



Kommunaler Gesamtplan Verkehr Buchs

9. September 2021, verabschiedet durch den Gemeinderat
am 19.10.2021





Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Buchs
Projektnummer	18004
Datei	X_18004_KGV_Buchs_210909.docx
Berichtversion	9. September 2021
Berichtverfasser	Markus Reichenbach / markus.reichenbach@kontextplan.ch Milena Meier / milena.meier@kontextplan.ch
Projektsteuerung	Urs Affolter Hansruedi Werder Cornelia Byland Susanna Lehmann Sokac Roger Michelin (Planteam) Vanessa Studer, Tobias Sonderegger (Planteam)
Begleitgruppe	Andreas Burgherr Hansruedi Gurtner Martin Gysi Roger Gysi Marc Jaisli Raphael Leder Raphael Markstaller Urs Michel Christian Rufer Werner Schenker Rebecca Wetter
Interne Freigabe	Berichtsversion vom 9. September 2021, Milena Meier Berichtsversion vom 17. November 2020, Milena Meier
Genehmigung Auftraggeber	Verabschiedet zur kantonalen Vorprüfung durch den Gemeinderat am 11. November 2019 Verabschiedet zur öffentlichen Mitwirkung durch den Gemeinderat am 8. Dezember 2020 Geprüft nach der öffentlichen Mitwirkung durch den Gemeinderat am 19. 10 2021



Inhaltsverzeichnis

1. Der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV)	6
2. Rahmenbedingungen (Grundlagen)	7
2.1 Übergeordnete kantonale und regionale Grundlagen	7
2.2 Raumentwicklungskonzept Buchs (REK)	14
3. Analyse	15
3.1 Ausgangslage Verkehr	15
3.2 Prognose Siedlungsentwicklung und Trendentwicklung MIV	21
4. Zielsetzungen	24
4.1 Übergeordnete Ziele	24
4.2 Ziele und Basispläne je Verkehrsmittel	25
5. Massnahmen	47
5.1 Übersichtsplan Massnahmen	47
5.2 Massnahmenblätter	49

Anhang

Anhang

Anhang 1: Genehmigungsblatt Kanton

Anhang 2: Basisplan Motorisierter Individualverkehr

Anhang 3: Basisplan Motorisierter Individualverkehr, Strassentypen nach VSS

Anhang 4: Basisplan Öffentlicher Verkehr

Anhang 5: Basisplan Veloverkehr

Anhang 6: Basisplan Fussverkehr



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	Ausschnitt Kantonalen Richtplan	8
Abbildung 2:	Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario, Quelle: Strategie Kanton Aargau, mobilitätAARGAU, 13.12.2016	10
Abbildung 3:	Betriebskonzept (Quelle: VM Region Aarau)	13
Abbildung 4:	Analyse Verkehrsbelastung (Kapazitäten gemäss VM Region Aarau)	18
Abbildung 5:	Technische Leistungsfähigkeit (Funktionalität) und Qualität (Strassenraum als Siedlungsraum) definieren Belastbarkeit	19
Abbildung 6:	Festlegung Belastbarkeit mittels Referenzbeispielen unterschiedlicher Verkehrsbelastung	19
Abbildung 7:	Belastbarkeit auf dem Strassennetz	20
Abbildung 8:	Fahrtenerzeugung Siedlungsentwicklung und Belastbarkeit Strassennetz	22
Abbildung 9:	Basisplan motorisierter Individualverkehr (vgl. auch Anhang 2)	27
Abbildung 10:	Basisplan motorisierter Individualverkehr, Strassentypen VSS (vgl. auch Anhang 3)	30
Abbildung 11:	Basisplan öffentlicher Verkehr (vgl. auch Anhang 4)	32
Abbildung 12:	Basisplan Veloverkehr (vgl. auch Anhang 5)	34
Abbildung 13:	Basisplan Fussverkehr (vgl. auch Anhang 6)	38
Abbildung 14:	Basisplan Parkierung MIV	41
Abbildung 15:	Basisplan kombinierte Mobilität	42
Abbildung 16:	Basisplan Mobilitätsmanagement	43
Abbildung 17:	Basisplan Monitoring und Controlling	45
Abbildung 18:	Meccano iterativer Prozess Monitoring und Controlling	46
Abbildung 19:	Übersicht Massnahmen	47
Tabelle 1:	Richtplan, Übersicht Massnahmen Buchs	8
Tabelle 2:	Agglomerationsprogramme Aare-Land, Massnahmen Buchs	11
Tabelle 3:	Fahrtenerzeugung Siedlungsentwicklung nach geltendem Recht zur Parkierung (Trendentwicklung)	21
Tabelle 4:	Netztypen und Ausgestaltungsstandards Motorisierter Individualverkehr	29
Tabelle 5:	Netztypen und Ausgestaltungsstandards Veloverkehr	35
Tabelle 6:	Netztypen und Ausgestaltungsstandards Fussverkehr	38
Tabelle 7:	Mögliche Mobilitätsangebote und Anreize zur Nutzung von ÖV und Fuss- und Veloverkehr	44
Tabelle 8:	Übersicht Massnahmen	48



Abkürzungen

AP 1G	Agglomerationsprogramm 1. Generation
AP 2G	Agglomerationsprogramm 2. Generation
AP 3G	Agglomerationsprogramm 3. Generation
APN	Arbeitsplatzintensive Nutzungen
AVA	Aargau Verkehr AG
BauG	Baugesetz Kanton Aargau
BBA	Busbetrieb Aarau AG
B+R	Bike and Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Anzahl motorisierte Fahrzeuge / Tag)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GFN	Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MP ÖV	Mehrjahresprogramm Öffentlicher Verkehr
ÖBA	Öffentliche Bauten und Anlagen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PN	Nutzungen mit hohem Personenverkehr
PVN	Produzierende und verarbeitende Nutzungen
P+R	Park and Ride
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept Aarau (Erarbeitung durch den Kanton Aargau)
STEP AS 2030	Strategisches Entwicklungsprogramm Ausbauschnitt 2030
STEP AS 2035	Strategisches Entwicklungsprogramm Ausbauschnitt 2035
VM	Verkehrsmanagement
VSS-Normen	Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute
WSB	Wynental- und Suhrentalbahn (neu: Aargau Verkehr AG)



1. Der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV)

Der KGV ist ein Planungsinstrument im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Er dient der umfassenden und vorausschauenden sowie auf die Siedlungsentwicklung abgestimmten Verkehrsplanung. Der KGV ist für die Gemeinde und den Kanton behördenverbindlich.

Zeithorizont

Der KGV ist auf den Zeithorizont 2035 ausgelegt. Er beinhaltet Ziele und Zielbilder, welche den Zielzustand 2035 je Verkehrsmittel beschreiben (vgl. auch Kap. 4). Damit die Entwicklung in Richtung dieser Zielbilder gelingt, ist ein Paket an Massnahmen umzusetzen. Die einzelnen Massnahmen sind in Massnahmenblättern beschrieben (vgl. auch Kap. 5.2)

Mitwirkung

Der Kanton hat den Kommunalen Gesamtplan Verkehr vorgeprüft (vorläufige Beurteilung vom 22.4.2020). Die Mitwirkung zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (Bericht Mitwirkungsaufgabe) dauerte vom 8.1.2021 bis 26.03.2021.

Zur Mitwirkung eingeladen waren die BewohnerInnen und die Gemeindepolizei der Gemeinde Buchs AG, der Regionalplanungsverband, die Nachbargemeinden Aarau und Suhr.



2. Rahmenbedingungen (Grundlagen)

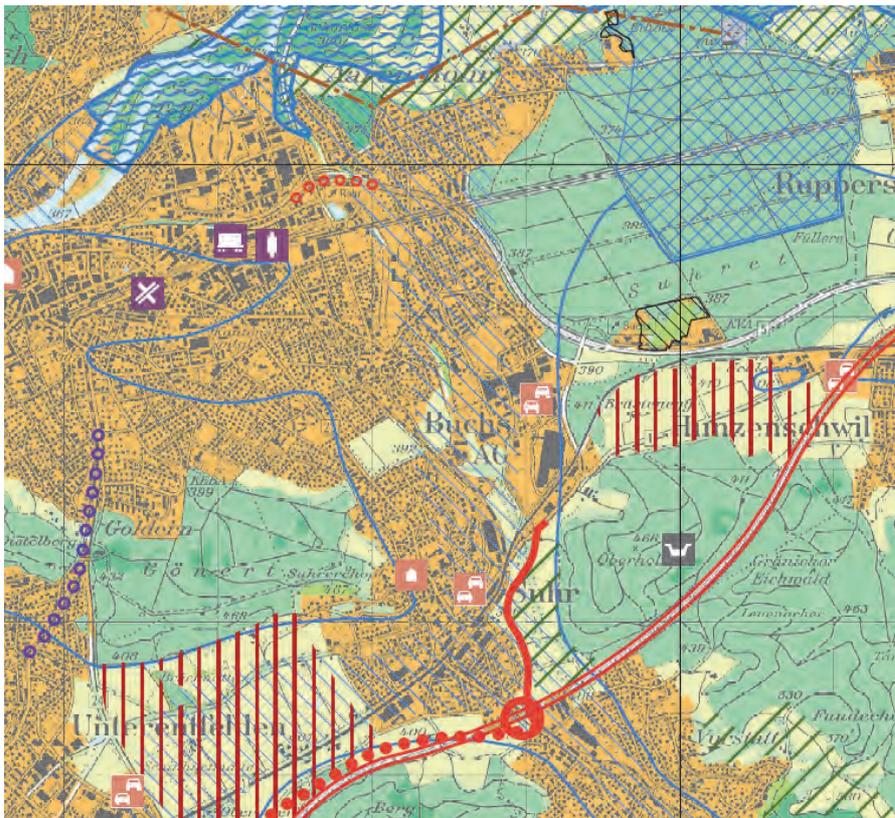
2.1 Übergeordnete kantonale und regionale Grundlagen

Aus den in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführten übergeordneten Grundlagen ergeben sich die folgenden zentralen Orientierungspunkte für den KGV:

- _ Konzentration der Siedlungsentwicklung an verkehrlich günstigen und gut ÖV-erschlossenen Lagen
- _ Ortsverträglich ausgebautes Hauptverkehrsstrassennetz; Kanalisierung des Verkehrs auf die Hauptachsen
- _ Minimierung der negativen Auswirkungen des MIV durch Beeinflussung der Nachfrage / Dosierung, Lenkung und attraktivere Strassenraumgestaltung
- _ Förderung von flächensparenden Verkehrsträgern wie ÖV oder Fuss- und Veloverkehr, in den Zentren Steigerung des Anteils dieser Verkehrsträger und Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr
- _ Attraktivitätssteigerung der kombinierten Mobilität



2.1.1 Kantonaler Richtplan



- Nationalstrasse: Bauvorhaben: Festsetzung, offene Strasse
- Nationalstrasse: Anschluss
- Kantonsstrasse: Bauvorhaben: Festsetzung, offene Strasse
- Trasseerhaltung: Vororientierung
- Standort für Nutzung mit hohem Verkehrsaufkommen

Abbildung 1: Ausschnitt Kantonaler Richtplan

Folgende Massnahmen mit Bezug zur Gemeinde Buchs sind im Richtplan enthalten:

Tabelle 1: Richtplan, Übersicht Massnahmen Buchs

Massnahmenblatt	Standort	Vorhaben	Stand
Themen Verkehr			
M 3.4	Busverkehr	Busverkehr in urbanem Entwicklungsraum: Mindestens 15-min-Takt als Regelfall	Planungsgrundsatz
M 4.1	Fuss- und Radwegnetz	Kantonales Radroutennetz (Karte): Festsetzung in Buchs: _ Verbindung entlang Suhre _ Verbindung über Mitteldorfstrasse und Spange Nord _ Verbindung über Tellstrasse _ Verbindung über Rohrerstrasse	Festsetzung
M 4.2	Wanderwegnetz	Kantonales Wanderwegnetz (Karte): Festsetzung in Buchs: _ Verbindung entlang Suhre	Festsetzung
M 3.3	Aarau-Menziken	Doppelspurabschnitte im Wynental	teilweise realisiert



Themen Raumplanung			
S 1.1	Aarau / Buchs	Spezifische Anforderungen zur Siedlungsqualität und inneren Siedlungsentwicklung auf folgenden Kantonstrassen (in Abhängigkeit des DTVs): Aarauerstrasse Mitteldorfstrasse Lenzburgerstrasse Wynenfeld und generell ab ca. 5'000 Fahrzeugen/Tag	Festsetzung
S 1.3	Aarau / Buchs	[...] Rohrerstrasse West (ohne Zeughaus): PVN Rohrerstrasse Ost / Pulverhausweg: PVN (GFN) Torfeld Süd-West (westlich WSB): PVN, APN Torfeld Süd-Ost (östlich WSB): PVN	Festsetzung
S 1.3	Buchs / Suhr	Wynenfeld i.e.S.: PVN, GFN	Festsetzung
S 1.9	Buchs	Hunzikermatte	Festsetzung
S 1.9	Buchs	Steinfeld	Zwischenergebnis
S 3.2	Aarau (Torfeld Süd)	a) Sportstadion (Flächenreservation) b) Grosssporthalle	Festsetzung
S 3.2	Buchs-Suhr (Steinfeld)	Freihalten für Standort ÖBA (unbestimmte Nutzung)	Vororientierung

APN = Arbeitsplatzintensive Nutzungen
GFN = Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf
ÖBA = Öffentliche Bauten und Anlagen
PN = Nutzungen mit hohem Personenverkehr
PVN = Produzierende und verarbeitende Nutzungen
WSB = Wynental- und Suhrentalbahn (neu: Aargau Verkehr AG)

2.1.2 Mobilitätsstrategie Kanton Aargau

Das Raumkonzept des Kantonalen Richtplans definiert Buchs als «urbanen Entwicklungsraum». Gemäss Strategie des Kantons Aargau sollen demnach Fuss- und Veloverkehr und ÖV (Bahn und Bus) ihre Anteile am Modal Split vergrössern, der MIV seine Anteile verringern. P+R soll wie bestehend erhalten und B+R gefördert werden.

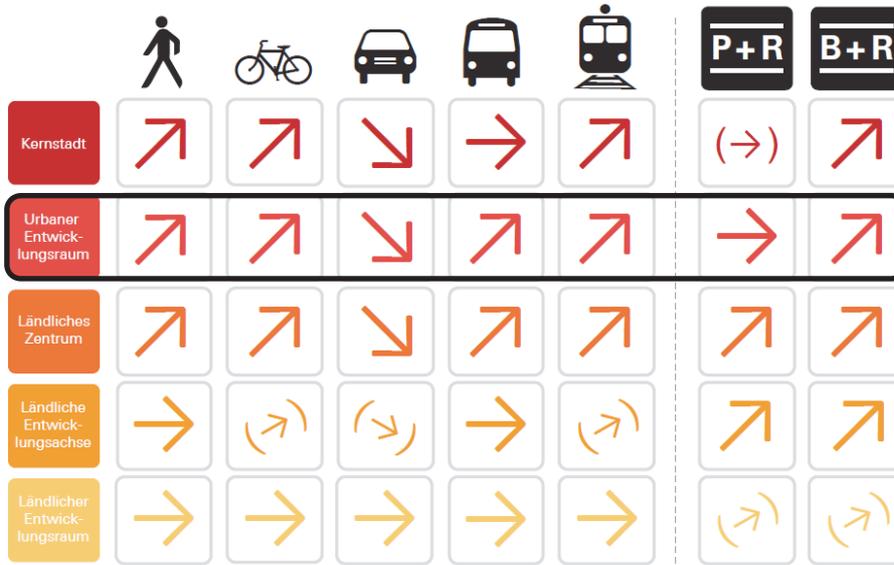


Abbildung 2: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario, Quelle: Strategie Kanton Aargau, mobilität-AARGAU, 13.12.2016

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau legt hinsichtlich der Entwicklung des Kantons Ziele und Stossrichtungen fest. Für Buchs sind folgende zwei Ziele besonders interessant:

Ziel In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt (Ziel Ia)

«In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen ist der Platz für Verkehrsinfrastrukturen begrenzt. Gleichzeitig wird in diesen Raumtypen der Grossteil des Bevölkerungszuwachses und des Wirtschaftswachstums stattfinden. Darum muss der Verkehr dort möglichst flächeneffizient abgewickelt werden: Es stehen daher die Förderung von Fuss- und Radverkehr sowie ein attraktiver ÖV mit gutem Angebot zwischen und zu den Kernstädten im Vordergrund. [...]»

Ziel Verkehrsangebot und Infrastrukturen sind gut vernetzt (Ziel Id)

«In sämtlichen Räumen kommt der Vernetzung der Verkehrsangebote und der Infrastrukturen eine grosse Bedeutung zu. Die Verkehrsteilnehmenden verlangen nach einfach verständlichen und komfortablen Möglichkeiten, um vom Start- zum Zielort zu gelangen. [...]»

2.1.3 Entwurf Regionales Gesamtverkehrskonzept Aarau (rGVK Aarau)

Das rGVK Aarau wird aktuell durch den Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt Aarau und dem Regionalplanungsverband erarbeitet. Bei der Umsetzung der Massnahmen des vorliegenden KGVs ist auf eine enge Abstimmung mit dem Kanton und dem rGVK zu achten. Die Ziele des KGV sind abgestimmt auf die Ziele des rGVK.



2.1.4 Agglomerationsprogramm

Handlungsbedarf und Zielsetzungen AP 3G

Das Agglomerationsprogramm Aare-Land 3. Generation (AP 3G) hält als übergeordnetes Ziel das «Erhöhen des ÖV- und Fuss- und Veloverkehrs-Anteils am Modal-Split» fest. Um die Entwicklung in diese Richtung zu lenken, sind im Agglomerationsprogramm Massnahmen verankert.

Massnahmen AP für Buchs

Die Agglomerationsprogramme 1. bis 3. Generation enthalten für Buchs folgende Massnahmen:

Tabelle 2: Agglomerationsprogramme Aare-Land, Massnahmen Buchs

Nummer Massnahme	Bezeichnung Massnahme	Umsetzungsstand	Finanzierung
Aktuelle Massnahmen			
3.20, AP 1G	Buchs Aufwertung Ortszentrum, Verkehrsberuhigung	Bauprojekt Kanton zur Umgestaltung der Aarauer- und Mitteldorfstrasse liegt vor.	3.9 Mio. eingestellt
OD7A, AP 2G	Aufwertung Ortskern Buchs (BGK Ortsdurchfahrt) und ESP-Erschliessung Torfeld Süd Aarau mit Verbindungsspanne Buchs Nord, VSBN	VSBN realisiert, Bauprojekt (Kanton) zur Umgestaltung der Aarauer- und Mitteldorfstrasse liegt vor.	1.3 Mio. eingestellt für Ortskern Buchs
FVV301A, AP 3G	Buchs, Optimierung Fuss- und Veloverkehrsnetz	wird weiterverfolgt (Gespräche mit Grundeigentümern laufen)	
Weitere Massnahmen (in Realisierung)			
2.16, AG 1G	Verbindungsspanne Buchs-Nord / Industrie-strasse	realisiert	
3.01, AP 1G	Eigentrossierung Aarau-Suhr, inkl. neuer Haltestelle Buchs und Entflechten mit SBB in Suhr	realisiert	
3.12, AP 1G	Fuss- und Radwegunterführung K210 Lenzburgerstrasse / Suhrenbrücke in Buchs	realisiert	
OD4A, AP 3G	Aarau, Buchs, Suhr: BGK Buchser- und Tramstrasse	Realisierung 2022-2027	



2.1.5 Mehrjahresprogramm ÖV und STEP Ausbauschnitt 2030

Das Mehrjahresprogramm ÖV (MP ÖV, vom Grossen Rat genehmigt am 3. Dezember 2020), das Strategische Entwicklungsprogramm Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) beinhalten folgende, Buchs betreffende, Massnahmen:

Verankerung	Standort	Vorhaben	Stand planerische Verankerung	Stand Umsetzung
Aktuelle Massnahmen				
MP ÖV, Kap. 3.9.6 STEP AS 2030, Korridor 19	WSB Wynental	Wynental, Entwicklungsmodul 1: – Nachfrageentwicklung durch längere Züge abdecken – 15-min-Takt am Abend und an Sonntagen zu gewissen Zeiten für Ausflugsverkehr (bessere Anschlüsse in Aarau)	Angebotsselement STEP AS 2030	In Planung
MP ÖV, Kap. 3.9.6 STEP AS 2030, Korridor 19	WSB Wynental	Wynental, Entwicklungsmodul 2: – Zusatzzüge in Spitzenzeiten im Kernbereich Gontenschwil-Aarau-Muhen (7.5-min-Takt)	Leuchtturmprojekt 2040	offen
MP ÖV, STEP AS 2035, Massnahme, a7		15-Min.-Takt Aarau-Lenzburg-Zürich durch Kombination von zwei halbstündlichen Zügen aus Basel-Liestal und Solothurn-Oensingen nach Aarau-Lenzburg-Zürich.		
MP ÖV, STEP AS 2035, Massnahme a6		15-Min.-Takt Baden-Brugg-Aarau mit halbstündlichen Anschlüssen in Aarau nach Bern und halbstündlichen Anschlüssen in Olten nach Liestal-Basel, Bern-Interlaken/Brig, Luzern, Solothurn und Biel-Yverdon-Lausanne-Genf..		
MP ÖV, STEP AS 2035, Massnahme a6		Ganztägiger Halt der IC Ostschweiz-Zürich-Bern in Aarau im 30-Min.-Takt.		
MP ÖV 2020, Kap. 3.8.3	Raum Aarau	U.a. im Raum Aarau sollen Verkehrsmanagement-Projekte umgesetzt werden, die Planungs- und Konzeptarbeiten sind weit fortgeschritten		Umsetzung vorgesehen
Z.Z. nicht weiterverfolgte Massnahmen				
Mehrjahresprogramm ÖV 2020, Kap. 3.7	Torfeld Süd/Nord resp. bzw. Aarau Rohr/Buchs	Linienetzerweiterung Torfeld Süd / Nord bzw. Aarau Rohr/Buchs		Wird seitens Kanton z.Z. nicht weiterverfolgt
MP ÖV 2020, Kap. 3.7	Hunzenschwil - Wynenfeld	Neue Busverbindung Hunzenschwil - Wynenfeld		Wird nicht weiterverfolgt

WSB = Wynental- und Suhrentalbahn (neu: Aargau Verkehr AG)



2.1.6 Verkehrsmanagement Region Aarau (VM)

Das VM Region Aarau beinhaltet folgende Buchs betreffende Massnahmen:

Nr. Massnahme	Vorhaben	Stand planerische Verankerung	Stand Umsetzung
1.5	LSA-Regelung am Knoten Bavaria (Koordination mit Knoten Gais)	Bauprojekt Tramstrasse	Realisierung 2022-2027
1.6	LSA-Regelung Knoten Tramstrasse / Südallee zur Busbevorzugung, Busspur im Abschnitt Bühlstrasse bis Südallee	Bauprojekt Tramstrasse	Realisierung 2022-2027
1.7	LSA-Regelung Knoten Tram- / Bühlstrasse zur Busbevorzugung, Busbevorzugung über Linksabbiegestreifen	Bauprojekt Tramstrasse	Realisierung 2022-2027
IV.3	Anpassung Vortrittsverhältnisse Knoten Neubuchs- / Amsleracherweg (Vortrittentzug Gysistrasse)	Planung Gemeinde	z.Z. keine Planung vorhanden
IV.4	Durchfahrtswiderstand Gysi- / Neubuchsstrasse	Planung Gemeinde	Realisierung Tempo 30 2019/2020 erfolgt

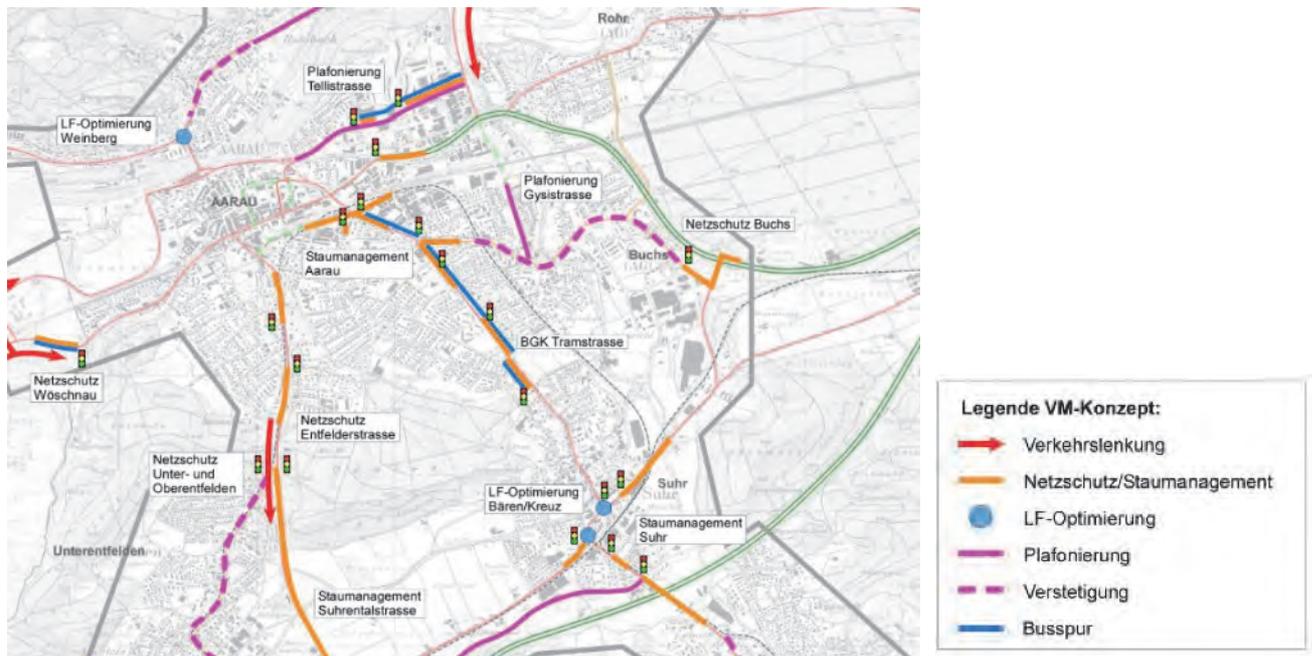


Abbildung 3: Betriebskonzept (Quelle: VM Region Aarau)



2.2 Raumentwicklungskonzept Buchs (REK)

Das Raumentwicklungskonzept der Gemeinde beinhaltet folgende verkehrlichen Themen:

Seite	Thema	Ziele gemäss REK	Umgang
S. 17	Zentrumsentwicklung	Das Zentrum muss spürbar ausgebildet werden. Es muss geklärt werden, nach welcher Strategie das Zentrum geografisch entwickelt werden soll: <ul style="list-style-type: none">– Konzentration auf Mitteldorf– Differenzierte Entwicklung der drei Abschnitte an der Achse Aarau-erstrasse-Lenzburgerstrasse– Auf der gesamten Länge Zentrumsfunktionen	Aarauer- / Mitteldorfstrasse: Die Gemeinde setzt sich beim laufenden Projekt für eine qualitätsvolle Zentrumsgestaltung ein. BGK Lenzburgerstrasse wird als Massnahme aufgenommen.
S. 18	Lenkung Verkehrsentwicklung	Der Modalsplit muss zugunsten des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs verändert werden, damit der Mobilitätsbedarf umweltgerecht und ortsverträglich gestaltet werden kann.	Festlegung im KGV
S. 28	Gestaltung Aarau-erstrasse	Gestaltung mit Mittelbereich, Kernpunkt ist dabei die Reduktion der Parkfelder zugunsten einer beschränkten Zahl an Kurzparkfeldern, weitgehende Lösung der Parkierung in Tiefgaragen ist anzustreben.	Die Gemeinde setzt sich beim laufenden Projekt für eine qualitätsvolle Zentrumsgestaltung ein. Aufnahme in Basispläne.
S. 29	Mitteldorf	Gestaltung von Fassade zu Fassade. Die Dynamik der Verkehrsflächen soll gebrochen werden.	Die Gemeinde setzt sich beim laufenden Projekt für eine qualitätsvolle Zentrumsgestaltung ein. Aufnahme in Basispläne.
S. 29	Knoten Brummel-, Oberdorf, Bühl- / Bachstrasse	Räumliche Aufwertung, der Verkehr soll in den Platz integriert werden	Festlegung im KGV
S. 30	Lenzburgerstrasse	Gestaltung als „Grüne Mitte“ mit deutlichen, räumlichen Abschlüssen durch Gebäude und Gestaltung mit Baumdächern und Beleuchtung	Anforderung wird im Massnahmenblatt aufgenommen
S. 30	Quartierstrassen	Sie sollen nach den Grundsätzen der Koexistenz gestaltet und max. mit Tempo-30 befahren werden.	Festlegung im KGV
S. 30	Siedlungseingänge	Tore zum Siedlungseingang ausgestalten	Festlegung im KGV



3. Analyse

3.1 Ausgangslage Verkehr

3.1.1 Bestand ÖV, MIV, FVV, ruhender Verkehr und Mobilitätsmanagement

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Ausgangslage und der Handlungsbedarf kurz umschrieben. Die Konkretisierung des Handlungsbedarfs erfolgt im Kap. 4, Massnahmen.

Öffentlicher Verkehr

Buchs ist durch die BBA-Buslinien 1, 4 und 6 und die AVA-Bahnlinie S14 über die Bahnhöfe Torfeld Süd und Buchs grundsätzlich gut erschlossen. Zudem hat der Bahnhof Aarau ebenfalls eine Erschliessungswirkung nach Buchs.

Gebiete mit weniger guter ÖV-Erschliessung sind Triesch, Neubuchs und südliches Oberdorf.

Grundsätzlich können die Anschlüsse am Bahnhof zuverlässig gewährleistet werden.

Gemäss Auskunft der BBA sind die seit Jahren bestehenden Fahrpläne der Linie 1 auf dem Buchserast ausgereizt. Die geplante Siedlungsentwicklung generiert auch zusätzliche ÖV-Fahrten, womit mehr und längere Halte an allen Haltestellen verbunden sind. Die Verkehrsbelastungen in folgenden Bereich wirken sich negativ auf die Fahrplanstabilität aus: Einfahrt der Linie 1 von der Fabrikstrasse in die Lenzburgerstrasse (kein Vortritt), Wartezeiten am Knoten (Kreisel) Bahnhof Buchs bei Zugsdurchfahrten und Rückstaus vor und nach der Verzweigung Bavaria in Richtung Kreisel Gais.

Gemäss Zählenden der BBA bestehen folgende Auslastungen der Fahrzeuge: In der HVZ über alle Kurse im Durchschnitt 60-70%, tagsüber über alle Kurse im Durchschnitt 40-50%.

Motorisierter Individualverkehr

Das MIV-Aufkommen auf den Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen ist bedeutend. Grundsätzlich liegen die Tagesbelastungen im siedlungsverträglichen Bereich. Voraussetzung für die Siedlungsverträglichkeit sind die Funktionalität und die Qualität des Strassenraumes (vgl. dazu Beurteilung Strassenraum, S. 6). Die Knoten Kreuzplatz und Kreisel Gais in Aarau sind in den Hauptverkehrszeiten überlastet und



dies wirkt sich auch auf die gegen Aarau orientierten Anbindungen Aarauer- und Industriestrasse und damit auf das Gemeindegebiet von Buchs AG aus.

Im Bereich der Quartiere verdienen zwei Strassenachsen ein besonderes Augenmerk:

- Gysistrasse
Die Gysistrasse als Quartierstrasse stellt aufgrund der Netzeinbettung eine direkte Verbindung zwischen dem Ortszentrum und dem Staffeleggzubringer bzw. der Aaretalstrasse dar. Damit ist von einem spürbaren Anteil an quartierfremden Durchgangsverkehr auszugehen.
- Achse Bühlstrasse / Oberdorfstrasse
Diese Quartierstrassen weisen ein bedeutendes Verkehrsaufkommen auf und haben trotz Tempo 30 ein verkehrsorientiertes Erscheinungsbild. Aufgrund der Lage im Netz bildet die Achse eine Verbindung zwischen Tramstrasse und dem Ortszentrum und dient nebst der Quartiererschliessung auch für quartierfremde Fahrbeziehungen.

Fuss- und Veloverkehr (FVV)

Aufgrund der Kleinräumigkeit von Buchs und der Nähe zu Aarau hat der Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich ein bedeutendes Potenzial. Das Netz weist Lücken und Schwächen auf, welche im Rahmen der Massnahmenplanung gezielt aufgegriffen werden.

Ruhender Verkehr

Bewirtschaftung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkfelder

Für Buchs gilt die kantonal verankerte VSS-Norm als Bemessungsgrundlage für die nutzungsbezogene Parkierung. Vor allem entlang der Aarauerstrasse konzentrieren sich zahlreiche Parkfelder, welche heute grösstenteils nicht bewirtschaftet sind und welche stark raumprägend sind. Im Parkierungsreglement per 1.1.2019 schreibt die Gemeinde Buchs die flächendeckende Bewirtschaftungspflicht vor.

Zur Bewirtschaftung der verkehrsintensiven Einrichtungen liegen keine gesammelten Informationen vor (eine Erhebung soll im Rahmen der Massnahme B3) Überprüfung Parkierungsangebot verkehrsintensive Einrichtungen erfolgen)

Zur aktuell geltenden Bewirtschaftung der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkfelder liegen keine gesammelten Informationen vor. Die Umsetzungshorizonte zur Einführung der Bewirtschaftung sind nicht bekannt.



Quantität der öffentlichen und privaten Parkfelder

Für Buchs gilt die kantonal verankerte VSS-Norm als Bemessungsgrundlage für die Quantität der privaten Parkierung. Vollständige Informationen zum Handlungsbedarf bei der privaten Parkierung liegen nicht vor. Einzelne Areale weisen mehr Parkfelder auf als nach Norm zulässig wären. Zur Auslastung der öffentlichen Parkierung liegen keine Informationen vor.

Velo-Parkierung

Am Bahnhof Buchs AG ist eine Bike+Ride-Anlage vorhanden.

Die Veloabstellanlagen an weiteren publikumsrelevanten Standorten (bspw. Bushaltstellen, Schulen) sind teilweise nicht attraktiv und teilweise ihre Grösse für den Abstellbedarf nicht ausreichend.

Zur Anzahl und Auslastung der bestehenden Veloparkierung liegen keine gesammelten Informationen vor (eine Erhebung soll im Rahmen der Massnahme D10) Schaffung nachfragegerechter und attraktiver Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten erfolgen).

Mobilitätsmanagement

Die Gemeinde Buchs AG bietet Tageskarten ÖV zu vergünstigten Tarifen an. Zudem wird in Buchs an 4 Standorten jeweils ein Sharing-Auto zum Verleih angeboten (Mobility und E-Cargovia). Weitere Dienstleistungen/Infrastrukturen (bspw. im Bereich Areale, Unternehmen oder weitere Angebote im Bereich der Bevölkerung) sind nicht vorhanden.

3.1.2 Beurteilung Strassenraum

Funktionalität Strassenraum

Die Gemeinde Buchs grenzt direkt an Aarau. Beide Gemeinden weisen mit der guten Anbindung zum Autobahnzubringer ein relativ hohes Verkehrsaufkommen auf.

Mit der Funktion als Kernstadt akzentuiert sich das Verkehrsaufkommen in Aarau zusätzlich. Aarau und auch Buchs verfügen über eine gute Anbindung an das regionale und nationale Bahnnetz sowie das regionale Busnetz und damit insgesamt über ein gutes ÖV-Angebot. Die Bedienungshäufigkeit des ÖV in Buchs ist sehr gut, einzelne Siedlungsgebiete (bspw. Neubuchs und Triesch) sind jedoch ungenügend mit dem ÖV erschlossen.

Während der Hauptverkehrszeiten erreicht das Netz im Bereich des Kreuzplatzes und Gais-Kreisverkehrs sowie im Zentrum von Suhr die Grenze der technischen Leistungsfähigkeit. Die Suhrenbrücke, die



Lenzburgerstrasse und die Bernstrasse Ost sind nahe an der Kapazitätsgrenze.

Diese Einschätzung zur Verkehrsbelastung deckt sich mit den Aussagen übergeordneter Planungen (vgl. auch VM Region Aarau, Kap. 2.1.6)

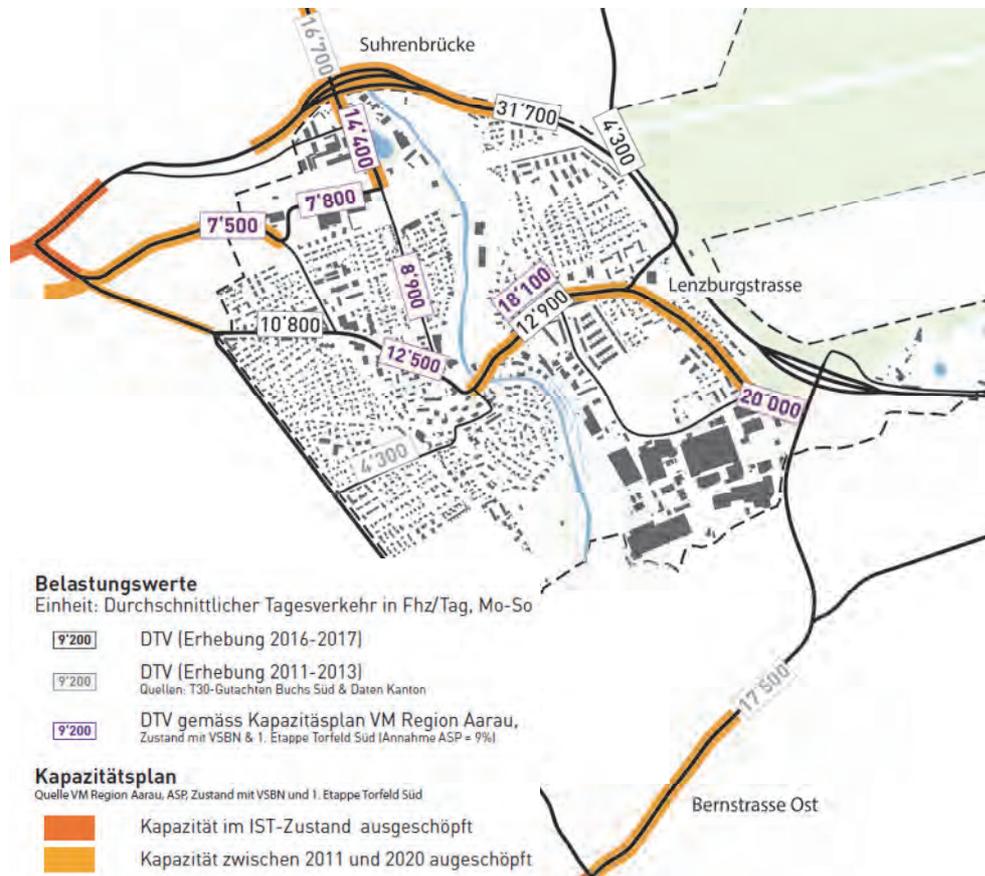


Abbildung 4: Analyse Verkehrsbelastung (Kapazitäten gemäss VM Region Aarau)

Qualität Strassenraum

An den Strassenraum bestehen neben den funktionalen auch qualitative Anforderungen, die es im Sinne der Koordination raumwirksamer Aufgaben ebenfalls zu berücksichtigen gilt. Beispiele von Nutzungsansprüche an den Strassenraum als öffentlicher Raum:

- Anforderungen aus angrenzenden Nutzungen
- Querungsbedürfnisse Fuss- und Veloverkehr
- Bedürfnisse zum Aufhalten und Begegnen
- Wohnqualität



Belastbarkeit

Die Belastbarkeit definiert sich aus der technischen Leistungsfähigkeit und den Anforderungen an die Qualität des Strassenraums als Siedlungsraum. Massgebend ist jeweils der tiefere Grenzwert der beiden Kriterien.

Definition Belastbarkeit

VSS SN 640 210: «Belastbarkeit: Darunter wird diejenige Verkehrsstärke verstanden, die aus Sicht der Umwelt (z.B. Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Trennwirkung) und der Verkehrstechnik (Sicherheit, Betrieb) nicht überschritten werden soll.»



Abbildung 5: Technische Leistungsfähigkeit (Funktionalität) und Qualität (Strassenraum als Siedlungsraum) definieren Belastbarkeit

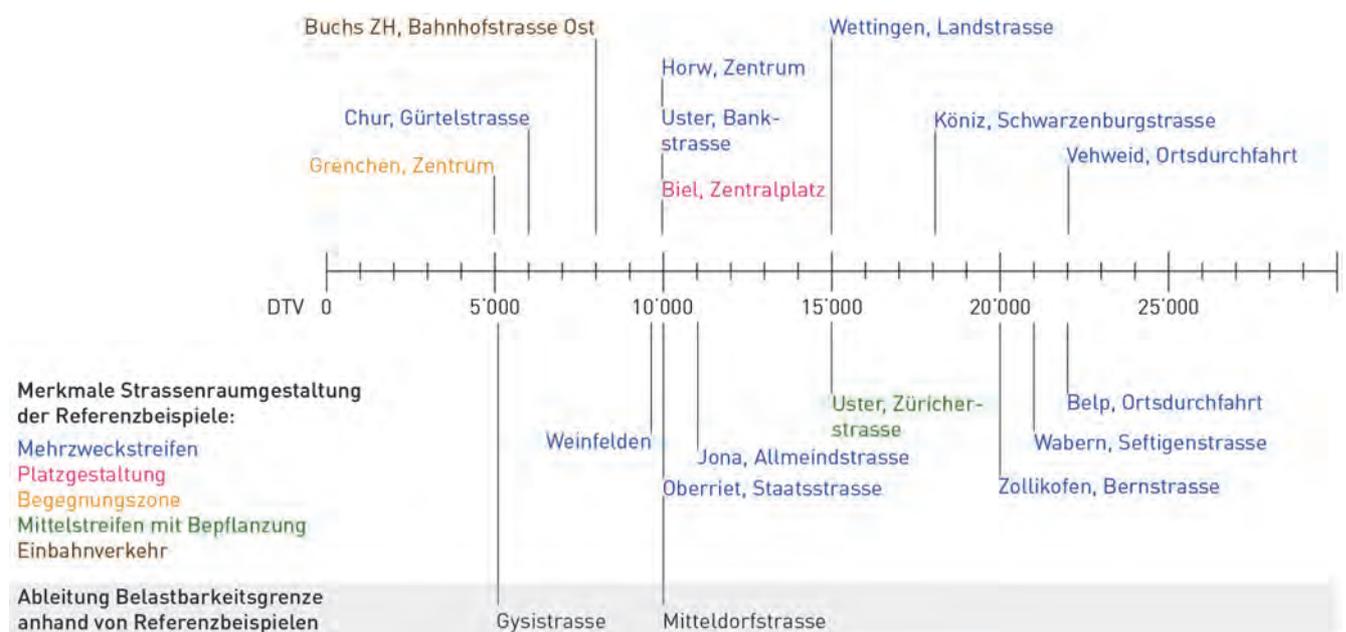


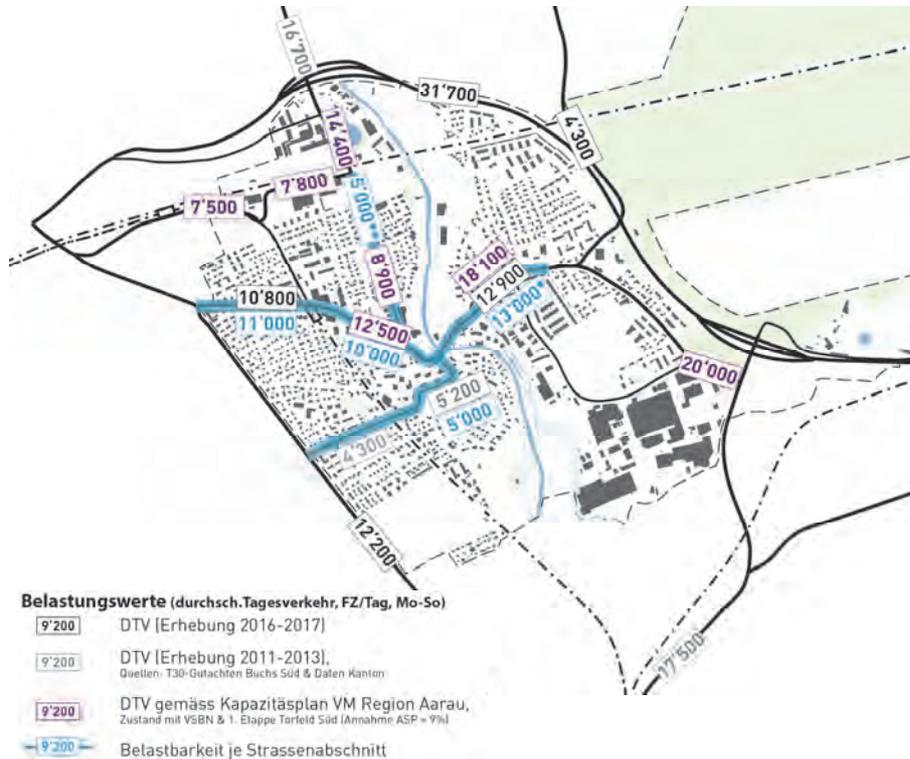
Abbildung 6: Festlegung Belastbarkeit mittels Referenzbeispielen unterschiedlicher Verkehrsbelastung

Das Festlegen der Belastbarkeit erfolgte empirisch. Die Strassenabschnitte wurden anhand vergleichbarer Beispiele referenziert, welche als siedlungsverträglich beurteilt werden (schweizweit). Auf den zentralen Streckenabschnitten wird die Belastbarkeit als Zielgrösse definiert (vgl. Abbildung 6). Das Niveau der Belastbarkeit entspricht ungefähr der bestehenden Verkehrsbelastung.

Die Verträglichkeit auf den Strassen soll sichergestellt werden und die Verkehrsmengen auf den Strassenabschnitten in Richtung der Belastbarkeit entwickelt werden. Zum Überprüfen der Verkehrsmenge dient ein Monitoring und Controlling. Mit dem Instrument des Monitorings und Controllings wird die Verkehrsentwicklung in periodischen Abständen



den erhoben (Monitoring) und an der Zielgrösse der Belastbarkeit gemessen (Controlling). Wird die Belastbarkeit überstiegen, sollen geeignete Massnahmen entwickelt und eingesetzt werden, um die Entwicklung in Richtung Verträglichkeit zu lenken.



* Belastbarkeit und Gestaltung Lenzburgerstrasse: Das Gewährleisten der Sicherheitsaspekte insbesondere für den Veloverkehr auf der Lenzburgerstrasse ist ein wichtiger Aspekt. Die Gemeinde möchte gemeinsam mit dem Kanton die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs verbessern und die entsprechende Querschnittsgestaltung/verträgliche Verkehrsmenge evaluieren. Dazu sind die 13'000 Fahrten / Tag ein Richtwert, der die Einschätzung der Gemeinde Buchs zum Zielwert bei heutiger Querschnittsgestaltung darstellt.

** Belastbarkeit und Gestaltung Gysistrasse: Der Quartierschutz auf der Gysistrasse ist ein zentraler Aspekt. Die Gemeinde Buchs AG setzt sich zusammen mit dem Kanton für eine verträgliche und verkehrssichere Situation und eine Entwicklung in Richtung der Belastbarkeiten ein.

Abbildung 7: Belastbarkeit auf dem Strassennetz



3.2 Prognose Siedlungsentwicklung und Trendentwicklung MIV

Buchs AG soll sich auch in Bezug auf die Siedlung weiterentwickeln. Bis im Jahr 2035 wird von rund 1'400 zusätzlichen Einwohnern (entsprechend der kantonalen Prognose) und rund 300 Arbeitsplätzen resp. 17'000 m² Geschossfläche für Arbeitsnutzung (Neubuchs Ost, Parzelle 1057, ehem. Entwicklungsstandort TNT) ausgegangen.

Die geplante Innenentwicklung führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse und damit auch des Verkehrs. Dabei sind die Verkehrsmittelwahl, die Wegdistanzen und auch die zeitlichen Aspekte wesentlich.

Die folgende Zusammenstellung (vgl. auch Tabelle 3) zeigt die geschätzten MIV-Fahrten aus der geplanten Entwicklung auf dem Gemeindegebiet. Die Abschätzung basiert auf den nach geltendem Recht zu erstellenden Parkfeldern und den Erfahrungswerten für den dadurch indizierten Verkehr. Die Angaben zum Fahrtenaufkommen stellen eine Trendentwicklung dar, nicht berücksichtigt sind Massnahmen zur Umlagerung im Modalsplit.

Die Trendentwicklung geht von rund 1'500 bis 2'300 zusätzlichen MIV-Fahrten aus.

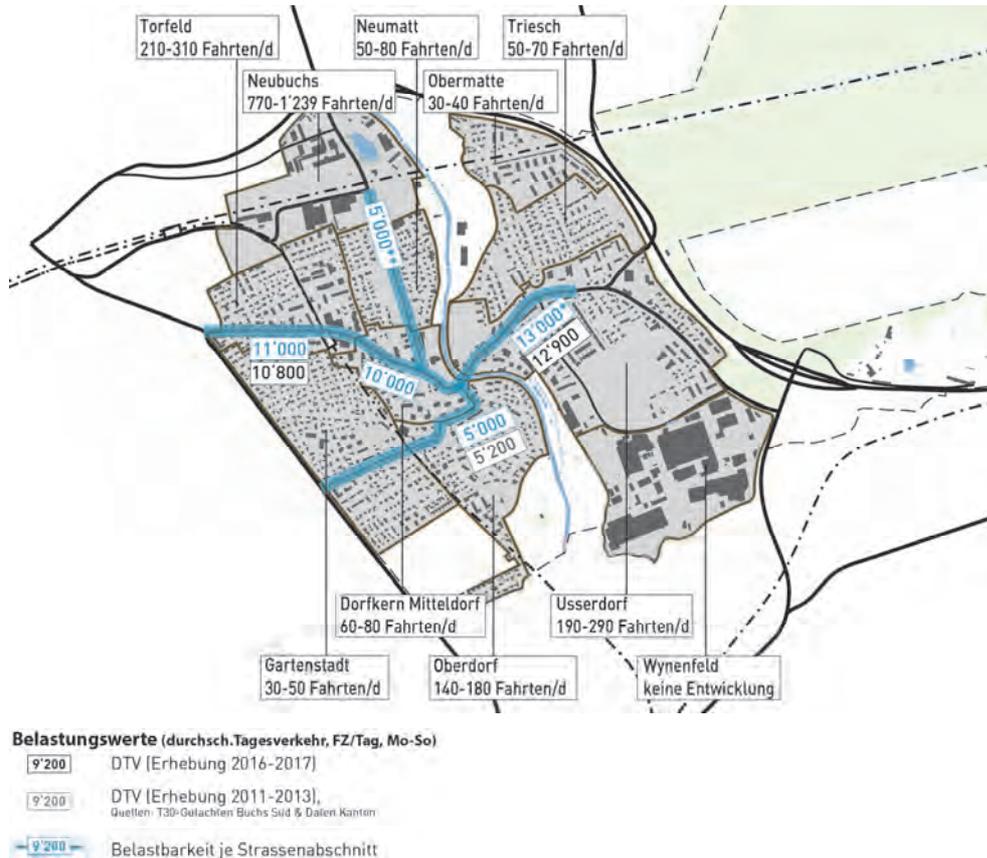
Tabelle 3: Fahrtenerzeugung Siedlungsentwicklung nach geltendem Recht zur Parkierung (Trendentwicklung)

Siedlungsentwicklung bis 2035						
Quartiere	Zusätzliche Einwohnende [Anz. Einw.]	Zusätzliche Arbeitsnutzung [m2]	Pflichtbedarf Parkfelder gemäss VSS, Bewohner und Besucher		Fahrtenaufkommen	
			Min. [Anz. Parkfelder]	Max.	Min.	Max. [Anz. Fahrten]
Gartenstadt	60		10	20	30	50
Oberdorf	170		60	70	140	180
Torfeld	430		80	120	210	310
Dorfkern Mitteldorf	110		20	30	60	80
Neumatt	90		20	30	50	80
Neubuchs	0	17'000	180	290	770	1'240
Obermatte	40		10	20	30	40
Triesch	100		20	30	50	70
Usserdorf	400		80	120	190	290
Wynefeld						
Total	1'400	17'000	480	730	1'530	2'340

Das bestehende Netz ist in Spitzenzeiten an neuralgischen Punkten an der Leistungsgrenze belastet (bspw. Kreuzplatz und Gais-Kreisverkehr in Aarau, Zentrum Suhr). Mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Aarau und überregionaler Effekte werden die Mobilitätsbedürfnisse und damit auch der Druck auf das Strassennetz der Gemeinde Buchs weiter zunehmen. Als Orientierungsgrösse dazu dient



die Darlegung des MIV-Fahrtenpotenzials (Trendentwicklung) aus den einzelnen Teilgebieten von Buchs (vgl. auch Abbildung 8).



* Belastbarkeit und Gestaltung Lenzburgerstrasse: Das Gewährleisten der Sicherheitsaspekte insbesondere für den Veloverkehr auf der Lenzburgerstrasse ist ein wichtiger Aspekt. Die Gemeinde möchte gemeinsam mit dem Kanton die Verkehrssicherheit des Veloverkehrs verbessern und die entsprechende Querschnittsgestaltung/verträgliche Verkehrsmenge vorsehen. Dazu sind die 13'000 Fahrten / Tag ein Richtwert, der die Einschätzung der Gemeinde Buchs zum Zielwert bei heutiger Querschnittsgestaltung darstellt.

** Belastbarkeit und Gestaltung Gysistrasse: Der Quartierschutz auf der Gysistrasse ist ein zentraler Aspekt. Die Gemeinde Buchs AG setzt sich zusammen mit dem Kanton für eine verträgliche und verkehrssichere Situation und eine Entwicklung in Richtung der Belastbarkeiten ein.

Abbildung 8: Fahrtenerzeugung Siedlungsentwicklung und Belastbarkeit Strassen-netz

Die Belastbarkeit liegt mehrheitlich auf dem bestehenden Belastungsniveau. Hinsichtlich der Verträglichkeit besonders sorgfältig zu behandeln sind die Gysistrasse und die Lenzburgerstrasse. Um die Quartierverträglichkeit auf der Gysistrasse sicherzustellen, setzt sich die Gemeinde Buchs AG zusammen mit dem Kanton für eine verträgliche und verkehrssichere Situation und eine Entwicklung in Richtung der Belastbarkeiten ein. Auf der Lenzburgerstrasse steht die Verkehrssicherheit, insbesondere des Veloverkehrs, im Fokus. Die Gemeinde Buchs



AG möchte gemeinsam mit dem Kanton die angemessene Querschnittsgestaltung/verträgliche Verkehrsmenge vorsehen.

Um die Entwicklung in Richtung der Belastbarkeiten zu lenken, sieht der KGV vor, die Verkehrsentwicklung aktiv zu steuern und die Verkehrsmittelwahl in Richtung Fuss-, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr zu steuern. Diese Zielsetzung stimmt mit der kantonalen Mobilitätsstrategie überein (vgl. auch Abbildung 2).

Um die Mobilität auch zukünftig sicherstellen zu können, ist ein abgestimmtes Paket mit Massnahmen bei allen Verkehrsmitteln erforderlich. Der vorliegende KGV definiert Ziele (vgl. Kap. 4) und Massnahmen für den Raum Buchs AG (Kap. 5), welche alle Verkehrsmittel miteinbeziehen.

Zu beachten bleibt dabei, dass die allgemeine Verkehrsentwicklung auf den Kantonsstrassen nicht einzig durch die kommunale Reduktion des Ziel- und Quellverkehrs sowie des Binnenverkehrs beeinflusst werden kann. In Bezug auf die Funktionen «regional durchleiten» und «zwischenörtlich verbinden» bedarf es der Steuerung auf übergeordneter Ebene.



4. Zielsetzungen

4.1 Übergeordnete Ziele

4.1.1 Koordination

Koordination Kanton, Region und Gemeinde

Die Herausforderungen werden durch Gemeinde und Kanton partnerschaftlich und in Koordination mit der Region bewältigt.

4.1.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Buchs plant und koordiniert nach dem übergeordneten Grundsatz der «Abstimmung von Siedlung und Verkehr». Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden bestmöglich miteinander koordiniert.

4.1.3 Angebotsorientierung

Angebotsorientierung

Buchs organisiert bei Planungen in Gemeindegewalt die Mobilitätsbedürfnisse nach dem Prinzip der Angebotsorientierung. Das Infrastrukturangebot wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen und der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt festgelegt. Die Verkehrsentwicklung orientiert sich an diesem Angebot.

4.1.4 3V-Strategie

Buchs organisiert den Verkehr nach dem Grundsatz der 3V-Strategie:

Verkehr vermeiden

Gezielte Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung erfolgt räumlich konzentriert und an Lagen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind und über ein gutes Dienstleistungsangebot verfügen. Kurze Wege werden gefördert.

Verkehr verlagern

Gezielte Angebotsverbesserung Verkehr

Schaffung von ÖV-Angeboten in nicht ÖV-erschlossenen Gebieten wird angestrebt.

Lenkung Verkehr in Richtung Fuss- und Veloverkehr und ÖV

Der Verkehr wird so gelenkt, dass der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr ihre Anteile am Gesamtverkehr (Modal Split) vergrössern und der Verkehr damit umweltgerecht, flächeneffizient



und ortsverträglich abgewickelt werden kann. Dazu werden auch Mobilitätsmanagement-Massnahmen eingesetzt. Die Bildung von Mobilitätsketten wird gefördert.

Verkehr verträglich machen

Attraktiver öffentlicher Raum

Der Strassenraum im Siedlungsgebiet wird als Teil des öffentlichen Raums gestaltet, berücksichtigt die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsmittel und weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Negative Auswirkungen auf die umliegenden Nutzungen werden minimiert.

Lenkung MIV auf übergeordnete Achsen

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Verkehrsnetz geführt, das heisst in Richtung der zwei Autobahnanschlüsse und der Tramstrasse und Bernstrasse Ost gelenkt.

Verkehrsmanagement

Mit Verkehrsmanagement-Massnahmen wird die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsträger ausgeschöpft. Der Verkehrsfluss wird unter Sicherstellung der Fahrplanstabilität des ÖV und eines ausreichenden Angebots für den Fuss- und Veloverkehr möglichst lange aufrechterhalten.

4.1.5 Gesellschaft

Hindernisfreiheit

Die Mobilität wird allen Menschen ermöglicht. Der autonome Zugang zum öffentlichen Verkehr für alle Menschen wird sichergestellt. Die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur wird hindernisfrei gestaltet.

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.

4.2 Ziele und Basispläne je Verkehrsmittel

Verkehr ist ein zusammenhängendes Gesamtsystem. Die aktive Steuerung der Verkehrsentwicklung erfordert ein koordiniertes und umfassendes Vorgehen, wobei alle Verkehrsmittel miteinbezogen werden müssen. Nachfolgend sind je Verkehrsmittel Ziele festgelegt und Basispläne dargestellt, welche das Zielbild der angestrebten Entwicklung aufzeigen.



4.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Ziele

Ausrichtung am bestehenden Netz

Der motorisierte Verkehr wird grundsätzlich auf dem bestehenden Strassennetz organisiert. Für unüberbaute Gebiete sind neue Erschliessungsstrassen möglich. Kantonsstrassen sind Sache des Kantons als Strasseneigentümers.

Ausrichtung an der Belastbarkeit

Die Verkehrsbelastung soll zur Gewährleistung der Sicherheit und des Quartierschutzes ein verträgliches Mass aufweisen. Kanton und Gemeinde engagieren sich zusammen für eine Entwicklung in Richtung der Belastbarkeiten der Strassenabschnitte.



Basisplan MIV

Tempo 30

Als Standard sollen in den Wohngebieten flächendeckend Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Die Eignung der Quartiere für Tempo 30 muss im Rahmen eines Gutachtens nachgewiesen werden.

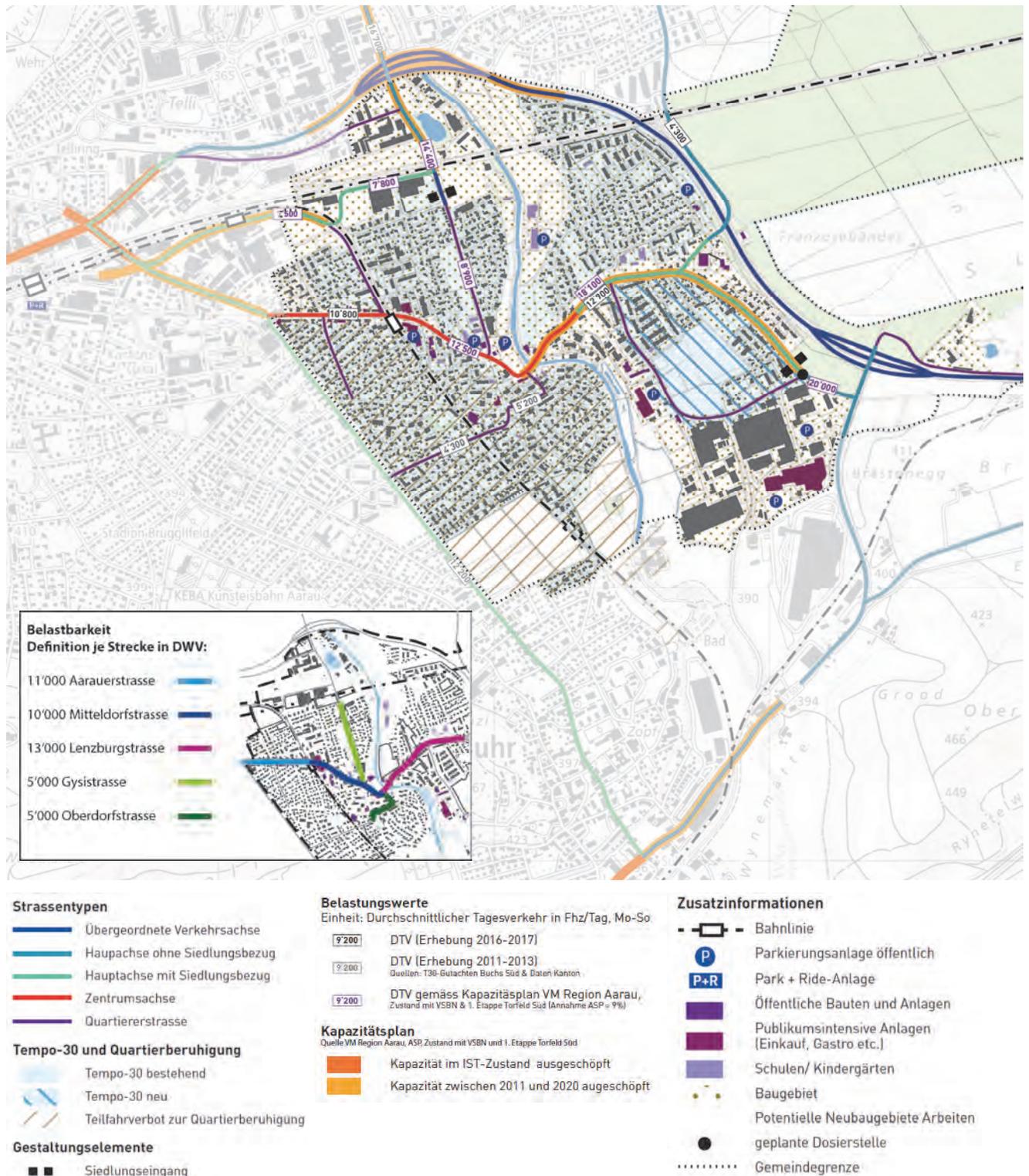


Abbildung 9: Basisplan motorisierter Individualverkehr (vgl. auch Anhang 2)



Belastbarkeit

VSS SN 640 210: «*Belastbarkeit: Darunter wird diejenige Verkehrsstärke verstanden, die aus Sicht der Umwelt (z.B. Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Trennwirkung) und der Verkehrstechnik (Sicherheit, Betrieb) nicht überschritten werden soll.*»

Die anzustrebenden Belastbarkeiten sind in der Abbildung 9 festgehalten. Hinsichtlich einer verträglichen Gesamtsituation sind insbesondere die Lenzburger- und Gysistrasse sorgfältig zu behandeln.

Auf der Lenzburgerstrasse ist die Verkehrsmenge hoch, eine gute Situation zur Verkehrssicherheit (insbesondere des Veloverkehrs) ist ein zentrales Ziel. Die Gemeinde Buchs AG will sich gemeinsam mit dem Kanton für eine verträgliche Situation auf der Lenzburgerstrasse engagieren.

Auf der Gysistrasse ist der Quartierschutz ein zentraler Aspekt. Die Gemeinde Buchs AG setzt sich zusammen mit dem Kanton für eine verträgliche und verkehrssichere Situation und eine Entwicklung in Richtung der Belastbarkeiten ein.

Quartierverträglichkeit

Die Quartierverträglichkeit ist auf dem gesamten Gemeindegebiet von Buchs sicherzustellen. Das Gebiet Buchs Süd ist aufgrund der Lage im Netz und der Baustellensituation auf der Bachstrasse von Durchgangsverkehr betroffen. Die Gemeinde plant, ein Teilfahrverbot in Buchs Süd per Juni 2021 umzusetzen.

Überlastungsschutz

Als Überlastungsschutz für die Ortsdurchfahrt ist gemäss den Steuer- und Leitdefinitionen des Verkehrsmanagement Region Aarau in zweiter Priorität (mittelfristig) am Knoten Lenzburger-/Fabrikstrasse eine Lichtsignalsteuerung mit zusätzlicher Spur als Stauraum geplant.

Strassenfunktionen

An die einzelnen Strassenabschnitte bestehen verkehrliche Anforderungen sowie Ansprüche aus den angrenzenden Nutzungen. Der Basisplan definiert je Strassenabschnitt die hauptsächliche Funktion. Es wird zwischen folgenden fünf Typen von Strassenfunktionen unterschieden:



Tabelle 4: Netztypen und Ausgestaltungsstandards Motorisierter Individualverkehr

Strassenfunktion	Funktion Verkehr	Funktion Siedlung	Ausrichtung Entwicklung	Bewegungsrichtung	Signalisierte Geschwindigkeit
Übergeordnete Verkehrsachse 	- Durchleiten MIV (Zubringer zur Autobahn)	Kein direkter Nutzungsbezug	Ausgesprochene Ausrichtung auf MIV	ausschliesslich längs	≥ 50 km/h
Hauptachse ohne Siedlungsbezug 	- Durchleiten MIV - Basisangebot FVV		Ausgesprochene Ausrichtung auf MIV	ausschliesslich längs	≥ 50 km/h
Hauptachse mit Siedlungsbezug 	- Durchleiten und Sammeln MIV - Ermöglichen hohe Frequenzierung ÖV - Attraktives FVV-Angebot (längs und quer)	Ausgeprägter Siedlungsbezug, Funktion als öffentlicher Raum	Ausgewogene Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und aus angrenzenden Nutzungen; Sicherstellung der im Netzzusammenhang angestimmte Leistungsfähigkeit MIV	- längs - wenig bis mässig viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse	50 km/h
Zentrumsachse 	- Durchleiten und Sammeln MIV - Ermöglichen hohe Frequenzierung ÖV - Besonders attraktives FVV-Angebot (längs und quer)	Ausgeprägter Siedlungsbezug, Funktion als öffentlicher Raum mit besonders hohen qualitativen Ansprüchen	Ausgewogene Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere auch aus angrenzenden Zentrumsnutzungen; Sicherstellung der im Netzzusammenhang abgestimmten Leistungsfähigkeit MIV	- längs - viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse	50 km/h
Quartierstrasse 	- Sammeln MIV und Anbinden ans übergeordnete Strassenetz	Ausgeprägter Siedlungsbezug (Wohnen), Funktion als öffentlicher Raum im Quartier	Ausgewogene Berücksichtigung der Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmenden und aus angrenzenden Nutzungen; Ausrichtung auf Quartierverkehr; Verkehrsberuhigung	- längs - viele Querungs- / Abbiegebedürfnisse	30 km/h



Strassentypen nach VSS

Ergänzend zu den Strassenfunktionen legt der zweite Basisplan zum MIV die Strassentypen nach VSS-Norm fest.

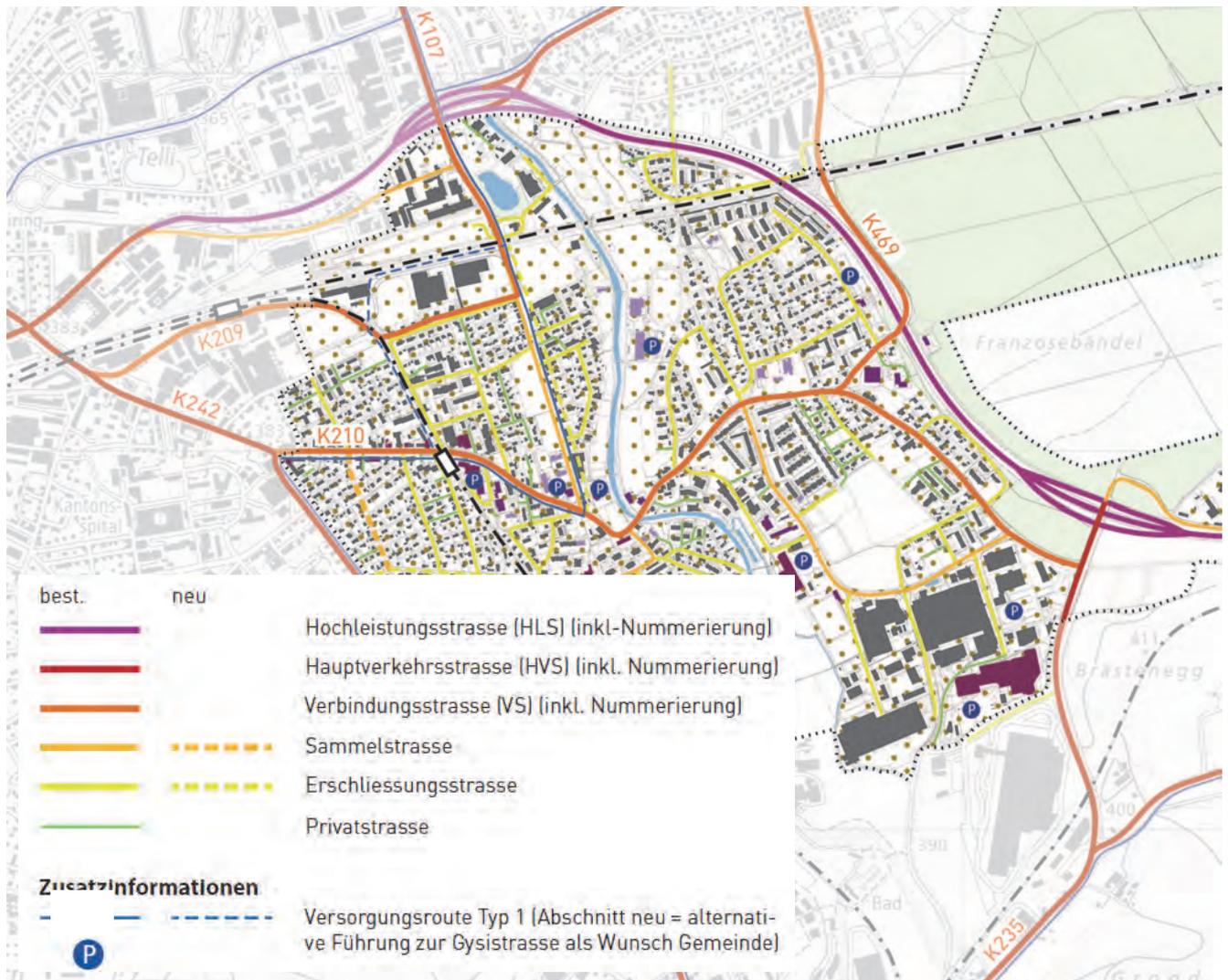


Abbildung 10: Basisplan motorisierter Individualverkehr, Strassentypen VSS (vgl. auch Anhang 3)

Bei den weiteren nicht klassierten Gemeindestrassen handelt es sich um Zufahrtsstrassen /-wege.

Aktuell läuft die Überprüfung der Kategorisierung des Kantonsstrassennetzes, welche auf kantonaler Ebene planungsrechtlich festgelegt ist. Für die Kategorisierung der Kantonsstrassen gelten die kantonalen Festlegungen.



4.2.2 Öffentlicher Verkehr

Ziele

ÖV-Angebot im Siedlungsgebiet

Als Regelfall verfügt das Siedlungsgebiet von Buchs flächendeckend über ein auf die Erschliessungswirkung ausgerichtetes Haltestellen-netz, welches die Bedienungshäufigkeit eines 15-min-Taktes aufweist.

Zuverlässigkeit ÖV

Es wird ein fahrplangerechter ÖV-Betrieb mit möglichst kurzen Reisezeiten und einer hohen Zuverlässigkeit sichergestellt.

Attraktives Umsteigen

An den Umsteigepunkten werden attraktive Anschluss- und Umsteigeverhältnisse geschaffen.

Basisplan

Weiterentwicklung ÖV-Angebot

Der Basisplan ÖV legt das Zielbild der anzustrebenden Bedienungshäufigkeit des ÖV fest und zeigt den Handlungsbedarf auf. Das Schaffen folgender ÖV-Massnahmen soll geprüft werden:

- _ ÖV-Erschliessung Neubuchs (vgl. auch Massnahme C1, S. 59)
- _ ÖV-Erschliessung Triesch (vgl. auch Massnahme C2, S. 59)
- _ ÖV-Angebot Buchs-Aarau Rohr (vgl. auch Massnahme C3, S. 60)
- _ ÖV-Angebot Wynenfeld-Suhr (vgl. auch Massnahme C4, S. 61)

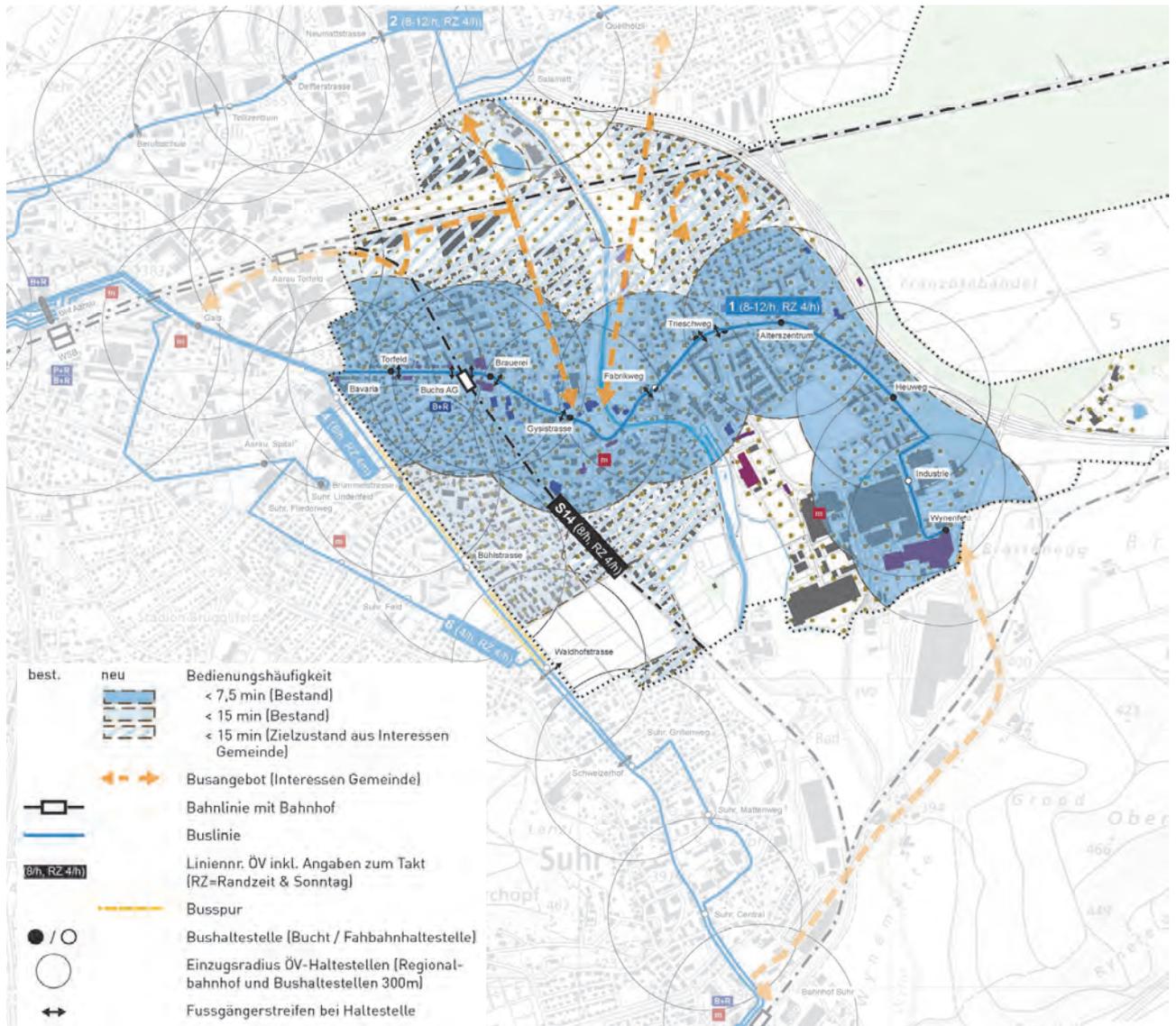


Abbildung 11: Basisplan öffentlicher Verkehr (vgl. auch Anhang 4)

4.2.3 Veloverkehr

Ziele

Attraktives Netz

Sicherstellen eines flächendeckenden Netzes an attraktiven (direkten, sicheren und komfortablen) Wegen sowohl für geübte, schnelle als auch für unsichere Velofahrende (Alltags- und Freizeitverkehr).

Reduktion Trennwirkungen

Trennwirkungen (bei Strassen und Bahnlinien) sollen verringert werden.

Die Gemeinde Buchs wünscht die Förderung kurzer Wartezeiten bei LSA.



Angebot Veloparkierung

Es wird auf dem gesamten Siedlungsgebiet ein adäquates und qualitativ ausreichendes Angebot an dezentralen Veloabstellanlagen geschaffen. Elektromobilität wird gefördert (Ladestationen).

Erreichbarkeit Region und Quartiere

Die überörtliche Erreichbarkeit, insbesondere Buchs-Aarau, und die Erreichbarkeit zwischen den Quartieren wird verbessert.

Basisplan

Buchs liegt in attraktiver Velodistanz zu Innenstadt und Bahnhof Aarau. Die Chance zur Steigerung des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr soll genutzt werden.

Veloverkehrsnetz

Das bestehende Veloverkehrsnetz in Buchs weist hinsichtlich Direktheit, Sicherheit, Attraktivität und Komfort Verbesserungspotential auf. Der Basisplan Velo legt das Veloverkehrsnetz fest, wobei je Netzabschnitt die Funktion festgelegt wird. Die Hauptachsen sind äusserst direkt und bilden auch für den Veloverkehr das Basisnetz. Zentrale Ergänzung bilden zwei Verbindungen mit besonders attraktiver Ausgestaltung für den Veloverkehr, welche den optimalen Zugang zum Bahnhof Aarau und Suhr sicherstellen:

- _ Industrie-Tangente: Obermatte – Neubuchs – Kreuzplatz – Bahnhof Aarau
- _ Nordtangente Buchs: Triesch – Torfeld – Gais – Bahnhof Aarau
- _ Anbindung Bachstrasse: Usserdorf – Mitteldorf – Gartenstadt – Bachstrasse
- _ Radweg Suhreraum: Aare – Suhrekopf – Suhrenmatte – Kirchmatte – Wynematte (Prioritäre Funktion: Freizeit)

Das Veloverkehrsnetz soll, abgestimmt auf fachliche Beurteilungen, stetig weiterentwickelt werden.

Zentrum Buchs

Die Zentrumsnutzungen von Buchs befinden sich entlang der Ortsdurchfahrt (Aarauer-, Mitteldorfstrasse). Das Zentrum ist gleichzeitig auch ein Kondensationspunkt der Verkehrsthemen. Die Situation präsentiert sich wie folgt:

- _ Die Dichte an Zentrumsnutzungen ist abschnittsweise gering, das Zentrum nur wenig spürbar.
- _ Der motorisierte Individualverkehr dominiert den öffentlichen Raum
- _ In vielen Bereichen des Zentrums ist der öffentliche Raum aufgrund der Dominanz des MIV und der Ausgestaltung des öffentlichen Raums nicht attraktiv zum Flanieren und Begegnen zu Fuss oder mit dem Velo. Die Gestaltung der öffentlichen Räume entlang der Ortsdurchfahrt weist Potential zur Gestaltung als identitätsstiftender Raum und attraktiver Einkaufsort auf.



- Die Seitenbereiche sind teils schmal ausgestaltet. Die Gebäudezugänge sind teilweise nicht hindernisfrei gestaltet. Die Rahmenbedingungen für die Geschäfte zum attraktiven Präsentieren des Angebots und zur Gestaltung eines attraktiven Kundenzugangs sind oftmals schlecht.
- Die Ortsdurchfahrt hat eine starke Trennwirkung. Querungen sind nur punktuell möglich.

Der KGV verankert vor dieser Ausgangslage das Ziel der Attraktivierung des Zentrumsbereichs mit besonders hoher Qualität für den Fuss- und Veloverkehr und attraktiv gestaltetem, öffentlichem Raum (vgl. auch Basisplan Fussverkehr, S. 38)

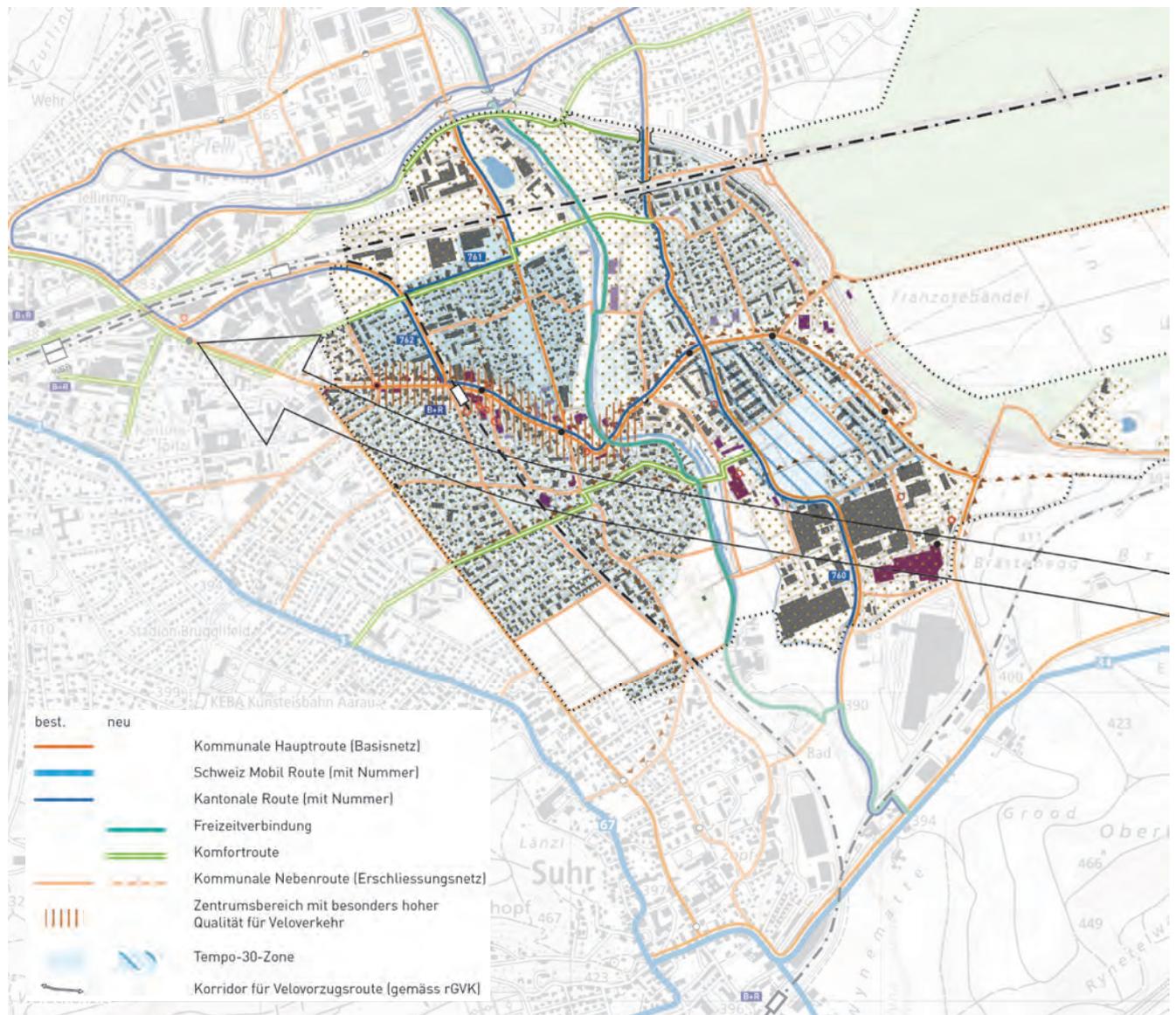


Abbildung 12: Basisplan Veloverkehr (vgl. auch Anhang 5)



Netztypen

Die Querschnittsgestaltung der Hauptachsen (Basisnetz) erfüllen die Anforderungen an ein qualitatives Velo-Angebot heute vielerorts nicht. Die drei neuen Tangenten des Verbindungsnetzes müssen geschaffen werden (Verbindungen D1, D2 und D3, vgl. auch Abbildung 19: Übersicht Massnahmen, S. 475.1 Abbildung 19). Für alle Netztypen werden Führungsprinzipien und Standards festgelegt, die im Sinn einer Richtschnur angestrebt werden sollen.

Tabelle 5: Netztypen und Ausgestaltungsstandards Veloverkehr

Netztypen	Funktion	Prioritärer Verkehrszweck	Führungsprinzip	Mögliche Führungsarten und Standards	Weitere Standards
Schweiz Mobil-Routen 	Freizeitrouten mit nationaler, regionaler und kommunaler Netzfunktion.	Freizeitverkehr Ziel: Schaffen einer durchgängigen Route mit Priorisierung Veloverkehr an Knoten (wo möglich)	Eigenständige Route	Führung Velo im Mischverkehr: Sicherstellung attraktive und konsistente Situation für Velo Fuss- und Radweg: min. 3.50 m bei Zweirichtungsverkehr	
Basisnetz auf Hauptachse 	Verbindung von Zielen regionaler und überregionaler Bedeutung	Alltagsverkehr	Auf Hauptachsen (Kantonsstrassen)	Führungsoptionen: - Radstreifen: Min. 1.50 m Breite - Radweg: Standard 2.50 m (absolutes Minimum: 1.25 m) bei Einrichtungsverkehr, Standard 3.00 m (min. 2.50 m) bei Zweirichtungsverkehr - Führung Velo im Mischverkehr: Sicherstellung attraktive Situation für Velo	
Freizeitverbindung 	Verbindung wichtiger Freizeit-Ziele der Agglomeration	Freizeitverkehr	Eigenständige Route	- Fuss- und Radweg: min. 3.50 m bei Zweirichtungsverkehr	Schaffen einer durchgängigen Route mit Priorisierung Veloverkehr an Knoten (wo möglich)
Komfortrouten 	Verbindung zu wichtigen Zielen der Agglomeration	Alltagsverkehr	Auf Quartierstrassen (Sammel- und Erschliessungsstrassen) bei max. 3'000 DTV MIV	- Führung Velo im Mischverkehr mit dem MIV: Sicherstellung attraktive und konsistente Situation für Velo und separierte Führung Fussverkehr	



			Eigenständige Route	- Radweg: min. 3.00 m bei Zweirichtungsverkehr	
Erschließungsnetz  	Feinerschließung, Anbindung der Wohnquartiere	Alltagsverkehr	Auf Quartierstrassen (Sammel- und Erschliessungsstrassen)	- Führung Velo im Mischverkehr: Sicherstellung attraktive Situation für Velo	



4.2.4 Fussverkehr

Ziele

Attraktives Netz

Sicherstellen eines flächendeckenden Netzes an attraktiven (direkten, sicheren und komfortablen) Wegen.

Reduktion Trennwirkungen

Trennwirkungen (bei Strassen und Bahnlinien) sollen verringert werden. Kurze Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen werden gefördert.

Verbesserung Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen

Verbessern der Zugänglichkeit des Fussverkehrs zu den ÖV-Haltestellen.

Erreichbarkeit Region und Quartiere

Die überörtliche Erreichbarkeit, insbesondere Buchs-Aarau, und die Erreichbarkeit zwischen den Quartieren wird verbessert.

Basisplan

Fussverkehrsnetz

Ziel ist die proaktive Weiterentwicklung des Fussverkehrsnetzes im Sinne einer laufenden Attraktivierung. Der Basisplan Fussverkehr legt das Fussverkehrsnetz fest, wobei je Netzabschnitt die Funktion festgelegt ist. Die Hauptachsen (innerorts) sind äusserst direkt und bilden auch für den Fussverkehr das Basisnetz. Ausserorts wird i.d.R. ein einseitiges Trottoir angeboten, da viele Achsen auch die Anbindung der Naherholungsräume sicherstellen. Der Suhre-Raum ist als Nächsterholungsraum von zentraler Bedeutung und soll für den Fussverkehr beidseitig begehbar sein.

Schulen

Das Schulumfeld soll eine hohe Verkehrssicherheit für den Fussverkehr aufweisen.

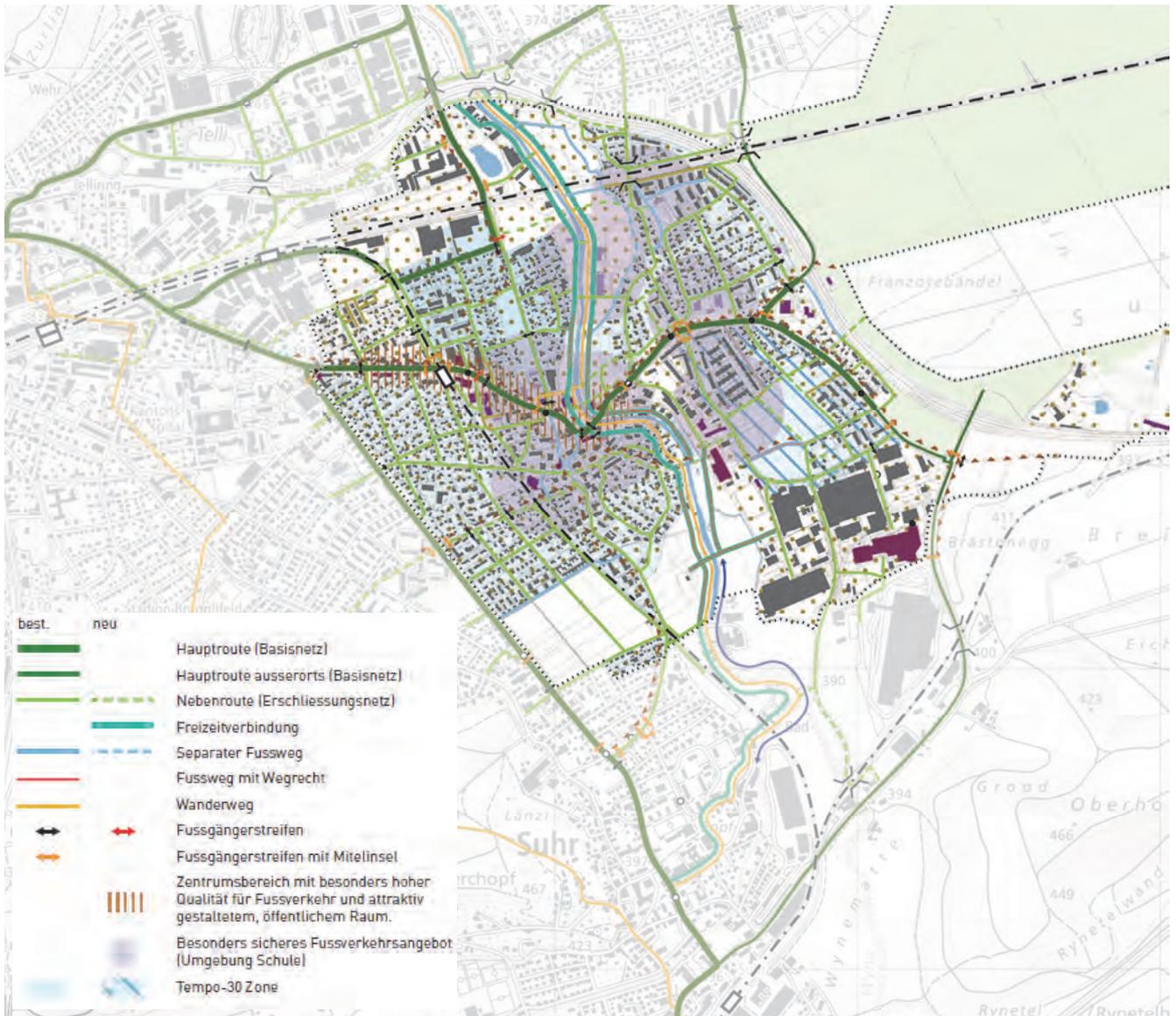


Abbildung 13: Basisplan Fussverkehr (vgl. auch Anhang 6)

Tabelle 6: Netztypen und Ausgestaltungsstandards Fussverkehr

Netzhierarchie	Funktion	Prioritärer Verkehrszweck	Führungsprinzip	Mögliche Führungsarten und Standards
Basisnetz auf Hauptachse 	Verbindung von Zielen regionaler und überregionaler Bedeutung	Alltagsverkehr	Auf Hauptachsen (Kantonsstrassen)	- Beidseitiges Trottoir: Min. 2.00 m Breite
Basisnetz auf Hauptachse, ausserorts 	Verbindung von Zielen regionaler und überregionaler Bedeutung	Alltagsverkehr	Auf Hauptachsen (Kantonsstrassen)	- Einseitiges Trottoir: Min. 2.00 m Breite



Netzhierarchie	Funktion	Prioritärer Verkehrszweck	Führungsprinzip	Mögliche Führungsarten und Standards
Freizeitverbindung 	Verbindung wichtiger Freizeit-Ziele der Agglomeration	Freizeitverkehr	Eigenständige Route	- Fuss- und Radweg: Min. 3.50 m bei Zweirichtungsverkehr - Fussweg: Min. 2.50 m
Erschliessungsnetz  	Erschliessung der Wohnquartiere	Alltagsverkehr	Auf Quartierstrassen (Sammel- und Erschliessungsstrassen)	- Führung Fussverkehr im Mischverkehr: Sicherstellung attraktive Situation für Fussverkehr
Separater Fussweg  	Erschliessung der Wohnquartiere	Alltagsverkehr	Separate Führung	- Fussweg: Standard 2.00 m breit (Minimallösungen mit 1.50 m bei engen Raumverhältnissen)

4.2.5 Parkierung MIV

Ziele

Bewirtschaftung

Bewirtschaftung öffentlicher und öffentlich zugänglicher Parkfelder

Standortgerechte Quantität

Schaffen von standortgerechter Anzahl an Abstellplätzen bei Neu- und Umnutzungen. Der Pflichtbedarf an Parkplätzen gemäss VSS-Norm SN 640 281 wird abhängig vom Standort-Typ reduziert. Die Anzahl der Parkfelder für Wohnen und weitere Nutzungen soll sich in der Bandbreite gemäss Basisplan Parkierung bewegen und auch den Pflichtbedarf gemäss § 56 BauG nicht überschreiten.

Mit einem Mobilitätskonzept kann die Anzahl der Pflichtparkfelder unterschritten werden (für autofreie / autoarme Nutzungen).

Elektromobilität

Elektromobilität wird gefördert (Ladestationen)

Zentrumsparkierung

Angemessenes Angebot an öffentlichen Parkfeldern in nächster Nähe zum Zentrum Buchs



Basisplan

Die Verfügbarkeit von Parkfeldern ist ein zentraler Faktor bei der Verkehrsmittelwahl und wird daher abgestimmt auf die Ziele zur Verkehrsentwicklung in Buchs gesteuert. Dazu sind folgende Aspekte relevant:

Bewirtschaftung

Mit dem geltenden «Parkierungsreglement» gilt in der Gemeinde Buchs die flächendeckende Bewirtschaftungspflicht. Das Reglement trägt wesentlich dazu bei, dass die verfügbaren Parkfelder durch die entsprechenden Nutzergruppen genutzt werden.

Zentrumsparkierung

Das Zentrum von Buchs ist heute stark durch den ruhenden Verkehr geprägt. Es bestehen folgende Parkierungsangebote:

- Parkfelder bei den Geschäften: Mehrere kleinere Parkings und einzelne Parkfelder, welche hinsichtlich der Nutzergruppe (Kunden) eingeschränkt sind
- Grössere Parkierungsanlagen:
 - / Coop: Einschränkung Nutzergruppen
 - / Restaurant Café Zentrum: Einschränkung Nutzergruppen
 - / Gemeindehaus: Teilweise tagsüber Einschränkung Nutzergruppen
 - / Aarauerstrasse 44 im Umfeld Bahnhof Buchs: Einschränkung Nutzergruppen
 - / Liegenschaft Aarauerstrasse 25 (Parz. 787): Einschränkung Nutzergruppen

Ein angemessenes Parkierungsangebot beispielsweise für Geschäftskunden im Zentrum ist wichtig für die Attraktivität und das Funktionieren des Zentrums Buchs. Das Parkierungsangebot ist bezüglich Menge und Verfügbarkeit jedoch gezielt zu gestalten, Mehrfachnutzungen und Nutzungen über die Parzellengrenzen hinweg sind zu fördern. Es wird empfohlen, ein Konzept zur Zentrumsparkierung auszuarbeiten (vgl. auch Massnahme B3, Kap. 5.2 Massnahmenblätter).

Quantität Parkierung

Primär gilt es, auf jedem privaten Areal den betreffenden Parkfeldbedarf abzudecken. Die öffentliche Parkierung dient als ergänzendes Gefäss, bspw. zum Ausgleich bei Spezialanlässen. Bei Neu- und Umnutzungen wird die Quantität der MIV-Parkfelder standortgerecht geregelt und entsprechend dem Basisplan Parkierung bemessen.

Dabei wird gemäss Basisplan MIV für das gesamte Gemeindegebiet – abgestimmt auf die geplante ÖV-Erschliessung – der Standorttyp B zur Reduktion der Pflichtparkplätze gemäss VSS festgelegt.

Bei autofreien/autoarmen Nutzungen soll mit einem Mobilitätskonzept von Pflichtbedarf für die Parkfelder abgewichen werden können.

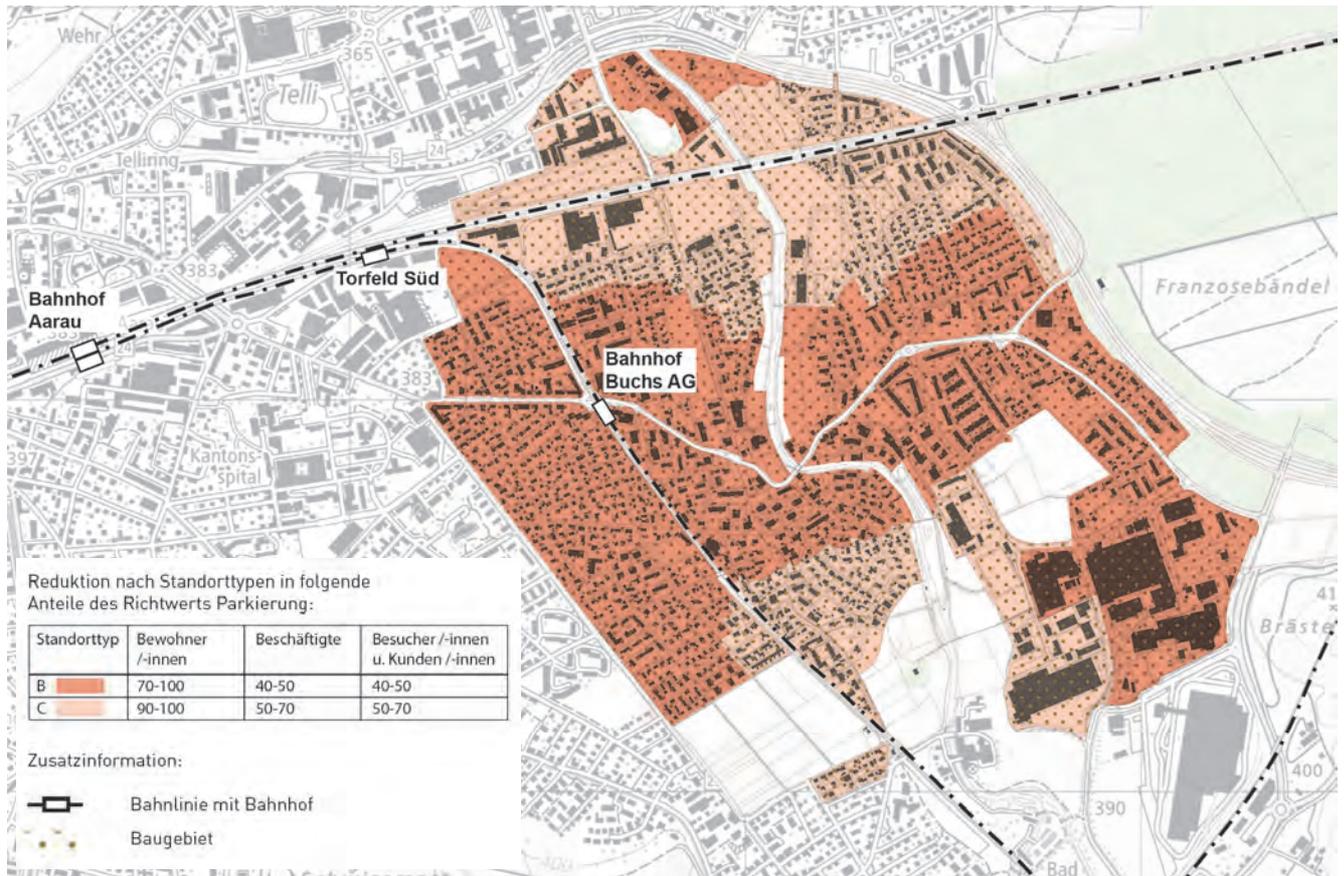


Abbildung 14: Basisplan Parkierung MIV

4.2.6 Kombinierte Mobilität

Ziele

Kombination Fussverkehr und Velo mit ÖV

An ÖV-Haltestellen und bei publikumsrelevanten Einrichtungen wird ein hinsichtlich Lage und Qualität besonders attraktives Angebot an Veloabstellanlagen geschaffen.

Bei ÖV-Haltestellen wird die gute Zugänglichkeit für den Fussverkehr und wo nachgefragt für den Veloverkehr sichergestellt.

Förderung Mobilitätsketten

Förderung von Mobilitätsketten durch verbesserte Koordination und verbesserte Zugänglichkeit zu Angeboten und Schaffen von Sharing-Angeboten (MIV und Veloverkehr).



Basisplan

Attraktive Veloverbindungen zum Bahnhof Aarau

Die im Basisplan Veloverkehr dargestellten Veloverbindungen stellen eine optimale Anbindung des für die Agglomeration zentralen Bahnhofs Aarau sicher.

Angebote Veloabstellplätze

Es werden an den publikumsrelevanten Standorten (Bushaltestellen, Zentrum) nachfragegerechte und attraktive Veloabstellplätze geschaffen.

Angebote Auto-Sharing

Die vier Sharing-Standorte auf dem Gemeindegebiet von Buchs AG leisten einen Beitrag zu den Möglichkeiten der kombinierten Mobilität.

E-Lastenvelo-Sharing an ausgewählten Standorten

In Buchs soll ein E-Lastenvelo-Sharing-Angebot geschaffen werden (ergänzend zum Angebot der Stadt Aarau). Dabei sieht der KGV die Realisierung von zwei Standorten (Zentrum Buchs und Wynenfeld) vor.

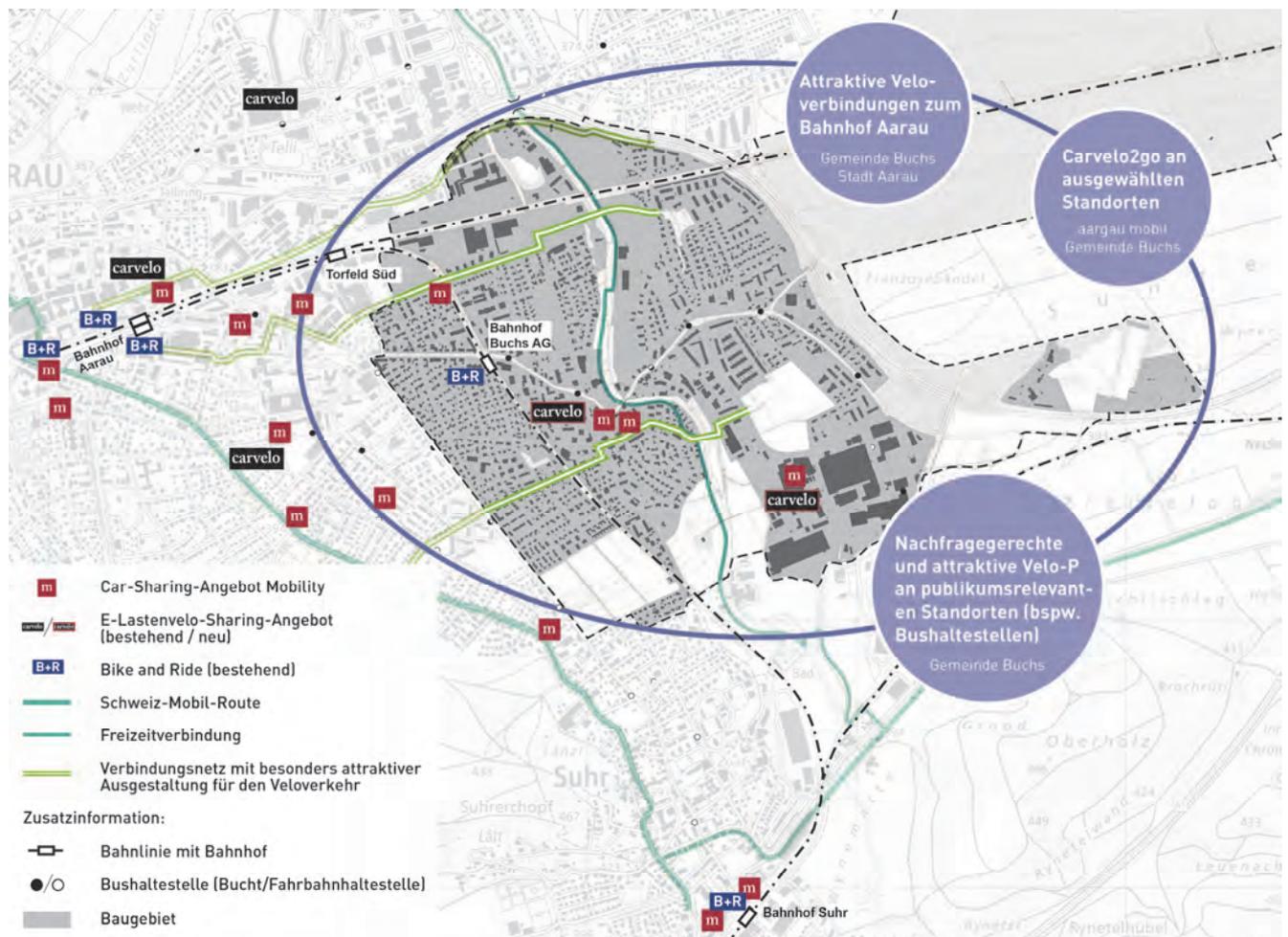


Abbildung 15: Basisplan kombinierte Mobilität



4.2.7 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement umfasst Anreize zur Verhaltensbeeinflussung der Verkehrsteilnehmenden. Mobilitätsmanagement ist somit ergänzend zu Infrastrukturmassnahmen zu verstehen und erhöht deren Effizienz.

Mit Mobilitätsmanagement wird ein wichtiger Beitrag zur Lenkung des Verkehrs in Richtung Fuss- und Veloverkehr (FVV) und ÖV geleistet. Die Gemeinde Buchs soll aktiv dazu beitragen.

Ziele

Bewusstseinsbildung

Veränderungsprozesse im Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden in Richtung einer vermehrten Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs unterstützen.

Massnahmen des Mobilitätsmanagements für Unternehmen

Durch die Umsetzung von Mobilitätskonzepten fördern die Unternehmen die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs, des ÖVs sowie des effizienten Einsatzes des Autos bei ihren Mitarbeitenden, Kunden und Besuchern.

Basisplan



Abbildung 16: Basisplan Mobilitätsmanagement



Information und Kommunikation zur Benutzung des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs

Die Bevölkerung und Angestellten sowie die Unternehmen sollen durch die Gemeinde besser über die Benutzung und das Angebot von ÖV und Fuss- und Veloverkehr informiert werden. Konkret sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Information zur verbesserten Kenntnis der Nutzungsmöglichkeiten von ÖV und FVW, für sich und in Kombination (Intermodalität)
- Projekte, die zur vermehrten Nutzung von ÖV und FVW animieren
- Information / Unterstützung bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für Wohnsiedlungen und Unternehmen (auch bestehende Nutzungen)

Förderung von Mobilitätsmanagement-Angeboten für Bewohner und Beschäftigte

In einem Reglement zur Parkierung oder in der Bau- und Nutzungsordnung auf Gemeindeebene soll die Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen im Rahmen von Mobilitätskonzepten bei grösseren Vorhaben (ab 50 Parkfeldern), Studienaufträgen, Testplanungen und Gestaltungsplänen gefordert werden. Ziel ist es, das Schaffen von Mobilitätsangeboten und Anreize zur Nutzung von ÖV und Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

Tabelle 7: Mögliche Mobilitätsangebote und Anreize zur Nutzung von ÖV und Fuss- und Veloverkehr

Mögliche Mobilitätsangebote und Anreize zur Nutzung von ÖV und Fuss- und Veloverkehr	
In Unternehmen: <ul style="list-style-type: none">– Beitrag an ÖV-Abo– Förderung von Car-Sharing (bspw. Mobility)– Förderung von Ride-Sharing– Firmenvelo oder Firmen-E-Velo– Attraktive Veloabstellplätze– Bewirtschaftung Parkierung (Zuteilungskriterien)	Bei Wohn-Überbauungen: <ul style="list-style-type: none">– Förderung von Car-Sharing (bspw. Mobility@home)– Attraktive Veloabstellplätze (inkl. Pumpstation und Elektroanschluss)– Velowerkstatt / Veloshop– Paket-Station (Depoteinrichtung für Pakete und Lieferungen)– Velolieferdienste (voila)– E-Lastenvelo-Sharing



4.2.8 Monitoring und Controlling

Instrument Monitoring und Controlling

Mittels periodisch durchgeführtem Monitoring und Controlling und daraus resultierenden Massnahmen wird die Verkehrsentwicklung aktiv gesteuert und in die gewünschte Richtung gelenkt. Die Gemeinde Buchs wünscht und setzt sich dahingehend ein, dass die Verkehrsbelastung die Belastbarkeit nicht übersteigt. Dies erfolgt in Koordination mit der Region/Kanton.

Basisplan



Abbildung 17: Basisplan Monitoring und Controlling



Monitoring

Es sind zu allen Verkehrsmitteln (MIV, ÖV, Veloverkehr und optimalerweise auch zum Fussverkehr) in regelmässigen Abständen Verkehrsmengen zu erheben. Die Datenerhebung soll in Koordination mit der Region entwickelt werden, da insbesondere zwischen Buchs und Aarau unmittelbare Wirkungszusammenhänge bestehen. Zudem können Synergien bei der Datenerfassung und –bewirtschaftung genutzt werden und aussagekräftige Interpretationen der Daten sind besser möglich.

Controlling und Massnahmenkonzept

Im Rahmen des Controllings werden die erhobenen Daten an Zielwerten gemessen. Es ist sinnvoll, auch das Konzept zum Controlling regional zu entwickeln und koordinieren.

Der KGV legt als Zielwert die Belastbarkeit fest (vgl. auch Abbildung 8). Wird der Zielwert überschritten, ist ein Massnahmenkonzept zu erarbeiten und umzusetzen, um die Verkehrsentwicklung zu steuern.

Iterativer Prozess

Von zentraler Bedeutung ist es, dass das Monitoring und Controlling in einen iterativen Prozess überführt wird, der in periodischen Abständen durchgeführt wird. Der Prozess besteht aus den Teilaufgaben Monitoring, Controlling und je nach Situation Massnahmenkonzept (vgl. auch Abbildung unten).

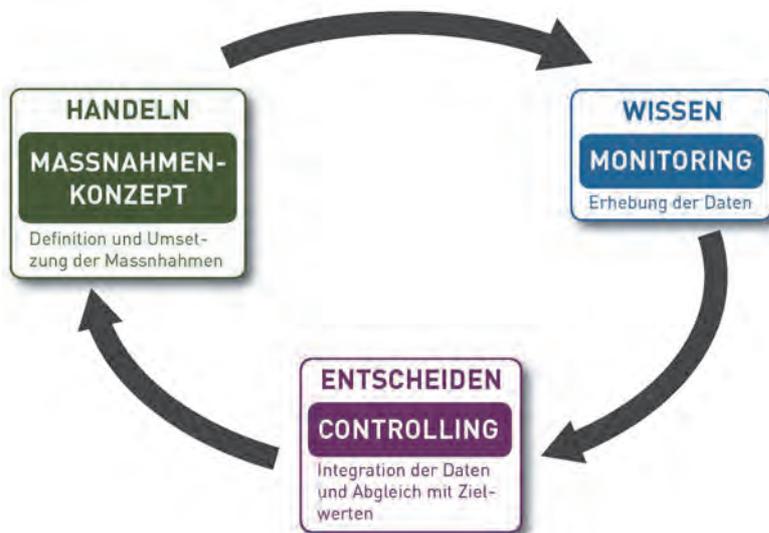


Abbildung 18: Meccano iterativer Prozess Monitoring und Controlling



5. Massnahmen

5.1 Übersichtsplan Massnahmen

Um die Entwicklung in Richtung der in den Basisplänen dargestellten Zielbilder zu lenken, sind folgende Massnahmen vorgesehen:

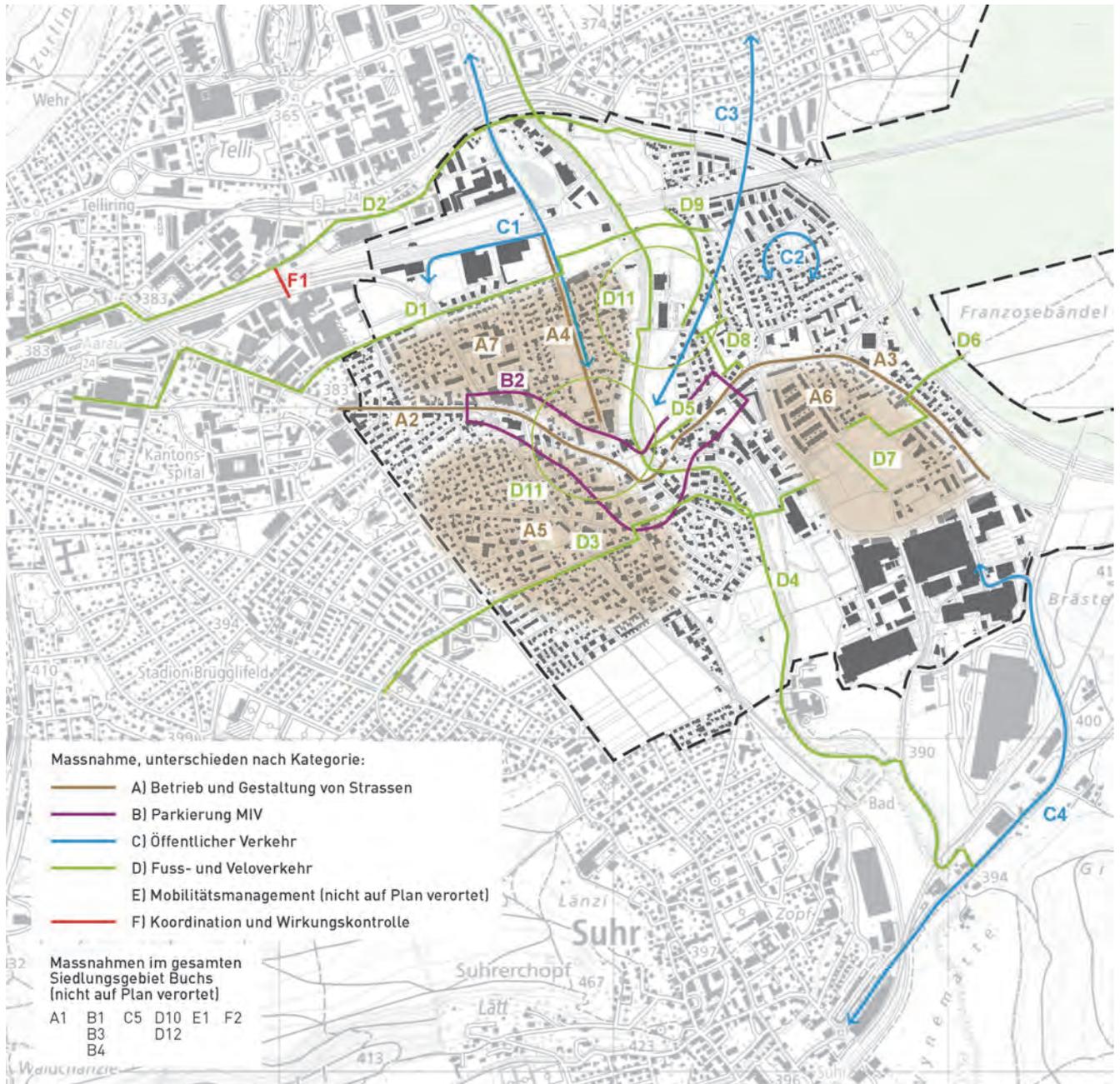


Abbildung 19: Übersicht Massnahmen



Tabelle 8: Übersicht Massnahmen

A) Betrieb und Gestaltung von Strassen	B) Parkierung MIV
A1 Verkehrsmanagement A2 Umgestaltung und Zentrumsattraktivierung Aarauer- und Mitteldorfstrasse (K210) A3 Umgestaltung Lenzburgerstrasse A4 Quartierschutz Gysistrasse A5 Quartierschutz Buchs Süd A6 Tempo 30 Ausserdorf A7 Umgestaltung Knoten Brummel- / Oberdorf- / Bühl- / Bachstrasse	B1 Regelung zur Bemessung der Quantität der Parkierung MIV, Abstellplätze Motorräder und Velo bei Neu- und Umnutzungen B2 Studie zum Parkierungsangebot Zentrum B3 Überprüfung Parkierungsangebot verkehrsintensive Einrichtungen B4 Förderung von Elektromobilität
C) Öffentlicher Verkehr	D) Fuss- und Veloverkehr
C1 ÖV-Erschliessung Neubuchs C2 ÖV-Erschliessung Triesch C3 ÖV-Angebot Buchs-Aarau Rohr C4 ÖV-Anbindung Wynenfeld an Suhr C5 Hindernisfreie Gestaltung und gute Zugänglichkeit der Bushaltestellen	D1 Schaffung Nordtangente Fuss- und Veloverkehr, Triesch – Torfeld Süd – Bahnhof Aarau D2 Schaffung Verbindung Fuss- und Veloverkehr, Obematte – Neubuchs - Bahnhof Aarau D3 Anbindung Buchs an Bachstrasse Suhr-Aarau D4 Attraktivierung Fuss- und Velofreizeitverbindung Suhre D5 Schaffung neue Fussverbindung Zopfweg-Suhre D6 Schaffung neuer Fuss- und Radweg Usserdorf – Wald Äschrain D7 Schaffung neuer Fussweg Hunzikermatte D8 Schaffung neuer Fusswegverbindungen im Gebiet Huet matt- / Lochmattweg D9 Schaffung neuer Fussweg Leichtathletikanlage Suhrematte D10 Schaffung nachfragegerechter und attraktiver Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten D11 Verbesserung der Schulwegsicherheit im nahen Schulhausumfeld
E) Mobilitätsmanagement	F) Koordination und Wirkungskontrolle
E1 Information und Kommunikation für Bevölkerung	F1 Passerelle Fuss- und Radweg Torfeld Süd F2 Regional koordiniertes Monitoring und Controlling



5.2 Massnahmenblätter

A) Betrieb- und Gestaltung von Strassen

A1) Verkehrsmanagement	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Mit dem Verkehrsmanagement Region Aarau soll der Verkehr im Siedlungsgebiet verflüssigt werden. Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV soll erhöht werden. Es soll Spielraum für zentrumsnahe Entwicklungen geschaffen werden. Die Umsetzung erfolgt durch den Kanton Aargau.
Perimeter	Region Aarau
Massnahme	<ul style="list-style-type: none">_ Die Gemeinde Buchs arbeitet aktiv an der Umsetzung der Massnahmen VM Region Aarau mit und bringt ihre Bedürfnisse mit ein._ Kantonalen Massnahmen werden mit kommunalen Projekten abgestimmt
Zuständigkeit	Kanton Aargau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Realisierung Projekt Tramstrasse_ Bei weiteren Projekten: Aktive Begleitung und Einbringen von Begehren durch die Gemeinde
Zeithorizont	2022-2027
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	Bauprojekt Tramstrasse A4) Quartierschutz Gysistrasse
Verweise, Grundlagen	Verkehrsmanagement Region Aarau, Konzeptbericht 2013 Regionales Gesamtkonzept Verkehr, Aarau (in Erarbeitung)

A2) Umgestaltung und Zentrumsattraktivierung Aarauer- und Mitteldorfstrasse (K210)	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Zentrumsabschnitt der Ortsdurchfahrt ist stark durch die Dominanz des fahrenden und ruhenden MIV geprägt. Das Angebot und die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr sind ungenügend. Die Fahrbahn hat Trennwirkung, die Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr ist zu verbessern. Ein Querungsangebot zwischen Coop und nordseitiger Bushaltestelle ist sicherzustellen. Im gesamten Abschnitt ist der öffentliche Raum als Zentrumsraum mit konsequenter Ausrichtung auf die Erfordernisse aller Nutzenden, des Gewerbes und dessen Kunden und in seiner Funktion als Identifikationsort aufzuwerten. Der Verkehr ist unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen an den Zentrumsraum verträglich zu gestalten. Dabei sind auch die Ampel- und Barrierezeiten zu überprüfen / optimieren, sodass der Verkehrsfluss verstetigt und die Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden kann.
Perimeter	Aarauerstrasse und Mitteldorfstrasse, Knoten Bavaria bis Suhrenbrücke
Massnahme	<ul style="list-style-type: none">_ Kantonale Massnahmen werden mit kommunalen Projekten abgestimmt



Zuständigkeit	Kanton Aargau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Weiterentwicklung vorliegende Bauprojekte unter aktiver Begleitung der Gemeinde_ Bei weiteren Projekten: Aktive Begleitung und Einbringen von Begehren durch die Gemeinde
Zeithorizont	2025-2030
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	B3) Überprüfung Parkierungsangebot verkehrsintensive Einrichtungen
Verweise, Grundlagen	Aaraustrasse, Bauprojekt, Situation 1:200, September 2018 Mitteldorfstrasse, Bauprojekt, Situation 1:200, August 2018 Agglomerationsprogramm Aareland 2. Generation, Massnahme OD7A, Aufwertung Ortskern Buchs Agglomerationsprogramm Aareland 1. Generation, Massnahme 3.20, Buchs Aufwertung Ortszentrum Umsetzung Auftrag aus dem Richtplankapitel S 1.1, Planungsanweisung 1.3 in der BNO

A3) Umgestaltung Lenzburgerstrasse	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die heutige Querschnittsgestaltung mit einer Kernfahrbahn auf einer Fahrbahnbreite von i.d.R. 7.75 m bei einer Verkehrsbelastung von rund 13'000 Fahrten / Tag ist hinsichtlich der Sicherheit für den Veloverkehr zu überprüfen. Die Radstreifen sind mit 1.25 m sehr schmal.</p> <p>Die Lenzburgerstrasse hat eine starke Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr. Ein Querungsangebot auf der Höhe der alten Turnhalle / Müliweg ist zu prüfen.</p> <p>Der östliche Übergang von Siedlungsgebiet zu Nicht-Siedlungsgebiet ist kaum spürbar.</p> <p>Bezüglich der Verbesserung dieser Aspekte und insbesondere zur Verbesserung des Angebots und der Sicherheit des Veloverkehrs besteht Handlungsbedarf.</p>
Perimeter	Lenzburgerstrasse, Suhrenbrücke bis Kreisel Lenzburger- / Rösslimattstrasse
Massnahme	In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen der Strassenraum und der Strassenquerschnitt unter Einbezug der Anforderungen aller Verkehrsmittel und der Ansprüche aus angrenzenden Nutzungen entwickelt werden. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Verbesserung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs und der Verbesserung der Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr.
Zuständigkeit	Kanton Aargau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Gemeinde stellt Begehren zur Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts_ Bei Berücksichtigung Anliegen Gemeinde durch Kanton: Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept mit aktiver



	Begleitung und Einbringen von Begehren durch die Gemeinde
Zeithorizont	2025 - 2030
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	-



A4) Quartierschutz Gysistrasse	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Gysi- / Neubuchsstrasse wird z.Z. im Abschnitt Amsleracherweg bis Mitteldorfstrasse umgestaltet (bis 2019). Dabei werden einzelne Verkehrsberuhigungsmassnahmen (Horizontalversätze) realisiert. Gleichzeitig mit der Umgestaltung wird Tempo 30 eingeführt. Mit den Massnahmen können Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit erzielt werden.</p> <p>Die Achse Gysi- / Neubuchsstrasse ist aufgrund der Lage im Netz für quartierfremden Verkehr prädestiniert. Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen, welche zurzeit umgesetzt werden, garantieren die Vermeidung von quartierfremdem Verkehr voraussichtlich nicht. Deshalb soll in einem weiteren Schritt ein Durchfahrtsverbot für Lastwagen umgesetzt werden. Zudem ist zu prüfen, ob weitere Massnahmen ausgerichtet auf den privaten MIV vorzusehen sind.</p> <p>In gestalterischer Hinsicht ist zu prüfen, wie der nördliche Eingang ins Siedlungsgebiet räumlich spürbar gemacht werden kann. Die Schaffung eines Querungsangebots auf der Höhe des Amsleracherwegs ist zu prüfen.</p>
Perimeter	Gysistrasse und Neubuchserstrasse im Abschnitt Nordring bis Mitteldorfstrasse
Massnahme	<ul style="list-style-type: none">_ Umsetzung Durchfahrtsverbot für Lastwagen auf der Neubuchs- / Gysistrasse (Zufahrt zu Liegenschaften weiterhin zulässig)_ Beurteilung Situation nach Realisierung Bauprojekt hinsichtlich Quartier- und Veloverträglichkeit
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Kanton (VM Region Aarau)
Vorgehen, nächste Schritte	<ol style="list-style-type: none">1. Schritt (gemeinsam mit Realisierung Bauprojekt):<ul style="list-style-type: none">_ Konzeption und Umsetzung Durchfahrtsverbot für Lastwagen2. Schritt:<ul style="list-style-type: none">_ Analyse zur Quartierverträglichkeit (inkl. Kordonenerhebung zur Analyse des quartierfremden Verkehrs)_ Bei Handlungsbedarf: Erarbeitung eines Konzepts zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands_ Konzeption zur Gestaltung des nordseitiger Siedlungseingang und Prüfung Schaffung Querungsangebot Höhe Amsleracherweg
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	VM Region Aarau Bauprojekt Mitteldorfstrasse
Verweise, Grundlagen	Verkehrsmanagement Region Aarau, Konzeptbericht 2013. Auszug Massnahmen: <ul style="list-style-type: none">_ Anpassung Vortrittsverhältnisse Knoten Neubuchser- / Amsleracherweg mit Vortrittentzug Neubuchserstrasse (Massnahme IV.3, VM Region Aarau)_ Durchfahrtswiderstand Neubuchserstrasse (Massnahme IV.4, VM Region Aarau) Bauprojekt Neubuchs- / Gysistrasse



A5) Quartierschutz Buchs Süd	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Gebiet Buchs Süd liegt zwischen den Hauptachsen. Durch die Lage des Gebiets im Netz und die hohe Netzauslastung auf den Hauptachsen zu Spitzenzeiten wird Buchs Süd von Durchgangsverkehr belastet. Insbesondere folgende Routen sind für den quartierfremden Verkehr interessant:</p> <ul style="list-style-type: none">_ Bahn-, Brummel- und Bachstrasse_ Bühl- und Oberdorfstrasse (mit niveaufreiem Bahnübergang) <p>In Buchs Süd wurde 2012 eine Tempo-30-Zone mit einzelnen Massnahmen eingeführt, welche dazu beiträgt, den Verkehr verträglicher abzuwickeln. Die fachliche Erfahrung zeigt, dass i.d.R. zur Reduktion der Quantität des quartierfremden Verkehrs über die Tempo-30-Zone hinaus Massnahmen erforderlich sind. Auch Hinweise aus der Bevölkerung lassen vermuten, dass der quartierfremde Verkehr weiterhin problematisch ist. Der Handlungsbedarf soll quantifiziert werden.</p>
Perimeter	Buchs Süd (Gebietsabgrenzung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	<ul style="list-style-type: none">_ Analyse zum quartierfremden Verkehr (inkl. Kordonenerhebung zur Quantifizierung des quartierfremden Verkehrs und zur Erhebung der Routen)_ Erarbeitung von Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstands
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Kanton Aargau
Vorgehen, nächste Schritte	<p>1. Schritt:</p> <ul style="list-style-type: none">_ Durchführen der Analyse zum quartierfremden Verkehr <p>2. Schritt:</p> <ul style="list-style-type: none">_ Bei Handlungsbedarf: Erarbeitung Konzept zum Quartierschutz Buchs Süd
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	A4) Quartierschutz Gysistrasse
Verweise, Grundlagen	Gutachten Tempo 30 Buchs Süd, inkl. Nachkontrolle



A6) Tempo 30 Ausserdorf	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Im Wohnquartier «Ausserdorf» gilt heute generell 50. Im Sinne des Ziels des KGV zur Einführung von Tempo 30 in Wohnquartieren soll umgesetzt werden.</p> <p>Darüber hinaus sind entlang der Rösslimatt- / Fabrikstrasse mehrere Gebäude von hoher Lärmbelastung betroffen (Immissionsgrenzwert überschritten). Die Eignung der Rösslimatt- und Fabrikstrasse für Tempo 30 soll daher geprüft werden.</p>
Perimeter	Usserdorf (Gebietsabgrenzung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	Im Quartier «Ausserdorf» soll Tempo 30 umgesetzt werden und für die Rösslimatt- und Fabrikstrasse soll die Eignung für Tempo 30 geprüft werden.
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Kanton Aargau
Vorgehen, nächste Schritte	<p>1. Schritt _ Umsetzung Massnahmenkonzept und Einführung Tempo 30 Gebiet Ausserdorf</p> <p>2. Schritt _ Eignungsprüfung Rösslimatt- / Fabrikstrasse für Tempo 30 _ Je nach Ergebnis der Eignungsprüfung: Umsetzung Tempo 30 Rösslimatt- / Fabrikstrasse</p>
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	
Verweise, Grundlagen	Lärmsanierungsprojekt Gemeindestrassen Buchs, 4.4.2018



A7) Umgestaltung Knoten Brummel- / Oberdorf- / Bühl- / Bachstrasse	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Der Doppelknoten Brummel- / Oberdorf- / Bühl- / Bachstrasse soll gemäss REK der Gemeinde Buchs räumlich aufgewertet und quartierverträglich gestaltet werden. Am südlichen Teilknoten Bühl- / Oberdorf- und Bachstrasse fanden zudem mehrere Unfälle mit Veloverkehr statt. Die Verkehrssicherheit muss verbessert werden.</p> <p>Für den südlichen Teilknoten liegt bereits ein Projekt vor, dessen Wirksamkeit / Zweckmässigkeit noch überprüft werden muss.</p> <p>Für die räumliche Aufwertung des Doppelknotens ist ein Gesamtkonzept zu erarbeiten.</p>
Perimeter	Knoten Brummel- / Oberdorf- / Bühl- / Bachstrasse
Massnahme	Umgestaltung Brummel- / Oberdorf- / Bühl- / Bachstrasse
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Beratungsstelle für Unfallverhütung
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Überprüfung Wirksamkeit / Zweckmässigkeit vorliegendes Projekt_ Je nach Ergebnis der Überprüfung: Umsetzung / Weiterentwicklung vorliegendes Projekt_ Konzept zu Gestaltung und Betrieb des gesamten Doppelknotens (Ziel: Räumliche Aufwertung)
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	A4) Quartierschutz Gysistrasse
Verweise, Grundlagen	Projekt zur Umgestaltung Bühl-, Oberdorf- und Brummelstrasse Raumentwicklungskonzept Buchs (REK)

B) Parkierung MIV

B1) Regelung zur Bemessung der Quantität der Parkierung MIV, Abstellplätze Motorräder und Velo bei Neu- und Umnutzungen	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Verfügbarkeit von Parkfeldern ist ein zentraler Faktor bei der Verkehrsmittelwahl. Buchs möchte die Verkehrsentwicklung in Richtung Fuss-, Veloverkehr und ÖV lenken. Bei Neu- und Umnutzungen soll die Quantität der MIV-Parkfelder standortgerecht geregelt und entsprechend dem Basisplan Parkierung bemessen werden. Zudem soll die Möglichkeit für autofreies Wohnen geschaffen werden.</p> <p>Bei grösseren Bau- oder Umnutzungsvorhaben soll zudem eine Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts verankert werden. Angebote für Bewohner und Beschäftigte sollen gefördert werden.</p>
Perimeter	Siedlungsgebiet Buchs



Massnahme	Regelung der Bemessung der Quantität der MIV-Parkierung und auch der Quantität der Abstellplätze für Motorräder und Velo bei Neu- und Umnutzungen in der BNO. Regelung weiterer Aspekte wie Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts bei Vorhaben ab 50 Parkfeldern und Schaffen der Möglichkeit für autofreies Wohnen in der BNO.
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Kanton Aargau, Mobilitätsmanagement aargaumobil
Vorgehen, nächste Schritte	_ Teilrevision BNO
Zeithorizont	2025-2030
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	B2) Studie zum Parkierungsangebot Zentrum
Verweise, Grundlagen	-

B2) Studie zum Parkierungsangebot Zentrum	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Zentrum von Buchs ist heute stark durch den ruhenden Verkehr geprägt. Insbesondere im Zentrum ist eine grössere Anzahl an Parkierungsangeboten vorhanden. Fachlich unbestritten ist, dass die Verfügbarkeit von Parkfeldern ein zentraler Faktor bei der Verkehrsmittelwahl ist. Gleichzeitig ist ein angemessenes Parkierungsangebot beispielsweise für die Geschäftskunden im Zentrum von Buchs wichtig für die Attraktivität und das Funktionieren des Zentrums.</p> <p>Das Parkierungsangebot ist bezüglich Menge und Verfügbarkeit gezielt zu gestalten, Mehrfachnutzungen und Nutzungen über die Parzellengrenzen hinweg sind zu fördern.</p>
Perimeter	_ Zentrum Buchs, insbesondere Aarauerstrasse und Mitteldorfstrasse, Knoten Bavaria bis Suhrenbrücke
Massnahme	Erarbeitung eines Parkierungskonzepts Zentrum zur gezielten Gestaltung der Quantität und Verfügbarkeit der Parkierung im Zentrum von Buchs. Ziel ist es, die Anzahl der Parkfelder zu reduzieren und die Verfügbarkeit zu verbessern.
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Kanton Aargau, Region
Vorgehen, nächste Schritte	_ Erarbeitung Parkierungskonzept Zentrum _ Koordination mit Bauprojekten Aarauer- und Mitteldorfstrasse
Zeithorizont	2021-2022
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	A2) Umgestaltung und Zentrumsattraktivierung Aarauer- und Mitteldorfstrasse (K210) B1) Regelung zur Bemessung der Quantität der Parkierung MIV, Abstellplätze Motorräder und Velo bei Neu- und Umnutzungen
Verweise, Grundlagen	_ Aarauerstrasse, Bauprojekt, Situation 1:200, September 2018 _ Mitteldorfstrasse, Bauprojekt, Situation 1:200, August 2018 _ Parkierungsreglement Gemeinde Buchs vom 1.1.2019



B3) Überprüfung Parkierungsangebot verkehrsintensive Einrichtungen	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Generell verfügen verkehrsintensive Einrichtungen oft über eine hohe Anzahl an Parkfeldern, die zudem an manchen Orten nicht bewirtschaftet werden. Die Verfügbarkeit von Parkfeldern ein zentraler Faktor bei der Verkehrsmittelwahl, viele und/oder uneingeschränkte nutzbare Parkfelder führen zu erhöhtem MIV-Aufkommen. Gleichzeitig ist ein angemessenes Parkierungsangebot für das Funktionieren der Verkaufsnutzungen erforderlich.</p> <p>Das Parkierungsangebot ist bezüglich Menge und Verfügbarkeit gezielt zu gestalten, Mehrfachnutzungen und Nutzungen über die Parzellengrenzen hinweg sind zu fördern.</p>
Perimeter	_ Verkehrsintensive Einrichtungen
Massnahme	<p>Dialog mit den Betreibenden der verkehrsintensiven Einrichtungen zur Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder.</p> <p>Einfordern eines Mobilitätskonzepts bei verkehrsintensiven Einrichtungen im Kontext von Neu- und Umnutzungen (inkl. Klärung der Quantität und Bewirtschaftung der MIV-Parkfelder).</p>
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Kanton Aargau Region
Vorgehen, nächste Schritte	_ Einfordern von Konzepten bei verkehrsintensiven Einrichtungen
Zeithorizont	2021-2035
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	B1) Regelung zur Bemessung der Quantität der Parkierung MIV, Abstellplätze Motorräder und Velo bei Neu- und Umnutzungen
Verweise, Grundlagen	_ Aarauerstrasse, Bauprojekt, Situation 1:200, September 2018 _ Mitteldorfstrasse, Bauprojekt, Situation 1:200, August 2018 _ Parkierungsreglement Gemeinde Buchs vom 1.1.2019



B4) Förderung von Elektromobilität	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Bei der Eniwa AG steht eine Ladestation für E-Autos zur Verfügung. Mittels weiteren Ladestationen für E-Autos und E-Velos soll die Elektromobilität gefördert werden. Es soll geprüft werden, ob an einzelnen Standorten Elektro-Cargo-Velos zum Ausleihen angeboten werden können.
Perimeter	Siedlungsgebiet Buchs
Massnahme	Erarbeitung und Prüfung eines Konzepts zum Angebot an Ladestationen für E-Autos und E-Bikes Erarbeitung und Prüfung eines Konzepts zur Schaffung eines Elektro-Cargo-Velo-Verleihsystems
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Kanton Aargau, Mobilitätsmanagement aargaumobil Energieschweiz, Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MMU)
Vorgehen, nächste Schritte	_ Inputs und Klärung Mitfinanzierung (Kanton Aargau, Mobilitätsmanagement aargaumobil und Energieschweiz) _ Erarbeitung Konzepte _ Umsetzung Konzepte
Zeithorizont	2025-2030
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	E1) Information und Kommunikation
Verweise, Grundlagen	-



c) ÖV

C1) ÖV-Erschliessung Neubuchs	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gebiet Neubuchs ist teilweise mit dem ÖV erschlossen (Güteklassen B und C), teilweise ist die ÖV-Erschliessung ungenügend. Eine gute Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr wird angestrebt. Es ist die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze in Neubuchs vorgesehen. Es ist gemeinsam mit dem Kanton zu prüfen, ob ein Angebot geschaffen werden kann.
Perimeter	Gebiet Neubuchs (Gebiete mit fehlender ÖV-Erschliessung vgl. auch Basisplan ÖV, S. 32)
Massnahme	Erstellung Konzept zu möglichen ÖV-Angeboten (Linienbus, alternative ÖV-Angebote) zur Erschliessung von Neubuchs und Prüfung Machbarkeit mit dem Kanton.
Zuständigkeit	Kanton Aargau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Erstellung Konzept zu möglichen ÖV-Angeboten zur Erschliessung von Neubuchs (in Koordination mit dem Kanton)_ Prüfung Machbarkeit gemeinsam mit dem Kanton
Zeithorizont	2025-2035
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	C2) ÖV-Erschliessung Triesch C3) ÖV-Angebot Buchs-Aarau Rohr C4) ÖV-Anbindung Wynenfeld an Suhr
Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none">_ Verankerung Massnahme im Mehrjahresprogramm ÖV

C2) ÖV-Erschliessung Triesch	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gebiet Triesch ist teilweise mit dem ÖV erschlossen (Güteklassen B und C), teilweise ist die ÖV-Erschliessung ungenügend. Eine gute Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr wird angestrebt. Es ist gemeinsam mit dem Kanton zu prüfen, ob ein Angebot geschaffen werden kann. Dabei ist auch anzustreben, die ÖV-Erschliessung des Schulhauses Suhrenmatte (Kreisschule Aarau-Buchs) zu verbessern.
Perimeter	Gebiet Triesch (Gebiete mit fehlender ÖV-Erschliessung vgl. auch Basisplan ÖV, S. 32)
Massnahme	Erstellung Konzept zu möglichen ÖV-Angeboten (Linienbus, alternative ÖV-Angebote) zur Erschliessung von Triesch und Prüfung Machbarkeit mit dem Kanton.
Zuständigkeit	Kanton Aargau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Erstellung Konzept zu möglichen ÖV-Angeboten zur Erschliessung von Triesch (in Koordination mit dem Kanton)_ Prüfung Machbarkeit gemeinsam mit dem Kanton
Zeithorizont	2025-2035



Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	C1) ÖV-Erschliessung Neubuchs C3) ÖV-Angebot Buchs-Aarau Rohr C4) ÖV-Anbindung Wynenfeld an Suhr
Verweise, Grundlagen	

C3) ÖV-Angebot Buchs-Aarau Rohr	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die ÖV-Verbindung zwischen Buchs und Aarau Rohr ist lediglich über den Bahnhof Aarau gegeben. Es soll geprüft werden, ob ein direktes ÖV-Angebot geschaffen werden kann.
Perimeter	Verbindung Buchs – Aarau Rohr
Massnahme	Konzeptionelle Überlegungen zur Schaffung eines ÖV-Angebots zwischen Buchs und Aarau Rohr, im Austausch mit dem Kanton.
Zuständigkeit	Kanton Aargau
Koordination mit	Gemeinde Buchs Stadt Aarau
Vorgehen, nächste Schritte	_ Konzeptionelle Überlegungen zu möglichen ÖV-Angeboten zur Verbindung von Buchs und Aarau Rohr (im Austausch mit dem Kanton) _ Prüfung Machbarkeit gemeinsam mit dem Kanton
Zeithorizont	2025-2035
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	C1) ÖV-Erschliessung Neubuchs C2) ÖV-Erschliessung Triesch C4) ÖV-Anbindung Wynenfeld an Suhr
Verweise, Grundlagen	



C4) ÖV-Anbindung Wynenfeld an Suhr	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der publikumsrelevante Einkaufs- und Gewerbestandort Wynenfeld ist lediglich an Aarau und das Zentrum Buchs angebunden. Aus Richtung Suhr ist das Wynenfeld nicht ÖV-erschlossen. Das Schaffen eines Angebots soll geprüft werden.
Perimeter	Verbindung Wynenfeld-Suhr
Massnahme	Erstellung Konzept zu möglichen ÖV-Angeboten zur Anbindung des Wynenfelds an Suhr, in Koordination mit dem Kanton.
Zuständigkeit	Kanton Aargau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Erstellung Konzept zu möglichen ÖV-Angeboten zur Erschliessung von Triesch (in Koordination mit dem Kanton)_ Prüfung Machbarkeit gemeinsam mit dem Kanton
Zeithorizont	2025-2035
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	C1) ÖV-Erschliessung Neubuchs C2) ÖV-Erschliessung Triesch C3) ÖV-Angebot Buchs-Aarau Rohr
Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none">_ Verankerung Massnahme im VM Region Aarau



C5) Hindernisfreie Gestaltung und gute Zugänglichkeit der Bushaltestellen	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) fordert die hindernisfreie Ausgestaltung des öffentlichen Raums und insbesondere der Bushaltestellen bis Ende 2023. Dabei müssen mindestens im Bereich der 2. Türe die Anforderungen an die Niveaudifferenz und Spaltbreite eingehalten werden, womit der autonome Zugang ermöglicht wird.</p> <p>Im Regelfall werden Bushaltestellen im Rahmen von Strassensanierungen entsprechend der BehiG-Anforderungen umgebaut. Wo dies bis Ende 2023 nicht möglich ist, sind Sofortmassnahmen zu realisieren.</p> <p>Neben fehlender Hindernisfreiheit weisen einige Bushaltestellen auch fehlende resp. ungenügende Infrastrukturen (bspw. fehlende Sitzgelegenheiten, fehlender Witterungsschutz) und/oder eine ungenügende Zugänglichkeit für den Fussverkehr auf. Das Infrastruktur-Angebot ist im Zuge der Anpassungen zur Hindernisfreiheit zu überprüfen.</p>
Perimeter	ÖV-Haltestellen auf dem Gebiet der Gemeinde Buchs
Massnahme	<p>Die Gemeinde Buchs bringt die Anforderungen zur Ausgestaltung der Bushaltestellen in den jeweiligen kantonalen Planungen mit ein (Aarauer- und Mitteldorfstrasse sowie BGK Lenzburgerstrasse).</p> <p>Bei den Bushaltestellen Industrie und Wynefeld erarbeitet die Gemeinde Massnahmen.</p>
Zuständigkeit	Kanton Aargau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Einbringen der Anforderungen zur Ausgestaltung der Bushaltestellen in den kantonalen Planungen_ Erarbeitung von Sofortmassnahmen für die Bushaltestellen Industrie und Wynefeld
Zeithorizont	2021-2023
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	A2) Umgestaltung und Zentrumsattraktivierung Aarauer- und Mitteldorfstrasse (K210) A3) Umgestaltung Lenzburgerstrasse
Verweise, Grundlagen	Behindertengleichstellungsgesetz vom 13.2.2002 Behindertengleichstellungsverordnung vom 19.11.2003 Schweizer Norm 640 075, VSS



D) Fuss- und Veloverkehr

D1) Schaffung Nordtangente Fuss- und Veloverkehr, Triesch – Torfeld Süd – Bahnhof Aarau	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Buchs liegt in attraktiver Velodistanz zum Bahnhof Aarau. Es soll südseitig zur Bahn eine besonders attraktive Veloverbindung zum Bahnhof Aarau geschaffen werden. Die Route ist auf dem Gebiet der Gemeinde Buchs weiterzuführen. Dabei wird auch die Erreichbarkeit des Quartiers Triesch mit dem Fuss- und Veloverkehr verbessert.</p> <p>Die Planung und Realisierung der im Agglomerationsprogramm verankerten «Nordtangente Fuss- und Veloverkehr» und ihre Verlängerung bis zum Bahnhof Aarau sollen ist anzustreben.</p>
Perimeter	Neue Verbindung Ost-West von Triesch (Querung Suhre, Querung Gysistrasse) – Amsleracherweg (Querung Areal Garage Rebmann) – Buchserstrasse – Herzogstrasse – Bleichenstrasse – Bahnhof Aarau (Lage Verbindung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	<p>Zur Realisierung der Nordtangente sind folgende Teilmassnahmen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none">_ Abschnitt Ost: Konzept zum neuen Fuss- und Radweg Triesch – Amsleracherweg mit Querung Suhre und Gysistrasse_ Amsleracherweg: Konzept zur Erhöhung der Veloverträglichkeit_ Abschnitt Mitte: Konzept zum neuen Fuss- und Radweg im Abschnitt Amsleracherweg bis Buchserstrasse (inkl. Querung Areal Garage Rebmann)_ Abschnitt West (Zuständigkeit: Stadt Aarau): Konzeption zur Veloverkehrsführung auf der Route Buchserstrasse – Herzogstrasse – Bleichenstrasse – Bahnhof Aarau <p>Die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung ist entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5). Der Fuss- und Radweg ist 3.50 m breit auszugestalten. Auf der gesamten Route ist der Veloverkehr zu priorisieren (wo möglich).</p>
Zuständigkeit	Teil Ost: Gemeinde Buchs Teil West: Stadt Aarau
Koordination mit	Stadt Aarau
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Koordination mit der Stadt Aarau und gemeinsame Konzeption der gesamten Route_ Sicherung des Landbedarfs
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	
Verweise, Grundlagen	Agglomerationsprogramm Aareland 3. Generation, Massnahme FVV301.A



D2) Schaffung Verbindung Fuss- und Veloverkehr, Obermatte – Neubuchs – Bahnhof Aarau	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Buchs liegt in attraktiver Velodistanz zum Bahnhof Aarau. Es soll südseitig entlang des Autobahnzubringers eine besonders attraktive Veloverbindung zum Bahnhof Aarau geschaffen werden. Auf dem Stadtgebiet Aarau wurde nordseitig entlang der Bahn bereits eine besonders attraktive Veloverbindung in Richtung Bahnhof Aarau realisiert. Die Route ist auf dem Gebiet der Gemeinde Buchs weiterzuführen. Das Quartier Obermatte ist ungenügend mit dem Fuss- und Veloverkehr erreichbar.
Perimeter	Neue Verbindung Ost-West von Obermatte – Grabenstrasse – Pulverhausweg – Rohrerstrasse – Kreuzplatz – Bahnhof Aarau (Lage Verbindung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	<p>Zur Realisierung der Verbindung sind folgende Teilmassnahmen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none">_ Abschnitt Ost: Konzept zum neuen Fuss- und Radweg Obermatte (Schrebergärten) - Grabenstrasse_ Abschnitt Pulverhausweg-Rohrerstrasse: Konzept zur Erhöhung der Veloverträglichkeit auf dem Abschnitt Rohrerstrasse inkl. Konzeption der Knoten <p>Die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung ist entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5). Der Fuss- und Radweg ist 3.50 m breit auszugestalten. Auf der gesamten Route ist der Veloverkehr zu priorisieren (wo möglich).</p>
Zuständigkeit	Teil Ost: Gemeinde Buchs Teil West: Stadt Aarau (bereits realisiert)
Koordination mit	Stadt Aarau
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Koordination mit der Stadt Aarau_ Sicherung des Landbedarfs
Zeithorizont	2025 - 2030
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	-



D3) Anbindung Buchs an Bachstrasse Suhr-Aarau	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Bachstrasse verbindet Suhr mit Aarau und stellt bereits heute eine wichtige Veloverkehrsverbindung mit direktem Zugang zum Bahnhof und zur Innenstadt Aarau dar. Der Zugang zur Bachstrasse aus dem westlichen Teil des Siedlungsgebiets Buchs soll verbessert werden.
Perimeter	Verbindung Usserdorf – Oberdorfstrasse - Bühlstrasse – Gönhardweg – Bachstrasse (Lage Verbindung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	Aufgrund der Querungsmöglichkeiten und des verfügbaren Raums im Quartier wird die Anbindung via Bühlstrasse – Gönhardweg als beste Route beurteilt. Zur Realisierung dieser Verbindung sind folgende Teilmassnahmen erforderlich: _ Gesamter Abschnitt: Konzept zur Erhöhung der Veloverträglichkeit _ Querung Tramstrasse: Der Knoten mit Lichtsignalanlage ist so zu gestalten, dass für den Veloverkehr eine attraktive Querung mit kurzer Wartezeit gewährleistet werden kann. _ Die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung ist entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5). Der Fuss- und Radweg ist 3.50 m breit auszugestalten. Auf der gesamten Route ist der Veloverkehr zu priorisieren (wo möglich).
Zuständigkeit	Teil Ost: Gemeinde Buchs Teil West: Gemeinde Suhr Knoten Tramstrasse: Kanton Aargau
Koordination mit	Kanton Aargau Gemeinde Suhr
Vorgehen, nächste Schritte	_ Koordination mit der Gemeinde Suhr mit dem Ziel, die gesamten Route gemeinsam zu konzipieren _ Kontaktaufnahme resp. stellen eines Begehrens z.Hd. Kanton Aargau zur Verbesserung der Knotengestaltung mit Lichtsignalanlage hinsichtlich der Querungsanforderung des Veloverkehrs
Zeithorizont	2021-2022
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	_ Bauprojekt Tramstrasse, Kanton Aargau



D4) Attraktivierung Fuss- und Velofreizeitverbindung Suhre	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Der Suhreraum ist ein sehr wichtiger Naherholungsraum der Gemeinde Buchs. Das Freizeitangebot für den Fuss- und Veloverkehr ist bereits heute von hoher Qualität. Das Angebot wird jedoch auch rege genutzt. Das Konfliktpotential zwischen Fuss- und Veloverkehr soll verringert und die Route für den Veloverkehr attraktiver gestaltet werden.</p> <p>Spezieller Handlungsbedarf besteht bei der Autobahnunterführung der Suhre, wo die Einsehbarkeit, die soziale Sicherheit und der Zustand des Bauwerks (Schlaglöcher, Unebenheiten) ungenügend ist.</p>
Perimeter	Fuss- und Radweg entlang Suhre im Abschnitt Badi Suhr bis Aare (Lage Verbindung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	<p>Aus verkehrlicher Betrachtung soll nach Möglichkeit mindestens einseitig ein durchgehender Fuss- und Radweg von 3.50 m Breite angeboten werden, der ggf. mit Hartbelag ausgestaltet und mit Beleuchtung ausgestattet wird, sodass eine durchgängige Nutzung ermöglicht wird. Es wird empfohlen den Weg auf der jeweils anderen Bachseite auf den Fussverkehr auszurichten.</p> <p>Die Ziele zur verkehrlichen Attraktivierung der Freizeitverbindung sind mit den ökologischen Anforderungen an den Gewässerraum abzustimmen und es ist ein Konzept zu entwickeln, das beide Interessen bestmöglich miteinander vereint.</p> <p>Bei der Stadt Aarau ist der Sanierungsbedarf zur Autobahnunterführung einzubringen.</p>
Zuständigkeit	Teil Nord: Stadt Aarau Teil Mitte: Gemeinde Buchs Teil Süd: Gemeinde Suhr
Koordination mit	Kanton Aargau, Abteilung Landschaft und Gewässer, Sektion Gewässernutzung Stadt Aarau Gemeinde Suhr
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Frühzeitige Anfrage an den Kanton Aargau, Abteilung Landschaft und Gewässer, Sektion Gewässernutzung, zur Klärung der Möglichkeiten im Gewässerraum_ Koordination mit der Stadt Aarau und der Gemeinde Suhr mit dem Ziel, die gesamten Route gemeinsam zu konzipieren_ Sicherung des Landbedarfs
Zeithorizont	2025-2030
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	Gewässerraum: Eidgenössisches Gewässerschutzgesetz und -verordnung, Kantonales Baugesetz



D5) Schaffung neue Fussverbindung Zopfweg-Suhre	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Vom Zopfweg zum Fussweg entlang der Suhre besteht eine Lücke im Fussverkehrsnetz.
Perimeter	Verbindung Zopfweg – Fussweg Suhre (Lage Verbindung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	Zur Verbindung von Zopfweg und Fussweg entlang der Suhre soll ein neuer Fussweg geschaffen werden. Die neue Verbindung ist entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5).
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Grundeigentümer
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Konzeption zur neuen Verbindung_ Sicherung des Landbedarfs
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	-

D6) Schaffung neuer Fuss- und Radweg zwischen Usserdorf und Wald	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Autobahn trennt das Usserdorf vom Naherholungsgebiet Wald, der Zugang zum Wald ist nur über Umwege gegeben. Die Zugänglichkeit soll verbessert und die Trennwirkung der Autobahn verringert werden.
Perimeter	Verbindung Usserdorf – Wald (Lage Verbindung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	Zur Verbindung des Usserdorfs und der Hunzikermatte mit dem Wald Äschrain soll ein neuer Fuss- und Radweg mit Passerelle über die Autobahn realisiert werden. Dazu sind folgende Teilmassnahmen erforderlich: <ul style="list-style-type: none">_ Abschnitt Rösslimattstrasse bis Wynenfeldweg: Sicherstellen durchgängige Befahrbarkeit Rösslimattweg für den Veloverkehr_ Abschnitt Wynenfeldweg – Lenzburgerstrasse: Sicherstellen Weg- und Fahrrecht und durchgängige Befahrbarkeit_ Passerelle Autobahn (in Zusammenarbeit mit dem ASTRA): Sicherstellen Landbedarf Die neue Verbindung ist entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5).
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	ASTRA (Passerelle) Kanton Aargau betr. Wald (Passerelle) Grundeigentümer
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Konzeption zur neuen Verbindung_ Koordination mit betroffenen Ämtern_ Sicherung des Landbedarfs



Zeithorizont	2025-2035
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	-

D7) Schaffung neuer Fuss- und Radweg Hunzikermaße	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Durchlässigkeit der Hunzikermaße ist nicht gewährleistet.
Perimeter	Verbindung Nord-Süd Rösslimattweg bis Bannacherstrasse (Lage Verbindung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	Die Durchlässigkeit der Hunzikermaße ist sicherzustellen. Für die neue Verbindung ist ein Weg- und Fahrrecht (für Velos) zu schaffen. Die neue Verbindung ist entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5).
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Grundeigentümer
Vorgehen, nächste Schritte	_ Sicherung des Weg- und Fahrrechts _ Konzeption und Realisierung neue Verbindung
Zeithorizont	2025-2035
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	Bei allfälliger zukünftiger Bebauung der Hunzikermaße ist der Fussweg in der Lage abgestimmt auf die Konzeption zur Bebauung festzulegen.
Verweise, Grundlagen	-



D8) Schaffung neuer Fusswegverbindungen im Gebiet Huetmatt- / Lochmattweg	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gebiet Huetmatt- / Lochmattweg ist eine unüberbaute Bauzone. Die Durchlässigkeit soll sichergestellt werden.
Perimeter	Verbindung Ost-West Huetmatt- / Lochmattweg und Nord-Süd Lenzburgerstrasse / Zopfweg (Lage Verbindungen vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	Die Durchlässigkeit im Quartier ist sicherzustellen. Für die neuen Verbindungen sind Wegrechte sicherzustellen und in Abstimmung mit der Konzeption zur Bebauung die Fusswege zu realisieren. Die neuen Verbindungen sind entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5).
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Grundeigentümer
Vorgehen, nächste Schritte	_ Sicherung der Wegrechte _ Konzeption und Realisierung neue Verbindungen
Zeithorizont	2025-2035
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	-

D9) Schaffung neuer Fussweg Leichtathletikanlage Suhrenmatte	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Suhrenmatte mit der Leichtathletik-Rennbahn sollen besser zugänglich gemacht werden. Es soll eine direkte Verbindung zwischen Zopfweg Nord und dem Fussweg entlang der Autobahn geschaffen werden.
Perimeter	Suhrenmatte (Lage Verbindungen vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	Die Durchlässigkeit und Zugänglichkeit der Suhrenmatte ist sicherzustellen. Der Fussweg soll in Absprache mit der Schule erstellt werden. Die neue Verbindung ist entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5).
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	_ Schule Suhrenmatte (Grundeigentümerin: Gemeinde Buchs)
Vorgehen, nächste Schritte	_ Konzeption und Realisierung Verbindung
Zeithorizont	2025-2030
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	-



D10) Schaffung nachfragegerechter und attraktiver Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Zur Anzahl und Auslastung der bestehenden Veloparkierung liegen keine gesammelten Informationen vor. Die Veloabstellanlagen an publikumsrelevanten Standorten (bspw. Bushaltstellen, Schulen) sind teilweise hinsichtlich der Qualität nicht attraktiv und teilweise ihre Grösse für den Abstellbedarf nicht ausreichend.</p> <p>Zudem ist für die Region Aarau ein Velo-Sharing-Angebot in Absprache mit den Nachbargemeinden zu prüfen.</p>
Perimeter	Siedlungsgebiet Gemeinde Buchs
Massnahme	<p>Die bestehende Anzahl und Auslastung der Veloparkierung liegen ist zu erheben. Die Veloabstellanlagen an sind hinsichtlich der heutigen Qualität und Quantität zu überprüfen.</p> <p>Die Veloabstellanlagen sollen attraktiv gestaltet und sollen folgende Qualitätsanforderungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none">_ Je Standort mindestens 50 % gedeckte Abstellplätze_ Gute Einsehbarkeit (soziale Sicherheit)_ Beleuchtung_ Ausreichende Anzahl an Abstellplätzen_ Bei grösseren Abstellanlagen: Schaffen der Möglichkeit für das Laden von Elektrovlos <p>In Koordination mit der Region soll die Einführung von Velo-Sharing geprüft werden. Die Standorte sind abgestimmt auf das Potential und die wichtigen Quell- und Zielorte vorzusehen.</p>
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	<ul style="list-style-type: none">_ Schulen_ Kanton (sofern Bushaltestellen auf Kantonsstrassen betroffen sind)_ Stadt Aarau
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Erhebung zur heutigen Qualität und Auslastung der Veloabstellanlagen_ Ableiten und Realisieren von Massnahmen zur Verbesserung der Qualität der Abstellangebote_ Klärung mit dem Kanton zur Möglichkeit der Mitfinanzierung von Veloabstellplätzen an ÖV-Haltestellen, Grundlage: §2 Abs. 3 öVG
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none">_ Handbuch Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7



D11) Verbesserung der Schulwegsicherheit im nahen Schulhausumfeld	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Im nahen Schulhaus- und Kindergartenumfeld sind viele Schülerinnen und Schüler unterwegs und das Schutzbedürfnis damit besonders hoch. Die Verkehrssicherheit soll daher im nahen Umfeld der Schulen und Kindergärten überprüft werden. Es werden spezifische Massnahmen evaluiert und bereits vorliegende Projekte (Trottoir Oberdorfstrasse T30-Zone, Erschliessungsplan Kirchmatten) einbezogen.
Perimeter	Nahes Umfeld der Schulhäuser und Kindergärten
Massnahme	Das nahe Umfeld der Schulhäuser und Kindergärten soll auf die Verkehrssicherheit überprüft werden. Basierend auf der Analyse sollen Massnahmen abgeleitet werden.
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	_ Schulen
Vorgehen, nächste Schritte	_ Analyse zur Ist-Situation der Verkehrssicherheit im nahen Umfeld der Schulen und Kindergärten _ Ableiten und Realisieren von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	-

E) Mobilitätsmanagement

E1) Information und Kommunikation für die Bevölkerung	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Eine breite Information zu den Angeboten in den Bereichen ÖV, Fuss- und Veloverkehr bildet die Grundlage für die vermehrte Nutzung dieser Angebote.
Perimeter	Bewohner- /innen und Beschäftigte in der Gemeinde Buchs
Massnahme	Die Bewohner / -innen und Arbeitenden sowie die Unternehmen sollen durch die Gemeinde und Mobilitätsmanagement aargaumobil besser über die Benutzung und das Angebot von ÖV und Fuss- und Veloverkehr informiert werden. Konkret sind folgende Massnahmen vorgesehen: _ Information zur verbesserten Kenntnis der Nutzungsmöglichkeiten von ÖV und FVV, für sich und in Kombination (Intermodalität) _ Projekte, die zur vermehrten Nutzung von ÖV und FVV animieren _ Information / Unterstützung bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für Wohnsiedlungen und Unternehmen (auch bestehende Nutzungen)
Zuständigkeit	Gemeinde Buchs
Koordination mit	Kanton Aargau, Mobilitätsmanagement aargaumobil Energieschweiz, Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen Stadt Aarau, betr. Leitfaden Mobilitätskonzepte



Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Austausch mit Kanton Aargau, Mobilitätsmanagement aargaumobil (evtl. Einholen Impulsberatung)_ Austausch mit Energieschweiz, Programm Mobilitätsmanagement in Unternehmen, MMU_ Koordination mit Stadt Aarau betr. Beispielleitfaden Mobilitätskonzepte_ Erarbeiten eines Konzepts zur Information und Kommunikation zur Benutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	Förderung von Mobilitätsmanagement für Bewohner / -innen und Beschäftigte: B1) Regelung zur Bemessung der Quantität der Parkierung MIV, Abstellplätze Motorräder und Velo bei Neu- und Umnutzungen
Verweise, Grundlagen	-

Das Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger erfolgt im Rahmen von Mobilitätskonzepten (vgl. auch B1) Regelung zur Bemessung der Quantität der Parkierung MIV, Abstellplätze Motorräder und Velo bei Neu- und Umnutzungen)

F) Koordination und Wirkungskontrolle

F1) Passerelle Fuss- und Radweg Torfeld Süd	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Bahnlinie bildet eine starke Trennwirkung, der Bahnhof Torfeld Süd ist nur unzureichend zugänglich.
Perimeter	Bahnhof Torfeld Süd (Lage Verbindung vgl. auch Abbildung 19)
Massnahme	Die Zugänglichkeit zum Bahnhof Torfeld Süd für den Fuss- und Veloverkehr ist auch von Norden sicherzustellen. Die neue Verbindung ist entsprechend der im KGV Buchs formulierten Qualitätsanforderungen zu konzipieren (vgl. auch Tabelle 5).
Zuständigkeit	Stadt Aarau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Koordination mit der Stadt Aarau, Einbringen der Anforderungen der Gemeinde Buchs_ Konzeption und Realisierung neue Verbindung (Lead: Stadt Aarau)
Zeithorizont	2025-2035
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	Regionales Gesamtkonzept Verkehr, Aarau (in Erarbeitung)



F2) Regional koordiniertes Monitoring und Controlling	
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Monitoring und Controlling bildet die wesentliche Grundlage, um Kenntnis über die Verkehrsentwicklung zu haben und diese steuern zu können. Sie dient auch zur Untersuchung von Veränderungen zur Lärmbelastung. Es soll in Zusammenarbeit mit der Region entwickelt werden.
Perimeter	Region Aarau
Massnahme	<p><u>Monitoring</u> Es sind zu allen Verkehrsmitteln (MIV, ÖV, Veloverkehr und optimalerweise auch zum Fussverkehr) in regelmässigen Abständen Verkehrsmengen zu erheben.</p> <p><u>Controlling</u> Im Rahmen des Controllings werden die erhobenen Daten an den Zielwerten der Belastbarkeit gemessen (vgl. auch Abbildung 8). Wird der Zielwert überschritten, ist ein Massnahmenkonzept zu erarbeiten und umzusetzen, um die Verkehrsentwicklung zu steuern. Die Wirkungszusammenhänge zwischen Buchs und Aarau sind miteinzubeziehen. Sie dienen auch dazu, die Prognosen aus dem kommunalen Lärmsanierungsprojekt zu überprüfen und ggf. Neubeurteilungen vorzunehmen.</p> <p><u>Iterativer Prozess</u> Von zentraler Bedeutung ist es, dass das Monitoring und Controlling in einen iterativen Prozess überführt wird, der in periodischen Abständen durchgeführt wird.</p>
Zuständigkeit	Region Aarau
Koordination mit	Gemeinde Buchs
Vorgehen, nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">_ Koordination mit der Region Aarau, die Gemeinde Buchs bringt ihre Bedürfnisse aktiv mit ein_ Konzeption und Einführung Datenerhebung und iterativer Prozess Monitoring und Controlling
Zeithorizont	2021-2025
Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen	-
Verweise, Grundlagen	-



Anhang

Anhang 1: Genehmigungsblatt Kanton Aargau

Anhang 2: Basisplan Motorisierter Individualverkehr

Anhang 3: Basisplan Motorisierter Individualverkehr, Strassentypen
nach VSS

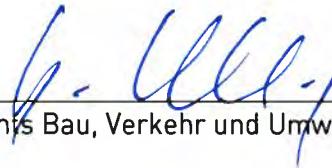
Anhang 4: Basisplan Öffentlicher Verkehr

Anhang 5: Basisplan Veloverkehr

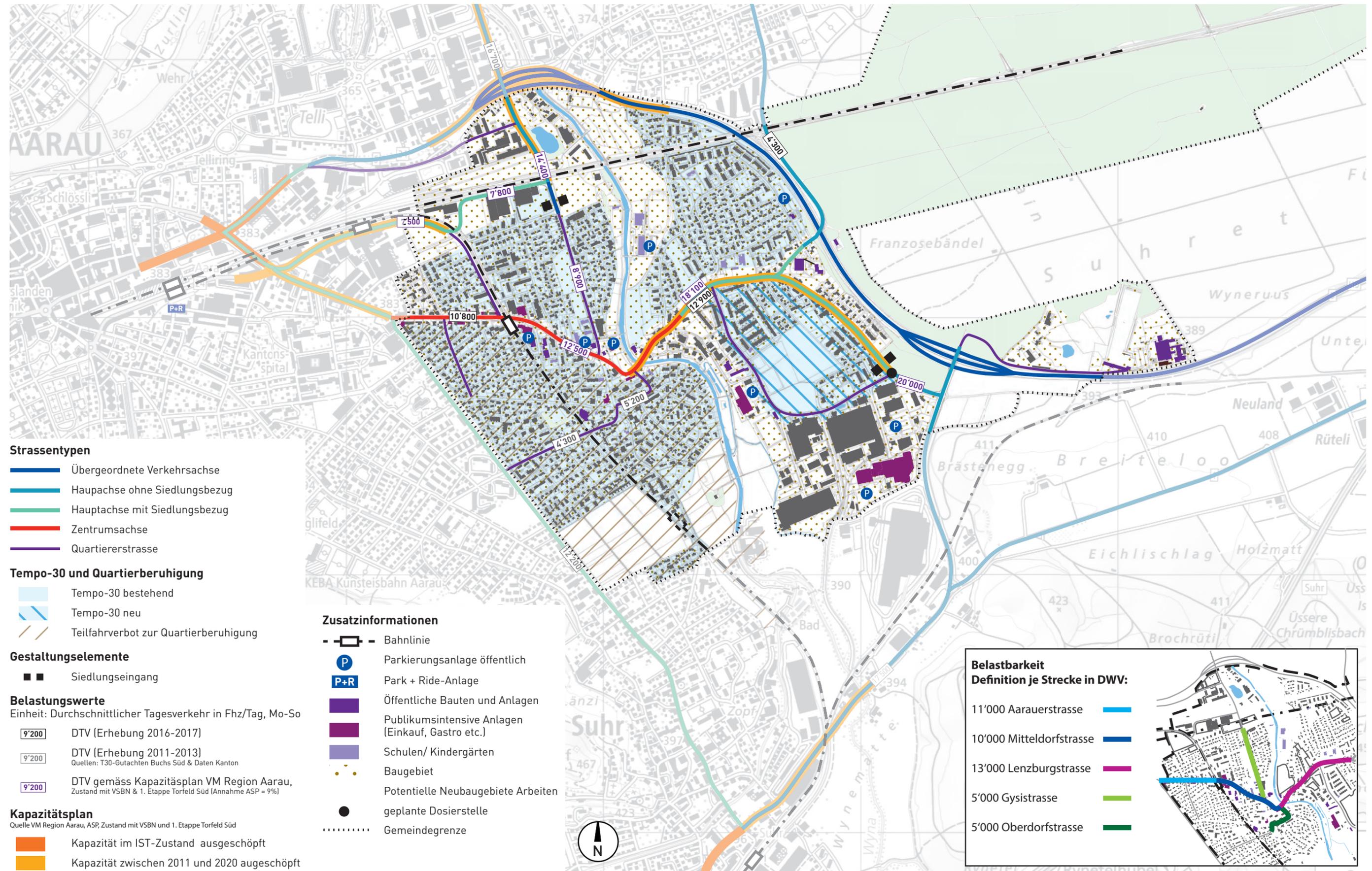
Anhang 6: Basisplan Fussverkehr

Anhang 1: Genehmigungsblatt Kanton Aargau

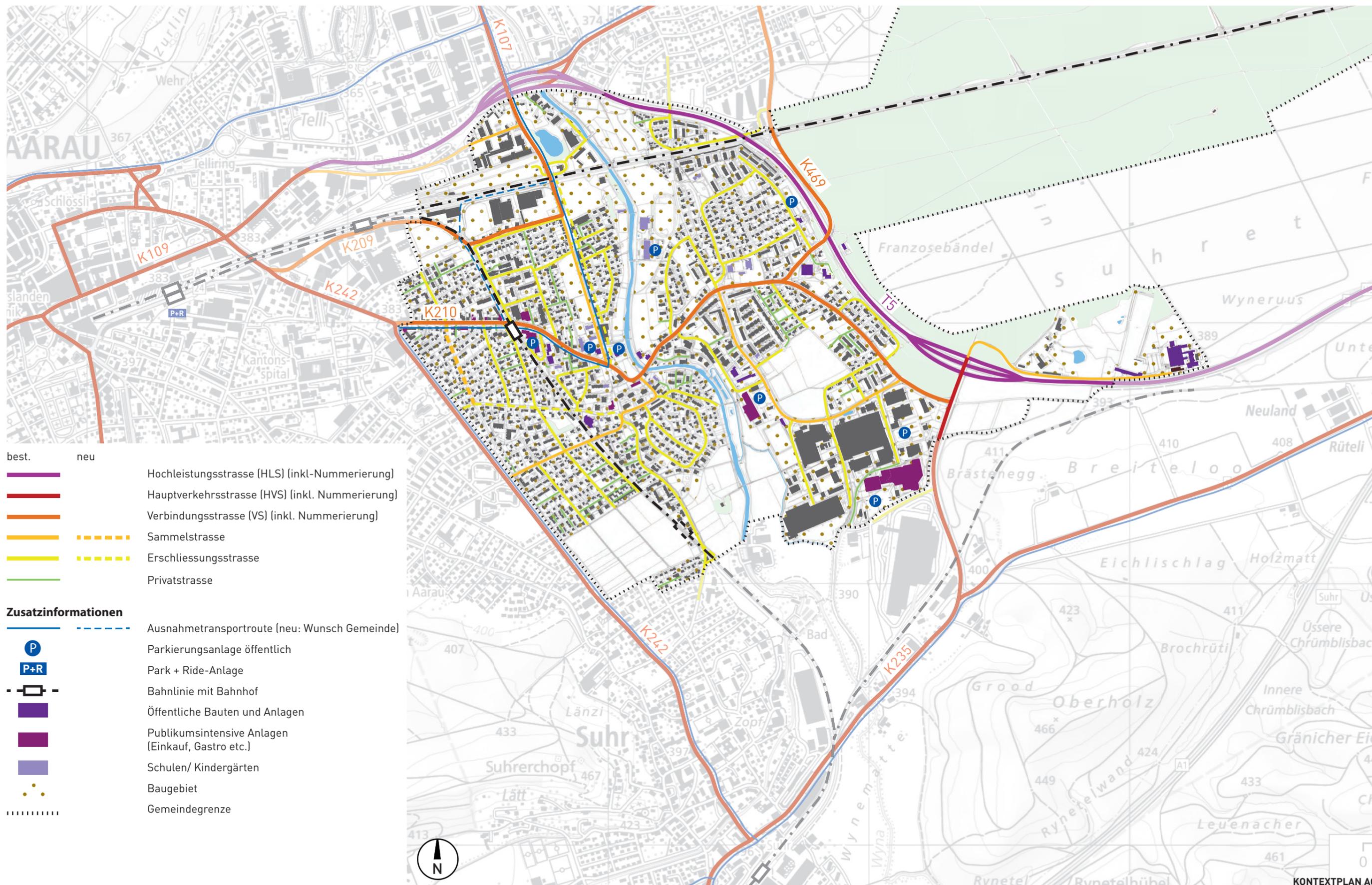
Im KGV sind für Buchs AG die Ziele in den Handlungsfeldern Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität, MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr festgelegt. **Die Genehmigung des Kantons beschränkt sich auf die grauen Kästen im Kapitel 4.** Die im Kapitel 4 dargestellten Zielbilder und Standards zu den Netzhierarchien sind nicht Genehmigungsinhalt.

28.3.2022 
Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt

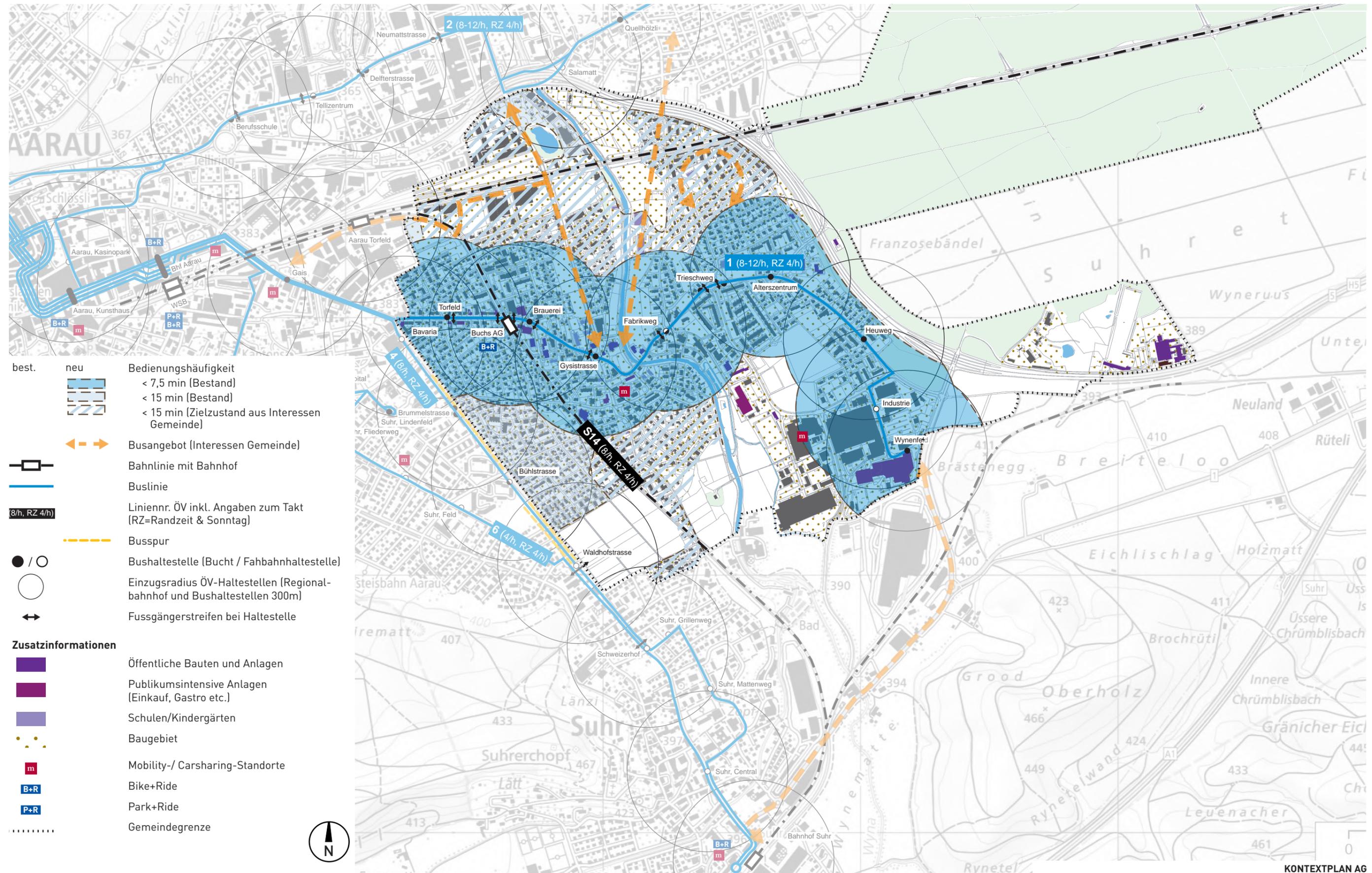
Anhang 2: Basisplan Motorisierter Individualverkehr



Anhang 3: Basisplan Motorisierter Individualverkehr, Strassentypen nach VSS



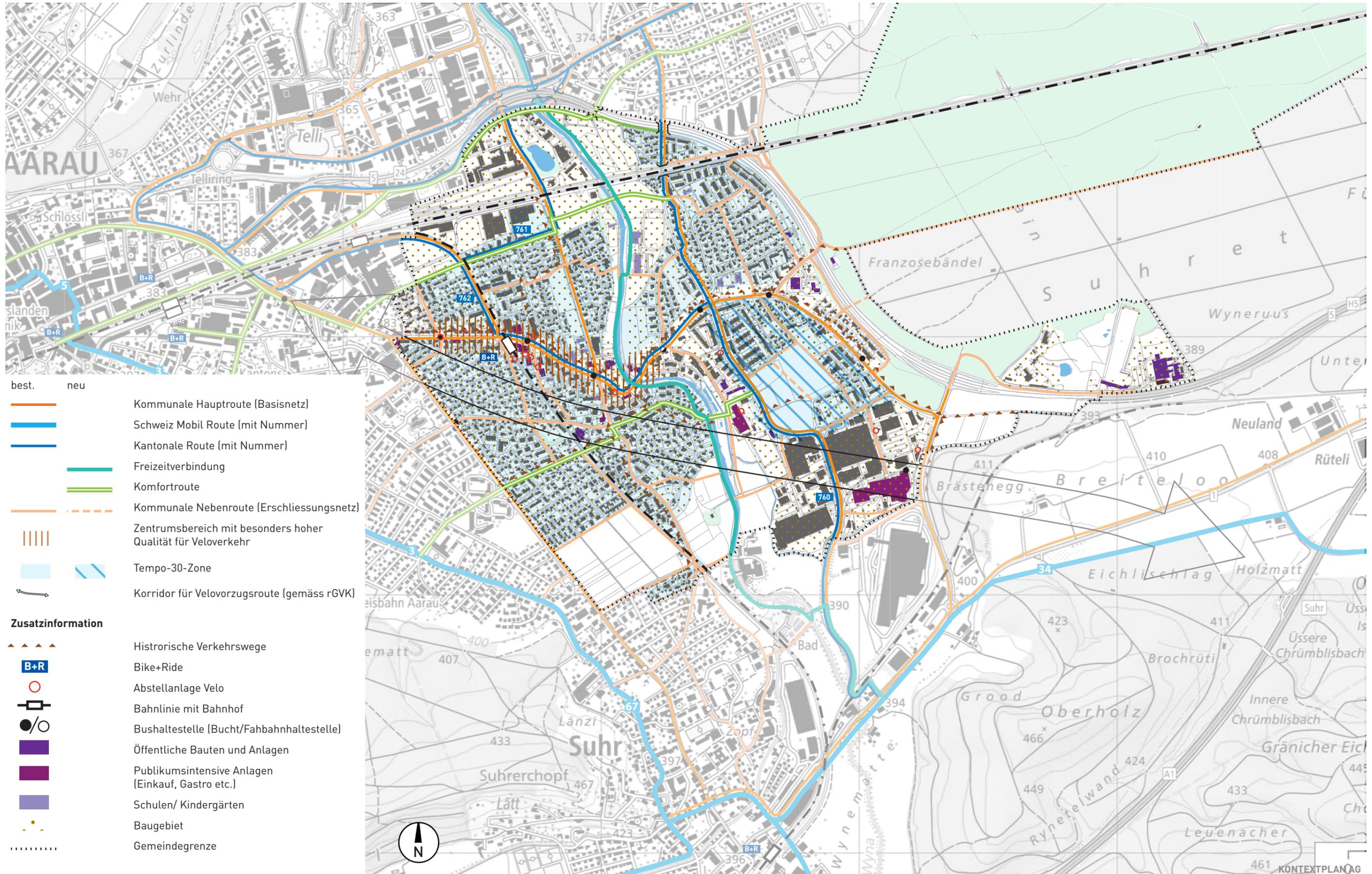
Anhang 4: Basisplan Öffentlicher Verkehr



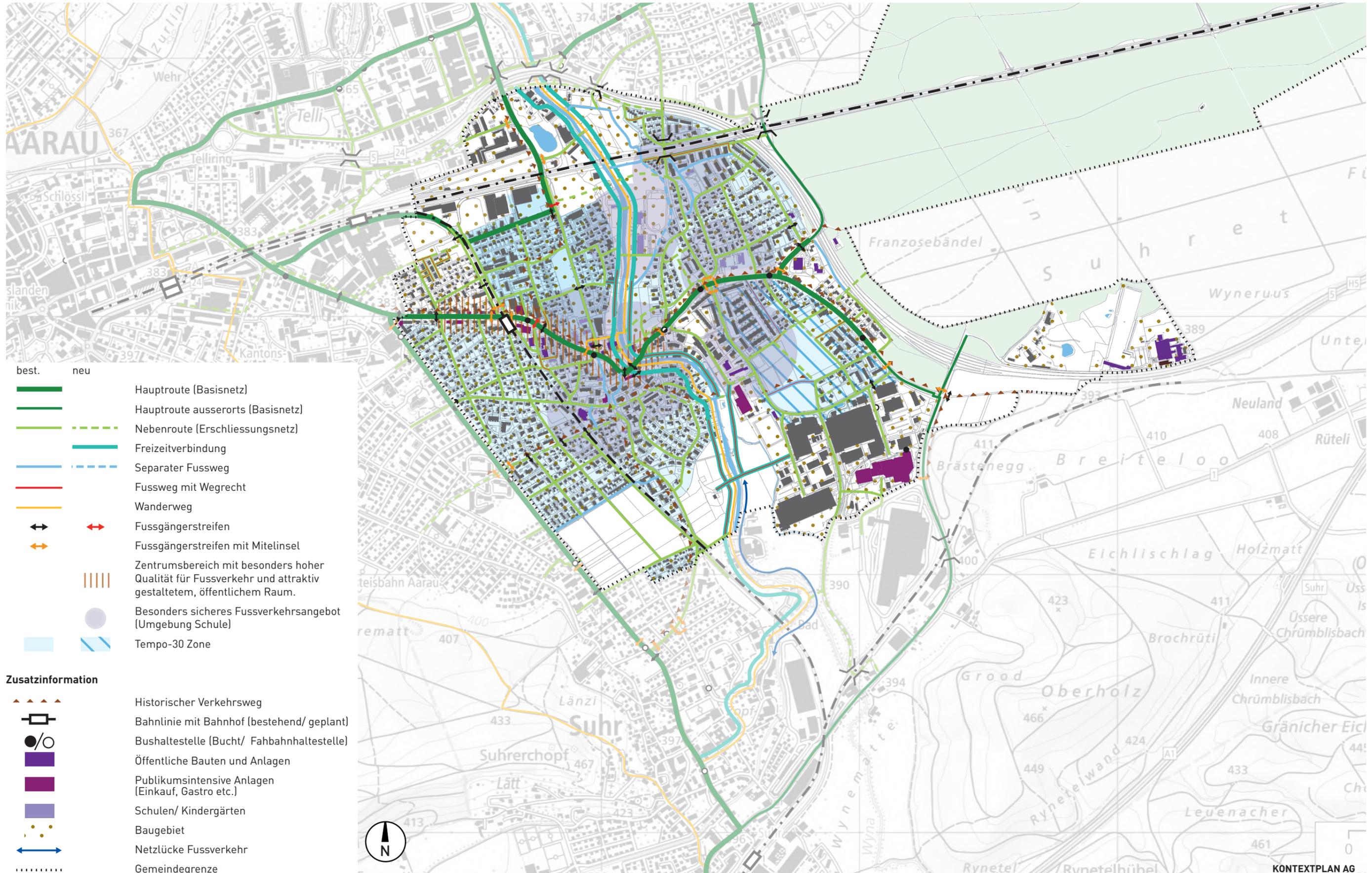
- best. neu
- Bedienungshäufigkeit
 < 7,5 min (Bestand)
 < 15 min (Bestand)
 < 15 min (Zielzustand aus Interessen Gemeinde)
- Busangebot (Interessen Gemeinde)
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Buslinie
- Liniennr. ÖV inkl. Angaben zum Takt (RZ=Randzeit & Sonntag)
- Busspur
- Bushaltestelle (Bucht / Fahbahnhaltestelle)
- Einzugsradius ÖV-Haltestellen (Regionalbahnhof und Bushaltestellen 300m)
- Fussgängerstreifen bei Haltestelle
- Zusatzinformationen**
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.)
- Schulen/Kindergärten
- Baugebiet
- Mobility-/ Carsharing-Standorte
- Bike+Ride
- Park+Ride
- Gemeindegrenze



Anhang 5: Basisplan Veloverkehr



Anhang 6: Basisplan Fussverkehr



- | | | |
|-------|-----|--|
| best. | neu | |
| | | Hauptroute (Basisnetz) |
| | | Hauptroute ausserorts (Basisnetz) |
| | | Nebenroute (Erschliessungsnetz) |
| | | Freizeitverbindung |
| | | Separater Fussweg |
| | | Fussweg mit Wegrecht |
| | | Wanderweg |
| | | Fussgängerstreifen |
| | | Fussgängerstreifen mit Mittelinsel |
| | | Zentrumsbereich mit besonders hoher Qualität für Fussverkehr und attraktiv gestaltetem, öffentlichem Raum. |
| | | Besonders sicheres Fussverkehrsangebot (Umgebung Schule) |
| | | Tempo-30 Zone |

- Zusatzinformation**
- | | |
|--|---|
| | Historischer Verkehrsweg |
| | Bahnlinie mit Bahnhof (bestehend/ geplant) |
| | Bushaltestelle (Bucht/ Fahbahnhaltstelle) |
| | Öffentliche Bauten und Anlagen |
| | Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.) |
| | Schulen/ Kindergärten |
| | Baugebiet |
| | Netzlücke Fussverkehr |
| | Gemeindegrenze |