

Gemeinde Birr



Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Bericht und Massnahmen

31.03.2021



Gemeinde Birr

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Bericht und Massnahmen

IMPRESSUM

Auftragsnummer	1100.1414
Auftraggeber	Gemeinde Birr
Datum	31.03.2021
Datei	H:\200_Projekte\1100\1400\1414_Birr KGV\02 Planung\Planungsbericht2021-03-31_Planungsbericht_KGV_Birr.docx
Seitenanzahl	52
Titelbild	Eigene Aufnahme Begehung

VERFASSER

Firma / Organisation	Vorname	Name
Steinmann Ingenieure und Planer AG	Manuel	Basler Ba
Steinmann Ingenieure und Planer AG	David	Steinmann DSt

VERSIONEN

Index	Änderung	Verfasser	Datum
a	Entwurf Begleitkommission	Ba / DSt	10.07.2019
b	Entwurf Gemeinderat / Mitwirkung / vorläufige Beurteilung AVK	Ba	31.07.2019
c	Entwurf für den Gemeinderat nach vorläufiger Beurteilung AVK	DSt	25.05.2020
d	Abstimmung mit dem KGV Lupfig	DSt	26.10.2020
e	Abstimmung mit Nutzungsplanung	Ba	11.03.2021
f	Beschluss Gemeinderat	Ba	31.03.2021



Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	1
1.1	Lage der Gemeinde Birr	1
1.2	Auslöser Kommunalen Gesamtplan Verkehr	1
1.3	Aufgabenstellung und Projektorganisation	2
2.	Rahmenbedingungen	3
2.1	Kommunale Planungen	3
2.2	Kantonale Planungen	6
2.3	Kantonaler Richtplan	7
2.4	Agglomerationsprogramm Aargau Ost	8
2.5	Kantonale Mobilitätsstrategie „mobilitätAARGAU“	9
2.6	Verkehrsmanagement Brugg Regio	9
2.7	REK Brugg Regio, Mobilität	9
2.8	Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020	10
2.9	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn STEP 2030	10
2.10	Verkehrsplanung Nachbargemeinden	10
3.	Analyse	11
3.1	Verkehrserzeugung	11
3.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	13
3.3	Fuss- und Radverkehr (FRV)	15
3.4	Öffentlicher Verkehr (öV)	16
3.5	Kombinierte Mobilität	17
3.6	Zwischenfazit	18
4.	Zielsetzungen	19
4.1	Stossrichtung	19
4.2	Zielsystem	20
5.	Massnahmen	21
6.	Umsetzung und Controlling	22
6.1	Umsetzung	22
6.2	Wirkungskontrolle	22
7.	Information und Mitwirkung	23
7.1	Erarbeitung KGV	23
7.2	Übersicht Änderungen	24
8.	Genehmigungsblatt Kanton	25

Anhangverzeichnis

Anhang A	Massnahmenblätter.....	26
MA1	Betrieb und Gestaltung Zentralstrasse / Nidermattstrasse.....	27
MA2	Aufwertung Pestalozzistrasse	28
MA3	Kapazitätsnachweis Entwicklungsgebiete	29
MA4	Neubau Verbindungsspange Birr-Lupfig	30
MB1	Ausbau Erschliessung Eistäpfe	31
MB2	Schliessung Netzlücke Fuss- und Radverkehr Pestalozzistrasse	32
MB3	Entschärfung Konfliktstellen Zentralstrasse	33
MB4	Entschärfung Konfliktstellen Wydenstrasse	34
MB5	Schulwegsicherheit.....	35
MB6	Sicherstellen Fusswegnetz.....	36
MC1	ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Wyde, Neumatt, Bachtalen	37
MC2	ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel.....	38
MC3	Behindertengerechte Bushaltestellen.....	39
MC4	Koordination Entwicklung Busnetz	40
MD1	Parkierung	41
MD2	Elterntaxi Kampagne	42
MD3	P+R Bahnhof Süd.....	43
MD4	B+R an Bushaltestellen	44
MD5	Mobilitätsmanagement mit ansässigem Gewerbe	45
Anhang B	Umsetzungskontrolle.....	46
Anhang C	Wirkungskontrolle.....	47

1. Ausgangslage

1.1 Lage der Gemeinde Birr

Die Gemeinde Birr befindet sich im Eigenamt am westlichen Rand des Birrfelds. Südlich des Dorfes ragt der bewaldete Chestenberg in die Höhe. Die Hauptstrasse von Lenzburg nach Brugg verläuft östlich des Dorfes parallel zur Eisenbahnlinie entlang der Industriezone. Räumlich und funktional ist die Gemeinde zusammengewachsen mit Lupfig.



Abbildung 1: Situation Gemeinde Birr (AGIS, Luftbild 2019)

1.2 Auslöser Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Gemäss § 54a BauG ist ein Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) in erforderlich, wenn

- ein Parkleitsystem eingeführt,
- die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über § 56 hinaus begrenzt oder
- eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll.

Die Masterpläne „Wyde, Neumatt, Bachtalen“ sowie „Grossacher und Grändel“ stellen übergeordnete, behördenverbindliche Instrumente als Grundlage für die BNO-Änderung der Gemeinde Birr dar. Für diese Entwicklungsgebiete der Gemeinde Birr ist eine obligatorische Parkfelderbewirtschaftung vorgesehen. Auch bei grösseren Bauvorhaben in anderen Gebieten möchte der Gemeinderat eine Bewirtschaftung von Parkfeldern verfügen können. Somit ist

die dritte Bedingung für die Ausarbeitung eines KGV gemäss § 54a BauG erfüllt. Eine Begrenzung der Anzahl Parkfelder ist hingegen nicht vorgesehen.

Die Gesamtrevision Nutzungsplanung der Gemeinde Birr ist zurzeit in Bearbeitung. Die Planungsinstrumente sind aufeinander abzustimmen. Neben dem Masterplangebiet sind auch weitere Planungen im unmittelbaren Umfeld im Gange, welche eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Rahmen des KGV erfordern.

1.3 Aufgabenstellung und Projektorganisation

Es werden die Mindestinhalte gemäss den kantonalen Empfehlungen erarbeitet. Weitere Schwerpunkte sind die aktuell laufenden Projekte und übergeordnete Planungen.

Die Projektleitung besteht aus folgenden Personen:

- Andreas Bender, Vorsitz Verkehrskommission
- Manuel Heiniger, Bauverwaltung Eigenamt (bis September 2019)
- Karin Kost, Bauverwaltung Eigenamt (ab Dezember 2019)
- Manuel Basler, Steinmann Ingenieure und Planer AG
- David Steinmann, Steinmann Ingenieure und Planer AG

Die fachliche Begleitung erfolgte in der erweiterten Verkehrskommission:

- Javier Dejoz, Verkehrskommission
- Erwin Fuchs, Verkehrskommission
- Doris Iten, Verkehrskommission
- Erich Meyer, Verkehrskommission
- Hans Utz, Vertreter Bevölkerung
- Corinne Prowe, Gesamtschulleiterin

Weitere fachliche Inputs, insbesondere langjährige Ortskenntnisse, wurden von Gemeindeammann René Grütter beigesteuert.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Kommunale Planungen

Tempo 30

Im Juni 2016 wurde auf Gemeindestrassen flächendeckend Tempo 30 mit Rechtsvortritt eingeführt. Davon ausgenommene Gemeindestrassen sind die Pestalozzistrasse, die Langgasse und die Zentralstrasse. Eine Überprüfung und allfällige Ausdehnung der Tempo 30-Zone ist im Zusammenhang mit der neuen Verbindungsspanne Birr-Lupfig (siehe Seite 4) angezeigt.

Parkraumbewirtschaftung

Bis 2017 war das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund bei Einhaltung der strassenverkehrsrechtlichen Vorgaben ohne Einschränkungen erlaubt. Um dem Wildparkieren vorzubeugen, ist der Gemeinderat bestrebt, bei Bauvorhaben genügend Abstellplätze zu bewilligen.

Per 1. Januar 2018 regeln Verordnung und Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund das regelmässige Parkieren auf öffentlichem Grund, das Parkieren auf Kurzzeitparkplätzen sowie die Gebühren. Die gängige Bewilligungspraxis und das neue Reglement haben sich bewährt und das Wildparkieren hat abgenommen. Eine Einschränkung der Zahl der Abstellplätze erachtet die Gemeinde daher als nicht erforderlich. Eine Überprüfung des Parkierungsreglementes ist vorgesehen.

Nutzungsplanung

Der Planungsentwurf der Gesamtrevision Nutzungsplanung musste nach der ersten kantonalen Vorprüfung im Jahr 2015 aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen und der in der Zwischenzeit erarbeiteten Masterplanungen (siehe weiter unten) komplett überarbeitet werden. Der überarbeitete Planungsentwurf wurde im September 2019 erneut zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Basierend auf der fachlichen Stellungnahme vom 11. Juni 2020 wurden für den vorliegenden Stand des KGV noch einzelne Punkte zwischen Nutzungsplanung und KGV koordiniert (Tabelle 1).

Tabelle 1: Umsetzung fachliche Stellungnahme Nutzungsplanung im KGV

Thema gemäss fachlicher Stellungnahme	Umsetzung KGV	Umsetzung Nupla
Rechtsgrundlage für die Plafonierung von Parkplätzen auf tiefem Niveau	Erläuterungen KGV siehe „Parkraumbewirtschaftung“	Erläuterungen im Planungsbericht gestützt auf KGV
Spielraum für Reduktion der Anzahl der zu erstellenden Parkfelder bei Vorweisen eines entsprechenden Mobilitätskonzeptes	Präzisierung Massnahme MD1	Ergänzung BNO, Ausdehnung auf Industrie- und Gewerbenutzungen im gesamten Gemeindegebiet
Fuss- und Veloverbindungen im KGV und in den Ergänzungsplänen aufeinander abstimmen	Abstimmung Teilpläne Fuss- und Veloverkehr mit Ergänzungsplänen	Abstimmung Ergänzungspläne mit Teilplänen Fuss- und Veloverkehr

Masterplanungen

Die Gemeinde Birr weist bedeutende Entwicklungsgebiete auf, mit welchen sich zwei Masterpläne intensiv auseinandersetzen (Abbildung 2). Im Rahmen der Masterplanungen wurden separate Verkehrskonzepte erarbeitet. Die vorgesehenen Entwicklungen sollen in der Nutzungsplanung mittels Ergänzungsplänen zur BNO umgesetzt werden.

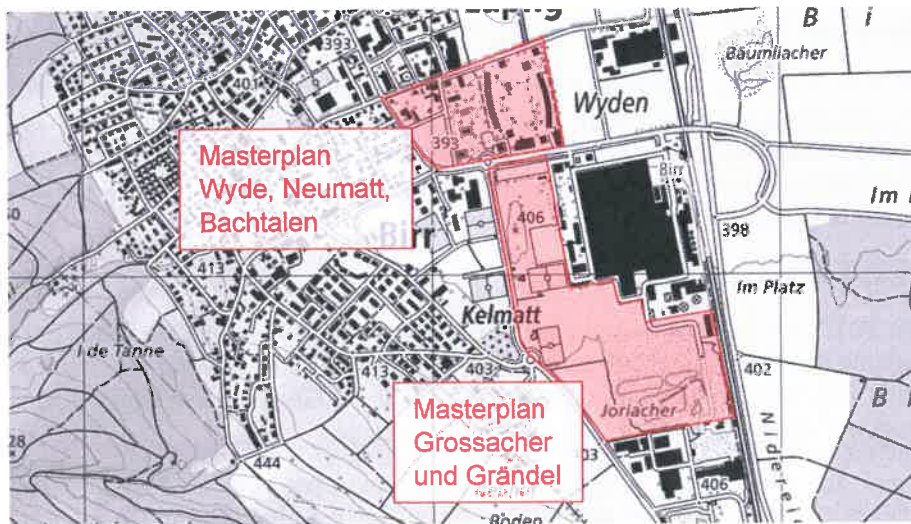


Abbildung 2: Perimeter der Masterpläne

Angaben zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung sowie zum erwarteten Verkehrsaufkommen befinden sich in Kapitel 3.1. Der Zeithorizont für die Umsetzung ist langfristig.

Für das Gebiet Masterplan Grossacher und Grändel ist gemäss Kanton ein Kapazitätsnachweis erforderlich. Da es sich beim Gebiet um einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) handelt, übernimmt der Kanton diese Aufgabe. Die Auswirkungen des erwarteten Mehrverkehrs sind in regelmässigen Abständen zu prüfen und die Ziele (Kapitel 4) gegebenenfalls anzupassen.

Neue Verbindungsspanne K 398 (Birr) – K 399 (Lupfig)

Die Verbindungsspanne Birr-Lupfig soll als Umfahrung die beiden Dörfer Birr und Lupfig vom Durchgangsverkehr entlasten und der raschen und zielgerichteten Führung des Werk- und Schwerverkehrs auf das Hochleistungsstrassennetz dienen. Das Vorhaben bildet die Fortsetzung der bereits realisierten K 395 zwischen dem Kreisel Neuhof und dem Kreisel Schulhaus. Die Verbindungsspanne wird durch die Gemeinde in Abstimmung mit dem Kanton geplant sowie realisiert und danach an den Kanton abgetreten werden. Der entlastete Abschnitt der K398 zwischen den Knoten mit der K395 und der K399 (Zentralstrasse, Nidermattstrasse) soll an die Gemeinde abgetreten werden. Der Grosse Rat hat am 15.09.2020 über die entsprechende Richtplanänderung beschlossen.

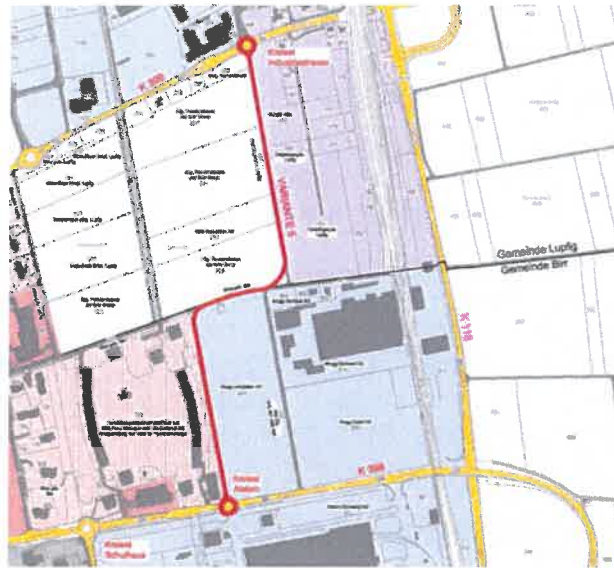


Abbildung 3: Bestvariante Verbindungsstrasse Birr-Lupfig (Quelle: Konzept Umfahrung Birr - Lupfig, 2014)

Auf dem Gebiet der Gemeinde Lupfig wurde ein Erschliessungsplan (EP „Bachtele“) erarbeitet. Im Perimeter des Erschliessungsplanes ist unter anderem vorgesehen, den regionalen Werkhof Birrfeld zu errichten. Auf dem Gebiet der Gemeinde Birr ist die Erarbeitung des Erschliessungsplans noch pending.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum KGV haben die Brugg Immobilien AG und die Brugg Lifting AG das Anliegen eingebracht, dass die notwendigen Knotenanschlüsse an das neu geplante Haupterschliessungsnetz mit der Spange Birr-Lupfig im KGV sicherzustellen sind. Dabei wurde ein Kreisels am Ende der geplanten Erschliessung Bachtele geprüft (Abbildung 4).

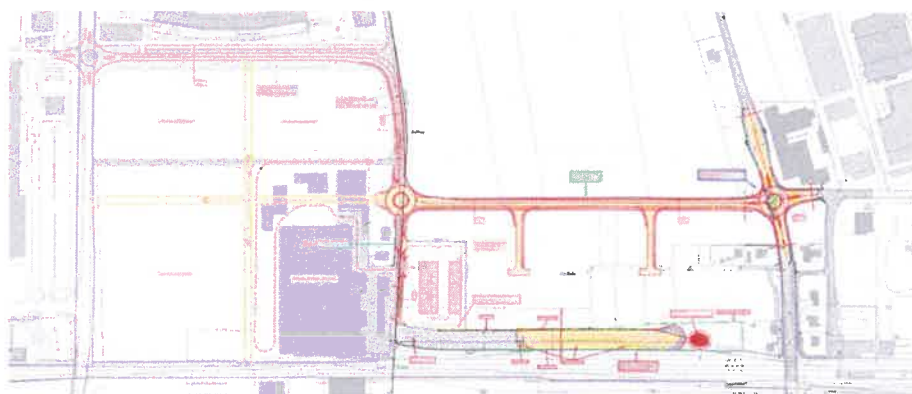


Abbildung 4: Koordinationsplan Birr-Lupfig (Steinmann, 2020)

Gemäss Koordinationsbesprechung vom 06.11.2020 mit Vertretern des Kantons sowie der Gemeinden Birr und Lupfig ist ein zusätzlicher Kreisels als Versacherknoten auf der künftigen Kantonsstrasse machbar. Die planerische Sicherstellung erfolgt im Rahmen des Erschliessungsplans. Da sowohl seitens der Gemeinde Birr als auch seitens der Brugg Immobilien AG und Brugg Lifting AG kein dringender Handlungsbedarf besteht, ist kurz- bis mittelfristig noch keine Planung vorgesehen.

2.2 Kantonale Planungen

Anpassungen Kantonsstrassen- und Versorgungsroutennetz

Der Grosse Rat hat am 15.09.2020 die Richtplanänderung zur Anpassung des Kantonsstrassennetzes beschlossen. Davon betroffen ist die neue Verbindungsspanne Birr-Lupfig (siehe Seite 4) und damit auch die entsprechenden Versorgungsrouten.

Die Versorgungsrouten zwischen Möriken-Wildegg und Birr werden aufgehoben. Dies betrifft in Birr die Pestalozzi- und Zentralstrasse. Dafür befindet sich neu eine Versorgungsroute vom gleichen Typ auf der K395 Eigenämterstrasse. Im Zusammenhang mit der neuen Verbindungsspanne soll auch die Versorgungsroute Typ 1 umgelegt werden (Abbildung 5).

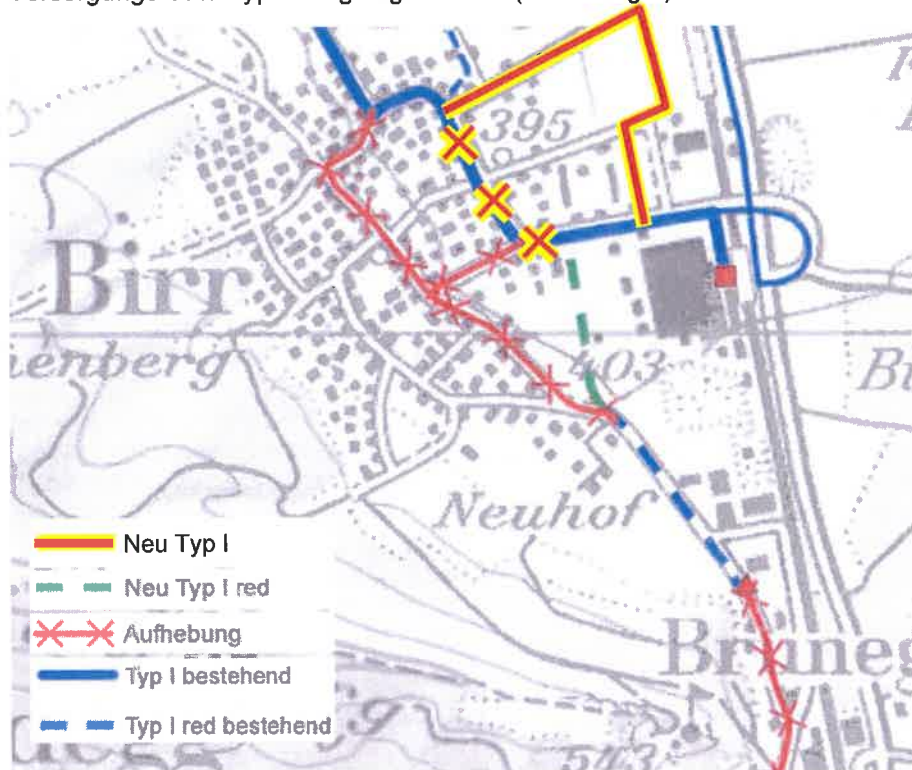


Abbildung 5: Mutationen Versorgungsrouten (Quelle: AVK, Kanton Aargau)

Ausbau Seebli-Knoten (Lupfig)

Die Gemeinde Birr liegt am Rande des Perimeters der Ostaargauer Strassenentwicklung OASE. Von Seiten Kanton bestehen Bemühungen für eine Verbesserung der Verkehrssituation auf der Seeblikreuzung.

Der Zugang zur A3 im Seebliknoten soll in Richtung Süden verlegt werden, um die Kapazität des Knotens besser auszuschöpfen. Dies hat Auswirkungen auf die Stausituation auf der K 118.

2.3 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan typologisiert die Birr als „Gemeinde in ländlichen Entwicklungsachsen“. Folgende Festlegungen des Richtplans sind für den vorliegenden KGV relevant:

Anlagen des kombinierten Verkehrs (Schiene / Strasse)

Am Bahnhof Lupfig besteht eine Freiverladestation (künftige Erschliessung über neue Verbindungsstrasse Birr – Lupfig, siehe Kapitel 2.2).

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Birr zählt zusammen mit den Gemeinden des Birrfelds und Mägenwil zum Entwicklungsschwerpunkt „Eigenamt“ von kantonaler Bedeutung. Gemäss Richtplan ist die Nutzungseignung auf produzierende und verarbeitende Nutzungen sowie auf Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf ausgerichtet.

Materialabbaugebiete

Im Eigenamt sind zahlreiche Materialabbaugebiete von kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan eingezeichnet, welche potenziell Schwerverkehr induzieren (Abbildung 7).



Abbildung 6: Ausschnitt Gesamtkarte Richtplan Kt. AG

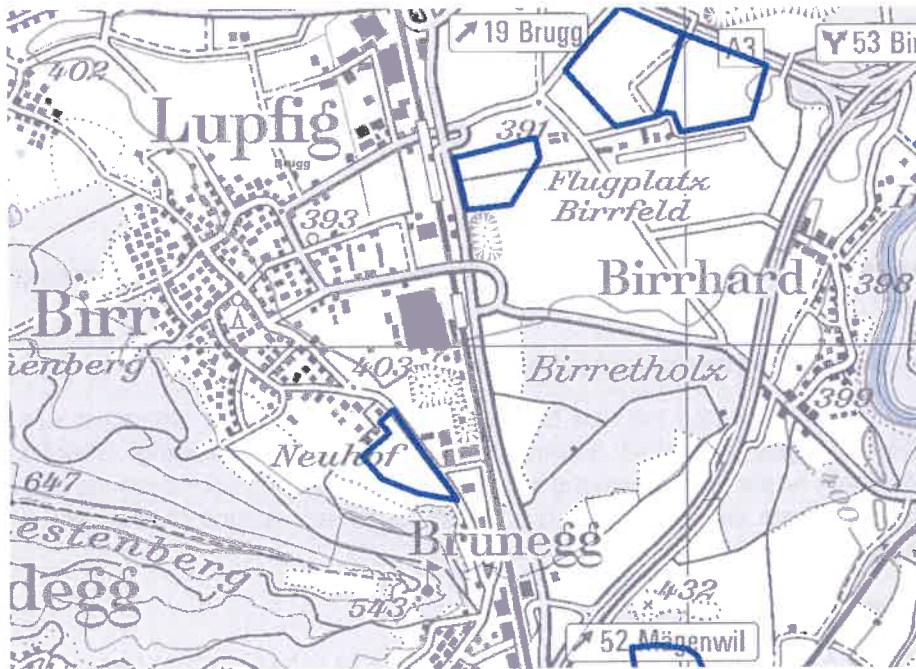


Abbildung 7: Materialabbaugebiete von kantonaler Bedeutung, Richtplan Kt. AG

2.4 Agglomerationsprogramm Aargau Ost

Massnahme FRV_02 im Agglomerationsprogramm 3. Generation sieht den Ausbau der Kantonsstrasse K 395 zwischen Birr und Brüegg vor. Dabei ist zur Schliessung einer Netzlücke in der kantonalen Radroute R595 ein Parallelweg zwischen dem Knoten Neuhof (Birr) und der dem Kreisel Bifang (Brüegg) vorgesehen. Die geschätzte Inbetriebnahme ist im Jahr 2022.

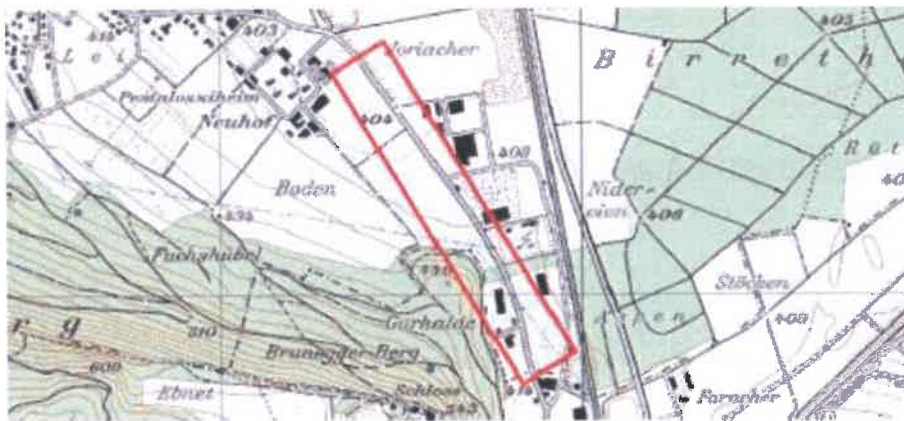


Abbildung 8: Massnahme FRV_02 des Agglomerationsprogramms 3. Generation (Quelle: Agglomerationsprogramm Aargau Ost)

2.5 Kantonale Mobilitätsstrategie „mobilitätAARGAU“

Die vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016 beschlossene kantonale Mobilitätsstrategie sieht für die Gemeinde Birr, als Gemeinde der ländlichen Entwicklungsachse, folgendes Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 vor:

- Fussverkehr: gleich bleibend
- Radverkehr: zunehmend (ohne spezielle Förderung)
- MIV: abnehmend (ohne spezielle Massnahmen)
- ÖV Bus: gleich bleibend
- ÖV Bahn: zunehmend (ohne spezielle Förderung)
- P+R: zunehmend
- B+R: zunehmend



Abbildung 9: Zielbild kantonale Mobilitätsstrategie für ländliche Entwicklungsachsen

2.6 Verkehrsmanagement Brugg Regio

Das Verkehrsmanagement Brugg Regio sieht auf dem Gebiet der Gemeinde Birr keine Massnahmen vor.



Abbildung 10: Ausschnitt Übersichtplan Verkehrsmanagement Brugg Regio

2.7 REK Brugg Regio, Mobilität

Das Regionale Entwicklungskonzept Brugg Regio identifiziert in Birr „wichtige siedlungsorientierte Kantonsstrassenräume“ (grün in Abbildung 11) und die geplante Umfahrung zwischen Lupfig und Birr (rot gestrichelt in Abbildung 11). In der Gemeinde Birr sollen das FRV-Netz ausgebaut und gute Verbindungen ins Zentrum Eigenamt sichergestellt werden. Das ÖV-Angebot und die Fahrplansicherheit im Zentrum Eigenamt soll weiter verbessert werden.



Abbildung 11: Ausschnitt Karte Mobilität, REK Brugg Regio

2.8 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP öV 2019) wurde vom Grossen Rat am 3. Dezember 2019 beschlossen.

Das MJP öV 2020 identifiziert in Birr eine ÖV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung, d.h. es konzentrieren sich die Fahrgastströme verschiedener Verkehrsträger auf engem Raum. Die Ziele für ÖV-Drehscheibe werden wie folgt formuliert:

- Leistungsfähiger Busterminal
- Erleichtertes Umsteigen mit baulichen Massnahmen
- Ausbau des Bike+Ride-Angebots
- Punktueller Ausbau des Park+Ride-Angebots
- Infrastrukturen für Sharing-Angebote (Mobility, Veloverleih, etc.)

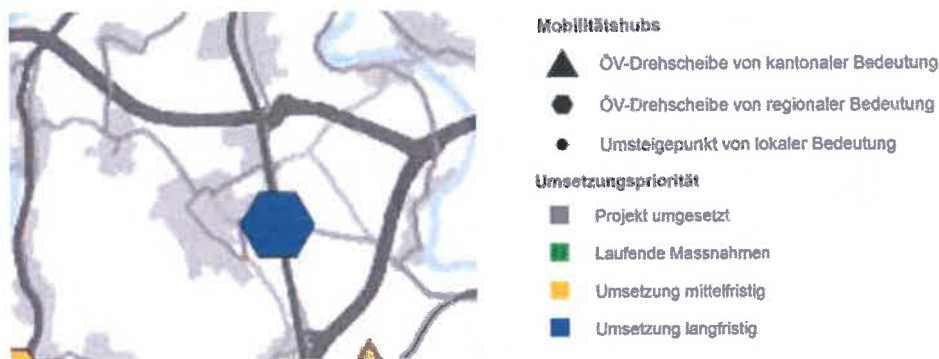


Abbildung 12: ÖV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung, Umsetzung langfristig

Das Zielbild S-Bahnen 2050 formuliert folgende wichtigen Angebotsausbauten mit Bezug zur Gemeinde Birr:

- Verbesserte Anbindung des Birrfelds in die Zentren Baden und Lenzburg–Aarau sowie eine gleichzeitige Verdichtung des Angebots zum 15-Min.-Takt

2.9 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn STEP 2030

Für die Weiterentwicklung des Bahnverkehrs ist für den Bahnhof Birr eine Peronverlängerung auf 300 m vorgesehen.

2.10 Verkehrsplanung Nachbargemeinden

Die Gemeinde Birr ist räumlich mit der Gemeinde Lupfig zusammengewachsen. Entsprechend sind die verkehrstechnischen Wechselwirkungen massgebend und in die Betrachtung miteinzubeziehen. Für die Gemeinde Lupfig wird im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung ebenfalls ein KGV ausgearbeitet. Die Abstimmung der KGV Birr und Lupfig erfolgte im Rahmen einer Koordinationssitzung am 05.10.2020.

Die verkehrsplanerischen Zusammenhänge mit der Gemeinde Brunegg werden über die kantonalen Instrumente und Massnahmen hinreichend berücksichtigt.

3. Analyse

3.1 Verkehrserzeugung

Bevölkerungsentwicklung

Ende 2018 hatte die Gemeinde Birr gemäss Bevölkerungsstatistik des Kantons Aargau 4'357 Einwohner. Die Einwohnerzahl hat in den letzten zehn Jahren um rund 6 % zugenommen.

Entwicklungsgebiete und unüberbaute Bauzonen

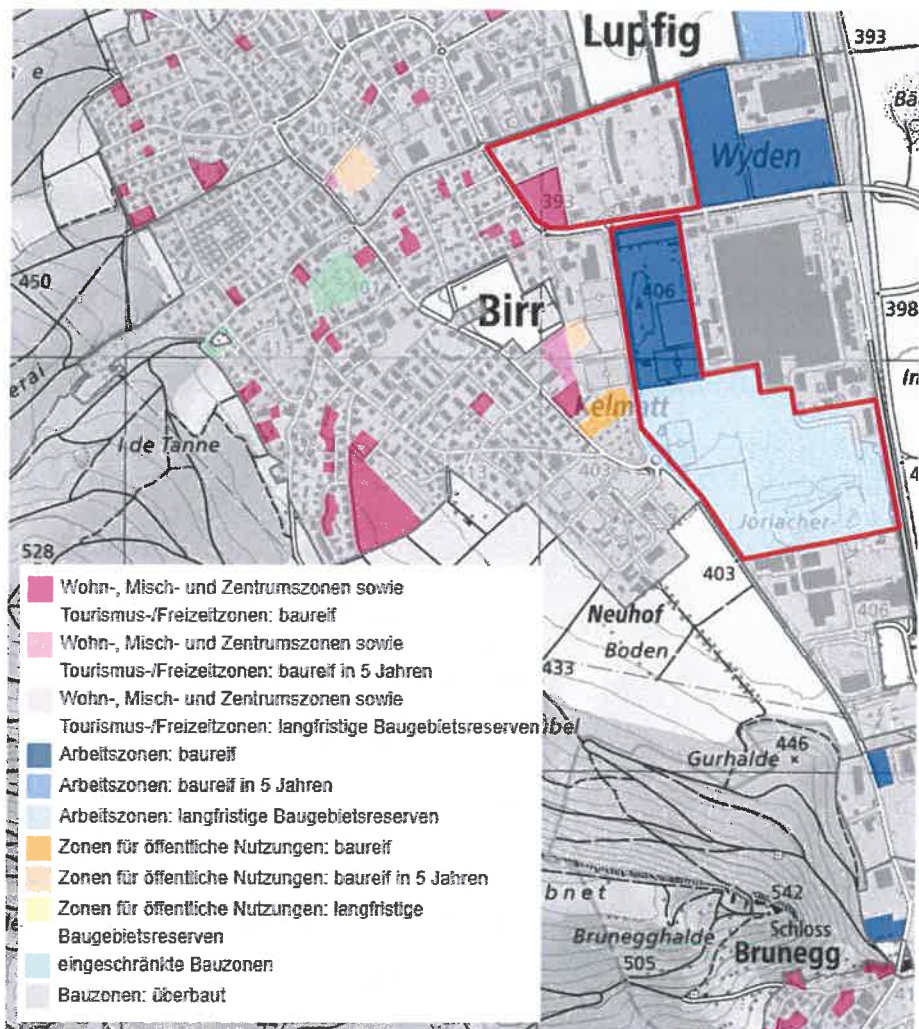


Abbildung 13: Stand der Erschliessung mit Masterplanperimeter (rot) (Quelle: AGIS)

Im Masterplan Wyde, Neumatt, Bachtalen wird zusätzlich zum Bestand von rund 850 Parkplätzen mit rund 1'000 zusätzlichen Parkplätzen gerechnet, was ein Total von 1'850 Parkplätzen ergibt. Dies entspricht rund 3'350 zusätzlichen Fahrten, bzw. einem Total von rund 5'600 Fahrten pro Tag. Im Masterplan ist eine Bushaltestelle im Gebiet der Verkaufsnutzungen der Wydenstrasse an der Gemeindegrenze vorgesehen (Abbildung 14).

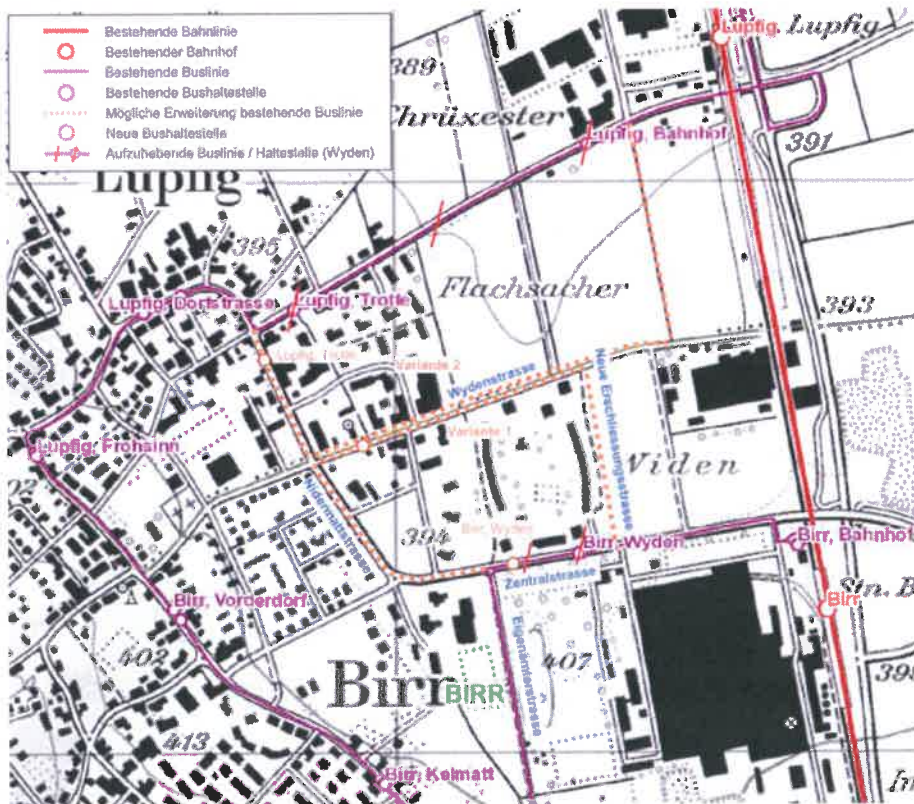


Abbildung 14: Bestehende Buslinie mit möglichen Änderungsvarianten 1 und 2 (Quelle: Masterplan Wyde, Neumatt, Bachtalen)

Für das Gebiet Grossacher und Grändel schätzt die Masterplanung ein generierter MIV von 6'800 täglichen Zu- und Wegfahrten. Im Masterplan wird eine Anpassung der Buslinienführung mit neuen Haltestellen vorgeschlagen (Abbildung 15). Der vorgesehenen Perronverlängerung auf 300m soll mit einer besseren südlichen Zugänglichkeit des Bahnhofs begegnet werden.

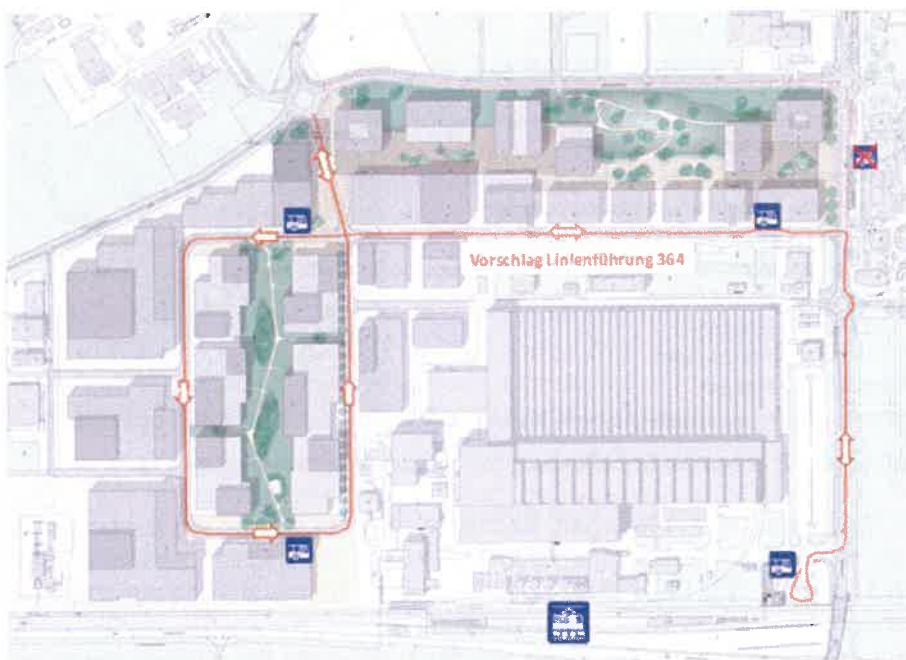


Abbildung 15: Anpassung der Buslinienführung Nr. 364 (Quelle: Masterplan Grossacher und Grändel)

Bestehende verkehrsinduzierende Gebiete, Bauten und Anlagen

Auf dem Gemeindegebiet von Birr und dem angrenzenden Gebiet von Lupfig bestehen folgende verkehrsinduzierende Anlagen:

Öffentliche Bauten und Anlagen	- Gemeindeverwaltung Birr an der Pestalozzistrasse - Kirche und Dorfmuseum an der Hinterdorfstrasse - Kath. Kirchenzentrum und Pflegeheim Eigenamt an der Wydenstrasse (Lupfig)
Schulen und Kindergärten	- Schulanlage Nidermatt an der Zentralstrasse - Kindergarten an der Pestalozzistrasse - Schulanlage Lupfig, angrenzend an Langstrasse
Publikumsintensive Anlagen	- Einkaufszentrum „Flachsi-Center“ an der Wydenstrasse (Lupfig)

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Strassennetz

Die Gemeinde Birr liegt an der Hauptverkehrsachse Wohlen-Brugg K118. Diese verläuft aber auf der östlichen Seite der Bahngleise und umfährt das Siedlungsgebiet. Die K 118 dient als Anschluss an die Nationalstrassen A1 und A3. Die Kantonsstrasse K 398 verbindet Birr mit Lupfig bzw. erschliesst Birr an das übergeordnete Kantons- bzw. Nationalstrassennetz. Die von Brunnegg kommende K 395 umfährt den Dorfkern Birr. Der entlastete Abschnitt der Pestalozzistrasse wurde zur Gemeindestrasse zurückgestuft. Die bestehende und geplante Hierarchie der Kantons- und Gemeindestrassen ist im Teilplan MIV ersichtlich.

Bei Normalbelastung wird das Strassennetz gemäss Zweckbestimmung genutzt. Staut sich der Verkehr auf dem Kantonsstrassennetz, so kann sich auf dem kommunalen Strassennetz (insb. Pestalozzistrasse) Ausweichverkehr bilden.

Die Kantonsstrassen weisen folgende Verkehrsbelastung auf (Quelle: AGIS):

- K118: DTV > 13'000 Fahrzeuge./Tag (2011)
- K398: DTV > 6'000 Fahrzeuge / Tag (2014)
- K395: DTV > 4'100 Fahrzeuge / Tag (2018)

Die Gemeindestrassen weisen folgende Verkehrsbelastung auf (Verkehrszählungen, 2017)

- Bachtalenstrasse: DTV > 1'600 Fahrzeuge / Tag
- Lättenstrasse: DTV > 570 Fahrzeuge / Tag
- Leistrasse: DTV > 300 Fahrzeuge / Tag
- Hinterhofstrasse: DTV > 266 Fahrzeuge / Tag

Abbildung 16 lokalisiert eine Häufung von Unfällen auf der Zentralstrasse im Bereich der Schule Nidermatt und beim Kreisel Neuhof.

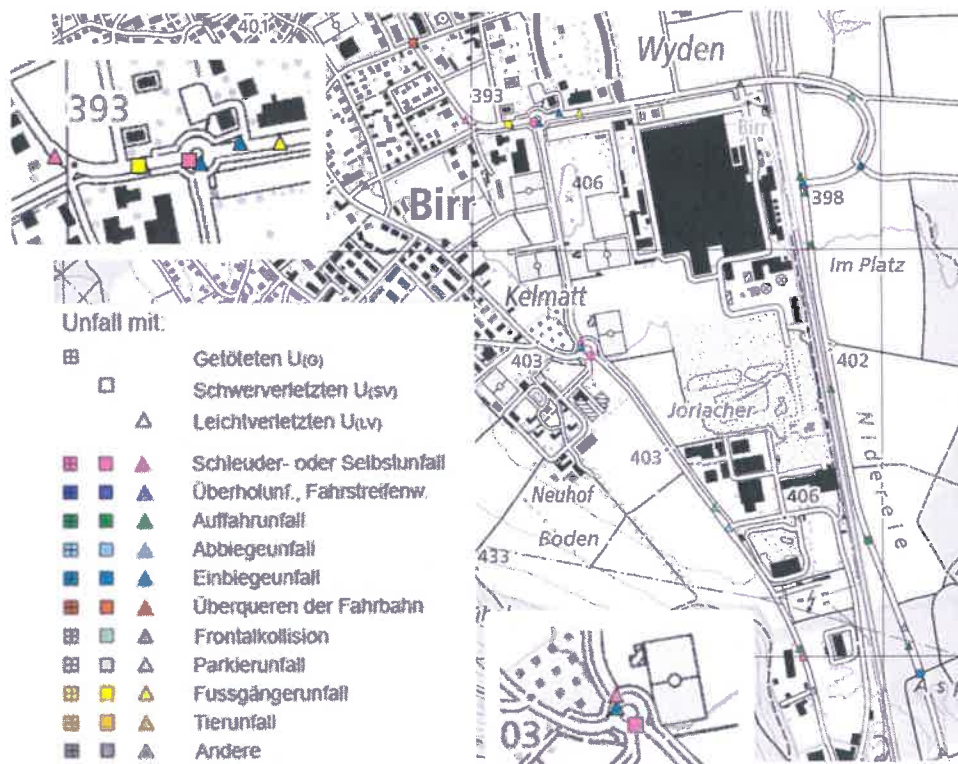


Abbildung 16: Unfälle mit Personenschaden seit 2011 (Quelle: map.geo.admin.ch)

Quartierserschliessung

Die Quartierserschliessung erfolgt über mehrere Anschlüsse mit Tempo 30 auf die Pestalozzistrasse. Gemäss Aussage Ortsansässiger funktioniert die Quartierserschliessung flüssig, wobei das Verkehrsaufkommen morgens und abends spürbar am höchsten ist. Die Erschliessung über die Zentralstrasse in Richtung Nationalstrasse konzentriert sich im Bereich der Schule Birr, was Konfliktpotenzial hat.

Ruhender Verkehr

Das regelmässige Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund ist bewilligungs- und gebührenpflichtig. Folgende öffentlichen Parkplätze unterliegen Spezialregelungen gemäss kommunaler Parkierungsverordnung (Zeitliche Beschränkung, Einschränkung der Benutzergruppen):

- Parkplatz Bahnhof SBB	34 PP
- Parkplatz Schule Nidermatt (Sektoren A und B)	46 PP
- Parkplatz Schulstrasse	ca. 10 PP
- Parkplatz Ausonia	14 PP
- Parkplatz Gemeindehaus	ca. 11 PP
- Parkplatz Dorfmatt	10 PP
- Parkplatz Weiher am Hürnegässli	ca. 7 PP
- Parkplatz unterhalb Friedhof	ca. 40 PP

Die Dimensionierung privater Parkplätze geschieht gemäss § 43 BauG basierend auf der VSS-Norm SN 640 281. Die zum Zeitpunkt rechtskräftige BNO erlaubt keine Reduktion der privaten Parkfelder unter den Normbedarf.

Schwerverkehr

Die Gemeinde Brunegg hat den Zubringer zur Autobahn (Feldstrasse) für den Schwerverkehr gesperrt, was zu einer Mehrbelastung auf dem Gebiet der Gemeinde Birr führt. Innerhalb dem Dorfkern gibt es Betriebe, welche Schwerverkehr induzieren.

3.3 Fuss- und Radverkehr (FRV)

Wanderwege

Ein Wanderweg des kantonalen Netzes verläuft entlang dem Waldrand westlich der Gemeinde. Ein weiterer Aargauer Wanderweg beginnt im Berufsbildungsheim Neuhof und verläuft entlang der Pestalozzistrasse in Richtung Gemeinde Lupfig.

Fusswegnetz

Die Qualität des Fusswegnetzes sowie die Durchlässigkeit der Siedlungsstruktur für Fussgänger variieren je nach Gebiet. Die Gebietseinteilung charakterisiert sich durch die linearen Hauptverkehrsachsen: Die Eisenbahnlinie, die Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet sowie die Pestalozzistrasse wirken auf das Fussverkehrsnetz trennend (Abbildung 17). Es bestehen Fussgängerstreifen und Unterführungen zur Reduktion der Trennwirkung.

Die Qualität der Fussgängerwege entlang der linearen Hauptverkehrsachsen wird generell als gut beurteilt. Defizite bestehen im Dorfkern entlang der Pestalozzistrasse (Abbildung 18).



Abbildung 17: Zentralstrasse als Element mit Trennwirkung



Abbildung 18: Einseitiges Trottoir im Dorfkern entlang der Pestalozzistrasse

Das Siedlungsgebiet westlich der Pestalozzistrasse ist für den Fussverkehr durchlässig. Die Fusswegverbindungen entlang von Erschliessungsstrassen mit Temporegime 30 werden durch ausschliessliche Fusswege ergänzt.



Abbildung 19: Geteilte Verkehrsfläche mit Fussgängerlängsstreifen



Abbildung 20: Fussweg

Der Oberstufenstandort in Lupfig und das Einkaufszentrum Flachsacher induzieren viel Fussverkehr über die Gemeindegrenze zu Lupfig (Langgasse, Wydenstrasse). Fehlende Trottoirs und nicht effektiv platzierte Fussgängerstreifen verursachen gefährliche Querungssituationen.

Die verkehrsorientierte Kantonsstrasse (Zentralstrasse, Nidermattstrasse) beim Schulzentrum Nidermatt birgt Gefahrenpotenzial für Schüler.

Das undurchlässige Gewerbegebiet westlich entlang der Bahngleise trennt den Bahnhof räumlich vom Wohngebiet. Die Hauptroute für den Fussverkehr in Richtung Bahnhof verläuft entlang der Zentralstrasse (Abbildung 21). Ein nicht nach Norm ausgebauter Weg entlang der Bahngleise erschliesst das südlich gelegene Gewerbegebiet Eistäpfe für den Fussverkehr mit dem Bahnhof (Abbildung 22).



Abbildung 21: Erschliessung Bahnhof Birr über die Zentralstrasse



Abbildung 22: Fussweg entlang der Bahngleise

Fahrradverkehrsnetz

Die kantonale Radroute 595 verläuft über die Pestalozzi- und Bruneggstrasse in Nord-Süd Richtung. Ein Projekt zur Schliessung der Netzlücke im südlichen Gemeindegebiet entlang der K395 soll bis 2022 realisiert werden. In Richtung Osten verläuft entlang der Zentralstrasse die kantonale Radroute 733.

Das kommunale Velowegnetz gestaltet sich ähnlich wie das Fussverkehrsnetz, wobei einige Fusswege mit Fahrverbot für den Radverkehr wegfallen.

3.4 Öffentlicher Verkehr (öV)

Eisenbahn

Vom Bahnhof Birr verkehren die folgenden S-Bahnverbindungen:

- S25: stündlich in Richtung Brugg und Muri
- S23: stündlich in Richtung Baden und Langenthal

Gemäss aktuellem Fahrplan verkehren je zwei Züge pro Stunde Richtung Brugg und Othmarsingen (Tabelle 1). Da diese innerhalb eines Zeitfensters von weniger als 20 Minuten abfahren, muss im schlechtesten Fall über 40 Minuten auf den nächsten Zug gewartet werden.

Tabelle 2: Abfahrtszeiten der Züge am Bahnhof Birr

Linie	Richtung Brugg		Richtung Othmarsingen	
	Abfahrt	Wartezeit auf nächsten Zug	Abfahrt	Wartezeit auf nächsten Zug
S 23	xx:37	41 Minuten	xx:21	17 Minuten
S 25	xx:18	19 Minuten	xx:38	43 Minuten

Buslinien

Die Postautolinie 364 verbindet den Bahnhof Birr mit dem Dorfkern Birr in Richtung Bahnhof Brugg tagsüber im Viertelstunden- und abends im Halbstundentakt. Der Grossteil des Siedlungsgebiets weist die ÖV-Güteklasse C auf. Randgebiete sowie das Gebiet Adelmatt/Langgass sind der ÖV-Güteklasse D zugeordnet (Quelle: AGIS)

Die Ausführung der Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet ist in Tabelle 3 ersichtlich. Keine der Halteketten entsprechen den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

Tabelle 3: Typologie und Ausführung nach Anforderungen BehiG der Bushaltestellen

	Richtung Brugg		Richtung Birr Bahnhof	
	Typ	Ausbau BehiG	Typ	Ausbau BehiG
Birr Vorderdorf	Ausstellplatz	nein	Bucht	nein
Birr Kelmatt	Fahrbahnhaltestelle	nein	Fahrbahnhaltestelle	nein
Birr Wyden	Bucht	nein	Bucht	nein
Birr Bahnhof	Busbahnhof	nein		

3.5 Kombinierte Mobilität

Am Bahnhof Birr befindet sich eine Park+Ride Infrastruktur mit 34 Parkplätzen. Die Parkkarten werden durch die Gemeinde ausgestellt. Ebenfalls existieren gedeckte Veloabstellplätze (Bike+Ride).



Abbildung 23: Park+Ride Bahnhof Birr



Abbildung 24: Bike+Ride Bahnhof Birr

3.6 Zwischenfazit

Stärken

- In den Wohnquartieren besteht wenig Durchgangsverkehr. Der Ziel- und Quellverkehr wird effizient abgeleitet.
- Die Wohnquartiere, insbesondere westlich der Pestalozzistrasse, weisen eine hohe Durchlässigkeit und Qualität für den FRV auf.
- Die Entwicklungsgebiete profitieren von der Nähe zum Bahnhof von einer guten ÖV-Erschliessung. Eine in den Masterplanungen bewusst durchlässige Gestaltung der Entwicklungsgebiete ermöglicht den räumlichen Zusammenhang zwischen Bahnhof und dem Dorfkern Birr wiederherzustellen.
- Die Infrastruktur für P+R sowie B+R am Bahnhof Birr fördert die kombinierte Mobilität

Defizite

- Die Gestaltung der Pestalozzistrasse ist, trotz der Umklassierung zur Gemeindestrasse, stark verkehrsorientiert, belastet durch den Schwerverkehr und weist Defizite für den FRV auf.
- Im Bereich der Schule Nidermatt besteht Konfliktpotenzial zwischen MIV und FRV.
- Entlang der Grenze zur Gemeinde Lupfig, im Bereich Wide/Neumatt, entstehen gefährliche Situationen durch frei querende Fussgänger.
- Der Bahnhof Birr ist für den FRV vom Dorfkern ungenügend erschlossen. Der Fahrplankontakt ist unattraktiv.
- Die Haltekanten der Bushaltestellen genügen nicht den Vorschriften des BehiG.
- Eltern-Taxis führen im Bereich der Schule Nidermatt zu verkehrstechnisch unbefriedigenden Situationen.

4. Zielsetzungen

4.1 Stossrichtung

Die Gemeinde hat folgende Grundsätze definiert:

Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Entwicklungsgebiete zu legen, welche langfristig ein grosses Verkehrsaufkommen erzeugen werden. Die Auswirkungen sind in regelmässigen Abständen zu prüfen und die Ziele gegebenenfalls anzupassen.

Änderung des Modal-Split des Binnenverkehrs zugunsten des öffentlichen- und des Fuss- und Radverkehrs (FRV)

Die Voraussetzungen, den Binnenverkehr innerhalb des zusammengewachsenen Siedlungsgebiets von Birr und Lupfig mehr mit dem Fahrrad und zu Fuss abzuwickeln, sind vorhanden. Wo diese Voraussetzungen punktuell noch nicht gegeben sind, sollen attraktivere Bedingungen für den FRV geschaffen werden. Infrastrukturen zur Förderung der kombinierten Mobilität sind klar anzustreben.

Hohe Qualität der Verkehrsräume

Die öffentlichen Räume sollen bewusst nicht als reine Verkehrsflächen für den MIV gestaltet werden, sondern Raum für Begegnung und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sein. Dafür sollen die öffentlichen Räume attraktiv gestaltet werden.

Verkehrssicherheit und Reduktion negativer Verkehrseffekte

Punktuelle Sicherheitsdefizite an der Verkehrsinfrastruktur sollen baulich angegangen werden. Insbesondere sind Situationen zu verbessern, bei welchen verkehrsorientierte Strassen neben FRV induzierenden Nutzungen (z.B. Schulen) liegen.

4.2 Zielsystem

Tabelle 4: Zielsystem

Handlungsfeld	Ziel	Indikator
A. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	ZA1: Zweckbestimmung Die Gestaltung der Strassen soll der Zweckbestimmung (verkehrsorientierte / siedlungsorientierte Strassen) entsprechen.	DTV Ist-Soll Vergleich
	ZA2: Schwerverkehr Der Schwerverkehr soll von der Ortsdurchfahrt auf die Kantonsstrassen weggelenkt werden.	Schwerverkehrsanteil
	ZA3: Verkehrsfluss Das Verkehrsaufkommen soll effektiv aus dem Siedlungsgebiet abgeleitet werden.	Stau im Siedlungsgebiet
	ZA4: Verkehrssicherheit Sicherheitsrelevante Defizite an der Verkehrsinfrastruktur sollen baulich behoben werden.	Unfallgeschehen
B. Fuss- und Radverkehr (FRV)	ZB1: Modal-Split Der Anteil des Fuss- und Radverkehrs insbesondere am Binnenverkehr soll erhöht werden.	Modal-Split
	ZB2: Durchgängigkeit Die Gemeinde soll ein lückenloses Fuss- und Radwegnetz aufweisen.	Anzahl Netzlücken
	ZB3: Qualität Den Fussgängern und Radfahrern sollen qualitativ gut ausgebaute Wege geboten werden.	Anzahl Fussgänger / Radfahrer
	ZB4: Sicherheit Sicherheitsdefizite auf Fuss- und Radwegen sollen behoben werden.	Unfallgeschehen
C. Öffentlicher Verkehr (öV)	ZC1: Erreichbarkeit Die Entwicklungsgebiete sollen innerhalb Gehdistanz (300 m) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.	ÖV-Gütekategorie
	ZC2: Fahrplankontakt und Kapazität Die Kapazität des Bahnangebots soll erhalten, bzw. die Kapazität und der Takt des Busangebots erhöht werden.	Fahrplan
	ZC3: Qualität Die Haltestellen sollen behindertengerecht ausgebaut und zweckmässig möbliert sein.	Haltestellen nach BehiG
D. Mobilitätsmanagement (MM) und ruhender Verkehr	ZD1: Kombinierte Mobilität Das Angebot für B+R soll erhöht werden.	Anzahl B+R
	ZD2: Entwicklungsgebiete Die Verkehrserzeugung in den Entwicklungsgebieten soll so tief wie möglich gehalten werden.	Fahrten / Parkplätze
	ZD3: Schulwegsicherheit Die Anzahl Fahrten durch Eltern-Taxis sollen minimiert werden.	Anzahl Elterntaxis

5. Massnahmen

In Tabelle 5 sind alle Massnahmen, geordnet nach Handlungsfeld, aufgelistet. Die Massnahmen werden in Form von Massnahmenblätter detailliert in Anhang A abgehandelt.

Tabelle 5: Massnahmenliste

Handlungsfeld		Zeithorizont
Massnahme		
A. Motorisierter Individualverkehr (MIV)		
MA1	Betrieb und Gestaltung Zentralstrasse / Nidermattstrasse	langfristig
MA2	Aufwertung Pestalozzistrasse	mittelfristig
MA3	Kapazitätsnachweis Entwicklungsgebiete	kurzfristig
MA4	Neubau Verbindungsspange Birr-Lupfig	mittelfristig
B. Fuss- und Radverkehr (FRV)		
MB1	Ausbau Erschliessung Eistäpfe	kurzfristig
MB2	Schliessung Netzlücke Fahrradverkehr Pestalozzistrasse	mittelfristig
MB3	Entschärfung Konfliktstellen Zentralstrasse	kurzfristig
MB4	Entschärfung Konfliktstellen Wydenstrasse	kurzfristig
MB5	Schulwegsicherheit	kurzfristig
MB6	Sicherstellen Fusswegnetz	mittelfristig
C. Öffentlicher Verkehr (öV)		
MC1	ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Wyde, Neumatt, Bachtalen	langfristig
MC2	ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel	langfristig
MC3	Behindertengerechte Bushaltestellen	kurzfristig
MC4	Koordination Entwicklung Busnetz	langfristig
D. Mobilitätsmanagement (MM)		
MD1	Parkierung	kurzfristig
MD2	Elterntaxis Kampagne	kurzfristig
MD3	P+R Bahnhof Süd	langfristig
MD4	B+R an Bushaltestellen	mittelfristig
MD5	Mobilitätsmanagement mit ansässigem Gewerbe	mittelfristig

- kurzfristig: 0 – 5 Jahre
- mittelfristig: 5 – 10 Jahre
- langfristig: > 10 Jahre

6. Umsetzung und Controlling

6.1 Umsetzung

Bei der Umsetzung der im KGV definierten Massnahmen sind die finanziellen und personellen Ressourcen sowie die politischen Rahmenbedingungen der Gemeinde zu berücksichtigen. Massnahmen zur Umsetzung werden im Budgetprozess der Gemeinde freigegeben.

Anhand des Formulars im Anhang B kann die Gemeinde die KGV-Massnahmen jährlich planen.

6.2 Wirkungskontrolle

Eine Wirkungskontrolle zeigt die Effektivität der umgesetzten Massnahmen und damit, ob die im KGV definierten Ziele erreicht wurden. Der Zielerreichungsgrad lässt sich anhand der in Tabelle 4 definierten Indikatoren messen. Diese lassen sich zum Beispiel durch folgende Tätigkeiten messen:

- Periodische Geschwindigkeitsmessungen kombiniert mit Verkehrszählungen
- Kontrolle und Erhebung Elterntaxis
- Auswertung registrierter Unfälle
- Hinweise aus der Bevölkerung

Anhand des Formulars im Anhang C kann die Gemeinde die Effektivität der umgesetzten Massnahmen festhalten. Die Periodizität der Erhebungen ist auf die konkrete Massnahmenumsetzung abzustimmen und soll ungefähr alle fünf Jahre erfolgen.

7. Information und Mitwirkung

7.1 Erarbeitung KGV

Die Erarbeitung des KGV-Entwurfs erfolgte zusammen mit einer Begleitgruppe (siehe Kapitel 1.3) zwischen Mai und Juli 2019.

Die Gesamtbevölkerung hatte die Möglichkeit, während der öffentlichen Mitwirkung vom 6. September bis 7. Oktober 2019 Vorschläge in die Planung einzubringen. Gleichzeitig wurde der Entwurf auch der Abteilung Verkehr zur vorläufigen Beurteilung eingereicht und den Nachbargemeinden und dem Regionalplanungsverband Brugg Regio zur Stellungnahme unterbreitet.

Eine Übersicht über die Eingaben mit planerischer Stellungnahme und Entscheidung des Gemeinderates befindet sich im separaten Mitwirkungsbericht. Alle Mitwirkenden werden nach dem Beschluss des KGV schriftlich informiert.

Die wichtigsten Eckdaten und Meilensteine sind in Tabelle 6 dokumentiert.

Tabelle 6: Eckdaten und Meilensteine der Erarbeitung KGV

Datum	Anlass	Thema
09.04.2019	Begehung	Ortsbegehung Planungsbüro mit Gemeindeammann René Grütter
25.04.2019	Sitzung	Startsitzung mit Abteilung Verkehr
14.05.2019	Sitzung	Sitzung Nr. 1 mit Begleitgruppe
14.06.2019	Sitzung	Sitzung Nr. 2 mit Begleitgruppe
12.08.2019	Beschluss Gemeinderat	Verabschiedung KGV zur Mitwirkung und vorläufigen Beurteilung
06.09.- 07.10.2019	Auflage KGV	Öffentliche Mitwirkung und regionale Abstimmung
23.01.2020	Stellungnahme	Vorläufige Beurteilung AVK
23.01.2020	Sitzung	Besprechung vorläufige Beurteilung
29.06.2020	Sitzung	Besprechung Mitwirkungseingabe Brugg Lifting / Brugg Immobilien
21.08.2020	Stellungnahme	Stellungnahme Brugg Lifting / Brugg Immobilien zur Kreisellösung
15.09.2020	Beschluss Grosser Rat	Änderung Kantonsstrassennetz
05.10.2020	Sitzung	Koordination KGV Birr / Lupfig, Besprechung Kreisellösung
06.11.2020	Online Sitzung	Besprechung Kreisellösung mit AVK
11.02.2021	Online Sitzung	Besprechung Umsetzung Mitwirkungseingabe mit Brugg Immobilien / Brugg Lifting
17.03.2021	Online Sitzung	Koordination KGV / Nupla
19.04.2021	Beschluss Gemeinderat	Beschluss KGV inkl. Mitwirkungsbericht

7.2 Übersicht Änderungen

Die wesentlichen Anpassungen seit der öffentlichen Mitwirkung und vorläufigen Beurteilung sind in Tabelle 7 zusammengefasst.

Tabelle 7: Liste der Änderungen

Verweis	Thema	Anpassung
Kap. 2.1	Kommunale Planungen	Aktualisierung Projektstand
Kap. 2.2	Kantonale Planungen	Anpassung aufgrund Richtplanänderung zum Kantonsstrassennetz
Kap. 2.5	Kantonale Mobilitätsstrategie	Ergänzung mit Zielbild (Abbildung 9)
Kap. 2.10	Verkehrsplanung Nachbargemeinden	Verweis auf Abstimmung mit KGV Lupfig
Kap. 3.2	Ruhender Verkehr	Angabe Anzahl Parkfelder der öffentlichen Parkplätze
Kap. 4.2	Zielsystem	Anpassung Zielformulierungen: ZA1: Zweckbestimmung (MIV) ZC1: Erreichbarkeit (ÖV) ZC2: Fahrplankontakt und Kapazität (ÖV) ZD1: Kombinierte Mobilität (MM) ZD2: Entwicklungsgebiete ZD3: Schulwegsicherheit
Kap. 5	Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung MA1/MA2 mit Hinweis auf Prüfung Tempo 30 und Begegnungszonen - Neue Massnahme MC4: Koordination Entwicklung Busnetz - MD1: Abgleich mit BNO
Kap. 7	Information und Mitwirkung	Hinweis auf Mitwirkungsbericht Liste der Änderungen
Kap. 8	Genehmigungsblatt Kanton	Präzisierung der massgebenden Dokumente
TP 1	Teilplan MIV	Anpassungen gemäss vorläufiger Beurteilung Kanton Erschliessungspfeile Gebiet Brugg Immobilien / Brugg Lifting
TP 2	Teilplan ÖV	Anpassungen gemäss vorläufiger Beurteilung Kanton Verzicht auf Buslinienführung für neue Bushaltestelle an Wydenstrasse
TP 3	Teilplan Fussverkehr	Anpassungen gemäss vorläufiger Beurteilung Kanton Abstimmung Fussgängerstreifen mit Lupfig Ergänzung geplante Tempo-30-Zonen in der Pestalozzistrasse, Zentralstrasse und Langgasse
TP 4	Teilplan Veloverkehr	Anpassungen gemäss vorläufiger Beurteilung Kanton Ergänzung geplante Tempo-30-Zonen in der Pestalozzistrasse, Zentralstrasse und Langgasse

8. Genehmigungsbblatt Kanton

Der KGV Birr besteht aus folgenden Inhalten:

- Vorliegender Bericht
- Teilplan 1, Motorisierter Individualverkehr
- Teilplan 2, Öffentlicher Verkehr
- Teilplan 3, Fussverkehr
- Teilplan 4, Veloverkehr

Die vorläufige Beurteilung durch die Abteilung Verkehr datiert vom 23.01.2020.

Der Gemeinderat Birr hat den KGV am 19.04.2021 beschlossen (§ 54a Abs. 1 BauG).

Der Gemeindeammann

Der Gemeindeschreiber



René Grütter



Christof Bamberger

Der Beschluss des KGV durch den Gemeinderat bezieht sich auf den gesamten KGV. Dies bedeutet, dass für die kommunalen Behörden die Verpflichtung besteht, die Massnahmen im KGV im Rahmen ihrer Zuständigkeiten umzusetzen.

Es sind folgende Inhalte des KGV Birr durch den Kanton / Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt zu genehmigen.

- Kapitel 4: Zielsetzungen

Vorsteher Department BVU



Stephan Attiger

Anhang A Massnahmenblätter

Je Massnahme, aufgelistet in Kapitel 5, wurde ein Massnahmenblatt mit den folgenden Inhalten ausgearbeitet:

- Kurzbeschrieb
- Ziele
- Federführung
- Koordination
- Zeithorizont
- Vorgehen
- Wirkungskontrolle
- Abhängigkeiten andere Massnahmen
- Verweise

Die Massnahmenblätter sind im Rahmen der laufenden Planung nachzuführen.

MA1 Betrieb und Gestaltung Zentralstrasse / Nidermattstrasse

Kurzbeschreibung	<p>Mit der geplanten Realisierung der Verbindungsspanne Birr-Lupfig werden der westliche Teil der Zentralstrasse und die Nidermattstrasse vom Verkehr freigespielt und zur Gemeindestrasse umklassiert.</p> <p>Damit das Potenzial der Verkehrsentslastung genutzt wird, sind die betroffenen, bisher verkehrsorientierten Strassenabschnitte mittels verkehrsberuhigenden Massnahmen zu siedlungsorientierten Strassen umzugestalten. Die Einführung von Tempo 30 und einer Begegnungszone ist zu prüfen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - ZA1: Zweckbestimmung - ZA4: Verkehrssicherheit - ZB1: Modal-Split - ZB2: Qualität - ZB4: Sicherheit
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Kanton Aargau, BVU Schule Birr Einwohnergemeinde Lupfig Eigentümer Perimeter Masterplanung
Zeithorizont	langfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept - Umsetzung nach Realisierung MA4
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - MA4: Neubau Verbindungsspanne Birr-Lupfig - MB5: Schulwegsicherheit - MC1: ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Wyde, Neumatt, Bachtalen - MC4: Koordination Entwicklung Busnetz - MD1: Parkierung - MD2: Elterntaxis Kampagne
Verweise	Masterplan Wyde, Neumatt, Bachtalen



MA2 Aufwertung Pestalozzistrasse

Kurzbeschreibung	<p>Auf die Umklassierung der Pestalozzistrasse von einer Kantonsstrasse zur Gemeindestrasse im Kernbereich von Birr wurde baulich nicht reagiert. Im Rahmen der Massnahme ist die Ortsdurchfahrt siedlungsorientierter, einer Sammelstrasse entsprechend, zu gestalten. Dabei sind städtebauliche Aspekte und die Bedürfnisse des FRV sowie des ÖV bezüglich der Haltestelle Vorderdorf besonders zu berücksichtigen.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Pestalozzistrasse sind auch die Langgasse und der östliche Teil der Zentralstrasse einzubeziehen. Die Einführung von Tempo 30 ist zu prüfen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZA1: Zweckbestimmung- ZA2: Schwerverkehr- ZA4: Verkehrssicherheit- ZB2: Durchgängigkeit- ZB3: Qualität- ZB4: Sicherheit- ZC3: Qualität
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Gemeinde Lupfig
Zeithorizont	mittelfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept- Umsetzung
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MB2: Schliessung Netzlücke Fahrradverkehr Pestalozzistrasse- MB3: Entschärfung Konfliktstellen Zentralstrasse- MC3: Behindertengerechte Bushaltestellen
Verweise	keine



MA3 Kapazitätsnachweis Entwicklungsgebiete

Kurzbeschreibung	Für die Entwicklungsareale des ESP Eigenamt (inkl. dem Masterplanungssperimeter Grossacher und Grändel) ist ein regionaler Kapazitätsnachweis erforderlich. Da es sich beim Gebiet um einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) handelt, übernimmt der Kanton diese Aufgabe.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZA3: Verkehrsfluss- ZB1: Modal-Split- ZD2: Entwicklungsgebiete
Federführung	Kanton Aargau, BVU
Koordination	Gemeinde Birr Gemeinde Lupfig Gemeinde Hausen
Zeithorizont	kurzfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Erarbeitung Kapazitätsnachweis durch Abteilung Verkehr, BVU, Kanton AG- Besprechung Resultate und Handlungsbedarf mit Kanton und Gemeinde
Wirkungskontrolle	Periodische Erhebungen an den relevanten Verkehrsknoten
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MC2: Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel- MD1: Parkierung
Verweise	Masterplan Grossacher und Grändel



MA4 Neubau Verbindungsspanne Birr-Lupfig

Kurzbeschreibung	Die Umsetzung der Verbindungsspanne Birr-Lupfig entlastet die beiden Dörfer Birr und Lupfig vom Durchgangsverkehr und dient der effektiven Lenkung des Werk- und Schwerverkehr auf das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz. Die neue Verbindungsspanne wird als kommunale Strasse erstellt und soll im Anschluss an den Kanton abgetreten werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - ZA1: Zweckbestimmung - ZA2: Schwerverkehr - ZB3: Qualität - ZB4: Sicherheit
Federführung	Gemeinde Birr (Teil auf Gemeindegebiet Birr)
Koordination	Kanton Aargau, BVU Gemeinde Lupfig
Zeithorizont	mittelfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erschliessungsplan (Sondernutzungsplanung) - Projekt - Umsetzung
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	- MA1: Betrieb und Gestaltung Zentralstrasse/Nidermattstrasse
Verweise	Konzept Umfahrung Birr – Lupfig, 12.06.2014



MB1 Ausbau Erschliessung Eistöpfe

Kurzbeschreibung	Die Fusswegverbindung vom Bahnhof Birr in Richtung südliches Gewerbegebiet entlang der Bahnlinie wird normgerecht ausgebaut.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZB1: Modal-Split- ZB2: Durchgängigkeit- ZB3: Qualität- ZC1: Erreichbarkeit
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	SBB Eigentümer Masterplanung
Zeithorizont	kurzfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Platzbedarf mit Erschliessungsplan oder Dienstbarkeiten sichern- Projekt- Umsetzung
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten an- dere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MC2: ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel
Verweise	Masterplan Grossacher und Grändel



MB2 Schliessung Netzlücke Fuss- und Radverkehr Pestalozzistrasse

Kurzbeschreibung	Die Qualität und Sicherheit der kantonalen Radroute entlang der Pestalozzistrasse wird durch bauliche Massnahmen verbessert. Die Durchgängigkeit der Fusswegverbindungen ist ebenfalls zu überprüfen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZB1: Modal-Split- ZB2: Durchgängigkeit- ZB3: Qualität- ZB4: Sicherheit
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Gemeinde Lupfig Kanton Aargau, BVU
Zeithorizont	mittelfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Planung und Umsetzung gemeinsam mit MA2
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MA2: Aufwertung Pestalozzistrasse
Verweise	keine



MB3 Entschärfung Konfliktstellen Zentralstrasse

Kurzbeschreibung	Durch bauliche Massnahmen wird die Sicherheit für querende Fussgänger entlang der Zentralstrasse insbesondere an den Knoten gewährleistet.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - ZA1: Zweckbestimmung - ZB1: Modal-Split - ZB3: Qualität - ZB4: Sicherheit - ZD3: Schulwegsicherheit
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Schule Birr
Zeithorizont	kurzfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstudie - Umsetzung
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	- MB5: Schulwegsicherheit
Verweise	keine



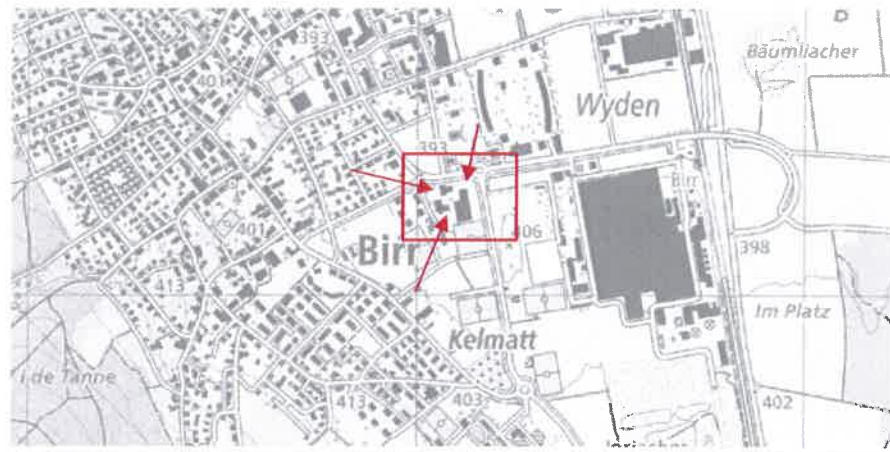
MB4 Entschärfung Konfliktstellen Wydenstrasse

Kurzbeschreibung	Mittels baulicher Massnahmen wird das Konfliktpotenzial frei querender Fussgänger entlang der Gemeindegrenze entschärft. Insbesondere für eine klare Gestaltung der Einmündungen sind bauliche Massnahmen zu prüfen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZA1: Zweckbestimmung- ZB1: Modal-Split- ZB3: Qualität- ZB4: Sicherheit- ZD3: Schulwegsicherheit
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Gemeinde Lupfig
Zeithorizont	kurzfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Verkehrsstudie- Umsetzung
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MA1: Betrieb und Gestaltung Zentralstrasse / Nidermattstrasse- MB5: Schulwegsicherheit
Verweise	Masterplan Wyde, Neumatt, Bachthalen



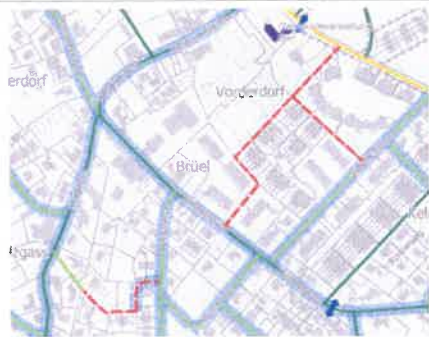
MB5 Schulwegsicherheit

Kurzbeschreibung	Unter Mitwirkung der Bevölkerung werden die Hauptschulwege mit ihren Konfliktstellen identifiziert und entsprechend effektive Massnahmen zur Sicherheit geplant und umgesetzt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZB1: Modal-Split- ZB2: Durchgängigkeit- ZB3: Qualität- ZB4: Sicherheit- ZD3: Schulwegsicherheit
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Schule Birr
Zeithorizont	kurzfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Elternumfrage- Auswertung mit Empfehlungen- Umsetzung Massnahmen
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MB3: Entschärfung Konfliktstellen Zentralstrasse- MB4: Entschärfung Konfliktstellen Wydenstrasse- MD2: Elterntaxis Kampagne
Verweise	keine



MB6 Sicherstellen Fusswegnetz

Kurzbeschreibung	Im Teilplan Fussverkehr des KGV sind mehrere geplante Wegrechte eingetragen. Zum Ausbau und zur Attraktivitätssteigerung des Wegnetzes sind diese Wegrechte grundbuchlich zu sichern. Ausserdem ist zu prüfen, ob einzelne Privatstrassen ins öffentliche Eigentum übernommen werden können.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZB1: Modal-Split- ZB2: Durchgängigkeit- ZB3: Qualität- ZB4: Sicherheit
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Grundeigentümer
Zeithorizont	mittelfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Eintrag von öffentlichen Wegrechten im Grundbuch- Abklärung Übernahme von Privatstrassen- Aktualisieren Wegnetzplan
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten an andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MB1: Ausbau Erschliessung Eistöpfe
Verweise	keine



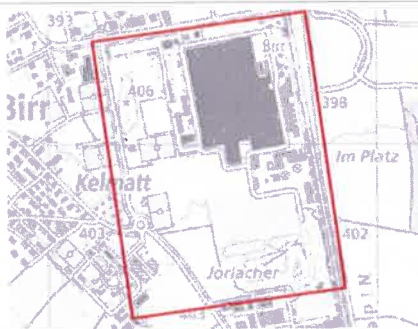
MC1 ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Wyde, Neumatt, Bachtalen

Kurzbeschreibung	Die Umsetzung des im Masterplan Wyde, Neumatt, Bachtalen vorgesehenen Überbauung benötigt zusätzliche Kapazitäten im öffentlichen Verkehr. Eine Änderung der Buslinienführung ist zu prüfen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - ZC1: Erreichbarkeit - ZC2: Frequenz
Federführung	Kanton Aargau, BVU
Koordination	Gemeinde Birr
Zeithorizont	langfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Gezielte Kontaktaufnahme mit Kanton in Abstimmung mit Entwicklung im Gebiet Wyde, Neumatt, Bachtalen - Prüfen von Optimierungsmöglichkeiten
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - MA1: Betrieb und Gestaltung Zentralstrasse / Nidermattstrasse - MC4: Koordination Entwicklung Busnetz - MD1: Parkierung
Verweise	Masterplan Wyde, Neumatt, Bachtalen



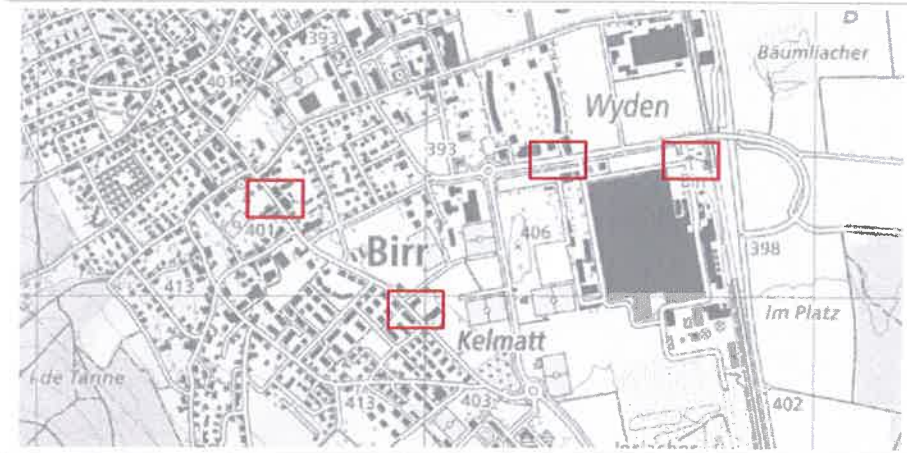
MC2 ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel

Kurzbeschreibung	Die Umsetzung der im Masterplan Grossacher und Grändel vorgesehenen Überbauung benötigt zusätzliche Kapazitäten im öffentlichen Verkehr. Eine zusätzliche Haltestelle auf der bestehenden Linienführung entlang der Eigenämterstrasse oder eine Änderung der Buslinienführung durch den Masterplanungsperimeter ist zu prüfen. Zudem ist der Fahrplankontakt in Abstimmung mit der SBB zu optimieren. Neue und bestehende Buslinien sind eher in Birr / Lupfig ans Bahnnetz anzubinden als in Brugg. Zu prüfen ist allenfalls eine Verlängerung der S12 bis Birr / Lupfig.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - ZC1: Erreichbarkeit - ZC2: Fahrplankontakt und Kapazität
Federführung	Kanton Aargau, BVU
Koordination	Gemeinde Birr SBB
Zeithorizont	mittelfristig (neue Bushaltestelle / Fahrplankontakt) langfristig (neue Linienführung / Bahnnetz)
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Gezielte Kontaktaufnahme mit Kanton in Abstimmung mit Entwicklung im Gebiet Grossacher und Grändel - Prüfen von Optimierungsmöglichkeiten
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten an andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - MA1: Betrieb und Gestaltung Zentralstrasse / Nidermattstrasse - MC4: Koordination Entwicklung Busnetz - MD1: Parkierung - MD5: Mobilitätsmanagement mit ansässigem Gewerbe
Verweise	Masterplan Grossacher und Grändel



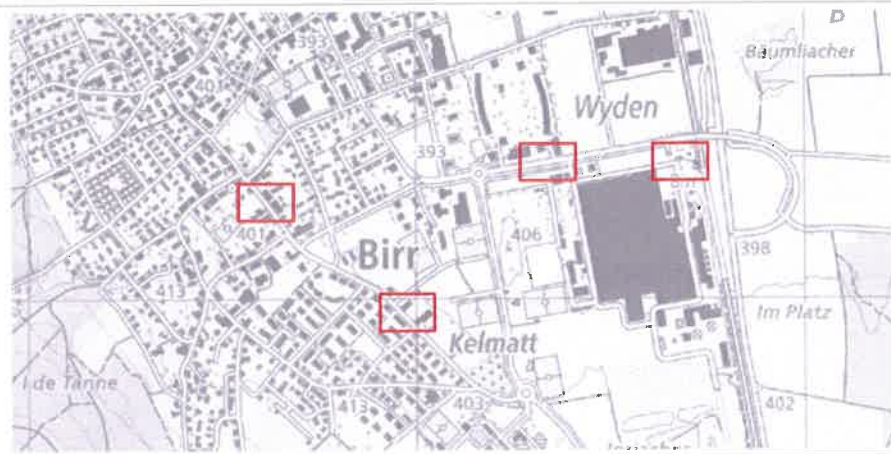
MC3 Behindertengerechte Bushaltestellen

Kurzbeschreibung	Die Halteketten werden auf Einhaltung der Vorgaben des BehiG geprüft und entsprechende Defizite baulich behoben.
Ziele	- ZC3: Qualität
Federführung	Kanton Aargau, BVU (an Kantonsstrassen) Gemeinde Birr (an Gemeindestrassen)
Koordination	Gemeinde Birr Kanton Aargau, BVU
Zeithorizont	Kurzfristig (Frist BehiG bis 2023)
Vorgehen	- Erhebung Handlungsbedarf pro Haltestelle - Koordination mit Werterhaltungsplanung
Wirkungskontrolle	keine massnahmenpezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	- MA2: Aufwertung Pestalozzistrasse - MD4: B+R an Bushaltestellen
Verweise	keine



MC4 Koordination Entwicklung Busnetz

Kurzbeschreibung	Die Buslinie 364 verbindet Lupfig und Birr mit dem Agglomerationskern und dem Bahnhof Brugg. Die Angebotsqualität ist zu erhalten oder zu verbessern.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - ZC1: Erreichbarkeit - ZD2: Entwicklungsgebiete
Federführung	Kanton Aargau, BVU
Koordination	Gemeinde Birr Gemeinde Lupfig Gemeinde Windisch Gemeinde Hausen Gemeinde Brunegg
Zeithorizont	Langfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination in Zusammenarbeit mit Kanton, Gemeinden und Fachplanern
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - MC1: ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Wyde, Neumatt, Bachtalen - MC2: ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel
Verweise	KGV Lupfig



MD1 Parkierung

Kurzbeschreibung	Durch Festsetzung in der BNO werden die rechtlichen Grundlagen zur Parkplatzerstellungspflicht bei Um- und Neubauten geschaffen. Folgende Punkte sind in die BNO aufzunehmen: <ul style="list-style-type: none">- Mobilitätsplan bei der Neuansiedlung von Arbeitsplätzen oder Wohnungen ab einem bestimmten Schwellenwert;- Parkraumbewirtschaftung auf privatem Grund bei Industrie- und Gewerbenutzungen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZA3: Verkehrsfluss- ZB1: Modal-Split- ZD2: Entwicklungsgebiete
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	- Gesamtrevision BNO
Zeithorizont	kurzfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Präzisieren der Inhalte und Aufnahme in die BNO- Abgleich mit den bestehenden Reglementen (Parkierungsreglement)
Wirkungskontrolle	keine massnahmenpezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	-
Verweise	Parkierungsreglement und Parkierungsverordnung der Gemeinde Birr



Wir. Birr.

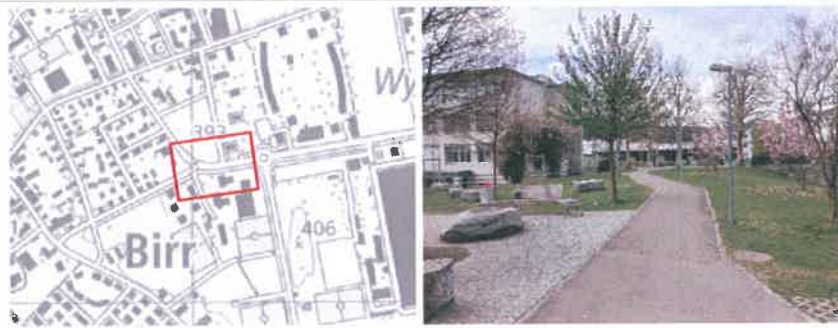
Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund
der Gemeinde Birr

Vom:	19. Mai 2017	
Geschaffen:	3. Juli 2017	Gemeindekanzlei
Gültig ab:	24. November 2017	Gemeindeversammlung
Gültig bis:	31. Januar 2018	
Version:	1.0	



MD2 Elterntaxi Kampagne

Kurzbeschreibung	Eine Aufklärungskampagne soll über die Konflikte durch Elterntaxis informieren und dazu bewegen, Schulwege zu Fuss oder mit dem Fahrrad zu bewältigen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZB1: Modal-Split- ZD3: Schulwegsicherheit
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Schule Birr
Zeithorizont	kurzfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Koordinierte Information an Elternabenden- Informationsflyer
Wirkungskontrolle	Wirkungskontrolle durch die Schulleitung
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MB5: Schulwegsicherheit
Verweise	



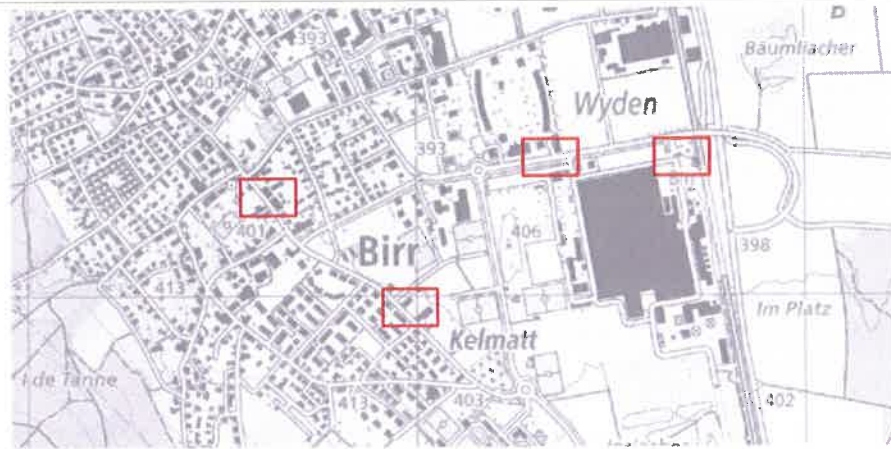
MD3 P+R Bahnhof Süd

Kurzbeschreibung	Die im Masterplan Grossacher und Grändel vorgesehene P+R Infrastruktur am Bahnhof Süd wird koordiniert mit der geplanten Überbauung und der Perronverlängerung geprüft und bei Bedarf umgesetzt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none">- ZB1: Modal-Split- ZD1: Kombinierte Mobilität
Federführung	SBB
Koordination	Kanton Aargau, BVU Gemeinde Birr
Zeithorizont	langfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">- Gezielte Kontaktaufnahme mit SBB in Abstimmung mit Entwicklung im Gebiet Grossacher und Grändel
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- MC2: ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel
Verweise	Masterplan Grossacher und Grändel



MD4 B+R an Bushaltestellen

Kurzbeschreibung	Eine Vergrößerung des Einzugsgebiets der Bushaltestellen durch B+R Infrastruktur wird je Haltestelle geprüft und ggf. umgesetzt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - ZB1: Modal-Split - ZC3: Qualität - ZD1: Kombinierte Mobilität
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Kanton Aargau, BVU
Zeithorizont	mittelfristig
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstudie über Lage, Anzahl und Ausstattung B+R Abstellplätze - Umsetzung
Wirkungskontrolle	keine massnahmenpezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - MC1: ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Wyde, Neumatt, Bachtalen - MC2: ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel - Behindertengerechte Bushaltestellen
Verweise	§ 2 Abs. 3 öVG Beiträge durch Kanton



MD5 Mobilitätsmanagement mit ansässigem Gewerbe

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde bietet bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen eine kostenlose Impulsberatung an. Für die Fachberatung bei Unternehmen zieht die Gemeinde das Angebot des kantonalen Mobilitätsmanagements aargaumobil bei. "Beispiel: Parkplätze an Mitarbeitende werden nur gegen Bezahlung abgegeben.
Ziele	- ZB1: Modal-Split
Federführung	Gemeinde Birr
Koordination	Kanton Aargau, BVU, aargaumobil
Zeithorizont	mittelfristig
Vorgehen	- Informationsanlass für Industrie- und Gewerbebetriebe
Wirkungskontrolle	keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeiten andere Massnahmen	keine
Verweise	keine



Anhang B Umsetzungskontrolle

Massnahmen	Zeithorizont	Massnahmenplanung Jahr 20...		
		Stand Vorjahr	Geplante Arbeiten	Budget
MA1 Betrieb und Gestaltung Zentralstrasse / Nidermattstrasse	langfristig 2034			
MA2 Aufwertung Pestalozzistrasse	mittelfristig 2029			
MA3 Kapazitätsnachweis Entwicklungsgebiete	kurzfristig 2024			
MA4 Neubau Verbindungsspanne Bir-Lupfig	mittelfristig 2029			
MB1 Ausbau Erschliessung Eistäpfe	kurzfristig 2024			
MB2 Schliessung Netzlücke Fahrradverkehr Pestalozzistrasse	mittelfristig 2029			
MB3 Entschärfung Konfliktstellen Zentralstrasse	kurzfristig 2024			
MB4 Entschärfung Konfliktstellen Wydenstrasse	kurzfristig 2024			
MB5 Schulwegsicherheit	kurzfristig 2024			
MB6 Sicherstellen Fusswegnetz	kurzfristig 2024			
MC1 ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Wyde, Neumatt, Bachtalen	mittelfristig 2029			
MC2 ÖV-Erschliessung Entwicklungsgebiet Grossacher und Grändel	langfristig 2034			
MC3 Behindertengerechte Bushaltestellen	kurzfristig 2024			
MC4 Koordination Entwicklung Busnetz	langfristig 2034			
MD1 Parkierung öffentlich und privat	kurzfristig 2024			
MD2 Elterntaxi Kampagne	kurzfristig 2024			
MD3 P+R Bahnhof Süd	langfristig 2034			
MD4 B+R an Bushaltestellen	mittelfristig 2029			
MD5 Mobilitätsmanagement mit ansässigem Gewerbe	mittelfristig 2029			
Total Budget				

Anhang C Wirkungskontrolle

Ziel	Indikator	Verkehrserhebungen (Jahr / Messung)		
ZA1: Zweckbestimmung Die Gestaltung der Strassen soll der Zweckbestimmung (verkehrsorientierte / siedlungsorientierte Strassen) entsprechen.	DTV Ist-Soll Vergleich			
ZA2: Schwerverkehr Der Schwerverkehr soll von der Ortsdurchfahrt auf die Kantonsstrassen wegelenkt werden.	Schwerverkehrsanteil			
ZA3: Verkehrsfluss Das Verkehrsaufkommen soll effektiv aus dem Siedlungsgebiet abgeleitet werden.	Stau im Siedlungsgebiet			
ZA4: Verkehrssicherheit Sicherheitsrelevante Defizite an der Verkehrsinfrastruktur sollen baulich behoben werden.	Unfallgeschehen			
ZB1: Modal-Split Der Anteil des Fuss- und Radverkehrs insbesondere am Binnenverkehr soll erhöht werden.	Modal-Split			
ZB2: Durchgängigkeit Die Gemeinde soll ein lückenloses Fuss- und Radwegnetz aufweisen.	Anzahl Netzlücken			
ZB3: Qualität Den Fussgängern und Radfahrern sollen qualitativ gut ausgebaute Wege geboten werden.	Anzahl Fussgänger / Radfahrer			
ZB4: Sicherheit Sicherheitsdefizite auf Fuss- und Radwegen sollen behoben werden.	Unfallgeschehen			
ZC1: Erreichbarkeit Die Entwicklungsgebiete sollen innerhalb Gehdistanz (300 m) mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.	ÖV-Güteklasse			
ZC2: Fahrplankontakt und Kapazität Die Kapazität des Bahnangebots soll erhalten, bzw. die Kapazität und der Takt des Busangebots erhöht werden.	Fahrplan			
ZC3: Qualität Die Haltestellen sollen behindertengerecht ausgebaut und zweckmässig möbliert sein.	Haltestellen nach BehiG			
ZD1: Kombinierte Mobilität Das Angebot für B+R soll erhöht werden.	Abzahl B+R			
ZD2: Entwicklungsgebiete Die Verkehrserzeugung in den Entwicklungsgebieten soll so tief wie möglich gehalten werden.	Fahrten / Parkplätze			
ZD3: Schulwegsicherheit Die Anzahl Fahrten durch Eltern-Taxis sollen minimiert werden.	Anzahl Elterntaxis			

