

STADT AARAU



# Verkehrsrichtplan

des Stadtrates vom 24. Oktober 2005





## **Vorbemerkung**

Die Erarbeitung des Verkehrsrichtplans stützt sich auf verschiedene im Laufe der letzten Jahre erarbeitete Konzepte ab. Diese sind im «Konzept Verkehrsrichtplan» vom 23. Januar 2003, rev. 27. März 2003, dokumentiert und ihre Bedeutung für den Verkehrsrichtplan wird dort aufgezeigt.

Diese Konzepte basieren in den massgebenden Problembereichen auf einer eingehenden Analyse des bestehenden Zustandes. Auf eine Wiedergabe der Problemanalyse wird deshalb im vorliegenden Bericht bewusst verzichtet. Für den Bereich der Entwicklungsgebiete, wo in den nächsten Jahren entscheidende Veränderungen stattfinden werden, wurde der mögliche künftige Zustand als Referenz herangezogen und analysiert.

Der aus dem Jahr 1985 datierende alte Verkehrsrichtplan wurde in verschiedenen Teilen von der Entwicklung überholt. Einige damals geplante Elemente stehen heute überhaupt nicht mehr zur Diskussion. Es fehlen indessen klar formulierte Ziele und ein Controlling, das die Zielerreichung überprüft und aufgrund dessen korrigierend eingegriffen werden kann. Eine Fortschreibung des Verkehrsrichtplans 1985 ist nie erfolgt. Eine Teilrevision des alten Verkehrsrichtplans erwies sich als wenig zweckmässig. Der hier vorliegende Bericht stellt deshalb eine vollständige Neukonzeption des Verkehrsrichtplans dar.

**Projektleitung und Federführung**  
Stadtbauamt

**Bearbeitung und Beratung**  
Müller, Romann & Schuppisser  
8004 Zürich





## A. Zielsetzungen

7

### 1. Was ist ein kommunaler Verkehrsrichtplan

7

1.1	Allgemeines	7
1.2	Richtplanrelevante Aussagen	7
1.3	Einbettung des Verkehrsrichtplans in die Stadtentwicklung	8

### 2. Ziele und Randbedingungen

9

2.1	Oberziele	10
2.2	Ziele zur Gestaltung nachhaltiger Verkehrslösungen	10
2.3	Ziele zur Sicherstellung der Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden	11
2.3.1	Voraussetzungen für optimale Mobilitätschancen	11
2.3.2	Vier Säulen für die Sicherstellung der Mobilität	12
2.3.3	Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen	13
2.3.4	Ein attraktives und leistungsfähiges öV-Netz	15
2.3.5	Ein stadtverträgliches und funktionsfähiges System für den motorisierten Individualverkehr	16
2.3.6	Ein optimales Umfeld	18
2.4	Randbedingungen	20
2.4.1	Referenzzustand	20
2.4.2	Übergeordnete Festlegungen	21
2.4.3	Koordinationsbedarf	23
2.4.4	Technische Randbedingungen	23

### 3. Richtplanrelevante Aussagen in den bestehenden Konzepten

24

3.1	Fuss- und Veloverkehr	24
3.2	Öffentlicher Verkehr	25
3.3	Motorisierter Individualverkehr	25
3.4	Mobilitätsmanagement	26
3.5	Nachhaltigkeit	26

## B. Stossrichtungen

27

### 4. Säule 1: Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen

27

### 5. Säule 2: Ein attraktives und leistungsfähiges öV-Netz

31

5.1	Die öffentlichen Verkehrsmittel	31
5.2	Die Funktionen des öV auf Stadtgebiet	32
5.3	Das Liniennetz	33
5.4	Das Angebot	34
5.4.1	Bahnangebot	34
5.4.2	Busangebot	35
5.5	Behandlung des öV im Strassenraum	36

### 6. Säule 3: Ein stadtverträgliches und funktionsfähiges System für den motorisierten Individualverkehr

37

6.1	Regionale Einbindung	37
6.2	Städtisches Erschliessungskonzept	38
6.2.1	Erschliessung Torfeld	38
6.2.2	Innerstädtisches Strassennetz	40
6.2.3	Städtebauliche Aufwertungen	41
6.2.4	Quartierkammern	42
6.2.5	Überblick	42
6.3	Parkierung	44
6.4	Verkehrslenkung	44
6.4.1	Führung des MIV	45
6.4.2	Staumanagement	45

### 7. Säule 4: Ein optimales Umfeld

46

7.1	Gestaltung des öffentlichen Raumes	46
7.2	Berücksichtigung der Anliegen von Menschen mit Behinderungen	47
7.3	Mobilitätsmanagement	49

## C. Handlungsfelder

53

### 8. Handlungsbereiche verfeinern Handlungsfelder

53

8.1	Handlungsfeld Innenstadt	54
8.2	Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr	57
8.3	Handlungsfeld öffentlicher Verkehr	60
8.4	Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr	62
8.5	Handlungsfeld Erschliessung der Entwicklungsgebiete	66
8.6	Handlungsfeld Umfeld	68

## D. Umsetzung

69

### 9. Umsetzungsprogramm

69

### 10. Controlling

70

10.1	Controllingebenen	70
10.2	Zielerreichungscontrolling	71
10.2.1	Kernindikatoren	71
10.2.2	Indikatoren des Umweltmonitorings der Stadt Aarau	72
10.2.3	Weitere Indikatoren für den Verkehrsrichtplan	73
10.2.4	Indikator zum Thema Verkehrssicherheit	75
10.2.5	Die Problematik des nicht motorisierten Verkehrs	75
10.2.6	Synoptische Darstellung der Resultate	75
10.3	Zielvaliditätscontrolling	76
10.4	Durchführung des Controllingprozesses	77

## Anhang

78

### Teilrichtpläne

78

Fussverkehr
Veloverkehr
Öffentlicher Verkehr
Motorisierter Individualverkehr

# A. Zielsetzungen

## 1. Was ist ein kommunaler Verkehrsrichtplan

### 1.1 Allgemeines

In der kantonalen Gesetzgebung werden kommunale Richtpläne nicht geregelt. Die Erstellung von Verkehrsrichtplänen ist nicht vorgeschrieben. Ihre Zulässigkeit und Zweckmässigkeit sind jedoch unbestritten. Der Verkehrsrichtplan ist, wie alle Richtpläne, ein Instrument der Koordination und Steuerung raumwirksamer Tätigkeiten. Insofern hält er sich an die Vorgaben, Grundsätze und Beschlüsse des kantonalen Richtplans und der Planungsgesetzgebung des Kantons Aargau, Stand 1. Januar 2005. In konzeptioneller Hinsicht hat der Verkehrsrichtplan die Aufgabe, die Bereiche Verkehr, Raumentwicklung und Umwelt aufeinander abzustimmen.

Der Verkehrsrichtplan richtet sich in erster Linie an den Stadtrat. Er ist nicht grundeigentümerverbindlich. Als verwaltungsanweisendes Instrument dient er zur konzeptionellen Beurteilung der verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekte von Planungen, Bauvorhaben und Massnahmen. Er dient als Grundlage zur Erstellung von Sondernutzungsplänen und zur Ausscheidung von verkehrsberuhigten Zonen sowie für Massnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit. Der Verkehrsrichtplan ist in Verbindung mit dem städtischen Strassenreglement zudem Grundlage für die Erarbeitung von Beitragsplänen für die Finanzierung von Erschliessungsanlagen.

### 1.2 Richtplanrelevante Aussagen

Der Verkehrsrichtplan ist geprägt durch vier Aufgaben:

- Er ist ein strategisches Führungsinstrument des Stadtrates.
- Er ist verwaltungsanweisend.
- Er ist für die Nutzungsplanung zu beachten.
- Er ist ein wichtiges Koordinationsinstrument.

Aus den ersten beiden Aufgaben ergeben sich zentrale Anforderungen, denen die Verkehrsrichtplaninhalte genügen müssen:

1. Sie müssen einer verkehrs- und siedlungspolitischen Absicht entsprechen.  
Die Inhalte sind auf einen Zeithorizont von 15 bis 20 Jahren ausgelegt. Der Kongruenz von politischen Zielvorstellungen und Verkehrsrichtplanzielen ist über die einzelnen Legislaturperioden hinaus Beachtung zu schenken.
2. Die Verkehrsrichtplaninhalte müssen von Stadtrat und Verwaltung kontrolliert und beeinflusst werden können.  
Verkehrsrichtplaninhalte, die mehr als nur informativen Charakter (übergeordnete Festlegungen) haben, machen nur Sinn, wenn der

Stadtrat bzw. die Verwaltung die Kompetenzen und Möglichkeiten besitzen, die entsprechenden Sachverhalte zu kontrollieren und zu beeinflussen.

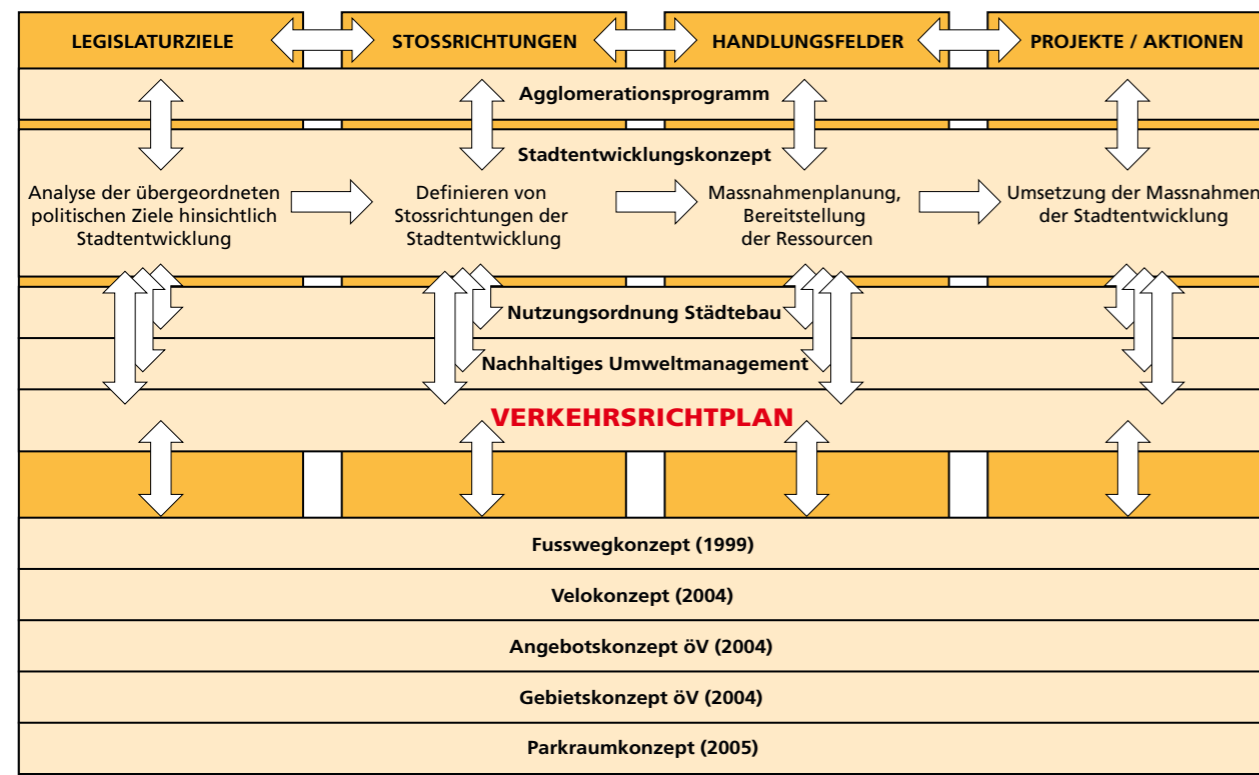
3. Wo Verkehrsrichtplaninhalte Aussagen machen, die grundeigentümerverbindlich werden können, bilden sie die Grundlage für eigentümerverbindliche Regelungen in der Nutzungsplanung.

4. Vorhaben, die der Koordination mit andern Vorhaben bedürfen, sind ebenfalls wichtige Verkehrsrichtplaninhalte, wobei sie den ersten beiden Anforderungen genügen sollten.

### 1.3 Einbettung des Verkehrsrichtplans in die Stadtentwicklung

Eine eingehende Diskussion zur Bedeutung und Einordnung des kommunalen Verkehrsrichtplans in die Legislaturziele 2003 bis 2006 des Stadtrates wurde bereits im Papier «Konzept Verkehrsrichtplan» in der überarbeiteten Fassung vom 27. März 2003 vorgenommen. Anfang 2005 veröffentlichte der Stadtrat das Stadtentwicklungskonzept 2005. Dieses und der Verkehrsrichtplan sowie die in den letzten Jahren ausgearbeiteten Konzepte zu Teilfragen des Verkehrs und das ebenfalls in Ausarbeitung befindliche Parkraumkonzept sind zu koordinieren und aufeinander abzustimmen. Diese Einbettung ist in Abbildung 1 dargestellt.

Abbildung 1: Einbettung des Verkehrsrichtplans in die gesamte Stadtentwicklungsplanung



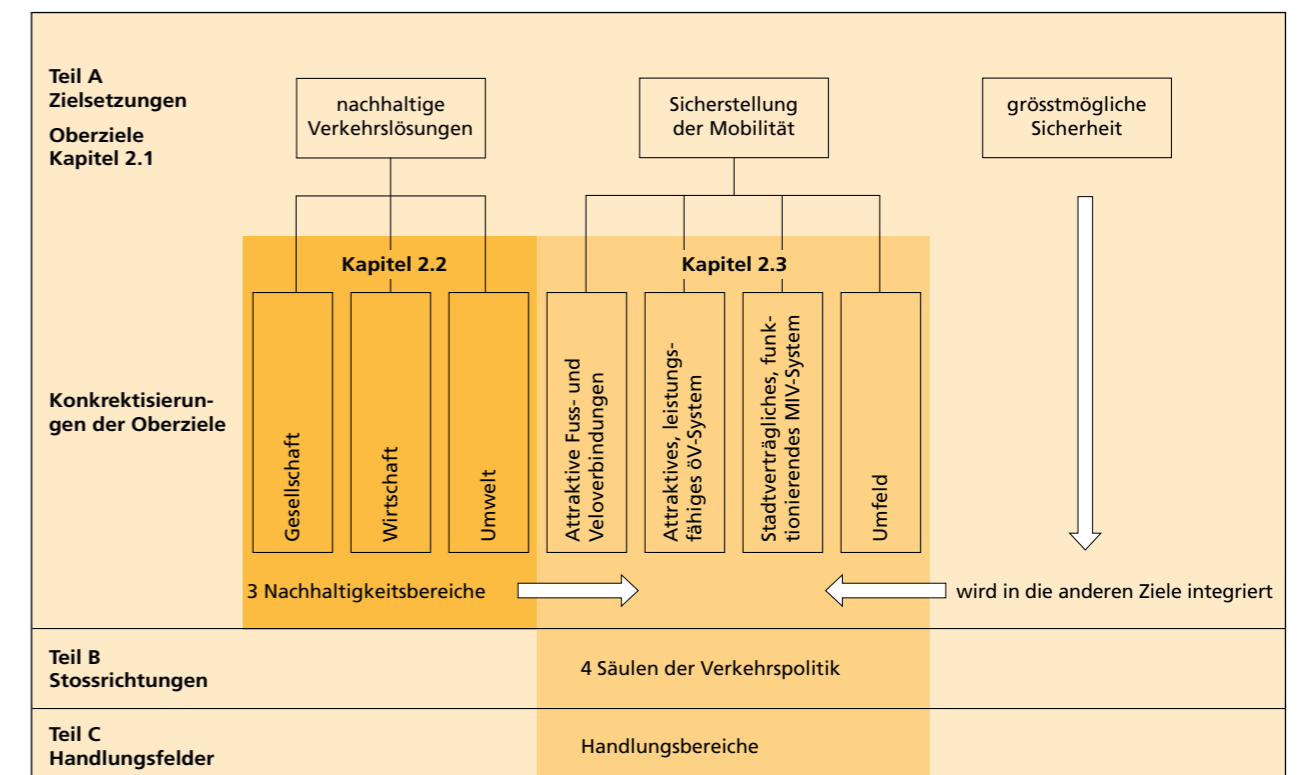
## 2. Ziele und Randbedingungen

Im Kapitel 2.1 sind die drei Oberziele des Verkehrsrichtplans erläutert. Deren Konkretisierung erfolgt im Kapitel 2.2 für die Nachhaltigkeitsbereiche und im Kapitel 2.3 für die Mobilitätsziele.

Im Teil B werden die Stossrichtungen für die Mobilitätsziele entwickelt, wo stets auch die Anforderungen aus der Sicht der Nachhaltigkeit und von Seiten der Sicherheit einfließen.

Der Teil C schliesslich enthält die aus den Stossrichtungen abgeleiteten Handlungsfelder und Handlungsbereiche, die ebenfalls in den Teilrichtplänen im Anhang enthalten sind.

Abbildung 2: Zielsystematik







## 2.1 Oberziele

Die verkehrs- und siedlungspolitischen Ziele sind in den Legislaturzielen 2003–2006 im zentralen Satz festgehalten: «Die Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden wird durch Gestaltung von nachhaltigen Verkehrslösungen sichergestellt.» Damit sind zwei Oberziele definiert:

- Sicherstellung der Mobilität<sup>1</sup> aller Verkehrsteilnehmenden durch
- Gestaltung nachhaltiger Verkehrslösungen.

Zudem ist aus menschlichen, sozialen und volkswirtschaftlichen Gründen und aufgrund des immer wiederkehrenden Wunsches aus der Bevölkerung nach Erhöhung der Verkehrssicherheit die

- Gewährleistung grösstmöglicher Verkehrssicherheit

als Oberziel in den Verkehrsrichtplan aufzunehmen.

Die ersten allgemein gehaltenen Ziele werden im Rahmen der Verkehrsrichtplanerarbeitung konkretisiert. In verschiedenen bestehenden Konzepten<sup>2</sup> sind diesbezüglich bereits wesentliche Vorarbeiten geleistet. Das Oberziel der Gewährleistung grösstmöglicher Verkehrssicherheit wird in der Konkretisierung der beiden andern Oberziele mitberücksichtigt.

## 2.2 Ziele zur Gestaltung nachhaltiger Verkehrslösungen

Das Konzept der Nachhaltigkeit bezieht die drei Bereiche Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt mit ein und berücksichtigt alle drei gleichermaßen. Die langjährige Betonung der wirtschaftlichen Funktion des Verkehrs hat im Verkehrswesen insbesondere im Bereich Umwelt einen Nachholbedarf hinterlassen. Aus der Sicht der Nachhaltigkeitsziele sind deshalb der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr prioritär zu behandeln.

<sup>1</sup> Der Begriff Mobilität wird unterschiedlich definiert. Grundsätzlich drückt er die Möglichkeit aus, eine gewünschte Ortsveränderung vornehmen zu können. Verkehr entsteht dann, wenn diese Möglichkeit genutzt wird. Im Mikrozensus Verkehr wird der Mobilitätsbegriff anders angewandt: Mobil ist eine Person dann, wenn sie am Stichtag das Haus mindestens einmal verlassen hat, um ein Ziel ausserhalb des Hauses aufzusuchen. Sicherstellung der Mobilität heisst somit, die gewünschten ausserhäusigen Bewegungen zu ermöglichen, wobei aber kein Anspruch auf die Benützung eines bestimmten Verkehrsmittels geltend gemacht werden kann.

<sup>2</sup> Siehe Zusammenstellung im Kapitel 3.

Entsprechend dem Konzept der Nachhaltigkeit sind auch die Ziele in die drei Bereiche zu gliedern:

- Gesellschaft
  - Grundversorgung sicherstellen:
    - Flächendeckendes öV-Angebot gewährleisten.
    - Rücksicht nehmen auf Menschen mit einem erschwerten Zugang zum Verkehr.
  - Gesellschaftliche Solidarität fördern:
    - Verträgliches Verhalten aller Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen fördern.
  - Mitwirkungsmöglichkeiten gewähren.
- Wirtschaft:
  - Direkte Kosten minimieren, direkte Nutzen maximieren.
  - Erreichbarkeit von Wohnungen, Arbeitsplätzen und sonstigen Nutzungen gewährleisten.
- Umwelt:
  - NO<sup>2</sup>-Immissionen in der Innenstadt senken.
  - Lärmbelastungen in bestehenden Gebieten unter dem Immissionsgrenzwert, bei Neuüberbauungen mit Neuerschliessungen unter dem Planungswert halten.
  - Zunahme der Bodenversiegelung minimieren.
  - Energieverbrauch minimieren.
  - Verbrauch natürlicher Ressourcen minimieren.

## 2.3 Ziele zur Sicherstellung der Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden

### 2.3.1 Voraussetzungen für optimale Mobilitätschancen

Gute Mobilität bedeutet in erster Linie, dass diejenigen Orte bzw. Einrichtungen, die jemand zur Ausübung der gewünschten Aktivitäten benötigt, mit dem geringst möglichen Aufwand erreicht werden können. Damit ist noch nichts über Verkehrsbewegungen ausgesagt. Im Gegenteil: je kürzer die Wege zu diesen Einrichtungen sind und je kleiner der zur Zurücklegung dieser Wege erforderliche Aufwand ist, umso weniger Verkehr entsteht und umso grösser ist die Mobilität.

Sicherstellen der Mobilität bedeutet somit vorerst:

- intakte Nahversorgung (Güter des täglichen Bedarfs),
- gute Durchmischung von Wohnen und Arbeiten,
- attraktive Naherholungsmöglichkeiten in der Nähe von Wohngebieten.







Sind diese raumplanerischen Voraussetzungen, die keine eigentlichen Inhalte eines Verkehrsrichtplans darstellen, nicht erfüllt, dann ist die Mobilität bereits beeinträchtigt und muss mit entsprechenden Verkehrsangeboten verbessert werden.

Aber auch wenn die Voraussetzungen stimmen, sind natürlich Verkehrsangebote zur Sicherstellung der Mobilität erforderlich. Auch hier soll gelten, dass diejenigen Angebote zu bevorzugen sind, die die Sicherstellung mit dem geringst möglichen Aufwand garantieren. Nun sind hier zwei Aspekte zu beachten: Derjenige des Individuums: Wie kann ich meinen persönlichen Aufwand zur Erreichung eines gewünschten Zieles minimieren? Aufwand bedeutet hier: Kosten für die Fahrt, Zeitbedarf, Unannehmlichkeiten usw.

Der zweite Aspekt ist derjenige der Allgemeinheit: Es sollen möglichst viele Personen ein Maximum an Mobilität mit einem minimalen Energieverbrauch, mit minimaler Umweltbelastung, mit minimaler Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer und unter minimalen gesamtwirtschaftlichen Kosten geniessen können.

### 2.3.2 Vier Säulen für die Sicherstellung der Mobilität

Abgesehen von den im vorangehenden Kapitel aufgeführten Voraussetzungen sind für die Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungskreise die folgenden vier Säulen zu betrachten:

- **Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen.**
- **Ein attraktives und leistungsfähiges ÖV-Netz.**
- **Ein stadtverträgliches und funktionsfähiges System für den motorisierten Individualverkehr.**
- **Ein optimales Umfeld, d. h.:**
  - ein gut gestalteter öffentlicher Raum,
  - die Berücksichtigung der Anliegen Behinderter,
  - die Unterstützung der Ziele durch ein aktives Mobilitätsmanagement.

Diese vier Säulen sollen im Folgenden näher betrachtet werden:



### 2.3.3 Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen

Die Verbindungen sind zu gewährleisten

- innerhalb von Wohngebieten zwischen den Wohnbereichen und der Quartierinfrastruktur (Läden, Schulen, Freizeiteinrichtungen usw.),
- von den Wohnquartieren in die Innenstadt und innerhalb der Innenstadt selbst,
- von den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere vom Bahnhof, zu den Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Einkaufsschwerpunkten,
- auf tangentialen Relationen vor allem als Veloverbindungen zwischen den Quartieren und Veloverbindungen über die Stadtgrenze hinaus.

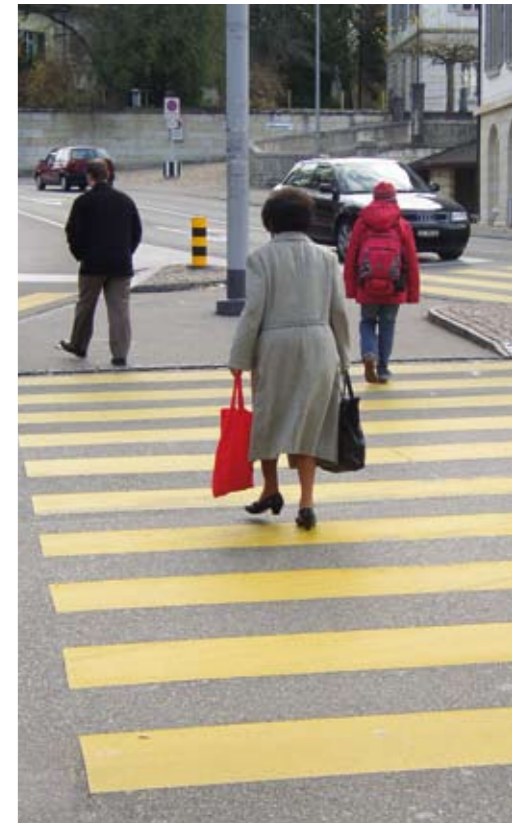
Die Summe all dieser Fuss- und Velobeziehungen deckt bereits eine sehr grosse Zahl der Verkehrsbewegungen ab. In Aarau werden 50% der Etappen zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt<sup>1</sup>.

#### Teilziele zum Fussverkehr:

**Grundsatz: Der vorhandene Fussverkehr ist zu sichern, neuer Fussverkehr ist zu fördern.**

**Es soll ein flächendeckendes Wegnetz mit direkten, sicheren Wegen und attraktiven Räumen zur Verfügung stehen.**

- Durch ein umwegarmes Wegnetz werden die wichtigsten Ziele und Quellen miteinander verbunden.
- Lücken im Wegnetz werden geschlossen. Damit wird die Engmaschigkeit des Fusswegnetzes erhöht.
- Die bestehenden Fusswege sind aufrechtzuerhalten und rechtlich sicherzustellen.
- Die Fusswege sind zweckmässig und attraktiv zu gestalten, damit sie von möglichst vielen Personen und auch für längere Distanzen akzeptiert werden.
- Die Durchlässigkeit der Hauptachsen ist zu erhöhen. Es sind sichere, ebenerdige und ins Gesamtnetz integrierte Querungen anzubieten.



<sup>1</sup> Quelle: Mikrozensus Verkehr 2000. Auswertungen Kanton Aargau





- Die Verkehrssicherheit ist generell zu erhöhen.
- Das Wanderwegnetz ist aufrechtzuerhalten.
- Der Schulwegsicherung ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.
- Eine Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel ist anzustreben.

**Teilziele zum Veloverkehr  
(oder zum LZV = leichter Zweiradverkehr):**  
**Grundsatz: Der vorhandene Veloverkehr ist zu sichern, der Anteil der Velofahrenden am Gesamtverkehr ist zu erhöhen.**  
**Es wird ein flächendeckend sicheres, kohärentes, direktes und komfortables Netz von Radrouten bereitgestellt.**

- Schaffen eines zusammenhängenden Netzes von direkten und sicheren Veloverbindungen, welche auf die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen ausgerichtet sind. Das feinmaschige kommunale Netz ergänzt das auf regionale Bedürfnisse zugeschnittene grobmaschige kantonale Radroutennetz.
- Schaffen von günstigen Voraussetzungen für Velofahrende auf dem gesamten Strassennetz, an Stellen mit Abstellbedarf und bei andern Vorhaben, Einrichtungen und Tätigkeiten, die Velofahrende tangieren.
- Massnahmen sind benützergerecht auszubilden (Differenzierung nach Hauptrouten, Alternativrouten und Schulwegen gemäss Velokonzept 2004).
- Die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs sind gegenüber denjenigen des Freizeitverkehrs vorrangig zu behandeln (Bedürfnis nach direkten Wegen und raschem Vorwärtskommen im Berufsverkehr und hohes Sicherheitsbedürfnis beim Schülerverkehr).

### 2.3.4 Ein attraktives und leistungsfähiges öV-Netz

Der städtische öffentliche Verkehr ist primär

- auf den radialen Achsen innerhalb der Stadt (Verbindungen Quartiere–Zentrum) und
- im Ziel- und Quellverkehr auf den Relationen aus der Agglomeration in die Stadt hinein und umgekehrt zu gewährleisten.

Der öV übernimmt unter anderem die Hauptlast des Berufspendlerverkehrs während der Hauptverkehrszeiten sowie wesentliche Teile der Gesamtnachfrage im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Heute werden in Aarau schätzungsweise gegen 70% aller Wege (Bewegung von A nach B) mit dem öffentlichen Verkehr oder nicht motorisiert zurückgelegt.

**Teilziele zum öffentlichen Verkehr:**  
**Grundsatz: Die vorhandene Nachfrage im öV ist zu sichern, das Umsteigen vom MIV auf den öV ist zu fördern.**

- Im dichter bebauten Siedlungsgebiet ist eine flächendeckende Erschliessung mit einem maximalen Anmarschweg von 300 m zu gewährleisten.
- Wichtige Zielorte sind direkt zu erschliessen.
- Grundsätzlich ist tagsüber im zusammenhängenden dicht bebauten Siedlungsgebiet ein 15-Minuten-Takt anzubieten, wobei dieser auch durch Überlagerung mehrerer Linien zustandekommen kann. Am Abend und am Sonntag ist das Angebot nachfrageorientiert ausdünnen.
- Die Verbindungen aus den Quartieren zum Bahnhof und ins Zentrum sowie zu wichtigen ausgewählten Zielorten sind umsteigefrei anzubieten. Auf den Relationen von Quartier zu Quartier sollten möglichst schlanke Anschlüsse angeboten werden.
- Am Bahnhof haben die Verknüpfungen mit den wichtigsten Intercity- bzw. Schnellzugsrelationen erste Priorität vor denjenigen mit Regionalzügen.
- Nach 24 Uhr ist vom Bahnhof und vom Stadtzentrum in die Aussenquartiere ein Nachtangebot mit Anschluss an die letzten Schnellzüge einzurichten.





- Das öV-Netz und das Fahrplanangebot sind nach folgenden Grundsätzen aufzubauen:
  - Klares, einfaches Gesamtsystem.
  - Möglichst eindeutige Linienführungen.
  - Klares Taktsystem ohne Lücken und Abweichungen, abgestimmt auf übergeordneten Verkehrsträger.
  - Optimale Umsteigebedingungen sowohl hinsichtlich der Länge und Gestaltung der Umsteigewege als auch hinsichtlich der fahrplanmässigen Abstimmung und Anschlusssicherung zwischen den die Umsteigepunkte bedienenden Linien.
- Der öffentliche Verkehr ist im Strassenraum wesensgerecht zu behandeln.

### 2.3.5 Ein stadtverträgliches und funktionsfähiges System für den motorisierten Individualverkehr

Das heisst insbesondere:

- Ein gut gestaltetes Strassensystem, das
  - Wohnquartiere und Anwohnerinnen und Anwohner von Hauptstrassen vor übermässigen Immissionen schützt,
  - einen sicheren Verkehrsablauf garantiert und
  - die autofahrenden Personen auf möglichst direktem Weg zu ihren Zielparkplätzen bringt.
- Ein geordnetes und optimiertes Parkraumsystem,
  - das den gleichen Kriterien wie das Strassensystem genügt,
  - dessen Zufahrten über ein Parkleitsystem optimiert werden, das den Such- und Umwegverkehr minimiert.
- Der motorisierte Verkehr, der nichts mit Aarau zu tun hat, soll um die Stadt herum oder, wo dies nicht möglich ist, möglichst schonend durch die Stadt hindurch geführt werden.
- Die Bedürfnisse des Güterverkehrs sind gebührend zu berücksichtigen.

**Teilziele für den motorisierten Individualverkehr:**  
**Grundsatz: Der MIV ist auf dem gesamten Stadtgebiet möglichst schonend zu führen. Der Anteil des MIV an der gesamten Verkehrsleistung auf Stadtgebiet ist zu verringern.**



- Erschliessung
  - Die MIV-Erschliessung der Wohn- und Arbeitsplätze sowie der zentralen und publikumsintensiven Einrichtungen ist zu gewährleisten, wobei analog zum öffentlichen Verkehr Fusswege bis zu 300 m in Kauf genommen werden.
  - Die Anlieferung zu Verkaufsgeschäften ist zu gewährleisten.
- Netzgestaltung
  - Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr sind auf ein übergeordnetes Strassennetz zu konzentrieren.
  - Aus den Wohnquartieren ist der MIV auf möglichst direktem Weg auf das übergeordnete Strassennetz zu führen. In den Wohnquartieren ist quartierfremder Verkehr (Quartierdurchgangsverkehr) zu vermeiden.
- Verkehrslenkung
  - Das Verkehrssystem ist aktiv mittels eines Verkehrslenkkonzeptes zu betreiben und die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes ist durch Optimierungen, jedoch ohne Vergrösserung der Strassenfläche, funktionsfähig zu erhalten.
  - Mittels Staumanagement
    - sind nicht vermeidbare Stauerscheinungen an geeignete Orte zu verlagern und
    - ist die Belastung des innerstädtischen Strassennetzes auf dessen Kapazität abzustimmen.
- Parkierung
  - Das Parkplatzangebot und der Betrieb der Parkieranlage (Parkleitsystem, Ausfahrtdosierungen) sind auf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes abzustimmen. Grössere Parkieranlagen sind ans übergeordnete Strassennetz anzubinden.
  - Zahl, Lage, Organisation und Bewirtschaftung der öffentlichen und der privaten Parkplätze werden nach Raum und Benutzergruppen bzw. Benutzungszweck differenziert.
  - Planung und Erstellung von Parkplätzen werden nicht allein auf die Nachfrage, sondern vielmehr auch auf die Verbesserung der Lebensqualität, im Besonderen der Umwelt-, Wohn- und Einkaufsqualität, und die wirtschaftlichen Bedürfnisse ausgerichtet.
  - Die Bewirtschaftung von Parkraum und die Vorschriften für die Errichtung von Parkplätzen im Zusammenhang mit Bauvorhaben sind mit einer minimalen Regelungsdichte zu erreichen.
  - Der bestehende, knappe Parkraum ist vorzugsweise durch eine marktwirtschaftliche, d.h. an Angebot und Nachfrage bzw. Frequenzen orientierte Tarifpolitik (Parkgebühren) zu nutzen und nicht primär durch Gebote und Verbote.
  - Es ist ein Gesamtkonzept gemäss § 55 Baugesetz zu erstellen.





### 2.3.6 Ein optimales Umfeld

**Teilziele für einen gut gestalteten öffentlichen Raum:**  
**Grundsatz: Einer funktional richtigen und ästhetisch wertvollen Gestaltung des öffentlichen Raumes und insbesondere des Strassenraumes ist hohe Priorität einzuräumen.**

- Alle Strassen- und Platzräume sind sorgfältig und mit Blick auf alle Verkehrsteilnehmer/-innen zu gestalten.
- Bei der Gestaltung von Strassenräumen sind unabhängig von der Strassenkategorie die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer als auch diejenigen der angrenzenden Nutzungen angemessen zu berücksichtigen.
- Bei der Gestaltung und der Anordnung von Parkieranlagen ist auf die Umgebung Rücksicht zu nehmen.
- Die intermodale<sup>1</sup> Mobilität ist durch optimale Auslegung von Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

**Teilziele für die Berücksichtigung der Anliegen Behinderter:**  
**Grundsatz: Die Komponenten des Verkehrsangebots (Infrastruktur, Betrieb, Information) sind schrittweise den Erfordernissen der Gesetzgebung über die Behinderten anzupassen.**

- Bestehende Anlagen sind zu überprüfen und insbesondere bei Reparatur- und Erneuerungsarbeiten entsprechend anzupassen.
- Betriebsmittel (v. a. Rollmaterial des öffentlichen Verkehrs) sind bei Neuanschaffungen konsequent entsprechend ausulegen und auszurüsten.
- Die Informationskanäle und Informationsmittel sind zu überprüfen und anzupassen.

**Teilziele für ein aktives Mobilitätsmanagement:**  
**Grundsatz: Massnahmen des Mobilitätsmanagements ergänzen die planerischen, technischen und baulichen Anstrengungen zur Verbesserung des Verkehrsgeschehens in Aarau.**



<sup>1</sup> Intermodale Mobilität bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf ein und demselben Weg. Multimodale Mobilität bedeutet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf verschiedenen Wegen.

- Der Informationsstand der in Aarau wohnhaften und arbeitenden Bevölkerung sowie der die Stadt besuchenden Personen über die Verkehrsangebote ist permanent zu aktualisieren und wo nötig zu verbessern. Die hierfür anzuwendenden Methoden sind den jeweiligen technischen Möglichkeiten entsprechend anzupassen.
- Multimodale Mobilität ist zu fördern durch
  - gezieltes Mobilitätsmanagement im Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr,
  - Begünstigung eines wesensgerechten Einsatzes der verschiedenen Verkehrsmittel,
  - Bereitstellung von integrierten Mobilitätsdienstleistungen.
- Autofreie Haushalte sind zu fördern durch
  - Unterstützung einer intakten Nahversorgung für Güter des täglichen Bedarfs,
  - Schaffen von Anreizen zur öV- und Velonutzung für Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger,
  - Unterstützung von Massnahmen zur Förderung des CarSharing.





## 2.4 Randbedingungen

### 2.4.1 Referenzzustand

Der Referenzzustand entspricht dem Zustand «Verkehrssanierung», wie er im Bericht zur Verkehrsuntersuchung 1999<sup>1</sup> festgehalten ist:

- Volle Sperrung der Altstadt:
  - Zufahrt via Zollrain für den Verkehr gesperrt.
  - Die Zufahrt von der Laurenzenvorstadt und der Vorderen Vorstadt ist nur noch für den zeitlich beschränkten Güterumschlag erlaubt.
  - Der Ziegelrain ist in Richtung Altstadt gesperrt.
- Die Knoten Telli-/Mühlemattstrasse und Gais (Hintere Bahnhofstrasse/Buchserstrasse) sind zu Kreiseln ausgebaut (Tellirainkreisel, Kreisel Gais).
- Sauerländertunnel ist in Betrieb.
- Die grossräumige Umfahrungsstrasse (neue Staffeleggstrasse) von Aarau und Küttigen mit einer neuen Aarebrücke ist in Betrieb.

<sup>1</sup> Baudepartement des Kantons Aargau, Verkehrssanierung Aarau, Verkehrsuntersuchung 1999, Juli 1999

### 2.4.2 Übergeordnete Festlegungen

Übergeordnete Inhalte aus Sachplan Bund und kantonalem Richtplan fliessen als Randbedingungen in den kommunalen Verkehrsrichtplan ein. Regionale Konzepte können ebenfalls als übergeordnete Inhalte einfließen.

In Abbildung 3 sind die strassenbezogenen Festlegungen des kantonalen Richtplans und die Knotenauslastungen im Referenzzustand dargestellt.

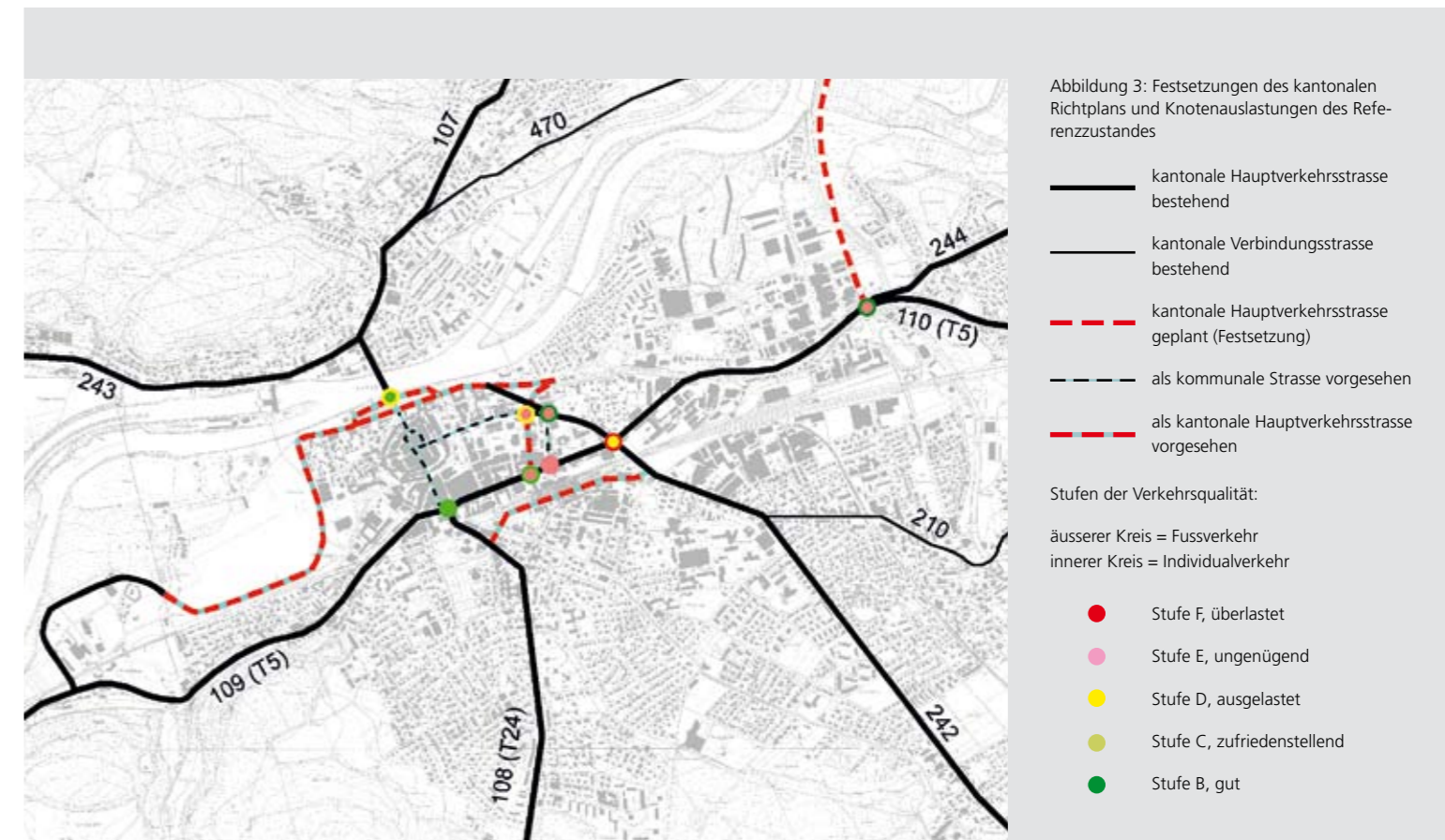
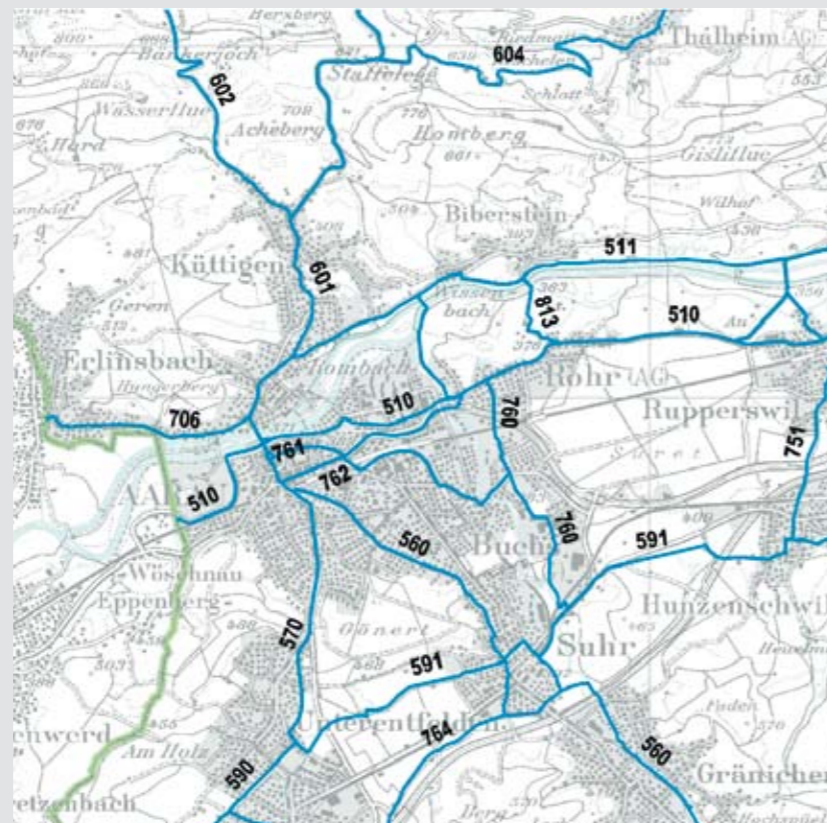


Abbildung 4 zeigt das grobmaschige Netz der definitiv festgelegten kantonalen Radrouten des kantonalen Richtplans, Stand 31.10. 2003, dem das feinmaschigere des kommunalen Verkehrsrichtplans überlagert werden muss.

Abbildung 4: Kantonale Radrouten gemäss kantonaalem Richtplan



### 2.4.3 Koordinationsbedarf

#### Agglomeration

Der Verkehrsrichtplan ist mit den zurzeit laufenden Arbeiten des Planungsverbandes Region Aarau (PRA) zu koordinieren. Ebenfalls ist eine Koordination mit den Agglomerationsprogrammen und der Netzstadt Mittelland vorzunehmen.

#### Angrenzende Gemeinden

Der Verkehrsrichtplan ist mit den Bedürfnissen und Absichten der Nachbargemeinden zu koordinieren.

#### Stadtintern

Die Koordination mit dem Stadtentwicklungskonzept und mit Konzepten und Projekten grösserer Umnutzungen (z. B. Torfeld Süd) ist sicherzustellen.

### 2.4.4 Technische Randbedingungen

Die Anforderungen der Versorgungsrouten sind zu berücksichtigen.

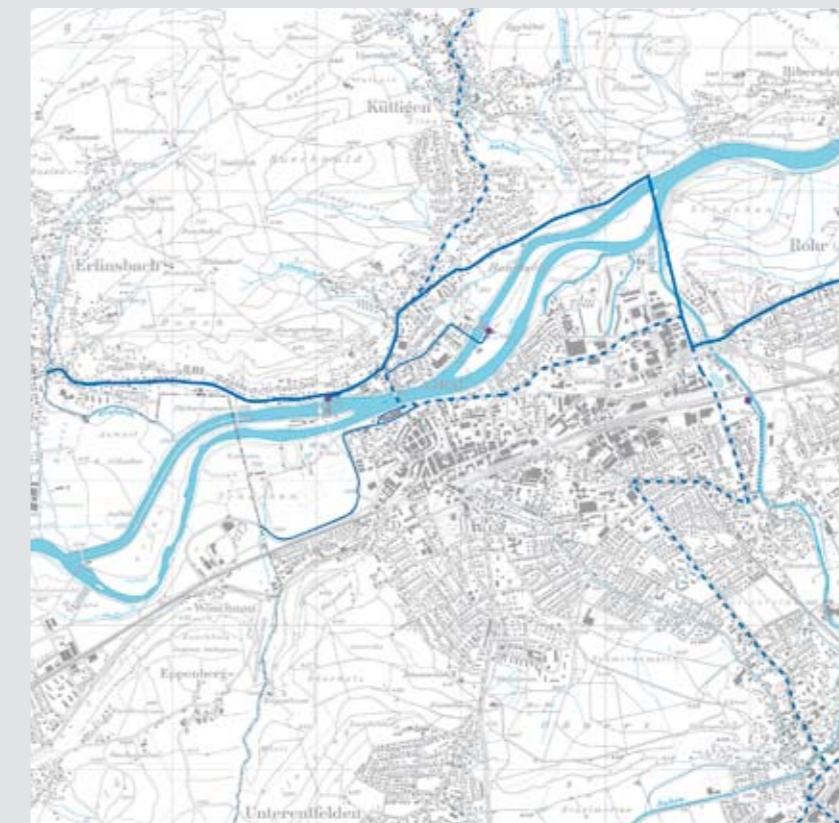



Abbildung 5: Versorgungsrouten innerhalb der Stadt Aarau

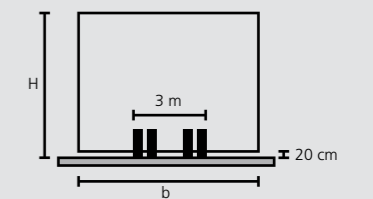
 **Baudepartement**  
Abteilung Verkehr

#### Plan der Versorgungsrouten

Routentyp	Durchfahrtsbreite b	Lichte Höhe H	Gesamtgewicht G <sup>1)</sup>	Achslast A
I	6,50 m	5,20 m	4800 kN	300 kN
I red.	6,50 m	5,20 m	3200 kN	200 kN
II	5,00 m	4,80 m	2400 kN	200 kN
III	4,50 m	4,80 m	900 kN	SVG/VRV <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup>10 kN  $\equiv$  1 t (alte Einheit)  
<sup>2)</sup>Art. 9 SVG, Art. 67 VRV

Lichttraumprofil in den Geraden:



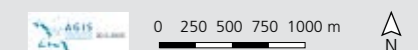
• Werke: Kraftwerk, Unterwerk, Kernkraftwerk

Die Abteilung Tiefbau, Unterabteilung Brücken- und Tunnelbau, verfügt über die aktuellen Informationen betreffend Hindernisse und Einschränkungen auf den Versorgungsrouten.

gemäss:  
Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (Ausnahmetransportroutenverordnung g, ATRV) vom 22.12.2004

Systematische Sammlung des Aargauischen Rechts:  
751.172  
[www.ag.ch/sar/](http://www.ag.ch/sar/)

PK25 © 2004 swisstopo (DV 642.4)







### 3. Richtplanrelevante Aussagen in den bestehenden Konzepten

#### 3.1 Fuss- und Veloverkehr

Das Fusswegkonzept vom April 1999 und das Velokonzept 2004 bilden eine **Grundlage** des Verkehrsrichtplans. D.h., der VRP stützt sich weitgehend auf diese Konzepte ab, ersetzt sie aber nicht. Sie werden nicht integral zum Bestandteil des Verkehrsrichtplans, behalten aber ihre Gültigkeit als Richtschnur für die Verwaltung. Andererseits ist es Aufgabe der Verkehrsrichtplan-Erarbeitung, aus einer übergeordneten Sicht all-fällige Ergänzungen vorzunehmen.

Zentrale Verkehrsrichtplaninhalte bilden die Netze als Ganzes mit gesonderter Auflistung von notwendigen Netzergänzungen (Fusswege / Velorouten bestehend / geplant). Damit finden auch Forderungen nach Massnahmen wie z.B. das Einrichten von Fussgängerstreifen implizit Eingang in den Verkehrsrichtplan, ohne dass sie explizit aufgezählt werden müssen.

Kleinere Massnahmen, deren Realisierung im Zuständigkeitsbereich der städtischen oder kantonalen Verwaltung stehen, die weder der Mitwirkung noch der Koordination bedürfen und die zur Realisierung der verkehrspolitischen Ziele nur einen untergeordneten Beitrag leisten, werden nicht in den Verkehrsrichtplan aufgenommen. Es handelt sich dabei z.B. um die Anordnung einzelner Querungshilfen, Veränderung der Parkierungsanordnung, Anordnung von Fussgängerstreifen, Verkürzung von LSA-Umlaufzeiten, Beseitigung von «Stolpersteinen» für Velofahrende usw.

Verschiedene Massnahmen und Massnahmengruppen werden im Rahmen von anderen Verkehrsrichtplaninhalten berücksichtigt, wie z.B. eine fussgängerfreundliche Gestaltung des Bahnhofplatzes oder die Umgestaltung der gesamten Bahnhofstrasse.

Wichtige Massnahmen, die mit andern Bereichen koordiniert werden müssen und/oder die eigentümergebundene Auswirkungen haben können, sollen explizit im Verkehrsrichtplan erwähnt werden.



#### 3.2 Öffentlicher Verkehr

Das NAKAU (Neues Angebotskonzept Aarau und Umgebung) bildet wie das Fussweg- und das Velokonzept eine Grundlage des Verkehrsrichtplans.

Zentrale Verkehrsrichtplaninhalte sind:

- Die Grundsätze zur Gestaltung des Angebots (Erschliessungsdichte, Hauptrelationen, Anschlussprioritäten usw.).
- Das Liniennetz.
- Die Angebotsdichte, differenziert nach Mo bis Sa tagsüber, Abendangebot, Sonntagsangebot.
- Spezifische Anforderungen an die Behandlung des öV im Strassenraum (Busspuren, Priorisierungen an Knoten).
- Spezielle Anforderungen an einzelnen grossen Haltestellen (Bahnhof, Kunsthaus, Altstadtaltestellen etc.).
- Wendeanlagen.
- Sonstige Anlagen mit erhöhtem Platzbedarf (z.B. WSB-Verlegung).

#### 3.3 Motorisierter Individualverkehr

Aus dem Jahr 1997 stammt ein Verkehrsregelungskonzept für das gesamte Stadtgebiet. Im Anschluss daran beschäftigen sich verschiedene Teilkonzepte mit einzelnen Achsen bzw. Knoten (Dosierung Entfelderstrasse, Pfortnerung Aarau-West, Alternativprojekt Bahnhofstrasse, Kreisel Aargauerplatz). Aus dem Jahr 1999 stammt die Verkehrsuntersuchung, die sich mit den Auswirkungen unterschiedlicher Formen der Altstadtsperrung auseinandersetzt. Das Resultat fliesst bereits als Referenzzustand in den Verkehrsrichtplan ein (Kapitel 2.4.1).

Die einzelnen Teilkonzepte finden insofern Eingang in den Verkehrsrichtplan, als sie das Verkehrsgeschehen in Aarau wesentlich beeinflussen, einen Koordinationsbedarf hervorrufen und/oder eigentümergebundene Auswirkungen haben.

Zentraler Verkehrsrichtplaninhalt ist die Gliederung des Strassennetzes in verschiedene Hierarchiestufen. Im Wesentlichen sind Hauptstrassen (übergeordnetes Strassennetz) und Quartierkammern (Sammel- und Erschliessungsstrassen) zu unterscheiden, wobei die Unterscheidung nach Strasseneigentümern (Kantons- oder Gemeindestrassen) ebenfalls in hohem Masse richtplanrelevant ist. In den Quartierkammern ist die



## B. Stossrichtungen

Wahl des Verkehrsregimes von Bedeutung: Zielrichtung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Geschwindigkeitsverminderung, Querungserleichterungen, gestalterische Aufwertung, Reduktion von Schleichverkehr usw.), Zonenregelungen (Tempo 30, Begegnungszonen), Parkierungsregime (Anwohnerprivilegierung).

Die heute übliche Differenzierung nach verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen ist wenig zweckmässig. Selbstverständlich sind die verkehrsbezogenen Parameter (z. B. Fahrstreifenbreiten) auf Hauptstrassen anders als in den Quartieren und selbstverständlich haben Hauptstrassen im Normalfall ein höheres Verkehrsaufkommen zu bewältigen als Sammel- und Erschliessungsstrassen. Aber gerade Hauptstrassen im städtischen Kontext weisen oft sehr dichte angrenzende Nutzungen auf, deren Ansprüche an den Strassenraum verkehrsbezogenen Ansprüchen nicht untergeordnet werden dürfen. Das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und die Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen hat in der Stadt auch auf Hauptstrassen seine Gültigkeit. In diesem Sinne sind Hauptstrassen ebenso «siedlungsorientiert» wie die übrigen städtischen Strassen, auch wenn sie andere Verkehrsmengen zu bewältigen haben.

Weitere wichtige Verkehrsrichtplaninhalte sind grössere Parkieranlagen, Strassenabschnitte, die speziellen gestalterischen Prinzipien zu genügen haben, das Regelungsprinzip auf wichtigen Knoten (im Prinzip die beabsichtigte Verkehrsführung auf dem gesamten Stadtgebiet).

### 3.4 Mobilitätsmanagement

Bisher gibt es bei der Stadt noch kein institutionalisiertes aktives Mobilitätsmanagement. Der Verkehrsrichtplan zeigt mögliche Wege auf.

### 3.5 Nachhaltigkeit

Die im Abschnitt 2.2 aufgeführten Nachhaltigkeitsziele führen direkt zu den entsprechenden Verkehrsrichtplaninhalten. Diese sind in der Form geeigneter Indikatoren (z. B. gesamte gefahrene Personenkilometer auf Stadtgebiet im MIV als Indikator für den Energieverbrauch) festzuhalten. Die zu erreichenden Zielwerte sind grösstenteils nicht definiert (z. B. Energieverbrauch minimieren). In Aarau sind Nachhaltigkeitsindikatoren im Umweltbericht zur Anwendung gekommen. Im Verkehrsbereich fehlen bisher entsprechende Erfahrungen. Nachhaltigkeitsindikatoren bieten unter anderem die Möglichkeit, im Rahmen eines Vergleichs mit andern Städten ein Benchmarking durchzuführen. Erst wenn solche Erfahrungen und Auswertungen vorliegen, wird es möglich sein, Nachhaltigkeitsziele auch quantitativ genauer zu definieren. Wichtig ist zum jetzigen Zeitpunkt, dass überhaupt solche Ziele aufgenommen werden und dass in der Folge das entsprechende Monitoring und Controlling aufgebaut wird.

Zur Sicherstellung der Mobilität wurden im Kapitel 2. «Ziele und Randbedingungen» vier Säulen der Verkehrspolitik definiert. Diese vier Säulen können als Stossrichtungen bezeichnet und wie folgt näher definiert werden:

### 4. Säule 1: Attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen

Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen bewegen sich achsen- und flächenorientiert. Beim Veloverkehr sind für Distanzen über 2 km attraktive, schnelle Achsen wichtig. Beim Fussverkehr sind die Distanzen generell kürzer, aber auch hier sind beispielsweise für die Verbindungen aus den Quartieren zum Bahnhof oder ins Stadtzentrum attraktive Fusswegachsen von nicht zu vernachlässigender Bedeutung.

Im kleinräumigen Bereich (z. B. innerhalb von Quartieren oder innerhalb der Altstadt) hingegen sind die Quellen und Ziele des Langsamverkehrs dispers verteilt. Hier steht die Flächenorientierung im Vordergrund. Die Wunschlinien bewegen sich kreuz und quer im Raum ohne Kanalisierung. Die Grenze zwischen Fuss- und Veloverkehr wird fliessend (Absteigen vom Velo, das Velo von der einen Strassenseite zur gegenüberliegenden stossen, einige Meter zusammen mit einer Fussgängerin zurücklegen usw.).

Attraktive Achsen, hohe Vernetzung und freie Flächen sind die Elemente, die für ein qualitativ hochwertiges Langsamverkehrssystem unabdingbar sind.

Betrachtet man den gesamten Freiraum (den öffentlich zugänglichen Raum) der Stadt Aarau aus dieser Systematik heraus, so lässt sich eine Differenzierung in verschiedene Systeme erkennen. Sie weisen unterschiedliche Funktionen und dementsprechend auch unterschiedliche Anforderungsspektren auf.





Folgende Systeme sind relevant:

- **System «Altstadt und Bahnhofstrasse»**

Innerhalb dieses Systems ist die Flächenhaftigkeit der Bewegungen besonders ausgeprägt. Sowohl die Velofahrerinnen und Velofahrer als auch die Fussgängerinnen und Fussgänger suchen eine Vielzahl verschiedener Ziele auf, oft auch innerhalb einer einzigen Wegkette. Längs- und Querbewegungen in den Strassenräumen, Bewegungsunterbrüche, langsame und schnelle Bewegungen, zielgerichtete und ziellose Bewegungen – alles finden wir in diesen Räumen nebeneinander.

Eine sichere und attraktive Raum- und Flächengestaltung ist deshalb die zentrale Anforderung. Die vorgesehene Sperrung der Altstadt für den motorisierten Individualverkehr schafft die nötigen Voraussetzungen für eine entsprechende Gestaltung der Strassen- und Platzräume. Im Raum Bahnhofstrasse wird dieses kleinräumige und vernetzte System überlagert von den achsenbezogenen Anforderungen des motorisierten Verkehrs. Dem daraus entstehenden Konflikt kann nicht ausgewichen werden. Weder ist der motorisierte Verkehr aus der Bahnhofstrasse wegzudenken, noch können die vielfältigen kleinräumigen Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs ohne entscheidende Attraktivitätseinbußen kanalisiert werden. Das Prinzip kann hier nur Koexistenz heissen, wobei diese immer bedingt, dass beide Seiten bei sich widersprechenden Anforderungen zu Konzessionen bereit sein müssen.



- **System «Zugänge zur Bahn»**

Dieses Teilsystem betrifft nicht nur den Bahnhof, sondern auch die vorgesehene Haltestelle Torfeld Süd von AAR bus+bahn und bezieht sowohl die Zugangswege im Stadtgefüge als auch die unmittelbaren Perronzugänge mit ein. Es geht darum, durch eine möglichst attraktive und sichere Gestaltung der Zugänge, den Einzugsbereich der Haltestellen für Velofahrende oder Zufussgehende zu vergrössern und insbesondere die Entwicklungsgebiete besser an die Bahn anzubinden. Massgebliche Widerstände auf diesen Wegen sind Strassenquerungen, Höhendifferenzen, unwirtliche öffentliche Räume und für Ortsunkundige auch Orientierungsschwierigkeiten. Die Wirkung all dieser Hindernisse ist zu vermindern bzw. so weitgehend wie möglich zu eliminieren.

- **System «Bahnperron»**

Hier ist der Begriff Perron sehr weit gefasst. Er umfasst den gesamten für den Fuss- und Veloverkehr wichtigen Bereich entlang der Bahngleise zwischen der Oberen Vorstadt und dem Ostende der Haltestelle Torfeld Süd. Dieser Bereich soll auf der ganzen Länge beidseitig des Bahnareals für Fussgängerinnen und Fussgänger begehbar und auch für den Veloverkehr nutzbar sein. Ähnlich wie beim System Bahnhofszugänge ist auch hier das Ziel, den Einzugsbereich der Bahn zu vergrössern.

- **System «Rain»**

Im System Rain sind alle diejenigen Wegstrecken zusammengefasst, die die Höhendifferenz zwischen dem Niveau von Altstadt und Bahnhof und demjenigen der Ebene des Aareraums überwinden. Da die Überwindung des Rains für alle Relationen von unten nach oben und oft auch umgekehrt ein massgebliches Hindernis darstellt, ist darauf zu achten, dass nicht zusätzlich für Fusswegrelationen noch Umwege entstehen. Es ist deshalb eine Vielzahl von solchen Verbindungen für den Fussverkehr notwendig und grösstenteils auch vorhanden. Etwas problematischer sind diese Verbindungen für den Veloverkehr. Oft sind sie zu steil oder gar mit Treppen versehen und kaum für Velo nutzbar. Es ist wichtig, dass diejenigen Verbindungen, die dem Veloverkehr offen stehen, nicht zu steil ausgebildet und insbesondere im Aufwärtsverkehr vom motorisierten Verkehr weitgehend getrennt verlaufen.

Es geht aber nicht nur um die unmittelbare Bewältigung des Rains, sondern auch um die Fortsetzungen am oberen wie am unteren Ende der betreffenden Verbindungen. Vor allem die oberirdische Querung der Laurenzenvorstadt im Bereich der Feerstrasse scheint Probleme zu bieten, da oft bei «Rot» gequert wird.

Die Systeme «Rain» und «Zugänge zur Bahn» überschneiden sich stark. Eine schlanke Überwindung des Rains kann den Einzugsbereich der Bahn wesentlich vergrössern. Es ist deshalb zu prüfen, ob nicht an den wichtigsten Verbindungswegen zwischen den Räumen Schachen und Telli und den Bahnhofszugängen mechanische Aufstiegshilfen (Lifte) installiert werden könnten.





- **System «Quartierverbindungen»**

Mit den Quartierverbindungen verhält es sich ähnlich wie mit der Altstadt. Nur sind hier nicht in erster Linie die Ziele, sondern vor allem die Quellen der Verkehrsbewegungen, die Wohnungen, dispers verteilt. Die Ziele können auch mal konzentriert auftreten, wie z.B. bei Schulen oder Einkaufsschwerpunkten. Hinzu kommen die Verbindungen ins Stadtzentrum, die die quartierinternen Verbindungen überlagern. Achsenbetonte und flächenhafte Bedürfnisse sind somit in den Quartieren nebeneinander vorhanden und erfordern eine grosse Vernetzung. Durchlässigkeit, Abbau von Hindernissen, Platzgestaltungen, Gestaltung von Strassenräumen, Schulwegsicherung, Koexistenz mit einem beruhigten motorisierten Verkehr (Tempo 30, Begegnungszonen) sind hier die Stichworte. Ebenso wichtig sind die achsenbezogenen Verbindungen in die Altstadt, zum Bahnhof und hinaus in die Naherholungsgebiete. Sie können in einem Netz «strukturierender Verbindungen» zusammengefasst werden, dem in der Gestaltung besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist.

- **System «Grünräume und Wald»**

Das System umfasst den Aareraum, die Landwirtschaftsgebiete und teilweise parkähnlichen Gebiete zwischen Siedlungsrand und Wald, die Waldgebiete selbst sowie einige parkähnliche Gebiete innerhalb des Siedlungsraumes.

Diese Gebiete weisen grösstenteils ein eigenes konsistentes Wegnetz auf und bedürfen nur bescheidener Ergänzungen. Wichtig ist hier vielmehr die Anbindung an das übrige Fussweg- und Velowegnetz bzw. die Erreichbarkeit dieser Gebiete. Sie sind nahtlos an die übrigen Systeme anzubinden. Zu berücksichtigen ist zudem die Übereinstimmung mit dem kantonalen Wanderwegnetz. Je nach Situation werden der Veloverkehr und der Fussverkehr getrennt oder gemischt geführt.

Das aus diesen Teilsystemen resultierende Konzept Fussverkehr ist in Abbildung 6 auf Seite 32 dargestellt.



## 5. Säule 2: Ein attraktives und leistungsfähiges ÖV-Netz

### 5.1 Die öffentlichen Verkehrsmittel

Die Stadt Aarau ist Zentrum einer Agglomeration<sup>1</sup> mit rund 80 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 50 000 Arbeitsplätzen. Die 7 Zentrumsgemeinden (Aarau, Buchs, Rohr, Suhr, Oberentfelden, Unterentfelden, Schönenwerd) weisen total knapp 50 000 Einwohnerinnen und Einwohner und 25 000 Arbeitsplätze auf.

Die Gemeinden Aarau, Küttigen, Biberstein, Rohr, Buchs, Suhr, Eppenber-Wöschnau, Schönenwerd, Gretzenbach, Nieder- und Obererlinsbach und Erlinsbach werden durch die AAR-Buslinien erschlossen. Schönenwerd weist zudem einen Haltepunkt der Regionalzuglinie Aarau–Olten auf. Die südlich gelegenen Gemeinden Ober- und Unterentfelden, Muhen und Gränichen sind durch AAR-Bahn erschlossen. Zusätzlich zu den Buserschliessungen bedient AAR-Bahn die Gemeinden Suhr und Buchs und Teile von Aarau mit einigen Haltepunkten. Die regionalen Buslinien, die durch Postautos betrieben werden, bedienen die nördlich der Staffelegg und des Benkerjochs gelegenen Gemeinden.

Die stadtinterne Erschliessung wird durch die AAR-Buslinien und teilweise AAR-Bahn gewährleistet, die damit teilweise sowohl regionale wie auch innerörtliche Erschliessungsaufgaben übernehmen müssen. Die Postauto-Linien sind für die interne Erschliessung kaum von Bedeutung, sind aber als wichtige Zubringerlinien aus der Region auf zentral gelegene Haltestellen und eine optimale Verknüpfung mit der Bahn ebenso angewiesen wie die AAR-Linien.

Als äusserst wichtiger Zubringer muss auch die AAR-Bahn gesehen werden. Sie bedient die einwohnerstarken Gemeinden im Wynental und im Suhrental und verbindet sie mit dem Zentrum und mit dem Bahnhofpunkt Aarau.

<sup>1</sup> Die Agglomeration Aarau umfasst nach der Definition des Planungsverbandes Aarau (siehe Bericht Siedlungs- und Verkehrskonzept Agglomeration Aarau, 19. November 2004) im Jahr 2000 81 200 Einwohnerinnen und 52 600 Beschäftigte (respektive 79'900 E und 47 100 A gemäss Abgrenzung Volkszählung 2000).

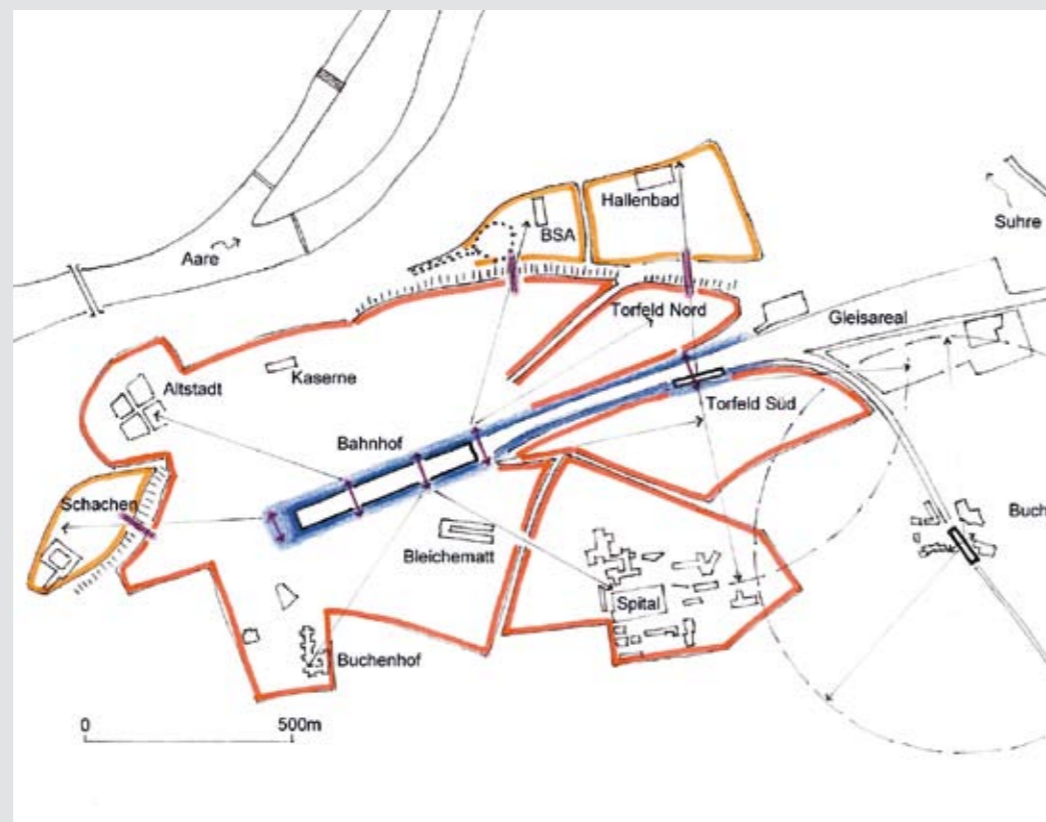




## 5.2 Die Funktionen des öV auf Stadtgebiet

Siedlungsdichte und Qualität der öV-Erschliessung stehen in enger Abhängigkeit zueinander. In den zentralen Gebieten und entlang von verdichteten Achsen ist ein qualitativ hochwertiges öV-Angebot zwingend. Umgekehrt sollten sich Siedlungsverdichtungen nach innen an der öV-Erschliessungsqualität orientieren. In sehr gut erschlossenen Gebieten ist ein Nutzungsmix (Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe, Detailhandel) erforderlich, der den Qualitäten zentraler Gebiete entspricht. Die höchste Erschliessungsqualität kombiniert mit grosser Nutzungsdurchmischung findet sich im Direkterschliessungsbereich (500-m-Einzugsbereich) des Bahnhofs. Der hoch verdichtete Bereich der Innenstadt wird sich im Zuge der Entwicklungen im Raum Torfeld nach Osten ausdehnen. Der Direkterschliessungsbereich der Schiene sollte entsprechend ausgeweitet werden. Die künftige AAR-Haltestelle Torfeld Süd trägt diesen Entwicklungen Rechnung. Mit einer Verbesserung der östlichen Fussweg- und Velozugänge zum Bahnhof kann der 500-m-Einzugsbereich weiter ausgedehnt werden (Abbildung 6).

Abbildung 6: Bahnorientierte Zentralitäten und Verdichtungsgebiete  
Wird zusätzlich die Erschliessung durch die Buslinien mit einbezogen, so weitet sich der Bereich von Zentralitäts- und Verdichtungsachsen aus (Abbildung 7, Seite 37).



## 5.3 Das Liniennetz

Die AAR-Bahn wird künftig zwischen Aarau und Suhr auf der Trasse der heutigen SBB-Linie Aarau-Zofingen verlegt und auf Stadtgebiet mit einer neuen Haltestelle Torfeld Süd ergänzt.

Das künftige Busliniennetz auf Stadtgebiet wird sich einerseits so weit wie möglich am Bestand orientieren, muss aber andererseits die künftigen Siedlungsentwicklungen gemäss dem vorangegangenen Kapitel berücksichtigen und wird dementsprechend Änderungen erfahren müssen. Es soll auf den folgenden Grundsätzen basieren:

- Alle Linien bedienen sowohl die Altstadt wie auch den Bahnhof (wobei die Bedienung der Haltestelle Kunsthaus als Altstadtbedienung aufgefasst werden kann).
- Die Linien sind auf möglichst direktem Weg von den Wohnquartieren und Nachbargemeinden in die zentralen Zielbereiche Altstadt und Bahnhof zu führen.
- Die Linien, die die Agglomeration bedienen, können in die innerstädtische Erschliessung einbezogen werden.
- Müssen für die Übernahme innerstädtischer Erschliessungsaufgaben auf Agglomerationslinien Umwege in Kauf genommen werden, so sind diese mit der Erschliessung von für die Agglomeration wichtigen Zielen (Arbeitsplatzschwerpunkte, Spital etc.) zu kombinieren.
- Erschliessungslücken und unechte Erschliessungen (Bedienung nur in einer Fahrtrichtung) sind zu vermeiden.
- Die Entwicklungsgebiete Torfeld Süd und Torfeld Nord sind optimal zu erschliessen. Im Bereich Torfeld Nord ist eine neue Linie erforderlich. Das Torfeld Süd kann von der Buchserstrasse her mit der Linie 1 oder mit der Linie 4 erschlossen werden. Die Erschliessung mit einer weiteren Linie hängt von den Bedürfnissen der Gemeinde Buchs und dem künftigen Strassennetz (Verbindung Neubuchsstrasse–Industriestrasse) ab.





## 5.4 Das Angebot

### 5.4.1 Bahnangebot

Die ab Aarau angebotenen umsteigefreien Verbindungen setzen sich seit Dezember 2004 wie folgt zusammen:

Schnellzüge:

- Von/nach Zürich 2mal pro Stunde, einmal ohne Halt (ICN v./n. Biel), einmal Halt in Lenzburg (IR v./n. Basel). Die Wiedereinführung des zweiten Haltes Lenzburg ist für 2007 vorgesehen.
- Von/nach Brugg-Baden 2 mal pro Stunde, einmal ohne Zwischenhalte (IR Bern-Zürich), einmal mit Halt in Wildegg und Turgi (RX nach Wettingen)
- Von/nach Bern 1 mal pro Stunde mit Halt nur in Olten (IR über Neubaustrecke)
- Von/nach Biel-Lausanne 1 mal pro Stunde mit Halt in Olten und Solothurn (ICN)
- Von/nach Basel 1 mal pro Stunde mit Halt in Sissach und Liestal (IR)

Regionalzüge:

- Von/nach Olten 1 mal pro Stunde
- Von/nach Lenzburg 2 mal pro Stunde (einmal weiter bis Brugg via Birrfeld, einmal bis Rotkreuz)
- Von/nach Zürich 1 mal pro Stunde (S3 via Lenzburg ohne Halt in Rapperswil)
- Von/nach Brugg 1 mal pro Stunde
- Von/nach Menziken halbstündlich mit Verdichtungen zum Viertelstundentakt
- Von/nach Schöftland halbstündlich mit Verdichtungen zum Viertelstundentakt

Das ergibt im Grundtakt 16 Abfahrten pro Stunde. Gegenüber dem Fahrplan 2004 ergeben sich gewisse Verbesserungen, insbesondere eine schnelle Verbindung von/nach Bern, die S3 ins Limmattal und die neue Direktverbindung ins Birrfeld sowie mit dem IR von Basel eine schnelle Verbindung nach dem Kanton Graubünden (ab Zürich als IC mit Halt nur in Landquart).

Nicht realisiert ist der Halt des IC auf der Ost-West-Transversale Genf-St.Gallen. Die neue Verbindung von/nach Bern über die Neubaustrecke mit Halt in Olten hat in Bern schlanken Anschluss v./n. Genf. Eine qualitativ hochwertige Verbindung nach Genf ist damit gegeben. Die im kantonalen Richtplan erhobene Forderung nach einer halbstündlichen schnellen Verbindung von/nach Bern wird einigermaßen erfüllt. Das Bahnangebot kann mit der auf 2005 eingetretenen Verbesserung als weitgehend befriedigend bezeichnet werden. Weitere infrastruktur-unabhängige Angebotsverbesserungen (z.B. Ausdehnung des Viertelstundentaktes auf den AAR-Ästen) sind abhängig von der Nachfrageentwicklung und von der Finanzierbarkeit.

### 5.4.2 Busangebot

Als Grundangebot gilt auf den AAR-Linien zurzeit der Halbstundentakt, wobei auf den Linien 1 und 2 montags bis freitags bereits der durchgehende Viertelstundentakt mit Verdichtungen angeboten wird. An Sonntagen wird auf den Linien 1 und 2 auf den Halbstundentakt, auf den übrigen Linien auf den Stundentakt ausgedünnt.

Die unterschiedlichen Angebotsdichten auf den Linien 1 bzw. 2 und den übrigen Linien sind primär aus den regionalen Anforderungen begründbar. Auf dem Stadtgebiet sind die Einzugsgebiete der Linien nicht derart verschieden, dass die Unterschiede in der Angebotsqualität gerechtfertigt wären. Einzig die Linie 2 bedient im Raum Telli ein nachfragestärkeres Gebiet als die übrigen Linien. Aus der Sicht der Stadt wäre eine über das gesamte Stadtgebiet einheitliche Angebotsqualität wünschenswert. Auf lange Sicht kann dies nur der Viertelstundentakt mit nachfrageabhängigen Verdichtungen während der Hauptverkehrszeiten und Ausdünnungen am Abend und am Sonntag zum Halbstundentakt sein.





## 5.5 Behandlung des öV im Strassenraum

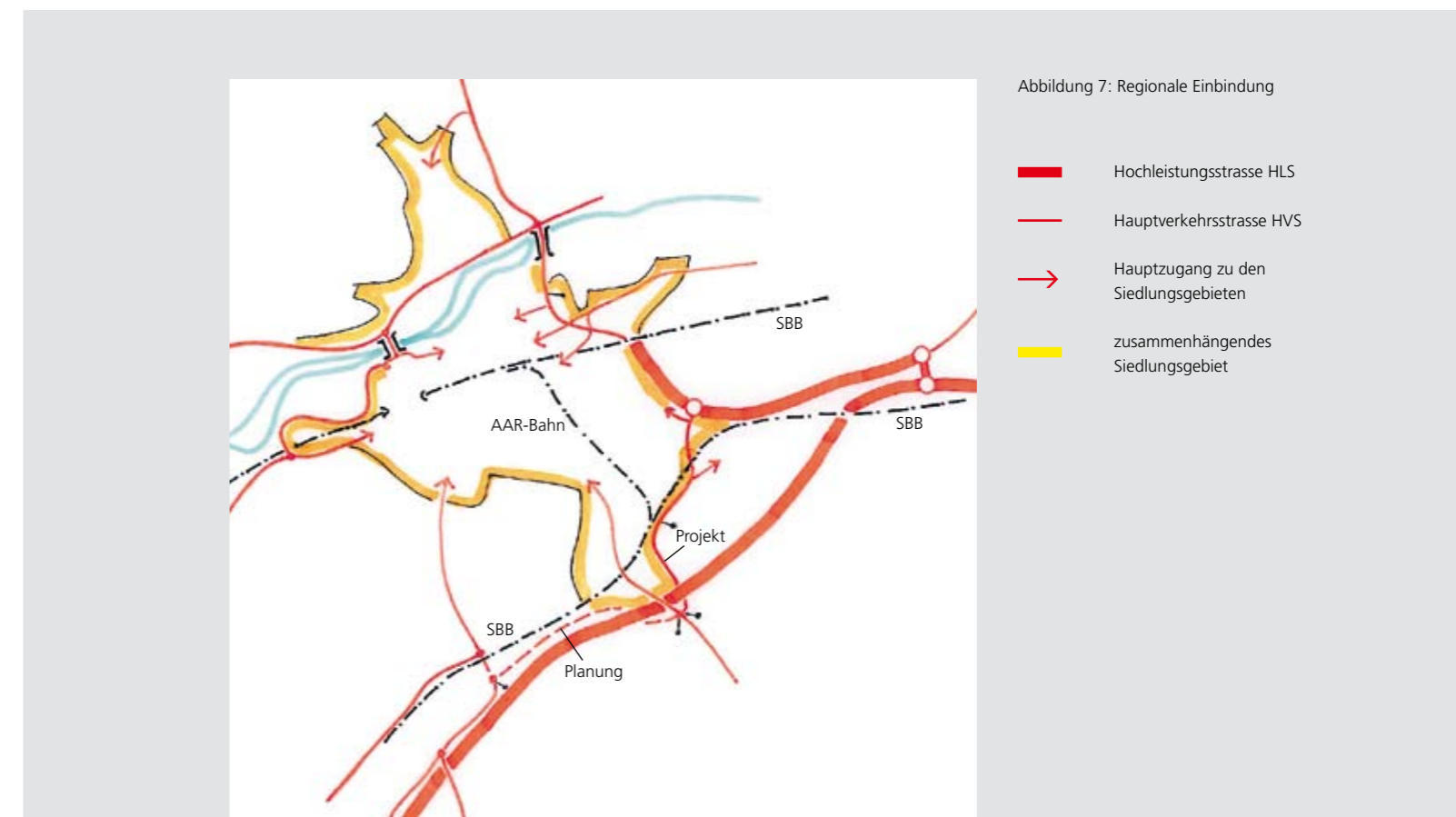
Der öV wird dann wesensgerecht behandelt, wenn die aus seinen Systemeigenschaften herrührenden Forderungen erfüllt sind und den Forderungen der Fahrgäste bestmöglich Rechnung getragen wird:

- Die Fahrgäste fordern kurze Reisezeiten. Daraus lässt sich die Forderung nach einem Minimum an Fahrzeitverlusten ableiten.
- Der öV fährt nach Fahrplan und im Fall von Aarau nach einem über den ganzen Tag gleich bleibenden Taktfahrplan. Daraus ergibt sich die Forderung nach einer möglichst geringen Streuung der Fahrzeiten.
- An Knoten ist dem öV deshalb grundsätzlich Priorität einzuräumen, sofern dies nicht zu unzumutbaren Kapazitätseinschränkungen (Einstau benachbarter Knoten, Eigenbehinderungen öV etc.) führt.
- Im Haltestellenbereich ist der öV ebenfalls prioritär zu behandeln. Das heisst: weitgehender Verzicht auf Busbuchten. Wo sich diese nicht vermeiden lassen, Begünstigung der Ausfahrt aus der Haltestelle (gute Sichtverhältnisse, evtl. Busschleusen oder Ausfahrt in Busspur).
- Spezielle Behandlung des Busses in Bereichen (organisatorisch oder baulich), wo beim MIV Stau zu erwarten ist, bzw. Verlegung der MIV-Staus auf Strecken ohne Busverkehr.

## 6. Säule 3: Ein stadtverträgliches und funktionsfähiges System für den motorisierten Individualverkehr

### 6.1 Regionale Einbindung

Der regionale Zielverkehr soll auf dem übergeordneten Netz nahe ans Ziel heran und auf kurzem Weg durch die Quartierkammer hindurch zum Ziel geführt werden. Analog dazu ist der Quellverkehr auf kurzem Weg zum übergeordneten Netz und auf diesem aus der Stadt hinauszuführen. Attraktive Abkürzungen durch die Wohnquartiere sind zu vermeiden. Der Verkehr, welcher weder Quelle noch Ziel in der Stadt hat (Durchgangsverkehr und gebietsfremder Verkehr), soll, soweit möglich, um die Stadt herumgeführt werden. Sowohl der Ziel- und Quellverkehr als auch der Durchgangsverkehr sind auf dem innerstädtischen Strassennetz möglichst schonend abzuwickeln (Abbildung 7).



## 6.2 Städtisches Erschliessungskonzept

Das innerstädtische Strassennetz verursacht in seiner heutigen Konzeption eine enorme Konzentration der MIV-Ströme zwischen dem Knoten Gais und dem Kreuzplatz. Die zusätzlichen Verkehrsaufkommen, die durch neue Nutzungen in den Bereichen Torfeld Süd und Torfeld Nord hinzukommen, verstärken diese Konzentration noch zusätzlich.

### 6.2.1 Erschliessung Torfeld

Die in Abbildung 9 dargestellten Erschliessungsvarianten für das Gebiet Torfeld Süd wurden im Rahmen der Abklärungen zur Erschliessung des Torfeldes Süd genauer untersucht<sup>1</sup>.






Es zeigte sich, dass die zusätzliche Belastung des Strassennetzes, die allein infolge der Neuüberbauung Torfeld Süd induziert wird, nicht das Hauptproblem darstellt. Vielmehr wird die generell zu erwartende Verkehrszunahme in Aarau das Strassennetz verschiedentlich an seine Leistungsgrenze bringen. Eine zweckmässige Erschliessung des Torfeldes Süd sollte deshalb dazu beitragen, das Strassennetz insgesamt besser zu bewirtschaften und die Belastungen der massgebenden Knoten besser zu verteilen. In der erwähnten Untersuchung schneidet die Variante 3 am besten ab. Sie wird weiterverfolgt.

<sup>1</sup> Stadt Aarau: Torfeld Süd / Mittellandpark, Raumplanungsbericht zu den Richtplananträgen, Planteam, Ernst Basler + Partner, Aarau, 18. August 2004

Abbildung 8: Drei Varianten der MIV-Erschliessung der Entwicklungsgebiete im Torfeld

Variante 1  
Neue Querung des Gleisfeldes

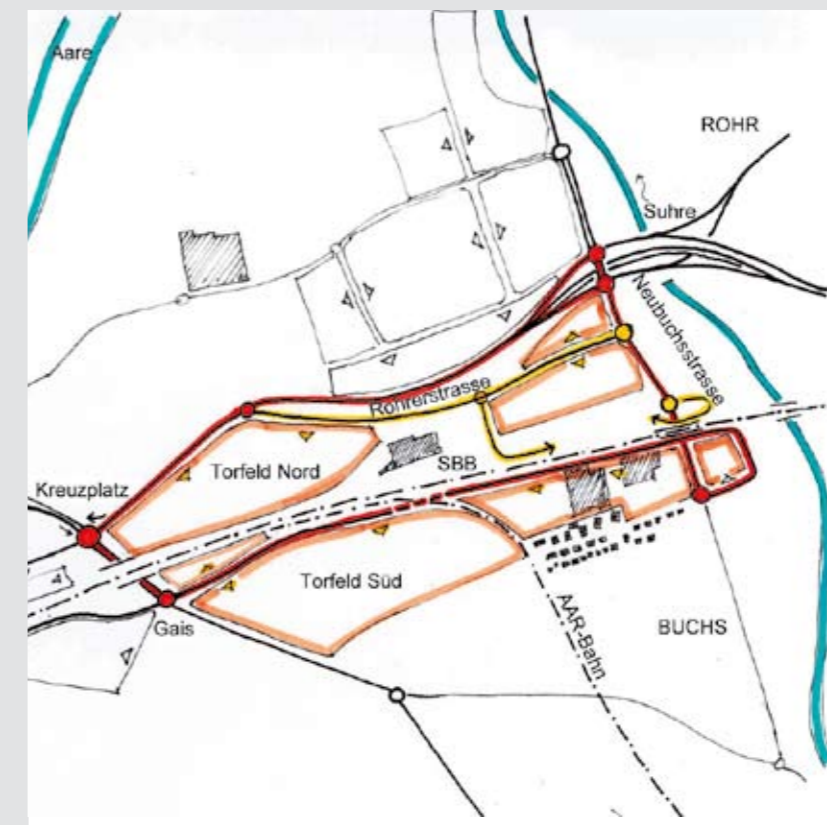
Es entsteht eine neue Stadtverbindung. Die gesamte Massnahme liegt in der Kompetenz der Stadt Aarau.

- Strassensystem
-  Hauptstrasse
  -  Sammelstrasse
  -  Erschliessungssystem Entwicklungsgebiete
  -  Erschliessung von Hauptstrassen
  -  Erschliessung von Sammelstrassen Hauptzufahrt



Variante 2  
Neue Querung des Gleisfeldes

Erschliessung des Gebietes südlich des Gleisfeldes erfolgt mittels Stichstrassen, damit keine neue Stadtverbindung entsteht. Die gesamte Massnahme liegt in der Kompetenz der Stadt Aarau.



Variante 3  
Neue Erschliessung beidseitig des Gleisfeldes ab der Neubuchsstrasse

Die Massnahme liegt teilweise auf dem Gebiet der Gemeinde Buchs.



## 6.2.2 Innerstädtisches Strassennetz

Die Gleisanlagen der SBB haben in der Stadt zwischen Tunnelportal Ost und der östlichen Stadtgrenze eine massive Trennwirkung. Für den MIV gibt es auf dem Hauptstrassennetz nur zwei Querungen: auf der Entfelderstrasse und zwischen Knoten Gais und Kreuzplatz. Eine dritte Querungsmöglichkeit liegt auf dem Gebiet der Gemeinde Buchs auf der Neubuchsstrasse.

Die beiden auf Stadtgebiet liegenden Querungen gehören zu den stärksten belasteten Streckenabschnitten. Insbesondere die Querung zwischen Knoten Gais und Kreuzplatz ist heute stark ausgelastet bis überlastet und wird es auch in Zukunft bleiben.

Kernstück des städtischen Erschliessungskonzeptes ist der Gedanke, dem MIV ein Strassennetz zur Verfügung zu stellen, das ihm ermöglicht, diese hoch belasteten Querungen so wenig wie möglich befahren zu müssen, und das zugleich die Bedürfnisse, die sich aus der Entwicklung im Raum Torfeld ergeben, bestmöglich berücksichtigt. In der heutigen Situation müssen die starken aus Osten und Südosten einfallenden Ströme für die Zufahrt zu den meisten Zielen den Kreuzplatz und/oder den Knoten Gais queren. Mit einer Verbindung zwischen dem Knoten Gais und der Neubuchsstrasse entsteht eine «Leiter» mit den «Holmen» nördlich und südlich der Bahn und drei «Sprossen» (rot in Abbildung 9).

Damit kann der Entscheid, auf welcher Seite der Gleisachsen der Weg zum Fahrtziel gesucht werden soll, möglichst früh fallen und die zentrale Querung kann entlastet werden. Diese Massnahme ist umso wichtiger, als künftig mit der neuen Staffeleggstrasse der Zustrom aus östlicher Richtung noch stärker wird als heute.

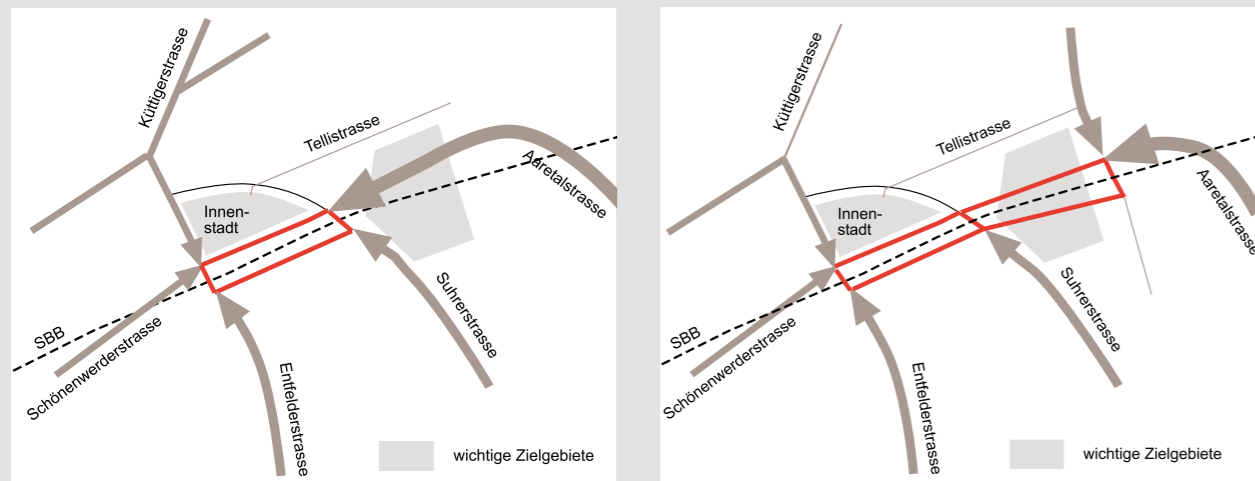
Die Massnahme korrespondiert mit der Variante 3 der Erschliessung des Torfeldes Süd (Abbildung 8, Seite 39).

Aus dem Blickwinkel dieses «Leiter»-Konzeptes ist die autobahnähnliche Stadteinfahrt ab der Suhrebrücke wenig zweckdienlich. Sie schmälert den Anreiz, bereits ab hier den Weg südlich der Bahn über die neue Strassenverbindung zum Knoten Gais zu suchen. Ein Rückbau wäre wünschenswert, jedoch aus Kostengründen wohl kaum realistisch. Die vorgesehene Aufklassierung der Schachenstrasse zur kantonalen Hauptverkehrsstrasse unterstützt die erwähnte Zielsetzung. Sie drängt sich aber primär deshalb auf, weil ab der Schönenwerderstrasse die Durchfahrt durch die Altstadt nicht mehr möglich sein wird (Sperrung der Altstadt für den MIV) und die Verbindung von der Wöschnau zum Brückenkopf Nord der Kettenbrücke neu geschaffen werden muss. Aus den oben stehenden Überlegungen resultiert das Netz der Hauptverkehrsstrassen gemäss Abbildung 10. Ab diesem Hauptstrassennetz werden die Sammelstrassen in die Quartiere hineingeführt. Die Festlegung der Sammelstrassen orientiert sich einerseits an der Erschliessung wichtiger öffentlicher Einrichtungen, andererseits aber auch an den bestehenden Querschnitten, die in Sammelstrassen einen gewissen Mindeststandard aufweisen sollten. Die Sammelstrassen sind als Stichstrassen in die Quartiere hineingeführt, nicht aber als Durchgangsstrassen für quartierfremden Verkehr geplant.

Abbildung 9: Kernstück des MIV-Erschliessungskonzeptes, die «Leiter»

Heutige Situation

Ergänzung der «Leiter»



## 6.2.3 Städtebauliche Aufwertungen

Auf einigen Strassenzügen sind städtebauliche Aufwertungen notwendig, sei es, weil massgebliche Gestaltungsdefizite vorliegen, oder sei es, weil ohnehin Veränderungen zu erwarten sind, die das Strassenbild wesentlich prägen:

- Bahnhofstrasse: Für den westlichen Teil liegt bereits ein Umgestaltungskonzept vor. Im östlichen Teil ist das Gestaltungsdefizit erheblich.
- Tellstrasse: Die dichte Bebauung und die intensiven (Freizeit-)Aktivitäten im Einzugsbereich der Tellstrasse erfordern eine Neubetrachtung des weitgehend auf Fahrdynamik ausgelegten Strassenquerschnittes.
- Buchserstrasse: Die Verlegung der WSB und die neuen Nutzungen im Torfeld Süd bieten die Chance für eine massgebliche städtebauliche Aufwertung.

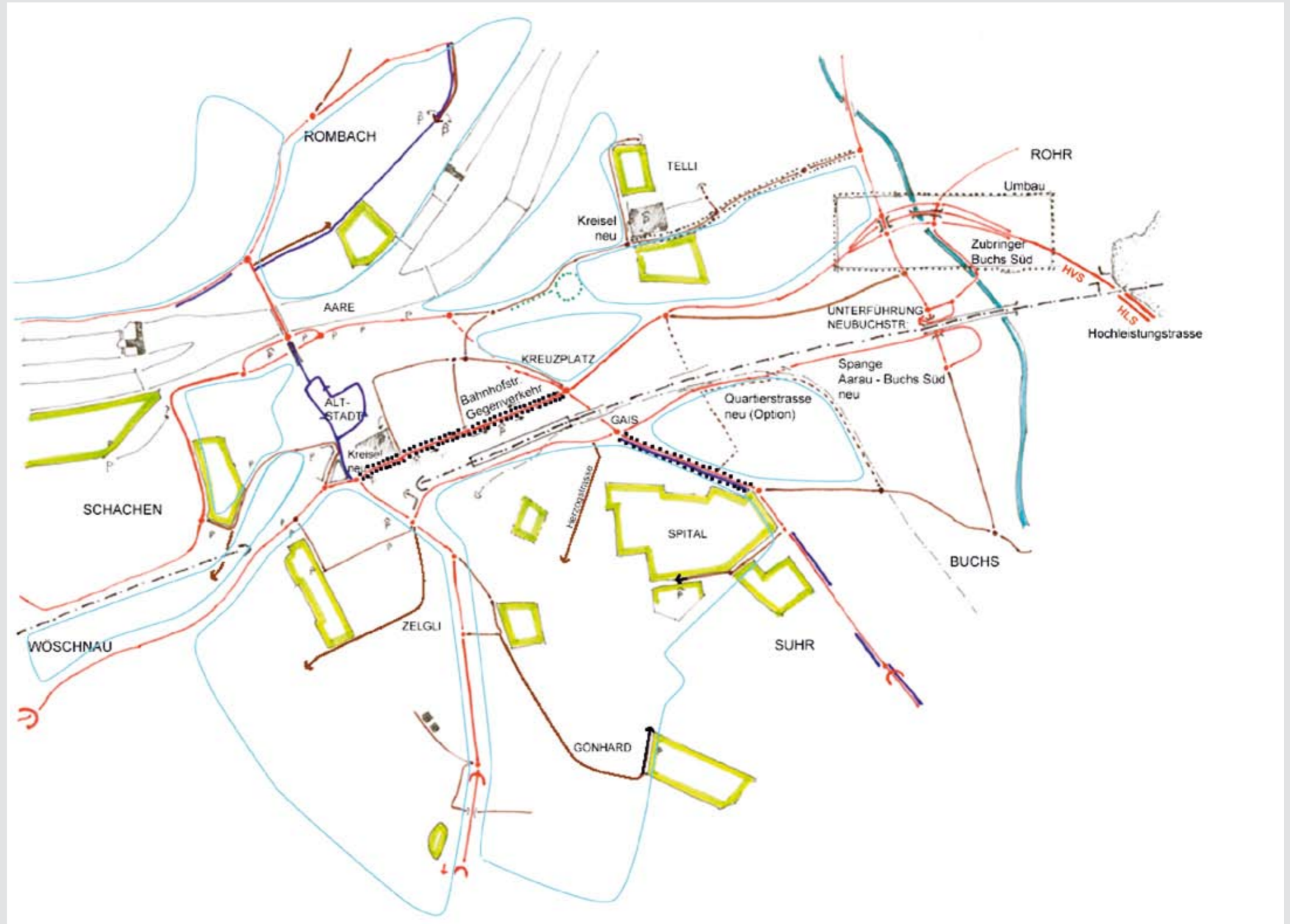
### 6.2.4 Quartierkammern

Die Wohnquartiere zwischen den Hauptverkehrsstrassen bilden Quartierkammern, in denen sich der MIV auf tiefem Geschwindigkeitsniveau abwickeln soll. Der Durchgangsverkehr ist möglichst von den Wohnquartieren fernzuhalten. Im Vordergrund steht eine flächendeckende Tempo-30-Regelung. Für weitere Massnahmen steht, sofern notwendig, eine breite Palette zur Verfügung. Die adäquaten Massnahmen sind für jeden einzelnen Fall sorgfältig zu evaluieren.

### 6.2.5 Überblick

Abbildung 10: Städtisches Erschliessungskonzept

- Hauptverkehrsstrasse
- Sammelstrasse
- ⋯ städtebauliche Aufwertung
- Quartierkammern
- Busachse, Busspur
- Wichtigste Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen
- ⌄ Dosierung
- ⌄ Zufahrt Parkhaus







### 6.3 Parkierung

Die Stossrichtungen zur Parkierung sind im Parkraumkonzept<sup>1</sup> als Ziele festgehalten:

- Beschränkung des Parkraums dort, wo seine negativen Auswirkungen die zulässige oder zumutbare Grenze bezüglich Immissionen überschreiten (z.B. Altstadt, Citybereich, angrenzende Wohnquartiere).
- Zurverfügungstellen von Parkraum insbesondere für Bewohner, Besucher und Kunden sowie für die bei der Arbeit auf das Auto angewiesenen Beschäftigten.
- Zurverfügungstellen von Parkraum nach Massgabe der Erschliessungsqualität des öffentlichen, Fussgänger- und Veloverkehrs.
- Anpassung des Parkplatzangebots und der Parkplatzanlage an die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes.
- Optimierung der Erreichbarkeit und Erschliessung der vorhandenen und noch zu schaffenden Parkierungsanlagen in attraktiver Distanz zu den Zentrums-, Arbeits- und Wohnbereichen.
- Schaffung weiterer parkraumfreier Zonen gleichzeitig mit der Erstellung von Ersatzanlagen.
- Entlastung der Wohnquartiere von gebietsfremdem Parkierungsverkehr sowie von unnötigem Parkier-Suchverkehr.
- Zielgerichtete Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze.
- Rücksichtnahme bei der Gestaltung von Parkplätzen auf die Umgebung.
- Attraktive Nutzung und Gestaltung des neu gewonnenen Raumes bei Parkplatzaufhebungen.

### 6.4 Verkehrslenkung

Die Verkehrslenkung in Aarau besteht aus zwei Komponenten:

- aus der Führung des motorisierten Verkehrs mit dem Ziel, die Stadt so wenig wie möglich zu belasten,
- aus dem Staumanagement mit dem Ziel, die Stausituationen an Orte zu verlagern, wo sie möglichst wenig stören.

<sup>1</sup> Parkraumkonzept 2005, Ziele am 12. Mai 2003 verabschiedet.

### 6.4.1 Führung des MIV

Die wichtigsten Mittel, mit denen der MIV auf die gewünschten, wenig belastenden Routen geführt wird, sind Lichtsignalsteuerung, Parkleitsystem und Wegweisung.

Die **Lichtsignalsteuerung** ist so einzusetzen, dass das in Abbildung 10 dargestellte städtische Erschliessungskonzept zum Tragen kommt. Grundsätzlich ist die Regelungsdichte zu minimieren. Lichtsignalanlagen sind dort wünschenswert, wo

- ein Bedarf nach Verkehrslenkung besteht,
- aus Sicherheitsgründen eine Regelung erforderlich ist,
- die Kapazität eine Regelung oder einen Kreisel erfordert, ein Kreisel jedoch aus städtebaulichen Gründen nicht in Frage kommt.

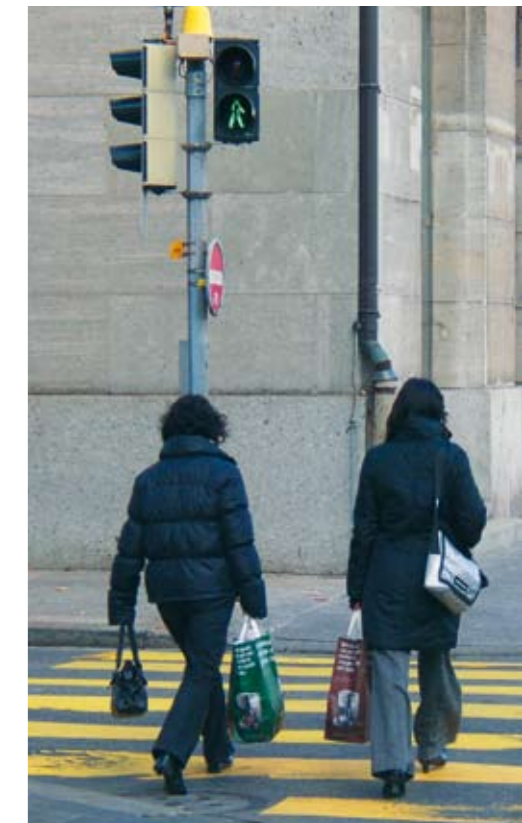
Bei Ausfall von LSA ist ein sicherer Verkehrsablauf zu gewährleisten. Das **Parkleitsystem** unterstützt die Führung des MIV auf Hauptachsen und weist jeder Einfallsachse die Parkhäuser so zu, dass die zurückgelegten Wege des MIV minimal bleiben. Insbesondere ist darauf zu achten, dass bei Zufahrten von Osten (Aaretalstrasse und neue Staffeleggstrasse) und von Westen (Schönenwerderstrasse) der Entscheid zugunsten derjenigen Seite der Bahnachse (nördlich oder südlich davon), auf welcher das Ziel liegt, möglichst früh fällt und die Strecke zwischen Kreuzplatz und Knoten Gais nicht belastet wird.

Die **Wegweisung** unterstützt die Verkehrslenkungsziele. Sie darf nicht in Widerspruch zu der mit der Lichtsignalsteuerung und dem Parkleitsystem beabsichtigten Verkehrsführung stehen.

### 6.4.2 Staumanagement

Wie überall weist auch in Aarau das gesamte Verkehrssystem heute und in Zukunft eine begrenzte Leistungsfähigkeit auf. Damit der Verkehr innerhalb der Stadt dennoch vernünftig fliessen kann, ist während der Hauptverkehrszeiten der in die Stadt hineinfließende motorisierte Individualverkehr so zurückzuhalten, dass die massgebenden Knoten das verbleibende Verkehrsvolumen bewältigen können und für die Behandlung des öffentlichen und des nicht motorisierten Verkehrs genügend Reserven vorhanden sind.

Staumanagement in Aarau heisst somit Dosieren des Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten auf den Haupteinfallachsen, so dass die Wohngebiete weniger belastet und die stadtinternen Knoten nicht überlastet sind. Es betrifft dies insbesondere die Schönenwerderstrasse, die Entfelderstrasse, die Buchserstrasse, die Rohrerstrasse und die Tellstrasse.





## 7. Säule 4: Ein optimales Umfeld

### 7.1 Gestaltung des öffentlichen Raumes

Die Gestaltung des öffentlichen (und soweit möglich auch des halb-öffentlichen<sup>1</sup>) Raumes hat den Richtplanziele zu folgen. Neben den generellen Anforderungen an Funktionalität und Ästhetik, die nicht Gegenstand des Verkehrsrichtplanes sind, heisst das, dass die Gestaltung des öffentlichen Raumes die Förderung des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs unterstützen muss.

Angesprochen ist hiermit eine ganze Palette von Elementen:

- Fusswegführung (belebt, umwegarm, schön).
- Flächengestaltung auf Platzräumen (offen, übersichtlich).
- Führung von Veloachsen (auffindbar, sicher).
- Gestaltung und Anordnung von Veloabstellanlagen (nahe beim Ziel, sicher).
- Zugänge zu Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs (direkt, auffindbar).
- Gestaltung der Haltepunkte selbst (sicher, wettergeschützt, geräumig, komfortabel, schön).
- Fusswegführung in Umsteigeanlagen (auffindbar, direkt, kurz).
- Der Umgang mit Information in Anlagen des öffentlichen Verkehrs (übersichtlich, zielgruppengerecht, verständlich, erkennbar, klar abgegrenzt gegenüber Werbung usw.).

<sup>1</sup> halböffentliche Räume: private Räume, die öffentlich zugänglich sind (z.B. Ladenpassage).

Die Verkehrsmittelwahl geschieht bereits beim ersten Schritt aus der Wohnung. Die Gestaltung ist hierbei nicht ohne Einfluss. Soweit möglich soll bereits im Rahmen von Baubewilligungsverfahren von Gestaltungsplänen der Spielraum so ausgenützt werden, dass die Velo- und öV-Nutzung für Bewohnerinnen und Bewohner attraktiv ist, also beispielsweise Velo-einstellräume sowohl von den Wohnungen her als auch von der Strasse her gut erreichbar sind oder Fusswege zu den öV-Haltestellen umwegarm und attraktiv sind.

### 7.2 Berücksichtigung der Anliegen von Menschen mit Behinderungen

Jede Gestaltung von Verkehrsanlagen hat die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Dabei sind die verschiedenen Formen von Behinderungen zu beachten:

- **Gehbehinderte**  
Hauptanforderung ist weitgehende Stufenfreiheit aller Verkehrsanlagen.
- **Sehbehinderte**  
Es ist zu unterscheiden zwischen sehbehinderten und blinden Personen. Sehbehinderte haben hohe Anforderungen an optische Informationsmittel (grosse gut lesbare Schriften). Allen Sehbehinderten gemeinsam ist das grosse Bedürfnis nach qualitativ hochwertiger akustischer Informationsvermittlung, nach verfügbarem Personal in Anlagen des öffentlichen Verkehrs und nach klarer und verständlicher Organisation aller Verkehrsanlagen.

Im Strassenraum sind die Anforderungen, die sich aus den Abtastungen mit dem Blindenstock ergeben, besonders wichtig. Klare Bordsteinkanten sind ein zentrales Anliegen von Sehbehinderten. Sie stehen hier in einem gewissen Widerspruch zu den Gehbehinderten. Die beiden gegenläufigen Anforderungen treffen sich bei einer Kantenhöhe von 3 cm.





- **Hörbehinderte**  
Wie bei den Sehbehinderten ist auch hier zwischen Hörbehinderten und Gehörlosen zu unterscheiden. Das Hauptproblem von gehörlosen Menschen ist die Information. Wir nehmen im Verkehr bewusst und unbewusst sehr viel Information über unser Gehör auf. Eine gut gestaltete optische Information insbesondere in Anlagen des öffentlichen Verkehrs kommt allen gehörlosen Menschen zugute. Für Hörbehinderte ist zudem eine verständliche akustische Information wichtig. Ein besonderes Problem entsteht für Hörbehinderte immer dann, wenn Ausnahmesituationen auftreten, die nur akustisch vermittelt werden. Diesem Sachverhalt ist insbesondere im öffentlichen Verkehr grosse Beachtung zu schenken.
- **Geistig und psychisch Behinderte**  
Die Anforderungen, die sich aus den vielfältigen geistigen und psychischen Behinderungen ergeben, lassen sich kaum zu einem standardisierten Katalog verdichten. Drei Problemkreise sind hier besonders wichtig:
  - Orientierung: klare Orientierungshilfen vor allem auch in Ausnahmesituationen,
  - möglichst wenig Automation: Verfügbarkeit von Hilfspersonal in komplexen Anlagen,
  - Sicherheit: möglichst wenig Systeme, die auf Eigenverantwortung bauen (LSA-gesteuerte Fussgängerübergänge sind solchen ohne LSA vorzuziehen).

Mit wenigen Ausnahmen kommen die meisten Anforderungen, die von Seiten der Menschen mit Behinderungen an das Verkehrssystem gestellt werden, auch den übrigen Personen zugute. Vor allem ältere, aber noch keineswegs behinderte Personen profitieren von entsprechenden Massnahmen.

In Aarau sind zwar verschiedene Massnahmen zugunsten von Menschen mit Behinderungen realisiert. Es fehlt jedoch ein Gesamtkonzept, auf welche Weise in der Stadt die Anforderungen der verschiedenen Behindertengruppen berücksichtigt werden können. Seit dem 1. Januar 2004 ist das Behindertengleichstellungsgesetz<sup>1</sup> in Kraft, das von Bund und Kantonen Massnahmen fordert, um Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Die kommunale Ebene ist jedoch gleichermaßen gefordert.

Die Erstellung eines Konzeptes – in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton – zur Verhinderung, Verringerung oder Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sollte in Aarau in den Realisierungsplan zum Verkehrsrichtplan aufgenommen werden.<sup>2</sup>

### 7.3 Mobilitätsmanagement

Begrifflich ist das Mobilitätsmanagement gegenüber dem Verkehrssystemmanagement, das weitgehend dem im Kapitel 6.4 verwendeten Begriff der Verkehrslenkung entspricht, klar abzugrenzen.

Die folgende Definition setzt sich mehr und mehr durch:

«Mobilität ist ein Nachfrage-orientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Massnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.»<sup>3</sup>

Das heisst, es geht beim Mobilitätsmanagement nicht um «harte» Dinge wie Infrastrukturausbau oder Angebotsverbesserungen, sondern um «weiche» kommunikative und organisatorische Massnahmen, die dazu dienen, den Umstieg vom MIV auf den nicht motorisierten und den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen.



<sup>1</sup> Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002. In Kraft seit 1.1.2004. SR 151.3.

<sup>2</sup> Die Abteilung Verkehr beabsichtigt bis Ende 2005 dem Grossen Rat ein Umsetzungskonzept für Massnahmen Behinderte im öV zu unterbreiten. Die Abteilung Verkehr wird in diesem Zusammenhang den Massnahmenplan mit den betroffenen Gemeinden koordinieren.

<sup>3</sup> Quelle: ILS/ISB 2000: Mobilitätsmanagement Handbuch, Dortmund, Aachen. Sowie: NFP 41 Verkehr und Umwelt, Bericht A1: Mobilitätsmanagement als neue verkehrspolitische Strategie, und Materialienband M16: Handbuch Mobilitätsmanagement, Bern, 2000.



Grundsätzlich handelt es sich um ein Angebot an Dienstleistungen aus den Bereichen:

- **Information**  
Bereitstellung von Information wie Fahrpläne, Tarife, Fussweg-, Radroutenkarten, Information zu CarSharing, Fahrgemeinschaften etc.
- **Beratung**  
Angebot von massgeschneiderten Empfehlungen zu individuellen Verkehrsfragen für Einzelpersonen, Schulen usw. und umfassende Beratung von bestimmten Zielgruppen
- **Public Awareness und Bildung**  
Durchführung von Kampagnen, Bereitstellung von Lehrmitteln etc.
- **Transportorganisation und Koordination**  
Fahrgemeinschaftsbörsen, City-Logistik für den Gütertransport, Transportangebote für Behinderte, Hauslieferdienste etc.
- **Verkauf und Reservation**  
Verkauf, Vermietung und Reservation von verkehrsbezogenen Produkten aller Art.
- **Neue Mobilitätsprodukte und Serviceangebote**  
Spezielle öV-Billette für bestimmte Zielgruppen, Kombi-Billette bei Veranstaltungen, All-inclusive-Karten für Touristen etc.



Welche dieser Dienstleistungen überhaupt angeboten werden und auf welche Art und Weise die Bereitstellung dieser Angebote erfolgt, liegt im Ermessen und in den organisatorischen und finanziellen Möglichkeiten der potenziellen Anbieter. Die Variationsbreite ist gross. Sie reicht von rein kommunikativen Massnahmen durch eine für Öffentlichkeitsarbeit verantwortliche Person in der Verwaltung bis hin zur Einrichtung einer kompletten Mobilitätszentrale mit umfassendem Angebot. Die Kooperation mit verschiedenen Partnern (öV-Transportunternehmen, Interessengruppen, Betriebe etc.) hat in jedem Falle eine grosse Bedeutung.

In Aarau gibt es bis heute keine Strategie eines koordinierten Mobilitätsmanagements. Vor einer allfälligen Einführung gilt es, Zielsetzungen, Organisation, Wahl geeigneter Instrumente, Umsetzung und Finanzierung zu planen. Voraussetzung ist die Bereitstellung der für die Planung notwendigen Ressourcen.

Mit einzuplanen ist ein Controlling, das Erfolge und Misserfolge der geplanten Massnahmen überprüft.





# C. Handlungsfelder

## 8. Handlungsbereiche verfeinern Handlungsfelder

Die Handlungsfelder Innenstadt, Fussverkehr, Veloverkehr, öV, MIV und Erschliessung der Entwicklungsgebiete werden in verschiedene Handlungsbereiche gegliedert.

Die zur Zielerreichung notwendigen Massnahmen werden in Handlungsbereichen zusammengefasst. Ein Handlungsbereich umfasst eine Massnahme oder eine Gruppe von Massnahmen, die eine Einheit bilden und gemeinsam eine bestimmte Zielsetzung unterstützen. Die Massnahmen innerhalb eines Handlungsbereiches entfalten ihre vollständige Wirkung nur, wenn der gesamte Handlungsbereich realisiert wird. In gewissen Fällen kann ein Handlungsbereich durch eine gestaffelte Realisierung von Massnahmen etappiert werden.

Im Folgenden sind die Handlungsbereiche kurz beschrieben und mit Angaben zu Zielsetzung, Voraussetzungen, Grundlagen, Zuständigkeiten sowie Realisierung, Etappierbarkeit und Kosten versehen.

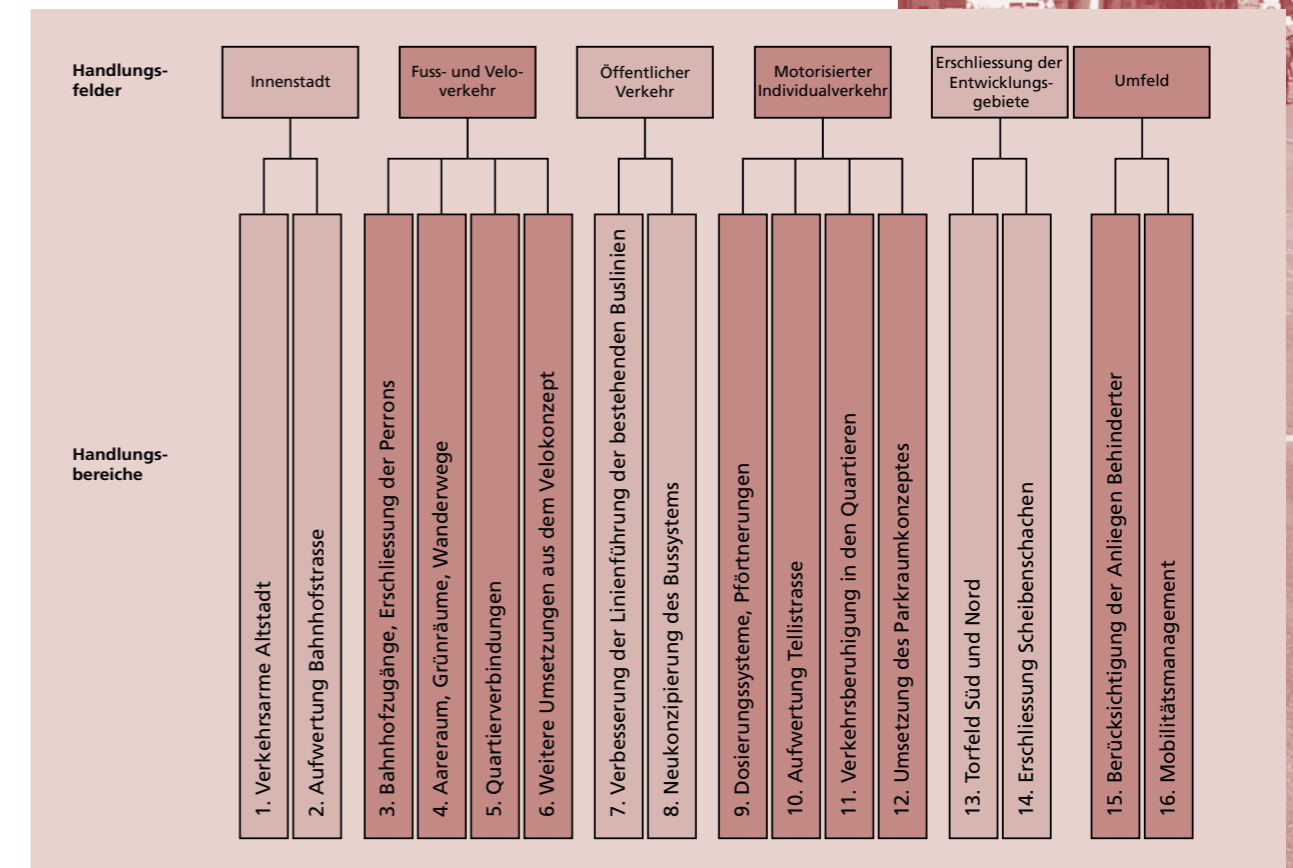


Abbildung 11: Übersicht über die Handlungsfelder und Handlungsbereiche



## 8.1 Handlungsfeld Innenstadt

### Handlungsbereich 1: Verkehrsarme Altstadt

Das Konzept Verkehrsarme Altstadt ist bekannt und in einer Volksabstimmung 1991 «gutgeheissen» worden. In der Altstadt soll der Strassenraum den Fussgängerinnen und Fussgängern und dem öffentlichen Verkehr reserviert sein. Der Veloverkehr ist geduldet, ebenso der Anlieferungsverkehr zu bestimmten Zeiten. Der übrige motorisierte Individualverkehr durchfährt die Altstadt nicht mehr. Die Sperrung für den MIV besteht aus folgenden Komponenten:

- Vollständige Sperrung des Zollrains für den MIV. Ab der Kettenbrücke wird der MIV in die Mühlemattstrasse geleitet.
- Sperrung der Zufahrten für den MIV beim Laurenzentor und beim Obertor. Nur beim Laurenzentor Freigabe für Taxi, polizeilich bewilligte Fahrten und Güterumschlag zu bestimmten Zeiten zur Sicherstellung der Anlieferung. Die Ausfahrt ist sowohl über das Laurenzen- als auch über das Obertor möglich. Die Kronengasse wird wie heute im Einbahnregime betrieben.
- Velos sind generell zugelassen und dürfen die Einbahnabschnitte im Gegenverkehr befahren.
- Der öffentliche Verkehr verkehrt in der Altstadt wie heute.

Das Konzept besteht primär aus einer Reihe polizeilicher Anordnungen. In Ergänzung hierzu ist eine Umgestaltung der Altstadtgassen wünschenswert. Die Sperrung – und somit auch die verkehrsarme Altstadt – ist allerdings auch realisierbar ohne eine Umgestaltung der Strassenräume. Mittelfristig sollten aber Gestaltung und neue verkehrstechnische Funktion der Altstadtgassen in Übereinstimmung gebracht werden.

Zielsetzung	Hohe Wohn-, Arbeits- und Aufenthaltsqualität in der Altstadt
Voraussetzung	Altstadt-Ostumfahrung (erfüllt)
Grundlage	Altstadt 2003, Massnahmen im Bereich Verkehr, Aarau, 5. Sept. 2001, Stadtentwicklungskonzept, Investitionsprogramm
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Stadtpolizei, Kantonspolizei, Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Stand der Realisierung	Detailkonzept für polizeiliche Regelungen liegt vor.
Etapmierbarkeit	Die Sperrung der Altstadt für den motorisierten Individualverkehr kann unabhängig von der Umgestaltung erfolgen. Die Sperrung selbst ist nicht etappierbar. Sie ist aber ausbaubar auf Ziegelrain in beiden Fahrtrichtungen und Graben.
Kosten	Westlicher Teil > 1 000 000, östlicher Teil noch nicht bezifferbar

### Handlungsbereich 2: Aufwertung Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse soll gestalterisch aufgewertet werden. Sie bildet ein entscheidendes Scharnier zwischen Bahnhof und Altstadt bzw. Innenstadt und ein zentrales Element der Zugänglichkeit zum Bahnhof. Für den westlichen Teil liegt ein entsprechendes Gestaltungskonzept vor. Dessen Realisierung ist mit den anstehenden Arbeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der Belags- und Werkleitungssanierung zu koordinieren. Die Ziele lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Optimierung der Situation für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer:
  - Verbesserte Koexistenz zwischen Fuss-, Veloverkehr, öV und MIV.
  - Gleichmässiger Fluss des motorisierten Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau.
- Verbesserte Sicherheit.
- Verbesserung der Bahnhofszugänglichkeit:
  - Verbesserte Fussgängerquerungen im Bereich des Bahnhofs.
  - Verbesserte Velozugänglichkeit aus Richtung Kreuzplatz.
- Gestalterische Aufwertung.







Der heute nur in einer Richtung befahrbare östliche Teil der Bahnhofstrasse bildet einen Riegel zwischen dem Kantonsschulareal und dem Bahnareal. Der Bahnhof ist für Fussgängerinnen und Fussgänger aus dem Raum Rössligut und Kantonsschule schlecht erreichbar. Dieses Problem wird dann noch akzentuiert, wenn eine neue Unterführung am Ostkopf der Perrons (siehe Handlungsbereich 3) realisiert sein wird. Ohne verbesserte Überquerbarkeit der Bahnhofstrasse Ost kann der mit der neuen Unterführung verbundene Vorteil nicht voll genutzt werden. Ähnliches gilt für die Zugänglichkeit zum Bahnhof aus dem Raum Kreuzplatz mit dem Velo.

Ziel einer Umgestaltung müssten neben der städtebaulichen Aufwertung eine verbesserte Überquerbarkeit für den Fussverkehr und eine Velozugänglichkeit vom Kreuzplatz zum Bahnhof sein. Ob sich auch eine MIV-Spur in Gegenrichtung realisieren lässt, müssen detaillierte Abklärungen zeigen. Wünschenswert wäre eine direkte Durchfahrtsmöglichkeit für den MIV vom Kreuzplatz zum Bahnhof auf jeden Fall. Der jetzt stark belastete Umweg über die Laurenzenvorstadt und die Poststrasse könnte entlastet werden. Ein entsprechendes Konzept liegt noch nicht vor.

Zielsetzung	Koexistenz, Sicherheit, gestalterische Aufwertung, verbesserte Bahnhof-zugänglichkeit
Voraussetzungen	Dosierungssystem Schönenwerderstrasse und Staubbewirtschaftung Entfelderstrasse. Versuchsanordnung Alternativprojekt Bahnhofstrasse. Sperrung der Altstadt für den MIV. Für Bahnhofstrasse Ost: Staffeleggzubringer und weitere Massnahmen im Bereich Kreuzplatz.
Grundlage	Alternativprojekt Bahnhofstrasse, Kanton Aargau, Stadt Aarau, Oktober 2001; Fusswegkonzept, Stadtentwicklungskonzept, Investitionsprogramm
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Weitere beteiligte Stellen	Stadt Aarau, Stadtbauamt, Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau und des Kantons Solothurn, direkt betroffene Nachbargemeinden
Stand der Realisierung	Projekt für Versuchsbetrieb zum westlichen Teil (Bahnhof bis Aargauerplatz) liegt vor. Vom Stadtrat gutgeheissen.
Etaprierbarkeit	Abschnitte Kreuzplatz–Bahnhof und Bahnhof–Aargauerplatz sind zu trennen. Im westlichen Teil Trennung von Aargauerplatz und Bahnhofstrasse; die Ausführung kann im Zuge der Lärm-, Belags- und Werkleitungssanierung erfolgen.
Kosten	Westlicher Teil > 1 000 000 Bahnhofbereich und östlicher Teil noch nicht bezifferbar

## 8.2 Handlungsfeld Fuss- und Veloverkehr

### Handlungsbereich 3: Bahnhofzugänge, Erschliessung der Perrons

Die Zugänge und Zufahrten zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr können aus dem Bereich der Altstadt und von Süden her mit der im Handlungsbereich 2 vorgesehenen Aufwertung der Bahnhofstrasse verbessert werden.

Eine Verbesserung aus Richtung Ost ergibt sich mit neuen Fusswegverbindungen entlang der Gleise zwischen Bahnhof und dem Gebiet Torfeld. Diese sind mit dem Bau einer neuen Unterführung am Ostende der Perrons zu ergänzen. Damit wird die Erreichbarkeit des Bahnhofs im Torfeld für Zufussgehende massiv verbessert. Problematischer sind die Zugänge zum Bahnhof aus allen Gebieten, die unterhalb des Rains liegen (Schachen, Telli, Weihermatt). Die Höhendifferenzen stellen ein massgebliches Hindernis dar und die Distanzen sind teilweise an der Akzeptanzgrenze für Fusswege. Viele Fussweg- und Veloverbindungen über den Rain sind bereits vorhanden. Verbessern lassen sie sich einerseits mit der Erstellung mechanischer Aufstiegshilfen (Lifte). Andererseits ist deren Weiterführung sowohl am oberen wie am unteren Ende zu sichern und aufzuwerten. Es betrifft dies insbesondere:

- Die Querung der Laurenzenvorstadt und die Weiterführung durch das heutige Kasernenareal in der Flucht der Kasernenstrasse.
- Die Querung der Laurenzenvorstadt am oberen Ende des Tellirains.
- Die Verbindung Telliring-Bahnhof (Überquerung Kreuzplatz bzw. Laurenzenvorstadt).
- Die Querung der Rohrerstrasse und die Weiterführung der Fusswegverbindung von der Weihermatt in das Entwicklungsgebiet Torfeld Nord und zu einer neuen WSB-Haltestelle Torfeld Süd.

Zielsetzung	Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs, Ausweitung des Einzugsbereiches
Voraussetzung	Altstadt-Ostumfahrung (erfüllt)
Grundlage	Fusswegkonzept, Velokonzept
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau (Querung Kreuzplatz, Buchserstrasse) SBB (Unterführung, Gleisquerung, Veloabstellanlagen)
Stand der Realisierung	Detaillkonzept für polizeiliche Regelungen liegt vor.
Etaprierbarkeit	Hoch. Jede Massnahme kann für sich realisiert werden.
Kosten	Zur Zeit nicht bezifferbar



#### Handlungsbereich 4: Aareraum, Grünräume, Wanderwege

Die Stadt Aarau ist von Süd über West bis Nord von Wald und parkähnlichen Bereichen umgeben, die für die Naherholung von grosser Bedeutung sind. Attraktive Erholungsgebiete im Nahbereich der Stadt verringern die meist motorisierten Fluchtbewegungen aus der Stadt hinaus und leisten somit einen entscheidenden Beitrag zum Erreichen der Ziele des Verkehrsrichtplans.

Für den Aareraum existiert ein neues Gestaltungskonzept. Auf die Fusswegkonzeption und die Führung der Fusswege im Detail hat es keinen wesentlichen Einfluss, es steigert aber den Erholungswert der Fuss- und Wanderwege im Nahbereich der Stadt wesentlich.

Die Aargauer Wanderwege bilden ein Achsenetz ausgehend vom Bahnhof zu den und in den Naherholungsgebieten. Das städtische Fusswegnetz ist auf die Verbindungen in die Grünräume auszurichten.

Zielsetzung	Aufwertung der Grün- und Naherholungsräume auf Stadtgebiet
Voraussetzung	Keine
Grundlage	Aargauer Wanderwege, Gestaltungskonzept Aareraum, Stadtentwicklungskonzept, Umweltschutzprogramm, Investitionsprogramm
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Stand der Realisierung	Gestaltungskonzept Aareraum liegt vor
Etapmierbarkeit	Hoch. Jede Massnahme kann für sich realisiert werden. Die Realisierung der Massnahmen ist unabhängig von der Realisierung des Gestaltungskonzeptes Aareraum.
Kosten	Zur Zeit nicht bezifferbar

#### Handlungsbereich 5: Quartierverbindungen

Innerhalb der Quartiere, zwischen den Quartieren und der Innenstadt und von den Quartieren in die angrenzenden Naherholungsbereiche sind die Fussweg- und Veloverkehrsbeziehungen möglichst durchlässig zu gestalten. Für den Innenstadtbereich kann das Fusswegkonzept Aarau vom April 1999 herangezogen werden. Die massgebenden Mobilitätsmuster sind auf das Stadtzentrum, den Bahnhof und die wichtigsten Attraktionspunkte im Quartier (Schulen, Freizeitanlagen etc.) ausgerichtet. Daraus ergibt sich neben der generellen Anforderung nach grösstmöglicher Durchlässigkeit ein strukturierendes Netz von Verbindungen innerhalb der Quartiere und von den Quartieren zum Zentrum und zum Bahnhof.

Zielsetzung	Möglichst konsistentes, lückenloses Fuss- und Velowegnetz mit besonderer Berücksichtigung der strukturierenden Verbindungen und der Schulwegrouten.
Voraussetzung	Keine
Grundlage	Fusswegkonzept Aarau, Stadt Aarau, April 1999. Aargauer Wanderwege
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Stand der Realisierung	Die Stadt besitzt bereits ein dichtes und weitgehend attraktives Fuss- und Velowegnetz. Verschiedene Lücken bedürfen noch der Ergänzung.
Etapmierbarkeit	Hoch. Jede Massnahme lässt sich unabhängig von den anderen realisieren.
Kosten	Nicht bezifferbar

#### Handlungsbereich 6: Weitere Umsetzungen aus dem Velokonzept

Im Velokonzept 2004 ist eine Vielzahl von Massnahmen aufgeführt:

- Einführung von Radstreifen bzw. Kernfahrbahnen.
- Strassenraumneugestaltungen.
- Aufheben von Fahrverboten.
- Markierungen.
- Öffentlichkeitsarbeit.







Zudem sind auf dem gesamten Stadtgebiet bei Schulen, öffentlichen Einrichtungen und sonstigen wichtigen Zielen (Freizeitverkehr, Einkauf) genügend Veloabstellmöglichkeiten bereitzustellen. Dabei sind insbesondere die Aspekte Erreichbarkeit, Zielnähe, Sicherheit, Witterungsschutz und Diebstahlsicherheit zu beachten. Die Massnahmen sollten in den nächsten Jahren sukzessive einer Realisierung zugeführt werden, teilweise im Rahmen von ohnehin stattfindenden baulichen Veränderungen in den entsprechenden Strassenräumen.

Zielsetzung	Generelle Verbesserung für den Veloverkehr auf Stadtgebiet
Voraussetzung	Keine
Grundlage	Velokonzept 2004, Stadtentwicklungskonzept
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Stand der Realisierung	–
Etappierbarkeit	Hoch. Jede Massnahme lässt sich weitgehend unabhängig von den anderen realisieren.
Kosten	Nicht bezifferbar

### 8.3 Handlungsfeld öffentlicher Verkehr

#### Handlungsbereich 7: Verbesserung der Linienführung der bestehenden Buslinien

Die aktuellen Linienführungen der Buslinien sind verschiedentlich unbefriedigend. Die Linie 6 erschliesst beispielsweise die Altstadt und die Haltestelle Allmendweg nur in einer Fahrtrichtung. Auf dem südlichen Linienast weist sie eine stark mäandrierende Linienführung auf und verursacht dadurch unattraktive Umwegfahrten. Eine direktere Verbindung Kreuzplatz–Bahnhof ist wünschbar.

Zielsetzung	Verbesserung der Erschliessungswirkung und direktere Führung der bestehenden Buslinien
Voraussetzung	u. A. Machbarkeit Kreisel Kreuzplatz, Kooperation mit weiteren beteiligten Stellen
Grundlage	Stadtentwicklungskonzept
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	AAR bus+bahn, Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Gemeinde Suhr
Stand der Realisierung	–
Etappierbarkeit	Hoch. Jede Massnahme lässt sich weitgehend unabhängig von den anderen realisieren.
Kosten	Gering

#### Handlungsbereich 8: Neukonzipierung des Bussystems

Der Bau des Staffeleggzubringers und die bevorstehenden neuen Nutzungen in den Gebieten Torfeld Süd, Torfeld Nord und Scheibenschachen erfordern eine auf dem heutigen System aufbauende Neukonzeption des gesamten Bussystems. Im regionalen Bereich sind zudem einige Erschliessungslücken zu orten, die im Rahmen einer solchen Neukonzeption geschlossen werden sollten (Küttigen Kirchberg/Biel, Buchs/Neubuchsstrasse/Suhr/Schweizerhof).

Im Rahmen des Richtplans können die künftigen Führungen der Linienäste festgelegt werden. Für die Erstellung eines betrieblich konsistenten Gesamtsystems muss ein detailliertes Buskonzept ausgearbeitet werden, in welchem Netzbildung, Fahrplangestaltung und Fahrzeugeinsatz aufeinander abgestimmt sind. Somit ist es im Rahmen des Verkehrsrichtplans nicht möglich, die Verknüpfungen der Linienäste festzulegen, da diese in hohem Masse von den betrieblichen Randbedingungen abhängen.

Zielsetzung	Abstimmung des gesamten Bussystems auf die neuen Randbedingungen
Voraussetzung	Neue Nutzungen in den Entwicklungsgebieten, Staffeleggzubringer, Verbindungsspanne Buchs Nord, Kooperation mit weiteren beteiligten Stellen
Grundlage	(Sonder-)Nutzungsplanungen in den entsprechenden Gebieten, Stadtentwicklungskonzept
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Weitere beteiligte Stellen	Stadt Aarau, Stadtbauamt; AAR bus+bahn, Nachbargemeinden
Stand der Realisierung	–
Etappierbarkeit	Klein. Infolge der innerbetrieblichen Abhängigkeiten muss voraussichtlich das gesamte Konzept integral realisiert werden.
Kosten	Konzeptentwicklung < 100 000 Realisierung: jährlich wiederkehrende Mehrkosten beim Gesamtaufwand > 100 000 (Anteil Stadt?)



## 8.4 Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr

### Handlungsbereich 9: Dosierungssysteme, Pfortnerungen

Auf der Schönenwerderstrasse und auf der Entfelderstrasse in der Zufahrt zum Aargauerplatz, auf der Rohrerstrasse und auf der Buchserstrasse in der Zufahrt zum Kreuzplatz sowie auf der Tellistrasse in der Zufahrt zum Tellirain sind in den Hauptverkehrszeiten Stauerscheinungen zu verzeichnen, die nicht nur die angrenzenden Wohngebiete belasten, sondern auch den Verkehrsablauf des Ziel- und Quellverkehrs in diesen Abschnitten sowie den öffentlichen Verkehr in gravierender Weise beeinträchtigen.

Auf all diesen Abschnitten ist zu prüfen, wie die Stausituationen an Orte verlegt werden können, wo Belästigung angrenzender Nutzungen weniger ins Gewicht fällt, und wie der öffentliche Verkehr wesensgerecht behandelt werden kann, so dass er nicht durch Stausituationen behindert wird.

Für die Achsen Schönenwerderstrasse und Entfelderstrasse existieren ausgearbeitete Konzepte (auf der Entfelderstrasse wurden bereits einzelne Elemente aus dem Konzept umgesetzt). Für die übrigen Achsen sind solche noch zu erarbeiten.

Zielsetzung	Geringere Belästigung angrenzender Nutzungen und keine Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch Stau
Voraussetzung	Kooperation mit den weiteren beteiligten Stellen
Grundlage	Stadt Aarau und Kanton Aargau: Verkehrsregelungskonzept, Dezember 1997; Dosierungskonzepte Aarau West und Entfelderstrasse, 2004; Stadtentwicklungskonzept, Umweltschutzprogramm, Investitionsprogramm
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Weitere beteiligte Stellen	Stadt Aarau, Stadtbauamt; AAR bus+bahn, direkt betroffene Nachbargemeinden
Stand der Realisierung	Teilweise realisiert auf der Entfelderstrasse
Etapmierbarkeit	Gross. Die beiden Achsen können unabhängig voneinander realisiert werden.
Kosten	< 100 000

### Handlungsbereich 10: Aufwertung Tellistrasse

Die Tellistrasse durchquert Wohngebiete und weist beträchtliche Gestaltungsdefizite auf. Sie ist mit 15 000 bis 20 000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Diese Menge wird sich mit dem Bau der neuen Staffeleggstrasse um ca. 15 % reduzieren. Für eine weitere Reduktion wäre am Kreuzplatz die Realisation einer Linksabbiegemöglichkeit aus dem Sauerländertunnel in die Aaretalstrasse notwendig. Mit einer massiven Verkehrsentlastung der Tellistrasse ist aber nicht zu rechnen. Die Belastung bleibt somit für die Anwohner und die angrenzenden Nutzungen ein Problem. Eine städtebauliche Aufwertung tut deshalb Not. Trotz der hohen Verkehrsbelastung sind gestalterische Massnahmen, die nicht nur den Strassenraum aufwerten, sondern auch die Geschwindigkeiten reduzieren, die Überquerbarkeit verbessern und generell die Sicherheit erhöhen, möglich.

Ein entsprechendes Konzept liegt noch nicht vor. In der Zukunft soll die Tellistrasse nicht mehr die Funktion einer Hauptverkehrs-, sondern einer Quartiersammelstrasse erfüllen.

Zielsetzung	Mehr städtebauliche Qualität, mehr Sicherheit und weniger Belästigung in der Tellistrasse
Voraussetzung	–
Grundlage	Allons-y-Telli; Stadtentwicklungskonzept, Investitionsprogramm
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, AAR bus+bahn
Stand der Realisierung	–
Etapmierbarkeit	Mittel
Kosten	> 1 000 000





## Handlungsbereich 11: Verkehrsberuhigung in den Quartieren

Beinahe in allen Wohnquartieren von Aarau wurden in den letzten Jahren Tempo-30-Zonen eingerichtet. Mit der Reduktion der Geschwindigkeiten konnte der Verkehrsablauf im Sinne einer «Koexistenz für alle Verkehrsteilnehmer» optimiert werden. Die Unfallzahlen und insbesondere die Unfallschwere sind zurückgegangen. Mit einem Massnahmenkonzept zur Umgestaltung der Quartierstrassen werden in den nächsten 4 Jahren die provisorischen verkehrsberuhigenden Massnahmen durch ästhetisch befriedigendere und dauerhafte Lösungen ersetzt. Das Problem des Schleichverkehrs kann aber mit einer Tempo-30-Zone nicht gelöst werden. Diesbezüglich sind Massnahmen, insbesondere im Quartier Gönhard zu prüfen.

Zielsetzung	Verkehrsberuhigung in den Quartieren und Befreiung von unerwünschtem Schleichverkehr
Voraussetzung	–
Grundlage	Verkehrsberuhigungskonzept, definitive Massnahmen; Stadtentwicklungskonzept, Investitionsprogramm
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Stadtpolizei, Kantonspolizei, AAR bus+bahn
Stand der Realisierung	Grösstenteils realisiert (Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen)
Etappierbarkeit	Hoch. Die einzelnen Quartierkammern können unabhängig voneinander bearbeitet werden.
Kosten	Nicht bezifferbar

## Handlungsbereich 12: Umsetzung des Parkraumkonzepts

Das Parkraumkonzept bildet die Grundlage für die Regelungen bezüglich der Erstellung von Parkplätzen bei Bauvorhaben und für die Parkierung auf öffentlichem Grund. Die Parkierung auf öffentlichem Grund ist für den Verkehrsrichtplan direkt relevant und beeinflusst die Verkehrsorganisation im Strassenraum und auf öffentlichen Anlagen. Die Regelungen bezüglich der Erstellung von Parkplätzen bei Bauvorhaben ist für den Verkehrsrichtplan indirekt relevant, indem über die Anzahl erforderlicher und maximal zulässiger Pflichtparkplätze der Modal-Split und damit das gesamte Verkehrsgeschehen in Aarau beeinflusst werden kann. Die Umsetzung der Vorgaben zur Erstellung von Pflichtparkplätzen erfolgt auf der Basis des entsprechenden Reglements von Fall zu Fall.

Die Umsetzung bei der Parkierung auf öffentlichem Grund betrifft die Erstellung bzw. Aufhebung von Parkplätzen, die Gebührenerhebung und die Einführung bzw. allenfalls spätere Ausweitung der Anwohnerprivilegierung. Eine Aufhebung von Parkplätzen erfolgt bei der Sperrung der Altstadt, neu zu erstellende Parkplätze sind im Bereich des heutigen Kasernenareals vorgesehen.

Zielsetzung	Regelung von Menge und Organisation der Parkplätze auf öffentlichem Grund. Festlegung der erforderlichen und maximal zulässigen Pflichtparkplätze bei Bauvorhaben
Voraussetzung	Verabschiedetes Parkraumkonzept
Grundlage	§ 55 Baugesetz (BauG) Parkraumkonzept der Stadt Aarau Parkierungsreglement Parkgebührenreglement Stadtentwicklungskonzept
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Stadtpolizei, Kantonspolizei. Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
Stand der Realisierung	Parkraumkonzept in Ausarbeitung
Etappierbarkeit	Klein bezüglich gesetzlicher Regelung, mittel in der Umsetzung
Kosten	Nicht bezifferbar



## 8.5 Handlungsfeld Erschliessung der Entwicklungsgebiete

### Handlungsbereich 13: Torfeld Süd und Nord

Die Erschliessung der Entwicklungsgebiete Torfeld Süd und Nord muss alle Verkehrsmittel angemessen berücksichtigen. Die bahnhofnahe Lage ist im Hinblick auf einen möglichst hohen öV-Anteil optimal auszunützen.

- Fussweg- und Veloverbindungen vom Bahnhof, aus den angrenzenden Quartieren, zur Innenstadt und in den Raum Weihermatt-Telli und sorgfältige Gestaltung an den Grenzbereichen.
- Velogerechte Zufahrten zu allen Nutzungen ab Buchserstrasse, Rohrerstrasse, Aarauerstrasse (Gemeinde Buchs).
- Bereitstellung genügender Veloabstellanlagen insbesondere bei der neuen Haltestelle Torfeld Süd der WSB, bei den Einkaufsschwerpunkten, bei einem allfälligen Stadion und weiteren Sportanlagen.
- Optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Entwicklungsgebiete im Torfeld werden nach erfolgter Nutzungsveränderung ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen generieren als heute. Eine verbesserte öV-Erschliessung ist zwingend. Einerseits geschieht dies durch die neue Haltestelle Torfeld Süd der WSB. Andererseits ist für die innerstädtische Erschliessung und die Anbindung derjenigen Agglomerationsteile, die nicht durch die WSB erschlossen sind, auch eine Busanbindung notwendig.
- Städtebauliche Aufwertung der Buchserstrasse im Zusammenhang mit Aufhebung WSB und Neuüberbauung Torfeld Süd.
- Das zusätzliche MIV-Aufkommen, das die neuen Nutzungen in diesen beiden Entwicklungsgebieten induzieren, soll das bestehende Strassennetz so wenig wie möglich zusätzlich belasten. Als Grundlage dient ein städtisches Erschliessungskonzept, das zwischen der Neubuchsstrasse (Gemeinde Buchs) und dem Aargauerplatz parallel zur Bahn beidseitig eine MIV-Verbindung aufweist. Damit können die Bahnquerungen zwischen Kreuzplatz und Gais minimiert werden. Zu diesem Zweck ist der Bau einer neuen Verbindung zwischen Industriestrasse und Neubuchsstrasse erforderlich. Eine grundsätzliche Machbarkeitsabklärung liegt vor. Die Erschliessung des Torfeldes Süd erfolgt primär über diese Achse.

Zielsetzung	Optimale Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr, optimale öV-Erschliessung, direkte MIV-Erschliessung ab dem übergeordneten Strassennetz
Voraussetzung	Koordination mit Nachbargemeinden, genehmigter Sondernutzungsplan
Grundlage	Sondernutzungsplanung (in Arbeit), Stadtentwicklungskonzept, Investitionsprogramm
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Gemeinden Buchs, Rohr, Suhr, Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, AAR bus+bahn
Stand der Realisierung	Planungen in Arbeit
Etapmierbarkeit	Abhängig von der Realisierung der neuen Nutzungen
Kosten	> 1 000 000

### Handlungsbereich 14: Erschliessung Scheibenschachen-Widler

Für das künftige Wohngebiet Scheibenschachen-Widler liegt bereits ein Erschliessungskonzept vor. Die Erschliessung erfolgt über das bestehende Quartier und direkt über die Bibersteinerstrasse. Die bestehende Unterteilung der Quartierkammer mit verkehrsrechtlichen Massnahmen (Fahrverbote mit Zubringer) soll aufgehoben werden, da durch den Bau des neuen Aareübergangs nicht mehr mit dem Problem des Schleichverkehrs gerechnet werden muss. Die neue Strasse soll die Funktion einer Quartiersammelstrasse erfüllen.

Zielsetzung	Wohnquartiergerechte Erschliessung (Tempo 30) mit einer hohen Qualität bezüglich der Gestaltung. Anbindung des Langsamverkehrs an das Einkaufszentrum Telli.
Voraussetzung	Genehmigter Gestaltungsplan, Koordination mit Gemeinde Küttigen
Grundlage	Erschliessung Scheibenschachen, Studie zum Verkehrsregime, Aarau, 5. Juli 2004; Stadtentwicklungskonzept
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Stadtpolizei, Gemeinde Küttigen
Stand der Realisierung	Bauprojekt in Arbeit, im Widler rechtskräftig
Etapmierbarkeit	Abhängig von Überbauung
Kosten	Fr. 2 000 000



## D. Umsetzung

### 8.6 Handlungsfeld Umfeld

#### Handlungsbereich 15: Berücksichtigung der Anliegen Behinderter

Die Anliegen der behinderten Menschen sind in allen Bereichen des Verkehrssystems zu berücksichtigen.

Zielsetzung	Schaffen der notwendigen Voraussetzungen für eine möglichst unabhängige Verkehrsteilnahme behinderter Menschen
Voraussetzung	Bestandesaufnahme, Entwicklung eines Gesamtkonzeptes
Grundlage	Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom 13. Dez. 2002
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, AAR bus+bahn
Stand der Realisierung	–
Etappierbarkeit	Gross, das BehiG räumt beim öffentlichen Verkehr eine Übergangsfrist von 20 Jahren ein
Kosten	Zurzeit nicht bezifferbar

#### Handlungsbereich 16: Mobilitätsmanagement

Ein koordiniertes Mobilitätsmanagement unterstützt die Zielsetzungen des Verkehrsrichtplans, die stark auf eine Umlagerung vom MIV zum öV und zum Langsamverkehr ausgerichtet sind. Es erfordert allerdings die Bereitstellung der notwendigen Ressourcen, nicht nur für die Durchführung, sondern auch für die Planung eines entsprechenden Konzeptes.

Zielsetzung	Unterstützung der Bestrebungen, möglichst grosse Verkehrsanteile auf den öV und den nicht motorisierten Verkehr zu verlagern
Voraussetzung	–
Grundlage	«Werkzeugkasten» des Kantons zu Mobilitätsmanagement in Agglomerationsprogrammen
Federführung	Stadt Aarau, Stadtbauamt
Weitere beteiligte Stellen	AAR bus + bahn, grössere Arbeitgeber, Stadtverwaltung etc.
Stand der Realisierung	–
Etappierbarkeit	Gross
Kosten	Nicht bezifferbar

### 9. Umsetzungsprogramm

Der hier vorliegende Verkehrsrichtplan legt die Stossrichtungen der städtischen Verkehrspolitik fest und definiert die Handlungsfelder und die Handlungsbereiche und die darin zu erreichenden Ziele.

Im Anschluss daran ist für die Realisierung der erforderlichen Massnahmen ein Programm entwickelt worden, in welchem die Art der Massnahme, die Prioritäten, die Termine und die zu erwartenden Kosten festgelegt werden, wobei der Detaillierungsgrad der Aussagen umso feiner sein soll, je höher die Priorität einer Massnahme ist und je kurzfristiger sie realisiert werden soll.

Der Stand der Koordination wird in Anlehnung an die Verordnung über die Raumplanung (RPV) mittels der Planungsbegriffe Festsetzung, Zwischenergebnis und Vororientierung festgehalten. Als Festsetzung werden jene Massnahmen bezeichnet, welche koordiniert, aufeinander abgestimmt und beschlossen oder beschlussreif sind. Massnahmen, bei welchen die Koordination noch nicht abgeschlossen ist, werden als Zwischenergebnis bezeichnet. Die als Vororientierung bezeichneten Massnahmen lassen sich noch nicht detailliert beschreiben und bedürfen noch einer Grundsatzdiskussion.

Das Umsetzungsprogramm ist nicht statisch, sondern zeigt den konkreten Handlungsbedarf der nächsten Jahre und soll kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Die Erwähnung einer Massnahme im Verkehrsrichtplan stellt noch keinen Beschluss zur Realisierung dieser Massnahme dar. Hierzu ist in jedem Falle ein spezieller Beschluss von Stadtrat, Einwohnerrat oder gar Stimmberechtigten erforderlich.



## 10. Controlling

### 10.1 Controllingebenen

Auch der Verkehrsrichtplan selbst ist nicht statisch. Er hat sich permanent den realen Entwicklungen zu stellen und soll dementsprechend periodisch überprüft und wo nötig angepasst werden.

Das Controlling bietet hierfür den institutionellen Rahmen. Es schafft die Voraussetzung, dass der Verkehrsrichtplan auf die Richtigkeit der Ziele, auf die Zielerreichung, auf die Wirkung der Massnahmen und auf den Vollzug der Massnahmen überprüft werden kann. Damit sind auch die zentralen vier Aufgaben des Controllings genannt:

Auf der strategischen Ebene geht es um

- das Zielvaliditätscontrolling.  
(sind die Ziele nach wie vor richtig? Wie müssten sie modifiziert werden?).  
Dies ist der verkehrspolitische Teil des Controllings. Die Zuständigkeit liegt hier beim Stadtrat oder allenfalls beim Einwohnerrat.
- das Zielerreichungscontrolling.  
(wurden die gesetzten Ziele erreicht? Welche Massnahmen müssten verändert bzw. angeordnet werden, damit sie besser erreicht werden?).  
Anhand von Leitindikatoren werden die Ziele überprüft. Die Indikatoren können quantitativer oder qualitativer Art sein. Zuständig ist das Stadtbauamt mit entsprechender Berichterstattung zuhanden des Stadtrates.

Auf der operativen Ebene geht es um

- das Wirkungscontrolling.  
Zeigen die angeordneten Massnahmen auch tatsächlich die erwartete Wirkung?
- das Vollzugscontrolling.  
Werden die Massnahmen tatsächlich eingeführt?  
Welche Hindernisse wären allenfalls zu beseitigen?

Auf welche Art und Weise das Wirkungs- und Vollzugscontrolling in Aarau institutionalisiert werden sollen, kann im Rahmen des Realisierungsprogramms aufgezeigt werden. Wichtig ist ein einfach anwendbares Verfahren, das ohne grossen Aufwand den erforderlichen Kontrollmechanismus garantiert. Zuständig ist das Stadtbauamt. Der Stadtrat ist von den Resultaten in Kenntnis zu setzen.

### 10.2 Zielerreichungscontrolling

#### 10.2.1 Kernindikatoren

Einen zentralen Stellenwert nimmt in den Zielsetzungen zum Verkehrsrichtplan die Nachhaltigkeit ein. Diese ist anhand von Indikatoren überprüfbar.

Für Städte und Kantone wurde in der Schweiz ein Set von Kernindikatoren entwickelt<sup>1</sup>, das für einen klaren räumlichen Bezug (z. B. politische Grenzen einer Stadt) gesamtheitlich (nicht auf einzelne Sachbereiche bezogen) eine beschränkte Zahl verständlicher und gut kommunizierbarer Indikatoren auflistet, die mit vertretbarem Aufwand ermittelt werden können. Die Vereinheitlichung der Nachhaltigkeitsindikatoren birgt neben der generellen Zielsetzung, die Stärken und Schwächen sowie die Entwicklung eines Gemeinwesens zu beurteilen, auch die Möglichkeit eines Benchmarkings zwischen den Städten. Der Sinn eines solchen besteht nicht nur im konkurrenzialen Vergleich, sondern vielmehr im daraus ableitbaren Erfahrungsaustausch und Lernprozess. Träger dieser Entwicklung ist der Cercle Indicateurs, dem sich mittlerweile noch weitere Städte und Kantone angeschlossen haben.

Da die Kernindikatoren eine gesamtheitliche Optik anstreben und auch bei den Entscheidungsträgern die Gesamtpolitik und nicht einzelne Projekte oder Konzepte im Auge haben, eignen sie sich für ein Controlling im Rahmen des Verkehrsrichtplans nur bedingt (zu wenige verkehrsbezogene Indikatoren).

Für den Verkehrsrichtplan sind Indikatoren so zu wählen, dass sie entweder im Rahmen der bereits institutionalisierten Umweltberichterstattung der Stadt ohnehin erhoben werden oder dass sie sich mit relativ geringem Aufwand erheben lassen. Die Nachbargemeinden sind angemessen in das Zielerreichungscontrolling einzubeziehen.

<sup>1</sup> Ernst Basler & Partner, Novatlantis: Kernindikatoren für die Nachhaltigkeit von Städten und Kantonen, Schlussbericht, 10. April 2003. Mitbeteiligt sind die Kantone AG, BE, BL, GR, ZH und die Städte Baden, Bern, Chur, Langenthal, Lausanne, Rheinfelden, Schaffhausen und Winterthur.





### 10.2.2 Indikatoren des Umweltmonitorings der Stadt Aarau

Aufgrund des Umweltberichtes 3 der Stadt sind die folgenden Indikatoren verfügbar:

#### Bestand der Motorfahrzeuge

Bezogen auf die Einwohnerzahl ist dieser Indikator als sog. Motorisierungsgrad ein Indiz für die durch die Aarauer Bevölkerung induzierte motorisierte Verkehrsleistung. Der Wert ist aufgrund der kantonalen Daten nach Fahrzeugkategorie aufzuschlüsseln. Der am häufigsten gebrauchte und damit für Quervergleiche massgebende Wert ist: Anzahl PW pro 1000 Einwohner.

Problematisch sind die folgenden Punkte:

- Der Wert ist nicht nach der Motorfahrzeugzahl pro Haushalt aufgeschlüsselt.
- Es gibt keine Angaben darüber, welcher Anteil der durch die Stadtbevölkerung produzierten Motorfahrzeugkilometer auf das Stadtgebiet entfällt.

Die Motorfahrzeugzahl pro Haushalt würde aussagekräftige Hinweise über das Mobilitätsverhalten der Aarauer Bevölkerung liefern. Die durchschnittliche jährliche Kilometerleistung pro Erst-, Zweit- und Drittwagen ist aufgrund der Mikrozensus-Daten bekannt. Ebenso gibt es Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten der autofreien Haushalte. Sie weisen einen markant höheren Anteil an nicht motorisierten und an öV-Verkehrsleistungen auf als die motorisierten. Der Anteil autofreier Haushalte kann somit seinerseits als Indikator für die Benutzung des öV und des nicht motorisierten Verkehrs herangezogen werden.

Es ist zu prüfen, mit welchem Aufwand die entsprechende Statistik in der Stadt aufgebaut werden könnte.

#### Lärm-Immissionsbelastung

Der Lärmbelastungskataster der Stadt liefert eine entscheidende Grundlage zur Beurteilung der durch den Verkehrslärm (Strasse und Bahn) beeinträchtigten Lebensqualität. Zurzeit wird für die gesamte Stadt Aarau ein neuer, aktueller Lärmbelastungskataster auf elektronischer Basis erarbeitet. Der Indikator steht somit zur Verfügung und kann für den Verkehrsrichtplan herangezogen werden.



#### Luft-Immissionsbelastung

Allgemein anerkannte Leitsubstanz für die aus dem Verkehr resultierende Luftbelastung ist  $\text{NO}^2$ . Die  $\text{NO}^2$ -Immissionen werden in Aarau zurzeit mit Passivsammlern an den Standorten Ziegelrain, Bahnhofstrasse, Kreuzplatz und Mühlemattstrasse erhoben. Diese Messungen sind als Indikator für den Verkehrsrichtplan einzubeziehen. Künftige Ausbauten der Luftschadstoffmessungen sind auf ihre Anwendbarkeit im Verkehrsrichtplan zu überprüfen.

#### Energieverbrauch

Der Treibstoffverbrauch macht rund einen Drittel des gesamten Energieverbrauchs im Haushalt aus. Er wäre deshalb ein idealer Indikator für die Verkehrsleistung auf Stadtgebiet. Da die Datenerhebung jedoch sehr problematisch ist, wird der Treibstoffverbrauch in der Stadt im Indikator Energieverbrauch nicht berücksichtigt. Eine Aufnahme als Indikator beim Verkehrsrichtplan muss ebenfalls ausgeschlossen werden.

### 10.2.3 Weitere Indikatoren für den Verkehrsrichtplan

Da die Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen und des nicht motorisierten Verkehrs ein wesentliches Anliegen des Verkehrsrichtplans darstellt, sind weitere Indikatoren in Betracht zu ziehen.

#### Pendler-Modal-Split

Der Pendler-Modal-Split wird in der schweizerischen Volkszählung erhoben und kann für die Stadt Aarau separat ausgewertet werden. Die Datenlage ist einfach, die Auswertung mit bescheidenem Aufwand verbunden.

#### Anzahl Fahrgäste im öffentlichen Verkehr

Dieser Wert gibt Hinweise über die öV-Nutzung, vermag aber für sich allein keine Aussagen über den Anteil des öV am Gesamtverkehr zu liefern. Dennoch ist die absolute Grösse der öV-Nutzung immerhin ein wichtiger Wert im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit und damit auch die Überlebensfähigkeit von öV-Angeboten.

Die Erhebung ist nicht unproblematisch und muss unterscheiden zwischen Nutzern des Bussystems und solchen der Bahn. Die Benutzungsfrequenzen des Bussystems können über automatische Fahrgastzählssysteme erhoben und hochgerechnet werden. Die Bahnbenutzung erfolgt über Erhebungen in den Zügen und/oder über die Fahrscheinstatistik.

Die Probleme sind die folgenden:

- Viele Transportunternehmen sind nicht daran interessiert, die Daten der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Beim Regional- und Ortsverkehr, wo der Kanton bzw. die Stadt als Besteller auftreten, können die TU veranlasst werden, die Daten herauszugeben. Bei den SBB, wo es sich grösstenteils um Fernverkehrsdaten handelt, sind die Hindernisse beträchtlich.
- Solange beim Bussystem nur Einsteiger gezählt werden, können keine Aussagen zum Anteil der Verkehrsleistung auf Stadtgebiet gemacht werden, da die Busse zu einem grossen Teil auch regionale Erschliessungsaufgaben wahrnehmen. Erst Befragungen würden hier Aufschluss liefern. Deren Durchführung ist aber mit beträchtlichem Aufwand verbunden.
- Die Vergleichbarkeit der Erhebungen beim Bussystem und derjenigen beim Bahnsystem ist kaum gegeben, da ganz unterschiedliche Erhebungsmethoden zum Einsatz kommen. Auch ist es nicht möglich, die Doppelnutzungen (Umsteiger vom Bus auf die Bahn) auszuscheiden.

Im Sinne einer möglichst grossen Aussagekraft mit minimalem Aufwand wird empfohlen, nur die Einsteiger beim Bussystem als Indikator heranzuziehen. Diese dafür so differenziert wie möglich, d.h. linien- oder noch besser haltestellenspezifisch und als Tages-, Wochen- und Jahresganglinien.

#### öV/MIV-Modal-Split in ausgewählten Querschnitten

Mit dem oben erwähnten Indikator der Einsteiger im Bussystem sind die öV-Querschnittsbelastungen auf allen Busstrecken bekannt. Ebenso sind automatische Strassenverkehrszählungen an ausgewählten Querschnitten mit relativ geringem Aufwand durchführbar.

Auf dieser Basis ist an einigen wenigen Querschnitten, die sorgfältig im Hinblick auf eine optimale Aussagekraft auszuwählen sind, eine Modal-Split-Erhebung möglich und damit ein Indikator für den Modal-Split auf Stadtgebiet geschaffen.

#### 10.2.4 Indikator zum Thema Verkehrssicherheit

##### Unfallstatistik

Die Unfälle werden laufend von der Kantonspolizei erhoben und können für die Stadt Aarau separat ausgewertet werden. Neben der Entwicklung der gesamtstädtischen Unfallzahl sind auch detaillierte Auswertungen von Interesse. Dabei können Unfallschwerpunkte eruiert werden. Bei einer Statistik über mehrere Jahre sollte es auch möglich sein, einen direkten Zusammenhang zu getroffenen Massnahmen herzustellen. Bei der Auswertung ist darauf zu achten, dass die Unfallzahlen in Relation zur Entwicklung der Verkehrsmenge gesetzt werden.

#### 10.2.5 Die Problematik des nicht motorisierten Verkehrs

Ein wesentliches Ziel des Verkehrsrichtplans besteht in der Schaffung optimaler Verhältnisse für den nicht motorisierten Verkehr und damit in der Erhöhung dessen Anteils am Gesamtverkehr. Keiner der erwähnten Indikatoren vermag hierüber konkrete Aussagen zu machen (mit Ausnahme vielleicht der Anzahl autofreier Haushalte). Entsprechende Erhebungen sind aufwendig, seien es nun Haushaltbefragungen oder Zählungen. Es ist zu überlegen, auf welche Weise die Stadt mit vertretbarem Aufwand zu den entsprechenden Daten gelangen könnte (z. B. durch Angliederung einer Zusatzuntersuchung beim Mikrozensus).

#### 10.2.6 Synoptische Darstellung der Resultate

Die Vielzahl von Ergebnissen ruft nach einer übersichtlichen Auswertung, die gegenüber den zuständigen Instanzen kommuniziert werden kann. Eine Möglichkeit besteht in der Erstellung von periodisch aufzudatierenden Profilen, in denen alle Indikatoren zusammengefasst sind. Aber wie auch immer die Resultate am Ende aggregiert werden, eine Interpretation der Resultate ist unabdingbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es nie nur eine einzige Interpretation geben wird und somit immer auch anfechtbar sein wird. Die Interpretation wird deshalb zwangsläufig auch subjektive Elemente enthalten. Wenn möglich sollen diese erkennbar sein. Es wird anschliessend die Aufgabe der politischen Behörden (des Stadtrates) sein, aufgrund der Daten und der gelieferten Interpretation die massgebenden Schlüsse für den weiteren Handlungsbedarf zu ziehen.



### 10.3 Zielvaliditätscontrolling

Es handelt sich hierbei um eine strategische Aufgabe. Ob Ziele, so wie sie einmal gewählt wurden, nach wie vor richtig sind, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab:

- Es zeigt sich aufgrund des Monitorings und des Controllings, dass ein Ziel gar nie erreicht werden kann. Dann kann eine Veränderung der Zielsetzung angebracht sein.
- Die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen rufen nach neuen Zielen, die früher nicht relevant waren. Ein häufiger Fall, insbesondere, wenn man sich die gesamte Nachhaltigkeitsdiskussion vor Augen führt.
- Ein Ziel ist erreicht. Wie gehts weiter? Ist es nur ein Zwischenziel auf einer Etappe gewesen und werden neue Ziele gesetzt? Oder kann es als erledigt abgeschrieben werden?
- Ein Ziel wird von aussen aufgezwungen, sei es durch eine übergeordnete Instanz, durch die Gesetzgebung (z.B. Behindertengleichstellungsgesetz) oder durch politischen Druck.
- Ein bisher gesetztes Ziel erweist sich als Fehler, weil beispielsweise neue wissenschaftliche Erkenntnisse dem Ziel widersprechen (vgl. z.B. Waldsterbensdebatte in den 80er Jahren).

Wo die entsprechenden Diskussionen geführt werden, ist abhängig von der Einbindung des Verkehrsrichtplans in die politischen Entscheidungsprozesse.

### 10.4 Durchführung des Controllingprozesses

Der gesamte Controllingprozess kann in die folgenden fünf Bereiche aufgeteilt werden.

Monitoring	Controlling	Richtplanbewirtschaftung	Kommunikation	Benchmarking
<ul style="list-style-type: none"><li>– Analysen</li><li>– Früherkennung</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Strat. Ebene</li><li>– Oper. Ebene</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Fortschreibung</li><li>– Anpassung</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Auswertung</li><li>– Berichterst.</li><li>– Information</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Erfahrungsaustausch</li><li>– Sich vergleichen</li></ul>

Die im vorangehenden Kapitel beschriebenen Controllingebenen beziehen sich auf das Monitoring und das Controlling im engeren Sinne. In der Verwaltung sind hierfür die nötigen Instrumente und Abläufe einzurichten.

Zwischen Richtplanbewirtschaftung, Kommunikation und Benchmarking besteht eine intensive Wechselwirkung. Das Benchmarking, der Erfahrungsaustausch, ist bereits bei der Interpretation der Resultate des Monitorings ein wichtiges Hilfsmittel und erleichtert in der Berichterstattung die Begründung von Änderungen. Die Fortschreibung und Anpassung des Richtplans ist dann der letzte Schritt, der aber seinerseits auch wieder kommuniziert werden muss und der bei politischen Interessengruppen automatisch auch wieder einen Benchmarkingprozess auslösen kann.

Damit wird deutlich: Controlling ist ein andauernder Prozess, der zu einem grossen Teil institutionalisiert sein muss, der sich aber letztlich nur in der politischen Auseinandersetzung bewähren kann.

<sup>1</sup> Vgl. Kanton Luzern: Kantonale Richtplanung Luzern, Controlling-Konzept (Kurzfassung), Luzern 2002

## Anhang

### Teilrichtpläne

- Teilrichtplan Fussverkehr
- Teilrichtplan Veloverkehr
- Teilrichtplan öffentlicher Verkehr
- Teilrichtplan motorisierter Individualverkehr



---

STADT AARAU

---

