



Kanton Aargau
Gemeinde Suhr

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Mitwirkung gemäss § 3 Abs.1 BauV

Mitwirkungsbericht, beschlossen vom Gemeinderat am 11. April 2022

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Oliver Tschudin, dipl. Arch. FH SIA, NDS FH/HSB, Raumplaner FSU
Josua Schwegler, BSc FHO in Raumplanung FSU, Akustiker CAS FHNW
Nora Farrag, BSc in Umweltingenieurwesen ZHAW

Mitwirkungsverfahren

Der Einbezug der Bevölkerung in die Erarbeitung des kommunalen Gesamtplans Verkehr KGV ist der Gemeinde Suhr ein grosses Anliegen. Über die Infoseite www.kgv-suhr.ch wird über die zentralen Inhalte der Planung und zum Ablauf der Mitwirkung informiert. Der Bericht also auch die Teilpläne des KGV wurden der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet. Der Gemeinderat hat am Info-Forum vom 25. Mai 2021 die Unterlagen in den Grundzügen vorgestellt. Die öffentliche Mitwirkung fand vom 4. Juni bis zum 13. August 2021 statt. Die Bevölkerung, politische Behörden, Parteien und Verbände konnten über die digitale Mitwirkung via www.kgv-suhr.ch (oder alternativ auf herkömmliche Art in schriftlicher Form) ihre Stellungnahmen abgeben. Während dieser Zeit lagen die Dokumente zudem auf der Gemeindeverwaltung zur öffentlichen Einsichtnahme auf.

Die Möglichkeit zur Mitwirkung wurde durch Privatpersonen, Firmen und Vereine rege genutzt. Sie haben insgesamt knapp 200 Anträge eingereicht.

Die Mitwirkungsergebnisse wurden in einem ersten Schritt mit der Kerngruppe diskutiert und das KGV-Dossier anhand der Rückmeldungen bereinigt.

Vom 1. bis 22. März 2022 hatte die Begleitgruppe die Möglichkeit, das überarbeitete KGV-Dossier sowie den Mitwirkungsbericht zu sichten. An der Sitzung vom 22. März 2022 wurden die verschiedentlichen Rückmeldungen nochmals diskutiert und aufgrund dessen letzte Anpassungen vorgenommen. Anschliessend konnte die Begleitgruppe das KGV-Dossier zu Händen des Gemeinderates verabschieden. Die Unterlagen wurden an der Sitzung vom 11. April 2022 durch den Gemeinderat beraten und zur Veröffentlichung resp. zu Händen der Gemeindeversammlung freigegeben.

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
1.	Bericht KGV	Für die Schmittegasse und den Neumattweg sind Zufahrtsbeschränkungen vorzusehen, damit ein Schleichverkehr effektiv verhindert werden kann.	Die Schmittegasse und der Neumattweg werden heute bereits als Ausweichroute (quartierfremder Schleichverkehr) bei Staus auf den Hauptverkehrsstrassen benutzt. Wenn zusätzlich der Galeggeweg mit einer Zufahrtsbeschränkung und die Suhrenstrasse verkehrsberuhigt wird, erhöht sich automatisch der Druck auf die Schmittegasse. Bei einer Prognose von 2000 zusätzlichen Fahrten auf dem Neumattweg bis 2040, in der wahrscheinlich die Ueberbauung Neumatt mit ca. 500 zusätzlichen Fahrten noch nicht berücksichtigt ist, wird der Verkehr stark zunehmen. Auf dem Defizitplan sind die Probleme mit der Querung des Veloverkehrs aufgezeichnet (Bereich Restaurant Kreuz). Auf dem 3_Massnahmenplan ist unter dem Punkt „A1“ eine Anbindung an die Buslinie vorgesehen.	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Das Anliegen ist bereits bekannt, für die genannten Strassen ist der Schleich-/Ausweichverkehrs als Defizit im KGV aufgeführt. Mit der Massnahme B4 wird das Problem angegangen. Der Massnahmenbeschrieb soll insofern präzisiert werden, als dass auf dem gesamten Gemeindegebiet, wo nötig, Massnahmen gegen quartierfremden Verkehr geprüft werden.</i>
2.	Bericht KGV	Auf S. 22 des KGV wird erläutert, dass an der Tram- und Bernstrasse eine Dosiersignalanlage in Betrieb genommen wurde, um den Verkehrsfluss in Suhr zu erhöhen. Das «Tröpfchensystem» habe aber zur Folge, dass zu den Hauptverkehrszeiten der Rückstau weiter nach Süden verlagert wird. Diese Verkehrsmassnahme ist aus Sicht Gemeinde verständlich, da so der motorisierte Individualverkehr mit seinen negativen Auswirkungen vor den Dorfeingang verlagert wird. Aus regionaler Sicht ist es aber wichtig, dass die Verkehrsproblematik ganzheitlich angegangen wird.	Es gilt eine übermässige Verkehrsbelastung zu verhindern, nicht lediglich zu verlagern. Dies kann nur mit einer überregionalen Abstimmung erreicht werden. Der Region Aarau ist es ein Anliegen, dass diesbezüglich zukünftig eine stärkere Koordination zwischen den Gemeinden stattfindet.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis gerne zur Kenntnis.</i>
3.	Bericht KGV	Beim Bereich Motorisierter Individualverkehr (MIV) ist als Ergänzung aufzuzeigen, wie sich der MIV in Suhr zusammensetzt.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Der Modalsplit wird vom Kanton regelmässig auf Kantonsebene erhoben, liegt aber nicht für die einzelnen Gemeinden vor. Die Gemeinde Suhr hat entschieden, im Rahmen des KGV auf eine Erhebung des Modalsplits zu verzichten.</i>
4.	Bericht KGV	Die flankierenden Massnahmen zu VERAS (Seite 25 im KGV) sollten auch im Sinne der bestehenden Unternehmen umgesetzt werden.	Suhr beheimatet grosse Arbeitsgeber mit einer Vielzahl an Arbeitsplätzen. Dementsprechend ist es wichtig darauf zu achten, dass sich diese nicht aufgrund der möglicherweise zu restriktiven Massnahmenumsetzung für einen Wegzug entscheiden. Aus diesem Grund begrüsst wir einen umfassenden und frühen Miteinbezug der Unternehmen in der Ausarbeitung der Verkehrsmassnahmen.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis gerne zur Kenntnis.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
5.	Bericht KGV	<p>Im Kapitel Analyse des Verkehrsnetzes "Teil Fussgängerwegnetz" vermissen wir einen Aspekt der für Suhr ein wesentlicher attraktiver Teil werden kann.</p> <p>Westlich von Suhr (Brühlmatte) wurde mit diversen Aufwertungen entlang der Suhre eine Erholungs- und Naturschutzzone geschaffen, die stark begangen und sehr geschätzt wird.</p> <p>Nördlich von Suhr wurde mit der Aufwertung beim Zusammenfluss von Suhre und Wyna ebenfalls eine Erholungs- und Naturschutzzone geschaffen, die sehr oft begangen und auch gewürdigt wird.</p> <p>Dies betrifft in gleichem Masse den Aufwertungsbereich der Wyne bei der Wynematte südlich des Dorfes.</p> <p>Es ist nur sinnvoll, diese wichtigen und oft benutzten Abschnitte auch innerhalb des Dorfes, möglichst entlang der Gewässern, miteinander zu vernetzen.</p>	Die Wege entlang von Bächen weisen ein hohes Potential für Spaziergänger auf. Alle drei Bereiche werden von den Bewohnern von Suhr und Besuchern oft begangen.	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<p>Die Gemeinde unterstützt die Aussage, dass die Naherholungsgebiete für die Bevölkerung wichtig und daher gut erreichbar sein sollen. Daher wurden die Wegverbindungen entlang der genannten Gewässer überprüft und es wurden Netzlücken ausgewiesen, welche - wenn möglich und sinnvoll - aufgewertet werden sollen.</p> <p>Das Kapitel Analyse wird diesbezüglich ergänzt.</p>
6.	Bericht KGV	Korrekturhinweis: S.23 Abbildung - Es werden keine 2'500 Fahrten in der Junkerngasse sein?!	-	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<p>Nach Rücksprache mit der kantonalen Abteilung Verkehr sind die Prognosen fürs Jahr 2040 nicht dazu geeignet, Belastungswerte auf den Gemeindestrassen abzubilden, da die kantonalen Verkehrsmodelle in der Regel nur dazu dienen, Aussagen zu den relativen Auswirkungen von Massnahmen auf dem übergeordneten (Kantons-)Strassennetz zu machen.</p> <p>Der Kartenausschnitt über die Verkehrsprognosen wird angepasst und nur die Belastungswerte auf den Kantonsstrassen dargestellt.</p>
7.	Bericht KGV	Korrekturhinweis: S.42 letzter Absatz - Es gibt keine Gemeindestrassen mit Ampel?!	-	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	Textl. Korrektur: "Prüfen, ob Ampelphasen auf Kantonsstrassen zugunsten der Fussgänger optimiert werden können".
8.	Bericht KGV	Zum Areal Steinfeld wird im KGV Suhr in der Analyse auf Seite 20 bemerkt, dass die Entwicklung mit einer Dichte von mindestens 150 Einwohnern pro Hektare bei einer Erschliessung ab der Tramstrasse zusätzlich Mehrverkehr für Suhr generieren werde. Diese Bemerkung ist nicht ganz klar und müsste genauer erörtert werden: Der Mehrverkehr wird nicht nur die Gemeinde Suhr, sondern auch die Gemeinde Buchs betreffen.	-	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	Aussage im Bericht entsprechend ergänzen.
9.	Bericht KGV	Im Kapitel Werte und Defizite finde ich es wichtig, dass dem Bus 4 auf der ganzen Länge ab Ausgang Suhr bis zur Bavaria Kreuzung das ehemalige Trasse der WSB zur Verfügung steht.	Eine streckenweise Führung in der Strassenmitte ist absolut nicht zielführend.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<p>Bei der Neugestaltung Buchser-/ Suhrer-/Tramstrasse handelt es sich um ein kantonales Strassenbauprojekt, wobei die Anrainergemeinden in die Projektentwicklung einbezogen wurden. Die Gemeinde Suhr ist mit den Projektentwürfen einverstanden und sieht keinen weiteren Handlungsbedarf. Die öffentliche Auflage aller vier Teilprojekte fand im August/September 2020 statt, eine definitive Gutheissung des Teilprojekts 3 (Südallee - Steinfeld, Suhr/Buchs) ist allerdings noch ausstehend und wird für Sommer 2022 erwartet.</p>
10.	Bericht KGV	Bei der Abstimmung zum KGV wurde klar verlangt, dass der Fuss und Radverkehr gefördert werden soll. Die Trennwirkung der Tramstrasse und Bernstrasse sollte soweit möglich eliminiert werden. Die Dorfteile sollen besser miteinander verbunden	<p>Fortsetzung</p> <p>Die angeschrägten Randsteine werden mit zunehmendem Alter von einer Patina überzogen die bei Regen und Glätte zu rutschigen Teilen werden. Damit werden Radfahrer zu Fall</p>	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<p>Die Gemeinde hat die Sanierung der Kantonsstrassen eng begleitet und ihre Anliegen bestmöglich eingebracht. Sie beobachtet nun die Entwicklung mit der fertiggestellten Strasse und sammelt die Erkenntnisse. Die Gemeinde hat bereits erkannt, dass trotz</p>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		werden. Die "neue" Tramstrasse und Bernstrasse hat jetzt das Gegenteil bewirkt. Zusätzliche Hindernisse bei den Strassenübergängen und die durchgehenden erhöhten Trottoirs bei den Einmündungen erschweren den Radfahrern das Queren der Hauptachsen. Es kommt sogar zu gefährlichen Situationen. Für Radfahrer , Radfahrer mit Anhänger , Kinderanhängern und Cargoräder, für Fussgänger mit Gehbehinderung und Fussgänger mit Rollatoren wird das Queren unnötig erschwert.	gebracht Folgen muss ich nicht beschreiben . Im Bericht wird das zu wenig klar erwähnt. Wir können diese Situation so nicht die nächsten 50 oder mehr Jahre so belassen. Im Bericht klarer aufnehmen und Massnahmen verlangen !			<i>umgesetzter Verbesserungsmaßnahmen (Stichwort Mehrzweckstreifen) weiterhin Optimierungsbedarf besteht, um die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden weiter zu erhöhen. Dieses Ziel wird u.a. mit Massnahme C4 «Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen» verfolgt. Zudem strebt die Gemeinde grundsätzlich die Einführung von Tempo 30 an.</i>
11.	Bericht KGV	Bei der Abstimmung zum KGV wurde klar verlangt, dass der Fuss und Radverkehr gefördert werden soll. Die Trennwirkung der Tramstrasse und Bernstrasse sollte soweit möglich eliminiert werden. Die Dorfteile sollen besser miteinander verbunden werden. Die "neue" Tramstrasse und Bernstrasse hat jetzt das Gegenteil bewirkt. Zusätzliche Hindernisse bei den Strassenübergängen und die durchgehenden erhöhten Trottoirs bei den Einmündungen erschweren den Radfahrern das Queren der Hauptachsen. Es kommt sogar zu gefährlichen Situationen. Für Radfahrer , Radfahrer mit Anhänger , Kinderanhängern und Cargoräder, für Fussgänger mit Gehbehinderung und Fussgänger mit Rollatoren wird das Queren unnötig erschwert.	Fortsetzung Die angeschrägten Randsteine werden mit zunehmendem Alter von einer Patina überzogen die bei Regen und Glätte zu rutschigen Teilen werden. Damit werden Radfahrer zu Fall gebracht Folgen muss ich nicht beschreiben . Im Bericht wird das zu wenig klar erwähnt. Wir können diese Situation so nicht die nächsten 50 oder mehr Jahre so belassen. Im Bericht klarer aufnehmen und Massnahmen verlangen !	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde hat die Sanierung der Kantonsstrassen eng begleitet und ihre Anliegen bestmöglich eingebracht. Sie beobachtet nun die Entwicklung mit der fertiggestellten Strasse und sammelt die Erkenntnisse. Die Gemeinde hat bereits erkannt, dass trotz umgesetzter Verbesserungsmaßnahmen (Stichwort Mehrzweckstreifen) weiterhin Optimierungsbedarf besteht, um die objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden weiter zu erhöhen. Dieses Ziel wird u.a. mit Massnahme C4 «Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen» verfolgt. Zudem strebt die Gemeinde grundsätzlich die Einführung von Tempo 30 an.</i>
12.	Bericht KGV	Das übergeordnete Konzept, das die Grundlage für die einzelnen Massnahmen bildet, ist aufzuzeigen und zu erläutern.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Herleitung der einzelnen Massnahmen in den verschiedenen Verkehrsträger (ÖV, MIV, RV und FV) erfolgt im Bericht zum KGV: Die Analyse sowie die Mitwirkung der Bevölkerung in der Analysephase zeigt die Schwachstellen und Defizite auf. Diese sind im Defizitplan abgebildet, sofern sie verortet werden können. Aus den erkannten Defiziten werden entsprechende Ziele abgeleitet, woraus wiederum Massnahmen formuliert wurden. Eine gute Übersicht bietet die Tabelle im Anhang des Berichts zum KGV. Die Strategien der Verkehrsentwicklung sind einerseits aus den übergeordneten Planungen erkennbar, auf die der KGV Suhr abgestimmt wurde. Die kommunalen Stossrichtung sind in den Zielen des KGV ersichtlich (Kap. 6 des Berichts zum KGV).</i>
13.	Bericht KGV	Die Strategie für den Fussverkehr ist konkret zu erläutern.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Der KGV ist gemäss § 2 der Bauverordnung ein koordinierendes Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr: "Der Kommunale Gesamtplan Verkehr legt die Ziele der Verkehrsentwicklung einer Gemeinde für die nächsten 10 bis 15 Jahre fest. Er bezieht alle Aspekte der Mobilität ein und zeigt auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen sind." Die Strategien der Verkehrsentwicklung sind einerseits aus den übergeordneten Planungen erkennbar, auf die der KGV Suhr abgestimmt wurde (vgl. Kap. 2). Die kommunalen Stossrichtung sind zudem in den Zielen des KGV ersichtlich (vgl. Kap. 6). Die Herleitung der einzelnen Massnahmen erfolgt mit der Analyse der Verkehrsnetze, ergänzt mit den Hinweisen aus der Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung im August 2019. Daraus wurden die Ziele abgeleitet, welche wiederum Grundlage für die getroffenen Massnahmen bilden. Eine gute Übersicht dazu bietet die Tabelle im Anhang des Berichts zum KGV.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
14.	Bericht KGV	Die Strategie für den motorisierten Verkehr ist konkret zu erläutern.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	Kenntnisnahme	Dokumente nicht anpassen	<p>Der KGV ist gemäss § 2 der Bauverordnung ein koordinierendes Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr:</p> <p>"Der Kommunale Gesamtplan Verkehr legt die Ziele der Verkehrsentwicklung einer Gemeinde für die nächsten 10 bis 15 Jahre fest. Er bezieht alle Aspekte der Mobilität ein und zeigt auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen sind."</p> <p>Die Strategien der Verkehrsentwicklung sind einerseits aus den übergeordneten Planungen erkennbar, auf die der KGV Suhr abgestimmt wurde (vgl. Kap. 2). Die kommunalen Stossrichtung sind zudem in den Zielen des KGV ersichtlich (vgl. Kap. 6). Die Herleitung der einzelnen Massnahmen erfolgt mit der Analyse der Verkehrsnetze, ergänzt mit den Hinweisen aus der Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung im August 2019. Daraus wurden die Ziele abgeleitet, welche wiederum Grundlage für die getroffenen Massnahmen bilden. Eine gute Übersicht dazu bietet die Tabelle im Anhang des Berichts zum KGV.</p>
15.	Bericht KGV	Die Strategie für den Öffentlichen Verkehr ist konkret zu erläutern.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	Kenntnisnahme	Dokumente nicht anpassen	<p>Der KGV ist gemäss § 2 der Bauverordnung ein koordinierendes Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr:</p> <p>"Der Kommunale Gesamtplan Verkehr legt die Ziele der Verkehrsentwicklung einer Gemeinde für die nächsten 10 bis 15 Jahre fest. Er bezieht alle Aspekte der Mobilität ein und zeigt auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen sind."</p> <p>Die Strategien der Verkehrsentwicklung sind einerseits aus den übergeordneten Planungen erkennbar, auf die der KGV Suhr abgestimmt wurde (vgl. Kap. 2). Die kommunalen Stossrichtung sind zudem in den Zielen des KGV ersichtlich (vgl. Kap. 6). Die Herleitung der einzelnen Massnahmen erfolgt mit der Analyse der Verkehrsnetze, ergänzt mit den Hinweisen aus der Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung im August 2019. Daraus wurden die Ziele abgeleitet, welche wiederum Grundlage für die getroffenen Massnahmen bilden. Eine gute Übersicht dazu bietet die Tabelle im Anhang des Berichts zum KGV.</p>
16.	Bericht KGV	Die Strategie für den Radverkehr ist konkret zu erläutern.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	Kenntnisnahme	Dokumente nicht anpassen	<p>Der KGV ist gemäss § 2 der Bauverordnung ein koordinierendes Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr:</p> <p>"Der Kommunale Gesamtplan Verkehr legt die Ziele der Verkehrsentwicklung einer Gemeinde für die nächsten 10 bis 15 Jahre fest. Er bezieht alle Aspekte der Mobilität ein und zeigt auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen sind."</p> <p>Die Strategien der Verkehrsentwicklung sind einerseits aus den übergeordneten Planungen erkennbar, auf die der KGV Suhr abgestimmt wurde (vgl. Kap. 2). Die kommunalen Stossrichtung sind zudem in den Zielen des KGV ersichtlich (vgl. Kap. 6). Die Herleitung der einzelnen Massnahmen erfolgt mit der Analyse der Verkehrsnetze, ergänzt mit den Hinweisen aus der Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung im August 2019. Daraus wurden die Ziele abgeleitet, welche wiederum Grundlage für die getroffenen Massnahmen bilden. Eine gute Übersicht dazu bietet die Tabelle im Anhang des Berichts zum KGV.</p>
17.	Bericht KGV	Fuss: Ampelphasen nach Bedarf. Keine übermässige Behinderung des MIV!	-	Kenntnisnahme	Dokumente nicht anpassen	Ampelphasen werden stets unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer bestmöglich abgestimmt.

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		Direkte, attraktive Fusswege, wo dies möglich ist. Ohne Einschränkung des Privateigentums				Die Gemeinde hat im Rahmen der Erarbeitung des KGV das Fusswegnetz auf Netzlücken untersucht und entsprechende Massnahmen (z.B. Massnahme D1) im KGV aufgenommen.
18.	Bericht KGV	Konsequente Trennung zwischen Fussgänger und mot. Verkehr	Bei Fussgängern ist oberstes Gebot die Sicherheit.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	Die Sicherheit im Fussverkehr ist hoch zu gewichten. Eine konsequente Trennung ist jedoch nicht in jedem Fall erwünscht. Das sichere Nebeneinander oder gar Miteinander (Koexistenzprinzip, z.B. Begegnungszonen) ist mit einer entsprechenden Strassenraumgestaltung möglich und einer strikten Trennung vorzuziehen.
19.	Bericht KGV	Rad: Keine Trennung von schnell und langsam bei Radfahrern, Dies führt entweder zu Landverlust oder zu Beschränkung anderer Verkehrsteilnehmer. Querungshilfen über Hauptachsen sind genügend vorhanden auch mit dem Mehrzweckstreifen im Zentrum. Keine Priorisierung des Radverkehrs.	-	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	Bei den Velorouten unterscheiden sich die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs, wo das Erlebnis im Vordergrund steht und die gefahrenen Geschwindigkeiten eher tief sind, mit den sogenannten "Pendler Routen", welche möglichst direkt und hindernisfrei dem Alltagsverkehr (bspw. Arbeitsweg mit E-Bike) dienen und wo zügig gefahren wird. Die Entflechtung dient nicht zuletzt der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, steigert jedoch auch die Attraktivität des Veloverkehrs als alltägliches Fortbewegungsmittel und echte Alternative zum MIV.
20.	Bericht KGV	Tramstrasse Bernstrasse West Verkehrsregime: Bernstrasse West Wir haben beim Restaurant Bären einen Fussgängerstreifen mit Ampel. Zwischen Bären und Kreuz ist ein Übergang ohne Fussgängerstreifen (zum Bärenzentrum) Dort haben Fussgänger keinen Vortritt. Dieser Übergang kann eliminiert werden und dafür die Einspurstrecke Richtung Aarau verlängern. Grund Wir nicht oder wenig von Fussgängern benutzt und dazu ist beim Rest Kreuz eine Unterführung und Beim Rest Bären eine Ampel mit Fussgängerstreifen. Tramstrasse. Beim Bären ist ein Fussgängerstreifen mit Ampel, beim der Suhrebrücke ist ein Fussgängerstreifen mit gelber Markierung. Danach folgen Fussgängerübergänge mit Mittelinsel ohne gelbe Streifen da ist jeweils auch ein Mittelstreifen (allzweckstreifen) Auf der Tramstrasse haben also zwei verschiedene Verkehrsregime. Im Alltag stellt man fest, dass viele Unsicherheiten bei allen Verkehrsteilnehmern herrschen.	Fortsetzung Gefährlich wird es, wenn Fussgänger meinen sie haben auf diesen Übergängen Vortritt. Aus meiner Sicht muss man sich auf ein Regime auf der gleichen Strasse festlegen. Vorschlag Mittelstreifen wegnehmen beidseitig Velostreifen erstellen(malen) und bei den Übergängen gelbe Fussgängerstreifen malen. Damit wird sind die Vortrittsregeln für alle klar.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	Die Sanierung der Bernstrasse West wurde soeben abgeschlossen. Es handelt sich dabei um eine kantonale Planung, welche mit der Gemeinde gemeinsam koordiniert wurde. Die Gemeinde hat die Interessen des Fuss- und Radverkehrs bestmöglich eingebracht. Die Erfahrungen seit den Sanierungen von Bern- und 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. Zudem werden mit Massnahme C4 «Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen» ebenfalls Verbesserungen in diesem Bereich angestrebt.
21.	Bericht KGV	Unter der Mobilitätsform aufgeführten Punkte sollten zwecks Verflüssigung des Verkehrs möglichst alle unnötigen, künstlichen Beruhigungselemente entfernt werden.	Dies zu Gunsten von Notfalldiensten, Entsorgungswesen und gewerblichen Zustelldiensten.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	Bei der Gestaltung von Strassenräumen sind stets die unterschiedlichen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Dies sind nebst der erwähnten Verkehrsverflüssigung u.a. auch Sicherheitsbedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, welche mit entsprechenden gestalterischen Massnahmen erreicht werden können.
22.	Bericht KGV	Zum Aufzeigen der Strategie sind einerseits Analysepläne mit dem Ist-Zustand zu erstellen sowie Strategiepläne mit dem Soll-Zustand.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	Die Kapitel und Pläne des KGV entsprechen den Empfehlung der kantonalen Abteilung Verkehr. Der IST-Zustand wird in den vier Teilplänen ÖV, MIV, Radverkehr, Fussverkehr abgebildet und im Defizitplan beurteilt. Der Massnahmenplan zeigt, wo Anpassungen notwendig sind, um den künftigen Ideal- resp. SOLL-Zustand zu erreichen.

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
23.	Bericht KGV	<p>- Bei den Begegnungszonen ist auf eine Einrichtung in Strassen in denen vorwiegend Gewerbe mit Ladenflächen zu verzichten.</p> <p>- Begegnungszonen sollten vor allem in Wohnquartieren ausgeführt werden oder z.B., um an der Oberen Dorfstrasse den Schleichverkehr unattraktiv zu machen.</p> <p>- Reduktion von Parkplätzen als Ziel ist zu streichen.</p>	<p>Insbesondere an der Mittleren Dorfstrasse sind viele Betriebe auf eine gute Zugänglichkeit mit dem MIV und Parkplätze in der Nähe des Ladens angewiesen. Diese Betriebe bieten viele Arbeitsplätze an und generieren Steuereinnahmen. Nicht alle Kunden sind aus Suhr und können zu Fuss oder mit dem ÖV / Velo einkaufen kommen.</p> <p>Insbesondere da die Platzverhältnisse für ein zentrales Parking oder Parkplätze parallel zur Strasse ohne Einschränkungen durch Fussgänger und Velofahrer gewährleistet werden kann. Kunden die sich mit einer allfälligen Begegnungszone nicht mehr sicherfühlen suchen sich ander</p> <p>Für Geschäfte oder Restaurants gibt es Auflagen wie viele Parkplätze Sie den Kunden zur Verfügung stellen müssen, ansonsten sind Baubewilligungen für Umbauten oder Umnutzungen plötzlich nicht mehr möglich.</p>	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Begegnungszonen und Parkplätze stehen grundsätzlich nicht in einem Widerspruch. Die Gemeinde hat im gesamten Bereich des Zentrums verschiedene potenzielle Standorte auf ihre Machbarkeit als Begegnungszonen überprüft. Dies wird im Bericht zum KGV noch präzisiert.</i>
24.	Bericht KGV	<p>7.1 Öffentlicher Verkehr</p> <p>A1 Bus vom Bahnhof via Ob. und Mittlere Dorfstrasse geht nicht und bringt nichts</p> <p>A2 Quartierbusbetrieb hatten wir schon mal; wurde zu wenig benutzt</p> <p>A3 und A4 i.O.</p> <p>A5 Direkte Busverbindung zum Wynenfeld i.O. aber von Bushalte Bahnhof Nord</p> <p>A6 i.O.</p>	-	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<p><i>A1: Im Rahmen der Umsetzung von Massnahme A1 sollen die Linienführungen der Buslinien 4 und 6 sowie die Lage der Bushaltestellen gesamtheitlich überprüft werden. Der Massnahmenbeschrieb im Massnahmenblatt A1 wird entsprechend ergänzt/angepasst. Umsetzungshorizont wird auf "mittelfristig" angepasst.</i></p> <p><i>A2: Kenntnisnahme</i></p> <p><i>A5: Die Verbindung zum Bahnhof ist wichtig. Ob ein künftiger Anschluss den Bahnhof Suhr nördlich oder südlich erreicht, ist im Rahmen der Projektarbeit zu prüfen. Die Massnahme wird entsprechend in der Formulierung angepasst.</i></p>
25.	Bericht KGV	<p>7.2 Motorisierter Individualverkehr</p> <p>B1 Diese Massnahme ist unnötig; Beschleunigung ausserhalb Siedlungen</p> <p>B2 Unnötig; Argumentation nicht stichhaltig</p> <p>B3 Tempo 30 kann die Trennwirkung nicht aufheben und steht im Gegensatz zur Verkehrsverflüssigung, betrifft auch den Ö.V. und nur mit Mehrzweckstreifen auch keine grössere Sicherheit für Fussgänger</p> <p>B4 Der Schleichverkehr lindert zu Stosszeiten die Staulängen. Wird das Durchfahren von Quartierstrassen unterbunden, wie es jetzt in Buchs der Fall ist, kommt es in Suhr auf den Kantonsstrassen zu einem Verkehrskollaps.</p> <p>B5 Unnötig, Argumentation nicht stichhaltig, an den Haaren herbeigezogen.</p> <p>B6 i.O. nur dort, wo effektiv ein Problem besteht.</p> <p>B7 Kreisel ist für das angrenzende Laden- und Gewerbegebiet</p>	-	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt die Hinweise und Stellungnahmen zu den einzelnen Massnahmen zur Kenntnis. Sie möchte jedoch an den Massnahmen festhalten. Grundsätzlich beinhalten alle Massnahmen stets eine Überprüfung, welche Massnahmen zielführend und verhältnismässig sind und den gewünschten Effekt erzielen. Nur dann wird eine Umsetzung ins Auge gefasst.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		nicht ersetzbar; von einem angrenzenden Siedlungsgebiet kann nicht gesprochen werden. Eine Entlastung wird das Projekt VERAS bringen.				
26.	Bericht KGV	<p>7.3 Radverkehr C1 – C3 soweit i.O.</p> <p>C4 Fussgänger sollten wenn physisch möglich die vorhandenen Unterführungen benutzen, ansonsten sind gemalte Zebrastreifen die sicherste Querungshilfe.</p> <p>C5 – C8 soweit i.O.</p> <p>C9 Habe nichts gegen Fahrausbildung; wichtiger scheint mir die Velofahrerziehung, Stichwort Rowdytum.</p> <p>C10 i.O.</p>	-	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt die Hinweise zur Kenntnis.</i>
27.	Bericht KGV	<p>7.4 Fussverkehr</p> <p>D1 i.O.</p> <p>D2 Die Tramstrasse wird sich kaum zu einer Flaniermeile entwickeln. Die Mittlere Dorfstrasse könnte als Begegnungszone deklariert werden mit Tempobegrenzung auf 20 km/h, die dann für alle Verkehrsteilnehmer gelten muss. Für das lokale Gewerbe müssen die bestehenden Parkplätze weiter benutzt werden können.</p> <p>D3 Begegnungszonen sollten nicht verordnet werden (schon frühere Anläufe sind fehlgeschlagen), sie entstehen auf natürliche Weise dort, wo es den Leuten gefällt. Die Anna-Heer-Strasse wie auch die Ob. Dorfstrasse sind ungeeignete Objekte.</p> <p>D4 und D5 i.O.</p>	-	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Begegnungszonen und Parkplätze stehen grundsätzlich nicht in einem Widerspruch. Die Gemeinde hat im gesamten Bereich des Zentrums verschiedene potenzielle Standorte auf ihre Machbarkeit als Begegnungszonen überprüft. Dies wird im Bericht zum KGV noch präzisiert.</i>
28.	Bericht KGV	<p>7.5 Mobilitätsmanagement, Betrieb und Lenkungsmassnahme</p> <p>E1 Baumpflanzungen dürfen den schon knappen Verkehrsraum nicht einschränken. Als Verkehrshindernisse in der 30er Zone sind Bäume eher ungeeignet, können sie doch im Bedarfs- und Notfall nicht einfach entfernt werden.</p> <p>E2 Oberirdische Parkplätze wird es immer brauchen. Eine Reduktion wie z.B. bei der Post ist nicht sinnvoll.</p> <p>E3 Die regionale Zusammenarbeit hat in meinen Augen bis jetzt noch nicht gut funktioniert. Die Sperrung von wichtigen Quartierstrassen für den Durchgangsverkehr zu Gunsten von privilegierten Quartieren aber zu Lasten derer, die an den Haupt-Verkehrsachsen wohnen lässt grüssen.</p> <p>E4 – E6 i.O.</p> <p>E7 Elterntaxis sollten bewilligungspflichtig sein; Schikane bei der Abzweigung Mühleweg - Mattenweg muss verschwinden</p>	-	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt die Hinweise und Anmerkungen zu den Massnahmen zur Kenntnis.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		E8 Massnahme unnötig; die Leute wählen von sich aus die für sie angepasste Mobilitätsform. E9 – E10 i.O.				
29.	Bericht KGV	A3: Eingezeichnete Haltestelle liegt auf Buchser Gemeindegebiet. Wenn schon müsste diese näher zu Badi/Steinfeld verlegt werden, sonst macht es für Suhr keinen Sinn. A6: Behindertengerechter Ausbau nur im Zusammenhang mit Strassensanierung. Fristverlängerung bis mmd. 2030. Zu starke finanzielle Belastung	-	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Massnahme A3: Eine neue AVA-Haltestelle ist nur im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wohnschwerpunkts "Steinfeld" denkbar. Die genaue Lage wird noch festzulegen sein, die Einträge in den Plänen (Massnahmenplan, Teilplan ÖV) ist schematisch zu verstehen. Dies wird in der Legende der Pläne noch ergänzt. Massnahme A6: Die Vorgabe, dass Bushaltestellen bis 2023 den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (Bundesgesetz BehiG) entsprechen müssen, ist in Art. 22 Abs. 1 BehiG gesetzlich festgelegt. Der Kredit zur Anpassung der Bushaltestellen wurde bereits gesprochen.</i>
30.	Bericht KGV	Allgemeines Fahrverbot in den Quartiere auf der östlichen Seite der Tramstrasse (Buchserstrasse, Steinfeldstrasse, Mattenweg, Mühleweg), sowohl von der Seite Tramstrasse als auch von der Seite Buchs her. (Nur Zufahrt über Buchserstrasse zur Badi und zum Wäscherei Schmid erlaubt)	Der Verkehr nimmt zu und die Gefahr besteht, dass Staus auf der Tramstrasse durch diese Quartier umfahren werden. Die Anwohner sind vor Verkehrslärm und Verkehrsbelastung zu schützen. Es handelt sich zudem um einen Hauptschulweg und die Sicherheit der Kinder hat Priorität.	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Einführung von Beschränkungen für den Zubringerdienst auf Buchser Gemeindegebiet führte dazu, dass der Schleichverkehr in den Quartieren östlich der Tramstrasse in Suhr bereits deutlich abgenommen hat. Im Rahmen der Massnahme B4 wird die Thematik des Schleichverkehrs überprüft. Im Massnahmenbeschrieb sollen die Quartiere östlich der Tramstrasse explizit noch aufgenommen werden.</i>
31.	Bericht KGV	Aus unserer Sicht ist es entscheidend und wichtig, dass die Massnahmen CS «Veloabstellanlagen periodisch überprüfen» und E9 «Erarbeitung eines Konzepts für Alternativ-Tank stellen» miteinander abgestimmt werden. Schliesslich sollen im Rahmen des Konzepts für Alternativ-Tankstellen auch Standorte für Elektrovelo-Ladestationen eruiert werden. Des Weiteren ist aus unserer Sicht auch die Massnahme C2 «Konzept für Pendler Routen» mit den Massnahmen CS und E9 abzustimmen. All diese Massnahmen enthalten Ziele und Handlungsanweisungen zur Thematik Elektrovelos, welche es zu koordinieren gilt.	-	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Gemeinde stimmt diesen Hinweisen zu. Die entsprechende Abstimmung zwischen den Massnahmen wird in den entsprechenden Massnahmenblättern ergänzt.</i>
32.	Bericht KGV	B3: Tempo 30 auf Kantonsstrasse unnötig! Treibt Verkehr in die Quartiere. Im Zentrum ist Verkehr genügend verlangsamt. B5: Einzelinteresse: Steuerzahler haben alle Strassen mitfinanziert. Es gibt kein übermässiges Konfliktpotential. Zufahrt zu Sportanlagen ist grösstenteils über Suhrestrasse. Der im Bericht aufgeführte Schleichverkehr existiert hier explizit nicht. (Fahrschüler gelten üblicherweise ja nicht als Schleichverkehr). Zudem wirft der aktuelle Stand «In Planung» Transparenz- und Vorgehensfragen auf! B6: Muss unbedingt von Fall zu Fall geprüft werden. Keine Massnahmen ohne Mitwirkung veranlassen. B: Die Bedürfnisse des MIV müssen bei allen Planungen berücksichtigt werden (analog Radwege C1)	-	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>B3: T30 auf der Kantonsstrasse ermöglicht eine gute Verbindung zwischen den Dorfteilen und fördert die Koexistenz und eine sichere Querung. Als flankierende Massnahmen werden bei den abgehenden Strassen Begegnungszonen geprüft, um Schleichverkehr zu verhindern. B5: Hier ist ein Bauprojekt in Arbeit, welches auf einem Mitwirkungsprozess mit den Anwohnenden basiert. Der Galeggenweg soll eine Fortsetzung der Bachstrasse darstellen (Fokus auf Langsamverkehr).</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
33.	Bericht KGV	<p>Bezüglich der Massnahme C4 «Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen (Fuss- und Radverkehr)» ist es uns ein Anliegen, dass diese im Einklang mit dem Grundsatz auf S. 42 steht, welcher besagt, dass sich der motorisierte Individualverkehr flüssig durch Suhr bewegt. Bei der Umsetzung der Massnahme ist in diesem Sinne auf einen reibungslosen Verkehrsfluss des MIV zu achten.</p> <p>Das Ziel der Massnahme D1 «Optimierung des Fusswegenetzes», wonach Ampelphasen fussgängerfreundlich zu gestalten sind, unterstützen wir. Auch hier ist aber einem flüssigen Verkehrsablauf Beachtung zu schenken.</p>	-	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt die Hinweise zur Berücksichtigung des Verkehrsflusses bei Querungsmassnahmen gerne zur Kenntnis und berücksichtigt diesen im Rahmen konkreter Projekte.</i>
34.	Bericht KGV	<p>C2: Es muss die bestehende Infrastruktur ausreichen. Kein neuer Landverschleiss für schnelle Radfahrer und Mofas.</p> <p>C4/5: Die Finanzierung ist zu beachten. Keine Priorisierung von Radverkehr.</p> <p>C6 Unnötig, die Verbindung steht schon!</p> <p>C7: Unnötig über Privatgrundstücke und freies Feld eine Lücke zu schliessen die kein Problem darstellt. Da wird zusätzlicher Boden versiegelt!! (gegen kommunizierte Klimamassnahmen!) Unnötige Kosten!</p> <p>C8: Keine Priorisierung! Die Verkehrsteilnehmer sind gleichwertig.</p> <p>C10: Finanzierung beachten!</p>	-	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<p><i>C2: Kenntnisnahme; die Grundlage für Pendler Routen wird als Bestandteil der flankierenden Massnahmen von VERAS im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts mit der Strategie Veloverkehr entwickelt.</i></p> <p><i>C4/5: Kenntnisnahme</i></p> <p><i>C6: nicht berücksichtigen; An der Massnahme wird festgehalten, da das Potenzial zur Aufwertung der Strecke besteht.</i></p> <p><i>C7: Abklärungen im Rahmen der Entwicklungsplanung "Huggler-Areal" haben gezeigt, dass neue Fusswege innerhalb von Gewässerräumen von Kantonal Seite nicht bewilligungsfähig sind. Innerhalb des Gewässerraums gilt ein allgemeines Bauverbot. Die Massnahme wird daher aufgehoben.</i></p> <p><i>C8: Kenntnisnahme; keine Anpassung der Unterlagen</i></p> <p><i>C10: Kenntnisnahme</i></p>
35.	Bericht KGV	<p>D1: Auf ominöse Weise stehen gebliebenes Haus (mit Abbruchgesuch) an der Oberen Dorfstrasse steht der Optimierung (z.B. Trottoirbreite, Sitzgelegenheit, Begleitgrün, Bäume) nun im Wege.</p> <p>D2: Finanzierung und Bauordnung ist zu beachten!</p> <p>D3: Die Begegnungszonen sind an die Gemeindeversammlung zu bringen. Die Anwohner im Perimeter sind zum Verfahren einzuladen. Offiziell beschilderte Zufahrt zu den Sportstätten Hofstattmatte führt über Anna-Heer-Strasse. Daher nicht geeignete Massnahme. Würde zu Ausweichverkehr führen.</p>	-			<p><i>D1: nicht berücksichtigen</i></p> <p><i>D2: Kenntnisnahme</i></p> <p><i>D3: Kenntnisnahme (Begegnungszonen an Gemeindeversammlung); Die Zufahrt zu den Sportstätten ist auch mit einer Begegnungszone weiterhin möglich. Die Beschilderung wird entsprechend dem neuen Verkehrsregime überprüft und angepasst.</i></p>
36.	Bericht KGV	Der Bahnhof ist bisher an keine einzige Radroute angehängt. Dies soll sich langfristig ändern.	Der Bahnhof als wichtiges Ziel muss auch für Velos sicher und schnell erreichbar sein.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Dieses Defizit wurde erkannt und entsprechend gekennzeichnet (blauer Pfeil = unbefriedigende Radroute). Die verschiedenen Massnahmen des Massnahmenpakets C dienen u.a. dazu, dieses Defizit zu beheben.</i>
37.	Bericht KGV	Es soll geprüft werden, inwiefern eine der bestehenden Buslinien eine möglichst schnelle Verbindung zum Bahnhof Aarau bieten kann. Der Taktausbau abends und an Sonntagen soll geprüft werden	Förderung des ÖVs erachte ich als wichtig.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Es ist abzuwägen, wie einerseits eine möglichst schnelle Busverbindung nach Aarau und andererseits ein möglichst guter Anschluss aller Suhrer Wohnquartiere an das ÖV-Netz gewährleistet werden kann. Grundsätzlich erfolgt die rasche Verbindung nach Aarau mit der Bahn, wo hingegen die</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		ebenso wie die bessere Anbindung an Züge aus Richtung Bern / Olten.				<i>Erschliessung der Quartiere via Bus erfolgt. Bei der Entwicklung und Umsetzung der Massnahmen A1, A2 und A4 ist bezüglich der verschiedenen Ansprüche ein Optimum zu finden.</i>
38.	Bericht KGV	Für mich sind die zwei dringsten anzuwendenden Massnahmen die sichere Querung der Tramstrasse für alle Personenkategorien und die Verbesserung der Verkehrssituation auf der Bachstrasse.	Begründungen in vorhergehenden Aussagen	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis zu Kenntnis.</i>
39.	Bericht KGV	Fussverkehr - (D6) Der Fussweg vom Ende Galeggenweg bis zur Bachstrasse ist direkt entlang des Bachs zu führen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Auf dem Defizitplan ist bereits eingezeichnet, dass die Fusswegführung zwischen Kreuzung Obere Dorfstrasse / Galeggenweg bis Mittlere Dorfstrasse nicht optimal ist. Mit der Massnahme D1 wird eine Optimierung des Fusswegnetzes bezweckt. Mit dem Erwerb des Gilgen-Areals ist eine Teil-Realisierung möglich.</i>
40.	Bericht KGV	Fussverkehr - (D7) Die Schwachstellen der Schul- und Kindergartenwege sind zu beseitigen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>- Ziel anpassen: Sichere Schul- und Kindergartenwege (nicht nur Schulwege) - Ergänzung einer separaten Massnahme D6: "Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen".</i>
41.	Bericht KGV	Fussverkehr - (D8) Im Ortszentrum sind Orte mit hoher Aufenthaltsqualität, Sitzmöglichkeiten und ausreichend Grün zu schaffen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Massnahme D1 soll belassen werden, aber der Massnahmenbeschrieb und das Vorgehen besser strukturiert werden.</i>
42.	Bericht KGV	Fussverkehr - (D9) Es sind Massnahmen zum Thema Strassenraumgestaltung konkret aufzuzeigen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Massnahme D1 soll belassen werden, aber die einzelnen Teilmassnahmen im Massnahmenbeschrieb besser strukturiert werden (z.B. als Checkliste mit folgenden Punkten: «Ergänzung Netzlücken», «Ausstattung Fusswege mit Bänken, Brunnen, Bäumen usw.», «Beseitigung der Schwachstellen aus dem Defizitplan», «Berücksichtigung des Fussverkehrs bei allen Planungen» und „Optimierung Querungsmöglichkeiten“).</i>
43.	Bericht KGV	Fussverkehr - D1 Berücksichtigung des Fussverkehrs bei allen Planungen	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Massnahme D1 soll belassen werden, aber der Massnahmenbeschrieb und das Vorgehen besser strukturiert werden.</i>
44.	Bericht KGV	Fussverkehr - D1 Das Fusswegnetz ist mit Bänken/ Sitzmöglichkeiten, Brunnen und Bäumen auszustatten.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Massnahme D1 soll belassen werden, aber der Massnahmenbeschrieb und das Vorgehen besser strukturiert werden.</i>
45.	Bericht KGV	Fussverkehr - D1 Die Netzlücken sind zu ergänzen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Massnahme D1 soll belassen werden, aber der Massnahmenbeschrieb und das Vorgehen besser strukturiert werden.</i>
46.	Bericht KGV	Fussverkehr - D1 Die Querungsmöglichkeiten bei den Hauptverkehrsstrassen sind zu verbessern.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Dies wird mit Massnahme C4 im Sinne der Antragstellerin angestrebt.</i>
47.	Bericht KGV	Fussverkehr - D1 Die Schwachstellen aus dem Defizitplan sind zu beseitigen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Massnahme D1 soll belassen werden, aber der Massnahmenbeschrieb und das Vorgehen besser strukturiert werden.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
48.	Bericht KGV	Fussverkehr - D2, D3 Begegnungszonen sind auf dem Gebiet des ganzen Dorfzentrums (abseits der Hauptverkehrsachsen) vorzusehen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Gemeinde hat im Rahmen einer Studie für den gesamten Bereich des Zentrums verschiedene potenzielle Standorte auf ihre Machbarkeit als Begegnungszonen überprüft. Dies wird im Bericht zum KGV noch präzisiert.</i>
49.	Bericht KGV	Fussverkehr - D5 Auch bei bestehenden Überbauung ist ein öffentliches Fusswegrecht nach Möglichkeiten zu erwirken.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung		<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Massnahmen D5 anpassen/ergänzen: Nach Möglichkeit sollen auch bei bestehenden Überbauungen öffentliche Wegrechte erwirkt werden.</i>
50.	Bericht KGV	Ich finde eine Halt-auf-Verlangen Haltestelle bei der Badi sinnvoll.		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Entspricht der vorgesehenen Massnahme A3.</i>
51.	Bericht KGV	Kreisel-Neu Gestaltung Die Kreuzung Bernstrasse West/Gränicherstrasse wurde 2018 in einen Kreisel umgebaut. Kreisel neu gestalten, resp. neu markieren: Ab Einmündung Gränicherstrasse in den Kreisel, zwei Spuren markieren (Spur links-Richtung Oberentfelden, Spur rechts-Richtung Bernstrasse Ost)	Verkehrsfluss länger aufrecht erhalten, wenn sich jeweils der Verkehr staut infolge Lichtsignalsteuerungen an der Bernstrasse Richtung Osten Der Kreisel hätte genügende Grösse, um diese Spurführung zu berücksichtigen.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Für einen Ausbau auf eine separate Spur fehlt der benötigte Platz. Die Zuständigkeit liegt zudem beim Kanton, die Gemeinde hat lediglich begrenzte Einflussnahme.</i>
52.	Bericht KGV	Lärmschutzmassnahmen Autobahn sind zu erhöhen.	Durch das verdichtete Bauen fiel lärmschluckende Grünfläche zum Opfer, sodass wir heute im Mattenquartier den Autobahnlärm deutlich wahrnehmen. Als wir 2003 nach Suhr zogen, war das nicht so. Hier sind ebenfalls Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Für den ausreichenden Lärmschutz zur Einhaltung der Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes entlang der Autobahn und den Bahnlinien ist die jeweilige Anlagehalterin (ASTRA, SBB, AVA) zuständig. Sind die geltenden Grenzwerte eingehalten, können diese nicht zu weitergehenden Lärmschutzmassnahmen verpflichtet werden. Sind jedoch entsprechende Bauvorhaben an diesen Anlagen vorgesehen, setzt sich die Gemeinde dafür ein, dass weitergehende Massnahmen an der Quelle geprüft werden (z.B. Erstellung / Erhöhung der Lärmschutzwände, lärmarme Beläge etc.).</i>
53.	Bericht KGV	Lärmschutzmassnahmen durchführen Rangierbahnhof Verteilzentrum	Allgemein ist es in Suhr "lauter" geworden. Die Lärmbelastung kommt vom Rangierbahnhof. Regelmässig hören wir das Quietschen der Zugkompositionen beim Rangieren (auch nachts), sodass wir die Fenster schliessen müssen. Es sind entsprechende Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Für den ausreichenden Lärmschutz zur Einhaltung der Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes entlang der Autobahn und den Bahnlinien ist die jeweilige Anlagehalterin (ASTRA, SBB, AVA) zuständig. Sind die geltenden Grenzwerte eingehalten, können diese nicht zu weitergehenden Lärmschutzmassnahmen verpflichtet werden. Sind jedoch entsprechende Bauvorhaben an diesen Anlagen vorgesehen, setzt sich die Gemeinde dafür ein, dass weitergehende Massnahmen an der Quelle geprüft werden (z.B. Erstellung / Erhöhung der Lärmschutzwände, lärmarme Beläge etc.).</i>
54.	Bericht KGV	Massnahme A3: Neue AVA Haltestelle Höhe Badi/Steinfeld: Nach Beurteilung des Gemeinderats Buchs ist diese Massnahme nicht prioritär anzugehen. Angezeigt erscheint eine mittlere Priorisierung.	Das Gebiet "Steinfeld" in Buchs ist im Richtplan mit Zwischenergebnis als Wohnschwerpunkt definiert. Mit einer Einzonung des Steinfeldes ist in den folgenden ca. 15 Jahren aber kaum zu rechnen. Die fehlende Anbindung der Schwimmbäder in Suhr-Buchs, Entfelden, Kölliken und Wührimatt ist im rGVK in Kapitel 2.2. als Schwäche aufgenommen.	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Gemeinde stimmt diesem Hinweis zu. Priorität wird auf "mittel" gesetzt.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
55.	Bericht KGV	Massnahme B4: Verhindern von quartierfremdem Verkehr: Dass Suhr in frühzeitiger Abstimmung mit Buchs wirksame Massnahmen prüfen will, um einem allfälligen Verkehrsausweichdruck auf die eigenen Wohnquartiere zu begegnen, ist nachvollziehbar. Die Gemeinde Buchs ist dazu zusätzlich auch als "Beteiligte" aufzuführen.	Die Gemeinde Buchs hat das Teilfahrverbot im Quartier Buchs Süd zum Schutz vor Ausweichverkehr ab der Tramstrasse (K242) nun per 1. Juni 2021 umgesetzt. Das Teilfahrverbot hat zum Ziel, den überkommunalen motorisierten Individualverkehr auf das dazu bestimmte Kantonsstrassennetz zurückzuführen (vgl. Verkehrsmanagement Region Aarau).	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Gemeinde Buchs wird als "Beteiligte" im entsprechenden Massnahmenblatt ergänzt.</i>
56.	Bericht KGV	Massnahme C10: Attraktive Fuss- und Velofreizeitverbindung Suhre: Die Umsetzung wird in beiden KGV richtigerweise als mittelfristig festgehalten.	Die Massnahme C10 entspricht der im KGV Buchs formulierten Massnahme D4.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.</i>
57.	Bericht KGV	Massnahme C6: Erschliessung Wynecenter mit attraktiver Veloverbindung: Die Erarbeitung eines Konzepts ist mit der Gemeinde Buchs abzustimmen.	Die kantonale Radroute Nr. 760 findet ihre Fortsetzung in der Oberholzstrasse in Buchs.	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Gemeinde Buchs wird als "Beteiligte" im entsprechenden Massnahmenblatt ergänzt.</i>
58.	Bericht KGV	Massnahmen betreffend Optimierung von Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen (Tramstrasse und Bernstrasse West) sollen ergriffen werden um die starke Trennwirkung reduzieren.	Sicherere Strassenquerung. Dorf wird mehr als Einheit wahrgenommen.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die starke Trennwirkung durch die Hauptverkehrsachsen wurde als Defizit erkannt und benannt. Die konkrete Optimierung von Querungsmöglichkeiten namentlich auf der Tramstrasse und der Bernstrasse werden in der Massnahme C4 formuliert.</i>
59.	Bericht KGV	Mattenweg / Mühleweg: Kein Busverkehr in diesen Strassen	Die Quartierstrasse ist sehr schmal. Busse / Lastwagen können aufgrund der Verkehrsberuhigung nicht kreuzen. Einmündung Buchserstrasse in den Mattenweg ist der Kurvenradius für den Bus zu klein. Auch hier ist kein Kreuzen möglich und das Abbiegen gestaltet sich abenteuerlich (Der Bus fährt auf das Trottoir). Das Gleiche gilt für die Kurve bei der Schule. Schon häufig haben wir gefährliche Situationen im Mattenweg beobachtet: Der Bus weicht plötzlich auf das Trottoir aus und der Fussgänger muss rasch ausweichen. Da es sich um einen Schulweg handelt und viele Kinder hier unterwegs sind. Die Sicherheit der Kinder und Fussgänger hat Priorität.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die defizitäre Situation bei der Kreuzung Buchserstrasse/Mattenweg ist erkannt und als solche gekennzeichnet. Ebenfalls als Defizit erkannt ist die Belastung des Mattenwegs durch Ausweich- und Schleichverkehr. Im Rahmen Sanierung Einmündung Mattenweg / Buchserstrasse wurden bereits Verbesserungen vorgenommen.</i>
60.	Bericht KGV	MIV - (B11) Massnahmen zur Verbesserung des Strassenraums sind stärker und konkreter zu benennen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Das Thema der Strassenraumgestaltung ist wichtig und wird von der Gemeinde im Rahmen von Sanierungsprojekten stets mitberücksichtigt. Zudem enthält der KGV eine Massnahme zur Förderung einer klimaangepassten Strassenraumgestaltung (E1).</i>
61.	Bericht KGV	MIV - (B12) Das Thema Parkplatzbewirtschaftung und regionales Parkplatzmanagement sind im KGV aufzunehmen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>In § 37 Abs. 3 BNO ist die gesetzliche Grundlage gelegt, dass der Gemeinderat Parkplatzbewirtschaftung verfügen kann. Im Rahmen der nächsten Gesamtrevision der Nutzungsplanung wird geprüft, diese Bestimmung auf alle Bauzonen auszuweiten. Im Bericht zum KGV wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.</i>
62.	Bericht KGV	MIV - (B8) Es ist zu prüfen, wo zufiele Parkplätze vorhanden sind.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Bestehende Parkplätze sind bewilligt und können nicht ohne weiteres aufgehoben werden. Bei Baugesuchen achtet die Gemeinde darauf, dass nicht mehr Parkplätze als nötig erstellt werden. Zudem ermöglicht und fördert sie autoarmes Wohnen an gut erschlossenen Lagen.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
63.	Bericht KGV	MIV - (B9) Die Konfliktsituation im Bereich Bachstrasse/ Mittlere Dorfstrasse ist dringend zu beseitigen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Für die Standorte Schützenweg, Schulstandort Feld und im Zentrum wurden Studien zur Überprüfung von Begegnungszonen in Auftrag gegeben. Dies wird im Bericht zum KGV noch präzisiert.</i>
64.	Bericht KGV	MIV - B2 Das Thema Verkehrsberuhigung ist für das gesamte Gemeindegebiet zu betrachten.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Dem Antrag wird dahingehend zugestimmt, dass Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Gemeindestrassen grundsätzlich über das gesamte Gemeindegebiet geprüft und umgesetzt werden müssen. Der Massnahmenbeschrieb wird dahingehend angepasst.</i>
65.	Bericht KGV	MIV - B3 Auf dem Teilbereich der Tramstrasse im Ortszentrum ist Tempo 30 mit der Umsetzung von VERAS einzuführen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Nutzung von Synergien bei der Umsetzung der Massnahmen wird stets angestrebt. Mit Massnahme B3 wird eine Temporeduktion auf Kantonsstrassen verfolgt. Seitens Kanton wird neuerdings Tempo 30 auf Kantonsstrassen in Pilotprojekten getestet.</i>
66.	Bericht KGV	MIV - B4 Die Massnahmen zur Eindämmung des Schleichverkehrs sind konkreter aufzuzeigen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Mit der Massnahme B4 wird das Problem "Schleichverkehr" angegangen. Der Massnahmenbeschrieb soll insofern präzisiert werden, als dass auf dem gesamten Gemeindegebiet, wo nötig, Massnahmen gegen quartierfremden Verkehr geprüft werden. Im Bericht unter Kapitel 4.2 findet sich eine nicht abschliessende Liste mit den von Schleich- und Ausweichverkehr betroffenen Strassen. Der KGV kann allerdings nicht eine tiefe Konkretisierungsstufe aufweisen. Für die einzelnen Massnahmen werden Teilprojekte umgesetzt, die teilweise auch an der EWGV noch verabschiedet werden müssen.</i>
67.	Bericht KGV	MIV - B5 Das Thema Zufahrtsbeschränkungen ist über das gesamte Gemeindegebiet zu betrachten.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Zufahrtsbeschränkung ist die Folge eines Projekts mit Einbezug der Anwohnenden im Rahmen einer Mitwirkung. Die Überprüfung von weiteren Zufahrtsbeschränkungen wird im Rahmen der Massnahme B4 überprüft.</i>
68.	Bericht KGV	MIV - B6 Es ist sicherzustellen, dass den Verkehrsteilnehmern das vorhandene Parkreglement vor Ort kommuniziert wird.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Massnahme ergänzen: Das geltende Parkierungsregime ist vor Ort auf geeignete Weise zu kommunizieren.</i>
69.	Bericht KGV	MIV: Keine max. Obergrenze der PP, sondern nach Bedarf festlegen bei Baugesuch. Keine PP.-Bewirtschaftung für Gewerbe und Ladengeschäfte.	-	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die kantonale Gesetzgebung regelt abschliessend den minimalen Pflichtbedarf: es gilt die VSS-Norm. Aufgrund der vielerorts guten ÖV-Erschliessung in Suhr scheint es jedoch angemessen, dass nicht mehr Parkplätze erstellt werden sollen als gemäss Norm notwendig. Zurzeit fehlt jedoch die gesetzliche Grundlage, um in einem Baugesuch die Parkfelder nach oben begrenzen zu können. Der Gemeinderat soll daher eine entsprechende Legitimation erhalten.</i>
70.	Bericht KGV	Mobilitätsmanagement - E1 Die Ergänzung der BNO um eine Grünflächenziffer ist zu prüfen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Antrag muss im Zusammenhang mit der anstehenden BNO-Revision nochmals gestellt werden.</i>
71.	Bericht KGV	ÖV - (A7) Suhr ist in die Aarauer ÖV-Zone zu integrieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Das rGVK stellt fest, dass es ein Nachteil ist, dass Suhr nicht in der gleichen Tarifzone liegt wie Aarau. Die Gemeinde unterstützt eine regionale Lösungsfindung für die Stärkung des öV.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
72.	Bericht KGV	ÖV - (A8) Es ist aufzuzeigen, wie das genannte Defizit der Fahrplanstabilität gelöst wird.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Das Problem der Fahrplanstabilität muss übergeordnet betrachtet und auf regionaler Ebene gelöst werden --> rGVK</i>
73.	Bericht KGV	ÖV - (A9) Die Bushaltestelle "Grillende" ist aufgrund der Nähe zur Haltestelle "Schweizerhof" aufzulösen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Wir sind der Meinung, dass es für die Bewohner des Alters- und Pflegeheims Steinfeld wichtig ist, in möglichst geringer Entfernung Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu haben. Zudem beträgt die zu gehende Strecke zwischen den Haltestellen Grillenweg und Schweizerhof rund 150 m.</i>
74.	Bericht KGV	ÖV - A1 Eine direkte und schnelle Busverbindung über die Tramstrasse zum Bahnhof Aarau erstellen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die beiden Busverbindungen erschliessen einen Grossteil des Wohngebiets ab. Eine direkte, rasche Verbindung nach Aarau besteht mit der S14.</i>
75.	Bericht KGV	ÖV - A3 Verzicht auf die Haltestelle Badi/ Steinfeld im KGV zugunsten anderer Massnahmen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Massnahme A3: Eine neue AVA-Haltestelle ist nur im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wohnschwerpunkts "Steinfeld" denkbar. Die genaue Lage wird noch festzulegen sein, die Einträge in den Plänen (Massnahmenplan, Teilplan ÖV) ist schematisch zu verstehen. Dies wird in der Legende der Pläne noch ergänzt.</i>
76.	Bericht KGV	ÖV - A4 Die Anbindung des ÖVs an die Züge aus Richtung Bern/ Olten ist zu verbessern.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Priorität wird auf "hoch" geändert, die Gemeinde ist jedoch auf die Zusammenarbeit mit der SBB und BBA angewiesen.</i>
77.	Bericht KGV	ÖV - A4 Die Taktung des ÖVs abends und an Sonntagen ist auszubauen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Der Taktausbau abends und am Wochenende wird mit der Massnahme A4 angestrebt.</i>
78.	Bericht KGV	ÖV: Bushaltestellen immer bei Strassensanierung anpassen, keine Begrenzung durch eine Jahrzahl.	-	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokument nicht anpassen</i>	<i>Die Vorgabe, dass Bushaltestellen bis 2023 den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (Bundesgesetz BehiG) entsprechen müssen, ist in Art. 22 Abs. 1 BehiG gesetzlich festgelegt. Wenn möglich, wird dies im Rahmen von Strassensanierungen vorgenommen.</i>
79.	Bericht KGV	Radverkehr - (C11) Es sind Massnahmen zur Beseitigung der Schwachstellen Schulweg in den KGV zu integrieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Neue Massnahme D6 «Erhöhung der Sicherheit auf Schul- und Kindergartenwegen» wird ergänzt.</i>
80.	Bericht KGV	Radverkehr - (C12) Der Bahnhof Suhr ist an das Radroutennetz anzuhängen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Dieses Defizit wurde erkannt und entsprechend gekennzeichnet (blauer Pfeil = unbefriedigende Radroute). Die verschiedenen Massnahmen des Massnahmenpakets C dienen u.a. dazu, dieses Defizit zu beheben.</i>
81.	Bericht KGV	Radverkehr - C10 Die Fuss- und Radverkehrsführung direkt entlang der Suhre ist von Buchs her über das Gemeindegebiet Suhr bis Richtung Entfelden fortzusetzen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Im Rahmen der Entwicklung des "Hugger-Areals" wurde eine Wegverbindung entlang der Suhre überprüft. Aufgrund des Gewässerraums entlang der Suhre ist eine Wegverbindung vonseiten Kanton leider nicht bewilligungsfähig, da innerhalb von Gewässerräumen ein allgemeines Bauverbot gilt.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
82.	Bericht KGV	Radverkehr - C2 Die Pendlerrouten sind als sichere Fahrwege zu gestalten. Vgl. Radwege z.B. in Nijmegen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis gerne zur Kenntnis.</i>
83.	Bericht KGV	Radverkehr - C4 Die Massnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstrassen sind konkreter aufzuzeigen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Konkretisierung der Massnahme erfolgt bei der jeweiligen Projektausarbeitung und ist abhängig von der Lage, der Übersichtlichkeit, der vorhandenen Fläche, der Verkehrsbelastung etc. der jeweiligen Querung resp. Verzweigung.</i>
84.	Bericht KGV	Radverkehr - C4 Die Unterführungen unter den Hauptverkehrsstrassen sind vetotauglich zu machen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis gerne zur Kenntnis.</i>
85.	Bericht KGV	Radverkehr - C7 Die Verlängerung Belchenweg ist beim Fussverkehr anzusiedeln.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Abklärungen im Rahmen der Entwicklungsplanung "Huggler-Areal" haben gezeigt, dass neue Fusswege innerhalb von Gewässerräumen von Kantonal Seite nicht bewilligungsfähig sind. Innerhalb des Gewässerraums gilt ein allgemeines Bauverbot. Die Massnahme wird daher aufgehoben.</i>
86.	Bericht KGV	Radverkehr - C8 In der BNO sind Richtlinien für die Anzahl Veloparkplätze gemäss VSS-Normen vorzusehen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Massnahme wird ergänzt: In der BNO sind Richtlinien für die Anzahl Veloparkplätze gemäss VSS-Normen vorzusehen.</i>
87.	Bericht KGV	Tramstrasse: Fussgängerstreifen einrichten	Neu gibt es auf der Tramstrasse nur bei der neuen Post einen Zebrastreifen. An den übrigen Stellen hat es nur Verkehrsinseln. Das Überqueren der Tramstrasse gestaltet sich somit noch schwieriger, da die Autofahrer hier nicht anhalten müssen (auch bei einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von 30 kmh wäre das der Fall), was zu Verunsicherung von Autofahrer und Fussgänger führt.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Fussgängerstreifen über Mehrzweckstreifen können nur angebracht werden, wenn innerhalb von 50 m keine baulichen Elemente (z. B. zwei Inselköpfe) das Queren von Fussgängern unterstützen. Die Gemeinde Suhr hat Videos produziert, welche das Queren auf der Tramstrasse erläutern. Die Gemeinde hat aber seit der Einführung des Mehrzweckstreifens erkannt, dass weiterer Optimierungsbedarf zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten besteht und wird sich, u.a. mit Massnahme C4 und in Zusammenarbeit mit dem Kanton dafür einsetzen.</i>
88.	Bericht KGV	Es ist aufzuzeigen, woraus sich das kontrollierende Gremium zusammensetzen wird.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde hat bewusst darauf verzichtet, die Zusammensetzung des Gremiums zu definieren resp. im KGV Vorgaben zu machen.</i>
89.	Bericht KGV	Vorgehen soweit i.O. Wer wird im vorgesehenen Gremium vertreten sein?	-	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Zusammensetzung des Gremiums wird noch zu bestimmen sein.</i>
90.	Bericht KGV	Tabelle Werte und Defizite i.O. Tabelle Ziele und Massnahmen: -beim ÖV mehrheitlich einverstanden -Motorisierungsgrad senken ist aus meiner Sicht eine Illusion, umfasst die Motorisierung nebst allen Kategorien von Autos auch E-Bikes, E-Trottis, E-Rollstühle und noch viele, andere E-Fahrmittel. Bei den Massnahmen stimme ich nur B6 zu -Beim Radverkehr kann ich mehrheitlich zustimmen	-	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Definition Motorisierungsgrad wird im Bericht zum KGV präzisiert (Ziel S. 42, Abschnitt S. 19). Gemeint ist die Anzahl PKW pro 1000 Einwohner.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		-Beim Fussverkehr sind nicht alle aufgeführten Defizite als solche zu bewerten				
91.	Defizitplan	Ampelgesteuerte Abbiegemöglichkeit von der Südallee nach links Richtung Aarau auf die Tramstrasse. Zweispurige Führung der Südallee bis zur Kreuzung mit K242. Die intelligente Steuerung der Ampel soll eine Durchmischung des Verkehrsstromes aus Suhr und aus der Südallee ermöglichen und zugleich den gefahrenlosen Übergang für Fussgänger lösen.	Für den MIV aus den Quartieren Gönhard und Feld, sowie für alle Besucher und Personal des KSA (>650 Parkplätze) ist die Südallee die einzige Route das Gebiet in Richtung Bern, Olten, Zürich und Basel zu verlassen. Alle Ambulanzfahrzeuge müssen hier durch, Bereits heute ist das Abbiegen nach links über sehr lange Zeit nicht mehr möglich, weil der Rückstau in Richtung Aarau weit auf die Tramstrasse reicht. Ambulanzfahrzeuge des KSA bleiben an dieser Stelle lange stecken. Die geplante Busspur auf der Tramstrasse Richtung Aarau wird an dieser Situation nichts ändern. Die Überquerung der T-Kreuzung durch Fussgänger ist schwierig, weil das Verkehrsaufkommen enorm ist und die Bereitschaft der Autofahrer die Fussgänger gefahrlos die Fahrbahn überqueren zu lassen nach 20 Minuten Wartezeit auf der Südallee gering ist.	Kenntnisnahme	Dokumente nicht anpassen	Vgl. Stellungnahme zu Antrag Nr. 19287 Geplant ist eine ampelgesteuerte Abbiegemöglichkeit am Knoten Südallee/ /Suhrer-/Tramstrasse. Die Knotenzufahrten Tramstrasse und Südallee werden zweispurig geführt. Der Projektleiter seitens Kanton gibt folgende Auskunft zum Thema Rettungsfahrzeuge des KSA: Notfallfahrzeuge mit aktivem Sondersignal (Blinken und Martinshorn) werden während der Zu- und Wegfahrt vom KSA bei den Lichtsignalanlagen bevorzugt. Dazu sind die Fahrzeuge mit Sesam-Dialog-Sendern ausgestattet, die bei aktivem Sondersignal auch aktiviert sind und die Lichtsignalanlagen entsprechend beeinflussen können. Für Notfallfahrzeuge ohne aktives Sondersignal ist keine spezielle Behandlung vorgesehen. Das "Konzept für Notfallfahrzeuge" ist mit dem KSA abgesprochen.
92.	Defizitplan	Bushaltestelle Bus 4 & 6	das Einkaufen im Zentrum attraktiver zu machen und die Schüler via ÖV anreisen zu lassen	Kenntnisnahme	Dokumente anpassen	Im Rahmen der Umsetzung von Massnahme A1 sollen die Linienführungen der Buslinien 4 und 6 sowie die Lage der Bushaltestellen gesamtheitlich überprüft werden. Der Massnahmenbeschrieb im Massnahmenblatt A1 wird entsprechend ergänzt/angepasst.
93.	Defizitplan	Buslinie soll nur via Tramstrasse geführt werden.	Bus und Gegenbus respektive Lastwagen können im Mattenweg an mehreren Stellen nicht kreuzen. Kritische Stelle ist markiert, kein Kreuzen möglich und Kurvenradius für Bus zu eng. Er fährt regelmässig auf den Gehweg beim Schulareal. Kreuzen bei Katholischer Kirche nicht möglich, Bus weicht hier auf Gehweg aus. Einmündung Buchserweg/Mattenweg - Bus kann nicht kreuzen, Kurvenradius zu eng. Mattenweg ist ein wichtiger Schulweg und die Unfallgefahr durch den Bus hoch.			vgl. Rückmeldung 20181; Die defizitäre Situation bei der Kreuzung Buchserstrasse/Mattenweg ist erkannt und als solche gekennzeichnet. Ebenfalls als Defizit erkannt ist die Belastung des Mattenwegs durch Ausweich- und Schleichverkehr. Die Massnahme D1 (Optimierung des Fusswegnetzes) sieht Verbesserungen für das gesamte Fusswegnetz und insbesondere der Schulwege vor. Ev. Diskussion mit Gemeinde: gesamten Mattenweg als "Schwachstelle Schulweg" markieren?
94.	Defizitplan	Das Durchfahrverbot für Nichtbewohner des Gönhard-Quartiers soll an diese Stelle versetzt werden und den Bewohnern des Feldquartiers erlauben das Wohngebiet Richtung Entfelderstrasse zu verlassen. Sollte Aarau mit dieser Massnahme nicht einverstanden sein, so soll Suhr eine Durchfahrtsperre durch die Südallee für die Bewohner des Gönhard-Quartiers erlassen.	Das Durchfahrverbot, welches durch Aarau einseitig erlassen wurde, behindert massiv die Bewohner des Quartiers Feld. Mit Ausnahme der Route nach Süden durch das Dorf Suhr (belastet zusätzlich das ohnehin verkehrstechnisch geplagte Dorfkern) führt heute die einzige mögliche Route in die Richtungen Bern, Olten, Basel und Zürich durch die Südallee, Tramstrasse und Buchserstrasse. Mit entsprechenden Folgen und Verkehrskollaps jeden Tag.	Teilw. Zustimmung	Dokumente nicht anpassen	Der Gemeinde Suhr ist bewusst, dass die heutige Situation mit dem Durchfahrtsverbot Südallee/Tellstrasse die Bewohner des Feldquartiers stark einschränkt. Die Belastung des Knotens Südallee/Tramstrasse wird sich mit dem Neubau des KSA-Parkhauses weiter zuspitzen. Die betroffenen Gemeinden Aarau, Buchs und Suhr werden die Situation im Zusammenhang mit genanntem Neubau gemeinsam beurteilen und für alle Beteiligten tragbare Lösungen ausarbeiten. Damit der MIV-Anteil von Besuchenden/Angestellten nachhaltig sinkt, muss die Anbindung des KSA an die wichtigen ÖV-Knoten (insb. BHF Aarau) stark verbessert werden.
95.	Defizitplan	Der Radweg führt hier auf die Bernstrasse West. hier fehlt eine sichere Verbindung für Radfahrer vom Neumattequartier zum Radweg hinter dem Restaurant Kreuz . Vorschlag Reiheweg und danach dem Trottoir entlang (Bernstrasse zum Fussgängerstreifen mit Ampel vor dem Kreisel bei der Barriere. Dort ist der Rad und Fussweg . Damit kann aus dem Neumattequartier sicher zum Bahnhof und in die Quartiere Helgenfeld und Buhalde gefahren werden.	siehe Antrag zudem werden im Neumattequartier (ehemaliges Sprecher und Schu Areal) mehrere Wohnhäuser gebaut.	Teilw. Zustimmung	Dokumente nicht anpassen	Der Zugang zum Ortskern/Bahnhof/Hotel Kreuz wird bereits heute über den Radweg via Schmittenngasse geführt. Ortskundige können auch eine direktere Route via Reiheweg durchs Industriegebiet hinter dem Dobi durch wählen. Sobald das Neufeldquartier umgenutzt wird, greift Massnahme D5, wonach grössere Areale für Fussgänger und Velofahrer passierbar sein sollten.

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
96.	Defizitplan	Die Alte Gasse ist als unbefriedigende Langsamverkehrssituation zu markieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Alte Gasse ist im Bereich hinter dem Suhrepark inkl. Unterführung Meierhofweg bereits als mit der Markierung "Unbefriedigende Langsamverkehrs-Situation" versehen. Für den vorderen Teil Richtung Gemeindehaus sehen wir diesbezüglich keinen Bedarf, da die Situation hier gemäss unserer Einschätzung für den Langsamverkehr zufriedenstellend ist.</i>
97.	Defizitplan	Durchführung einer Verkehrszählung an der Südallee.	Für diesen wichtige Abschnitt des Strassennetzes gibt es keine verlässliche Zahlen der Verkehrsbelastung. Die Situation wird mit dem Bau des neuen KSA noch dramatischer.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Vgl. Stellungnahme zu Antrag Nr. 19287 Das KSA hat Verkehrszählungen auf der Südallee durchgeführt und diese Daten dem Kanton im Rahmen der Projektierung «Neugestaltung Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse» zur Verfügung gestellt.</i>
98.	Defizitplan	Erhöhung des Fussweges bei der Abzweigung Mittlere Dorfstrasse, Metzgergasse etc. an das Strassenniveau anpassen. Ebenso sind die Fussgänger Querungshilfen niveau gleich zur Strasse anzupassen.	Bei den Querungshilfen stellt die Erhöhung eine Gefahr mit Rollstuhl, Kinderwagen und Rollator dar da mitten auf der Strasse die Kante und Steigung bewältigt werden muss. Für den MIV und LKW ist ein einfädeln auf die Tramstrasse erschwert. Durch das Warten hinter dem Fussgängerwegs kam es bereits öfters zu gefährlichen Situationen wenn der Autofahrer sich auf den Verkehr konzentrierte und bei einer Lücke abfahren wollte.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Querungshilfen und Absätze bei den genannten Abzweigungen wurden gemäss den kantonalen Normen erstellt.</i>
99.	Defizitplan	Fahrverbot nur Anstösser	Schleichweg zur Tramstrasse via Buchsermarchweg-Steinfeldstrasse-Mattenweg-Mühleweg	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Buchsermarchweg und Steinfeldstrasse im Defizitplan mit der Markierung "Schleich- / Ausweichverkehr" versehen und auf S. 25 ergänzen. Die entsprechende Massnahme dazu ist B4 "Verhindern von quartierfremden Verkehr".</i>
100.	Defizitplan	Fahrverbot nur Anstösser und Zubringerdienst	Schleichweg zur Tramstrasse via Buchserstrasse - Mattenweg - Mühleweg	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Das Anliegen ist bereits bekannt, für die genannten Strassen ist der Schleich-/Ausweichverkehrs als Defizit im KGV aufgeführt. Mit der Massnahme B4 wird das Problem angegangen. Der Massnahmenbeschrieb soll insofern präzisiert werden, als dass auf dem gesamten Gemeindegebiet, wo nötig, Massnahmen gegen quartierfremden Verkehr geprüft werden.</i>
101.	Defizitplan	Fahrverbot nur für Anstösser	Der Schleichweg durch die Quartiere zur Badi resp. um Staus zu umfahren soll unterbunden werden.	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Das Anliegen ist bereits bekannt, für die genannten Strassen ist der Schleich-/Ausweichverkehrs als Defizit im KGV aufgeführt. Mit der Massnahme B4 wird das Problem angegangen. Der Massnahmenbeschrieb soll insofern präzisiert werden, als dass auf dem gesamten Gemeindegebiet, wo nötig, Massnahmen gegen quartierfremden Verkehr geprüft werden.</i>
102.	Defizitplan	Fahrverbot nur für Berechtigte und Anstösser	Kein Schleichweg um Staus auf der Tramstrasse zu umfahren	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Das Anliegen ist bereits bekannt, für die genannten Strassen ist der Schleich-/Ausweichverkehrs als Defizit im KGV aufgeführt. Mit der Massnahme B4 wird das Problem angegangen. Der Massnahmenbeschrieb soll insofern präzisiert werden, als dass auf dem gesamten Gemeindegebiet, wo nötig, Massnahmen gegen quartierfremden Verkehr geprüft werden.</i>
103.	Defizitplan	Korrekturhinweis: alle Pläne - Bäckerei Geiser als publikumswirksame Anlage markieren.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Pläne werden gem. Antrag angepasst.</i>
104.	Defizitplan	Korrekturhinweis: alle Pläne - Bäckerei Leiser als publikumswirksame Anlage markieren.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Pläne werden gem. Antrag angepasst.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
105	Defizitplan	Korrekturhinweis: alle Pläne - Bäckerei Leiser ist als publikumswirksame Baute zu markieren.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Pläne werden gem. Antrag angepasst.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
106	Defizitplan	Korrekturhinweis: alle Pläne - Baute nicht als publikumsorientierte Anlage zu sehen.	-	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Pläne anpassen: Gebäude ist keine publikumswirksame Anlage.</i>
107	Defizitplan	Korrekturhinweis: alle Pläne - Baute nicht als publikumsorientierte Anlage zu sehen.	-	<i>Zustimmung</i>		<i>Pläne anpassen: Gebäude ist keine publikumswirksame Anlage.</i>
108	Defizitplan	Korrekturhinweis: alle Pläne - Gebäude ist keine öffentliche Baute?!	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Pläne anpassen: Gebäude ist kein öffentliches Gebäude.</i>
109	Defizitplan	Korrekturhinweis: alle Pläne - Gebäude wurde abgerissen.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Pläne anpassen, aktuelle Plangrundlage verwenden, Gebäude wurde abgerissen.</i>
110	Defizitplan	Korrekturhinweis: alle Pläne - Turnhalle Hofstattmatte ist als öffentliche Anlage zu markieren.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Alle Pläne anpassen: Turnhalle Hofstattmatte als öffentliche Anlage markieren</i>
111	Defizitplan	Kreisel anstelle Kreuzung	Bei dichtem Verkehr kann aus der Buchserstrasse resp. der hinteren Dorfstrasse nicht in die Tramstrasse eingebogen werden.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Ein Kreisverkehr würde die genannte Einfahrt in die Tramstrasse zwar begünstigen, den Verkehrsfluss jedoch nachteilig beeinflussen (tiefere Leistungsfähigkeit).</i>
112	Defizitplan	Lärmschutz für Rangierarbeiten bei den Verteilzentren	Rangierarbeiten der Bahn vom Bahnhof Suhr zu den Verteilzentren - vor allem in der Nacht. Die Bahnwagen quietschen laut und vernehmlich.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Für den ausreichenden Lärmschutz zur Einhaltung der Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes entlang der Autobahn und den Bahnlinien ist die jeweilige Anlagehalterin (ASTRA, SBB, AVA) zuständig. Sind die geltenden Grenzwerte eingehalten, können diese nicht zu weitergehenden Lärmschutzmassnahmen verpflichtet werden. Sind jedoch entsprechende Bauvorhaben an diesen Anlagen vorgesehen, setzt sich die Gemeinde dafür ein, dass weitergehende Massnahmen an der Quelle geprüft werden (z.B. Erstellung / Erhöhung der Lärmschutzwände, lärmarme Beläge etc.).</i>
113	Defizitplan	Mittlere Dorfstrasse Begegnungszone mit allgemeinem Fahrverbot zwischen Postgasse und Bachstrasse/Junkerngasse.	Es soll ein lebendiges Zentrum entstehen. Zu diesem Zweck sollen die Parkplätze vor dem Pöstli resp. der alten Post aufgehoben werden. Zufahrt mit Auto zu Coop via obere Dorfstrasse möglich.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Mittels einer Studie wurde überprüft, welche Bereiche sich für die Einführung einer Begegnungszone eignen (vgl. Kapitel 4.5.3 im Bericht). Bei der Umsetzung von konkreten Massnahmen (Umgestaltung Strassenraum) ist zu prüfen, wie mit den bestehenden Parkplätzen umgegangen werden soll.</i>
114	Defizitplan	Schallschutz verlängern	Durch die rege Bautätigkeit in Suhr ging Schallschluckende Grünfläche verloren. Der Autobahnlärm ist auch im Mattenquartier gut zu hören.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Für den ausreichenden Lärmschutz zur Einhaltung der Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung des Bundes entlang der Autobahn und den Bahnlinien ist die jeweilige Anlagehalterin (ASTRA, SBB, AVA) zuständig. Sind die geltenden Grenzwerte eingehalten, können diese nicht zu weitergehenden Lärmschutzmassnahmen verpflichtet werden. Sind jedoch entsprechende Bauvorhaben an diesen Anlagen vorgesehen, setzt sich die Gemeinde dafür ein, dass weitergehende Massnahmen an der Quelle geprüft werden (z.B. Erstellung / Erhöhung der Lärmschutzwände, lärmarme Beläge etc.).</i>
115	Defizitplan	Verkehrsberuhigung Kongoweg:	Es ist eine lange gerade Quartierstrasse mit vielen Kindern. Von DHL/Kurier etc. wird Tempo 30 missachtet.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Mit der Tempo 30-Zone ist ein entsprechendes Tempo-Regime eingeführt worden, welches eine der Situation (Quartierstrasse) angepasste Fahrweise sicherstellen soll. Die Gemeinde nimmt den Hinweis der Tempo-Verstöße zur Kenntnis und prüft in Absprache mit der Polizei entsprechende Kontroll-Massnahmen.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
116	Defizitplan	Versetzung verkehrsberuhigende Insel (Gönhardweg) auf die Gegenseite sowie Durchfahrtsbeschränkungen für den Durchfahrtsverkehr (nur Anwohner oder Zubringer).	Die verkehrsberuhigende Insel im Gönhardweg (Höhe Hausnummer 10 und 12) ist auf der verkehrten Strassenseite errichtet worden. Fussgänger laufen teilweise auf der Strasse sowie Autos fahren deswegen zu Nahe an den Hecken, Briefkästen und Grundstücksausfahrten vorbei. Zum Teil kommt es zu brenzligen Situationen, wenn die Anwohner aus Ihren Einfahrten fahren. Zur Verkehrsberuhigung würde ebenfalls eine Zufahrtsbeschränkung für den Durchfahrtsverkehr dienlich sein, da Anwohner der Gemeinde Aarau die Hauptverkehrsstrassen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens meiden und durch das Feldquartier fahren.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde wird die Situation gemeinsam mit der Regionalpolizei prüfen und falls nötig, entsprechende Massnahmen ergreifen</i>
117	Defizitplan	Zweispurige Führung der K242 Richtung Aarau kombiniert mit einer Bus-Spur und separate Abbiegespur Richtung Buchs am neuen Bavaria-Kreisel	Aarau und Buchs haben Fahrverbote erlassen und den Durchgangsverkehr ohne Rücksicht auf die benachbarten Gemeinden gesperrt. Für den MIV aus den Quartieren Gönhard und Feld, sowie für alle Besucher und Personal des KSA (>650 Parkplätze) ist die Südallee die einzige Route das Gebiet in Richtung Bern, Olten, Zürich und Basel zu verlassen. Das gleiche gilt für die Ausfahrt der Ambulanzfahrzeuge aus dem KSA. Der Umweg durch Suhr-Dorf ist keine Alternative und wird auch nach der Inbetriebnahme der Umfahrung-Suhr keine sein. Beide Messtellen an K210 Buchserstrasse und K242 Tramstrasse zeigen ein Verkehrsaufkommen, welches bereits heute zu Stau Richtung Aarau führt. Der Grund liegt im Kreisel Geiss und der Gleisunterführung mit Kreuzung Kreuzplatz, welche ihre Kapazitätsgrenzen erreicht haben.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Zum durch die Stadt Aarau verhängten Fahrverbot fand eine Vernehmlassung resp. öffentliche Auflage statt. Die Gemeinde Suhr war damals mit den Anpassung einverstanden und sah keinen Grund, diesbezüglich aktiv zu werden. Dass der Verkehr aus Richtung Entfelderstrasse zum Spital nicht durch das Gönhardquartier sondern über die Hauptverkehrsachsen geführt wird, ist verkehrspolitisch richtig.</i> <i>Das Teilprojekt 3 des kantonalen Strassenbauprojekts «Neugestaltung Buchser-/Suhrer-/Tramstrasse» sieht einige Massnahmen am Knoten Südallee/Suhrer-/Tramstrasse vor. Dank der neuen Steuerung des Knotens mit einer Lichtsignalanlage wird die Wegfahrt aus der Südallee in die Tram-/Suhrerstrasse berechenbarer und eine Busbevorzugung sowie eine Dosierung auf der Achse Tram-/Suhrerstrasse stadteinwärts kann umgesetzt werden. Die Knotenzufahrten Tramstrasse und Südallee werden neu zweispurig geführt. Gemäss technischem Bericht ist die Leistungsfähigkeit am Knoten Südallee/Suhrer-/Tramstrasse gewährleistet. Bei einer allfälligen Überlastung des Systems kann der Verkehr in Richtung Aarau Zentrum dosiert werden.</i> <i>Das genannte Projekt wurde mit den beteiligten Gemeinden Aarau, Buchs und Suhr geprüft und befand sich im Sommer 2021 in der öffentlichen Auflage, wo dazu Stellung genommen werden konnte. Die Bewilligung durch den Regierungsrat sollte im Frühjahr 2022 vorliegen.</i>
118	Massnahmenplan	Auf zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist zu verzichten.	Die Suhrestrasse ist bereits mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen versehen und Tempo 30 wurde bereits eingeführt. Zudem dient die Suhrestrasse als Zufahrtstrasse zu den Sportanlagen. Ein allfällige Zufahrtbeschränkung am Galeggenweg würde bei zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen die Qualität eher verschlechtern. Es erscheint mir widersprüchlich den Verkehr auf einer Zufahrtstrasse zusätzlich zu beeinträchtigen. Dies fördert den schleichverkehr durch Quartierstrassen.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde möchte die Verkehrssicherheit auf der Suhrestrasse erhöhen. Welche konkreten Massnahmen dazu zielführend sein werden, soll überprüft werden. Diese sind so zu wählen, dass die Suhrestrasse weiterhin ihre Funktion wahrnehmen und den Verkehrsfluss sicherstellen kann.</i>
119	Massnahmenplan	Begegnungszonen dort wo Sinn machen. Schützenweg ja, Anna Heerstrasse NEIN.	Vorgestelltes Projekt Anna Heer Strasse in Suhr gehört definitiv nicht dazu. Eine Durchgangsstrasse wo die Fahrzeuge zum Sportplatz Hofstattmatten fahren ist fragwürdig. Diese Strasse wurde schon durch die neue Zufahrt zur Bärenmatte wesentlich entlastet. Hingegen das vorgestellte Projekt am Schützenweg macht Sinn,	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Gemeinde hat im Rahmen einer Studie überprüft, wo Begegnungszonen sinnvoll und möglich sind. Die Studie zeigt, dass auf der Anna Heerstrasse die Voraussetzungen für die Realisierung einer Begegnungszone grundsätzlich gegeben sind. Dies wird im Bericht zum KGV noch präzisiert resp. ergänzt.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
			Kindergarten, Quartierplatz, Töpferhaus und Nachbarschaftshaus der Quartierentwicklung Suhr. Hier könnte Suhr eine Musterbegegnungszone installieren und beobachten, wie es sich entwickelt. Hier macht es Sinn. Aus den Erfahrungen könnte sich der Gemeinderat in Suhr dann die weiteren Strassen in Augenschein nehmen und dort, wo es Sinn macht und die Anwohner damit einverstanden sind weitere Begegnungszonen planen. Weitsicht und gute Planung das wünschen wir vom Gemeinderat. Ja zur Begegnungszone Schützenweg.			
120	Massnahmenplan	Bestehende Radwege entlang der Hauptstrasse für Cargovelo, punktuell werden. Das Wynecenter wird eher weniger mit «normalen» Velos besucht. Als Teil des motorisierten Individualverkehrs sollten Cargovelo der Hauptachse folgen.	Cargovelos und Velos werden fast ausschliesslich bei schönem Wetter verwendet. Bei Schnee und bei Regen wird in den meisten Fällen auf das Auto oder auf die Öffentlichen Verkehrsmittel umgeschwenkt. Cargovelos sollten deshalb nicht gegenüber dem Auto priorisiert werden, sondern es ist eine Gleichberechtigung anzustreben. Massnahmen für Cargovelos sollten immer im Zusammenhang mit einem ÖV oder Auto Angebot betrachtet werden.	Kenntnisnahme	Dokumente nicht anpassen	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis gerne zur Kenntnis.</i>
121	Massnahmenplan	bitte meine Rückmeldungen im Massnahmenplan aufnehmen. Es ist auch eine Massnahme aufzunehmen zur Eliminierung der Hindernisse bei den Einfahrten auf die Tramstrasse und Bernstrasse West . Sowie eine Massnahme zur Eliminierung der Hindernisse bei den Fussgänger Übergängen wie absenken der Trottoirs auf Strassenniveau und eliminieren der erhöhten Mittelinseln .	Sicherheit für Radfahrer und Fussgänger Bitte denken Sie daran, dass wir alle älter werden und es ist mit mehr älteren Menschen zu Rechnen die nicht immer gut zu Fuss sein werden und auf Gehhilfen angewiesen sein werden . Es kann auch sie treffen.	Kenntnisnahme	Dokumente nicht anpassen	<i>Die Sanierung der Tramstrasse und der Bernstrasse West befindet sich zurzeit in der Umsetzungsphase (in Teilabschnitten) resp. ist bereits abgeschlossen. Es handelt sich dabei um kantonale Planungen, welche mit der Gemeinde gemeinsam koordiniert wurden. Die Gemeinde hat die Interessen des Fuss- und Radverkehrs bestmöglich eingebracht. Die Erfahrungen seit den Sanierungen von Bern- und 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. Zudem werden mit Massnahme C4 «Optimierung von Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen» ebenfalls Verbesserungen in diesem Bereich angestrebt.</i>
122	Massnahmenplan	Die Anzahl Parkplätze ist deshalb nicht zu reduzieren, einen Ausbau sollte jedoch unterirdisch geschehen.	Parkplätze werden auch in Zukunft unabhängig der Mobilitätsform ein wichtiges Thema sein. Sollten sich in 10-20 Jahren selbstfahrende Autos oder Velos durchsetzen, dann werden oberirdische Parkplätze im Zusammenhang mit der Erledigung von Einkäufen ihre Bedeutung beibehalten.	nicht berücksichtigen	Dokumente nicht anpassen	<i>Die revidierte kant. Bauverordnung ermöglicht seit 01.11.2021 autoarmes Wohnen (Reduktion des Pflichtanteils an Parkplätzen). Die Gemeinde möchte an geeigneten Stellen, die gut mit dem ÖV erschlossen sind, weniger Parkplätze zulassen können, als dies gemäss Bauverordnung bzw. VSS-Norm erforderlich wäre. In der BNO der Gemeinde Suhr soll dazu die gesetzliche Grundlage gelegt werden. Wo notwendig, werden jedoch weiterhin Parkfelder zu erstellen sein, insb. für Besuchende und Kundschaft.</i>
123	Massnahmenplan	Die Durchführung von Kursen ist im Verhältnis zum erzielten Effekt ist relativ gering. Das Geld sollte besser zur Steigerung der Attraktivität bzw. in die anderen Bereiche investiert werden. Alternativtankstellen sind ausserhalb des Dorfkerns anzusiedeln.	So wie ich das Konzept verstehe, sollte der Verkehr (Autos, Cargovelos, etc.) aus dem Dorfkern ferngehalten werden. Tankstellen fördern jedoch das Verkehrsaufkommen.	Kenntnisnahme	Dokumente nicht anpassen	<i>Die Gemeinde erachtet die Velofahrkurse als sinnvoll und zielführend. Die genaue Lage einer Alternativ-Tankstelle wird im Rahmen eines konkreten Projekts zu prüfen sein.</i>
124	Massnahmenplan	Die Verkehrsberuhigung im Bereich der mittleren Dorfstrasse begrüsse ich. Höchste Priorität soll dem Bereich der Einmündung Bachstrasse in die mittlere Bachstrasse geschenkt werden. Es soll das Erstellen einer Begegnungszone geprüft werden.	Gefährliche Stelle für Fussgänger und Velofahrer. Schlechte Streckenführung für den Langsamverkehr.	Kenntnisnahme	Dokumente anpassen	<i>Die Gemeinde hat im gesamten Bereich des Zentrums (inkl. Einmündung Bachstrasse) verschiedene potenzielle Bereiche auf ihre Machbarkeit als Begegnungszonen überprüft. Dies wird im Bericht zum KGV unter Kapitel 4.5 noch präzisiert.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		Allenfalls könnte die mittlere Dorfstrasse als Einbahnstrasse deklariert werden.				
125	Massnahmenplan	Eine Verkehrsberuhigung im Zentrum ist meines Erachtens nicht notwendig. Stattdessen stellen diverse Parkplätze, welche durch das Trottoir von der Strasse getrennt sind aufgrund des Rückwärtsfahrens beim Ausparken eine Gefahr für Fussgänger sowie den anderen Verkehrsteilnehmer dar. Diese Situation sollte verbessert werden.	Es besteht bereits Tempo 30	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die allgemeine Konflikt-Situation im Zentrum ist erkannt und entsprechend gekennzeichnet. Die Massnahme D2 zielt darauf ab, die Sicherheit im Zentrum für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.</i>
126	Massnahmenplan	Falls eine Zufahrtbeschränkung in Betracht gezogen wird, dann sollte darauf geachtet werden, dass die Durchfahrt weiterhin durchgehend möglich ist. Andernfalls ist darauf zu verzichten.	Eine Beschränkung der Befahrbarkeit wäre eine Bevorzugung des Hofes Galegge und der Physiotherapie-Praxis gegenüber weitere Gewerbetreibende, die an diesem Weg in Zukunft eröffnen möchten (Treuhänder). Bevorzugung eines Teils der Anwohner wäre nicht ok.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Am Galeggenweg ist ein Bauprojekt in Arbeit, welches auf einem Mitwirkungsprozess mit den Anwohnenden basiert. Die Gemeindeversammlung kann zu gegebener Zeit darüber befinden.</i>
127	Massnahmenplan	Galeggenweg darf nicht durch eine Sackgasse geschlossen werden.	Der Galeggenweg ist eine Quartiersammelstrasse und ist Bestandteil des Verkehrsfluss aus dem Hofstattmattenquartier. Der Galeggenweg welcher heute nicht mit höherer Geschwindigkeit als 20 Km/h befahren werden kann ist kein Unfallträchtiger Abschnitt in Suhr. Den Anwohnern ist kein Unfall bekannt. Sollte die Durchfahrt am Galeggenweg durch eine Sackgasse geschlossen werden, würde der Verkehr auf den anderen Strassen erhöht, dies betrifft den Flurweg, die Suhrestrasse sowie die Schmittegasse. Durch die Erschliessung des Lätts in den letzten Jahre, ist eine merklich feststellbare Erhöhung des Fahrzeugverkehrs festgestellt worden am Niedermattweg, da soll der Galeggenweg durchaus auch seinen Teil zum Abfluss des Verkehrs beitragen. Ein Durchfahrtsverbot für Lastwagen unterstützen wir.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Am Galeggenweg ist ein Bauprojekt in Arbeit, welches auf einem Mitwirkungsprozess mit den Anwohnenden basiert. Die Gemeindeversammlung kann zu gegebener Zeit darüber befinden.</i>
128	Massnahmenplan	Ich stelle den Antrag, dass an dieser gefährlichen Stelle die Sichtwege verbessert werden. Die Hecke ist deutlich zu hoch. Der als Veloweg gekennzeichnete Weg mündet direkt auf ein Trottoir. Dies bietet ein grosses Gefahrenpotenzial an dieser total unübersichtlichen Stelle.	Gefährliche Stelle mit grossem Potenzial für Kollisionen zwischen Fahrräder und Fussgänger.	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde hat dies im Defizitplan bereits aufgenommen. Sie überprüft im Sinne einer Sofortmassnahme, ob die vorhandene Hecke die Vorgaben hinsichtlich der Sichtzonen einhält.</i>
129	Massnahmenplan	Kein Tempo 30 auf der Hauptstrasse. Stattdessen sollte auf bessere Einbiege- und somit Querungsmöglichkeiten in die Tramstrasse für Velo wie auch Auto fokussiert werden. Diese Situation ist ungenügend gelöst. Bessere Einbiege Möglichkeiten lösen zudem das Problem der Temporeduktion.	Die vorgeschlagene Massnahme von Tempo 30 auf der Hauptstrasse löst das Problem des Verkehrsaufkommens oder des Lärms nicht, verursacht überwiegend Kosten im Zusammenhang mit der Beschilderung und der baulichen Verkehrsberuhigung, die dafür notwendig sein wird. Die meisten Fahrzeuge fahren bereits heute aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens zu Stosszeiten langsamer als die erlaubten 50 km/h.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Massnahme C4 zielt darauf ab, die Querung der Hauptachsen für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Falls nach erfolgreicher Umsetzung die gefahrene Geschwindigkeit auf der Tramstrasse so weit reduziert werden kann, dass die Sicherheit für die weiteren Verkehrsteilnehmer sowie der Lärmschutz gewährleistet ist, kann eventuell auf die Umsetzung der Massnahme B3 verzichtet werden. Wie von Ihnen erwähnt, werden höhere Geschwindigkeiten insbesondere ausserhalb der Stosszeiten gefahren. Auch dann muss aber die Sicherheit im Vordergrund stehen.</i>
130	Massnahmenplan	Keine Temporeduktion auf 30km/h im Zentrum B3.	Eine Temporeduktion im Zentrum ist nicht notwendig, da der Verkehr wohl selten die jetzt gültigen 50km/h erreichen kann.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>vgl. Beurteilung zu Rückmeldung Nr. 20384: Die Massnahme C4 zielt darauf ab, die Querung der Hauptachsen für den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Falls nach erfolgreicher Umsetzung die gefahrene Geschwindigkeit auf der Tramstrasse so weit reduziert werden kann, dass die Sicherheit für die weiteren Verkehrsteilnehmer sowie der Lärmschutz gewährleistet ist, kann eventuell auf die Umsetzung der Massnahme B3 verzichtet werden. Wie von Ihnen erwähnt, werden</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
						<i>höhere Geschwindigkeiten insbesondere ausserhalb der Stosszeiten gefahren. Auch dann muss aber die Sicherheit im Vordergrund stehen.</i>
131	Massnahmenplan	Keine Trinkwasserbrunnen erstellen.	Wasser ist das höchste Gut, das es gibt, dazu sollten wir Sorge tragen und nicht an Trinkwasserbrunnen unnötig Wasser verschwenden. Wenn man die Fussgänger beobachtet, sieht man jeweils, dass Sie Getränkeflaschen/"Red Bull" Büchsen dabei haben. Weshalb soll dann unnötig bestes Trinkwasser verschwendet werden bei Trinkwasserbrunnen. Bestes Beispiel der unnötig erstellte Trinkwasserbrunnen vor dem Gemeindehaus (40 Meter neben bestehendem Brunnen).	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Dieser Hinweis hat keinen unmittelbaren Zusammenhang mit dem KGV Suhr.</i>
132	Massnahmenplan	Verschiebung des zeitlichen Horizontes der Massnahme A5 von einer Mittelfristigen auf eine Kurzfristigen Zeitraum.	Die Volare Group ist interessiert daran, dass die Buslinie 1 mit Busstation möglichst schnell umgesetzt wird, sodass die Mitarbeiter schnellstmöglich die Option haben, nachhaltig zur Arbeit zu kommen.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Massnahme ist verknüpft mit dem Projekt VERAS und daher mittelfristig realisierbar.</i>
133	Teilplan ÖV	Bau einer Bushaltestelle für die Buslinie 1 an der Überbauung Spittelweg	Die Volare Group begrüsst die Verlängerung der Buslinie 1. Sie hat am Spittelweg Ihren Hauptsitz und ist diesen ständig weiter am Ausbauen. Eine Busstation wäre für die Firma einen Mehrwert und würde zu einer Reduktion des MIVs führen. Desweiteren wurde schon beim Bau des Firmensitzes eine Busstation in Aussicht gestellt, welche nie realisiert wurde. Mit der Verlängerung der Buslinie 1 würde sich nun eine wunderbare Synergie entwickeln, um dies nachzuholen.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis gerne zur Kenntnis.</i>
134	Teilplan ÖV	Buslinie Nr.6 soll aufgewertet werden.	Es kann nicht sein, dass die Verbindung zum KSA/ Bahnhof Aarau lediglich alle 30 Min. besteht, das ist nicht mehr zeitgemäss. Er sollte mind. alle 15 Minuten, in den Stosszeiten evtl. sogar alle 7 Min. fahren, analog Buslinie Nr. 1 Buchs.	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Dies wird mit der Massnahme A4 "Taktausbau der Buslinien prüfen" angestrebt.</i>
135	Teilplan ÖV	Busstation aufheben	Die Bushaltestelle Schweizerhof ist 50m entfernt - dieser Busstopp bringt nichts.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Wir sind der Meinung, dass es für die Bewohner des Alters- und Pflegeheims Steinfeld wichtig ist, in möglichst geringer Entfernung Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu haben. Zudem beträgt die zu gehende Strecke zwischen den Haltestellen Grillenweg und Schweizerhof rund 150 m.</i>
136	Teilplan ÖV	Die Diskrepanz zwischen dem Analyseplan im Bericht, S.29 und dem Teilplan ÖV betreffend der Erschließungspflichtigster-Güteklasse im Feld ist zu klären.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Der Analyseplan (öV-Erschliessungsgüte, S. 29) und der Teilplan öV werden bezüglich der Diskrepanz der öV-Güteklasse überprüft und korrigiert.</i>
137	Teilplan ÖV	Die möglichen neuen Linienführungen der Busse sind im Plan einzutragen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die genaue Streckenführung der beiden Buslinien muss im Rahmen der Projektausarbeitung erfolgen.</i>
138	Teilplan ÖV	Haltestelle aufheben und auf die Tramstrasse bei der mittleren Dorfstrasse verlegen	Quartierbewohner und Schüler können ohne Mehraufwand Ihr Ziel erreichen, Suhr Zentrum erhält eine attraktive Verbindung.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Im Rahmen der Umsetzung von Massnahme A1 sollen die Linienführungen der Buslinien 4 und 6 sowie die Lage der Bushaltestellen gesamtheitlich überprüft werden. Der Massnahmenbeschrieb im Massnahmenblatt A1 wird entsprechend ergänzt/angepasst.</i>
139	Teilplan ÖV	Öffentlicher Verkehr Wir würden einen aktiveren Austausch der Gemeinden Suhr und Aarau bzgl. Ausbau des öffentlichen Verkehrs begrüssen, um so	Öffentlicher Verkehr Wir begrüssen die Bestrebungen der Gemeinde Suhr, den	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde Suhr nimmt diesen Hinweis dankend zur Kenntnis und begrüsst ihrerseits ebenfalls einen intensiveren Austausch betreffend den Ausbau des ÖV mit den Nachbargemeinden.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		unseren gemeinsamen Anliegen beim Kanton mehr Nachdruck zu verleihen.	Taktausbau der Buslinien zu prüfen. Das GVK Region Aarau macht dazu ebenfalls bereits Aussagen.			
140	Teilplan MIV	Allgemeines Fahrverbot für den motorisierten Verkehr mit Bewilligung für Anwohner und Zubringer für die Schmittegasse und den Neumattweg . Schleichverkehr eliminieren für dieses Quartier	Wir haben einen Kindergarten an der Schmittegasse. Zu den Zeiten (mittags) sind die kleinen Kinder unterwegs. Gleichzeitig ist zu diesen Stosszeiten auf der Kantonsstrasse starker Verkehr mit Staus. Dies führt immer mehr zu Schleichverkehr durch dieses Quartier von und nach Entfelden. Mit den Bau der Mehrfamilienhäuser "Neumatte" wird die Situation noch verstärkt.	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Das Anliegen ist bereits bekannt, für die genannten Strassen ist der Schleich-/Ausweichverkehrs als Defizit im KGV aufgeführt. Mit der Massnahme B4 wird das Problem angegangen. Der Massnahmenbeschrieb soll insofern präzisiert werden, als dass auf dem gesamten Gemeindegebiet, wo nötig, Massnahmen gegen quartierfremden Verkehr geprüft werden.</i>
141	Teilplan MIV	Die angegebenen Parkplätze sind zu prüfen und zu korrigieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Parkplätze gemäss Antrag überprüfen und ergänzen: Es fehlen die Parkplätze auf dem Jumbo und vor dem Pfistercenter auf Seite McDonalds. Ebenso fehlen der Parkplatz bei der reformierten Kirche und der Lehrerparkplatz am Mühleweg. Dafür ist weder auf dem Schulhof Dorf noch auf dem Fussballplatz ein Parkplatz.</i>
142	Teilplan MIV	Die geplanten Ampeln auf der Tramstrasse sind im Plan einzuzeichnen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Geplante Ampeln werden gemäss kantonalem Teilprojekt 3 eingezeichnet.</i>
143	Teilplan MIV	Die geplanten Begegnungszonen sind auf dem Plan einzuzeichnen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Gemeinde hat für verschiedene Gebiete die Machbarkeit von Begegnungszonen überprüft. Dies wird im KGV-Bericht und in den Plänen entsprechend ergänzt. Allerdings kann der KGV keine konkreten Umsetzungsmassnahmen benennen, sondern diese sind fallspezifisch pro Gebiet mittels Gutachten zu definieren.</i>
144	Teilplan MIV	Die Sperrung des Galeggenwegs ist abzulehnen.	Dies ist eine Ungleichbehandlung der Anwohner an der Suhrestrasse und der Schmittegasse.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die genannten Strassen unterscheiden sich hinsichtlich Funktion, Klassierung und Ausbaugrad: Beim Galeggenweg handelt es sich um eine Erschliessungsstrasse für die Anrainerliegenschaften und soll die Qualität der Bachstrasse weiterführen (Langsam- bzw. Freizeitverkehr). Die Suhrestrasse und Schmittengasse hingegen haben zusätzlich eine Funktion als Sammelstrassen: verschiedene Erschliessungsstrassen münden in diese beiden Strassen.</i>
145	Teilplan MIV	Korrekturhinweis: Galeggenweg ist keine Privatstrasse.	...	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Beim Galeggenweg handelt es sich lediglich bei einem Teilstück um eine Privatstrasse. Der MIV-Plan wird entsprechend berichtigt.</i>
146	Teilplan MIV	Parkierung MIV 1. Die Parkplatzverfügbarkeit und das MIV-Aufkommen weisen eine hohe Korrelation auf, um das im GVK Region Aarau definierte Zielbild zu erreichen, ist der Binnenverkehr in den Gemeinden sowie der Ziel- und Quellverkehr der Stadt Aarau zu reduzieren. 2. Wir empfehlen ebenso, die angedachte Einschränkung der Überschreitung des Parkplatzpflichtbedarfs nicht nur auf Gebiete mit besonders guter ÖV-Erschliessung zu beschränken, sondern flächendeckend zu prüfen.	Parkierung MIV 1. Da Mobilität nicht an den Gemeindegrenzen haltmacht, hat die Parkplatzpolitik der Gemeinde Suhr auch Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in Aarau. Vor diesem Hintergrund begrüssen wir das Ansinnen, im Rahmen der nächsten BNO-Revision autoarmes resp. autofreies Wohnen aktiv zu fördern. 2. Unsere Erfahrung zeigt, dass dies auch in Gebieten mit den ÖV-Güteklassen C und D gut funktioniert.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis gerne zur Kenntnis und berücksichtigt dies im Zusammenhang mit der BNO-Revision.</i>
147	Teilplan MIV	Schmittegasse mit Fahrverbot für motorisierten Verkehr belegen Zubringer Anwohner gestatten! Ebenso Einfahrt Bernstrasse West in den Neumattweg !	Die Schmittegasse wird als Schleichweg von Autos von Entfelden nach Aarau benutzt und umgekehrt. Dieser Schleichverkehr nimmt ständig zu. An der Schmittegasse haben wir auch einen Kindergarten mit Kindern, die gegen Mittag nach Hause gehen. In dieser Stosszeit ist auch der Schleichverkehr zunehmend. Zudem	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Schmittengasse hat die Funktion einer Sammelstrasse und damit eine übergeordnete Erschliessungsfunktion. Hier ist eine Zufahrtsbeschränkung aus Sicht der Gemeinde nicht machbar.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
			wir der Verkehr im Quartier mit der Neumattenüberbauung noch zunehmen.			
148	Teilplan Radverkehr	Der Bereich Ende Bachstrasse/ Mittlere Dorfstrasse ist klar als Schwachstelle Schulweg zu markieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Schwachstelle Schulweg wird auf dem TP Radverkehr und dem Defizitplan ergänzt (Verzweigung Bachstrasse/Mittlere Dorfstrasse)</i>
149	Teilplan Radverkehr	Die Angaben zu den wichtigen Schulwegen sind zu prüfen und zu korrigieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Überprüfung und allfällige Anpassungen gemäss Antrag vornehmen: Allgemein ist die Markierung der wichtigen Schulwege zu prüfen. Das gilt z.B. für den Weg auf der Südseite der Kirche (mit Treppenanlage sicher kein Rad-Schulweg), Mühleweg bis TBS Gebäude (entsprechend verlängern), Kirschenweg, Gartenweg, Spatzenweg und Junkerngasse (als einzelne Strassen keine wichtigen Schulwege), Niedermattweg und ggf. Kirchgasse (Radwege vom Lätt).</i>
150	Teilplan Radverkehr	Die angegebenen Schwachstellen Schulweg sind zu prüfen und zu korrigieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Überprüfung und allfällige Anpassungen gemäss Antrag vornehmen: Die Mittlere Dorfstrasse ist vom Coop bis zur Unterführung klar als Schwachstelle Schulweg zu betrachten. Der Bereich der Tramstrasse auf Höhe Haltestelle Schweizerhof ist dafür keine Schwachstelle Schulweg, weil es kein wichtiger Schulweg ist. Gleiches gilt für den Winkelweg.</i>
151	Teilplan Radverkehr	Diese Verlängerung ist zu kürzen bis zum Niedermattweg, um dann über die Brücke auf die Nordseite der Suhre auf den Radweg wechseln zu können.	Der Radweg verläuft auf der nördliche Seite der Suhre und NICHT auf der südlichen Seite.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Abklärungen im Rahmen der Entwicklungsplanung "Huggler-Areal" hat gezeigt, dass neue Fusswege innerhalb von Gewässerräumen von Kantonalen Seite nicht bewilligungsfähig sind. Innerhalb des Gewässerraums gilt ein allgemeines Bauverbot. Die Massnahme wird daher aufgehoben.</i>
152	Teilplan Radverkehr	Korrekturhinweis: alle Pläne - Hier ist keine öffentliche Veloabstellanlage.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Gemeint ist vermutlich eine öffentliche Veloabstellanlage, welche beim Mattenweg 11 eingezeichnet wurde. Es ist richtig, dass sich dort keine öffentliche Veloabstellanlage befindet. Pläne werden korrigiert.</i>
153	Teilplan Radverkehr	Korrekturhinweis: Hier ist keine öffentliche Veloabstellanlage.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Plan anpassen, keine öff. Veloabstellanlage am Mattenweg 11</i>
154	Teilplan Radverkehr	Korrekturhinweis: Hier ist keine öffentliche Veloabstellanlage.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Plan anpassen, keine öff. Veloabstellanlage am Kanalweg</i>
155	Teilplan Radverkehr	Korrekturhinweis: Radrouten farblich deutlicher von Schulwegen absetzen.	Plan ist sonst kaum lesbar.	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Markierung "Schulwege" wird angepasst, um sie besser von Radrouten unterscheiden zu können. --> Anpassung auch auf TP Fussverkehr vornehmen.</i>
156	Teilplan Radverkehr	Radwegverbindung von der Neumattstrasse via Reiherweg zum Radweg hinter dem Rest Kreuz erstellen. Der Radweg wird gemäss Plan auf die Bernstrasse west geführt (Aktuell fährt niemand mit dem Rad über diesen Weg weil zu gefährlich.	Sichere Radwegverbindung herstellen von Neumattequartier zu den Quartieren Bahnhof, Helgenfeld und Buhalde Lücke schliessen! Bsp Via Reiherweg Trottoir zum Strassenübergang beim Rundhaus / Barriere Helgenfeld. Der Radfahrer kann dann ins Helgenfeld, via Weg den Gleisen entlang zum Bahnhof und ins Buhaldequartier.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Kanton und Gemeinde prüfen eine sogenannte "Pendleroute" auf der Bernstrasse West (vgl. Massnahme C2). In diesem Zusammenhang macht die aktuelle Bezeichnung des Neumattwegs als Hauptroute im Teilplan Radverkehr Sinn.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
157	Teilplan Radverkehr	Tempo 30 auf der Bachstrasse konsequent durchsetzen	Seit dem Aufkommen von schnellen E-Bikes ist es leider nicht mehr gemütlich, zu Fuss oder mit dem Velo auf der Bachstrasse unterwegs zu sein. Man muss immer auf der Hut vor den E-Bike-Rasern sein, welche oft deutlich über 30 fahren.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Der zügige Alltags-Veloverkehr (insb. E-Bikes) und der i.d.R. eher gemütliche Freizeit-Veloverkehr haben tatsächliche unterschiedliche Ansprüche. Mit der Massnahme C2 besteht das Ansinnen, für den Alltagsverkehr eine sogenannte Pendlerroute einzuführen, was auch auf der Bachstrasse zu einer Entflechtung von Alltags- und Freizeit-Veloverkehr führen würde.</i>
158	Teilplan Radverkehr	Veloverkehr Da auch der Veloverkehr oftmals gemeindeübergreifend stattfindet, würden wir eine koordinierte weitere Planung bei der Umsetzung sehr begrüßen. Wir werden deshalb 2022 gerne mit Ihnen Kontakt aufnehmen.	Veloverkehr Der Stadtrat hat im April 2020 das neue städtische Veloverkehrskonzept verabschiedet, im Rahmen dessen Erarbeitung auch verschiedentlich ein Austausch mit den Nachbargemeinden stattgefunden hat.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis dankend zur Kenntnis und erwartet gerne die diesbezügliche Kontaktaufnahme der Stadt Aarau.</i>
159	Teilplan Fussverkehr	Das Basisnetz entlang der Hauptverkehrsstrassen ist entlang der gesamten Tramstrasse zu führen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Basisnetz Fussverkehr auf der Tramstrasse bis zum Bahnhof ergänzen.</i>
160	Teilplan Fussverkehr	Der Anschluss an den Schützenweg ist als Schwachstelle Schulweg bzw. Kindergartenweg zu kennzeichnen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Schwachstelle Schulweg wird auf dem TP Fussverkehr und dem Defizitplan ergänzt (Schützenweg/Gränicherstrasse)</i>
161	Teilplan Fussverkehr	Der Bereich Ende Bachstrasse/ Mittlere Dorfstrasse ist klar als Schwachstelle Schulweg zu markieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Schwachstelle Schulweg wird auf dem TP Fussverkehr und dem Defizitplan ergänzt (Verzweigung Bachstrasse/Mittlere Dorfstrasse)</i>
162	Teilplan Fussverkehr	Der Fussweg wird hier auf die Bernstrasse West geführt. Führen sie diesen Weg via Reiherweg zum Fussweg hinter Restaurant Kreuz	in sich begründet Bernstrasse West ist eine Kantonsstrasse ohne Fussweg	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Hauptroute wird gekürzt bis zur Einmündung Reiherweg. Der Reiherweg selbst wird jedoch weiterhin als Nebenroute klassiert.</i>
163	Teilplan Fussverkehr	Die Angaben zu den vorhandenen Sitzbänken sind zu prüfen und zu korrigieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Die Angaben zu den Sitzbänken sind zu prüfen. Gemäss Antragstellerin gibt es keine Sitzbänke zwischen Tramstrasse und Vinci-Schulhaus und zwischen den Gemeindehäusern. Dagegen fehlen die Sitzbänke Ecke Obere Dorfstrasse/ Galeggenweg, am Suhreparkweg hinter der Migros, am Ende der Bachstrasse und an der Bachstrasse auf Höhe Groppenweg.</i>
164	Teilplan Fussverkehr	Die angegebenen Schwachstellen Schulweg sind zu prüfen und zu korrigieren.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	
165	Teilplan Fussverkehr	Die Bahnhofhauptseite ist an das kommunale Haupttroutennetz anzuhängen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Basisnetz Fussverkehr auf der Tramstrasse bis zum Bahnhof ergänzen (vgl. auch Rückmeldung 19909).</i>
166	Teilplan Fussverkehr	Die Kennzeichnung der wichtigen Schulwege ist zu prüfen und zu korrigieren-	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Überprüfung wird vorgenommen und die Markierung Schulwege, wo nötig, ergänzt (vgl. Rückmeldungen hierzu auf separatem Dokument).</i>
167	Teilplan Fussverkehr	Dieser Bereich des Mühlewegs ist als Schwachstelle Schulweg zu kennzeichnen.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Mühleweg gem. Antrag als Schwachstelle Schulweg kennzeichnen (vgl. weitere Rückmeldungen hierzu).</i>
168	Teilplan Fussverkehr	Erstellens eines Fussgängerstreifens am Kreisel	Um die Überbauung am Spittelweg besser zu Fuss zu erreichen, wäre ein Fussgängerstreifen am Kreisel wünschenswert. Dies würde nicht nur das Unfallrisiko verringern, sondern auch die Mitarbeiter von der Volare Group ermutigen, eher zu Fuss oder mit FäGs zur Arbeit zu kommen.	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Der Zugang zwischen Strassenquerung und Radweg wird überprüft und ggf. optimiert, um einen sicheren Zugang zu gewährleisten. Auf einen Fussgängerstreifen soll jedoch verzichtet werden, da mittels Studien belegt ist, dass bei untergeordneter Frequentierung Fussgängerstreifen nicht per se die Sicherheit erhöhen.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
169	Teilplan Fussverkehr	Es ist zu erläutern, welche Auswirkungen die Neuparzellierung im Bereich des Postwegs auf das Fussverkehrsnetz hat.	siehe Gesamttext unter allgemeine Rückmeldung	<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Fusswege sollten wo möglich, immer erhalten bleiben. Hier greift Massnahme D5.</i>
170	Teilplan Fussverkehr	Korrekturhinweis: bei allen Plänen - Kindergärten deutlicher farblich markieren.	-	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Farbgebung entspricht den Vorgaben gemäss kantonalen Empfehlungen zur Erarbeitung eines KGV.</i>
171	Teilplan Fussverkehr	Korrekturhinweis: Kindergarten farblich korrekt markieren.	...	<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	
172	Allgemeine Rückmeldungen	Alle Verkehrsteilnehmer sind grundsätzlich gleich zu behandeln. Es darf keine Priorisierung geben.		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde berücksichtigt im KGV alle Verkehrsteilnehmenden. Diese haben unterschiedliche Bedürfnisse, insbesondere Schutzbedürfnisse. Diesen ist mit entsprechenden Massnahmen Rechnung zu tragen, damit die Verkehrsnetze in Suhr von allen Teilnehmenden sicher genutzt werden können. Behördenverbindliche Konzepte auf kantonalen Stufe (z.B. "Strategie mobilitätAARGAU") verlangen die Förderung gewisser Verkehrsträger im urbanen Entwicklungsraum, z.B. den Rad- und Fussverkehr (vgl. Kap. 2.1.2 im Bericht zum KGV).</i>
173	Allgemeine Rückmeldungen	Angezeigt ist, vom Belchenweg zum Niedermattweg eine Fusswegverbindung zu schaffen. Das wurde vor Jahren versucht. Im Gewässerabstand können keine neuen Weganlagen gebaut werden. An der engsten Stelle, vor dem Mehrfamilienhaus, ist eine Weganlage nicht zu realisieren.		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Abklärungen im Rahmen der Entwicklungsplanung "Huggler-Areal" hat gezeigt, dass neue Fusswege innerhalb von Gewässerräumen von Kantonalen Seite nicht bewilligungsfähig sind. Innerhalb des Gewässerraums gilt ein allgemeines Bauverbot. Die Massnahme wird daher aufgehoben.</i>
174	Allgemeine Rückmeldungen	Aufgefallen ist, dass im Rahmen des KGV dem Thema Park+Ride kaum Beachtung geschenkt wurde. Zumindest sind kaum Aspekte und Massnahmen dazu zu finden. Mögliche künftige Standorte fehlen derzeit noch gänzlich.		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Das Thema Park+Ride und allgemein die kombinierte Mobilität wird im Bericht zum KGV ergänzt. In Suhr liegt der Fokus auf der Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen mit dem Velo.</i>
175	Allgemeine Rückmeldungen	Der Gesamttext befindet sich als Datei im Anhang.		<i>Kenntnisnahme</i>		<i>Vgl. Bemerkungen zu den einzelnen Anträgen.</i>
176	Allgemeine Rückmeldungen	Die Auswirkungen von VERAS sind für Suhr im KGV eher negativ. Wir tragen nur die Belastungen inkl. Finanzierung, ohne wesentliche Vorteile. Ausser der Verkehrsentlastung Bären-Kreuz, die nur einem Teil der Einwohner hilft.		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Entlastung durch das Projekt VERAS betrifft insb. die Bernstrasse Ost. Die Gemeinde Suhr hat sich stark dafür eingesetzt, dass im Rahmen des Projekts "VERAS" verschiedene flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Suhr getroffen werden. Sie hat dazu im Frühjahr 2021 mit dem Kanton eine Planungsvereinbarung zur Umsetzung dieser Massnahmen unterzeichnet. Darin sind nebst Infrastrukturmassnahmen auch Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen enthalten, z.B. Lärmschutz, ökologischer Ausgleich, Unter- und Überführungen für Rad- und Fussverkehr, usw.</i>
177	Allgemeine Rückmeldungen	E2, Parkplatzreduktion, ermöglichen von autoarmen Wohnen. Dies dürfte der falsche Weg sein, es sollten vermehrt Parkplätze unterirdisch angeboten werden. Autoarmes Wohnen, ja das mag ja wünschbar sein aber die Besucher, die Ihre Angehörigen besuchen sind mit dem Fahrzeug unterwegs und möchten das Fahrzeug auch abstellen können. Das dürfte nach der Fertigstellung des Henz Areals schnell sichtbar werden, wenn an Feiertagen zum Beispiel Weihnachten der Besuch kommt und irgendwo sein Fahrzeug abstellen		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die gesetzliche Grundlage zur Möglichkeit von autoreduziertem oder -freiem Wohnen wurde inzwischen auf kantonalen Stufe (Revision der Bauverordnung, ab 01.11.2021 in Kraft) gelegt. Grundlage dafür ist stets ein Mobilitätskonzept, welches die notwendigen Massnahmen aufzeigt, um z.B. Wildparkieren zu verhindern. Eine gewisse Anzahl an Besucher-Parkplätzen ist in aller Regel auch bei autoarmem Wohnen vorzusehen.</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		möchte, wird es zu wildem Parkieren im Quartier Helgenfeld kommen, da es nicht genügend Besucherparkplätze hat.				
178	Allgemeine Rückmeldungen	Es ist äusserst wichtig die Massnahmen klar zu definieren und Verantwortlichen Personen zu übergeben. Sonst werden in 10 Jahren die Massnahmen nicht mehr umgesetzt. Es muss auch zwingend für diese Massnahmen ein Budget errichtet und bewilligt werden. Ohne Geld passiert gar nichts!		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis zustimmend zur Kenntnis.</i>
179	Allgemeine Rückmeldungen	Gemäss § 54 a wird der Gesamtplan Verkehr vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement genehmigt. Damit erlangt er Behördenverbindlichkeit. Die Traktandierung an der Gemeindeversammlung ist nicht vorgesehen. Keinesfalls kann damit eine Allgemeinverbindlichkeit erlangt werden. Vorgaben sind in den entsprechenden Verfahren zu machen. Das sollte in den Traktandenerläuterungen entsprechend erwähnt werden.		<i>Zustimmung</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde wird an der Gemeindeversammlung, an welcher der KGV traktandiert werden wird, auf die Verbindlichkeit und die gesetzlichen Rahmenbedingungen des KGV eingehen.</i>
180	Allgemeine Rückmeldungen	Guten Tag Wir wohnen an der Alten Gasse. Diese auch als Veloweg markierte Strasse wird tagtäglich von tausenden Fahrzeugen befahren. Das zu jeder Tag und Nachtzeit. Diese Strasse wird als Bypass zur Bernstrasse missbraucht. Könnte man nicht die einfach die Suhrebrücke mit einem klappbaren Ständer für den Durchgangsverkehr schliessen? Die Zufahrt zum Restaurant und der Bäckerei wäre ja so immer noch problemlos möglich. Unglaublich aber wahr ist, dass die Mehrheit der Autofahrer sich nicht an die 30er Geschwindigkeit hält. Die Polizei behauptet dass das so nicht stimmt, beziehungsweise man die Geschwindigkeit nicht kontrollieren kann. Nach 45 Jahren Fahrpraxis muss ich sagen, dass das falsch ist. Gerne kann mal ein Polizist in unsere Wohnung kommen und schauen wie schnell die fahren. Von blossen Auge sieht man, dass zum Teil sogar die 50 nicht eingehalten werden. Warum ist die Gemeinde nicht bereit da etwas zu tun und das mit einem rot grün dominierten Gemeinderat?		<i>Teilw. Zustimmung</i>	<i>Dokumente anpassen</i>	<i>Das Anliegen ist bereits bekannt, für die genannten Strassen ist der Schleich-/Ausweichverkehrs als Defizit im KGV aufgeführt. Mit der Massnahme B4 wird das Problem angegangen. Der Massnahmenbeschrieb soll insofern präzisiert werden, als dass auf dem gesamten Gemeindegebiet, wo nötig, Massnahmen gegen quartierfremden Verkehr geprüft werden.</i>
181	Allgemeine Rückmeldungen	Hier der Link zu entsprechenden Unterlagen, falls nicht schon bekannt: https://www.procap.ch/de/angebote/beratung-information/bauen-und-verkehr/merkblaetter-und-checklisten/fussgaengerverkehr.html https://www.procap.ch/de/angebote/beratung-information/bauen-und-verkehr/merkblaetter-und-checklisten.html https://www.bfu.ch/de/ratgeber/altersgerecht-bauen https://www.bfu.ch/de/dossiers/senioren-im-strassenverkehr https://www.bfu.ch/de/dossiers/stuerze ...		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt die Hinweise zu den entsprechenden Unterlagen dankend zur Kenntnis.</i>
182	Allgemeine Rückmeldungen	Mir fehlt ausser in den Hindernisfreien Bushaltestellen der Fokus auf Menschen mit besonderen Bedürfnissen beim Mobil sein. Eltern mit Kinderwagen, ältere Menschen mit Rollator oder		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Es ist der Gemeinde Suhr ein grosses Anliegen, insbesondere für Menschen mit Beeinträchtigungen in den Verkehrsnetzen bestmögliche Ausgangslage zu schaffen. Konkrete Massnahmen</i>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		<p>Gehstock, welche auch in ihrer Gehstrecke, die sie zurücklegen können beeinträchtigt sind (wo leben diese Menschen? jetzt und in Zukunft?), Menschen im Rollstuhl, Menschen mit Elektromobilen ("Behindertenfahrzeug"), Menschen mit Sehbeeinträchtigung, Menschen mit Hörbeeinträchtigung, Menschen mit einer geistigen Beeinträchtigung welche auf einfache Anweisungen angewiesen sind...</p> <p>Sie gehören nicht nur zum Teil Fussverkehr sondern auch zu ÖV und Radverkehr (Elektromobile).</p> <p>Mir ist aufgefallen, dass da in Suhr noch Luft nach oben ist. Ein Beispiel zeigt für mich die Neugestaltung der Tramstrasse zwischen Gemeindehaus: Die Abschrägungen bei den Fussgängerstreifen sind steiler als die bei den Ausfahrten für Autos! Warum brauchen Autos weniger Hindernisse als Menschen mit Rollator oder Rollstuhl?</p> <p>Ermöglichen wir als Gemeinde Teilhabe von Menschen, die besondere Bedürfnisse haben, die Topografie eignet sich super dafür sich hier wohlfühlen.</p>				<p>sind daher bei entsprechenden Bauvorhaben stets zu prüfen. Es bestehen jedoch auch hier verschiedene Bedürfnisse der Personengruppen, die es zu beachten gilt. Beispielsweise benötigen Menschen mit Sehbehinderung taktile Begrenzungen (mit dem Blindenstock fühlbare abgesetzte Randabschlüsse) für die sichere Querung von Strassen. Hingegen wäre für Menschen mit Mobilitätsbehinderung (z.B. Rollatoren, Rollstühle) der Verzicht auf Absätze und Hindernisse jeglicher Art optimal. Hierbei gilt es stets, die unterschiedlichen Bedürfnisse gesamtheitlich zu betrachten und abzuwägen.</p>
183	Allgemeine Rückmeldungen	<p>Mobilitätsmanagement in Unternehmen</p> <p>Gerne werden wir uns erlauben, auf Sie zuzukommen, um die Möglichkeiten für einen stärkeren gemeinsamen Auftritt und sich allenfalls daraus ergebende beidseitige Vorteile und Synergien zu prüfen und zu besprechen.</p>		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<p>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis dankend zur Kenntnis und erwartet gerne die diesbezügliche Kontaktaufnahme der Stadt Aarau.</p>
184	Allgemeine Rückmeldungen	<p>Parkierungsreglement:</p> <p>Es darf zu keiner Einführung von Parkgebühren beim Gewerbe kommen, das Gewerbe in Suhr ist auf die kostenlose Parkierungsmöglichkeit angewiesen, sonst kommen die Kunden nicht mehr in die Geschäfte und fahren in die Grossen Einkaufszentren. Dies würde für das ansässige Gewerbe schlecht enden.</p>		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<p>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und prüft diesen bei der Überarbeitung des Parkierungsreglements.</p>
185	Allgemeine Rückmeldungen	<p>Quartierfremder Verkehr:</p> <p>Es wird so sein, dass wenn der "Schleichverkehr" aus den Quartieren ausgeschlossen wird, die Hauptverkehrsachsen noch mehr belastet und staugefährdet sein werden. Was geschieht dann mit dem ÖV, der Bus wird ebenfalls im Stau stehen und die Anschlusszeiten können nicht mehr eingehalten werden.</p>		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<p>Die Sicherstellung der Fahrplanstabilität trotz hohem Verkehrsaufkommen in den Spitzenzeiten ist eine Herausforderung, welche die Gemeinde angehen muss. Dazu wurden bereits etliche Massnahmen ergriffen, diverse weitere sind in Planung. Was jedoch bestimmt keine Lösung sein kann, ist die Verlagerung weg von den Hauptachsen in die Wohnquartiere. Der Schleichverkehr ist daher mit geeigneten Massnahmen möglichst zu unterbinden, parallel dazu sind die Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten auf den Hauptachsen anzugehen.</p>
186	Allgemeine Rückmeldungen	<p>Schlussendlich sollte gesunder Menschenverstand, sowie Weitsicht mit links und rechts schauen einbezogen werden. Es gibt nie nur eine Sicht. Bitte auch die Sicht anderer mit einbeziehen und die Einwohner von Suhr frühzeitig mit einbeziehen. Gut schweizerische Kompromisse sind wünschenswert und nicht nur einseitige Entscheide, die den einen oder anderen bestrafen.</p>		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<p>Die Gemeinde nimmt den Hinweis zur Kenntnis.</p>
187	Allgemeine Rückmeldungen	<p>Sharing-Angebote mit verschiedenen Verkehrsträgern fördern und ausbauen:</p> <p>Gerne werden wir auch diesbezüglich mit Ihnen 2022 in Kontakt</p>		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<p>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis dankend zur Kenntnis und erwartet gerne die diesbezügliche Kontaktaufnahme der Stadt Aarau.</p>

Nr.	Bereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
		treten, um eine allfällige Ausdehnung des Projekts über die Grenzen der Stadt Aarau hinaus zu diskutieren.				
188	Allgemeine Rückmeldungen	Sichere Velo-, Fuss- und vor allem Schulwege sind wichtig. Das Projekt der neuen Tankstelle an der Tramstrasse leitet den Tankstellen- und Shopverkehr über den Sagiweg. Trennung wäre sinnvoll. Die Beschränkung von privaten oberirdischen Parkplätzen bzw. der Zwang zu unterirdischen P ist zu überdenken. Im privaten Bereich, aber auch für das Gewerbe, sollte es möglich sein, nach den Bedürfnissen P zu erstellen, statt Autos irgendwo auf die Strasse zu stellen.		<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze regelt die kantonale Bauverordnung abschliessend: es gilt der Mindestbedarf gemäss VSS-Norm. Der Gemeinderat soll jedoch bei Bauvorhaben die Anzahl Parkplätze auf diesen Pflichtbedarf beschränken können. Dafür fehlt zurzeit die gesetzliche Grundlage.</i>
189	Allgemeine Rückmeldungen	T30 auf Kantonsstrassen Wir würden auch hier einen stärkeren Austausch sehr begrüßen, um unseren Anliegen gemeinsam mehr Nachdruck zu verleihen.		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Hinweis dankend zur Kenntnis und erwartet gerne die diesbezügliche Kontaktaufnahme der Stadt Aarau.</i>
190	Allgemeine Rückmeldungen	Wie im Bericht angedeutet, nimmt die Begrünung ab. Suhr ist trist, trostlos und optisch unattraktiv geworden. Da ausserdem die heissen Sommer zunehmen, sollte Suhr mehr begrünt werden (nicht nur mit kleinen Hecken und Büschen, sondern mit grossen Bäumen, die Schatten spenden und das Klima angenehmer gestalten). Neben der Begrünung entlang der Strassen, könnten auch Dächer bepflanzt werden. Auch als Verkehrsberuhigung können anstelle von Betonkübeln Bäume eingesetzt werden.		<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Dokumente nicht anpassen</i>	<i>Die Gemeinde hat den diesbezüglichen Handlungsbedarf erkannt und bereits eine Massnahme dazu im KGV aufgenommen (vgl. Massnahme E1)</i>