

Kanton Aargau  
Stadt Aarau



# Tagesschule Aareschulhaus - Mobilitätskonzept

Stand Bauprojekt

Zürich, 16.10.2023

## Impressum

Verfasser: Lena Hausding, Tanja Leander-Bleiker, Claude Widmer  
Auftraggeber: Generalplanerteam werk 1 / werk 1 Architekten und Planer AG  
Leberngasse 15  
4600 Olten  
[www.werk1.ch](http://www.werk1.ch)

Auftragnehmerin: suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft  
Thurgauerstrasse 60  
8050 Zürich  
[www.suisseplan.ch](http://www.suisseplan.ch)

Datei: \\192.168.200.12\Projekte-AA\2023\23101 Modulbau Tagesschule,  
Aarau\23101 05 Berichte\Verkehr\Ber\_Mobilitaetskonzept.docx

## Änderungsverzeichnis

<b>Datum</b>	<b>Projektstand</b>
16.10.2023	Stand Bauprojekt

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Auftrag</b>	<b>1</b>
1.1	Rolle der Schule und der Eltern	2
<b>2</b>	<b>Gesetzliche Grundlagen</b>	<b>3</b>
2.1	Übergeordnete Grundlagen	3
2.2	Grundlagen Stadt Aarau	3
2.2.1	Bau- und Nutzungsordnung (Parkierung MIV)	3
2.2.2	Masterplan Veloparkierung Stadt Aarau	3
2.2.3	Fussverkehrskonzept Stadt Aarau	4
2.2.4	Velokonzept Stadt Aarau	5
2.2.5	Konzept Schulwegsicherheit Stadt Aarau	5
2.2.6	Klimastrategie Stadt Aarau	6
2.3	Fähigkeiten Schulkinder	6
<b>3</b>	<b>Ziele Mobilität und Tagesschule</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Situation und Analyse</b>	<b>8</b>
4.1	Standort Tagesschule / Lage	8
4.2	Einzugsgebiet Tagesschule Aarau-Buchs	9
4.3	Bauprojekt Architektur/Modulbau	10
4.4	Tempo- und Verkehrsregime	11
4.5	Fusswegenetz	11
4.6	ÖV-Anbindung	13
4.7	Velowegnetz	14
4.8	Parkplätze MIV, Velo – Aareschulhaus	14
4.9	Kennwerte Tagesschule	15
4.9.1	Erwartete Anzahl Schulkinder und Personal	15
<b>5</b>	<b>Schulwegoptionen</b>	<b>16</b>
5.1	Fussverkehr	16
5.1.1	Pedibus – begleitet zu Fuss auf dem Schulweg	16
5.2	Velo	17
5.2.1	Velobus	18

5.3	Schulbus	19
5.3.1	Haltestelle Schulbus	19
5.4	Öffentlicher Verkehr	22
5.5	Elternhaltestelle (Kiss an Ride)	23
5.6	Matrix zu den Schulwegoptionen	24
5.7	Fazit zu den Schulwegoptionen	24
<b>6</b>	<b>Massnahmen betreffend der Schulwegoptionen</b>	<b>25</b>
6.1	Information und Umfrage bei den Eltern	25
6.2	Schuljahr 2025-26	25
6.3	Schuljahr 2027 - 28	25
6.4	Umfragen bei den Eltern und Hilfsmittel zur Schulwegplanung	25
<b>7</b>	<b>Technische Massnahmen am Schulstandort</b>	<b>26</b>
7.1	Sichere Fusswegrouten	26
7.2	Routenänderung Velowegführung und Beschilderung	26
7.3	Abstellplätze Velo und Trotinetts/Kickboards	31
7.4	Duscmöglichkeit für Velofahrende	32
7.5	Parkierung MIV	32
7.6	Entsorgung und Anlieferung	32
7.6.1	Schleppkurven Zufahrt und Wendemöglichkeiten	34
<b>8</b>	<b>Technische Berechnungen</b>	<b>36</b>
8.1	Bedarfsermittlung Parkplätze MIV - Personal	36
8.2	Bedarfsermittlung Veloparkplätze	38
8.3	Bedarfsermittlung Parkplätze Trottinett	39
<b>9</b>	<b>Informelle Massnahmen</b>	<b>40</b>
9.1	Massnahmen zur Information der Eltern	40
9.2	Massnahmen zur Bildung der Kinder	40
<b>10</b>	<b>Wirkungskontrolle und Berichterstattung</b>	<b>42</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Erweiterter Betrachtungsperimeter Tagesschule	1
Abb. 2:	Ausschnitt Netzplan Fussverkehrskonzept der Stadt Aarau vom 06.12.2019 (Aareschulhaus rot umkreist)	4
Abb. 3	Ausschnitt Netzplans Velokonzepts der Stadt Aarau vom 06.12.2019	5
Abb. 4	Luftbild mit Untersuchungsperimeter (blau) und der Projektperimeter (rot), Quelle: GIS Aargau	8
Abb. 5	Perimeter Gemeindegebiete Aarau und Buchs (gelb markiert) innerhalb Schulkreis Kreisschule Aarau-Buchs, Quelle: WebGIS Kanton Aargau	9
Abb. 6	Distanzen Einzugsgebiet Tagesschule, Quelle: Darstellung suisseplan, Daten GIS Kanton Aargau	9
Abb. 7	Situationsplan, Vorprojekt werk1 Architekten und Planer AG	10
Abb. 8	Verkehrsregime Ist-Zustand, Quelle: Daten Kanton Aargau, Plan: suisseplan Ing. AG	11
Abb. 9	Ausschnitt Fussverkehrskonzept, Stadt Aarau, Quelle: Konzept Fussverkehr Stadt Aarau	12
Abb. 10	Wanderwegkarte des Kantons Aargau, lila – Wanderweg mit Hartbelag, Quelle: GIS-Daten Kanton Aargau	12
Abb. 11	Öffentlicher Verkehr im untersuchten Perimeter, Quelle: GIS des Kantons Aargau	13
Abb. 12	Netz des öffentlichen Verkehrs mit öV-Güteklassen, Quelle: GIS des Kantons Aargau	13
Abb. 13	Ausschnitt des Netzplans des Velokonzepts der Stadt Aarau vom 06.12.2019 (Aareschulhaus rot umkreist)	14
Abb. 14	Bestehende Parkplätze, Luftbild, Quelle: GIS Kanton Aargau	14
Abb. 15	Bestehender Parkplatz, Foto: suisseplan Ingenieure AG	15
Abb. 16	Zumutbare Distanzen für Kinder verschiedenen Alters zu Fuss, Quelle: Leitfaden BFU	16
Abb. 17	Distanzen bis 1500 m im Einzugsgebiet der Tagesschule, Quelle: suisseplan, Grundlagen GIS Kt. Aargau	16
Abb. 18	Symbolbild Pedibus, Quelle: pedibus.ch	17
Abb. 19	Zumutbare Distanzen für Kinder mit dem Velo, Quelle: Leitfaden BFU	17
Abb. 20	Symbolbild Velobus, Quelle: schulwege.ch	18
Abb. 21	Orthofoto mit Haltestelle Achenbergstrasse, Quelle: GIS, Kanton Aargau	19
Abb. 22	Orthofoto möglicher Bereich Haltestelle Mühlemattstrasse, Quelle: GIS, Kanton Aargau	19
Abb. 23	Fussweg Richtung Schule ab möglicher Haltestelle Schulbus, Foto: suisseplan	20
Abb. 24	ÖV-Güteklassen und Haltestellenetz im Einzugsperimeter, Quelle: GIS Kanton Aargau	22
Abb. 25	Zumutbarkeit Nutzung öV in Abhängigkeit des Alters der Kinder, Quelle: Leitfaden BFU	22
Abb. 26	Standort Kiss an Ride, Elternhaltestelle, Quelle: suisseplan	23
Abb. 27	Verkehrsregime Planung, Quelle: suisseplan Ingenieure AG, GIS Kanton Aargau	26
Abb. 28	Bestehender Veloweg, Aarestrasse Rombachweg / Schulareal, Fotos: suisseplan Ing. AG	27
Abb. 29	Aarestrasse zwischen Bündtenweg und Achenbergstrasse, Fotos: suisseplan Ing. AG	28
Abb. 30	Situation Achenbergstrasse, Foto: suisseplan Ingenieure AG	29
Abb. 31	Knoten Achenbergstrasse Kirchbergstrasse, Foto: suisseplan Ingenieure AG	29
Abb. 32	Knotensichtweiten Achenbergstrasse- Kirchbergstrasse, suisseplan Ingenieure AG	30
Abb. 33	Knotensichtweiten Achenbergstrasse-Aarestrasse, suisseplan Ingenieure AG	30
Abb. 34	Knoten Achenbergstrasse Kirchbergstrasse, Foto: suisseplan Ingenieure AG	31

- Abb. 35 Entsorgung / Anlieferung und Verkehrsmassnahmen, Quelle: suisseplan Ingenieure AG 33
- Abb. 36 Anlieferung, Schleppkurven zweiachsiger Transporter, Länge FZ 6.89 m; Quelle: suisseplan Ingenieure AG 34
- Abb. 37 Anlieferung, Schleppkurven zweiachsiger Transporter, Länge FZ 9.40 m; Quelle: suisseplan Ingenieure AG 35
- Abb. 38 Feuerwehrezufahrt nach FKS-Richtlinie, Länge FZ 11.0 m; Quelle: suisseplan Ingenieure AG 35
- Abb. 39 Parkplatz am Bündtenweg, Foto: suisseplan Ingenieure AG 37

# Anhangsverzeichnis

Anhang A – Plandarstellungen Mobilitätskonzept

# 1 Ausgangslage und Auftrag

Die Kreisschule Aarau Buchs (KSAB) betreibt zukünftig eine Tagesschule. Die Standortwahl erfolgte aufgrund einer Machbarkeitsstudie. Der Stadtrat Aarau, der Einwohnerrat Aarau und die Kreisschulpflege haben sich für den Standort Aarau, Schulareal Aare entschieden.

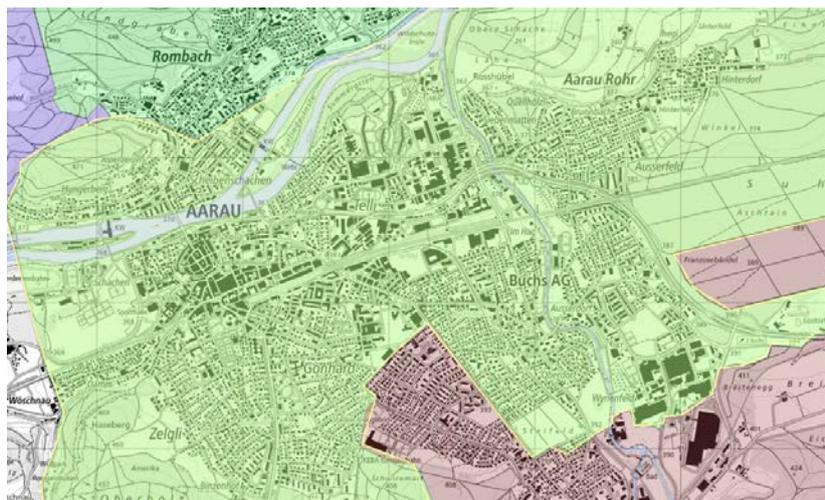
Mit der Anbindung an ein bestehendes Schulhaus und dem Aufbau der Tagesstruktur können die Anforderungen von Unterricht und Betreuung erfüllt werden bzw. Schülerinnen und Schüler in einer sicheren und angenehmen Lernumgebung unterrichtet und betreut werden. In diesem Rahmen ist auch das Thema Mobilität, Schulweg und Erlernen von Selbstständigkeit im Strassenverkehr ein wichtiger Aspekt bei der Planung der Tagesschule.

Mit der Ausschreibung Modulbau Tagesschule wurde auch ein Mobilitätskonzept verlangt, um eine nachhaltige und effiziente Mobilität rund um die Tagesschule zu gewährleisten. Damit soll den Kindern eine möglichst sichere Umgebung zur Verfügung gestellt werden. Die suisseplan Ingenieure AG wurde mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes beauftragt. Der Auftrag für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist in Absprache mit den Projektverantwortlichen, den Auftraggebern sowie den Behörden wie folgt definiert: Es handelt sich nicht um ein Mobilitätskonzept streng nach Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Aarau, sondern bezieht sich auf die konkreten Bedürfnisse der Tagesschule.

In einem ersten Entwurf umfasste der Auftrag ausschliesslich den Perimeter des bestehenden Schulhauses und den Perimeter der geplanten Erweiterung Tagesschule.

In dem vorliegenden zweiten Entwurf des Mobilitätskonzept wurde der Betrachtungsperimeter angepasst und umfasst die Gemeindegebiete Aarau und Buchs.

Abb. 1: Erweiterter Betrachtungsperimeter Tagesschule



Im Mobilitätskonzept werden alle Optionen und Möglichkeiten für die Bewältigung des Schulweges im entsprechend grösseren Perimeter (Gemeindegebiete Aarau und Buchs) mit den entsprechend grösseren Distanzen aufgezeigt. Dieses stellt kein detailliertes Schulwegekonzept dar, sondern es sollen Möglichkeiten, welche für die Bewältigung des Schulweges zur Verfügung stehen, aufgezeigt werden.

Basierend darauf wird durch die zukünftige Projektleitung der Kreisschule Aarau-Buchs (KSAB) mit der Sektion Stadtentwicklung und Sektion Gesellschaft der Stadt Aarau ein detailliertes und massgeschneidertes Konzept Schulwege für die Tagesschule inkl. Zuständigkeiten und Finanzierung erarbeitet.

## 1.1 Rolle der Schule und der Eltern

Für die Tagesschule wurde ein Gemeindevertrag «Führung schulergänzender modularer Kinderbetreuung und Tagesschule» zwischen der Einwohnergemeinde Aarau, der Einwohnergemeinde Buchs und dem Gemeindeverband Kreisschule Aarau-Buchs geschlossen. Dieser regelt alle Themen, welche die Führung der modularen Tagesstrukturen und der Tagesschule durch die Kreisschule Aarau-Buchs (KSAB) betreffen.

In diesem Gemeindevertrag ist unter anderem festgehalten, dass der Entscheid zum Besuch der Tagesschule durch die Erziehungsberechtigten, also freiwillig, erfolgt. Darin ist auch festgehalten, dass der allfällige Transport zur Tagesschule von den Erziehungsberechtigten auf deren Kosten zu organisieren ist. Da nicht alle Kinder in Gehdistanz wohnen werden, soll gemäss Erläuterungen zum Gemeindevertrag in der Umsetzungsphase geprüft werden, ob ein Schulbus angeboten wird. Ziel dabei ist es, Elterntaxis zu vermeiden.

Die Tagesschule ist für die Betreuung während dem Unterricht und der Betreuungszeit verantwortlich. Die Verkehrserziehung der Schülerinnen und Schüler ist im Lehrplan 21 festgehalten. Gemäss dem Lehrplan sollen die Schülerinnen und Schüler u.a. lernen, sich in ihrer näheren und weiteren Umgebung zu orientieren, sicher zu bewegen und dabei Orientierungsmittel zu nutzen und anzuwenden, sich nach Anleitung auf dem Kindergarten- bzw. Schulareal, auf dem Schulweg und in der näheren Umgebung zu bewegen und zu orientieren sowie begangene Wegverläufe zu beschreiben. Je nach Alter erlernen sie selbstständige Wege im Wohn- und Schulumfeld zurückzulegen, dabei sichere und unsichere Stellen zu erkennen, zu benennen und Regeln im Verkehr zu beachten. Ziel ist es auch, dass sie mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr selbstständig in der Wohnregion unterwegs sein können und dabei auf die Sicherheit im Verkehr achten sowie Regeln einhalten. Kinder lehren im Unterricht und im Alltag gebräuchliche Signale zu erkennen und deren Bedeutung zu beschreiben (z.B. Sirene der Feuerwehr, Verkehrsampel, Handzeichen).

Die Schule unterstützt die Eltern bei der Findung einer sicheren Schulwegroute und informiert die Eltern, damit diese die Entscheidungen betreffend Schulweg treffen können. Die Information der Eltern durch die Schule ist entscheidend, um ihr Verständnis und ihre Unterstützung bei der Förderung der Verkehrssicherheit und Selbstständigkeit ihrer Kinder im Strassenverkehr zu gewinnen. Um dieses Ziel zu erreichen, kann die Schule Informationsveranstaltungen oder Workshops veranstalten, vgl. auch informelle Massnahmen in Ziff. 9.

Da die Tagesschule freiwillig ist und die Bedingungen für den Besuch durch einen Vertrag zwischen der Schule und den Eltern geregelt werden, gilt dies auch für die Festlegung des Schulweges.

## 2 Gesetzliche Grundlagen

### 2.1 Übergeordnete Grundlagen

In der Planung wurden die übergeordneten Gesetze, die gängigen VSS Normen und raumplanerischen Grundlagen, wie der Verkehrsrichtplan der Stadt Aarau und weitere Konzepte bzgl. Verkehr berücksichtigt. Gemäss Baugesetz (BauG, SAR 713.100) § 55 ff. müssen bei der Errichtung oder Änderung von Gebäuden die Anzahl und Gestaltung von Parkplätzen und Verkehrsflächen genau geregelt werden. Zudem sind in der Bauverordnung (BauV, SAR 713.121) § 43 ff Vorgaben für die Berechnung der Anzahl Parkplätze MIV und Velo sowie Ausgestaltung der Parkierung gemacht. Zudem verweist die BauV auf die VSS SN 40281 für die Berechnung der Anzahl Parkplätze für Personenwagen, die VSS SN 40 065 für die Berechnung der erforderlichen Parkplätze für Fahrräder und Mofas und die VSS SN 40 066 für die Projektierung von Veloparkierungsanlagen. Die SN 40-060 wurde berücksichtigt für die Planung der Route für den leichten Zweiradverkehr.

### 2.2 Grundlagen Stadt Aarau

Folgend sind aus den bestehenden Grundlagen der Stadt Aarau die wichtigen Themen zusammengefasst.

#### 2.2.1 Bau- und Nutzungsordnung (Parkierung MIV)

Gemäss § 68 Absatz 2 BNO wird das Angebot von Parkplätzen für Personenwagen für bestimmte Nutzungen in Abhängigkeit von der Qualität der Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel sowie an den Fuss- und Fahrradverkehr in den entsprechenden Standorttypen reduziert. Dabei erfolgt die Reduktion nach Kriterien, die in Anhang 8 der BNO festgelegt sind. Je nach Standorttyp variiert die Reduktion für Bewohnende, Beschäftigte und Besucherinnen sowie Besucher oder Kundinnen und Kunden. So liegt die Reduktion im Standorttyp B beim Aare Schulhaus (bei 70-100 % für Bewohnerinnen u. Bewohner), 40-50 % für Beschäftigte und ebenfalls 40-50 % für Besucherinnen sowie Besucher oder Kundinnen und Kunden.

Laut BNO § 68 Absatz 4 ist es möglich, bei Bauvorhaben, die das Ziel einer reduzierten Nutzung von motorisierten Fahrzeugen verfolgen, auf Parkplätze vollständig zu verzichten oder das Angebot entsprechend zu reduzieren. Allerdings muss für Besucherende ein angemessenes Angebot bereitgestellt werden. Die Genehmigung einer solchen Reduktion setzt voraus, dass ein Mobilitätskonzept gemäss BNO § 66 vorgelegt wird.

#### 2.2.2 Masterplan Veloparkierung Stadt Aarau

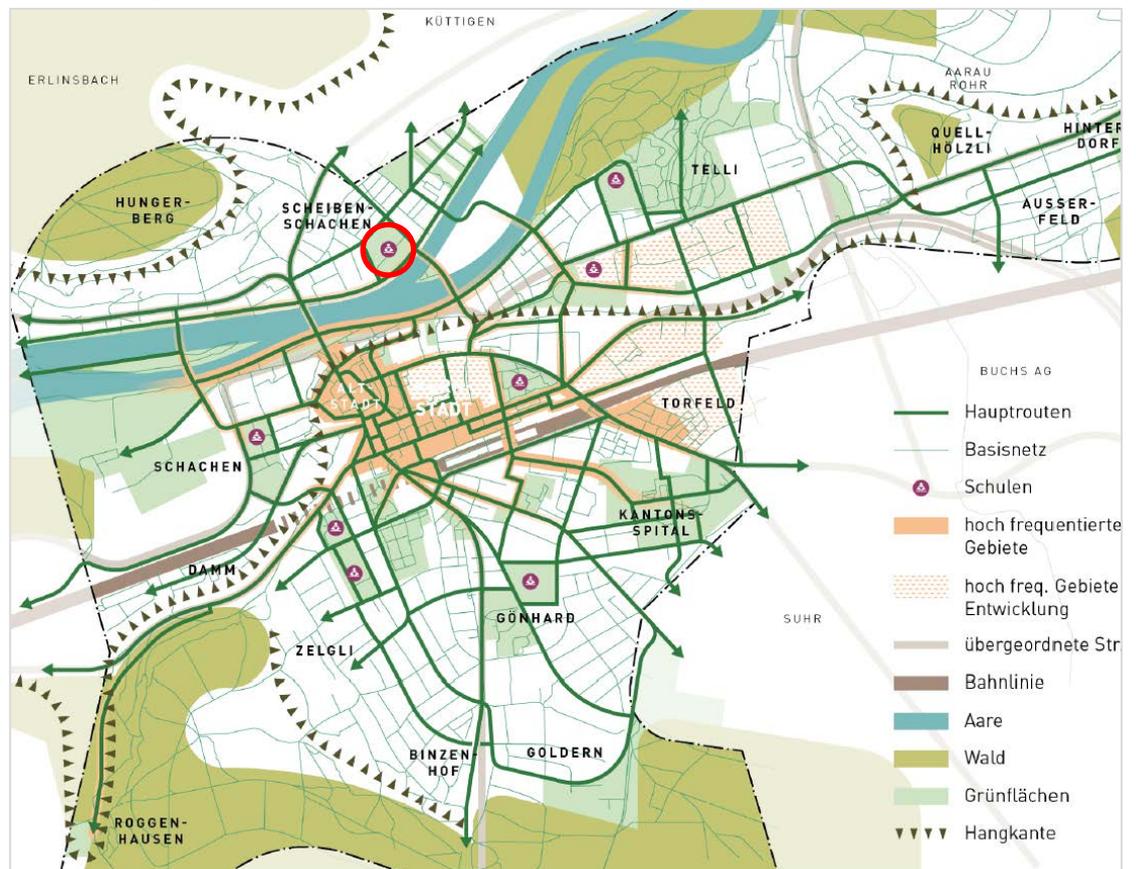
Mit dem Masterplan Veloparkierung vom 05.07.2021 inkl. Ergänzung vom 25.10.2022 setzt die Stadt ein wichtiges Signal für eine verbesserte und erweiterte Veloparkierung. Aus den Analysen im Masterplan geht hervor, dass aktuell ein Drittel der Veloabstellplätze nicht überdacht und mangelhaft beleuchtet sind, wodurch die Qualität der Parkierung beeinträchtigt werden. Deshalb sollten diese Faktoren verbessert werden, um den **Komfort und die Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer zu erhöhen**.

Das bestehende **Aareschulhaus** verzeichnet im Jahresdurchschnitt eine Auslastung der Veloparkierungen von unter 50 %. Allerdings kommt es an einzelnen Tagen im Sommer zu einer Überlastung mit einer Auslastung von über 100 %. Der Masterplan sieht vor, dass bei Um- und Neubauten die **Qualität und Quantität der Veloparkierungen** beibehalten und situativ **verbessert** werden sollen.

Insbesondere bei Um- und Neubauten von Schulhäusern sollte die Qualität der Überdachung und der Beleuchtung zukünftig deutlich verbessert werden. Dies trägt dazu bei, dass die Fahrradinfrastruktur der Stadt insgesamt verbessert wird und ein attraktives Angebot für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel geschaffen wird.

### 2.2.3 Fussverkehrskonzept Stadt Aarau

Abb. 2: Ausschnitt Netzplan Fussverkehrskonzept der Stadt Aarau vom 06.12.2019 (Aareschulhaus rot umkreist)

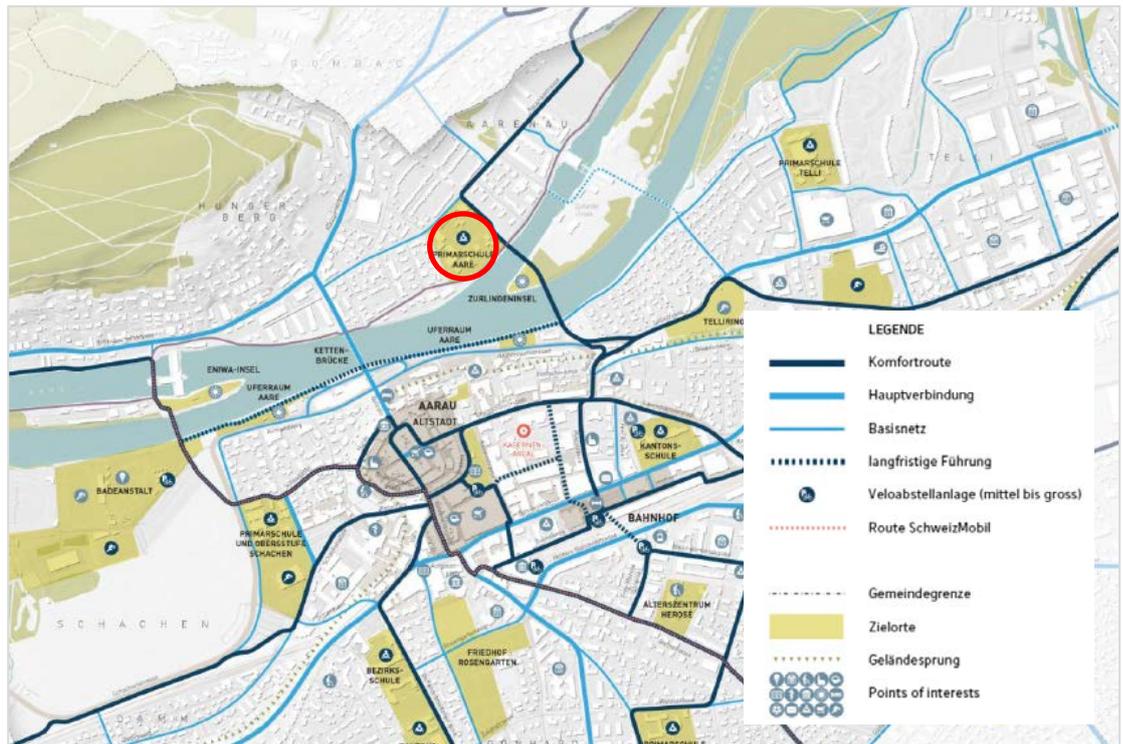


Im Fussverkehrskonzept der Stadt Aarau wird das Gebiet des Aareschulhauses als Gebiet eingestuft, in dem zwischen 2011 und 2019 keine Unfälle verzeichnet wurden. Das Potential für den Fussverkehr wird als hoch eingeschätzt und die Haupttrouten verlaufen entlang des bzw. über den Schulhausperimeter. Der Fussweg über die Parzelle des Aareschulhauses und jener an der Kirchbergstrasse haben gemäss Konzept eine hohe Relevanz. Besonders im südlichen Bereich, am Zurlindensteg, ist eine hohe Frequenz an Fussverkehr zu verzeichnen. Philosophenweg, Zurlindensteg, Aarestrasse sowie Bündtenweg und Kirchbergstrasse sind als Haupttrouten definiert.

Auf den Haupttrouten sollen die Fussgängerströme gebündelt werden und entsprechend ausgebaut sein. Ziele des Fussverkehrskonzeptes sind u.a. Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit, Verbesserung von Querungen bezüglich Sicherheit und Attraktivität, Reduzierung der Konflikte mit dem Veloverkehr oder hindernisfreie und altersgerechte Infrastruktur.

## 2.2.4 Velokonzept Stadt Aarau

Abb. 3 Ausschnitt Netzplans Velokonzepts der Stadt Aarau vom 06.12.2019



Im Velokonzept der Stadt Aarau ist die Veloverbindung am Schulhaus Aare Teil des Basisnetzes der Hauptachsen des Velonetzes und als "Komfortroute" definiert. Ziel des Konzepts ist es, den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Das Schulhaus Aare und seine Umgebung erhalten dabei hohe bis mittlere Priorität für die Förderung des Veloverkehrs. Es werden Standards für den Ausbau angegeben, es soll die öffentliche Veloparkierung an wichtigen Institutionen geplant werden und Ziel ist es den Fahrfluss, die Gestaltung und die Signalisation zu regeln sowie die Nachvollziehbarkeit der Velonetze zu verbessern.

## 2.2.5 Konzept Schulwegsicherheit Stadt Aarau

Das Konzept Schulwegsicherheit und Mobilitätsmanagement an Schulen wird zurzeit durch die Sektion Stadtentwicklung zusammen mit der Sektion Gesellschaft erstellt. Es umfasst einen infrastrukturellen Teil mit periodischen und partizipativen Orts- und Situationsanalysen der Schwachstellen in den Einzugsgebieten der Schulhäuser (inkl. GIS-Analyse der Schülerströme), einen Teil mit Planungsgrundsätzen bezüglich Tempo- und Verkehrsregime, Aussagen zur Parkierung (Velo und MIV) sowie einen dritten Teil mit einem individuell geschnürten Massnahmenpaket mit zielgruppenspezifischer (Lehrerschaft, SüS, Eltern) Kommunikation, Sensibilisierung, Bildung, Mobilitätsangeboten, Anreizen und Steuerung. Das Konzept

Schulwegsicherheit und Mobilitätsmanagement liegt der Suisseplan aktuell noch nicht vor. Zukünftig können mit der Integration der Erkenntnisse aus dem Konzept allfällige weitere geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Schulwege und Schulwegsicherheit geplant werden.

### **2.2.6 Klimastrategie Stadt Aarau**

Die Klimastrategie der Stadt Aarau (durch den Stadtrat beschlossen am 15. Februar 2021) konzentriert sich auf Massnahmen zum Klimaschutz (die Reduktion von Treibhausgasemissionen). Das Thema der Anpassung an die Veränderungen durch die Klimaerwärmung ist nicht Teil dieser Strategie und wird separat behandelt. In einem gemeinsamen Projekt mit dem Kanton Aargau wird derzeit eine Klimaanalyse- und Planhinweiskarte erstellt. Im Rahmen des Projekts werden die Hitzeinseln auf Stadtgebiet analysiert und weiterführende Massnahmen zur Entschärfung der Hitzeinselproblematik formuliert. Auch im städtischen Biodiversitätskonzept wurden bereits verschiedene konkrete Massnahmen bezüglich "klimaangepasste Stadtentwicklung" aufgenommen. In der Klimastrategie der Stadt Aarau sind im Handlungsfeld Mobilität folgende Kernmassnahmen festgehalten; Verkehr vermeiden, energieeffiziente Verkehrsträger (Fussverkehr, Velo, öV) fördern, die Effizienz durch multimodale Wegketten steigern und erneuerbaren motorisierten Verkehr unterstützen.

## **2.3 Fähigkeiten Schulkinder**

Eine sichere und zumutbare Schulwegplanung ist von grosser Bedeutung für die Gesundheit und das Wohlbefinden von Schülerinnen und Schülern. Dabei sind das Alter und die Fähigkeiten der Schulkinder zu berücksichtigen. Das BFU hat dazu eine Fachdokumentation veröffentlicht, die wertvolle Informationen zur Schulwegplanung liefert. Die Dokumentation empfiehlt beispielsweise, dass Kinder erst ab der 5. / 6. Klasse (11-12-Jährige) mit dem Fahrrad zur Schule fahren sollten, da sie zuvor oft noch nicht über die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse im Strassenverkehr verfügen.

Stattdessen sollten sie zu Fuss gehen, wenn die Strecke nicht zu weit ist. Die Zumutbarkeit des Schulwegs zu Fuss hängt dabei von der Distanz ab und sollte individuell bewertet werden. Die Geschwindigkeit von Kindern zu Fuss wird mit etwa 3 km/h (50 m/min) angegeben, wobei diese je nach Strecke, Gefahren und Höhenunterschied variieren kann.

Gemäss Fachdokumentation ist die Nutzung des ÖV für Kinder im Alter von 9-12 Jahren zumutbar und für 6-8-Jährige bedingt zumutbar. Die Reife eines Kindes kann individuell unterschiedlich sein, daher ist es wichtig, dass die Eltern die Entscheidung auf der Grundlage des Entwicklungsstands und der Fähigkeiten ihres Kindes treffen. Der Schulweg des Kindes ist Sache der Eltern und die Tagesschule kann keine Vorgaben machen, aber Empfehlungen abgeben, vgl. auch Ziff. 5 Schulwegoptionen.

## **3 Ziele Mobilität und Tagesschule**

### **1. Tagesschule für den Perimeter der Gemeinden Aarau und Buchs umsetzen**

Die Tagesschule soll allen Kindern im gesamten Schulkreis Aarau Buchs zugänglich gemacht werden. Dafür ist der Schulweg sicher, barrierefrei und leicht zugänglich zu gestalten, um den Bedürfnissen aller Schülerinnen und Schüler gerecht zu werden.

Ein weiteres Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, konzeptionell aufzuzeigen, welche Möglichkeiten für die Bewältigung des Schulwegs mit unterschiedlichen Distanzen bestehen. Hierbei wird berücksichtigt, dass Kinder mit unterschiedlichem Alter und Entwicklungsstand verschiedene Fähigkeiten und Bedürfnisse haben.

### **2. Selbstständigkeit und Verkehrskompetenz der Schulkinder fördern**

Die Förderung der selbständigen und unabhängigen Fortbewegung der Schülerinnen und Schüler zu Fuss kann dazu beitragen, ihre Eigenverantwortung und ihr Selbstwertgefühl zu stärken (vgl. 2.3). Hierfür ist es wichtig, sichere Fusswege zur Schule zu schaffen und das Bewusstsein für die Vorteile des Fussgängerverkehrs zu fördern. Entsprechend den altersabhängigen Fähigkeiten sind weitere Fortbewegungsformen im Strassenverkehr aufzuzeigen. Eine solche Förderung kann auch dazu beitragen, den Verkehr in der Umgebung von Schulen zu reduzieren und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

### **3. Verkehrssicherheit vor dem Schulhaus beibehalten oder verbessern**

Die Verkehrssicherheit vor dem Schulhaus soll nicht durch so genannte Eltern Taxis verschlechtert werden. Elterntaxis sollen vermieden werden.

### **4. Keine weitere Belastung des Strassenverkehrs durch Motorverkehr**

### **5. Vernetzung und Information der Eltern**

Durch die Vernetzung der Eltern soll die Bewältigung des Schulweges noch attraktiver und einfacher umsetzbar für die Kinder sein.

### **6. Fuss-, Velo- und öV-Nutzung der Mitarbeiterinnen, Mitarbeiter, Schülerinnen und Schüler fördern**

### **7. Anreizsysteme schaffen**

### **8. Sicherstellung der Mobilität und Versorgung auf dem Areal**

## 4 Situation und Analyse

### 4.1 Standort Tagesschule / Lage

Der Projektperimeter, der für das untersuchte Gebiet der Schule Aare definiert wurde, umfasst die rot umrandete Fläche auf Parzelle Nr. 3292 und wird von der Achenbengstrasse im Nordosten, der Kirchbergstrasse im Norden und dem Bündtenweg im Westen begrenzt. Innerhalb dieses Bereichs befinden sich verschiedene Einrichtungen wie das Primarschulhaus Aare und der Kindergarten Aare.

Abb. 4 Luftbild mit Untersuchungsperimeter (blau) und der Projektperimeter (rot), Quelle: GIS Aargau



Die Fuss- und Velobrücke Zurlindensteg im Süden stellt die Verbindung zur Stadt Aarau dar und ist gemäss Velo- und Fussverkehrskonzept eine wichtige Velo-, aber auch Fusswegeverbindung. Im umliegenden Gebiet erstrecken sich Wohnquartiere. Die Umgebung bietet viel Erholungsraum und eine kindergerechte Umgebung.

## 4.2 Einzugsgebiet Tagesschule Aarau-Buchs

Das Einzugsgebiet der Tagesschule umfasst die Gemeindegebiete Aarau und Buchs innerhalb des Perimeters des Schulkreises Aarau-Buchs. Ein grosser Teil der Wohngebiete liegt in einer Distanz von 500 m bis 2.5 km zum Schulhaus entfernt. Nur ein kleiner Teil der Wohngebiete hat eine Distanz von maximal 3.5 km bis zum Schulstandort. In der Abbildung 5 ist der Einzugsperimeter gelb dargestellt und in Abbildung 6 sind die Distanzen der Wohngebiete zum Schulhaus mit Radien dargestellt.

Abb. 5 Perimeter Gemeindegebiete Aarau und Buchs (gelb markiert) innerhalb Schulkreis Kreisschule Aarau-Buchs, Quelle: WebGIS Kanton Aargau

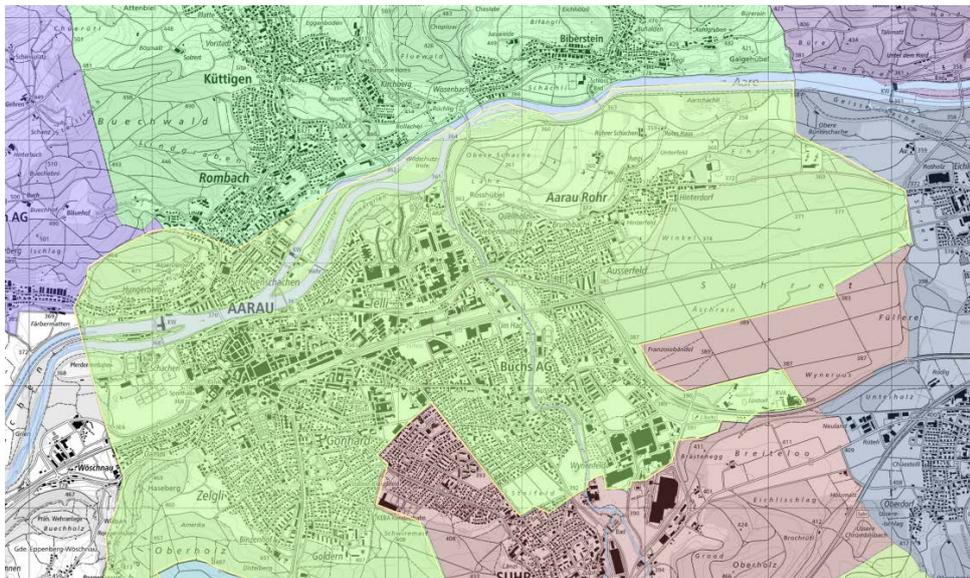
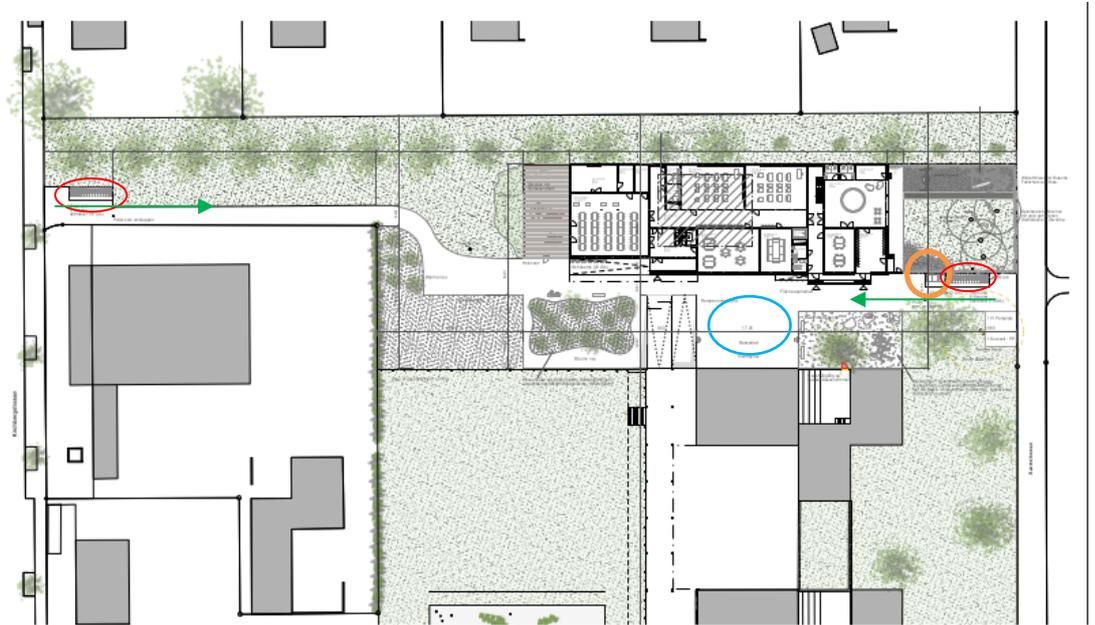


Abb. 6 Distanzen Einzugsgebiet Tagesschule, Quelle: Darstellung suisseplan, Daten GIS Kanton Aargau



## 4.3 Bauprojekt Architektur/Modulbau

Abb. 7 Situationsplan, Vorprojekt werk1 Architekten und Planer AG



Legende zu Planeinträgen suisseplan	
	Abstellplätze für Velo
	Fussweg zum Schulhaus
	Anlieferung und Wendeplatz
	Entsorgung

Die Tagesschule wird nordwestlich des bestehenden Schulhauses als dreigeschossiger Modulbau erstellt. Die Lage ist im Situationsplan, werk1 Planer und Architekten AG ersichtlich.

Die Erschliessung der Tagesschule erfolgt mit Fusswegen von Nordwesten und Südosten. An diesen Zugängen sind auch die Veloabstellplätze vorgesehen, da auf dem Schulareal das Velofahren bzw. die Durchfahrt nicht mehr möglich sein soll.

Die bestehende Veloverbindung über das Schulareal wird verlegt, vgl. Ziff. 7.2. Der Situationsplan zeigt zudem, dass die bestehende Baumreihe nördlich des Modulbaus erhalten bleibt.

Die Entsorgung erfolgt direkt ab der Aarestrasse (orange eingekreist). Die Entsorgungsstation befindet sich in unmittelbarer Nähe des Schulgebäudes, sodass eine effiziente Abfallentsorgung gewährleistet ist. Die Anlieferung, bspw. Mittagessen, kann dank der geplanten Stellung der Baute am Standort der bisherigen Anlieferung erfolgen (blau eingekreist).

## 4.4 Tempo- und Verkehrsregime

Abb. 8 Verkehrsregime Ist-Zustand, Quelle: Daten Kanton Aargau, Plan: suisseplan Ing. AG



Das Schulhausareal liegt innerhalb eines verkehrsberuhigten Quartiers mit einem grundsätzlichen Tempolimit von 30 km/h. Dieses Temporegime gilt in den umliegenden Strassen bzw. sind Tempo-30-Zonen beschildert. Die Feinerschliessung ist an das übergeordnete Netz gut angeschlossen. Die Aarestrasse ist zwischen Bündtenweg und Achenbengstrasse für den motorisierten Verkehr gesperrt.

Die Anlieferung und Entsorgung für die Tagesschule erfolgen ab der Aarestrasse. Aufgrund dessen ist vorgesehen, die Zufahrt von der Achenbengstrasse bis zur Einfahrt Tagesschule für Berechtigte zu ermöglichen. Die Signalisation muss entsprechend ergänzt werden.

Die bestehende Tempo 30 Zone rund um das Schulhaus ist positiv für die Sicherheit und das Wohlbefinden der Kinder und ihrer Umgebung.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung reduziert das Risiko von Unfällen und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöht sich. Dies schafft eine sicherere Umgebung für die Schulkinder, in der sie sich frei und sicher bewegen können.

## 4.5 Fusswegenetz

Das Fusswegenetz im Perimeter des Schulhauses folgt dem Fussverkehrskonzept der Stadt Aarau und ist eng verzweigt. Es bietet den Schülerinnen und Schülern gute Möglichkeiten, den Schulweg selbst zu bewältigen. Darüber hinaus sind innerhalb des Schulareals bestehende und geplante Fusswegeverbindungen, um eine optimale Verbindung zwischen den einzelnen Gebäuden zu gewährleisten. Es führen Wanderwege des Kantons Aargau südlich der Tagesschule entlang. Aarestrasse, Zurlindensteg, Philosophenweg und Stockmattstrasse sind kantonale Wanderwege mit Hartbelag. Gemäss Fussverkehrskonzept soll die Verbindung zwischen

Aarestrasse und Kirchbergstrasse, direkt über das Schulareal ausgebaut werden (heutige bestehende Velo- und Fusswegeverbindung).

Eine Trennung der Fussgänger- und Veloströme auf dem Schulareal wird aufgrund der sich verändernden Platzverhältnisse und Nutzungen (aufgrund Neubau Tagesschule) empfohlen.

Abb. 9 Ausschnitt Fussverkehrskonzept, Stadt Aarau, Quelle: Konzept Fussverkehr Stadt Aarau

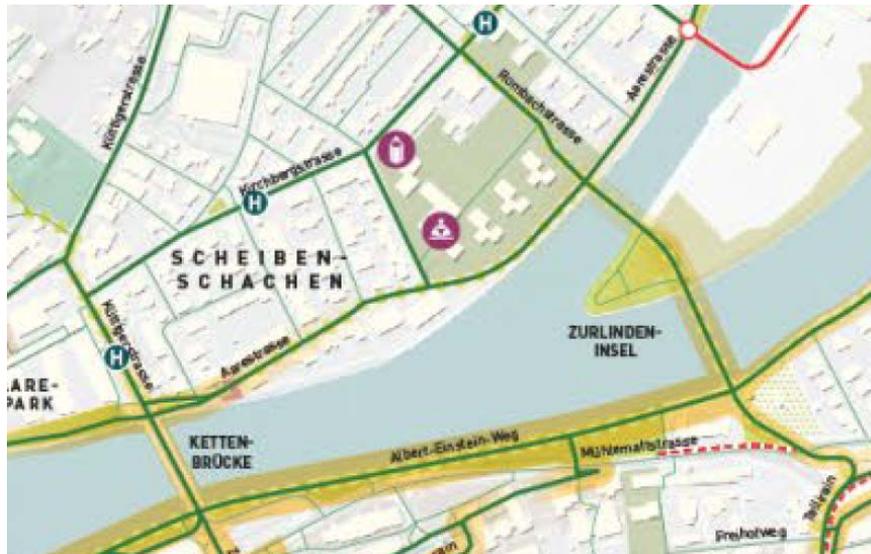


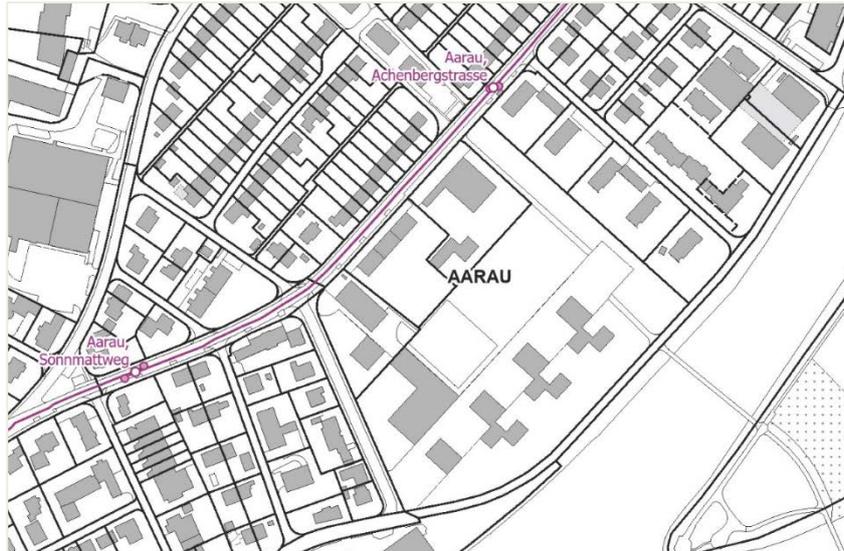
Abb. 10 Wanderwegkarte des Kantons Aargau, lila – Wanderweg mit Hartbelag, Quelle: GIS-Daten Kanton Aargau



## 4.6 ÖV-Anbindung

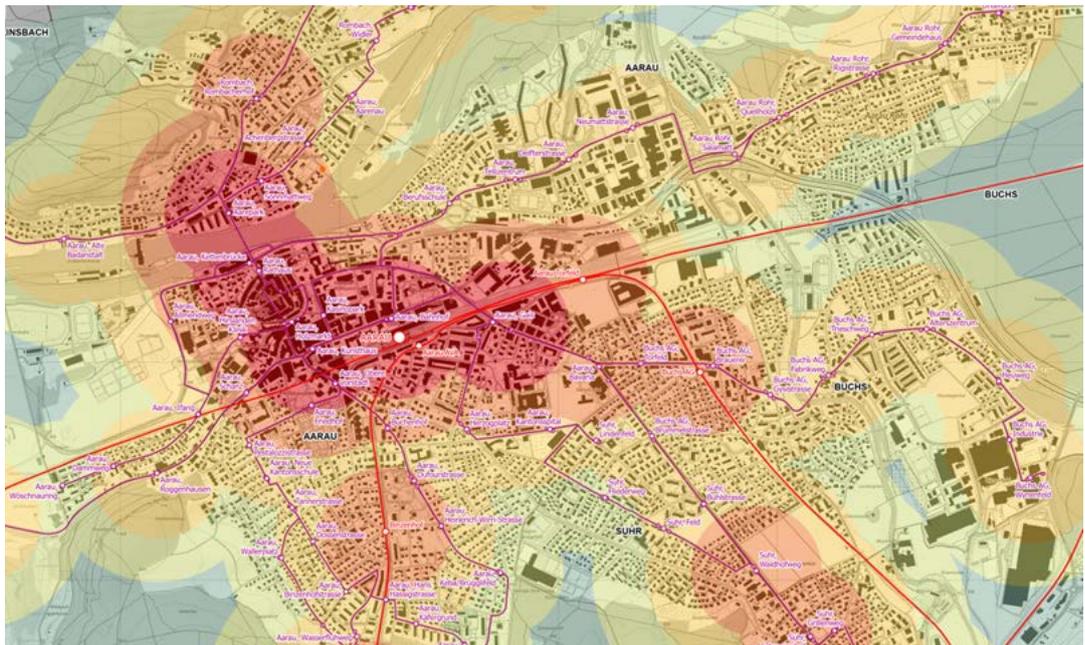
Die Bushaltestelle Aarau, Achenbergstrasse liegt in direkter Nähe des Schulhauses in ca. 50 m Entfernung zum Neubau Tagesschule. Darüber hinaus befindet sich in Gehdistanz die Haltestellen Aarau Aarepark und Rombach Rombacherhof, die ebenfalls gute Anbindungen bieten. Insgesamt sind es 8 Verbindungen je Richtung pro Stunde.

Abb. 11 Öffentlicher Verkehr im untersuchten Perimeter, Quelle: GIS des Kantons Aargau



Gemäss der Karte ÖV-Güteklassen des Kantons Aargau befindet sich das Schulhaus in der Güteklasse B und ist sehr gut an den öffentlichen Verkehr (öV) angebunden. Eltern haben die Möglichkeit, ihre Kinder zur Bushaltestelle zu begleiten und dort sicher abzusetzen. Ältere Kinder können den Schulweg auch selbstständig mit dem öV zurücklegen, vgl. Ziff. 5.

Abb. 12 Netz des öffentlichen Verkehrs mit öV-Güteklassen, Quelle: GIS des Kantons Aargau



## 4.7 Velowegnetz

Entlang der Kirchbergstrasse verläuft eine wichtige Veloroute des kantonalen Velowegnetzes, die eine gute Erreichbarkeit des neu gebauten Schulhauses gewährleistet (siehe Abb. 13). Diese Veloroute wird durch den Bau der Tagesschule nicht eingeschränkt.

Im Perimeter des Schulhauses gibt es gemäss Velokonzept Stadt Aarau eine Veloroute, welche als Komfortroute bezeichnet ist und dem Verlauf der bestehenden Route folgt. Diese Route wird aufgrund des Modulbaus Tagesschule auf die Achenbergstrasse verlegt.

Die gesamtstädtische Velonetzung ist auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler zu überprüfen, sobald bekannt ist aus welchen Quartieren die Schüler anreisen.

Abb. 13 Ausschnitt des Netzplans des Velokonzepts der Stadt Aarau vom 06.12.2019 (Aareschulhaus rot umkreist)



## 4.8 Parkplätze MIV, Velo – Aareschulhaus

Auf dem Parkplatz an Bündtenweg sind insgesamt 14 MIV-Parkplätze und ein Besucherparkplatz vorhanden, vgl. Abbildung unterhalb.

Abb. 14 Bestehende Parkplätze, Luftbild, Quelle: GIS Kanton Aargau



Die Anzahl erforderlicher Parkplätze für MIV und Velo für den Neubau Tagesschule wird separat ermittelt und verortet, vgl. Ziff. 8.

Abb. 15 Bestehender Parkplatz, Foto: suisseplan Ingenieure AG



## 4.9 Kennwerte Tagesschule

### 4.9.1 Erwartete Anzahl Schulkinder und Personal

Im Rahmen des Neubaus der Tagesschule wurde durch die Schule eine Prognose bzw. Annahme über die erwarteten Anzahl Schulkinder, Betreuungspersonal und Lehrerschaft an einem Schultag bei Vollbestandes der Tagesschule erstellt. Auf Grundlage dieser Angaben werden die Kapazitäten der Parkierungsmöglichkeiten dimensioniert. Folgende Angaben sind massgebend:

- **BetreuerInnen:** 14 Personen
- **LehrerInnen:** + 21 Personen  
= 35 Personen (Betreuung und Lehrerschaft gesamthaft)
- **SchülerInnen:** 154 Kinder (KIGA, 1. - 6. Primar = 7 Abteilungen zu 22 Kinder)

## 5 Schulwegoptionen

Im folgenden Kapitel wird aufgezeigt, welche Optionen in Abhängigkeit der Distanz und des Alters der Kinder für die Bewältigung des Schulwegs bestehen.

Entwicklungspsychologische Aspekte beeinflussen, ab wann ein Kind allein den Schulweg zu Fuss, mit dem Velo, mit fahrzeugähnlichen Geräten (z. B. Trottinett) oder dem öffentlichen Verkehr zurücklegen kann.

### 5.1 Fussverkehr

Gemäss Leitfaden BFU ist Kindern im Kindergartenalter zumutbar einen Schulweg zu Fuss bis zu einer Entfernung von 500 m zurück zu legen. Primarschüler der Unterstufe (6-8-jährig) ist ein Schulweg bis 1 km Entfernung zumutbar und jenen der Mittelstufe (9-12-jährig) bis 1.5 km.

Abb. 16 Zumutbare Distanzen für Kinder verschiedenen Alters zu Fuss, Quelle: Leitfaden BFU

Zu Fuss											
Distanz (bereinigt)	200m	400m	600m	800m	1'000m	1'200m	1'400m	1'600m	1'800m	2'000m	2'200m
4- bis 5-Jährige	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar situationsabhängig	zumutbar situationsabhängig	nicht zumutbar					
6- bis 8-Jährige	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar situationsabhängig	zumutbar situationsabhängig	zumutbar situationsabhängig	zumutbar situationsabhängig	nicht zumutbar	nicht zumutbar
9- bis 12-Jährige	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar	zumutbar situationsabhängig	zumutbar situationsabhängig	zumutbar situationsabhängig	zumutbar situationsabhängig

■ zumutbar     
 ■ zumutbar situationsabhängig     
 ■ nicht zumutbar

Abb. 17 Distanzen bis 1500 m im Einzugsgebiet der Tagesschule, Quelle: suisseplan, Grundlagen GIS Kt. Aargau



#### 5.1.1 Pedibus – begleitet zu Fuss auf dem Schulweg

Der Pedibus ist ein «Bus auf Füssen». Er erlaubt den Kindern, begleitet und mit anderen gemeinsam sicher zur Schule zu gehen. Die Eltern der teilnehmenden Kinder betreuen abwechselungsweise den Pedibus (Kindergruppe auf dem Weg in die Schule oder den Kindergarten). Analog einer Buslinie gibt es für Kindergartenschüler sowie Erst- und Zweitklässler feste

Haltestellen mit einem fixen Zeitplan. Ziel des Pedibus ist es, dass die Kinder zunehmend Eigenständigkeit erlangen, damit sie den Schulweg später allein bewältigen können.

Auf der Webseite des VCS können Informationen, Ideen, Broschüren oder Vorlagen für einen Fahrplan einer Pedibus-Linie heruntergeladen werden. Auch finden sich auf der Webseite Informationen zur Organisation einer solchen Pedibus-Linie (<https://pedibus.ch/de/material/material-pedibus/>).

Abb. 18 Symbolbild Pedibus, Quelle: pedibus.ch



## 5.2 Velo

Der Schulweg mit dem Velo ist Kindern ab einem Alter von 11 - 12 Jahren (5. / 6. Schuljahr) zumutbar und zwar bis zu einer Distanz von 5 km. Dies betrifft demnach einen Anteil von ca. 25 % der Schülerinnen und Schüler.

Mit dem Velo sind aber alle Wohngebiete im Einzugsgebiet der Tagesschule erreichbar, da die am weitesten entfernten Wohngebiete 3.5 km vom Standort Tagesschule entfernt sind.

Abb. 19 Zumutbare Distanzen für Kinder mit dem Velo, Quelle: Leitfaden BFU

Velo											
Distanz (bereinigt)	500m	1'000m	1'500m	2'000m	2'500m	3'000m	3'500m	4'000m	4'500m	5'000m	5'500m
4- bis 5-Jährige	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot
6- bis 10-Jährige	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot	rot
11- bis 12-Jährige	grün	grün	grün	grün	grün	grün	grün	grün	grün	gelb	gelb

■ zumutbar     
 ■ zumutbar situationsabhängig     
 ■ nicht zumutbar

Vorbehalten bleiben ein guter Ausbau und Signalisation der Velorouten. Je nach Geschwindigkeitsniveau und Höhe des DTV (durchschnittlicher, täglicher Verkehr) sind unterschiedliche Massnahmen erforderlich.

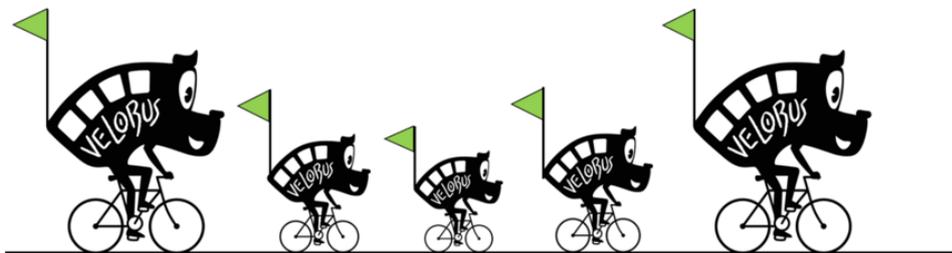
Das Velowegkonzept ist nach Kenntnis der Quellgebiete, aus denen die Schülerinnen und Schüler mit dem Velo anfahren, langfristig auf allen Routen sowie innerhalb der Quartiere auf die Verkehrssicherheit zu prüfen. Das Netz der Haupt- und Basisrouten der Velowegnetzplanung ist die Grundlage dafür.

Geprüft werden kann auch ein Cargoverleih auf dem Einzugsgebiet, womit der Transport einfacher erfolgen kann. Ob das Bedürfnis dafür vorhanden ist, sollte in Umfragen regelmässig abgeklärt werden.

### 5.2.1 Velobus

Ähnlich wie beim Pedibus, nur per Velo, wird eine kleine Gruppe von Schülerinnen und Schülern von Eltern auf dem Weg von Zuhause in die Schule begleitet oder sie nutzen die Haltestelle, um gemeinsam den Schulweg zu bewältigen. Es werden bestimmte, beschilderte Treffpunkte vereinbart, an denen sich Kinder und Erwachsene zu einer bestimmten Uhrzeit treffen.

Abb. 20 Symbolbild Velobus, Quelle: schulwege.ch



In der Gruppe wird ein Verhaltenskodex vereinbart, an welche sich alle Beteiligten halten. Der VCS unterstützt interessierte Eltern mit Kursen, um die Sicherheit der Eltern zu fördern und die radelnden Kinder korrekt anzuleiten. Mit den Pro-Velo-Kursen werden alle, die beim Velobus mitmachen, korrekt instruiert. Ziel des Velobusses ist dasselbe wie beim Pedibus: die Kinder lernen korrektes Verhalten im Strassenverkehr und werden selbständiger.

## 5.3 Schulbus

Der Schulbus wird speziell für den Transport von Schülerinnen und Schülern zwischen ihrem Wohnort und der Schule eingesetzt. Mit einem Schulbus können bedürfnisorientierte und auf die Schulzeiten der Tagesschule sowie der Wohnquartiere der Schülerinnen und Schüler abgestimmte Routen angeboten werden.

Die Routen für die Tagesschule sind im Detail zu prüfen, wenn die Anzahl der Kinder pro Quartier bekannt ist und idealerweise eine Umfrage bei den Eltern stattgefunden hat.

### 5.3.1 Haltestelle Schulbus

Als Haltestelle für den Schulbus oder mehrere kleine Schulbusse kann die bestehende Haltestelle Achenbergstrasse genutzt werden. Der Fahrplan der Busse und des Schulbusses sind aufeinander abzustimmen.

Abb. 21 Orthofoto mit Haltestelle Achenbergstrasse, Quelle: GIS, Kanton Aargau

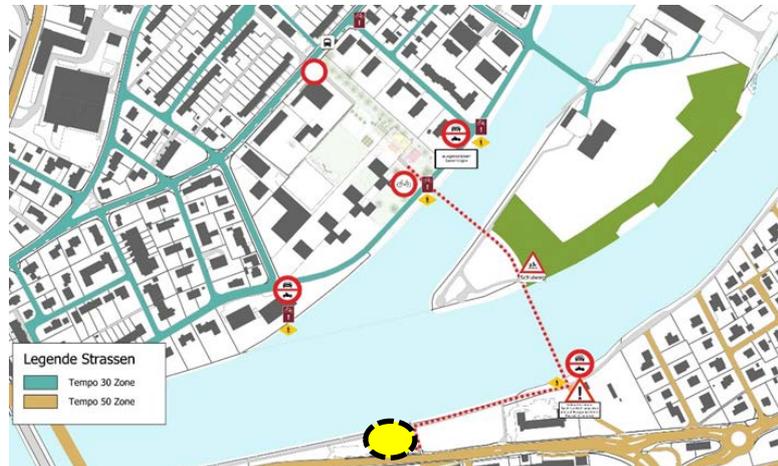


Alternativ ist es auch möglich, im Bereich des Mühlemattparkplatzes oder östlich davon eine Haltestelle für den Schulbus einzurichten, vgl. Abb. 22 unterhalb.

Abb. 22 Orthofoto möglicher Bereich Haltestelle Mühlemattstrasse, Quelle: GIS, Kanton Aargau



Die Fusswegesicherheit der Kinder ist auf dieser Strecke bestehend gegeben oder durch einzelne Massnahmen zu verbessern. Die Verbindung führt über die Fusswege Philosophenweg, Zurlindensteg und die Querung der Aarestrasse, welche nur von Velo befahren wird und ist gesamthaft eine bestehende, sichere Fusswegeverbindung.



Zu prüfen und allenfalls zu vergrössern, wäre die Breite des Fuss- und Radwegs beim Philosophenweg entlang der PN 5057 bzw. angrenzend an die PN 3114. Ein grösserer Baum schränkt den Raumbedarf für Velo du Fussgänger stark ein. Um den Baum zu erhalten, empfehlen wir Massnahmen wie die Verbeiterung / den Versatz des Weges durch einen Steg oder das Aufstellen von Warntafeln.

Abb. 23 Fussweg Richtung Schule ab möglicher Haltestelle Schulbus, Foto: suisseplan



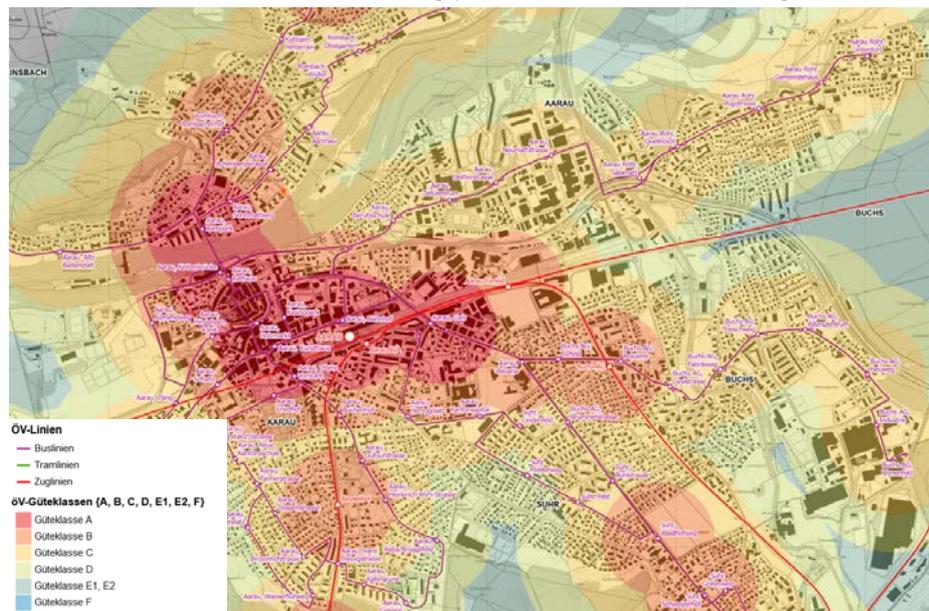


Die bestehende Beschilderung, welche auf die Rücksichtnahme auf Fussgänger hinweist, ermöglicht bereits heute eine weitgehend sichere Fusswegeverbindung. Zu prüfen wäre, ob es zusätzliche Massnahmen bräuchte, um Konflikte zwischen Veloverkehr (teils E-Bike) und den zu Fuss gehenden Kindern auf ihrem Schulweg zu verhindern.

## 5.4 Öffentlicher Verkehr

Das Netz des öffentlichen Verkehrs ist dicht. Die Mehrheit der Wohngebiete ist der öV-Güteklasse A bis C zugewiesen. In diesen Gebieten ist die Distanz zu den Haltestellen gering und die Taktung hoch. Unter diesen Voraussetzungen kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zugemutet werden. Nur wenige Teilflächen von Wohngebieten in Aarau Rohr, in Buchs und Aarau Zelgli befinden sich in der Güteklasse D. Diese weisen insbesondere eine grössere Distanz zu den Haltestellen auf.

Abb. 24 ÖV-Güteklassen und Haltestellenetz im Einzugsperimeter, Quelle: GIS Kanton Aargau



Begleitet durch Eltern oder andere Bezugspersonen ist es allen Kindern möglich den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Ab der 5. Klasse Primar können die Kinder nach einer Einübungsphase den öffentlichen Verkehr selbstständig nutzen. Ab der 1. Klasse ist dies nur bedingt zumutbar und abhängig von der Komplexität des Schulweges sowie der Gefahrenstellen.

Abb. 25 Zumutbarkeit Nutzung öV in Abhängigkeit des Alters der Kinder, Quelle: Leitfaden BFU

Öffentlicher Verkehr	
4-5 Jährige	nicht zumutbar
6-8 Jährige	bedingt zumutbar
9-12 Jährige	zumutbar

■ zumutbar      ■ nicht zumutbar  
■ bedingt zumutbar

Am Schulareal liegt die Haltestelle Achenbergstrasse auf der Kirchbergstrasse der Buslinie 4. Die Buslinie 4 verkehrt im ¼-Stunden-Takt. Der Fahrplan der Buslinie 4, Haltestelle Achenbergstrasse, ist somit auf die Öffnungszeiten der Randzeitenbetreuung und den Schulbeginn abgestimmt. Mit einem Anreizsystem kann die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich attraktiver gemacht werden. Zum Beispiel kann ein Anteil der Kosten für den Busfahrtschein der Eltern und Kinder übernommen werden.

## 5.5 Elternhaltestelle (Kiss an Ride)

Das Bringen der Schulkinder durch die Eltern mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) soll vermieden werden, da dadurch in der Schulumgebung gefährliche Situationen durch Fahrmanöver entstehen können und das Quartier mit Mehrverkehr belastet wird. Werden Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht, wird zudem verhindert, dass diese das Verhalten im Strassenverkehr erlernen oder u.a. gemeinsame Erlebnisse mit Freundinnen und Freunden teilen.

Für die Einrichtung einer Elternhaltestelle fehlt im Quartier zudem der erforderliche Raum. Direkt an der Schule befindet sich lediglich der «Lehrer»-Parkplatz Bündtenweg 2, welcher nur wenige freie Kapazitäten hat. Die Parkplätze sollen der Lehrerschaft vorbehalten bleiben. Um gefährliche Situationen um das Schulhaus zu verhindern und das Quartier vor Mehrverkehr zu schützen, ist zu verhindern, dass der Parkplatz beim Bündtenweg und jener bei der reformierten Kirche (Zwingli Hus) als Elternparkplatz genutzt wird. An direkt angrenzenden Strassen Bündtenweg, Kirchbergstrasse und Achenbergstrasse können Halteverbote oder weitere verkehrliche Massnahmen getroffen werden. Bei Bedarf sind diese separat zu prüfen.

Trotz der Empfehlungen der Schule, kann es Umstände geben, die das Bringen der Kinder durch die Eltern mit dem Personenfahrzeug erfordern. Für diesen geringen Teil an Ausnahmefällen soll ein Teil des bestehenden Mühlemattparkplatzes als Kiss and Ride Parkplatz mit wenigen Parkplätzen für Eltern zur Verfügung gestellt werden.

Der Mühlemattparkplatz am Philosophenweg, südlich der Aare liegt in einer Entfernung von etwa 500 m von der Schule und erfordert einen Laufweg von etwa neun Minuten.

Abb. 26 Standort Kiss an Ride, Elternhaltestelle, Quelle: suisseplan



Die Verbindung über die Fusswege Philosophenweg, Zurlindensteg und die Querung der Aarestrasse, welche nur von Velo (und Anlieferung am Mittag) befahren wird, ist gesamthaft eine bestehende sichere Fusswegeverbindung.

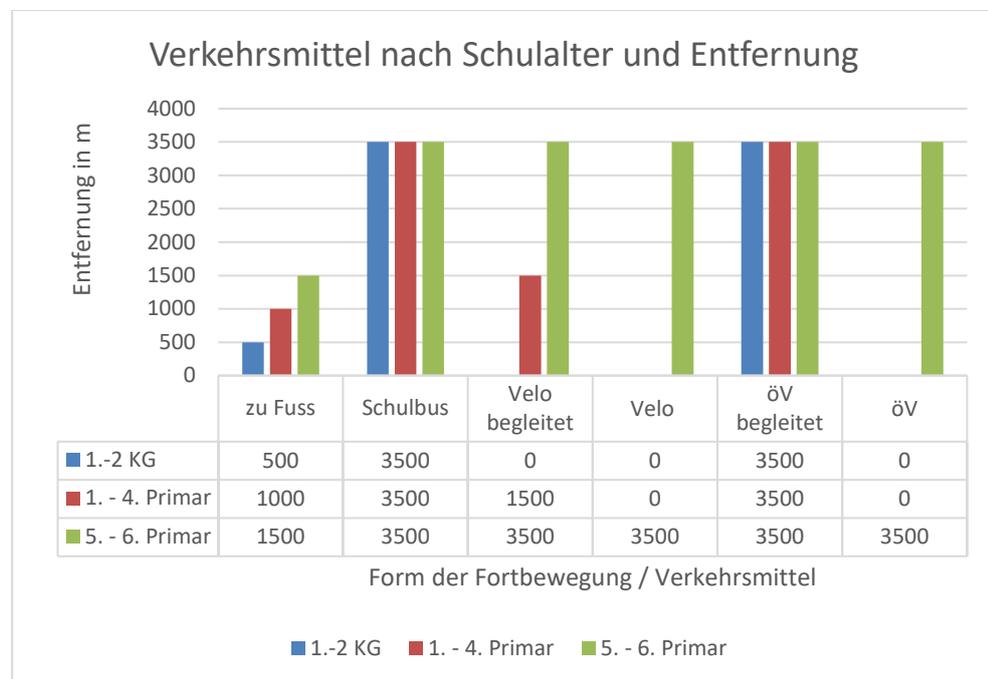
Der Standort Philosophenweg (Parkplatz Mühlematt) bewirkt keine verkehrliche Belastung der Quartierstrasse, liegt an der Hapterschliessungsstrasse und ist an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

## 5.6 Matrix zu den Schulwegoptionen

In der folgenden Matrix ist ersichtlich, dass der Schulweg zu Fuss je nach Alter bis zu einer Distanz von max. 1.5 km zumutbar ist. Mit dem Schulbus oder begleitet im öffentlichen Verkehr (durch Eltern oder auch ältere Mitschülerinnen und Mitschüler) ist für alle Altersstufen der Schulweg in weiteren Distanzen zumutbar, sodass der gesamte Stadtperimeter Aarau und Gemeindeperimeter Buchs abgedeckt ist.

Das Velo kann aus entwicklungspsychologischen und motorischen Gründen ausschliesslich Schülerinnen und Schüler ab der 5. Klasse Primar nutzen.

Bevor die Nutzung des Velos empfohlen wird, sind die Velorouten bis in die Wohnquartiere der Schülerinnen und Schüler auf ihre Sicherheit zu prüfen. Allfällige Gefahrenstellen sind durch geeignete Massnahmen zu beheben.



## 5.7 Fazit zu den Schulwegoptionen

In geringen Entfernungen von 500 bis 1500 m (altersabhängig) können die Schulkinder den Schulweg zu Fuss absolvieren.

Das einzige Verkehrsmittel, welches für alle Schüler auch in grösseren Distanzen selbstständig nutzbar ist, ist der Schulbus. Elterntaxis sollen vermieden werden. Mit Begleitung von Eltern oder von älteren Schülern ist der Schulweg mit dem öffentlichen Verkehr zumutbar (öV begleitet), ab der 1. Primar ist dies auch mit dem Velo der Fall. Aus Gründen der Sicherheit auf dem Schulweg, wird die Benutzung von Trotinetts gemäss BFU nicht empfohlen.

Die detaillierte Konzeptplanung der Schulwegplanung erfolgt auf Grundlage der städtischen Schulwegplanung und mit der Projektleitung in Zusammenarbeit mit der KSAB Sektion Stadtentwicklung und der Sektion Gesellschaft.

Nach dem Anmeldeverfahren Anfangs 2025 ist der Bedarf für den Schulbus bei den Eltern abzuklären und eine allfällige Routenplanung vorzunehmen.

## **6 Massnahmen betreffend der Schulwegoptionen**

### **6.1 Information und Umfrage bei den Eltern**

Vor Schulbeginn sind die Eltern betreffend der gewünschten Mobilitätsformen zu informieren. Eine Umfrage kann helfen, die Wünsche und Sorgen der Eltern zu behandeln und die erforderlichen Massnahmen für die Umsetzung der Schulwegplanung umzusetzen. Durch gezielte Veranstaltungen an der Schule können Eltern untereinander Kontakt aufnehmen.

Nach Anmeldung der Schulkinder ist zu prüfen, aus welchen Quartieren die Kinder den Schulweg antreten. Die Projektleitung vertieft in Zusammenarbeit mit der KSAB Sektion Stadtentwicklung und der Sektion Gesellschaft die Umsetzung der Schulwegplanung.

Für die Schulwege empfehlen wir eine RSI (Road Safety Prüfung) durchzuführen, um Gefahrenstellen zu identifizieren und allfällige Massnahmen zur Behebung dieser zu definieren.

### **6.2 Schuljahr 2025-26**

Im ersten Betriebsjahr der Schule werden Kindergartenkinder und Schulkinder der 1. bis 3. Klasse aufgenommen.

Für die Kinder, die eine Distanz von 500 m bis 1000 m überwinden müssen, ist die Schulwegsicherheit zu Fuss zu prüfen. Vermutlich wird dies nur einen kleinen Teil der Kinder betreffen.

Kinder aus entfernteren Quartieren sind auf den Schulbus angewiesen, weil man Elterntaxis vermeiden möchte. Allenfalls plant ein Teil der Eltern den Schulweg mit dem Kind mit dem öv.

Der Standort der Haltestelle des Schulbusses ist dannzumal zu prüfen und in Abhängigkeit der Routen des Schulbusses, der Anzahl Schulbusse und der Reisezeiten sowie nach Information sowie Rückmeldungen der Eltern festzulegen. Ab Beginn Schuljahr 2025/26 ist der Schulbus sicher zu stellen.

### **6.3 Schuljahr 2027 - 28**

Im Zeitraum zwischen 2025 und 2026 können die Velorouten derjenigen Schulkinder, welche mit dem Velo zur Schule kommen möchten, geprüft werden und allfällige Massnahmen getroffen werden. Vorab ist festzustellen, welche der Kinder die im Schuljahr 2027/28 in der 5. Klasse Primar sein werden, mit dem Velo den Schulweg absolvieren möchten.

### **6.4 Umfragen bei den Eltern und Hilfsmittel zur Schulwegplanung**

Die Kinder werden in der Schule zu ihrem Schulweg befragt, denn Kinder sehen andere Gefahrenstellen als Erwachsene. Die Eltern werden mit Fragebogen und allfälligen Beilageplänen befragt und können den begangenen Schulweg und Gefahren aus ihrer Sicht eintragen.

Weitere Fragen können sein: Wie gelangt Ihr Kind in der Regel zur Schule? Legt es den Weg allein, mit allen Schulkindern oder Eltern zurück? Falls es mit dem Auto gebracht wird, was sind die Gründe dafür?

## 7 Technische Massnahmen am Schulstandort

### 7.1 Sichere Fusswegrouten

Die Sicherheit der Fusswegrouten ist ein wichtiger Aspekt. Es sind bestehende sichere Fusswege vorhanden. Es sollten jedoch potenzielle Gefahrenstellen identifiziert und behoben werden, um die Sicherheit weiter zu verbessern. Die Analyse der Schulwegfrequenzen ist als Grundlage erforderlich.

Vor den Zugängen der zu Fussgehenden im Nordwesten und Südosten sind keine Elternparkplätze (Kiss and Ride) zuzulassen, um die Sicherheit der Zufussgehenden und Schülerinnen sowie Schüler nicht zu beeinträchtigen. Das Konzept Schulwegsicherheit und Mobilitätsmanagement der Stadt Aarau, das im Verlauf des Jahres 2024 fertiggestellt wird, kann eine wichtige Rolle spielen, um sichere Fusswege zu definieren und mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit umzusetzen (siehe Kap. 2.2.5).

Auf dem Schulareal ist keine Veloverbindung mehr vorgesehen und auch für Schülerinnen und Schüler das Velofahren nicht gestattet. Somit werden Konflikte aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen zu Fussgehenden und Velofahrenden sowie spielenden und rennenden Kindern vermieden.

### 7.2 Routenänderung Velowegführung und Beschilderung

Abb. 27 Verkehrsregime Planung, Quelle: suisseplan Ingenieure AG, GIS Kanton Aargau



Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist eine Veloroute in ausreichender Breite auf dem Schulareal nicht realisierbar und die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler bzw. Fussgängerinnen und Fussgänger würde allenfalls gefährdet. Gemäss Konzepten der Stadt Aarau handelt es sich bei der bestehenden über das Areal führenden Route, um eine hoch frequentierte Velostrecke und eine wichtige Fusswegeverbindung.

Um die Verkehrssicherheit auf dem Schulareal zu gewährleisten, wird ein **Durchfahrtsverbot auch für Fahrräder auf dem Gelände** umgesetzt, vgl. Abb. 27.

Lediglich die Anlieferung für Mittagstisch oder Material der Schule (mit Lieferwagen oder auch LKW) bzw. die Zufahrt für Berechtigte ist weiterhin möglich. Dadurch wird sichergestellt, dass der Schulbereich frei von Fahrradverkehr (auch extern) ist und mögliche Gefahrensituationen vermieden werden.

Die bestehende **Veloverbindung wird über die Achenbergstrasse** umgeleitet. Auf dieser Strecke werden folgende **flankierende Massnahmen** ergriffen.

- Zusätzliche Beleuchtung der Kreuzung Aarestrasse – Achenbergstrasse;
- Beschilderung der Veloroute;
- Optional: Vorwarntafeln und weitere Beschilderung.

Die gut sichtbare und deutliche **Beschilderung der neuen Veloroute** ist erforderlich für eine erfolgreiche Umsetzung der neuen Veloroute. Die Kosten werden nicht im Rahmen der Tagesschule sichergestellt, sondern sind als separate Budgetkosten durch die Stadt abgedeckt.

Zudem ist die Information und Kommunikation gegenüber der Bevölkerung ein Schlüssel für die Akzeptanz der verlegten Veloroute. Die neue Signalisation und allfällige Markierungen für die neue Route sind nicht in den Projektierungskosten der Tagesschule enthalten.

Abb. 28 Bestehender Veloweg, Aarestrasse Rombachweg / Schulareal, Fotos: suisseplan Ing. AG



Abb. 29 Aarestrasse zwischen Bündtenweg und Achenbergstrasse, Fotos: suisseplan Ing. AG



Die geplante Routenführung führt entlang der Aarestrasse und der Achenbergstrasse. Die Velowegführung wird zukünftig im Strassenabschnitt der Achenbergstrasse im Mischverkehr geführt. Die Beurteilung erfolgte aufgrund der Norm SN 40 060.

Die Strassenbreite der Achenbergstrasse beträgt 5 m. Für die Führung der Veloroute im Mischverkehr in Tempo-30-Zonen sind Fahrbahnbreiten von 5 bis max. 6.2 m dimensioniert. Bei geringen Geschwindigkeiten und geringer Verkehrsmenge werden Velofahrende bei dieser Strassenbreite mit genügend Abstand und geringer Geschwindigkeit überholt.

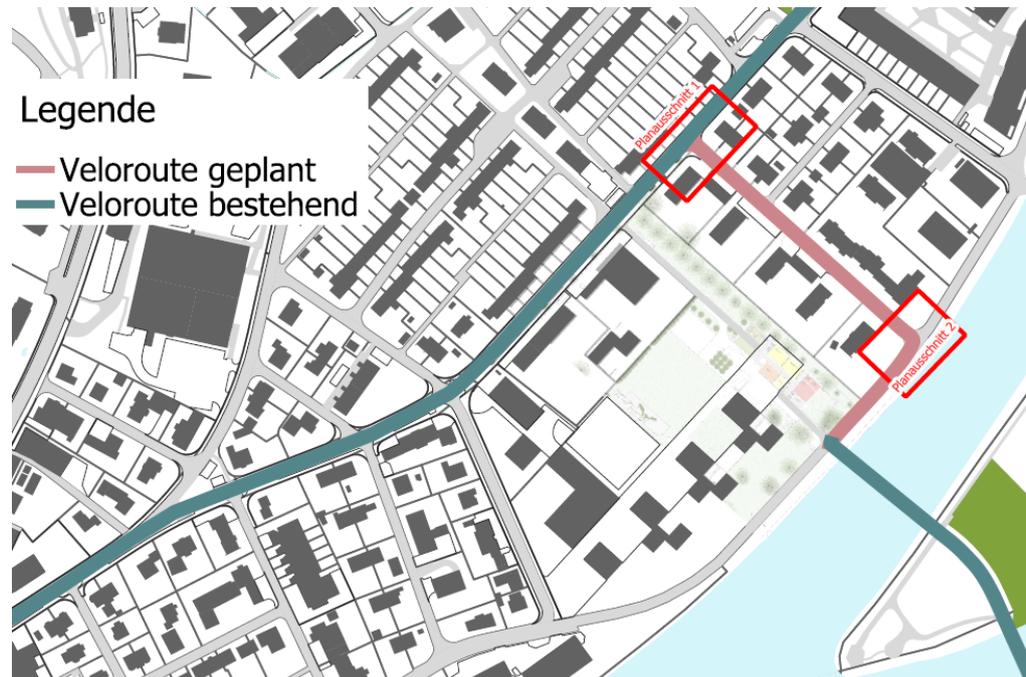


Abb. 30 Situation Achenbergstrasse, Foto: suisseplan Ingenieure AG



Die Führung ist nach SN Norm ohne Radstreifen auf Erschliessungs- und Sammelstrassen innerorts, auch mit häufigen Zufahrten zu Grundstücken und bei geringen Motorfahrzeugmengen möglich. Bei der **Achenbergstrasse handelt es sich um eine siedlungsorientierte und verkehrsberuhigte Erschliessungsstrasse**. Die Verkehrsmenge ist gering, es gibt verschiedene Einfahrten zu Grundstücken und es ist Tempo 30 vorgegeben. Es befinden sich diverse Langzeitparkfelder entlang der Strasse, weswegen eine Veloführung ohne Markierung von Radstreifen vorzuziehen ist.

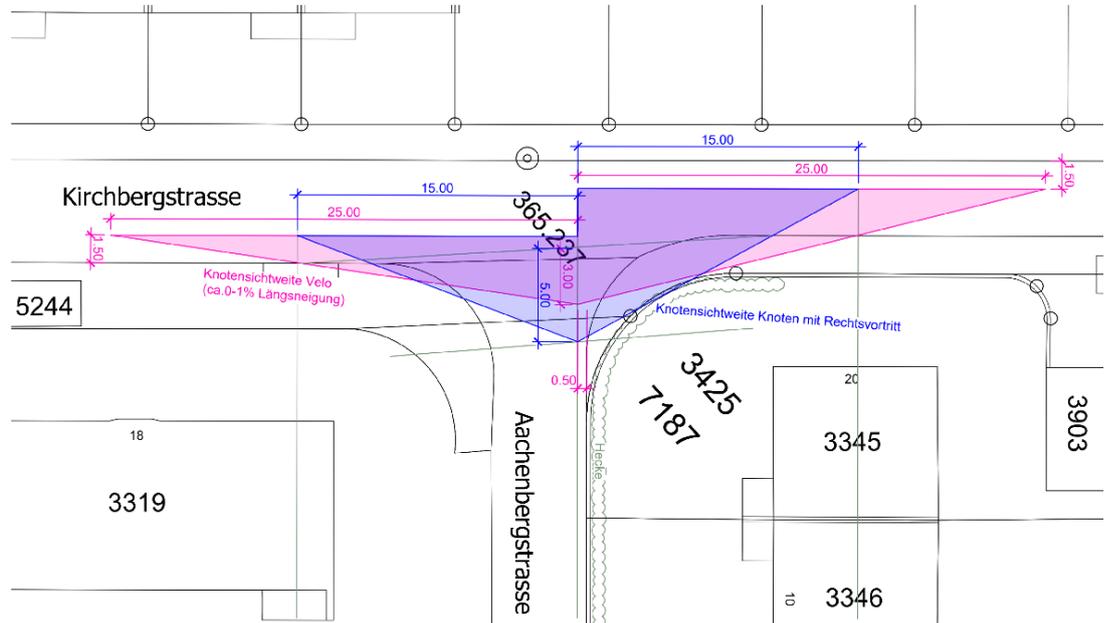
Gemäss Konzept Velowegnetz Stadt Aarau ist die Führung der Komfortroute auf Strassen mit T-30 ein Radstreifen mit min. 1.80 m oder als Velostrasse mit mindestens 4.80 m Fahrbahnbreite erwünscht. Dies entspricht ca. der Breite der Achenbergstrasse.

Aufgrund der vorliegenden Situation sehen wir die Planung nach VSS Norm, wie oberhalb geschildert als verkehrstechnisch sinnvoll. Die erforderlichen flankierenden Massnahmen sind im vorliegenden Kapitel erwähnt. Ein Ausbau gemäss Velokonzept ist aus unserer Sicht für diesen Streckenabschnitt nicht möglich ohne die Zufahrt der Anwohner einzuschränken und nicht erforderlich. Eine Sicherung der Veloroute ist im Mischverkehr verkehrstechnisch möglich.

Abb. 31 Knoten Achenbergstrasse Kirchbergstrasse, Foto: suisseplan Ingenieure AG



Abb. 32 Knotensichtweiten Achenbergstrasse- Kirchbergstrasse, suisseplan Ingenieure AG



Für die beiden Knoten Achenbergstrasse-Kirchbergstrasse und Achenbergstrasse-Aarestrasse wurden die Knotensichtweiten für leichten Zweiradverkehr geprüft, vgl. Abb. 32 und Abb. 33.

Die Sichtweite kann an der Kreuzung Achenberg-Kirchbergstrasse eingehalten werden. An der Kreuzung Achenberg-Aarestrasse muss eine Hecke in ihrer Höhe auf 60 cm gekürzt oder komplett versetzt, damit die Sichtweiten eingehalten werden. Die Hecke ist momentan ca. 2.5 m hoch.

Die Kurvenradien im Bestand betragen rund 8 m. In Knotenbereichen sind Radien von 4 m (am inneren Kurvenrand gemessen) zulässig. Zudem können zusätzliche Sicherheitsmassnahmen mit Beschilderung und Beleuchtung getroffen werden.

Abb. 33 Knotensichtweiten Achenbergstrasse-Aarestrasse, suisseplan Ingenieure AG

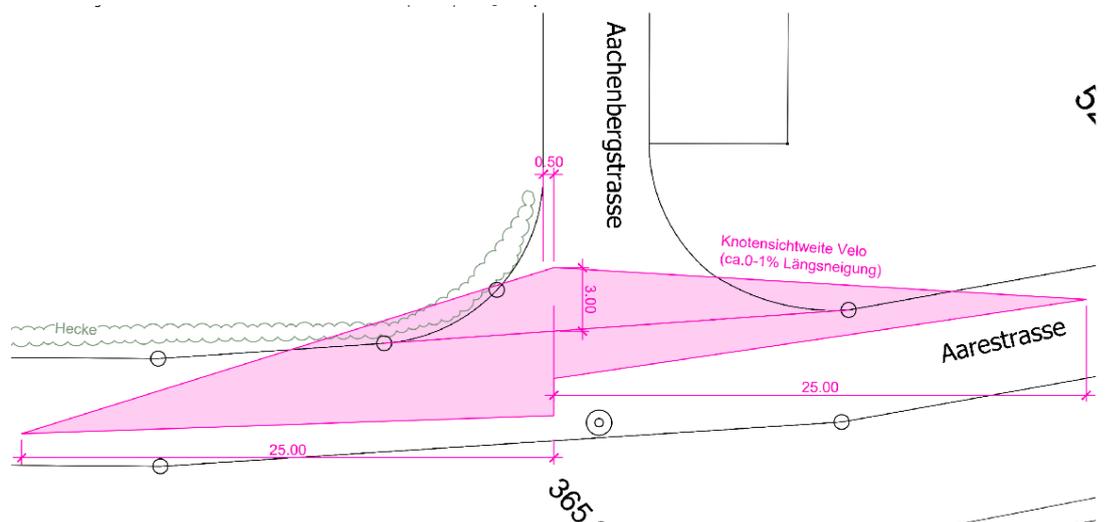


Abb. 34 Knoten Achenbergstrasse Kirchbergstrasse, Foto: suisseplan Ingenieure AG



Für die beiden Knoten ist eine Sicherheitsmassnahme notwendig und wird eine zweite empfohlen:

- Erforderlich: Zusätzliche Beleuchtung zumindest an der Kreuzung Aarestrasse – Achenbergstrasse;
- Empfohlen: Vorwarntafeln betreffend Richtungswechsel.

### 7.3 **Abstellplätze Velo und Trotinetts/Kickboards**

Die erforderlichen **Velo-Abstellplätze** sind **im Nordwesten und Südosten des Schulareals** direkt bei den Zugängen auf das Areal geplant. **Die Abstellplätze für Trottinett sollen möglichst in der Nähe der Velo-Abstellplätze und somit bei den Zugängen zum Schulgelände sein**, damit der Fussverkehr auf dem Schulgelände nicht gefährdet wird.

Diese Velo-Abstellplätze sollen den Schülerinnen und Schülern eine bequeme und sichere Möglichkeit bieten, ihre Fahrräder während des Schulunterrichts abzustellen.

Gemäss den Berechnungen unter Ziff. 8 sind:

- 4 Kurzzeitparkplätze Velo und
- 28 Langzeitparkplätze Velo (überdacht und beleuchtet) zu erstellen.

Im Situationsplan Werk 1 Architekten sind ca. je 15 Veloabstellplätze an den Zugängen eingezeichnet (gesamthaft 30 PP Velo). Die Anzahl ist auf 32 oder auch mehr zu erhöhen. Die genaue Verteilung der Anzahl Abstellplätze ist mit der Schule zu planen oder mit Erhebungen festzustellen und anzupassen. Je nach Schulwegrouten ist es möglich, dass die Mehrheit der Velofahrenden eher im NW oder eher im SO ankommt. Allenfalls verteilt sich die Menge auch gleichmässig.

Die Anzahl Abstellplätze für Trottinett ist mit ca. 20 Abstellplätzen (13 bis 26 Abstellplätze gemäss Berechnung Ziff. 8.3) in der Nähe der Veloabstellplätze einzuplanen. Ob diese auch auf die beiden Standorte verteilt werden, kann die Schule bestimmen. Die Verteilung der Abstellplätze für die Trottinetts wird unsererseits empfohlen. Allenfalls kann auch eine Testphase eingeführt werden.

## 7.4 Duschkmöglichkeit für Velofahrende

Um die Anreise mit dem Velo noch attraktiver zu machen, auch bei schlechtem Wetter, können Duschen zur Verfügung gestellt werden (zumindest für das Personal). Allenfalls können auch bestehenden Duschen des Schulhauses genutzt werden.

## 7.5 Parkierung MIV

Die Berechnungen für die erforderlichen Parkplätze sind unter festgehalten und aufgrund der guten Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr sowie Langsamverkehrerschliessung können diese reduziert werden, vgl. Ziff. 8.1.

Der erforderliche IV-Parkplatz und ein Kurzzeitparkplatz sind an der Aarestrasse vorgesehen. Es ist den Eltern zu kommunizieren, dass der Kurzzeitparkplatz/Besucherparkplatz an der Aarestrasse kein Kiss and Ride Parkplatz darstellt. Idealerweise sind die beiden verbleibenden erforderlichen Mitarbeiterparkplätze auf dem Parkplatz am Bündtenweg oder auf dem Parkplatz am Philosophenweg zu sichern.

Die Nutzung des öV durch Lehrer und Betreuung ist zu attraktiveren, indem die Anreise mittels öV oder Fahrgemeinschaften gefördert wird (z.B. Car-Sharing Standplatz) und indem die Parkplätze bewirtschaftet werden. Durch die Reduktion und das geringe Angebot an Parkplätzen, vgl. Ziff. 8.1 ist das Betreuungspersonal angehalten den öV oder das Velo zu nutzen.

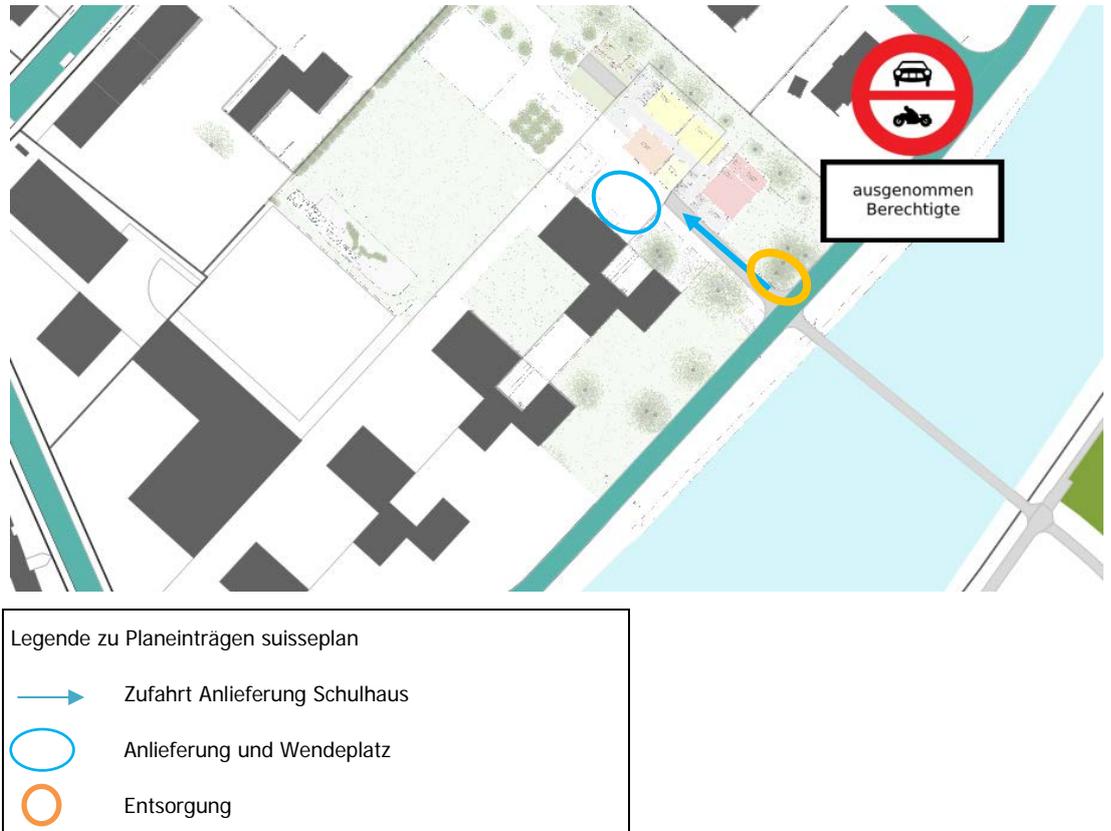
## 7.6 Entsorgung und Anlieferung

Die Entsorgung und die Anlieferung des Schulhauses (vgl. Abb. 35) erfolgt über Bereiche, die direkt an die Aarestrasse grenzen. Für die Anlieferung wird der bestehende Platz für die Anlieferung des Schulhauses Aare genutzt.

Um die Zufahrt von der Achenbergstrasse trotz Fahrverbot zu ermöglichen, ist an der **Kreuzung Achenbergstrasse/Aarestrasse** in Richtung Tagesschule eine entsprechende Regelung vorgesehen. Die Signalisation **«Zubringerdienst gestattet» oder «ausgenommen Berechtigte»** (bis Tagesschule) wird entsprechend ergänzt. Dadurch können beispielsweise Lieferfahrzeuge oder andere Dienstleistungsfahrzeuge zum Schulhaus gelangen.

Diese Massnahmen dienen dazu, die Ver- und Entsorgung des Schulhauses zu ermöglichen und gleichzeitig den regulären Verkehr von diesem Bereich fernzuhalten. Indem ein Fahrverbot mit "Zubringerdienst gestattet" eingerichtet wird, wird sichergestellt, dass nur autorisierte Fahrzeuge mit spezifischen Aufgaben den Bereich südlich der Tagesschule befahren dürfen. Dadurch wird die Sicherheit der Schulkinder gewährleistet und ein reibungsloser Ablauf der Ver- und Entsorgung ermöglicht.

Abb. 35 Entsorgung / Anlieferung und Verkehrsmassnahmen, Quelle: suisseplan Ingenieure AG



## 7.6.1 Schleppkurven Zufahrt und Wendemöglichkeiten

Für die Anlieferung wurden die Schleppkurven für einen zweiachsigen Lieferwagen mit einer Länge von 6.89 m, und einen Lastwagen mit einer Länge von 9.40 m geprüft. Zusätzlich wurden die Schleppkurven für die Feuerwehr nach FKS-Norm geprüft.

**Die geplante Zufahrtsbreite auf das Schulareal ab Achenbergstrasse ist auf die Schleppkurven anzupassen** und die Veloständer sowie die Entsorgungsstation (Container-abstellplätze) sind um ca. 3.0 bis 3.50 m nach Norden zu verschieben. Im Einfahrtsbereich ab Achenbergstrasse ist eine Fahrbahnbreite von 6.0 m für die Zufahrt der LKW frei zu halten. Für die Feuerwehrzufahrt ist der erforderliche Fahrbahnbereich, welcher auf den geplanten Grünflächen zu liegen kommt, mit Rasengittersteinen überfahrbar zu gestalten.

Abb. 36 Anlieferung, Schleppkurven zweiachsiger Transporter, Länge FZ 6.89 m; Quelle: suisseplan Ingenieure AG

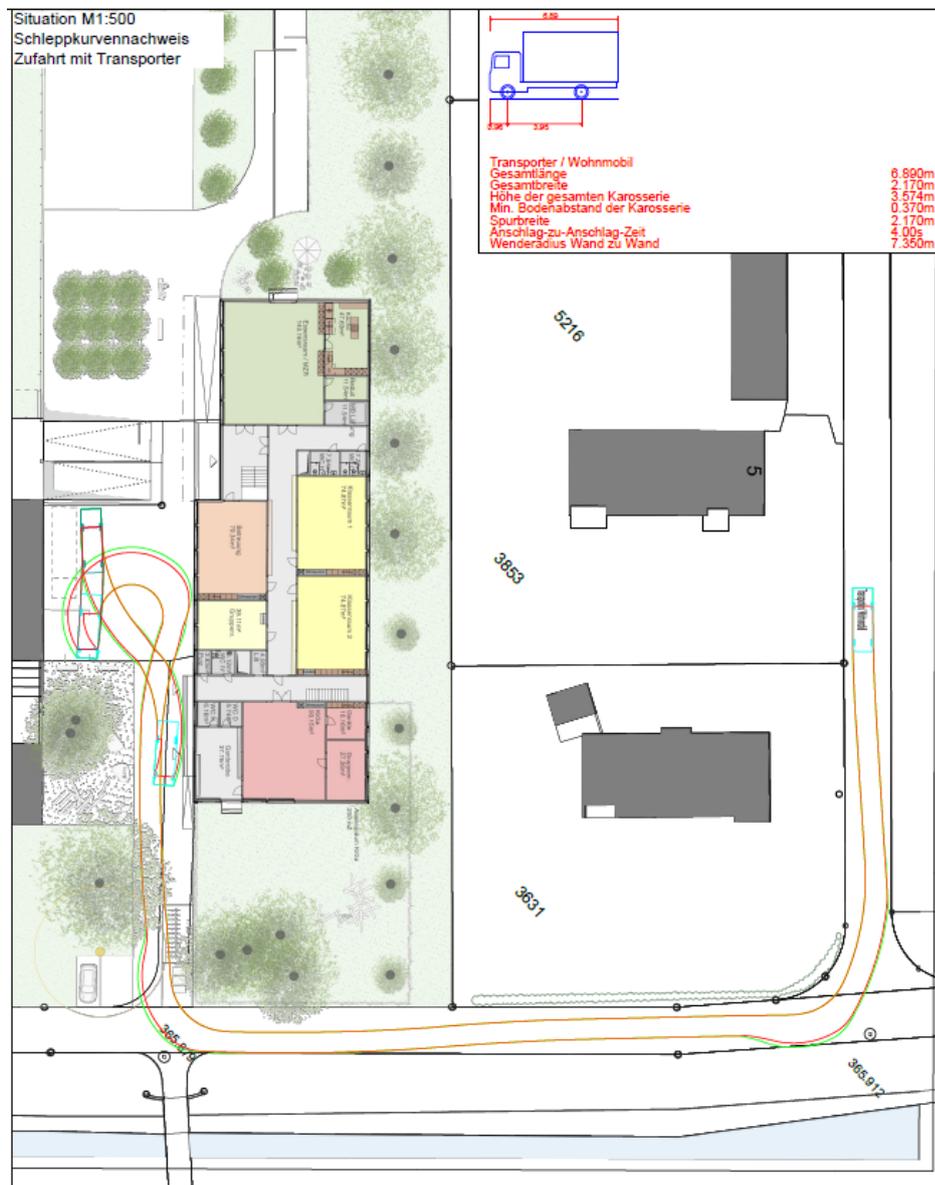


Abb. 37 Anlieferung, Schleppkurven zweiachsiger Transporter, Länge FZ 9.40 m; Quelle: suisseplan Ingenieure AG

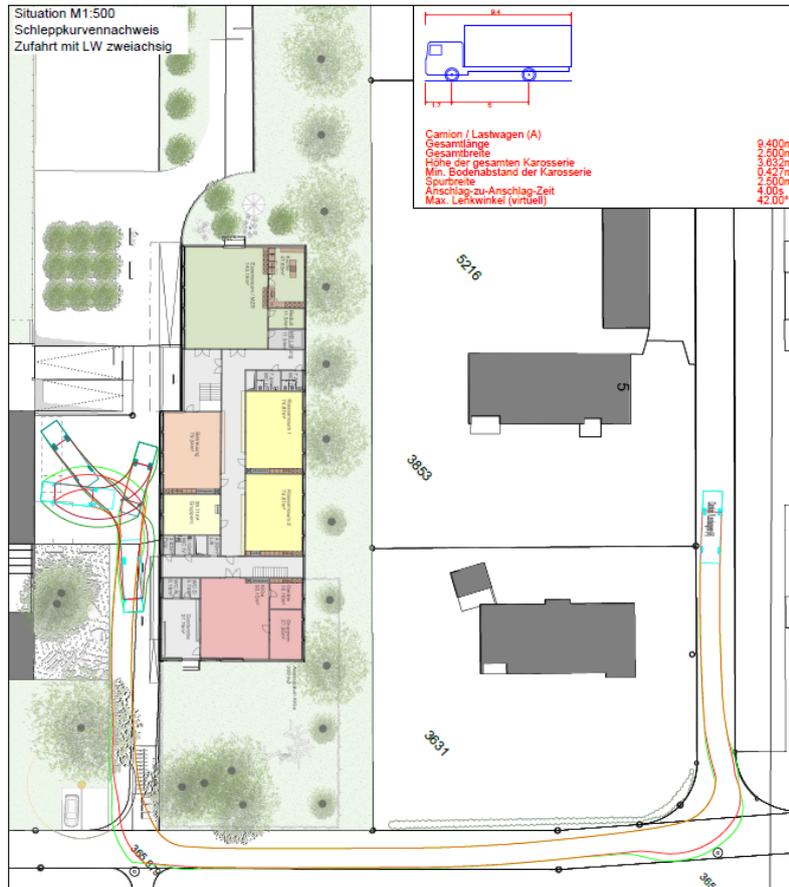


Abb. 38 Feuerwehrezufahrt nach FKS-Richtlinie, Länge FZ 11.0 m; Quelle: suisseplan Ingenieure AG



## 8 Technische Berechnungen

### 8.1 Bedarfsermittlung Parkplätze MIV - Personal

Gemäss VSS SN 40 281 werden pro Klassenzimmer (KITA und Primarstufe) 1 Parkplatz und 0.2 Parkplätze für Besuchende vorgesehen:

*Personal: 7 Klassenzimmer \* 1 Parkplatz = 7 **Parkplätze***

*Besucher: 0.2 \* 7 Klassenzi. \* 1 Parkplatz = 1.4 Parkplätze  $\approx$  2 **Parkplätze***

**Minimaler Parkplatz-Bedarf bzw. mögliche Reduktion:**

**Je nach Standort können die Anzahl Parkplätze reduziert werden. Wie bereits analysiert, ist das Schulhaus innerhalb der öV-Güteklasse B gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.** In Fussdistanz (ca. 50 m) sind 4 Buslinien erreichbar und mit der Haltestelle Rombach weitere Buslinien, womit insgesamt 8 Verbindungen pro Richtung und pro Stunde möglich sind. Der Anteil Langsamverkehr wird auf 25 – 50 % geschätzt. Aus diesen Tatsachen und Annahmen kann gemäss Tabelle 2 der VSS SN 40 281 der Standorttyp B zugewiesen werden und es ist ein Parkfelderangebot 40 - 60% erforderlich.

Gemäss Anhang 8 BNO ist das Gebiet des Aareschulhaus dem Standorttyp B zugewiesen, welches min. 40 % und max. 50 % des Pflichtangebots sowohl für Beschäftigte wie auch für Besucherinnen und Besucher vorsieht.

Das Parkfelderangebot wird das Parkfelderangebot mit dem Minimum von 40 % vorgesehen:

***Parkefelderangebot 40% \* 9 Parkplätze = 3.6 Parkplätze  $\approx$  4 Parkplätze***

➔ Es sind **4 Parkplätze für Betreuung, Personal und Besucher** (davon 1 Besucher PP) erforderlich.

Laut BNO § 68 Absatz 4 ist es möglich, bei Bauvorhaben, die das Ziel einer reduzierten Nutzung von motorisierten Fahrzeugen zu verfolgen oder auf Parkplätze vollständig zu **verzichten**.

➔ **Da die Stadt mit positivem Beispiel betreffend Umstieg auf öV und Langsamverkehr voran gehen sollte, empfehlen wir die Parkplätze auf 2 Parkplätze zu reduzieren.**

In ca. 200 m Entfernung, zwischen Haltestelle Achenbergstrasse und Aarenau befindet sich ein Mobility-Standort (Carsharing). Ein weiterer ist in der Gegenrichtung ca. 550 m entfernt, in der Nähe der Haltestelle Aarepark gelegen. Aufgrund dessen ist die Reduktion ebenfalls denkbar.

➔ **An der Sitzung vom 22. Mai 2023 haben die Projektverantwortlichen entschieden, dass 2 Parkplätze auf dem Parkplatz Bündtenweg zur Verfügung gestellt werden und der Besucher- sowie IV-Parkplatz direkt an der Aarestrasse, wie im Vorprojekt realisiert, wird, also insgesamt 4 Parkplätze erstellt werden.**

**Nachweis rollstuhlgerechte Parkplätze für Parkieranlagen:**

Gemäss SIA500\_2009, Kap. 7.10, S. 28 sollte 1 rollstuhlgerechter Parkplatz für Parkieranlagen mit weniger als 50 Parkplätzen eingeplant werden. Dieser ist bereits im Vorprojekt nahe dem Schulgebäude direkt an der Aarestrasse vorgesehen.

Abb. 39 Parkplatz am Bündtenweg, Foto: suisseplan Ingenieure AG



## 8.2 Bedarfsermittlung Veloparkplätze

Massgebend für die Berechnung ist die VSS Norm SN 40 065. Die Anzahl der Veloparkplätze für Mitarbeitende wurde so kalkuliert, dass ausreichend Platz für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorhanden ist, wenn alle gleichzeitig anwesend sind. Bei der Berechnung der Veloparkplätze für Kinder wurden verschiedene Faktoren berücksichtigt, darunter die Topographie und die Häufigkeit der Nutzung von Fahrrädern am Standort sowie das Alter der Schülerkinder. Es wird davon ausgegangen, dass Schüler erst ab der 5. Klasse das Velo benutzen, da die Veloprüfung erst in der 5. Klasse erfolgt. Entsprechend tief ist die Annahme der erforderlichen Veloparkplätze.

$$\frac{35 \text{ Arbeitsplätze}}{10} * 2 = 7 \text{ Veloparkplätze für Mitarbeitende}$$

$$\frac{154 \text{ Kinder}}{10} * 1 \text{ bis } 3 \text{ Velo} - PP = 16 * 1.5 \approx 24 \text{ Veloparkplätze für Kinder}$$

### Kurzzeitparkplätze:

$$10\% * 7 = 1 \text{ Veloparkplatz für Mitarbeitende}$$

$$10\% * 24 = 3 \text{ Veloparkplätze für Kinder}$$

Insgesamt sollen **4 Kurzzeitparkplätze** für Kinder und Mitarbeitende entstehen.

### Langzeitparkplätze:

$$90\% * 7 = 6 \text{ Veloparkplätze für Mitarbeitende}$$

$$90\% * 24 = 22 \text{ Veloparkplätze für Kinder}$$

Insgesamt sollen **28 Langzeitparkplätze** für Kinder und Mitarbeitende entstehen. Gesamthaft sind somit 31 bis 32 Veloabstellplätze zu erstellen.

### Allgemeine Standortfaktoren Veloparkierungsanlagen:

Die Lage der Fahrradparkplätze umfasst **ebenerdige Kurzzeitparkplätze** für mindestens 4 Fahrräder, bei denen eine Überdachung optional ist.

Für **Langzeitparkplätze** sind mindestens 28 Fahrradabstellplätze zur Verfügung zu stellen. Die Parkplätze sind im Vorprojekt oberirdisch geplant. Gemäss Zielen für die Veloparkierung sind die Veloparkplätze zu überdachen, insbesondere bei Schulen. Auch gemäss den VSS SN 40 066 Standards ist in jedem Fall eine **Überdachung mit Beleuchtung** zu erstellen.

Etwa **5 bis 10 %** der Fahrradparkplätze sollten für **Spezialfahrräder** reserviert werden, um einen geeigneten Abstell- und Ladebereich zu ermöglichen. Die Gehdistanz zwischen der Parkierungsanlage und dem Eingang des Gebäudes sollte möglichst kurz sein, etwa 30 m für Kurzzeitparkplätze und etwa 100 m für Langzeitparkplätze, um die Benutzerfreundlichkeit der Parkanlage zu gewährleisten.

### 8.3 Bedarfsermittlung Parkplätze Trotтинett

Schülerinnen und Schüler bewältigen den Schulweg auch vermehrt mit dem Trotтинett. In Rücksprache mit den Projektverantwortlichen soll die Anzahl der Abstellplätze Trotтинett und die Lage der Abstellplätze bestimmt werden.

Neben Trotтинetts gelten Rollschuhen, Inlineskates etc. gemäss Art. 1 Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung (VRV vom April 2022) als fahrzeugähnliche Geräte. Kinderräder sind den fahrzeugähnlichen Geräten gleichgestellt. Gemäss Art. 50 VRV dürfen fahrzeugähnliche Geräte als Verkehrsmittel auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen wie Trottoirs, Fusswegen, Längsstreifen für Fussgänger, Fussgängerzonen, Radwegen, sowie der Fahrbahn von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verwendet werden.

Für die Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten gelten die für Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln (Art. 50 a VRV), jedoch müssen sie auch Fussgänger Rücksicht nehmen und diesen den Vortritt gewähren. Nachts und wenn die Sichtverhältnisse es erfordern, sind fahrzeugähnliche Geräte oder ihre Benutzer auf der Fahrbahn und auf Radwegen mit einem nach vorne weiss und nach hinten rot leuchtendem, gut erkennbarem Licht zu versehen.

Es gibt keine Vorgaben bezüglich der Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Trotтинetts. In vielen Schulen ist es erst ab 4. Klasse erlaubt, mit "Trotтинett und fahrzeugähnlichen Geräten «fäG»" zur Schule zu kommen. TCS und bfu geben Empfehlungen für einen sicheren Gebrauch der Fahrgeräte ab und stellen Flyer und Informationen zur Verfügung.

Wir gehen davon aus, dass nur ein Teil der Kinder, welche im «Trotтинett-tauglichen» Alter sind, mit diesem zur Schule kommen wollen oder auch seitens Eltern dürfen.

Anzahl Kinder	Vorschlag Minimum Abstellplätze 20 % der Kinder	Vorschlag Maximum Abstellplätze 40 % der Kinder
66 Schulkinder (in Trotтинett – tauglichem Alter)	13	26

Bei einer Klassengrösse von 22 Kindern und der Berücksichtigung der 4. bis 6. Klasse, sind insgesamt 66 Kinder im Alter, in welchem die Trotтинettnutzung für den Schulweg empfohlen wird. Schätzungsweise 20 bis 40 % dieser Kinder nutzt das Trotтинett für den Schulweg, womit **13 bis 26 Abstellplätze für Trotтинetts** zur Verfügung zu stellen sind. Die Abstellplätze für Trotтинett empfehlen wir in der Nähe der Veloabstellplätze zu planen.

## 9 Informelle Massnahmen

### 9.1 Massnahmen zur Information der Eltern

Die **Information der Eltern** ist entscheidend, um ihr Verständnis und ihre Unterstützung bei der Förderung der Verkehrssicherheit und Selbstständigkeit ihrer Kinder im Strassenverkehr zu gewinnen. Folgende Massnahmen werden vorgeschlagen:

- **Elternveranstaltungen:** Die Schule kann Informationsveranstaltungen oder Workshops für Eltern organisieren, um ihnen wichtige Informationen zur Verkehrssicherheit und zur Förderung der eigenverantwortlichen Fortbewegung ihrer Kinder zu vermitteln. Dabei können Themen wie sichere Schulwege, Verkehrsregeln, Fahrgemeinschaften und die Bedeutung von Bewegung und Mobilität für die kindliche Entwicklung behandelt werden (vgl. Ziff. 2.3). Es ist wichtig, den Eltern gegenüber auch die möglichen negativen Auswirkungen von Elterntaxis zu kommunizieren.
- **Informationsmaterial:** Die Schule kann Informationsmaterialien bereitstellen, z.B. Flyer, Broschüren oder digitale Ressourcen, die den Eltern Tipps und Ratschläge zur sicheren Fortbewegung ihrer Kinder geben. Diese Materialien sollten leicht verständlich und ansprechend gestaltet sein.
- **Eltern-Kind-Aktivitäten:** Durch die Einbindung der Eltern in Schulaktivitäten, wie z.B. gemeinsame Spaziergänge zur Schule oder Fahrradausflüge, können die Eltern und Kinder gemeinsam Verkehrssituationen erleben und über Sicherheitsaspekte sprechen. Dies stärkt das Bewusstsein und das Verantwortungsbewusstsein der Eltern wie auch deren Kindern in Bezug auf die Verkehrssicherheit.
- Weiche Massnahmen, wie die **Beseitigung von Informationsdefiziten** zum Thema Verkehr und die Vernetzung der Eltern, um mehr Varianten für den Schulweg zu ermöglichen oder eventuell gemeinsame Routen verschiedener Familien/Kinder zu fördern, können ebenfalls dazu beitragen, dass sichere und effektive Schulwege geschaffen werden. Hierbei kann auch der Einbezug **von Lehrpersonal** und die Integration von **Mobilitätsthemen in den Unterricht** eine wichtige Rolle spielen.
- **Schulungen** und Workshops können dabei helfen, das Bewusstsein für die Bedeutung der Verkehrssicherheit und Mobilität in der Stadt zu schärfen und gemeinsam an Lösungen zu arbeiten.
- **Unterstützung der Eltern und Schule durch den beispielsweise TCS oder andere Vereine und Nutzung dieser Informationen sowie Materialien**

### 9.2 Massnahmen zur Bildung der Kinder

Massnahmen zur Bildung der Kinder spielen eine entscheidende Rolle bei der Förderung ihrer Sicherheit und Selbstständigkeit im Strassenverkehr. Durch gezielte Bildungsinitiativen können Schülerinnen und Schüler ein fundiertes Verständnis für Verkehrsregeln, sicheres Verhalten und die Bedeutung der Verkehrssicherheit entwickeln. Auf den Webseiten des VCS, [verkehrsclub.ch](http://verkehrsclub.ch) oder [schule-velo.ch](http://schule-velo.ch) erhalten Schulen fachliche Inputs und Unterstützung.

Folgend sind Beispiel-Massnahmen aufgelistet:

- **Verkehrserziehung:** Die Schule kann Verkehrserziehung in den Lehrplan integrieren, um den Schülerkindern das Verständnis für Verkehrsregeln, sicheres Verhalten im Strassenverkehr und die Bedeutung der Verkehrssicherheit zu vermitteln. Dies kann in Form von Unterrichtseinheiten, Projekten, praktischen Übungen und Exkursionen oder auch im Rahmen von Projektwochen erfolgen. Allenfalls ist dies bereits der Fall.
- **Schulwegtraining:** Es kann **Schulwegtraining** organisiert werden, bei dem die Kinder gemeinsam mit Lehrerinnen, Lehrern oder geschultem Personal den sicheren Schulweg üben und lernen, wie man sich im Verkehr richtig verhält. Das Training kann auch praktische Übungen wie das Überqueren von Strassen beinhalten.
- **Kooperation mit der Polizei:** Die Zusammenarbeit mit der Polizei kann dazu beitragen, den Schülerinnen und Schülern ein besseres Verständnis für Verkehrsregeln zu vermitteln. Sie können beispielsweise Vorträge halten oder Verkehrssicherheitstrainings durchführen.

## 10 Wirkungskontrolle und Berichterstattung

Um die Zielerreichung bzw. das Funktionieren von Massnahmen eines Mobilitätskonzeptes zu überprüfen, sind Wirkungskontrollen vorgesehen.

Die Wirkungskontrolle erfolgt in der Regel einmal jährlich und soll auch für dieses Mobilitätskonzeptes entsprechend in der Periodizität durchgeführt werden. Mit der Wirkungskontrolle wird die Umsetzung der Massnahmen in bestimmter Periodizität, die Wirkung des Konzeptes und das Erreichen der Ziele geprüft. Bei Nichterreichen der Ziele sind Konsequenzen bzw. weitere Massnahmen vorgesehen.

Eine Befragung der Eltern und Kinder können wichtige Informationen darüber liefern, wie sie die neuen Massnahmen wahrnehmen und welche Auswirkungen sie auf ihre Mobilität haben. Ebenso kann das Lehrpersonal befragt werden, um ihre Perspektive und Beobachtungen zu erfassen.

Die Auslastung der Parkplätze für Fahrräder und Kickboards kann von der Hausmeisterin oder dem Hausmeister dokumentiert werden, um festzustellen, ob die Infrastruktur den Bedarf deckt und ob Anpassungen erforderlich sind. Die Einhaltung der neuen Veloroutenführung ist durch Kontrollen zu prüfen. Dabei kann auch das Feedback und die Meinungen der Velofahrenden zur neuen Veloroute erfasst werden, um mögliche Verbesserungen zu identifizieren. Aspekte wie die Wahrnehmung der Beschilderung und Veränderungen bei allfälligen gefährlichen Situationen von Kindern und Velofahrerinnen oder Velofahrern auf dem Philosophenweg oder der Aarestrasse können aufgenommen werden und allfällige Änderungen in der Beschilderung erfolgen.

Sollten die angestrebten Ziele, wie die Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht erreicht werden, können verschiedene Konsequenzen in Betracht gezogen werden. Eine mögliche Konsequenz wäre die Überarbeitung der Massnahmen im Mobilitätskonzept. Dabei sollten die bestehenden Massnahmen kritisch überprüft und alternative Lösungsansätze entwickelt werden.

Falls die Ziele aufgrund begrenzter Ressourcen nicht erreicht werden, könnten zusätzliche finanzielle Mittel, personelle Unterstützung oder andere Ressourcen bereitgestellt werden, um die Umsetzung der Massnahmen zu verbessern. Eine Intensivierung der Kommunikation und Sensibilisierung kann dabei helfen, das Verständnis für die Ziele und Massnahmen zu verbessern und die Beteiligung der relevanten Zielgruppen zu erhöhen. Eine enge Zusammenarbeit mit relevanten Stakeholdern wie Elternvereinigungen, Schulen und Fahrradverbänden kann dabei helfen, Hindernisse zu identifizieren, Lösungen zu entwickeln und die Umsetzung der Massnahmen zu verbessern.

## **Anhang A – Plandarstellungen Mobilitätskonzept**

- Verkehrsregime Ist-Zustand, dat. 02.06.2023
- Bestehendes und geplantes Velowegnetz im Gebiet des Aareschulhauses, 18.05.2023
- Sichtweiten Achenbergstrasse Velo, 18.05.2023
- Sichtweiten Kirchbergstrasse, 18.05.2023
- Schleppkurven Anlieferung und Feuerwehrezufahrt, 12.07.2023



Auftr.-Nr.: 230101  
Sachbearb.: LH Plandatum: 02.06.23  
Gezeichnet: CWI Plangrösse: A3

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft  
Thurgauerstrasse 60 | 8050 Zürich | T +41 58 310 57 70  
www.suisseplan.ch | raum@suisseplan.ch



Grundlage vom Mai 2023 © Amtliche Vermessung Kt.Aargau



**Legende Strassen**

	Tempo 30 Zone
	Tempo 50 Zone



Auftr.-Nr.: 230101

Sachbearb.: LH Plandatum: 18.05.23

Gezeichnet: CWI Plangrösse: A4

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

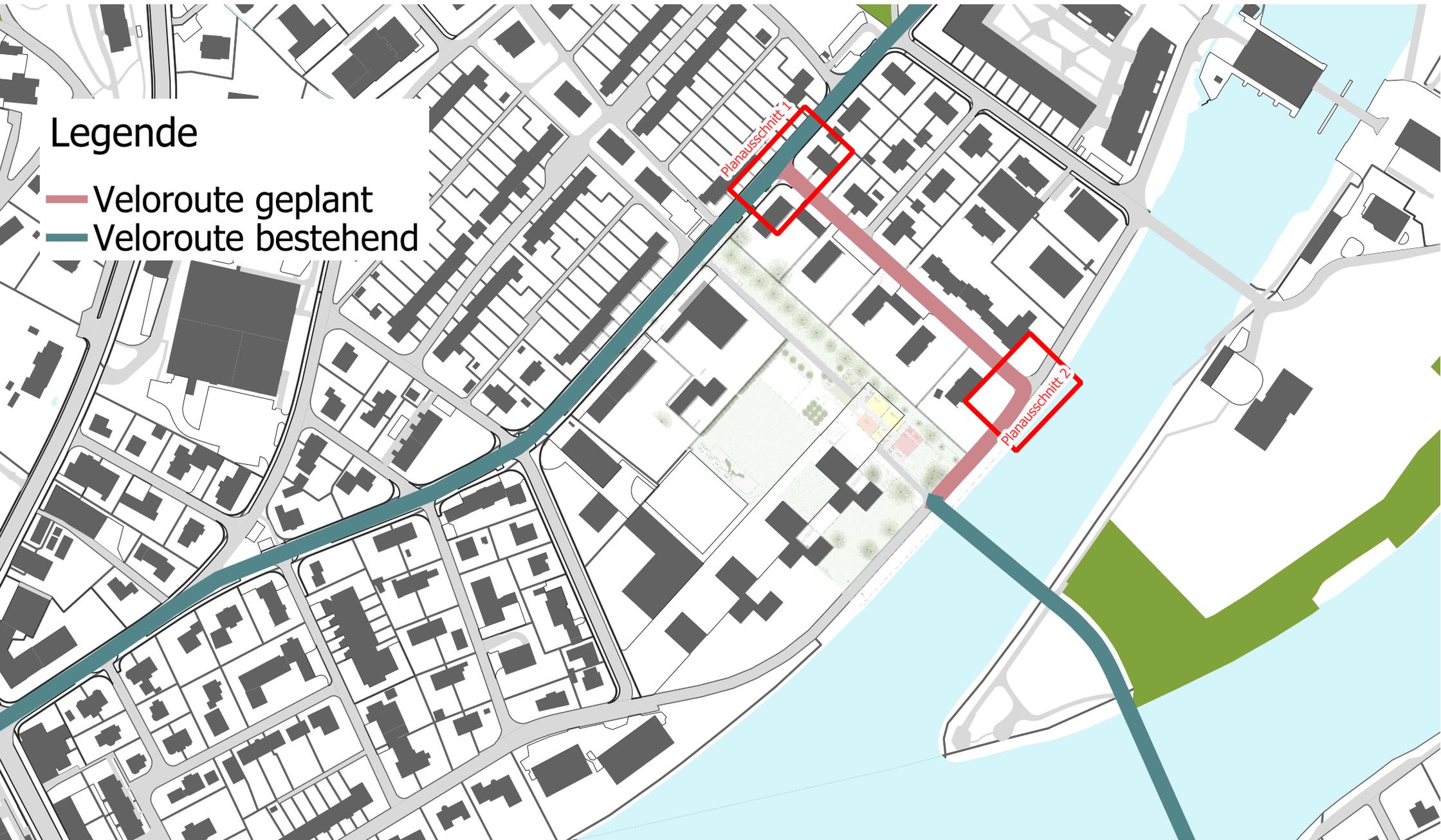
Thurgauerstrasse 60 | 8050 Zürich | T +41 58 310 57 70

www.suisseplan.ch | raum@suisseplan.ch



## Legende

- Veloroute geplant
- Veloroute bestehend





Auftr.-Nr.: 230101

Sachbearb.: LH Plandatum: 18.05.23

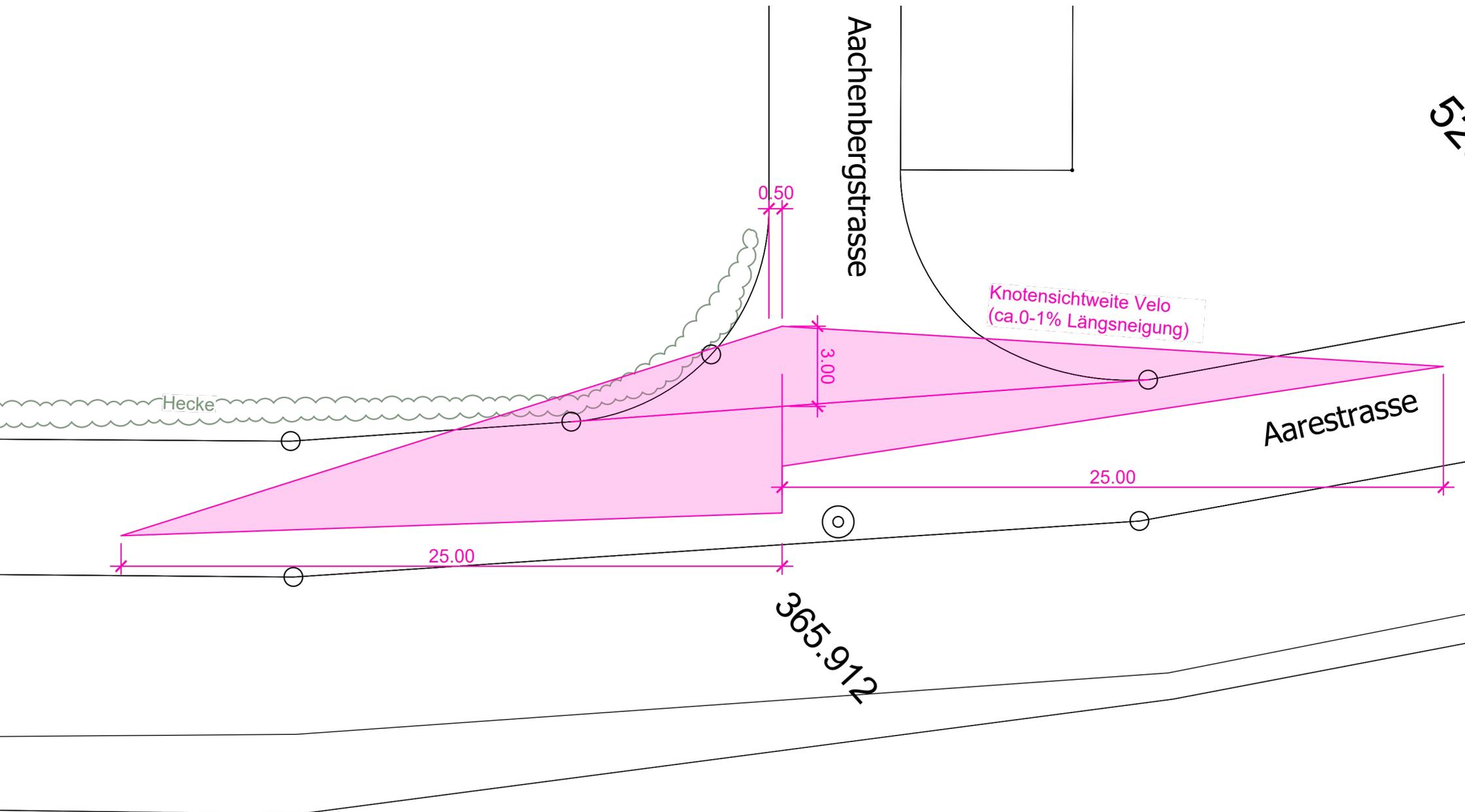
Gezeichnet: CWI Plangrösse: A4

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Thurgauerstrasse 60 | 8050 Zürich | T +41 58 310 57 70

www.suisseplan.ch | raum@suisseplan.ch

suisse plan





# Modulbau Tagesschule: Sichtweiten Kirchbergstrasse Velo

1:250

Auftr.-Nr.: 230101

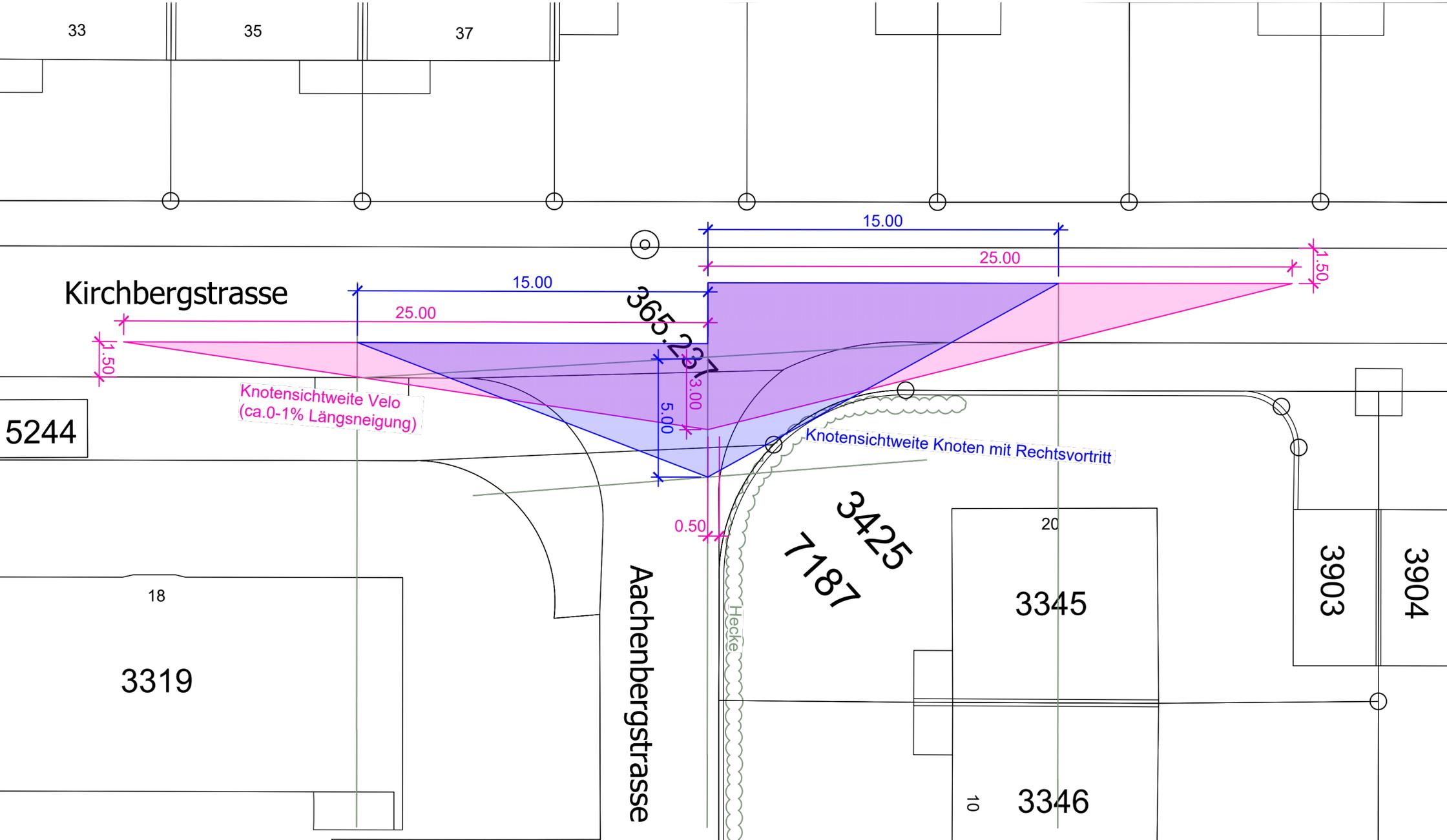
Sachbearb.: LH Plandatum: 18.05.23

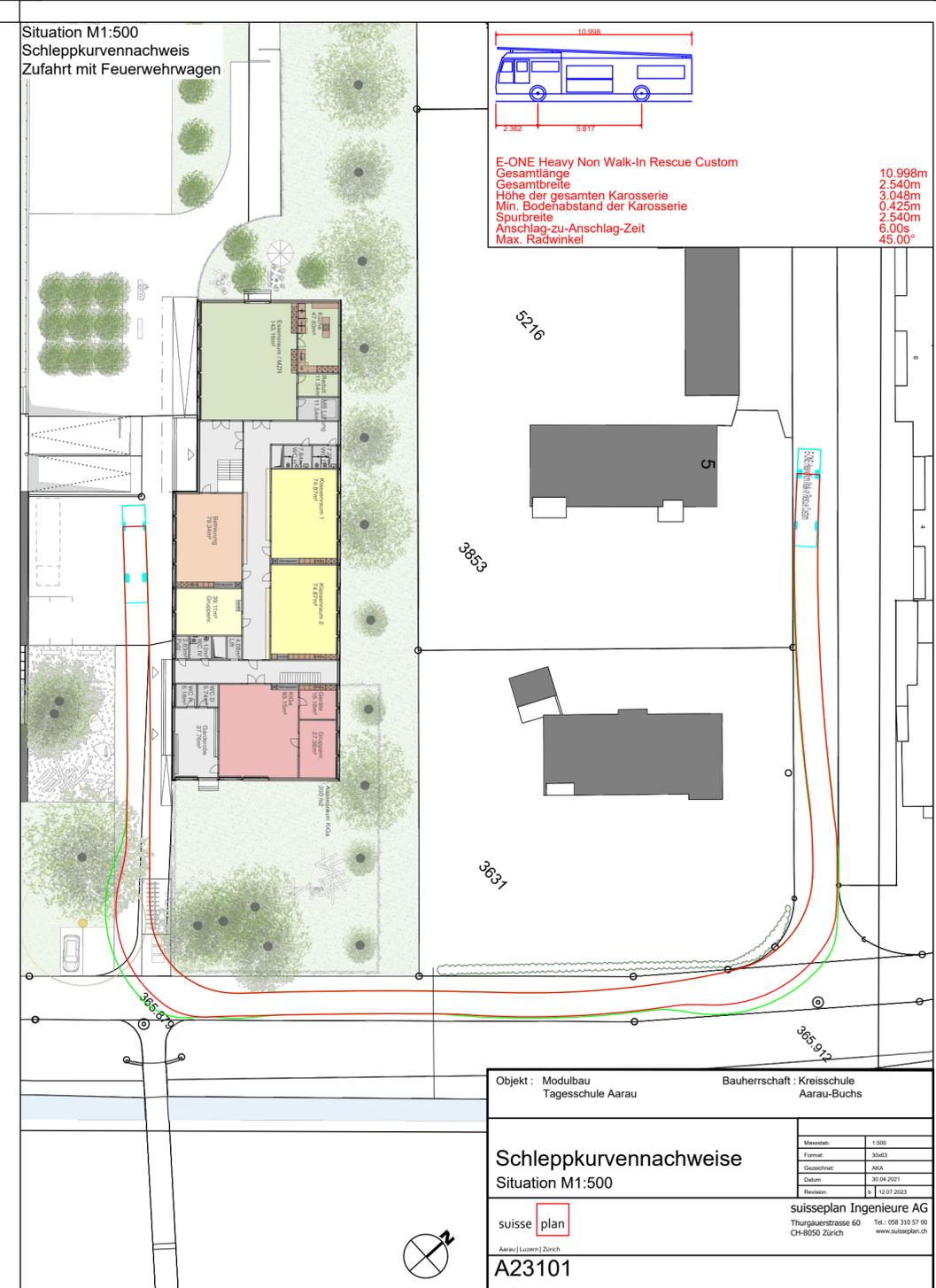
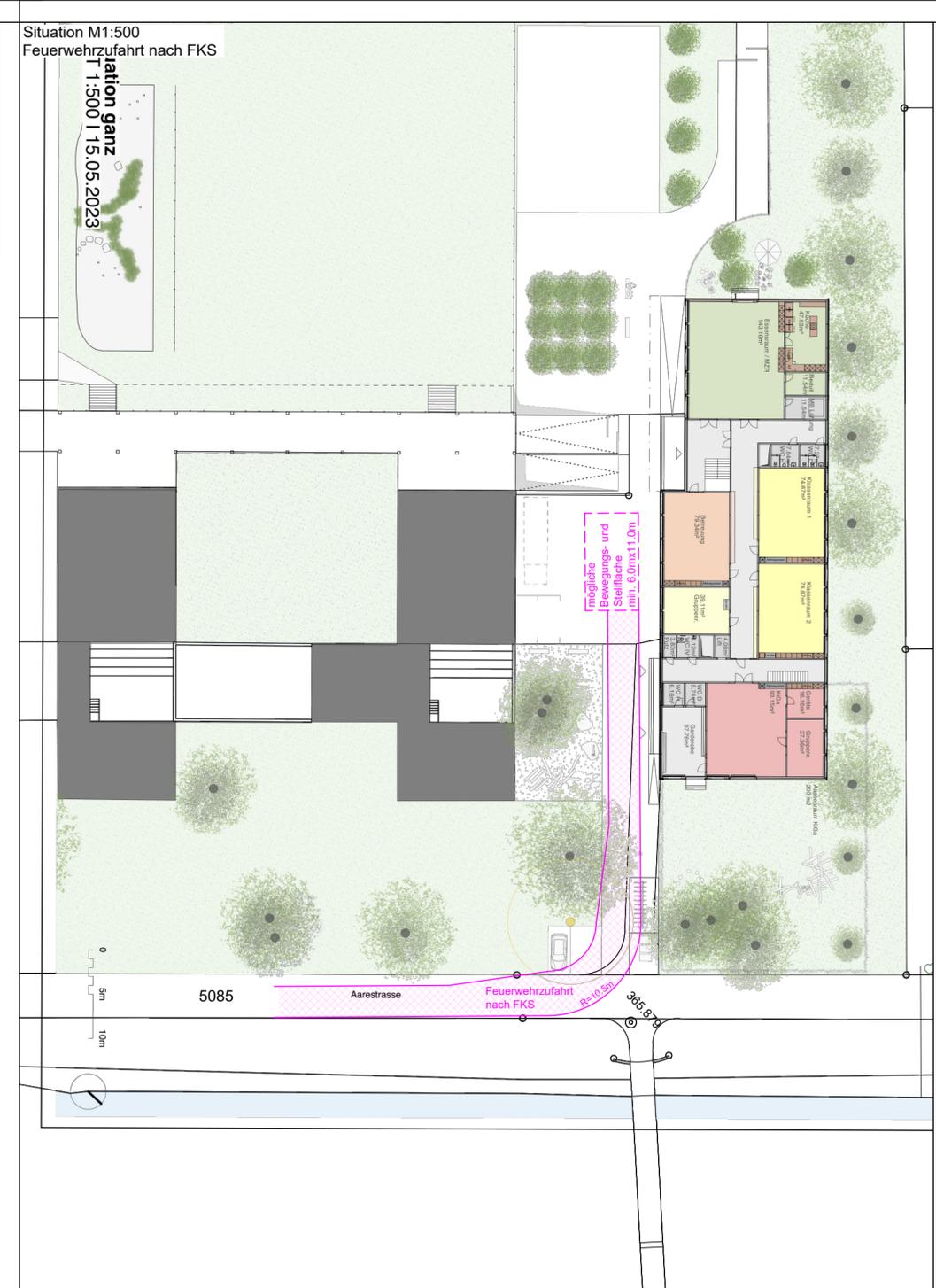
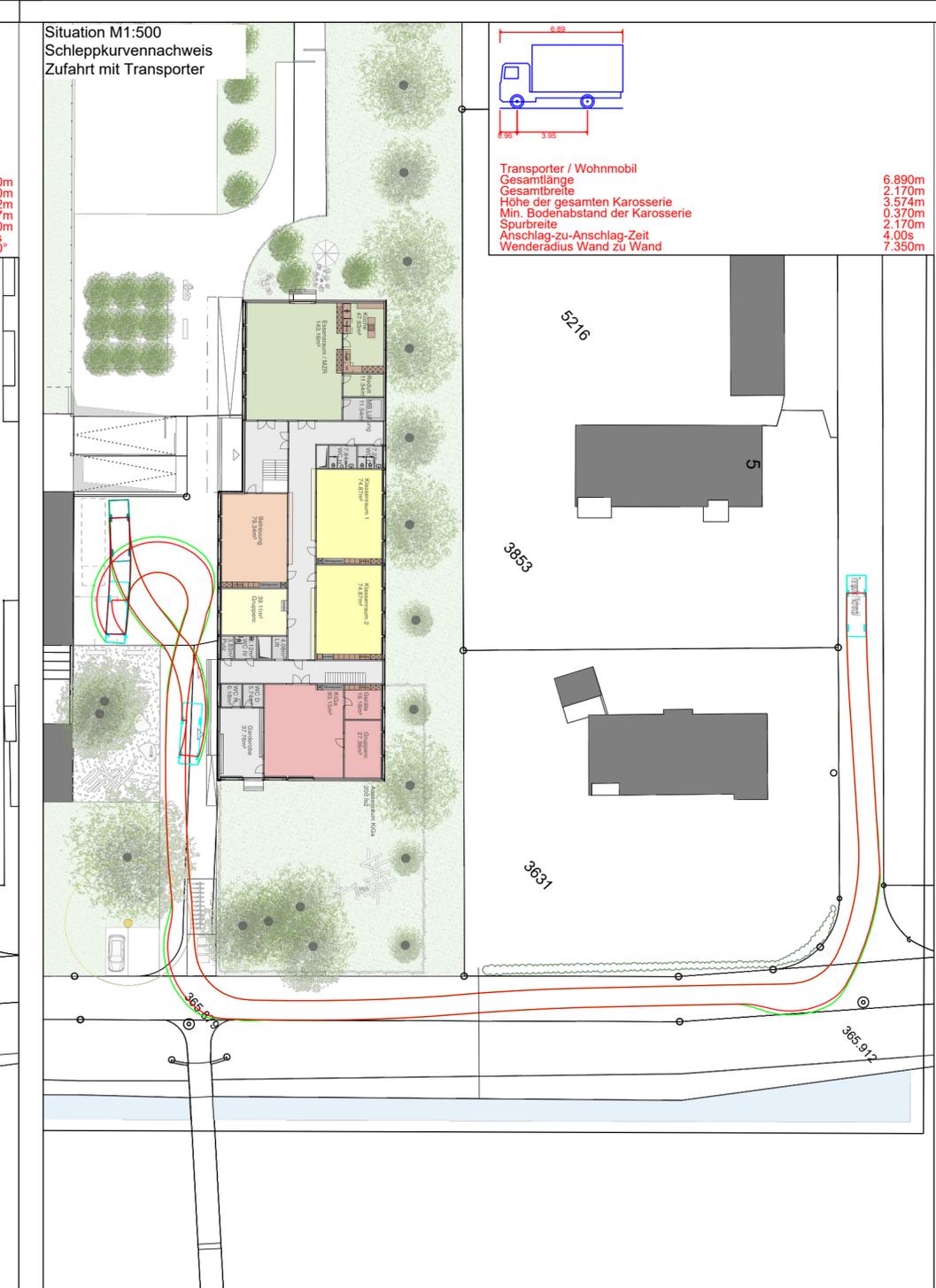
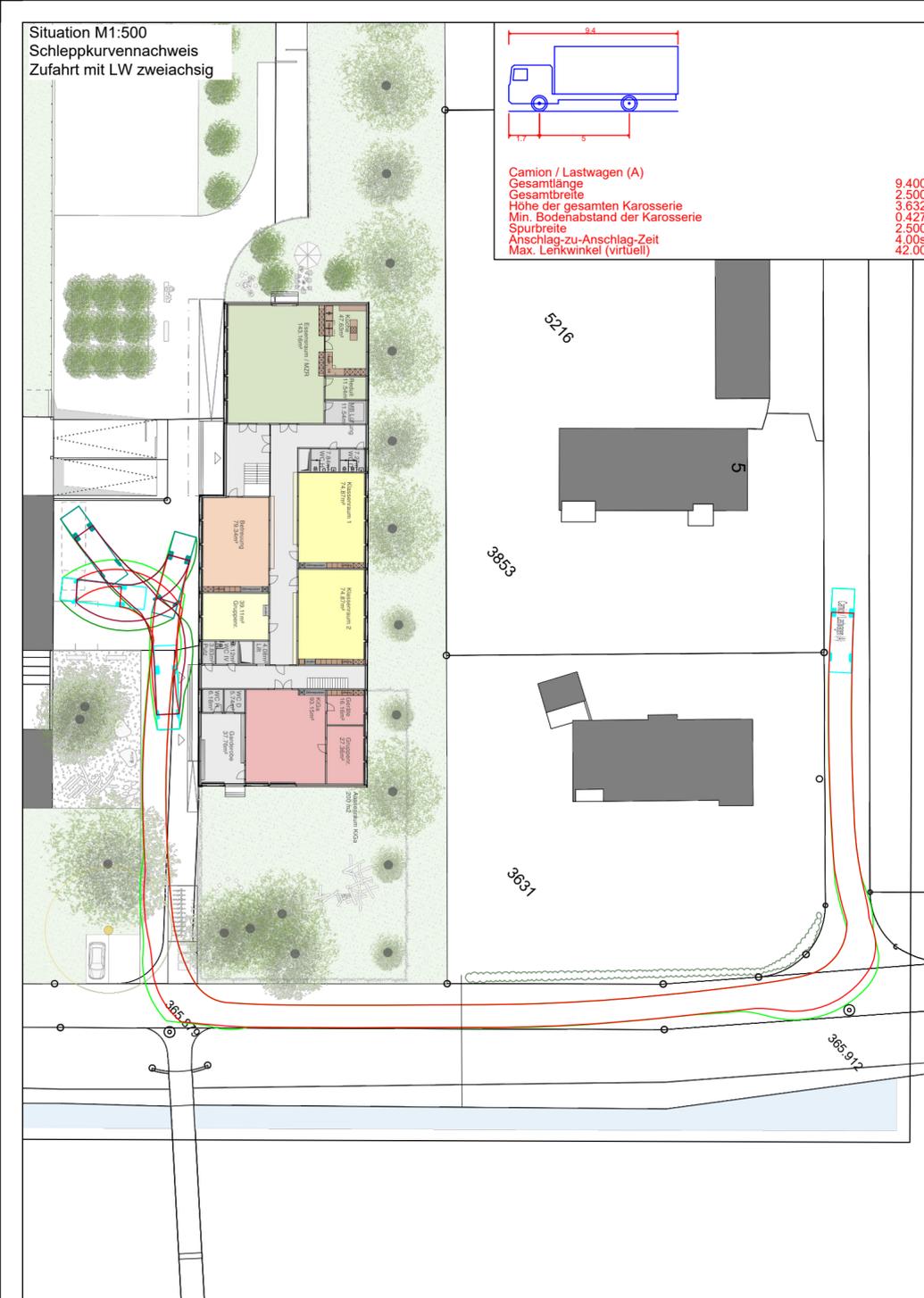
Gezeichnet: CWI Plangrösse: A4

suisseplan Ingenieure AG raum + landschaft

Thurgauerstrasse 60 | 8050 Zürich | T +41 58 310 57 70

www.suisseplan.ch | raum@suisseplan.ch





Objekt : Modulbau  
Tagesschule Aarau

Bauherrschaft : Kreisschule  
Aarau-Buchs

**Schleppkurvenachweise**  
Situation M1:500

Maßstab:	1:500
Format:	A3
Geschicht:	AKA
Datum:	30.04.2021
Revision:	12.07.2023

suisse plan

Aarau | Luzern | Zürich

**A23101**

suisseplan Ingenieure AG  
Thurgauerstrasse 60  
CH-8050 Zürich  
Tel.: 058 310 57 00  
www.suisseplan.ch