

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Gemeinde Remetschwil

Bericht

Stand öffentliche Mitwirkung, 20. August 2020



metron

Bearbeitung

David Burkhard
BSc FHO in Raumplanung/SVI
Cornelia Senn
BSc FHO in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Titelbild: Hauptstrasse Remetschwil (Metron)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Warum ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr?	4
1.2	Behördenverbindliche Grundlage – Stellenwert und Bedeutung KGV	4
1.3	Geltungsdauer	4
1.4	Ausgangslage der Gemeinde Remetschwil	4
1.5	Vorgehenskonzept	5
1.6	Ortsplanungskommission	5
1.7	Grundlagenverzeichnis	6
2	Rahmenbedingungen	7
2.1	Kommunale Planungen	7
2.2	Regionale Planungen	7
2.3	Kantonale Planungen	8
3	Analyse	11
3.1	Strukturdaten / Siedlung	11
3.2	Verkehr	14
3.3	Fazit Analyse	23
3.4	Schwachstellenplan	24
4	Ziele	25
4.1	Grundsätze	25
4.2	Handlungsfelder	26
5	Massnahmen	27
5.1	Übersicht Massnahmen	27
5.2	Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV	28
5.3	Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr	31
5.4	Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr	33
5.5	Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement	35
6	Controlling	38
6.1	Umsetzungskontrolle	38
6.2	Wirkungskontrolle	38
7	Genehmigung Kanton	39

1 Einleitung

1.1 Warum ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr?

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist ein neueres Instrument an Stelle des «Verkehrsrichtplans» und des «Gesamtkonzepts Parkierung». Im KGV legen die Gemeinden ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Der KGV dient als anweisendes Instrument für die Verwaltung und soll bei der zukünftigen Beurteilung von verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten beigezogen werden. Gemäss Empfehlung¹ des Kantons wird der KGV idealerweise parallel zum räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet.

1.2 Behördenverbindliche Grundlage – Stellenwert und Bedeutung KGV

Der KGV ist behördenverbindlich (aber nicht grundeigentümergebunden) und richtet sich in erster Linie an die Verwaltung und den Gemeinderat. Als verwaltungsanweisendes Instrument dient der KGV zur langfristigen konzeptionellen Beurteilung der verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekte von Planung, Bauvorhaben und Massnahmen. Um den KGV schlank und anwendungsorientiert zu halten, soll sich dieser auf diejenigen Themenbereiche beschränken, die in der Gemeinde von Relevanz sind. Gleichzeitig stellt der KGV auch ein Koordinationsinstrument dar, das eine Gesamtschau über die unterschiedlichen Verkehrsthemen liefern soll. In diesem Spannungsfeld wird, gemeinsam mit der Gemeinde, eine Auswahl an Handlungsfeldern getroffen, die im KGV bearbeitet werden. Als verwaltungsanweisendes Steuerungsinstrument unterstützt der KGV die Behörden und Planenden bei der Erstellung und konzeptionellen Beurteilung von Sondernutzungsplänen.

1.3 Geltungsdauer

Die kommunale Planung der verkehrsrelevanten Themen hinsichtlich Mobilität und Verkehr ist eine rollende Planung und demnach eine Daueraufgabe der kommunalen Behörden. Der KGV baut auf dem bestehenden Verkehrsnetz auf und koordiniert die zukünftige Entwicklung für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren, was den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes entspricht. Sobald sich neue Aufgaben stellen oder sich die Verhältnisse ändern, soll eine Anpassung vorgenommen werden.

1.4 Ausgangslage der Gemeinde Remetschwil

Die Gemeinde Remetschwil bietet Wohnraum für gut 2'000 Einwohner und 400 Arbeitsplätze. Die aktuelle Nutzungsplanung ist bereits über 15 Jahre alt und muss dringend revidiert werden. Der Bauzonenplan weist sogar ein Alter von rund 25 Jahren auf.

In der Zwischenzeit wurden zahlreiche übergeordnete Vorgaben und Gesetze (u.a. kantonaler Richtplan, Baugesetz bzw. Bauverordnung, Gewässerschutzverordnung, regionales Entwicklungskonzept usw.) angepasst. Die Voraussetzungen sind somit gegeben, die kommunale Nutzungsplanung an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen und der Gemeinde einen neuen Entwicklungsschub zu ermöglichen.

¹ Mobilität, Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV);
Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau; Neuauflage 2017

Die Gemeinde Remetschwil möchte im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung die verkehrlichen Themen mittels KGV aufgreifen. Mit der parallelen Erarbeitung wird eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr möglich.

1.5 Vorgehenskonzept

Der Erarbeitung des KGV ist nach folgendem Vorgehenskonzept erfolgt:

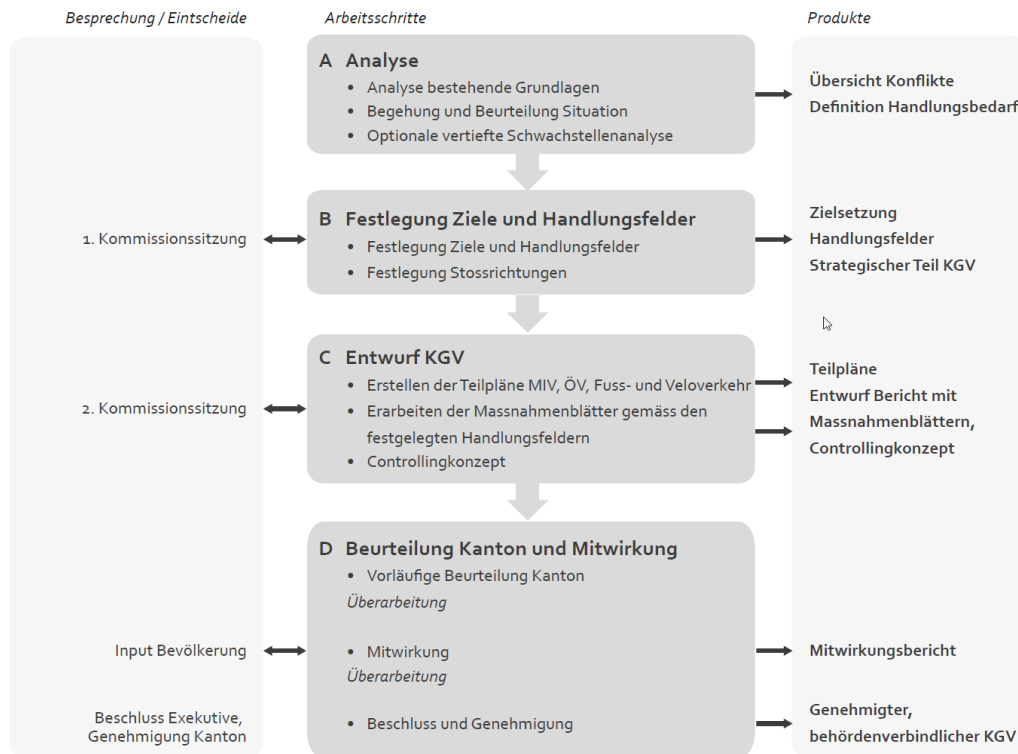


Abbildung 1: Vorgehenskonzept KGV

1.6 Ortsplanungskommission

Für die Ausarbeitung der Nutzungsplanung wurde eine Ortsplanungskommission (OPK) mit Vertretern des Gemeinderats, der Verwaltung, der Bevölkerung und des Planungsbüros gebildet. In der OPK sind Personen aus allen drei Ortsteilen (Remetschwil, Busslingen und Sennhof) sowie mit unterschiedlichen Interessen vertreten.

Name	Vorname	Funktion / Adresse
Vertretung Gemeinde		
Leimgruber	Rolf	Gemeindeamman
Mürset	Roland	Gemeindeschreiber
Vertretung Bevölkerung		
Gsell	Esther	Sennhof 569
Stern	Marion	Sennhof 565
Herzog	Urs	Haldemättlistrasse 11 B, Remetschwil
Koch	Fridolin	Obere Halde 2, Remetschwil
Sekinger	Fabian	Steinacker 21, Remetschwil
Susta	Michael	Eigerstrasse 17, Remetschwil
Wettstein	Louis	Zopfstrasse 10, Remetschwil
Gehring	Thomas	Bachstrasse 4, Busslingen
Imboden	Samuel	Algier 21, Busslingen
Schafroth	Patrick	Steihai 37, Busslingen
Planungsbüro		
Burkhard	David	Metron Verkehrsplanung AG
Senn	Cornelia	Metron Verkehrsplanung AG
Subak	Sasa	Metron Raumentwicklung AG

1.7 Grundlagenverzeichnis

Nationale und kantonale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, beschlossen durch den Grossen Rat: Aarau, 20. September 2011, Karte und Richtplantext, Stand August 2017
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Empfehlungen des Kantons Aargau 2017
- mobilitätAARGAU – Strategie Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 13. Dezember 2016
- Diverse Geodaten, bezogen via AGIS, 2019
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2020
- Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse (IPVS-AG), Stand März 2011, Ernst Basler + Partner AG
- Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Mai 2009
- Planauszüge Radwegprojekt Bellikon – Remetschwil

Regionale Grundlagen

- Agglomerationsprogramm Aargau Ost, 30.11.2016
- Regionales Parkraumkonzept Baden Regio, 02. Februar 2017

Kommunale Grundlagen

- Bauordnung, 2002
- Bauzonenplan, 1995
- Geschwindigkeitsmessungen Rugghölzli, 2018

Gesetze

- Baugesetz Kanton Aargau
- Bauverordnung Kanton Aargau
- BehiG, Behindertengleichstellungsgesetz, 2004
- Ausnahmetransportroutenverordnung ATRV, 751.172, 01.09.2011

Normen (in Anlehnung an kantonales Baugesetz und Bauverordnung)

- Schweizer Normen (SN), Schweizerischer Verband der Strassen-Verkehrsfachleute (VSS)

2 Rahmenbedingungen

2.1 Kommunale Planungen

Bau- und Nutzungsordnung 2002

Den grössten Flächenanteil der Nutzungszonen weist die Wohnzone W2 auf. Dorf- und Kernzonen befinden sich in allen drei Ortsteilen. In Remetschwil sind zudem die grössten OeBA-Flächen ausgewiesen, welche durch die Schulanlage sowie das Gemeindehaus in Anspruch genommen werden. An den gut erschlossenen Siedlungsrändern in Kantonsstrassennähe sind Gewerbebetriebe angesiedelt. Ein Blick auf den aktuellen Zonenplan verdeutlicht dies:

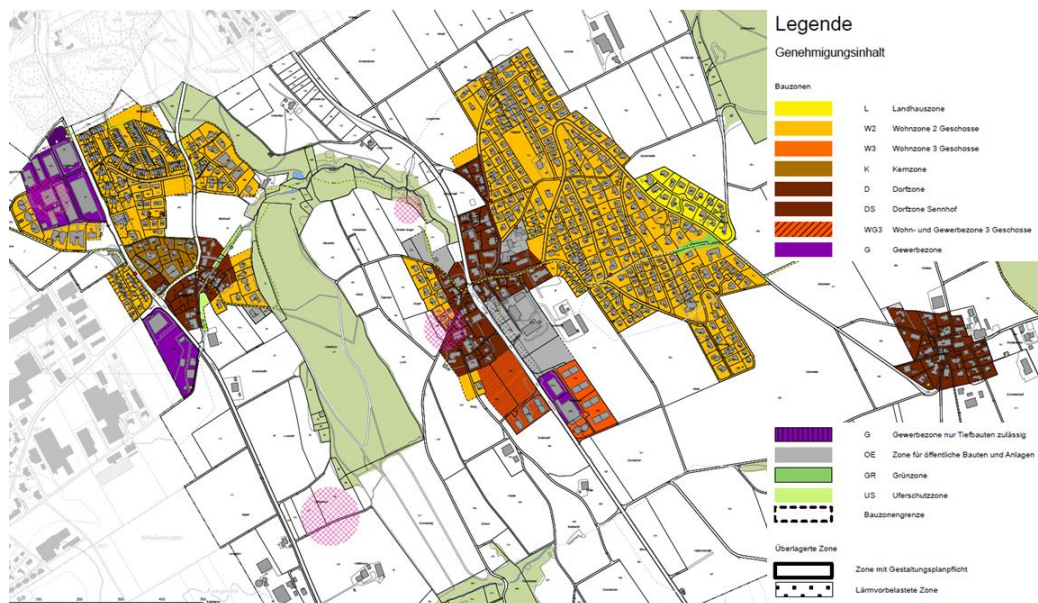


Abbildung 2: rechtskräftiger Bauzonenplan
(Quelle: metron, Basis Bauzonenplan vom 11. Juni 1994)

2.2 Regionale Planungen

Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 3. Generation (30.11.2016) macht diverse Aussagen zur Region Baden, zu der auch Remetschwil gehört. Remetschwil wird als «Gemeinde im ländlichen Raum» bezeichnet.

Bezüglich des Verkehrs weist Remetschwil ein Rad- und Fussverkehrspotenzial auf, welches aber aufgrund der ausgeprägten Topographie moderat bleibt. Weiter wird konstatiert, dass die Randgebiete der Gemeinde eher schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

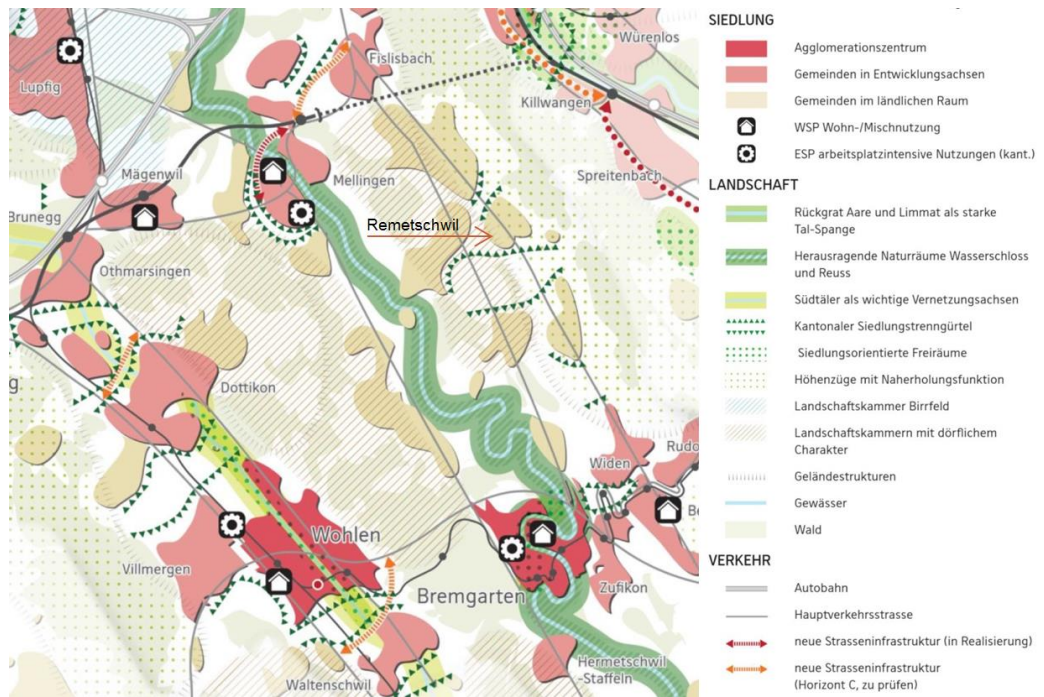


Abbildung 3: Zielbild Agglomerationsprogramm (Quelle: Agglomerationsprogramm Aarau-Ost 3. Generation, 30.11.2016)

Regionales Entwicklungskonzept Baden-Regio (REK)

Das REK Baden Regio vom 22.07.2016 zeigt, in welche Richtung sich die Region bis ins Jahr 2040 räumlich entwickeln soll und gibt Auskunft, mit welchen Strategien und Massnahmen diese Entwicklung erreicht werden soll. Ausserdem erleichtert es die Koordination der verschiedenen Akteure und schärft das Profil der Region Baden als Wohn- und Arbeitsstandort. Die für Remetschwil relevantesten Inhalte aus dem REK sind:

- Strukturerehalt mit moderater Innenentwicklung entlang Kantonsstrasse K411
- Mindestens ÖV-Güteklasse D auf Hapterschliessungsachsen
- Gestaltung Strassenraum Ortsdurchfahrt Remetschwil (K411)
- Siedlungsbegrenzung im Nordosten der Gemeinde

2.3 Kantonale Planungen

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan vom 20.09.2011 zeigt den Stand der Planungen auf und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. Remetschwil ist gemäss Raumkonzept des Richtplans als ländlicher Entwicklungsraum bezeichnet.

Betrachtet man die Richtplankarte (Abbildung 4), so verfügt der Ortsteil Sennhof über ein Ortsbild von regionaler Bedeutung.

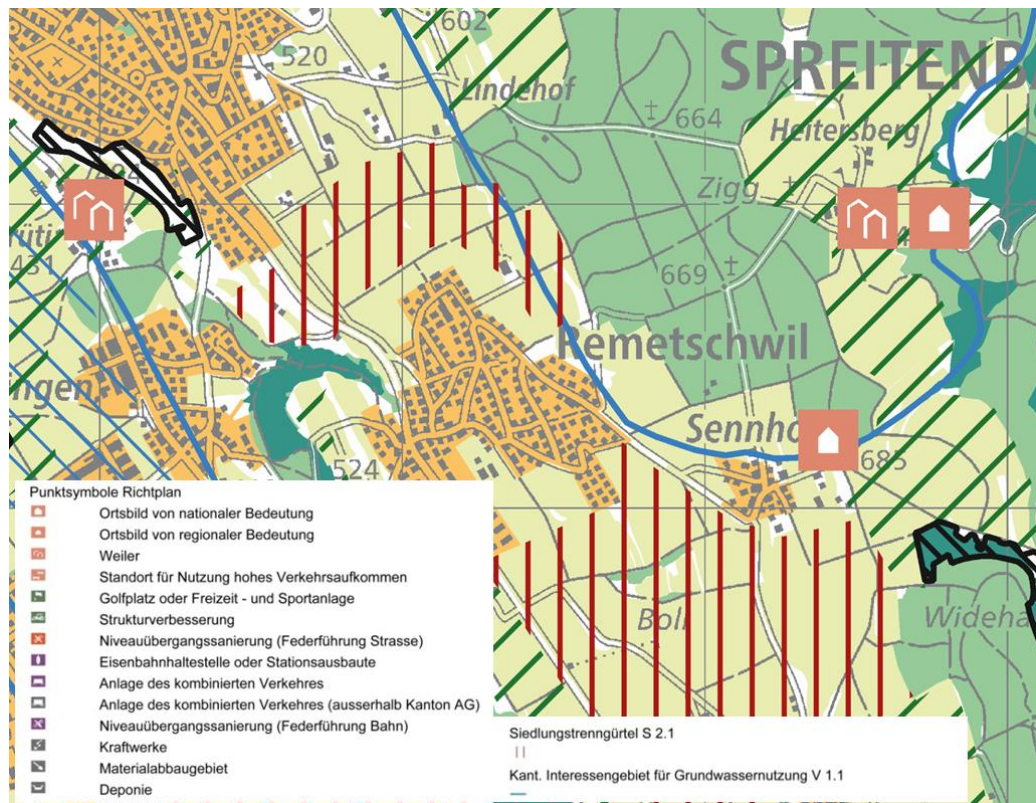


Abbildung 4: Auszug Kantonalen Richtplan, 20.09.2011

mobilitätAARGAU - Strategie Kanton Aargau

In der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU werden die Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre (Planungshorizont 2040) aufgezeigt. Die Stossrichtungen werden von einer übergeordneten Vision abgeleitet:

«Wir gestalten die Mobilität vorausschauend und verantwortungsvoll. Wir setzen gezielt Akzente beim Verkehrsangebot und fördern ein Mobilitätsverhalten, das im Einklang mit unserem Lebensraum steht.»

Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen

Stossrichtung II: Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern

Stossrichtung III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten.

Aus den Stossrichtungen sind Ziele und Strategien entwickelt worden. Als Instrumente für die Umsetzung werden Mehrjahresprogramme (MJP) und Umsetzungskonzepte (UK) erarbeitet, die wiederum die Grundlage für spezifische Projekte bilden.

Die Gemeinden des Kantons Aargau wurden in Raumtypen aufgeteilt. Remetschwil ist demnach dem Raumtyp **«ländlicher Entwicklungsraum»** zugeteilt. Hierfür werden folgende Entwicklungen angestrebt:

- Erhalt Fussverkehrsanteil
- Erhalt Radverkehrsanteil
- Erhalt des MIV-Anteils
- Erhalt des ÖV-Anteils
- Ggf. Förderung von Park+Ride-Anlagen
- Ggf. Förderung von Bike+Ride-Anlagen

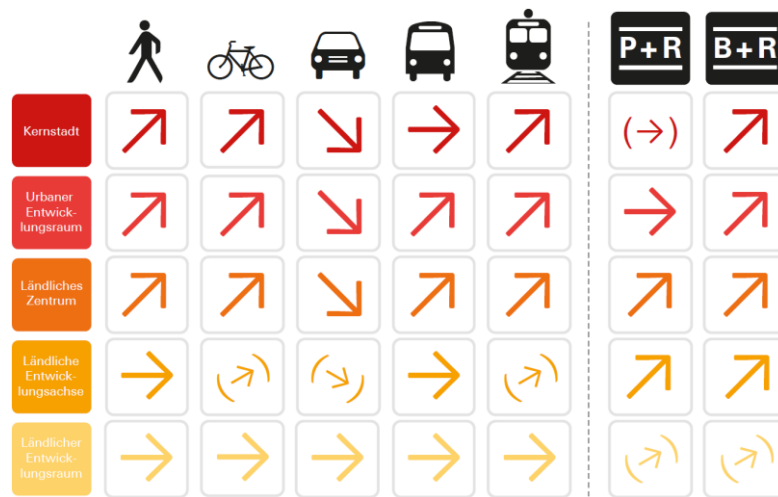


Abbildung 5: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario (Quelle: Strategie mobilitätAARGAU, 2016)

Es kann also schlussgefolgert werden, dass sich die Verkehrszusammensetzung in der Gemeinde vorläufig nicht wesentlich verändern wird. Wichtig scheint insbesondere, den MIV-Anteil zu halten und nicht zu steigern. Einer allfälligen Steigerung der Anteile an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln würde aber grundsätzlich nichts im Wege stehen. Ebenso bei den Angeboten der kombinierten Mobilität (B+R, P+R).

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP) aus dem Jahr 2020 stellt eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr in einem Zeitraum von ca. 10 Jahren dar. Es basiert auf dem kantonalen Richtplan und auf der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, sowie auf den nationalen Bahn-Ausbauschritten.

Kern des MJP bildet der Ausbau der S-Bahn Aargau, deren Angebot schrittweise erweitert werden soll. Remetschwil ist zwar nicht an das Bahnnetz angeschlossen, doch auch das Busangebot soll auf das veränderte Bahnangebot abgestimmt werden. Es ist mit Verbesserungen im Bahnangebot in Baden, Mellingen-Heitersberg und Berikon-Widen zu rechnen.

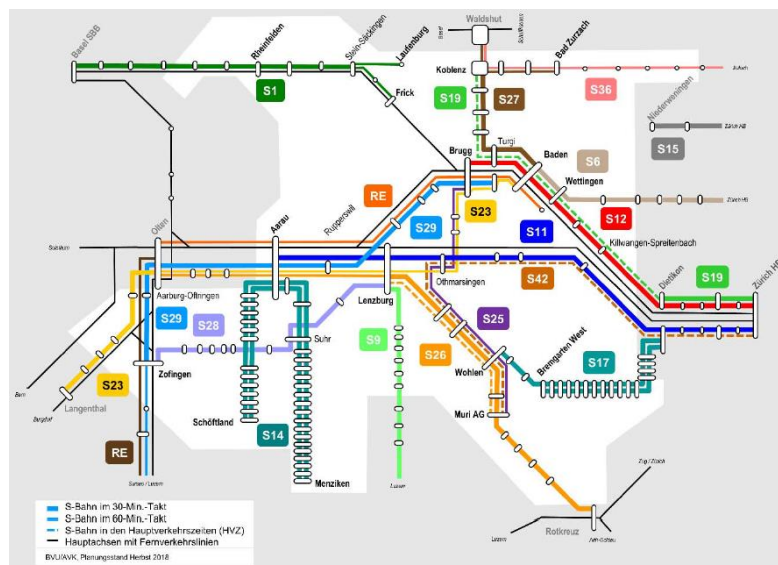


Abbildung 6: Geplantes S-Bahnnetz Aargau im Zeithorizont 2025 (Quelle: MJP 2020)

3 Analyse

3.1 Strukturdaten / Siedlung

Bevölkerung

Die Gemeinde Remetschwil zählte per 31.12.2019 2'022 Einwohnerinnen und Einwohner. Seit 2010 stagnierte die Einwohnerzahl bei 2000 bis 2100 Personen, aktuell liegt der Wert wieder bei knapp über 2000. Der letzte grosse Wachstumsschub fand zwischen 1960 und 2010 statt; dabei stieg die Einwohnerzahl von rund 500 auf fast 2000 Personen an.

Mit einem Anteil von rund 43% ist die Altersgruppe der 40-64-jährigen Menschen am grössten und deutlich über dem kantonalen Durchschnitt von rund 36%. Der Anteil der 0-19-Jährigen bewegte sich mit rund 22% ebenfalls über dem kantonalen Durchschnitt, allerdings nur knapp. Eine unterdurchschnittlich vertretene Altersgruppe stellen die 20-39-Jährigen mit lediglich 18% dar (Durchschnitt Kanton rund 26%). Der Anteil an älteren Menschen in Remetschwil (65+) entspricht mit ca. 17% dem kantonalen Mittel (Datenquelle: Kt. AG).

Gemäss der untenstehenden Abbildung kommen in Remetschwil primär geringe bis mittlere Wohndichten vor, was durch die Einfamilienhausquartiere zu begründen ist. Punktuell sind auch höhere Wohndichten vorzufinden.

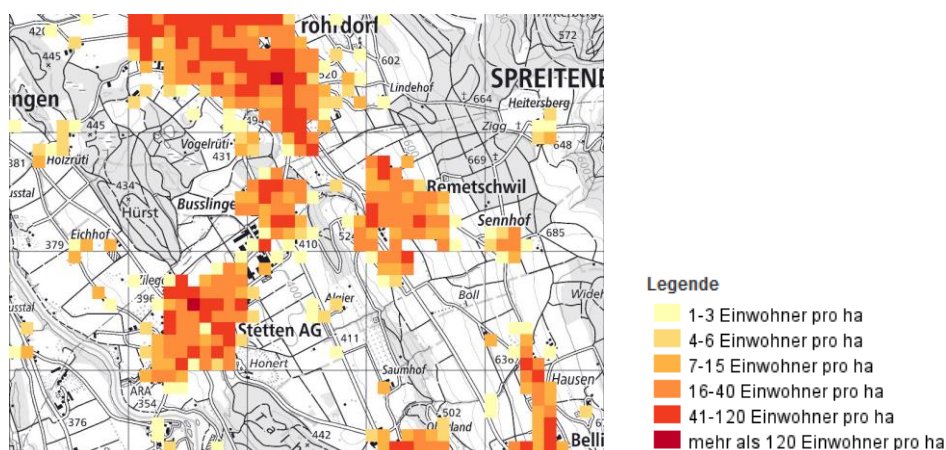


Abbildung 7: Hektarraster Einwohnerdichten
(Quelle: map.geo.admin.ch, Mai 2019)

Beschäftigte

In Remetschwil waren 2015 495 Beschäftigte tätig (Datenquelle: Broschüre «Aargauer Zahlen 2018»). Davon waren 52 im Primärsektor (Landwirtschaft) engagiert, 172 im sekundären Sektor (Industrie) und 271 im tertiären Sektor (Dienstleistung). Die meisten Arbeitsplätze befinden sich in den Gewerbebezonen in Busslingen und Remetschwil sowie im Dorfzentrum, wie es die nachfolgende Abbildung veranschaulicht.

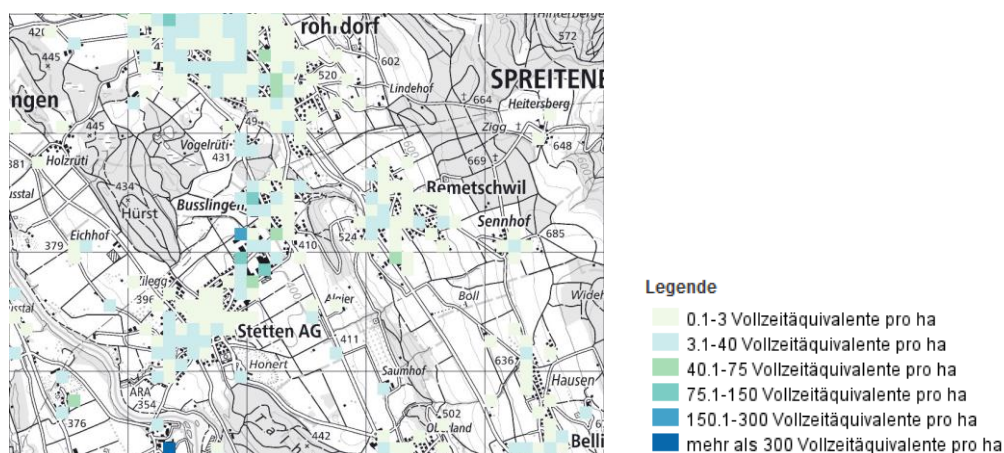


Abbildung 8: Hektarraster Arbeitsplätze
(Quelle: map.geo.admin.ch, Mai 2019)

Zu erwartende Siedlungsentwicklung

Die Bevölkerung von Remetschwil hat in den letzten 20 Jahren von 1'765 auf 2'022 Einwohner (E) im Jahr 2020 zugenommen. 2016 wurde mit 2'110 E der bisherige Höchststand erreicht. Der Bevölkerungsrückgang ist u.a. auf die Sanierung von bestehenden Mehrfamilienhäusern zurückzuführen, bei der die bisherigen Bewohner ihre Wohnungen verlassen mussten.

Der Kanton Aargau geht davon aus, dass die Einwohnerzahl von Remetschwil bis 2040 auf rund 2'350 E ansteigen könnte. Dies entspräche einem Zuwachs von rund 360 E gegenüber 2018 bzw. 18%. Vor dem Hintergrund, dass die Einwohnerkapazitäten der Gemeinde 2'730 Einwohner betragen (Quelle: kantonale Grundlagen) und aufgrund von Grundeigentümergegesprächen, wird dieses Wachstum als realistisch eingeschätzt.

Parallel zum KGV hat die Gemeinde ein Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet. Im REL werden sechs Entwicklungsgebiete definiert, wovon fünf zur Bevölkerungs- bzw. Arbeitsplatzentwicklung beitragen werden (vgl. Tabelle 1). Das grösste befindet sich südlich des Dorfkerns von Remetschwil und heisst «Bolismatt». Es umfasst eine Fläche von rund 1.9 ha, liegt in der ÖV-Gütekategorie C und ist strassenseitig bereits erschlossen. Die Grundeigentümer sind derzeit daran, eine Sondernutzungsplanung (Gestaltungsplan) aufzugleisen. Im Rahmen dieser Planung sollen Vorgaben zur Feinerschliessung und zur Mobilitätssteuerung getroffen werden. Im Gebiet «Bolismatt» ist mit einem Potenzial von 224 neuen Einwohnern zu rechnen. Die Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale sowie eine überschlägliche Abschätzung der Verkehrserzeugung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Nr.	Name	Fläche in ha	E-Dichte ²	E-/B-Kapazität	Bemerkung	Grobabschätzung Fahrtenenerzeugung/Tag
1	Buchsli	0.78	75 E/ha	59 E		150
2	Zur Post	0.15	75 E/ha	11 E		30
3	Hintere Goger	0.25	-	-	OeBA	wenige
4	Bolismatt	1.87	120 E/ha	224 E		580
5	Kreuzstrasse	0.16	75 E/ha	12 E		30
6	Bodenächer	1.03	97 B/ha ³	100 B		300
Total				306 E/100 B		

Tabelle 1: Übersicht Entwicklungsgebiete

² Quelle: Dichte illustriert, Kanton Aargau, DBVU, 2014

³ Quelle: Betriebszählung/Unternehmensstatistik BfS, 2016

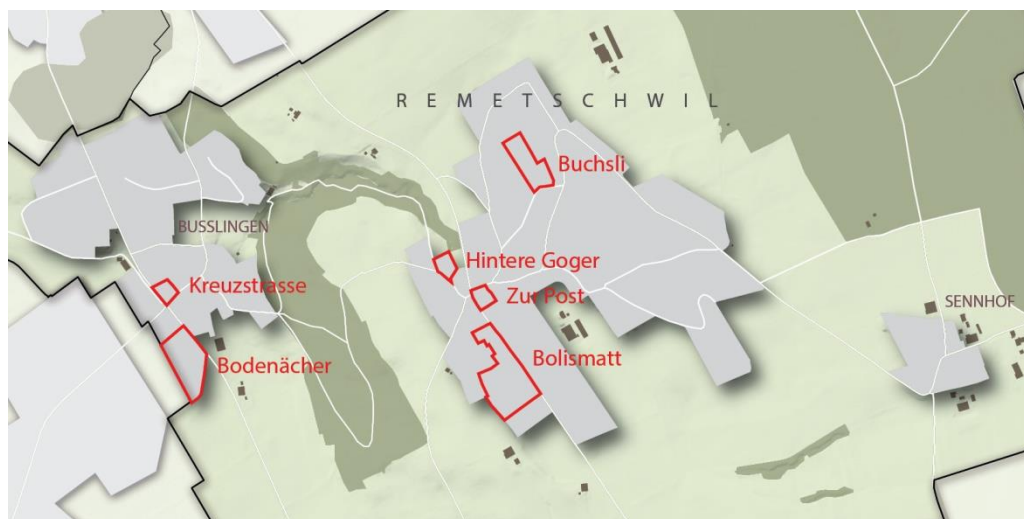


Abbildung 9: Übersicht Entwicklungsgebiete
(Quelle: Räumliches Entwicklungsleitbild)

Pendlerströme

Die erwerbstätige Wohnbevölkerung, welche ausserhalb der Gemeinde arbeitet, ist mit 16 bzw. 15% am stärksten Richtung Baden und Zürich orientiert. 14% verbleiben in der Gemeinde. Danach nehmen die prozentualen Anteile stark ab. Ein Grossteil der Wegpendelnden hat unterschiedliche Arbeitsorte zum Ziel.

Bei den Zupendelnden ist der mit Abstand grösste Anteil in der Gemeinde Remetschwil wohnhaft (Binnenpendelnde). Danach folgen Niederrohrdorf, Stetten und Fislisbach.

Wegpendelnde		Zupendelnde	
Zielgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten, wohnhaft in Remetschwil	Herkunftsgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten in Remetschwil
Baden	16%	Remetschwil (Binnenpendelnde)	54%
Zürich	15%	Niederrohrdorf	7%
Remetschwil (Binnenpendelnde)	14%	Stetten AG	6%
Oberrohrdorf	4%	Fislisbach	5%
Wettingen	2%	Oberrohrdorf	4%
Dietikon	2%	Baden	4%
Schlieren	2%	Mellingen	4%
Wohlen	2%	Diverse Gemeinden	16%
Diverse Gemeinden	43%		
Total	100%	Total	100%

Tabelle 2: Ziel- bzw. Herkunftsgemeinde der Aus- und Einpendelnden nach bzw. aus Remetschwil (Quelle: BFS Pendlermatrix auf Basis Registerverknüpfung 2014)

Verkehrsmittelwahl

Die Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten konnten vom Mikrozensus Mobilität und Verkehr BFS/ARE (2015) entnommen werden. Remetschwil ist demnach als «Gemeinde im Einflussgebiet städtischer Kerne» einzuordnen. Die nachfolgende Tabelle beschreibt lediglich diesen Gemeindetyp und nicht die tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Gemeinde und muss deshalb mit Vorsicht gelesen werden.

Kenngrösse	zu Fuss	Velo inkl. E-Bike	ÖV	MIV	Sonstige
Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (km)	1.7	0.8	7.2	30.0	1.0
Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (%)	4%	2%	18%	74%	3%
Mittlere Anzahl Etappen im Inland pro Person und Tag	1.7	0.2	0.5	2.1	0.1
% Etappen im Inland pro Person und Tag	37%	4%	11%	46%	1%

Tabelle 3: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten für Gemeinden im Einflussgebiet städtischer Kerne gemäss BFS/ARE Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

Gemäss der Tabelle dürfte in der Betrachtung nach Tagesdistanz in km der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 74% dominieren, während rund 18% der Distanzen mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.

Nach Anzahl Etappen gegliedert dominiert mit 46% ebenfalls der MIV. Mit 37% der Etappen kommt dem Fussverkehr aber ebenfalls eine bedeutende Rolle zu.

Motorisierungsgrad ⁴

In Remetschwil waren per 30. September 2019 insgesamt 1'795 Motorfahrzeuge (ohne Anhänger) registriert, wovon 1'342 Personenwagen waren. Der Anteil an umweltfreundlichen Fahrzeugen (E-Auto, Hybrid etc.) war mit ca. 2% gering. Der Vergleich zu anliegenden Gemeinden vom selben Typ (urbaner Entwicklungsraum) sieht wie folgt aus:

Gemeinde	Einwohner per 31.12.19	Anzahl Personenwagen per 30.09.19	Anzahl Mfz pro Einwohner
Remetschwil	2'022	1'342	0.66
Stetten	2'216	1'476	0.67
Niederrohrdorf	4'135	2'414	0.58
Oberrohrdorf	4'086	2'522	0.62
Bellikon	1'554	1'059	0.68
Künten	1'789	1'161	0.65

Tabelle 4: Motorisierungsgrad (Basis: Mfz-Statistik 2019 und Aargauer Zahlen 2020)

Im direkten Vergleich zu den anliegenden Gemeinden desselben Raumtyps ist der Motorisierungsgrad in Remetschwil im Mittelfeld, wobei die Unterschiede generell nicht beträchtlich sind. Einzig in der Gemeinde Niederrohrdorf ist der Motorisierungsgrad etwas tiefer und liegt in etwa im kantonalen Durchschnitt von 0.587.

3.2 Verkehr

3.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Remetschwil besteht aus den drei Ortsteilen «Remetschwil», «Sennhof» und «Busslingen». Durch diese Ortsteile führen drei Kantonsstrassen. Die Hauptstrasse K411 führt von Oberrohrdorf her durch Remetschwil und weiter Richtung Widen. Die Landstrasse K271 verläuft parallel zur Hauptstrasse durch den Ortsteil Busslingen, welcher durch Topografie und Wald von Remetschwil getrennt wird. Beide Strassen sind kantonale Hauptverkehrsstrassen (HVS). Die dritte Kantonsstrasse im Perimeter, die Rohrdorferstrasse K415, verbindet die beiden Ortsteile via Oberrohrdorf. Die K415 ist somit

⁴ Motorfahrzeugstatistik Aargau 2019

als Verbindungsstrasse klassiert. Die Kantonsstrassen sind situativ mit 50, 60 oder 80km/h signalisiert. Die Verkehrsbelastungen DTV⁵ sehen folgendermassen aus:

- Hauptstrasse (K411): 6'820 DTV (2002)
- Landstrasse (K271): 4'453 DTV (2019)
- Rohrdorferstrasse (K415): 3'954 DTV (2019)

Die Hauptstrasse weist demnach eine mittlere Verkehrsbelastung auf, die Land- und Rohrdorferstrasse eine geringe bis mittlere Belastung. Die K271 und K411 sind zudem mit Versorgungsrouten (Typ I) überlagert.

Insbesondere die K411 und die K425 weisen im Innerortsbereich eine mangelhafte Gestaltung auf, welche zu wenig siedlungsverträglich ist und die Ansprüche des Fuss- und Veloverkehrs zu wenig berücksichtigt (z.B. fehlende Velostreifen und Trottoirs, Querungsstellen, Fahrbahnbreiten usw.).

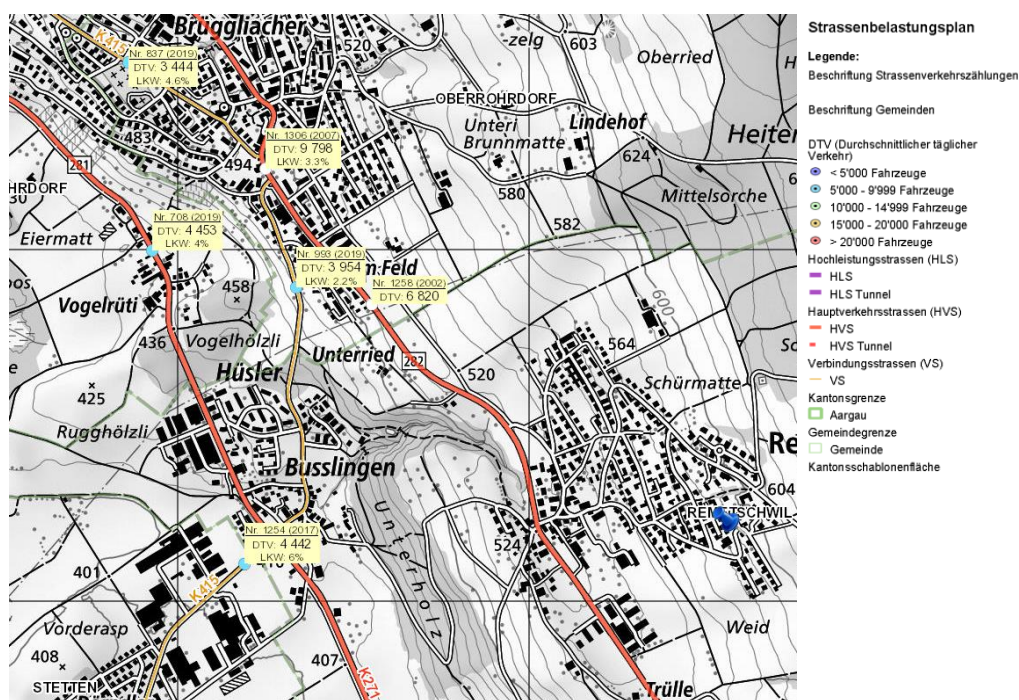


Abbildung 10: Verkehrsbelastungsplan (Quelle: a-gis)

Auf den kommunalen Strassen gilt grundsätzlich Tempo 50. Die Sennhofstrasse, welche innerhalb des Siedlungsgebiets die Funktion einer Sammelstrasse aufweist, ist in ebendiesem Bereich mit Tempo 40 signalisiert (zwischen Remetschwil und Sennhof mit 80km/h). Dies steht im Widerspruch mit den angrenzenden Quartierstrassen, welche tiefer klassiert sind, aber mit höheren Tempi (50km/h) befahren werden dürfen. Allerdings besteht in Remetschwil nicht die Gefahr, dass sich aufgrund dieses Umstands Schleichverkehr auf den Erschliessungsstrassen bildet. Zudem sind einzelne Beschränkungen wie z.B. (Lastwagen-)Fahrverbote oder Parkverbote verfügt. Die einzige Tempo-30-Zone der Gemeinde bildet das Hüsler-Quartier in Busslingen.

Bezüglich der Verkehrssicherheit bestehen in Remetschwil meist kleinere Mankos wie fehlende Rechtsvortrittsmarkierungen zur besseren Verständlichkeit oder ungenügende Sichtverhältnisse bei kleineren Knoten, Einmündungen oder Grundstücken. Wichtig

⁵ DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr Mo-So 24h, Summe in beiden Fahrtrichtungen

zu erwähnen ist hingegen die ungünstige Knotengestaltung Sennhof-/Haupt-/Zopfstrasse.

Ein schneller und auch von einigen Navigationsgeräten vorgeschlagener Weg in den Sennhof führt nicht ausschliesslich über die Lokalverbindungs- bzw. Sammelstrasse «Sennhofstrasse», sondern zweigt von Remetschwil her kommend ca. 150m vor dem Siedlungsgebiet links ab. Die Erschliessungsstrasse ist schmal und das Begegnen von Fahrzeugen ist nur über das Mitbenutzen der angrenzenden Grundstücke möglich, was von den Grundeigentümern als kritisch empfunden wird.

3.2.2 Öffentlicher Verkehr

Insgesamt vier Buslinien verkehren durch Remetschwil und eine weitere durch Busslingen. Die Halteketten «Remetschwil Dorf» und «Busslingen, Stetterstrasse», beide Richtung Baden sowie die Haltestelle «Busslingen, Hüsler» in beiden Fahrtrichtungen, sind hindernisfrei ausgebaut und verfügen über Witterungsschutzhäuschen. Die übrigen Halteketten genügen nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Für die Haltestelle «Remetschwil, Dorf» (Fahrtrichtung Mutschellen) ist zurzeit ein Projekt zur behindertengerechten Aufwertung in Erarbeitung. Es sind primär Busbuchten vorzufinden. Die Haltestelle «Remetschwil, Garage» befindet sich auf dem Vorplatz des Busdepots und verfügt über keine eigentliche Haltekannte. Keine der Haltestellen ist mit Bike + Ride (B+R) oder Park + Ride (P+R) verknüpft.

Linie	Strecke	Takt	Bemerkung
445	Oberrohrdorf Staretschwil - Remetschwil, Garage - Zürich Enge Bahnhof	unregelmässig	Nur zu Stosszeiten
320	Baden Postautostation - Remetschwil - Berikon - Widen Bahnhof	30'	
321	Baden Postautostation - Remetschwil - Bellikon Dorf	30'	
331	Mellingen Heitersberg Bahnhof - Remetschwil - Widen Dorf	30'	
322	Baden Postautostation - Busslingen Hüsler - Bremgarten AG Obertorplatz	30'	Entlastungskurs Stosszeiten bis/von Stetten

Tabelle 5: Übersicht Buslinien und Takte (Fahrplan 2018/2019)

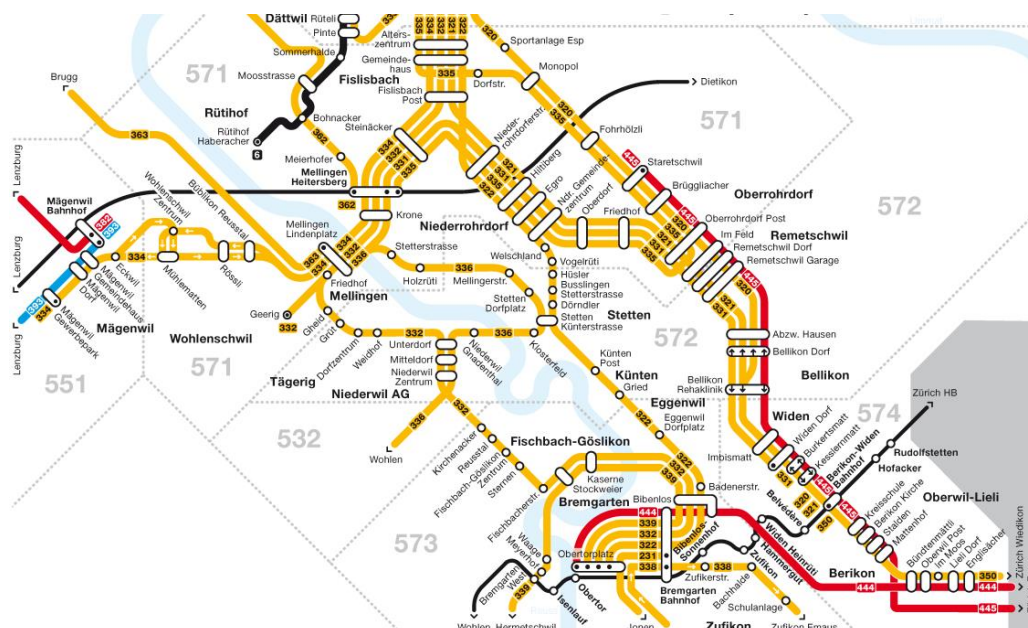


Abbildung 11: Liniennetzplan Region Baden Süd 2018/2019 (Quelle: a-welle.ch)

Die Erschliessungswirkung der Buslinien kann der Abbildung 12 entnommen werden. Ein Grossteil der Gemeinde verfügt demnach über eine zweckmässige Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Einzig die Randgebiete weisen eine geringe Erschliessungsgüte auf. Der Ortsteil Sennhof hingegen befindet sich knapp ausserhalb der Güteklassen und gilt somit vom öffentlichen Verkehr als nicht erschlossen.

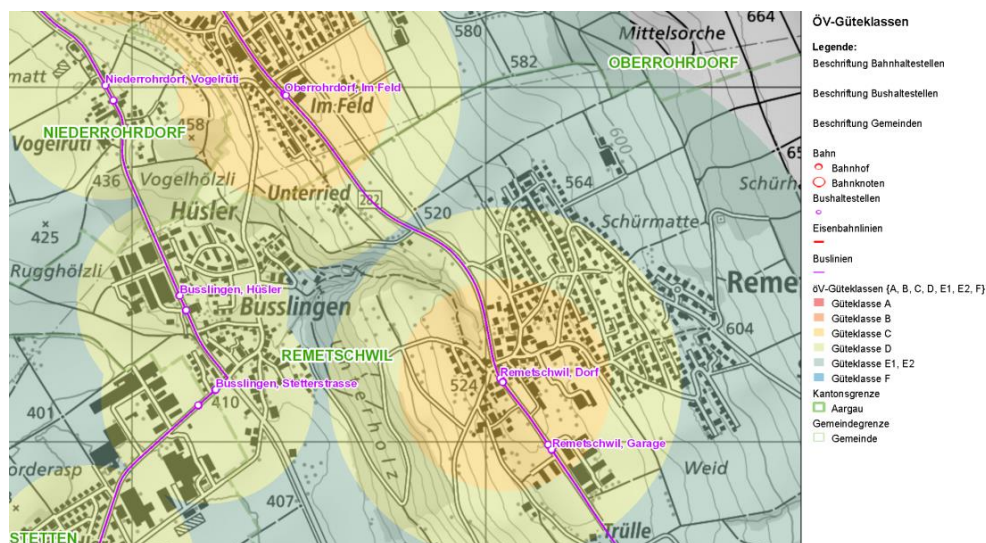


Abbildung 12: Übersicht Güteklassen ÖV und Einzugsbereiche Haltestellen (Quelle: agis)

3.2.3 Fuss- und Radverkehr

Fussverkehr

Durch das Siedlungsgebiet von Remetschwil führt ein Wanderweg in West-Ost-Ausrichtung. Eine übergeordnete SchweizMobil-Route hingegen führt nicht durch das Gemeindegebiet.

Das Alltagsnetz ist in Anbetracht der ausgeprägten Topografie relativ feinmaschig und durchlässig. Viele Wege sind auf direktem, dafür steilem Weg machbar.

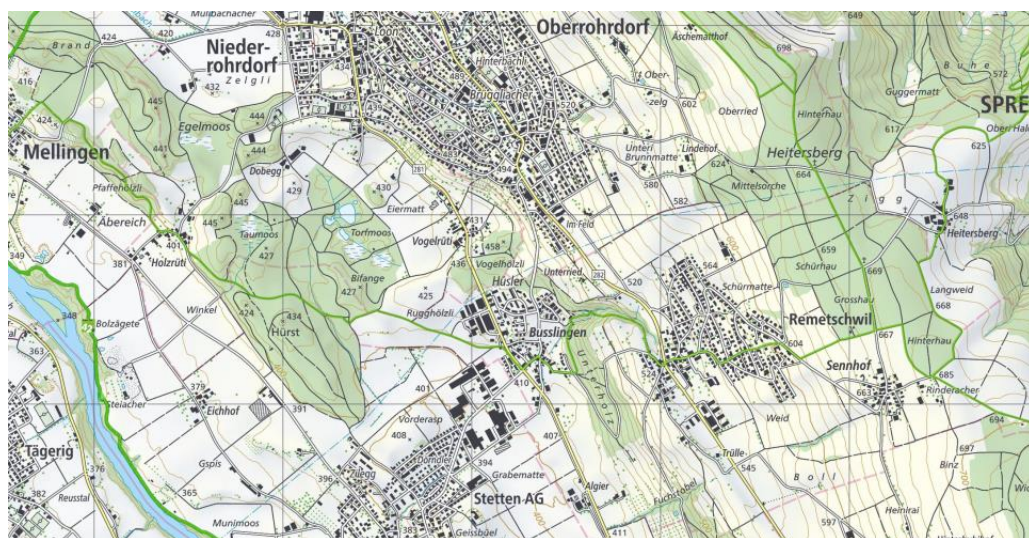


Abbildung 13: Wanderwege (Quelle: map.wanderland.ch)

Entlang der Hauptachsen sind Trottoirs ein- oder beidseitig der Strasse vorhanden. Auf den Quartierstrassen sind Trottoirs teilweise einseitig vorhanden (z.B. Sennhofstrasse unterer Teil) oder ohne Infrastrukturen. Zwischen Remetschwil und Sennhof im Aus-

serortsbereich fehlt eine Längsinfrastruktur für Fussgänger. Die Geschwindigkeiten des MIV sind dort hoch (80km/h), die Strasse schmal und zudem unbeleuchtet.

Das Queren der Kantonsstrassen erfolgt primär mit Fussgängerstreifen. Diese sind teilweise mit und teilweise ohne Mittelinsel ausgestattet. In Anbetracht der vorhandenen Verkehrsmengen auf der Rohrdorfer- und Landstrasse ist ein Verzicht auf Mittelinseln denkbar, auf der Hauptstrasse sind sie jedoch zwingend notwendig und auch umgesetzt. Auf den kommunalen Strassen sind an ausgewählten Stellen Fussgängerstreifen vorhanden, ansonsten wird frei gequert. Die Fussgängerstreifen können auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden.



Abbildung 14: Fussgängerstreifen Hauptstrasse



Abbildung 15: Fussgängerstreifen Landstrasse

Radverkehr

Im Perimeter sind keine SchweizMobil-Routen ausgeschieden. Hingegen wird die Gemeinde von kantonalen Radrouten durchquert; es sind zwei parallel verlaufende Routen in Nord-Süd-Richtung vorhanden, die teilweise über die Kantonsstrassen führen. Zwischen Remetschwil und Bellikon ist aktuell ein Projekt für einen neuen Radweg entlang der Kantonsstrasse in Erarbeitung.

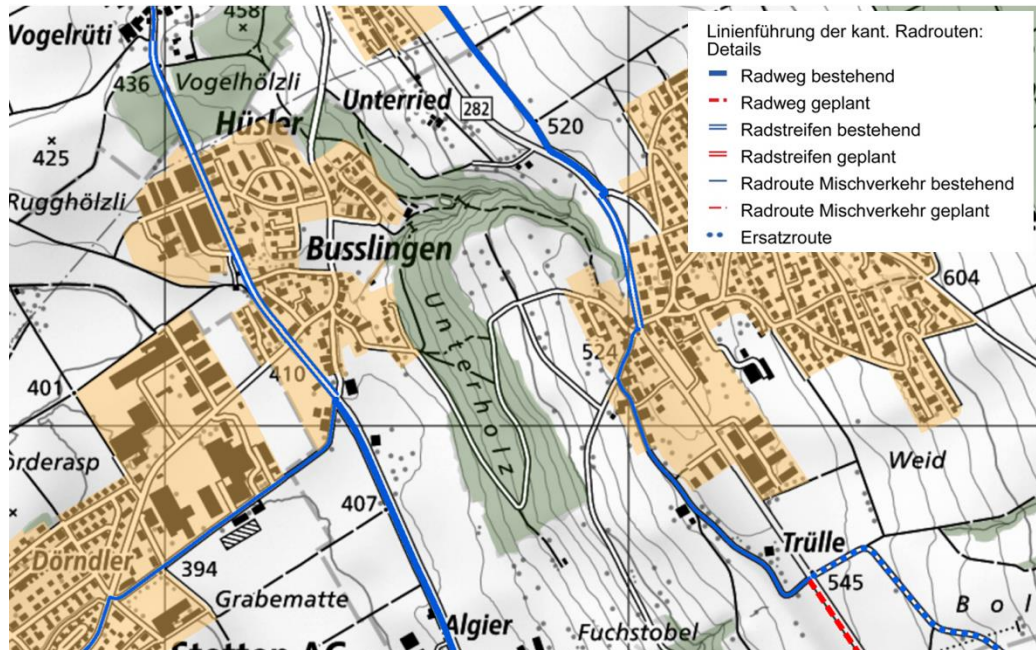


Abbildung 16: Kantonale Radroute (Quelle: agis)

Öffentliche Veloabstellanlagen befinden sich einzig beim Schulhaus. Eine Anlage ist nahe der Bushaltestelle «Remetschwil, Dorf» situiert und bietet Platz für 10 Velos. Sie ist unbeleuchtet und Velos lassen sich an der Anlage nicht anketten bzw. abschliessen. Eine weitere Anlage beim Schulhaus bietet Platz für ca. 20-30 Velos. Sie ist beleuchtet und mittels einer Rampe zugänglich. Das Platzangebot ist zwar grosszügig, könnte allerdings bezüglich Einsehbarkeit und Abstellhilfen aufgewertet werden.



Abbildung 17: Veloabstellanlage Schule bei Hst.

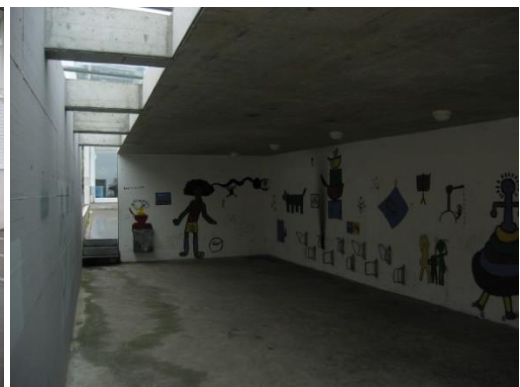


Abbildung 18: Veloabstellanlage Schule

3.2.4 Schulwege

Das Strassennetz in Remetschwil entspricht im Grundsatz auch dem Schulwegnetz; es muss auf allen Strassen mit Schülern gerechnet werden. Schule und Kindergarten befinden sich in Remetschwil und in diesem Bereich ist das Aufkommen von Schulkindern entsprechend erhöht. Eine direkte Verbindung zwischen der Schule und den Tagestrukturen sowie Spielplatz «Buchsli Burg» fehlt.

Kinder von den Ortsteilen Busslingen und Sennhof werden aufgrund der weiten Distanz oftmals mit dem Auto (Elterntaxi) zur Schule bzw. zum Kindergarten gebracht. Seit dem Schuljahr 2019/2020 ist der Kindergarten Busslingen geschlossen. Für die Kindergärtler aus diesem Ortsteil wird seither ein offizieller Taxidienst angeboten, welcher durch die Gemeinde finanziert wird.

Die Schulwege zu von Busslingen her führen durch den Wald, wobei eine starke Steigung zu bewältigen ist. Vom Sennhof her gehen die Kinder via Sennhofstrasse nach Remetschwil. Die Sennhofstrasse ist im Ausserortsbereich mit 80km/h signalisiert und es bestehen keine Infrastrukturen für Zufussgehende. Schüler sind in diesem Abschnitt somit einer latenten Gefahr ausgesetzt.

3.2.5 Ruhender Verkehr

Die Gemeinde verfügt über öffentlich nutzbare Parkplätze. Gemäss Aussagen der Gemeinde ist das heutige Angebot jedoch knapp. Insbesondere in der Nähe von Bushaltestellen sind weitere Parkmöglichkeiten gewünscht. Die bestehenden Anlagen sind nachfolgend aufgeführt:

Ort	Anzahl PP normal	Anzahl PP BehiG	Beschränkungen / Bemerkungen
Gemeindehaus	13	0	keine
Schule	13	0	Zwischen 07:00 und 17:00 für Lehrer reserviert
Waldrand Sennhof	ca. 10	0	keine
Total	ca. 37	0	

Tabelle 6: Übersicht Parkieranlagen

Der Gemeindeparkplatz wird häufig von Personen genutzt, welche ihr Ziel nicht in der Gemeindeverwaltung haben. Diesbezüglich sieht die Gemeinde Handlungsbedarf.

In der Gemeinde bestehen bislang keine Regelungen für das Parkieren auf öffentlichem Grund. Dies tritt insbesondere im «Hüsler-Quartier» zutage. Dort werden Autos regelmässig auf der Strasse parkiert, was dazu führt, dass es zu unübersichtlichen Situationen und Konflikten kommt. Teilweise ist ein Durchkommen für Unterhalts- und Rettungsfahrzeuge (Kehrtafelfuhr, Feuerwehr etc.) nicht mehr möglich. Die auf der Strasse parkierten Autos sind den Anwohnern zuzuordnen, obwohl private Abstellmöglichkeiten vorhanden sind. Besuchern stehen ausreichend ausgewiesene Parkfelder zur Verfügung.

Bemessung von privaten Parkieranlagen

In Remetschwil sind für die Erstellung von privaten Parkieranlagen das kantonale Baugesetz (BauG) und die kantonale Bauverordnung (BauV) massgebend. In letzterer wird auf die VSS-Norm SN 640 281 verwiesen. Gemäss Aussagen der Gemeinde ist der Parkplatzbedarf bei privaten Liegenschaften i.d.R. höher als die VSS-Norm es vorsieht.

3.2.6 Unfallauswertung

In Tabelle 7 sind alle polizeilich registrierten Unfallereignisse zwischen 2014 und 2018 (5 Jahre) ersichtlich. Im Gemeindegebiet haben sich in dieser Zeitspanne insgesamt 21 Unfälle ereignet. Der häufigste Unfalltyp ist mit 7 Unfällen der «Schleuder- oder Selbstunfall». Am Knoten Landstrasse/Rohrdorferstrasse in Busslingen ist eine Häufung von Unfällen feststellbar. Mit dem Bau des Kreisels hat sich die Situation allerdings entschärft: Seither haben sich am Knoten keine Unfälle mehr ereignet.

Zu erwähnen sind die drei Unfälle mit schwerverletzten Personen. Alle Unfälle haben sich im Ausserort, aber an unterschiedlichen Stellen ereignet. Der Unfall zwischen Remetschwil und Busslingen (Nr. 12) war selbstverschuldet (zu schnelles Fahren in Kurve). Jener zwischen Remetschwil und Bellikon auf der Kantonsstrasse (Nr. 19) war ein Überholunfall (touchieren der Fahrzeuge). Die dritte schwerverletzte Person im Ortsteil Sennhof stand unter Alkoholeinfluss und produzierte einen Selbstunfall (Nr. 21). Die schweren Verletzungen sind also allesamt nicht auf die Verkehrsinfrastruktur, sondern auf fehlbare Lenker zurückzuführen.

Unfalltyp Gruppe	Total	2018	2017	2016	2015	2014
0 Schleuder- oder Selbstunfall	7	1	2	1	1	2
1 Überholunfall, Fahrstreifenwechsel	2	0	1	0	0	1
2 Auffahrunfall	1	1	0	0	0	0
3 Abbiegeunfall	1	0	0	0	1	0
4 Einbiegeunfall	4	0	1	0	0	3
5 Überqueren der Fahrbahn	5	0	0	0	3	2
6 Frontalkollision	1	0	1	0	0	0
Total	21	2	5	1	5	8

Tabelle 7: Überblick Unfälle nach Unfalltyp (Quelle: vugis)

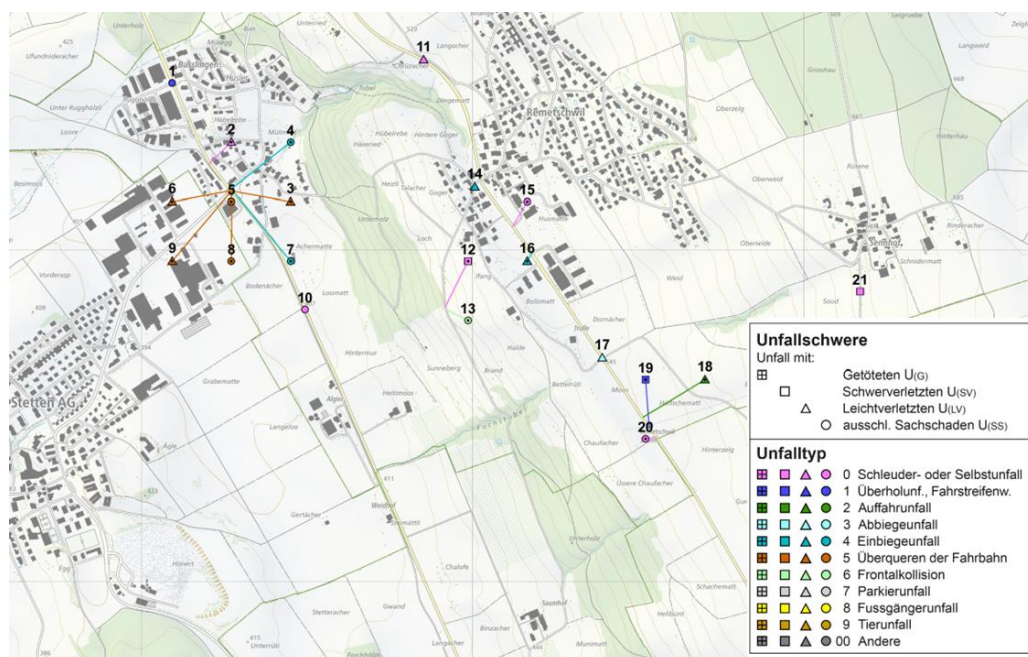


Abbildung 19: Unfallkarte 2014-2018 (Quelle: vugis)

3.2.7 Strassenlärm

Die Lärmsanierung seitens des Kantons ist für Remetschwil abgeschlossen, die Immissionsgrenzwerte werden i.d.R. eingehalten. Im gesamten Gemeindegebiet werden nun keine Bauten mehr verortet, bei welchen die Alarmwerte überschritten sind. Bei insgesamt 13 Bauten (vgl. orange Punkte in Abbildung 20) sind die Immissionsgrenzwerte weiterhin überschritten.

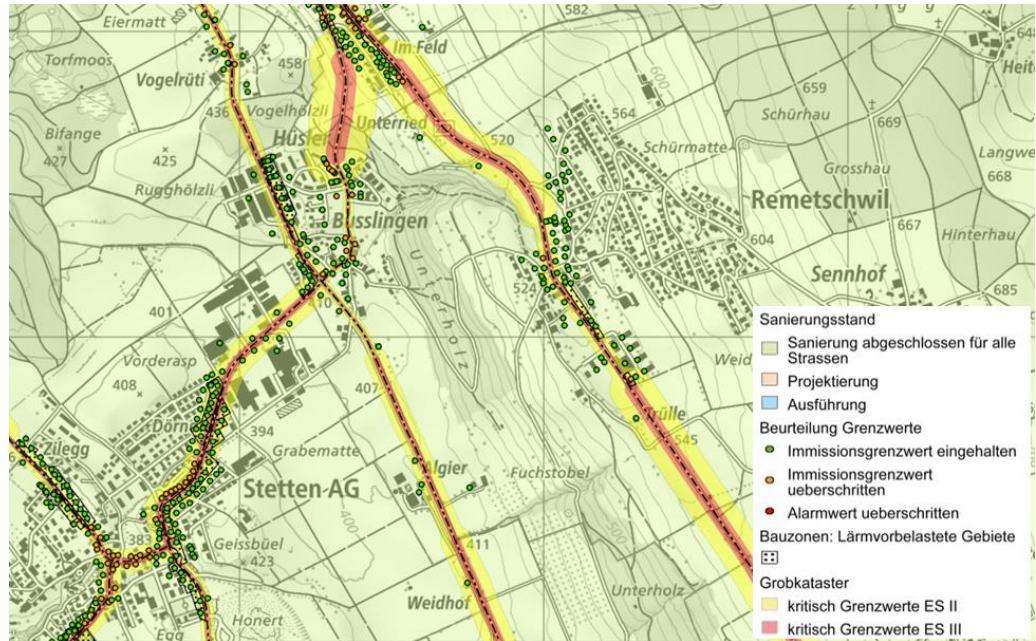


Abbildung 20: Strassenlärmbelastung (Quelle: agis)

3.3 Fazit Analyse

Zusammenfassend für die Verkehrsanalyse ist nachfolgend eine Einschätzung zu den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken vorgenommen worden. Die Strategien des KGV müssen darauf abzielen, dass die Chancen genutzt und die Risiken vermieden werden.

Stärken

- Attraktive Wohngemeinde
- Nähe zum Regionalzentrum Baden
- Gute Busverbindungen nach Baden mit gutem Anschluss an Zugverbindungen Basel/Bern/Zürich
- Die Gemeindestrassen sind weitgehend verkehrssicher gestaltet
- Fussgängerstreifen an den wichtigsten Stellen vorhanden
- Strassenlärmsanierung abgeschlossen

Schwächen

- Geringe bzw. stellenweise gar keine ÖV-Erschliessung in den Randgebieten bzw. Sennhof
- Teilweise fehlende Behindertengerechtigkeit an den Bushaltestellen
- Der Ortsteil Sennhof liegt etwas abseits. Die Verbindung nach Remetschwil ist insb. für den Fussverkehr ungenügend sicher
- Kürzeste Route bzw. «Navigationssystemroute» in den Sennhof führt nur teilweise über Soll-Route
- Zu geringes Angebot an Veloabstellplätzen (an Haltestellen)
- Verknüpfung Bus mit MIV und Velo nicht gegeben
- Teilweise unsichere Schulwege, auch aufgrund von Elterntaxis
- Unlogisches Temporegime auf Gemeindestrassen
- Parkierungsproblematik auf öffentlichem Grund, insbesondere im Hüsler-Quartier

Chancen

- Mit Aufwertung bzw. weiterer Beruhigung der Quartierstrassen kann Attraktivität und Wohnqualität gesteigert werden
- Topografie und Wegdistanzen innerhalb Gemeinde bergen Potenzial für E-Bikes

Risiken

- Zunahme der Elterntaxis führt zu mehr Unsicherheit auf den Schulwegen
- Allgemeine Verkehrszunahme führt zu unsicheren Situationen
- Aufgrund des schwachen ÖV-Angebots in den Randgebieten verringern sich die Fahrgastzahlen und die MIV-Orientierung erhöht sich weiter
- Mit einer Zunahme des Verkehrs sinkt die Attraktivität als Wohnstandort

3.4 Schwachstellenplan

Der nachfolgende Plan zeigt schemenhaft die gravierendsten verkehrlichen Schwachstellen in der Gemeinde auf.

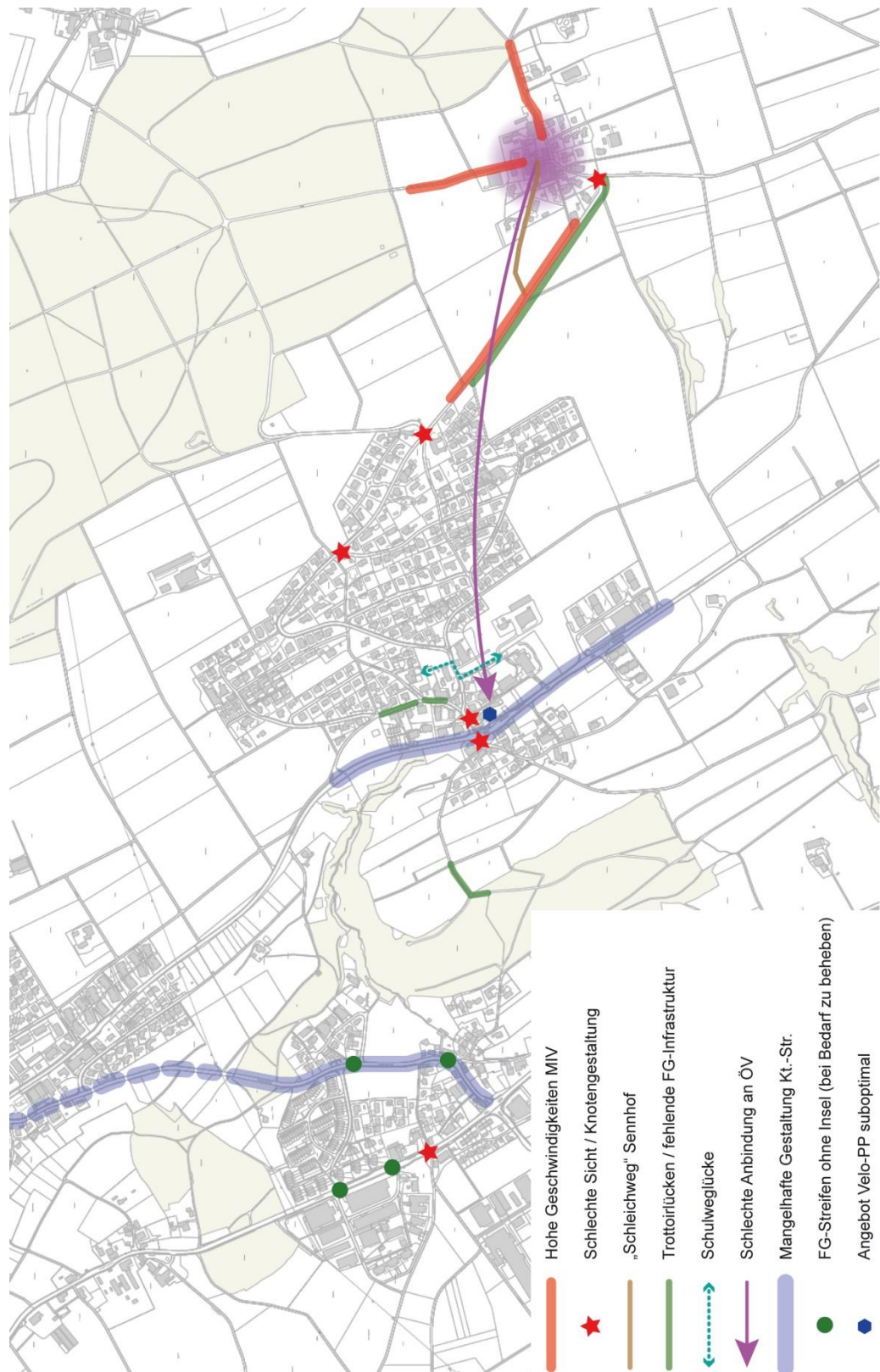


Abbildung 21: Schwachstellenplan

4 Ziele

4.1 Grundsätze

Übergeordnete Stossrichtungen

Das Verkehrssystem der Gemeinde Remetschwil soll einerseits Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig erfüllen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern. Zur Erreichung dieses Hauptziels verfolgt der Gemeinderat die nachfolgend aufgeführten Hauptstossrichtungen. Sie stellen die Grundsätze dar, auf denen der vorliegende KGV aufbaut. Die getroffenen Massnahmen müssen im Einklang mit diesen Zielen stehen.

1) Verkehr vermeiden und verlagern

Durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs, aber auch durch Angebote der kombinierten Mobilität werden MIV-Fahrten, welche gut mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden können, möglichst vermeiden bzw. verlagert.

2) Verkehr lenken

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt. Schleichverkehr und quartierfremder Verkehr werden vermieden. Die Gestaltung der Quartierstrassen fördert sicheres und den Verhältnissen angepasstes Fahren.

3) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere des Fuss- und Veloverkehrs, wird erhöht. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (angepasstes Geschwindigkeitsniveau, Koexistenz).

4) Öffentlichen (Verkehrs-)Raum gestalten

Der siedlungsverträglichen Gestaltung der öffentlichen Räume (Quartiere, Strassen, Plätze) kommt hohe Bedeutung zu.

5) Hindernisfrei bauen

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und in Anbetracht der demografischen Entwicklung hin zu einer alternden Gesellschaft werden die Aspekte des hindernisfreien Bauens bei sämtlichen Verkehrsthemen massvoll berücksichtigt.

6) Neue Mobilitätsformen unterstützen

Die Mobilität des 21. Jahrhunderts ist ein dynamisches Phänomen. In kurzen Zeitabständen entstehen neue Mobilitätstrends bzw. -formen und es gelangen neue Verkehrsmittel auf den Markt. Sich etablierenden Mobilitätstrends und Verkehrsmitteln ist offen zu begegnen und falls sinnvoll sind entsprechende Infrastrukturen zu realisieren.

4.2 Handlungsfelder

Betrieb und Gestaltung der Hauptachsen	– Die kantonalen Hauptachsen sind betrieblich und gestalterisch aufgewertet. Die Gestaltung der Ortsdurchfahrten berücksichtigt die Siedlungsstruktur und wird neben der verkehrlichen Funktion der Strasse auch weiteren, lokalen Ansprüchen gerecht.
Verkehrsberuhigung in Quartieren	– Die Quartierstrassen sind wo erforderlich bzw. sinnvoll verkehrsberuhigt. Die Strassenzüge weisen einen siedlungsverträglichen Gestaltungscharakter auf und die Geschwindigkeiten sind tief.
Erschliessung Entwicklungsgebiete	– Die kommunalen Entwicklungsgebiete sind verkehrlich zweckmässig erschlossen und der neu induzierte Verkehr wird verträglich und hierarchiegerecht in das Strassennetz eingespeist.
Fuss- und Veloverkehr	– Die Gemeinde verfügt sowohl für den Fussverkehr als auch für den Veloverkehr über ein zweckmässiges und sicheres Routennetz für Alltags- und Freizeit Zwecke. Für SchülerInnen sind die Verbindungswege zwischen den Ortsteilen attraktiv.
Multimodale Umsteigepunkte	– Fuss- und Veloweglücken werden geschlossen. – Die Ausgestaltung der Bushaltestellen entspricht dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). – An den wichtigsten Bushaltestellen sind Veloabstellplätze vorhanden (Bike + Ride).
Parkierung	– Der ruhende Verkehr wird unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Siedlungsentwicklung organisiert.
Mobilitätsmanagement	– Die Bewohner und Beschäftigten der Gemeinde Remetschwil verfügen über ein in Anbetracht der exponierten Hanglage nachhaltiges Mobilitätsverhalten.
Öffentlicher Verkehr	– Der Öffentliche Verkehr ist auf künftige Siedlungsentwicklungen abzustimmen.

5 Massnahmen

5.1 Übersicht Massnahmen

Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

- A.1 Betrieb und Gestaltung Kantonsstrassen
- A.2 Verkehrsberuhigung in Quartieren
- A.3 Erschliessung Entwicklungsgebiete

Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr

- B.1 Fusswegnetz
- B.2 Velowegnetz

Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr

- C.1 Hindernisfreie Bushaltestellen
- C.2 Multimodale Umsteigepunkte

Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

- D.1 Parkierung im Strassenraum
- D.2 Vorgaben Parkierung in BNO
- D.3 Mobilitätsmanagement

Die Absichten und Massnahmen werden – sofern sie sich verorten lassen – in Teilplänen abgebildet:

- Teilplan MIV
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Radverkehr
- Teilplan Öffentlicher Verkehr

Der Umsetzungshorizont der Massnahmen ist wie folgt definiert:

- in Erarbeitung Planung/Umsetzung bereits am laufen
- kurzfristig Planung/Umsetzung innerhalb der nächsten 5 Jahre
- mittelfristig Planung/Umsetzung innerhalb der nächsten 5-10 Jahre
- langfristig Planung/Umsetzung in mehr als 10 Jahren
- laufend Daueraufgabe

5.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

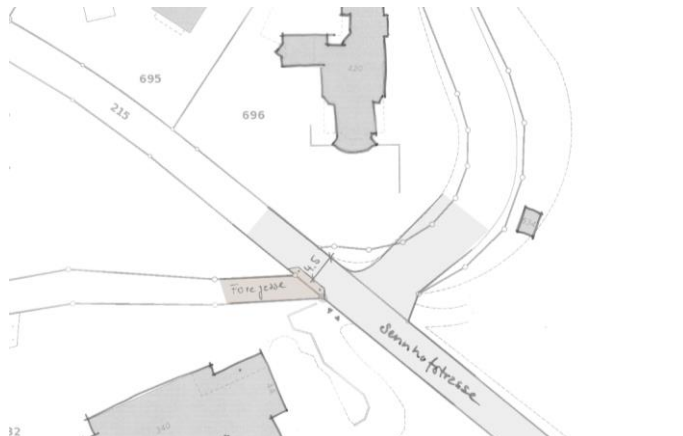
A.1 Betrieb und Gestaltung Kantonsstrassen

Kurzbeschreibung	Für die K411 und die K415 werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder durch Drittprojekte (z.B. Werkleitungssanierungen) unter Berücksichtigung der Kantonsstrassenstandards Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr angestrebt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Ausgestaltung der Hauptstrasse (K411) und Rohrdorferstrasse (K415) ist nicht mehr zeitgemäss und weist Sicherheitsdefizite auf. Insbesondere ist die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr teilweise fehlend oder mangelhaft. Aber auch für den MIV ist die Situation unbefriedigend, da die Sicht an Knotenpunkten teilweise ungenügend ist und gleichzeitig die Geschwindigkeiten hoch eingeschätzt werden.
Ziele	– Die Hauptstrasse K411 ist im Innerortsbereich von Remetschwil neu gestaltet und hat repräsentativen Charakter – Die Rohrdorferstrasse K415 ist mindestens im Gemeindegebiet neu gestaltet (evtl. gemeindeübergreifend mit Oberrohrdorf) – Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Kantonsstrassen – Attraktivitätssteigerung der Strassen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, indem die entsprechenden Infrastrukturen (z.B. Trottoirs, Velostreifen, Fussgängerstreifen etc.) bereitgestellt werden – Förderung angepasstes Fahrverhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer – Strassenraumgestaltung abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung (insbesondere Bolismatt, Zur Post, Kreuzstrasse)
Massnahmen	– Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) K411 und K415 durch Kanton und die Gemeinde – Je nach Sanierungshorizont allenfalls Prüfung und Umsetzung von kostengünstigen Sofort- bzw. Temporärmassnahmen – Kontinuierliche Abstimmung mit Kanton hinsichtlich laufender Planungen
Vorgehen / nächste Schritte	– Begehren beim Kanton melden – Auslösen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts – Vorprüfung durch Kanton – Erarbeitung Bauprojekt und Ausführung
Zuständigkeit	– Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), Kanton Aargau – Gemeinde Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Kanton Aargau – Gemeinderat Remetschwil
Kosten (Investitionsaufwand)	Je ca. CHF 50'000.- pro BGK
Zeithorizont	Abhängig vom Sanierungshorizont der Haupt- und Rohrdorferstrasse und/oder Drittprojekten (z.B. Erneuerungsbedarf von Werkleitungen o.ä. im Strassenbereich). Sanierung K415 auf Remetschwiler Boden für 2024/2025 vorgesehen.
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	B.1, B.2
Erläuterungen / Verweise / Ideenskizze Redimensionierung Knoten Haupt-/Sennhof-/Zopfstrasse Grundlagen	



A.2 Verkehrsberuhigung in Quartieren

Kurzbeschreibung	Die Quartierstrassen werden wo erforderlich siedlungsverträglich und verkehrsberuhigt gestaltet. Dies kann durch bauliche oder signalisatorische Massnahmen (oder beidem) erfolgen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In den Quartieren der Gemeinde Remetschwil herrscht weitgehend Tempo 50. Die Sennhofstrasse ist im Siedlungsgebiet mit Tempo 40 signalisiert. Dies widerspricht einem hierarchischen Aufbau des kommunalen Temporegimes. Im Hüsler-Quartier ist die einzige Tempo-30-Zone der Gemeinde ausgeschieden. Zur weiteren Verkehrsberuhigung in den Quartieren und auf einzelnen Strassen können verschiedene Massnahmen geprüft werden.
Ziele	– Erhöhung Verkehrssicherheit – Entschärfung Sichtproblematik an Einmündungen und Ausfahrten dank tieferen Geschwindigkeiten – Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum – Reduktion Strassenlärm
Massnahmen	– Prüfung Bedarf weiterer Tempo-30-Zonen im Rahmen einer Bevölkerungsanfrage. Bei positivem Ergebnis Umsetzung angehen, ansonsten – punktuelle, bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung ohne Einführung von Tempo 30, aber mit Herabsetzung der Projektierungsgeschwindigkeit – Als Sofortmassnahme Prüfung von Rechtsvortrittsmarkierungen an bestehenden, kritischen Rechtsvortrittsknoten (z.B. Dorfplatz Sennhof) zur Verdeutlichung der Situation – Prüfung «Zubringer, ausg. Velos» auf Erschliessungsstrassen, welche in den Sennhof führen (siehe Teilplan)
Vorgehen / nächste Schritte	– Geschwindigkeitsmessungen an neuralgischen Stellen bzw. in Quartieren (Ermittlung Handlungsbedarf) – Anordnung von verkehrsberuhigenden Elementen (siehe Skizze), Verkehrsbeschränkungen oder – Erarbeitung Gutachten und Konzepte für weitere Tempo-30-Zonen
Zuständigkeit	– Gemeinderat Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Remetschwil – Kanton Aargau, Dep. BVU/ATB (Prüfung Gutachten) – Interessengemeinschaften (Schule, Politik, Vereine usw.) – Anwohner und Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Verkehrsberuhigungselemente: Bei Sanierungen, Drittprojekten. Dringende Massnahmen kurzfristig angehen Tempo-30-Zonen: kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Tempo-30-Zonen: Controlling durch Nachmessung der Geschwindigkeiten 1 Jahr nach deren Einführung
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	B.1, B.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Ideenskizze «Trottoirnase» als Verkehrsberuhigungselement sowie als Sicherheitsgewinn für Fussgänger (Verbesserung Sicht, Aufstellbereich für Fussgänger)



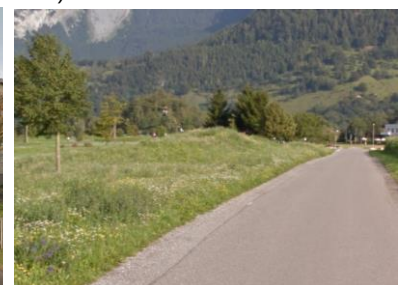
A.3 Erschliessung Entwicklungsgebiete

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Remetschwil verfügt über sechs Entwicklungsgebiete. Diesbezüglich stellt sich die Frage nach einer zweckmässigen Erschliessung sowie der verträglichen Abwicklung des neu induzierten Verkehrs.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Vorgesehen sind die Schaffung von neuem Wohnraum für insgesamt rund 300 Einwohner sowie Arbeitsplätze für rund 100 Beschäftigte. Dies schafft zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse, die möglichst effizient und verträglich abgewickelt werden sollen.
Ziele	– Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens, Minimierung des MIV-Aufkommens – Bereitstellen einer zweckmässigen und siedlungsverträglichen Erschliessung für alle Verkehrsträger – Attraktive Anbindung an den öffentlichen Verkehr für den Fuss- und Veloverkehr
Massnahmen	– Planung der Erschliessung für den MIV und ggf. Schwerverkehr (insbesondere Gebiete «Bolismatt» und «Bodenächer»): - Abschätzung Verkehrsaufkommen - Variantenentwicklung und Evaluation der strassenseitigen Erschliessung - Festsetzung der Erschliessung im Rahmen von Gestaltungsplänen – Planung und Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr – Überprüfung Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr – Ggf. Verankerung von Massnahmen zur Reduktion des MIV-Aufkommens in den zu erarbeitenden Planungsinstrumenten: - Vorgaben zur Erstellung von Abstellplätzen für den MIV - Evtl. Verpflichtung von Investoren zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten - Ermöglichen von zentralen Parkieranlagen
Vorgehen / nächste Schritte	– Konkretisierung Entwicklungsgebiete im Rahmen der Nutzungsplanung/Sondernutzungsplanung – Variantenevaluation und –entscheid Erschliessung MIV – Evaluation Massnahmen Fuss- und Veloverkehr
Zuständigkeit	– Gemeinderat Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Remetschwil – Investoren / Grundeigentümer – Kanton Aargau
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen der Planung und Bebauung
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	B.1, B.2, D.2, D.3
Erläuterungen / Verweise / Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) Grundlagen	

5.3 Massnahmengruppe B: Fuss- und Veloverkehr

B.1 Fusswegnetz

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Remetschwil verfügt über ein unter Berücksichtigung der Topografie direktes, attraktives und sicheres Fusswegnetz. Das Netz wird instandgehalten und gezielt ergänzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Bei der exponierten Hanglage Remetschwils mit den verschiedenen, räumlich isolierten Ortsteilen bedarf es eines zweckmässigen Fusswegnetzes, zumal sich gewisse Nutzungen wie z.B. die Schule nur auf einen Ortsteil konzentrieren. Die Ausgangslage ist gut, das Fusswegnetz ist bereits weitgehend feinmaschig. Trotzdem ist es laufend auf Optimierungen zu prüfen, gerade bezüglich des Schulwegs von Busslingen nach Remetschwil und der Verbindung des Ortsteils Sennhof mit Remetschwil.
Ziele	– Erhöhung der Attraktivität des Fusswegnetzes – Fördern des Zufussgehens – Bessere Anbindung der Ortsteile Sennhof und Busslingen an die Schule – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen
Massnahmen	– Schaffung einer sicheren Fussverbindung zwischen Sennhof und Remetschwil entlang der Sennhofstrasse – Bessere Anbindung Tagesstruktur/Spielplatz Buchsli-Burg an die Schule – Laufende Überprüfung und Instandhaltung des Fusswegnetzes. Die Siedlungsentwicklung ist aktiv zu verfolgen und das Fusswegnetz ist entsprechend den Entwicklungen zu aktualisieren
Vorgehen / nächste Schritte	– Prüfung von Lösungsansätzen Fussverbindungen Sennhof – Remetschwil und Busslingen – Remetschwil, inkl. Prüfung von Beleuchtungsmöglichkeiten – Gespräch mit Grundeigentümer suchen bzgl. Fussweg Sennhofstrasse – Buchsli-Burg – Behebung sicherheitsrelevante Schwachstellen im Fusswegnetz – Schliessung von Netzlücken
Zuständigkeit	– Gemeinderat Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Remetschwil – Interessengemeinschaften (Schule, Politik, Vereine usw.) – Anwohner und Bevölkerung – Grundeigentümer – Kanton Aargau, alsbald Kantonsgebiet tangiert wird
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Laufend, Optimierung Fussweg Sennhof – Remetschwil kurzfristig angehen, ebenso Behebung sicherheitsrelevanter Schwachstellen
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, A.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Referenzbilder für Sennhofstrasse: – «Aargauer Trottoir» (Schwarzenburg BE) – Schotter-/Mergelbankett (Domat/Ems GR)



B.2 Velowegnetz

Kurzbeschreibung	Remetschwil verfügt über ein unter Berücksichtigung der Topografie direktes, attraktives und sicheres Velowegnetz für den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr. Das Netz wird instandgehalten und gezielt ergänzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Remetschwil ist von der Topografie geprägt. Es muss deshalb besonders darauf geachtet werden, für Velofahrende ein zweckmässiges und sicher zu befahrendes Netz des Alltags- und Freizeitverkehrs anbieten zu können. Im Alltagsverkehr sind die Hauptachsen des MIV auch für den Veloverkehr wichtig und müssen entsprechende Infrastrukturen aufweisen. Mit dem Aufschwung der E-Bikes werden nun zudem auch steile Strassen mühelos befahrbar.
Ziele	– Erhöhung der Attraktivität des Velowegnetzes – Verbesserung der Verkehrssicherheit – Gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen
Massnahmen	– Das Velonetz wird laufend überprüft, Instand gehalten und neuen Entwicklungen angepasst – Abgesetzter Radweg zwischen Bellikon und Remetschwil (in Planung)
Vorgehen / nächste Schritte	– Entwicklungen mitverfolgen und Bedürfnisse der Bevölkerung abhören, um Velonetz gezielt anpassen und erweitern zu können.
Zuständigkeit	– Gemeinderat Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Remetschwil – evtl. Nachbargemeinden – Kanton Aargau, alsbald Kantonsgebiet oder -routen tangiert werden
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Netzinstandhaltung und Überprüfung: laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, A.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

5.4 Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr

C.1 Hindernisfreie Bushaltestellen

Kurzbeschreibung	Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist im Jahr 2004 in Kraft getreten und fordert die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raumes bis 2023. Dazu zählen auch die Bushaltestellen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Gerade für Ältere und Menschen mit Handicap ist das Zufussgehen oft erschwert. Mit hindernisfreien Bushaltestellen soll diesen Personen eine attraktive Möglichkeit gegeben werden, den öffentlichen Verkehr zu benutzen. In der Gemeinde Remetschwil sollen bzw. müssen die Bushaltestellen deshalb bis Ende 2023 attraktiv und behindertengerecht ausgebaut werden. Dabei müssen sowohl die Einstiegssituation (Höhe und Breite der Kante) als auch der Zugang zur Haltestelle niveaufrei sein.
Ziele	– Die Bushaltestellen sind attraktiv und behindertengerecht ausgebaut. – Die Bushaltestellen sind gut zugänglich.
Massnahmen	– Behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen. Für Haltestellen, die bis Ende 2023 nicht im Rahmen eines ordentlichen Sanierungsvorhabens ausgebaut werden können, wird die Verhältnismässigkeit eines proaktiven Ausbaus geprüft. Dabei stehen Haltestellen mit einer hohen Priorisierung – aufgrund der Fahrgastfrequenzen und des bestehenden Ausbaustandards – im Vordergrund. Anmerkung: Für die Hst. «Remetschwil, Dorf» Fahrtrichtung Mutschellen ist bereits ein Sanierungsprojekt im Gange. – Mit der Haltestellensanierung wird jeweils auch die niveaufreie Zugänglichkeit zur Haltestelle geprüft und bei Bedarf werden Massnahmen angeordnet.
Vorgehen / nächste Schritte	– Ermittlung der Haltestellen, die im Zuge von ordentlichen Sanierungen behindertengerecht nachgerüstet werden können – Prüfung der Verhältnismässigkeit der proaktiven Nachrüstung bei den übrigen Haltestellen – Ausarbeitung Projekte, Etappierung
Zuständigkeit	– Es befinden sich alle Haltestellen an Kantonsstrassen, deshalb: Kanton Aargau
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinderat Remetschwil – Kanton Aargau, BVU – Busbetriebe
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, B.1, B.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

C.2 Multimodale Umsteigepunkte

Kurzbeschreibung	Die Bushaltestellen in Remetschwil verfügen über ein Grundangebot an gedeckten Veloabstellplätzen, welche beispielsweise im Wartehaus der Haltestellen integriert sein können und den erhöhten Ansprüchen von E-Bike-Nutzenden entsprechen (Bike + Ride). Nahe der Haltestelle «Remetschwil, Dorf» ist bei Bedarf ein kleines Angebot an Auto-Parkplätzen zu prüfen, welches u.a. für die Verknüpfung MIV-ÖV genutzt werden könnte.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, bestehen in der Regel aus mehreren Etappen. Sie beinhalten meist auch Fuss- oder Veloetappen und teilweise auch Autoetappen. Um gute Voraussetzungen für schnelle und direkte Umsteigevorgänge zu gewährleisten sowie den ÖV attraktiver zu gestalten, sind wichtige Bushaltestellen inkl. ihrer Zugangswege so auszugestalten, dass sie zu multimodalen Umsteigepunkten werden.
Ziele	– Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs – Förderung des Velofahrens und Zufussgehens – Reduktion der Fahrten mit dem Auto
Massnahmen	– Ausstattung der Bushaltestellen mit Veloparkplätzen. Diese müssen nur an den Haltekanten Fahrtrichtung Baden thematisiert werden. Die Haltestelle «Remetschwil, Garage» kann allenfalls von dieser Massnahme ausgeschlossen werden (zu prüfen) – Die Abstellplätze müssen zwingend gedeckt, einsehbar und beleuchtet sein. Zudem müssen die Velos an der Anlage angekettet werden können – Prüfung von bewirtschafteten Autoabstellplätzen Nahe der Haltestelle «Remetschwil, Dorf»
Vorgehen / nächste Schritte	– Ausstattung Haltestellen mit Veloabstellanlagen, ggf. im Zuge der behindertengerechten Aufwertung der Haltestellen (C.1) – Konkreten Bedarf und Standort für Autoparkplätze nahe der Bushaltestelle «Remetschwil, Dorf» eruieren
Zuständigkeit	– Gemeinderat Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Remetschwil – Kanton Aargau, BVU – Für Bedarfsermittlung: evtl. Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, B.2, C.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Referenzbild Buswartehaus mit Veloabstellplätzen (Untersiggenthal AG)



5.5 Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

D.1 Parkierung auf öffentlichem Grund

Kurzbeschreibung	Lösen von Konflikten mit Dauerparkierern auf öffentlichem Grund durch punktuelle Massnahmen (Parkverbote, Markieren von Parkfeldern). Bewirtschaften von öffentlich nutzbaren Parkfeldern, um Missbrauch entgegen zu wirken sowie gemeindeweit eine einheitliche, für alle faire Regelung zu erlangen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In einigen Quartieren werden Autos vorübergehend oder dauerhaft auf öffentlichem Grund (Strasse, Gemeindeparkplatz, Parkplatz bei der Schule) abgestellt. Eine Gebühr für dauerhaftes Parkieren im öffentlichen Strassenraum bzw. auf öffentlich nutzbaren Parkplätzen (z.B. Nachtparkiergebühr) wird nicht erhoben. Im Strassenraum abgestellte Fahrzeuge führen punktuell zu Konflikten mit durchfahrenden Fahrzeugen. Teilweise ist auch für Unterhaltsfahrzeuge kein Durchkommen mehr, wie z.B. in der Siedlung an der Hüslersstrasse.
Ziele	– Vermeiden von Konflikten mit dauerparkierten Autos im öffentlichen Strassenraum – Vermeiden, dass öffentliche Parkplätze, wie z.B. bei der Gemeinde oder der Schule, missbräuchlich genutzt werden – Faire Regelungen – Abstimmung mit Nachbargemeinden
Massnahmen	– Bestehende Konflikte werden durch punktuelle Massnahmen wie z.B. Parkverbote oder das Markieren von einzelnen Parkfeldern gelöst. – Die Einführung einer Gebühr für das Dauerparkieren zu einem späteren Zeitpunkt ist denkbar. – Es ist eine Bewirtschaftung sämtlicher auf dem Gemeindegebiet liegenden, öffentlichen Parkplätze anzustreben (ausgenommen dezentrale PP an Waldrand). Dabei sollen auch die für Angestellte und Besucher der Gemeinde sowie der Schule zurzeit gratis zur Verfügung gestellten Parkiermöglichkeiten miteinbezogen werden. Die genaue Form der Bewirtschaftung ist noch zu klären.
Vorgehen / nächste Schritte	– Identifizieren aller Strassen und Parkplätze mit Handlungsbedarf – Definieren der Massnahmen in Abstimmung mit Nachbargemeinden (insbesondere Stetten im Bereich Bodenächer/Rggghölzli/Stetterfeld) – Auflage allfälliger Signalisationen (Parkverbot, Markierung von Parkfeldern) – Umsetzung der Massnahmen
Zuständigkeit	– Gemeinderat Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Bevölkerung – Schule (Personal) – Gemeinde (Personal) – Nachbargemeinden zwecks Abstimmung
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	kurzfristig
Wirkungskontrolle	– Erheben von Dauerparkierern auf öffentlichem Grund – Erfassen der Konflikte mit Dauerparkierern – Sollten sich die Konflikte verschärfen und laufend mehr Dauerparkierer auf öffentlichem Grund festgestellt werden, ist die systematische Abgeltung für das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund einzuführen.
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.2, C.2, D.2, D.3
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

D.2 Vorgaben Parkierung in BNO

Kurzbeschreibung	In Remetschwil werden in der BNO autofreie Nutzungen bzw. autoreduziertes Wohnen zugelassen. Ausserdem sind die Grundlagen für die Parkplatzbewirtschaftung auf privatem Grund in der BNO verankert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Heute wird die Parkierung in Remetschwil kantonal mit dem Baugesetz (BauG) und der Bauverordnung (BauV) geregelt. Darin wird auf die aktuelle VSS-Norm SN 640 281 verwiesen. Diese legt die minimale und maximale Parkplatzzahl fest, wobei die Maximalanzahl lediglich einen empfohlenen Richtwert darstellt. Für besondere Nutzungen in den gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen ist allerdings eine grössere Flexibilität erwünscht (z.B. autoreduziertes/autofreies Wohnen).
Ziele	– Angemessene Verfügbarkeit von privaten Parkplätzen, so dass der öffentliche Grund nicht zum Dauerparkieren benutzt wird – Flexibilität für Eigentümer – Funktionierendes Gesamtverkehrssystem
Massnahmen	Die kantonalen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht werden in der BNO mit folgenden Inhalten präzisiert bzw. ergänzt: – Möglichkeit der teilweisen oder kompletten Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht für Neubauten und besondere Nutzungen, sofern ein plausibles Mobilitätskonzept vorliegt (z.B. im Bereich Remetschwil Dorf) – Bestimmung einer verbindlichen Obergrenze für die Erstellung von privaten Parkfeldern – Aufnahme von konkreteren Vorgaben zur Erstellung von Veloabstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern und gewerblichen Nutzungen
Vorgehen / nächste Schritte	– Formulierung der Bestimmungen im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision
Zuständigkeit	– Gemeinderat Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	
Kosten (Investitionsaufwand)	Im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision
Zeithorizont	kurzfristig (Anpassung BNO)
Wirkungskontrolle	–
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.2, D.1, D.3
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– VSS-Norm SN 640 281: Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen – VSS-Norm SN 640 065: Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen – Kantonale Gesetze und Verordnungen (BauG, BauV)

D.3 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	In Remetschwil werden Massnahmen des Mobilitätsmanagements in den Bereichen Angebot, Beratung und Kommunikation umgesetzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Mobilitätsverhalten hängt stark von Gewohnheiten ab. Sollen diese zu Gunsten einer nachhaltigeren Mobilitätsform verändert werden, bedarf es genügend Anreizen. Mit dem Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsgewohnheiten kann der Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger gestaltet werden. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar. Die Gemeinde ist bereits heute mit Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement aktiv: – Link zu ÖV-Betreibern (Website) – Verweis auf gute Busverbindungen nach Baden (Website) – Verweis auf Veloverbindungen in der Region (Website)
Ziele	– Förderung des Bewusstseins für einen nachhaltige Mobilität in der Wohnbevölkerung, in Firmen, der öffentlichen Verwaltung sowie der Schule (Personal) – Förderung neuer und intelligenter Mobilitätsformen – Erhöhung des Anteils des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr (Modal Split) – Nutzung der Angebote bestehender Fachstellen
Massnahmen	– In Baugesuchen und Planungsverfahren Mobilitätsmanagement thematisieren – Kontaktaufnahme mit der Schule betreffend Sensibilisierung der Eltern für das Thema des Schulwegs → Vermeidung von Fahrdiensten mit dem Auto – Bedarfsabklärung in der Bevölkerung eines Mobility-Standortes, z.B. via Online-Abstimmung auf der kommunalen Website – Prüfung der Schaffung von E-Tankstellen an sinnvollen Orten (z.B. auf allfälligen P+R-Parkplatz) – Teilnahme am Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» von EnergieSchweiz für Gemeinden – Beratung von ortsansässigen Unternehmen und Einrichtungen der öffentlichen Hand bezüglich Mobilitätsmanagement
Vorgehen / nächste Schritte	– Zuständigkeiten definieren – Teilnahme am Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» von EnergieSchweiz prüfen (endet per 31.12. 2020) – Ergänzen des Neuzuzügersets mit wichtigen Informationen rund ums Thema Mobilität
Zuständigkeit	– Gemeinderat Remetschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Kantonale Anlaufstelle für Mobilitätsmanagement aargaumobil
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	D.1, D.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– www.ag.ch/aargaumobil – www.badenmobil.ch – www.energieschweiz.ch

6 Controlling

Das Controlling umfasst einerseits die Umsetzungskontrolle der beschriebenen Massnahmen und andererseits eine laufende Wirkungskontrolle.

6.1 Umsetzungskontrolle

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des KGV müssen die finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinde berücksichtigt werden. Im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung sollen jährlich Massnahmen ausgewählt und zur Umsetzung im nächsten Jahr freigegeben werden. Die Massnahmen umfassen jeweils Planung, Umsetzung, Controlling und Kommunikation.

Die Gemeindekanzlei informiert den Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Falls notwendig (z.B. aufgrund geänderter Rahmenbedingungen), werden im Rahmen dieser Berichterstattung auch inhaltliche oder organisatorische Änderungen beschlossen.

6.2 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle umfasst die Überprüfung der Zielerreichung (übergeordnete Ziele des KGV resp. konkrete Ziele in den Massnahmenblättern). Die Beschreibung der Zielerreichung erfolgt einerseits qualitativ, andererseits werden dazu folgende Daten erhoben und/oder ausgewertet:

- Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (alle fünf Jahre, neuste Erhebung 2015)
- Gesamtverkehrsaufkommen, einerseits auf Basis der kantonalen Verkehrszählungen, punktuell ergänzt mit Verkehrszählungen auf Gemeindestrassen im Zusammenhang mit aktuellen Projekten
- Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen an neuralgischen Stellen
- Auswertung des subjektiven Sicherheitsempfindens nach der Sanierung von Strassenabschnitten und insb. der Konfliktstellen Fuss- und Veloverkehr
- Ein- und Aussteiger im Öffentlichen Verkehr, soweit verfügbar

Die Berichterstattung erfolgt im kleinen Rahmen zusammen mit der Berichterstattung zur Umsetzungskontrolle. Alle vier Jahre (Legislaturperiode) sollen der Umsetzungsstand und die erreichte Wirkung in der Gesamtschau durch den Gemeinderat und die Verwaltung überprüft und festgehalten werden.

7 Genehmigung Kanton

Der KGV der Gemeinde Remetschwil besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. der Teilpläne MIV, ÖV, Fussverkehr und Radverkehr.

Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das Kapitel 4 (Ziele) zu genehmigen.

Zur kantonalen Vorprüfung durch den Gemeinderat verabschiedet:

18. Februar 2020

Vorläufige Beurteilung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt:

25. Mai 2020

Öffentliche Mitwirkung vom:

.....

Beschlossen durch den Gemeinderat am:

.....

Unterschrift Departementsvorsteher BVU

.....

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**