

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

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

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.

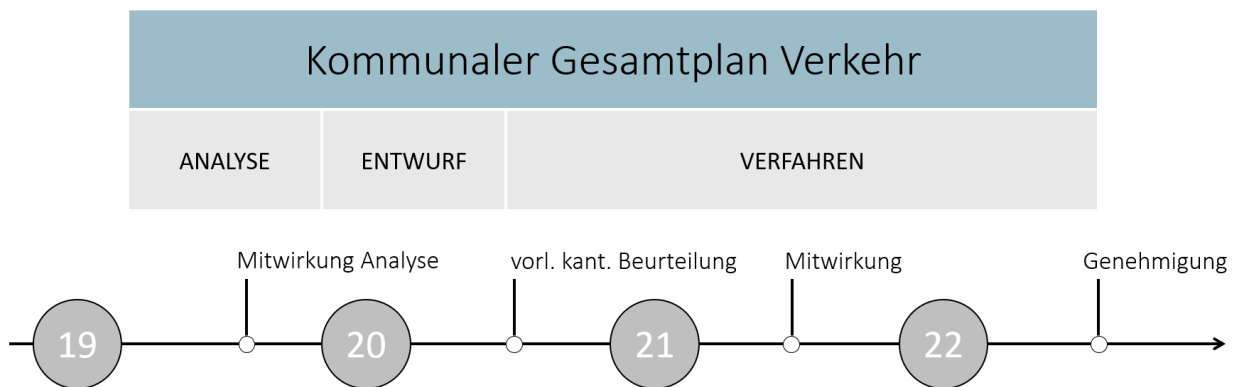


Abb. 1: Planungsprozess in drei Phasen

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)

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.

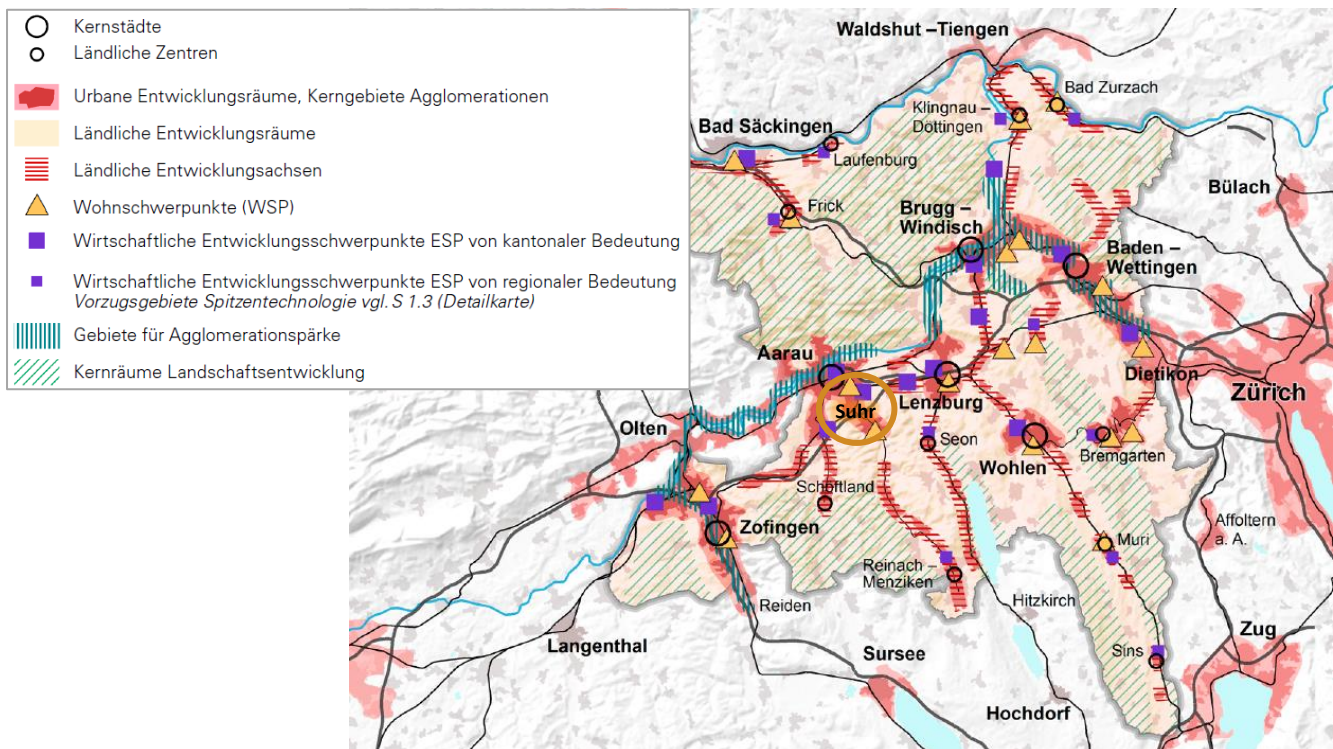


Abb. 2: Raumkonzept Kanton Aargau (Quelle: BVU)

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 kantonalen Bedeutung

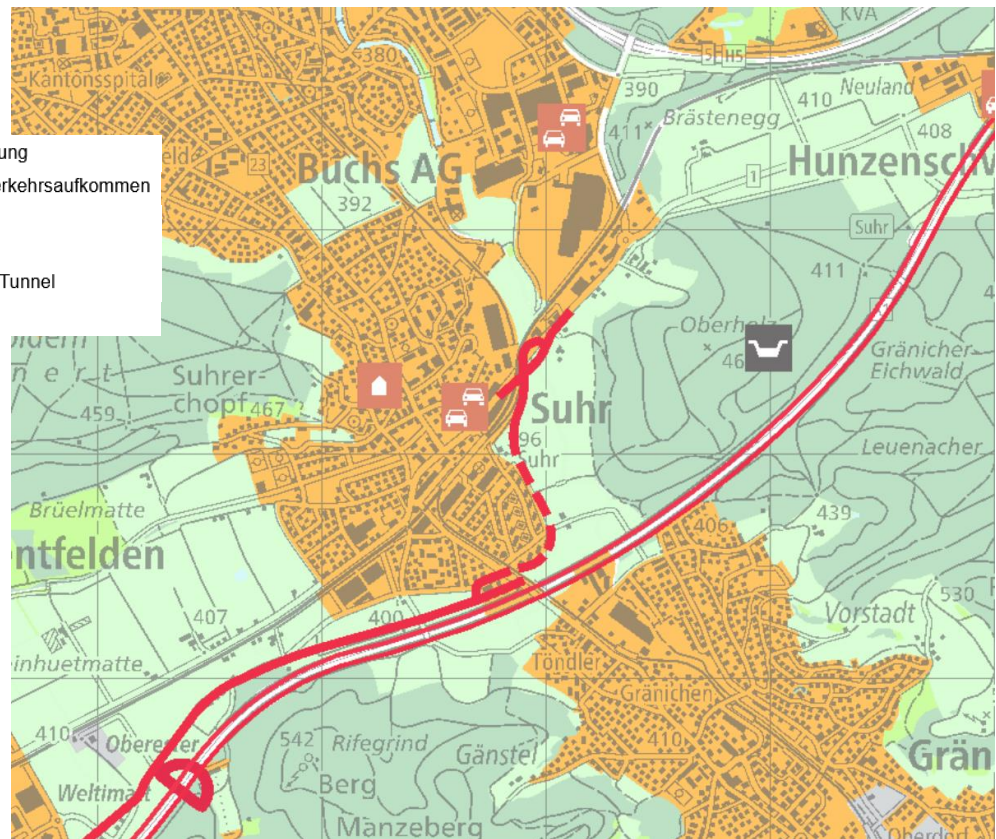
Der kantonale Richtplan legt in Buchs / Suhr das Gebiet «Wynenfeld» als gemeinsamen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonalen Bedeutung fest. Die Nutzungen sollen standortgerecht und auf die bestehenden und noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Der 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 Kantonalen 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

² Richtplaneintrag Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS)

einer Planungsvereinbarung wurden die Rahmenbedingungen zur Umsetzung der einzelnen 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 ersichtlich.³

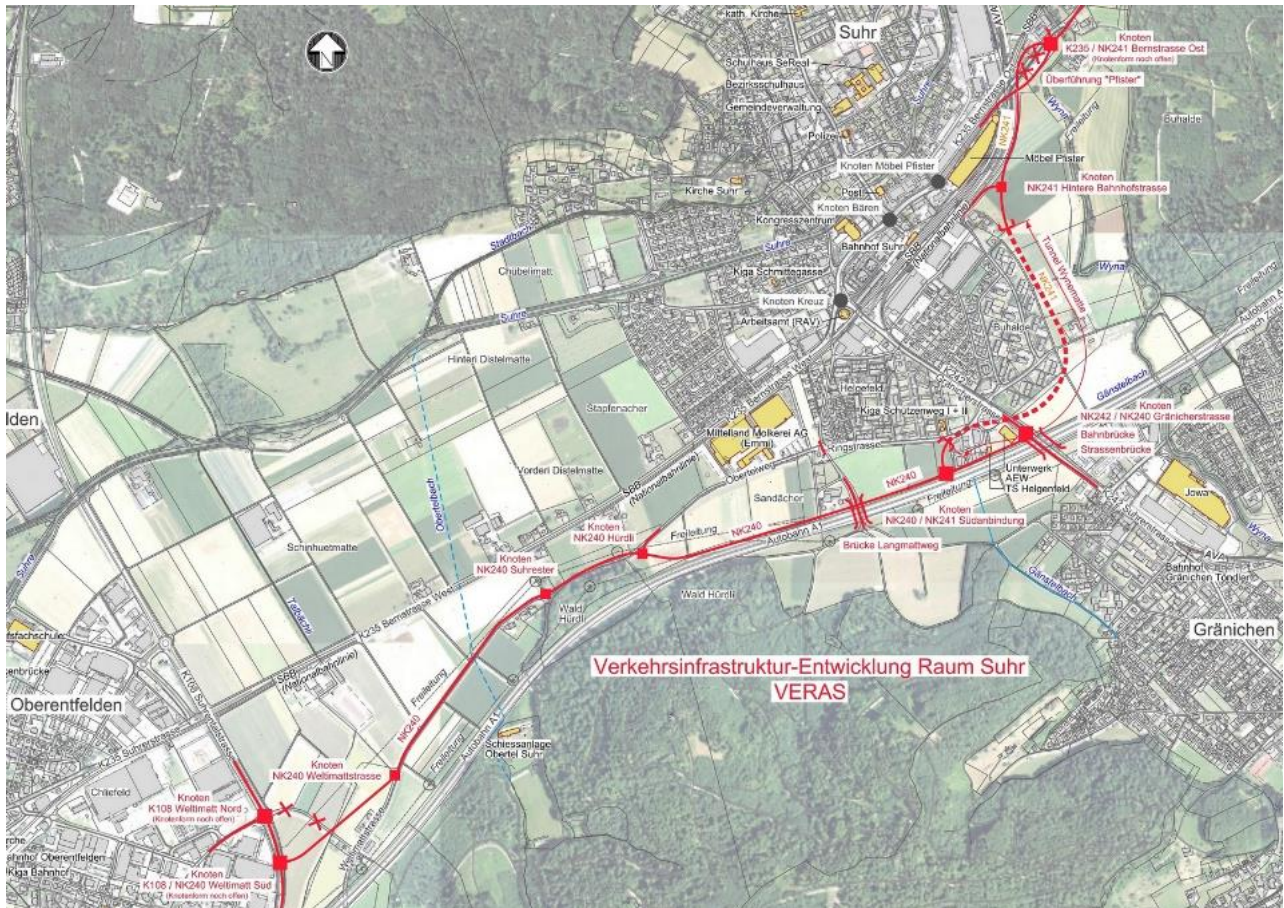


Abb. 5: Kartenausschnitt mit verkehrlichen Massnahmen der VERAS (SNZ Ingenieure und Planer)

2.1.6 Bau- 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 2 wird zwischen Aarau und Suhr entlang der Gemeindegrenze zu Buchs realisiert. Dabei wird unter anderem

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

der Dorfteil Feld mit dem Schulareal Dorf/Zentrum und mit dem Gebiet Freibad Suhr Buchs für den Langsamverkehr optimiert und der Strassenraum durch Baumreihen attraktiver gestaltet. Im Teilprojekt 4 wird auf der Tramstrasse in Suhr eine Kernfahrbahn mit durchgehend beidseitigem Gehweg erstellt. Beim Schweizerhof wird als Querungshilfe ein Mehrzweckstreifen mit Fussgängerquerungen erstellt.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 regionales Gesamtverkehrskonzept Aarau (rGVKA) erarbeitet. Der aktuelle Bericht zum rGVKA wurde am 20. Dezember 2020 für die 2. Konsultation veröffentlicht⁵. Die Erarbeitung des rGVKA 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 rGVKA 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 Pendlerrouen und Verbesserung der kantonalen Radrouen, 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 Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Aarau - Phase 1 (Stand: 02.03.2020)

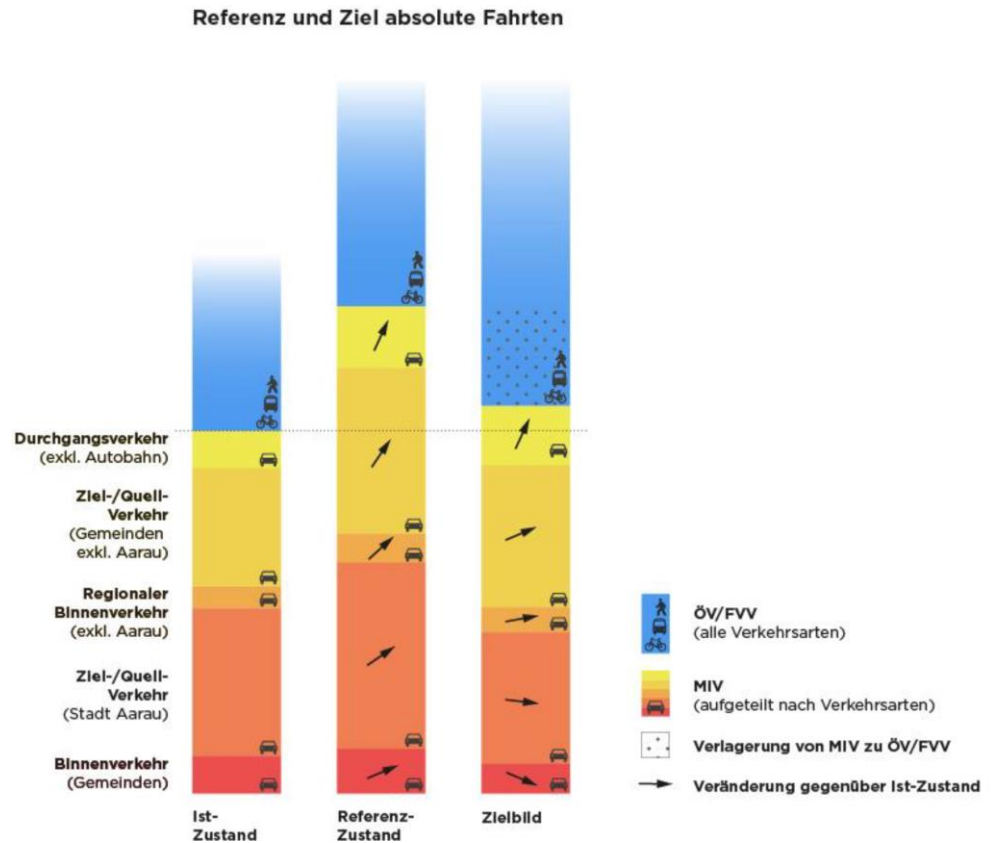


Abb. 6: Zielbild regionales Gesamtverkehrskonzept rGVK

Nachfragebeeinflussung rGVK und VERAS

Um den Langsamverkehr zu fördern, sieht das rGVK 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.

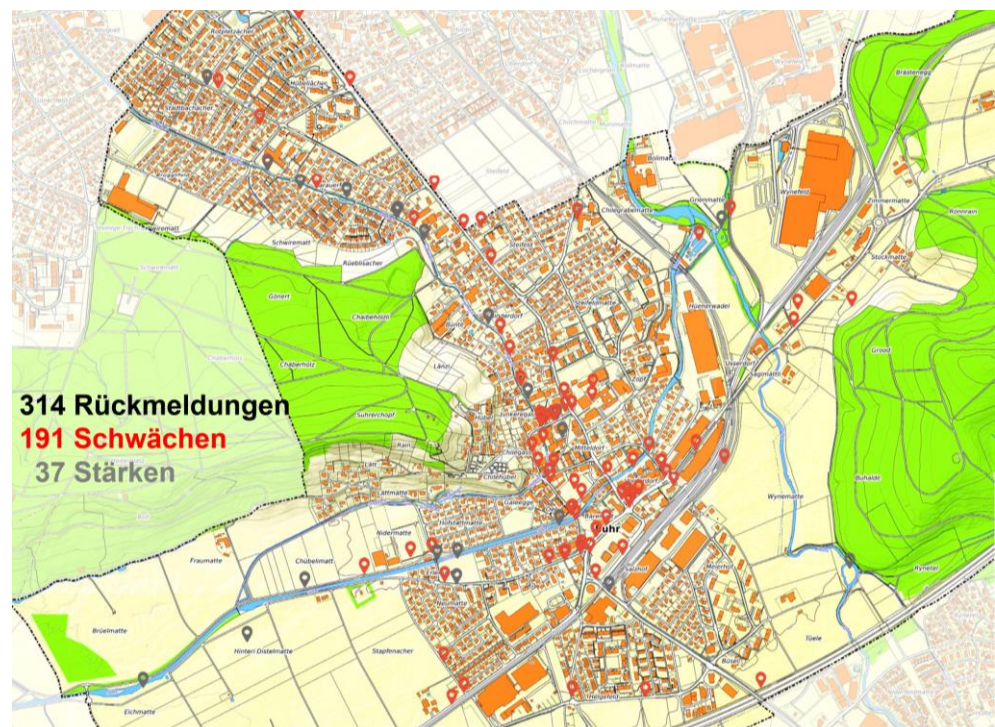
Begleitgremium als
Interessensvertretung

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.

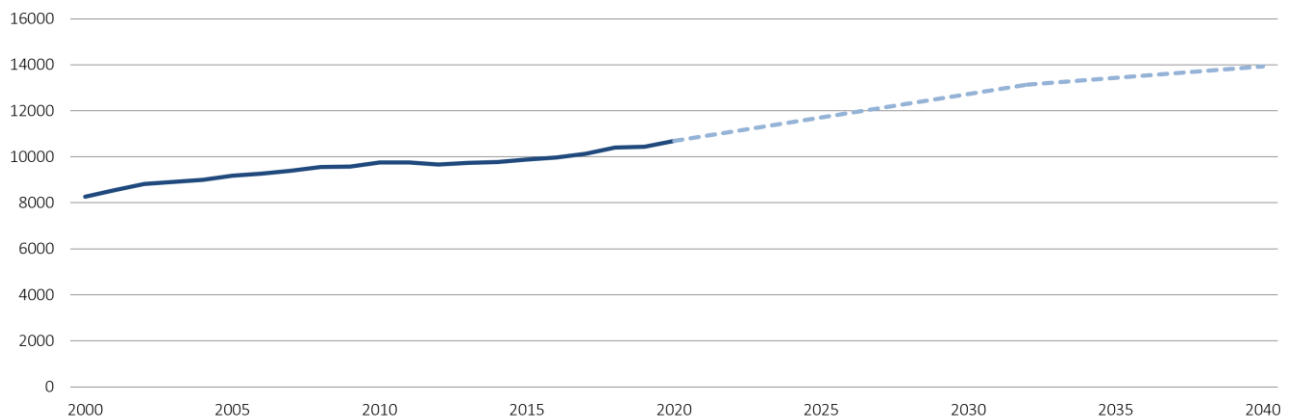
4 Analyse

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 Rapperswil, 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.

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	Brüggelfeld	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 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 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.

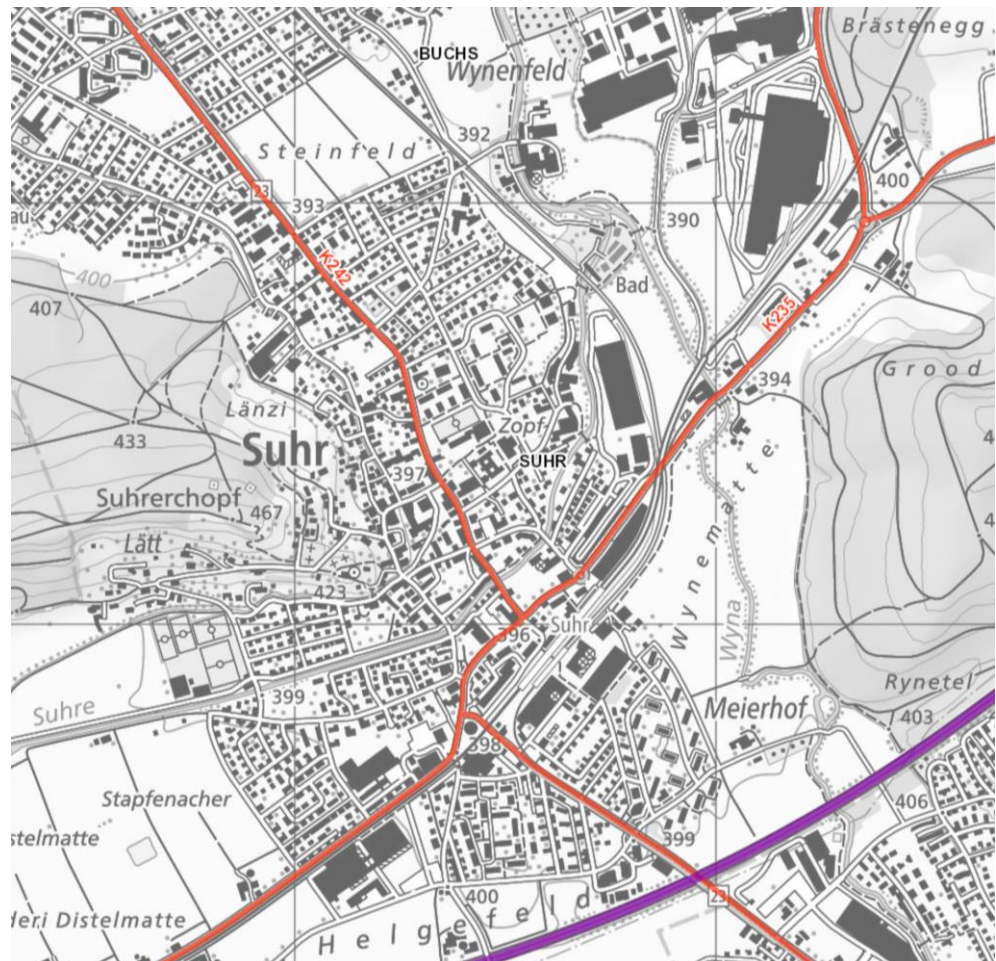
4.2 Motorisierter Individualverkehr

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

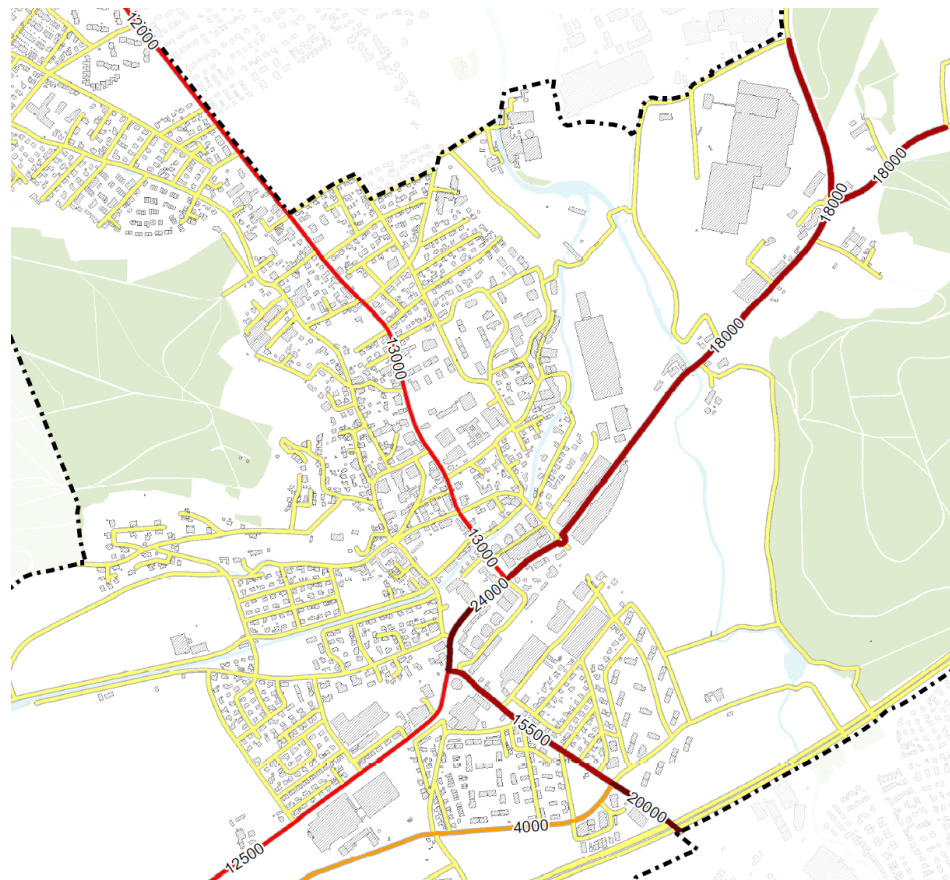
Innerhalb des Siedlungsgebiets erfolgt die Groberschliessung der Quartiere über mehrere Sammelstrassen, welche den Verkehr der quartierinternen Erschliessungsstrassen aufnehmen und auf das übergeordnete Netz leiten. Vereinzelt finden sich bei der Feinerschliessung auch noch Privatstrassen. Die Wohnquartiere 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.

Verkehrsbelastung

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.

Um den Verkehrsfluss in Suhr zu erhöhen, ist im Zusammenhang mit den Sanierungsarbeiten an Tram- und Bernstrasse eine Dosiersignalanlage beim Henzareal in Betrieb genommen worden. Das Dosierungssystem hat zur Folge, dass zu den Hauptverkehrszeiten der Rückstau weiter nach Süden verlagert wird, um den Bahnübergang freizuhalten, und somit teilweise bis nach Gränichen reicht. Künftig wird nach der Sanierung der Kantonstrasse auch in Gränichen der Verkehr zwischen Gränichen und Teufenthal dosiert.

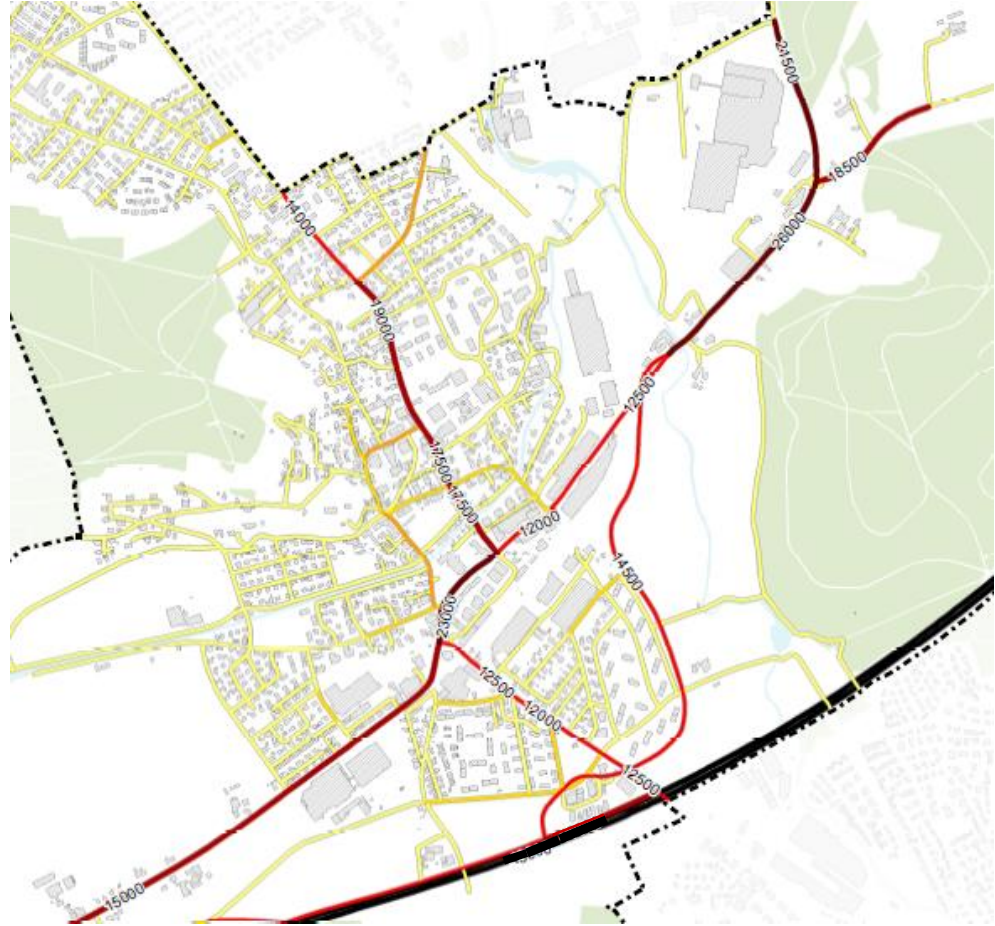
Abb. 10: Verkehrsbelastung (DTV) auf den Hauptverkehrsachsen, Ist-Zustand 2020 (Quelle: agis)



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)

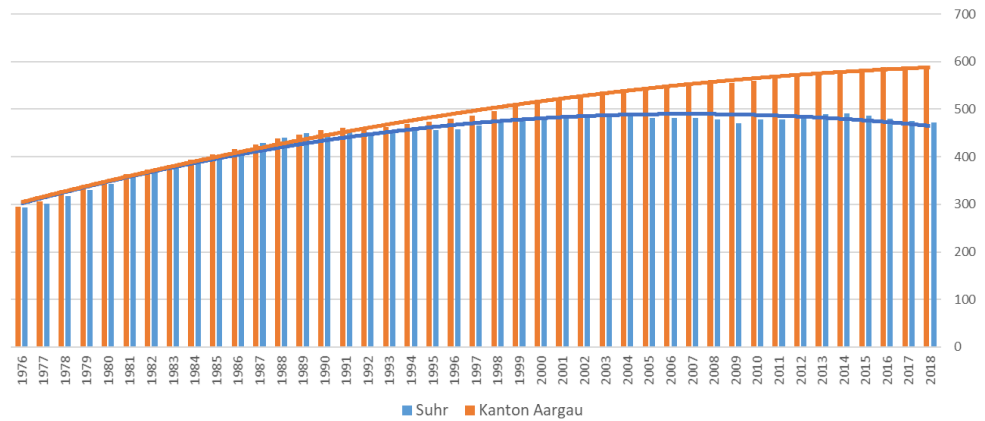


Die heutige Situation und die prognostizierten Werte zeigen, dass es starke flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur benötigt, Hand in Hand mit Bestrebungen in den Gemeinden, damit der Motorisierungsgrad langfristig gesenkt werden kann.

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.

Güterverkehr auf der Strasse

Ein Teil der aargauischen Kantons- und Gemeindestrassen ist Bestandteil des Versorgungs-
routen-Netzes für Ausnahmetransporte. In Suhr sind die beiden Hauptachsen (Bernstrasse
Ost – Bernstrasse West und Tramstrasse – Gränicherstrasse) dem Routentyp I red. zuge-
teilt.

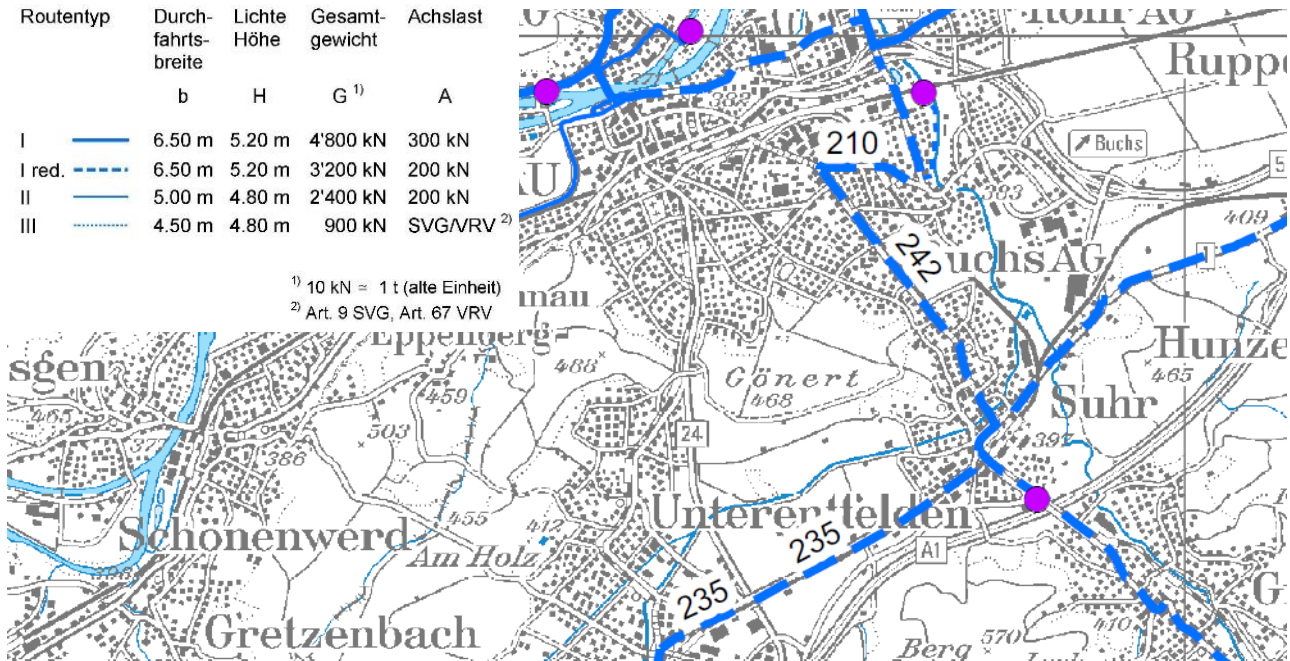


Abb. 13: Ausschnitt Versorgungsrouten (Quelle: Kanton Aargau)

4.2.2 Ruhender Verkehr

Auf dem Gemeindegebiet stehen insgesamt rund 1'800 öffentliche und öffentlich zugängliche
Parkplätze zur Verfügung. Über 500 formieren sich rund um den Ortskern und den
Bahnhof. Die übrigen rund 1'300 Parkplätze sind peripherer gelegen und meist einem spezi-
fischem Zielort zugeordnet (z.B. Sportanlagen oder Einkaufsgeschäfte). Die Bewirtschaftung
der Parkplätze ist zurzeit nicht einheitlich geregelt.

Übersicht öffentliche und
öffentlich zugängliche
Parkplätze in Suhr mit der
jeweilig angebotenen
Anzahl Parkfelder

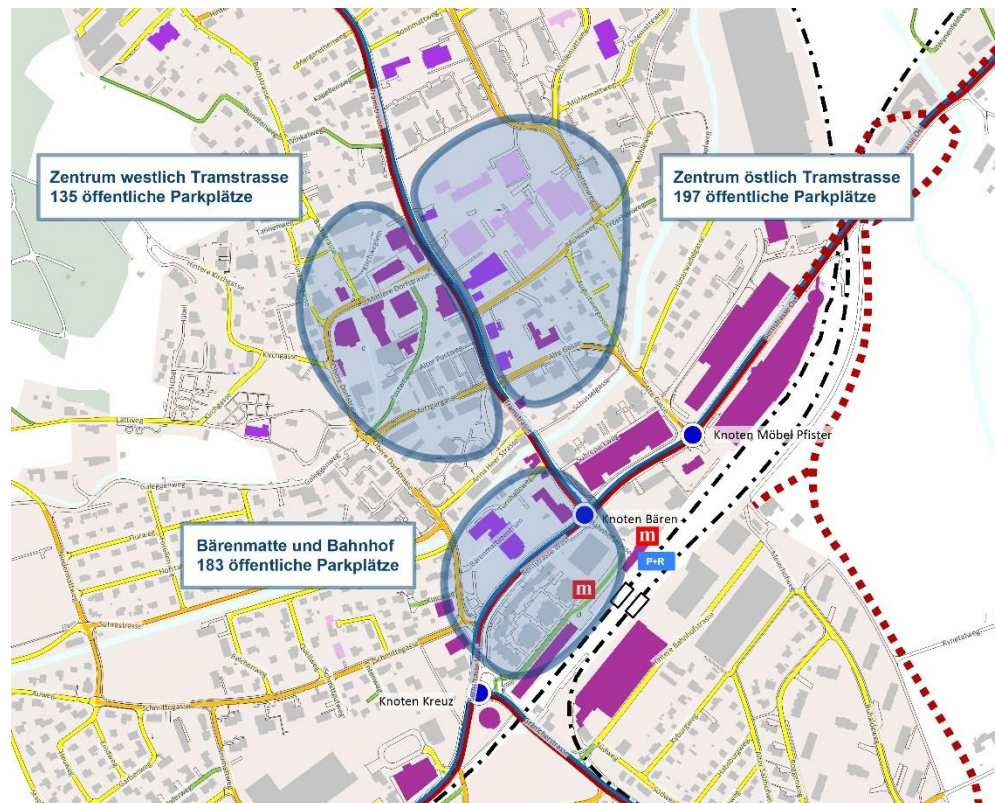
KEBA	123	Restaurant Dietiker	14
Brügglifeld	10	Restaurant Central	6
Pflegeheim Lindenfeld	137	Centrum Pöstli (inkl. UG)	20
ehem. Schwesternhaus	25	Mittlere Dorfstrasse 7	20
Schulhaus Feld	7	Lindenapotheke, Bachstrasse 1	4
Gönhardweg	12	Bachstrasse 2	5
Länzihuus	36	Tramstrasse 31	13
Buchserstrasse/Feu.-Mag.	6	Alte Post, mittlere Dorfstrasse 3	11
Buchserstr. / Heim Steinfeld	21	Tramstrasse 21	14
Alterswohnungen Steinfeld	20	Tramstrasse 11 / Valiant Bank	7
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

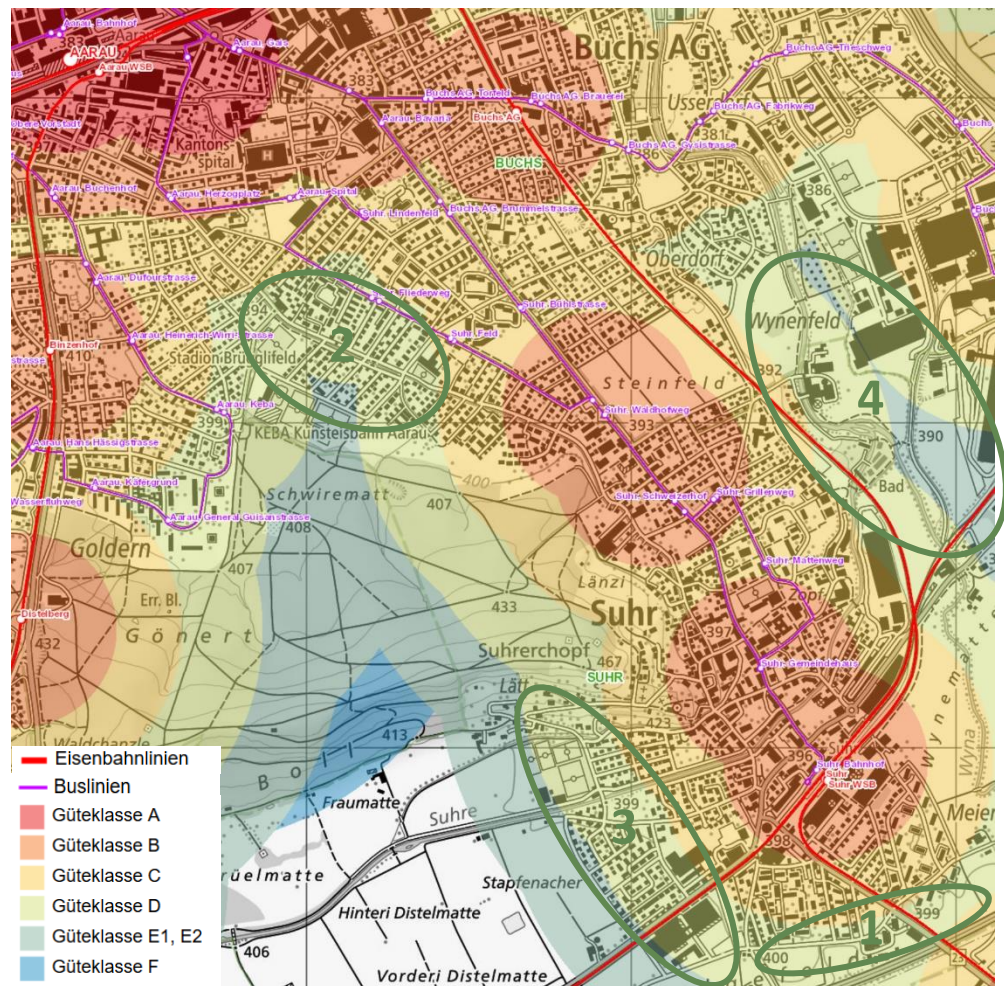
Angebot

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 Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) 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

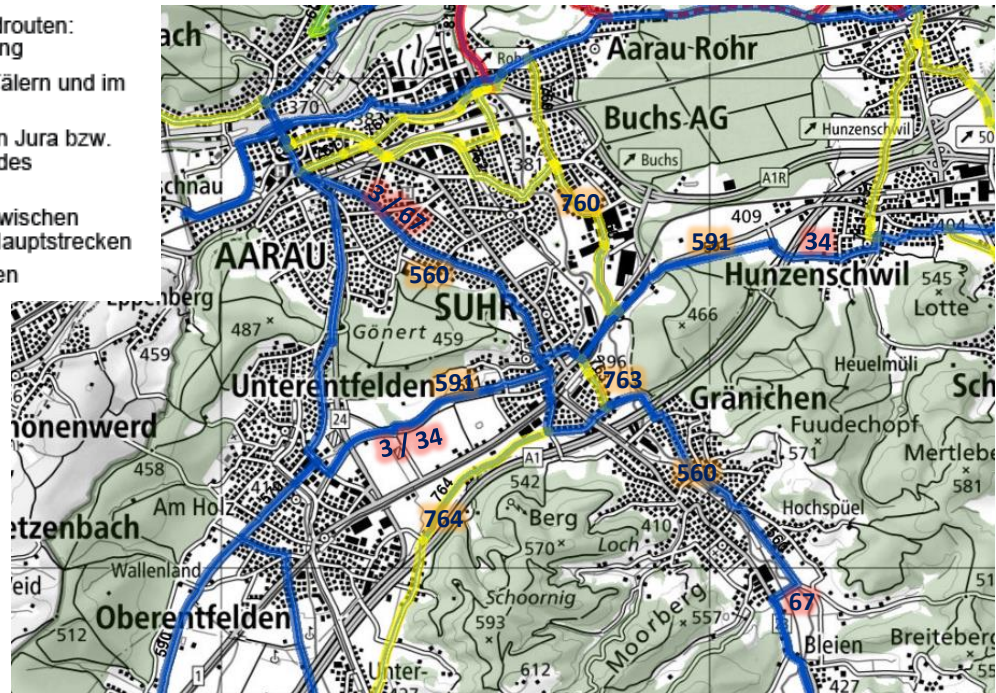


Abb. 17: Kantonale Radrouten und Nationale Velolandrouten (Quelle: AGIS)

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 Pendlerrouten 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. Pendlerrouten 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 Optimierungsbedarf besteht. 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

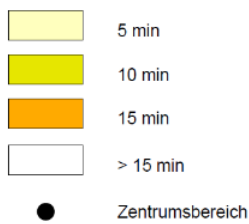
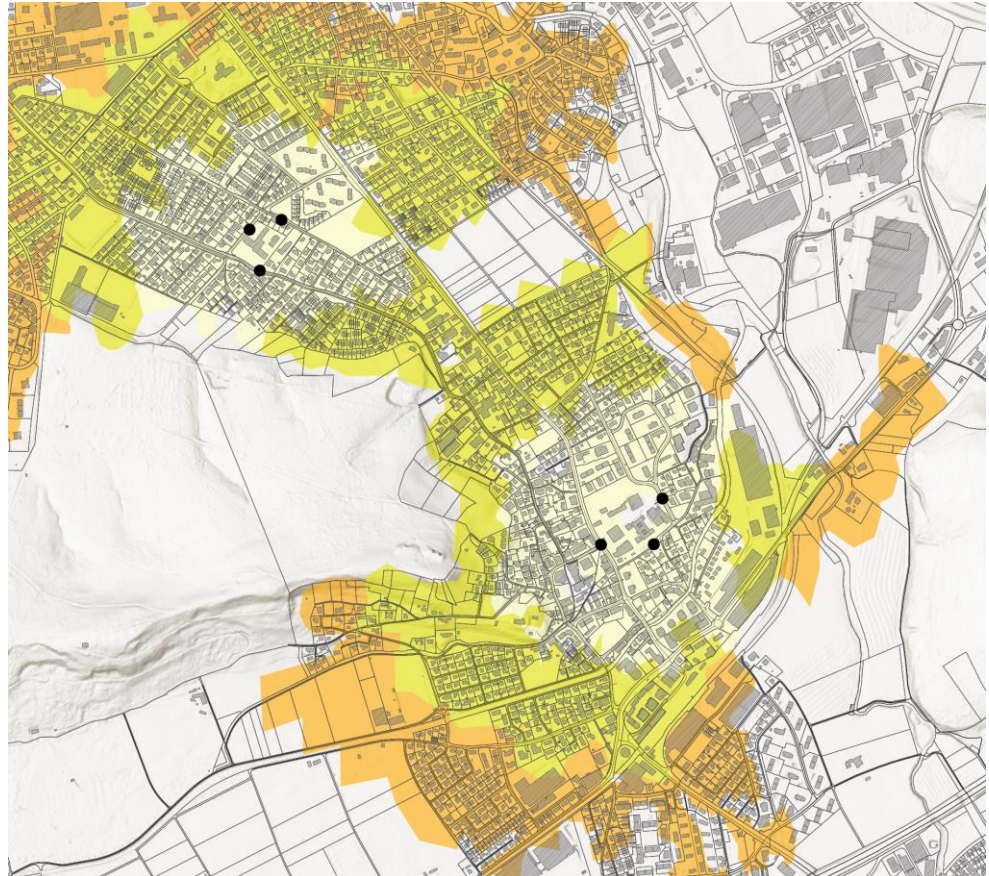
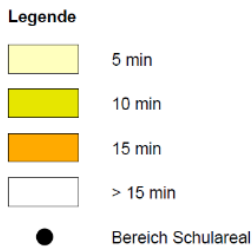


Abb. 19: Erreichbarkeit der Schulen zu Fuss



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

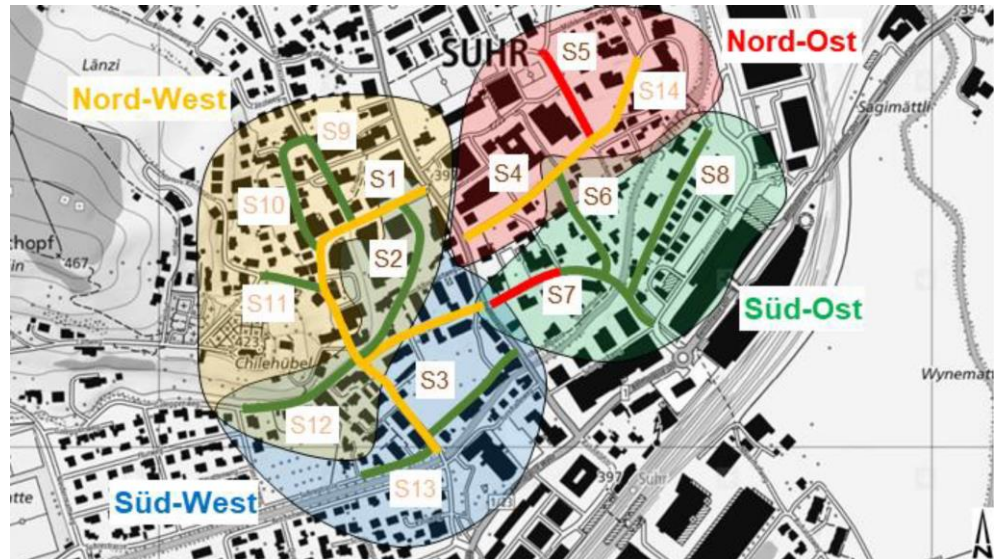


Abb. 20: Übersicht Analyse Strassenräume für Begegnungszonen im Zentrum Suhr
(Quelle: VIAPLAN AG)

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. Eine Temporeduktion auf 30 km/h könnte 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. 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

Zugänglichkeit und Ausstattung der öV-Haltestellen

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

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

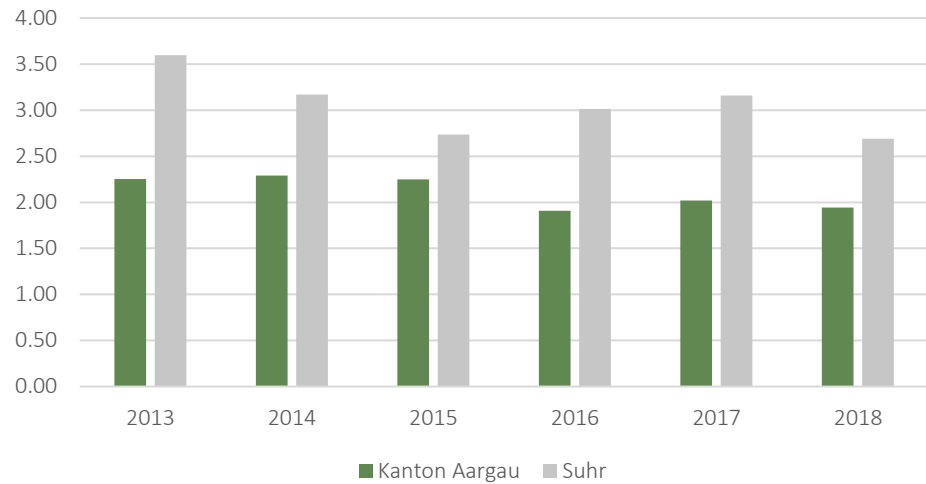
In den letzten fünfundzwanzig Jahren hat sich die Zahl der polizeilich registrierten Unfälle im Kanton Aargau mehr als halbiert. Die Zahl der verunfallten Personen hat sich ebenfalls reduziert und hat im Jahr 2019 einen Tiefstand von 1'349 erreicht, davon 225 Schwerverletzte und 11 tödlich Verunglückte. 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

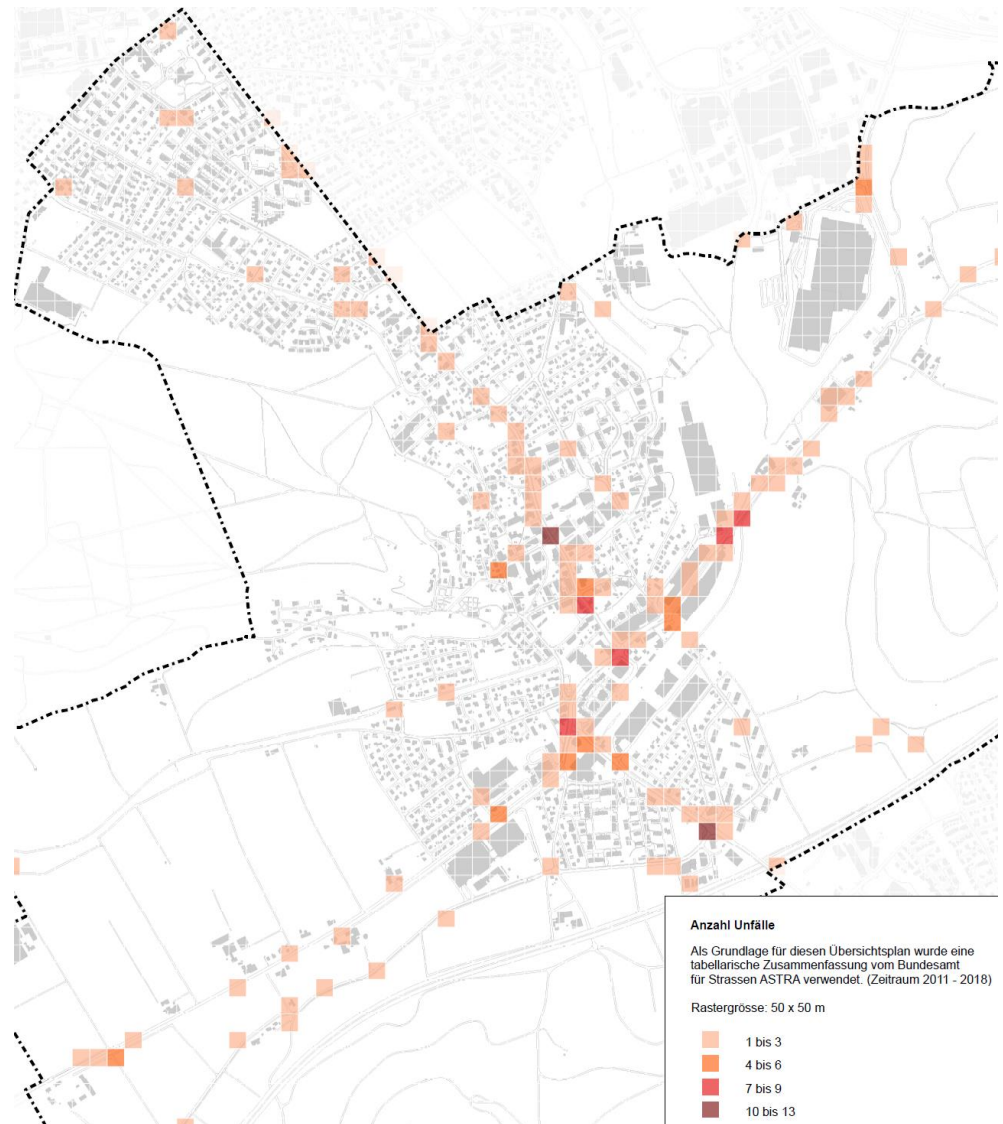
Pro Tausend Einwohner ereigneten sich 2018 in Suhr 2.69 Unfälle. Über den gesamten Kanton betrachtet lag diese Quote bei 1.94. Folgendes Diagramm zeigt, dass sich auf dem Gemeindegebiet von Suhr vergleichsweise viele Unfälle ereignen. Dies ist mitunter der Tatsache geschuldet, dass das Verkehrsaufkommen 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 Brügglifeld – 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 (Elterntaxi, 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 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 Koexistenz 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 Konzepts «Flankierende Massnahmen Veras»
- 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 gesamte Strassenraum 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 Massnahmen 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 rGVK	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		X		
A6 Überprüfung und Anpassung der Bushaltestellen			X				X		
B1 Verkehrsberuhigung bei den Ortseinfahrten				X	X			X	
B2 Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen			X					X	
B3 Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Zentrum	(X)			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		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 sowie der Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz
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 sowie der Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz
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 sowie der Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz
Vorgehen	Die Planung einer neuen Haltestelle auf der Höhe Badi/Steinfeld, unabhängig von der Entwicklung des Wohnschwerpunktes Steinfeld, angehen. Im rGVKA 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 sowie der Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit dem Busbetrieb Aarau prüfen, auf welchen Strecken ein Ausbau möglich und zweckmässig ist. Im rGVKA 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 sowie der Arbeitsgebiete ans ÖV-Netz
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 (Option neue AVA-Haltestelle [Priorität] oder Ausweitung Busnetz)
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 Anlaghalterin, 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 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 rGVKA 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 Ortseinfahrten
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 als flankierende Massnahme 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.
Aktueller Stand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- B3 : Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Zentrum - B4 : Verhindern von quartierfremdem Verkehr
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau (Projekt VERAS) / 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 Koexistenz 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* Tempo 30 auf Kantonsstrassen im Zentrum
Kurzbeschrieb	Um die Trennwirkung der Hauptachsen zu minimieren, die Sicherheit zu erhöhen sowie die Umwelt- und Lärmbelastung zu reduzieren, setzt sich die Gemeinde dafür ein auf den Kantonsstrassen, insbesondere der Tramstrasse, die 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 bisher noch nicht vorgesehen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren und die Schulwegsicherheit erhöhen
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 ist zusätzlich Art. 107 Abs. 5 der SSV zu beachten.
Aktueller Stand	pendent
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - B1: Verkehrsberuhigung bei den Ortseinfahrten - B4: Verhindern von quartierfremdem Verkehr
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau (mit Projekt VERAS) / 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 - Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber MIV - Sichere Schul- und Kindergartenwege
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 Motorisierungsgrades
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 Koexistenz 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 rGVKA 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, Cargovelos und Anhänger) - Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem MIV
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 Lastenvelos 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	<p>Als Bestandteil des kantonalen Radroutennetzes 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.</p> <p>Im Rahmen des Konzepts Flankierende Massnahmen VERAS werden mögliche Verbesserungen des kommunalen und Kantonalen Radroutennetz in und um Suhr geprüft. Zwei mögliche Anpassungen sind auf der Nord-Süd-Achse Wynental - Aarau (1. Priorität) und auf der Ost-West-Achse Hunzenschwil - Oberentfelden (2. Priorität), auf denen in Suhr Pendlerrouen umgesetzt werden müssen. Neue Pendlerrouen sollten parallel zu Kantonsstrassen oder vergleichbar direkten Routen 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 Konzepts FlaMa.</p>
Ziele	- Pendlerrouen auf der Nord-Süd- und Ost-West-Achse
Vorgehen	<p>Erarbeitung Konzept unter Federführung der Regionalentwicklung, mit Beteiligung des Kantons und der Gemeinden. Die Finanzierung der Pendlerrouen ist Sache von Kanton und Gemeinden. Im Rahmen von VERAS sollen als flankierende Massnahme im Agglomerationsprogramm Beiträge für die Einrichtung von Pendlerrouen beantragt werden. Die Verbesserung der Veloführung Bernstrasse Ost ins Buhaldenquartier wurde in den flankierenden Massnahmen VERAS beschlossen und solle bei der Planung berücksichtigt werden. Weitere flankierende Massnahmen, die die Schaffung von Pendlerrouen unterstützen können, sind die Pläne für den VERAS Teil Ost und Süd die Verkehrsinfrastruktur aufzuwerten und zu verbessern. Im Rahmen der 2. Etappe (Start 2021) des rGVK Region Aarau ist die Realisierung schneller Veloführungen Ost-West / Nord-Süd geplant, eine Koordination ist zu prüfen.</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> - 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"> - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Velonetz (auch für Schüler, Cargovelos und Anhänger) - Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem MIV
Vorgehen	T30-Zone entsprechend erweitern. Im Rahmen der 2. Etappe (Start 2021) des rGVK 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"> - Förderung des Fussverkehrs durch angenehme Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Beschattung durch Bäume, Sitzbänke etc.) - Direkte, attraktive Fusswege - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Velowegnetz (auch für Schüler, Cargovelos und Anhänger) - Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem MIV - Pendlerrouen auf der Nord-Süd und Ost-West Achse - Optimierung der LSA-geregelten Knoten (Mögliche Massnahmen sind grüne Welle für Velos, Signal für Rechtsabbiegen, Voranmeldung durch Schlaufen)
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 rGVKA 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 Lastenvelos 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) - Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem MIV
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	- Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Velonetz (auch für Schüler, Cargovelos und Anhänger)
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. Zusammen mit dem Projekt VERAS sollen als flankierende Massnahme für die Stärkung der Velowegverbindung Richtung Wynecenter im Rahmen des Agglomerationsprogramms Beiträge beantragt 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 Lastenvelos 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) - Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber dem MIV 	
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 Koexistenz 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 Suhrraum 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 Lastenvelos 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
Kurzbeschrieb	<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 - Sichere Schul- und Kindergartenwege - Entflechtung Fuss- und Veloverkehr (wo nötig) - Fussgängerfreundliche Ampelphasen
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.</p> <p>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 angenehme Aufenthaltsqualität im Strassenraum (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 Begegnungszone 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	- Förderung des Fussverkehrs durch angenehme Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Beschattung durch Bäume, Sitzbänke etc.)
Vorgehen	Das Verfahren für die Einrichtung von Begegnungszonen auf Gemeindestrassen richtet sich nach dem Merkblatt « <u>Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen</u> » des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau. Im rGVKA 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	- 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"> - Sichere und direkte Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen - Sichere Schul- und Kindergartenwege - Entflechtung Fuss- und Veloverkehr - 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.
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"> - Sichere Schul- und Kindergartenwege - 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 angenehme Aufenthaltsqualität im Strassenraum - Erhöhung Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf öffentlichen Plätzen/Freiflächen - Förderung eines angenehmen Siedlungsklimas 	
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 Motorisierungsgrades - Anreizsysteme für den freiwilligen Verzicht auf den MIV - Die Erstellung der privaten Parkfelder sollen den Pflichtbedarf nicht überschreiten 	
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 rGVKA 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 - 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
Kurzbeschrieb	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 - 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 rGVKA 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 rGVKA 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 (VERAS) - 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 Pendlerrouen - 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
Kurzbeschrieb	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) A Übersichtstabelle
- B) B Strassentypisierung
- C) C Auswertung Mobilitätsverhalten
- D) D Auswertung Mitwirkung Analysephase

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 bis 2023 	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen – langfristige Senkung des Motorisierungsgrades (PKW/1000 EW) – Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren und Schulwegsicherheit erhöhen – Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer mittels guter Strassenraumgestaltung – Anpassung des Parkierungsreglements an heutige Ansprüche – Markierung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund 	<ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Anteil Velos am Gesamtverkehr – Attraktive und sichere Veloabstellanlagen in genügender Zahl an den wichtigen Ziel- und Quellorten und Umsteigepunkten (ÖV-Haltestellen, auch für Cargovelos) – zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz (auch für Schüler, Cargovelos und Anhänger) – Weiterentwicklung des kommunalen und kantonalen Radroutennetzes, Prüfung möglicher Pendlerrouen im Rahmen des Konzepts «Flankierende Massnahmen Veras» – Priorisierung des Veloverkehrs gegenüber MIV auf Gemeindestrassen, Schaffen von Querungshilfen auf Kantonsstrassen – 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) – Förderung des Fussverkehrs durch angenehme Aufenthaltsqualität im Strassenraum (Beschattung durch Bäume, Sitzbänke, etc.) – direkte, attraktive Fusswege – 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 – 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.) Erhöhung Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf öffentlichen Plätzen/Freiflächen – Der gesamte Strassenraum 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 Massnahmen 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 Ortseinfahrten</p> <p>B2: Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen</p> <p>B3*: Tempo 30 auf Kantonsstrassen 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 Pendlerrouen</p> <p>C3**: Erweiterung Tempo 30 Strecke Obertelweg</p> <p>C4***: Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen (Fuss- und Veloverkehr)</p> <p>C5: Durchgängigkeit für Lastenvelos 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 rGVK

*** VERAS und rGVK

Strassentypisierung: Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume

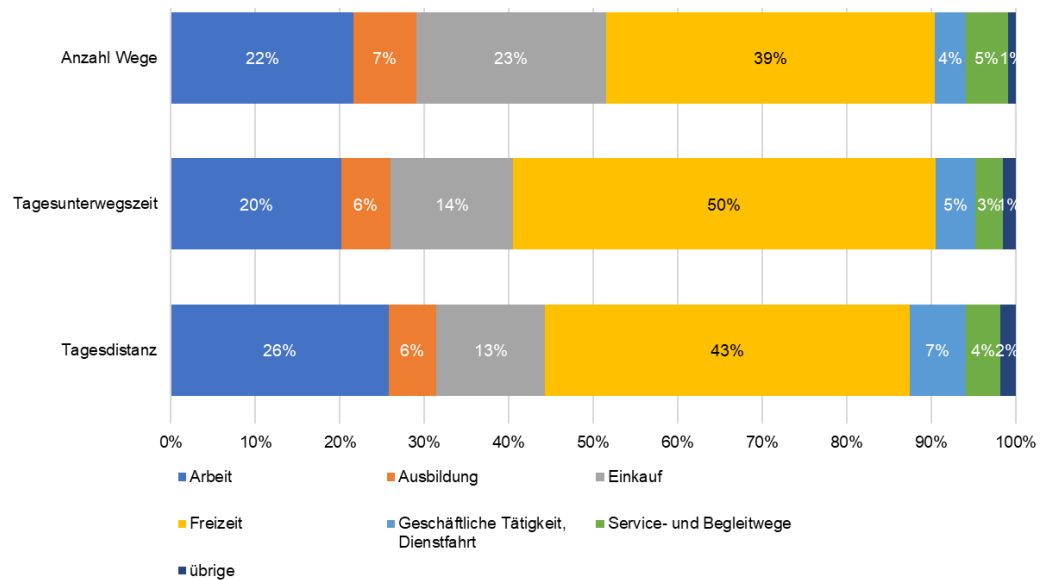
Strassentyp	Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Verbindungsstrassen (VS) ausserorts	Hauptverkehrsstrassen (HVS) innerorts	Sammelstrassen (SS)	Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen (ES)	Plätze, Orte, spezifische Räume
Eigentümer	Kanton	Kanton	Gemeinde	Gemeinde / Private	Gemeinde / Private
Bedeutung	überregionale, 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 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	primär siedlungsorientiert resp. primär verkehrsorientiert, je nach Ausgestaltung	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,	- Sicherheitsanforderungen werden durch möglichst homogenen Ausbaugrad und reduzierte Verkehrsmengen angestrebt. - alle Fahrzeuge zugelassen - seitlicher Zutritt möglich	- 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 Landschaft 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) resp. 6'000 DTV (VS)	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) 6.5 - 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 reduzierter 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. Fahrbahnhofstelle, 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) Fahrbahnhofstelle b) in der Regel ohne spezielle Massnahmen c) beidseitig oder einseitig	a) Fahrbahnhofstelle b) ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz) c) mind, einseitiger Gehweg falls kein Tempo 30	a) Fahrbahnhofstelle 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.

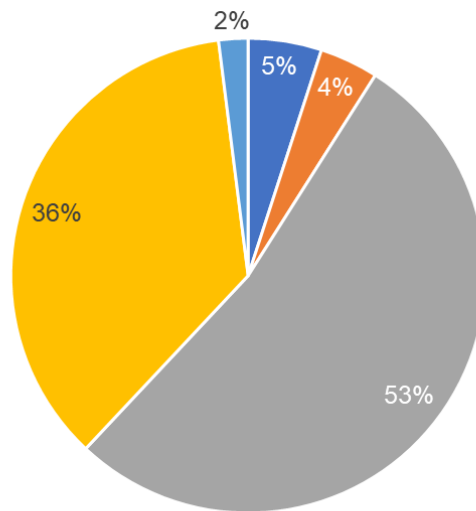
	Tagesdistanz [km]	Tagesunterwegszeit ¹⁶ [min]	Anzahl Wege
Total	39.1	88.8	3.24
Arbeit	10.1	17.9	0.70
Ausbildung	2.2	5.2	0.24
Einkauf	5.0	12.8	0.73
Freizeit	16.9	44.4	1.26
Geschäftliche Tätigkeit, Dienstfahrt	2.6	4.2	0.12
Service- und Begleitwege	1.6	2.9	0.16
Übrige	0.7	1.3	0.03



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

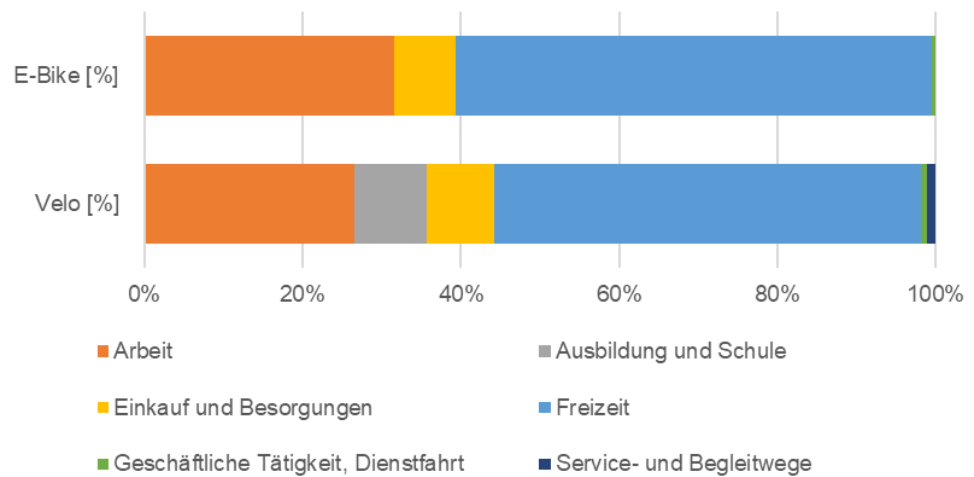
In der Agglomeration Aarau werden die zurückgelegten Distanzen anteilmässig mit folgenden Verkehrsmitteln zurückgelegt:



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

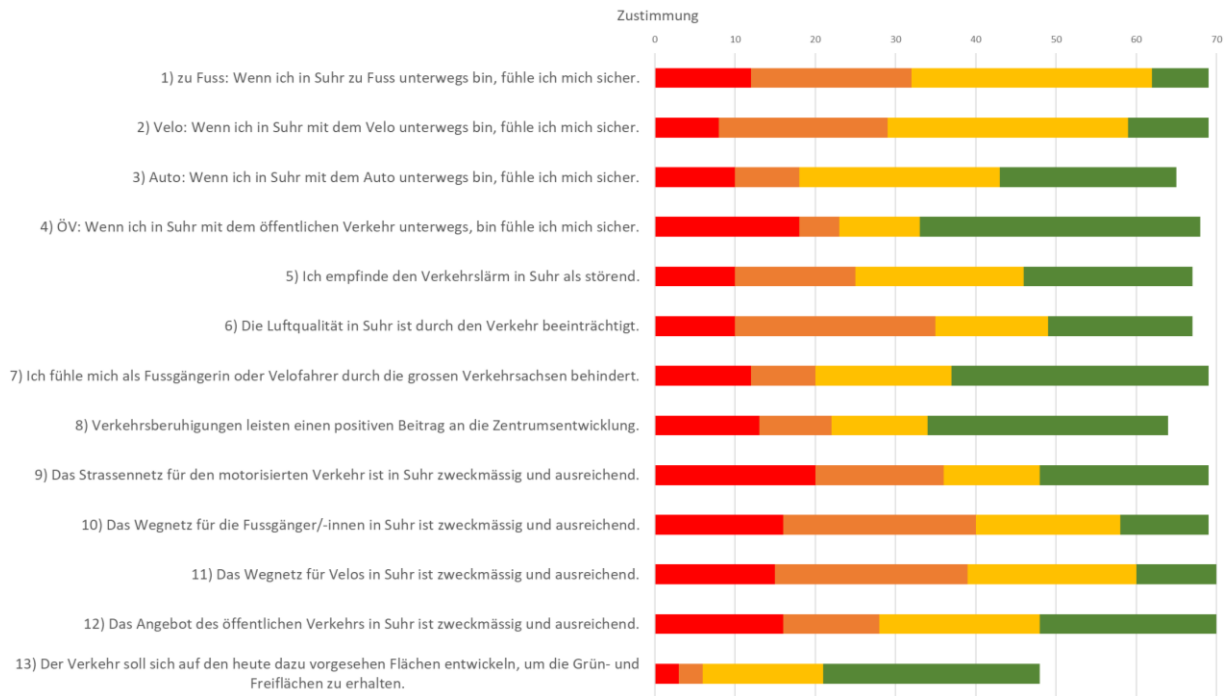
Nutzung von Velo und E-Bike

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

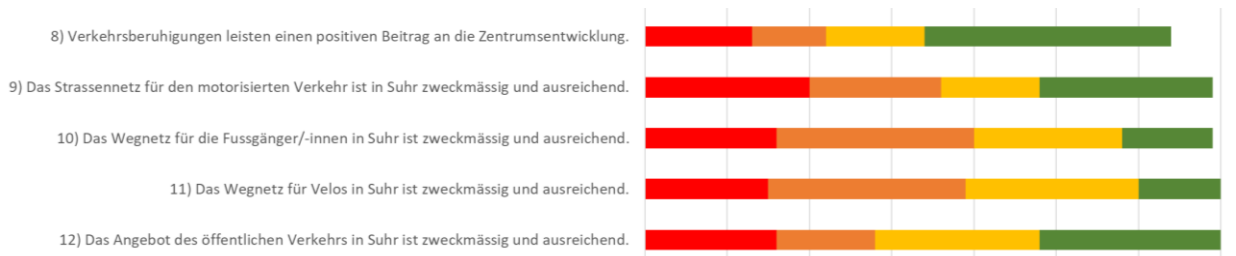
Stimmungsbarometer



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