

# KOMMUNALER GESAMTPLAN VERKEHR KGV

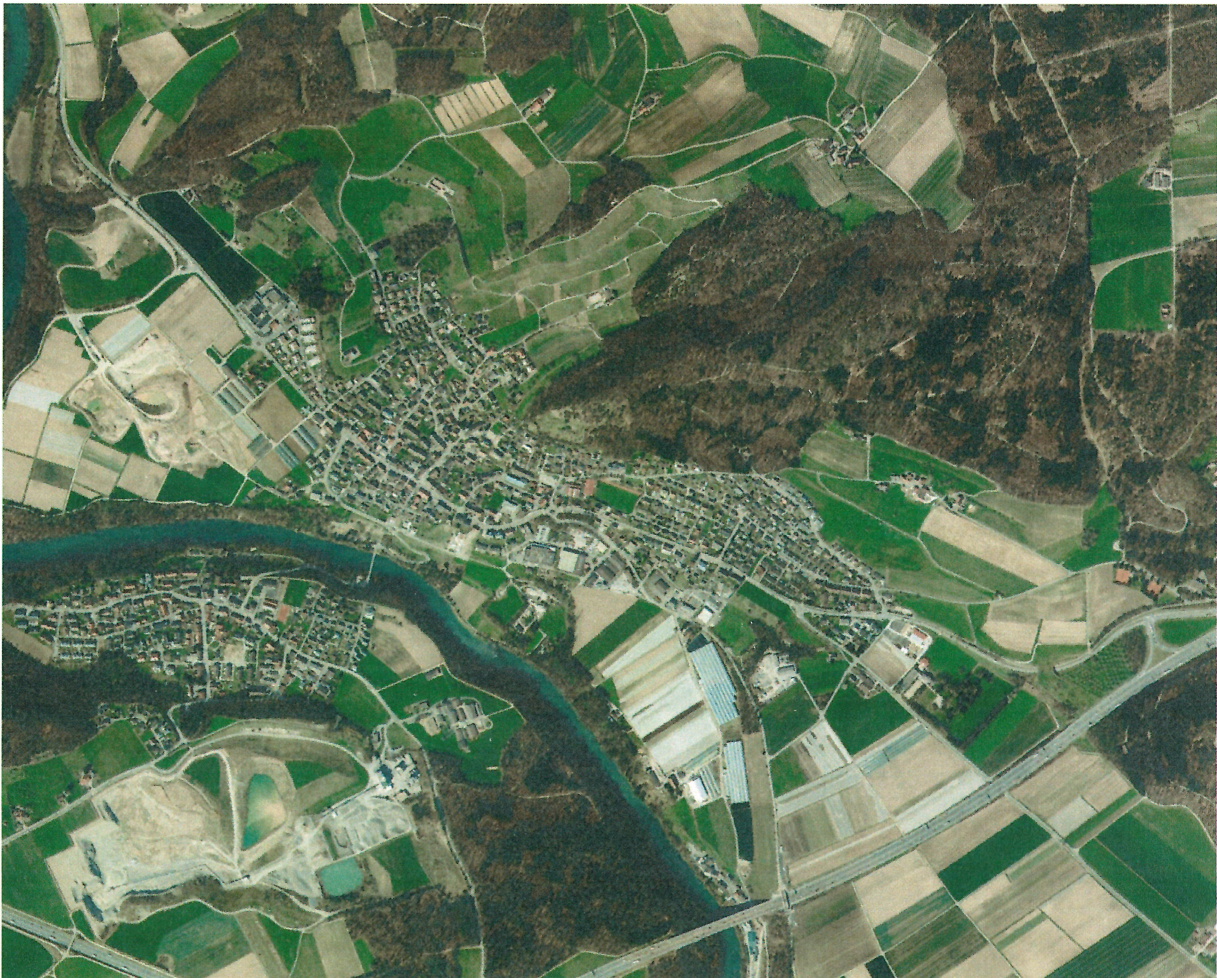
**BESCHLOSSEN DURCH DEN GEMEINDERAT AM:**

*27.11.2017*

**KANTONALE GENEHMIGUNG:**

*9.3. R. [Signature]*

13. November 2017



Titelbild: Orthofoto AGIS aus dem Jahr 2015

# KOMMUNALER GESAMTPLAN VERKEHR KGV

**BESCHLOSSEN DURCH DEN GEMEINDERAT AM .....**

13. November 2017



**Titelbild: Orthofoto AGIS aus dem Jahr 2015**

## **INHALTSVERZEICHNIS**

Ausgangslage und Grundlagen .....	3
Rahmenbedingungen .....	5
Analyse .....	6
Grundsätze .....	12
Ziele .....	12
Massnahmen.....	13
Controlling.....	14
Genehmigungsblatt Kanton .....	15
Koordination und Mitwirkung.....	16
Beilagenverzeichnis .....	17
Anhang .....	18

## AUSGANGSLAGE UND GRUNDLAGEN

Die Aargauer Gemeinde Birmenstorf liegt zwischen den Agglomerationskernen Brugg und Baden und bietet durch ihre Lage an der Südflanke der Baldegg durch die Einbettung in die Naturlandschaft an der Reuss ihren Bewohnenden eine hohe Lebensqualität. Aber die Lage zwischen den Agglomerationen und die Nähe zum Autobahnanschluss führt zu einem hohen Verkehrsaufkommen auf der Ortsdurchfahrt, was durch eine entsprechende Trennwirkung und weitere verkehrsbezogene Belastungen eben diese Lebensqualität wieder zu vermindern droht.

### Kernthemen

Die folgenden Kernthemen ergeben sich aufgrund der gegebenen Struktur von Birmenstorf und sind bei der Analyse besonders zu betrachten:

- **Verkehrsbelastung Ortsdurchfahrt**

Die Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse K 272) ist stark belastet und es kommt in Verkehrsspitzenzeiten, besonders dann, wenn der Hauptverkehr mit stärkeren Querungsfrequenzen zusammenfällt, zu einem stockenden Kolonnenverkehr. Dies insbesondere im Ortszentrum um die Einmündungen der Strählgass und der Kirchstrasse. Der starke Längsverkehr auf der Ortsdurchfahrt führt zu den üblichen Beeinträchtigungen wie Lärm- und Luftbelastung sowie einer Beeinträchtigung des Sicherheitsempfindens von Teilnehmenden des Fuss- und Veloverkehrs. Neben der täglichen Gesamtbelastung ist die Spitzenstundenbelastung, während der subjektiv betrachtet eine Überlastung eintritt, besonders zu beachten.

- **Verkehrskultur Ortsdurchfahrt**

Untersuchungen über den Anteil Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr wurden nicht durchgeführt, es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass Durchgangsverkehr einen beträchtlichen Anteil ausmacht. Es ist eine sehr subjektive Beobachtung, aber Verkehrsteilnehmende des Durchgangsverkehrs verhalten sich naturgemäss tendenziell weniger ortsbezogen, mit weniger Rücksichtnahme und weniger Anpassung an das Umfeld als Verkehrsteilnehmende, welche einen Ortsbezug haben (Ziel- und Quellsowie Binnenverkehr). So kann beobachtet werden, dass im Fall von stockendem Verkehr vermehrt auf dem Radstreifen der Kernfahrbahn gefahren und auch teilweise gehalten wird. Dies beeinträchtigt den Veloverkehr längs – Velos stehen mit den Autos im Stau.

- **Schulstandort innerhalb des Siedlungsgebietes**

Die Schule liegt nördlich der Kantonsstrasse, so liegt es in der Natur der Sache, dass die Kantonsstrasse (Ortsdurchfahrt) von zahlreichen Schulkindern auf ihren täglichen Wegen mehrmals gequert werden muss. Die Sicherheit der Querungsstellen ist ein grosses Thema bei der Bevölkerung. Dies zeigt sich beispielsweise am Umstand, dass für die Schulzeiten ein Lotsendienst gefordert und schlussendlich auch installiert wurde. Dabei handelt es sich um eine aufwändige Behelfsmassnahme, welche indirekt auf ein nicht optimales Zusammenspiel von Verkehrsaufkommen, Verkehrskultur und angebotener Infrastrukturlösung schliessen lässt.

- **Fuss- und Velowege von und zu Agglomerationskernen**

Entlang der Strassenverbindung K272 sind Rad- Gehwege angeordnet, über die die Agglomerationskerne Brugg und Baden mit Velos oder auch zu Fuss erreicht werden können. Die vorhandenen Distanzen eignen sich dabei eher für den Veloverkehr (beim Alltagsverkehr). Im Hinblick auf die Beeinträchtigungen bei der Fahrtzeit mit den Verkehrsmitteln Auto und Bus scheint das Velo für diese Wege ein hohes Potenzial für einen wahrnehmbaren Verlagerungseffekt zu haben.

- **Erscheinungsbild der Ortsdurchfahrt im Zentrum**

Als Zentrum der Gemeinde wird der Bereich um Chrezgass, Strählgass, Kirchstrasse und Lindenweg wahrgenommen. Dort konzentrieren sich bereits heute die öffentlichen Nutzungen wie Einkauf und Restauration. Der Raum der Ortsdurchfahrt erscheint Besuchern jedoch verkehrsdominiert (kaum für Aufenthalt nutzbare Vorflächen) und subjektiv betrachtet von der Bausubstanz her «in die Jahre gekommen». Etliche Aspekte der relativ «wild» (dort wo es Platz hatte) verteilten Parkierung beeinträchtigen durch parkierte Fahrzeuge das Erscheinungsbild weiter.

- **Zentrumsentwicklung**

Mit einem Masterplan für das Zentrum, welcher nicht nur zukünftig denkbare Veränderungen an der Strasse selber, sondern auch eine Entwicklung / Verdichtung der Bebauung vorbereitet, will die Gemeinde ihr Zentrum aktiv aufwerten. Die Entwicklung wird ihre Zeit benötigen, muss aber durch situativ passende Veränderungen an der Strasseninfrastruktur unterstützt werden können.

- **Umfahrungsdiskussion**

Eine Umfahrung, wie sie in den 70-er Jahren des vorherigen Jahrhunderts offenbar diskutiert wurde (noch heute erkennbar an der Parzellierung im Gebiet Weigass / Lindächerstrasse), wird in den Diskussionen und von der Bevölkerung verschiedentlich wieder erwähnt. Eine solche Umfahrung ist aber in den aktuellen langfristigen Planungen nicht enthalten (z. B. kantonaler Richtplan).

- **Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden**

Der grundsätzlich gute Austausch und die gute Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden wird aktiv genutzt, auch bei der Bearbeitung der Problematik Durchgangsverkehr.

### **Aufgabenstellung Kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV**

Für Birmenstorf soll ein für die Gemeinde passender Verkehrsplan erarbeitet werden. Mit «passend» ist gemeint, dass der Verkehrsplan realistisch bleibt und auf die vorhandenen Ansprüche eingeht. Vorgeschlagene Massnahmen sind, unter Berücksichtigung der vorhandenen Stimmung in der Bevölkerung und der finanziellen Lage der Gemeinde als realisierbar zu betrachten. Wünschbare Elemente, die voraussichtlich jedoch aus verschiedenen Gründen nicht realisiert werden können, sind nicht in den Plan aufzunehmen.

### **Begleitung**

Die fachliche Begleitung erfolgte in einer Kommission. Diese bestand aus Vertretern der Gemeindebehörde, der Verwaltung, Anwohnern und den Planern:

- Roland Probst, Gemeinderat (Vorsitz, bis 31. 12. 2016)
- Urs Rothlin, Gemeinderat (Vorsitz, ab 01.01.2017)
- Christian Furrer, Bauverwalter (Projektleiter)
- Peter Keller, Einwohner
- Hans Peter Rauber, Einwohner
- Thomas Belloli, Verkehrsplaner

## **RAHMENBEDINGUNGEN**

Die folgenden übergeordneten Planungsinstrumente bilden den übergeordneten Rahmen für die Verkehrsplanung in Birmenstorf. Sie enthalten nur wenige konkrete Aussagen für das Gemeindegebiet:

### **Ostaargauer Strassenentwicklung OASE**

Prominent in dieser Planung enthalten sind lokale Umfahrungslösungen für die Zentren Brugg und Baden. Birmenstorf liegt nach wie vor zwischen diesen Agglomerationskernen. Veränderungen der Belastungen in der Ortsdurchfahrt Birmenstorf sind im Moment (Linienführungen sind noch nicht festgelegt) schwer oder noch nicht abzuschätzen. Zudem geht der Planungshorizont von OASE über den Horizont des KGV (max. 15 Jahre) hinaus.

### **Leitbild Verkehr 2005-Fortschreibung 2010**

Im Leitbild Verkehr 2010 der Region sind verschiedene Aufgaben für Gemeinden aufgeführt (z. B. Öffentlichkeitsarbeit und Controlling, Ausbau Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur sowie Förderung kombinierter Personenverkehr, Abstimmung Siedlung und Verkehr etc.).

### **Regionales Velokonzept**

Unter dem Legendenpunkt «langfristige Planung» ist eine Verbindung über den Steckacher (im Nordwesten der Gemeinde, heute Kiesgrube) und eine Querverbindung über die Reuss entlang der Autobahn A1 (Gebiet Lindmüli) eingetragen.

### **Reg. Parkraumkonzept**

Im regionalen Parkraumkonzept bestehen Grundlagen und Hilfsmittel für die Bearbeitung von Parkierungsthemen.

### **Agglomerationsprogramme**

Eine Massnahme B.1.03.MIV war zwischenzeitlich eingetragen, ist jedoch in eine nächste Generation verschoben worden. Dabei handelt es sich um den Hinweis «Aufwertung Ortsdurchfahrt».

### **Regionales Entwicklungskonzept**

Im regionalen Entwicklungskonzept ist noch der Baldeggtunnel eingetragen. Dieser wurde zwischenzeitlich verworfen und wird durch die Linienführungen ersetzt, welche aus OASE resultieren. Zudem enthalten ist eine Aussage zur Güteklasse der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Stufe D).

### **Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013**

Anpassungen im Busnetz werden meistens den aktuellen Bedürfnissen entsprechend und relativ kurzfristig vorgenommen. Im Mehrjahresprogramm ist für Birmenstorf nichts Spezielles geplant. Neue Buslinien müssen während einer Versuchsphase von mindestens drei Jahren in der Regel durch die interessierte Gemeinde oder Dritte finanziert werden. Der Kanton kann sich gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (OVG) mit Sonderleistungen von höchstens 25% an den Versuchsbetrieben beteiligen.

### **Verkehrsplanung der Nachbargemeinden**

Das Siedlungsgebiet (der Hauptteil) grenzt nicht an Siedlungsgebiet von Nachbargemeinden. Die zu koordinierenden Aspekte sind demnach auf die Überlandverbindungen beschränkt. Dazu gehören die Kantonsstrassen sowie die verbindenden Radwege.

### **Gesamtverkehrsstrategie Mobilität Aargau, 13. Dezember 2016**

Es gelten die allgemeinen Zielsetzungen wie:

- Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebotes fördern, auch durch Verstärkung des Mobilitätsmanagements.
- Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und unterhalten.

### **Verkehrsmanagement Brugg Regio**

Es sind für die Ortsdurchfahrt Birmenstorf keine Verkehrsmanagement- Massnahmen vorgesehen.

### **Verkehrsmanagement Baden Regio**

Es sind für die Ortsdurchfahrt Birmenstorf keine Verkehrsmanagement- Massnahmen vorgesehen.

## Ausbauprojekt K420

Zur Verbesserung der Radroute R830 wird entlang der Kantonsstrasse K420 ein einseitiger Radweg vorgesehen. Aktuell besteht für diese Massnahme ein Vorprojekt. Verkehrslenkungsmassnahmen (z. B. Lastwagenfahrverbot) werden bei Bedarf durch den Kanton beurteilt.

## ANALYSE

### Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung in der Form der Erstellung von neuen Siedlungsteilen hat in den letzten Jahren stattgefunden. Neue Flächen sind gemäss der sich aktuell in Revision befindlichen Zonenplanung nicht vorgesehen. Die Siedlungsentwicklung im Geltungszeitraum des Kommunalen Gesamtplanes Verkehr beschränkt sich auf eine mögliche innere Verdichtung.

### Verkehrserzeugung von unüberbauten Bauzonen und Entwicklungsgebieten

Es sind keine nennenswerten unüberbauten Bauzonen oder Entwicklungsgebiete vorhanden. Zu erwähnen ist das Zentrum der Gemeinde, wo eine Verdichtung der heutigen Nutzungen angestrebt wird. Bauzonenreserven befinden sich in einzelnen kleinen Parzellen, verteilt über das Siedlungsgebiet. Es ist nicht absehbar, dass eine vollständige Nutzung der noch nicht überbauten Parzellen zu Verkehrsproblemen im Bereich der Leistungsfähigkeit von Anschlüssen an die Kantonsstrasse oder gar von Kantonsstrassenabschnitten selber führen könnte. Die zusammenhängenden Flächen sind vergleichsweise klein und generieren bei Vollausbau nur einzelne zusätzliche Fahrten. Der aktuelle Stand der Überbauung kann über die AGIS-Onlinekarten betrachtet werden<sup>1</sup>. Die nachfolgende Abbildung zeigt den Stand beim Zugriff am 20. Juli 2016.

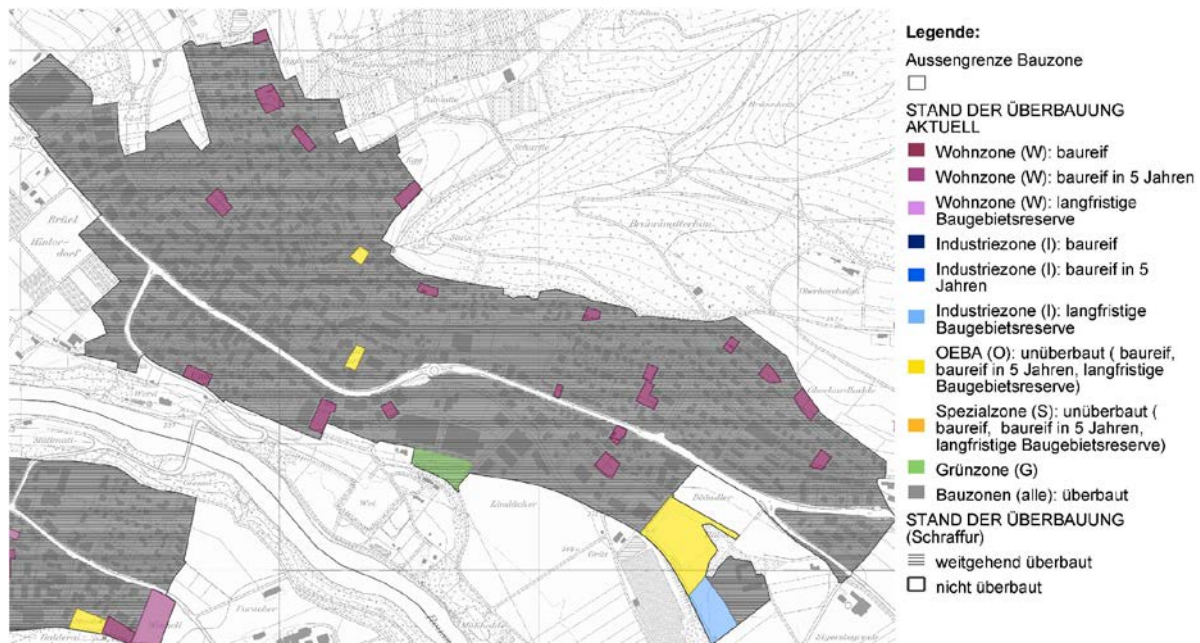


Abbildung: Stand der Überbauung gemäss AGIS, Zugriff am 20. Juli 2016.

### Innenentwicklung

Die Gemeinde erstellt aktuell einen Entwicklungsrichtplan Dorfzentrum. Mit diesem werden die zukünftigen städtebaulichen Leitlinien spezifiziert und als erläuternder Teil zur Nutzungsplanung dargestellt.

Mit dem Richtkonzept wird das Dorfzentrum im Bereich der Hauptstrasse gestärkt. Die Ortsdurchfahrt wird siedlungsverträglicher gestaltet und durch die bauliche Fassung des Strassenraums soll die Reduktion der effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten (Tempo 50 signalisiert, Tempo 40 angestrebt) erreicht werden. Somit soll die Trennwirkung der Hauptstrasse reduziert, die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Da die Verkehrsströme als potentielle „Kunden“ betrachtet werden, wird

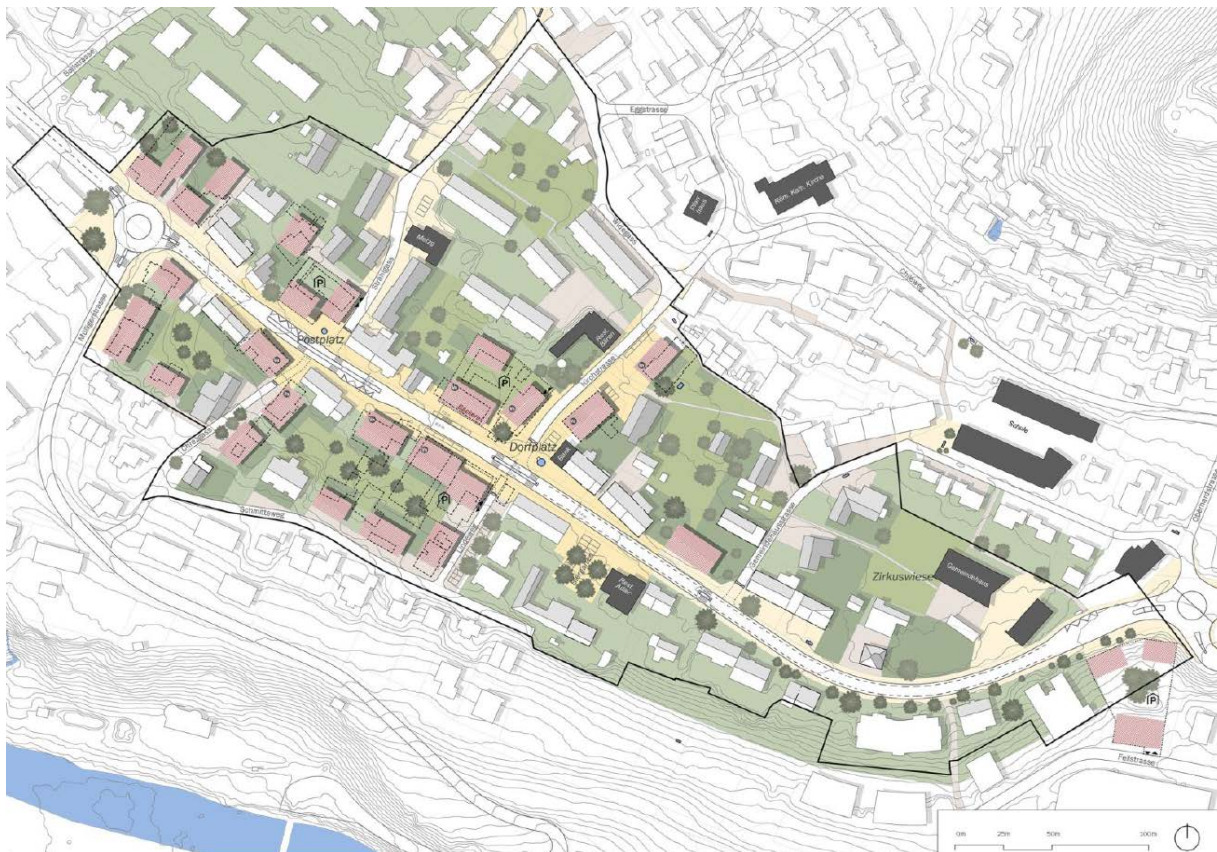
<sup>1</sup> [www.ag.ch/agis](http://www.ag.ch/agis) → Online Karten → Stand der Erschliessung

durch die Verlangsamung des Verkehrs und die zusätzlichen städtebaulichen Interventionen die Wahrnehmbarkeit der Nutzungen verbessert. Es wird angestrebt, die Parkierung in unterirdischen (gemeinsam genutzten) Garagen anzubieten.

Als unterstützende Massnahme ist kürzlich die Erstellung von zwei markierten Fussgängerschutzinseln mit einem dazwischen liegenden Mehrzweckstreifen erfolgt.

Bezüglich Abstimmung von Siedlung und Verkehr sagt das Richtkonzept aus, dass die heute im Strassenraum verteilte nutzungsbezogene Parkierung (z. B. bei der Post) tendenziell als konzentrierte Parkierung an wenigen Standorten vorgesehen werden sollte. Diese, über die nachfolgende Sondernutzungsplanung umzusetzende Zielsetzung, führt zu einer Entlastung des Strassenraumes und einer tendenziellen Verbesserung der Verkehrssicherheit durch eine damit mögliche normgerechte Organisation der Fahrbeziehungen. Die primären Erschliessungsanlagen werden auch mit dem Masterplan nicht grundlegend verändert und das Verkehrsaufkommen dürfte in geringfügigem Ausmass ansteigen (entsprechend dem Verdichtungspotenzial).

Die folgende Abbildung zeigt das Richtkonzept, welches den im Masterplan formulierten städtebaulichen Richtlinien zu Grunde gelegt wurde.



**Abbildung: Machbarkeitsstudie Zentrumsplanung (Van de Wetering Atelier für Städtebau, Zürich, 2016)**

### **Revision der Bau- und Nutzungsordnung; Zonenplan**

In der Revision der Nutzungsplanung Siedlung besteht die Absicht die Voraussetzungen für eine qualitative und kontinuierliche Entwicklung zu schaffen. Die wichtigsten Themen sind:

- **Dorfkern- und Ortsbildgestaltung;** qualitative Entwicklung der Bauten sowie der Strassen- und Hofräume, attraktive Nutzungsmischung
- **Innere Siedlungsentwicklung;** Nutzung leerstehender / unternutzter Bauten sowie von „Baulücken“ in der Dorfzone, Verdichtung in älteren Wohnquartieren / entlang der Hauptverkehrsachse, Vorgaben zur Aussenraumgestaltung
- **Gewerbebezonen;** Entwicklung bestehender Betriebe, Einpassung in örtlichen Kontext und in die Landschaft



- Bauzonenreserven / -grösse; Überprüfung und zielgerichtete Anpassung der äusseren Begrenzung der Bauzonen, Schaffung massvoller und verfügbarer Reserven für Wohnen und Arbeiten
- Behandlung neuer Richtplanthemen wie Abstimmung Siedlung / Verkehr, Verkaufsnutzungen, Hochwasserschutz
- Bau- und Nutzungsordnung BNO; aktualisierte Bestimmungen entsprechend den neuen Zielen und Bedürfnissen, Erfahrungen in der Anwendung sowie Integration des harmonisierten Baurechts gemäss interkantonalen Vereinbarung.

Die Revision der Nutzungsplanung befindet sich in Bearbeitung (Stand März 2017).

### National- und Kantonsstrassennetz

Die K272 führt ab Baden Dättwil zum Autobahnanschluss der A1 und A3 und anschliessend als einzige rechtsufrige Kantonsstrasse entlang der Reuss in Gebenstorf ins Aaretal. Zusätzlich angeschlossen ist die K418 aus dem Raum Fislisbach. Die Talquerung über die Reuss wird von der untergeordneten K420 mit einer einspurigen Brücke sichergestellt.

### Strassenhierarchie

Hauptverkehrsträger auf dem Gemeindegebiet sind die Kantonsstrassen (Ortsdurchfahrt K272, zum Siedlungsgebiet peripher gelegener Anschluss der K418, Lokalverbindung K420). Im Siedlungsgebiet selber sind die Sammel- und Erschliessungsstrassen derart gelegt und signalisiert, dass Durchgangsverkehr ausgeschlossen werden kann. Alle Wohngebiete (mit einer Ausnahme im Gebiet Chrüz) befinden sich in einer Tempo 30 Zone. Die bestehende und die geplante Strassenhierarchie sind im Teilplan Motorisierter Individualverkehr (Beilage 1) im Massstab 1:5'000 dargestellt.

### Verkehrsbelastungen DTW

Entsprechend der Strassenhierarchie zeigt sich die Verkehrsbelastung zwischen Kantons- und Gemeindestrassen mit einem markanten Gefälle:

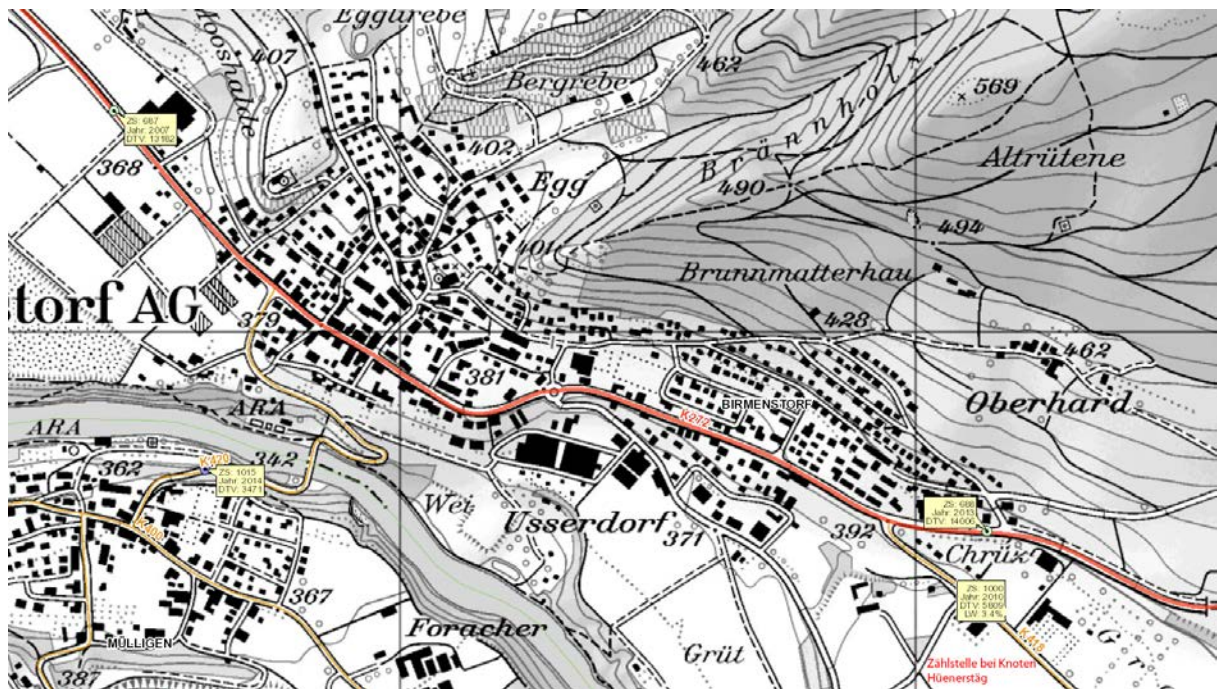


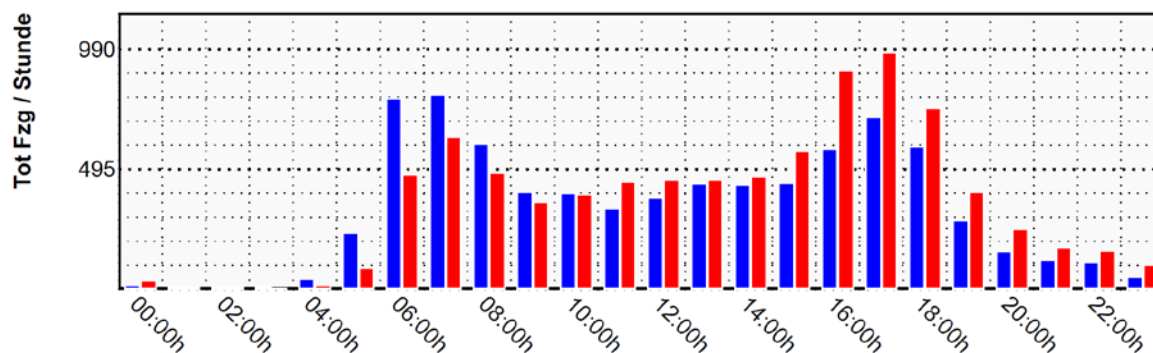
Abbildung: Strassenbelastungsplan, Zählstellen (AGIS, Zugriff am 11.08.2016)

Belastung Ortsdurchfahrt K272: > 14'000 Fahrzeuge pro Tag

Belastung Reussquerung K420: ca. 3'500 Fahrzeuge pro Tag

Belastung Lindächerstrasse Erschliessungsstrasse: ca. 300 Fahrzeuge pro Tag

Die aktuellste Zählung der K272 zeigt einen korrigierten durchschnittlichen täglichen Verkehr DTV von 14'920 Fahrzeugen pro Tag für das Jahr 2016. Bei der Zählung Ende Oktober 2016 wurde ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr DWV von 17'385 Fahrzeugen pro Tag erfasst. **Der Lastwagenanteil beträgt 5.7% (992 Fahrzeuge) des DWV.** Pendlerverkehr zeigt sich gerichtet, am Morgen ist die Belastung in Richtung Autobahn / Baden höher, am Abend jene in Richtung Brugg. die folgende Abbildung zeigt beispielhaft die Tagesganglinie der Messung vom Montag 24.10.2016:



**Abbildung: Tagesganglinie vom 24.10.2016. Blaue Balken zeigen die Fahrrichtung Baden, rote Balken die Fahrrichtung Gebenstorf. Alle erfassten Fahrzeuge. Die Abendspitze weist mit 10.2% des Tagesverkehrs eine übliche Dimension auf, die Morgenspitze ist tiefer und ebenfalls auf zwei Stunden verteilt. Die Messung wurde durch die Gemeinde mit den eigenen Seitenradargeräten durchgeführt.**

### Ruhender Verkehr

Die Gemeinde Birmenstorf stellt an verschiedenen Stellen öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Im Zentrum am Lindenweg besteht eine «Blaue Zone». Die Gemeinde verfügt über das notwendige Parkierungsreglement, welches das Parkieren auf öffentlichem Grund und das Kurzparkieren regelt. Für Fahrzeuge, die nicht auf einem privaten Abstellplatz sondern auf der Strasse abgestellt werden, muss eine Gebühr entrichtet werden. Diese Gebührenpflicht gilt nicht nur in der Nacht, sondern auch tagsüber. Für die Regelung der privaten Parkierung gilt gemäss aktueller Nutzungsplanung sowie auch gemäss Entwurf der revidierten Nutzungsplanung die VSS- Norm Nr. 640 281 (§56 BauG und §43 BauV).

### Schwerverkehr / Güterverkehr

Durch die Schliessung der Werkausfahrt am Autobahnkreuz A1/A3 ist eine höhere Belastung durch Schwerverkehr auf der Ortsdurchfahrt zu erwarten. Aktuell (mit geschlossener Werkausfahrt) wurden auf Höhe Bruggstrasse 5/8 992 Lastwagen pro Tag gezählt (Werktag, 2016). Dieser Anteil von 5.7% am durchschnittlichen Werktagsverkehr sowie die absolute Anzahl sind zu beobachten.

### Kombinierte Mobilität

Die Erschliessung mit dem Busverkehr dient den Bewohnenden und Beschäftigten in Birmenstorf. Es sind aufgrund der Lage und der Kompaktheit des Siedlungsgebietes keine entscheidenden Potenziale für eine kombinierte Mobilität auszumachen. Veloabstellplätze bei Bushaltestellen, insbesondere bei den Haltestellen Post und allenfalls Chrüz, könnten ein gewisses Potenzial erschliessen.

Ein Park- und Pool- Parkplatz müsste systembedingt möglichst nah beim Autobahnanschluss installiert werden. Ein solcher Parkplatz dient jedoch der Verkehrsreduktion auf der Autobahn und nicht einer Verkehrsreduktion auf der Ortsdurchfahrt. Ein solcher Parkplatz liegt nicht im Interesse der Gemeinde.

### Quartierserschliessung

Das Erschliessungssystem präsentiert sich funktional mit mehreren Anschlüssen an das übergeordnete Strassenetz. Die Form des Siedlungsgebietes führt nicht zu stark belasteten Gemeindestrassen (geringe Tiefe des Siedlungsgürtels). In Abstimmung mit der in Bearbeitung befindlichen Revision der Nutzungsplanung muss das Erschliessungssystem nicht verändert werden.

## Unfälle

Die auf [www.swisstopo.ch](http://www.swisstopo.ch) einsehbaren Unfalldaten zeigen, dass sich das Unfallgeschehen auf den Kantonsstrassen konzentriert. Auf Gemeindestrassen haben sich in den Jahren 2011 bis und mit 2015 zwei Schleuder- oder Selbstunfälle mit Personenschaden ereignet.

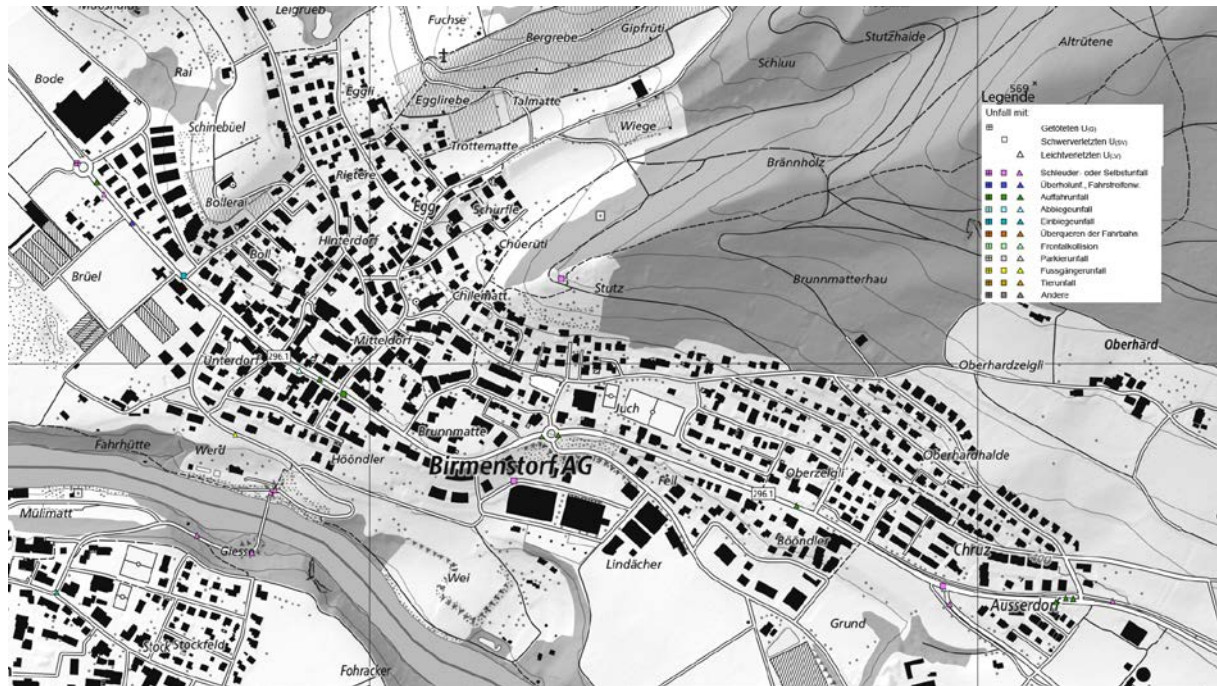


Abbildung: Unfälle mit Personenschaden von 01.01.2011 bis 19.02.2016 (Quelle: [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch))

## Öffentlicher Verkehr

Das Siedlungsgebiet ist mit mehreren Haltestellen in zweckmässigen Abständen entlang der Verbindung K272 erschlossen. Die Haltestellen liegen jeweils direkt bei anschliessenden Sammelstrassen, was eine Erreichbarkeit mit Fahrrädern begünstigt, sofern die geringen zurückzulegenden Distanzen überhaupt ein Potenzial für dieses Verkehrsmittel ergeben. Die Haltestellen, sowie Zugangswege und tatsächliche Erschliessungsdistanzen, sind im Teilplan öffentlicher Verkehr (Beilage 4) im Massstab 1:5'000 dargestellt.

Die Anbindung an den Bahnhof Baden wird mit der Linie RVBW 7 im Viertelstundentakt (Werktags, hauptsächlich) hergestellt.

Die Anbindung an den Bahnhof Brugg und den Bahnhof Mellingen-Heitersberg wird mit der Postautolinie 362 Brugg – Heitersberg im Stundentakt (mit Verdichtungen in Hauptverkehrszeiten) hergestellt.

Die Haltestellen in Kombination mit den Taktfahrplänen führen zu einer Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf Stufe C (grösstenteils), geringe, weiter von der Hauptachse entfernte Siedlungsteile sind in der Qualitätsstufe D. Die Qualitätsstufen sind definitionsgemäss auf die Werktagsfahrpläne in den Hauptarbeitszeiten abgestellt. Das Angebot zu Nebenverkehrszeiten sowie am Wochenende präsentiert sich üblich und bedürfnisgerecht, vom Takt her wie von den Betriebszeiten gegenüber den Hauptarbeitszeiten reduziert.

Die Bushaltestellen sind nicht vollständig behindertengerecht ausgebaut. Dies innerhalb der vorgegebenen Fristen zu korrigieren, ist Sache des Kantons als Strasseneigentümer (insbesondere Haltestelle «Post»). Es bestehen keine Bushaltestellen an Gemeindestrassen und es sind auch keine solchen geplant.

## Wanderwege

Das Wanderwegnetz der Gemeinde Birmenstorf besteht aus den Wanderwegen entlang der Reuss und dem querenden Wanderweg von der Baldegg nach Mülligen. Eine bestehende Schwachstelle ist die fehlende Querungshilfe bei der Querung der Kantonsstrasse Nr. 272. Eine Verbesserung dieser Stelle ist geplant (markierte Fussgänger-schutzinsel in einem ersten Schritt).

### **Fussverkehr**

Die Qualität des Fussverkehrsnetzes wird im Allgemeinen als gut eingeschätzt. Wichtige Zugänge zu Bushaltestellen beispielsweise sind auch zusätzlich zu den Erschliessungsstrassen vorhanden. Auch der Schulstandort innerhalb der Gemeinde ist durch Fuss- (in diesem Fall Schülerverkehr) auf Gemeindestrassen gut erreichbar. Als problematisch erscheint immer die Querung der K272 im Zentrum (Beziehungen Chrezgass – Strählgass und Lindeweg – Kirchstrasse). Diese Querungsstellen weisen heute keine Fussgängerschutzinseln auf, was bei der vorhandenen Verkehrsbelastung mit zeitweisem Stau auf der K272 als gefährlich eingestuft wird. Eine verkehrstechnische Verbesserung dieser Stelle (vorerst mit markierten Fussgängerschutzinseln) wird deshalb vorgesehen.

### **Veloverkehr**

Birmenstorf ist an das kantonale Radroutennetz angeschlossen. Es ist geplant, die kantonale Radroute R830 mit einem bergwärts führenden Radweg / Radstreifen zu verbessern. Kantonale Radrouten führen entlang der Hauptverkehrsachsen, was die Forderung nach einer guten Direktheit zu erfüllen hilft. Darum wird auf den Eintrag einer Veloroute entlang Brüelweg / Niderhardweg, wie sie im regionalen Velokonzept eingetragen ist, verzichtet. Zusätzlich durchquert die Mittelland-Route Nr. 5 Romanshorn – Lausanne von Veloland Schweiz von Baden Dättwil bis Mülligen die Gemeinde Birmenstorf. Diese Route ist wenig direkt, was jedoch in Ermangelung von Alternativen und aufgrund der vorhandenen Topografie nicht verändert werden kann.

### **Entwicklungen**

Das Verkehrsnetz ist beinahe ausgelastet, weshalb von einer jährlichen Verkehrszunahme von ca. 1% des Vorjahres ausgegangen werden kann<sup>2</sup>. Die Verkehrsbelastung mit den beobachtbaren Staus zeigt, dass bei einer Kapazitätserhöhung im Umfeld die neuen Kapazitäten sofort aufgefüllt werden dürften. Die Verkehrszunahme in Spitzenstunden, so kann interpretiert werden, ist also weitgehend von Kapazitätsausbauten abhängig. Im Bestand ist die Kapazität zu Spitzenzeiten ausgenutzt. Wird die Kapazität nicht erhöht, könnte sich die Verkehrszunahme besonders ausserhalb der Spitzenzeiten zeigen.

### **Fazit: Probleme und Potenziale**

Probleme und damit auch die Verbesserungspotenziale können in Birmenstorf entlang der Ortsdurchfahrt ausgemacht werden, dies sowohl betrieblich wie auch gestalterisch. Die Kantonsstrasse wird immer stärker als Verschnitt empfunden. Mit dem Stau verkehrt der Bus, dessen Anschlusssicherheit ans Bahnnetz abnimmt.

In den Wohnquartieren funktioniert das Verkehrssystem nach aktuellen Erkenntnissen ohne grössere Probleme.

Die nationale Veloroute führt wenig direkt (mit empfindlichen Umwegen) durch das Gemeindegebiet. Veloreisende (Touristen) dürften die Fahrt durch Birmenstorf als nicht besonders attraktiv empfinden.

Birmenstorf ist im Bereich des Durchgangsverkehrs weitestgehend einer externen Verkehrsentwicklung ausgesetzt, die von den Nachbargemeinden und den damit in Bezug stehenden Agglomerationen bestimmt wird.

---

<sup>2</sup> kant. Grundlage «Empfehlungen Kapazitätsnachweis nach §46 BauV»: ab einer Belastung von 10'000 bis 15'000 DTV ist von einem ausgelasteten Netz und damit von einer jährlichen Verkehrszunahme von 1% auszugehen.

## GRUNDSÄTZE

Die Gemeinde will die Verkehrsentwicklung in einem angemessenen Rahmen und gemäss ihren Möglichkeiten steuern. Dabei will sie die folgenden Grundsätze berücksichtigen:

### Wenig motorisierter Individualverkehr

Die Voraussetzungen für eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs innerhalb der Gemeinde und für die Beziehungen zu Nachbargemeinden sind gut. Auch der öffentliche Busverkehr bietet bereits ein gutes Angebot. Diese Ausgangslage wird genutzt, um neue Bedürfnisse möglichst nicht mit dem motorisierten Individualverkehr abzudecken und wenn möglich auch Fahrten zu verlagern. Eine Reduktion der Verkehrsbedürfnisse an sich (z. B. durch einen grösseren Nutzungsmix im Zentrum) sieht die Gemeinde aktiv vor.

### Hohe Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber die der zu Fuss gehenden oder mit dem Velo fahrenden Personen, soll so hoch wie möglich sein. Massnahmen, die mit diesem Ziel ansetzen, sollen gleichzeitig die Verträglichkeit des vorhandenen Verkehrs erhöhen. Störungen durch den Verkehr (Lärmentwicklung, Verdrängungseffekte) sollen so gering wie möglich ausfallen. Fahrzeuglenkende des motorisierten Verkehrs sollen in allen Strassen der Gemeinde auf das Umfeld Rücksicht nehmen und sich zuvorkommend gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden verhalten.

### Attraktiv gestaltete öffentliche Räume

Die öffentlichen Räume, welche naturgemäss häufig auch Verkehrsräume sind, sollen für den Aufenthalt attraktiv, bewusst und klar gestaltet sein. Eine gewisse Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit fördert die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer Gemeinde und führt erfahrungsgemäss zu weiteren positiven Effekten.

## ZIELE

Für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Birnenstorf lassen sich die folgenden Ziele aufstellen:

Bereich	Schlagwort	Ziel	Indikator
Motorisierter Individualverkehr	Entlastung Ortsdurchfahrt	Reduktion und Plafonierung des Verkehrsaufkommens in Spitzenzeiten.	Stauaufkommen
	Sicherheit	Hohe Verkehrssicherheit, keine Unfälle, welche in Zusammenhang mit einer Verkehrsinfrastruktur gestellt werden können.	Unfallgeschehen (nachlaufend)
	Aufenthaltsqualität	Teilnehmende des Fuss- und Veloverkehrs und sich im Strassenraum aufhaltende Personen fühlen sich wohl und sicher.	Anzahl sichtbare Personen im Strassenraum
Fuss- und Veloverkehr	Binnenverkehr = Fuss- und Veloverkehr	Für Wege innerhalb der Gemeinde werden von der Bevölkerung wenn möglich die eigenen Füsse und Fahrräder benützt.	Verkehrsmittelwahl Binnenverkehr
	Aggloverkehr = Veloverkehr	Für Wege von und nach Brugg und Baden werden wenn möglich Fahrräder oder der öffentliche Verkehr benützt.	Verkehrsmittelwahl Ziel- / Quellverkehr
Öffentlicher Verkehr	Infrastrukturverbesserungen	Haltestellen sind behindertengerecht ausgebaut, attraktiv und angenehm zu benützen und gut mit Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.	Haltestellen nach BehiG, Komfortstufe Haltestelleninfrastruktur
	Erhalt Angebot	Das Angebot (Takt) wird beibehalten oder verbessert.	z. B. Fahrplan / Anzahl Kurse

**Tabelle: Ziele für die Massnahmen zur Verkehrsentwicklung in Birnenstorf**

## **MASSNAHMEN**

Zur Erreichung der Ziele sieht die Gemeinde die folgenden Massnahmen vor:

Massnahme 1: Plafonierung Ortsdurchfahrt in Spitzenzeiten

Massnahme 2: Unterstützung Zentrumsentwicklung

Massnahme 3: Veloparkierung Zentrum

Massnahme 4: Mobilitätsmanagement

Massnahme 5: Verbindung Fuss- und Veloverkehr entlang A1

## **CONTROLLING**

Die Gemeinde Birmenstorf macht eine einfache Kontrolle der Wirkung ihrer Tätigkeiten. Wirkungskontrollen richten sich nach den Zielsetzungen und erfolgen jeweils nach Umsetzung von einzelnen Projekten und Massnahmen. Es sind die folgenden Wirkungskontrollen vorgesehen:

- Periodisch (fünfjährlich) einzelne Geschwindigkeitsmessungen kombiniert mit Verkehrszählungen in den Gemeindestrassen.
- Jährlich Geschwindigkeitskontrollen kombiniert mit Verkehrszählungen entlang der Kantonsstrasse (Höhe Bruggerstrasse 5/8).
- Kontrolle und Erhebung der Eltern-Taxis (3-jährliche Aktion)
- jährliche Auswertung der polizeilich registrierten Unfälle
- laufende Erfassung von Beobachtungen durch Behörden und Hinweisen aus der Bevölkerung

## **GENEHMIGUNGSBLATT KANTON**

Die Genehmigung beschränkt sich auf die folgenden Inhalte:

- Kapitel Grundsätze (Seite 12)
- Kapitel Ziele (Seite 12)



## **KOORDINATION UND MITWIRKUNG**

Der vorliegende KGV wurde im Frühjahr 2017 den Nachbargemeinden und den Regionen zur Stellungnahme zugestellt. Mit den erhaltenen Hinweisen wurden anschliessend Bericht und Pläne bereinigt. Für die Bevölkerung lag der KGV vom 22. Mai bis 20. Juni zur Mitwirkung auf. Zwei Personen haben Anregungen und Hinweise eingegeben, welche teilweise berücksichtigt werden konnten. Einzelne Anregungen müssen in anderen Verfahren geklärt werden.

## **BEILAGENVERZEICHNIS**

Beilage 1: Teilplan Motorisierter Individualverkehr MIV 1:5'000

Beilage 2: Teilplan Fussverkehr FV 1:5'000

Beilage 3: Teilplan Veloverkehr VV 1:5'000

Beilage 4: Teilplan Öffentlicher Verkehr ÖV 1:5'000

## **ANHANG**

Massnahmenblätter

## MASSNAHME 1: PLAFONIERUNG ORTSDURCHFART IN SPITZENZEITEN

<b>Kurzbeschreibung</b>	Der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt wird in Spitzenzeiten auf die Belastbarkeit hin kontrolliert und gesteuert.
<b>Ausgangslage und Handlungsbedarf</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bus steht mit MIV im Stau</li> <li>- Radstreifen wird unbenützt durch darauf haltende Fahrzeuge</li> <li>- Lärm- und Luftbelastung</li> <li>- optische Beeinträchtigung</li> </ul>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Belastung der Ortsdurchfahrt in Spitzenzeiten reduzieren</li> <li>- Belastung auf Belastbarkeit plafonieren</li> <li>- funktionale Ortsdurchfahrt für Lokalverkehr und Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>
<b>Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausweitung Verkehrsmanagement auf Birmenstorf</li> <li>- Verknüpfung VM-Gebiete Brugg und Baden in Birmenstorf</li> <li>- Prüfung einer dynamischen Veränderung der Buslinienführung</li> <li>- Prüfung von Busschleusen / Buspfortnerung</li> </ul>
<b>Vorgehen, nächste Schritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gemeinde wird bezüglich der Erweiterung der VM-Gebiete Brugg und Baden bei der Abteilung Verkehr vorstellig</li> <li>- Pfortnerungskonzept erstellen</li> <li>- Koordination</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	Federführung: Kanton Aargau, BVU Mitarbeit: Gemeinde
<b>Koordination</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsmanagement Baden Regio</li> <li>- Verkehrsmanagement Brugg Regio</li> </ul>
<b>Zeithorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzept bis in ca. 4 Jahren</li> <li>- in 10 Jahren Umsetzung</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Aufwand für Verkehrsstudie und Detailprojekt, bauliche Anpassungen (bauliche Massnahmen teilweise bereits vorbereitet / vorhanden)
<b>Wirkungskontrolle</b>	Nach Umsetzung kein Stau mehr in Ortsdurchfahrt.
<b>Abhängigkeiten</b>	allenfalls flankierende Massnahmen in best. VM- Gebieten
<b>Erläuterungen, Verweise, Grundlagen</b>	-

## MASSNAHME 2: UNTERSTÜTZUNG ZENTRUMSENTWICKLUNG

<b>Kurzbeschrieb</b>	Mit Verbesserungen der Querbeziehungen für Fuss- und Veloverkehr sowie mit gestalterischen Massnahmen wird die vorgesehene Entwicklung gemäss Zentrumsplanung unterstützt. Je nach Fortschritt und Bedürfnis der Siedlungsentwicklung werden angepasste Veränderungen an der Verkehrsinfrastruktur vorgenommen.
<b>Ausgangslage und Handlungsbedarf</b>	Nicht mehr zeitgemässe Baustruktur im Zentrum, beeinträchtigt Erscheinungsbild, Leerstand, Verkehrssicherheitsbedenken der Bevölkerung
<b>Ziele</b>	Aufwertung Zentrum insgesamt, höhere Nutzungsdichte, Verdichtung nach innen
<b>Massnahmen</b>	Unterstützung der Zentrumsentwicklung durch angepasste Verkehrsinfrastruktur und Gestaltung der Verkehrsanlagen / des öffentlichen Strassenraumes
<b>Vorgehen, nächste Schritte</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sicherstellung Platzbedarf in Sondernutzungsplanung</li> <li>2. Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept im Vorfeld zu anstehender Strassensanierung</li> <li>3. Bauliche Entwicklung</li> <li>4. Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept nach Sanierungszyklus</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	Gemeinde Birmenstorf (Federführung Sondernutzungsplanung) Kanton Aargau (Federführung Strassenplanung)
<b>Koordination</b>	Gemeinde Birmenstorf (Bauverwaltung) und Kanton Aargau (BVU, Abteilung Tiefbau)
<b>Zeithorizont</b>	Start der Bearbeitung ca. 4 Jahre vor Umsetzung mit Betriebs- und Gestaltungskonzept, in mehr als 10 Jahren umgesetzt (abhängig von Sanierungsbedarf).
<b>Kosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erarbeitung BGK: ca. 60'000 Franken</li> <li>- Sondernutzungsplanung mit Beteiligung Grundeigentümer</li> <li>- Bauliche Entwicklung durch Grundeigentümer</li> <li>- Umsetzung BGK gemäss Dekret</li> </ul>
<b>Wirkungskontrolle</b>	- qualitativ / quantitativ nach Umsetzung BGK
<b>Abhängigkeiten</b>	Massnahme 1
<b>Erläuterungen, Verweise, Grundlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt Sofortmassnahmen Langsamverkehr Zentrum (realisiert Herbst 2017)</li> <li>- Unterlagen «MIPA» bei der Ausgestaltung der Sondernutzungsplanung berücksichtigen</li> </ul>

### MASSNAHME 3: VELOPARKIERUNG ZENTRUM

<b>Kurzbeschrieb</b>	Öffentliche Veloparkierungsanlage im Zentrum
<b>Ausgangslage und Handlungsbedarf</b>	- Potenzial für Kombinierende Bus <-> Velo an der Haltestelle Post - heute kaum / keine Angebote das Velo abzustellen
<b>Ziele</b>	- Förderung Binnenverkehr = Veloverkehr - Förderung kombinierte Mobilität Velo / ÖV
<b>Massnahmen</b>	- Erstellung einer gedeckten Veloparkieranlage an zentraler Lage - freihalten von Entwicklungsmöglichkeiten - sicherstellen des öffentlichen Charakters
<b>Vorgehen, nächste Schritte</b>	- Konzept, Projekt und Vereinbarung für temporäre Lösung - Sicherstellung Anliegen in Gestaltungsplanverfahren - definitive Erstellung im Rahmen Zentrumsentwicklung
<b>Zuständigkeiten</b>	Gemeinde
<b>Koordination</b>	Private
<b>Zeithorizont</b>	- in spätestens 4 Jahren Provisorium erstellt - in 10 bis 15 Jahren in Zentrumsentwicklung integriert
<b>Kosten</b>	je nach Aufwand Überdachungslösung oder Pacht
<b>Wirkungskontrolle</b>	Belegung der Veloabstellplätze mit täglich bewegten Velos
<b>Abhängigkeiten</b>	Zentrumsentwicklung
<b>Erläuterungen, Verweise, Grundlagen</b>	- Die neue Veloparkierungsanlage gibt einen Ansatzpunkt für eine Mobilitätsmanagement- Kampagne.

## MASSNAHME 4: MOBILITÄTSMANAGEMENT

<b>Kurzbeschrieb</b>	Mobilitätsmanagement in der Gemeinde
<b>Ausgangslage und Handlungsbedarf</b>	Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements wird zur Erreichung der verkehrlichen Ziele beigetragen.
<b>Ziele</b>	Bevölkerung und Beschäftigte benützen vermehrt Fuss- Velo- und öffentlichen Verkehr.
<b>Massnahmen</b>	Flyer, Mobilitätsinformationen für Neuzuzüger, aktive Kommunikation Verbesserungsmassnahmen bei Fuss- Velo- und öffentlichem Verkehr.
<b>Vorgehen, nächste Schritte</b>	Tagesgeschäft der Gemeindeverwaltung, in Zusammenarbeit mit Partnern wie z. B. badenmobil und aargaumobil
<b>Zuständigkeiten</b>	Gemeinderat, Gemeindeverwaltung
<b>Koordination</b>	-
<b>Zeithorizont</b>	ab sofort
<b>Kosten</b>	Beitrag an badenmobil von CHF 2'000.- jährlich
<b>Wirkungskontrolle</b>	-
<b>Abhängigkeiten</b>	Massnahme kann unabhängig von andere Massnahmen umgesetzt werden.
<b>Erläuterungen, Verweise, Grundlagen</b>	

## MASSNAHME 5: VERBINDUNG FUSS- UND VELOVERKEHR ENTLANG A1

<b>Kurzbeschreibung</b>	Fussverkehrs- und Velosteg über die Reuss unter der Autobahnbrücke
<b>Ausgangslage und Handlungsbedarf</b>	Zwischen Birmenstorf und Mellingen ist keine Querverbindung über die Reuss für Fuss- und Veloverkehr vorhanden. Dies ist als Netzlücke zu bezeichnen. Für den motorisierten Individualverkehr ist diese Verbindung mit der A1 gegeben.
<b>Ziele</b>	- direktere Agglomerationsanbindung für den Raum Birr (Veloverkehr) - engmaschigeres Wanderwegnetz
<b>Massnahmen</b>	Infrastrukturprojekt
<b>Vorgehen, nächste Schritte</b>	- Klärung Zuständigkeiten - Machbarkeitsstudie ergänzen - nach vertiefter Abklärung Linienführung in übergeordneten Planungen ergänzen (z. B. Planung Kant. Radrouten, regionales Entwicklungskonzept)
<b>Zuständigkeiten</b>	- Bund / Kanton
<b>Koordination</b>	
<b>Zeithorizont</b>	In 10 Jahren realisiert
<b>Kosten</b>	Grössenordnung von ca. 5 Mio, inkl. Anschlussbauwerke
<b>Wirkungskontrolle</b>	Verkehrsaufkommen auf der Anlage nach Verkehrsfreigabe
<b>Abhängigkeiten</b>	-
<b>Erläuterungen, Verweise, Grundlagen</b>	Machbarkeitsstudie Kanton Aargau, Dep. Bau Verkehr und Umwelt: Radroute über das Reusstal; Brücke Mülligen – Birmenstorf, Mrose Bauingenieure GmbH, Baden, September 2013.

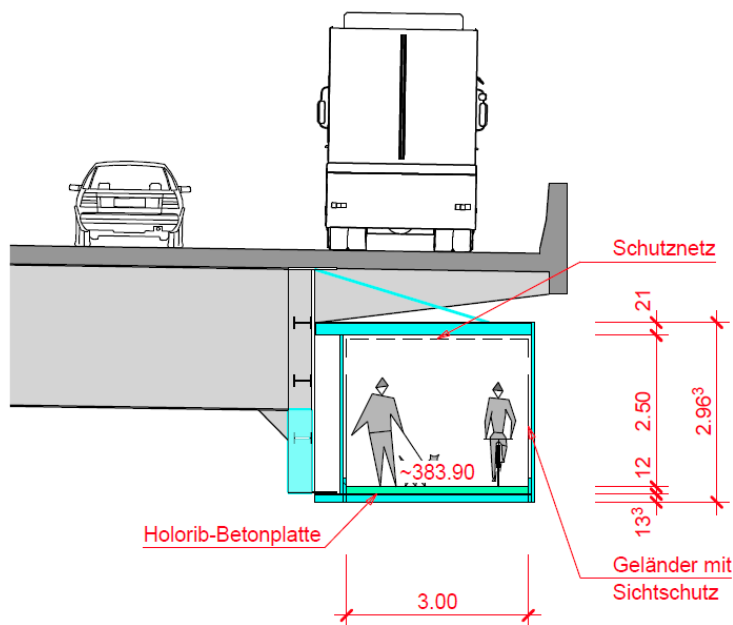
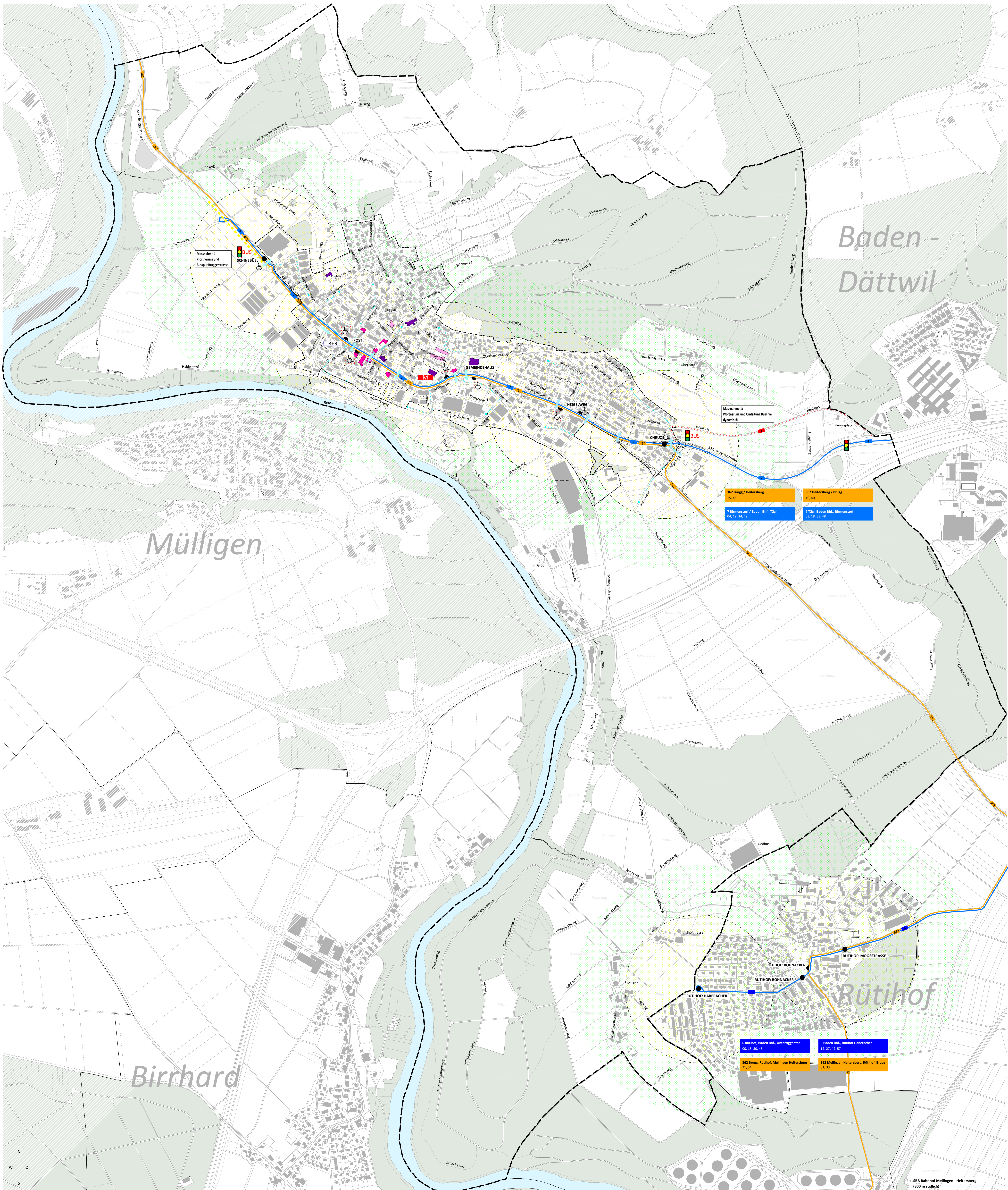


Illustration zu Massnahme 5: Abbildung aus der Machbarkeitsstudie zu einem an die Autobahnbrücke angehängten Fuss- und Veloverkehrssteg. Quelle: Dep. Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau.





Gemeinde Birnenstorf

**Teilplan öffentlicher Verkehr (ÖV)**  
 KGV Birnenstorf, 1:5'000, Beilage 4

Mitwirkung vom: 22. Mai 2017 bis 20. Juni 2017

Vorläufige Beurteilung vom: 21. März 2017

Beschlossen vom Gemeinderat am: \_\_\_\_\_

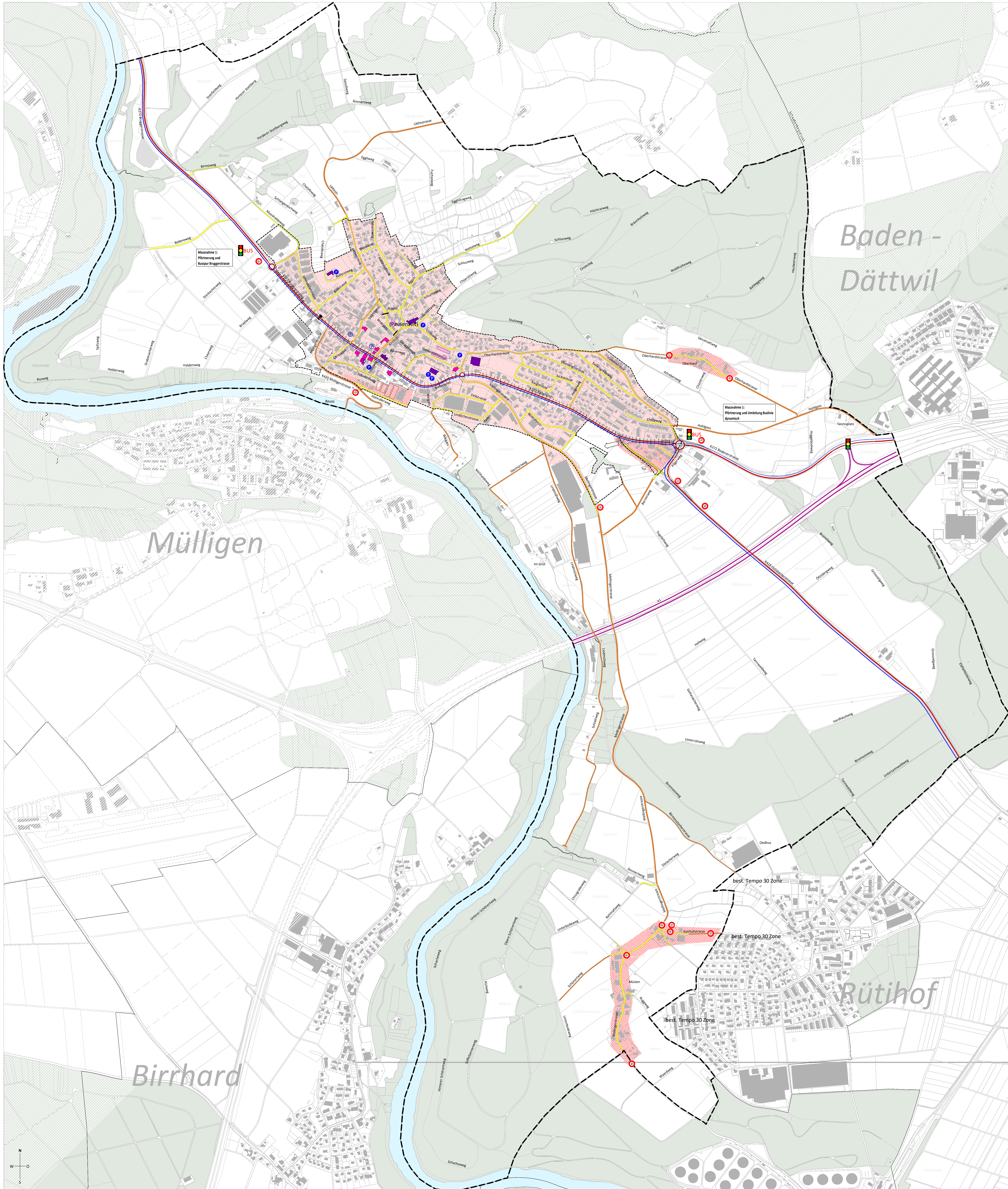
Der Gemeindevorstand: \_\_\_\_\_ Der Gemeindevorsteher: \_\_\_\_\_

Kantonale Genehmigung: \_\_\_\_\_

Datum: 13.11.2017

**Legende öffentlicher Verkehr (ÖV):**

- |            |          |                                                     |            |          |                              |
|------------|----------|-----------------------------------------------------|------------|----------|------------------------------|
| bestehend: | geplant: |                                                     | bestehend: | geplant: |                              |
|            |          | Buslinie mit Liniennummer                           |            |          | Velo - Abstellplätze         |
|            |          | Busbucht (Haltestelle)                              |            |          | Perimeter Masterplan Zentrum |
|            |          | Fussverkehrsquerung KS punktuell mit Schutzinsel    |            |          | Gemeindegrenze               |
|            |          | 300 m Einzugsbereich der Haltestelle                |            |          | Baugebietsgrenze             |
|            |          | Öffentliche Bauten / Anlagen                        |            |          |                              |
|            |          | Publikumsintensive Anlage (Restaurant/Einkauf etc.) |            |          |                              |
|            |          | Schule / Kindergarten                               |            |          |                              |
|            |          | Carsharing Standorte                                |            |          |                              |
|            |          | Bike + Ride                                         |            |          |                              |
|            |          | Busspur                                             |            |          |                              |
|            |          | Zusätzliche Busvorzugungen (Busschleusen etc.)      |            |          |                              |
|            |          | Gemäss BehiG ausgerüstete Bushaltestellen           |            |          |                              |
|            |          | ÖV - Güteklasse (C / D)                             |            |          |                              |
|            |          | Fusswegdistanz 300m effektiv                        |            |          |                              |
|            |          | Fahrplan-Taktangaben                                |            |          |                              |



Gemeinde Birnstorf

## Teilplan mot. Individualverkehr (MIV)

KGV Birnstorf, 1:5'000, Beilage 1

Mitwirkung vom: 22. Mai 2017 bis 20. Juni 2017

Vorläufige Beurteilung vom: 21. März 2017

Beschlossen vom Gemeinderat am:

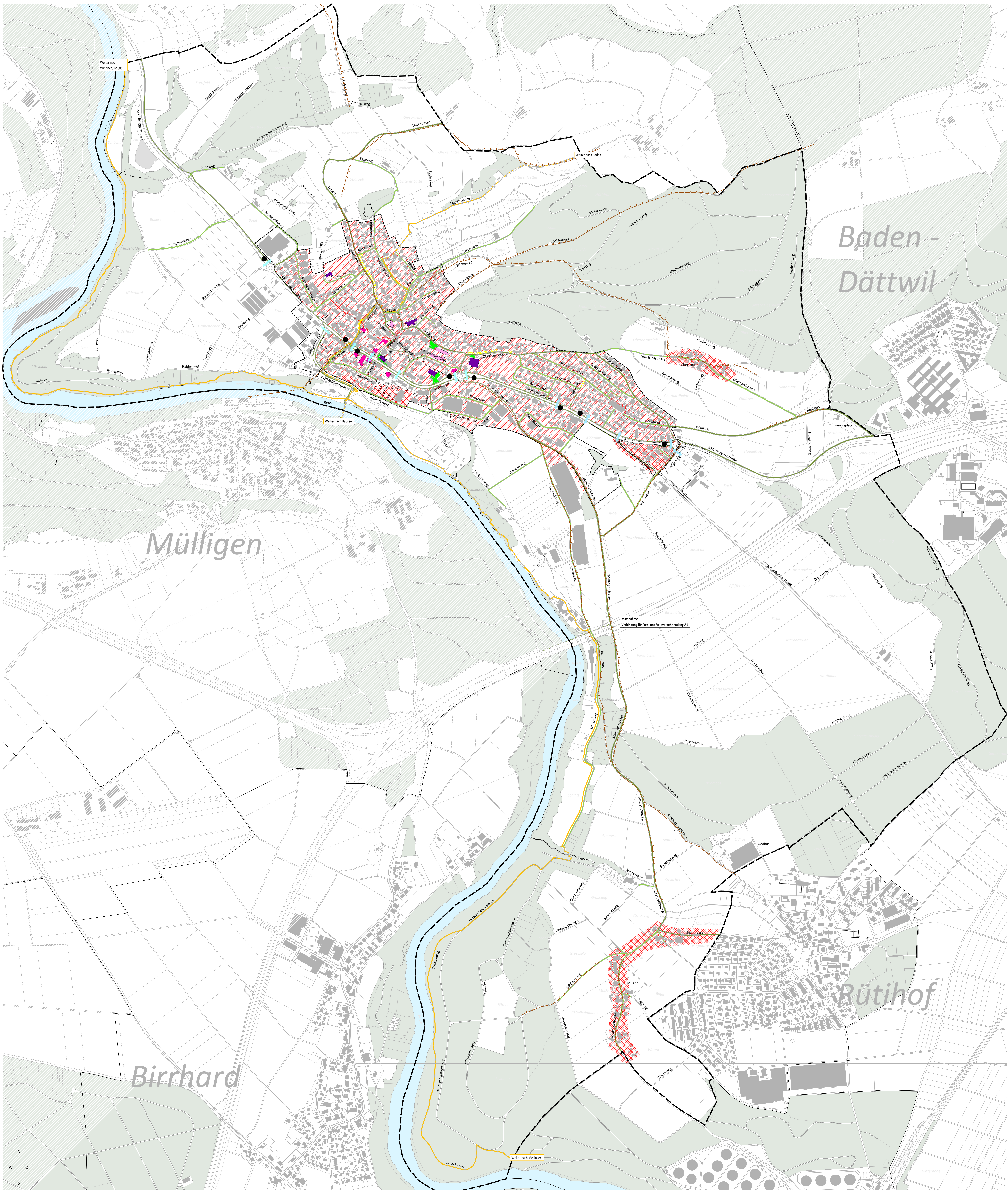
Der Gemeindevorsteher: \_\_\_\_\_  
Der Gemeindevizepräsident:

Kantonale Genehmigung:

Datum: 13.11.2017

### Legende mot. Individualverkehr (MIV):

bestehend:	geplant:	bestehend:	geplant:
A3			Zone für betriebliche und gestalterische Massnahmen
K 125			Signalisiertes Tempo
K 347			Barriere (zu Pausenzeiten gesperrt)
			Gemeindegrenze
			Baugebietsgrenze
			Tempo 30 Zone
			Begegnungszone
			Perimeter Masterplan Zentrum
			Ausnahmehauptverkehrsstrassen Typ 1 (b. 6.50m)
			Verkehrsmanagementmassnahmen



Gemeinde Birrenstorf

---

**Teilplan Fussverkehr (FV)**  
 KGV Birrenstorf, 1:5'000, Beilage 2

---

Mitwirkung vom: 22. Mai 2017 bis 20. Juni 2017

Vorläufige Beurteilung vom: 21. März 2017

Beschlossen vom Gemeinderat am: \_\_\_\_\_

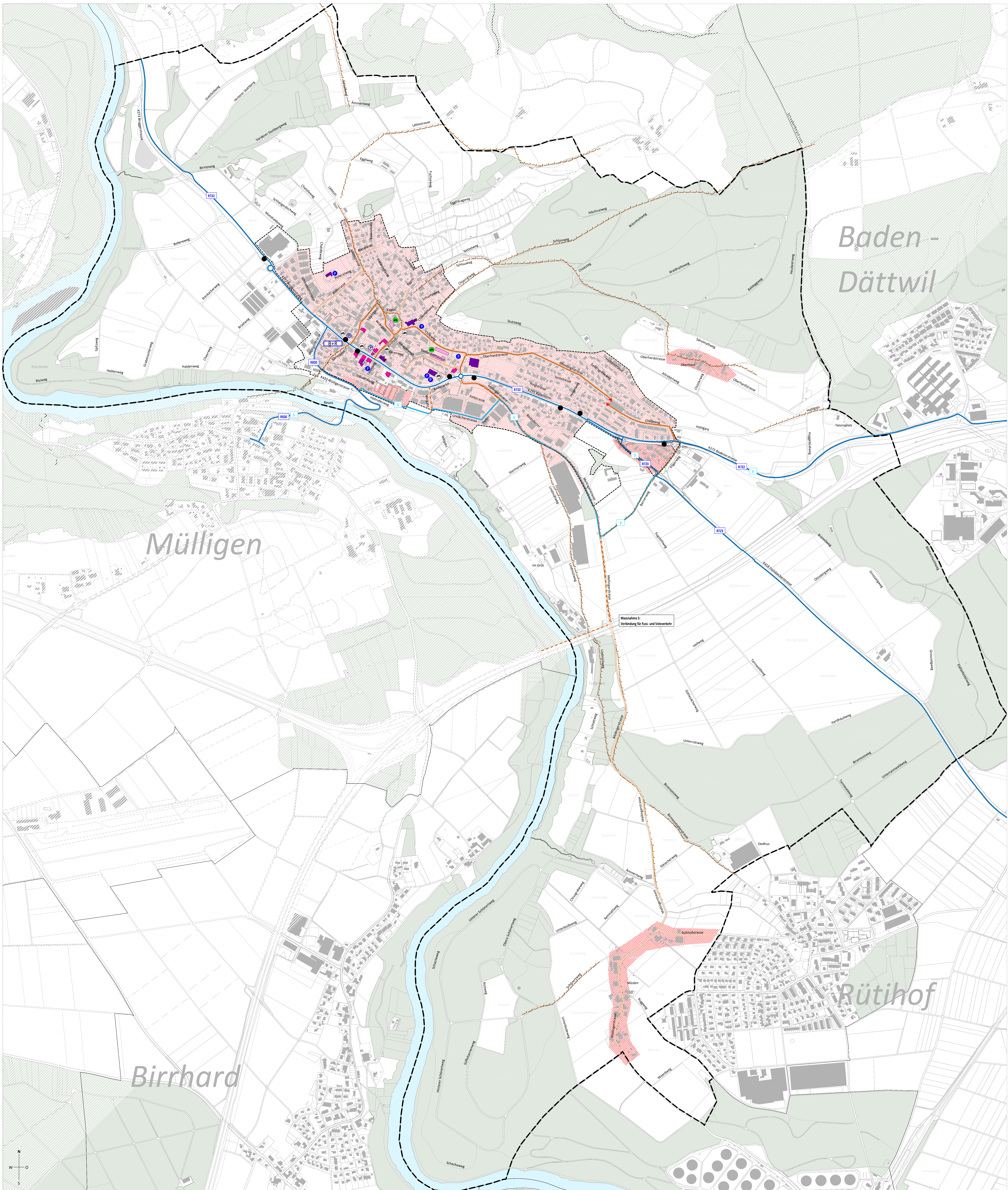
Der Gemeindevorstand: \_\_\_\_\_ Der Gemeindevorsteher: \_\_\_\_\_

Kantonale Genehmigung: \_\_\_\_\_

Datum: 13.11.2017

Belloli Raum- und Verkehrsplanung Altenburgerstrasse 49 5200 Brugg 062 832 52 01 info@belloli.org

- Legende Fussverkehr (FV):**
- |            |          |                                                     |
|------------|----------|-----------------------------------------------------|
| bestehend: | geplant: |                                                     |
|            |          | Hauptroute Fussverkehr                              |
|            |          | Nebenroute Fussverkehr                              |
|            |          | Wanderweg                                           |
|            |          | netzrelevanter Hist. Verkehrsweg                    |
|            |          | Fussweg mit Wegrecht                                |
|            |          | Fussverkehrsquerung KS punktuell mit Schutzinsel    |
|            |          | Öffentliche Bauten / Anlagen                        |
|            |          | Publikumsintensive Anlage (Restaurant/Einkauf etc.) |
|            |          | Schule / Kindergarten                               |
|            |          | Haltestellen des öffentlichen Verkehrs              |
|            |          | Tempo 30 Zone                                       |
|            |          | Begegnungszone                                      |
|            |          | Perimeter Masterplan Zentrum                        |
|            |          | "Aargauer Trottoir"                                 |
|            |          | Plätze / Pärke mit Aufenthaltsqualität              |
|            |          | Gemeindegrenze                                      |
|            |          | Baugebietsgrenze                                    |



Gemeinde Birrenstorf

---

**Teilplan Veloverkehr (VV)**  
 KGV Birrenstorf, 1:5'000, Beilage 3

---

Mitwirkung vom: 22. Mai 2017 bis 20. Juni 2017

Vorläufige Beurteilung vom: 21. März 2017

Beschlossen vom Gemeinderat am: \_\_\_\_\_

Der Gemeindevorstand: \_\_\_\_\_

Kantonale Genehmigung: \_\_\_\_\_

Datum: 13.11.2017

Belloli Raum- und Verkehrsplanung Altenburgerstrasse 49 5200 Brugg 062 832 52 01 info@belloli.org

**Legende Veloverkehr (VV):**

bestehend:	geplant:	bestehend:	geplant:
Kantonale Radroute	SchweizMobil Route	Baugebietsgrenze	
Kommunale Hauptroute	Kommunale Nebenroute		
Hist. Verkehrsweg (netzrelevant)	Netzlücke (Lage schematisch)		
Bike + Ride	Parkierungsanlage (MIV)		
Öffentliche Bauten / Anlagen	Publikumsintensive Anlage (Restaurant/Einkauf etc.)		
Schule / Kindergarten	Haltestellen des öffentlichen Verkehrs		
Tempo 30 Zone	Begegnungszone		
Velo - Abstellplätze	Perimeter Masterplan Zentrum		
Gemeindengrenze			