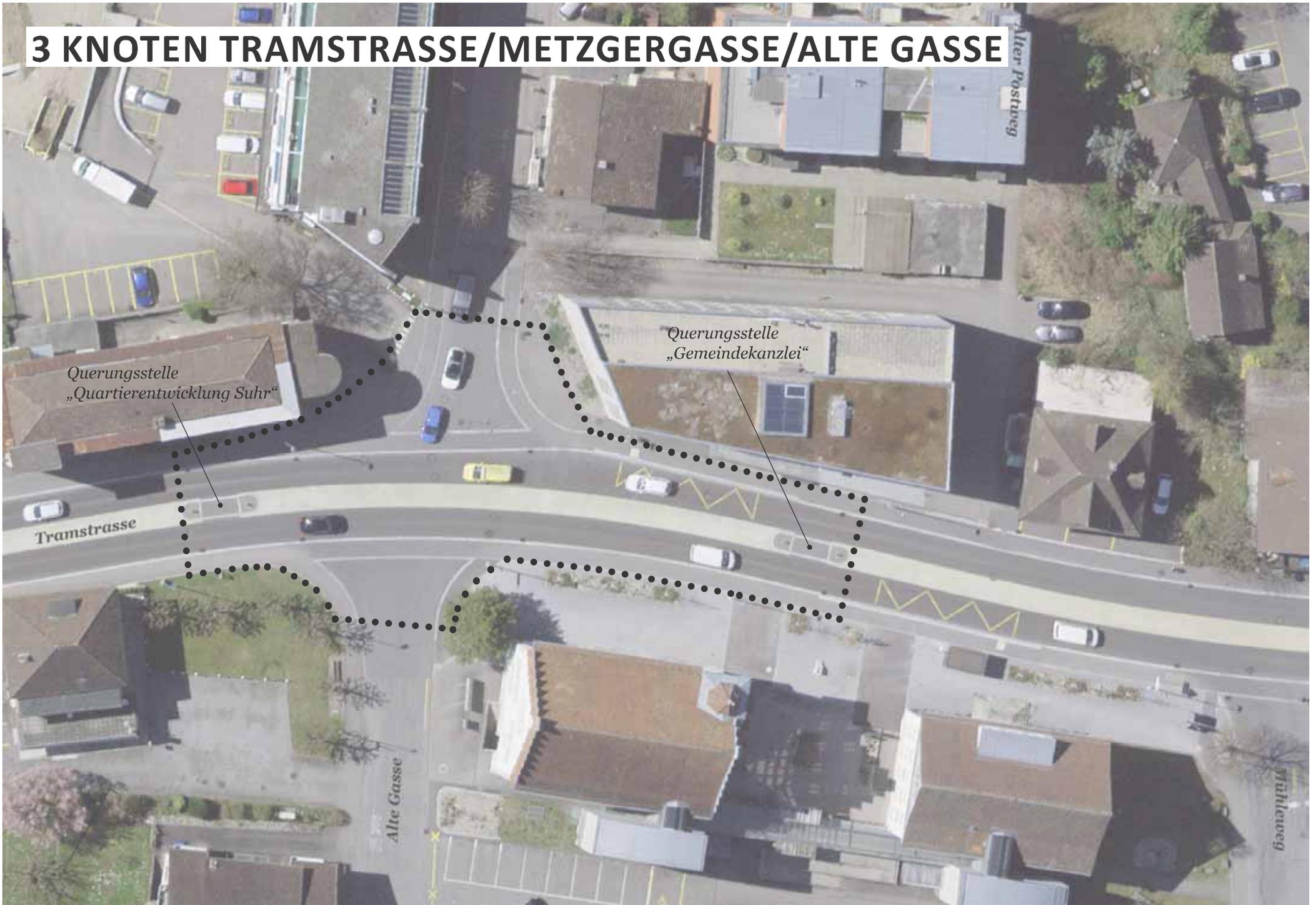
Anzahl Velos	139	
auf Trottoir	43	31%
auf Strasse	96	69%
östliche Strassenseite	73	53%
westliche Strassenseite	66	47%
von der Anna Heer Strasse	31	
von Norden	52	
von Süden	56	
in die Anna Heer Strasse	14	
nach Norden	61	
nach Süden	63	
Erwachsene	119	86%
Kinder	20	14%
Konfliktverkehr vorhanden	12	28%
kein Konfliktverkehr	31	72%
MIV	1	8%
VV	0	0%
FV	11	92%
kreuzen auf Trottoir	5	42%
Fussverkehr weicht aus	4	33%
Velo weicht aus	3	25%

2 ABSCHNITT ANNA-HEER-STRASSE: BEGEGNUNGEN ZWISCHEN VELO- UND FUSSVERKEHR AUF DEM TROTTOIR

Begegnen sich die beiden Verkehrsarten auf dem Trottoir frontal, weicht grundsätzlich die Fussgängerin oder der Fussgänger aus (sofern dies möglich ist).



3 KNOTEN TRAMSTRASSE/METZGERGASSE/ALTE GASSE



3 KNOTEN TRAMSTRASSE/METZGERGASSE/ALTE GASSE

Kritik der Bevölkerung: Querungsschwierigkeiten Fussverkehr an Querungsstellen ohne Fussgängerstreifen; Querungsschwierigkeiten für Leute mit einer Mobilitätsbeeinträchtigung (z.B. Rollatoren); Konflikte und Zeitverluste bei Strassenquerung aufgrund „hoher“ Randanschläge bei Trottoirüberfahrten; Konflikte Fussverkehr mit wartenden Autos auf Trottoirüberfahrten; Konflikte auf Trottoirs, in Zusammenhang mit an linksabbiegenden vorbeifahrenden Geradeausfahrern und Rechtsabbiegern

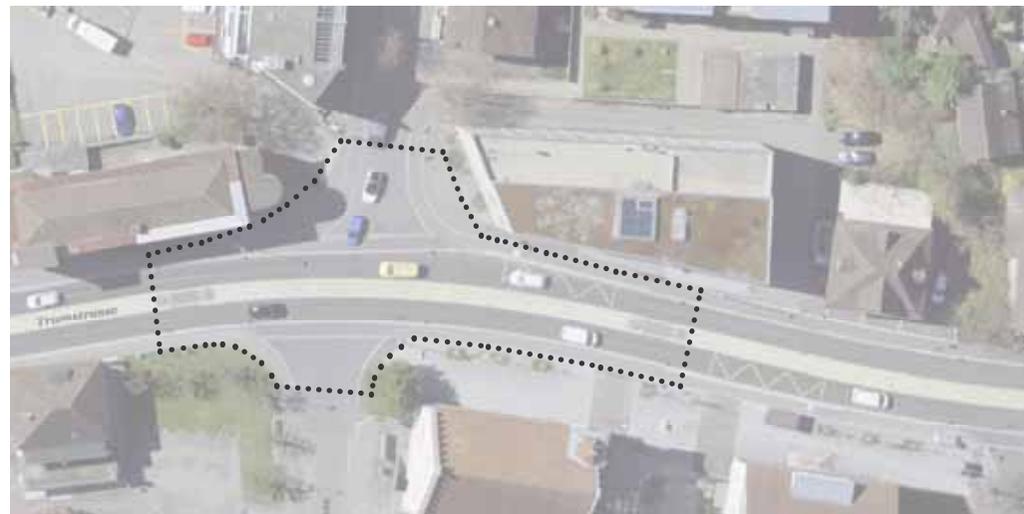
Untersuchungsgegenstand: Zählung und Unterscheidung nach Benutzergruppen, erfassen des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden durch Beobachtung. Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr). Geschwindigkeitsmessungen (1 Seitenradar) vom 24. März 2022 bis 30. März 2022.

Beobachtung und Beurteilung - MIV:

- Motorisierte Fahrzeuge aus der Alten Gasse stehen, beim Warten bis sie in die Tramstrasse einbiegen können, immer auf der Trottoirüberfahrt. Die Ausfahrt in 2 Etappen (1. Sicht auf Trottoir, 2. Sicht auf Strasse) lässt dies zu.
- Ein häufig beobachtetes Manöver ist der U-Turn (von der LSA in Richtung LSA) über den Einlenker Metzgergasse. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um Fahrzeuge von den Kurzzeitparkfeldern bei der Post handelt, welche nicht direkt in Richtung LSA wegfahren können. Kritische Situationen diesbezüglich wurden nicht beobachtet.
- In der Abendspitzenstunde wird der Knoten von der LSA Tramstrasse/Bernstrasse überstaut. Insgesamt wurden 12 Überstauungen gezählt. In 8 Fällen wurde der Knoten freigehalten, so dass Verkehrsteilnehmende aus den seitlichen Zufahrten ein- sowie abbiegen konnten. Die Querungsstelle Süd wird bei Rückstau grundsätzlich nicht freigehalten.
- Der motorisierte Verkehr unternimmt alles, um so wenig Zeit wie möglich zu verlieren. Beobachtet wurde:
 - Überfahren der Trottoirüberfahrt beim Überholen von linksabbiegenden Fahrzeugen im Knoten
 - Überholen des stehenden Busses zwischen Bus und Insel der Querungsstelle
 - Überholen der stehenden Kolonne (von Aarau) und Abbiegen in die Metzgergasse
 - Befahren des Trottoirs/Vorplatzes bei der Valliant-Bank zum Abbiegen in die Metzgergasse

Beobachtung und Beurteilung - FV:

- Beim Fussverkehr besteht nicht ausschliesslich ein gebündeltes Querungsbedürfnis. Auch die direkte Verbindung Metzgergasse-Alte Gasse wird benutzt und somit Umwege über die Querungsstellen vermieden.
- Wenn Fussgängerinnen und Fussgänger bei den Querungsstellen nicht nah genug am Strassenrand stehen, fahren Fahrzeuge oft vorbei. Ansonsten wird eher freiwilliger Vortritt gewährt.
- Auf den Trottoirüberfahrten hat es in der Abendspitzenstunde (17.00-18.00 Uhr) ein deutlich höheres Fussverkehrsaufkommen (69 Bewegungen) als in der Morgenspitzenstunde (7.00-



8.00 Uhr, 30 Bewegungen).

- Vortrittsmissachtungen auf den Trottoirüberfahrten kommen vor. Der Anteil Missachtungen bezogen auf die Anzahl Konfliktfälle ist mit 30% (Metzgergasse) und 48% (Alte Gasse) relativ hoch.
- In 8 Fällen wurde von Verkehr auf der Tramstrasse, bei Überholmanövern von abbiegenden Fahrzeugen, das Trottoir befahren (5x bei der Alten Gasse, 3x bei der Metzgergasse). In allen Fällen war auf dem Trottoir kein Fussverkehr vorhanden.

Beobachtung und Beurteilung - VV:

- Velofahrende von der Alten Gasse Richtung Metzgergasse queren am Abend die Tramstrasse oft in 2 Etappen, weil sonst kaum Lücken offen sind. Sie müssen dabei quer auf dem Mehrzweckstreifen warten.
- Velos aus der Alten Gasse in Richtung Aarau versuchen oft gar nicht in die Tramstrasse einzubiegen, sondern fahren gleich auf dem Trottoir weiter.
- Mit Velos werden beim Queren der Tramstrasse Lücken gesucht → diese sind teilweise entsprechend klein, um lange Wartezeiten zu vermeiden
- Kritische Situationen entstehen oft bei Veloquerungen (von der Alten Gasse in die Metzgergasse). Entweder sind die Sichtzonen nicht in erforderlichem Mass vorhanden oder Autos auf der Tramstrasse kommen schneller als erwartet.
- Es gibt viele Velos und Fussgängerinnen/Fussgänger aus der Diagonalverbindung Anna Heer Strasse - Metzgergasse, welche die Metzgergasse im Einlenkerbereich queren. Velos fahren danach auf dem Trottoir in der „Gegenrichtung“ und queren die Tramstrasse später.

Zusammenfassung der beobachteten Verhaltensweisen:

- Vortrittsmissachtungen bei Trottoirüberfahrt
- Fahrten in Längsrichtung über Trottoirüberfahrt

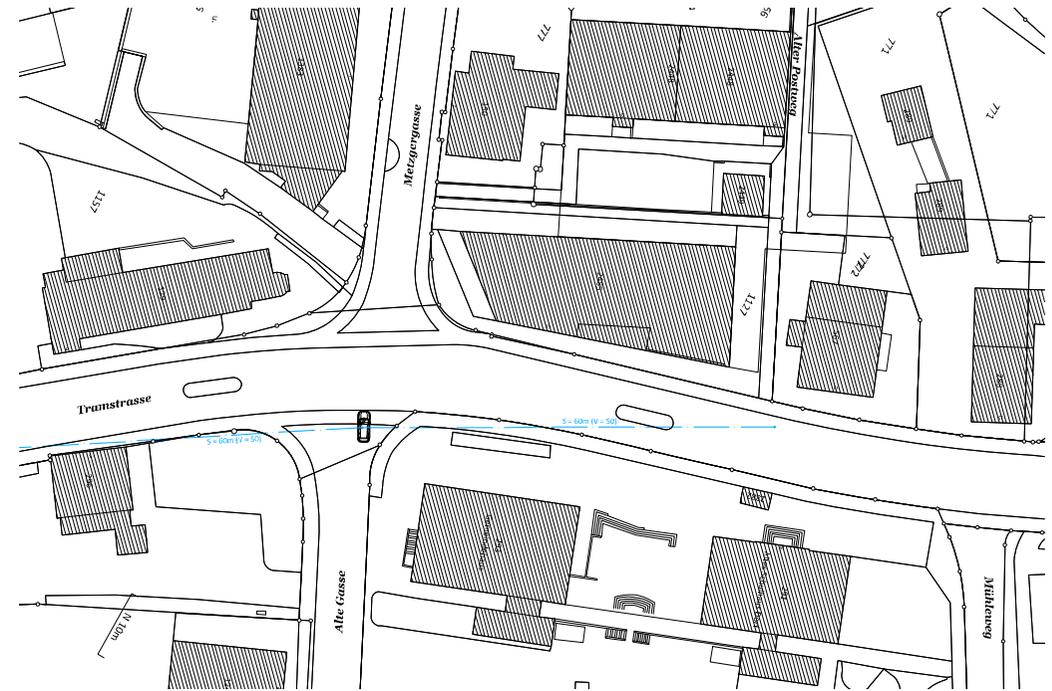
Sichtzonen Alte Gasse

Bei der Ausfahrt aus der Alten Gasse stehen die Fahrzeuge beim Einbiegen in die Tramstrasse regelmässig auf dem Trottoir. Dies ist durchaus erlaubt, weil die Sicht auf das Trottoir sowie auf die Strasse in 2 Etappen möglich ist. Durch die teilweise längeren Wartezeiten beim Einbiegen kann es auf dem Trottoir zu Konflikten zwischen wartenden Fahrzeugen und dem Fussverkehr in Längsrichtung kommen. Theoretisch müsste das auf dem Trottoir stehende Fahrzeug zurücksetzen, so dass der Fussverkehr passieren kann. In der Praxis wird dies jedoch nicht so gehandhabt. Fussgängerinnen und Fussgänger gehen im Normalfall hinter dem Fahrzeug durch. Dabei wurden keine kritischen Situationen beobachtet.

Die Sicht auf die Tramstrasse ist teilweise durch Mobiliar oder Bepflanzungen eingeschränkt.



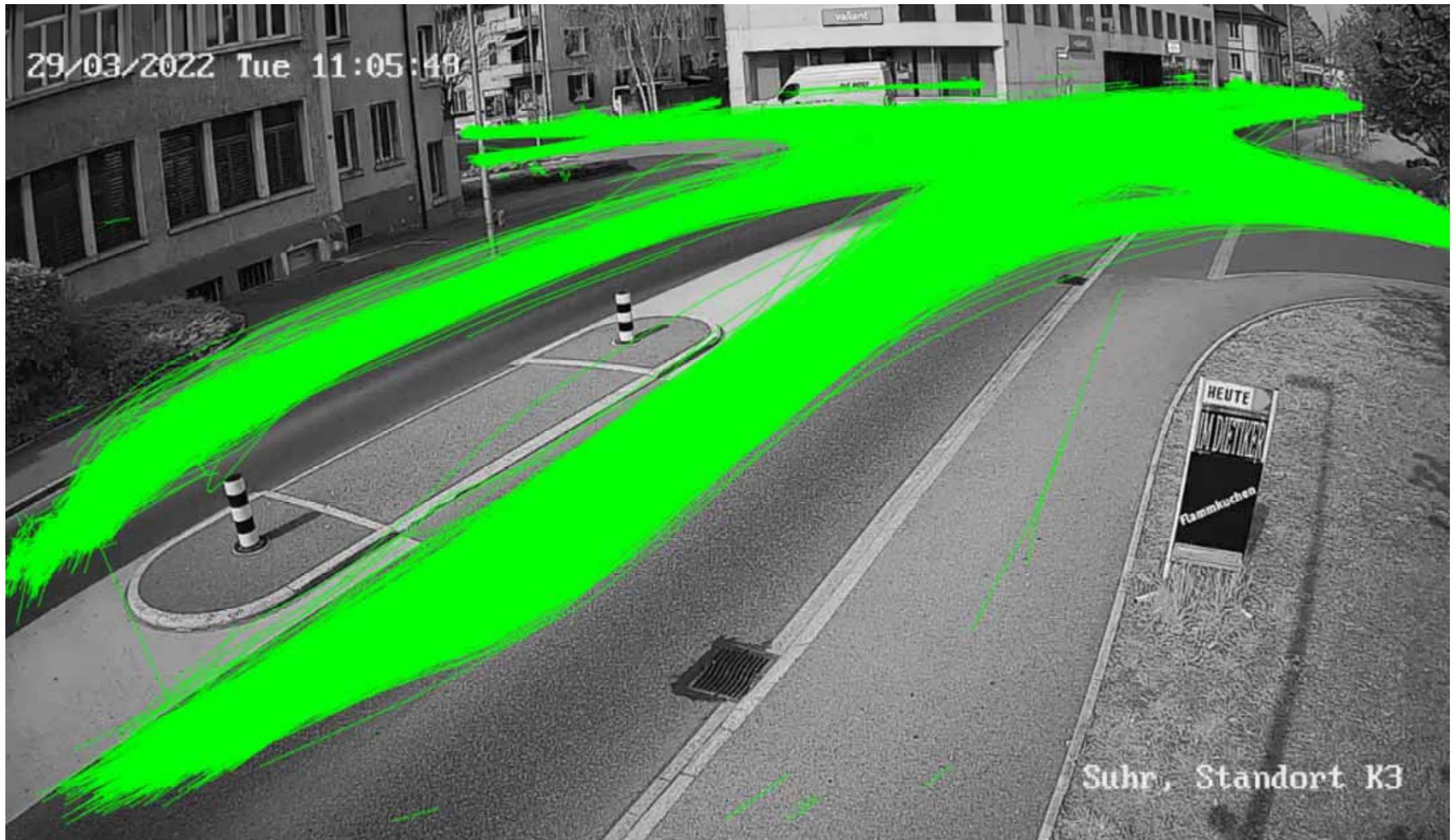
Vorhandene Sicht aus der Alten Gasse auf die Tramstrasse (links Richtung LSA-Knoten, rechts Richtung Aarau)



Sichtzonen im Situationsplan von der Alten Gasse in die Tramstrasse

3 KNOTEN TRAMSTRASSE/METZGERGASSE/ALTE GASSE: PERSONENWAGEN

Die Abbildung zeigt die Fahrlinien aller Personenwagen im Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse am 29. März 2022 von 6.46 Uhr bis 21.55 Uhr.



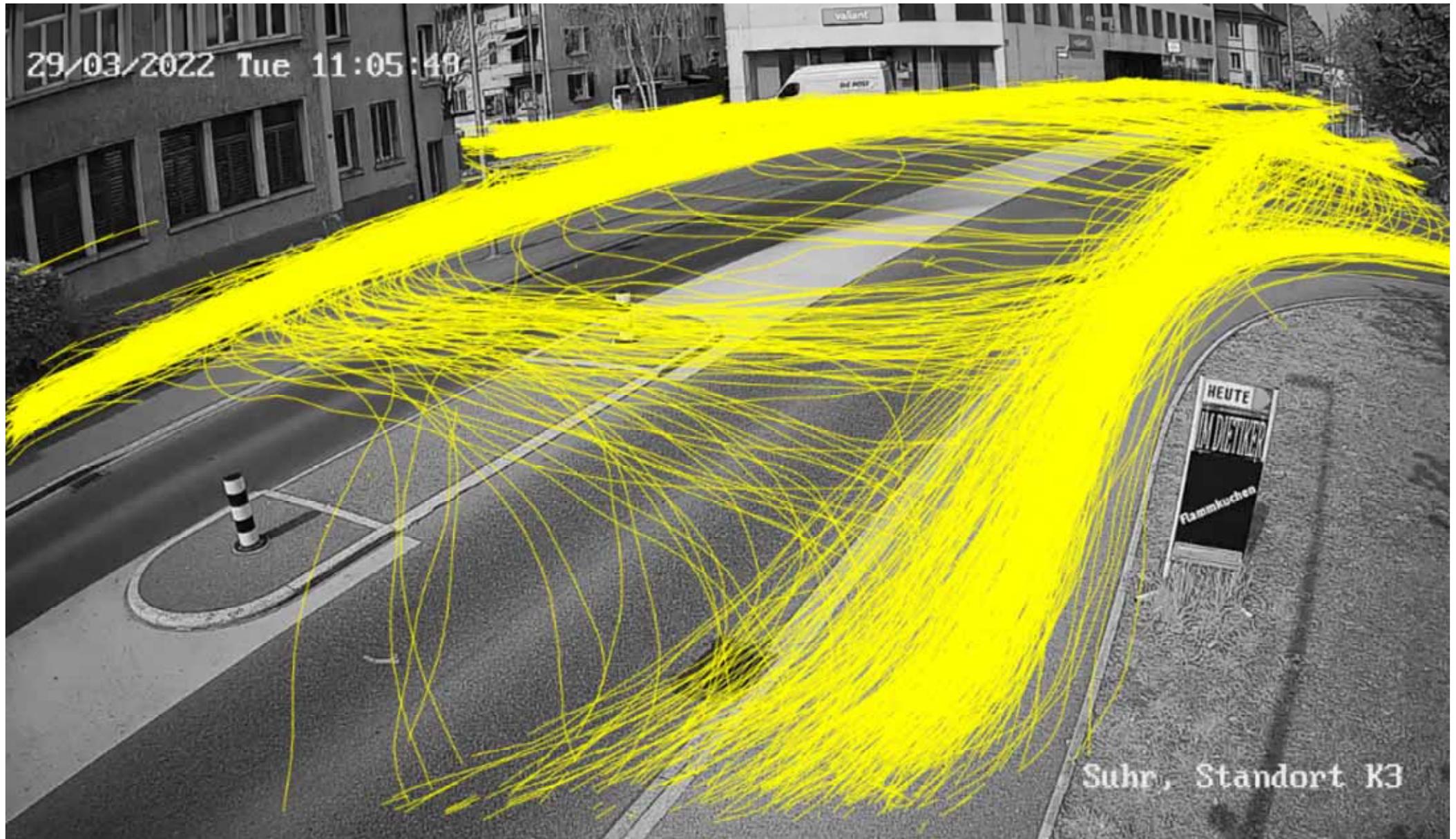
3 KNOTEN TRAMSTRASSE/METZGERGASSE/ALTE GASSE: VELOVERKEHR

Die Abbildung zeigt die Fahrlinien aller Velos im Knoten Tramstrasse/Metzgasse/Alte Gasse am 29. März 2022 von 6.46 Uhr bis 21.55 Uhr. Die Velos auf dem Trottoir in Richtung Aarau sind deutlich erkennbar. In der Gegenrichtung ist dies aufgrund des Kamerawinkels nicht eindeutig. Die Ströme über die Tramstrasse sind stärker belastet als diejenigen entlang der Tramstrasse.



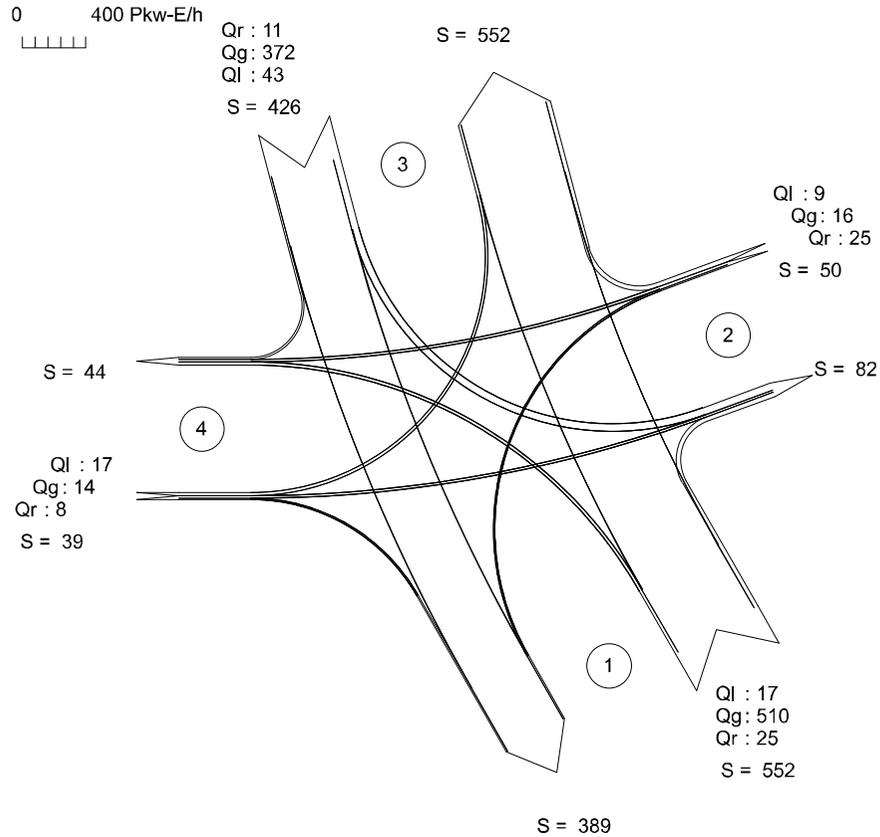
3 KNOTEN TRAMSTRASSE/METZGERGASSE/ALTE GASSE: FUSSVERKEHR

Die Abbildung zeigt die Gehlinien des Fussverkehrs im Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse am 29. März 2022 von 6.46 Uhr bis 21.55 Uhr. Neben den beiden Querungstellen wird die Tramstrasse durch den Fussverkehr auch im Knotenbereich gequert.



Projekt : Suhr
 Knoten : Tramstrasse / Metzgergasse / Alte Gasse
 Stunde : Morgenspitzenstunde 29.03.2022, 07.00 - 08.00 Uhr

PKW-Einheiten



Summe = 1067

Zufahrt 1: Tramstrasse (von LSA)
 Zufahrt 2: Alte Gasse
 Zufahrt 3: Tramstrasse (von Aarau)
 Zufahrt 4: Metzgergasse

Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	16	5.8	2.5	378	983	983		3.7	0	0	A
2	507										
3	22										
Mischstr.	545					1800	1 + 2 + 3	2.8	1	2	A
4	7	7.2	3.9	968	315	285		12.9	0	0	B
5	9	6.5	4.0	953	364	333		11.1	0	0	B
6	18	6.5	3.1	512	665	665		5.5	0	0	A
Mischstr.	34					432	4+5+6	9.0	0	0	A
9	10										
8	364										
7	41	5.8	2.5	524	833	833		4.5	0	0	A
Mischstr.	415					1800	7 + 8 + 9	2.5	1	1	A
10	13	7.2	3.9	1001	304	272		13.9	0	0	B
11	11	6.5	4.0	959	361	331		11.2	0	0	B
12	7	6.5	3.1	372	786	786		4.6	0	0	A
Mischstr.	31					344	10+11+12	11.4	0	0	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

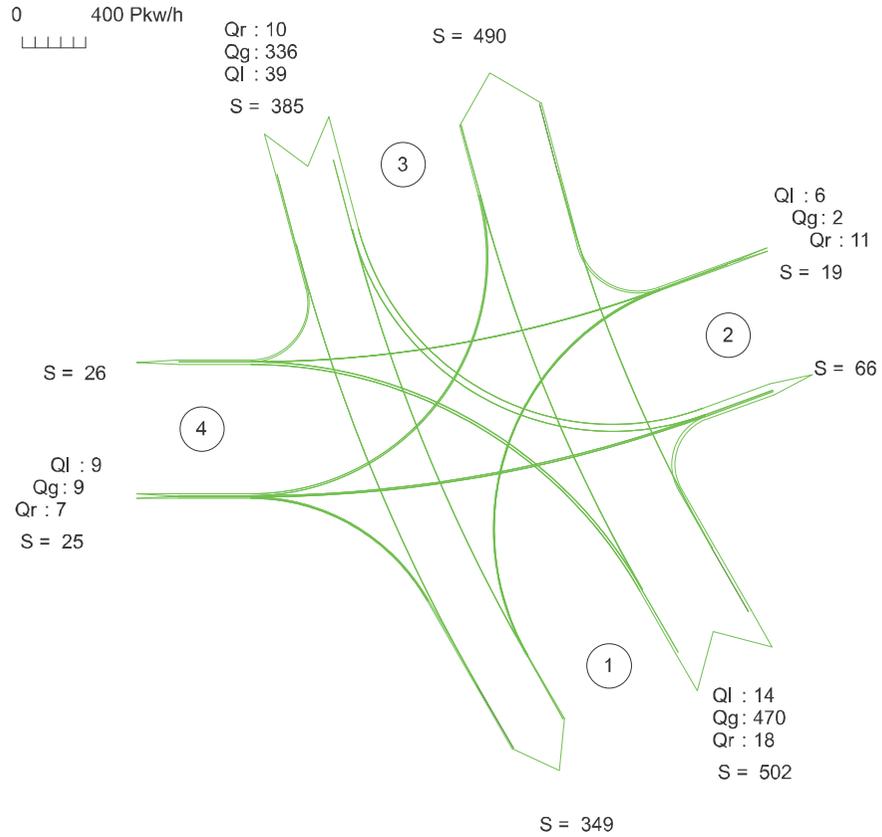
Strassennamen : Hauptstrasse : Tramstrasse (von LSA)
 Tramstrasse (von Aarau)

Nebenstrasse : Alte Gasse
 Metzgergasse

Projekt : Suhr
 Knoten : Tramstrasse / Metzgergasse / Alte Gasse
 Stunde : Morgenspitzenstunde 29.03.2022, 07.00 - 08.00 Uhr

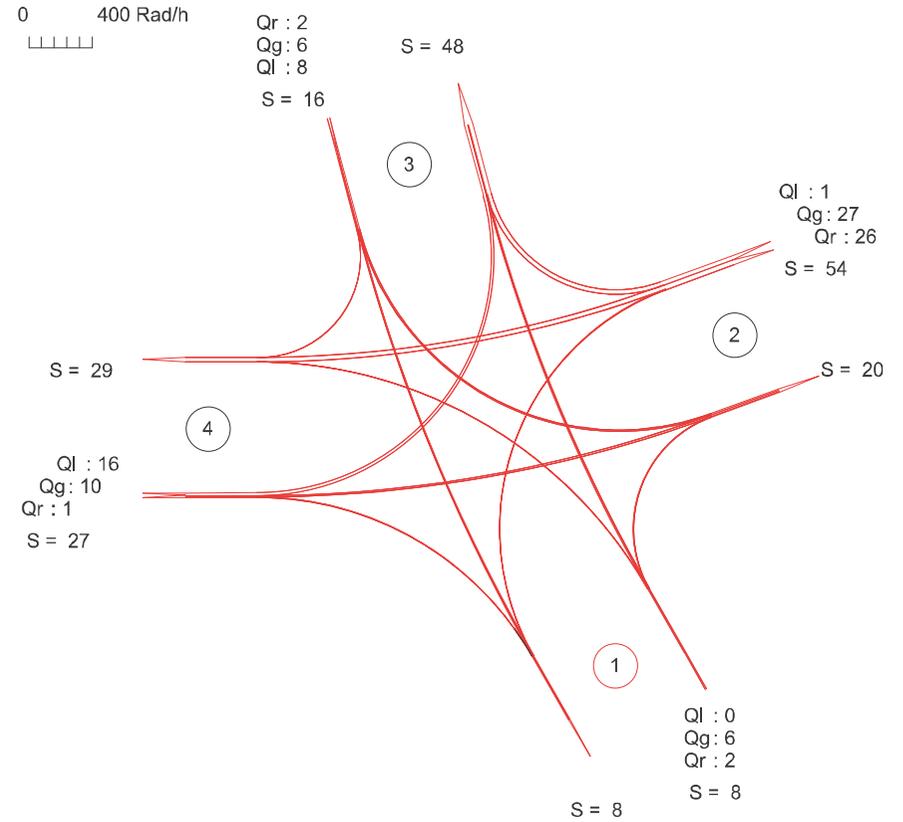
Projekt : Suhr
 Knoten : Tramstrasse / Metzgergasse / Alte Gasse
 Stunde : Morgenspitzenstunde 29.03.2022, 07.00 - 08.00 Uhr

PKW



Summe = 931

Fahrrad



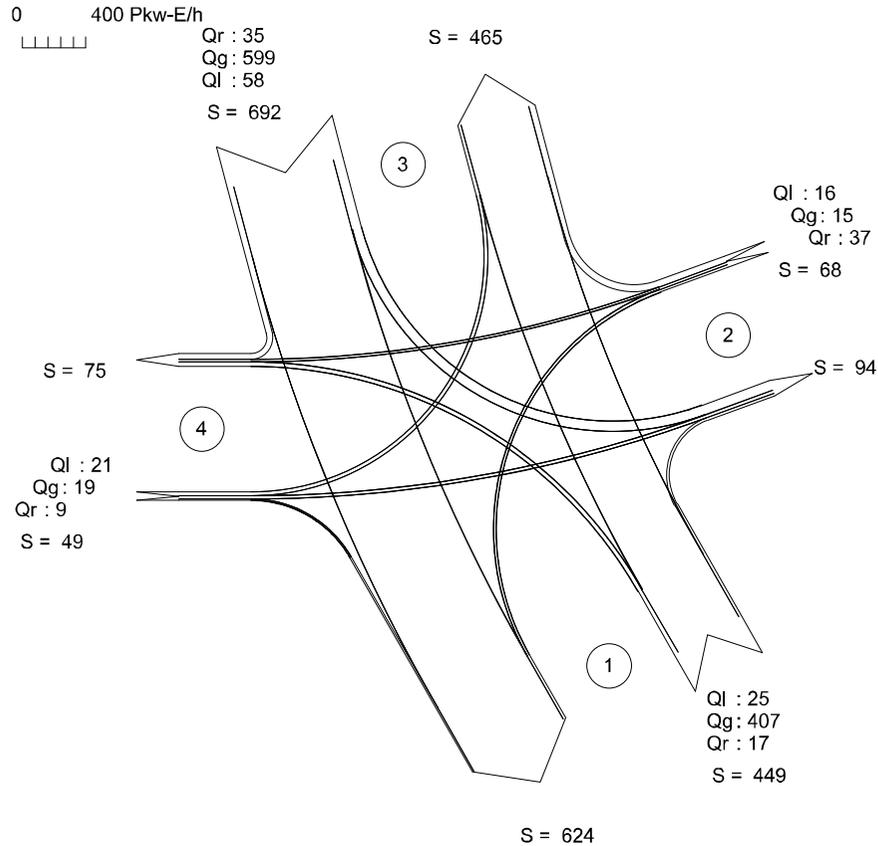
Summe = 105

Zufahrt 1: Tramstrasse (von LSA)
 Zufahrt 2: Alte Gasse
 Zufahrt 3: Tramstrasse (von Aarau)
 Zufahrt 4: Metzgergasse

Zufahrt 1: Tramstrasse (von LSA)
 Zufahrt 2: Alte Gasse
 Zufahrt 3: Tramstrasse (von Aarau)
 Zufahrt 4: Metzgergasse

Projekt : Suhr
 Knoten : Tramstrasse / Metzgergasse / Alte Gasse
 Stunde : Abendspitzenstunde 29.03.2022, 17.00 - 18.00 Uhr

PKW-Einheiten



Summe = 1258

Zufahrt 1: Tramstrasse (von LSA)
 Zufahrt 2: Alte Gasse
 Zufahrt 3: Tramstrasse (von Aarau)
 Zufahrt 4: Metzgergasse

Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Mischstrom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	23	5.8	2.5	632	738	738		5.0	0	0	A
2	400										
3	16										
Mischstr.	439					1800	1 + 2 + 3	2.6	1	1	A
4	15	7.2	3.9	1140	265	228		16.8	0	0	C
5	10	6.5	4.0	1136	308	270		13.8	0	0	B
6	35	6.5	3.1	414	748	748		5.0	0	0	A
Mischstr.	60					401	4+5+6	10.5	1	1	B
9	33										
8	592										
7	53	5.8	2.5	422	935	935		4.0	0	0	A
Mischstr.	678					1800	7 + 8 + 9	3.2	2	3	A
10	20	7.2	3.9	1172	257	216		18.3	0	0	C
11	13	6.5	4.0	1126	310	272		13.9	0	0	B
12	8	6.5	3.1	614	589	589		6.0	0	0	A
Mischstr.	41					266	10+11+12	15.9	1	1	C

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

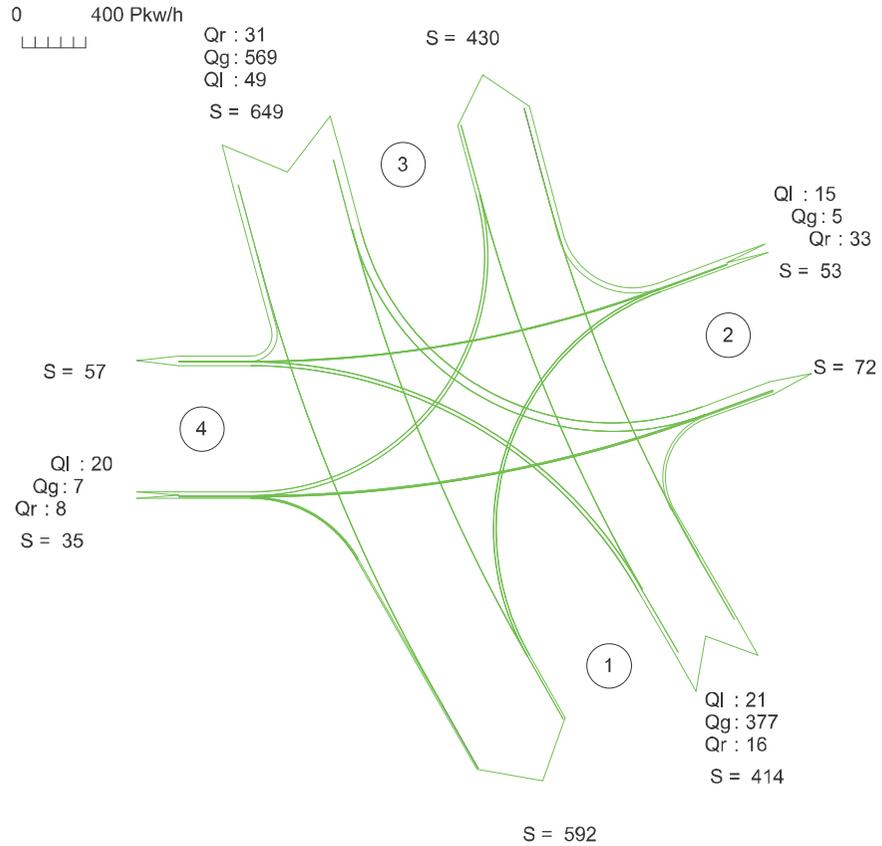
Strassennamen : Hauptstrasse : Tramstrasse (von LSA)
 Tramstrasse (von Aarau)

Nebenstrasse : Alte Gasse
 Metzgergasse

Projekt : Suhr
 Knoten : Tramstrasse / Metzgergasse / Alte Gasse
 Stunde : Abendspitzenstunde 29.03.2022, 17.00 - 18.00 Uhr

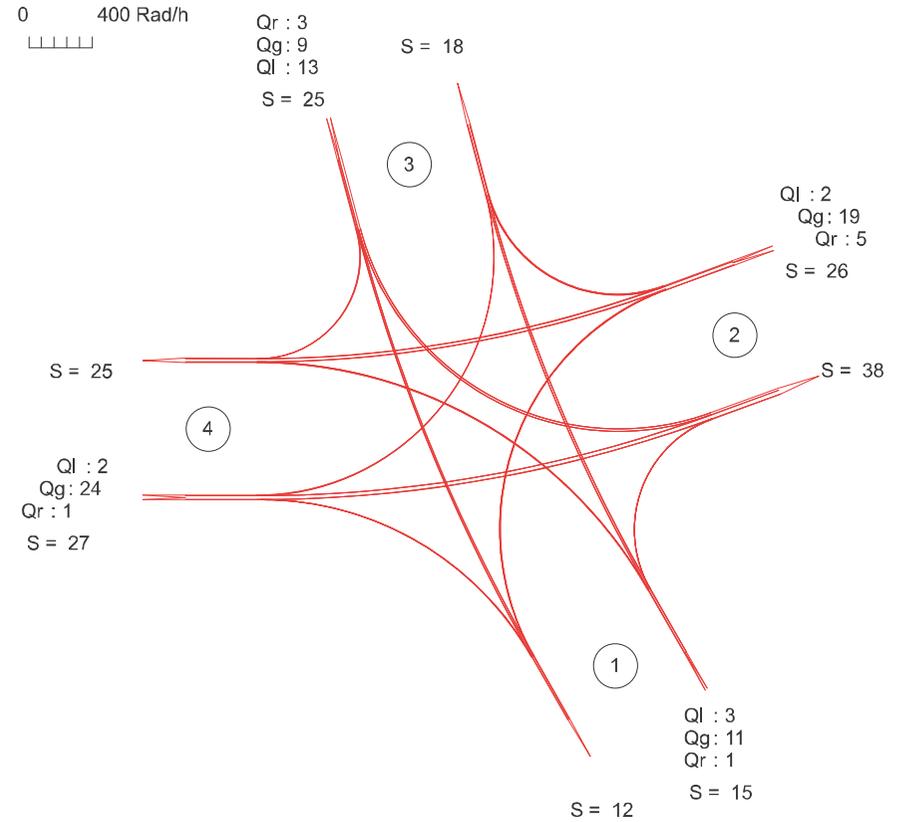
Projekt : Suhr
 Knoten : Tramstrasse / Metzgergasse / Alte Gasse
 Stunde : Abendspitzenstunde 29.03.2022, 17.00 - 18.00 Uhr

PKW



Summe = 1151

Fahrrad



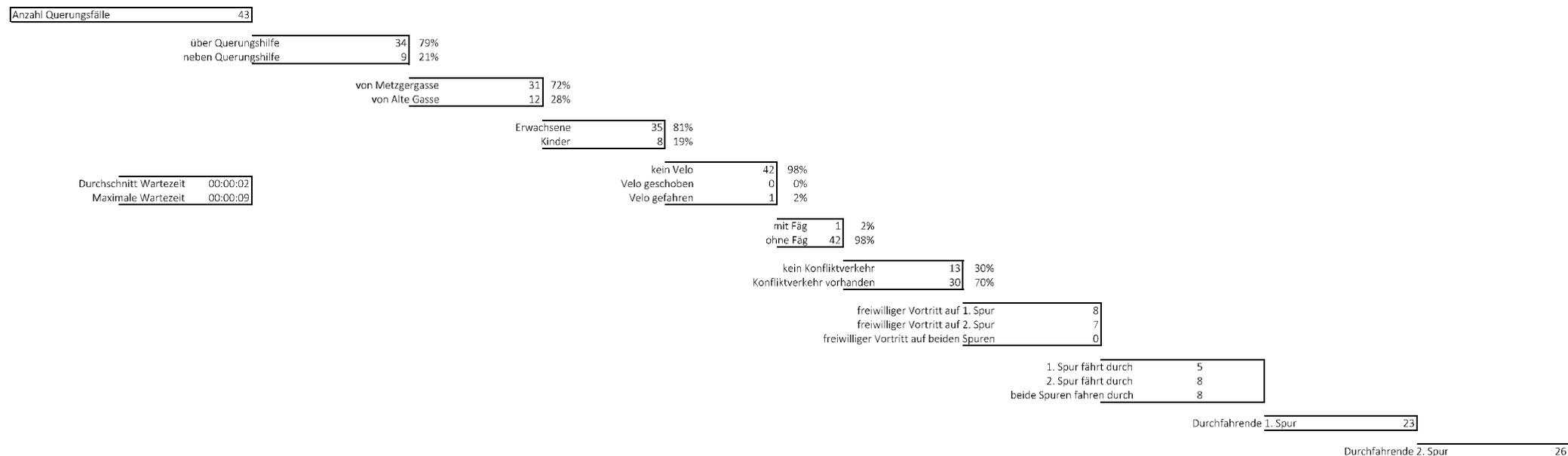
Summe = 93

Zufahrt 1: Tramstrasse (von LSA)
 Zufahrt 2: Alte Gasse
 Zufahrt 3: Tramstrasse (von Aarau)
 Zufahrt 4: Metzgergasse

Zufahrt 1: Tramstrasse (von LSA)
 Zufahrt 2: Alte Gasse
 Zufahrt 3: Tramstrasse (von Aarau)
 Zufahrt 4: Metzgergasse

Statistische Auswertung Querungsstelle „Quartierentwicklung Suhr“

Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).



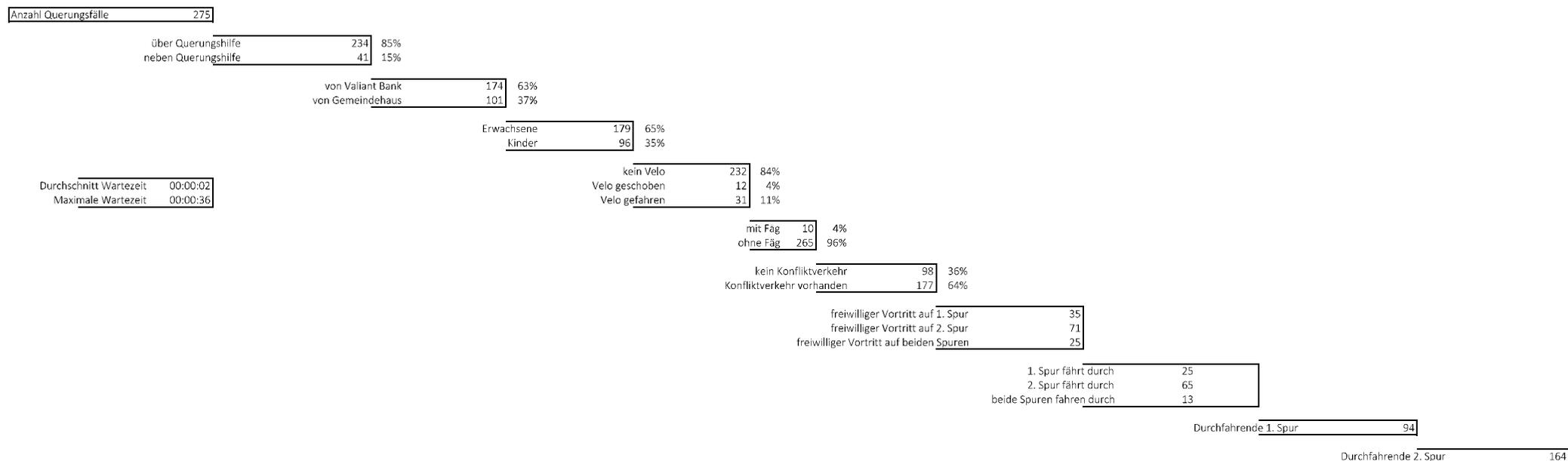
Zusammenfassung Ergebnisse Querungsstelle „Quartierentwicklung Suhr“:

Kriterium	Ist-Wert	Soll-Wert	Abweichung	Fazit / Handlungsbedarf
Frequenz FV	43 Querungen / 5h	100 Querungen / 5h (für FGS)	-57 Querungen	-
Frequenz MIV (DTV)	13'824 Fahrzeuge	3'000 / 5'000 Fahrzeuge	>	Fussgängerstreifen empfohlen
Benutzung Querungshilfe	79%	100%	-21%	-
Geschwindigkeit V ₈₅	Richtung Aarau: 45km/h Richtung Bahnhof Suhr: 47km/h	50km/h	Richtung Aarau:-5km/h Richtung Bahnhof Suhr:-3km/h	Geschwindigkeiten unter signalisierter Geschwindigkeit

- Die Querungsstelle „Quartierentwicklung Suhr“ erreicht die nach Norm erforderliche Anzahl von Fussverkehrsquerungen für die Markierung eines Fussgängerstreifens nicht.

Statistische Auswertung Querungsstelle „Gemeindekanzlei“

Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).



Zusammenfassung Ergebnisse Querungsstelle „Gemeindekanzlei“:

Kriterium	Ist-Wert	Soll-Wert	Abweichung	Fazit / Handlungsbedarf
Frequenz FV	243 Querungen / 5h	100 Querungen / 5h (für FGS)	+143 Querungen	Fussgängerstreifen zulässig
Frequenz MIV (DTV)	13'824 Fahrzeuge	3'000 / 5'000 Fahrzeuge	>	Fussgängerstreifen empfohlen
Benutzung Querungsstelle	85%	100% (für FGS)	15%	-
Geschwindigkeit V_{85}	Richtung Aarau: 45km/h Richtung Bahnhof Suhr: 47km/h	50km/h	Richtung Aarau: -5km/h Richtung Bahnhof Suhr: -3km/h	Geschwindigkeiten unter signalisierter Geschwindigkeit

- Die Querungsstelle „Gemeindekanzlei“ ist deutlich stärker begangen als die Querungsstelle „Quartierentwicklung Suhr“.
- Aufgrund der vorhandenen Fussverkehrsfrequenzen ist ein Fussgängerstreifen bei der Querungsstelle „Gemeindekanzlei“ zulässig.

Statistische Auswertung Trottoirüberfahrt „Alte Gasse“

Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).

Anzahl Querungsfälle		139	
über Trottoirüberfahrt	110	79%	
neben Trottoirüberfahrt	29	21%	
von Nordosten	62	45%	
von Südwesten	77	55%	
Erwachsene	109	78%	
Kinder	30	22%	
Velo geschoben	1	1%	
kein Velo / nicht geschoben	138	99%	
Velo gefahren	13	9%	
kein Velo / nicht gefahren	126	91%	
kein Konfliktverkehr	108	78%	
Abbiegendes Fahrzeug hält	3		
Einbiegendes Fahrzeug hält	10		
beide Seiten halten	3		
Abbiegendes Fahrzeug missachtet	7		
Einbiegendes Fahrzeug missachtet	5		
beide Seiten missachten	0		
Fahrzeug steht bereits auf Tü	2		
Anteil Missachtungen (Querungen)		10%	
Anteil Missachtungen (Konfliktfälle)		45%	

Zusammenfassung Ergebnisse Trottoirüberfahrt „Alte Gasse“:

- Bei rund 80% der Querungsfälle von Fussverkehr ist kein Konfliktverkehr vorhanden.
- Insgesamt wird der Vortritt auf der Trottoirüberfahrt in 14 Fällen missachtet. Dies ergibt eine Missachtungsquote von 10% bezogen auf alle Querungsfälle und 45% bezogen auf die Konfliktfälle.
- Die Trottoirüberfahrt bei der Alten Gasse wurde in der Beobachtungszeit in 5 Fällen von Fahrzeugen befahren, welche stehende Fahrzeuge auf dem Mehrzweckstreifen überholt haben. Dabei gab es keine Konfliktfälle mit Fussverkehr auf dem Trottoir.

Statistische Auswertung Trottoirüberfahrt „Metzgergasse“

Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).

Anzahl Querungsfälle		153	
über Trottoirüberfahrt	136	89%	
neben Trottoirüberfahrt	17	11%	
von Nordosten	96	63%	
von Südwesten	57	37%	
Erwachsene	131	86%	
Kinder	22	14%	
Velo geschoben	0	0%	
kein Velo / nicht geschoben	153	100%	
Velo gefahren	12	8%	
kein Velo / nicht gefahren	141	92%	
kein Konfliktverkehr	120	78%	
Abbiegendes Fahrzeug hält	5		
Einbiegendes Fahrzeug hält	18		
beide Seiten halten	2		
Abbiegendes Fahrzeug missachtet	1		
Einbiegendes Fahrzeug missachtet	2		
beide Seiten missachten	0		
Fahrzeug steht bereits auf TÜ	5		
Anteil Missachtungen (Querungen)		5%	
Anteil Missachtungen (Konfliktfälle)		24%	

Zusammenfassung Ergebnisse Trottoirüberfahrt „Metzgergasse“:

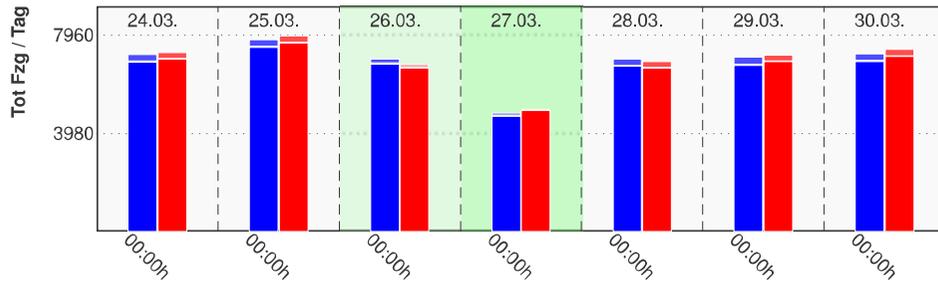
- Bei rund 80% der Querungsfälle von Fussverkehr ist kein Konfliktverkehr vorhanden.
- Insgesamt wird der Vortritt auf der Trottoirüberfahrt in 8 Fällen missachtet. Dies ergibt eine Missachtungsquote von 5% bezogen auf alle Querungsfälle und 24% bezogen auf die Konfliktfälle.
- Die Trottoirüberfahrt bei der Metzgergasse wurde in der Beobachtungszeit in 3 Fällen von Fahrzeugen befahren, welche stehende Fahrzeuge auf dem Mehrzweckstreifen überholt haben. Dabei gab es keine Konfliktfälle mit Fussverkehr auf dem Trottoir.

Tramstrasse QS1, Suhr - V1, V2

Zusammenfassung - die klassifizierte Wochenganglinien

Messstelle: Tramstrasse QS1, Suhr - V1, V2
Gesamte Messperiode: 24.03.2022 00:00 - 30.03.2022 24:00
Richtung 1: Aarau
Richtung 2: Suhr Bahnhof
Filter: (Pw: Velo, Toff, Pw, Lfw, Pw/A, Unb und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)
(Lw: Lw, Lw/A, Szg, Bus und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)

Fahrzeuge	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	7'205	7'811	7'027	4'835	7'012	7'096	7'224	48'210
Suhr Bahnhof	7'287	7'954	6'799	5'001	6'918	7'190	7'412	48'561
Summe	14'492	15'765	13'826	9'836	13'930	14'286	14'636	96'771
Pw	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	6'902	7'496	6'824	4'713	6'723	6'764	6'919	46'341
Suhr Bahnhof	7'014	7'664	6'667	4'938	6'650	6'908	7'121	46'962
Summe	13'916	15'160	13'491	9'651	13'373	13'672	14'040	93'303
von allen Fzg.	96.0%	96.1%	97.5%	98.1%	96.0%	95.7%	95.9%	96.4%
Lw	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	303	315	203	122	289	332	305	1'869
Suhr Bahnhof	273	290	132	63	268	282	291	1'599
Summe	576	605	335	185	557	614	596	3'468
von allen Fzg.	3.9%	3.8%	2.4%	1.8%	3.9%	4.2%	4.0%	3.5%



Tramstrasse QS1, Suhr - V1, V2

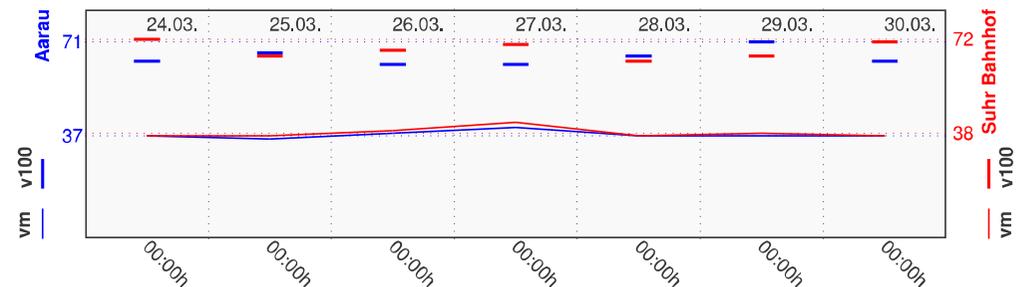
Zusammenfassung - die Wochen-Geschwindigkeiten

Messstelle: Tramstrasse QS1, Suhr - V1, V2
Gesamte Messperiode: 24.03.2022 00:00 - 30.03.2022 24:00
Richtung 1: Aarau
Richtung 2: Suhr Bahnhof
Filter: (Pw: Velo, Toff, Pw, Lfw, Pw/A, Unb und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)
(Lw: Lw, Lw/A, Szg, Bus und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)

vm (v_schnitt)	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Periode
Aarau	37	36	38	40	37	37	37	37
Suhr Bahnhof	37	37	39	42	37	38	37	38

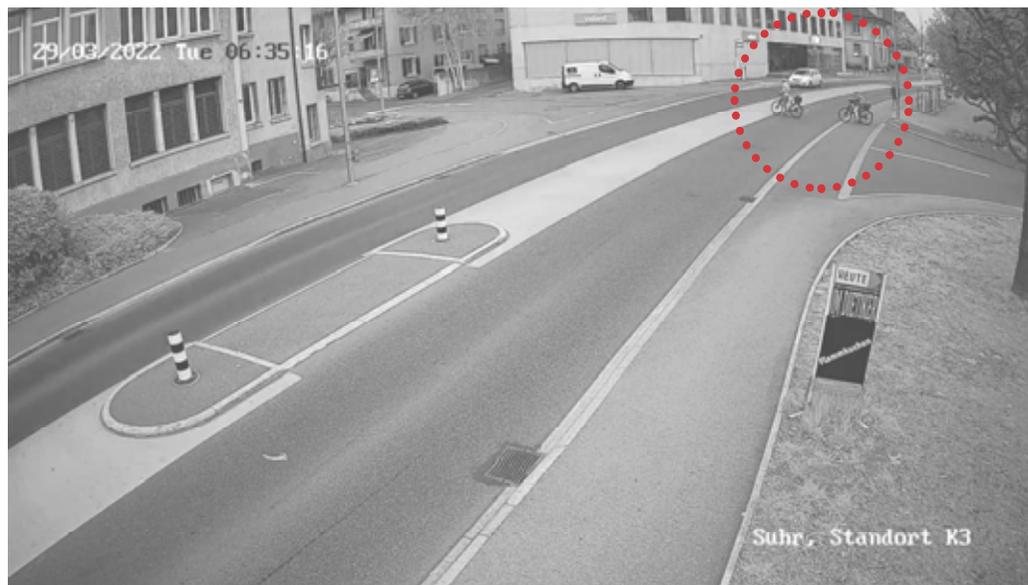
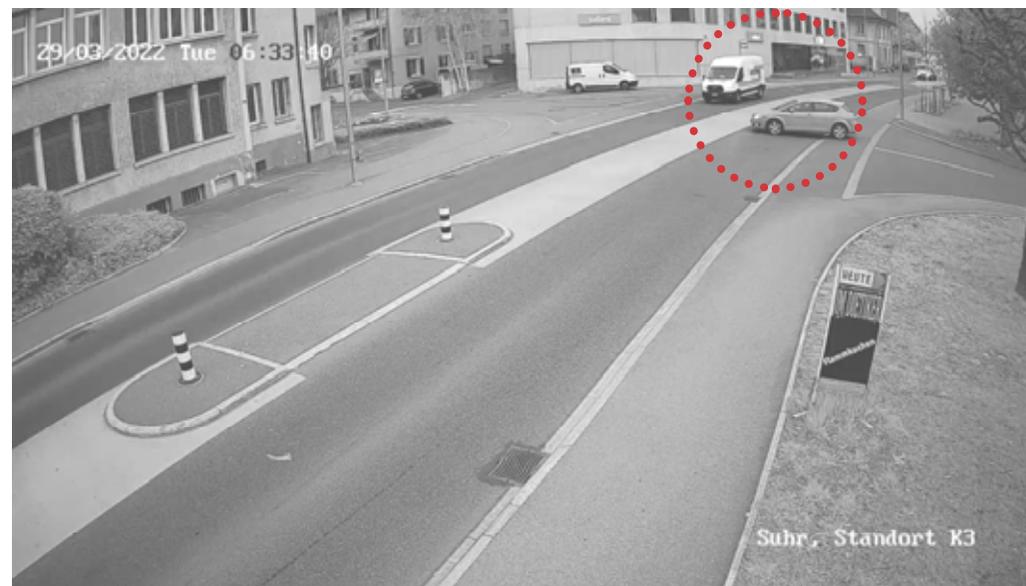
v85	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Periode
Aarau	44	44	45	46	44	44	44	45
Suhr Bahnhof	46	46	47	48	46	47	47	47

v100	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Periode
Aarau	64	67	63	63	66	71	64	71
Suhr Bahnhof	72	66	68	70	64	66	71	72



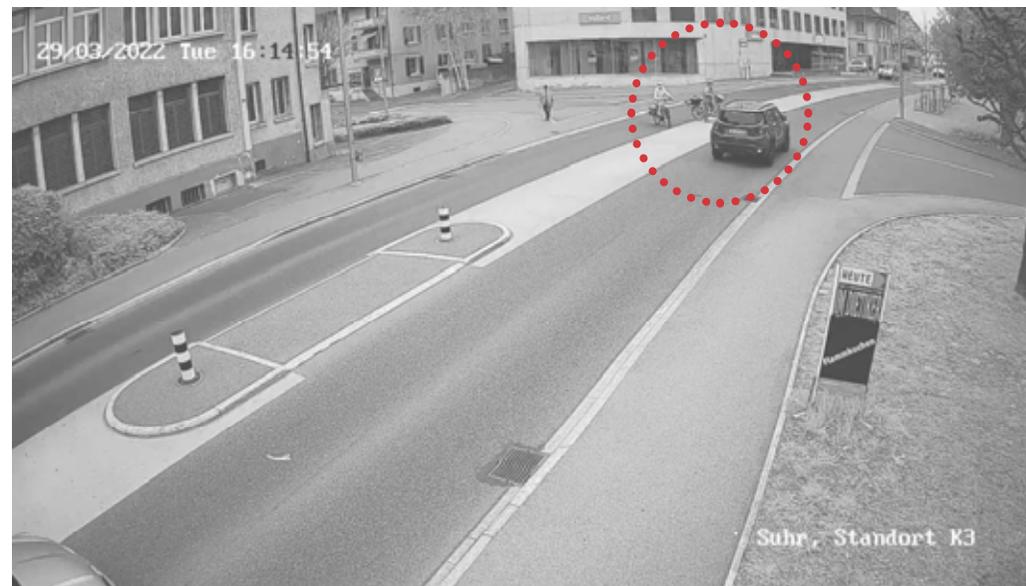
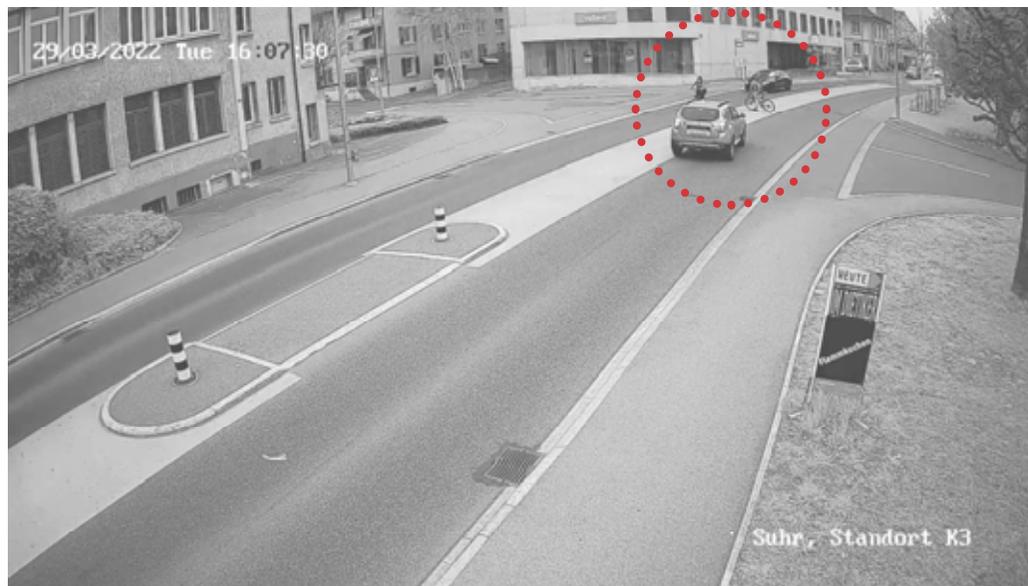
3 Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse: Sichtprobleme bei der Ausfahrt Alte Gasse

Bei der Ausfahrt aus der Alten Gassen stehen wiederholt Fahrzeuge auf der Trottoirüberfahrt (Bild oben links). Sowohl beim motorisierten Verkehr sowie auch beim Veloverkehr wurde beobachtet, dass aus der Alten Gasse ausgefahren wurde, obwohl auf der Fahrspur aus Aarau Fahrzeuge in den Knoten einfuhren (Bilder oben rechts, unten links und unten rechts).



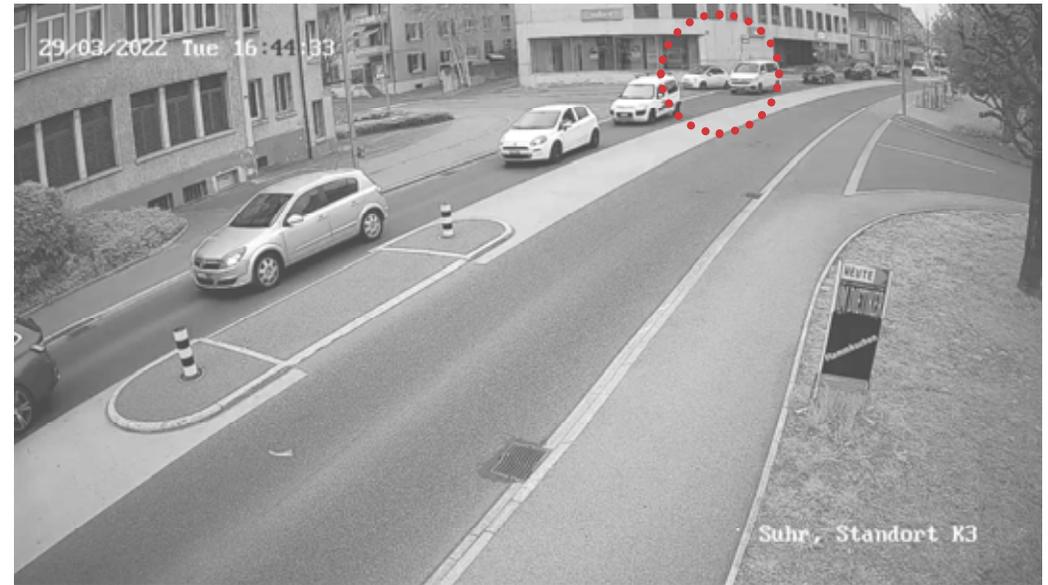
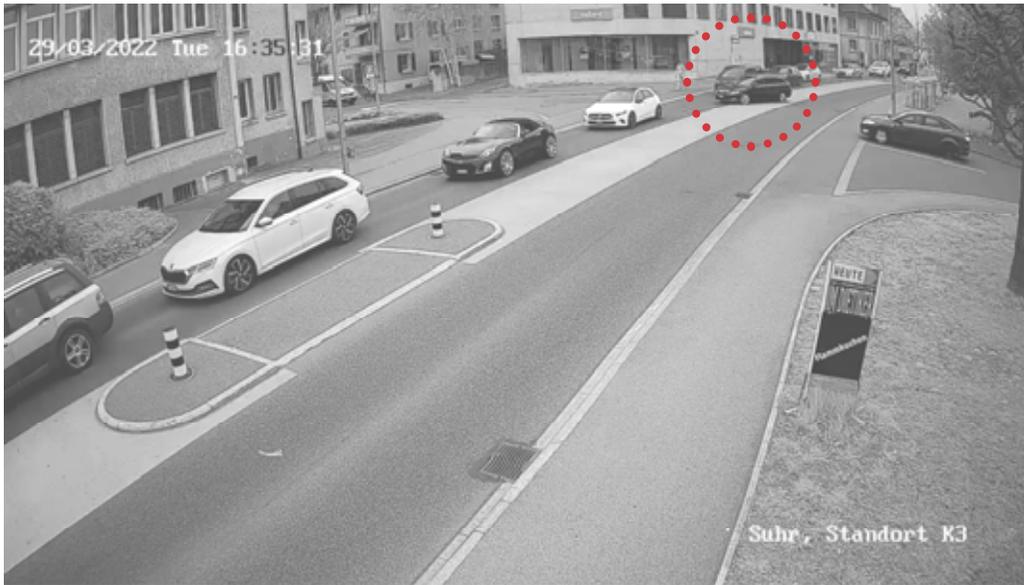
3 Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse: Velos beim Queren

Velos nehmen beim Queren der Tramstrasse teilweise „knappe“ Zeitlücken wahr (Bilder oben links, oben rechts, unten links). Der Mehrzweckstreifen wird dabei als Warteraum verwendet. Auch der motorisierte Verkehr nutzt diese Lücken aus. Wie das Bild unten rechts zeigt, wird die Wartezeit möglichst kurz gehalten, auch wenn dabei auf der Gegenfahrbahn gefahren werden muss.



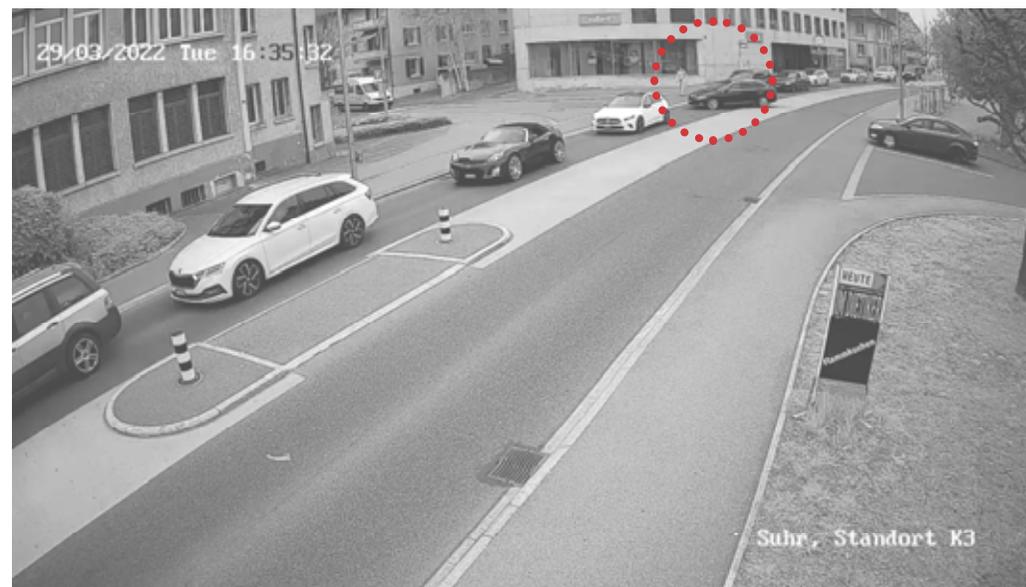
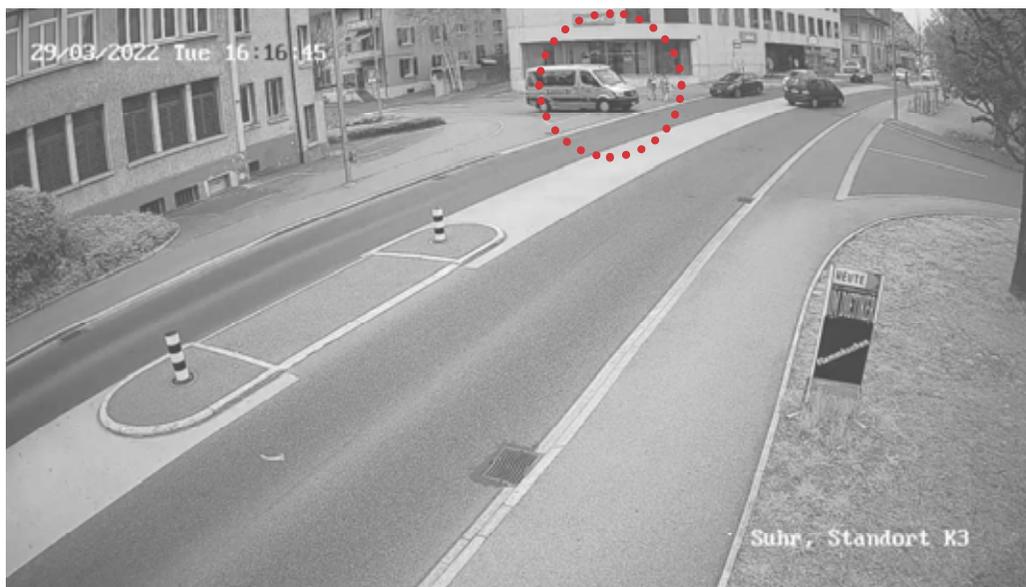
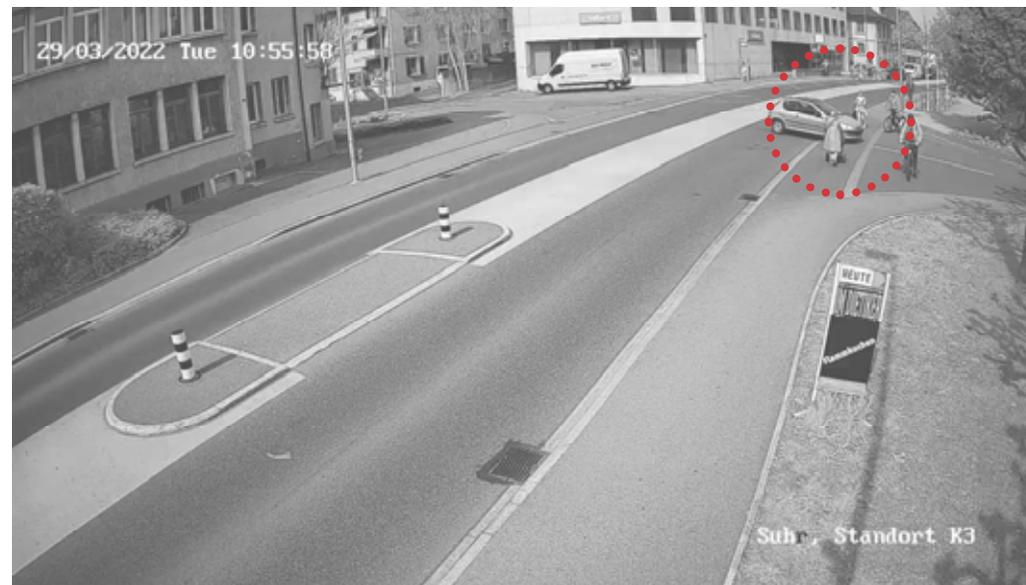
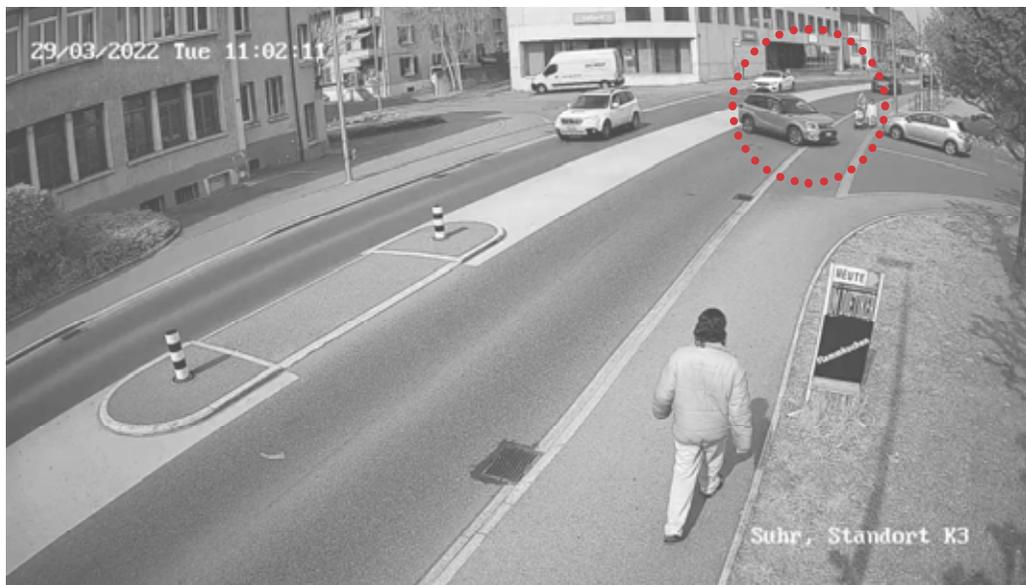
3 Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse: Fehlverhalten von MIV-Lenkenden im Knotenbereich

Die nachfolgenden Bilder zeigen, dass vom motorisierten Verkehr kaum Wartezeiten in Kauf genommen werden. Linksabbiegende Fahrzeuge werden über die Trottoirüberfahrt überholt (Bild oben links), der haltende Bus wird trotz Insel überholt (Bild oben rechts), die stehende Kolonne wird über den Mehrzweckstreifen überholt um in die Metzgergasse abzubiegen (Bild unten links), die stehende Kolonne wird via Gehwegflächen überholt.

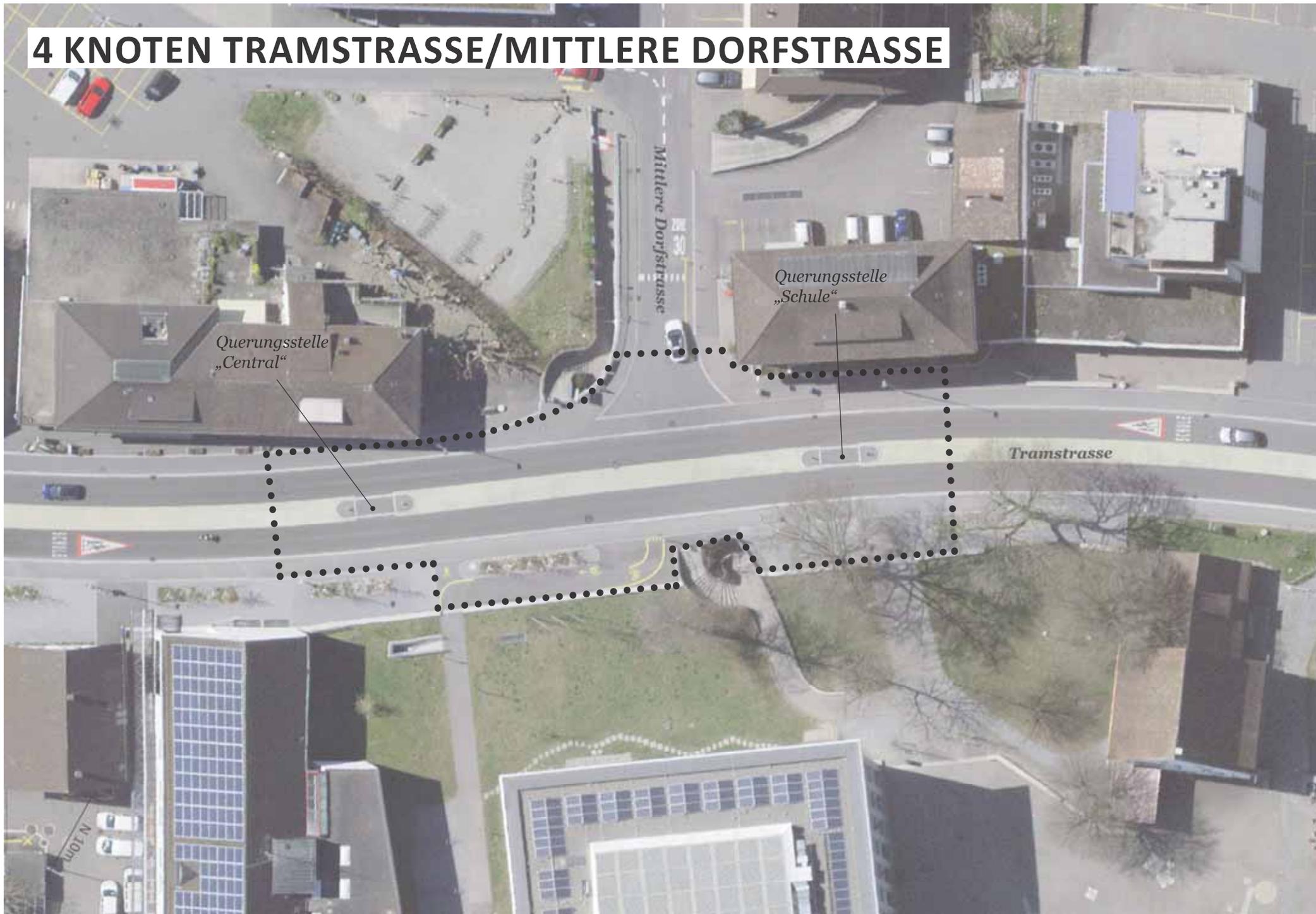


3 Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse: Vortrittsmissachtungen auf Trottoirüberfahrt

Die nachfolgenden Bilder zeigen Vortrittsmissachtungen bei den Trottoirüberfahrten Alte Gasse (oben links und oben rechts) sowie Metzgergasse (unten links und unten rechts).



4 KNOTEN TRAMSTRASSE/MITTLERE DORFSTRASSE

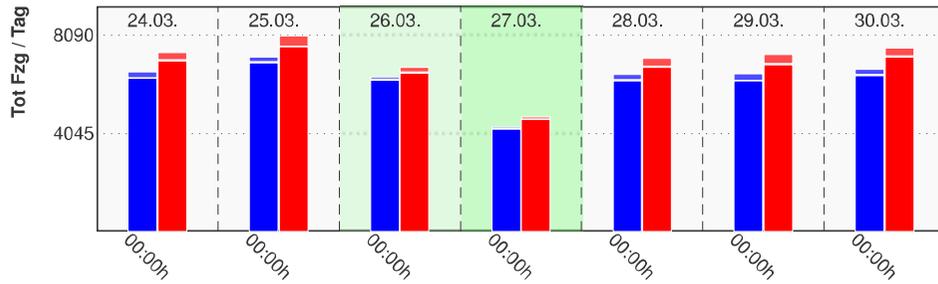


Tramstrasse QS2, Suhr - V3, V4

Zusammenfassung - die klassifizierten Wochenganglinien

Messstelle: Tramstrasse QS2, Suhr - V3, V4
Gesamte Messperiode: 24.03.2022 00:00 - 30.03.2022 24:00
Richtung 1: Aarau
Richtung 2: Suhr Bahnhof
Filter: (Pw: Velo, Toff, Pw, Lfw, Pw/A, Unb und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)
(Lw: Lw, Lw/A, Szg, Bus und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)

Fahrzeuge	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	6'608	7'230	6'407	4'316	6'491	6'524	6'704	44'280
Suhr Bahnhof	7'411	8'085	6'789	4'745	7'158	7'327	7'596	49'111
Summe	14'019	15'315	13'196	9'061	13'649	13'851	14'300	93'391
Pw	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	6'334	6'979	6'264	4'235	6'243	6'231	6'459	42'745
Suhr Bahnhof	7'064	7'638	6'562	4'641	6'800	6'907	7'228	46'840
Summe	13'398	14'617	12'826	8'876	13'043	13'138	13'687	89'585
von allen Fzg.	95.5%	95.4%	97.1%	97.9%	95.5%	94.8%	95.7%	95.9%
Lw	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	274	251	143	81	248	293	245	1'535
Suhr Bahnhof	347	447	227	104	358	420	368	2'271
Summe	621	698	370	185	606	713	613	3'806
von allen Fzg.	4.4%	4.5%	2.8%	2.0%	4.4%	5.1%	4.2%	4.0%



Tramstrasse QS2, Suhr - V3, V4

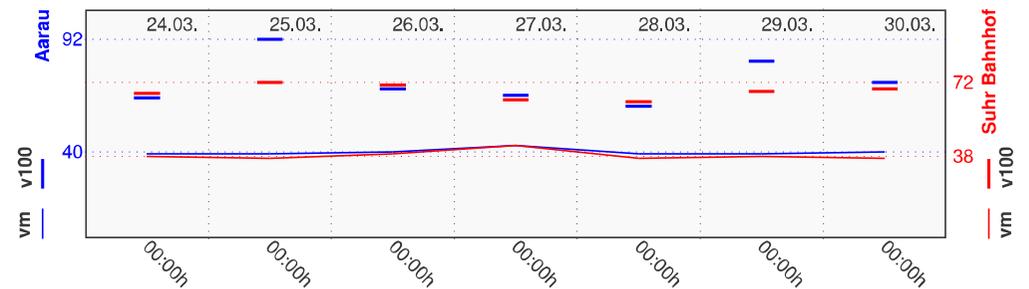
Zusammenfassung - die Wochen-Geschwindigkeiten

Messstelle: Tramstrasse QS2, Suhr - V3, V4
Gesamte Messperiode: 24.03.2022 00:00 - 30.03.2022 24:00
Richtung 1: Aarau
Richtung 2: Suhr Bahnhof
Filter: (Pw: Velo, Toff, Pw, Lfw, Pw/A, Unb und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)
(Lw: Lw, Lw/A, Szg, Bus und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)

vm (v_schnitt)	Do 24.03.22	Fr 25.03.22	Sa 26.03.22	So 27.03.22	Mo 28.03.22	Di 29.03.22	Mi 30.03.22	Periode
Aarau	39	39	40	43	39	39	40	40
Suhr Bahnhof	38	37	39	43	37	38	37	38

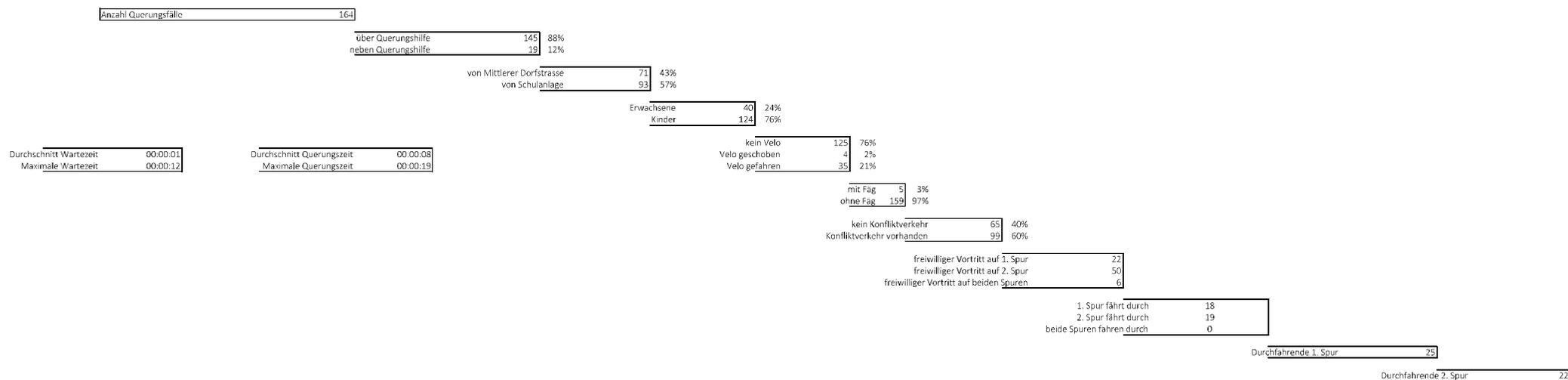
v85	Do 24.03.22	Fr 25.03.22	Sa 26.03.22	So 27.03.22	Mo 28.03.22	Di 29.03.22	Mi 30.03.22	Periode
Aarau	47	47	47	49	47	47	47	47
Suhr Bahnhof	46	46	47	49	46	47	47	47

v100	Do 24.03.22	Fr 25.03.22	Sa 26.03.22	So 27.03.22	Mo 28.03.22	Di 29.03.22	Mi 30.03.22	Periode
Aarau	65	92	69	66	61	82	72	92
Suhr Bahnhof	67	72	71	64	63	68	69	72



Statistische Auswertung Querungsstelle „Central“

Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).



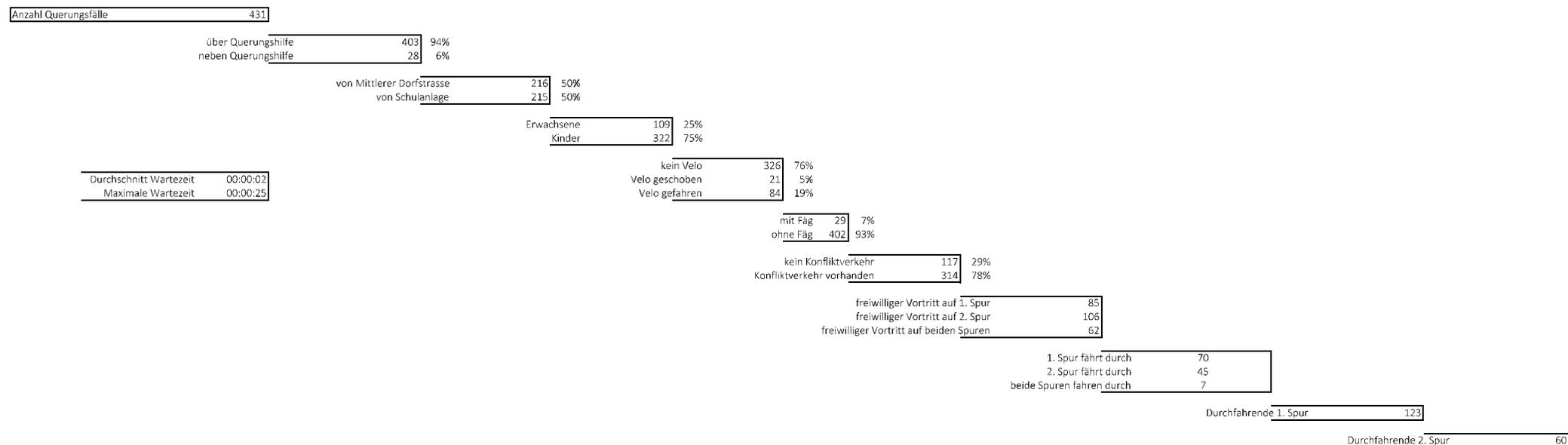
Zusammenfassung Ergebnisse Querungsstelle „Central“:

Kriterium	Ist-Wert	Soll-Wert	Abweichung	Fazit / Handlungsbedarf
Frequenz FV	120 Querungen / 5h	100 Querungen / 5h (für FGS)	+20 Querungen	Fussgängerstreifen zulässig
Frequenz MIV (DTV)	13'342 Fahrzeuge	3'000 / 5'000 Fahrzeuge	>	Fussgängerstreifen empfohlen
Benutzung Querungshilfe	88%	100%	-12%	-
Geschwindigkeit V_{85}	Richtung Aarau: 47km/h Richtung Bahnhof Suhr: 47km/h	50km/h	Richtung Aarau:-3km/h Richtung Bahnhof Suhr:-3km/h	Geschwindigkeiten unter signalisierter Geschwindigkeit

- Aufgrund der vorhandenen Fussverkehrsfrequenzen ist ein Fussgängerstreifen bei der Querungsstelle „Central“ zulässig.

Statistische Auswertung Querungsstelle „Schule“

Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).



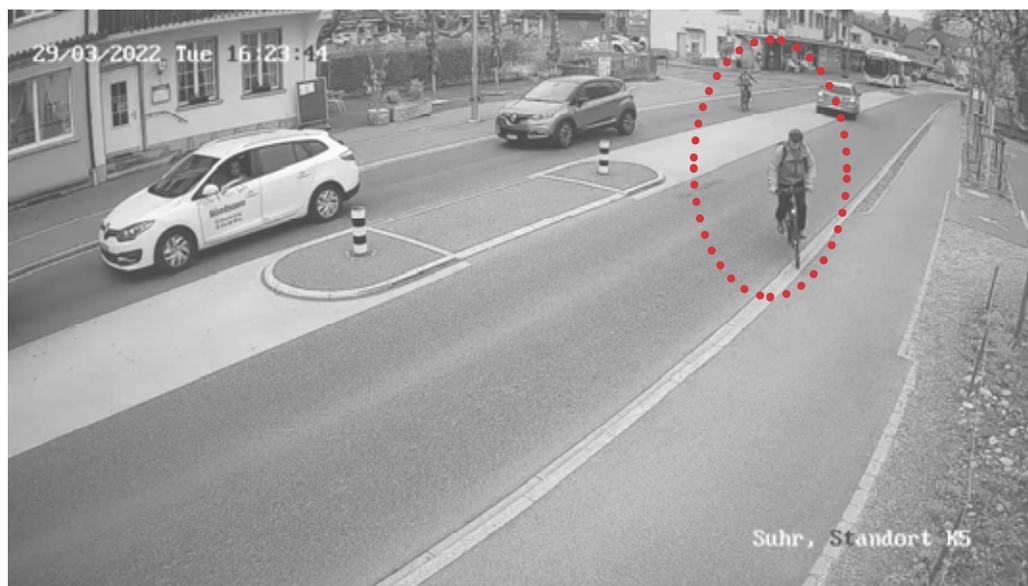
Zusammenfassung Ergebnisse Querungsstelle „Schule“:

Kriterium	Ist-Wert	Soll-Wert	Abweichung	Fazit / Handlungsbedarf
Frequenz FV	335 Querungen / 5h	100 Querungen / 5h (für FGS)	+235 Querungen	Fussgängerstreifen zulässig
Frequenz MIV (DTV)	13'342 Fahrzeuge	3'000 / 5'000 Fahrzeuge	>	Fussgängerstreifen empfohlen
Benutzung Querungsstelle	85%	100% (für FGS)	15%	-
Geschwindigkeit V_{85}	Richtung Aarau: 47km/h Richtung Bahnhof Suhr: 47km/h	50km/h	Richtung Aarau:-3km/h Richtung Bahnhof Suhr:-3km/h	Geschwindigkeiten unter signalisierter Geschwindigkeit

- Aufgrund der vorhandenen Fussverkehrsfrequenzen ist ein Fussgängerstreifen bei der Querungsstelle „Schule“ zulässig.

4 Knoten Tramstrasse/Mittlere Dorfstrasse: Querender Veloverkehr

Auffällig sind am Morgen die vielen velofahrenden Schülerinnen und Schüler, welche aus der Mittleren Dorfstrasse direkt über den Knoten auf das Schulareal fahren (Bilder oben links und oben rechts). Velofahrende suchen sich im Knoten den direktesten Weg zu ihrem Zielpunkt und nutzen dabei den Mehrzweckstreifen (Bild unten links). Im Knotenbereich werden Velos überholt, was im Umfeld der Mittelninseln zu Konflikten führen kann (Bild unten rechts).



5 BEGINN MEHRZWECKSTREIFEN



5 BEGINN MEHRZWECKSTREIFEN

Kritik der Bevölkerung: wahrgenommene Probleme von Teilnehmenden des Veloverkehrs, wenn diese im Bereich Mehrzweckstreifen von Motorfahrzeuglenkenden überholt werden

Untersuchungsgegenstand: Zählung und Unterscheidung nach Benutzergruppen, erfassen des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden durch Beobachtung. Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr). Geschwindigkeitsmessungen (1 Seitenradar) vom 24. März 2022 bis 30. März 2022.

Zusammenfassung Ergebnisse:

- Rund ein Drittel der Velos fahren entweder teilweise oder auf dem gesamten beobachteten Abschnitt auf dem Trottoir.
- Von 31 beobachteten Kindern, fahren 24 (77%) mit dem Velo auf dem Trottoir. Nur 7 (23%) benutzen die Strasse. Dies bedeutet auch, dass von den insgesamt 44 Velos auf dem Trottoir, 20 Erwachsene dieses benutzen.
- Beim Veloverkehr auf der Strasse war in 45 Fällen Konfliktverkehr vorhanden. Konfliktverkehr wurde so definiert, dass hinter Velos in der Längsrichtung motorisierte Fahrzeuge vorhanden waren.
- In 8 Fällen wurden die Velofahrenden nicht überholt und in 37 Fällen gab es Überholmanöver durch den motorisierten Verkehr.
- Die Geschwindigkeit V_{85} befindet sich mit 49km/h in beiden Richtungen knapp unter der signalisierten Geschwindigkeit von 50km/h.

Beobachtung und Beurteilung:

- Ist kein Gegenverkehr vorhanden, wird der Mehrzweckstreifen sehr gut ausgenutzt und Velos werden mit einem grösseren Sicherheitsabstand überholt. Bei Gegenverkehr ist zwischen dem Velo und dem überholendem Fahrzeug deutlich weniger Platz vorhanden.
- Überholmanöver im Bereich des Mehrzweckstreifens können grundsätzlich als problemlos bezeichnet werden. Kritisch zu beurteilen sind hingegen Überholmanöver beim Inselpfosten (Anfang/Ende Mehrzweckstreifen). Diese Manöver bedeuten beim Überholen einen geringeren Abstand vom Fahrzeug zum Velo und dürften von den Velofahrenden als unangenehm empfunden werden.
- Bei Stau auf der Tramstrasse wird mit dem Velo auf das Trottoir ausgewichen.

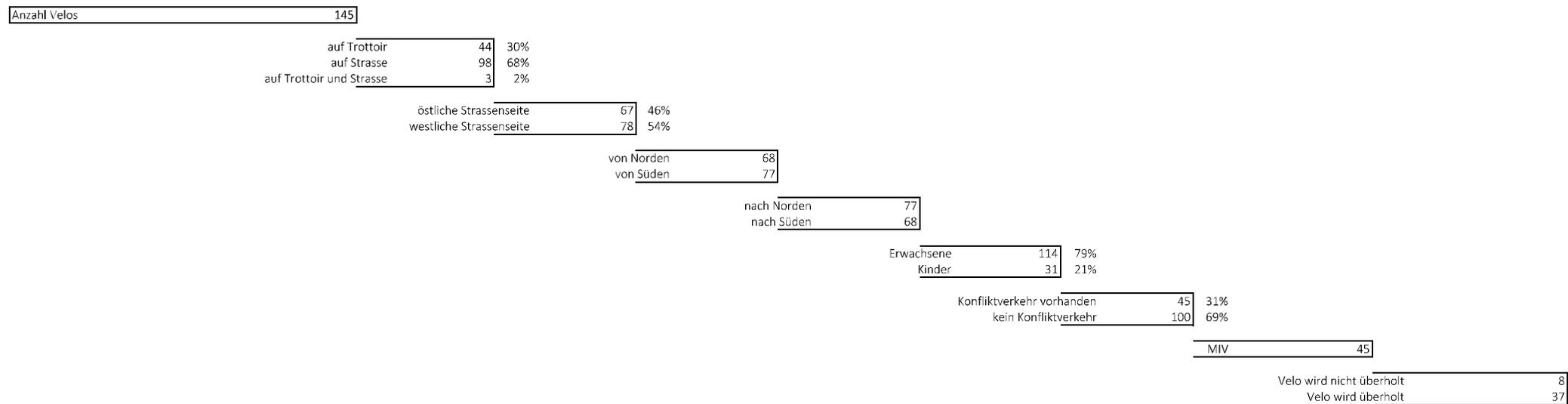
Zusammenfassung der beobachteten Verhaltensweisen:

- Überholmanöver beim Beginn/Ende des Mehrzweckstreifens von Velos durch MIV
- erwachsene Velofahrende auf dem Trottoir



Statistische Auswertung Beginn Mehrzweckstreifen

Verkehrsbeobachtung (1 Kamera) am 29. März 2022 an 6 festgelegten Stunden (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr).

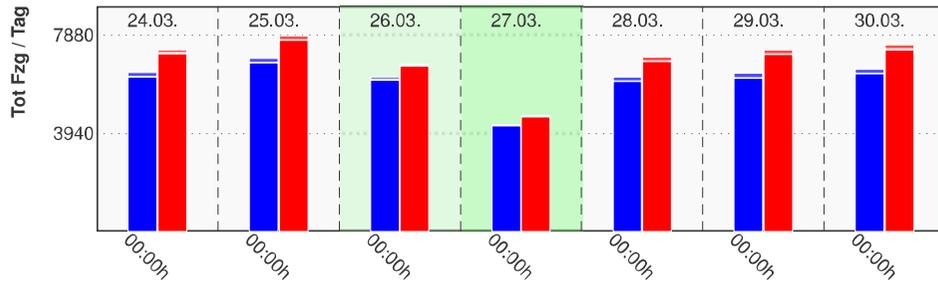


Tramstrasse QS3, Suhr - V5, V6

Zusammenfassung - die klassifizierten Wochenganglinien

Messstelle: Tramstrasse QS3, Suhr - V5, V6
Gesamte Messperiode: 24.03.2022 00:00 - 30.03.2022 24:00
Richtung 1: Aarau
Richtung 2: Suhr Bahnhof
Filter: (Pw: Velo, Toff, Pw, Lfw, Pw/A, Unb und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)
(Lw: Lw, Lw/A, Szg, Bus und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)

Fahrzeuge	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	6'399	6'968	6'228	4'323	6'218	6'380	6'544	43'060
Suhr Bahnhof	7'323	7'876	6'757	4'668	7'018	7'309	7'510	48'461
Summe	13'722	14'844	12'985	8'991	13'236	13'689	14'054	91'521
Pw	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	6'221	6'789	6'105	4'261	6'037	6'170	6'355	41'938
Suhr Bahnhof	7'164	7'694	6'676	4'619	6'846	7'122	7'315	47'436
Summe	13'385	14'483	12'781	8'880	12'883	13'292	13'670	89'374
von allen Fzg.	97.5%	97.5%	98.4%	98.7%	97.3%	97.0%	97.2%	97.6%
Lw	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Total
Aarau	178	179	123	62	181	210	189	1'122
Suhr Bahnhof	159	182	81	49	172	187	195	1'025
Summe	337	361	204	111	353	397	384	2'147
von allen Fzg.	2.4%	2.4%	1.5%	1.2%	2.6%	2.9%	2.7%	2.3%



Tramstrasse QS3, Suhr - V5, V6

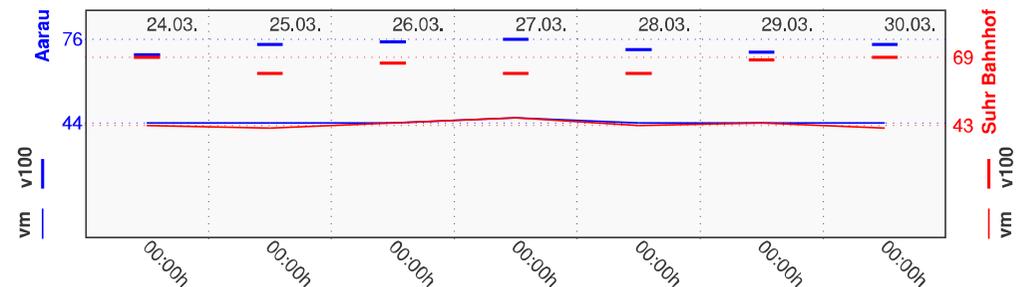
Zusammenfassung - die Wochen-Geschwindigkeiten

Messstelle: Tramstrasse QS3, Suhr - V5, V6
Gesamte Messperiode: 24.03.2022 00:00 - 30.03.2022 24:00
Richtung 1: Aarau
Richtung 2: Suhr Bahnhof
Filter: (Pw: Velo, Toff, Pw, Lfw, Pw/A, Unb und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)
(Lw: Lw, Lw/A, Szg, Bus und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)

vm (v_schnitt)	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Periode
Aarau	44	44	44	46	44	44	44	44
Suhr Bahnhof	43	42	44	46	43	44	42	43

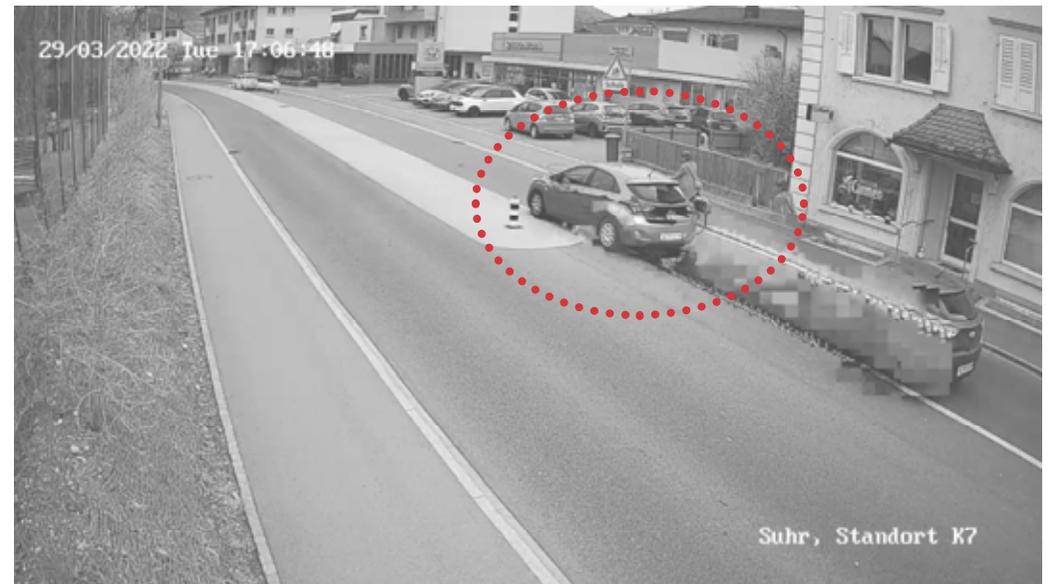
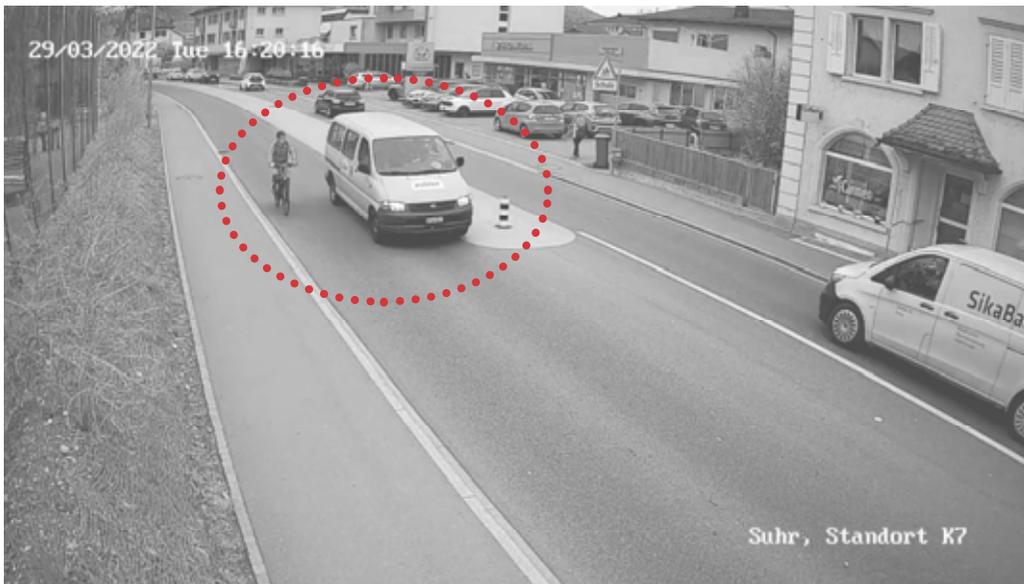
v85	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Periode
Aarau	49	49	49	50	49	49	49	49
Suhr Bahnhof	49	48	49	50	49	49	49	49

v100	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Periode
Aarau	70	74	75	76	72	71	74	76
Suhr Bahnhof	69	63	67	63	63	68	69	69



5 Beginn Mehrzweckstreifen: Beispiele für Überholmanöver von Veloverkehr Anfangs- bzw. Endbereich des Mehrzweckstreifens

Überholmanöver von Velos im Bereich des Mehrzweckstreifens sind grundsätzlich möglich. Problematisch sind sie vor allem im Anfangs- bzw. Endbereich des Streifens. Durch den Inselfosten ist nicht mehr die gesamte Breite des Mehrzweckstreifens für das Überholmanöver verfügbar und der Abstand zwischen Fahrzeug und Velo verkleinert sich entsprechend. Dies dürfte vor allem aus Sicht der Velofahrenden als unangenehm empfunden werden.



ÜBERPRÜFUNG INFRASTRUKTUR

Randabschlüsse Trottoirüberfahrt / Inselabschlüsse

Die Randabschlüsse der Gehwegüberfahrt wurden in Suhr geklebt (Sonderfall). Bei diesem Abschluss ist eine Höhendifferenz von 4cm vorgesehen. Die vor Ort gemessenen Höhendifferenzen variieren von 4cm bis teilweise 5.5cm.



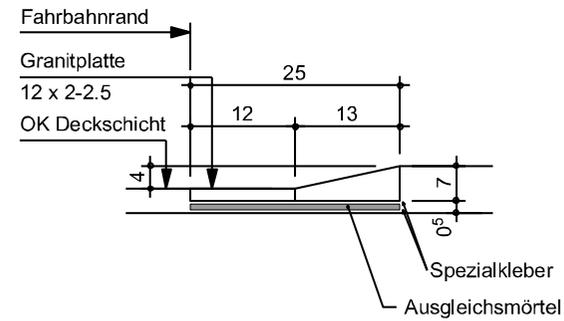
Höhendifferenzen bei Randabschlüssen von Trottoirüberfahrten entlang der Tramstrasse

Der Granitstein der Mittelinsel bei den Querungsstellen ist auf die Deckschicht geklebt. Zum Zeitpunkt der Ausführung war dieser Abschluss-Typ im kantonalen Merkblatt vorhanden.

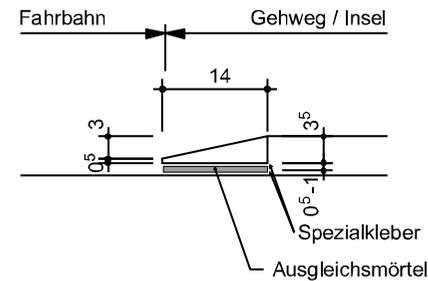
Auch hier wurden vor Ort teilweise deutlich grössere Niveauunterschiede zwischen Gehweg und Fahrbahn festgestellt. Beim Fussgängerstreifen bei der Post beträgt die Höhendifferenz ca. 6cm. Auch bei den weiteren Querungsstellen wurden Niveauunterschiede von ca. 4cm bis 5 cm gemessen.



Höhendifferenzen bei Mittelinseln von Querungsstellen



Schema des in Suhr verwendeten Abschlusses bei Trottoirüberfahrten



Schema des in Suhr verwendeten Abschlusses bei Mittelinseln

ALLGEMEINE EINDRÜCKE ZUM VERKEHRSGESCHEHEN

- Der Mehrzweckstreifen wird seinem Zweck entsprechend genutzt, und zwar von allen Verkehrsarten. Der MIV benutzt ihn als Abbiegestreifen sowie zum Überholen von Velos. Velos nutzen ihn zum Abbiegen, zum Einbiegen sowie zum Queren in zwei Etappen. Fussgängerinnen und Fussgänger nutzen ihn zum Queren ausserhalb der geschützten Querungsstellen.
- Es hat grundsätzlich viel Verkehr. Dies wird vor allem bei den beiden Knoten Tramstrasse/Metzgergasse/Alte Gasse sowie Tramstrasse/Mittlere Dorfstrasse deutlich erkennbar.
- Um in den Spitzenstunden längere Wartezeiten zu vermeiden, nehmen einbiegende Verkehrsteilnehmende teilweise „enge“ Lücken zwischen Fahrzeugen auf der Tramstrasse wahr.

REFERENZWERTE UND BEURTEILUNGSGRUNDLAGEN

Anzahl Querungsfälle pro Zeit (Frequenz / Fussverkehrsmenge), Querungsnachfrage

Das Kriterium der Fussverkehrsmenge wird immer wieder kontrovers diskutiert. Im Vordergrund steht die erforschte Erkenntnis, dass Fussgängerstreifen gefährlicher sind, wenn sie nur selten benützt werden. Dem wird entgegnet, dass die Fussverkehrsmenge theoretisch keine Rolle spielt. Die Anlage muss schlicht dann funktionieren, wenn es zu einem Konfliktfall kommt. Dabei ist die Ausstattung und die Lage der Querungsstelle im Gefüge entscheidend und insbesondere auch ob Fahrzeuglenkende, möglicherweise über eintrainierte Verhaltensweisen, unbewusst mit einer Querungsstelle an diesem Ort rechnen oder nicht. Jedenfalls dürfen Fussgängerstreifen gemäss aktuell gültiger Norm nur dann angeordnet werden, wenn ein regelmässiger Querungsbedarf besteht. Ein solcher ist gemäss Norm bei mindestens 100 querenden Personen während fünf nicht zwingend aufeinanderfolgenden Stunden mit dem jeweils höchsten Fussverkehrsaufkommen des Tages gegeben.

Zielwert Fussverkehrsmenge: 100 Querungen / 5h.

Fahrzeugmenge

Fussgängerstreifen sollten nur bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr ab 3'000 Fahrzeugen pro Tag auf dem Querschnitt der Fahrbahn angeordnet werden. In der vorliegenden Untersuchung wurde im Rahmen der Geschwindigkeitserhebungen auch eine Verkehrszählung durchgeführt.

Zielwert Fahrzeugmenge: > 3'000 Fahrzeuge pro Tag

Auch bei der Fahrzeugmenge gibt die Norm keine Obergrenze an. Funktionale Ansprüche können dazu führen, ab einer gewissen Fahrzeugmenge die Querungsstellen nicht mehr mit Fussgängerstreifen zu lösen. Dies wird im Einzelfall beurteilt.

Bündelung

Fussgängerstreifen werden nur angeordnet, wenn der Fussverkehr an der Querungsstelle gebündelt auftritt oder durch den Fussgängerstreifen gebündelt werden kann. Weil bei der Mehrheit der heutigen Querungsstellen an der Tramstrasse keine Fussgängerstreifen markiert sind, ist das Benutzen der Querungsstellen nicht Pflicht und ein flächiges Queren ist erlaubt. Dies wird auch genutzt. Bei der Markierung von Fussgängerstreifen und der geltenden 50m-Regel (Art. 47 VRV) wären jegliche Querungen direkt neben dem Streifen illegal.

Zielwert Bündelung: Übereinstimmung Angebot / Nachfrage; gemäss Regelung keine Querungen neben dem Streifen

Wartezeit an nicht vortrittsberechtigter Querung

Wenn Fussgängerinnen und Fussgänger (oder auch Velofahrende) eine Strasse ohne Vortritt queren müssen, weil kein Fussgängerstreifen installiert ist, können die allgemein akzeptierten Verkehrsqualitätsstufen hinzugezogen werden. Jede andere Konfliktstelle wird fachlich auch nach diesen Qualitätsstufen beurteilt. Mittlere Wartezeiten von 25 bis 45 Sekunden werden dabei (zum Beispiel Norm VSS 40 022) als noch genügend bewertet. Erst mittlere Wartezeiten von ab 45 Sekunden sind als mangelhafte Verkehrsqualität bezeichnet. Wo diese Grenzen gezogen werden und ob die Zeiten sowohl für Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung und für Fussgängerverkehr an einer Querungsstelle gelten, ist wohl eine politische Frage. Für die unpolitische Fachwelt muss wohl die Norm gelten, welche durch die Legislative vorgelegt wird.

Zielwert Wartezeit an nicht vortrittsberechtigter Querung: maximal 45 Sekunden (VQS D--> Planungswert ausreichend)

Konfliktverkehr

Dieser Wert wird im Zusammenhang mit der Anhaltequote und der Missachtungsquote erfasst. Zudem besteht ein direkter Zusammenhang mit der Verkehrsmenge. Auf sehr schwach belasteten Strassen ist die Chance höher, als Fussgängerin oder Fussgänger bei der Querung kein Fahrzeug anzutreffen. Unter dem Aspekt, dass Fussgängerstreifen bei hoher Verkehrsmenge die Querungsmöglichkeit anbieten / verbessern / beschleunigen sollen, kann dieser Wert beigezogen werden, wenn es darum geht, die Zweckmässigkeit der Anordnung eines Streifens zu beurteilen. Wenn zum Beispiel tagelang kein Konfliktverkehr vorkommt, braucht es unter Umständen auch den Fussgängerstreifen nicht.

Zielwert Konfliktverkehr:- (kein Zielwert, da abhängig von nicht veränderbarer Verkehrsmenge)

Freiwilliges Halten

Einerseits ist freiwilliges Halten auf einer Strasse an unübersichtlichen Stellen, in Engpässen und neben Hindernissen auf der Fahrbahn verboten, andererseits ist zum Beispiel bei Fussgängerquerungen mit Schutzinsel aber ohne Fussgängerstreifen das freiwillige Halten im Sinne einer zuvorkommenden Verkehrskultur durchaus erwünscht.

Referenzwert für freiwilliges Halten: erwünscht

Benutzergruppen (Kinder / Erwachsene)

Eine Person wird als Kind erfasst, wenn bei der Auswertung (geringe Auflösung des Videomaterials, eventuell kein Tageslicht) die auswertende Person ein Alter von weniger als 14 Jahren schätzt. Diese Klassierung ist sicherlich ungenau, wenn aber an einer Stelle viele Kinder im Kindergartenalter die Strasse queren, ist dies in der Statistik zweifellos ersichtlich. Referenzwerte dazu gibt es nicht, da jeder Fussgängerstreifen oder jede Querungsstelle den Verkehr und diejenigen Benutzergruppen aufnehmen muss, die ihn benützen. Die Erkenntnisse dienen der politischen Beurteilung der Anlage.

Zielwert Benutzergruppen: zu den Benutzergruppen passende Anlage

Velos auf Trottoir

Nach Art. 41 Abs. 4 VRV dürfen Kinder bis 12 Jahre auf Fusswegen und Trottoirs Velo fahren, wo weder Radweg noch Radstreifen vorhanden sind. Dies ist entlang der Tramstrasse in Suhr der Fall. Erwachsene benutzen aus unterschiedlichen Gründen das Trottoir. Dies z.B. bei Sicherheitsbedenken beim Fahren auf der Fahrbahn oder aber zum Vorbeifahren bei Kolonnenverkehr.

Zielwert Velos auf Trottoir: nur Kinder bis 12 Jahre

Parkieren

Parkieren ist das Abstellen des Fahrzeugs, das nicht bloss dem Ein- und Aussteigenlassen von Personen oder dem Güterumschlag dient. Im Allgemeinen wird beim Halten das Fahrzeug nicht verlassen, beim Parkieren aber schon. Hält also jemand sein Fahrzeug auf dem Gehweg und verlässt es, wird das Halten zum Parkieren.

Referenzwert für Parkieren auf dem Trottoir: keine parkierten Fahrzeuge

Rangiermanöver

In einem normal funktionierenden, geregelten Strassenraum, sollten Rangiermanöver nicht vorkommen. Bei solchen Manövern handelt es sich fast immer um Störungen im Verkehrsablauf, die Strasse funktioniert während des Manövers nicht exakt so, wie sie geplant ist. Verschiedenste Regelungen über Zufahrten und angrenzende Parkfelder, wenn nicht das ganze System bestehend aus Normen und gesetzlichen Regelungen, sollten eigentlich dazu führen, dass eine Strassenanlage immer so funktioniert wie sie theoretisch geplant ist. Verschiedene Manöver haben auch unterschiedliche Gefährdungspotenziale. So wird verständlicherweise ein rückwärts aus einem eingeklemmten Parkfeld über ein Trottoir auf die Hauptstrasse ausfahrendes Fahrzeug als Gefährdung betrachtet.

Zielwert Rangiermanöver: nur auf Parkplatz, jedoch möglichst keine

Fahrgeschwindigkeit

Die innerorts geltende Signalisation „GENERELL 50“ heisst nicht, dass diese Geschwindigkeit überall gefahren werden kann. Die Fahrgeschwindigkeit ist stets den lokalen Verhältnissen anzupassen. Perfekt programmierte autonome Fahrzeuge würden diese Geschwindigkeit innerhalb der Zone jedoch nicht überschreiten. Bei Menschen ist dies erfahrungsgemäss anders, weshalb eine Toleranz gewährt wird. Trotzdem gilt die Geschwindigkeit ab dem Signal. Abweichungen nach oben werden gemäss Bussenkatalog bestraft. Dieser Bussenkatalog wird politisch festgelegt.

Zielwert Fahrgeschwindigkeit: <50km/h (jedenfalls der Situation angepasst)

Überholen innerorts

Überholen innerorts ist grundsätzlich schon möglich, es gibt dabei aber ganz viel zu beachten. Im Vergleich mit einer ungestörten Strassenstrecke im Ausserortsbereich, wo von den Seiten her kaum etwas Unerwartetes auftreten kann, gibt es in einem belebten Innerortsbereich nur ganz wenige Stellen, wo Überholen sicher zulässig und möglich ist. Es darf im fraglichen Abschnitt keine Fussgängerquerungen geben, bei den Sichtzonen der seitlichen Einmündungen muss der Überholfall gewährleistet sein und schlussendlich darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit während dem Überholen nicht überschritten werden. Ein mit annähernd der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahrendes Fahrzeug kann also kaum jemals überholt werden. Nur ganz langsame Fahrzeuge (zum Beispiel Landwirtschaft) sowie haltende (eventuell Bus in Fahrbahnhaltestelle) oder schmale Fahrzeuge (Velos) können unter Umständen sicher überholt werden. Wenn die Überholsichtweite nicht gegeben ist, darf nicht überholt werden.

Zielwert Überholen: nur an Stellen mit gewährleiteter Überholsichtweite

Ausweichen auf Trottoir

Gemäss Art. 43 Abs. 2 SVG sind Trottoirs den Fussgängern vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen. Dies hat er mit Art. 41 Abs. 1 VRV für Kinder bis 12 Jahre getan. Das Befahren des Trottoirs ist grundsätzlich verboten und wird mit einer Ordnungsbusse von CHF 40.- geahndet (Ziff. 605.1 Anhang 1 OBV).

Zielwert Autos auf Trottoir: keine Fahrten auf dem Trottoir längs des Strassenverlaufs

Besonderheiten

Bei der Erhebung der Statistiken werden Videos im Schnelldurchlauf durch eine reelle Person angeschaut. Es sind bei dieser Arbeit immer wieder Verkehrssituationen zu beobachten, welche nicht in ein statistisch auswertbares Schema gebracht werden können und die eine automatisierte Auswertung nicht erkennen würde. Es können krasse Fehlverhalten auftreten, Fastunfälle, Störungen und jegliche andere speziellen Situationen. Diese werden notiert und separat aufgeführt. Häufungen und unter Umständen auch bereits Einzelfälle können zu Anpassungsempfehlungen an den Anlagen führen. Das schweizerische Verkehrssystem mit der vorhandenen ausführlichen Normierung der Infrastruktur- und Verkehrselemente zielt, so wird interpretiert, auf eine einfach verständliche, geregelte und normale Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsabläufe ab. Prinzipiell zeigen Erfahrungen, dass zum Beispiel unstete Stellen in einer ansonsten steten Linienführung häufiger Unfälle aufweisen. Es kann auch sein, dass ausserordentlich langweilige Strassenabschnitte mehr Unfälle aufweisen als Abschnitte mit normalen Anforderungen. Die Hypothese, alles was normal / erwartet / selbstverständlich ist, ist sicher.

Zielwert Besonderheiten: normaler / geregelter Verkehrsablauf

ABGRENZUNG

Zu vielen der vorangehend aufgeführten Aspekte gibt es umfangreiche Untersuchungen und Forschungen. Um die Zusammenstellung möglichst übersichtlich und handhabbar zu halten, wurden die wichtigsten und klarsten Zielwerte hergeleitet und aufgeführt. Diese aufgeführten Zielwerte sind normalerweise unumstritten.

ZUSAMMENFASSUNG UND BEURTEILUNG DER BEOBACHTUNGEN

Die von der Gemeinde und der Bevölkerung beobachteten Probleme werden aufgrund der Untersuchungen folgendermassen beurteilt:

- **Querungsbedürfnis Velo im Bereich der Vorsortierung der Lichtsignalanlage**

Das Querungsbedürfnis von Velos zwischen dem Turnhalleweg und dem Suhreparkeweg ist zu bestätigen. Es ist auch ein Querungsbedürfnis durch Fussverkehr nachzuweisen. Die Sicherheitslinie wurde sogar von einzelnen Autos überfahren. Das nachgewiesene und offensichtliche Bedürfnis für Querungsmöglichkeiten an dieser Stelle weist auf einen Handlungsbedarf hin.

- **Konflikte Velo mit Parkierung auf Nebenfläche**

Konflikte zwischen parkierendem bzw. haltendem motorisiertem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr auf den Nebenflächen vor der Post können bestätigt werden. Es wurde MIV-Parkierung ausserhalb der markierten Parkfelder und auf Gehwegflächen, ein Versperren der Velozufahrt und Konflikte mit dem Fussverkehr beobachtet. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden führt zu Problemen, es ist ein Handlungsbedarf gegeben.

- **Konflikte und Zeitverluste bei Strassenquerung aufgrund „hoher“ Randanschlüsse bei Trottoirüberfahrten, Querungsschwierigkeiten für Leute mit einer Mobilitätsbeeinträchtigung (z.B. Rollatoren)**

Die Randabschlüsse bei Trottoirüberfahrten sowie bei den Querungsstellen sind nicht überall nach Norm gebaut (zu hoch). Hinweise auf eine statistische Relevanz einer zu langen Querungszeit durch diese Eigenschaft konnten nicht erkannt werden. Zu hohe Randabschlüsse reduzieren auf jeden Fall den Fahrkomfort für Autos und Velos (bei Trottoirüberfahrten) sowie den Komfort für den Fussverkehr (speziell mit Hilfsmitteln wie Rollatoren oder Rollstühlen). Die Anlage ist, abgesehen von den Komforteinbussen, gut benutzbar. Ein Handlungsbedarf (bauliche Anpassung der Anlage) ist im Rahmen einer Verhältnismässigkeitsbetrachtung zu beurteilen.

- **Konflikte Fussverkehr mit wartenden Autos auf Trottoirüberfahrten**

Bei Trottoirüberfahrten und entsprechendem Verkehr auf der vortrittsberechtigten Strasse kommt es vor, dass Fahrzeuge beim Einbiegen auf dem Trottoir warten und so dem Fussverkehr längs den Vortritt entziehen. In vereinzelten Fällen kam es durch dieses Verhalten tatsächlich zu Konflikten mit Fussverkehr in Längsrichtung. Dieser wählte bei einem besetzten Trottoir den Weg hinter dem wartenden Fahrzeug. Die erforderlichen Sichtzonen sind gemäss aktueller Regelung gewährleistet (in zwei Etappen). Dieses beobachtete Verhalten muss seinen Ursprung auch in der durch die hohe Verkehrsmenge bestimmten Komplexität des Verkehrsablaufs haben. Zeitlücken sind gering und werden durch eine schrittweise Abwicklung der Konflikte (zuerst Trottoir, dann Strasse) optimiert. Es wird auf das Trottoir gefahren, wenn dieses frei ist. Die längere Wartezeit an der Einmündung führt dann dazu, dass in der Zwischenzeit Fussverkehr das Trottoir benützen möchte. Das Verhalten wurde mit der kantonalen Praxis zur Gestaltung der Sichtzonen legitimiert. Alternativen sind abzuwägen,

beispielsweise eine Führung des Fussverkehrs um 5m zurückversetzt mit Fussgängerstreifen. Aufgrund der Beobachtungen ist das Verhalten durch lokal nicht veränderbare Parameter wie die Verkehrsmenge bestimmt. Der Handlungsbedarf ist im Rahmen eines Variantenvergleichs zu beurteilen.

- **Konflikte auf Trottoirs zwischen Fuss- und Veloverkehr**

Velos auf dem Trottoir wurden auf dem gesamten Abschnitt beobachtet. Die genaue Ursache, ob aus Bequemlichkeit (vermeiden eines zweimaligen Querens) oder aus Sicherheitsbedenken, kann ohne eine Befragung der Verkehrsteilnehmenden nicht festgestellt werden. Konflikte sind in der Beobachtungszeit festgestellt worden, wobei die Situation von den Verkehrsteilnehmenden wohl unterschiedlich wahrgenommen wird. Velofahren auf dem Trottoir ist für Erwachsene verboten. Ein Handlungsbedarf bezüglich Infrastruktur lässt sich nicht ausmachen, ein Handlungsbedarf bezüglich Einhaltung der Verkehrsregeln ist gegeben.

- **Konflikte auf Trottoirs, in Zusammenhang mit an linksabbiegenden vorbeifahrenden Geradeausfahrern und Rechtsabbiegern**

Dieses Verhalten konnte im Rahmen der Untersuchung in Einzelfällen bestätigt werden. Während der Beobachtungszeit ist das Befahren der Trottoirs an der Alten Gasse und der Metzgergasse 8x vorgekommen. Grundsätzlich ist das Befahren des Trottoirs verboten. In den beobachteten Fällen wurde jedoch niemand gefährdet (kein Fussverkehr vorhanden während dem Vorgang). Eine präzisere Benützung des Mehrzweckstreifens würde dabei helfen, das Problem zu vermindern. Ein Überholen von einer Fahrzeugkolonne (stockender Verkehr, überlastete Vorsortierung) über das Trottoir ist schlicht inakzeptabel und gehört gebüsst. Ein Handlungsbedarf bezüglich Infrastruktur lässt sich nicht ausmachen, ein Handlungsbedarf bezüglich Einhaltung der Verkehrsregeln ist gegeben.

- **Querungsschwierigkeiten Fussverkehr an Querungsstellen ohne Fussgängerstreifen**

Querungsschwierigkeiten (bezogen auf die Wartezeit) für den Fussverkehr konnten bei keiner der 4 untersuchten Querungsstellen festgestellt werden. Die durchschnittlichen Wartezeiten bewegen sich auf einem identischen Niveau, wie sie von vergleichbaren Untersuchungen bei Querungsstellen mit Fussgängerstreifen bekannt sind. Es ist diesbezüglich kein Handlungsbedarf zu erkennen.

- **Wahrgenommene Probleme von Teilnehmenden des Veloverkehrs, wenn diese im Bereich Mehrzweckstreifen von Motorfahrzeuglenkenden überholt werden.**

Es ist davon auszugehen, dass Überholmanöver beim Inselfosten (Beginn des Mehrzweckstreifens) oder auch bei Mittelinseln von Velofahrenden als unangenehm empfunden werden. Der Abstand zwischen Veloverkehr und motorisiertem Verkehr bei Überholmanövern ist an diesen Stellen deutlich geringer als auf „offener Strecke“ wenn der gesamte Mehrzweckstreifen für das Überholmanöver genutzt werden kann. Motorfahrzeuglenkende überholen Velos im Bereich von Inselfosten. Es ist Handlungsbedarf gegeben, um das Überholen von Velos für diese besser (angenehmer) zu regeln.

• **Geschwindigkeiten**

Die gemessenen Geschwindigkeiten von 45-49km/h für den Wert V85 (85% aller gemessenen Fahrzeuge halten diese Geschwindigkeit ein) ist in Anbetracht der hohen Verkehrsdichte et- was höher als vielleicht erwartet. Im Erleben der Strasse spielt es offenbar eine grosse Rolle, wann man sie benützt. Die Beobachtungszeit wurde absichtlich auf Tageszeiten mit hoher Frequenz gelegt. Auch dürften die meisten Verkehrsteilnehmenden die Strasse eben dann erleben, wenn viele andere auch dort unterwegs sind (Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend). Die Tagesganglinie zeigt grosse Zeitspannen mit deutlich weniger Verkehr und somit eher freiem Verkehrsfluss. Die Verkehrsspitzen mit den durch hohe Verkehrsmengen verur- sachten Behinderungen vermögen nicht, den Durchschnittswert massgeblich zu senken.

Bei den durchgeführten Beobachtungen entstand nie der subjektive Eindruck, dass die Fahr- geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf der Strasse ein Problem wäre. Die Ganglinien zeigen übliche Bilder: Geschwindigkeiten sind leicht höher, wenn die Verkehrsmenge geringer ist. Dies in der Nacht oder am Wochenende.

Wie an den nebenstehenden Summenkurven erkennbar (nebenstehend beispielhaft die Messung auf Höhe der Mittleren Dorfstrasse), fahren nur wenige Fahrzeuglenkende schneller als 50km/h. Die Summenkurve ist hin zu den höheren Geschwindigkeiten kompakt. Dies weist erfahrungsgemäss darauf hin, dass die Strassenanlage einer stark belasteten Verkehrsachse von den Fahrzeuglenkenden gut und „gleichmässig“ wahrgenommen wird. Es ist kein Prob- lem erkennbar und somit kein Handlungsbedarf gegeben.

Tramstrasse QS2, Suhr - V3, V4
Geschwindigkeitsverteilung Summe

Messstelle: Tramstrasse QS2, Suhr - V3, V4
Gesamte Messperiode: 24.03.2022 00:00 - 30.03.2022 24:00
Richtung 1: Aarau
Richtung 2: Suhr Bahnhof
Filter: (Pw: Velo, Toff, Pw, Lfw, Pw/A, Unb und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)
 (Lw: Lw, Lw/A, Szg, Bus und ≥ 0 km/h und < 999 km/h)

