

STADT AARAU



**KOMMUNALER GESAMTPLAN  
VERKEHR (KGV)**

# **VERNEHMLASSUNGS- BERICHT**

Vom Stadtrat beschlossen am 29. August 2016



# Impressum

## Trägerin

Stadt Aarau, vertreten durch den Stadtrat

## Projektsteuerung

Dr. iur. Lukas Pfisterer, Stadtrat

Werner Schib, Stadtrat

Felix Fuchs, Stadtbaumeister

Kurt Schneider, Projektleiter Aarau, Leiter Stadtentwicklung

Martin Eggenberger, Projektleiter Planteam S, Luzern

## Projektgruppe Aarau

Dr. nat. Marco Salvini; Projektleiter Stadtentwicklung

Daniel Rudin, Marco Caprarese; Projektleiter Verkehr

Carmen Hitz; Projektleiterin Umwelt

## Projektgruppe Auftragnehmerin

Christian Wiesmann, dipl. Arch. ETH/SIA, Planer FSU, stadt-raum-planung, Bern

lic. iur. Nik. Brändli, Schärer Rechtsanwälte, Aarau

Dr. iur. Peter Gysi, Schärer Rechtsanwälte, Aarau

Markus Reichenbach, Bauing. FH, Verkehrsing. SVI, Kontextplan, Solothurn

Toni Weber, Landschaftsarchitekt HTL, W+S Landschaftsarchitekten, Solothurn

Barbara Wittmer, dipl. Geografin, Raumplanerin MAS ETH/FSU, Planteam S, Luzern

Martin Nevosad, dipl. Arch. BAFH, Planteam S, Luzern

# Inhalt

1	Einführung .....	5
2	Teilnehmer/-innen.....	6
3	Eingaben und Anpassungen am Kommunalen Gesamtplan Verkehr .....	7
3.1	Allgemein.....	7
3.2	Übergeordnete Grundlagen, Rahmenbedingungen (Kapitel 2).....	8
3.3	Abstimmung Siedlung und Verkehr (Kapitel 3) .....	9
3.4	Ziele (Kapitel 5).....	9
3.5	Analyse, Strategie und Mobilitätsplan (Kapitel 4, 6 und 7).....	11
3.6	Weiteres Vorgehen / Umsetzung KGV (Kapitel 8).....	33

# Tabellen

Tabelle 1	Teilnehmer/-innen nach Funktion .....	6
-----------	---------------------------------------	---

# Abkürzungen

BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BBA	Busbetriebe Aarau
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
FRV	Fuss- und Radverkehr
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REL	Raumentwicklungs-Leitbild

# 1 Einführung

Der Stadtrat hat die Einwohner/-innen, Parteien, Verbände, Nachbargemeinden sowie alle weiteren Interessierten eingeladen, sich im Zeitraum vom 15. Juni bis zum 13. September 2015 an der öffentlichen Vernehmlassung zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu beteiligen. Unter [www.aarau.ch/kgv](http://www.aarau.ch/kgv) konnten der Kommunale Gesamtplan Verkehr und die einzelnen Teilpläne heruntergeladen sowie der Fragebogen zur öffentlichen Vernehmlassung ausgefüllt werden. Alle Dokumente waren während der Vernehmlassungsfrist auch direkt beim Stadtbüro erhältlich.

Der vorliegende Vernehmlassungsbericht gibt eine Übersicht über die Teilnehmer/-innen der Vernehmlassung, fasst die eingegangenen Rückmeldungen und Anträge zusammen und legt die Erwägungen der Stadt zu den Rückmeldungen und Anträgen dar. Es wird zudem aufgezeigt, welche Änderungen am KGV aufgrund der Vernehmlassung vorgenommen wurden.

## 2 Teilnehmer/-innen

Im Rahmen der Vernehmlassung haben 20 Teilnehmer/-innen den Fragebogen ausgefüllt oder sich brieflich an die Stadt gewandt. Die Rückmeldungen verteilen sich in etwa gleichmässig über die Kategorien Einzelpersonen, Interessenvertretern/-in, Behördenvertreter/-in, Parteivertreter/-in. Als einzige Firma haben die Busbetriebe Aarau (BBA) teilgenommen. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Teilnehmer/-innen an der Vernehmlassung sowie deren Funktion.

	Häufigkeit
Einzelperson	5
Interessenvertreter/-in	6
AG Frauen und Stadtplanung	
FORÄRA Forum der Älteren – Region Aarau	
Gewerbeverband Aarau	
Pro Velo Region Aarau	
Quartierverein Scheibenschachen	
Runder Tisch Altstadt – Busfreie Altstadt	
Behördenvertreter/-in	4
Gemeinderat Buchs	
Gemeinderat Küttigen	
Gemeinderat Schönenwerd	
Planungsverband aarau regio	
Parteivertreter/-in	4
EVP/EW Aarau	
FDP.Die Liberalen Aarau	
Grüne Aarau	
SP der Stadt Aarau	
Firma	1
AAR bus+bahn, Busbetrieb Aarau AG (BBA)	
Total	20

Tabelle 1 Teilnehmer/-innen nach Funktion

### 3 Eingaben und Anpassungen am Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Im Rahmen der Vernehmlassung gingen zahlreiche wertvolle Hinweise, Vorschläge und Anträge ein. Unter den Eingaben befanden sich auch Inputs, deren Meinung die Stadt inhaltlich teilt, mit welchen sie sich identifiziert und deren Stossrichtung sie im Rahmen anderer Politikbereiche verfolgt, die aber nicht in den KGV aufgenommen werden konnten, da sie das Instrumentarium des Kommunalen Gesamtplans Verkehr sprengen würden.

Im folgenden Kapitel werden Hinweise und Vorschläge aufgezeigt, welche wiederholt vorgebracht wurden. Dabei wird begründet, ob sie aufgenommen werden konnten oder nicht und weshalb. Einzelhinweise, die aufgenommen wurden, sind ebenfalls dargelegt. Eingebraachte Anträge sind vollständig und mit Begründung für deren Aufnahme oder Ablehnung aufgeführt.

#### 3.1 Allgemein

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
Die im Literaturverzeichnis aufgeführten Quellen und Grundlagenarbeiten sollten zur einfacheren Auffindbarkeit um den Internetlink ergänzt werden.	Der Hinweis dient der besseren Auffindbarkeit der angegebenen Quellen.	Alle im Bericht aufgeführten und im Internet herunterladbaren Quellen und Grundlagenarbeiten werden, wo noch nicht vorhanden, im Quellenverzeichnis um den Internetlink ergänzt.
Es sind dringend Korrekturen bei bereits laufenden Projekten nötig.	Der KGV definiert die verkehrspolitischen Ziele der Stadt für die nächsten rund 15 Jahre. Basierend darauf werden Konzepte definiert bzw. erarbeitet und Massnahmenpakete geschnürt, um diese Ziele zu erreichen, sowie Teilpläne definiert, die den Ist- und den Soll-Zustand abbilden. Der KGV ist entsprechend nicht das geeignete Instrument, um Einfluss auf bereits laufende Projekte zu nehmen. Dieser Einfluss hat in Abhängigkeit vom Projektstand über die Mitwirkung bzw. den Rechtsweg zu erfolgen.	-

## 3.2 Übergeordnete Grundlagen, Rahmenbedingungen (Kapitel 2)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkungen auf den KGV
<p>Die kritische Haltung der Stadt gegenüber den in der Netzstrategie Region Aarau diskutierten neuen Netzelementen wird unterstützt. Gleichzeitig wird aber angemerkt, dass diese kritische Haltung nicht zu einem Stillstand führen darf, sondern allenfalls anderweitige Lösungen gesucht werden sollen (insb. in Bezug auf den Kreuzplatz). Es wird eine aktive Rolle der Stadt gefordert.</p> <p>Antrag: Es sollen Lösungen für den Radverkehr rund um den Kreuzplatz ohne Netzergänzungen ermöglicht werden.</p>	<p>Im Rahmen der lokalen Netzstrategie gilt es, die einzelnen Netzelemente nochmals zu beleuchten sowie alternative Lösungen zu suchen und zu prüfen. Es ist und bleibt das Ziel der Stadt, das Stadtnetz prioritär dem städtischen Verkehr zur Verfügung zu stellen und das MIV-Aufkommen an der Leistungsgrenze des heutigen Netzes auszurichten (Plafonierung). Einzelne Achsen (z.B. der Kreuzplatz) sollen gezielt umgestaltet und aufgewertet und damit auch für den Fuss- und Radverkehr (FRV) attraktiver gemacht werden. Als erste Massnahme zur Verbesserung der Situation für den FRV wurde die Lindenhofbrücke realisiert. Sie bietet eine direkte und komfortable Verbindung vom Bahnhof ins Torfeld Nord sowie weiter nach Rohr. Sie ermöglicht Radfahrern und Fussgängern eine Umgehung des Kreuzplatzes.</p>	<p>-</p>
<p>Im Bericht wird festgehalten, dass ein Grossteil der Massnahmen des Velokonzeptes realisiert sei. Diese Einschätzung wird nicht geteilt.</p>	<p>Viele der im Rahmen des Velokonzeptes 2004 definierten Massnahmen wurden bis dato umgesetzt oder ihre Umsetzung ist in Planung. Noch nicht umgesetzte oder geplante Projekte werden als Pendenzen ins Radverkehrskonzept 2017 übernommen.</p>	<p>Tabelle 1, Handlungsfeld 6, aktueller Stand:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alte Formulierung: [...] Ein Grossteil der Massnahmen aus dem Velokonzept sind realisiert.</li> <li>- neue Formulierung: [...] Viele der Massnahmen aus dem Velokonzept konnten umgesetzt oder ihre Planung in Angriff genommen werden. Aktuell weder umgesetzte noch sich in Planung befindliche Massnahmen werden als Pendenzen in die Erstellung des Teilplans Radverkehr bzw. ins neue Radverkehrskonzept übernommen.</li> </ul>

### 3.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr (Kapitel 3)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkungen auf den KGV
<p>Bei Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten fehlen attraktive Abstellplätze für Velos mit Anhänger oder Ladestationen für E-Bikes. Antrag: Die Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten sollen auf den Veloverkehr ausgerichtet werden.</p> <p>Wir empfehlen, neben den B&amp;R-Anlagen auch an weiteren Zielen (öffentliche Einrichtungen, Schulen, Haltestellen, ...) für genügend gedeckte Abstellplätze zu sorgen, und dies entsprechend im KGV aufzunehmen.</p>	<p>In der gesamten Altstadt dürfen Fahrräder überall parkiert werden, sofern sie Passanten, den Bus sowie Notfallfahrzeuge nicht behindern. Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen sind im Falle eines Neu-/Erweiterungsbaus verpflichtet, Veloparkplätze gemäss der aktuell gültigen VSS-Norm SN 640 065 zu erstellen. Diese Norm beinhaltet u.a. quantitative (Anzahl Veloparkplätze) als auch qualitative (z.B. Standort) Kriterien.</p> <p>Um das angestrebte Verlagerungsziel zu erreichen, wird es nötig sein, die Veloparkierungsanlagen auch bei bereits bestehenden Einrichtungen zu verbessern. Im Rahmen der Umsetzung des Teilplans Radverkehr bzw. der Erstellung des Radverkehrskonzepts 2017 werden regional wichtige Quell- und Zielgebiete systematisch betrachtet und die bestehenden Parkierungsgelegenheiten werden analysiert. Bei städtischen Anlagen kann die Stadt eigenständig Massnahmen ergreifen, bei nicht städtischen Anlagen fehlt für den Bestand die rechtliche Grundlage, um einzugreifen, so dass auf den bilateralen Austausch gesetzt werden muss.</p> <p>Die Errichtung von Lademöglichkeiten für E-Bikes wird begrüsst. Aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlage ist dies aber Sache der Liegenschaftseigentümer/-innen.</p>	<p>Kapitel 7.4 wird um den Aspekt der Veloparkierung ergänzt.</p>

### 3.4 Ziele (Kapitel 5)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkungen auf den KGV
<p>Änderungsvorschlag zu Punkt 2: "Der Verkehr ist auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren ohne lokale Modifikationen, dazu</p>	<p>Es ist das erklärte Ziel der Stadt, den Verkehr nachhaltig und stadtverträglich zu organisieren. Bereits im REL wurde festgehalten, dass</p>	<p>alte Formulierung Punkt 2: "Der Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren. Zweckmäs-</p>

<p>muss der MIV vermindert werden zugunsten des FRV und des ÖV."</p>	<p>die bestehenden Stadtstrukturen eine wesentliche Erweiterung der Strassenkapazitäten nicht zulassen. Als Folge davon gilt es, den MIV in etwa auf dem heutigen Niveau zu plafonieren und die künftigen Mobilitätsbedürfnisse vermehrt mit dem Fahrrad, zu Fuss oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufzufangen. Strassenumgestaltungen im Rahmen eines BGKs bieten Möglichkeiten, den Strassenraum den künftigen Bedürfnissen entsprechend neu aufzuteilen und damit den Strassenraum aufzuwerten und ihn insbesondere für Fussgänger/-innen und Fahrradfahrer/-innen sicherer zu gestalten. Dies ist letztlich erforderlich, um das Verlagerungsziel zu erreichen. Lokale Modifikationen müssen deshalb zwingend erlaubt sein. Um das künftige Mobilitätsbedürfnis auf dem bestehenden Strassenraum bewältigen zu können, die negativen Auswirkungen (z.B. infolge von Staus) zu minimieren und damit die Wohn- und Aufenthaltsqualität steigern zu können, sind aber auch betriebliche Optimierungen (z.B. in Form eines Verkehrsmanagements) notwendig.</p>	<p>sige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen sind möglich."</p> <p>neue Formulierung Punkt 2: "Der Verkehr ist grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz zu organisieren. Ein zunehmender Anteil der Wege muss künftig zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Zweckmässige betriebliche Optimierungen und lokale Modifikationen können mithelfen, das Ziel zu erreichen."</p>
<p>zu Punkt 5: Die regionale Planung und Absprache mit den angrenzenden Gemeinden ist höher zu gewichten als das Zusammenwirken mit dem Kanton. Ein selbstbewusstes Auftreten der Stadt gegenüber dem Kanton ist dringend nötig, insbesondere in Absprache und in Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden.</p> <p>In einigen Rückmeldungen wird eine stärkere Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden gefordert.</p>	<p>Die aktuellen und künftigen verkehrlichen Herausforderungen können nicht im Alleingang bewältigt werden, es ist das Zusammenspiel aller Akteure nötig. Optimale Lösungen bedingen die Zusammenarbeit der Stadt, der Nachbargemeinden und des Kantons (als Kontrollinstanz und als Eigentümer wichtiger Hauptverkehrsachsen in der Stadt). Insbesondere mit den Nachbargemeinden sind die Zusammenarbeit und der Austausch zu intensivieren und die Planung gegenseitig abzustimmen.</p>	<p>alte Formulierung Punkt 5: "Die Herausforderungen werden durch Stadt und Kanton partnerschaftlich bewältigt. [...]"</p> <p>neue Formulierung Punkt 5: "Die Herausforderungen werden durch die Stadt, die Nachbargemeinden und den Kanton miteinander bewältigt. [...]"</p>
<p>Antrag: Die Verkehrsräume im Stadtgebiet sind sorgfältig zu gestalten.</p>	<p>Im KGV wird das Ziel formuliert, dass der Verkehr in der Stadt nachhaltig und stadtvträglich organisiert werden soll. Dies bedeutet, dass er so organisiert wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermöglicht wird. Dies impliziert, eine sorgfälti-</p>	<p>alte Formulierung Punkt 1: "[...] Stadtvträglicher Verkehr bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermög-</p>

	ge Gestaltung der Strassenräume, denn nur eine solche trägt zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei und ermöglicht eine Förderung des FRV.	licht wird. [...]"  neue Formulierung Punkt 1: "[...] Stadtverträglicher Verkehr bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum ermöglicht wird. Dies bedingt auch eine sorgfältige Gestaltung der Strassenräume. [...]"
Die formulierten Ziele gehen in die richtige Richtung. Es enttäuscht uns jedoch, dass sie zu allgemein formuliert sind. Es werden keine quantitativen Zielsetzungen für die Entwicklung der wichtigsten Verkehrskategorien MIV, ÖV und LV gemacht.	Die im Rahmen des KGV formulierten Ziele für den Planungshorizont 2030 sind bewusst auf einer übergeordneten Ebene formuliert. Die Strategie und die notwendigen Schritte zur Zielerreichung werden in Kapitel 6 (Strategie Mobilität und Verkehr) sowie in den einzelnen Basisplänen definiert. In diesem Zusammenhang werden auch quantitative Zielgrössen formuliert.	-

### 3.5 Analyse, Strategie und Mobilitätsplan (Kapitel 4, 6 und 7)

#### 3.5.1 Allgemein

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
Die Netzpläne scheinen stark aus Sicht der Stadt und nicht aus derjenigen der Region betrachtet zu sein. Antrag: Die Koordination der einzelnen Teilpläne mit den Nachbargemeinden soll möglichst früh vorgenommen werden. Diese Aufgabe soll an geeigneter Stelle im KGV verankert werden.	Die Abstimmung der städtischen Planung mit derjenigen der Nachbargemeinden wird als sehr wichtig erachtet und ist in der bisherigen Phase des KGV ebenengerecht erfolgt. Die abgebildeten Pläne stellen aber erst Basispläne dar. Die Erarbeitung der Teilpläne, welche schliesslich die Teilpläne des bisherigen Verkehrsrichtplans 2005 ablösen werden, bzw. die Erarbeitung der entsprechenden Konzepte folgt in einer nachgelagerten Phase und im Zusammenhang mit der Massnahmendefinition, welche zur Erreichung der definierten Ziele notwendig ist. In dieser Phase folgt auch die Detailabstimmung	Das Thema der Koordination mit den Nachbargemeinden im Rahmen der Erarbeitung der verschiedenen thematischen Konzepte bzw. Teilpläne wird in Kapitel 7 aufgenommen.

	mit den Regionsgemeinden.	
<p>Im Bericht fehlen Massnahmen, um die dargelegten Ziele zu erreichen.</p> <p>Die einzelnen Pläne sind nicht vollständig bzw. erreichen teilweise nicht den Gehalt des Verkehrsrichtplans 2005.</p>	<p>Die abgebildeten Pläne stellen erst Basispläne dar. Die Definition von Massnahmen für jeden einzelnen Basisplan bereits während der Ausarbeitung des KGV hätte zu einem sehr langwierigen Prozess geführt. Dieser Umstand trifft mehr oder weniger auf alle grösseren Städte zu. In Absprache mit dem Kanton wurden deshalb im Rahmen des KGV die Ziele verbindlich definiert und abgestimmt. Zudem wurden einzelne Massnahmen (z.B. die Typisierung des Radverkehrsnetzes) in Basisplänen festgehalten. Die verschiedenen Basispläne werden nun nacheinander zu Teilplänen verfeinert, welche schliesslich den Verkehrsrichtplan 2005 ablösen werden. Die Massnahmen, welche nötig sind, um die im KGV definierten Ziele zu erreichen, werden im Rahmen der Erarbeitung der Teilpläne bzw. der damit verbundenen thematischen Konzepte einzeln definiert.</p>	-
<p>Die städtische Wirtschaftsfachstelle sowie die Wirtschaftsverbände sollten bei der Weiterbearbeitung und der Umsetzung der Massnahmen zwingend miteinbezogen werden.</p>	<p>Um möglichst zielgerichtete und breit abgestützte Massnahmen zu definieren, ist es von grösster Wichtigkeit, dass alle wichtigen Stakeholder einbezogen werden. Dies wird in der Projektorganisation entsprechend berücksichtigt.</p>	-
<p>Der Aspekt der Geschwindigkeit wird im KGV nicht beleuchtet, obwohl er in direktem Zusammenhang zur Sicherheit und Aufenthaltsqualität steht.</p>	<p>Die Stadt hat ein klares Geschwindigkeitskonzept, das sich an den gesetzlichen Vorgaben und den Empfehlungen der bfu orientiert: Grundsätzlich gilt auf verkehrsorientierten Strassen die Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h. In den Wohnquartieren ist Tempo 30 praktisch flächendeckend umgesetzt. In der Altstadt und beim Bahnhofplatz wurden Begegnungszonen eingerichtet. Es gibt allerdings Strassenabschnitte, für welche die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung aus verkehrsplanerischer und/oder städteplanerischer Sicht nicht optimal ist, so z.B. die Bahnhofstrasse. Die Stadt macht sich in diesem Fall für eine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus stark. Die Planungshoheit über das Kantonsstrassennetz liegt aber beim Kanton.</p>	<p>Kapitel 7.1 wird um den Aspekt der Geschwindigkeit ergänzt.</p>

### 3.5.2 Motorisierter Individualverkehr inkl. Parkierung (Kapitel 4.2, 4.3, 6.3, 7.1, 7.2)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
<p>Es werden einheitliche, restriktive Parkplatzreduktionsfaktoren für den MIV über das gesamte Stadtgebiet, unabhängig von der Erschliessungsqualität durch den ÖV und den FRV gefordert.</p>	<p>Das Stadtgebiet ist grundsätzlich gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Insbesondere die Innenstadtlagen weisen diesbezüglich eine sehr gute Lagegunst auf. Es gibt aber auch innerhalb der Stadt einzelne Quartiere bzw. Strassenzüge, die mit dem ÖV weniger gut erschlossen sind und für die auch die Erreichbarkeit zu Fuss oder mit dem Fahrrad nicht optimal ist.</p> <p>Eine Differenzierung des zweckmässigen Parkfelderangebots aufgrund der ÖV-Gütekategorie und der Erreichbarkeit zu Fuss oder mit dem Fahrrad macht inhaltlich Sinn. Sie entspricht der VSS-Norm SN 640 281 "Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen" und ist auch im kantonalen Baugesetz bzw. der kantonalen Bauverordnung verankert (vgl. § 56 BauG bzw. § 43 BauV). Sie ist entsprechend breit abgestützt und akzeptiert. Das Gemeindegebiet der Stadt Aarau ist in drei Standorttypen unterteilt.</p> <p>Die Regelungen bzgl. zweckmässiger Parkierung gehen in Aarau infolge der erforderlichen Abstimmung von Siedlung und Verkehr über die Regelungen der Norm hinaus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Standorttypen werden in geographisch fix festgelegt und richten sich nach der Erschliessungsgüte des Grundstücks mit dem ÖV und dem FRV.</li> <li>- Die für die einzelnen Standorttypen gültigen Reduktionsfaktoren übertreffen die Vorgaben der Norm in einzelnen, ausgewählten Punkten.</li> <li>- Für die Überlastungsgebiete (Altstadt, Gebiete in Bahnhofsnähe und Transformationsgebiete) gelten – wie bereits heute – zusätzliche verschärfte Bedingungen (zusätzliche Reduktion).</li> <li>- Parkieranlagen mit 50 Parkfeldern oder mehr sind zu bewirtschaften.</li> <li>- Nutzungen, welche mehr als 50 Parkfeldern erfordern, sind zur Erstellung und Umsetzung</li> </ul>	<p>-</p>

	eines Mobilitätskonzepts verpflichtet. - Unabhängig vom Standorttyp besteht die Möglichkeit für autoarme / -freie Nutzungen.	
Die angegebenen Verkehrsbelastungswerte entsprechen nicht den Zahlen des Kapazitätsplans Verkehrsmanagement Region Aarau.	Die in der Vernehmlassungsversion des KGV ausgewiesenen Zahlen entsprechen dem durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV). Die im Konzeptbericht Verkehrsmanagement Region Aarau ausgewiesenen Zahlen sind in Fahrzeugen/Stunde dargestellt, zudem sind sie für Streckenabschnitte angegeben. Um Unklarheiten zu vermeiden und um die Lesbarkeit der Darstellung zu erhalten, wird neu folgende Darstellungsform gewählt: Für die Belastungswerte werden die Messdaten aus dem Monitoring NK 107 benutzt. Dargestellt sind die DTV-Werte 2011 als Summe der Anzahl Fahrten in beide Fahrrichtungen. Die Kapazitäten entstammen dem Konzeptbericht Verkehrsmanagement Region Aarau (Kapazitätsplan). Dargestellt ist neu nicht die Kapazität in Fahrzeugen für einen jeweiligen Streckenabschnitt, sondern es sind diejenigen Strassenabschnitte grafisch markiert, in welchen die Kapazität während der Morgen- und / oder der Abendspitzenstunde bereits heute ausgeschöpft ist oder bis 2020 ausgeschöpft sein wird.	Die Belastungswerte werden neu basierend auf dem Monitoring NK 107 dargestellt. Die Kapazitäten werden nicht mehr numerisch, sondern grafisch dargestellt bzw. es wird dargestellt, auf welchen Streckenabschnitten die Kapazitäten während der Stosszeiten ausgeschöpft sind bzw. in naher Zukunft ausgeschöpft sein werden.
Es ist unverständlich, weshalb auf gewissen kommunalen Hauptverkehrsachsen Tempo 30 errichtet wurde, am Rain aber nach wie vor Tempo 50 herrscht.	Im Zusammenhang mit dem aktuell laufenden Strassensanierungsprojekt Vordere Vorstadt wird auch das Geschwindigkeitsregime am unteren Rain angepasst. Die Begegnungszone der Altstadt soll auf die Vordere Vorstadt und den unteren Rain ausgedehnt werden. Entscheidend für den genauen Perimeter sind die Möglichkeiten zur Platzierung der Tormarkierung.	-
Die Abbildung der Typisierung und Belastbarkeit zeigt auf, auf welchen Strassen zukünftig welche Belastungen erreicht werden sollen. Dabei gibt es Strecken mit einer Plafonierung, einer Reduktion oder mit Mehrverkehr. Es geht nun nicht an, dass mit einer weiteren Reduktion auf gewissen Strecken dieser Verkehr auf Strassen in den angrenzenden Gemeinden	Die in der Vernehmlassungsversion des KGV ausgewiesenen Zahlen entsprechen dem durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV). Die im Konzeptbericht Verkehrsmanagement Region Aarau ausgewiesenen Zahlen sind in Fahrzeugen / Stunde dargestellt, zudem sind sie für Streckenabschnitte angegeben. Um Unklarheiten zu vermeiden und um die Lesbarkeit der	Die Belastungswerte werden neu basierend auf dem Monitoring NK 107 dargestellt. Die Kapazitäten werden nicht mehr numerisch, sondern grafisch dargestellt bzw. es wird dargestellt, auf welchen Streckenabschnitten die Kapazitäten während der Stosszeiten ausgeschöpft sind bzw. in naher Zukunft

<p>verlagert wird. [...] Die Überlegungen zu den Belastbarkeiten sind nicht allein auf die Stadt Aarau zu beschränken, sondern sind aus einem regionalen Blickpunkt zu betrachten. Die Auswirkungen auf das Strassennetz der Gemeinde Küttigen sind offenzulegen.</p>	<p>Darstellung zu erhalten, wird neu folgende Darstellungsform gewählt: Für die Belastungswerte werden die Messdaten aus dem Monitoring NK 107 benutzt. Dargestellt sind die DTV-Werte 2011 als Summe der Anzahl Fahrten in beide Fahrrichtungen. Die Kapazitäten entstammen dem Konzeptbericht Verkehrsmanagement Region Aarau (Kapazitätsplan). Dargestellt ist neu nicht die Kapazität in Fahrzeugen für einen jeweiligen Streckenabschnitt, sondern es sind diejenigen Strassenabschnitte grafisch markiert, in welchen die Kapazität während der Morgen- und / oder der Abendspitzenstunde bereits heute ausgeschöpft ist oder bis 2020 ausgeschöpft sein wird.</p>	<p>ausgeschöpft sein werden.</p>
<p>Im KGV wird dargelegt, dass eine Differenzierung des Strassennetzes einen methodischen Ansatz ermöglicht, wie auf die vielfältigen Ansprüche an den Strassenraum reagiert werden kann. Diese Typisierung beschränkt sich jedoch gemäss Tabelle 3 auf MIV-geprägte Hauptverkehrsstrassen (nach VSS). Quartiersammelstrassen und Quartiererschliessungsstrassen werden nicht weiter typisiert und es werden ihnen auch keine Verkehrs- oder Stadtfunktionen zugeordnet. Gerade diese Strassen sind ein wichtiger Lebensraum für Bewohnerinnen und Bewohner, im Besonderen auch für Kinder und bedürfen einer sorgfältigen Analyse und einer differenzierten Betrachtung</p> <p>Antrag: Damit Quartierstrassen qualitativ aufgewertet und in ihrem Charakter erhalten bleiben, muss der Verkehr begrenzt und, wo sinnvoll, mit der Einführung von Begegnungszonen die Nutzungsmöglichkeiten für Kinder erweitert werden. Mit Bezug auf die geplante Verdichtung der Quartiere und die heute schon zu beobachtende Entwicklung (immer mehr Mehrfamilienhäuser in den Wohnquartieren = zusätzlicher Autoverkehr) dürfen die Quartierstrassen im KGV nicht komplett aussen vor gelassen werden. Es sind im Gesamtverkehrsplan klare Ziele zu formulieren, damit diese den Bewohner/-innen als Lebensraum erhalten</p>	<p>Verkehrstechnisch betrachtet dienen Quartierstrassen der Anbindung ans übergeordnete Strassennetz und der quartierinternen Erschliessung. Stadtfunktional dienen sie als Begegnungs- und Aufenthaltsraum. Quartierstrassen sind in Tabelle 3 nicht typisiert. Tabelle 3 soll alle in Abbildung 5 dargestellten Strassentypen enthalten. Entsprechend wird der Typ "Quartieranbindung" ebenfalls aufgenommen und beschrieben.</p> <p>Die Stadt Aarau vertritt die Auffassung, dass Quartierstrassen möglichst nur der Anbindung des Quartiers ans übergeordnete Strassennetz und der quartierinternen Erschliessungen dienen sollen. Quartierfremden Verkehr / Durchgangsverkehr gilt es zu vermeiden (vgl. z.B. geplante Teilfahrverbotszone Gönhard / Goldern), dieser soll auf dem übergeordneten Strassennetz abgewickelt werden. In den Wohnquartieren wurde mehrheitlich flächendeckend Tempo 30 eingeführt.</p> <p>Das Geschwindigkeitskonzept der Stadt Aarau sieht Begegnungszonen für dicht genutzte Begegnungsräume vor, aktuell sind solche Zonen in der Altstadt und beim Bahnhofplatz signalisiert. Zwei Strassenzüge in der Telli und im Zelgli, ursprünglich Spielstrassen, wurden als Begegnungszonen übernommen. Seitens</p>	<p>Die in Tabelle 3 dargestellte Typisierung wird um die Kategorie "Quartieranbindung" ergänzt. Ebenfalls in Tabelle 3 wird das Geschwindigkeitsniveau der betreffenden Strassentypen aufgeführt. Kapitel 7.1 wird zudem um den Aspekt der Geschwindigkeit ergänzt.</p>

<p>bleiben und aufgewertet werden.</p>	<p>der Stadt werden Begegnungszonen in Wohnquartieren nicht ausgeschlossen. Sie müssen sich aber auf klar definierte Strassenabschnitte begrenzen und einem Bedürfnis der Quartierbevölkerung entsprechen. Entsprechende Anträge haben bottom-up, also aus der Anwohnerschaft heraus, zu erfolgen und müssen von einer Mehrheit der Anwohnerschaft befürwortet werden.</p>	
<p>Antrag: Bewegungsrichtung und Tempo als Kriterien in die Kategorisierung der Strassentypen (Tabelle 3) aufnehmen.</p>	<p>Beide Kategorien machen im Zusammenhang mit der Kategorisierung der Strassentypen Sinn.</p>	<p>Tabelle 3 wird um die beiden Kategorien Bewegungsrichtung und Geschwindigkeit ergänzt.</p>
<p>Es sind viele Strassen als Einfallsachsen bezeichnet, welche aus Sicht des (Fuss- und) Radverkehrs Innenstadtachsen sein sollten. Dies, weil jeweils auf beiden Seiten Nutzungen vorhanden und deshalb Querungen wichtig sind oder weil kein Platz für eine separate Führung des Fuss- und Radverkehrs vorhanden ist: Erlinsbacherstrasse, Bibersteinerstrasse, Hauptstrasse Aarau Rohr (zwischen Knoten Suhrebrücke und Quellhölzlistrasse), Tellistrasse (zwischen Knoten Suhrebrücke und neuer Staffeleggstrasse), Neubuchsstrasse, Aarauerstrasse (Buchs), Tramstrasse (Suhr), Entfelderstrasse (bis zur Abzweigung Binzenhofstrasse), Schönenwerderstrasse (bis zur Abzweigung Roggenhausenweg), Allmendweg, Schiffländerstrasse, Flösserstrasse, Mühlemattstrasse. Auf Gemeindegebiet bleiben dann nur noch folgende Einfallsachsen: Entfelderstrasse (ab Abzweigung Binzenhofstrasse bis Distelberg), Schönenwerderstrasse (ab Abzweigung Roggenhausenweg bis zur Grenze), Schachenstrasse.</p> <p>Antrag: Einige Strassen als Innenstadtachsen statt als Einfallsachsen deklarieren.</p>	<p>Der Begriff "Einfallsachse" impliziert ungewollt negative Assoziationen. Zwar sind die entsprechend dargestellten Achsen relativ stark auf den MIV ausgerichtet, dennoch sind sie Teil des Stadtkörpers. Sie sind deshalb mit wenigen Ausnahmen (Sauerländerntunnel, Schachenstrasse, Hauptstrasse in Rohr ab Naegeli Maschinencenter AG) als Innenstadtachsen zu betrachten. Tabelle 3 und die Abbildung 5 sind entsprechend anzupassen.</p>	<p>Alle als "Einfallsachse / Ortsverbindung" klassierten Strassenabschnitte, welche sich innerhalb des Stadtkörpers (angrenzende Bebauung) befinden, werden der Kategorie "Innenstadtachse" zugeteilt. Tabelle 3 und Abbildung 5 werden entsprechend angepasst. Kantonsstrassen, welche ausserhalb des Gemeindegebietes liegen, werden eingezeichnet, aber nicht typisiert.</p>
<p>Der Teilplan Strassentypen nach VSS (S. 40) ist im Bereich Buchs Nord wie folgt anzupassen: a) Die Verbindungsspanne Buchs-Nord ist gemäss GR-Beschluss vom 4. September 2012 als Kantonsstrasse K209 darzustellen. b) Die Industriestrasse südlich des Kreisels ist als Quar-</p>	<p>Die Darstellung der Strassentypen nach VSS auf dem Gemeindegebiet Buchs ist anzupassen.</p>	<p>Ausserhalb der Stadt Aarau werden nur Kantonsstrassen klassiert. Aus Aarauer Sicht wichtige Gemeindestrassen ausserhalb der Stadt Aarau werden ebenfalls eingezeichnet, aber nicht klassiert.</p>

<p>tier-Sammelstrasse (SS) gemäss Verkehrsrichtplan Teil MIV / Strasse, Buchs 2007, zu bezeichnen (nicht als kommunale HVS).</p> <p>Auf eine Angabe der Belastbarkeit der K210 soll insgesamt verzichtet werden.</p>		
<p>Wohnen und Arbeiten soll auch möglich werden, ohne dass Parkplätze erstellt werden müssen (insbesondere bei Umbauten / Sanierungen von Bauten).</p>	<p>Der KGV stellt die Weichen für autoarme / autofreie Nutzungen. So kann der Stadtrat künftig eine Abminderung unter das Minimum der Anzahl "Pflichtparkplätze" zulassen. Bedingungen dafür sind: a) ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, b) ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts und c) die rechtliche Sicherstellung der dauernden Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Diese Bestimmungen werden im Rahmen der Revision der allgemeinen Nutzungsplanung auch in die Bau- und Nutzungsordnung einfließen.</p>	-
<p>Antrag: Alle direkt vom Freihofweg her erschlossenen Parzellen sollen aufgrund ihrer ÖV-Güte und Erreichbarkeit mit dem Fuss- und Radverkehr dem Standorttyp A zugeordnet werden (statt Standorttyp B).</p>	<p>Alle Parzellen, welche direkt vom Freihofweg her erschlossen sind, weisen dieselbe Erreichbarkeit mit dem ÖV oder dem FRV auf. Sie sollen entsprechend denselben Standorttypen aufweisen, in diesem Fall aufgrund der Erschliessungsgüte den Standorttyp A.</p>	<p>Alle vom Freihofweg erschlossenen Parzellen werden neu dem Standorttyp A zugeordnet.</p>
<p>Es ist grundsätzlich zu begrüssen, dass Aarauer Arbeitgeber angehalten werden sollen, ihre Mitarbeiter mittels "Anreizen" zu motivieren, künftig mit Zweirädern oder dem ÖV zur Arbeit zu gelangen und so das Verkehrsaufkommen günstig zu beeinflussen. Es bedarf aber auch gezielter Koordination mit den Nachbargemeinden, damit die Autofahrer künftig nicht in diesen Gemeinden parkieren und dort auf den ÖV umsteigen.</p>	<p>Eine Koordination ist aus Sicht der Stadt Aarau essentiell. Diese hat aber innerhalb des entsprechenden Projekts zu erfolgen. Sie kann nicht im Rahmen des KGV behandelt werden.</p>	-
<p>Die Behindertengerechtigkeit bei Parkplätzen wird nicht thematisiert.</p>	<p>Die Behindertengerechtigkeit bei Parkplätzen ist national bzw. kantonal geregelt. Es gilt das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), das Baugesetz (BauG) und die Bauverordnung (BauV) präzisieren und erweitern den Geltungsbereich für den Kanton Aargau.</p>	-

<p>Leider fehlt ein Plan der bestehenden Parkplätze, womit die Diskussion über die Parkraumplanung und -gestaltung schwierig wird.</p>	<p>Ein wichtiges Thema des KGV ist die Herleitung des zweckmässigen (privaten) Parkfelderangebots. Dieses richtet sich gemäss § 43 BauV nach der VSS-Norm SN 640 281 und ist abhängig von der Erschliessungsgüte und der Nutzung des Grundstücks. Im Rahmen des KGV werden aarau-spezifische Anpassungen an der Norm vorgenommen. So soll sich der Standorttyp in Aarau anhand der Erschliessungsqualität des Grundstücks bzw. der Immobilie mit dem ÖV und der Erreichbarkeit mittels Fahrrad oder zu Fuss definieren und geografisch fixiert sein. Diese Abweichung zur Norm stützt sich um § 55 Abs. 4 BauG. Weiter werden im Rahmen des KGV die bereits heute bestehenden Reduktionsfaktoren der aktuellen Situation angepasst. Zudem werden eine Pflicht zur Bewirtschaftung privater Parkieranlagen ab 50 Parkfeldern und eine Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts für Nutzungen, welche mehr als 50 Parkfelder erfordern, definiert. Ebenfalls im Rahmen des KGV werden die Bedingungen für künftige autoarme bzw. autofreie Nutzungen definiert.</p> <p>Ein Plan der privaten, nicht öffentlich zugänglichen Parkieranlagen macht inhaltlich wenig Sinn.</p> <p>Öffentliche Parkieranlagen sollen im Zusammenhang mit dem Strassennetz abgebildet werden.</p>	<p>Der Teilplan Typisierung und Belastbarkeit Strassennetz wird um den Aspekt der öffentlichen Parkierung sowie den Themenbereich Geschwindigkeit (vgl. weiter oben) ergänzt und zum Basisplan Motorisierter Individualverkehr umbenannt.</p>
<p>Es ist wünschenswert, dass Gebiete für autoarmes / autofreies Wohnen ausgeschieden werden.</p>	<p>Autoarmes / autofreies Wohnen wird künftig im gesamten Stadtgebiet möglich sein. Allfällige Pflichten zu autoarmen Nutzungen sollen gegebenenfalls im Rahmen von Gestaltungsplänen verankert werden.</p>	<p>-</p>
<p>Wir empfehlen, das Thema der Sammelparkierung (REK Aarau, G11a, die Gemeinden fördern die Sammelparkierung) ebenfalls in den KGV aufzunehmen. Dies hilft mit, die definierten Ziele der Plafonierung MIV zu erreichen.</p>	<p>Das Thema der Sammelparkierung wird im Rahmen Ausarbeitung der Teilplans Motorisierter Individualverkehr unter dem Thema "öffentlich zugängliche nutzungsunabhängige Parkierung" beleuchtet werden.</p>	<p>-</p>
<p>Die Möglichkeit für das Erstellen weiterer zusätzlicher Autoparkieranlagen mit Anbindung an das Busnetz an der Peripherie soll in der</p>	<p>P&amp;R-Anlagen ermöglichen die Fahrt mit dem privaten Auto zum nächsten Bahnhof und können die Nutzung des öffentlichen Verkehrs</p>	<p>-</p>

<p>Zonenplanung geschaffen werden.</p>	<p>in Gebieten mit geringer ÖV-Güteklasse fördern. Der Bau zusätzlicher P&amp;R-Anlagen macht auf Stadtgebiet keinen Sinn. Eine entsprechende Planung hat regional zu erfolgen.</p>	
<p>Antrag: Aufhebung der mehrspurigen Abschnitte auf den Hauptachsen (z.B. Teile der Bahnhofstrasse und Laurenzenvorstadt). Dies bietet die Möglichkeit der Wiedereinführung von Gegenverkehr sowie mehr Raum für Radspuren.</p>	<p>Mehrspurige Abschnitte beschränken sich in der Regel auf Hauptverkehrsstrassen. Bei diesen Strassentypen handelt es sich oftmals um Kantonsstrassen, die Entscheidungsgewalt liegt somit nicht bei der Stadt selbst. Für viele Kantonsstrassenabschnitte laufen derzeit BGKs. Im Rahmen derer wird eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr angestrebt. Sie sind damit Teil der Strategie zur Förderung des FRV.</p> <p>Ob eine Spurreduktion Sinn macht und möglich ist, kann nicht pauschal betrachtet, sondern muss unter Einbezug aller relevanten Faktoren geprüft werden, z.B. Strassenraumgestaltung, Sicherheit für Fuss- und Radverkehr, Leistungsfähigkeit für MIV und ÖV, etc. Diese Abwägung erfolgt im Rahmen der Erarbeitung der einzelnen Konzepte (Radverkehrskonzept, Fussverkehrskonzept) bzw. der darin vorgenommenen Massnahmendefinition zur Schwachstellenbehebung.</p>	<p>-</p>
<p>Es wäre sinnvoll, auch für bestehende Bauten (also ohne sonstigen Grund für ein Bewilligungsverfahren) ein Mobilitätskonzept erstellen (und damit die Pflicht-Parkplatz-Anzahl reduzieren) zu können. So könnten teilweise oberirdische Parkplätze zugunsten einer besseren Aussenraumgestaltung und -nutzung aufgehoben werden.</p>	<p>Der KGV schafft die Grundlage für autoarme / autofreie Nutzungen. Autoarme / autoarme Nutzungen sind nicht nur im Rahmen von Neubauten möglich, sondern sollen explizit auch im Bestand ermöglicht werden. Parkplätze sind aber Teil des einst bewilligten Bauprojekts, eine Reduktion der Parkplatzzahl benötigt entsprechend eine Baubewilligung. Soll die Parkplatzzahl so stark reduziert werden, dass das Minimum der Parkfelderzahl gemäss Bandbreite der Reduktion ("Anzahl Pflichtparkplätze") unterschritten wird, werden: a) ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des MIV, b) ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätsmanagements und c) die rechtliche Sicherstellung der dauerhaften Umsetzung des Mobilitätskonzepts gefordert.</p>	<p>Kapitel 7.2.6 wird um den folgenden Satz ergänzt: "Autoarme / autofreie Nutzungen beschränken sich nicht auf neue Nutzungsvorhaben, sondern können auch im Bestand realisiert werden."</p>

<p>Die Zahl der Güterumschlagplätze im Altstadtbereich müsste erhöht werden.</p>	<p>Der Güterumschlag in der Altstadt wird durch das Reglement Altstadtzufahrt geregelt und ist nicht Gegenstand des KGV. Gemäss dem Reglement Altstadtzufahrt ist die Zufahrt in die Altstadt zum Güterumschlag während der folgenden Zeiten bewilligungsfrei möglich: Montag - Freitag 06:00 - 11:00 Uhr und 14:00 - 17:00 Uhr sowie Samstag 06:00 - 11:00 Uhr. Die Haltebedingungen für den Güterumschlag werden in Art. 19 und 21 der Verkehrsregelverordnung (VRV) definiert. Für Altstadtzufahrten ausserhalb der bewilligungsfreien Güterumschlagzeiten können bei der Stadtpolizei spezielle Bewilligungen beantragt werden.</p>	<p>-</p>
<p>Es werden verschiedentlich mehr Parkplätze gefordert.</p>	<p>Die Stadt Aarau wächst und mit ihr auch die Mobilitätsnachfrage. Um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft auch künftig erfüllen zu können, sind Anstrengungen zur nachhaltigen stadtverträglichen Verkehrsorganisation nötig. Der Verkehr soll so gestaltet werden, dass bei gleichzeitiger Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse eine hohe Lebensqualität und hochwertiger Wohnraum möglich wird. Dies bedeutet aber auch, dass der Verkehr grundsätzlich auf dem heutigen Strassennetz zu organisieren und das Verkehrssystem optimal zu bewirtschaften ist. Flächeneffizienz (Flächenbedarf pro mobile Person bzw. für Güter) wird zu einem zentralen Thema. Die Trendentwicklung beim motorisierten Individualverkehr ist zu brechen und mittelfristig zu plafonieren. Künftig muss ein grösserer Teil der Mobilitätsnachfrage vom öffentlichen Verkehr und vom Fuss- und Radverkehr abgedeckt werden. Da die Wahl, mit welchem Verkehrsmittel ein Weg zurückgelegt wird, direkt von der Verfügbarkeit eines Parkplatzes abhängt, steht ein Ausbau des Parkplatzangebotes im Widerspruch zu den verkehrspolitischen Zielen bzw. den Entwicklungszielen der Stadt.</p>	<p>-</p>
<p>Eine Reduktion der Neuparkierung soll nicht mit Verboten geschehen, sondern auf Freiwilligkeit basieren und durch ein Anreizsystem</p>	<p>Eine Differenzierung des zweckmässigen Parkfelderangebots aufgrund der ÖV-Güteklasse und der Erreichbarkeit zu Fuss oder mit dem Fahrrad und damit verbunden eine Beschrän-</p>	<p>-</p>

<p>(z.B. grössere Ausnutzung) gefördert werden.</p>	<p>kung des möglichen Parkfelderangebots macht inhaltlich Sinn. Sie entspricht der VSS-Norm SN 640 281 "Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen" und ist auch im kantonalen Baugesetz bzw. der kantonalen Bauverordnung verankert (vgl. § 56 BauG bzw. § 43 BauV). Sie ist entsprechend breit abgestützt und akzeptiert.</p> <p>Dem Aspekt der Freiwilligkeit und der Prinzip des Anreizsystems wird bereits heute eine grosse Bedeutung beigemessen. Im Rahmen eines Gestaltungsplanverfahrens können massgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden.</p>	
---	--	--

### 3.5.3 Radverkehr (Kapitel 4.5, 6.5, 7.4)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
<p>Um den Modal-Split in die gewünschte Richtung zu beeinflussen, ist eine aktive Förderung des Radverkehrs unerlässlich. Velobahnen sind dafür attraktive und begrüssenswerte "Vorzeigeprojekte". Die Durchgängigkeit, Direktheit, Attraktivität und Sicherheit auf dem gesamten städtischen Strassennetz, insbesondere auch die Querungsqualität bei Kantonsstrassen, sind aber für eine flächendeckende Veloförderung essentieller.</p>	<p>Die Analyse des heutigen Radnetzes bzw. die Konsolidierung der verschiedenen Schwachstellenpläne wird im Rahmen der Umsetzung des Teilplans Radverkehr bzw. des Radverkehrskonzepts 2017 erfolgen. Netzlücken, mangelnde Direktheit der Verbindungen und damit eine mangelnde Attraktivität werden dabei abgebildet. Ebenfalls abgebildet werden Gefahrenstellen. Basierend auf dem konsolidierten Schwachstellen- und Gefahrenplan erfolgt die Massnahmendefinition.</p>	-
<p>Die Hauptverkehrsachse durch die Innenstadt fehlt.</p>	<p>Im Basisplan Radverkehr wird zwischen einem Basisnetz und einem Verbindungsnetz unterschieden. Das Basisnetz liegt gemäss Definition in Tabelle 6 auf Hauptverkehrsstrassen. Die Radverkehrsführung auf diesem Netz erfolgt mittels Radstreifen oder Radwegen. Die Radverbindung durch die Innenstadt erfolgt im Mischverkehr über eine Quartierstrasse. Sie ist gemäss Definition Teil des Verbindungsnetzes.</p>	-
<p>Der Plan des Teilplans Radverkehr ist fehlerhaft und sehr unvollständig. Der Plan muss überarbeitet werden und sollte mindestens den Gehalt des entsprechenden Planes vom Verkehrs-</p>	<p>Der im Rahmen der KGV-Erarbeitung erstellte und im Bericht abgebildete Basisplan zeigt den aktuellen Arbeitsstand und nicht den endgültigen Teilplan auf. Die Erarbeitung des endgültigen</p>	-

<p>richtplan 2005 erreichen.</p>	<p>gen Teilplans bereits im Rahmen der KGV-Erarbeitung hätte den Rahmen dieses Instrumentes gesprengt. Abgebildet sind die zentralen Aussagen des KGV, so z.B. die angestrebte Typisierung des Radverkehrsnetzes. Im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts 2017 wird dieser Plan verfeinert und ergänzt. Die Schlussversion wird schliesslich beim Kanton zur Genehmigung eingereicht und wird den Teilplan Veloverkehr aus dem Verkehrsrichtplan 2005 ablösen.</p>	
<p>Die geplanten Velobahnen werden mehrheitlich befürwortet, sind aber nur sinnvoll, wenn sie über das ganze Verkehrsnetz der Stadt führen und nicht nur einzelne, kürzere Strecken abdecken.</p> <p>Die Strecke Schachen – Schönenwerd soll ebenfalls als Velobahn aufgenommen werden.</p> <p>In belebten Wohnquartieren (z.B. Bachstrasse) sind Velobahnen nicht geeignet. Antrag: Wo Velobahnen geschaffen werden, sind alternative Fussverkehrsverbindungen zu schaffen.</p> <p>Die Einrichtung von Velobahnen kann nicht in Gebieten mit hohem Fussgängeraufkommen (insbesondere auf Schulwegen) erfolgen. Die Verträglichkeit von Fahrrädern und Fussverkehr auf gemeinsamen Flächen ist mit der zunehmenden Anzahl an Elektrovelos und damit sehr grossen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den beiden Nutzergruppen nicht gegeben. Die Errichtung von Velobahnen auf vielbegangenen und auch von Kindern genutzten Quartierstrassen, wie z.B. der Bachstrasse ist aus diesem Grund nicht geeignet. Eine Trennung von Rad- und Fussverkehr auf der Bachstrasse mit ihren vielen Querverbindungen und dem beschränkten Platz ist kaum sinnvoll realisierbar</p>	<p>Bei den in der Vernehmlassungsversion des KGV eingetragenen Velobahnen soll es sich um Radverkehrsrouten handeln, die ein rasches, möglichst flüssiges Vorankommen erlauben. Sie sollen auch der Förderung des Radverkehrs über mittlere Distanzen dienen. Die dargestellten Linien stellen erste Planungsideen dar. Die Konkretisierung wird in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und dem Kanton erfolgen. Es ist allerdings bereits heute klar, dass diese Radverkehrsrouten grösstenteils nicht auf Eigentrassees verlaufen werden, sondern auf dem bestehenden Verkehrsnetz liegen werden. Um allfällige falsche Assoziationen zu vermeiden, wird in der aktuellen Planungsphase nicht mehr von Velobahnen, sondern von Veloachsen gesprochen.</p> <p>Eine mögliche Veloachse in Richtung Schönenwerd soll als weiter zu evaluierende Idee ebenfalls im Basisplan Radverkehr abgebildet werden.</p> <p>Aktuell wird in der Schweiz ein Testbetrieb zu sog. Fahrradstrasse aufgegleist. Sollte dieses Konzept dereinst in die Gesetzgebung einfließen, soll dieses für Aarau geprüft werden.</p>	<p>Die als Velobahnen eingezeichneten Routen werden im Basisplan neu als Veloachsen geführt. Eine Veloachse in Richtung Schönenwerd wird ebenfalls in den Basisplan Radverkehr aufgenommen.</p>
<p>Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Anliegen, darf jedoch nicht auf Kosten der Infrastruktur für den Fussverkehr erfolgen. Soll eine Verlagerung vom MIV auf Rad- und Fussverkehr erfolgen, sind diesen beiden Verkehrsträgern zusätzliche Flächen im Ver-</p>	<p>Im Rahmen des Radverkehrskonzepts 2017 werden die Schwachstellen und Lücken des Aarauer Radverkehrsnetzes systematisch zusammengetragen und analysiert. Diese werden schliesslich in die Schlussversion des Teilplans Radverkehr Eingang finden. Basierend auf dem</p>	<p>-</p>

<p>kehrsraum zuzuweisen, sei dies durch die Sperrung von Strassen für den MIV, die Reduktion von Fahrspuren oder Fahrbahnbreiten des MIV und die Einführung von breiten Radstreifen auf Hauptverkehrsachsen. Antrag: Im Teilplan Radverkehr ist aufzuzeigen, auf welchen Routen zusätzliche Flächen für den Radverkehr freigestellt werden, z.B. durch Reduktion des MIV auf Quartierstrassen, Reduktion von Fahrspuren oder Fahrbahnbreiten, zusätzliche Flächen für separate Radwege.</p>	<p>Netzlücken- und Schwachstellenplan werden ebenfalls im Radverkehrskonzept 2017 Massnahmen zur Behebung definiert. Eine Neuzuteilung der Verkehrsfläche kann abhängig von der Situation eine allfällige Massnahme sein.</p>	
<p>Im Rahmen der Vernehmlassung wurden zahlreiche Netzlücken und Schwachstellen gemeldet. Es wurde zudem der Antrag gestellt, dass sämtliche Schwachstellen und Netzlücken aufgenommen werden.</p>	<p>Die gemeldeten Schwachstellen und Netzlücken werden im Rahmen des Radverkehrskonzepts 2017 aufgenommen und evaluiert.</p> <p>Der endgültige Teilplan, welcher schliesslich den entsprechenden Teilplan des aktuellen Verkehrsrichtplans ablösen wird, wird sämtliche aufgenommenen Schwachstellen und Netzlücken enthalten. Für alle aufgenommenen Schwachstellen und Netzlücken werden im Rahmen des Radverkehrskonzepts 2017 Massnahmen erarbeitet und priorisiert.</p>	-
<p>Dass der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden soll, wird ex cathedra technokratisch dekrediert, entspricht aber gemäss eigenen Feststellungen gar nicht dem Bedürfnis der Einwohner und der Besucher und ist auch nicht dokumentiert.</p>	<p>Die im Rahmen des Stadtmonitorings 2013 durchgeführte Bevölkerungsbefragung hat aufgezeigt, dass der Verkehr in den Wohnquartieren als negative Veränderung des Wohnumfeldes wahrgenommen wird. Rund jeder Zehnte Wegzuger / jede Zehnte Wegzugerin gab den Verkehrslärm als einer der Wegzugsgründe an. Zudem zeigte sich, dass die gute Erreichbarkeit Aaraus für Neuzuzüger/-innen ein wichtiges Argument ist. Die 2015 durchgeführte Firmenbefragung zeigte auf, dass auch für die Wirtschaft eine gute Erreichbarkeit zentral ist. Aus diesen Erkenntnissen sind die folgenden Schlüsse zulässig: "Der Verkehr ist so zu gestalten, dass es nicht zum Zusammenbruch des Systems kommt" und "Die Wohnquartiere sind vom Verkehr möglichst zu schonen".</p>	-

### 3.5.4 Fussverkehr (Kapitel 4.5, 6.5, 7.5)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
<p>Der Plan des Fussverkehrs ist fehlerhaft und sehr unvollständig. Der Plan muss überarbeitet werden und sollte mindestens den Gehalt des entsprechenden Planes vom Verkehrsrichtplan 2005 erreichen.</p> <p>Das Verbindungsnetz ist sehr rudimentär, es gibt glücklicherweise mehr Fuss- aber auch Wanderwege als im Plan verzeichnet.</p> <p>Im Rahmen der Vernehmlassung wurden zahlreiche Netzlücken, Schwachstellen und Netzer-gänzungen gemeldet.</p> <p>Antrag: Es ist ein neuer Teilplan Fussverkehr zu erstellen. Nachzutragen sind insbesondere die Anbindung der Quartiere an die Innenstadt, sichere Schulwege, die Anbindung der Quartie-re an den Bahnhof sowie die Verbindungen zwischen ÖV-Haltestellen und grossen Arbeit-gebern bzw. Schulen. Die Wanderwegrouten sind ebenfalls einzutragen.</p>	<p>Der im Rahmen der KGV-Erarbeitung erstellte und im Bericht abgebildete Basisplan zeigt den aktuellen Arbeitsstand und nicht den endgültigen Teilplan auf. Die Erarbeitung des endgültigen Teilplans bereits im Rahmen der KGV-Erarbeitung hätte den Rahmen dieses Instru-mentes gesprengt. Abgebildet sind die zentra-len Aussagen des KGV, so z.B. die angestrebte Typisierung des Fussverkehrsnetzes. Im Rahmen der Erarbeitung des Fussverkehrskonzeptes wird dieser Plan verfeinert und ergänzt. Die Schlussversion wird schliesslich beim Kanton zur Genehmigung eingereicht und wird den Teilplan Fussverkehr aus dem Verkehrsrichtplan 2005 ablösen.</p> <p>Auf eine zu detaillierte Auszeichnung des Ver-bindungswegnetzes wurde in der bisherigen Phase bewusst verzichtet, denn letztendlich ist jede Strasse Teil des Verbindungsnetzes. Im Plan sollen die wichtigsten, meist genutzten Achsen eingetragen werden.</p>	<p>Allfällige nicht enthaltene, stark fre-quentierte Fussgängerverbindungen sowie das im Darstellungsperimeter liegende Wanderwegnetz werden er-gänzt.</p>
<p>Um die Attraktivität des Fussverkehrs für alle Benutzer und alle Zwecke zu erhöhen, muss der demografische Aspekt genügend gewichtet werden. Insbesondere die Überwindung der Niveaudifferenzen vom Bahnhof in Richtung Süden (Altersheim Herosé, Kantonsspital...) und in Richtung Westen (Aufgang zum Behmen) muss angegangen werden (z.B. mit Steighilfen wie mechanisierte Aufgänge, Fahrtreppen, Lift).</p> <p>Antrag: Massnahmenkonzept zur Hindernis-freiheit der Fussweginfrastruktur: Bei der Kon-kretisierung des Gesamtverkehrsplans auf Ebene Teilkonzepte ist ein Massnahmenkonzept für ältere und mobilitätseingeschränkte Men-schen unter Einbezug dieser Nutzergruppen und ihrer Praxiserfahrungen in Aarau zu erar-beiten.</p>	<p>Niveaudifferenzen stellen ebenfalls Netz-schwachstellen dar. Diese werden im Rahmen der Erstellung des Teilplans Fussverkehr bzw. des Fussverkehrskonzeptes systematisch gesammelt und analysiert. Der Miteinbezug un-terschiedlichster Aspekte ist dabei zwingend, um ein attraktives Netz für alle Bevölkerungs-schichten zu erhalten und damit den Fussver-kehr zu fördern. Generell werden in die Ausar-beitung aller im Rahmen der Teilpläne zu er-stellenden Konzepte die verschiedensten Sta-keholder eingebunden.</p>	<p>-</p>

<p>Grundsätzlich muss die Einführung der Kategorie "Basisnetz auf Hauptstrassen" überdenkt werden. Es macht keinen Sinn, beidseitig Gehwege zu realisieren, wenn gar keine Nachfrage besteht. In Küttigen betrifft dies die Bibersteinerstrasse. Hier fehlen die Gehwege zum Teil gänzlich. Der Netzaufbau "Verbindungsnetz" ist nicht nachvollziehbar. Es ist nicht klar, nach welchen Kriterien die Festlegungen erfolgt sind.</p> <p>Das Fussverkehrsnetz ist mit den Nachbargemeinden abzustimmen.</p>	<p>Die Unterscheidung in ein Basisnetz auf Hauptverkehrsachsen, das wichtige Ziele möglichst direkt verbindet, und ein Verbindungsnetz, welches das Basisnetz ergänzt und Alternativen zum Hauptverkehrsnetz bietet, macht Sinn. Die einzelnen Strecken, insbesondere im Grenzbereich, sind mit den Nachbargemeinden abzustimmen.</p>	<p>Der Basisplan Fussverkehr enthält lediglich das typisierte Aarauer Fusswegnetz. Übergangspunkte mit Abstimmungsbedarf zu den Nachbargemeinden sind entsprechend dargestellt. Gemeindeübergreifend dargestellt ist das Wanderwegnetz.</p>
<p>Fusswegverbindungen sind aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes künftig hindernisfrei gemäss der VSS-Norm SN 640 075 „Hindernisfreier Verkehrsraum“ zu gestalten. Die entsprechenden Problempunkte sind im Gesamtverkehrsplan als zu sanierende Schwachstellen aufzuführen.</p>	<p>Der im Rahmen der KGV-Erarbeitung erstellte und im Bericht abgebildete Basisplan zeigt den aktuellen Arbeitsstand und nicht den endgültigen Teilplan auf. Die Erarbeitung des endgültigen Teilplans bereits im Rahmen der KGV-Erarbeitung hätte den Rahmen dieses Instrumentes gesprengt. Abgebildet sind die zentralen Aussagen des KGV, so z.B. die angestrebte Typisierung des Fussverkehrsnetzes. Im Rahmen der Erarbeitung des Fussverkehrskonzeptes wird dieser Plan verfeinert und ergänzt. Die Schlussversion wird schliesslich beim Kanton zur Genehmigung eingereicht und wird den Teilplan Fussverkehr aus dem Verkehrsrichtplan 2005 ablösen.</p>	<p>-</p>
<p>Auf den Hauptverkehrsstrassen wird im Gesamtverkehrsplan ein beidseitiges Trottoir von mindestens 2 m Breite vorgesehen. Die Trottoirbreiten auf Hauptverkehrsachsen müssen gemäss SN 640 070 Fussgängerverkehr; Grundnorm jedoch mindestens 2.40 m breit sein, je nach erforderlichem Umfeldzuschlag auch breiter.</p>	<p>Die Trottoirs des Basisnetzes auf Hauptverkehrsrouten sind so auszulegen, dass mindestens ein Begegnen oder Nebeneinandergehen von zwei Personen mit Standard-Lichtraumprofil ermöglichen. Gemäss Norm entspricht dies einer Gehfläche von 2.00 m. Hinzu kommt in Abhängigkeit des Umfeldes der notwendige Umfeldzuschlag.</p>	<p>Tabelle 7 "Typisierung Netz Fussverkehr; Attribute je Typ", Basisnetz auf Hauptverkehrsrouten, Merkmale der Fusswegführung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alte Formulierung: Beidseitiges Trottoir, mind. 2.00 m Breite</li> <li>- neue Formulierung: Beidseitiges Trottoir, mind. 2.00 m Gehfläche</li> </ul>
<p>Die Typisierung im Teilplan Fussverkehr ist unzureichend, um den Anforderungen eines feinmaschigen Fusswegnetzes gerecht zu werden und daran Merkmale der Fusswegführung festzulegen. Bei Quartierstrassen z.B. ist zwischen kleinen Erschliessungsstrassen und Quartieranbindungen zu unterscheiden. Auf Quartieranbindungen sind abgegrenzte Fuss-</p>	<p>Quartierstrassen sind in Aarau grundsätzlich verkehrsberuhigt, es gilt in der Regel Tempo 30. Entsprechend dem Koexistenzprinzip wird auf diesen Strassen Mischverkehr angestrebt. Ausnahmen werden bei speziellen Situationen, z.B. bei Schulhäusern, Heimen, etc. geprüft und allenfalls umgesetzt. Eine detaillierte Analyse des Fusswegnetzes (Schwachstellen, Netzlücken)</p>	<p>-</p>

<p>gängerbereiche schon alleine aufgrund des Verkehrsaufkommens erforderlich. Es gibt jedoch weitere Quartierstrassen, wie beispielsweise die Dossenstrasse, die im Teilplan Typisierung und Belastbarkeit nicht als Quartieranbindung eingezeichnet ist, wo aufgrund des Busverkehrs und ihrer Bedeutung als Kindergartenweg abgegrenzte Fussgängerbereiche erforderlich sind. Die Merkmale der Fusswegführung müssen nicht nur auf die Strassentypen, sondern auch auf die Ziele und Quellen der Fussverbindungen und damit verbunden auf das Fussgängeraufkommen und die Benutzergruppen ausgerichtet werden.</p>	<p>cken) wird im Rahmen der Umsetzung des Teilplans Fussverkehr bzw. der Umsetzung des Fussverkehrskonzeptes erfolgen. Schulwege werden in diesem Zusammenhang ebenfalls speziell geprüft.</p>	
<p>Wir empfehlen, die angemessene Beleuchtung wichtiger Fussgängerachsen zu prüfen.</p>	<p>Eine mangelnde Beleuchtung stellt eine Schwachstelle dar. Sie wird somit im Rahmen der Erstellung des Fussverkehrskonzeptes ebenfalls geprüft.</p>	-

### 3.5.5 Öffentlicher Verkehr (Kapitel 4.4, 6.4, 7.6)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
<p>Öffentlicher Busverkehr mitten durch das Spitalareal ist zu vermeiden und sollte nicht als Option aufgenommen werden.</p>	<p>Eine Buslinienführung durch das Spitalareal wurde aufgrund des neuen Masterplans des KSA zwischenzeitlich von allen Parteien (KSA, Kanton, AAR bus+bahn, Stadt) verworfen. Die entsprechende Darstellung ist zu entfernen.</p>	<p>Die optionale Führung der Buslinie 6 durch das Spitalareal wird entfernt.</p>
<p>Zielstrebung nach Schnellbussen (Halt nicht auf allen Stationen) nach Rohr, Gretzenbach, Suhr usw. müssten ebenfalls aufgenommen werden.</p>	<p>Die Einführung von Schnellkursen wurde von der BBA im Rahmen der Angebotsstrategie Bus 2030 geprüft. Das Fazit war, dass mit Ausnahme des Korridors Schönenwerd-Gretzenbach Schnell- oder Eilkurse aufgrund der Fahrzeiten auch in Zukunft keine Alternativen seien. Das Angebot im Raum Gretzenbach-Schönenwerd-Aarau muss zudem unter Einbezug des aktuell laufenden S-Bahn-Ausbaus betrachtet werden. Für die Linie 3 sind in der Angebotsstrategie Bus 2030 folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kurzfristig: zusätzliche Direktkurse Schönenwerd-Aarau</li> <li>- mittelfristig: Überprüfung bzw. Neugestaltung der Funktionsaufteilung Bahn-Bus; 2</li> </ul>	-

	Kurspaare pro Stunde Gretzenbach-Aarau als Direktkurse zwischen Schönenwerd und Aarau; ergänzende zwei Kurspaare zwischen Schönenwerd Lochmatt und Aarau.	
<p>ÖV-Priorisierung bei Lichtsignalanlagen und mittels Busspuren sind wichtig, sollten aber keinesfalls zu Nachteilen für den Fuss- und Radverkehr führen.</p> <p>Um die Fahrzeiten einzuhalten und die benötigte Fahrplanstabilität zu erreichen, ist ein Ausbau der Busbevorzugungen und Busspuren dringend nötig.</p>	Ziel der städtischen Verkehrsplanung ist eine Stärkung des ÖV sowie des FRV. Um dies zu erreichen, müssen beide weiterentwickelt bzw. attraktiver gestaltet werden. Auf Seiten des ÖV sind Buspriorisierungen eine Möglichkeit dazu. Auf Seiten des FRV sind direkte, komfortable und sichere Wege ein wichtiges Element. Eine Weiterentwicklung des einen zu Lasten des anderen Verkehrsträgers wäre kontraproduktiv und gilt es deshalb zu verhindern.	-
<p>Der öffentliche Verkehr braucht nicht nur eine bessere Infrastruktur, sondern auch eine bessere Fahrplangestaltung. Es ist nicht einzusehen, weshalb Busse und WSB ungefähr zur selben Zeit abfahren. Damit wird der ÖV in der Agglomeration über das Wochenende extrem unattraktiv (Wartezeiten von fast 30 Minuten, um sich in der Region zu bewegen).</p>	Attraktive Umsteigezeiten sind zentral für eine attraktive ÖV-Verbindung und damit zentral, dass der ÖV gegenüber dem MIV attraktiv ist. Anschlüsse und Umsteigezeiten werden im Rahmen der Fahrplangestaltung laufend geprüft und nach Möglichkeit angepasst. Nebst den regionalen Anschlüssen sind in die Betrachtung aber immer auch die Anschlüsse ans nationale Netz einzubeziehen. Die Stadt hat aber keinen direkten Einfluss auf die Fahrplangestaltung, sondern vertritt ihre Interessen über den Planungsverband aarau regio und den Kanton.	<p>Kapitel 7.6.2, Ergänzung der generellen Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- neu: Laufende Abstimmung und Optimierung der Umsteigezeiten</li> </ul>
<p>Handlungsbedarf besteht noch immer bei der Anpassung der Haltestellen an die Anliegen Behinderter und älterer Menschen. Die Anpassung ist noch nicht „grösstenteils“ umgesetzt, wie auf S. 16 bei den Handlungsfeldern vermerkt.</p> <p>Antrag: Hindernisfreie Bushaltestelle. Im Teilplan öffentlicher Verkehr fehlen Aussagen zur Infrastruktur der Bushaltestellen. Diese müssen bis Ende 2023 (gesetzliche Frist im Behindertengleichstellungsgesetz) hindernisfrei zugänglich sein. Es ist folglich in den nächsten Jahren ein Programm erforderlich, um alle Haltestellen im vorgeschriebenen Zeitraum für einen autonomen Einstieg für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen umzugestalten. Eine solche</p>	<p>Die Mehrheit der Bushaltestellen ist noch nicht gänzlich behindertengerecht ausgebaut. Bei Neubauprojekten werden die Anforderungen bzgl. Behindertengerechtigkeit von Anfang an in die Projektierung einbezogen. Bestehende Haltestellen werden im Rahmen des Unterhaltszyklus (i.d.R. im Zusammenhang mit Strassenunterhalt) bzgl. ihrer Behindertentauglichkeit geprüft und nach Möglichkeit saniert. Der Stadtrat fällt den Entscheid jeweils aufgrund einer Interessenabwägung.</p>	<p>Kap. 2.7, Tab. 1, Handlungsfeld 15 "Berücksichtigung der Anliegen Behinderter":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formulierung alt: Anpassung der Haltestellen grösstenteils umgesetzt. Berücksichtigung der Anliegen bei allen neuen Bauprojekten (aktuellstes Beispiel: Neugestaltung Bahnhofplatz).</li> <li>- Formulierung neu: Berücksichtigung der Anliegen bei allen neuen Bauprojekten (aktuellstes Beispiel: Neugestaltung Bahnhofplatz). Bestehende Haltestellen werden im Rahmen des Unterhaltszyklus (i.d.R. im Zusammenhang mit Strassenunterhalt) bzgl. ihrer Behindertentauglichkeit geprüft und nach</li> </ul>

<p>Verbesserung kommt sehr vielen Personen zugute, insbesondere auch gehunsicheren älteren Menschen oder Eltern mit Kinderwagen.</p>		<p>Möglichkeit saniert. Der Stadtrat fällt den Entscheid jeweils aufgrund einer Interessenabwägung.</p>
<p>Die geplante Buslinie nach Küttigen Kirchberg dürfte eher von geringem Nutzen sein. Sie hätte für die Gemeinde Küttigen aber eine hohe finanzielle Belastung zur Folge.</p>	<p>Der Eintrag der neuen Linie Torfeld Süd – Rohr – Küttigen basierte auf Angaben von AAR bus+bahn. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen wird aber auf den entsprechenden Eintrag verzichtet.</p>	<p>Der Eintrag einer neuen Buslinie Torfeld Süd – Rohr – Küttigen wird entfernt.</p>
<p>Für eine Verlagerung des MIV auf den Busverkehr sind dichte Busfrequenzen erforderlich. Die Ausbaustrategie im bestehenden Angebot zuerst konsequent grössere Fahrzeuge einzusetzen steht im Konflikt zur Sicherheit des Fuss- und Radverkehrs. Zudem sind diese Fahrzeuge auf dem kleinräumigen Strassennetz der Stadt Aarau (z.B. Altstadtgassen mit Fuss-, Rad- und Busverkehr auf einer Fläche) nicht geeignet. Antrag 5: Ausbaustrategie im bestehenden Angebot. Auf den Einsatz grösserer Fahrzeuge (Doppelgelenkbus), ist aus Gründen der Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr zu verzichten.</p>	<p>Die im Rahmen der Angebotsstrategie Bus 2030 definierte Stossrichtung sieht als erster Ausbauschnitt den konsequenten Einsatz grösserer Fahrzeuge (Gelenkbusse) vor. Der Einsatz von Doppelgelenkbusen wird nicht angestrebt. Die Ausführungen im KGV sind entsprechend anzupassen.</p>	<p>Kapitel 7.6.2, Definition der generellen Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alt: Entsprechend der zu steigernden Transportkapazität ist die (Haltestellen-) Infrastruktur für grössere Fahrzeuge freizuhalten (z.B. für Doppelgelenkbusse)</li> <li>- neu: Entsprechend der zu steigernden Transportkapazität ist die (Haltestellen-) Infrastruktur für grössere Fahrzeuge freizuhalten (allfälliger Ersatz Normalbus durch Gelenkbus)</li> </ul>
<p>Im Ortsteil Buchs Nord ist die Erschliessung mit dem ÖV ungenügend. Die zwei neuen Buslinien werden sehr begrüsst. Die Lage der Haltestellen ist mit der Siedlungsentwicklung gemeindeübergreifend zu planen.</p>	<p>Die ÖV-Erschliessung im Torfeld Nord sowie im Süden von Rohr und im Norden von Buchs ist ungenügend. Vor dem Hintergrund der heutigen und künftigen Nutzungen (Arbeitsplatzgebiet Torfeld Nord, neue Wohnnutzungen in Rohr-Süd und des Oberstufenschulstandorts der künftigen Kreisschule Buchs-Aarau) ist eine bessere ÖV-Erschliessung in diesen Gebieten aus Sicht der Stadt von grosser Bedeutung. Da aber noch nicht geklärt ist, ob dies durch die eingetragene Linienführung oder allenfalls andere Konzepte am optimalsten gelöst werden kann, wird derzeit auf den Eintrag der Linienführung verzichtet, die Gebiete werden aber entsprechend gekennzeichnet.</p> <p>Egal, welche Linienführung letztlich gewählt wird, allfällige Bushaltestellen, welche im Einzugsgebiet mit Nachbargemeinden liegen, sind zwingend im gegenseitigen Dialog zu planen. Da die Bestellung der ÖV-Leistungen letztlich über den Planungsverband erfolgt, ist dieses</p>	<p>Die eingetragene neue Buslinie 8 wird entfernt. Die Gebiete Torfeld Nord und Rohr-Süd / Buchs-Nord werden aber als Gebiete markiert, in welchen aus städtischer Sicht das ÖV-Angebot verbessert werden sollte.</p>

	Konzept auch aarau regio vorzulegen.	
Es sollten Fahrbahnhaltestellen eingerichtet und der Verkehrsfluss für den ÖV mit Busspuren verbessert werden.	Fahrbahn-Haltestellen können ein Element sein, um den Verkehrsfluss für den ÖV zu optimieren. Welche Optimierungsmaßnahme an welchem Ort die Richtige ist, muss fallweise betrachtet werden, auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die anderen Verkehrsarten (Radverkehr, Fussverkehr, motorisierter Individualverkehr) und auf das gesamte Verkehrsnetz.	-
Das Thema "busfreie Altstadt" wird nicht thematisiert.	<p>Die Forderung einer busfreien Altstadt stellt ein Interessenskonflikt dar (Gastronomie, Fussgänger, Gewerbe, Pendler, etc.). Eine mögliche Buslinienführung um die Altstadt herum wurde bereits mehrfach geprüft. Sie wurde bisher aufgrund der negativen Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität sowie aufgrund der Zusatzkosten (diese hängen von der genauen Linienführung ab) verworfen. Sie stellt deshalb aktuell kein verkehrspolitisches Ziel für den Planungshorizont 2030 dar und ist entsprechend im KGV auch nicht vermerkt.</p> <p>Im Rahmen der Runden Tische Altstadt gehörte das Thema "Busfreie Altstadt" zu den drei Themen, für welche die Teilnehmer/-innen den grössten Handlungsbedarf sahen. Sollte der angestossene Diskurs Auswirkungen auf die verkehrspolitischen Ziele der Stadt und damit auf die Planung des künftigen ÖV-Angebots haben und sollte sich eine Mehrheit der aarau regio-Gemeinden hinter dieses Anliegen stellen, würde das Thema allenfalls im Rahmen der Fertigstellung des Teilplans Öffentlicher Verkehr aufgenommen bzw. würde dies entsprechend zu einem späteren Zeitpunkt zu einer Anpassung des Plans führen.</p>	-
Die Erweiterung der Haltestellenkapazitäten am und um den Bahnhof Aarau ist zu prüfen, zu planen und zu erstellen.	Der neue Bushof wurde im Herbst 2013 fertiggestellt. Alle wichtigen Stakeholder waren in die Projektierung eingebunden, womit sichergestellt werden konnte, dass der Bushof die an ihn gestellten Anforderungen für die nächsten Jahre vollumfänglich erfüllt. Eine Erweiterung der Kapazitäten ist derzeit nicht geplant.	-

Der Ausbau der Kundeninformationen an den Haltestellen muss vorangetrieben werden (trotz Mobile-Apps).	Die Kundeninformation liegt im Zuständigkeitsbereich des Busbetreibers, die Stadt hat darauf nur beschränkten Einfluss.	-
Die Überlegungen zum ÖV dürfen nicht an der Stadtgrenze Halt machen. Die Interessen der ganzen Region müssen mitgedacht werden (z.B. gute ÖV-Anschlüsse in die Aussengemeinden, damit Pendler/-innen nicht mit dem Auto nach Aarau fahren, um danach mit dem Zug nach Zürich, Bern, Basel zu fahren).	ÖV-Planung ist eine Verbundsaufgabe, entsprechend findet sie auch über den Planungsverband statt.	-
Auf dem Teilplan fehlt die nationale Bahnlinie.	Die nationale Bahnlinie soll als Information in die Abbildung des Basisplans Öffentlicher Verkehr aufgenommen werden.	Eintragung der nationalen Bahnlinie als Informationselement in den Basisplan Öffentlicher Verkehr.
Gemäss REK Aarau Strategie S5.7 setzt sich die Region für eine Verbesserung des Fernverkehrsangebots ein. Wir schlagen vor, dies in den Teilplan aufzunehmen.	Attraktive Anschlüsse an den Schienenfernverkehr sind ein wichtiger Standortfaktor und somit von grossem Interesse für die Stadt. Sie setzt sich deshalb im Rahmen des Planungsverbands aarau regio auch für eine Verbesserung derselben ein. Das Thema Schienenverkehr soll deshalb in den KGV aufgenommen werden.	Die Wichtigkeit des Schienenfernverkehrs für die Standortattraktivität wird im KGV betont. Die Kapitel 2.9, 4.4, 6.4 und 7.6 werden entsprechend angepasst.

### 3.5.6 Lenkung Verkehrsmengen (Kapitel 7.3)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
Es wird beschrieben, dass die Parkierung das Kernelement der Verkehrssteuerung ist. Dies ist beim Auto so, aber auch beim Fahrrad: Wenn z.B. die Velo-Parkplätze beim Bahnhof überbelegt sind und schlecht gewartet (Norden-Ostteil) muss der Pendler für sein Fahrrad eine andere Möglichkeit suchen. Findet er sie (im konkreten Beispiel bei der Hauptpost oder Kantonsschule) hat er Glück. Gibt es keinen Platz, wird er eine Alternative finden müssen, um zum Bahnhof zu gelangen oder er verschiebt sich wieder per MIV. Es braucht deshalb beim Bahnhof aber auch in der Innenstadt einladende Parkierungsmöglichkeiten für Velos.	Attraktiv gelegene, saubere und sichere Veloparkierungsanlagen in genügender Zahl an wichtigen Zielgebieten (Bahnhof, Einkaufsgeschäfte, Innenstadt allgemein, etc.) sind eine Grundbedingung zur vermehrten Fahrradnutzung. Die Parkierungssituation für Fahrräder an wichtigen Zielen wird im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzepts 2017 genauer beleuchtet. Basierend darauf werden entsprechende Massnahmen definiert.	-

<p>Antrag: Um das Verlagerungsziel von Ziel ca. 9'000 aktuell mit dem MIV getätigten Stadtfahrten auf den ÖV und den FRV zu erreichen, scheint es ausgesprochen wichtig, dass im Gesamtverkehrsplan detaillierter ausgeführt wird, wie die Fuss- und Radverkehrsinfrastrukturanlagen ausgebaut und aufgewertet werden. Gleichzeitig muss der Fuss- und Radverkehr bei der Verkehrssteuerung gegenüber dem MIV bevorzugt werden, z.B. mit Fussgängerstreifen, Begegnungszonen und durch Reduktion der Wartezeiten an Lichtsignalanlagen.</p>	<p>Die abschliessende Definition des bis 2030 angestrebten Rad- und Fusswegnetzes erfolgt im Rahmen der Erarbeitung der entsprechenden Konzepte und Massnahmen. Im Zeitraum 2016 / 2017 ist als erstes die Erarbeitung des neuen Radverkehrskonzepts vorgesehen und darauf aufbauend die Ablösung des entsprechenden Verkehrsrichtplaninhalts. Die Erarbeitung des Fussverkehrskonzepts bzw. des Teilplans Fussverkehr folgt darauf.</p>	<p>-</p>
<p>Es ist vorgesehen, den Durchgangsverkehr um 5'000 Fahrten pro Tag zu reduzieren. Die Region steht grundsätzlich zu diesem Ziel, wenn die notwendige Gesamtmobilität aufrechterhalten wird. Die Umsetzung dieser Massnahme betrifft die gesamte Region und kann nur in Abstimmung mit dieser in Angriff genommen werden. Insbesondere müssen auch für den regionalen Verkehr die entsprechenden Alternativangebote (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr) eingeplant, regional koordiniert und bereitgestellt werden.</p>	<p>Das heutige Strassennetz ist während der Spitzenstunden regelmässig überlastet. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur würde sich aber in höchstem Masse negativ auf die Lebensqualität in der Stadt auswirken. Das Ziel besteht deshalb darin, die heutigen und die künftigen Mobilitätsbedürfnisse grundsätzlich auf dem heutigen Strassennetz zu organisieren. Ein Aufrechterhalten der Gesamtmobilität macht aufgrund des prognostizierten Stadtwachstums und dem damit verbundenen steigenden Mobilitätsbedürfnis eine Reduktion bzw. Verlagerung eines Teils des heutigen Verkehrs unabdingbar. Gemäss Prognosen ist es nötig, täglich rund 14'500 MIV-Fahrten zu vermeiden bzw. zu verlagern. Sowohl der Stadt- als auch der Durchgangsverkehr sollen einen Teil dazu beitragen. Da Verkehrsprobleme nur sehr selten lokal sind (oftmals liegt die Quelle oder das Ziel der Fahrt, oder sogar beides ausserhalb der Gemeinde), müssen sie in der Regel immer regional betrachtet werden.</p>	<p>-</p>

### 3.5.7 Teilplan Mobilitätskonzepte im Rahmen Nutzungsvorhaben (Kapitel 7.7)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
<p>Bei der Beurteilung der Mobilitätskonzepte sollen nicht nur Auswirkungen auf den Verkehr sondern auf die gesamte Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft werden. So soll der</p>	<p>Die Ermittlung der zweckmässigen Parkplatzzahl richtet sich gemäss § 43 BauV nach der VSS-Norm SN 640 281. Basierend darauf erfolgt eine Reduktion gemäss des Standorttyps.</p>	<p>-</p>

<p>Erhalt oder die Gewinnung von wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen und damit der Generierung von Steuersubstrat bei den Erwägungen mit einbezogen werden.</p> <p>Der Spielraum für individuelle Festlegungen darf nicht zu Lasten der Umwelt gehen.</p>	<p>In der BNO sind für ausgewählte Gebiete weitere Reduktionsfaktoren vorgeschrieben. Die Ermittlung der zweckmässigen Parkplatzzahl basiert damit auf der Nutzung (Tätigkeit) und der Lage des Standortes (Erreichbarkeit mit ÖV und FRV). Gewinn und Wertschöpfung sind kein geeignetes Beurteilungskriterium der Mobilitätsbedürfnisse und werden deshalb zur Ermittlung der zweckmässigen Parkplatzzahl auch nicht herangezogen. Der Einbezug würde letztlich tendenziell zu einer Bevorzugung von Büronutzungen und einer Benachteiligung für Handwerksbetriebe führen. Zudem können diese Messgrössen starke Schwankungen aufweisen.</p> <p>Im Rahmen von Nutzungsvorhaben ist sicherzustellen, dass der entstehende Mobilitätsbedarf durch das städtische Gesamtangebot gedeckt und die festgelegte Belastbarkeit des Strassennetzes nicht überschritten wird. Bei Nutzungsvorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern soll dies über ein Mobilitätskonzept erfolgen. Das Mobilitätskonzept ist aber unabhängig vom Ermittlungsverfahren der zweckmässigen Parkplatzzahl.</p>	
<p>Die Formulierung abändern: "Zu diesem Zweck MUSS die Behörde für Nutzungsvorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern ein Mobilitätskonzept einfordern."</p>	<p>Ein Mobilitätskonzept ermöglicht die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes. Bei grösserer Verkehrserzeugung soll ein solches deshalb grundsätzlich zwingend eingefordert werden. Ausserhalb der Überlastungsgebiete soll davon aber in begründeten Fällen abgewichen werden können.</p>	<p>Kapitel 7.7</p> <p>- alt: "Zu diesem Zweck kann die Behörde bei Nutzungsvorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern ein Mobilitätskonzept einfordern."</p> <p>- neu: "Zu diesem Zweck hat die Behörde bei Nutzungsvorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern ein Mobilitätskonzept und dessen dauernde Umsetzung einzufordern. Ausserhalb der Überlastungsgebiete kann von dieser Vorgabe in begründeten Fällen abgewichen werden."</p>

### 3.5.8 Teilplan Mobilitätsmanagement (Kapitel 7.8)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
Eine Mobilitätsplattform um Fahrgemeinschaften anzubieten und in Anspruch zu nehmen, könnte das Strassennetz weiter entlasten.	Fahrgemeinschaften können zur Reduktion des Verkehrsaufkommens beitragen. Die Stadt ist gewillt, entsprechende Anstrengungen im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu unterstützen. Die Entwicklung und der Betrieb einer Mobilitätsplattform, die Fahrgemeinschaften vermitteln soll, ist aber keine eigentliche städtische Aufgabe.	-
Dieser Teilplan ist wenig differenziert und zu wenig verpflichtend. Die Öffentlichkeitsarbeit darf sich nicht auf den jährlichen messeartigen „Mobilitätstag“ beschränken.	Mobilitätsmanagement beschränkt sich nicht auf Öffentlichkeitsarbeit allein. Das Thema Mobilitätsmanagement umfasst z.B. auch das Mobilitätsmanagement in Unternehmen oder das Mobilitätsmanagement bei (Gross-) Veranstaltungen. Im Rahmen der Umsetzung des Teilplans Mobilitätsmanagement sollen entsprechende Konzepte erarbeitet werden.	-
Bei den Überlegungen sollen auch die Situationen in den umliegenden Gemeinden betrachtet werden.	Verkehrsprobleme sind nur sehr selten lokal (oftmals liegt die Quelle oder das Ziel der Fahrt, oder sogar beides ausserhalb der Gemeinde). Sie müssen deshalb in der Regel immer regional betrachtet werden. Entsprechend gilt dies auch für ein Mobilitätsmanagement.	-

### 3.6 Weiteres Vorgehen / Umsetzung KGV (Kapitel 8)

Hinweise, Vorschläge, Anträge	Erwägungen Stadt	Auswirkung auf KGV
Wir sind überzeugt, dass die weitere Umsetzung des KGVs nicht nur Sache der Verwaltung sein kann, sondern dass hier die Konzepte der partizipativen Planung realisiert werden müssen. Die Arbeit der Planungsfachleute soll begleitet werden durch eine Arbeitsgruppe KGV. In dieser könnte die vom Einwohnerrat mittels Überweisung eines Postulats angeregte stadträtliche Verkehrskommission eine zentrale	Für die Umsetzung der verschiedenen Teilpläne bzw. die Erarbeitung der entsprechenden Konzepte gilt es, alle wichtigen Stakeholder einzubeziehen. Nur ein solches Vorgehen ermöglicht es, zielgerichtete und breit abgestützte Massnahmen zu definieren. Dies ist aber nicht Thema des KGV per se, sondern der Projektdefinition für die entsprechenden Konzepte bzw. Teilpläne und wird in der Projektorganisation	Ergänzung des Kapitels 8.2: "Die Bearbeitung der Teilpläne bzw. die Erarbeitung der entsprechenden Konzepte soll unter Einbezug aller wichtigen Stakeholder erfolgen."

Funktion einnehmen. Bei der Zusammenstellung der Arbeitsgruppe muss zwingend berücksichtigt werden, dass sämtliche Anspruchsgruppen vertreten sind.	entsprechend berücksichtigt.	
---	------------------------------	--