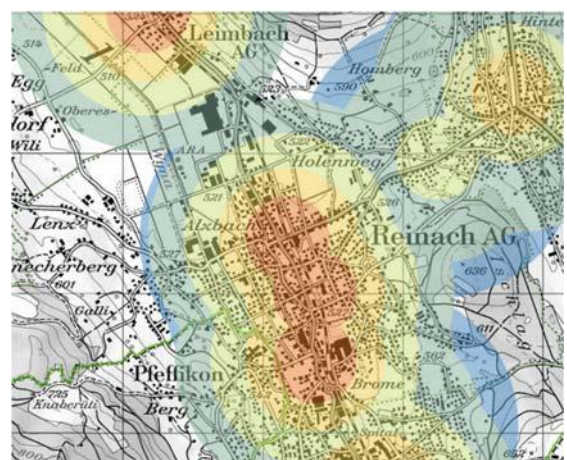


**Kommunaler
Gesamtplan
Verkehr**



Verabschiedung des KGV durch den Gemeinderat am 04.07.2013

Vorläufige Beurteilung durch das BVU am 10.09.2013

Mitwirkung zwischen 19.06.2017 und 18.07.2017

Der KGV wurde am 20.11.2017 durch den Gemeinderat beschlossen.

Genehmigung des KGV durch das BVU am 01.02.2018

Bearbeitung durch:

Ballmer + Partner AG
Dipl. Ingenieure ETH / SIA / SVI
Distelbergstrasse 22
5000 Aarau

André Leibacher
Stefan Ballmer
Ivan Zietala

INHALT

0. Zusammenfassung	
1. Einleitung	1
1.1 Gegenstand	1
1.2 Vorgehen	1
1.3 Aufbau	2
2. Übergeordnete Ziele / Randbedingungen	3
2.1 Kantonaler Richtplan	3
2.2 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013	4
2.3 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU	5
2.4 Regionales Entwicklungskonzept 2009 REK aargauSüd	6
2.5 Studien und Strassenbauprojekte	7
3. Analyse	14
3.1 Siedlung	14
3.2 Fussverkehr	18
3.3 Radverkehr	18
3.4 Öffentlicher Verkehr	19
3.5 Motorisierter Individualverkehr	21
3.6 Verkehrsmittelwahl	22
3.7 Kombinierte Mobilität	23
3.8 Ruhender Verkehr	24
3.9 Verkehrssicherheit	25
3.10 Eindruck der Arbeitsgruppe	28
3.11 Zusammenfassung der Analyse	31
4. Zielsetzungen	32
4.1 Verkehrsqualität und Erschliessung erhalten	32
4.2 Verkehrssicherheit erhöhen	33
4.3 Wohn- und Aufenthaltsqualität	33
5. Festlegen der Handlungsfelder	34
5.1 Erschliessungsqualität sichern	34
5.2 Sicherheit der Strasseninfrastruktur	36
5.3 Strassenraumgestaltung	37
5.4 Parkierung	38
5.5 Vernetzung der Verkehrsträger	39
5.6 Mobilitätsmanagement	40
5.7 Verkehrsmanagement	41
6. Massnahmenbereiche	42
6.1 Handlungsfeld E – Erschliessungsqualität	42
6.2 Handlungsfeld S – Sicherheit der Strasseninfrastruktur	47
6.3 Handlungsfeld G – Gestaltung des Strassenraums	49

6.4	Handlungsfeld P – Parkierung	51
6.5	Handlungsfeld V – Vernetzen der Verkehrsträger	53
6.6	Handlungsfeld M – Mobilitätsmanagement	54
6.7	Handlungsfeld D – Verkehrsmanagement	59
7.	Umsetzung	60
8.	Wirkungskontrolle	61
8.1	Zeitpunkt der Durchführung	61
8.2	Vorgehen	61
8.3	Status Mobilitätsmanagement	62
8.4	Erweiterung des KGV	62

Anhang

1	Genehmigungsteile des Kantons
2	Teilplan motorisierter Individualverkehr (Verkleinerung)
3	Teilplan öffentlicher Verkehr (Verkleinerung)
4	Teilplan Radverkehr (Verkleinerung)
5	Teilplan Fussverkehr (Verkleinerung)
6	Massnahmenplan (Verkleinerung)
7.1	Abbildungsverzeichnis
7.2	Abkürzungsverzeichnis
7.3	Grundlagenverzeichnis

Beilagen

1	Teilplan motorisierter Individualverkehr 1:5'000
2	Teilplan öffentlicher Verkehr 1:5'000
3	Teilplan Radverkehr 1:5'000
4	Teilplan Fussverkehr 1:5'000
5	Massnahmenplan 1:5'000

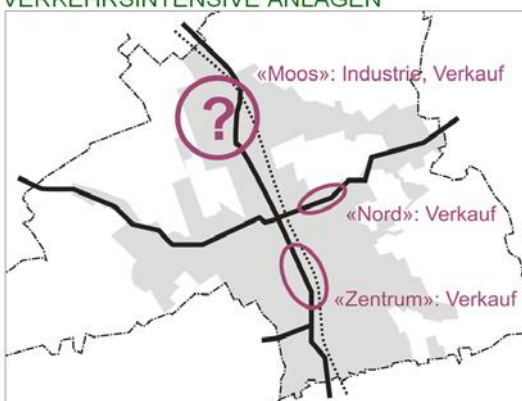
0. ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Reinach hat eine umfassende Überarbeitung der Siedlungs- und Nutzungsplanung durchgeführt. Für verkehrsspezifische Belange ist gemäss Kanton die Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) darzustellen. Der KGV ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, welches die Entwicklungsrichtung der nächsten 15 Jahre beschreibt und vorgibt.

Übergeordnete Ziele und Randbedingungen wie der Kantonale Richtplan, das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr oder das Regionale Entwicklungskonzept (REK) geben den Handlungsspielraum vor. Die Analyse der Situation beinhaltet demografische Daten, die Erschliessung und Erreichbarkeit der Gemeinde, sowie Angaben über die Benutzung verschiedener Verkehrsmittel und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Aktuelle Projekte werden ebenfalls berücksichtigt.

Aus der Analyse gingen folgende Defizite in vier Kategorien hervor:

VERKEHRSINTENSIVE ANLAGEN



Entwicklung «Moos»

ERSCHLIESSUNG



Verkehrsqualität
Netz und Komfort Langsamverkehr
Bahn und Bus

ERSCHEINUNGSBILD



Gestaltung Kantonsstrassen
Erscheinungsbild Gemeindestrassen

SICHERHEIT



Unfälle Kantonsstrassen
Sicherheit Wohngebiete

Die Arbeitsgruppe formulierte daraufhin folgende Ziele:

Verkehrsqualität und Erschliessung

- Fördern des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Radverkehrs und der kombinierten Mobilität
- Erschliessung mit Fuss- und Radverkehr, ÖV und MIV verbessern oder erhalten
- Leistungsoptimierung auf dem übergeordneten Verkehrsnetz
- Kanalisieren des Verkehrs auf dem übergeordneten Verkehrsnetz
- Optimieren des Parkraumangebots im Rahmen der Verkehrsqualitätssicherung

Verkehrssicherheit

- Unfallpotential auf Gemeindestrassen reduzieren
- Unfallpotential auf Kantonsstrassen reduzieren

Wohn- / Aufenthaltsqualität

- Verbesserte Aufenthaltsqualität im Zentrum
- Verbesserte Wohnqualität in den Quartieren

Diese Ziele sollen mit verschiedenen Massnahmen erreicht werden, die in Handlungsfeldern und Massnahmenbereiche gegliedert werden. Für jeden Massnahmenbereich wurde ein separates Blatt erstellt, welches die Massnahmen beschreibt und Hinweise zur Umsetzung enthält. Gewisse Massnahmen wurden bereits vor Abschluss des KGV umgesetzt. Diese werden im KGV nicht mehr aufgeführt.

Erschliessungsqualität sichern

- E1 Leistungsoptimierung der Hochhauskreuzung
- E2 Schliessen der Lücken im Rad- und Fussverkehrsnetz
- E3 Mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder ungenügend erschlossene Gebiete werden auf eine Erweiterung des Busnetzes geprüft. Dabei ist eine Distanz zur nächsten Haltestelle $\leq 300\text{m}$ anzustreben.
- E4 Die zusätzliche Bahnhaltestelle «Eien» soll realisiert werden.
- E5 Strassenklassierung Sammelstrassen und Verbindungsstrassen umsetzen

Sicherheit der Strasseninfrastruktur

- S1 Sanieren von unfallträchtigen Knoten auf dem Kantonsstrassennetz
- S2 Verkehrssicherheitskonzept auf Gemeindestrassen

Strassenraumgestaltung

- G1 Übergeordnetes Gestaltungskonzept bei Sanierungen von Gemeindestrassen
- G2 Übergeordnetes Gestaltungskonzept bei Sanierungen von Kantonsstrassen

Parkierung

- P1 Absprache mit umliegenden Gemeinden
- P2 Reduzieren der Verkehrserzeugung

Vernetzung der Verkehrsträger

- V1 Bike+Ride und Park+Ride-Anlagen bei der geplanten Bahnhaltestelle «Eien»

Mobilitätsmanagement

- M1 Mobilitätsmanagement in Verfahren
- M2 Mobilitätsberatung für Verwaltung und Unternehmen
- M3 Mobilitätsinformation für die Bevölkerung
- M4 Sensibilisierung gegenüber dem Mobilitätsverhalten
- M5 Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Mobilitätsdienstleistung fördern

Verkehrsmanagement

- D1 Erstellen eines Grobkonzepts zur Verkehrslenkung auf den hauptsächlichen Einfallsachsen K242 und K253.

1. EINLEITUNG

1.1 Gegenstand

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, welches die Entwicklungsrichtung im Themengebiet Verkehr der nächsten 15 Jahre beschreibt und vorgibt. Er enthält den aktuellen Zustand sowie die Veränderungen, welche einen Einfluss auf die Mobilität einer Gemeinde haben und stimmt so Siedlung und Verkehr aufeinander ab. Der Themenbereich Verkehr umfasst unter anderem den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fuss- und Radverkehr und den ruhenden Verkehr (Parkierung). Im KGV werden verkehrsrelevante Themen aus bestehenden nationalen, kantonalen, regionalen und kommunalen Berichten zusammengetragen und bestehende Probleme und wünschenswerte Entwicklungsrichtungen erfasst. Aus diesen Erkenntnissen wird schliesslich ein behördenverbindlicher Massnahmenplan erstellt. Darin werden die notwendigen Schritte zur Behebung von Verkehrsproblemen, aber auch von Schritten hin zu einer zukunftsgerichteten Mobilität festgehalten. Der KGV gibt ausserdem Hinweise zur Umsetzung dieses Massnahmenplans und zeigt das Vorgehen zur notwendigen Erfolgskontrolle auf (Überprüfung und Evaluierung der Massnahmen).

Die Gemeinde Reinach hat eine umfassende Überarbeitung der Siedlungs- und Nutzungsplanung durchgeführt. Für verkehrsspezifische Belange ist gemäss §54a BauG die Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr darzustellen.

1.2 Vorgehen

Für die fachliche Erarbeitung des KGV gründete der Gemeinderat die Arbeitsgruppe Verkehr, für die Revision der Siedlungs- und Nutzungsplanung die Nutzungsplanungskommission. Der gegenseitige Abgleich erfolgte bilateral und über gemeinsame Mitglieder in beiden Teams.

Die Arbeitsgruppe Verkehr setzte sich zusammen aus Anwohnenden verschiedener Gemeindegebiete, Mitgliedern des Gemeinderats und der Abteilung Bau und Planung, einem Vertreter der Kreisschulpflege, einem Vertreter der Regionalpolizei und Verkehrsingenieuren der Ballmer + Partner AG.

In einer öffentlichen Orientierungsveranstaltung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung wurde die Bevölkerung am 18.10.2012 über die ersten Ergebnisse der Erarbeitung des KGV informiert. Nach der vorläufigen Beurteilung des KGV durch den Kanton am 10.09.2013 wurde der KGV überarbeitet. Zuerst wurde dann die Revision der BNO, basierend auf dem Entwurf des KGV zum Abschluss gebracht (Ende 2016), bevor der KGV zur Finalisierung wieder aufgegriffen wurde. Nach einer geringfügigen Überarbeitung (zeitliche Aktualisierung) wurde die Bevölkerung in Form einer Mitwirkung zwischen dem 19.06 und 18.07.2017 aktiv mit eingebunden. Die Mitwirkungsbeiträge wurden hinsichtlich der Relevanz für den KGV geprüft. Einzig bei der Darstellung der Schulanlagen in den Plänen war eine Anpassung notwendig. Im Nachgang wurde auch der Regionalplanungsverband aargauSüd impuls zur Mitwirkung eingeladen. Dieser stellte fest, dass alle relevanten Themen im KGV behandelt werden. Daher drängten sich keine Anpassungen auf.

1.3 Aufbau

In Kapitel 2 werden nationale, kantonale und regionale Vorgaben zitiert (vgl. eckige Klammern im Grundlagenverzeichnis). Diese sind rechtlich verbindlich, wie z.B. der Kantonale Richtplan, oder unverbindliche Empfehlungen wie das regionale Entwicklungskonzept.

In Kapitel 3 werden einzelne verkehrsbeeinflussende Aspekte genannt. Dazu wird ohne Wertung der Arbeitsgruppe bereits bestehende Literatur zitiert (ebenfalls im Grundlagenverzeichnis referenziert) und es wird der Eindruck der Arbeitsgruppe zu verschiedenen Themenbereichen genannt.

Auf diesen Grundlagen basierend formuliert die Arbeitsgruppe in Kapitel 4 Ziele, legt in Kapitel 5 Handlungsfelder fest und nennt in Kapitel 6 die Massnahmenbereiche, mit welchen die formulierten Ziele erreicht werden sollen.

In den Kapiteln 7 und 8 erläutert die Arbeitsgruppe, wie die Etablierung der Massnahmenbereiche erfolgen soll und wie die getroffenen Massnahmen auf die Zielerreichung kontrolliert werden können.

2. ÜBERGEORDNETE ZIELE / RANDBEDINGUNGEN

In diesem Kapitel sind die für Reinach relevanten Daten aus nationalen, kantonalen und regionalen Studien zusammengefasst.

2.1 Kantonaler Richtplan

Im «Raumkonzept Aargau» der kantonalen Richtplanung ist der Raum Reinach–Menziken als ein ländliches Zentrum in einer entsprechenden Entwicklungsachse mit einem wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von regionaler Bedeutung aufgeführt.

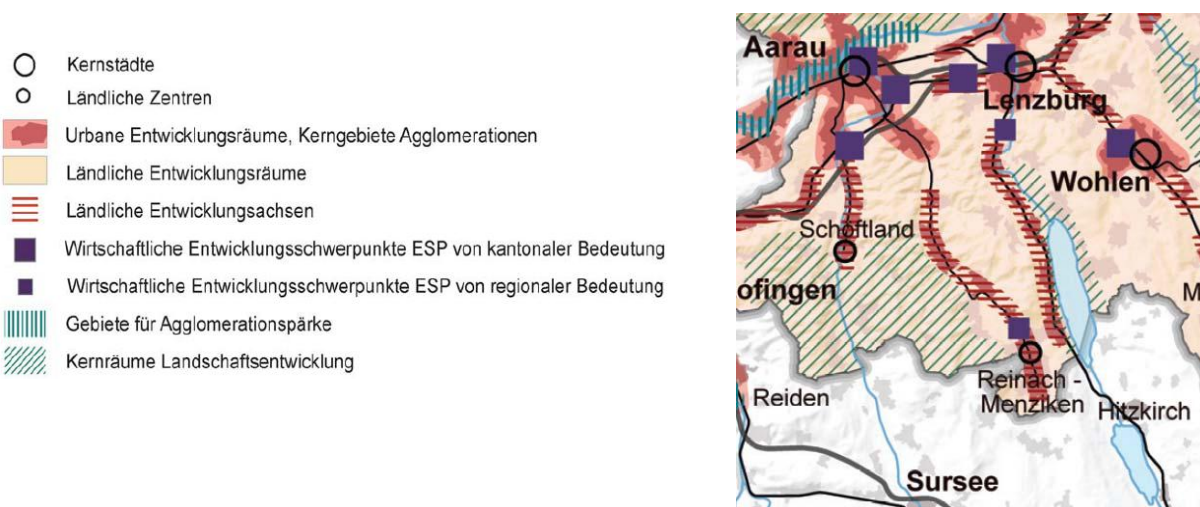


Abb. 1 Auszug aus der Karte «Raumkonzept Aargau» (März 2013)

ESP sind grosse, zusammenhängende Industrie- und Gewerbeflächen, welche sehr gut erschlossen sind. Von regionaler Bedeutung sind diese Flächen, wenn sie in einem Subregionalzentrum liegen und/oder von wirtschaftlich regionaler Bedeutung sind. Im Gebiet «Moos» haben gemäss Richtplantext «produzierende und verarbeitende Nutzungen» Vorrang, bedingt auch «arbeitsplatzintensive Nutzungen». Nutzungen mit «hohem Personenverkehr» (z.B. grosse Verkaufsnutzungen) sind nicht im Richtplan vorgesehen.

Verflochten mit den umliegenden Agglomerationsräumen Aargau-Ost, Netzstadt AarauOlten-Zofingen und der Entwicklungsregion Freiamt ist eine attraktive Anbindung von Reinach an das übergeordnete Verkehrsnetz anzustreben. Im Vordergrund steht dabei das Abstimmen zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung. Gleichzeitig wird bezüglich der Siedlungsqualität empfohlen, den Strassenraum nicht einzig als Verkehrsweg zu betrachten, sondern aufzuwerten und mit den angrenzenden Nutzungen zu verbinden.

Das ständig steigende Verkehrsaufkommen muss durch nachfragedämpfende Massnahmen und durch einen funktionsgerechten Einsatz der Verkehrsmittel kontrolliert werden können. Bezüglich der Umsetzungsmöglichkeiten im Handlungsfeld Mobilität verweist das regionale Entwicklungskonzept [3] auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU.

Im kantonalen Richtplan [1] ist bezüglich Siedlung und Verkehr für die Gemeinde Reinach AG das Ortsbild im Zentrum vermerkt (■). Im nördlich gelegenen Arbeitsgebiet (■) wurde für eine spätere Ergänzung des Schienennetzes mit einer neuen Haltestelle «Reinach Eien» im Richtplan festgesetzt (■) (vgl. Abb. 2).

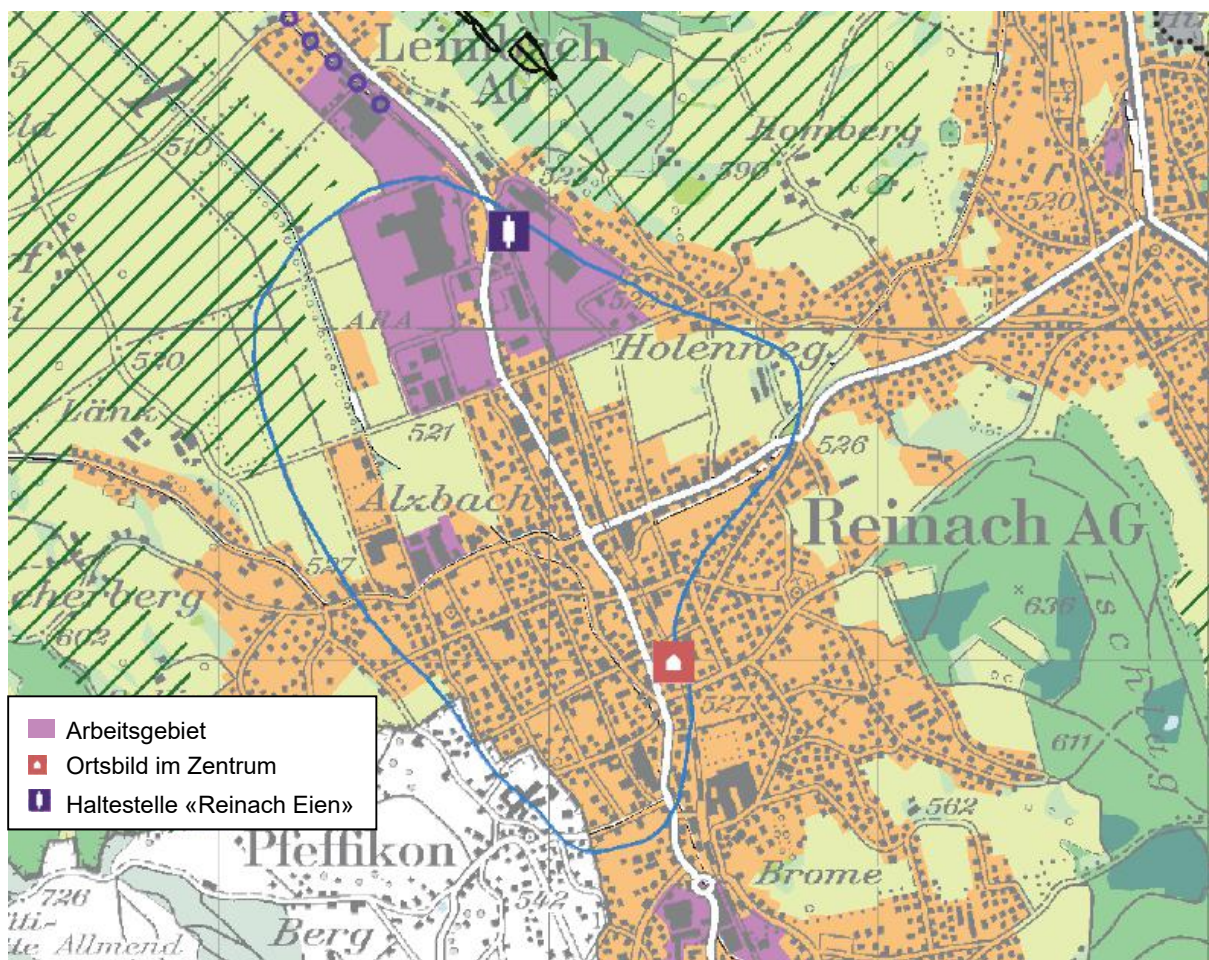


Abb. 2 Auszug aus dem kantonalen Richtplan (September 2011)

2.2 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013

Gemäss AVK [2] ist für das Wynental die Entwicklungsstrategie des öffentlichen Verkehrs von zentraler Bedeutung, da in den Spitzenstunden auf den Ortsdurchfahrten Gränichen und Suhr die Zufahrt nach Aarau und zur A1 erschwert ist.

Angebotsseitig war deshalb eine Verdichtung des ½-Std.-Taktes der WSB auf einen ¼ -Std.-Takt (mittelfristig tagsüber, langfristig auch in den Randzeiten) geplant. Diese Verdichtung wurde inzwischen bereits umgesetzt. Als weitere Massnahme zur Bewältigung der Nachfrage sollen in den nächsten Jahren längere Zugskompositionen (drei- an Stelle von zweiteiligen Zügen) zum Einsatz kommen.

Wie im Richtplan festgesetzt, wird eine zusätzliche Haltestelle «Reinach Eien» den regionalen Entwicklungsschwerpunkt stützen.

2.3 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU [26] aus dem Jahr 2016 ist zusammen mit der Gesamtstrategie raumentwicklungAARGAU ein zentraler Pfeiler der aargauischen Verkehrspolitik. Die übergeordnete Vision lautet dabei: „Wir gestalten die Mobilität vorausschauend und verantwortungsvoll. Wir setzen gezielt Akzente beim Verkehrsangebot und fördern ein Mobilitätsverhalten, das im Einklang mit unserem Lebensraum steht“.

Für die drei Stossrichtungen..

- I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- II: effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

..wurden jeweils Ziele und dazu wirksame Strategien formuliert.

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU setzt gezielt räumliche Akzente und verfolgt differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel innerhalb der verschiedenen Raumtypen. Damit wird der Umstand berücksichtigt, dass die Mobilität in der Stadt andere Ansprüche erfüllen muss, als auf dem Land. Für Reinach sind die folgenden Ziele relevant:

- I a: In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt
- d: Verkehrsangebot und Infrastrukturen sind gut vernetzt
- II a: Verkehrsmiteinsatz ist effizient und nachhaltig
- b: Nutzung des Strassen- und Schienennetzes ist effizient und nachhaltig
- c: Verkehrssicherheit der Nutzenden ist erhöht
- III a: Infrastrukturplanung ist koordiniert
- b: Optimale Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen ist über Lebenszyklus sichergestellt
- c: Eine hohe Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur ist gewährleistet
- d: Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt wird möglichst gering gehalten

Für jedes Ziel sind mehrere Strategien aufgeführt.

2.4 Regionales Entwicklungskonzept 2009 REK aargauSüd

Das Regionale Entwicklungskonzept [3] gründet vor allem auf statistischen Daten sowie auf Umfragen, die im Rahmen von öffentlichen Foren durchgeführt wurden. Die Resultate aus den Foren (Stimmungsbarometer) können folgendermassen zusammengefasst werden:

Lebensraum

- + Wohnqualität, Sport- und Freizeitangebot; Schulen und Bildungsangebote, kulturelles Leben, Landschaft und Naherholung, Versorgung Güter und Dienstleistung
- +/- Siedlungsentwicklung
- Bevölkerung / Zusammenleben, Dorfkerne (FG-Zonen. Zerschneidung durch Verkehr)

Daraus abgeleitete Kernaussagen

- Siedlungsverdichtung nach innen, Einzonungen nur in Ausnahmefällen und mit ausgleichenden Auszonungen
- Gemeindeübergreifende Zonenplanungen, v.a. Festlegen von Gewerbestandorten (regionaler Sachplan)
- Zusammenarbeit aargauSüd mit Seetaltourismus und dem landwirtschaftlichen Zentrum Liebegg mit dem Ziel eines gebündelten, vernetzten und erweiterten Freizeit- und Erholungsangebots mit Pauschalangeboten Erlebnis/Kultur/Genuss v.a. für Familien mit kleinen Kindern
- Verschönerung der Dorfkerne (Plätze schaffen, Trennwirkung Wynentalstrasse verkleinern, Anbindung von Fussgängerachsen, situationsgerechte Parkierungsmöglichkeiten, Strassenraumgestaltung, Grünraumvernetzung)
- bauliche Aufwertung des Einkaufens im Dorfzentrum

Wirtschaftsraum

- + KMU (mehrheitlich), Landwirtschaft, verfügbare Flächen
- +/- Schlüsselbranchen Metallverarbeitung und Gesundheit
- Tourismus, Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte

Daraus abgeleitete Kernaussagen

- keine Läden des täglichen Bedarfs in der Peripherie (wegen Beeinträchtigung der Attraktivität der Ortskerne)
- Fördern der Wirtschaftsentwicklung anstelle des Standortmarketings
- zweckmässige Erschliessung mit attraktiven Aussenräumen
- gemeindeübergreifende Zonenplanungen, v.a. Festlegen von Gewerbestandorten
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP) im Industrie- und Gewerbegebiet «Moos» für klassisches Gewerbe mit grösserem Flächenbedarf: Entwicklungskonzept erstellen, Festlegen des zulässigen Masses der Nutzungen mit hohem Personenverkehr und Baureifmachung des gesamten Areals
- Wirtschaftsförderung intensiv betreiben, Standortgunst für Industrie und Gewerbe erhöhen, Förderung KMU Metallverarbeitung, Förderung Gesundheitsbranche

Verkehrsraum

- + Erschliessung ÖV, Fusswege
- +/- Erschliessung für Autos, Angebote kombinierter Verkehr, Verkehrssicherheit, Velowege, Belastung Verkehr (Luft, Lärm)
- Gestaltung Strassenräume

Daraus abgeleitete Kernaussagen

- ÖV: siehe Mehrjahresplanung
- Bedarf für Park+Ride, Bike+Ride usw. bei Haltestellen
- Verbesserung der Erreichbarkeit, Anbindung an das übergeordnete Strassenetz prüfen
- Verbesserung der Strassenraumgestaltung zugunsten der Koexistenz der Benützenden, Betriebs- und Gestaltungskonzepte
- Schliessung lokaler Lücken im Rad- und Fusswegnetz und Prüfen des Netzes bezüglich Sicherheit
- Bekanntmachen von Rad- und Fusswegrouten und Themenwegen

Das Regionale Entwicklungskonzept 2009 ist derzeit in Überarbeitung und wird durch das Regionale Raumkonzept (RRK 2040) abgelöst.

2.5 Studien und Strassenbauprojekte

In Reinach wurden bereits einige Untersuchungen zu verschiedenen verkehrsrelevanten Themen durchgeführt. Diese reichen von übergeordneten planerischen Angaben (z.B. Kundenauftreten «Moospark») bis zu konkreten Massnahmenvorschlägen (z.B. Verkehrsberuhigung Winkelstrasse). Die wesentlichen Aussagen der Berichte werden hier aufgeführt.

2.5.1 Auswirkungen des angedachten Einkaufszentrums «Moospark» (2010)

Im Industrie- und Gewerbegebiet «Moos» war ein Einkaufszentrum «Moospark» angedacht. Zur Abklärung der Auswirkungen auf den Detailhandel in der Region Wynental wurde 2010 im Auftrag der Regionalplanung eine Studie verfasst [16]. Gemäss diesem Bericht umfasst das detailhandelsrelevante Einzugsgebiet von Reinach rund 37'700 Einwohnende und 13'400 Beschäftigte. Das Einzugsgebiet umfasst das Obere Wynental, angrenzende Gemeinden im Seetal und die Gemeinden Rickenbach, Beromünster, Boniswil und Teufenthal.

Einzugsgebiet, Einwohner

Reinach	7'967	21%
Menziken	5'566	15%
A Burg	985	3%
Pfeffikon	720	2%
Total	15'238	40%
Unterkulm	2'897	8%
Beinwil am See	2'810	7%
Oberkulm	2'386	6%
B Gontenschwil	2'096	6%
Zetzwil	1'250	3%
Birrwil	954	3%
Leimbach	437	1%
Total	12'830	34%
Beromünster	4'436	12%
Rickenbach	2'218	6%
C Teufenthal	1'592	4%
Boniswil	1'405	4%
Total	9'651	26%
Total	37'719	100%

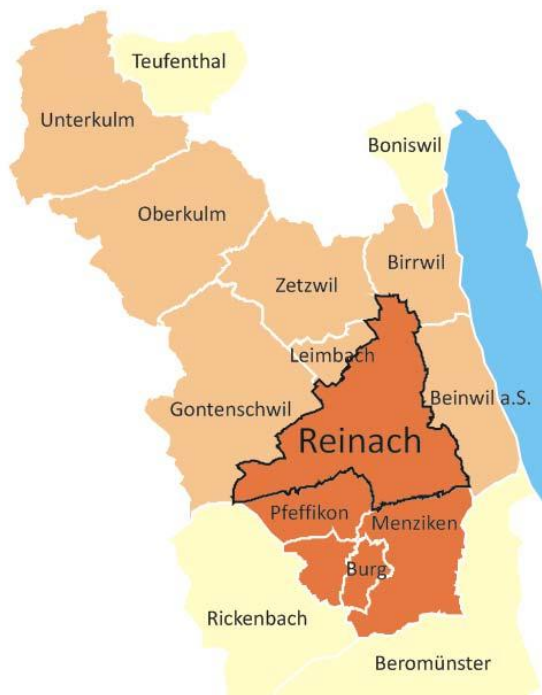


Abb. 3 Versorgungsschwerpunkte (in Anlehnung an [16])

Obwohl sich inzwischen ein Einkaufszentrum im «Moos» als nicht verkehrstragfähig herausgestellt hat, können die diesbezüglichen Abklärungen als Hilfe beim Ermitteln von Verkehrsbelastungen bei Einkaufsnutzungen in der Gemeinde Reinach beigezogen werden.

Die Bedeutung der Arbeitsplätze in Bezug auf die Versorgerleistung wird als gering eingeschätzt, das heisst, dass ein Grossteil der Kunden die Versorgungsmöglichkeiten in Reinach unabhängig vom jeweiligen Arbeitsort nutzt.

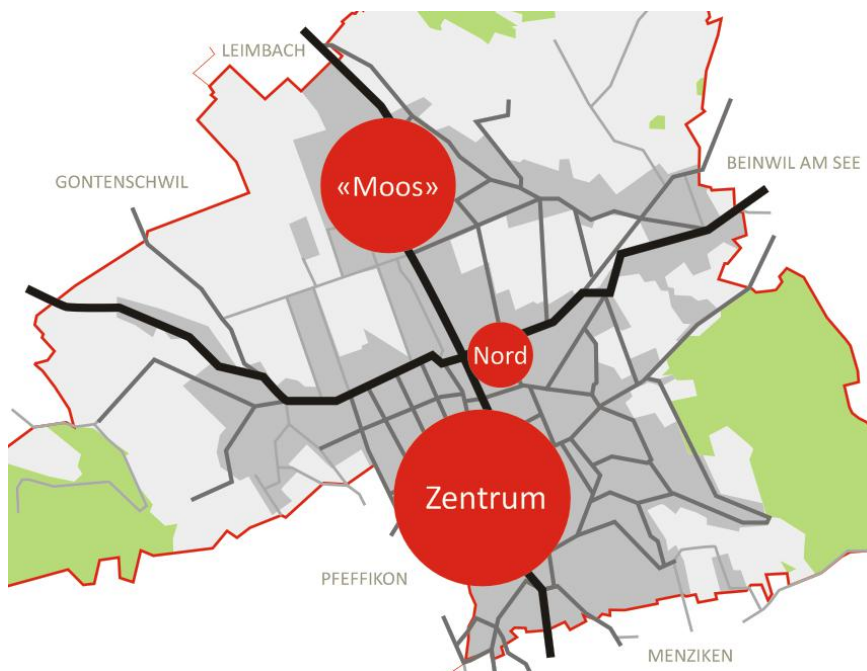


Abb. 4 Versorgungsschwerpunkte (in Anlehnung an [16])

Die prognostizierte Kundenfrequenz für das einst angedachte Einkaufszentrum «Moospark» mit 10'000 m² Verkaufsfläche wurde auf rund 1 Mio. Personen pro Jahr, bzw. rund 3'300 Personen pro Tag geschätzt. Die Verkehrsmittelwahl war mit 95% MIV und 5% ÖV angegeben. Es wurde zusätzlich mit ca. 200 neuen Arbeitsplätzen gerechnet.

Das Versorgungsangebot im Ortszentrum von Reinach wird als sehr wichtig erachtet. Während zusätzliche Verkaufsflächen zu einer Bevölkerungszunahme und einer höheren Kaufkraftschöpfung führen können, hätte durch Verlagerungen ins «Moos» das Risiko des Verdrängens des bestehenden vielfältigen Angebots im Zentrum bestanden.

Auf das Jahr 2020 betrachtet hätte infolge des Moosparcs die Frequenz im Zentrum von Reinach kaum abgenommen (von 1.58 Mio. Personen pro Jahr auf 1.57 Mio.). Eine Abnahme von über 500'000 Personen pro Jahr wäre jedoch dem kleineren Versorgungsschwerpunkt «Reinach Nord» prognostiziert gewesen (möglicher Umzug der Migros in das Gebiet Moos). Damit längerfristig ein Nebeneinander von Peripherie und Zentrum gewährleistet werden kann, wurden folgende Punkte angegeben:

- zentrumsunrelevante Angebote im neuen Einkaufszentrum
- Neupositionierung des Ortszentrums mit geringerem Fokus auf der Versorgung und stattdessen einem vielfältigeren Angebot mit Möglichkeiten zum Verweilen, Begegnen und Austauschen.

Hinweis: Mit der nachgewiesenen Leistungsknappheit des Verkehrsnetzes wurde ein Einkaufszentrum im «Moos» inzwischen als nicht verkehrsverträglich beurteilt. Weitere Angaben dazu finden sich im Kapitel 2.5.9.

2.5.2 Raum- und Verkehrsplanerische Grobstudie (2009)

Zum Thema Verkaufsnutzungen und Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen erstellte die ARCOPLAN einen Bericht [17], dessen Kernaussagen folgende sind:

Defizite bezüglich Siedlung und Verkehr:

- keine eigentliche Siedlungsstruktur entlang der Hauptachsen
- hohe Verkehrsbelastung Nord-Süd führt zu starker Trennwirkung und wenig Aufenthaltsqualität.
- Hohe Verkehrsbelastung Richtung Beinwil und an den Knoten Hochhaus und Migros → Ziel- / Quellverkehr verlagert sich auf die Gemeindestrassen.
- Kernzone Knoten Hochhaus keine ortsbauliche und strassenräumliche Qualitäten.
- unkontrollierte Siedlungsentwicklung Gebiete «Moos» / Mühlemattstrasse
- ÖV-Anschluss «Moos» fehlt

Im Kapitel der raumplanerischen Zielvorstellungen werden konkrete Hinweise zur Nutzungsentwicklung gegeben. Im Vordergrund im Gebiet Nord (in Bericht als «Unterdorf» bezeichnet) steht die Entflechtung zwischen MIV und Bahn, so dass Bahnquerungen vermieden werden können. In diesem Gebiet sollen eher hohe Wohnanteile und Arbeitsnutzungen mit hohem öV-Anteil gefördert werden.

Weiter empfiehlt der Bericht, das Gebiet «Moos» nicht frei für Nutzungen mit hohem Personenverkehr zu öffnen, sondern lediglich eine flächenbegrenzte verkehrsintensive Verkaufsnutzung zuzulassen. Dazu werden zwei Lösungsansätze vorgeschlagen: Die Festsetzung als Einzelstandort im kantonalen Richtplan (ab einer Grösse über 3'000 m² notwendig) oder die teilweise Umzonung des ESP Moos in Zentrums- oder Kernzone.

2.5.3 K242 / K253, Sandgasse / Hochhauskreuzung (2007–2013)

Im Spannungsfeld zwischen Siedlung und Verkehr sind die Hochhauskreuzung mit den zuführenden Strassen als neuralgischer Punkt erkannt worden. In einem Konzept aus dem Jahr 2007 [19] werden Erschliessungsmöglichkeiten aufgezeigt und ein Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt. Mit drei Nutzungsvarianten für die unüberbauten Parzellen in Knotennähe wurde die Verkehrsbelastung abgeschätzt. Ein Kreiselsystem wird als bevorzugte Knotenvariante angegeben und weist eine 10-15% höhere Leistung auf als die bestehende Lichtsignalanlage. Mittelfristig sind weitere Massnahmen gefordert, um den Verkehr bewältigen zu können. Als Diskussionsgrundlage werden Entlastungsrouten vorgeschlagen.

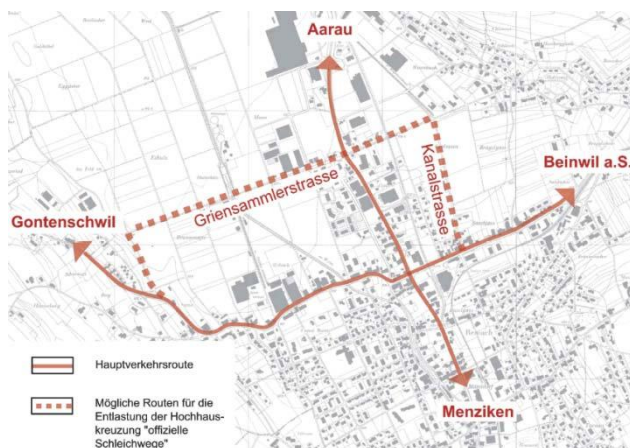


Abb. 5 Ausweichrouten als Diskussionsgrundlage [19]

Im Fazit für den Ausbau und die Alternativrouten wird auf die Notwendigkeit eines (Gesamt-) Verkehrskonzepts verwiesen. Die Thematik findet nun Beachtung im KGV. Seitens Gemeinde ist es wichtig, den Nutzen mit den Nachteilen verschiedener Varianten wie z.B. den grossen Kosten bei einem Knotenumbau aufzuwiegen.

Im BGK Sandgasse wurde zunächst eine Mittelzone zur Verstetigung des Verkehrstroms und der Verbesserung des Ein- und Abbiegens vorgeschlagen. Die Zufahrt zur Migros sollte durch ein Einbahn- und Parkleitsystem verbessert werden. Bezüglich der Gestaltung wurde besonders Wert auf die Seitenräume gelegt und es wurden Bäume oder ähnliche Elemente sowie offene Vorplätze vorgeschlagen. Derzeit ist das Projekt von 2007 bei der Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau im Rahmen eines Vorprojekts in Überarbeitung. Der Knoten Hochhauskreuzung wird darin nochmals untersucht.

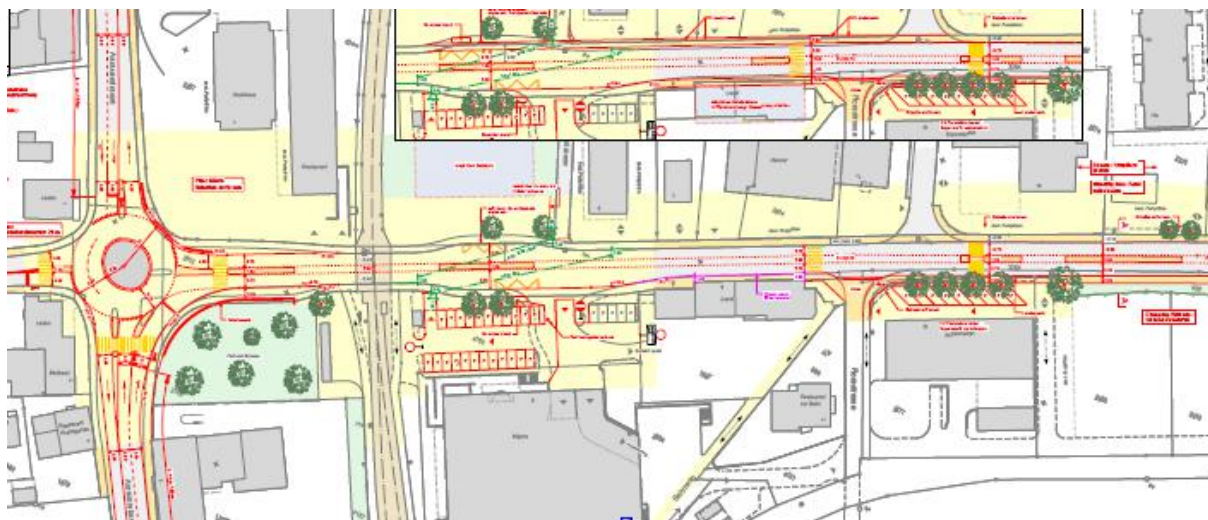


Abb. 6 Ausschnitt aus dem BGK Sandgasse der Metron von 2007 [19]

2.5.4 Hochhauskreuzung und Sandgasse Vorstudie Verkehr (2015-2016)

Die Hochhauskreuzung und die Anschlussknoten wurden im Jahr 2015 weiter untersucht [20]. Von je drei LSA- und Kreisverkehrvarianten wurde jeweils die Beste in einer Mikrosimulation untersucht. Erkenntnis der Simulation war, dass keine der beiden Knotenformen im Horizont 2025 eine genügende Leistungsfähigkeit bereitstellen kann. Bei der Lichtsignalvariante waren die Staulängen höher, während sich bei der Kreisvariante der Rückstau aufgrund des flüssigeren Verkehrsablaufs in das untergeordnete Strassennetz verlagerte.

Am 10.03.2016 wurde basierend auf der Vorstudie beschlossen, die Kreisvariante mit Bypass auf der Beziehung Hauptstrasse-Sandstrasse weiterzuverfolgen.

2.5.5 Sanierung Hauptstrasse (April 2007–Oktober 2008)

Seit Ende 2002 fährt die WSB nicht mehr im Strassenraum der K242. Im Rahmen der Instandstellung der Fahrbahn wurde in der Folge auf zwei Abschnitten die Hauptstrasse komplett erneuert. Während auf dem ersten Abschnitt von der Hochhauskreuzung bis zum Saalbau nur geringe Veränderungen vorgenommen wurden (Mittelinsel für den Fussverkehr, Radstreifen, wurde der Abschnitt vom Saalbau bis zum Bärenmarkt stark umgestaltet.

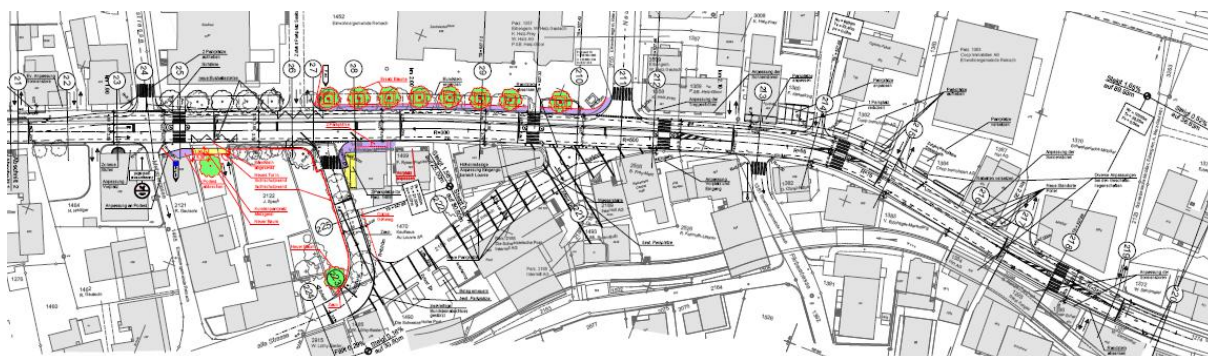


Abb. 7 Ausschnitt aus dem Projektplan von 2006 [22]

Der wesentliche Bestandteil des Projekts Abschnitt 2 ist der Mittelstreifen, welcher das Abbiegen und Queren im Zentrumsbereich von Reinach stark verbessert. Nicht ausgeführt wurden die im Plan dargestellten Radstreifen.

2.5.6 Sanierung und Verkehrsberuhigung Alte Strasse

Die Sanierung der Alten Strasse wurde zum Anlass für eine Planungsstudie im Juni 2009 genommen [23]. Inzwischen wurde die Alte Strasse saniert und einige Massnahmen umgesetzt. Die Fahrbahn ist auf 4.5 m verschmälert und ein einseitiger Gehweg von 2 m Breite realisiert. Andere Massnahmen sind Knotenanrampungen und horizontale Versätze mit Poller.

2.5.7 Verkehrsberuhigung Winkelstrasse

Die Winkelstrasse war 2009 Gegenstand eines Verkehrsberuhigungskonzepts [24]. Mit dem Ziel einer kurzfristigen Lösung wurde ein wechselseitiger Fussgängerlängsstreifen markiert.

2.5.8 Lärmanalysen Gemeinde Reinach

Die Sektion Lärmsanierung der kantonalen Abteilung Tiefbau hat ein Strassenlärmsanierungsprojekt (LSP) für die Gemeinde Reinach erarbeitet. Im Rahmen des LSP wird die Lärmbelastung für die vom Kantonsstrassenlärm betroffenen Liegenschaften in Reinach ermittelt. In diesem Zusammenhang werden geeignete Massnahmen erarbeitet, mit der Gemeinde abgesprochen und schliesslich realisiert. Die Lärmsanierung entlang der Beinwilerstrasse ist bereits abgeschlossen. Für die Aarauerstrasse ist die Realisierung im Jahr 2017 vorgesehen.

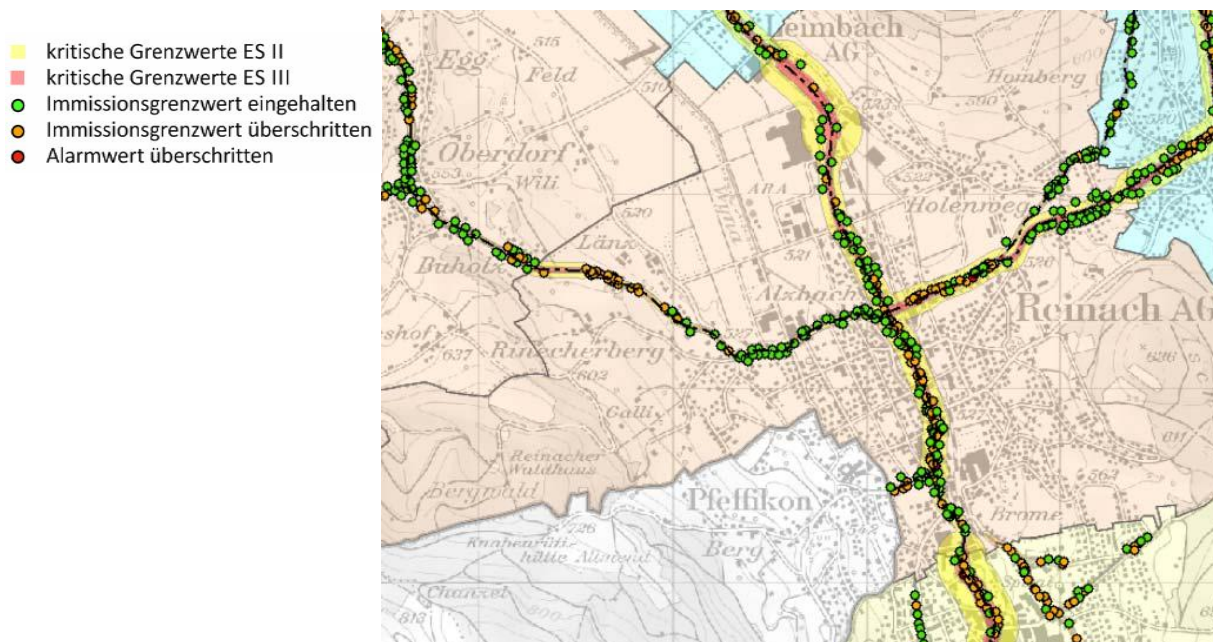


Abb. 8 Strassenlärm Kantonsstrassen 2013 [21]

Auf der Grundlage des kantonalen Verkehrsmodells wurden Grenzwertüberschreitungen der Lärmbelastung entlang von Gemeindestrassen befürchtet. Eine Beurteilung im Juli 2011 [18] ergab eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für einige Liegenschaften entlang der Neudorfstrasse.

■ IGW überschritten



Abb. 9 Lärmrechtliche Beurteilung Neudorfstrasse ca. Jahr 2030) [18]

Weitere Abklärungen (Verkehrszählungen und Lärmberechnungen) waren zunächst an der Spital- und der Pilatusstrasse vorgesehen, schliesslich aber als nicht notwendig erachtet.

2.5.9 Leistungsabschätzung Verkehrsnetz

In einem Bericht zur Leistungsabschätzung [25] wurde anfangs 2013 der Gedanke von Umfahrrouten (vgl. Kapitel 2.5.3) aufgegriffen. Es wurden mehrere Zustände mit und ohne Umfahrungen für das Jahr 2012 und mithilfe von Verkehrsprognosewerten des Kantons für das Jahr 2025 analysiert. Verschiedene Knotenformen der Knoten Neumühlestrasse/K242, Eien/K242, Griensammlerstrasse/K242, der Hochhauskreuzung und des Knotens Kanalstrasse/K253 wurden auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht. Es zeigte sich, dass die Hochhauskreuzung – auch mit Umfahrungen – der massgebende Knoten für die Netzleistungsfähigkeit bleibt. Umfahrrouten für eine Entlastung der Hochhauskreuzung bringen indes nur eine geringe Verbesserung der Verkehrsqualität. Den Abschätzungen zu Folge können an der Hochhauskreuzung zusätzlich zum heutigen Verkehr ca. 117 Fz. bewältigt werden, sofern der Verkehr der Beziehung Aarau–Beinwil und Beinwil–Aarau über die Kanalstrasse/Wiesenstrasse erfolgt. Eine grössere zusätzliche Verkaufsnutzung im Gebiet «Moos» kann mit dieser Reserve nicht geschaffen werden.

3. ANALYSE

3.1 Siedlung

3.1.1 Bevölkerung

Gemäss dem statistischen Jahrbuch [4] entwickelte sich die Bevölkerung von Reinach wie folgt:

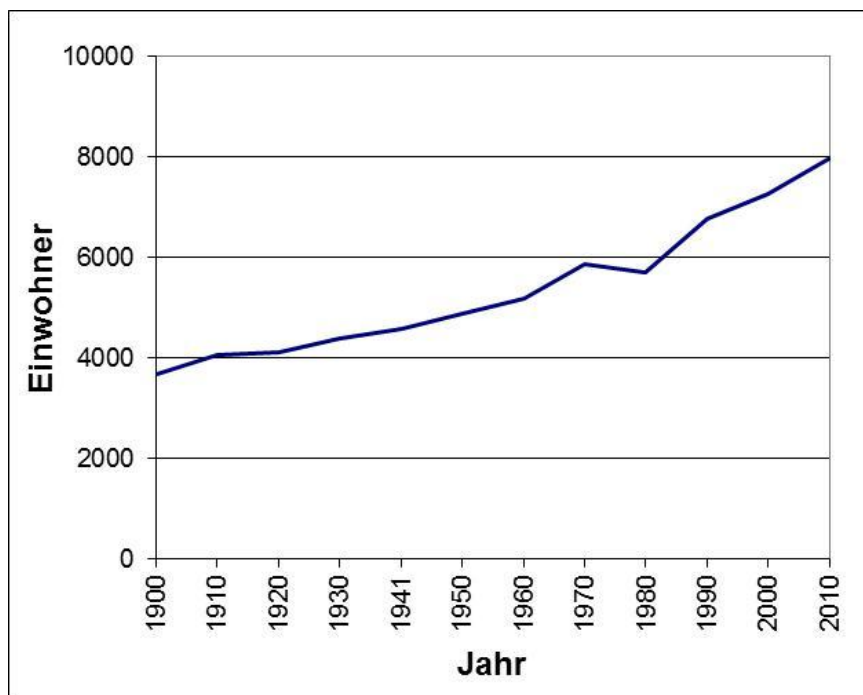


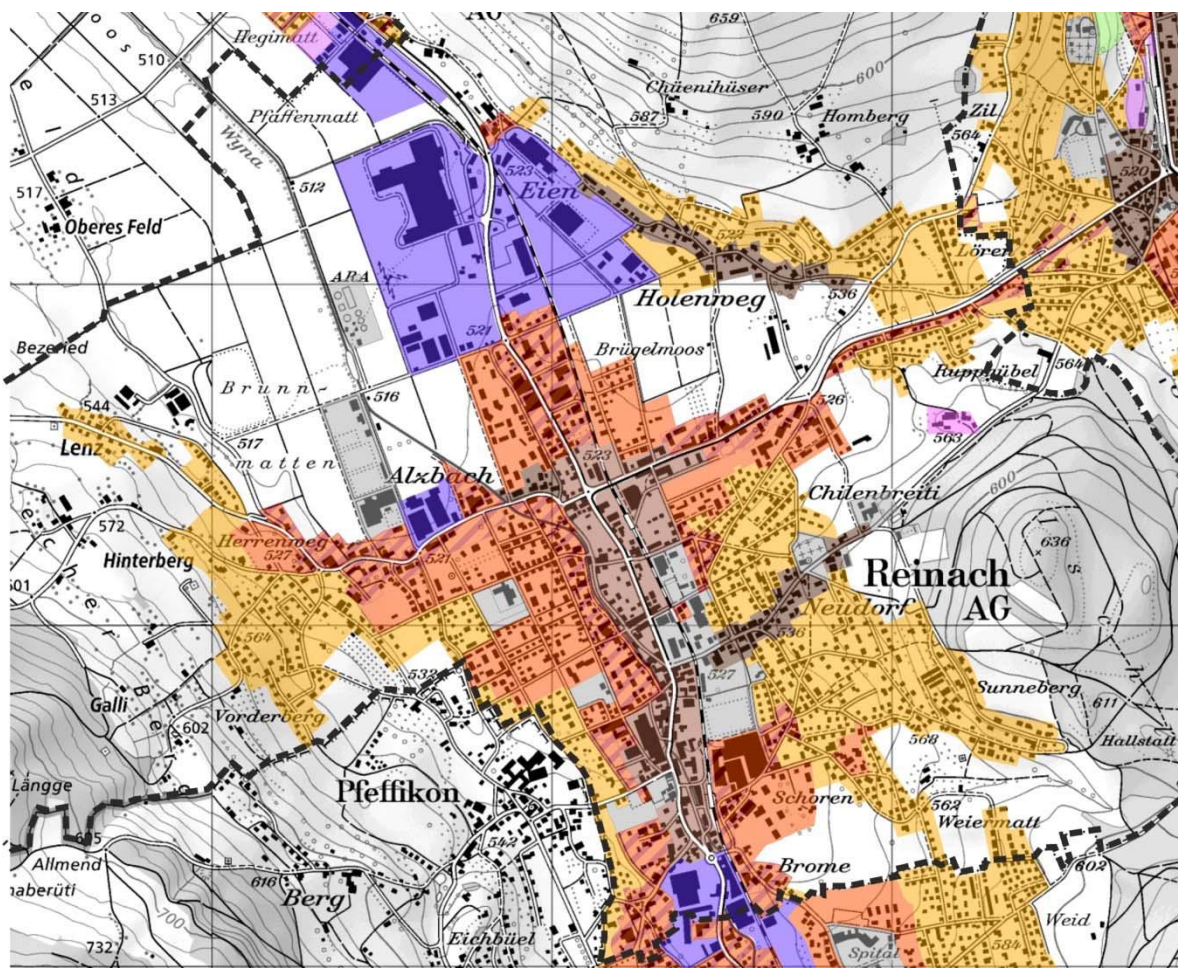
Abb. 10 Bevölkerungsentwicklung Reinach (2010)

Die Bevölkerungsentwicklung in Reinach zeigt in den letzten 20 Jahren einen jährlichen Zuwachs von ca. 1%. Das statistische Amt Aargau prognostiziert hingegen für das Wynental einen Bevölkerungszuwachs 2008 bis 2035 von lediglich 5.8% [5], was einer jährlichen Zunahme von etwa 0.2% entspricht. Für den gesamten Kanton ist für dieselbe Zeitspanne eine Zunahme von 24.4% angegeben. In den letzten 5 Jahren (2011-2016) lag das jährliche Bevölkerungswachstum in Reinach bei knapp 0.5%. Per 31. Dezember 2015 betrug die Einwohnerzahl von Reinach 8'172.

Bei Anwendung der kantonalen Prognose beträgt die Einwohnerzahl im Jahr 2035 8'505. Wird von einem Wachstum wie in den letzten 5 Jahren ausgegangen, resultiert für das Jahr 2035 eine Einwohnerzahl von 9'029.

Im Jahr 2009 waren gemäss einer Betriebszählung des statistischen Amtes Aargau rund 3'200 Personen in Reinach erwerbstätig.

3.1.2 Bauzonenplan



Legende:

 Dorf-, Altstadtzone	 Wohnzone, 1 Geschoss	 Wohn-/Gewerbezone 3+ Geschosse
 Kernzone	 Wohnzone, 2 Geschosse	 Gewerbezone
 Zone für öffentliche Bauten+Anlagen	 Wohnzone, 3 + mehr Geschosse	 Industriezone
 Spezialzone	 Wohn-/Gewerbezone bis 2 Geschosse	

Kantonale Zonensystematik

Abb. 11 Bauzonenplan Stand 2017 [7]

Entlang der Hauptstrasse befindet sich die Kernzone von Reinach. Mit zunehmender Entfernung erfolgt der Übergang zu Wohnzonen mit weniger dichter Überbauung.

Die grösste Industriezone ist das Gebiet „Moos“ im Norden. Ein weiteres Industriegebiet befindet sich an der südlichen Grenze zu Menziken.

Die Zonen für öffentliche Bauten+Anlagen konzentrieren sich überwiegend um das Kerngebiet entlang der Hauptstrasse. Weitere öffentliche Zonen liegen in den Gebieten „Alxbach“ und „Chilenbreiti“.

3.1.3 Stand der Erschliessung

Von 300.7 ha waren Ende 2015 231.4 ha überbaut. 69.3 ha (23%) waren noch unverbaut, womit Reinach zu den Gemeinden mit den grössten Baulandreserven im Aargau zählt.

Rund 1/3 des unverbauten Baugebiets sind langfristige Reserven. Vielerorts gehören die freien

Parzellen den Eigentümern angrenzender, bereits bebauter Parzellen. Das Interesse einer weiteren Bautätigkeit ist häufig nicht vorhanden, was eine siedlungsplanerische und verkehrsplanerische Einflussnahme auf das Siedlungsgebiet erschwert.



Legende:

- | | | |
|-------------------------------------|---|---|
| □ Aussengrenze Bauzone | ■ Bauzonen (alle): überbaut | ■ Grünzone (G) |
| ■ Wohnzone (W): baureif | ■ Industriezone (I): baureif | ■ OEBA (O): unüberbaut (baureif, baureif in 5 Jahren, langfristige Baugebietsreserve) |
| ■ Wohnzone (W): baureif in 5 Jahren | ■ Industriezone (I): baureif in 5 Jahren | ● Gebiet «Moos» |
| ■ Wohnzone (W): langfristige | ■ Industriezone (I): langfristige Baugebietsreserve | |

Abb. 12 Stand der Erschliessung 2017 [8]

Die freien, bebaubaren Parzellen in Wohn- und Mischzonen und der öffentlichen Bauten und Anlagen sind gleichmässig über das gesamte Gemeindegebiet verteilt. Industrie- und Gewerbebauten können vor allem noch im Gebiet «Moos» ● erstellt werden. In diesem Gebiet wurden in der durchgeführten BNO Revision Einschränkungen für Verkaufsnutzung (max. zulässige Verkaufsflächen, Beschränkung auf bestimmte Gebiete) festgehalten. Die Einschränkungen zielen darauf ab, die Verkehrserzeugung in einem für das Gesamtnetz verträglichen Mass zu halten.

3.1.4 Erreichbarkeit

Im Bericht des Bundesamtes für Raumentwicklung [11] wird die Reisezeit im Jahr 2005 von Reinach in die nächste Kernstadt Zürich mit über 1 Stunde für öffentlichen Verkehr (ÖV) und 30 - 40 Minuten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) angegeben. Letztere Verbindung beträgt erfahrungsgemäss heute aber eher über 50 Minuten. Als nächstgelegene Agglomerationszentren sind Aarau und Lenzburg in 30 - 40 Minuten (ÖV) bzw. 20 bis 30 Minuten (MIV) erreichbar.

3.1.5 Lage wichtiger Nutzungen

Die Lage der Wohnquartiere und des Gewerbes/Industrie ist in Abb. 11 ersichtlich. Die für den Fuss- und Radverkehr relevanten öffentlichen Nutzungen konzentrieren sich vorwiegend auf den Bereich entlang der Hauptstrasse, wie die nachfolgende Abbildung zeigt. Der Bereich nach der Hochhauskreuzung in Richtung Menziken stellt mit beidseitig öffentlichen Nutzungen das Zentrum von Reinach dar. Weitere publikumsintensive Anlagen sind im Gebiet „Moos“ angesiedelt.

Während die Kindergärten noch quartiersweise verteilt liegen, orientieren sich die Schulen in Richtung Zentrum. Dort befinden sich 3 Anschlussmöglichkeiten an die WSB sowie den Bus. Sportanlagen und Kirchen liegen eher etwas ausserhalb des Zentrums.

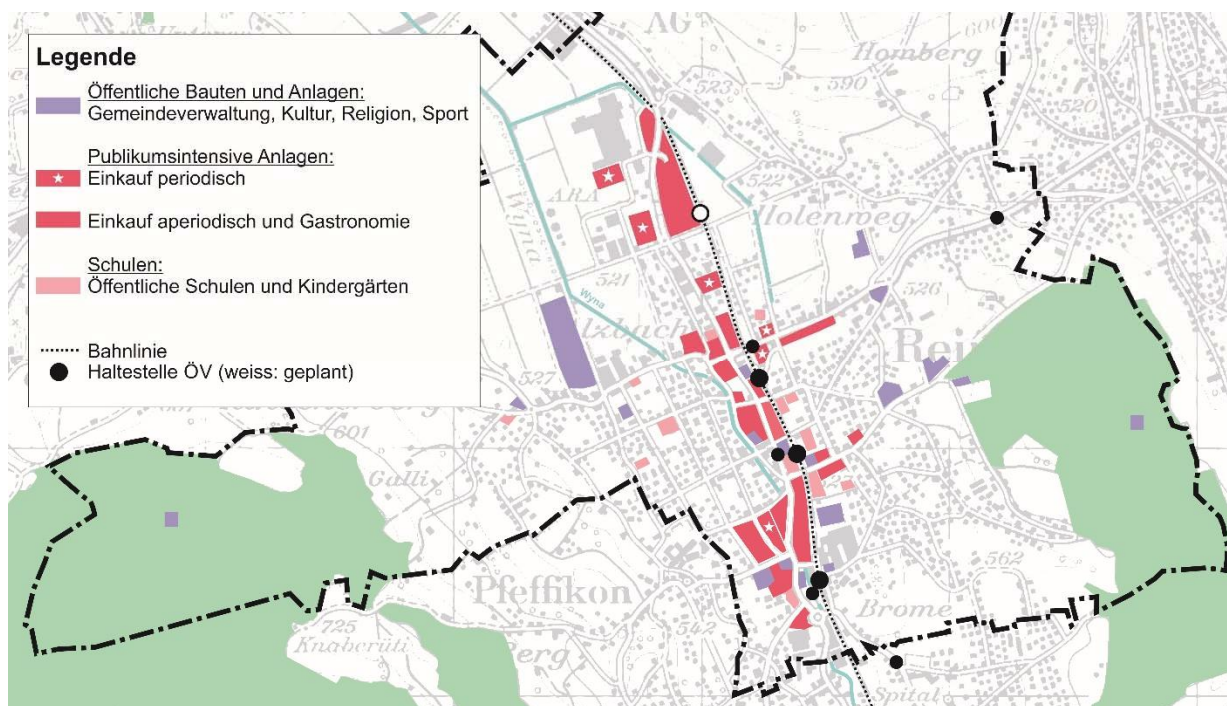
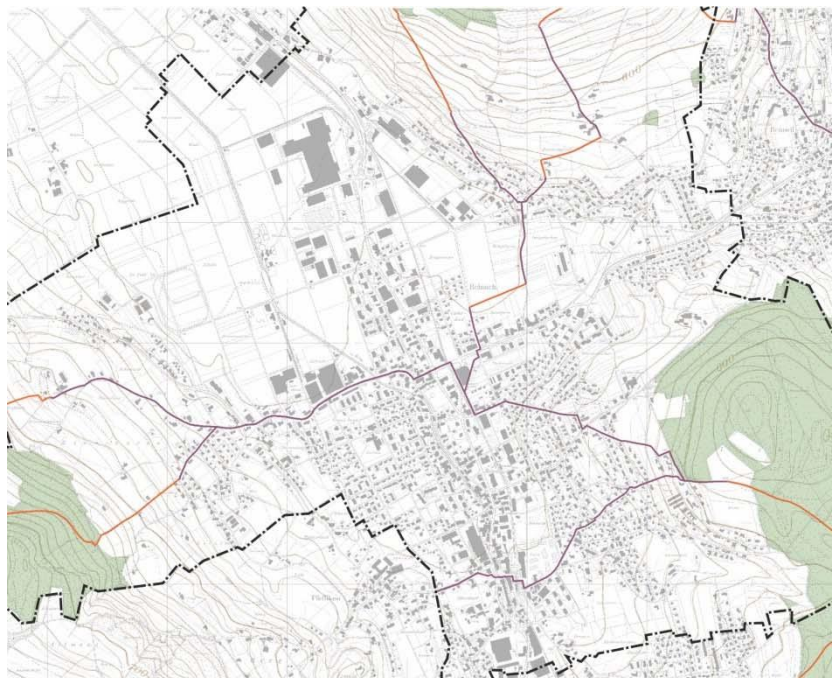


Abb. 13 Lage wichtiger Nutzungen

3.2 Fussverkehr

Wanderwege



Legende:

Wanderwege (nach Belagsart)

— Naturbelag

— Hartbelag

- - geplant

- - ausserkantonal

Abb. 14 Wanderwegnetz

Die Routen des kantonalen Wanderwegnetzes aus den Richtungen Leimbach/Beinwil, Menziken und Gontenschwil treffen sich am Bahnhof Reinach.

Kommunales Fussverkehrsnetz

Auf kommunaler Ebene besteht noch kein definiertes Fussverkehrsnetz. Damit ist die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs in der allgemeinen Planung nicht sichergestellt.

Mit dem KGV soll ein kommunales Fussverkehrsnetz definiert werden, welches die Wohn – und Arbeitsquartiere zweckmässig mit den wichtigen öffentlichen Nutzungen verbindet. Es soll den Fussgängern eine möglichst sichere und direkte Fortbewegung im Gemeindegebiet ermöglichen. Ein besonderer Fokus liegt auf der sicheren Querung von Elementen mit räumlicher Trennwirkung (stark befahren Strassen, Bahnlinien, Gewässer).

An der Lenzstrasse ist bis zum Bereich der Einmündung der Feldstrasse ein einseitiges Trottoir geplant.

3.3 Radverkehr

Nationale und kantonale Radrouten

Die kantonalen Radrouten werden in Reinach heute mehrheitlich im Mischverkehr geführt. Abschnittsweise sind Radwege vorhanden (auf der K253 im Bereich des Gewerbes und auf dem ehemaligen Bahntrasse von Beinwil her).

Auf der Hauptstrasse ist im Abschnitt zwischen der Einmündung der Pfeffikerstrasse und dem Kreisel Spitalstrasse ein Radstreifen geplant.

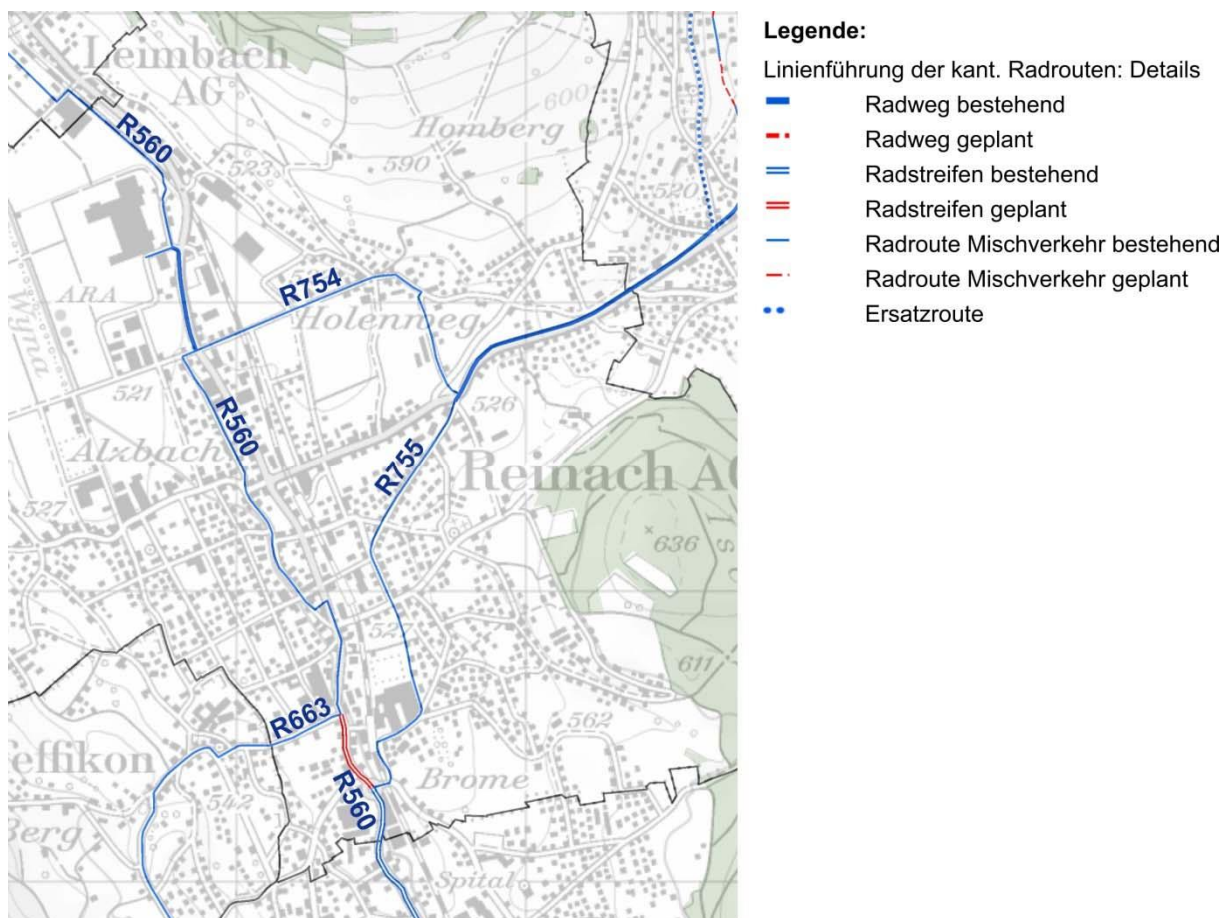


Abb. 15 Kantonale Radrouten [9]

Die kantonale Radroute R560 ist im Gemeindegebiet von Reinach identisch mit der nationalen Route 67 (Wynental-Route Luzern-Aarau).

Kommunales Radverkehrsnetz

Auf kommunaler Ebene besteht noch kein definiertes Radverkehrsnetz. Damit ist die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Radverkehrs in der allgemeinen Planung nicht sichergestellt.

Mit dem KGV soll ein kommunales Radverkehrsnetz definiert werden, welches die Wohn- und Arbeitsquartiere zweckmässig mit den wichtigen öffentlichen Nutzungen verbindet. Das kommunale Radverkehrsnetz soll damit das kantonale Netz ergänzen.

In einem ersten Schritt orientiert sich das kommunale Radverkehrsnetz an den vorhandenen Strassen. Das Haupttroutennetz wird grundsätzlich mit einer Maschenweite von ca. 500 Metern entworfen, jedoch wird das Netz zum Zentrum hin, entsprechend der dichteren Nutzung, engmaschiger. Das Nebenroutennetz soll das Haupttroutennetz ergänzen und das Netz mit zweckmässigen Verbindungen verdichten.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Reinach ist durch die WSB (AAR bus+bahn - Wynental- und Suhrentalbahn) Richtung Menziken und Aarau sowie mit dem Bus Richtung Beinwil am See, Sursee und Beromünster erschlossen.

Die WSB fährt zwischen 6 Uhr und 20 Uhr im Viertelstundentakt. Zwischen 4:56 Uhr und 6:00 Uhr werden Richtung Aarau 5 Kurse angeboten. In den Abend-/Nachstunden von 21:00 bis 01:00 fährt die Bahn im Halbstundentakt. Das angebotsseitige Ziel des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr (vgl. Kapitel 2.2) wurde demnach bereits umgesetzt.

In Reinach sind drei WSB Haltestellen vorhanden: «Reinach AG Nord», «Reinach AG Mitte» und «Reinach AG ». Eine weitere Haltestelle «Eien» ist im Richtplan vorgemerkt.

Der Bus verkehrt zwischen ca. 6 Uhr und 21 Uhr im Stundentakt zwischen Beinwil am See und Beromünster (bzw. zwischen Beinwil und Menziken von 22 Uhr bis 24 Uhr) und zwischen 6 Uhr und 19 Uhr jeweils zwischen Reinach und Sursee. Zwischen 6 Uhr und 10 Uhr ist das Angebot um fünf weitere Kurse von Beinwil nach Menziken verdichtet. Der Bus bedient 4 Haltestellen in Reinach.

Die Güteklasse des öffentlichen Verkehrs nimmt mit zunehmendem Abstand von der Achse der WSB bzw. der Buslinie ab (Güteklassen von B bis F). Die Randgebiete im Norden und Westen sowie kleine Gebiete im Osten fallen in die beiden schlechtesten Güteklassen E und F. In keiner Güteklasse und demnach nicht durch den öV erschlossen ist das Gebiet „Hinterberg“ am westlichen Siedlungsrand sowie ein kleiner Teil des Gebiets „Eien“.

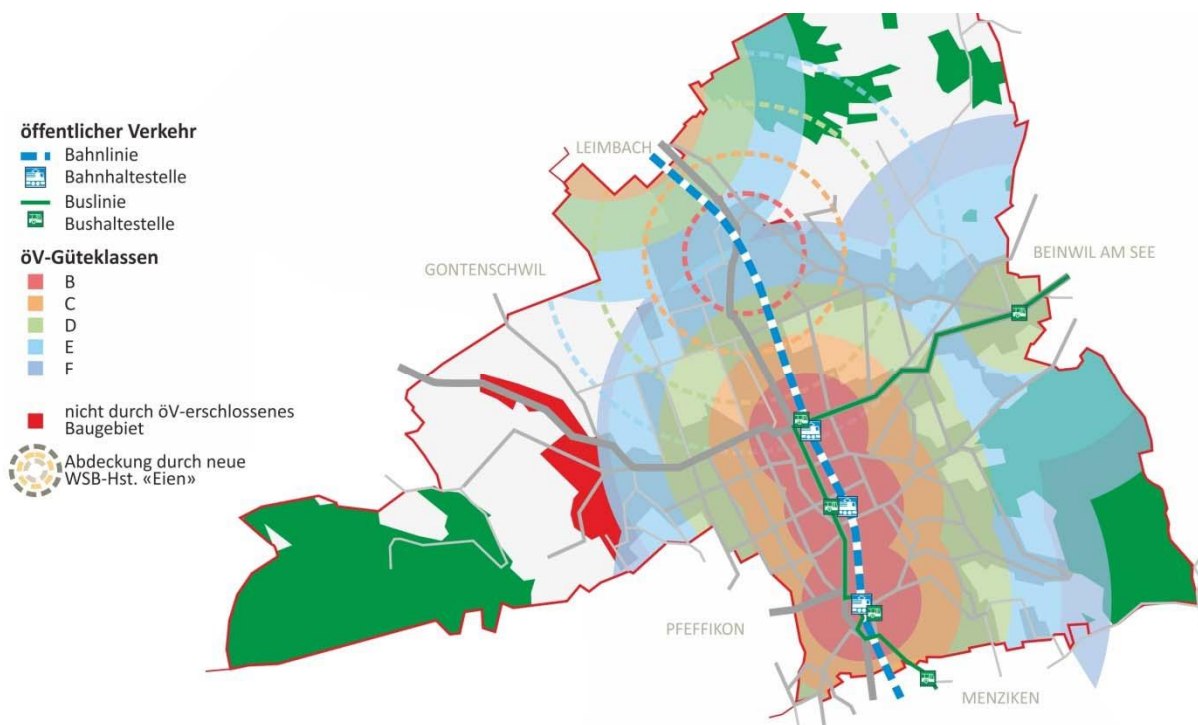


Abb. 16 Erschliessung öffentlicher Verkehr

Durch den Zusammenschluss der Oberstufen von Beinwil, Gontenschwil und Reinach ergeben sich zwangsläufig Unterschiede zwischen Stunden- und Fahrplan. Ein Abstimmen des Busfahrplans auf den Stundenplan ist wegen den Anschlüssen an anderen Haltestellen und das Anpassen des Schulstundenplans an den ÖV-Fahrplan wegen des Schulbetriebs nicht möglich.

Die wenig hochwertige ÖV-Erschliessung zwischen Beinwil und Reinach ist wegen in der näheren Umgebung geplanten Überbauungen (Schützenweg, Chalberweid) und besonderen Nutzungen an der Kirchenbreitestrasse (Teile der Gemeindeverwaltung, Mutter-/Vaterberatung,

Aargauische Suchtberatung usw.) ein Mangel im ÖV-Netz.

Mit der Realisierung einer neuen WSB-Haltestelle «Eien» verbessert sich die ÖV-Erschliessung im Norden massgeblich. Die Lücke im Gebiet „Hinterberg“ bleibt jedoch bestehen.

3.5 Motorisierter Individualverkehr

Mit 583 Fz/1'000 Einwohner hat Reinach einen bezirksbezogen unterdurchschnittlichen Motorisierungsgrad (Bezirk Kulm 628 Fz/1'000 Einwohner). Insgesamt waren im September 2016 in Reinach 4'770 Personenwagen registriert.

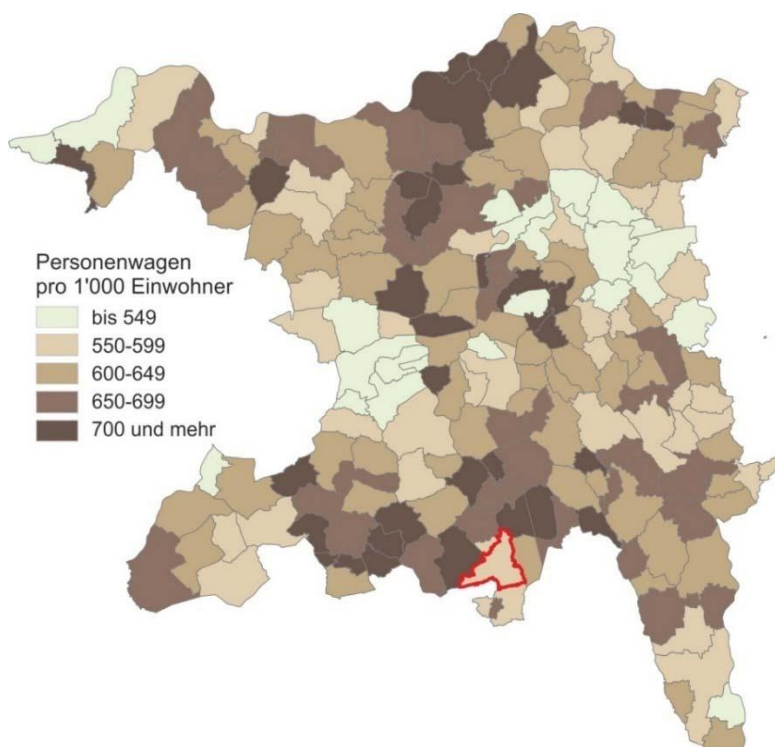


Abb. 17 Motorisierungsgrad 2016 (PW / 1'000 EW) nach Gemeinden [12]

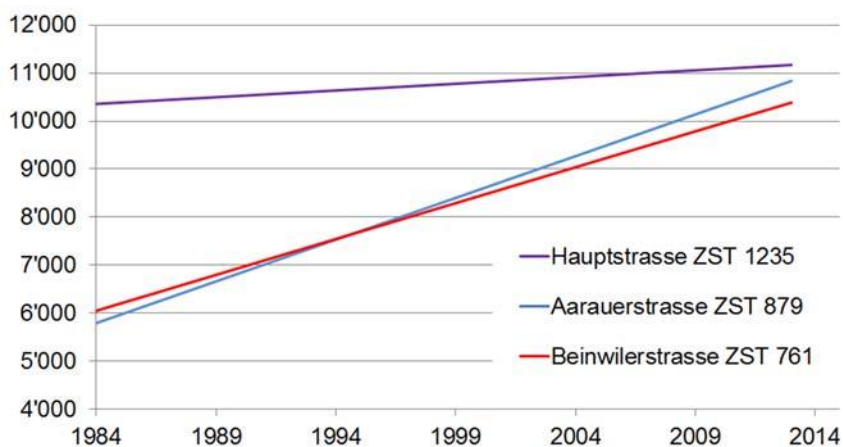


Abb. 18 Tendenz der Verkehrsentwicklung (lineare Näherung)

Die durchschnittliche jährliche Verkehrszunahme betrug in den letzten 25 Jahren rund 0.3% pro Jahr auf der Hauptstrasse, 1.9% auf der Beinwilerstrasse und 2.6% auf der Aarau-erstrasse. Auf den regionalen Zufahrtsachsen Hauptstrasse und Beinwilerstrasse war damit die Zuwachsrate des Verkehrs etwa doppelt so gross wie diejenige der Bevölkerung.

Der Kanton Aargau hat – unter anderem im Rahmen eines Strassenlärmsanierungsprojekts (vgl. Kapitel 2.5.8) – an mehreren Querschnitten in Reinach den Verkehr zählen lassen.

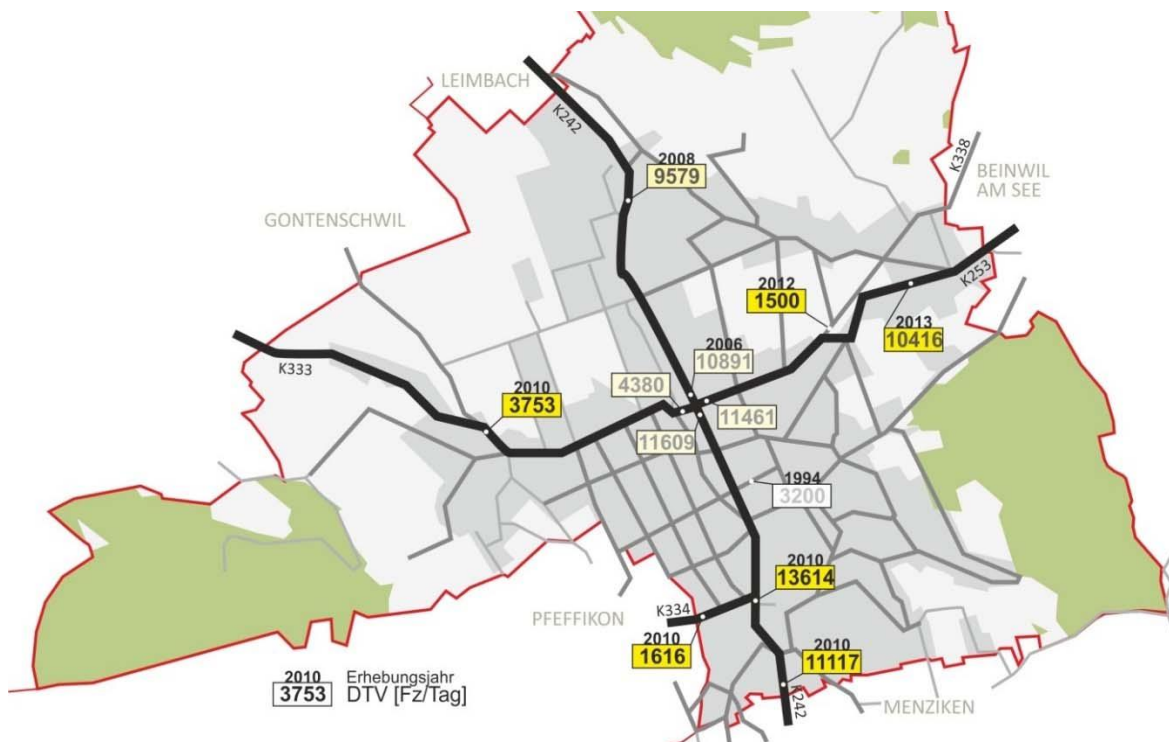


Abb. 19 Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Querschnitt

Die Kantonsstrassen K242 aus Richtung Leimbach und K253 aus Richtung Beinwil am See sind gleichermassen mit knapp unter 10'000 Fz/Tag belastet. Der meistbelastete Querschnitt gemäss den Messungen befindet sich in Reinach selbst auf der Hauptstrasse (K242) im Abschnitt zwischen dem Bahnhof und der Einmündung der K334 Pfeffikerstrasse. Die Kantonsstrassen K333 Alzbachstrasse Richtung Gontenschwil, K334 Pfeffikerstrasse Richtung Pfeffikon und K338 Zihlstrasse Richtung Beinwil sind vergleichsweise schwach belastet.

3.6 Verkehrsmittelwahl

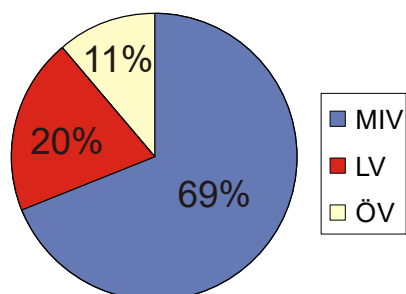


Abb. 20 Modal Split (erwerbstätige Einwohnende von Reinach, Volkszählung 2000) [13]

Die Abb. 20 zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr bei weitem den grössten Teil des Verkehrsaufkommens der Erwerbstätigen ausmacht. Möglicherweise ist mit der Verdichtung des WSB-Fahrplans der Anteil inzwischen etwas geringer als bei der Volkszählung 2000.

Über die Verkehrsmittelwahl bei Einkauf und Freizeit gibt es keine gemeindespezifischen Angaben. Gesamtschweizerisch ist, auf die zurückgelegte Distanz bezogen, sowohl beim Einkauf, als auch in der Freizeit das Auto das wichtigste Verkehrsmittel.

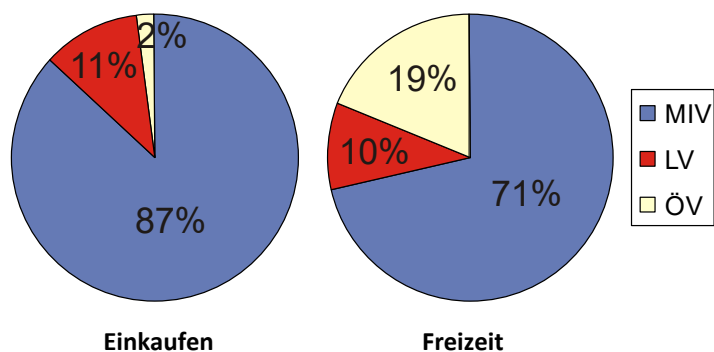


Abb. 21 Verkehrsmittelwahl beim Einkauf und in der Freizeit in der Schweiz 2005 [14]

3.7 Kombinierte Mobilität

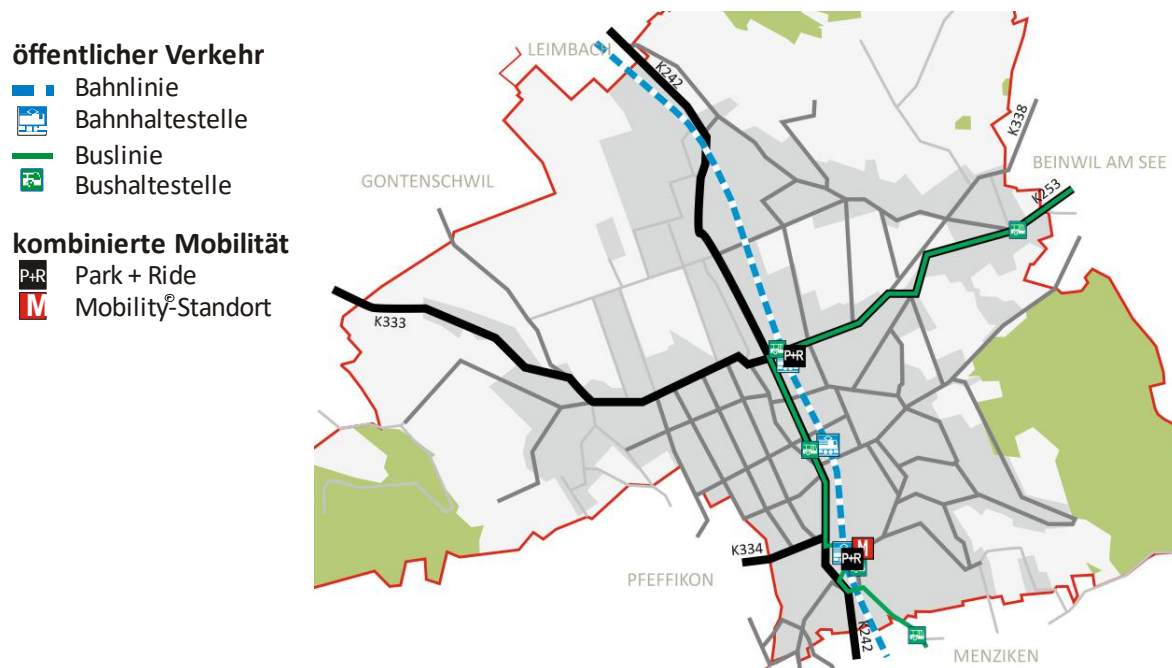


Abb. 22 Schnittstellen der kombinierten Mobilität

In Reinach sind zwei Park+Ride-Anlagen vorhanden, bei der Bahnhofstestelle «Reinach Nord» (7 Felder) und am Bahnhof Reinach (10 Felder). Für das Jahr 2025 rechnet der Kanton nach Absprache mit der WSB mit einem P+R-Gesamtbedarf in Reinach von 30 Parkfeldern.

Bike+Ride-Anlagen sind bei allen Bahnhöfen vorhanden.

In Reinach liegt der einzige Mobility-Standort am Bahnhof. Angeboten wird ein einzelnes Mobility-Auto (Stand Januar 2017).

3.8 Ruhender Verkehr

Im Mai 2015 trat in Reinach ein neues Parkierungsreglement [15] in Kraft, nachdem zuvor viele verschiedene Handhabungen bezüglich der Bewirtschaftung öffentlicher und öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen existierten.

Das Reglement teilt das Gemeindegebiet gemäss nachfolgender Abbildung in zwei Zonen A und B.

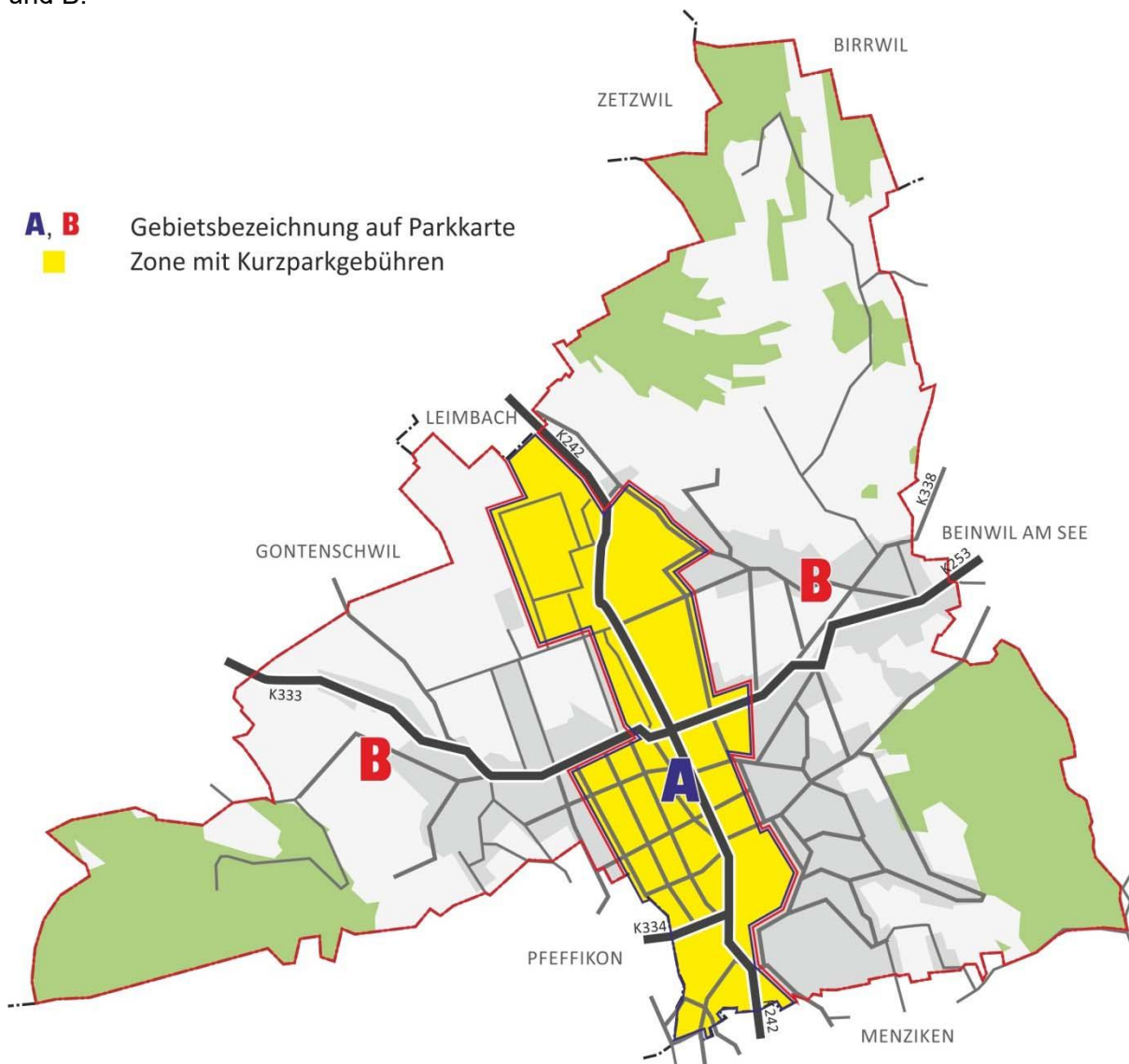


Abb. 23 Parkzonen gemäss Parkierungsreglement

Ungeachtet der Zone ist das regelmässige Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen und öffentlich zugänglichen Verkehrsflächen (Strassen, Plätze und Parkierungsanlagen) in der Gemeinde Reinach bewilligungspflichtig und bedarf einer Parkkarte. Als regelmässiges Abstellen gilt ein mindestens zweimaliges Abstellen pro Woche während mehr als 3 Stunden. Der Gebührenrahmen für die Parkkarten wird im Reglement vorgegeben.

In der Zone A werden überdies folgende Regelungen getroffen:

- **Gebührenpflichtige Kurzparkfelder:** Bewirtschaftungszeitraum und Gebührenhöhe definiert, wobei sonntags, in der Nacht und während der 1. Stunde jeweils keine Gebühren anfallen.
- **Weiss markierte Parkfelder:** In Gebieten mit weiss markierten Parkfeldern ist das Parkieren ausserhalb der markierten Parkfelder verboten. Gelegentliches Abstellen ist tagsüber an Werktagen und Samstagen bis zu einer Dauer von 1-4 Stunden erlaubt. Abends und sonntags gelten die Bestimmungen über das Dauerparkieren.
- **Blau markierte Parkfelder:** Während der auf der Parkscheibe angegebenen Zeit ist das Parkieren gestattet. Das Parkieren über die geltende Höchstzeit hinaus bedarf der Bewilligung und ist gebührenpflichtig.

Einige Private bewirtschaften ihre öffentlich zugänglichen Parkieranlagen (z.B. Coop und Migros), während viele Geschäfte mit kleinen Parkieranlagen oder einzelnen Parkfeldern keine Gebühren erheben.

Das Parkierungsreglement ist mit Jahrgang 2015 sehr aktuell und regelt demnach die vorherrschenden Problematiken. Eine nachträgliche Anpassung erfolgte am 27.07.2015 durch den Gemeinderat, welcher die maximale Parkdauer beim Markplatz innerhalb der gebührenpflichtigen Zeit (Kurzzeitparkfeld in Zone A) auf 12 Stunden begrenzte.

3.9 Verkehrssicherheit

Zur Beurteilung der Sicherheit werden unter anderem die Unfallauswertungen der Polizei aus herangezogen. Es liegen Daten von 10 Jahren (2006 bis und mit 2015) vor.

In diesem Zeitraum ereigneten sich auf den Gemeindestrassen etwas weniger Unfälle als auf den Kantonsstrassen, jedoch mit etwas grösserer Beteiligung des Fuss- und Radverkehrs. Die Gesamtzahl der polizeilich registrierten Unfälle beläuft sich in den 10 Jahren gesamthaft auf 386.

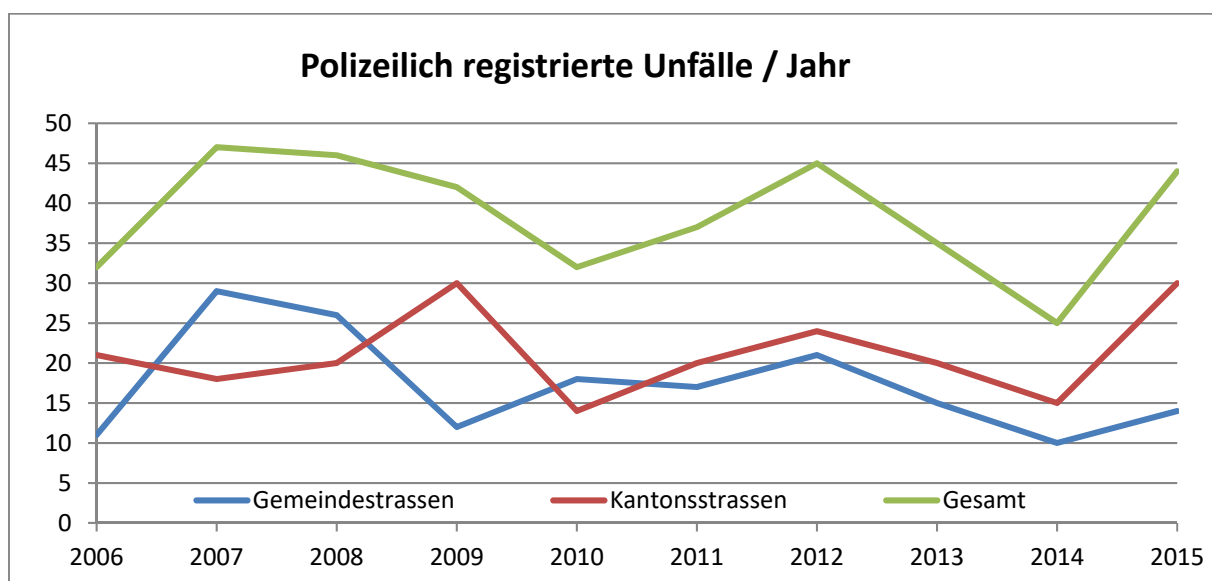


Abb. 24 Polizeilich registrierte Unfälle in Reinach im zeitlichen Verlauf

3.9.1 Unfälle auf Kantonsstrassen

Die Analyse der Unfalldaten von 2006-2010 offenbarte eine Häufung der Unfälle an den Knoten Eien (11 Unfälle, „A“ in Abb. 25), Hochhauskreuzung (über 20, „B“), und im Bereich der Einmündungen Winkelstrasse / Wynastrasse (13 Unfälle, „C“). Die Lage der Unfälle von 2011 bis 2015, sowie die Lage der genannten Häufungen aus der Analyse von 2006 bis 2010 ist in Abb. 25 dargestellt.

Nach dem Umbau des Knoten Eien („A“) in einen Kreisel (2011) hat sich die Anzahl der Unfälle am genannten Knoten stark reduziert. Im Zeitraum zwischen 2011 und 2015 ereigneten sich noch 3 Unfälle. Im Bereich der Einmündung Winkelstrasse / Wynastrasse („C“) halbierte sich die Unfallzahl in den letzten 5 Jahren (2013 wurde dieser Bereich der Kantonsstrasse saniert). Der Bereich Hochhauskreuzung mit Umgebung bleibt mit 15 Unfällen weiterhin der Ort mit den meisten Unfällen innerhalb der Gemeinde.

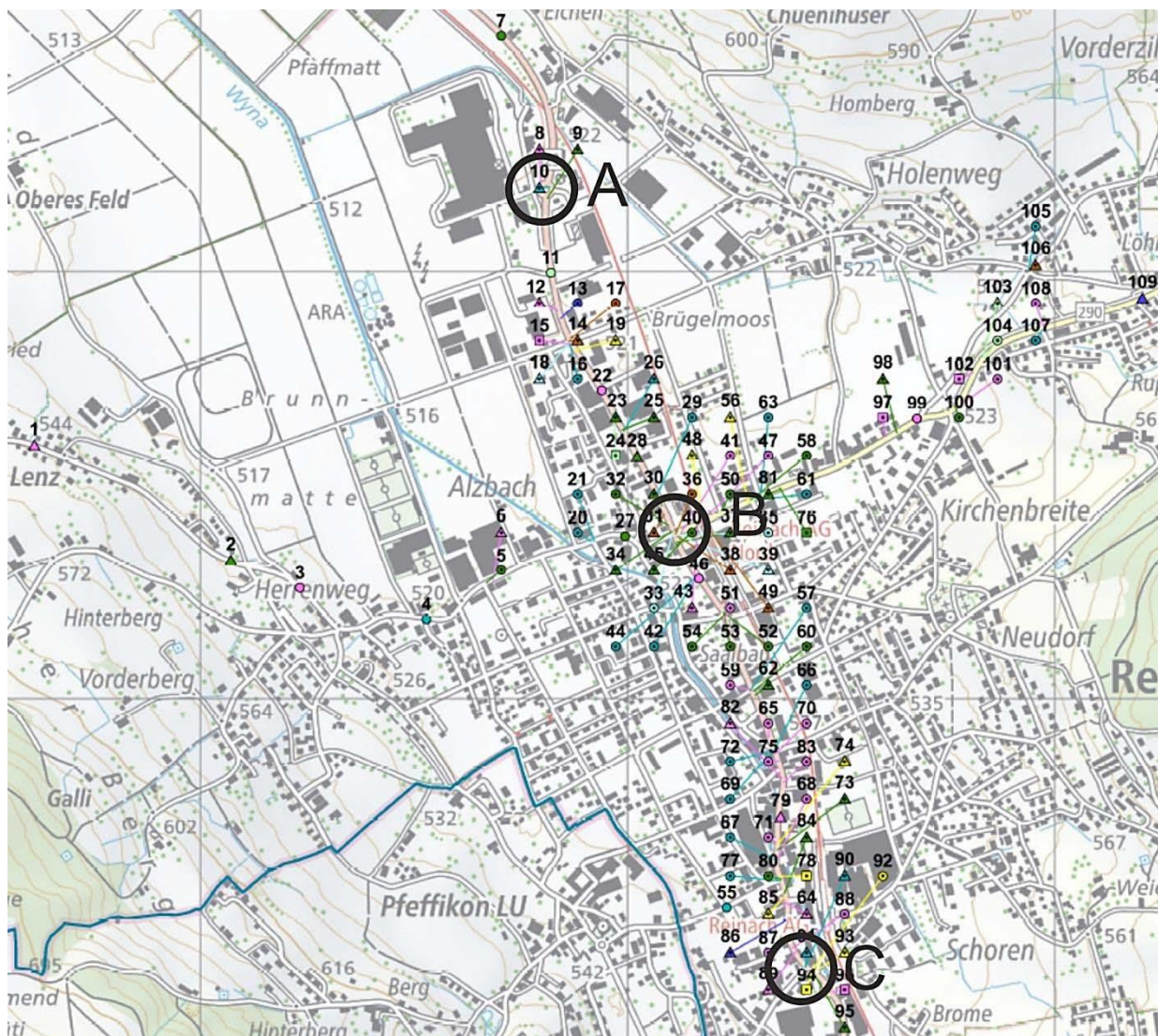


Abb. 25 Polizeilich registrierte Unfälle auf Kantonsstrassen 2011-2015

Bei jeweils 10 der 109 Unfälle zwischen 2011 und 2015 waren Fussgängern und Fahrradfahrer involviert. Im Vergleich zur Zeitspanne 2006 bis 2010 nahm die Anzahl Unfälle mit Beteiligung von Fahrradfahrer um 6 ab, während die Anzahl Fussgängerunfälle um 7 zunahm. Bei den genannten Unfällen wurden 19 Personen verletzt (2 mehr als 2006-2010).

Auf den Kantonsstrassen betrug die Zahl der Verletzten zwischen 2011 und 2015 insgesamt 67, 8 davon schwerverletzt.

Bei den Unfällen auf der Kantonsstrasse ist in den vorhandenen Daten trotz Zunahme des Verkehrsaufkommens keine Tendenz zur Zu- oder Abnahme zu erkennen (Vgl. Abb. 24). Im Mittel ereignen sich rund 21 Unfälle pro Jahr.

Bei Knotensanierungen (Hochhauskreuzung) und Aufwertungsprojekten im Rahmen von Strassensanierungen ist ein Fokus auf den Aspekt der Verkehrssicherheit zu legen.

3.9.2 Unfälle auf Gemeindestrassen

Zwischen 2006 und 2011 wurden 96 Unfälle, verteilt über das gesamte Gemeindegebiet verzeichnet. Rund ein Drittel davon waren Schleuder- bzw. Selbstunfälle. Kleinere Häufungen wurden in den zwei Gebieten Kreuzung Kentuckystrasse/Titlisstrasse („A“ in Abb. 26), Kreuzungen im Schild zwischen der Alzbach-, Haupt- und Pfeffikerstrasse („B“ in Abb. 26).

Die Lage der Unfälle von 2011 bis 2015, sowie die Lage der genannten Häufungen aus der Analyse von 2006 bis 2010 ist in Abb. 26 dargestellt.

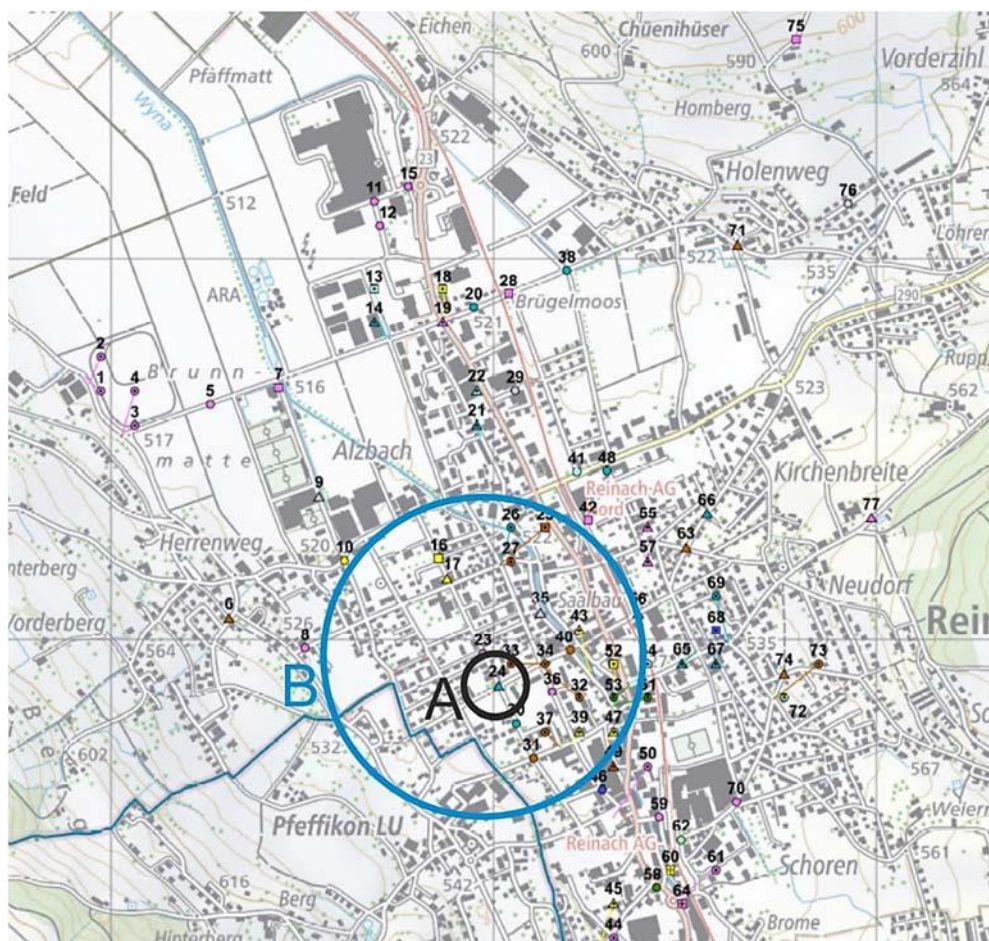


Abb. 26 Polizeilich registrierte Unfälle auf Gemeindestrassen 2011-2015

Zwischen 2011 und 2015 ereigneten sich auf den Gemeindestrassen 77 Unfälle, wovon wiederum 1/3 Schleuder- bzw. Selbstunfälle waren. An der Kreuzung Kentuckystrasse/Titlisstrasse („A“) ist über diesen Zeitraum keine Häufung zu erkennen. Im Schild zwischen der Alzbach- / Haupt- und Pfeffikerstrasse („B“), wo sich lange gerade Strassenzüge rechtwinklig kreuzen, hat sich die Unfallhäufigkeit, vor allem im westlichen Teil, etwas reduziert.

Im Zeitraum von 2011 bis 2015 ereigneten sich 12 Unfälle mit Fahrrädern und 10 Unfälle mit Fussgängern. Während die Anzahl Unfälle mit Fahrrädern gegenüber den vorangegangenen fünf Jahren um 6 abgenommen hat, ist die Anzahl Unfälle mit Fussgängerbeteiligung um 5 gestiegen. Die Zahl der Verletzten ging bei den genannten Unfällen von 21 auf 19 leicht zurück. Zudem kam es im Jahr 2014 zu einem Fussgängerunfall mit Todesfolge (Nr. 60 in Abb. 26).

Auf den Gemeindestrassen betrug die Zahl der Verletzten zwischen 2011 und 2015 insgesamt 30, 9 davon schwerverletzt. Zudem kamen zwei Personen bei Unfällen ums Leben.

Bei den Unfällen auf den Gemeindestrassen ist in den vorhandenen Daten eine leichte Tendenz zur Abnahme zu erkennen (vgl. Abb. 24). Im Mittel ereigneten sich in den letzten 10 Jahren rund 17 Unfälle pro Jahr. In den letzten drei Jahren ereigneten sich im Durchschnitt noch 13 Unfälle. Allerdings kam es dabei zu mehr Verletzten und zu zwei Todesfällen.

Durch Massnahmen im Bereich Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren dürften die Anzahl und die Schwere der Unfälle sinken.

3.10 Eindruck der Arbeitsgruppe

Im September 2011 wurden in der Arbeitsgruppe in Form eines Brainstormings die positiven und negativen Gegebenheiten im Bereich des Verkehrs Reinach erarbeitet. Die nachfolgend genannten Punkte unterliegen keiner bestimmten Reihenfolge.

Die Probleme, welche in der Zwischenzeit (Stand 2016) bereits durch Massnahmen behoben werden konnten, sind in grauer Schrift gehalten.

3.10.1 Kantonsstrassen

- + Einspurstrecke vor Zentralschulhaus
- + Mehrzweckstreifen
- + genügend Fussgängerstreifen
- + Hauptstrasse ist übersichtlich (Saalbau – Gemeindehaus)
- Hochhauskreuzung zu wenig leistungsfähig → Schleichverkehr (Projekt in Arbeit)
- fehlende Velowege von Zetzwil, Beinwil (nur Übergang), Menziken und Gontenschwil
- Zihlstrasse ohne Gehweg, unübersichtlich (Projekt in Arbeit)
- zu schmale Strassen (teilweise keine Kernfahrbahn möglich)
- Fussgängerquerung der Sandgasse ohne Mittelinsel
- Kreisel Eien ohne Fussgängerstreifen
- Abschnitt Gemeindehaus – Einmündung Pfeffikerstrasse (Projekt ist in Ausführung)
- beim Saalbau in der Nacht eher hohe Geschwindigkeiten
- Hochhaus – Bahnübergang Beschleunigung der Autos
- Einmündung Griensammlerstrasse dürfte bei Verkehrszunahme Leistungs-/Sicherheitsprobleme aufweisen

- lange Schrankenschliesszeiten beim Bahnübergang
- Lichtsignalsteuerung der Hochhauskreuzung nicht optimal: Ablauf wird durch Bus zurückgesetzt (Projekt für Kreisel in Arbeit)

3.10.2 Gemeindestrassen

- + Umgestaltung Alte Strasse
- + Rechtsvortrittsmarkierungen wo vorhanden
- teilweise unklare Vortrittsverhältnisse / fehlende Rechtsvortrittsmarkierungen
- viele Quartierstrassen werden als Schleichwege benutzt
- zu hohe Geschwindigkeit, keine Zonensignalisation (Tempo 30 in Abklärung)
- fehlende Gehwege
- Winkelstrasse Engnis mit Fussgängerlängsstreifen
- zum Teil fehlende Sicht (Altbaugebiete) für FG und MIV

3.10.3 Öffentlicher Verkehr

- + Viertelstundentakt WSB
- + dichte Folge der Bus- und Bahnhaltestellen
- + Mobility-Standort beim Bahnhof Reinach
- + genügend Veloabstellplätze
- Bahnhaltestelle Eien fehlt (ist aber im Richtplan vorgemerkt)
- P+R bei der Haltestelle Reinach Nord zu klein und mit Fremdparkierungen
- Vandalismus bei Haltestellen und Veloabstellplätzen

3.10.4 Güterverkehr

- + Keine Industrie mit mehr als 200 Fahrten pro Tag (evtl. ausgenommen im «Moos»)

3.10.5 Parkierung

- + kein Mangel an privaten Parkierungsmöglichkeiten
- + Bewirtschaftung Migros und Coop (1.5 h frei), genügend Parkfelder
- + VSS-Norm wird zur Berechnung angewendet
- + Regionalpolizei hat wenige Beanstandungen bei der Parkierung
- zu wenig oberirdische Kurzparkplätze bei Verkaufsnutzungen
- bei Vögele / Apotheke an Hauptstr. / Augenarzt Pajic zu wenig Parkfelder (in etwas grösserer Distanz hätte es welche)
- zum Teil ungeordnete Parkierung auf Quartierstrassen (Parkierungsreglement erarbeitet)

3.10.6 Mobilitätsmanagement

- + Verkauf von SBB-Tageskarten oder Abovergünstigungen via Gemeinde
- + Beratung am Schalter (Neuzuzüger-Set)
- + Regionales Zentrum (vernetzte Mobilität Verkauf/Schule/Sportanlagen/Kultur)
- Mobility-Standorte sind nicht genügend kommuniziert
- regionales General-Abonnement nicht möglich

3.10.7 Schülerverkehr

- + Verkehrssicherheit bei Breite Schulhaus verbessert (teilweise noch ungenügend)
- fehlende Verkehrsberuhigung um Schulen / Kindergärten
- Schülertaxi (viele Eltern bringen und holen ihre Kinder mit dem PW)
- Ungenügende Querungsstellen (Sandgasse, Dorf Mitte)
- Sicherheit auf der Fusswegroute Sandgasse – Hochhauskreuzung – Brügglweg – Schulhaus Breite

3.10.8 Weiteres

- + Posten der Kantonspolizei / Regionalpolizei (noch) vorhanden

3.11 Zusammenfassung der Analyse

3.11.1 Verkehrsqualität und Erschliessung erhalten

Die Verkehrsqualität des heutigen Verkehrsnetzes wird durch die Leistungsfähigkeit der Hochhauskreuzung bestimmt. Reserven sind kaum mehr vorhanden, während das Fuss- und Radverkehrsnetz Lücken aufweist. Verbesserungspotential ist in folgenden Punkten erkennbar:

- Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs ist hoch, während der öffentliche Verkehr und insbesondere der Fuss- und Radverkehr vergleichsweise tief sind.
- Für eine lückenlose Erschliessung mit dem Fuss- und Radverkehr besteht noch kein ausweisbares Konzept. Die Erschliessung mit dem ÖV deckt heute – insbesondere örtlich – noch nicht alle Bedürfnisse.
- Das übergeordnete Verkehrsnetz ist teilweise nicht auf die heutigen Anforderungen und Bedürfnisse bezüglich des Verkehrsablaufs und Verkehrsqualität optimiert.
- Schleichverkehr nutzt das nicht dafür ausgelegte untergeordnete Strassennetz.

3.11.2 Verkehrssicherheit erhöhen

Sowohl auf dem übergeordneten als auch auf dem untergeordneten Verkehrsnetz sind Unfälle zu verzeichnen. Objektive Defizite und die gefühlte Unsicherheit sind in den folgenden Punkten erkennbar:

- Es gibt teilweise Häufungen von Unfällen. Es gibt aber auch viele Unfälle dispers über alle Quartiere verteilt.
- Die Lücken und Mängel im Fuss- und Radverkehrsnetz (Querungsstellen, Mischung mit quartierunverträglichem Verkehr usw.) sind ein subjektives und objektives Sicherheitsdefizit.
- Die Geschwindigkeit wird als zu hoch eingeschätzt im Verhältnis zu den vorhandenen Sichtverhältnissen und dem nicht immer selbsterklärenden Strassenraum.

3.11.3 Wohn- und Aufenthaltsqualität

Reinach–Menziken ist ein ländliches Zentrum mit einem breiten Nutzungsangebot. Die Entwicklung in Richtung lässt aber folgende Probleme erkennen:

- Immer weiter in die Peripherie rückende Einkaufsnutzungen und die Ausrichtung auf andere regionale Zentren entleeren das Zentrum von Reinach.
- Die genannten Probleme der Verkehrssicherheit sowie Luft- und Lärmimmissionen verschlechtern die Wohnqualität insbesondere in den Quartieren und den Reiz für Freizeitaktivitäten. Dies führt zu einer anonymen, den Strassen abgewandten Lebenskultur.

4. ZIELSETZUNGEN

4.1 Verkehrsqualität und Erschliessung erhalten

Das Bevölkerungswachstum von Reinach ist kantonal unterdurchschnittlich. Wird dem Regionalen Entwicklungskonzept entsprochen und im Normalfall von weiteren Einzonungen abgesehen, so muss sich die Siedlung verdichten und müssen vorhandene Baureserven besser genutzt werden. Wie der «Stand der Erschliessung» zeigt, sind letztere mehrheitlich über die gesamte Gemeinde verteilt. Das Verkehrsaufkommen entwickelt sich entsprechend. Mit rund 69% MIV-Anteil bei den Berufstätigen, welche meistens zu Zeiten des grössten Verkehrsaufkommens unterwegs sind, werden die Verkehrsprobleme im gesamten Strassennetz zunehmen.

Mit der erhöhten Verkehrsbelastung stellt sich auch die Frage, ob die Erschliessung von Quartieren und Anlagen in genügendem Mass gewährleistet ist.

Die Auslastung des übergeordneten Strassennetzes führt zu Durchgangsverkehr in den Quartieren. Einerseits ist es notwendig, diesen Verkehr auf den Kantonsstrassen zu kanalisieren, andererseits können Alternativrouten bei einem ausgelasteten Kantonsstrassennetz gezielt zugelassen werden. In diesem Fall ist der Verkehr durch die Quartiere so zu lenken, dass die Zielsetzung gemäss den folgenden Kapiteln 4.2 «Verkehrssicherheit erhöhen» und 4.3 «Wohn- und Aufenthaltsqualität» immer noch erreicht werden können. Die Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr ist damit eine Rahmenbedingung für alle Verkehrsvorhaben.

Das Ziel ist, die negativen Auswirkungen auf das kommunale und regionale Verkehrsnetz zu reduzieren und gleichzeitig die Erschliessung zu gewährleisten. Dazu soll auf das Verkehrsverhalten Einfluss genommen werden (Verkehrsmenge, Verkehrsmittel- und Routenwahl) und die Qualität der Verkehrsanlagen entsprechend verbessert werden.

Ziel Verkehrsqualität und Erschliessung

- Fördern des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Radverkehrs und der kombinierten Mobilität
- Erschliessung mit dem Fuss- und Radverkehr, ÖV und MIV verbessern oder erhalten
- Leistungsoptimierung auf dem übergeordneten Verkehrsnetz
- Kanalisieren des Verkehrs auf dem übergeordneten Verkehrsnetz
- Optimieren des Parkraumangebots im Rahmen der Verkehrsqualitätssicherung

4.2 Verkehrssicherheit erhöhen

Zwischen 2011 und 2015 wurden in den knapp 190 polizeilich registrierten Unfällen 97 Personen verletzt (knapp 20 jährlich, darunter mindestens 3 Fussgänger und 4 Fahrradlenker). 93 Unfälle hatten lediglich Sachschäden zur Folge.

Bei Unfällen mit Personenschaden wird in der Regel die Polizei benachrichtigt. Bei kleineren Verletzungen und bei Sachschäden regeln die Unfallbeteiligten die Schadensfinanzierung häufig untereinander ohne Zuzug der Polizei. Die Gesamtzahl der Unfälle ist deshalb insgesamt höher als ausgewiesen.

Die Unfallgefahr ist infolge der vielerorts eingeschränkten Sicht und den unübersichtlichen Strassenzügen, Einmündungen und privaten Zufahrten in allen Quartieren relativ hoch.

Neben den ausgewiesenen jährlich rund 7 verletzten Verkehrsteilnehmer des Fuss- und Radverkehrs schätzt auch die Arbeitsgruppe die Verkehrssicherheit wegen der fehlenden Verkehrsberuhigung um Schulen / Kindergärten, der zu hohen Geschwindigkeit und der zum Teil mangelnden Sicht als negativ ein.

Ziel Verkehrssicherheit

- Unfallpotential auf Gemeindestrassen reduzieren
- Unfallpotential auf Kantonsstrassen reduzieren

4.3 Wohn- und Aufenthaltsqualität

Als Gegenpol zu einer Dezentralisierung von Verkaufsnutzungen soll mit einer erhöhten Aufenthaltsqualität im Zentrum deren Attraktivität gesteigert werden. Während mit dem Mittelstreifen bereits eine Aufwertung des Zentrums erfolgte, ist auch abseits der Kantonsstrassen Wert auf die Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu legen.

Mit dem im Abschnitt «Verkehrssicherheit» genannten Unfallpotential und den Gefahrenpunkten bei den Schulen ist angedeutet, dass die Wohnqualität in den Quartieren beeinträchtigt ist. Aussagen, wonach die Benutzung der Quartierstrassen als Schleichwege sowie generell hohe gefahrene Geschwindigkeiten bemängelt werden, unterstreichen dies. Neben dem Gefühl der Sicherheit sind Luft- und Lärmbelastungen ausschlaggebend für die Wohnqualität.

Ziel Wohn- / Aufenthaltsqualität

- Verbesserte Aufenthaltsqualität im Zentrum
- Verbesserte Wohnqualität in den Quartieren

5. FESTLEGEN DER HANDLUNGSFELDER

Die Zielsetzungen werden in diesem Kapitel konkretisiert und in verschiedene Handlungsfelder eingeteilt. Letztere richten sich im Grundsatz nach den Strategien der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU [26].

Unabhängig von den einzelnen Handlungsfeldern sind Massnahmen im Einklang mit den im Bericht der Raumplanung gemachten Kernaussagen (vgl. Kapitel 2.3) zu planen.

Die Priorisierung von Massnahmen erfolgt durch den Gemeinderat.

5.1 Erschliessungsqualität sichern

Geringe Verkehrsqualitäten beschränken sich derzeit auf die Hochhauskreuzung.

Für den Fuss- und Radverkehr soll ein flächendeckendes Netz von direkten und sicheren Verbindungen geschaffen werden. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf Schulwegen und Verbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der geplanten Bahnhaltstelle «Eien».

Der Bus bedient heute Haltestellen entlang der Kantonsstrassen K242 und K253. Die kommunale Planung muss sich also ansonsten darauf konzentrieren, die Zufahrtsachsen K242, K253 und auch K333 bezüglich der Leistungsfähigkeit zu optimieren, insbesondere, um den öffentlichen Busbetrieb weiter zu fördern.

Die Anbindung mit dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr ist bezüglich der Taktfrequenz bereits sehr gut. Eine weitere Taktverdichtung ist nicht geplant und liesse sich – wie auch das Erhöhen der Reisegeschwindigkeit – nur langfristig und mit grossem infrastrukturellem Aufwand erreichen. Mit der Haltestelle «Eien» ist allerdings eine bessere Erschliessung des Gebiets «Moos» geplant.

Die Erschliessungsqualität bezieht auch das Anbinden der Quartiere und des Industriegebiets «Moos» an das übergeordnete Netz mit ein. Um den Verkehr effizient auf das übergeordnete Strassennetz zu leiten oder die Verbindung zwischen einzelnen Quartieren sicherzustellen, sind entsprechend ausgebildete Strassen zweckmässig. Diese sollen entsprechend ausgewiesen und folglich als Sammelstrassen klassiert werden (Abschnitte ausserhalb Baugebiet als Verbindungsstrassen). Dazu gehören neu die bisher als Erschliessungsstrassen klassierten Strassen Griensammlerstrasse, Feldstrasse, Kanalstrasse und die westliche Moosstrasse. Ebenfalls als Sammelstrasse wird ein künftiger, durchgehender Bügel der Neumühlestrasse zwischen der Kanalstrasse und der K242 klassiert.

- E1 Leistungsoptimierung der Hochhauskreuzung
- E2 Schliessen der Lücken im Rad- und Fussverkehrsnetz
- E3 Mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder ungenügend erschlossene Gebiete werden auf eine Erweiterung des Busnetzes geprüft. Dabei ist eine Distanz zur nächsten Haltestelle $\leq 300\text{m}$ anzustreben.
- E4 Die zusätzliche Bahnhaltestelle «Eien» soll realisiert werden.
- E5 Strassenklassierung Sammelstrassen und Verbindungsstrassen umsetzen

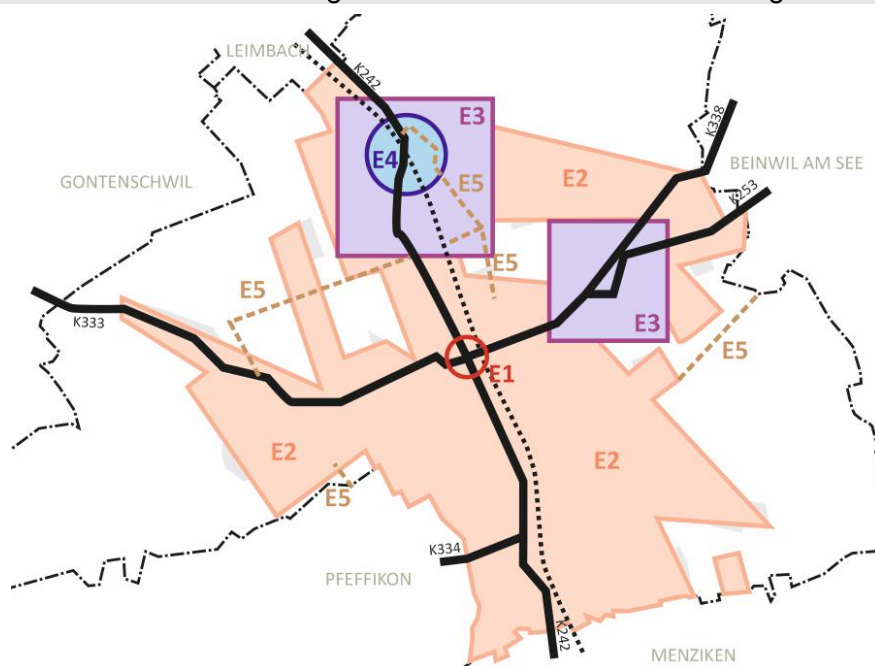


Abb. 27 Handlungsfeld Erschliessungsqualität «E»

5.2 Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Wie die Unfallauswertung zeigt, ist der grösste Teil der Unfälle über das gesamte Gemeindegebiet verteilt. Daneben ist bezüglich der nachfolgenden Ansätze ein besonderes Augenmerk auf die genannten Unfallhäufungen bei Knoten und die Unfälle beim Queren im südwestlichen Wohnquartier zu richten.

Um die Verkehrssicherheit auf den Gemeindestrassen zu verbessern müssen unter Einbezug der Bevölkerung die Verkehrssicherheitsprobleme genau erörtert werden. Darauf basierend sind die entsprechenden Massnahmen zu ermitteln. Dabei ist abzuwägen zwischen baulichen Massnahmen (Sichtverbesserung an Knoten und Einmündungen, Verkehrstrennung, punktuelle Massnahmen wie Querungshilfen, Verbesserung der Beleuchtung usw.) und betrieblichen Massnahmen (Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrs- / Lotsendienst usw.). Ein Konzept soll die Grundlage für allfällige Massnahmen bilden.

- S1 Sanieren von unfallträchtigen Knoten auf dem Kantonsstrassennetz
- S2 Verkehrssicherheitskonzept auf Gemeindestrassen

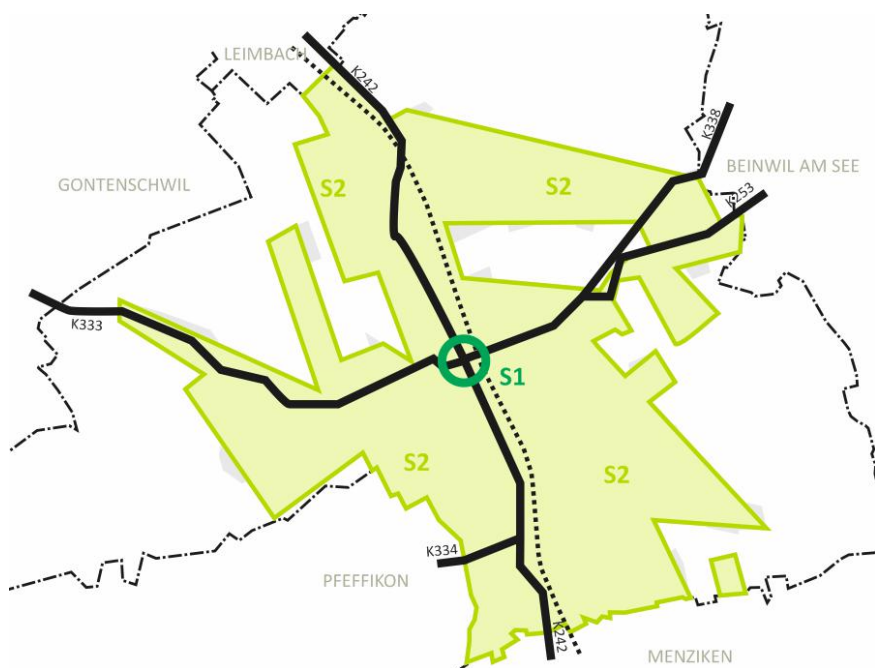


Abb. 28 Handlungsfeld Sicherheit «S»

5.3 Strassenraumgestaltung

Die Hauptstrasse K242 im Zentrum von Reinach wurde im Jahr 2010 saniert. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sah unter anderem eine Anpassung des Querschnitts mit einem Mehrzweckstreifen und die Aufwertung der Seitenräume vor.

Mit der Sanierung der Alten Strasse wurden auch auf Gemeindestrassen einige Verkehrsberuhigungs- bzw. Gestaltungselemente umgesetzt.

In Siedlungsteilen mit gleichem Nutzungszweck soll auch ein einheitliches Strassenbild vorherrschen. Dies wird angestrebt, um die Verkehrsteilnehmenden auf die jeweiligen Situationen und mögliche Gefahren im Strassenraum zu sensibilisieren. Das Strassenbild muss auf die jeweiligen Erfordernisse von Siedlung und Verkehr abgestimmt sein. Unterschieden wird nach verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen.

- G1 Übergeordnetes Gestaltungskonzept bei Sanierungen von Gemeindestrassen
- G2 Übergeordnetes Gestaltungskonzept bei Sanierungen von Kantonsstrassen

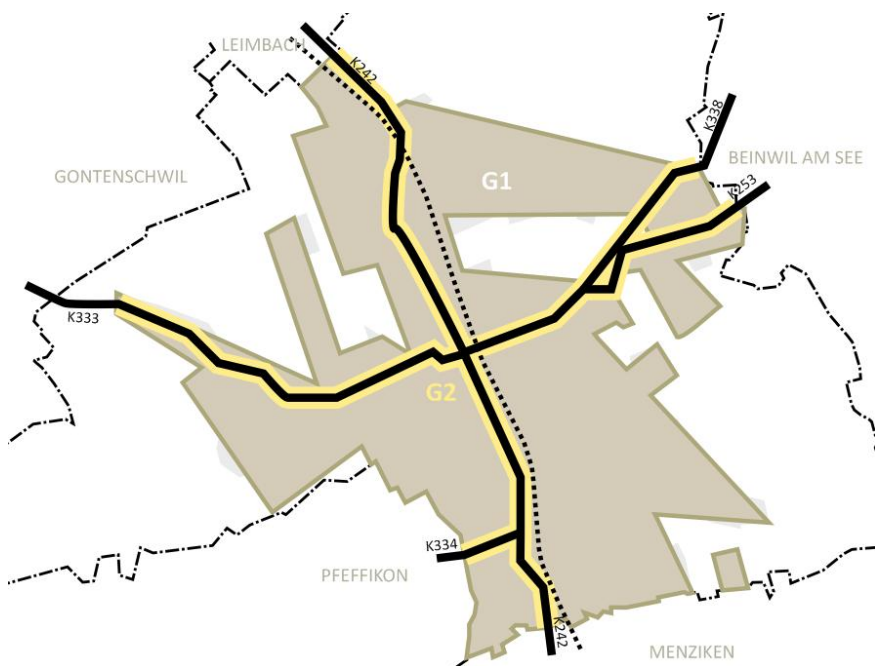


Abb. 29 Handlungsfeld Strassenraumgestaltung «G»

5.4 Parkierung

Je nach Nutzung, Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln usw. bestehen unterschiedliche Anforderungen an die Parkierung. Mit der im Jahr 2016 in Rechtskraft erwachsenen Bau- und Nutzungsordnung sowie dem Parkierungsreglement aus dem Jahr 2015 verfügt die Gemeinde über die notwendigen Instrumente zur gezielten Steuerung der Parkierung im Gemeindegebiet.

Die vorherrschenden Rahmenbedingungen müssen im Tagesgeschäft gezielt im Hinblick auf das Zusammenspiel von Siedlung und Verkehr genutzt werden. Bei grösseren Bauvorhaben ist die Anzahl zu erstellender Parkfelder gemäss den Regelungen in der BNO auf ein der örtlichen Situation angepasstes Mass festzulegen (unter Berücksichtigung der verkehrlichen Kapazitäten). Wenn Parksuchverkehr verschiedener Parkierungsanlagen entsteht, ist ein Parkleitsystem unter Mitfinanzierung der wesentlichen Verkehrserzeuger zu erstellen. Einzelne Parkierungsanlagen in zumutbarer Gehdistanz sollen möglichst zu grösseren Anlagen zusammengefasst werden. Dies ist in den entsprechenden Nutzungsplänen / Baubewilligungen als Randbedingung festzulegen.

Die umliegenden Gemeinden sind bei der Ausarbeitung von Parkierungsregelungen beratend zu unterstützen. Dabei ist ein besonderer Fokus auf die Koordination im Hinblick auf mögliche Verdrängungseffekte, Wechselwirkungen und Gestaltung der Bewirtschaftungsgrenzen zu legen.

- P1 Absprache mit umliegenden Gemeinden
- P2 Reduzieren der Verkehrserzeugung

5.5 Vernetzung der Verkehrsträger

Zur Vernetzung der Verkehrsträger ist bei Umsteigeknoten die entsprechende Infrastruktur notwendig. Bei der geplanten Bahnhaltestelle «Eien» sind deshalb Bike+Ride und Park+Ride-Anlagen vorzusehen.

V1 Bike+Ride und Park+Ride-Anlagen bei der geplanten Bahnhaltestelle «Eien»

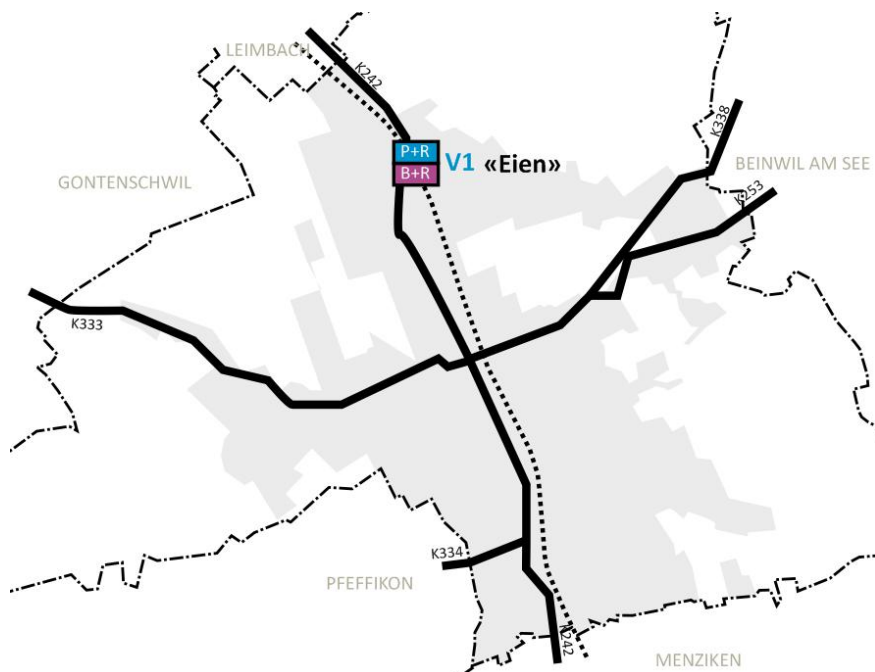


Abb. 30 Handlungsfeld Vernetzung «V»

5.6 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement beinhaltet Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das zu Fussgehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln anregen und das effizientere Nutzen der individuellen motorisierten Verkehrsmittel erlauben. Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements fördern den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel und ergänzen damit die klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen,

Ein Teil der Massnahmenbereiche wirkt direkt auf Verkehrserzeuger. So werden im Rahmen von Umnutzungen und Neubauprojekten Mobilitätskonzepte verlangt. Ausserdem wirkt die Gemeinde mit Mobilitätsberatungen für Firmen und Mobilitätspartner der mangelhaften Verkehrsqualität entgegen (der Kanton bietet für die Gemeinde und für Firmen eine kostenlose Erstberatung an) und sichert die zukünftige Mobilität für Unternehmen und für die Bevölkerung, indem eine wegweckspezifisch optimale Wahl der Mobilitätsform vorgeschlagen wird.

Ein weiterer Teil des Mobilitätsmanagements besteht in der Information und Sensibilisierung der Bevölkerung.

Ein letzter Punkt ist, Fahrgemeinschaften zugunsten eines höheren Fahrzeugbesetzungsgrads und andere Mobilitätsformen ohne eigenen Personenwagen zu fördern.

- M1 Mobilitätsmanagement in Verfahren
- M2 Mobilitätsberatung für Verwaltung und Unternehmen
- M3 Mobilitätsinformation für die Bevölkerung
- M4 Sensibilisierung gegenüber dem Mobilitätsverhalten
- M5 Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Mobilitätsdienstleistung

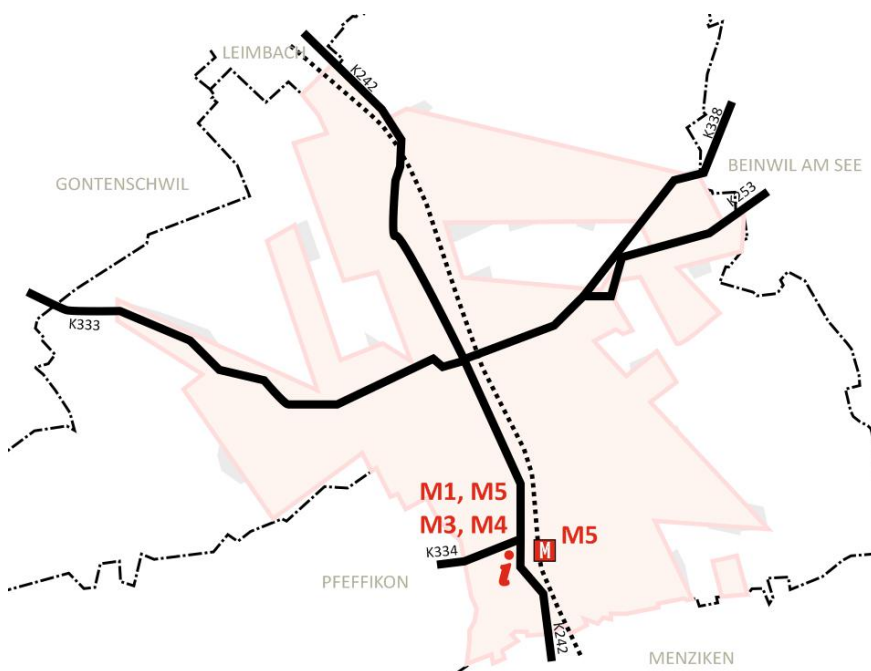


Abb. 31 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement «M»

5.7 Verkehrsmanagement

Derzeit besteht zwar kein Bedarf für ein Verkehrsmanagement in Reinach. Werden negative Auswirkungen des Leistungsengpasses an der Hochhauskreuzung massgebend oder entwickeln sich problematische Leistungsengpässe im Zentrum von Reinach, soll auf ein Verkehrsmanagementkonzept zurückgegriffen werden können. Die künftige Strasseninfrastruktur muss ausserdem darauf ausgelegt sein, den öffentlichen Busbetrieb zu priorisieren.

Von einer Dosierung aus Richtung Menziken ist eher abzusehen. Der Hauptsächliche Verkehr aus dieser Richtung wird in Menziken und Umgebung selbst erzeugt, so dass eine wirksame Dosierung im Bereich der Gemeindegrenze erfolgen müsste. Damit würde der Rückstau im Siedlungsgebiet von Menziken erfolgen und es gäbe zudem viele Möglichkeiten zur Umfahrung durch die Wohnquartiere.

D1 Erstellen eines Grobkonzepts zur Verkehrslenkung auf den hauptsächlichen Einfallsachsen K242 und K252.



Abb. 32 Handlungsfeld Verkehrsmanagement (Dosierung) «D»

6. MASSNAHMENBEREICHE

6.1 Handlungsfeld E – Erschliessungsqualität

Handlungsfeld E	Erschliessungsqualität
Massnahmenbereich E1	Leistungsoptimierung

Zielsetzungen

Leistungsoptimierung auf dem übergeordneten Verkehrsnetz

Kanalieren des Verkehrs auf dem übergeordneten Verkehrsnetz

Beschreibungen

Im Zusammenhang mit einer Sanierung der Sandgasse überarbeitet der Kanton ein Projekt, in welchem auch die Hochhauskreuzung einbezogen ist. Die Gemeinde beteiligt sich aktiv an der Planung, um die formulierten Zielsetzungen in den Planungsprozess einzubringen.

Die Route Kanalstrasse–Wiesenstrasse soll bei einer Sanierung auf einen den heutigen Anforderungen entsprechenden Standard ausgebaut werden (DTV = ca. 1'500 Fz/Tag, Klassierung nach Massnahmenbereich E5).

Der notwendige Raum für einen durchgehenden Bügel der Neumühlestrasse zwischen der K242 und der Kanalstrasse wird durch eine Gestaltungs-/Erschliessungsplanpflicht sichergestellt.

Voraussetzungen/ Koordination	Koordination mit Kanton unbedingt erforderlich.
Zuständigkeit	Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinde, AAR
Bezug zu anderen Bereichen	E5, A1, G2, S1, M1–5
Stand der Bearbeitung	Leistungsuntersuchungen begonnen, Projektstart Kanton erfolgt.
Etappierung	–
Termine	2021
Kosten	Teilprojekte Hochhauskreuzung und Sandgasse: ca. CHF 5 Mio. (dekretsgemässer Anteil Gemeinde CHF 2 Mio.). Sanierung Kanalstrasse: ca. CHF 1 Mio.

Handlungsfeld E	Erschliessungsqualität
Massnahmenbereich E2	Fuss- und Radverkehrsnetz

Zielsetzungen

Erschliessung mit dem Fuss- und Radverkehr verbessern

Beschreibungen

Für die Haupt- und Nebenrouten der kommunalen Fuss- und Radverkehrsnetze ist ein minimaler Ausbaustandard in Abhängigkeit des übergeordneten Verkehrsregimes zu definieren. Unter anderem ist dabei der Komfortstandard für ein hindernisfreies Befahren / Begehen festzulegen (bei Rinnen, Gehwegabsenkungen, Schächten usw.).

Die Gemeinde legt den Standard fest und setzt ihn bei fälligen Bauvorhaben um.

Die Gemeinde prüft überdies das Fuss- und Radverkehrsnetz (Netzanalyse) periodisch bezüglich einer lückenlosen Erschliessung.

Wege des Fuss- und Radverkehrsnetzes sind rechtlich zu sichern. Je nach Gegebenheit kann dies über eine öffentlich-rechtliche (Sondernutzungsplan, Landumlegung, Widmung) oder eine privatrechtliche Sicherung (Dienstbarkeit, Pacht- und Baurechtsvertrag, Landerwerb, Duldung) bewerkstelligt werden.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	S2
Stand der Bearbeitung	nicht begonnen.
Etappierung	bedarfsweise Etappierung der Umsetzung
Termine	Erarbeiten des Standards 2019, im Anschluss: Umsetzung
Kosten	in der Erarbeitung von S2 eingerechnet.

Handlungsfeld E	Erschliessungsqualität
Massnahmenbereich E3	Erweiterung des Busnetzes

Zielsetzungen

Erschliessung mit dem ÖV verbessern

Beschreibungen

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder ungenügend erschlossene Gebiete werden auf eine Erweiterung des Busnetzes geprüft. Dabei wird eine Distanz zur nächsten Haltestelle ≤ 300 m angestrebt. Es sind drei wesentliche Gebiete von einer ungenügenden Haltestelle betroffen:

Westliches Gebiet (Richtung Gontenschwil): Mit der neuen Überbauung Hinterberg am östlichen Siedlungsrand von Reinach entstehen in absehbarer Zeit 81 Wohneinheiten. Der Bedarf einer Anbindung an den öffentlichen Verkehr steigt damit weiter an. Die Gemeinde Gontenschwil ist derzeit aber nicht an einer Erschliessung mit dem öffentlichen Bus nach Reinach/Menziken interessiert. Eine wirtschaftlich zweckmässige Lösung wurde bisher nicht gefunden. Daher wird eine Ausdehnung des Busnetzes in diese Richtung derzeit nicht aktiv weiterverfolgt.

Östliches Gebiet (Richtung Beinwil am See): Die Gemeinde erachtet die Erschliessung des Grenzgebiets als genügend. Im Hinblick auf die Bautätigkeit im Gebiet der Kirchenbreitestrasse und der nahe gelegenen Nutzungen mit öffentlichem Interesse (Abteilung Bau und Planung usw.) kann zwar in den nächsten Jahren trotzdem das Bedürfnis für eine zusätzliche Haltestelle bei der Verzweigung Sandgasse/Zihlstrasse entstehen, von einem Einbezug in den Massnahmenbereich wird aber derzeit abgesehen.

Nördliches Gebiet (Richtung Aarau): Die Erschliessung des nördlichen Gebiets und des Gebiets «Moos» erfolgt durch die gemäss Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr als laufend klassierte Massnahme «Neue Haltestelle Reinach Eien» der WSB (siehe Massnahmenbereich E4). Bis zur Inbetriebnahme dieser neuen Bahnhaltstelle soll eine provisorische Erweiterung des Busnetzes geprüft werden. Die Finanzierung (voraussichtlich vor allem laufende Kosten) hat ohne die Beteiligung des Kantons zu erfolgen.

Voraussetzungen/ Koordination	Bedürfnis der Anwohnenden, betriebliche Umsetzbarkeit Busbetrieb
Zuständigkeit	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Busbetriebe
Bezug zu anderen Bereichen	E4
Stand der Bearbeitung	nicht begonnen
Etappierung	langfristige Umsetzung, kurzfristig nur Bereich E4
Termine	--
Kosten	--

Handlungsfeld E	Erschliessungsqualität
Massnahmenbereich E4	Bahnhaltestelle «Eien»

Zielsetzungen

Erschliessung mit dem ÖV verbessern

Beschreibungen

Nicht nur im Hinblick auf Nutzungserweiterungen und Verdichtungen im Gebiet ist die im Richtplan festgelegte und im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr als laufende Massnahme enthaltene Haltestelle «Eien» der WSB zu realisieren. Die Art und Ausgestaltung der Haltestelle ist noch völlig offen und die Kosten sind zu diesem Zeitpunkt schwer abzuschätzen. Im einfachsten Fall (Perronkante mit Witterungsschutz an einspuriger Strecke) betragen sie rund CHF 1 Mio. Auf die Anbindung der Haltestelle an das Fuss- und Radverkehrsnetz muss besonderen Wert gelegt werden.

Da die Umsetzung einer Bahnhaltestelle eine längere Planungsphase voraussetzt, ist der Prozess voranzutreiben. Der nächste Schritt ist das Ausarbeiten eines generellen Projekts mit Kostenschätzung. Die Gemeinde beantragt beim Kanton einen Projektstart.

Als kurzfristige Lösung wird die Erweiterung der Buslinie in das Gebiet «Moos» geprüft.

Voraussetzungen/ Koordination	Zustimmung ÖV-Betreiber
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde, ÖV-Betreiber
Bezug zu anderen Bereichen	E3
Stand der Bearbeitung	nicht begonnen
Etappierung	Erweiterung Buslinie, Bau der WSB-Haltestelle «Eien»
Termine	–
Kosten	Projektkosten Bahnhaltestelle «Eien» ca. CHF 20'000.–

Handlungsfeld E	Erschliessungsqualität
Massnahmenbereich E5	Strassenklassierung umsetzen

Zielsetzungen

Kanalieren des Verkehrs auf dem übergeordneten Verkehrsnetz

Beschreibungen

Die Strassen in Reinach, welche den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen sammeln und dem übergeordneten Verkehrsnetz (Kantonsstrassen) zuführen oder die Verbindungen zwischen Quartieren herstellen, werden als Sammelstrassen klassiert. In einem Gestaltungs- oder Verkehrssicherheitskonzepts werden sie in der Regel einheitlich behandelt.

Als Sammelstrassen werden neu die innerhalb des Baugebiets liegenden Abschnitte der Kanalstrasse, der Wiesenstrasse von der Kanalstrasse bis zur K242 und der teilweise noch nicht durchgängigen Neumühlestrasse klassiert. Die ausserhalb des Baugebiets liegenden Abschnitte dieser Strassen werden als Lokalverbindungsstrassen klassiert. Die Gemeinde stellt sicher, dass bei Bautätigkeit der notwendige Raum für den Ausbau der Neumühlestrasse erhalten bleibt.

Weiter werden neu als Sammelstrassen die innerhalb des Baugebiets liegenden Abschnitte der Griensammlerstrasse und der Herrenwegstrasse klassiert. Die ausserhalb des Baugebiets liegenden Abschnitte dieser Strasse werden ebenfalls als Lokalverbindungsstrassen klassiert.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	E1, G1, S2
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	Umsetzung mit Massnahme G1
Termine	Umsetzung mit Massnahme G1
Kosten	Integriert in G1

6.2 Handlungsfeld S – Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Handlungsfeld S	Sicherheit der Strasseninfrastruktur
Massnahmenbereich S1	Sanierung unfallträchtiger Knoten

Zielsetzungen

Unfallpotential auf Kantonsstrassen reduzieren

Beschreibungen

Die Gemeinde beantragt beim Kanton, bei einer Sanierung oder Umgestaltung des Knotens Hochhauskreuzung ein besonderes Augenmerk auf das Unfallgeschehen zu legen.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit	Kanton
Weitere Beteiligte	
Bezug zu anderen Bereichen	E1, G2
Stand der Bearbeitung	Projekt in Bearbeitung
Etappierung	–
Termine	Hochhauskreuzung: 2017 bis Realisierung
Kosten	Hochhauskreuzung: vgl. E1

Handlungsfeld S

Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Massnahmenbereich S2**Verkehrssicherheitskonzept****Zielsetzungen**

Unfallpotential auf Gemeindestrassen reduzieren

Beschreibungen

Unter Einbezug der Bevölkerung bzw. geeigneten Stellvertretern wird ein Verkehrssicherheitskonzept erarbeitet. Darin werden Verkehrssicherheitsprobleme auf Gemeindestrassen und verschiedene Möglichkeiten zu deren Behebung erörtert.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	E2, G1
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	gebietsweises Vorgehen möglich
Termine	2019
Kosten	CHF 35'000.– (Planungskosten)

6.3 Handlungsfeld G – Gestaltung des Strassenraums

Handlungsfeld G	Gestaltung des Strassenraums
Massnahmenbereich G1	Gestaltungskonzept bei Sanierungen GS

Zielsetzungen

Unfallpotential auf Gemeindestrassen reduzieren

Verbesserte Wohnqualität in den Quartieren

Beschreibungen

Ein nutzungsgerechter Ausbaustandard wird festgelegt und bei Strassensanierungen unter der Wahrung der Verhältnismässigkeit bestmöglich umgesetzt. Der Standard wird auf der Basis des Verkehrssicherheitskonzepts (siehe Massnahmenbereich S2) bestimmt. Künftige Projekte werden auf die Einhaltung des Standards geprüft.

Voraussetzungen/ Koordination	Verkehrssicherheitskonzept
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	S2
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	Kombination mit S2 zweckmässig.
Termine	2020
Kosten	CHF 15'000.– (Planungskosten)

Handlungsfeld G	Gestaltung des Strassenraums
Massnahmenbereich G2	Gestaltungskonzept bei Sanierungen KS

Zielsetzungen

- Unfallpotential auf Kantonsstrassen reduzieren
- Verbesserte Aufenthaltsqualität im Zentrum

Beschreibungen

In Zusammenarbeit mit der Gemeinde entwickelt der Kanton eine Strategie für die Gestaltung der Kantonsstrassen auf den Zufahrtsachsen zur Hochhauskreuzung, insbesondere der Aarauerstrasse, und setzt diese um.

Die Umsetzung des sich in Planung befindlichen Betriebs- und Gestaltungskonzepts Sandgasse soll vorangetrieben werden. Dabei ist die Hochhauskreuzung in die Planung einzubeziehen. Die Gemeinde arbeitet aktiv am Planungsprozess mit dem Kanton.

Voraussetzungen/ Koordination	Koordination mit Kanton für Betriebs- und Gestaltungskonzept
Zuständigkeit	Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	S1, A1
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	–
Termine	–
Kosten	unbekannt

6.4 Handlungsfeld P – Parkierung

Handlungsfeld P	Parkierung
Massnahmenbereich P1	Absprache mit umliegenden Gemeinden

Zielsetzungen

Optimieren des Parkraumangebots im Rahmen der Verkehrsqualitätssicherung

Beschreibungen

Die umliegenden Gemeinden sind bei der Ausarbeitung von Parkierungsregelungen beratend zu unterstützen. Dabei ist ein besonderer Fokus auf die Koordination im Hinblick auf mögliche Verdrängungseffekte, Wechselwirkungen und Gestaltung der Bewirtschaftungsgrenzen zu legen.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit	Gemeinde
Weitere Beteiligte	
Bezug zu anderen Bereichen	P2
Stand der Bearbeitung	Parkierungsreglement rechtskräftig
Etappierung	–
Termine	laufend
Kosten	–

Handlungsfeld P	Parkierung
Massnahmenbereich P2	Reduzieren der Verkehrserzeugung

Zielsetzungen

Optimieren des Parkraumangebots im Rahmen der Verkehrsqualitätssicherung

Beschreibungen

Es wurden in jüngster Zeit verschiedene Vorschriften in den entsprechenden Rechtstexten aufgenommen, darunter:

- Festlegung der Obergrenze des Parkfelder-Angebots in der BNO.
- Kompetenz des Gemeinderats zur weiteren Reduktion des Parkfelder-Angebots, wo dies unter der Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse möglich ist.
- Möglichkeit, das (zeitliche und monetäre) Bewirtschaften öffentlich zugänglicher Anlagen vorzuschreiben.
- Zusammenfassen einzelner Anlagen durch das Festlegen in Gestaltungs- und Sondernutzungsplanvorschriften.
- Verpflichtung für grössere Parkierungsanlagen, sich an einem Parkleitsystem zu beteiligen.

Die Vorschriften aus den Rechtstexten gilt es nun sachgemäss umzusetzen sowie deren Zweckmässigkeit periodisch zu prüfen. Bei Bedarf sind Anpassungen (BNO, Parkierungsreglement) auszuarbeiten.

Voraussetzungen/ Koordination	-
Zuständigkeit	Gemeindeversammlung
Weitere Beteiligte	
Bezug zu anderen Bereichen	P1
Stand der Bearbeitung	-
Etap pierung	-
Termine	Laufend, periodische Prüfung
Kosten	-

6.5 Handlungsfeld V – Vernetzen der Verkehrsträger

Handlungsfeld V	Vernetzen der Verkehrsträger
Massnahmenbereich V1	Bike+Ride, Park+Ride

Zielsetzungen

Fördern des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

Bei der zukünftigen Bahnhofstestelle «Eien» sind Abstellanlagen für Personenwagen und Velos die Infrastruktur einzuplanen.

Voraussetzungen/ Koordination	Haltestelle «Eien» wird realisiert.
Zuständigkeit	Gemeinde
Weitere Beteiligte	ÖV-Betreiber
Bezug zu anderen Bereichen	E3, E4
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	–
Termine	abhängig von E4
Kosten	derzeit noch unklar

6.6 Handlungsfeld M – Mobilitätsmanagement

Handlungsfeld M	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich M1	Mobilitätsmanagement in Verfahren

Zielsetzungen

Fördern des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

Die Gemeinde Reinach stellt sicher, dass bei Bauprojekten die Pflicht zur Prüfung und Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements im Rahmen von Planungen, Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen oder des Baubewilligungsverfahrens verankert wird und dass im Rahmen der Prozesse auf das vorhandene Beratungsangebot hingewiesen wird. Angesprochen werden dabei sowohl Projekte der Wohnnutzung (grössere zusammenhängende Wohnsiedlungen) als auch Projekte aus Gewerbe, Dienstleistung, Verkauf und Freizeit.

Mit einem im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu genehmigenden Mobilitätskonzept hat die Bauherrschaft aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzenden (Mitarbeitende, Besuch, Kundschaft, Bewohnende usw.) im Sinn der verkehrlichen Zielsetzungen der Planung bewältigt wird.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	E1, A1, P
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	–
Termine	ab sofort, laufend
Kosten	–

Handlungsfeld M	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich M2	Mobilitätsberatung Verwaltung und Unternehmen

Zielsetzungen

Fördern des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

Die Gemeinde bietet bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen und Akteuren von neuen, zusammenhängenden Wohnsiedlungen eine Mobilitätsberatung im Sinn eines Startimpulses an. Dabei nutzt die Gemeinde die fachliche Unterstützung des Kantons und Unternehmen wie aargaumobil. In einem Erstgespräch zwischen den Unternehmensverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des Mobilitätsmanagements werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen, existierende und absehbare Probleme analysiert.

Die Gemeinde Reinach nimmt ihre Vorbildfunktion gegenüber ansässigen Verkehrserzeugern wahr und setzt verwaltungsintern Massnahmen des Mobilitätsmanagements um. In einem Konzept analysiert sie die relevanten Verkehrsvorgänge und Handlungspotentiale und entwickelt ein zielführendes Massnahmenprogramm.

Voraussetzungen/ Koordination	Koordination und Kommunikation mit beratenden Stellen.
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	E1, A1, P
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	–
Termine	ab 2018 laufend
Kosten	gemeindeverwaltungsinterner Aufwand unklar

Handlungsfeld M	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich M3	Mobilitätsinformation für die Bevölkerung

Zielsetzungen

Fördern des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

Mit dem Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung pflegt und baut Reinach sein Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätsstruktur aus. Die Gemeinde informiert über Mobilitätsangebote und dessen Entwicklung.

Auf der Webseite der Gemeinde werden Kurzinformationen zu bestehenden Angeboten gegeben und entsprechende weiterführende Webseiten wie z.B. «Mobility Carsharing», «Mobilitätsdurchblick», «Schweizmobil» usw. verlinkt.

Die Neuzuzüger in die Gemeinde Reinach erhalten bei der Anmeldung auf der Gemeindeverwaltung ein Set mit Mobilitätsinformationen zum öffentlichen Verkehr, Fuss- und Radverkehr, zu Angeboten im Bereich Mobilitätsmanagement. zu Ausflugszielen usw. Für den Inhalt und die Gestaltung des Sets kann die Gemeinde auf Vorlagen und Erfahrungen anderer Gemeinden wie Baden oder Zofingen zurückgreifen.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	E1, A1, P
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	–
Termine	ab 2018 laufend
Kosten	–

Handlungsfeld M	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich M4 Sensibilisierung gegenüber dem Mobilitätsverhalten	

Zielsetzungen

Fördern des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

Die Unternehmen und die Bevölkerung der Gemeinde Reinach (Wohnbevölkerung gesamthaft sowie ausgewählte Zielgruppen wie Senioren, Jugendliche, Ausflügler, grosse Verkehrserzeuger usw.) werden mittels gezielter Information, Anreizen und Aktionen zur Sensibilisierung über die verschiedenen, in der Gemeinde vorhandenen Mobilitätsangebote informiert und zu den Vorteilen einer bewussten Verkehrsmittelwahl aufgeklärt.

Mögliche Aktionen für Unternehmen auf der Basis eines zu entwickelnden Aktionsprogramms sind beispielsweise «bike to work» (www.biketowork.ch), Eco-Drive-Kurse (Organisation von Verkehrsverbänden, Kursanbietern, Bundesstellen und privaten Organisationen.), Vorführungen von energieeffizienten Fahrzeugen (z.B. durch die Agentur EcoCar) und Elektrovelos, das Durchführen von Mobilitätsapéros usw.

Mögliche Aktionen für die Bevölkerung sind beispielsweise die Durchführung eines Mobilitätstages, «Einkaufen ohne Auto» mit Einbezug des im Zentrum ansässigen Gewerbes, «Velofahren in und rund um Reinach», Durchführung einer EcoCar- oder E-Bike-Vorführung im Rahmen von bestehenden Gemeindeanlässen usw.

Die Gemeinde Reinach bewirbt das vom Departement Bildung, Kultur und Sport des Kantons Aargau und aargaumobil entwickelte Angebot «Schule Mobil» in ihren 5. Klassen der Primarschule und 1. bis 3. Klassen der Oberstufe. Verschiedene Module während jeweils maximal einem Tag werden durch die Fachexperten direkt bei den angemeldeten Schulklassen durchgeführt und sind innerhalb des bei aargaumobil verfügbaren Rahmenbudgets für die Gemeinde kostenlos.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit	Gemeinde
Weitere Beteiligte	Fachexperten, Bildungsverantwortliche
Bezug zu anderen Bereichen	E1, A1, P
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	–
Termine	ab 2018 laufend
Kosten	abhängig vom zu entwickelnden Aktionsprogramm

Handlungsfeld M	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich M5	Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, Mobilitätsdienstleistung

Zielsetzungen

Fördern des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und der kombinierten Mobilität

Beschreibungen

Die Gemeinde Reinach prüft mit Mobility Carsharing Schweiz oder einem anderen Car-Sharing-Unternehmen die Einrichtung eines zusätzlichen, öffentlich zugänglichen Mobility-Standorts auf dem Gemeindegebiet. Dabei werden auch die Modalitäten bzw. Bedingungen bezüglich einer allfälligen Umsatzgarantie durch die Gemeinde besprochen. Das bestehende und das neue Angebot werden von der Gemeinde mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen bei der Bevölkerung beworben.

Die Gemeinde unterstützt das Bilden von Fahrgemeinschaften, indem sie solche propagiert und in ihrem Internetauftritt renommierte Seiten wie z.B. «mitfahrgelegenheit.ch» (BlaBlaCar) oder «flinc.org» verlinkt.

Mobilitätsdienstleistungsbetriebe wie Taxi-Unternehmen, Bürger- und Ruf- und Shuttlebusse und nutzerspezifische Angebote wie die Beförderungsdienstleistung «Mobilität im Alter» werden seitens der Gemeinde unterstützt, z.B. indem geeignete Standorte für das Ein- und Aussteigenlassen markiert werden.

Voraussetzungen/ Koordination	–
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	E1, A1, P
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	–
Termine	ab sofort, laufend
Kosten	–

6.7 Handlungsfeld D – Verkehrsmanagement

Handlungsfeld D	Verkehrsmanagement
Massnahmenbereich D1	Verkehrsmanagementkonzept

Zielsetzungen

Leistungsoptimierung auf dem übergeordneten Verkehrsnetz

Verbesserte Aufenthaltsqualität im Zentrum

Beschreibungen

Wenn die Verkehrsqualität an der Hochhauskreuzung selbst mit dessen Sanierung und den weiteren im KGV vorgeschlagenen Massnahmen infolge der Verkehrszunahme nicht mehr genügt, wird ein Verkehrsmanagementkonzept erstellt und umgesetzt. Die Gemeinde stellt zu gegebener Zeit einen entsprechenden Antrag beim Kanton.

Voraussetzungen/ Koordination	Koordination zwischen Kanton (federführend) und Gemeinde
Zuständigkeit	Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinde
Bezug zu anderen Bereichen	–
Stand der Bearbeitung	–
Etappierung	–
Termine	bei Bedarf
Kosten	derzeit noch unklar

7. UMSETZUNG

Eine zusammengefasste Darstellung der Massnahmen findet sich in Form eines Übersichtsplans im Anhang 6. Die Umsetzbarkeit wird wie folgt beurteilt:

Massnahmenbereich	Kap.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	...
E Erschliessungsqualität sichern	6.1							
E1 Leistungsoptimierung							!	
E2 Fuss- und Radverkehrsnetz							!	
E3 Erweiterung des Busnetzes		abhängig von PostAuto Schweiz AG						
E4 Bahnhofstestelle «Eien»		abhängig von Kanton und WSB						
E5 Strassenklassierung umsetzen							!	
S Sicherheit der Strasseninfrastruktur	6.2							
S1 Sanierung unfallträchtiger Knoten							!	
S2 Verkehrssicherheitskonzept							!	
G Gestalten des Strassenraums	6.3							
G1 Gestaltungskonzept bei Sanierungen von Gemeindestrassen							!	
G2 Gestaltungskonzept bei Sanierungen von Kantonsstrassen		abhängig von Kanton						
P Parkierung	6.4							
P1 Absprache mit umliegenden Gemeinden							!	
P2 Reduzieren der Verkehrserzeugung							!	
V Vernetzen der Verkehrsträger	6.5							
V1 Bike+Ride, Park+Ride		abhängig von E4 (Bahnhofstestelle «Eien»)						
M Mobilitätsmanagement	6.6							
M1 Mobilitätsmanagement in Verfahren							!	
M2 Mobilitätsberatung Verwaltung und Unternehmen							!	
M3 Mobilitätsinformation für die Bevölkerung							!	
M4 Sensibilisierung gegenüber dem Mobilitätsverhalten							!	
M5 Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Mobilitätsdienstleistung							!	
D Verkehrsmanagement	6.7							
D1 Verkehrsmanagementkonzept		abhängig von Kanton						




	Erarbeitung/ Planung und Einführung
	laufende Umsetzung und laufende Kontrolle
	Wirkungskontrolle KGV

Abb. 33 Zeitliche Umsetzbarkeit

8. WIRKUNGSKONTROLLE

8.1 Zeitpunkt der Durchführung

Um eine Kontrolle der Umsetzung dieses kommunalen Gesamtplan Verkehrs und der Wirkung getroffener Massnahmen zu ermöglichen, werden in periodischen Abständen (zum Beispiel alle 5 Jahre, gewisse Massnahmen in kürzeren Abständen) Überprüfungen angeordnet. In der Massnahmentabelle im Kapitel 7 ist eine Wirkungskontrolle Ende 2021 vorgesehen.

Im Rahmen der Budgetplanung wird die Umsetzung des KGV jährlich geprüft.

8.2 Vorgehen

Die Kontrollen können verwaltungsintern oder extern erfolgen. Die Gemeinde bestimmt für die verschiedenen Erhebungen und Überprüfungen jeweils geeignete Auftragsnehmer und stellt die notwendigen finanziellen Mittel bereit.

Um die Wirkung von Massnahmen überprüfen zu können, sind quantifizierbare Indikatoren notwendig. Die folgenden Indikatoren erlauben Rückschlüsse auf die Entwicklung von Massnahmen:

8.2.1 Verkehrserhebungen

Die Erhebung der Verkehrsmengen dient direkt der Beurteilung der Massnahmen E1, A1, P2, M5 und D1. Die Erhebung der Geschwindigkeit dient der Beurteilung der Massnahmen im Bereich Sicherheit S2.

Die Verkehrsmengen sollten auf den Hauptachsen (Kantonsstrassen vgl. Abb. 19) erhoben werden. Auf Gemeindestrasse ist in Hinblick auf die Massnahme S2 eine Verkehrszählung in Kombination mit Geschwindigkeitsmessungen an wichtigen Stellen zweckmässig.

Die Bedürfnisse bezüglich der Datenerhebung und die dazu verwendeten Messarten (Messung durch Polizei, Seitenradar, Handmessgerät, Geschwindigkeitsanzeige usw.) sind im Einzelnen abzuklären.

8.2.2 Unfallstatistik

Die Erhebung der Anzahl Unfälle dient direkt der Beurteilung der Massnahmen S1 und S2. Die Unfälle sollten vor allem in den Gebieten, in welchen planerische und / oder bauliche Eingriffe vorgenommen wurden, erhoben und statistisch mit Unfallzahlen von vor den Massnahmen verglichen werden. Dies betrifft die Kantonsstrassen und die Gemeindestrassen, welche in ein Verkehrssicherheitskonzept einbezogen werden. Speziell auf Strassen mit einer starken Verkehrszunahme (zum Beispiel in Folge von Verkehrsverlagerungen) ist die Unfallentwicklung zu verfolgen. Bei der Beurteilung des Unfallgeschehens ist besonderes Augenmerk auf den Fuss- und Radverkehr zu richten.

8.2.3 Auswertung der ÖV-Benutzung

Die Analyse der ÖV-Verbindungen dient direkt der Beurteilung der Massnahmen E3, E4, V1 und M1.

In regelmässigen Abständen wird das bestehende ÖV-Angebot auf Neuerungen bezüglich der

Linienführung, den Taktfrequenzen und den Anschlüssen sowie das Fahrgastaufkommen überprüft.

Viele Busbetriebe statten ihre Busse mit einem System zur automatischen Fahrgastzählung aus. Mit Hilfe dieses Systems können Fahrgastzählungen durchgeführt werden. So kann überprüft werden, ob die neuen Bus- und Bahnverbindungen auch genutzt werden und ob bei den bereits heute bestehenden Verbindungen eine Zunahme der Fahrgäste beobachtet werden kann.

8.2.4 Erhebung der Parkierung

Erhebungen und Analysen zum Thema Parkierung dienen direkt der Beurteilung der Massnahmen A1, P1, P2, V1 und M5.

In regelmässigen Abständen wird die Belegung öffentlichen Parkfelder und Veloabstellplätze, insbesondere der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, untersucht. Wenn festgestellt wird, dass einzelne Anlagen sehr gut belegt sind, sind Massnahmen wie zum Beispiel ein Ausbau zu prüfen.

8.2.5 Umfragen bei der Bevölkerung

Umfragen bei der Bevölkerung und den Beschäftigten in Reinach dienen der Wirkungskontrolle der meisten Massnahmen.

In regelmässigen Abständen wird die Bevölkerung zu folgenden Themen befragt:

- Veränderungen im Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Tageszeit usw.)
- Beurteilung und Nutzung des veränderten ÖV-Angebotes
- Beurteilung der Sicherheit des Strassennetzes
- Beurteilung und Nutzung der Parkierung
- Zufriedenheit mit dem Erscheinungsbild des Strassenraums
- usw.

8.3 Status Mobilitätsmanagement

Als Ergänzung zur Wirkungskontrolle werden die im Bereich Mobilitätsmanagement umgesetzten Massnahmen wie z.B. erfolgte Beratungen, durchgeführte Sensibilisierungsaktivitäten usw. laufend aufgenommen und beurteilt.

8.4 Erweiterung des KGV

Im Rahmen der Wirkungskontrolle können neue Verkehrsthemen und Anliegen in die Planung aufgenommen werden.

GENEHMIGUNGSTEILE DES KANTONS

Folgende Inhalte wurden am 01.02.2018 durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt:

Kapitel 4 Zielsetzungen

Legende:

- bestehend geplant
- Hauptverkehrsstrasse Kanton (HVS)
- Verbindungsstrasse Kanton (VS)
- Verbindungsstrasse Gemeinde (VS)
- Sammelstrasse (SS)
- nicht dargestellt
- Erschliessungsstrasse (ES)
- Vision

- Erschliessungs- oder Gestaltungsplan
- Geplante Erschliessungsrichtung
- Knotensanierung
- Gestaltungskonzept Kantonsstrassen
- Gebiet "Moos" viel Personenverkehr
- Gebiet "Moos" viel Güterverkehr

- Park + Ride Anlage

- Gemeindegrenze
- Bauzonenaussengrenze
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlagen
- Schulen / Kindergärten
- Bahnhof
- Bahnlinie



Gemeinde Reinach

**Kommunaler
Gesamtplan
Verkehr**

Teilplan motorisierter Individualverkehr
Situation ~~1:5'000~~ **verkleinert**



dipl. Ingenieure ETH/SV/SIA
Dialebergstrasse 22, 5000 Aarau
Tel. 062 825 28 30
Fax 062 825 28 39
www.ballmer-partner.ch

PLAN NR. 11036_16-01B		FORMAT: 60 x 84	
		FLÄCHE: 0.50m²	
PROJEKT	Ba	NAME	DATUM
GEZEICHNET	ts / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	tr		27.04.2017
ÄNDERUNGEN	INDEX		
	A	Ho	01.09.2017
	B	Ho	14.11.2017

Legende:

- | | | | | | |
|--|-----------|--|---------|--|--|
| | bestehend | | geplant | | Bahnlinie |
| | | | | | Bahnhof |
| | | | | | Buslinie mit Liniennummer |
| | | | | | Provisorische Buslinie mit Haltestelle |
| | | | | | Fahrbahnhaltestelle |
| | | | | | Busbucht |
| | | | | | Fussverkehrsquerung bei Haltestellen |
| | | | | | 300 m Einzugsbereich der Haltestelle |
| | | | | | Mobility / Carsharing-Standorte |
| | | | | | Bike + Ride |
| | | | | | Park + Ride |
| | | | | | Kiss + Ride |
| | | | | | Gemeindegrenze |
| | | | | | Bauzonenaussengrenze |
| | | | | | Öffentliche Bauten und Anlagen |
| | | | | | Publikumsintensive Anlagen |
| | | | | | Schulen / Kindergärten |



Gemeinde Reinach

**Kommunaler
Gesamtplan
Verkehr**
















Teilplan öffentlicher Verkehr
Situation ~~1:5'000~~ **verkleinert**

BP
BALLMER + PARTNER AG

dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
Dietelbergstrasse 22, 5000 Aarau
Tel. 062 825 28 30
Fax 062 825 28 39
www.ballmer-partner.ch

PLAN NR. 11036_16-02B		FORMAT: 60 x 80	
		FLÄCHE: 0,50m²	
PROJEKT	Ba	NAME	DATUM
GEZEICHNET	ts / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	tr		27.04.2017
			27.04.2017
ÄNDERUNGEN	INDEX		
	A	Ho	01.09.2017
	B	Ho	14.11.2017

Legende:

- bestehend geplant
-  SchweizMobil Route
-  Kantonale Radroute
-  Kommunale Hauptroute
-  Kommunale Nebenroute
-  Historischer Verkehrsweg
-  Netzlücke
-  Bike + Ride
-  Gemeindegrenze
-  Bauzonenausgrenze
-  Öffentliche Bauten und Anlagen
-  Publikumsintensive Anlagen
-  Schulen / Kindergärten
-  Bahnlinie
-  Haltestelle des öffentlichen Verkehrs
-  provisorische Bushaltestelle



Gemeinde Reinach

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Teilplan Radverkehr
 Situation ~~1:5'000~~ **verkleinert**



dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
 Diatelbergstrasse 22, 5000 Aarau
 Tel. 062 825 28 30
 Fax 062 825 28 39
 www.ballmer-partner.ch

PLAN NR. 11036_16-03B		FORMAT: 60 x 80	
		FLÄCHE: 0.50m²	
PROJEKT	Ba	NAME	DATUM
GEZEICHNET	ts / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	tr		27.04.2017
ÄNDERUNGEN	INDEX		
	A	Ho	01.09.2017
	B	Ho	14.11.2017

Legende:

- bestehend geplant
- - - - Hauptroute
- - - - Nebenroute
- - - - Wanderweg
- ▲▲▲ Historischer Verkehrsweg (mit Substanz)
- - - - Fussweg mit Wegrecht

- ← - - - → Netzlücke
- ← - - - → Fussgängerstreifen
- ← - - - → Weitere Fussquerungen

- - - - Gemeindegrenze
- - - - Bauzonenaussengrenze
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlagen
- Schulen / Kindergärten
- Bahnlinie
- ○ Haltestelle des öffentlichen Verkehrs
- ○ provisorische Bushaltestelle



Gemeinde Reinach

**Kommunaler
Gesamtplan
Verkehr**

Teilplan Fussverkehr
Situation ~~1:5'000~~ **verkleinert**



dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
Dialebergstrasse 22, 5000 Aarau
Tel. 062 825 28 30
Fax 062 825 28 39
www.ballmer-partner.ch

PLAN NR. 11036_16-04B		FORMAT: 60 x 80	
		FLÄCHE: 0.50m²	
PROJEKT	Ba	NAME	DATUM
GEZEICHNET	ts / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	tr		27.04.2017
			27.04.2017
ÄNDERUNGEN	INDEX		
	A	Ho	01.09.2017
	B	Ho	14.11.2017

Legende:

Erschliessungsqualität

- E1 Leistungsoptimierung
- E2 Rad- und Fussverkehrsnetz *
- E3 Erweiterung des Busnetzes
- E4 Bahnhofstabelle Elen
- E5 Strassenklassierung

Sicherheit der Strasseninfrastruktur

- S1 Sanierung unfallträchtiger Knoten
- S2 Verkehrssicherheitskonzept *

Gestaltung des Strassenraums

- G1 Gestaltungskonzept bei der Sanierung der Gemeindestrassen *
- G2 Gestaltungskonzept bei der Sanierung der Kantonsstrassen

Parkierung

- P1 Regionale Abstimmung *
- P2 Reduzieren der Verkehrserzeugung *

Vernetzung der Verkehrsträger

- V1 Bike+Ride, Park+Ride

Mobilitätsmanagement

- M1 Mobilitätsmanagement
- M2 Mobilitätsberatung für Verwaltung und Unternehmen *
- M3 Mobilitätsinformation für die Bevölkerung
- M4 Sensibilisierung gegenüber dem Mobilitätsverhalten *
- M5 Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Mobilitätsdienstleistung fördern *

Verkehrsmanagement

- D1 Verkehrsmanagementkonzept *

* nicht dargestellt



Gemeinde Reinach

**Kommunaler
Gesamtplan
Verkehr**

**Massnahmenplan
Situation 1:5'000 verkleinert**

BP
BALLMER + PARTNER AG

dipi, Ingenieure ETH/SVI/SIA
Dietelbergstrasse 22, 5000 Aarau
Tel 062 825 28 30
Fax 062 825 28 39
www.ballmer-partner.ch

PLAN NR. 11036_16-11B		FORMAT: 60 x 84	
		FLÄCHE: 0.50m²	
PROJEKT	Ba	NAME	DATUM
GEZEICHNET	ts / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	tr		27.04.2017
ÄNDERUNGEN		INDEX	
		A	Ho
		B	Ho
			01.09.2017
			14.11.2017

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Auszug aus der Karte «Raumkonzept Aargau» (März 2013)	3
Abb. 2	Auszug aus dem kantonalen Richtplan (September 2011)	4
Abb. 3	Versorgungsschwerpunkte (in Anlehnung an [16])	8
Abb. 4	Versorgungsschwerpunkte (in Anlehnung an [16])	8
Abb. 5	Ausweichrouten als Diskussionsgrundlage [19]	10
Abb. 6	Ausschnitt aus dem BGK Sandgasse der Metron von 2007 [19]	11
Abb. 7	Ausschnitt aus dem Projektplan von 2006 [22]	11
Abb. 8	Strassenlärm Kantonsstrassen 2013 [21]	12
Abb. 9	Lärmrechtliche Beurteilung Neudorfstrasse ca. Jahr 2030 [18]	13
Abb. 10	Bevölkerungsentwicklung Reinach (2010)	14
Abb. 11	Bauzonenplan Stand 2017 [7]	15
Abb. 12	Stand der Erschliessung 2017 [8]	16
Abb. 13	Lage wichtiger Nutzungen	17
Abb. 14	Wanderwegnetz	18
Abb. 15	Kantonale Radrouten [9]	19
Abb. 16	Erschliessung öffentlicher Verkehr	20
Abb. 17	Motorisierungsgrad 2016 (PW / 1'000 EW) nach Gemeinden [12]	21
Abb. 18	Tendenz der Verkehrsentwicklung (lineare Näherung)	21
Abb. 19	Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Querschnitt	22
Abb. 20	Modal Split (erwerbstätige Einwohnende von Reinach, Volkszählung 2000) [13]	22
Abb. 21	Verkehrsmittelwahl beim Einkaufen und in der Freizeit in der Schweiz 2005 [14]	23
Abb. 22	Schnittstellen der kombinierten Mobilität	23
Abb. 23	Parkzonen gemäss Parkierungsreglement	24
Abb. 24	Polizeilich registrierte Unfälle in Reinach im zeitlichen Verlauf	25
Abb. 25	Polizeilich registrierte Unfälle auf Kantonsstrassen 2011-2015	26
Abb. 26	Polizeilich registrierte Unfälle auf Gemeindestrassen 2011-2015	27
Abb. 27	Handlungsfeld Erschliessungsqualität «E»	35
Abb. 28	Handlungsfeld Sicherheit «S»	36
Abb. 29	Handlungsfeld Strassenraumgestaltung «G»	37
Abb. 30	Handlungsfeld Vernetzung «V»	39
Abb. 31	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement «M»	40
Abb. 32	Handlungsfeld Verkehrsmanagement (Dosierung) «D»	41
Abb. 33	Zeitliche Umsetzbarkeit	60

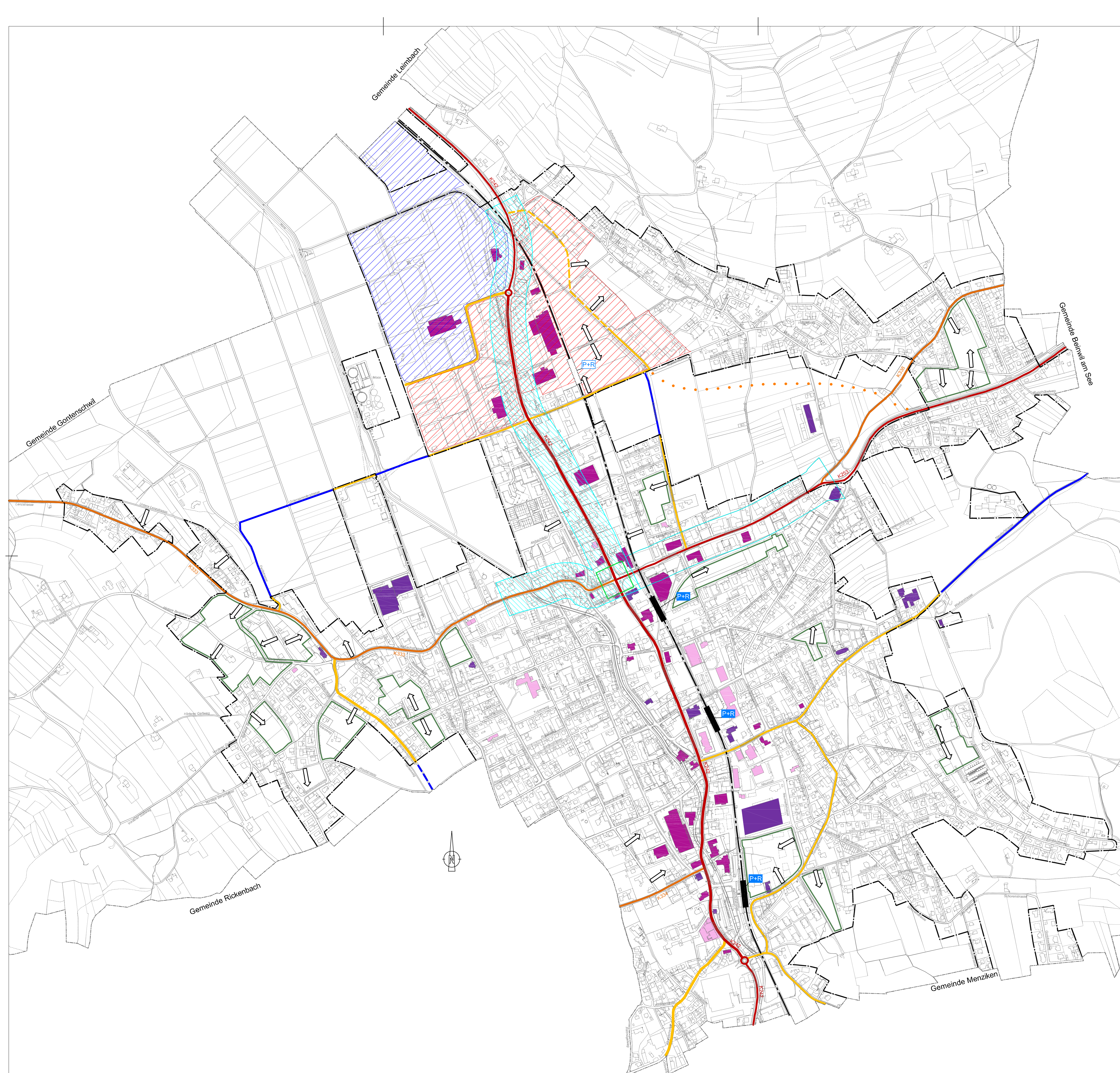
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASP	Abendspitzenstunde 17-18 Uhr
AVK	Abteilung Verkehr des BVU
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
IGW	Immissionsgrenzwert
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde 7–8 Uhr
ÖV	öffentlicher Verkehr
PAG	PostAuto Schweiz AG
WSB	AAR bus+bahn – Wynental- und Suhrentalbahn

GRUNDLAGENVERZEICHNIS

- [1] Kantonaler Richtplan, Grosser Rat, September 2011
- [2] Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr, BVU/AVK, 05.11.2013
- [3] Regionales Entwicklungskonzept 2009 REK aargau Süd, Marti Planer und Architekten AG, Stand 2. Oktober 2009, Begrüsst von der Abgeordnetenversammlung 05.11.2009
- [4] Statistische Daten des Kantons Aargau, Kantonale Bevölkerungsstatistik, Departement Finanzen und Ressourcen des Kantons Aargau, Stand 30.06.2012
- [5] Bevölkerungsprognose 2009 (Statistische Mitteilung Nr. 107), Statistisches Amt Aargau, September 2009
- [6] Stand der Erschliessung 2011, BVU/ARE, August 2012
- [7] Bauzonenplan, agis Kanton Aargau, 03.02.2017
- [8] Stand der Erschliessung, agis Kanton Aargau, 01.02.2017
- [9] Radrouten (kantonal), agis Kanton Aargau, 28.02.2013
- [10] Wanderwege, agis Kanton Aargau, 28.02.2013
- [11] Erschliessung und Erreichbarkeit in der Schweiz, ARE, Juni 2010
- [12] Motorfahrzeugstatistik 2016, Kanton Aargau, Departement Finanzen und Ressourcen, Statistik Aargau, Oktober 2016
- [13] Eidg. Volkszählung 2000, Stichtag: 05.12.2000, Departement Finanzen und Ressourcen des Kantons Aargau, 3. Januar 2011
- [14] Mobilität in der Schweiz (Mikrozensus), BFS/ARE, 2007
- [15] Parkierungsreglement der Gemeinde 5734 Reinach AG, Gemeinderat Reinach AG, 09. Dezember 2014
- [16] Reinach / Oberes Wynental [AG] Auswirkungen des geplanten Einkaufszentrums «Moospark» in Reinach auf den Detailhandel in der Region Wynental, inTERURBAN, Zürich, Juni 2010
- [17] Gemeinde Reinach, Verkaufsnutzungen und Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen, Raum- und Verkehrsplanerische Grobstudie, ARCOPLAN Lüscher Pfister Keller, 22. September 2009
- [18] A3271 Lärmanalyse Gemeindestrassen Reinach, Grolimund & Partner AG, 06.07.2011
- [19] Gemeinde Reinach K242/K253, Sandgasse / Hochhauskreuzung, siedlungsentwicklungs- und Erschliessungskonzept Unterdorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept Sandgasse / Hochhauskreuzung, Kanton Aargau, Gemeinde Reinach, Metron, 05.04.2007
- [20] Hochhauskreuzung und Sandgasse, Schlussbericht Vorstudie Verkehr, Gruner AG, 02.12.2015
- [21] Strassenlärm, Kanton Aargau, AGIS, Geoportal, Online Karten, https://www.ag.ch/de/dfr/geoportal/online_karten_agis/online_karten.jsp, Abrufdatum November 2013)
- [22] Reinach IO, K242 Hauptstrasse, Strassenausbau Abschnitt 2, Central, Projektplan 1:500, Projektänderung, CES Bauingenieur AG Burgherr + Ryser, 25.04.2006
- [23] Planungsstudie Sanierung und Verkehrsberuhigung Alte Strasse, Schilling + Partner, Juni 2009

- [24] Verkehrsberuhigung Winkelstrasse, Schilling + Partner, Juni 2009
- [25] Leistungsabschätzung Verkehrsnetz, Ballmer+Partner AG, 23.01.2013
- [26] mobilitätAARGAU Gesamtverkehrsstrategie BVU/AVK. 13.12.2016
- [27] mobilitätAARGAU, Konzept Strassenverkehrssicherheit, BVU/AVK, Dez. 2007
- [28] Mobilitätsmanagement für Gemeinden, aargaumobil , Januar 2008
- [29] Mobilitätsmanagement in Unternehmen, aargaumobil, 2009
- [30] Mobilitätsmanagement in Agglomerationsprogrammen, Werkzeugkasten Kt. AG, 2004
- [31] Mobilitätsfächer „Mobil in der Region Baden-Wettingen“, badenmobil



Legende:

- bestehend geplant
- — Hauptverkehrsstrasse Kanton (HVS)
- — Verbindungsstrasse Kanton (VS)
- - - - - - Verbindungsstrasse Gemeinde (VS)
- - - - - - Sammelstrasse (SS)
- nicht dargestellt
- • • • • Erschliessungsstrasse (ES)
- • • • • Vision
- — Erschliessungs- oder Gestaltungsplan
- Geplante Erschliessungsrichtung
- Knotensanierung
- Gestaltungskonzept Kantonsstrassen
- ▨ Gebiet "Moos" viel Personenverkehr
- ▨ Gebiet "Moos" viel Güterverkehr
- P+R P+R Park + Ride Anlage
- - - - - Gemeindegrenze
- - - - - Bauzonenaussengrenze
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlagen
- Schulen / Kindergärten
- Bahnhof
- — Bahnlinie



Gemeinde Reinach

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Teilplan motorisierter Individualverkehr
Situation 1:5'000



dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
Distelbergsstrasse 22, 5000 Aarau
Tel 062 825 26 30
Fax 062 825 26 39
www.ballmer-partner.ch

PLAN NR.	11036_16-01B	FORMAT :	60 x 84
		FLÄCHE :	0,50m ²
PROJEKT	Ba	NAME	DATUM
GEZEICHNET	tst / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	lzl		27.04.2017
ÄNDERUNGEN	INDEX		
	A	Ho	01.09.2017
	B	Ho	14.11.2017



Legende:

- | | | | |
|-------|-----------|-------|--|
| — | geplant | — | Bahnlinie |
| — | bestehend | — | Bahnhof |
| —398— | | — | Buslinie mit Liniennummer |
| ○ | | ○ | Provisorische Buslinie mit Haltestelle |
| ○ | | ○ | Fahrbahnhaltestelle |
| ● | | ● | Busbucht |
| ↔ | | ↔ | Fussverkehrsquerung bei Haltestellen |
| ○ | | ○ | 300 m Einzugsbereich der Haltestelle |
| M | M | M | Mobility / Carsharing-Standorte |
| B+R | B+R | B+R | Bike + Ride |
| P+R | P+R | P+R | Park + Ride |
| K+R | K+R | K+R | Kiss + Ride |
| - - - | | - - - | Gemeindegrenze |
| - - - | | - - - | Bauzonenausgangsgrenze |
| ■ | | ■ | Öffentliche Bauten und Anlagen |
| ■ | | ■ | Publikumsintensive Anlagen |
| ■ | | ■ | Schulen / Kindergärten |



Gemeinde Reinach

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Teilplan öffentlicher Verkehr
Situation 1:5'000



dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
Distelbergrasse 22, 5000 Aarau
Tel 062 825 26 30
Fax 062 825 26 39
www.ballmer-partner.ch

PLAN NR.	11036_16-02B	FORMAT :	60 x 80
		FLÄCHE :	0.50m²
PROJEKT	Ba	NAME	DATUM
GEZEICHNET	tst / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	lzl		27.04.2017
ÄNDERUNGEN	INDEX		
	A	Ho	01.09.2017
	B	Ho	14.11.2017



Legende:

- | | | | |
|-----------|-------|---|---------|
| — | — | bestehend | geplant |
| — | — | Hauptroute | |
| — | - - - | Nebenroute | |
| — | — | Wanderweg | |
| ▲▲▲ | — | Historischer Verkehrsweg (mit Substanz) | |
| — | — | Fussweg mit Wegrecht | |
| ← - - - → | | Netzlücke | |
| ↔ | ↔ | Fussgängerstreifen | |
| ↔ | ↔ | Weitere Fussquerungen | |
| - - - - | | Gemeindegrenze | |
| - - - - | | Bauzonenausengrenze | |
| ■ | | Öffentliche Bauten und Anlagen | |
| ■ | | Publikumsintensive Anlagen | |
| ■ | | Schulen / Kindergärten | |
| | | Bahnlinie | |
| ● | ○ | Haltestelle des öffentlichen Verkehrs | |
| ⋯ | ⋯ | provisorische Bushaltestelle | |



Gemeinde Reinach

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Teilplan Fussverkehr
Situation 1:5'000

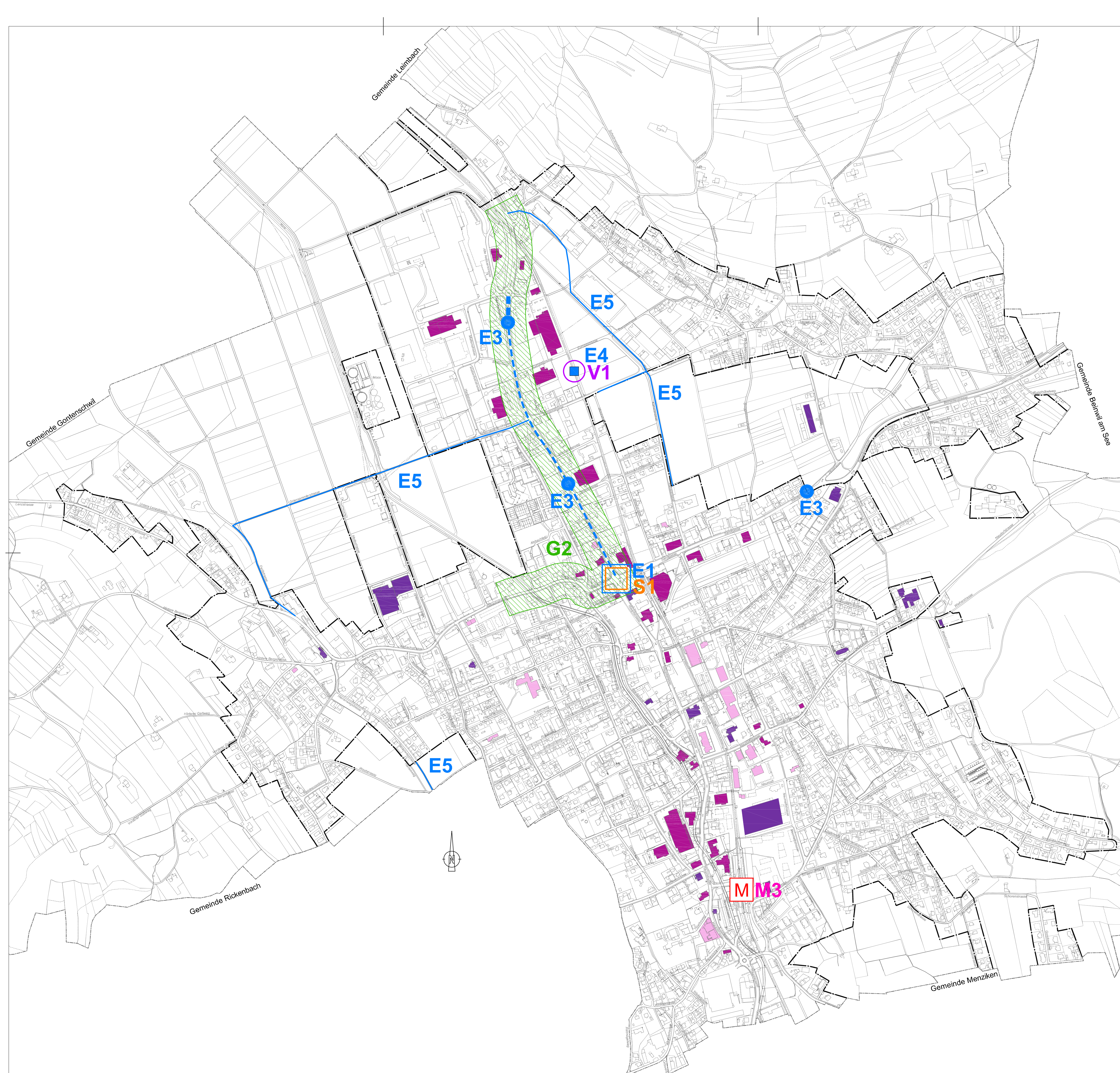



dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
Distelbergrasse 22, 5000 Aarau
Tel. 062 825 26 30
Fax 062 825 26 39
www.ballmer-partner.ch

PLAN NR.	11036_16-04B	FORMAT :	60 x 80
		FLÄCHE :	0,50m ²
PROJEKT	Ba	NAM	DATUM
GEZEICHNET	tst / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	lzl		27.04.2017
ÄNDERUNGEN	INDEX		
	A	Ho	01.09.2017
	B	Ho	14.11.2017

Legende:

- Erschliessungsqualität**
- E1 Leistungsoptimierung
 - E2 Rad- und Fussverkehrsnetz *
 - E3 Erweiterung des Busnetzes
 - E4 Bahnhaltestelle Eien
 - E5 Strassenklassierung
- Sicherheit der Strasseninfrastruktur**
- S1 Sanierung unfallträchtiger Knoten
 - S2 Verkehrssicherheitskonzept *
- Gestaltung des Strassenraums**
- G1 Gestaltungskonzept bei der Sanierung der Gemeindestrassen *
 - G2 Gestaltungskonzept bei der Sanierung der Kantonsstrassen
- Parkierung**
- P1 Regionale Abstimmung *
 - P2 Reduzieren der Verkehrserzeugung *
- Vernetzung der Verkehrsträger**
- V1 Bike+Ride, Park+Ride
- Mobilitätsmanagement**
- M1 Mobilitätsmanagement
 - M2 Mobilitätsberatung für Verwaltung und Unternehmen *
 - M3 Mobilitätsinformation für die Bevölkerung
 - M4 Sensibilisierung gegenüber dem Mobilitätsverhalten *
 - M5 Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Mobilitätsdienstleistung fördern *
- Verkehrsmanagement**
- D1 Verkehrsmanagementkonzept *
- * nicht dargestellt





Gemeinde Reinach

**Kommunaler
Gesamtplan
Verkehr**

**Massnahmenplan
Situation 1:5'000**

BP
BALLMER + PARTNER AG

dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
Distelbergrasse 22, 5000 Aarau
Tel. 062 825 26 30
Fax 062 825 26 39
www.ballmer-partner.ch

PLAN NR.	11036_16-11B	FORMAT :	60 x 84
		FLÄCHE :	0,50m²
PROJEKT	Ba	NAME	DATUM
GEZEICHNET	ist / Ho		11.12.2013
GEPRÜFT	lzl		27.04.2017
ÄNDERUNGEN	INDEX		
	A	Ho	01.09.2017
	B	Ho	14.11.2017

I:\11036_16 Reinach KGV Überarbeitung\Pläne\11036-16-11 Massnahmen 14_11_2017.dwg