

BGK Tram-/Buchserstrasse Aarau – Buchs – Suhr

Visualisierungen des BGK

Buchserstrasse in Aarau



Aarauerstrasse in Buchs



Tramstrasse in Suhr



Ausgangslage

Die Verlegung der Regionalbahn WSB von der Tram-/Buchserstrasse auf ein Eigentrassee (ehemaliges SBB-Trasse) eröffnete Handlungsspielräume für gestalterische und betriebliche Optimierungen.

Dazu gehörten die Aufwertung der Strassenräume, die Förderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen für den Fuss-/Radverkehr sowie betriebliche Optimierungen für den motorisierten Individualverkehr.

Ziele

Durch die Aufwertung des Strassenraums, welche sowohl aus funktionaler und verkehrlicher als auch aus gestalterischer Sicht die Bedürfnisse von Anwohnern und Verkehrsteilnehmern umfassend berücksichtigt, soll die Aufenthalts- und Nutzungsqualität verbessert werden.

Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs ist abzubauen und die Koexistenz zwischen den Verkehrsarten zu fördern.

Die Ausstrahlung und ortsspezifische Identität sollen genauso im Zentrum der Arbeit stehen wie betriebliche Überlegungen.

Grundhaltung

Betrieb:

Durch die Verkehrssteuerung an wichtigen Knoten, die Anordnung von Busspuren und Vorsortierstreifen sowie eine durchgehende Fuss-/Radverkehrsverbindung kann der Betrieb für alle Verkehrsteilnehmer auch in Spitzenzeiten sichergestellt werden.

Gestaltung:

Angestrebt wird eine kohärente und unspektakuläre Gestaltungssprache, welche die Eigenart der Abschnitte betont und auf die unterschiedlichen Nutzungsansprüche eingeht. Als verbindendes Element über die Gemeindegrenzen hinaus und aufgrund der hohen Passantenströme ist in den Zentrumsbereichen ein Mehrzweckstreifen in Fahrbahnmitte vorgesehen.

Daten

Auftraggeber

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aarau

Bearbeitungsperimeter

- Aarauer-, Buchser- und Tramstrasse (ca. 3,3 km)

Bearbeitungszeitraum

- 2009 - 2011

Bearbeitung

- In Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro SNZ, den beteiligten Gemeinden Buchs und Suhr sowie der Stadt Aarau, der AAR bus + bahn und verschiedenen kantonalen Ämtern.

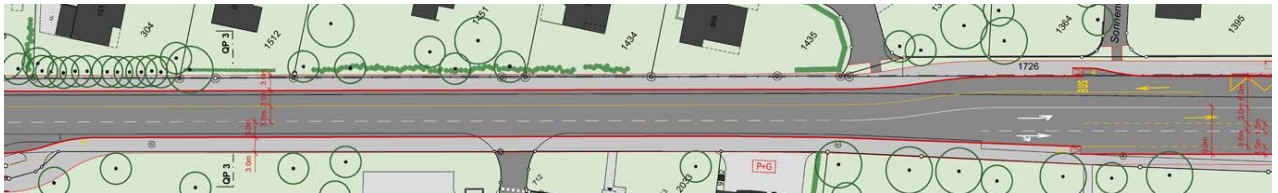
Arbeitsschritte

- Bestandsaufnahme
- Detaillierte Analyse Verkehr & Stadtraum
- Zieldefinition
- Variantenstudium
- Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts
- Visualisierungen

Mehrzweckstreifen (Abschnitt «Bandzentrum»)



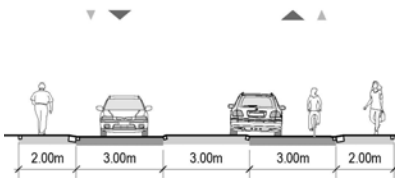
Busspur in Seitenlage (Abschnitt «Vorstadt»)



Busspur in Mittellage (Abschnitt «Feld»)

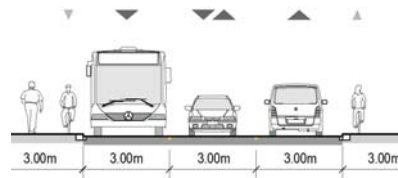


QS Mehrzweckstreifen



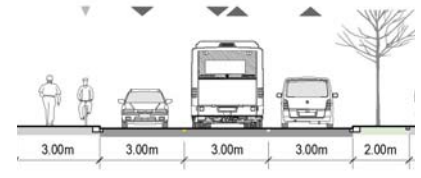
Der Mehrzweckstreifen kann von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr dient er als Aufstellfläche zum Linksabbiegen bzw. Einbiegen und zum Überholen bei Bushaltestellen. Dem Fussverkehr bietet der Streifen eine sichere Querungshilfe in Fahrbahnmitte.

QS Busspur in Seitenlage



Eine Busspur in Seitenlage hat den Vorteil, dass keine Busbuchten erstellt werden müssen, um dem motorisierten Individualverkehr das Überholen des Busses in der Haltestelle zu ermöglichen. Ausserdem wird der Bus selbst in den Hauptverkehrszeiten nicht behindert und kann so den Fahrplan besser einhalten.

QS Busspur in Mittellage



Der entscheidende Vorteil einer Busspur in Mittellage ist die beidseitige Bedienbarkeit. Die Busspur kann für beide Fahrrichtungen effizient genutzt werden. Es handelt es sich um einen unkonventionellen Ansatz, der aber durchaus betrieblich funktioniert. Als Referenzbeispiel dient die Busspur in Cham (Kanton Zug).