

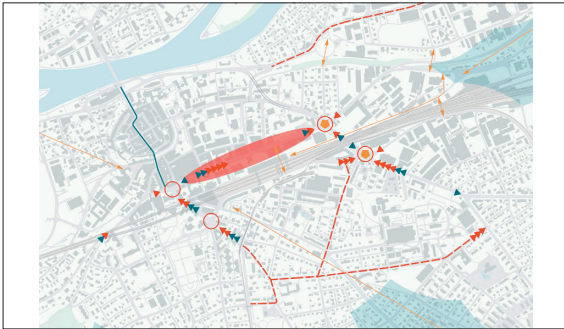


Tobias  
Spielmann

Diplomand	Tobias Spielmann
Examinator	Prof. Carsten Hagedorn
Expertin	Dr. Ulrike Huwer, Basler & Hofmann AG, Zürich
Themengebiet	Verkehrsplanung

## Lokale Verkehrsstrategie, Aarau

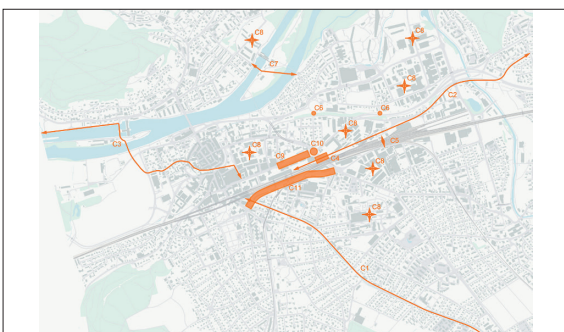
Mit den Schlüsselementen «Wohnen ohne Auto» und «Veloverkehr»



Ausschnitt Ergebnis Analyse



Netzstrategie



Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

**Ausgangslage:** Das Verkehrsnetz der Stadt Aarau kommt in den Spitzenstunden an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit. Zur Lösung dieser Problematik wurden für die Agglomeration Aarau von der Stadt oder vom Kanton schon viele planerische Grundlagen und Konzepte erarbeitet. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass der Kanton zusätzliche Netzelemente wie die Nordtangente vorsieht, während die Stadt mit dem bestehenden Netz auskommen will. Gesucht wird in dieser Arbeit eine koordinierte lokale Verkehrsstrategie für alle Verkehrsteilnehmer, die sowohl von der Stadt als auch vom Kanton getragen werden könnte.

**Vorgehen:** Anhand einer Analyse und des Grundlagenstudiums wurden die Schwachstellen und mögliche Massnahmen herausgefiltert und bewertet. Mit der Mobilitätsstrategie wird der Weg zur Umsetzung der Ziele aufgezeigt. Die Ziele umfassen die Ebenen Netz, Gestaltung und Verhalten. Die erarbeiteten Massnahmen sind in die verschiedenen Verkehrsmittelkategorien aufgeteilt. Aufgrund eines Nachholbedarfs in den Bereichen Veloverkehr und Mobilitätsmanagement wurde bei der Bearbeitung eine Vertiefung auf diesen Gebieten vorgenommen.

**Ergebnis:** Kurz- und mittelfristig ist es von entscheidender Bedeutung, eine gute Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zu erreichen. Mit Massnahmenbündeln wird aufgezeigt, wie die Mobilität stadtverträglicher abgewickelt werden kann. Erkennbar ist bei allen Massnahmen die Strategie, den motorisierten Individualverkehr zu mindern und den Fuss-, Velo- sowie den öffentlichen Verkehr zu fördern. Aarau kennt bereits viele Konzepte, aber insbesondere im Bereich Veloverkehr und Mobilitätsmanagement gibt es noch ungenutzte Potenziale zur Reduzierung des Autoverkehrs. Insbesondere drei Entwicklungsgebiete eignen sich für das Wohnen ohne Besitz eines eigenen Autos. Diese Wohnform kann auch für andere Gebiete richtungweisend sein. Reichen die kurzfristig umzusetzenden Massnahmen nicht aus, den MIV zu plafonieren, würde sich das Netzelement «Nordtangente» am besten für eine stadtverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs eignen. Die Untertunnelung des Kreuzplatzes sowie die Westtangente werden aufgrund der geringeren Entlastungswirkung und der vergleichsweise hohen Kosten nicht empfohlen.