

KGV Ehrendingen

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Ehrendingen



Bearbeitung

mrs partner ag

Simon Seger, Daniel Girardin

Birmensdorferstrasse 55

CH – 8004 Zürich

Tel: 044 245 46 00

Tel. direkt: 044 245 46 16

simon.seger@mrspartner.ch

www.mrspartner.ch

Inhalt

1. Der Kommunale Gesamtplan Verkehr	1
1.1. Anlass für den KGV	1
1.2. KGV in Ehrendingen und Organisation	2
1.3. Ablauf und Aufbau	3
2. Randbedingungen	4
2.1. Kantonaler Richtplan	4
2.2. Kantonale Konzepte	5
2.2.1. Kantonale Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU (2016)	5
2.2.2. Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (2020)	6
2.2.3. Ostaargauer Strassenentwicklung OASE (2015)	6
2.2.4. Konzept „Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen“ (2007)	6
2.2.5. Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3. Generation (2016)	7
2.3. Regionale Konzepte	8
2.3.1. Leitbild Verkehr 2010 (2005) – Fortschreibung des Berichts 2005	8
2.3.2. Regionale Entwicklungsstrategie (RES) Baden Regio, (2013)	9
2.3.3. Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio, Kanton Aargau (2013)	9
2.3.4. Velokonzept Baden Regio (2013)	10
2.3.5. Umsetzung Regionales Parkraumkonzept (2014)	10
2.4. Kommunale Planungen	11
2.4.1. Verkehrsrichtplan 2009	11
3. Analyse	12
3.1. Grundlagen	12
3.1.1. Bevölkerungsentwicklung	12
3.1.2. Pendlerstatistik	13
3.1.3. Verkehrserzeugung der unüberbauten Bauzonen	13
3.1.4. Unfallauswertung 2009-2013	14
3.1.5. Übergeordnetes Verkehrsnetz, Lärm- und Verkehrsbelastung	15
3.1.6. Verkehrsnetz öffentlicher Verkehr	17
3.1.7. Verkehrsnetz Fussverkehr	18
3.1.8. Verkehrsnetz Radverkehr	19
3.1.9. Verkehrsnetz motorisierter Individualverkehr	20
3.2. Mobilitätsmanagement	21
3.2.1. Was ist Mobilitätsmanagement?	21
3.2.2. Mobilitätsmanagement in Ehrendingen	21
4. Mobilitätsplan mit Zielsetzungen	22
5. Massnahmenbereich / Handlungsfelder	24
5.1. Handlungsfeld A „Gestaltung und Betrieb von Strassen“	24

5.2. Handlungsfeld B „Verkehr und Nutzungen“	28
5.3. Handlungsfeld C „Fuss- und Radverkehr“	31
5.4. Handlungsfeld D „Öffentlicher Verkehr“	35
5.5. Handlungsfeld E „Mobilitätsmanagement“	38
6. Analyse-, Konzeptpläne und Strassentypisierung	40
6.1. Einwohner- und Beschäftigungsdichte	41
6.2. Baulandreserven und Fahrtenpotenzial	42
6.3. Unfälle 2009 - 2013	43
6.4. Spurenplan Land- und Kantonsstrasse	44
6.5. Öffentlicher Verkehr (ÖV)	45
6.6. Teilplan Fussverkehr (FV)	46
6.7. Teilplan Veloverkehr (VV)	47
6.8. Teilplan Strassennetz / Motorisierter Individualverkehr (MIV)	48
6.9. Strassentypisierung	49
7. Umsetzung und Controlling	50
7.1. Organisation	50
7.2. Prioritäten	50
7.3. Kontrolle des Vollzugs	50
8. Anhang	52
8.1. Kapazitätsberechnung Fahrtenpotenziale	52
8.2. Zu prüfende Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement	54
8.2.1. Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern	54
8.2.2. Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung	56
8.3. Öffentliche Mitwirkung	57
8.4. Genehmigungsblatt	57
Konzeptplan Fussverkehr im Massstab 1:5000 (A1)	58
Konzeptplan Veloverkehr im Massstab 1:5000 (A1)	59

1. Der Kommunale Gesamtplan Verkehr

1.1. Anlass für den KGV

Der kommunale Gesamtverkehrsplan KGV ist ein Instrument aus dem Baugesetz. Die Gemeinden sind angehalten, für die Organisation des Verkehrs auf ihrem Gemeindegebiet nicht nur einen Richtplan im bisherigen Sinne zu entwickeln, sondern sich vermehrt Rechenschaft über die gesamte Mobilität in der Gemeinde zu geben.

Eine Verpflichtung zur Erstellung eines KGV ergibt sich aber nur in speziellen Fällen. Massgebend ist §54a des neuen Baugesetzes. Gemäss diesem gelten die folgenden Grundsätze:

- Die Gemeinde **kann**
 - das Verkehrsaufkommen in einem KGV mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung abstimmen.
- Die Gemeinde **muss** einen KGV erstellen
 - wenn sie ein Parkleitsystem einführen will
 - wenn sie die Zahl der Parkfelder über §56 hinaus begrenzen will
 - wenn sie eine PP-Bewirtschaftung auf privatem Grund anstrebt.
- Die Gemeinde **kann** vom Regierungsrat **verpflichtet werden**
 - wenn es im Interesse überkommunaler Abstimmung liegt
 - wenn es für die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes notwendig ist.

Der KGV muss vom Kanton genehmigt werden und ist behördenverbindlich.

1.2. KGV in Ehrendingen und Organisation

Mit dem Zusammenschluss der ehemaligen Gemeinden Ober-Ehrendingen und Unter-Ehrendingen zur Gemeinde Ehrendingen im Jahre 2006 wurde in einem ersten Schritt die Bau- und Nutzungsordnung angepasst und an der ersten gemeinsamen Einwohnergemeindeversammlung am 21. November 2005 beschlossen. Die Zusammenführung der Zonenplanungen wurde auf den Zeitpunkt der Gesamtrevision der Nutzungsplanung in Aussicht gestellt und ist nun in Bearbeitung. In Abstimmung mit der Gesamtrevision der Nutzungsplanung erarbeitet die Gemeinde einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Als zentrales Verkehrsplanungsinstrument der Gemeinde soll dieser Aussagen machen zu einem funktionsfähigen und wesensgerechten Strassennetz, zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr, zu attraktiven Fuss- und Veloverkehrswegen und zu verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Quartieren. Der Verkehrsrichtplan 2009 der Gemeinde Ehrendingen bildet eine wichtige Grundlage. Die Inhalte des Verkehrsrichtplanes werden in den KGV integriert.

Die Entwicklung des KGV wird von einer Arbeitsgruppe begleitet, der folgende Mitglieder angehören:

- Urs Burkhard Vizegemeindegammann Ehrendingen (Vorsitz)
- Petra Kamber Verkehrskommission Ehrendingen
- Hans-Jürg Amann Verkehrskommission Ehrendingen
- Marco Wirsching Leiter Bau Planung Umwelt Gemeinde Ehrendingen
- Renato Costamagna Ortsplaner, arcoplan

1.3. Ablauf und Aufbau

Der KGV ist ein behördenverbindliches und verwaltungsanweisendes strategisches Führungsinstrument, das die verkehrs- und siedlungspolitischen Absichten der Gemeinde in den nächsten 15 bis 20 Jahren aufzeigt und das als Grundlage für entsprechende Koordination zwischen allen Akteuren dient. Der Kongruenz von politischen Zielvorstellungen und den Zielen des KGV ist über die einzelnen Legislaturperioden hinaus Beachtung zu schenken.

Es können ein planerischer und ein operativer Teil unterschieden werden.

- Der planerische Teil umfasst die Zielvorstellungen, bezieht die Randbedingungen sowie die Analyse mit ein. Er resultiert schliesslich in konkreten auf die spezifischen Bedürfnisse der Gemeinde zugeschnittenen Handlungsfeldern (siehe Mobilitätsplan Kapitel 4), innerhalb derer die einschlagende Richtung der notwendigen Massnahmen aufgezeigt wird.
- Im operativen Teil werden die in den Handlungsfeldern grob skizzierten Massnahmen konkretisiert und aufgrund der zu erwartenden Wirkung in ihren Grundzügen entwickelt (keine Projekte).

Die Massnahmen bilden zudem die Grundlage für die Ausarbeitung der erforderlichen Reglemente (Parkierungsreglement, Ersatzabgabenreglement, Strassenreglement etc.) und Anpassungen in der Bau- und Nutzungsordnung. Der KGV selbst ist behördenverbindlich.

Der KGV ist nicht statisch, sondern er soll im Rahmen des institutionalisierten Controllings periodisch überprüft und wenn nötig an die veränderten Bedürfnisse angepasst werden.

Die Umsetzungsplanung, die begleitenden Anstrengungen hinsichtlich Kommunikation und Marketing, sowie die Durchführung des Controllings sind nicht mehr Gegenstand des KGV.

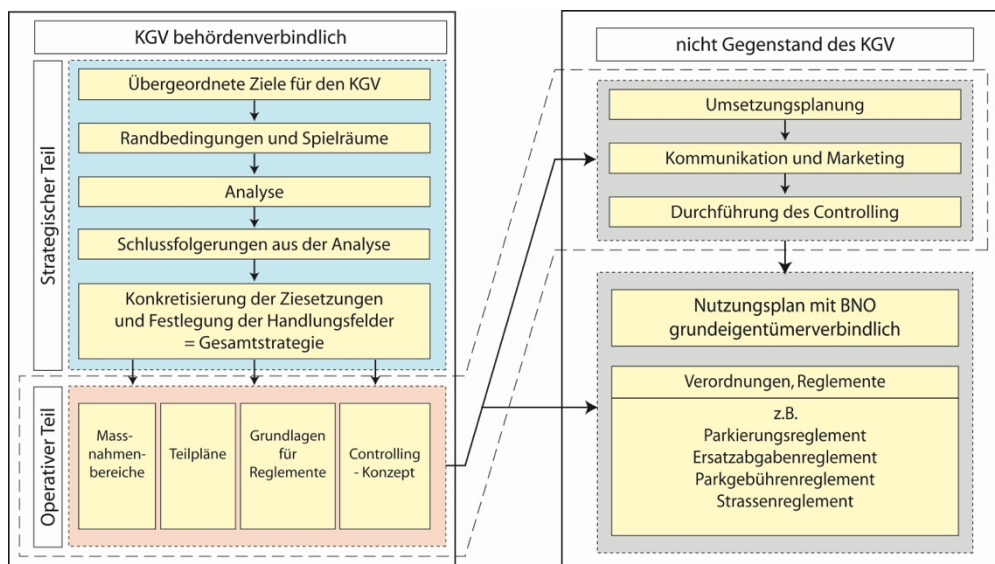


Abbildung 1: Grundsätzlicher Ablauf eines KGV und dessen Verhältnis zur Umsetzung und zur Nutzungsplanung

2. Randbedingungen

Als Ausgangslage für den kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV werden die vorliegenden Konzepte und Planungen mit Relevanz für die Verkehrsentwicklung in Ehrendingen berücksichtigt.

2.1. Kantonaler Richtplan

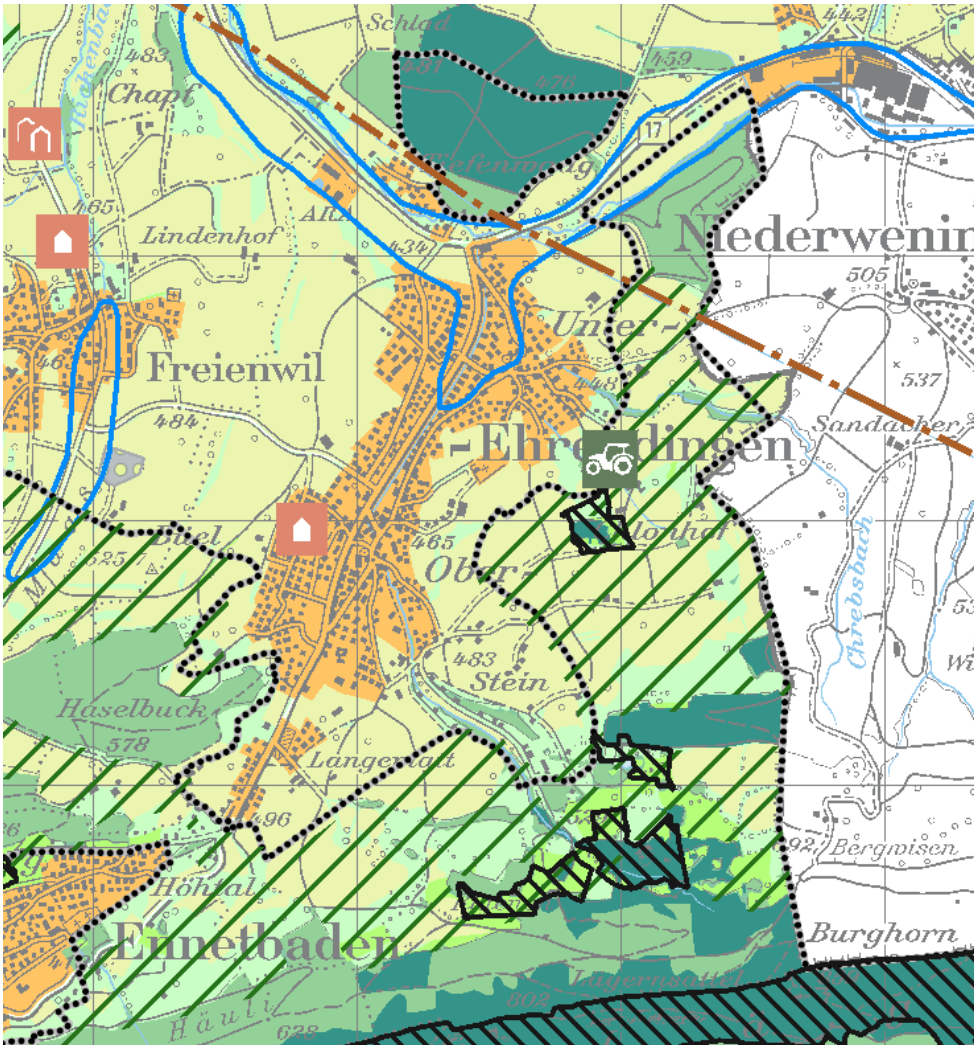


Abbildung 2: Ausschnitt Ehrendingen Gesamtkarte Kantonaler Richtplan 2011¹

Auf Gemeindegebiet von Ehrendingen gibt es auf der Gesamtkarte im Mobilitätsbereich keine Richtplaneinträge. Am rechten oberen Rand des Ausschnitts ist der nahe Bahnhof Niederweningen ersichtlic. Von der Einführung der 4. Teilergänzung der S-Bahn-Zürich mit dem S15-Halbstundentakt nach Niederweningen ab dem Fahrplanwechsel 2015/2016 profitierte auch Ehrendingen. Zu Pendlerzeiten bestehen seither halbstündlich Busanschlüsse von und nach Ehrendingen.

¹ Quelle: www.ag.ch/de/bvu/raumentwicklung/richtplanung/richtplanung.jsp

In der Richtplan-Teilkarte Busverkehr ist auf der Achse Baden-Ehrendingen-Lengnau ein Busangebot von mindestens 15-Minuten-Takt als Regelfall festgelegt.

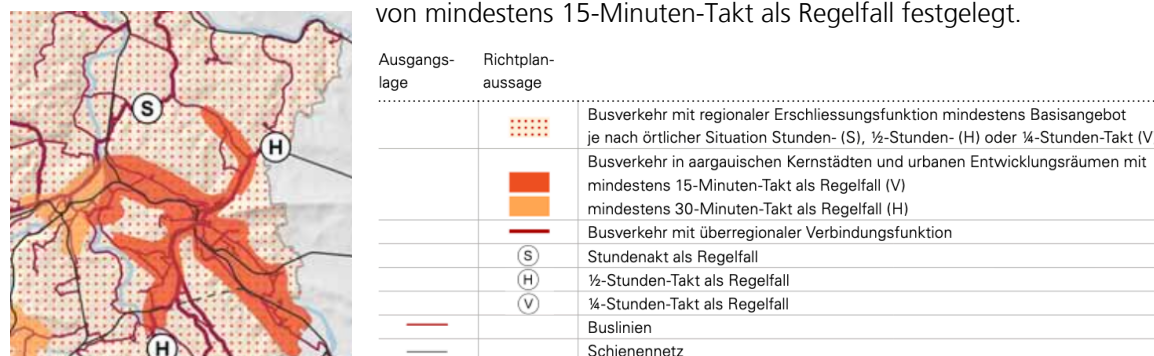


Abbildung 3: Ausschnitt Region Baden Richtplan-Teilkarte M3.4 Busverkehr Kantonaler Richtplan 2011²

Verkehrliche Auswirkungen auf das Gemeindegebiet von Ehrendingen haben die Kantonsstrassenprojekte in Baden „Umgestaltung Schulhausplatz mit Busachse Ost“ (Festsetzung) und „Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung“ (Zwischenergebnis).

Der Grossteil des MIV aus dem Unteren Aaretal in Richtung Zürich und aus den Raum Siggenthal zur A1 durchquert das Zentrum von Baden. Die Achse Obersiggenthal-Ennetbaden-Brückenkopf Ost-Neuenhof-A1 soll in Etappen beschleunigt werden. Die Fahrbeziehung Ennetbaden (K114) von und nach Neuenhof (K273) und A1 soll beim Brückenkopf Ost (Querung der Achse K275/K115) beschleunigt werden. Die Massnahme „Brückenkopf Ost – Niveaufreie Entflechtung“ würde Ehrendingen eine beschleunigte MIV-Anbindung an die A1 Richtung Zürich bringen, jedoch auch Mehrverkehr auf der Achse Badstrasse – Umfahrungstunnel Ennetbaden – Sonnenbergstrasse sowie auf der Ehrendergerstrasse, da der heutige Engpass „Brückenkopf Ost“ leistungsfähiger und damit die Routenwahl darüber attraktiver wird.

2.2. Kantonale Konzepte

2.2.1. Kantonale Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU (2016)

Die Mobilitätsstrategie hält die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 fest. Ehrendingen ist darin als ländliche Entwicklungsachse klassiert. Dafür gelten u.a. folgende Ziele und Strategien:

- I b: Die Zuverlässigkeit des MIV ist gewährleistet und es besteht ein gutes öV-Angebot.
- Strategie 1: ÖV entlang der ländlichen Entwicklungsachsen stärken
 - Strategie 2: Umsteigeanlagen auf den öV verbessern
 - Strategie 3: Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes gewährleisten

² Quelle:

https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/dokumente_2/raumentwicklung/richtplanung_1/richtplantext_1/M34.pdf

2.2.2. Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (2020)

Ausbauten beim Bus seit 2007:

- Entlang der ländlichen Entwicklungsachse Baden–Ehrendingen bestehen seit Dezember 2009 den ganzen Tag durchgehend vier Verbindungen pro Stunde.

Entwicklung des Busangebotes:

- In den nächsten 10 Jahren sollen vor allem in den urbanen Räumen und bei den wichtigen Zubringer-Buslinien zu den Bahnhöfen in den ländlichen Entwicklungsachsen die Busnetze bzw. das Busangebot schwerpunktmässig entwickelt und optimiert werden.
- Verdichten des Taktangebots bei entsprechend grosser Nachfrage. Konzentration des Angebots bei schlecht genutzten Angeboten im Busverkehr
- Bestmögliches Abstimmen der Zubringerbusse auf die Veränderungen bei den Bahnangeboten. Auch Gemeinden, die nicht direkt von der Bahn erschlossen sind, sollten von Verbesserungen beim Bahnangebot profitieren können.

Entwicklung Busverkehr 2040:

- In den Zentren Aarau und Baden fahren die Buslinien im 15-Min.-Takt, wobei im Kernbereich bzw. in Hauptkorridoren durch die Überlagerung von Linien der 7,5-Min.-Takt angeboten wird.
- Die Zuverlässigkeit der Busse wird durch das Verkehrsmanagement garantiert. In wichtigen Zufahrtskorridoren verfügen die Busse über Eigentrassees, um die Fahrplanstabilität zu garantieren und die Anschlüsse ans übergeordnete Bahnnetz jederzeit herzustellen.

2.2.3. Ostaargauer Strassenentwicklung OASE (2015)

Synthesebericht: Im Rahmen des OASE-Richtplanverfahrens wurden folgende Strassenbauvarianten für den Eintrag auf Stufe Zwischenergebnis in die öffentliche Anhörung gegeben:

- Variante 062 Martinsbergtunnel (mit Ergänzungsstrategie FRV)
- Varianten 072 und 122 Westumfahrung Baden mit und ohne Anschluss Mellingerstrasse (mit Ergänzungsstrategie FRV)

Insbesondere die Westumfahrung Baden wäre von einer gewissen Relevanz für Ehrendingen, da damit eine Verkehrsumlagerung von der Achse Wettingerstrasse – Sonnenbergstrasse – Badstrasse in Ennetbaden auf die Westumfahrung Baden erwartet werden könnte.

2.2.4. Konzept „Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen“ (2007)

- Mit der Massnahme 3.7 „Brückenkopf Ost, Kapazitätssteigerung der Beziehung Ennetbaden – A1“ wird eine Erhöhung der MIV-Leistungsfähigkeit von Ennetbaden Richtung A1 sowie eine Entlastung der Bruggerstrasse in Baden angestrebt. Als Folge würde für Verkehr aus dem unteren Aaretal sowie aus dem Raum Siggenthal Richtung Zürich die Route Badstrasse – Umfahrungstunnel – Sonnenbergstrasse attraktiver und damit die diese Achse mehrbelastet. Auch auf der Ehrenderingerstrasse kann aufgrund der Leistungssteigerung „Brückenkopf Ost“ Mehrverkehr erwartet werden.

- Mit der Massnahme 4.3 „Ehrendingerstrasse“ wird eine Busbevorzugung mittels elektronischer Busspur angestrebt (bereits umgesetzt).
- Auch die Massnahme 4.4 „Kreisel Landvogteischloss“ soll mittels Lichtsignalanlagen am Kreisel den ÖV beschleunigen und die Verlustzeiten minimieren. Davon profitieren auch die Busbenutzenden aus Ehrendingen.

2.2.5. Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3. Generation (2016)

Zielsetzungen:

- In den Entwicklungsachsen haben aus Gründen der nur beschränkt zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen der öffentliche Verkehr, der motorisierte Zweiradverkehr (Motorrad, Scooter) sowie der Langsamverkehr (inkl. E-Bike) Priorität.
- Die Pendlerbeziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten werden durch direkte Wege (Langsamverkehr, kombinierter Verkehr) attraktiv gestaltet.

Teilkonzept ÖV, Planungsgrundsätze Busangebot:

- Das Haltestellennetz ist entsprechend der Siedlungsentwicklung zu erweitern.
- Die ÖV-Erschliessung ist im Rahmen der Nutzungsplanung sicherzustellen.
- Die Zuverlässigkeit des Busverkehrs und die Beförderungsgeschwindigkeit zur Sicherung der Anschlüsse beziehungsweise zur Optimierung der Busumläufe sind durch geeignete Massnahmen zu steigern, wie Bevorzugung an Lichtsignalanlagen, Busspuren oder Busschleusen.
- Das Haltestellennetz ist behindertengerecht zu gestalten.

Teilkonzept MIV, Grundsätze:

- Aufwertung und Gestaltung von Ortsdurchfahrten nach dem Koexistenzprinzip
- Entlasten der historischen Ortskerne
- Optimales Ausnützen der Verkehrsinfrastruktur durch Massnahmen des Verkehrsmanagements
- Förderung des ÖV und des FRV, insbesondere in den Agglomerationen und in den ländlichen Entwicklungsachsen
- Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Der MIV soll auf den (verkehrsorientierten) Hauptachsen, namentlich den Autobahnen und den kantonalen Hauptverkehrsstrassen, gebündelt werden. Auf den siedlungsorientierten Strassen wird eine Beruhigung des Verkehrs angestrebt. Auf den Gemeindestrassen wird eine konsequente Umsetzung des bfu-Modells Tempo 50/30 angestrebt.

Teilkonzept MIV, wichtige Elemente:

- Tempo 30 Zonen: Die Einführung von Tempo 30 Zonen hat sich als eine kostengünstige und wirksame Massnahme zur Entlastung der Quartiere von Umweltbeeinträchtigungen durch den MIV erwiesen. Tempo 30 soll möglichst flächendeckend auf allen kommunalen, siedlungsorientierten Strassen der Agglomeration eingeführt werden.

Teilkonzept FRV, Grundsätze:

- Die Gemeinden sorgen für sichere, attraktive und möglichst direkte kommunale Fuss- und Radverbindungen und stimmen diese mit den Nachbargemeinden ab. Sie setzen Massnahmen zur Sicherheit auf Schulwegen und auf Wegen zu öffentlichen Institutionen in erster Priorität um.
- Ziel: Attraktivitätssteigerung des FRV mit dem Ziel einer Verlagerung von MIV (und ÖV) auf den FRV zu erreichen

Teilkonzept FRV, wichtige Elemente:

- Pflicht zur Erstellung attraktiver Veloparkplätze
- Die Schwachstellen des FRV sind nach Möglichkeit im Rahmen der Massnahmen für den MIV und ÖV zu beheben (z.B. Strassensanierungsprojekt)
- Eng verknüpft mit der Aufwertung der Hauptstrassenräume im Innerortsbereich durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte ist eine Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die Verbesserungen für den FRV sind der Öffentlichkeit bekannt zu machen (erhöhte Sensibilisierung).
- Velo-Verleih-Konzepte werden nach Möglichkeit in geeigneten Räumen vorgesehen
- Das Potenzial des E-Bikes soll insbesondere im Rahmen der kommunalen FRV-Konzepte eine starke Berücksichtigung finden

Massnahmen:

FRV_05 „Ehrendingen: Radwegverbindung Höhtal – Tiefenwaag“: Diese Massnahme bedingt einen Ausbau (Verbreiterung) der Landstrasse vom Höhtal bis zur Einmündung Dorfstrasse, da die Fahrbahnbreite auf diesem Abschnitt lediglich 6.80 m beträgt. Um die Sicherheit des Radverkehrs bis zum Anschluss an die R 512 (Radroute Surbtal, Schneisingen – Lengnau) zu gewährleisten, sind zudem Massnahmen in den Knoten Landstrasse/Dorfstrasse, Knoten Dorfstrasse/Brunnenstrasse sowie Unterdorfstrasse/Haselstrasse notwendig. Diese Lückenschliessung im kantonalen Radroutennetz ist eine Massnahme mit Priorität A.

2.3. Regionale Konzepte

2.3.1. Leitbild Verkehr 2010 (2005) – Fortschreibung des Berichts 2005

Das Leitbild bildete eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung unten folgenden regionalen Konzepte. Es enthält verschiedene Daueraufgaben wo die Gemeinden die (Mit-)Verantwortung tragen:

- Nr. 5: Infrastruktur Langsamverkehr ausbauen
- Nr. 6: Förderung kombinierter Verkehr
- Nr. 8: Parkraumplanung/ -bewirtschaftung
- Nr. 10: Abstimmung von Siedlung und Verkehr

2.3.2. Regionale Entwicklungsstrategie (RES) Baden Regio, (2013)

Ziele (Seite 5):

- Stärkere Abstimmung von Siedlung und Verkehr insbesondere zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs

2.3.3. Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio, Kanton Aargau (2013)

Vision Verkehrsentwicklung (Seite 16):

- Gebiete mit unterschiedlicher ÖV-Erschliessungsqualität abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung
- Bahnhof Baden als multifunktionale Verkehrsdrehscheibe und eigentliches Mobilitätszentrum mit umfassendem Angebot an Verkehrsdienstleistungen
- BadenRegio Bike als überregionales Bikesharing-System im Perimeter der urbanen Entwicklungsachsen und des Zentrumsgebiets (Ehrendingen gehört allerdings nicht dazu)
- Angebotsverbesserungen sowie -erweiterungen im Langsamverkehr zur Schliessung von Lücken (Netzergänzungen; Aufhebung von Trennwirkungen). Besondere Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs durch Aufhebung bestehender Schwachstellen (Erhöhung der Sicherheit; Attraktivitätssteigerung)

Strategie Verkehrsentwicklung (Seite 20):

- Der Ausbau des Verkehrssystems erfolgt koordiniert und in Abstimmung mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich. Der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel wird durch Angebote der kombinierten Mobilität und gezielte Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement).
- Aufgrund des grossen Potenzials des Öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs kommt deren Förderung in der Region Baden eine besondere Bedeutung zu. Bei letzterem insbesondere durch sichere, direkte und attraktive Verbindungen.
- In den ländlich geprägten Entwicklungsachsen (Ehrendingen gehört dazu) wird auf den Haupterschliessungsachsen ein Basisangebot des öffentlichen Verkehrs (mindestens ÖV-Güteklasse D) gesichert und die kombinierte Mobilität mit guten Verbindungen zu den Agglomerationen gefördert. Der öffentliche Bahn- und Busverkehr werden nachfrageorientiert ausgebaut.
- Mit dem Verkehrsmanagement wird das bestehende Verkehrssystem durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen optimiert. Die Verstetigung des Verkehrsflusses sowie die Sicherung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten im ÖV haben oberste Priorität.
- In Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen werden Gesamtverkehrskonzepte erstellt. Diese sind regional aufeinander abgestimmt und stellen u.a. auch die Umsetzung des regionalen Parkraumkonzepts sicher. Im REK-Plan Vision 2030 MIV ist am Knoten K282/K284 (Tiefenwaag) ein Standort für einen Neubau einer regionalen Park + Ride – Anlage vorgesehen.
- Die Strassenräume werden siedlungsverträglich und nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Die Ortsdurchfahrten werden nach Möglichkeit aufgewertet. Im REK-Plan Vision 2030 MIV ist die Ortsdurchfahrt von Ehrendingen als verbesserter, gestalteter Strassenraum eingetragen.

Schlüsselmassnahmen Verkehrsentwicklung (Seite 23):

- Starke Gewichtung der Gestaltung und städtebaulichen Aufwertung der Strassenräume im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder kommunalen Gesamtverkehrskonzepten
- Ausbau und Umsetzung des Verkehrsmanagements Baden Regio
- Prüfung und schrittweise Einführung eines regionalen Veloverleihsystems in den Zentrumsge-
meinden der Baden Regio
- Sensibilisierung und Information der Öffentlichkeit, Behörden, Verwaltungen und Unternehmen für eine nachhaltige und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsentwicklung. Sicherung und Weiterentwicklung einer kundennahen und umfassenden Mobilitätsberatung (Mobilitätsmanagement)

2.3.4. Velokzept Baden Regio (2013)

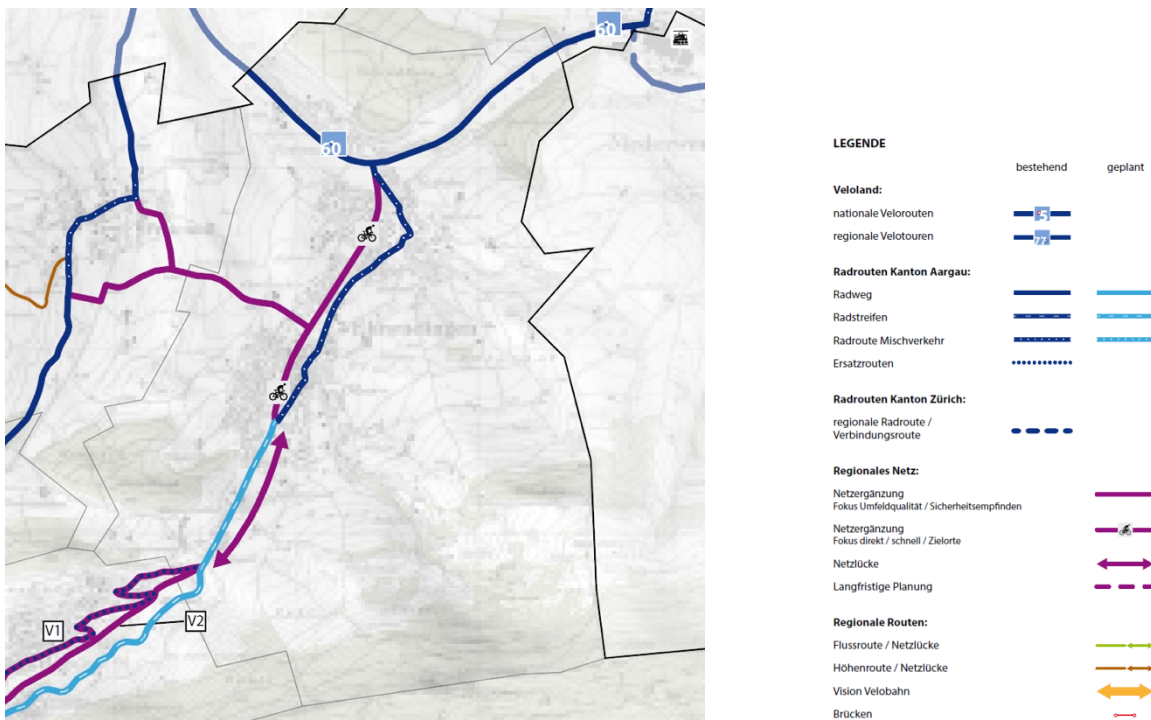


Abbildung 4: Ausschnitt Ehrendingen aus dem Übersichtsplan Velokzept Baden Regio

Im regionalen Velokzept ist insbesondere die Forderung nach Netzerfüllungen entlang der Kantonsstrasse (Fehlende Velomassnahmen, Fokus direkt und schnell) eingetragen. Entlang der Kantonsstrasse gibt es daraus Handlungsbedarf.

2.3.5. Umsetzung Regionales Parkraumkonzept (2014)

Mit dem regionalen Parkraumkonzept werden folgende **Ziele** verfolgt:

- Funktionierendes Gesamtverkehrssystem
- Vermeidung von Parksuchverkehr

- Fremdparkierung verhindern
- Flächenverbrauch durch den Bau neuer Anlagen minimieren
- Kommunale Unterschiede berücksichtigen
- Konkurrenzfähigkeit gewährleisten

Der Gemeinde Ehrendingen als ländlich geprägte Entwicklungsachse werden folgende **Massnahmen** zugewiesen:

Priorität 1 (Umsetzung bis 2019)

- M1 P-Bewirtschaftung auf öffentlichem Grund
- M2 Regelung der zu erstellenden Parkplätze
- M3 Grundlagen P-Bewirtschaftung auf privatem Grund
- M5 Voraussetzungen für autoarme Nutzungen schaffen
- M6 Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten
- M9 Grundlagen für Parkleitsystem schaffen
- M12 Bereitstellung und Ausbau des B+R-Angebots

2.4. Kommunale Planungen

2.4.1. Verkehrsrichtplan 2009

Die noch aktuellen Inhalte des Verkehrsrichtplanes wurden in den KGV integriert. Der Verkehrsrichtplan 2009 beinhaltet zwei Teilrichtpläne:

- Strassenrichtplan (Motorisierter Individualverkehr MIV und öffentlicher Verkehr ÖV)
- Richtplan Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr)

3. Analyse

3.1. Grundlagen

Die Analyse gibt einen Überblick über das vorhandene Angebot, das heutige Mobilitätsverhalten und den bestehenden Gestaltungscharakter. Die meisten Informationen sind in den Plänen dargestellt und im Mobilitätsplan zusammengefasst.

3.1.1. Bevölkerungsentwicklung

(Analyseplan „Einwohner- und Beschäftigungsdichte“ siehe Seite 41)

Ehrendingen hat mit 4'845 Einwohnern (31.12.2019) ein starkes Bevölkerungswachstum hinter sich: + 42% in 15 Jahren von 1999 bis 2014; Verdoppelung in 42 Jahren von 1972 bis 2014. Mit der aktuellen Revision der Ortsplanung wird in den kommenden Jahren ein deutlich reduziertes, moderates Wachstum angestrebt.

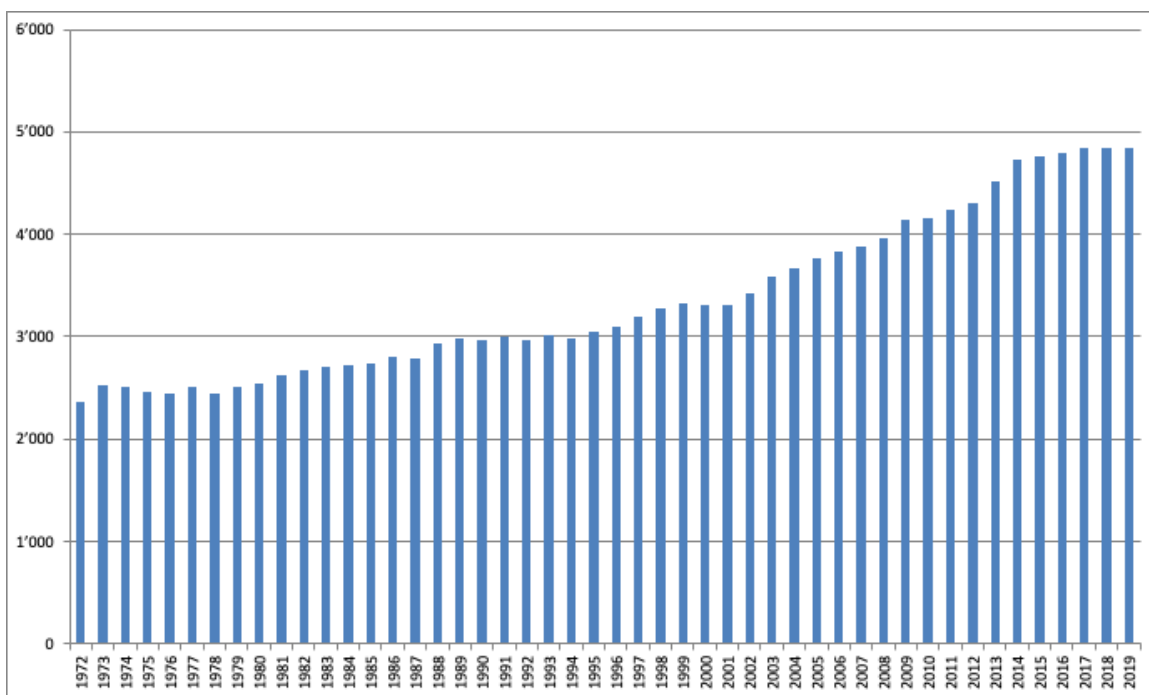


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung Ehrendingen (Summe Ober- und Unterehrendingen, per 31. Dez.)

3.1.2. Pendlerstatistik

Für die Pendleranalyse wurden mangels neuerer statistisch relevanter Daten die Zahlen aus der Pendlerstatistik 2000 verwendet. Die Zahlen sind deshalb mit entsprechender Vorsicht zu geniessen. Es lassen sich aber trotzdem Hinweise in Bezug auf die wichtigsten Ströme und auf den Modal Split erkennen:

- Ehrendingen (Ober- und Unterehrendingen) hatte mit 1767 Wegpendlern, 553 Zupendlern und 532 Binnenpendlern einen deutlichen Wegpendlerüberschuss. Dies ist mit Bestimmtheit auch heute noch so.
- Mit 1100 Wegpendlern Richtung Baden bewegte sich der deutlich grösste Teil der Wegpendler am Morgen Richtung Baden und am Abend von Baden Richtung Ehrendingen. Dies ist auch heute noch die weitaus wichtigste Pendlerichtung.
- Von den Weg- und Zupendlern Richtung Baden benutzte ein Grossteil (44%) den öffentlichen Verkehr für den Arbeitsweg. Durch das inzwischen verbesserte Bus-Angebot und die Bus-Priorisierungsmassnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements Grossraum Baden-Wettingen (u.a. Realisierung elektronische Busspur auf der Ehrengerstrasse zwischen Ehrendingen und Ennetbaden) dürfte sich der Modal Split im Pendlerverkehr weiter zugunsten des ÖV entwickelt haben.
- Von den Einwohnern die in Ehrendingen wohnen und arbeiten sind über die Hälfte (56%) zu Fuss und rund ein Viertel (23%) mit dem Velo zur Arbeit gegangen. Dies unterstreicht die grosse Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs für Wege innerhalb der Gemeinde.

3.1.3. Verkehrserzeugung der unüberbauten Bauzonen

(Analyseplan „Baulandreserven und Fahrtenpotenzial“ siehe Seite 42, Berechnungstabelle im Anhang Seite 52)

Um eine Übersicht zu erhalten, mit welchen zusätzlichen Verkehrsbelastungen mit einer Überbauung der noch unbebauten Bauzonen zu rechnen ist, wurde für das Einwohnerpotenzial der unüberbauten Bauzonen die Autofahrtanzahl abgeschätzt:

- Der Ausbau von sämtlichen bestehenden unbebauten Bauzonen (ohne ZöBA) erzeugt 1200 bis 1600 zusätzliche Fahrten pro Tag, verteilt auf das gesamte Strassennetz.
- Beim Kreisel Landstrasse / Freienwilerstrasse befindet sich die Hauptstrassenzufahrt mit den meisten zusätzlichen Fahrten aus baulicher Entwicklung auf unbebauten Bauzonen (ca. +600 Fahrten / Tag, davon ca. 470 Fahrten / Tag durch neue Detailhändler mit 2x400 m² Verkaufsfläche).
- Die nächst grösseren Verkehrszunahmen bei den Zufahrten auf die Kantonsstrassen finden bei einer Überbauung des Gewerbegebietes bei der ARA Oberes Surbtal auf die Surbtalstrasse (+330 Fahrten / Tag) und bei einer vollständigen Überbauung der unbebauten Parzellen im Unterdorf (+100 Fahrten / Tag auf der Dorfstrasse).

Bei Erschliessung der dargestellten Bauzonenreserven besteht mit Ausnahme bei der Planung von neuen Verkaufsflächen kein spezieller Handlungsbedarf bezüglich Einbindung des zu erwarteten zusätzlichen Verkehrsaufkommens ins bestehende Strassennetz.

3.1.4. Unfallauswertung 2009-2013

(Analyseplan „Unfälle 2009 - 2013“ siehe Seite 43)

Die Auswertung der von der Polizei erfassten Unfälle während fünf Jahren zeigt Unfallhäufungen auf der Landstrasse / Kantonsstrasse. Auch bei Betrachtung der Unfallschwere wurde auf der Landstrasse die meisten Unfälle mit Schwerverletzten oder Toten gezählt. Zwei von drei Unfällen mit Schwerverletzten oder Toten passierten auf der Landstrasse. Auf der Landstrasse im Siedlungsgebiet fällt auch die grosse Zahl an Auffahrumfällen auf.

Bei der Unfallhäufung am Knoten Freienwilerstrasse / Landstrasse ist anzufügen, dass sich der Betrachtungszeitraum auf den Zustand vor dem Kreiselneubau bezieht. Unfälle mit Beteiligung von Fuss- und Veloverkehr wurden relativ wenige registriert, zwei von fünf ereigneten sich auf der Landstrasse, einer davon allerdings mit Todesfolgen.

Gesamthaft kann festgestellt werden, dass sich der weitaus grösste Teil der Unfälle auf der Landstrasse / Kantonsstrasse ereigneten. Einerseits befindet sich dort auch das grösste Verkehrsaufkommen, andererseits trägt die verkehrsorientierte Gestaltung der Ortsdurchfahrt auch nicht zu einem rücksichtsvollen Verkehrsverhalten bei.

3.1.5. Übergeordnetes Verkehrsnetz, Lärm- und Verkehrsbelastung

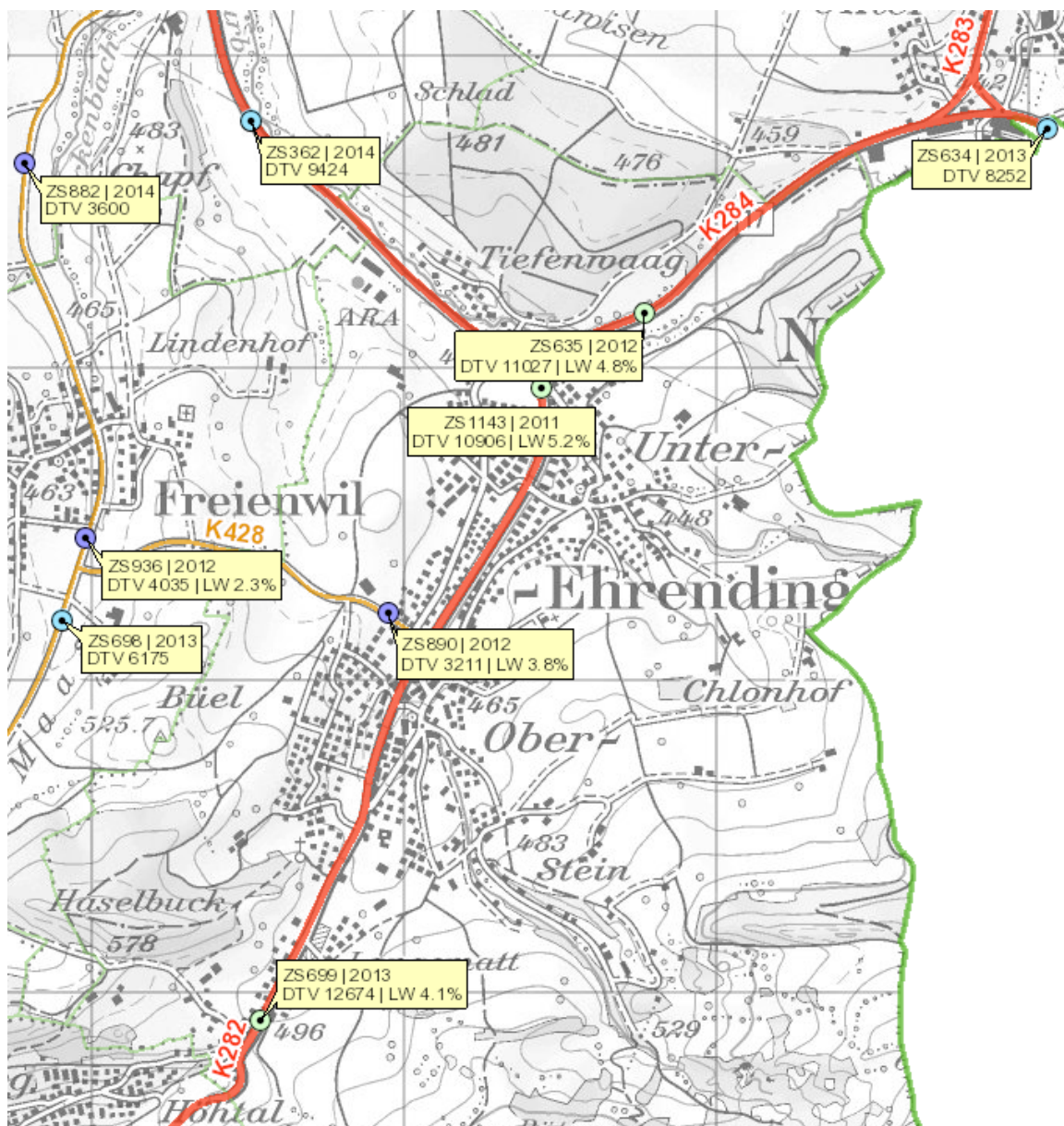


Abbildung 6: Kantonsstrassennetz mit Angaben zum durchschnittlich täglichem Verkehr (DTV)³

Die kantonalen Verkehrszählungen zeigen auf der Ortsdurchfahrt K282 eine tägliche Verkehrsbelastung zwischen 11'000 und 13'000 Fahrten pro Tag. Dies ist eine hohe Verkehrsbelastung – im Vergleich mit anderen Ortsdurchfahrten mit vergleichbaren Verkehrsbelastungen besteht jedoch ein grosses Aufwertungspotenzial zur Verbesserung der Verträglichkeit der Strasse:

³ Quelle: https://www.ag.ch/de/dfr/geoportal/online_karten_agis/online_karten.jsp -> Fachkarten -> Strassenbelastungsplan



Abbildung 7: Landstrasse im Zentrum von Oberehrendingen (Foto links, Verkehrsbelastung 13'000 Fahrten pro Tag) im Vergleich mit Schwarzenburgstrasse in Köniz (Foto rechts, 18'000 Fahrten pro Tag)

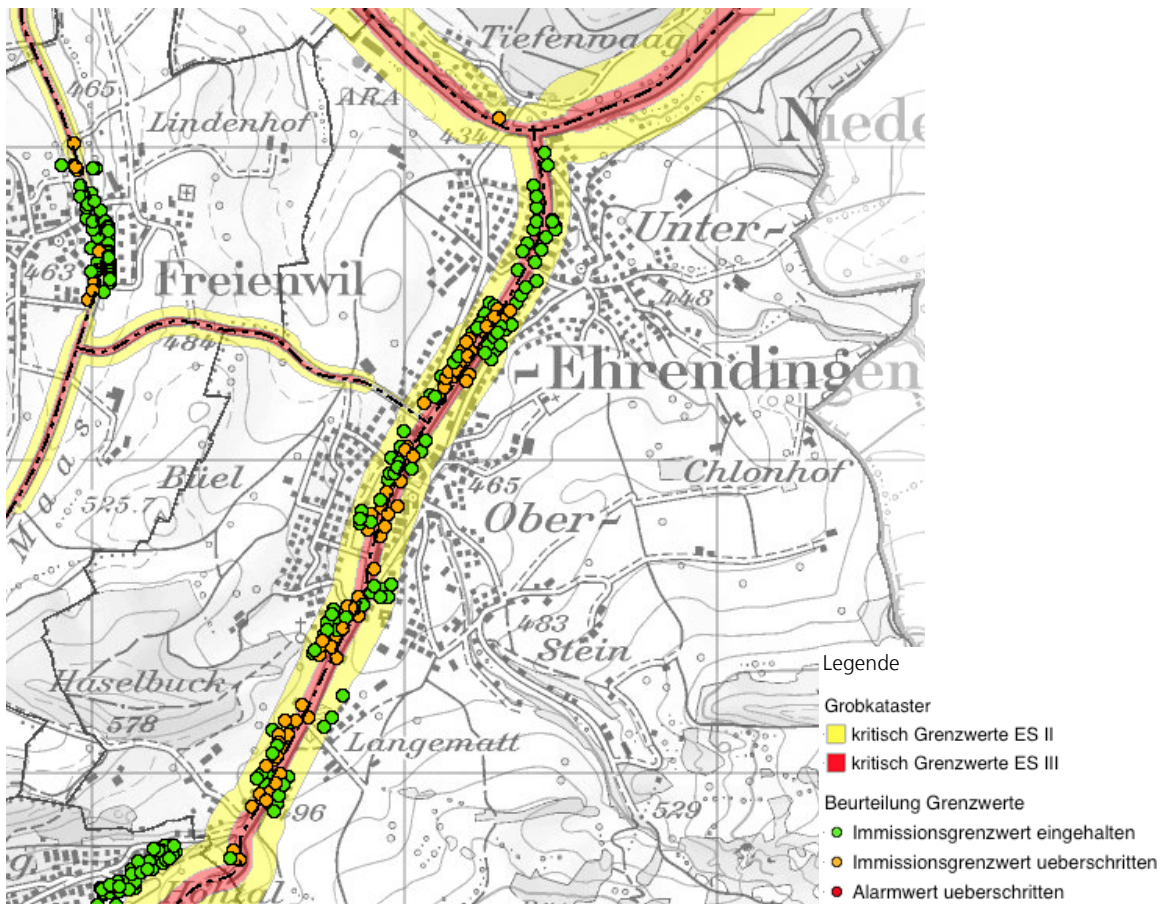


Abbildung 8: Grobkataster kritische Lärmgrenzwerte und Beurteilung Lärmgrenzwerte⁴

Durch die Verkehrsbelastung und die gefahrenen Geschwindigkeiten offenbart sich entlang der Landstrasse / Kantonsstrasse die Lärmproblematik. Immissionsgrenzwerte werden gemäss Verkehrszählungen des AVK auf Basis des Strassenlärnkatasters bei vielen Gebäuden unmittelbar an der Kantonsstrasse überschritten. Die Lärmsanierung ist zurzeit noch im Gang (Einbau von Schallschutzfens-

⁴ Quelle: https://www.ag.ch/de/dfcr/geoportal/online_karten_agis/online_karten.jsp -> Fachkarten -> Strassenlärm

tern bei anspruchsberechtigten Gebäuden). Eine Lärmschutzwand entlang der K282 im Unterdorf wurde bereits erstellt. Die Gestaltung der Kantonsstrasse im Unterdorf verleitet Autofahrer dazu, schneller als die signalisierten 50 km/h zu fahren. Dies hat wiederum Einfluss auf die Lärmemissionen. Die Gemeinde sieht in diesem Bereich im Unterdorf jedoch zurzeit keinen Handlungsbedarf in Bezug auf die Strassenraumgestaltung.

3.1.6. Verkehrsnetz öffentlicher Verkehr

(Analyseplan „Öffentlicher Verkehr (ÖV)“ siehe Seite 45)

Die ÖV-Erschliessungsqualität von Ehrendingen ist durch die attraktive Bus-Erschliessung deutlich besser als gemäss Strategie Verkehrsentwicklung im regionalen Entwicklungskonzept für ländliche Entwicklungsachsen gefordert (ÖV-Güteklasse D). Unterehrendingen erreicht in grossen Teilen des Siedlungsgebiet die Güteklasse C, Oberehrendingen erreicht gar B, dank der zusätzlichen Buslinie nach Freienwil.

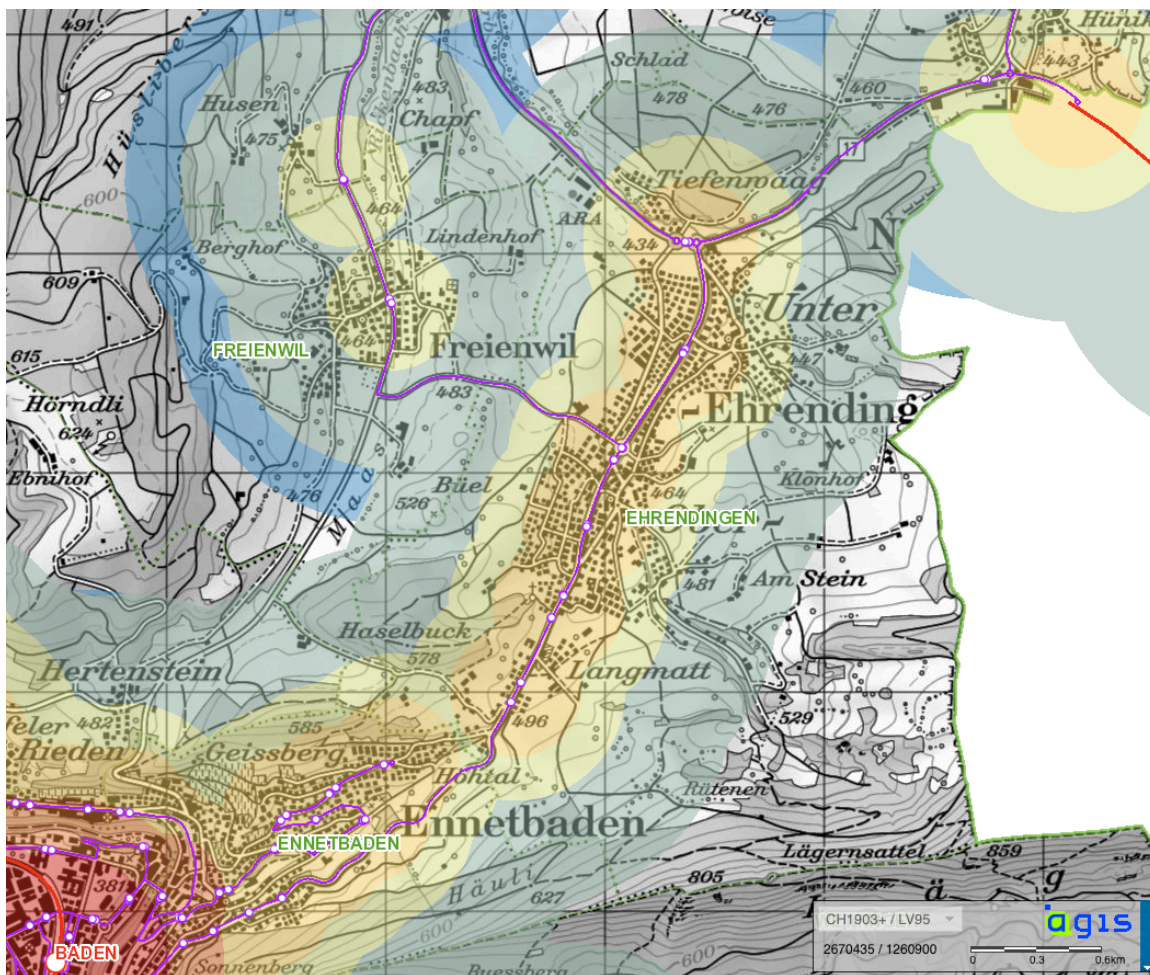


Abbildung 9: ÖV-Erschliessungsqualität zwischen Baden und Niederweningen gemäss Angebot 2020. Die Güteklasse A (rot) entspricht einer sehr guten, F (blau) einer geringen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

Für den Anschluss ans Bahnnetz spielen insbesondere der Bahnhof Baden sowie die nahe S-Bahn-Haltestelle Niederweningen eine wichtige Rolle. Zentral für die ÖV-Anbindung von Ehrendingen ist

eine zuverlässige (staufreie) Busverbindung an den Bahnhof Baden. Zu Verkehrsspitzen stehen heute die Busse in Baden, Wettingen und Ennetbaden teilweise im Stau. Buspriorisierungsmassnahmen sind geplant (LSA Kreisel Landvogteischloss Ennetbaden) und teilweise bereits erstellt (Elektronische Busspur Ehrendingerstrasse Ennetbaden, Busachse Ost beim Knoten Schulhausplatz Baden).

Das Bus-Angebot bietet mit dem 15-Min-Takt an Wochentagen und 30-Min-Takt an Wochenenden ein attraktives Grundangebot von und Richtung Baden. Taktlücken bestehen im Angebot im Unterdorf ausserhalb der Hauptverkehrszeit mit drei Verbindungen pro Stunde (15-15-30-min-Hinketakt) und zu Randzeiten an der Haltestelle Unterdorf, wo am späteren Abend noch zwei Busse pro Stunde im 15/45-min-Hinketakt verkehren.

Einige Bushaltestellen sind noch nicht für Gelenkbusse dimensioniert und noch nicht behindertengerecht ausgebaut. An den Haltestellen Höhtal, Breitwies, Post und Niedermatt wären zeitweise gar Haltekanten für zwei Busse betrieblich wünschenswert, da die Linien 353 und 354 teilweise zeitgleich verkehren. Aufgrund der vorliegenden Platzverhältnisse bevorzugt die Gemeinde dafür jedoch eine betriebliche Lösung.

Die etwas längeren Zugangswege vom Ostteil des Unterdorfes zur Bushaltestelle Unterdorf werden nicht als gravierendes Problem erachtet. Eine Busführung durch das Unterdorf wird als unverhältnismässig betrachtet (Umwege für regionale Buslinien).

3.1.7. Verkehrsnetz Fussverkehr

(Analyse- und Konzeptplan „Teilplan Fussverkehr (FV)“ siehe Seite 46)

Beim strukturierenden Netz handelt es sich um Hauptrouten, die im Fusswegnetz eine Verbindungsfunktion übernehmen. Das Sekundärnetz beinhaltet Nebenrouten zu wichtigen Zielpunkten ohne siedlungsverbindende Funktion. Mängel im Fusswegnetz wurden in folgenden Bereichen geortet:

- fehlende direkte Fusswegverbindungen
- Trennwirkung der Landstrasse / Kantonsstrasse mit fehlenden Querungsmöglichkeiten auf Wunschlinien sowie Fussgängerstreifen ohne Querungshilfen
- fehlende Trottoir-Abschnitte entlang der Landstrasse / Kantonsstrasse
- fehlende oder aufzuwertende Spazierverbindungen für die Naherholung



Abbildung 10:

Einseitig fehlendes Trottoir entlang Landstrasse beim Coop

3.1.8. Verkehrsnetz Radverkehr

(Analyse- und Konzeptplan „Teilplan Veloverkehr (VV)“ siehe Seite 47)

Das strukturierende Netz bildet sich aus Haupttrouten in und durch das Dorf mit Verbindungsfunktion. Dazu gehören die kantonalen Radrouten. Eine Hauptroute führt entlang der stark befahrenen Landstrasse / Kantonsstrasse, da diese für den Alltagsverkehr schnelle und direkte Verbindungen bieten. Das Sekundärnetz beinhaltet lokale Veloverbindungen und wichtige Wege mit Zubringer- und Schulwegfunktion innerhalb des Siedlungsgebietes.

Mängel im Velowegnetz wurde in folgenden Bereichen geortet:

- fehlende Verbindungen (insbesondere fehlende Abschnitte für eine durchgehende Achse Mühleweg bis Rosenweg westlich der Landstrasse abseits vom Verkehr)
- fehlende Velostreifen entlang Landstrasse / Kantonsstrasse
- fehlende Querungshilfen über Kantonsstrassen



Abbildung 11: fehlende Velo-Massnahmen entlang der Landstrasse bei der Haltestelle Breitwies (Bild links) und im Höhtal (Bild rechts, Velos fahren auf Trottoir)

Bei den öffentlichen Velo-Abstellanlagen soll mit dem Ausbau / Sanierung der Bushaltestellen jeweils eine angemessene Anzahl an gedeckten Abstellmöglichkeiten erstellt werden für kombinierte Mobilität (Velo-Bus). Qualität, Angebot und Nachfrage an öffentlichen Veloabstellplätzen soll periodisch überprüft und bei Bedarf erweitert werden (bei öffentlichen Gebäuden, sonstigen Nutzungen mit Publikumsverkehr und Bushaltestellen). Zur Zeit fehlen noch gedeckte und abschliessbare öffentliche Abstellplätze an den Bushaltestellen Post, Breitwies und Höhtal wie auch vor der Gemeindeverwaltung am Brunnenhof.

Ehrendingen ist interessiert an einem Anschluss an ein regionales Publi-e-Bike Verleihsystem (Baden-Regio Bike). Wünschenswerte Standorte sind im Plan Veloverkehr eingetragen.

3.1.9. Verkehrsnetz motorisierter Individualverkehr

(Analyseplan „Spurenplan Land- und Kantonsstrasse“ siehe Seite 44, Analyse- und Konzeptplan „Teilplan Strassennetz / Motorisierter Individualverkehr (MIV)“ siehe Seite 48)

Abseits von Kantonsstrassen ist in den Quartieren von Ehrendingen flächendeckend Tempo-30-Zone realisiert. Die Strassenklassierungen der Sammelstrassen entsprechen noch nicht überall den tatsächlichen Strassenfunktionen und Ausbaustandards für siedlungsorientierte Strassen. Hauptsammelstrassen gemäss dem Verkehrsrichtplan 2009 sollen in Quartiersammelstrassen umklassiert werden.

Im Oberdorf konzentriert sich der Einkaufsverkehr von Ehrendingen. Bei den beliebten oberirdischen Stellplätzen an der Dorfstrasse führt an Samstagen zu gegenseitigen Behinderungen (Parksuchverkehr, Ein- und Ausparken, Fussgänger und Velos entlang der Dorfstrasse). Eine Klärung der Situation sowie eine gestalterische Aufwertung soll mittels Entwicklung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes „Dorfstrasse Zentrum Oberdorf“ gefunden werden.

Bei der Gestaltung der Ortsdurchfahrt Landstrasse wird vorwiegend auf zwei Abschnitten Aufwertungspotenzial gesehen, wo auch eine Unfallhäufung festzustellen ist:

- Landstrasse im zentralen Bereich von der Bushaltestelle Breitwies bis Kreisel mit Freienwilerstrasse: Verkehrsorientierte Erscheinung Strassenraum wird den siedlungsorientierten Funktionen zu wenig gerecht (Ein- und Abbiegevorgänge, Strassenquerungen Fussgänger und Velofahrer, fehlender Raum für zügiges und direktes Velofahren entlang Kantonsstrasse, beim Coop einseitig fehlendes Trottoir, Häufung von Auffahrunfällen)
- Landstrasse im Bereich Höhtal bis Gutweg. Häufung von Auffahrunfällen in diesem Bereich. Die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechen oft nicht den effektiven Sichtverhältnissen. Fehlende Fussgängerschutzinsel bei der Haltestelle Höhtal, Fehlende geschützte Fussgängerquerung Hinterlägernweg – Rebbergstrasse.

Es existiert noch kein kommunales Parkierungskonzept / -Reglement. Parkierung auf öffentlichem und privatem Grund wird an einigen Orten als störend wahrgenommen (insbesondere Nachtparkierung auf schmalen Wohnstrassen sowie Parksuchverkehr im Oberdorf).

Gemäss regionalem Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio ist im Bereich Bushaltestelle Ehrendingen Tiefenwaag der Bau einer Park + Ride – Anlage vorgesehen. Die Anlage soll nur bei ausgewiesenen Bedarf und Nutzen erstellt werden. Sie soll möglichst flächensparend geplant werden (Integrati-on in bestehende oder zukünftige Parkierungsanlage einer angrenzenden Nutzung). Eine Überbauung der bestehenden Landwirtschaftsfläche dafür ist aus Sicht der Gemeinde unangemessen.

3.2. Mobilitätsmanagement

3.2.1. Was ist Mobilitätsmanagement?

Das Mobilitätsmanagement (MM) umfasst Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das zu Fussgehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Tram, CarSharing etc. sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Nutzung des Fuss-, Velo- und des öffentlichen Verkehrs zu optimieren sowie den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern.

3.2.2. Mobilitätsmanagement in Ehrendingen

Ehrendingen befindet sich im Tätigkeitsgebiet von badenmobil mit Aktivitäten des Programms zur Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität in der Region Baden-Wettingen. Im Rahmen des Programms werden seit 2003 die zwei Projekte „Mobilitätsmanagement für Unternehmen“ und „Aufbau einer Mobilitätsberatung“ verfolgt.

Die Gemeinde verfügt zurzeit noch über kein eigenes Programm für kommunale Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement.

Mit der Umsetzung von gezielten und in einem Programm gefassten Massnahmen des Mobilitätsmanagements, die einerseits auf die „Verkehrserzeuger“ innerhalb der Gemeinde und andererseits auf die „Bevölkerung“ bzw. auf die Verkehrsteilnehmenden allgemein ausgerichtet ist werden die in Kapitel 4 formulierten Zielsetzungen anvisiert.

Konkret befasst sich das „Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern“ mit den durch die Aktivitäten und den Standort eines Verkehrserzeugers (z.B. Unternehmen und Verwaltungen, Veranstalter von Anlässen, grössere Wohnüberbauung, etc.) generierten Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient sowie umweltverträglich abzuwickeln. Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.

Mit dem „Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung“ pflegt und baut Ehrendingen sein Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus. Die Bevölkerung der Gemeinde Ehrendingen (Wohnbevölkerung gesamthaft sowie ausgewählte Zielgruppen wie Senioren, Jugendliche, Ausflügler etc.) wird mittels gezielter Information, Anreizen und Aktionen zur Sensibilisierung einerseits über die verschiedenen in der Gemeinde vorhandenen Mobilitätsangebote informiert und andererseits zu den Vorteilen einer bewussten Verkehrsmittelwahl aufgeklärt. Das Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung des Umweltverbundes (öV, Velo, zu Fussgehen, CarSharing) und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zentrum bzw. der Wohnqualität in den Quartieren. Das verbesserte Angebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt.

4. Mobilitätsplan mit Zielsetzungen

Handlungsfeld	A Gestaltung und Betrieb von Strassen	B Verkehr und Nutzungen	C Fuss- und Veloverkehr	D Öffentlicher Verkehr	E Mobilitätsmanagement
Wichtige Erkenntnisse aus der Analyse	<ul style="list-style-type: none"> Flächendeckend T30 Zone in den Quartieren realisiert Unfälle: <ul style="list-style-type: none"> - Unfallhäufung auf Landstrasse / Kantonsstrasse. - zwei von drei Unfällen mit Schwerverletzten / Toten passierten auf der Landstrasse. - auffallend viele Auffahrunfälle auf der Landstrasse im Siedlungsgebiet. Konzentration des Einkaufsverkehrs im Oberdorf mit den beliebten oberirdischen Stellplätzen führt an Samstagen zu gegenseitigen Behinderungen (Parksuchverkehr, Ein- und Ausparken, Fussgänger und Velos entlang der Dorfstrasse) Gestaltungsdefizit Landstrasse im zentralen Bereich von der Bushaltestelle Breitwies bis Kreisel mit Freienwilerstrasse: Verkehrsorientierte Erscheinung Strassenraum wird den siedlungsorientierten Funktionen zu wenig gerecht (Ein- und Abbiegevorgänge, Strassenquerungen Fussgänger und Velofahrer, fehlender Raum für zügiges und direktes Velofahren entlang Kantonsstrasse, beim Coop einseitig fehlendes Trottoir, Häufung von Auffahrunfällen). Die Lärm-Immissionsgrenzwerte entlang der Land- / Kantonsstrasse werden an vielen Gebäuden überschritten. Gestaltungsdefizit Landstrasse im Bereich Höhtal bis Gutweg. Häufung von Auffahrunfällen in diesem Bereich. Die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechen oft nicht den effektiven Sichtverhältnissen. 	<ul style="list-style-type: none"> Ehrendingen hat mit 4'722 Einwohnern (31.12.2014) ein starkes Bevölkerungswachstum hinter sich: + 42% in den vergangenen 15 Jahren; Verdoppelung in den vergangenen 42 Jahren. Mit der aktuellen Revision der Ortsplanung wird in den kommenden Jahren ein deutlich reduziertes, moderates Wachstum angestrebt. Der Ausbau von sämtlichen bestehenden unbebauten Bauzonen (ohne ZöBA) erzeugt 1200 bis 1600 zusätzliche Fahrten, verteilt auf das gesamte Strassennetz. Beim Kreisel Landstrasse / Freienwilerstrasse befindet sich die Hauptstrassenzufahrt mit den meisten zusätzlichen Fahrten aus baulicher Entwicklung auf unbebauten Bauzonen (ca. +600 Fahrten / Tag, davon ca. 470 Fahrten / Tag durch neuer Detailhändler mit 2x400 m² Verkaufsfläche). Es existiert noch kein kommunales Parkierungskonzept / -Reglement. Dauerparkierung auf öffentlichem Grund wird an folgenden Orten störend wahrgenommen: <ul style="list-style-type: none"> - Kiesplatz bei Kreisel Landstr. / Freienwilerstr. - Nachtparkierung auf schmalen Wohnstrassen. Dadurch ist die Notzufahrt nicht immer gewährleistet. Gemäss regionalem Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio ist im Bereich Bushaltestelle Ehrendingen Tiefenwaag der Bau einer Park + Ride – Anlage vorgesehen. 	<ul style="list-style-type: none"> Auf Landstrasse und Kantonsstrasse bestehen Netzlücken für schnelles, direktes Velofahren (fehlende Velostreifen; gemäss Velokonzept Baden Regio 2013). Im Fuss- und Velowegnetz existieren einzelne Lücken (fehlende direkte Verbindungen, gesicherte Quermöglichkeiten Hauptverkehrsstrassen). 	<ul style="list-style-type: none"> Das Bus-Angebot bietet mit dem 15-Min-Takt an Wochentagen und 30-Min-Takt an Wochenenden ein attraktives Grundangebot. Taktlücken bestehen an der Haltestelle Unterdorf, wo ausserhalb der Hauptverkehrszeit drei Busse pro Stunde und am späteren Abend noch zwei Busse pro Stunde verkehren. Einige Bushaltestellen sind noch nicht dimensioniert für Gelenkbusse und behindertengerecht ausgebaut. Da die Linien 353 und 354 teilweise zeitgleich verkehren wäre an den Haltestellen Höhtal, Breitwies, Post und Niedermatt Platz für zwei Busse wünschenswert. Da der Raumbedarf daraus jedoch sehr gross wäre, wird dafür eine betriebliche Lösung angestrebt. Die etwas längeren Zugangswege vom Ostteil des Unterdorfes zur Bushaltestelle Unterdorf werden nicht als gravierendes Problem erachtet. Eine Busführung durch das Unterdorf wird als unverhältnismässig betrachtet (Umwege für regionale Buslinien). Für den Anschluss ans Bahnnetz spielen insbesondere der Bahnhof Baden sowie die nahe S-Bahn-Haltestelle Niederweningen eine wichtige Rolle. Zentral für die ÖV-Anbindung von Ehrendingen ist eine zuverlässige (staufreie) Busverbindung an den Bahnhof Baden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Region verfügt mit der Mobilitätszentrale badenmobil über ein umfassendes Informationsangebot zur Mobilität mit der Möglichkeit für persönliche Beratungen von Einzelkunden und Unternehmen. Ehrendingen gehört zum Tätigkeitsgebiet der Mobilitätszentrale und des Beratungsangebotes. Die Gemeinde verfügt noch über kein eigenes Programm Mobilitätsmanagement für Massnahmen bei Verkehrserzeugern resp. bei der Bevölkerung.
Ziele	<p>ZA1 Attraktivitätssteigerung Dorfstrasse Oberdorf: Die Strassenraumgestaltung soll die Belebung und Nutzungsvielfalt als lokales Einkaufsgebiet und Dorfkern unterstützen. Es wird eine hohe Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmer angestrebt.</p> <p>ZA2 Aufwertung Strassenraum und Lärmreduktion Ortsdurchfahrt Landstrasse: Der Strassenraum wird siedlungsverträglich und nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Bei der Gestaltung sind die verschiedenen Nutzungsansprüche und Funktionen der Hauptverkehrsstrasse abzuwägen und miteinander zu vereinen.</p> <p>ZA3 Die Verkehrssicherheit in den Bereichen Landstrasse, Kantonsstrasse und Dorfstrasse ist erhöht</p> <p>ZA4 Strassenraum, Geschwindigkeitsniveau und angrenzende Nutzungen sind aufeinander abgestimmt.</p>	<p>ZB1 Der motorisierte Individualverkehr ist weiterhin auf den Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, auf möglichst kurzen Wegen dorthin zu leiten und so verträglich wie möglich abzuwickeln. Auf Gemeinde- und Quartierstrassen verkehrt praktisch nur Ziel- und Quellverkehr.</p> <p>ZB2 Neue Verkaufsgeschäfte sind nur an integrierten Standorten erwünscht und optimal in das Fuss- und Velowegnetz einzubinden. Sie müssen dazu beitragen, dass vermehrt vor Ort eingekauft werden kann und das Angebot für ein kommunales Einzugsgebiet aufweisen.</p> <p>ZB3 Parkierung auf öffentlichem Grund sowie grössere private Abstellanlagen werden in sinnvollem Umfang und an geeigneter Lage angeboten, dienen den vorgesehenen Nutzungen und werden bewirtschaftet.</p> <p>ZB4 Die geplante regionale Park + Ride – Anlage wird nur bei ausgewiesenem Nutzen und Bedarf erstellt. Sie ist möglichst flächensparend zu erstellen (Integration in bestehende oder zukünftige Parkierungsanlage einer angrenzenden Nutzung).</p>	<p>ZC1 Der Fuss- und Veloverkehr ist zu fördern.</p> <p>ZC2 Fuss- und Veloverkehr verfügen über ein flächendeckendes und direktes Netz. Netzlücken sollen geschlossen werden.</p> <p>ZC3 Es ist zu prüfen, wie entlang der Hauptverkehrsstrasse Raum für den schnellen Alltags-Veloverkehr geschaffen werden kann. Die Quermöglichkeiten der Hauptverkehrsstrasse für den Fussverkehr werden verbessert.</p> <p>ZC4 Bei allen Bushaltestellen, öffentlichen Gebäuden und sonstigen Nutzungen mit Publikumsverkehr stehen gedeckte Veloabstellplätze in genügender Anzahl zur Verfügung.</p>	<p>ZD1 Ein attraktives regionales Bussystem wird unterstützt</p> <p>ZD2 Attraktive und direkte Zugänge zu den ÖV-Haltestellen werden ermöglicht</p> <p>ZD3 Die Bushaltestellen sind angemessen dimensioniert und behindertengerecht ausgebaut</p> <p>ZD4 Die Qualität der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr wird erhalten und wenn betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll verbessert (besseres Angebot zu Randzeiten für Unterdorf angestrebt)</p>	<p>ZE1 Die Verkehrs-Emissionen und -Immissionen werden kontinuierlich verringert.</p> <p>ZE2 Die getätigten Investitionen ins Verkehrssystem werden genutzt und erfüllen ihren Zweck.</p> <p>ZE3 Die zukünftige Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung ist gesichert.</p> <p>ZE4 Die Bevölkerung und die in Ehrendingen Arbeitenden kennen die wegweckspezifische Ausschöpfung der Palette an Mobilitätsformen und wissen sie für die verschiedenen Verkehrszwecke adäquat zu nutzen.</p>

Handlungsfeld	A Gestaltung und Betrieb von Strassen	B Verkehr und Nutzungen	C Fuss- und Veloverkehr	D Öffentlicher Verkehr	E Mobilitätsmanagement
Massnahmen	<p>A1 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dorfstrasse Zentrum Oberdorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtheitliche Überprüfung des Funktionsraumes entlang der Dorfstrasse - Klärung Parkierungssituation oberirdisch - für MIV Dorfstrasse nicht zwingend durchgehend - Geschwindigkeitsregime T20 oder T30 - Steigerung Attraktivität für Fuss- und Veloverkehr - Einbezug Zufahrt Feuerwehrmagazin Dorfstrasse 16 <p>A2 BGK Ortsdurchfahrt Landstrasse Oberdorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Strassenraum von Dorfstr. bis Freienwilerstr. - Verbesserung Ein- und Abbiegevorgänge - Verbesserung Strassenquerungen Fuss- und Veloverkehr - Verbesserung Velofahren entlang Kantonsstrasse - Lärmreduktion entlang Kantonsstrasse <p>A3 BGK Ortsdurchfahrt Landstrasse Höhtal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung Strassenraum von Rest. Höhtal bis Gutweg - Verbesserung Ein- und Abbiegevorgänge. Anpassung gefahrene Geschwindigkeit in Bezug auf Sichtdistanzen. - Verbesserung Querungsmöglichkeiten und Längsverkehr für Fuss- und Veloverkehr <p>A4 Anpassung Strassenklassierungen: Sämtliche Strassen, die bisher als Hauptsammelstrassen klassiert waren (insbesondere Dorfstrasse / Kirchweg) werden zu Quartiersammelstrassen umklassiert. Damit werden die nötigen Ausbaugrößen dem aktuellen Temporegime (T30) und angepasst.</p>	<p>B1 Erstellung kommunales Parkraumkonzept und Parkierungsregelament</p> <p>B2 Erarbeitung Nutzungs- und Mobilitätskonzept für mögliche Verkaufsnutzung (rund 2x400m² Verkaufsfläche) am Standort Kreisel Landstrasse / Freienwilerstrasse</p> <p>B3 Bei ausgewiesenem Nutzen und Bedarf: Planung regionale Park + Ride – Anlage flächensparend in Kombination mit Parkierungsanlage angrenzender Nutzung.</p>	<p>C1 Schliessung Netzlücken im kommunalen, regionalen und kantonalen Fuss- und Velowegnetz (gemäss Plan und Tabelle). Berücksichtigung Massnahmen aus Velokonzept Baden Regio.</p> <p>C2 Interesse zum Anschluss an regionalem Publi-e-bike Verleihsystem (BadenRegio Bike)</p>	<p>D1 Die Bushaltestellen sind für die Zufahrt von Gelenkbussen zu dimensionieren und die Haltekanten sollen behindertengerechte Zustiege ermöglichen.</p> <p>D2 Unterstützung eines verbesserten Bus-Angebotes zu Randzeiten für das Unterdorf, wenn eine betrieblich und wirtschaftlich sinnvolle Lösung im regionalen Bussystem gefunden werden kann.</p> <p>D3 Unterstützung eines regionalen Verkehrsmanagements auf der Ehrenderingerstrasse in Ennetbaden zugunsten zuverlässigen Bus-Verbindungen Ehrendingen – Bahnhof Baden.</p>	<p>E1 Die Gemeinde setzt auf der Basis von einem zu erstellenden Programm verschiedene Massnahmen bei der Zielgruppe „Verkehrserzeuger“ um.</p> <p>E2 Die Gemeinde setzt auf der Basis von einem zu erstellenden Programm verschiedene Massnahmen bei der Zielgruppe „Bevölkerung“ um.</p>

5. Massnahmenbereich / Handlungsfelder

5.1. Handlungsfeld A „Gestaltung und Betrieb von Strassen“

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A1	<i>Gestaltung und Betrieb von Strassen</i> Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfstrasse Zentrum Oberdorf und Kirchweg bis Gehrenhagweg
Beschrieb der Massnahme	<p>Das Zentrum Dorfstrasse Oberdorf soll an Attraktivität gewinnen. Ziel ist, dass die Strassenraumgestaltung die Belegung und Nutzungsvielfalt als lokales Einkaufsgebiet und Dorfkern unterstützt. Es wird eine hohe Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmer angestrebt. Dafür soll der Funktionsraum der Dorfstrasse gesamtheitlich überprüft werden. Die Neugestaltung soll folgende Themen behandeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klärung Parkierungssituation oberirdisch • für MIV Dorfstrasse nicht zwingend durchgehend • Geschwindigkeitsregime T20 oder T30 • Steigerung Attraktivität und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr • Einbezug Zufahrt Feuerwehrmagazin Dorfstrasse 16 <p>Im Rahmen der Erarbeitung des BGK sind die Möglichkeiten für die Strassenraumaufteilung und Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger/-innen auszuloten.</p>
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	<p>Die Konzentration des Einkaufsverkehrs im Oberdorf mit den oberirdischen Stellplätzen führt zu beliebten Einkaufszeiten zu gegenseitigen Behinderungen (Parksuchverkehr, Ein- und Ausparken, Fussgänger und Velos entlang der Dorfstrasse). Auf dem Kirchweg ist eine räumliche Trennung von Fussweg und Fahrbahn zu prüfen, damit das Trottoir nicht mehr für schnelle Ausweich- und Überholmanöver genutzt wird.</p>
Weiteres Vorgehen	<p>Variantenevaluation der Erschliessung und Strassenraumgestaltung; Ausarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept der Bestvariante</p>
Projektierungsstand	<p>Handlungsbedarf erkannt</p>
Koordinationsstand	<p>Vororientierung</p>
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<p>Massnahmenbereich A2: „BGK Ortsdurchfahrt Landstrasse Oberdorf“ Massnahmenbereich B1: „Parkraumkonzept und Parkierungsreglement“ Massnahmenbereich D1: „Dimensionierung Bushaltestellen“</p>
Umsetzungshorizont	<p>kurzfristig</p>
Federführung	<p>Gemeinde Ehrendingen</p>
Beteiligte	<p>Kanton Aargau (Abstimmung Knotenbereich mit Kantonsstrasse)</p>

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A3	Gestaltung und Betrieb von Strassen Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Landstrasse Höhtal
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Entwicklung und Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes soll folgende Punkte berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung Strassenraum von Rest. Höhtal bis Gutweg • Verbesserung Ein- und Abbiegevorgänge. Anpassung gefahrene Geschwindigkeit in Bezug auf Sichtdistanzen. • Verbesserung Querungsmöglichkeiten und Längsverkehr für Fuss- und Veloverkehr • Erfüllung der Verbindungsfunktion der Hauptverkehrsstrasse • Ausbau der Bushaltestelle Höhtal für Gelenkbusse und behindertengerechte Zugänge
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	<p>- Gemäss Auswertung der Unfalldaten sind im Bereich Höhtal Unfallhäufungen festzustellen. Insbesondere vor und nach der Kuppe ereignen sich immer wieder Auffahrunfälle. Es wird vermutet, dass an dieser Stelle oft zu schnell gefahren wird in Bezug auf die eingeschränkte Sichtdistanz. Eine Neugestaltung des Strassenraumes soll zu angemessener Fahrweise anregen, damit hinter haltenden und abbiegenden Fahrzeugen und querenden Fussgängern noch rechtzeitig gestoppt werden kann.</p> <p>- Beidseitig fehlt Raum für Velos entlang der Kantonsstrasse. Velos verkehren heute oft in beiden Richtungen auf dem westseitigen Trottoir. Ostseitig fehlt ein Fussweg von der Bushaltestelle Höhtal bis zum Hinterlägerweg.</p> <p>- Im Zusammenhang mit der Realisierung von beidseitigen Fahrmöglichkeiten für den Veloverkehr und mit einer Einfahrtsbremse auf der Landstrasse im Bereich Rebbergstrasse soll eine geschützte Querungshilfe für Velos erstellt werden. Damit soll der Konflikt Velos / Fussgänger im Bereich der Bushaltestelle Höhtal entschärft werden und die Velos sind nicht mehr gezwungen, auf dem westseitigen Trottoir zu fahren.</p>
Weiteres Vorgehen	<p>Ausschreibung für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Landstrasse in Zusammenarbeit mit dem Kanton.</p>
Projektierungsstand	<p>Handlungsbedarf erkannt</p>
Koordinationsstand	<p>Vororientierung</p>
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<p>A2: „BGK Ortsdurchfahrt Landstrasse Oberdorf“ C1: „Schliessung Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz“ D1: „Dimensionierung Bushaltestellen“</p>
Umsetzungshorizont	<p>kurzfristig</p>
Federführung	<p>Kanton Aargau</p>
Beteiligte	<p>Gemeinde Ehrendingen</p>

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A4	Gestaltung und Betrieb von Strassen Anpassung Strassenklassierungen
Beschrieb der Massnahme	Sämtliche Strassen, die bisher als Hauptsammelstrassen klassiert waren werden zu Quartiersammelstrassen umklassiert. Dies betrifft folgende Strassen: Dorfstrasse Oberdorf, Kirchweg, Wetentalstrasse von Römerweg bis Landstrasse, Dorfstrasse Unterdorf.
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	<p>Die nötigen Ausbaugrössen werden der aktuellen Situation, der Strassenfunktion und dem aktuellen Temporegime (T30) angepasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hauptsammelstrassen sind gemäss SN 640044 verkehrsorientierte Strassen für grössere Ortschaften für Gebiete mit grösseren Einzugsgebieten, wo übergeordnete Strassentypen (HVS) fehlen. Dies trifft für Ehrendingen nicht zu. - Quartiersammelstrassen sind siedlungsorientierte Strassen wo sich die verkehrstechnischen Anforderungen jenen der Gestaltung und Verkehrsberuhigung unterzuordnen hat. Dieser Strassentyp stellt in kleineren und mittleren Ortschaften die Standardform der Sammelstrassen dar. Dies trifft für Ehrendingen zu. - Hauptsammelstrassen sind auf den Grundbegegnungsfall Lastwagen / Lastwagen zu dimensionieren. Dies widerspricht der Verkehrsberuhigung und den geltenden Tempo 30 Zonen. - Quartiersammelstrassen werden auf den Grundbegegnungsfall Lastwagen / Personenwagen dimensioniert, örtlich ist der Begegnungsfall von zwei Lastwagen bei reduzierter Geschwindigkeit zu ermöglichen. Das Kriterium Belastbarkeit einer Quartiersammelstrasse mit bis zu 500 Fz./h wird bei allen Sammelstrassen in Ehrendingen erfüllt.
Weiteres Vorgehen	Strassenrichtplan wird durch KGV (Konzeptpläne) ersetzt
Projektierungsstand	Ausbaustandard entspricht bereits der neuen Klassierung.
Koordinationsstand	Festsetzung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	-
Umsetzungshorizont	kurzfristig (mit Genehmigung KGV)
Federführung	Gemeinde Ehrendingen
Beteiligte	-

5.2. Handlungsfeld B „Verkehr und Nutzungen“

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B1	Verkehr und Nutzungen Parkraumkonzept und Parkierungsreglement
Beschrieb der Massnahme	<p>Es ist ein kommunales Parkierungskonzept und daraus ein Reglement zu erstellen. Damit sollen folgende Themen angegangen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung Dauerparkierung auf öffentlichem Grund • Vermeidung Parksuchverkehr und gegenseitige Behinderungen im Einkaufsverkehr Dorfstrasse Oberdorf (Behandlung Thematik Parkplatzbewirtschaftung auf privatem und öffentlichen Grund) • Gewährleistung der Notzufahrt rund um die Uhr auch auf schmalen Gemeindestrassen • Prüfung eines sinnvollen Angebotes an E-Ladestationen auf kostenpflichtigen Stellplätzen • Regelung für Kurzzeit-Abstellmöglichkeiten (z.B. für Hunde-Gassi-Gänge)
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	<p>An der Dorfstrasse im Oberdorf werden im Einkaufsverkehr oft zuerst die beliebten oberirdischen Stellplätze angefahren, anstelle direkt die Tiefgarage zu benutzen. Dies führt zu unnötigem Parksuchverkehr im Oberdorf. Entlang Wohnstrassen wird der öffentliche Grund teilweise zur Nachtparkierung genutzt. Dies führt insbesondere auf schmalen Gemeindestrassen zu eingeschränkten Möglichkeiten für die Notzufahrt (Feuerwehr, Ambulanz...).</p> <p>Im Quartier Tiefenwaag parkieren Hundehalter für Gassi-Gänge entlang Quartierstrasse.</p> <p>Gemäss Umsetzung Regionales Parkraumkonzept (siehe Kapitel 2.3.5 Seite 10) sind die Gemeinden aufgefordert regional abgestimmte kommunale Parkierungsreglemente auszuarbeiten (Parkierung auf öffentlichem Grund: Massnahme M1) und Grundlagen zu schaffen für Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund (Massnahme M3).</p>
Weiteres Vorgehen	<p>Erarbeitung Parkraumkonzept und Parkierungsreglement</p>
Projektierungsstand	<p>Handlungsbedarf erkannt</p>
Koordinationsstand	<p>Vororientierung</p>
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<p>Massnahmenbereich A1: „BGK Dorfstrasse Zentrum Oberdorf“</p> <p>Massnahmenbereich B2: „Integration neue Angebote an Verkaufsflächen“</p>
Umsetzungshorizont	<p>kurzfristig</p>
Federführung	<p>Gemeinde Ehrendingen</p>
Beteiligte	<p>Kantonspolizei</p>

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B2	Verkehr und Nutzungen Integration neue Angebote an Verkaufsflächen
Beschrieb der Massnahme	Neue Verkaufsgeschäfte sind nur an integrierten Standorten erwünscht, optimal in das Fuss- und Velowegnetz einzubinden und das Angebot für ein kommunales Einzugsgebiet aufweisen.
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	Neue Verkaufsflächen sollen dazu beitragen, dass vermehrt vor Ort eingekauft werden kann und nicht zu einer erhöhten Verkehrsbelastung in der Gemeinde führen.
Weiteres Vorgehen	Erarbeitung Nutzungs- und Mobilitätskonzept für mögliche Verkaufsnutzung am Standort Kreisel Landstrasse / Freienwilerstrasse.
Projektierungsstand	Ermöglichung verträgliche Verkaufsnutzung im Rahmen der Revision der BZO an integrierter Lage
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	Massnahmenbereich B1: „Parkraumkonzept und Parkierungsreglement“ Massnahmenbereich C1: „Schliessung Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz“
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Gemeinde Ehrendingen
Beteiligte	Kanton Aargau (Rev. BZO)

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B3	Verkehr und Nutzungen regionale Park + Ride – Anlage „Tiefenwaag“
Beschrieb der Massnahme	Die geplante regionale Park + Ride – Anlage soll nur bei ausgewiesenem Nutzen und Bedarf erstellt werden. Sie ist möglichst flächensparend zu erstellen (Integration in bestehende oder zukünftige Parkierungsanlage einer angrenzenden Nutzung). Eine Überbauung der bestehenden Landwirtschaftsfläche für eine P+R-Parkierungsanlage ist aus Sicht der Gemeinde unangemessen (grosser Flächenverlust gegenüber Reduktion von ein paar Ortsdurchfahrten scheint unangemessen). Der Kanton erstellt keine P+R-Anlagen in eigener Federführung.
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	Gemäss regionalem Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio ist im Bereich Bushaltestelle Ehrendingen Tiefenwaag der Bau einer Park + Ride – Anlage vorgesehen.
Weiteres Vorgehen	Einbezug der Gemeinde und der Abteilung Verkehr des Kantons in die Planung der P+R-Anlage, sollte diese tatsächlich starten.
Projektierungsstand	Eintrag Standort im REK Baden Regio
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	Massnahmenbereich B1: „Parkraumkonzept und Parkierungsreglement“
Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Federführung	begünstigtes Transportunternehmen
Beteiligte	Gemeinde Ehrendingen; Baden Regio; Kanton Aargau, Abteilung Verkehr

5.3. Handlungsfeld C „Fuss- und Radverkehr“

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C1	Fuss- und Veloverkehr <i>Schliessung von Netzlücken im Fuss- und Velowegnetz</i>
Beschrieb der Massnahme	Ehrendingen soll ein flächendeckendes, feinmaschiges und attraktives Fuss- und Velowegnetz mit direkten und sicheren Verbindungen zu den Zielen anbieten. Netzlücken werden geschlossen und Schwachstellen behoben.
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	Im Fuss- und Velowegnetz existieren einzelne Lücken (fehlende direkte Verbindungen, gesicherte Querungsmöglichkeiten Hauptverkehrsstrassen). Auf Land- und Kantonsstrasse bestehen Netzlücken für schnelles, direktes Velofahren (fehlende Velostreifen; gemäss Velokonzept Baden Regio 2013).
Weiteres Vorgehen	Wegrechte für Netzergänzungen sind sicherzustellen. Im Rahmen von Bau- und Sanierungsvorhaben ist die Realisierung schrittweise vorzunehmen.
Projektierungsstand	Netzkonzept im Rahmen des KGV auf Basis des bisherigen Verkehrsrichtplanes.
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV- Massnahmen	Massnahmenbereich A1: „BGK Dorfstrasse Zentrum Oberdorf“ Massnahmenbereich A2: „BGK Ortsdurchfahrt Landstrasse Oberdorf“ Massnahmenbereich A3: „BGK Ortsdurchfahrt Landstrasse Höhtal“ Massnahmenbereich B2: „Integration neue Angebote an Verkaufsflächen“
Umsetzungshorizont	kurzfristig – langfristig, Umsetzung nach Sanierungsbedarf
Federführung	Gemeinde Ehrendingen (Gemeindenetz), Kanton Aargau (Kantonsstr.)
Beteiligte	Betroffene Grundeigentümer

Folgende Netzergänzungen sind abgestimmt mit den Bau- oder Sanierungsvorhaben schrittweise zu erstellen.

Nr.	Funktion / örtliche Bezeichnung	Zeit- horizont	Quelle
1	Geschützte Querungshilfe für Velos über Landstrasse (Fahrbeziehung Rebbergstr. Ennetbaden ⇔ Landstr. Ehrendingen) in Abstimmung mit beidseitigen Radstreifen Landstr. (Netzergänzung Nr. 4) und Bau Einfahrtsbremse (Tor gemäss Konzeptplan MIV und Massnahmenbereich A3)	K	KGV
2	Trottoir entlang Landstrasse zwischen Bushaltestelle Höhtal und Hinternlägerweg	K	KGV
3	Fussgängerquerung über Landstrasse bei Haltestelle Höhtal (Erstellen Schutzinsel)	K	KGV
4	Radstreifen Landstrasse beidseitig	K	Kant. Richtplan, Velokonzept Baden Regio, teilw. VRP 09
5	Fuss- und Veloverbindung zwischen Rosenweg und Käppelacker/Römerweg	K	Verkehrsrichtplan 2009, Überbauungsplan Hasel

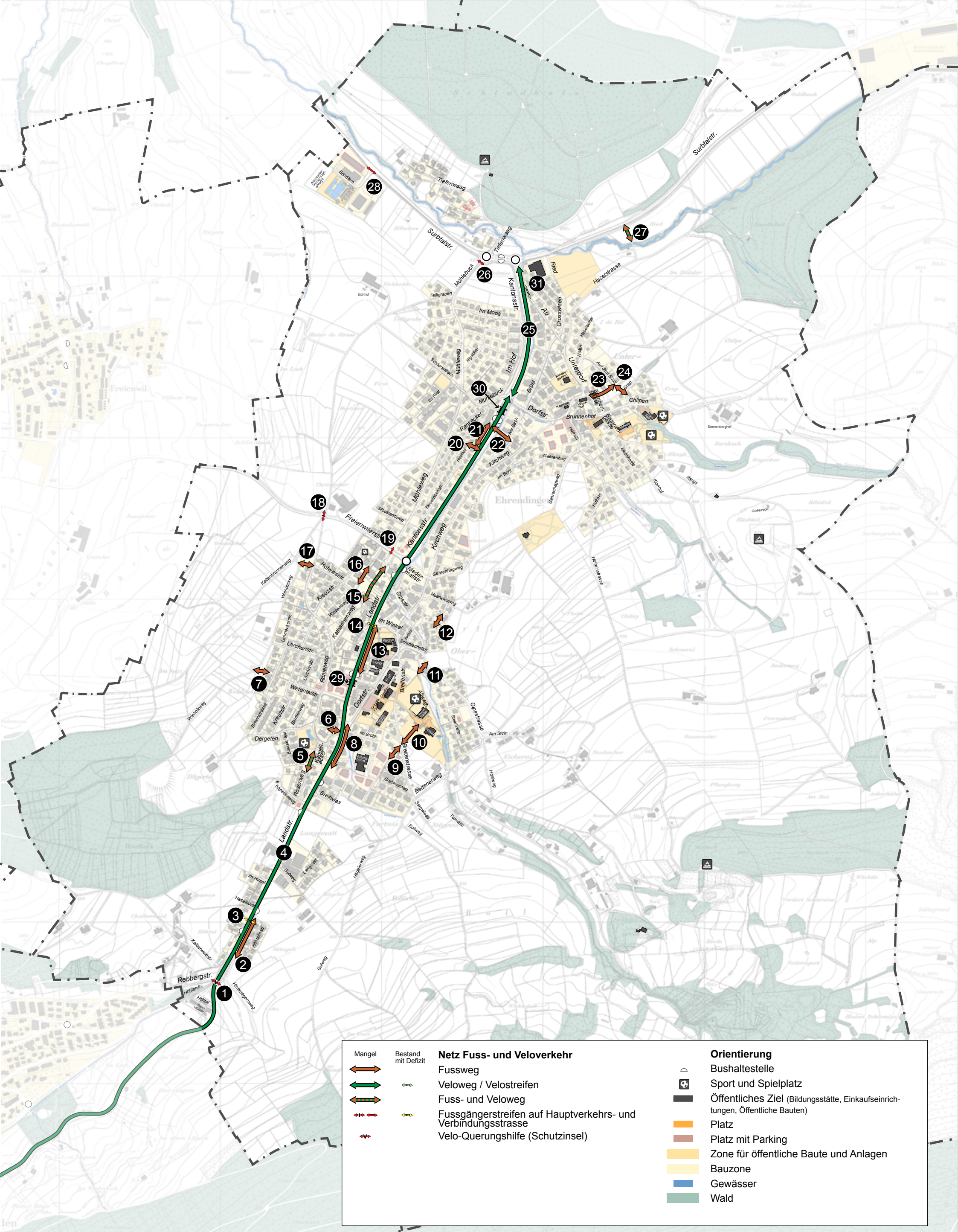
Nr.	Funktion / örtliche Bezeichnung	Zeit-horizont	Quelle
6	Fussverbindung zwischen neuer Überbauungen und bestehendem Fussgängerstreifen	K	KGV
7	Fussverbindung zwischen Wetenthalstrasse und Naherholungsraum (Wiesholzweg)	M	KGV
8	Trottoir entlang Landstrasse zwischen Bushaltestelle Breitwies und Dorfstrasse	M	KGV
9	Fussverbindung Schulhaus Lägernbreite	K	KGV
10	Fussverbindung Schulhaus Lägernbreite	K	KGV
11	Fussverbindung zwischen Gipsstrasse und Altweg (Schulhaus Lägernbreite und Schulhaus Dorf)	K	KGV
12	Fussverbindung zwischen Haarwiesweg und Gipsstrasse	K	KGV
13	Trottoir entlang Landstrasse von Bushaltestelle Post bis „Im Winkel“ auf Strassenseite Coop	M	KGV
14	Fussgängerquerung über Landstrasse (Erstellen Schutzinsel). Koordination mit Massnahme A2 (BGK Landstrasse Oberdorf)	K	KGV
15	Fuss- und Veloverbindung zwischen Mühleweg und Katharinenweg	K	Verkehrsrichtplan 2009
16	Fussverbindung zwischen Freienwilerstrasse und Hofwiesstrasse	K	Verkehrsrichtplan 2009 & KGV
17	Fussverbindung zwischen Hofwiesstrasse und Naherholungsraum (Wiesholzweg)	M	KGV
18	Erstellung Einfahrtsbremse Freienwilerstrasse bei Römerweg mit Velo-Querungshilfe	K	Verkehrsrichtplan 2009
19	Fussgängerquerung über Freienwilerstrasse. Mit Schutzinsel für Fuss- und Veloverkehr versehen.	K	Verkehrsrichtplan 2009 & KGV
20	Fussverbindung zwischen Quartier Heimeli und Bushaltestelle Unterdorf	K	KGV
21	Trottoir entlang Landstrasse (Verbindung Quartier Heimeli - Bushaltestelle Unterdorf)	K	KGV
22	Fussverbindung zwischen Quartier Am Bach und Bushaltestelle Unterdorf	M	KGV
23	Fussverbindung zwischen Unterdorf und Auf dem Buck	K	KGV
24	Fussverbindung zwischen Chilpen (Turnhalle) und Auf dem Buck	K	KGV
25	Radstreifen Landstrasse Ostseite (Westseitig auf Quartierstrasse „Im Hof“ Veloverbindung bestehend)	K	Velokonzept Baden Regio
26	Fussgänger- und Veloquerungen Mühlebuck (Fuss- und Radweg)	K	KGV
27	Fuss- und Veloverbindung Haselstrasse und Fuss-/Radweg über bestehende Brücke	K	KGV
28	Fussgänger- und Veloquerungen Böndlern (Fuss- und Radweg)	K	KGV
29	bessere Ausleuchtung und gestalterische Aufwertung FG-Unterführung	K	KGV
30	bessere Ausleuchtung und gestalterische Aufwertung FG-Unterführung	K	KGV
31	Verbesserung Sichtbarkeit der Radweg-Einmündung von/nach Niederweningen auf der Strasse „Au“.	K	KGV

Zeithorizont:

K = Kurzfristig

M = Mittelfristig

L = Langfristig



	Mangel		Bestand mit Defizit	Netz Fuss- und Veloverkehr		Orientierung
				Fussweg		Bushaltestelle
				Veloweg / Velostreifen		Sport und Spielplatz
				Fuss- und Veloweg		Öffentliches Ziel (Bildungsstätte, Einkaufseinrichtungen, Öffentliche Bauten)
				Fussgängerstreifen auf Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse		Platz
				Velo-Querungshilfe (Schutzinsel)		Platz mit Parking
						Zone für öffentliche Baute und Anlagen
						Bauzone
						Gewässer
						Wald

N
 0 m 200 m
 1:10'000 A3



Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C2	Fuss- und Veloverkehr Regionales Publi-e-bike Verleihsystem
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde Ehrendingen ist interessiert, an einem regionalen Publi-e-bike Verleihsystem (BadenRegio Bike) teilzunehmen. Interessante Standorte in der Gemeinde wären je ein zentraler Standort im Ober- und Unterdorf (Bereiche Bushaltestellen Post und Unterdorf).
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	In der Vision Verkehrsentwicklung 2030 des Regionalen Entwicklungskonzeptes REK Baden Regio wird ein überregionales Bikesharing-System angestrebt.
Weiteres Vorgehen	Beim Zustandekommen eines regionalen Bikesharing-Systems soll das Interesse zur Teilnahme signalisiert und eine Teilnahme geprüft werden.
Projektierungsstand	Projektvision im REK Baden Regio, erwünschte Standorte im Netzplan Veloverkehr im KGV
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	-
Umsetzungshorizont	gemäss regionaler Planung
Federführung	Baden Regio
Beteiligte	Gemeinde Ehrendingen

5.4. Handlungsfeld D „Öffentlicher Verkehr“

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D1	Öffentlicher Verkehr Behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Bushaltestellen sind für die Zufahrt von Gelenkbussen zu dimensionieren und die Haltekanten sollen behindertengerechte Zustiege ermöglichen. Für das heute teilweise zeitgleiche Verkehren der Linien 353 und 354 ist eine betriebliche Lösung zu finden, damit die Haltestellen Höhtal, Breitwies, Post und Niedermatt nicht auf zwei Busse dimensioniert werden müssen (Probleme Raumbedarf der Haltestellen).</p>
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	<p>Bei allen Bushaltestellen werden gedeckte Veloabstellplätze in genügender Anzahl erstellt.</p> <p>Eine Ausrüstung der Bushaltestellen mit Echtzeit-Informationen (nächste effektive Abfahrtszeit) soll geprüft werden.</p>
Weiteres Vorgehen	<p>Einige Bushaltestellen sind noch nicht dimensioniert für Gelenkbusse und behindertengerecht ausgebaut.</p>
Projektierungsstand	<p>Signalisierung Ausbaubedarf beim Kanton.</p>
Koordinationsstand	<p>Handlungsbedarf erkannt</p>
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<p>Vororientierung</p>
Umsetzungshorizont	<p>Massnahmenbereich A2: „BGK Ortsdurchfahrt Landstrasse Oberdorf“ Massnahmenbereich A3: „BGK Ortsdurchfahrt Landstrasse Höhtal“</p>
Federführung	<p>kurzfristig</p>
Beteiligte	<p>Kanton Aargau</p>
Beteiligte	<p>Busbetriebe, Gemeinde Ehrendingen</p>

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D2	Öffentlicher Verkehr Fahrplanangebot zu Randzeiten im Unterdorf
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde Ehrendingen setzt sich für ein verbessertes Bus-Angebot zu Randzeiten für das Unterdorf ein, wenn eine betrieblich und wirtschaftlich sinnvolle Lösung im regionalen Bussystem gefunden werden kann.
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	Das Bus-Angebot bietet mit dem 15-Min-Takt an Wochentagen und 30-Min-Takt an Wochenenden ein attraktives Grundangebot. Taktlücken bestehen an der Haltestelle Unterdorf, wo ausserhalb der Hauptverkehrszeit drei Busse pro Stunde und am späteren Abend noch ein Angebot im 15/45-min-Hinketakt besteht.
Weiteres Vorgehen	Mit der Einführung der 4. Teilergänzung der S-Bahn-Zürich mit dem S15-Halbstundentakt nach Niederweningen wurde das ÖV-Angebot für das Unterdorf gesamthaft verbessert. Seit dem Fahrplan 2016 fahren am Abend ab Baden zwei Kurse pro Stunde ins Unterdorf (Baden ab xx:42 und xx:57). Ab Niederweningen verkehren am Abend zwei neue Kurse mit Anschluss an die S-Bahn ins Unterdorf (Niederweningen ab 20:58 und 22:02). Ehrendingen setzt sich weiterhin für ein verbessertes Bus-Angebot für das Unterdorf ein.
Projektierungsstand	Handlungsbedarf erkannt
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	-
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Kanton Aargau, Dep. BVU, Abteilung Verkehr, Sektion ÖV
Beteiligte	Busbetriebe, Gemeinde Ehrendingen

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D3	Öffentlicher Verkehr Bus-Priorisierung Ehrendingen – Baden
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde Ehrendingen unterstützt ein regionales Verkehrsmanagement auf der Ehrenderstrasse in Ennetbaden zugunsten zuverlässigen Bus-Verbindungen Ehrendingen – Bahnhof Baden.
Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	Für den Anschluss ans Bahnnetz spielen insbesondere der Bahnhof Baden sowie die nahe S-Bahn-Haltestelle Niederweningen eine wichtige Rolle. Zentral für die ÖV-Anbindung von Ehrendingen ist eine zuverlässige (staufreie) Busverbindung an den Bahnhof Baden.
Weiteres Vorgehen	Information der Bevölkerung über aktuelle und geplante ÖV-Priorisierungsmassnahmen
Projektierungsstand	Projekt „elektronische Busspur Ehrenderstrasse“ Realisiert
Koordinationsstand	Festsetzung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	-
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Federführung	Kanton Aargau
Beteiligte	Gemeinde Ennetbaden und Ehrendingen, Busbetriebe

5.5. Handlungsfeld E „Mobilitätsmanagement“

Handlungsfeld E: Massnahmenbereich E1	Mobilitätsmanagement Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern
Beschrieb der Massnahme Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen	<p>Die Gemeinde fördert das Mobilitätsmanagement bei bestehenden und zukünftigen Verkehrserzeugern mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden.</p> <p>Das Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern befasst sich mit den durch die Aktivitäten und den Standort eines Verkehrserzeugers (z.B. Unternehmen, Veranstalter von Anlässen, grössere Wohnüberbauung) generierten Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient sowie umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle des Verkehrserzeugers selbst, indem dieser Massnahmen in seinem eigenen Wirkungsbereich zusammen mit der Gemeinde und/oder mit Mobilitätsanbietern (z.B. öV-Betriebe, Mobility CarSharing) umgesetzt. Idealtypisch sind diese Massnahmen auf die Verkehrsarten (Pendler-, Geschäfts- oder Besucherverkehr) ausgerichtet.</p> <p>Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.</p> <p>REK: Strategie Verkehrsentwicklung. Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich. Der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel wird durch Angebote der kombinierten Mobilität und gezielte Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement).</p> <p>Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation: Die Gemeinden der Teilagglomerationen fördern das Mobilitätsmanagement und ziehen bei Bedarf die Angebote des Kantons (<i>aargaumobil</i>) bei.</p>
Weiteres Vorgehen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Gemeindeverwaltung prüft im Rahmen einer Impulsberatung mit <i>aargaumobil</i>, welche Massnahmen in ein Programm „Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeugern“ aufgenommen werden sollen (vgl. Kapitel 8.2.1 Seite 54 zu prüfende Massnahmen). [Die Erarbeitung des Programms könnte bei gegenseitigem Interesse in Zusammenarbeit mit Ennetbaden erfolgen um Synergien nutzen zu können.] 2. Das Programm wird innerhalb einer gemeindeinternen Arbeitsgruppe konsolidiert und auf politischer Ebene verabschiedet. <p>Die Massnahmen werden gemäss Programm durch die darin bezeichneten Stellen und dem definierten Zeitrahmen umgesetzt.</p>
Projektierungsstand	Projektidee
Koordinationsstand	Vororientierung
Umsetzungshorizont	Prüfung: kurzfristig; Umsetzung: gemäss im Programm definierten Zeitrahmen
Federführung	Gemeinde Ehrendingen
Beteiligte	<i>aargaumobil</i> , Gemeinde Ennetbaden bei Interesse einer Zusammenarbeit

Handlungsfeld E: Massnahmenbereich E2	Mobilitätsmanagement Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung
<p>Beschrieb der Massnahme</p> <p>Begründung; Übergeordnete Ziele und Planungen</p>	<p>Die Gemeinde fördert das Mobilitätsmanagement bei der Bevölkerung mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden.</p> <p>Mit dem Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung pflegt und baut Ehrendingen sein Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus.</p> <p>Das Mobilitätsmanagement unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung in den Bereichen Velo, zu Fussgehen und öV. Das verbesserte Verkehrsangebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt.</p> <p>REK: Strategie Verkehrsentwicklung. Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich. Der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel wird durch Angebote der kombinierten Mobilität und gezielte Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement).</p> <p>Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation: Die Gemeinden der Teilagglomerationen fördern das Mobilitätsmanagement und ziehen bei Bedarf die Angebote des Kantons (aargaumobil) bei.</p>
<p>Weiteres Vorgehen</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Gemeindeverwaltung prüft im Rahmen einer Impulsberatung mit aargaumobil und badenmobil, welche Massnahmen in ein Programm „Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung“ aufgenommen werden sollen (vgl. Kapitel 8.2.2 Seite 56 zu prüfende Massnahmen). [Die Erarbeitung des Programms könnte bei gegenseitigem Interesse in Zusammenarbeit mit Ennetbaden erfolgen um Synergien nutzen zu können.] 2. Das Programm wird innerhalb einer gemeindeinternen Arbeitsgruppe konsolidiert und auf politischer Ebene verabschiedet. <p>Die Massnahmen werden gemäss Programm durch die darin bezeichneten Stellen und dem definierten Zeitrahmen umgesetzt.</p>
<p>Projektierungsstand</p>	<p>Projektidee</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>Vororientierung</p>
<p>Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen</p>	<p>Massnahmenbereich E1: „Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern“</p>
<p>Umsetzungshorizont</p>	<p>Prüfung: kurzfristig; Umsetzung: gemäss im Programm definierten Zeitrahmen</p>
<p>Federführung</p>	<p>Gemeinde Ehrendingen</p>
<p>Beteiligte</p>	<p>aargaumobil, Gemeinde Ennetbaden bei Interesse einer Zusammenarbeit</p>

6. Analyse-, Konzeptpläne und Strassentypisierung

Analysepläne

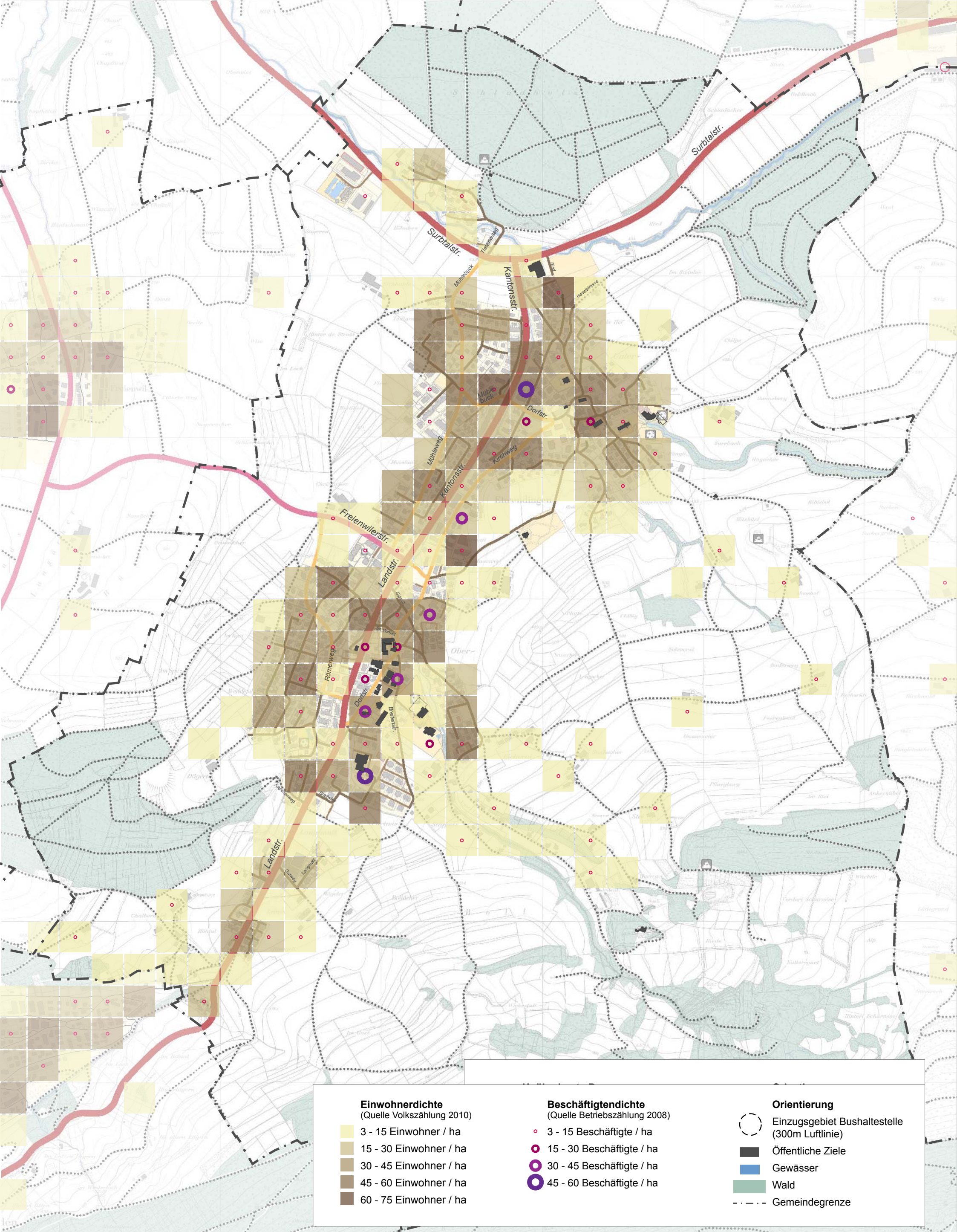
6.1 Einwohner- und Beschäftigungsdichte	Seite 41
6.2 Baulandreserven und Fahrtenpotenzial	Seite 42
6.3 Unfälle 2009 - 2013	Seite 43
6.4 Spurenplan Land- und Kantonsstrasse (Ist-Zustand)	Seite 44
6.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Seite 45

Konzeptpläne

6.6 Teilplan Fussverkehr (FV)	Seite 46
6.7 Teilplan Veloverkehr (VV)	Seite 47
6.8 Teilplan Strassennetz / Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Seite 48

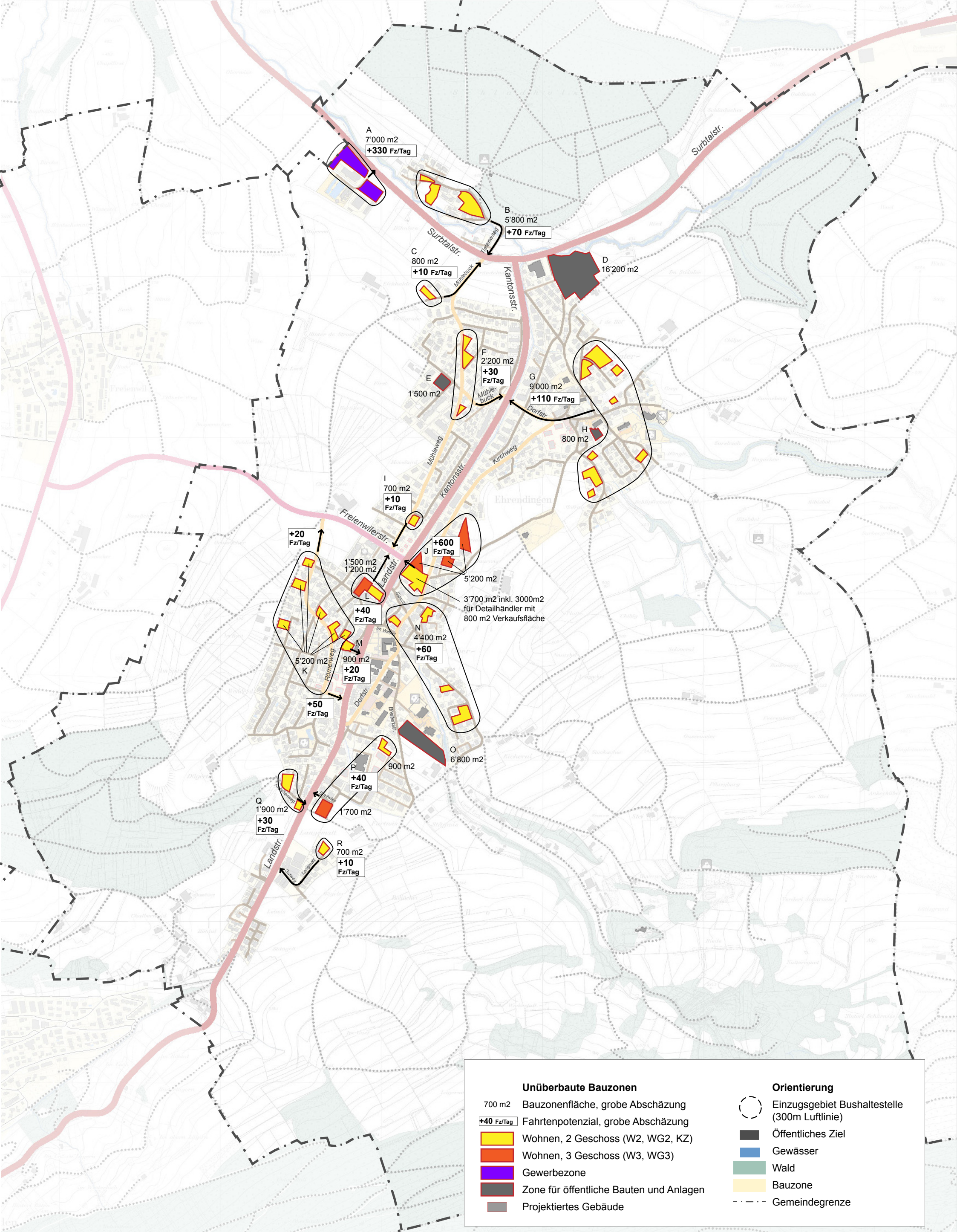
Strassentypisierung

6.9 Strassentypisierung	Seite 49
-------------------------	----------



<p>Einwohnerdichte (Quelle Volkszählung 2010)</p> <ul style="list-style-type: none"> 3 - 15 Einwohner / ha 15 - 30 Einwohner / ha 30 - 45 Einwohner / ha 45 - 60 Einwohner / ha 60 - 75 Einwohner / ha 	<p>Beschäftigendichte (Quelle Betriebszählung 2008)</p> <ul style="list-style-type: none"> 3 - 15 Beschäftigte / ha 15 - 30 Beschäftigte / ha 30 - 45 Beschäftigte / ha 45 - 60 Beschäftigte / ha 	<p>Orientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Einzugsgebiet Bushaltestelle (300m Luftlinie) Öffentliche Ziele Gewässer Wald Gemeindegrenze
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

N
 0 m 200 m
 1:10'000 A3



A 7'000 m²
+330 Fz/Tag

B 5'800 m²
+70 Fz/Tag

C 800 m²
+10 Fz/Tag

D 16'200 m²

F 2'200 m²
+30 Fz/Tag

G 9'000 m²
+110 Fz/Tag

E 1'500 m²

H 800 m²

I 700 m²
+10 Fz/Tag

J +600 Fz/Tag

+20 Fz/Tag

L +40 Fz/Tag

N +60 Fz/Tag

3'700 m² inkl. 3000m²
für Detailhändler mit
800 m² Verkaufsfläche

K 5'200 m²

M 900 m²
+20 Fz/Tag

+50 Fz/Tag

O 6'800 m²

P 900 m²
+40 Fz/Tag

Q 1'900 m²
+30 Fz/Tag

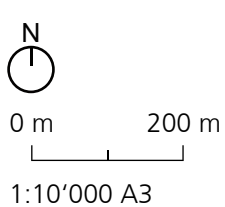
R 700 m²
+10 Fz/Tag

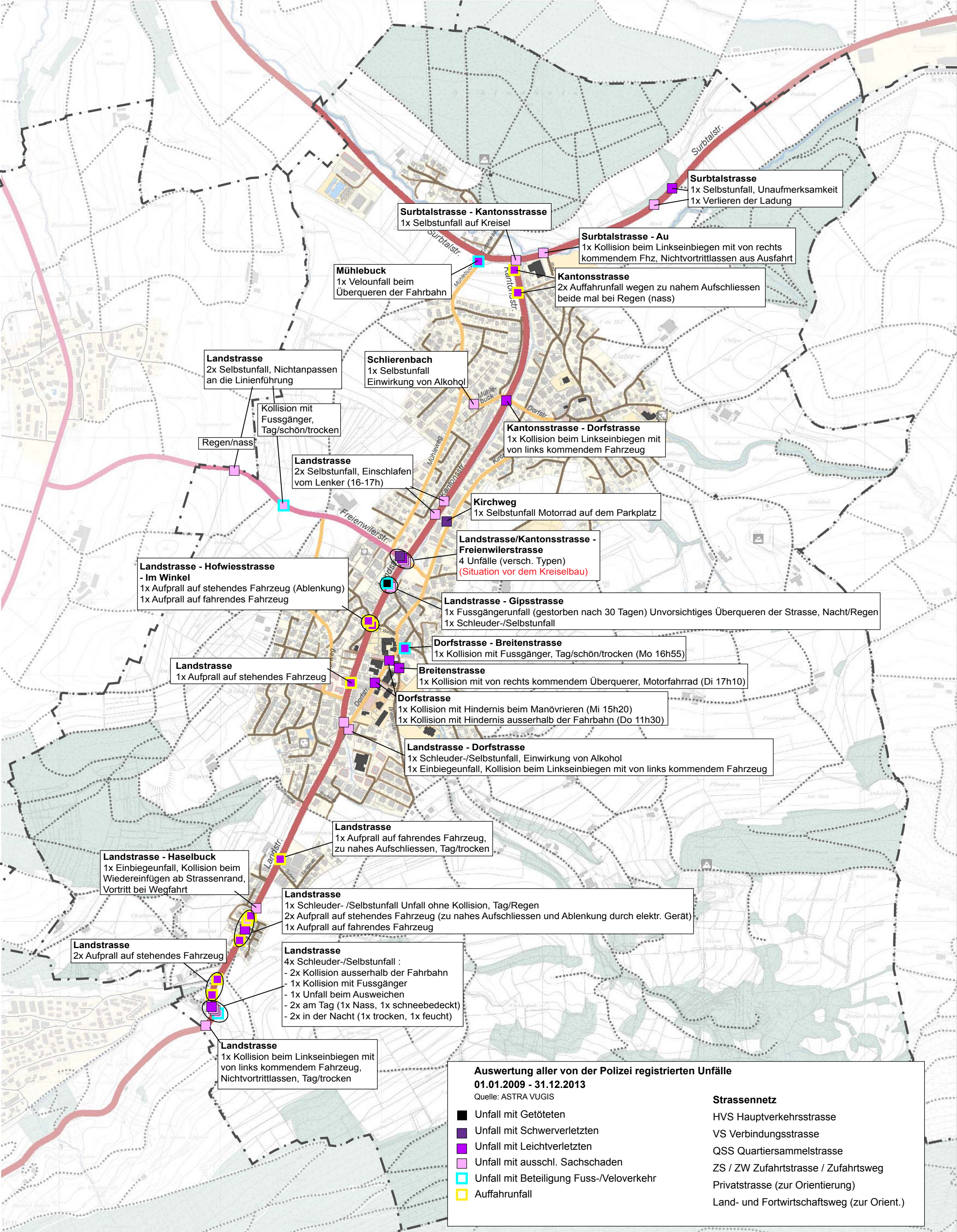
Unüberbaute Bauzonen

- 700 m² Bauzonenfläche, grobe Abschätzung
- +40 Fz/Tag Fahrtenpotenzial, grobe Abschätzung
- Wohnen, 2 Geschoss (W2, WG2, KZ)
- Wohnen, 3 Geschoss (W3, WG3)
- Gewerbezone
- Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Projektiertes Gebäude

Orientierung

- Einzugsgebiet Bushaltestelle (300m Luftlinie)
- Öffentliches Ziel
- Gewässer
- Wald
- Bauzone
- Gemeindegrenze

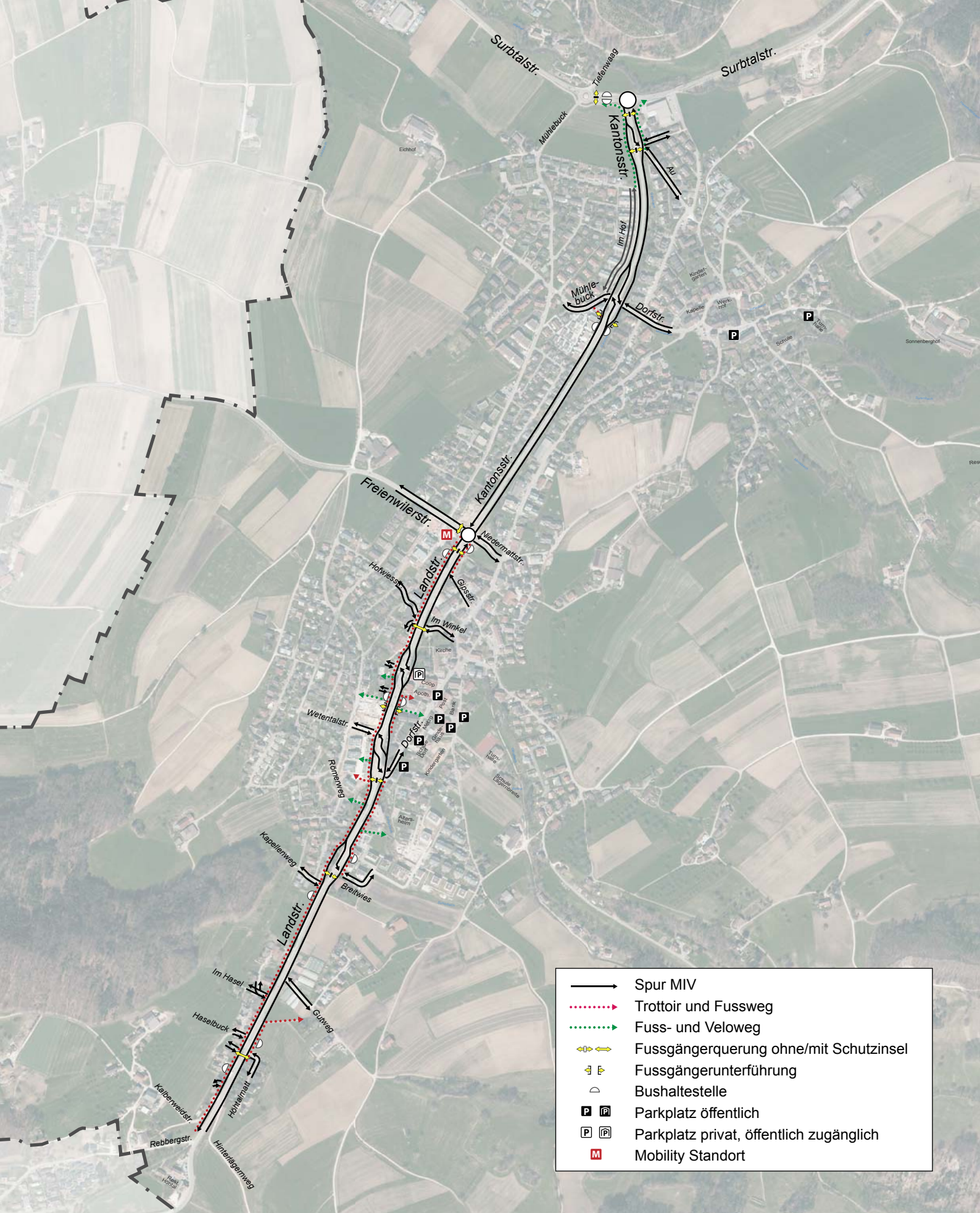













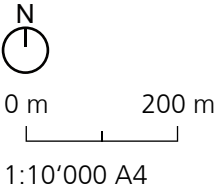
- Surbtalstrasse**
1x Selbstunfall, Unaufmerksamkeit
1x Verlieren der Ladung
- Surbtalstrasse - Kantonstrasse**
1x Selbstunfall auf Kreisel
- Surbtalstrasse - Au**
1x Kollision beim Linkseinbiegen mit von rechts kommendem Fhz, Nichtvortrittslassen aus Ausfahrt
- Mühlebuck**
1x Velounfall beim Überqueren der Fahrbahn
- Kantonstrasse**
2x Auffahrunfall wegen zu nahem Aufschliessen beide mal bei Regen (nass)
- Landstrasse**
2x Selbstunfall, Nichtanpassen an die Linienführung
- Schlierenbach**
1x Selbstunfall
Einwirkung von Alkohol
- Kantonstrasse - Dorfstrasse**
1x Kollision beim Linkseinbiegen mit von links kommendem Fahrzeug
- Regen/nass**
Kollision mit Fussgänger, Tag/schön/trocken
- Landstrasse**
2x Selbstunfall, Einschlafen vom Lenker (16-17h)
- Kirchweg**
1x Selbstunfall Motorrad auf dem Parkplatz
- Landstrasse/Kantonstrasse - Freienwilerstrasse**
4 Unfälle (versch. Typen)
(Situation vor dem Kreiselbau)
- Landstrasse - Hofwiesstrasse - Im Winkel**
1x Aufprall auf stehendes Fahrzeug (Ablenkung)
1x Aufprall auf fahrendes Fahrzeug
- Landstrasse - Gipsstrasse**
1x Fussgängerunfall (gestorben nach 30 Tagen) Unvorsichtiges Überqueren der Strasse, Nacht/Regen
1x Schleuder-/Selbstunfall
- Dorfstrasse - Breitenstrasse**
1x Kollision mit Fussgänger, Tag/schön/trocken (Mo 16h55)
- Landstrasse**
1x Aufprall auf stehendes Fahrzeug
- Breitenstrasse**
1x Kollision mit von rechts kommendem Überquerer, Motorrad (Di 17h10)
- Dorfstrasse**
1x Kollision mit Hindernis beim Manövrieren (Mi 15h20)
1x Kollision mit Hindernis ausserhalb der Fahrbahn (Do 11h30)
- Landstrasse - Dorfstrasse**
1x Schleuder-/Selbstunfall, Einwirkung von Alkohol
1x Einbiegeunfall, Kollision beim Linkseinbiegen mit von links kommendem Fahrzeug
- Landstrasse**
1x Aufprall auf fahrendes Fahrzeug, zu nahes Aufschliessen, Tag/trocken
- Landstrasse - Haselbuck**
1x Einbiegeunfall, Kollision beim Wiedereinfügen ab Strassenrand, Vortritt bei Wegfahrt
- Landstrasse**
1x Schleuder-/Selbstunfall Unfall ohne Kollision, Tag/Regen
2x Aufprall auf stehendes Fahrzeug (zu nahes Aufschliessen und Ablenkung durch elektr. Gerät)
1x Aufprall auf fahrendes Fahrzeug
- Landstrasse**
2x Aufprall auf stehendes Fahrzeug
- Landstrasse**
4x Schleuder-/Selbstunfall :
- 2x Kollision ausserhalb der Fahrbahn
- 1x Kollision mit Fussgänger
- 1x Unfall beim Ausweichen
- 2x am Tag (1x Nass, 1x schneebedeckt)
- 2x in der Nacht (1x trocken, 1x feucht)
- Landstrasse**
1x Kollision beim Linkseinbiegen mit von links kommendem Fahrzeug, Nichtvortrittslassen, Tag/trocken

Auswertung aller von der Polizei registrierten Unfälle
01.01.2009 - 31.12.2013
 Quelle: ASTRA VUGIS

<ul style="list-style-type: none"> ■ Unfall mit Getöteten ■ Unfall mit Schwerverletzten ■ Unfall mit Leichtverletzten ■ Unfall mit aussch. Sachschaden ■ Unfall mit Beteiligung Fuss-/Veloverkehr ■ Auffahrunfall 	<p>Strassennetz</p> <ul style="list-style-type: none"> HVS Hauptverkehrsstrasse VS Verbindungsstrasse QSS Quartiersammelstrasse ZS / ZW Zufahrtsstrasse / Zufahrtsweg Privatstrasse (zur Orientierung) Land- und Fortwirtschaftsweg (zur Orient.)
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



-  Spur MIV
-  Trottoir und Fussweg
-  Fuss- und Veloweg
-  Fussgängerquerung ohne/mit Schutzinsel
-  Fussgängerunterführung
-  Bushaltestelle
-  Parkplatz öffentlich
-  Parkplatz privat, öffentlich zugänglich
-  Mobilität Standort



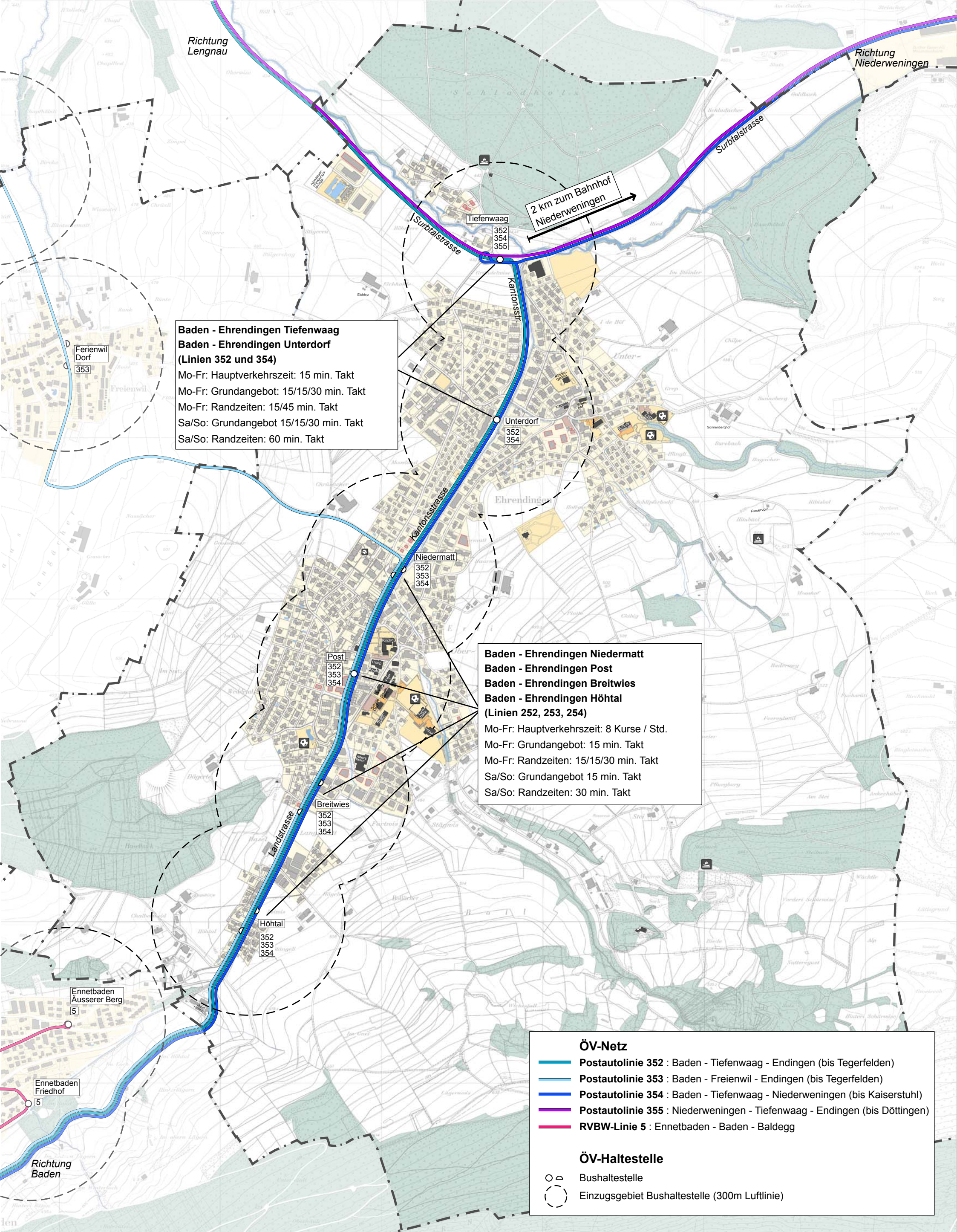
Kommunaler Gesamtplan Verkehr Ehrendingen

Spurenplan Land- und Kantonstrasse

Analyseplan „Ist-Zustand“



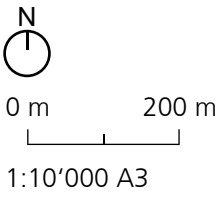
25.02.15 / mrs, seg, dgj
 J:\Projekte seg\642.271_Ehrendingen_KGV7_Plaene

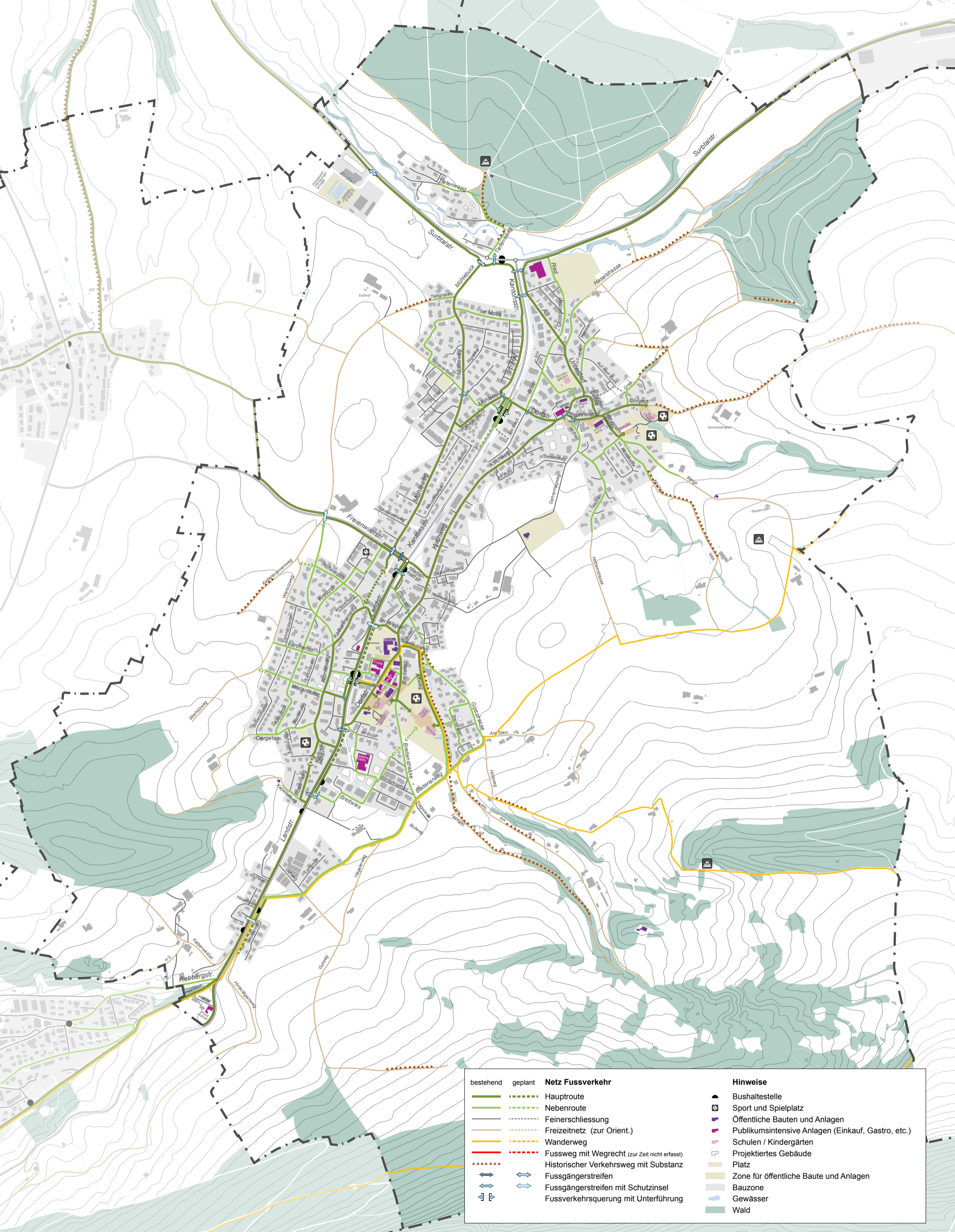


Baden - Ehrendingen Tiefenwaag
Baden - Ehrendingen Unterdorf
(Linien 352 und 354)
 Mo-Fr: Hauptverkehrszeit: 15 min. Takt
 Mo-Fr: Grundangebot: 15/15/30 min. Takt
 Mo-Fr: Randzeiten: 15/45 min. Takt
 Sa/So: Grundangebot 15/15/30 min. Takt
 Sa/So: Randzeiten: 60 min. Takt

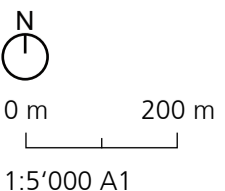
Baden - Ehrendingen Niedermatt
Baden - Ehrendingen Post
Baden - Ehrendingen Breitwies
Baden - Ehrendingen Höhtal
(Linien 252, 253, 254)
 Mo-Fr: Hauptverkehrszeit: 8 Kurse / Std.
 Mo-Fr: Grundangebot: 15 min. Takt
 Mo-Fr: Randzeiten: 15/15/30 min. Takt
 Sa/So: Grundangebot 15 min. Takt
 Sa/So: Randzeiten: 30 min. Takt

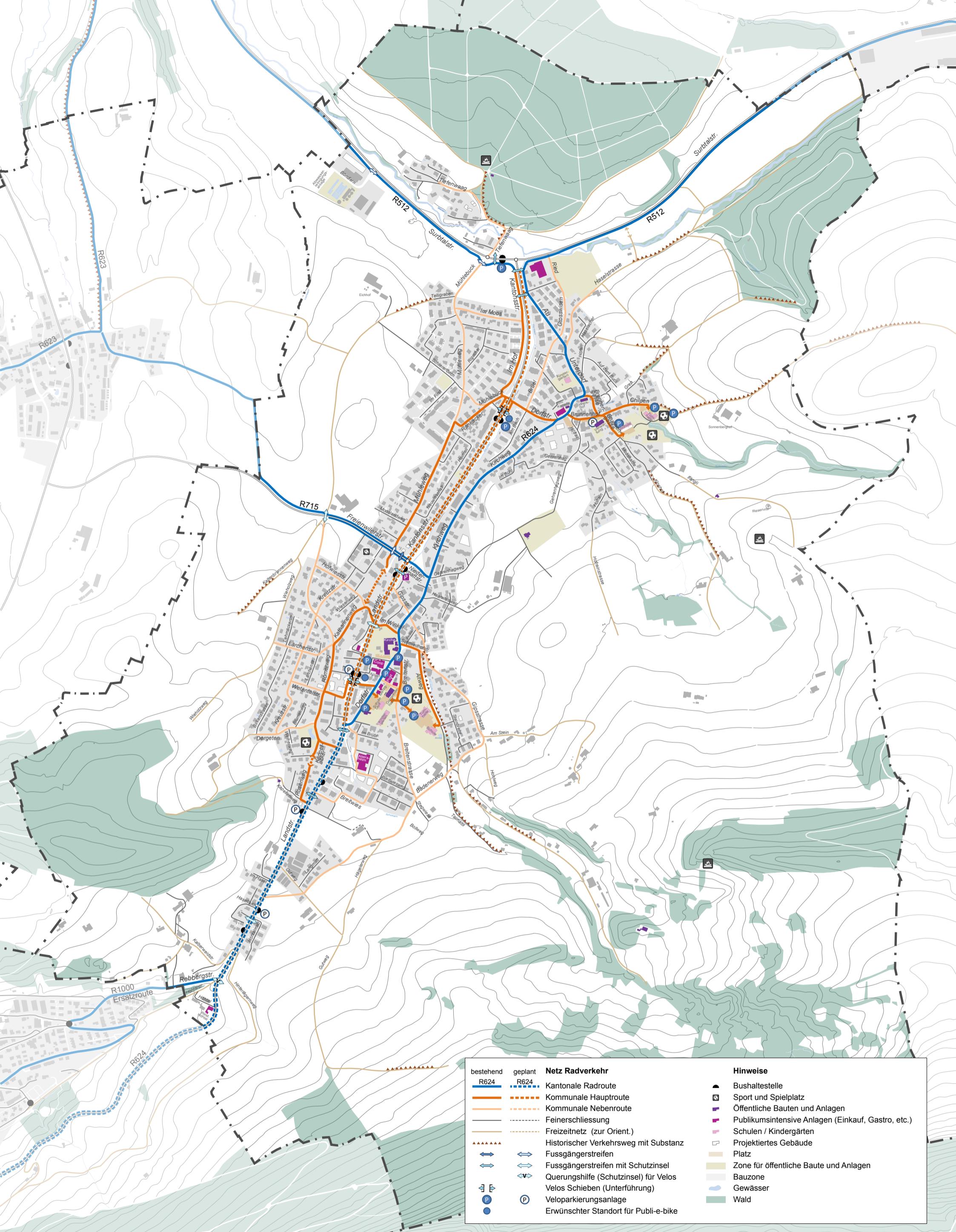
- ÖV-Netz**
- Postautolinie 352 : Baden - Tiefenwaag - Endingen (bis Tegerfelden)
 - Postautolinie 353 : Baden - Freienwil - Endingen (bis Tegerfelden)
 - Postautolinie 354 : Baden - Tiefenwaag - Niederweningen (bis Kaiserstuhl)
 - Postautolinie 355 : Niederweningen - Tiefenwaag - Endingen (bis Döttingen)
 - RVBW-Linie 5 : Ennetbaden - Baden - Baldegg
- ÖV-Haltestelle**
- Bushaltestelle
 - Einzugsgebiet Bushaltestelle (300m Luftlinie)



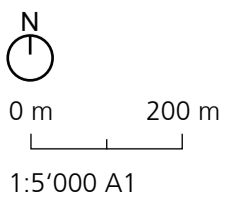


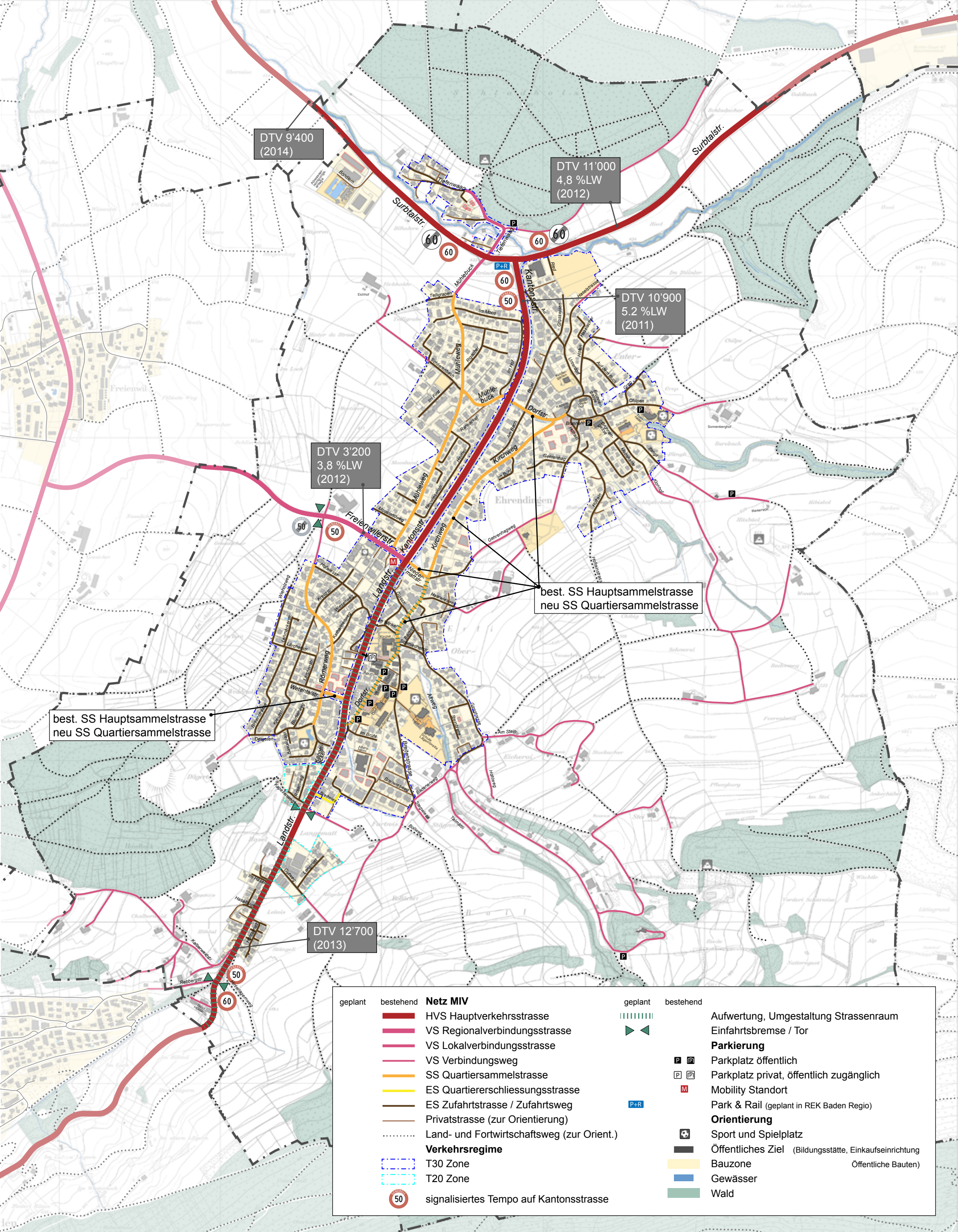
bestehend	geplant	Netz Fussverkehr	Hinweise
		Hauptroute	
		Nebenroute	
		Feinerschliessung	
		Freizeitnetz (zur Orient.)	
		Wanderweg	
		Fussweg mit Wegrecht (zur Zeit nicht erfasst)	
		Historischer Verkehrsweg mit Substanz	
		Fussgängerstreifen	
		Fussgängerstreifen mit Schutzinsel	
		Fussverkehrsquerung mit Unterführung	





Netz Radverkehr		Hinweise
bestehend R624	geplant R624	Bushaltestelle
Kantonale Radroute	Kommunale Hauptroute	Sport und Spielplatz
Kommunale Nebenroute	Feinerschliessung	Öffentliche Bauten und Anlagen
Freizeitnetz (zur Orient.)	Querungshilfe (Schutzinsel) für Velos	Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro, etc.)
Historischer Verkehrsweg mit Substanz	Veloschieben (Unterführung)	Schulen / Kindergärten
Fussgängerstreifen	Veloparkierungsanlage	Projektiertes Gebäude
Fussgängerstreifen mit Schutzinsel	Erwünschter Standort für Publi-e-bike	Platz
Zone für öffentliche Baute und Anlagen		Bauzone
Gewässer		Wald





DTV 9'400
(2014)

DTV 11'000
4,8 %LW
(2012)

DTV 10'900
5,2 %LW
(2011)

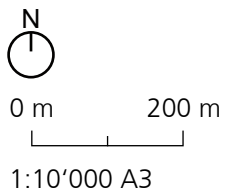
DTV 3'200
3,8 %LW
(2012)

DTV 12'700
(2013)

best. SS Hauptsammelstrasse
neu SS Quartiersammelstrasse

best. SS Hauptsammelstrasse
neu SS Quartiersammelstrasse

Netz MIV		Aufwertung, Umgestaltung Strassenraum	
geplant	bestehend	geplant	bestehend
HVS Hauptverkehrsstrasse	VS Regionalverbindungsstrasse	Einfahrtsbremse / Tor	
VS Lokalverbindungsstrasse	VS Verbindungsweg	Parkierung	
SS Quartiersammelstrasse	ES Quartierschliessungsstrasse		Parkplatz öffentlich
ES Zufahrtstrasse / Zufahrtsweg	Privatstrasse (zur Orientierung)		Parkplatz privat, öffentlich zugänglich
Land- und Fortwirtschaftsweg (zur Orient.)			Mobility Standort
Verkehrsregime			Park & Rail (geplant in REK Baden Regio)
	T30 Zone	Orientierung	
	T20 Zone		Sport und Spielplatz
	signalisiertes Tempo auf Kantonsstrasse		Öffentliches Ziel (Bildungsstätte, Einkaufseinrichtung Öffentliche Bauten)
			Bauzone
			Gewässer
			Wald



6.9. Strassentypisierung

	Strassentyp	Plätze, Orte Spezifische Räume	QES, ZS, ZW Erschliessungs- und Zufahrtsstrassen	QSS Sammelstrassen	HVS-I, VS-I Hauptverkehrsstrassen innerhalb Siedlungsgebiet	HVS-A, VS-A Hauptverkehrsstrassen ausserhalb Siedlungsgebiet
	Lage	innerhalb Siedlungsgebiet				ausserhalb Siedlungsgebiet
Anforderungen	Eigentümer Hauptfunktionen	Private / Gemeinde <ul style="list-style-type: none"> Repräsentieren Kommunizieren Sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren 	Private / Gemeinde <ul style="list-style-type: none"> Erschliessen sich aufhalten, spielen parkieren 	Gemeinde <ul style="list-style-type: none"> sammeln erschliessen parkieren, abstellen 	Kanton (Gemeinde im Ausnahmefall) <ul style="list-style-type: none"> verbinden repräsentieren ein- und ausladen queren 	Kanton <ul style="list-style-type: none"> verbinden
	Umfeld 1) Fussverkehr 2) Veloverkehr 3) Parkierung 4) Schwerverkehr 5) Öffentlicher Verkehr Belastbarkeit: Verkehrsstärke MIV Spezielles	1) viele längs und quer 2) längs und quer 3) Ein- / Aussteigen, -laden 4) wenn möglich: ohne 5) je nach Situation je nach Situation und Ausgestaltung hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich	1) längs und quer 2) längs und quer 3) ja 4) nur ausnahmsweise 5) nicht vorhanden bis 4'000 DTV (QES) ca. 500 Fzg./Spitzenstunde Belastbarkeit ist stark begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie – nicht fahrdynamisch.	1) vor allem längs 2) vor allem längs 3) teilweise parkieren und abstellen 4) ja, nur Erschliessung 5) möglich jedoch nicht vorhanden bis 4'000 - 6'000 DTV ca. 500-1'000 Fzg./Spitzenstunde Belastbarkeit ist begrenzt; Planung nach Fahrzeug- geometrie – nicht fahrdynamisch. hoher LW-Anteil möglich	1) vor allem längs 2) ja 3) möglichst zu vermeiden 4) ja 5) ja bis 16'000 DTV ca. 1'800 Fzg./Spitzenstunde ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten. Planung mit Kanton (Strasseneigentü- mer) zusammen erarbeiten.	1) wenig 2) ja 3) an bestimmten Orten 4) ja 5) ja bis über 16'000 DTV ca. 2'400 Fzg./Spitzenstunde gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirt- schaftsverkehr beachten.
Parameter	Gestaltungsprinzipien	stark siedlungsorientiert		primär siedlungsorientiert	primär verkehrsorientiert	
	Ausbaugrössen ⁵ : • Signalisierte Geschw. • Fahrgeschwindigkeit • massgebender Begegnungsfall • Fahrbahnbreite (m); Lichte Strassenbreite	20; 30 ca. 20 bis 30 Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit) je nach Situation	30 (Tempo 30 Zone) oder 20 (Begegnungszone) 20 bis 30 Lieferwagen/Velo, örtlich PW/PW; 3.60 / 4.80 (teils mehr); 4.00 / 5.30 (teils mehr)	30 (Tempo 30 Zone) oder 20 (Begegnungszone) 20 bis 30 PW/LW, örtlich LW/LWs Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht. 4.80 / 5.60; 5.30 / 6.20	50 40 bis 50 Velo+Bus/Bus+Velo, örtlich Bus/Bus je nach Betriebskonzept	80 (Ausnahmefall 60) 70 bis 80 (50 bis 60) Velo+Bus/Bus+Velo 6.50 – 9.00; 7.50 – 9.40
	öffentlicher Verkehr Veloverkehr Fussverkehr	Fahrbahnhaltestellen ohne spez. Massnahmen (Koexistenz) ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	Fahrbahnhaltestellen ohne spez. Massnahmen (Koexistenz) ohne spez. Massnahmen (Koexistenz), Ausnahmen möglich	Fahrbahnhaltestellen i.d.R. ohne Massnahmen (Koexistenz) Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuwei- sen	Fahrbahnhaltestellen (Ausnahmefall Busbuchten) Radwege, Radstreifen, Mehrzweckstreifen Gehweg normalerweise beidseits, Fussgängerstrei- fen mit Insel	Busbuchten (Ausnahmefall Fahrbahnhaltestellen) Radweg (Ausnahmefall Radstreifen) gegebenenfalls Trottoir, Fussgänger und Velo bei genügender Breite auf gleicher Fahrbahn möglich, Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen

Tabelle 1: Strassentypisierung: Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume

⁵ Bei den Ausbaugrössen handelt es sich um anzustrebende Richtwerte, die je nach räumlichen Verhältnissen, Sicherheitsanforderungen, Verkehrsaufkommen und Betriebs- und Gestaltungsprinzipien abschnittsweise präzisiert werden können.

7. Umsetzung und Controlling

7.1. Organisation

Die Gemeinde Ehrendingen überprüft regelmässig, ob die Zielsetzungen nach wie vor aktuell sind, diese erreicht werden und behält die Kontrolle über die Umsetzung der Massnahmen im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

7.2. Prioritäten

In der Übersichtstabelle (siehe Seite 51) sind die Massnahmen aufgelistet. Die Prioritäten richten sich nicht nach der zeitlichen Absicht zur Umsetzung der Massnahmen:

Kurzfristig K

Mittelfristig M

Langfristig L

7.3. Kontrolle des Vollzugs

Die Bauverwaltung Ehrendingen (oder eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung und der Gemeindebehörde) wird vom Gemeinderat für das Controlling „Umsetzung der Massnahmen des kommunalen Gesamtplan Verkehrs KGV“ beauftragt. Die Umsetzung desselben basiert auf einem im Vorfeld zu erstellenden Controlling-Konzept, das die Durchführung einer periodischen Wirkungskontrolle zulässt.

Nr.	Massnahme	Zeithorizont			Zuständigkeit	Beitrag zur Zielerreichung (Mobilitätsplan Kap. 4)
		Kurzfristig = K	Mittelfristig = M	Langfristig = L		
Gestaltung und Betrieb Strassen						
A1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorfstrasse Zentrum Oberdorf	K			Gemeinde Ehrendingen Beteiligte: Kanton Aargau	ZA1, ZA3, ZA4, ZB1, ZB3, ZC1
A2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Landstrasse Oberdorf	K			Kanton Aargau Beteiligte: Gemeinde Ehrendingen	ZA2, ZA3, ZA4
A3	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Landstrasse Höhtal	K			Kanton Aargau Beteiligte: Gemeinde Ehrendingen	ZA3, ZA4
A4	Anpassung Strassenklassierungen	K			Gemeinde Ehrendingen Beteiligte: Kanton Aargau	ZA4
Verkehr und Nutzungen						
B1	Parkraumkonzept und Parkierungsreglement	K			Gemeinde Ehrendingen Beteiligte: Kantonspolizei	ZB3
B2	Integration neue Angebote an Verkaufsf lächen	K			Gemeinde Ehrendingen Beteiligte: Kanton Aargau (Rev. BZO)	ZB1, ZB2, ZB3
B3	regionale Park + Ride – Anlage „Tiefenwaag“		M		Kanton Aargau Beteiligte: Baden Regio, Gemeinde Ehrendingen	ZB1, ZB3, ZB4
Fuss- und Radverkehr						
C1	Schliessung von Netzlücken im kommunalen und kantonalen Fuss- und Velowegnetz	K	M	L	Gemeinde Ehrendingen (Gemeindenetz); Kant. Aargau (Kantonsstr.)	ZC1, ZC2, ZC3, ZD2
C2	Interesse zum Anschluss an regionalem Publi-e-bike Verleihsystem (BadenRegio Bike)				Baden Regio Beteiligte: Gemeinde Ehrendingen	ZC1, ZC4
Öffentliche Verkehr						
D1	Behindertengerechter Ausbau Bushaltestellen	K			Kanton Aargau Beteiligte: Busbetriebe, Gemeinde Ehrendingen	ZD1, ZD2, ZD3, ZC4
D2	Fahrplanangebot zu Randzeiten im Unterdorf	K			Kanton Aargau, Dep. BVU, Abteilung Verkehr, Sektion ÖV Beteiligte: Busbetriebe, Gemeinde Ehrendingen	ZD1, ZD4
D3	Bus-Priorisierung Ehrendingen – Baden	K			Kanton Aargau Beteiligte: Gemeinde Ennetbaden, Busbetriebe	ZD1
Mobilitätsmanagement						
E1	Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern	K	M	L	Gemeinde Ehrendingen Beteiligte: aargaumobil	ZE1, ZE2, ZE3, ZE4
E2	Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung	K	M	L	Gemeinde Ehrendingen Beteiligte: aargaumobil	ZE1, ZE2, ZE3, ZE4

Tabelle 2: Massnahmenübersicht mit Beitrag zur Zielerreichung

8. Anhang

8.1. Kapazitätsberechnung Fahrtenpotenziale

Gebiet	Grundstückfläche				Bruttogeschossfläche (BGF) und Verkaufsfläche (VF)				Abstellplätze Wohnen				Abstellplätze Gewerbe				Abstellplätze Verkaufsgeschäft			
	Wohnen 1	Wohnen 2	Gewerbe	gBA	Ein Kauf	AZ W1	AZ W2	BGF Wohnen	AZ Gewerbe	BGF Gewerbe	VF Einkauf	AP Bewohner / 100m2 BGF	AP Besucher / 100m2 BGF	AP Personal / 100m2 BGF	AP Besucher Kunden	AP Personal Kunden	AP Besucher Kunden	AP Personal Kunden	Total	
A	7'000		7'000			0.5	0.6	0.7	4'500			2.0	0.5						98	
B	5'800	5'800				0.5	0.6	2'900	0.7			1.0	1.0						32	
C	800	800				0.5	0.6	400	0.7			1.0	1.0						4	
D	16'200			16'200															4	
E	1'500			1'500															12	
F	2'200	2'200				0.5	0.6	1'100	0.7			1.0	1.0						50	
G	9'000	9'000				0.5	0.6	4'500	0.7			1.0	1.0						12	
H	800			800															4	
I	700	700				0.5	0.6	350	0.7			1.0	1.0						4	
J	8'900	700	5'200		3'000	0.5	0.6	3'470	0.7	1'200		1.0	1.0						88	
K	5'200	5'200				0.5	0.6	2'600	0.7			1.0	1.0						29	
L	2'700	1'200	1'500			0.5	0.6	1'500	0.7			1.0	1.0						17	
M	900	900				0.5	0.6	450	0.7			1.0	1.0						5	
N	4'400	4'400				0.5	0.6	2'200	0.7			1.0	1.0						24	
O	6'800			6'800															24	
P	2'600	900	1'700			0.5	0.6	1'470	0.7			1.0	1.0						16	
Q	1'900	1'300				0.5	0.6	950	0.7			1.0	1.0						11	
R	700	700				0.5	0.6	350	0.7			1.0	1.0						4	
78'000	34'400	8'400	7'000	25'900	3'000			22'240		4'900	1'200			225	21	78	20	12	404	

BGF und VF
 AZ Wohnen 2 Geschosse
 AZ Wohnen 3 Geschosse
 AZ Gewerbezone
 VF Gebiet J

Abstellplätze
 AP Bewohner / 100m2 BGF
 AP Besucher / 100m2 BGF

Abstellplätze Richtwerte
 AP Personal Gewerbe / 100m2 BGF
 AP Besucher, Kunden Gewerbe / 100m2 BGF
 AP Personal Verkaufsgeschäfte / 100m2 SV
 AP Kunden Verkaufsgeschäfte / 100m2 SV

% der Richtwerte nach Standort-Typ
 80% VSS 640 281 Standort-Typ D Mittelwert zwischen Min- und Max. (Gebiet A)
 50% VSS 640 281 Standort-Typ B Mittelwert zwischen Min- und Max. (Gebiet J)

Tabelle 3: Abschätzung Stellplatzbedarf aus Baulandreserven

Verkehrserzeugung auf Basis Umschläge pro Stellplätze																			
Gebiet	Bewohner			Besucher (Wohnen)			Personal (Gewerbe)			Besucher Kunden (Gewerbe)			Personal (Verkaufsgeschäft)			Kunden (Verkaufsgeschäft)			Total
	AP neu	Umschläge / Tag / AP	Fahrten / Tag	AP neu	Umschläge / Tag / AP	Fahrten / Tag	AP neu	Umschläge / Tag / AP	Fahrten / Tag	AP neu	Umschläge / Tag / AP	Fahrten / Tag	AP neu	Umschläge / Tag / AP	Fahrten / Tag	AP neu	Umschläge / Tag / AP	Fahrten / Tag	
A	0	2.5	0	0	2.5	0	78	3.0	234	20	4.5	90	0	3.0	0	0	9.0	0	324
B	29	2.5	73	3	2.5	8	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	80
C	4	2.5	10	0	2.5	0	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	10
D																			
E																			
F	11	2.5	28	1	2.5	3	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	30
G	45	2.5	113	5	2.5	13	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	125
H																			
I	4	2.5	10	0	2.5	0	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	10
J	35	2.5	88	3	2.5	8	0	3.0	0	0	4.5	0	12	3.0	36	48	9.0	432	563
K	26	2.5	65	3	2.5	8	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	73
L	15	2.5	38	2	2.5	5	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	43
M	5	2.5	13	0	2.5	0	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	13
N	22	2.5	55	2	2.5	5	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	60
O																			
P	15	2.5	38	1	2.5	3	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	40
Q	10	2.5	25	1	2.5	3	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	28
R	4	2.5	10	0	2.5	0	0	3.0	0	0	4.5	0	0	3.0	0	0	9.0	0	10
	225		563	21		53	78		234	20		90	12		36	48		432	1'407

Umschläge (= Ein- und Ausfahrten) / Abstellplatz / Tag
 Umschläge / Tag / AP Bewohner 2.5 Durchschnittwert aus Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich, 2007
 Umschläge / Tag / AP Besucher (Wohnen) 2.5 Durchschnittwert aus Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich, 2007
 Umschläge / Tag / AP Beschäftigte 3 Durchschnittwert aus Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich, 2007
 Umschläge / Tag / AP Besucher und Kunden (Gewerbe allg.) 4.5 Durchschnittwert aus Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich, 2007
 Umschläge / Tag / AP Kunden Lebensmittelgeschäft 9 Durchschnittwert aus Leitfaden Fahrtenmodell der Stadt Zürich, 2007

Tabelle 4: Abschätzung Verkehrserzeugung aus Baulandreserven auf Basis Umschläge pro Stellplatz

Verkehrserzeugung auf Basis Wege pro Einwohner und Arbeitsplatz																				
Gebiet	BGF			Wohnen			Gewerbe			Verkehrserzeugung (Personenwege)			Verkehrserzeugung (PW Fahrten)							
	BGF Wohnen	BGF Gewerbe	BGF Verkaufsgeschäft	m2 / Einwohner	m2 / Arbeitsplatz	Arbeitspl.	m2 / Arbeitsplatz	Arbeitspl.	Arbeitspl.	Wege / Einwohner / Tag	Wege / Arbeitsplatz / Tag	Wege / Arbeitsplatz / Tag	Wege / Arbeitsplatz / Tag	Wege (Einwohn. + Arbeitspl.) / Tag	Anteil MIV	Belegung rad PW Wohnen (Pers/PW)	Belegung rad Arbeiten (Pers/PW)	PW Fahrten (Einwohn. + Arbeitspl.) / Tag	PW Fahrten Verkaufsgeschäft / Tag	Total PW Fahrten / Tag
A	0	4'900	0	50	0	30	163	30	0	3.5	0	5.0	817	817	44%	1.6	1.1	321	0	321
B	2'900	0	0	50	58	30	0	30	0	3.5	203	5.0	0	203	44%	1.6	1.1	57	0	57
C	400	0	0	50	8	30	0	30	0	3.5	28	5.0	0	28	44%	1.6	1.1	8	0	8
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
F	1'100	0	0	50	22	30	0	30	0	3.5	77	5.0	0	77	44%	1.6	1.1	21	0	21
G	4'500	0	0	50	90	30	0	30	0	3.5	315	5.0	0	315	44%	1.6	1.1	88	0	88
H	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
I	350	0	0	50	7	30	0	30	0	3.5	25	5.0	0	25	44%	1.6	1.1	7	0	7
J	3'470	0	1'800	50	69	30	0	30	60	3.5	243	5.0	300	543	44%	1.6	1.1	186	432	618
K	2'600	0	0	50	52	30	0	30	0	3.5	182	5.0	0	182	44%	1.6	1.1	51	0	51
L	1'500	0	0	50	30	30	0	30	0	3.5	105	5.0	0	105	44%	1.6	1.1	29	0	29
M	450	0	0	50	9	30	0	30	0	3.5	32	5.0	0	32	44%	1.6	1.1	9	0	9
N	2'200	0	0	50	44	30	0	30	0	3.5	154	5.0	0	154	44%	1.6	1.1	43	0	43
O	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
P	1'470	0	0	50	29	30	0	30	0	3.5	103	5.0	0	103	44%	1.6	1.1	29	0	29
Q	950	0	0	50	19	30	0	30	0	3.5	67	5.0	0	67	44%	1.6	1.1	19	0	19
R	350	0	0	50	7	30	0	30	0	3.5	25	5.0	0	25	44%	1.6	1.1	7	0	7
	22'240	4'900	1'800	445		163	60		60		1'557	5.0	1'117	2'673				872	432	1'304

Flächenbeanspruchung / Nutzungen
 Wohnfläche m2/Einwohner Wohnen allg. 50.0 Richtwerte der FGSV, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Köln 2006
 Wohnfläche m2/Einwohner Wohnen Gebiete J, L, P 40.0 Richtwerte der FGSV, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Köln 2006
 Arbeitsplatzfläche m2/Arbeitsplatz (Büros) 30.0 Richtwerte der FGSV, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Köln 2006
 Arbeitsplatzfläche m2/Arbeitsplatz (Verkaufsgeschäft) 30.0 Richtwerte der FGSV, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Köln 2006

Mobilitätsverhalten
 Wege / EW inkl. Besucher (alle Wege, MIV, ÖV, LV) 3.5 BFS Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Kanton Aargau, Agglo Baden-Brugg
 Wege / AP inkl. Kunden (alle Wege, MIV, ÖV, LV) 5.0 Annahme mrs, Gemäss andere Projekte
 Modal-Split MIV-Anteil 44% Pendlerstatistik, Volkszählung 2000, Ober- und Unterehrendingen
 Besetzungsgrad PW Wohnen (Pers. / PW) 1.58 BFS Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Schweiz, alle Verkehrszwecke
 Besetzungsgrad PW Arbeiten (Pers. / PW) 1.12 BFS Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Schweiz, Arbeitszweck

Tabelle 5: Abschätzung Verkehrserzeugung aus Baulandreserven auf Basis Wege pro Einwohner und Arbeitsplatz

8.2. Zu prüfende Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement

8.2.1. Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern

Mobilitätsmanagement in Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen und im Baubewilligungsverfahren verankern

Die Gemeinde Ehrendingen stellt sicher, dass 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 dieser Prozesse auf das Beratungsangebot von *aargaumobil* hingewiesen wird. Diese Pflicht ist insbesondere dann festzusetzen, wenn ein verkehrlich sensibles Gebiet betroffen ist oder wenn zu erwarten ist, dass ein Projekt eine hohe Verkehrserzeugung von bspw. mehr als 1'500 Fahrten pro Tag aufweist.

Angesprochen werden sollen dabei sowohl Projekte der Wohnnutzung (zusammenhängenden Wohnsiedlungen ab einer zu definierenden Mindestgrösse) als auch Projekte aus den Nutzungen Büro, Gewerbe, Verkauf und Freizeit.

Die Verankerung kann z.B. über die Integration einer entsprechenden Bestimmung in das Parkierungsreglement, in die BNO der Gemeinde und/oder in den Vorschriften zu einer Sondernutzungsplanung erfolgen.

Mobilitätsmanagement im Baubewilligungsverfahren (Unternehmen)

Die Gemeinde stellt sicher, dass bei ansiedlungswilligen Unternehmen die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wahrgenommen werden. Die Umsetzung kann z.B. über die Integration einer entsprechenden Bestimmung in die Parkierungsrichtlinie der Gemeinde oder über Sondernutzungsvorschriften erfolgen. Als eine mögliche Grundlage für die zu entwickelnde Bestimmung dient das Beispiel aus dem existierenden Parkreglement der Gemeinde Cham:

„Werden in Arbeitszonen innerhalb eines zusammenhängenden Gebietes (bezogen auf die Erschliessung) mehr als 50 Parkplätze erreicht oder erstellt, ist im Baugesuch ein Mobilitätsmanagementkonzept vorzulegen. Dieses zeigt auf, wie die Mobilität der Mitarbeitenden, Besucher/innen und der Kundschaft auch mit anderen Verkehrsmitteln wie öffentlichem Verkehr, Velo- und Fussverkehr gefördert wird. Es sind verbindliche Ziele und Massnahmen mit einem Kontrollinstrument vorzulegen. Diese werden mit der Baubewilligung vertraglich mit dem Gemeinderat festgelegt.“

Zudem weist die Gemeinde die Unternehmen auf das Beratungsangebot von *aargaumobil* hin.

Mobilitätsmanagement in der Gestaltungsplanung oder im Baubewilligungsverfahren von neuen Wohnsiedlungen (Bauherren von Wohnsiedlungen)

Die Gemeinde stellt sicher, dass bei neuen, zusammenhängenden Wohnsiedlungen ab einer zu definierenden Mindestgrösse (z.B. Anzahl Wohnungen oder Anzahl Bewohner) die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements im Rahmen der Gestaltungsplanung oder des Baubewilligungsverfahrens von Seiten Bauherrschaft wahrgenommen wird. Dazu formuliert sie Mindestanforderungen, nutzt u.a. die Informationsmaterialien von *aargaumobil* und weist den Bauherren auf das Beratungsangebot von *aargaumobil* hin.

Mobilitätsberatung in Unternehmen

Die Gemeinde bietet bestehenden, ansiedlungswilligen und Unternehmen ab 50 oder 100 Mitarbeitenden, die in einem Verfahren mit der Gemeinde stehen, eine kostenlose Impulsberatung an. Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Unternehmensverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des Mobilitätsmanagements werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierenden Probleme analysiert. Die Fachexperten entwickeln im Nachgang Massnahmenvorschläge. Für die Fachberatung bei Unternehmen zieht die Gemeinde das Angebot von *aargaumobil* bei, das eine kostenlose Impulsberatung für Unternehmen im Kanton Aargau beinhaltet.

Mobilitätsberatung für Unternehmen der Wohnwirtschaft

Die Gemeinde bietet Akteuren von neuen, zusammenhängenden Wohnsiedlungen ab einer zu definierenden Mindestgrösse (z.B. Anzahl Wohnungen oder Anzahl Bewohner) eine kostenlose Impulsberatung an. Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Projektverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des Mobilitätsmanagements werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierenden Probleme analysiert. Die Fachexperten entwickeln im Nachgang Massnahmenvorschläge. Für die Fachberatung zieht die Gemeinde Ehrendingen das Angebot von *aargaumobil* bei, das eine kostenlose Impulsberatung für Wohnbauträger im Kanton Aargau beinhaltet.

Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen

Die Gemeinde fördert das Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen. Bei Veranstaltungen ab einer zu definierenden Anzahl von Besuchenden oder Teilnehmenden (z.B. bei Anlässen im Schulhaus) wird der Veranstalter (im Rahmen des Bewilligungsverfahrens) angehalten, ein Verkehrskonzept für die Veranstaltung vorzulegen. Darin enthalten sind Eckinformationen wie z.B. die voraussichtlich erwartete Zahl an Besuchenden bzw. Teilnehmenden sowie der grobe Herkunftsbereich (lokal, regional, überregional). Der Veranstalter wird aufgefordert aufzuzeigen, welche Massnahmen er zur Verkehrsbeeinflussung und -lenkung vorsieht (z.B. verkehrsrelevante Information in der Kommunikation und Bewerbung der Veranstaltung, kombinierte Tickets Eintritt/öV-Ticket, Parkplatzbewirtschaftung, etc.) um die An- und Abreise mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Er wird zudem aufgefordert, mit den massgebenden öV-Betrieben und der lokalen Verkehrspolizei Kontakt aufzunehmen. Die Gemeinde entwickelt dazu ein Informationsblatt mit den Mindestanforderungen, die ein Veranstalter betreffend Verkehrsabwicklung zu erfüllen hat.

Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

Die Gemeinde nimmt ihre Vorbildfunktion gegenüber ansässigen Verkehrserzeugern wahr und setzt deshalb auch innerhalb der Verwaltung Massnahmen des Mobilitätsmanagements um. In einem Konzept analysiert sie die relevanten Verkehrsvorgänge bzw. Handlungspotentiale und entwickelt ein zielführendes Massnahmenprogramm nach Umsetzungsprioritäten. So wird z.B. die Zusammenarbeit der Gemeindeverwaltung mit Mobility geprüft (Mobility für Geschäftsfahrten), ein Parkplatz für ein Mobility-Fahrzeug zur Verfügung gestellt und damit auch das Angebot für die kombinierte Mobilität verbessert. Mittels Controlling und periodischer Evaluation prüft sie die Wirkung der eingeführten Massnahmen.

Aktionen zur Sensibilisierung der Verkehrserzeuger für Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Auf der Basis eines zu entwickelnden Aktionsprogramms führt die Gemeinde jährlich eine Aktion zur Sensibilisierung der Verkehrserzeuger (Zielgruppen Unternehmen, Veranstalter, etc.) für Massnahmen des Mobilitätsmanagements durch.

Mögliche Aktionen sind: Teilnahme der Verwaltung an der Aktion „bike to work“ (www.biketowork.ch) und Bewerbung der Aktion bei den ansässigen Betrieben, Eco-Drive – Simulatorkurse, Mobilitätsapéros, etc.

8.2.2. Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Ausbau der kommunalen Website mit Mobilitätsinformation

Auf der Website der Gemeinde werden die bestehenden „Verkehrslinien“ mit Kurzinformationen zu den verschiedenen Angeboten ergänzt und mit der Website von badenmobil abgestimmt.

Mobilitätsset für Neuzuzüger

Die Neuzuzüger in die Gemeinde erhalten bei der Anmeldung auf der Gemeindeverwaltung ein Set mit Mobilitätsinformationen zum öffentlichen Verkehr, Velofahren und zu Ausflugsmöglichkeiten mit nicht-motorisierten und/oder öffentlichen Verkehrsmitteln etc. Sie nutzt dazu das bestehende Set von badenmobil und beteiligt sich bei Bedarf an dessen Weiterentwicklung, Aktualisierung und Finanzierung der Druckkosten.

Mobilität in Schulen

Die Gemeinde bewirbt das von aargaumobil und dem Departement Bildung, Kultur und Sport des Kantons Aargau entwickelte Angebot „Schule Mobil“ in ihren 6. Klassen der Primarschule und 1. bis 3. Klassen der Oberstufe. Das Angebot beinhaltet eine Serie von Modulen, in denen ausgewählte Mobilitätsthemen behandelt werden. Jedes Modul dauert max. 1 Tag. Die Module werden durch die Fachexperten von aargaumobil direkt bei den angemeldeten Schulklassen durchgeführt. Das Angebot ist für die erwähnten Stufen innerhalb des bei aargaumobil verfügbaren Rahmenbudgets für die Gemeinde kostenlos.

Mobilitätsaktionen zur Sensibilisierung der Bevölkerung

Auf der Basis eines zu entwickelnden Aktionsprogramms führt die Gemeinde jährlich eine Mobilitätsaktion zur Sensibilisierung der Bevölkerung oder ausgewählter Zielgruppen durch. Sie stimmt sich dabei mit den Verantwortlichen von aargaumobil und badenmobil ab. Beispiele von Aktionen sind:

- Aktion „Velofahren in und rund um Ehrendingen“,
- Durchführung einer EcoCar-Expo oder einer Newride-Roadshow (Vergünstigung durch aargaumobil möglich)
- Bereitstellung eines Eco-Drive-Simulators bei bestehenden Gemeindeanlässen (Vergünstigung durch aargaumobil möglich)
- Hinweis auf Angebot des Mobilitätsdurchblicks (www.mobilitaetsdurchblick.ch)
- Weitere Aktionen im Zusammenhang mit geplanten Umsetzungen von verkehrsplanerischen Massnahmen, die im KGV definiert sind.

8.3. Öffentliche Mitwirkung

Der KGV wurde im Rahmen der Revision Allgemeine Nutzungsplanung vom 09.01. bis 21.02.2018 bei der Gemeindekanzlei öffentlich aufgelegt. Zudem wurde der KGV auf der Homepage der Gemeinde aufgeschaltet. Während dieser öffentlichen Auflage sind von Seiten der Bevölkerung zum KGV acht teils umfangreiche Mitwirkungsberichte beim Gemeinderat eingegangen. Die Anträge wurden nach Erwägung des Gemeinderates im KGV integriert oder deren Nichtberücksichtigung begründet.

8.4. Genehmigungsblatt

Es sind folgende Inhalte zu genehmigen:

- Ziele gemäss Mobilitätsplan Kap. 4, Seite 22

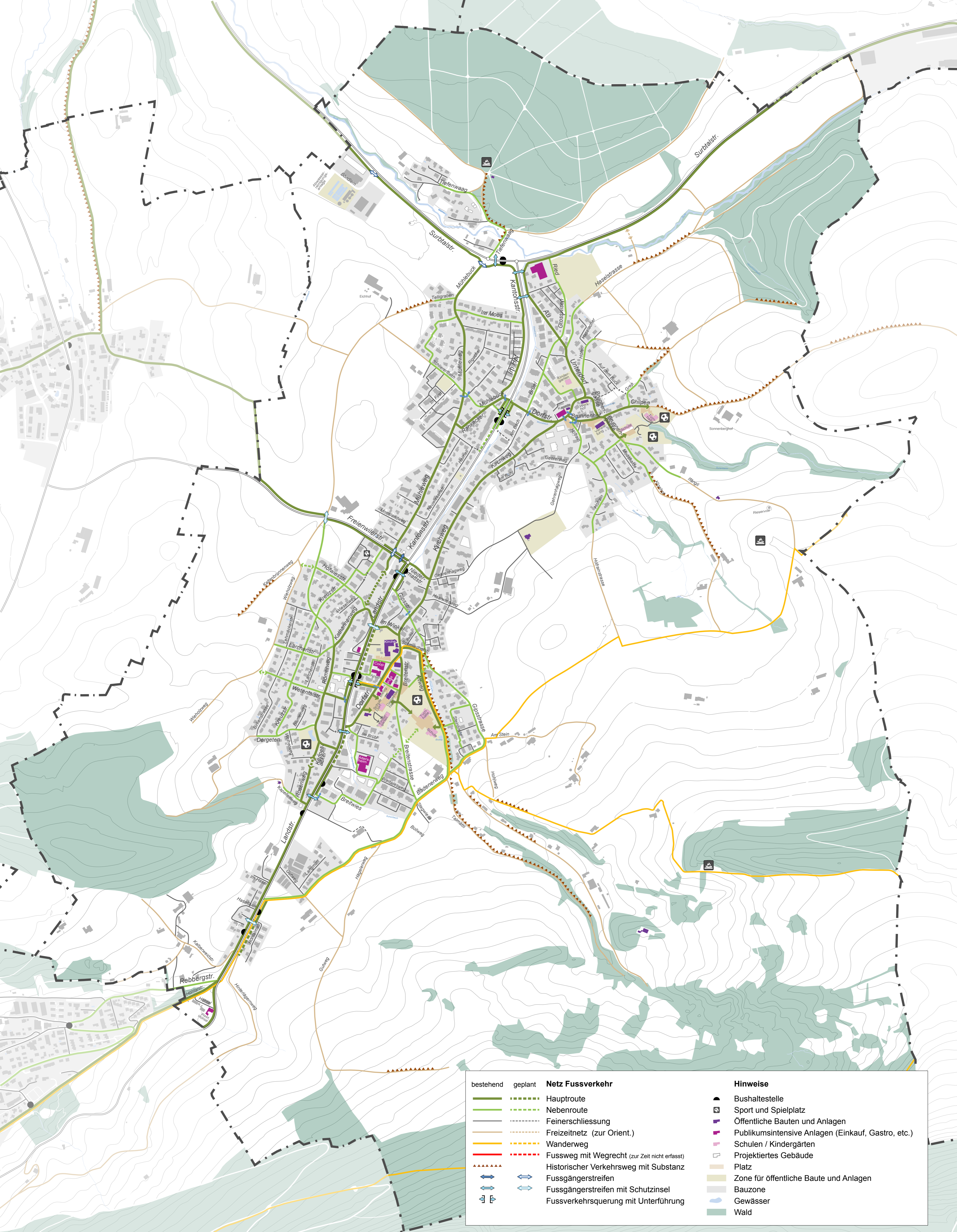
Genehmigung

Genehmigt

Aarau, den

Ort, Datum

Zuständige Behörde



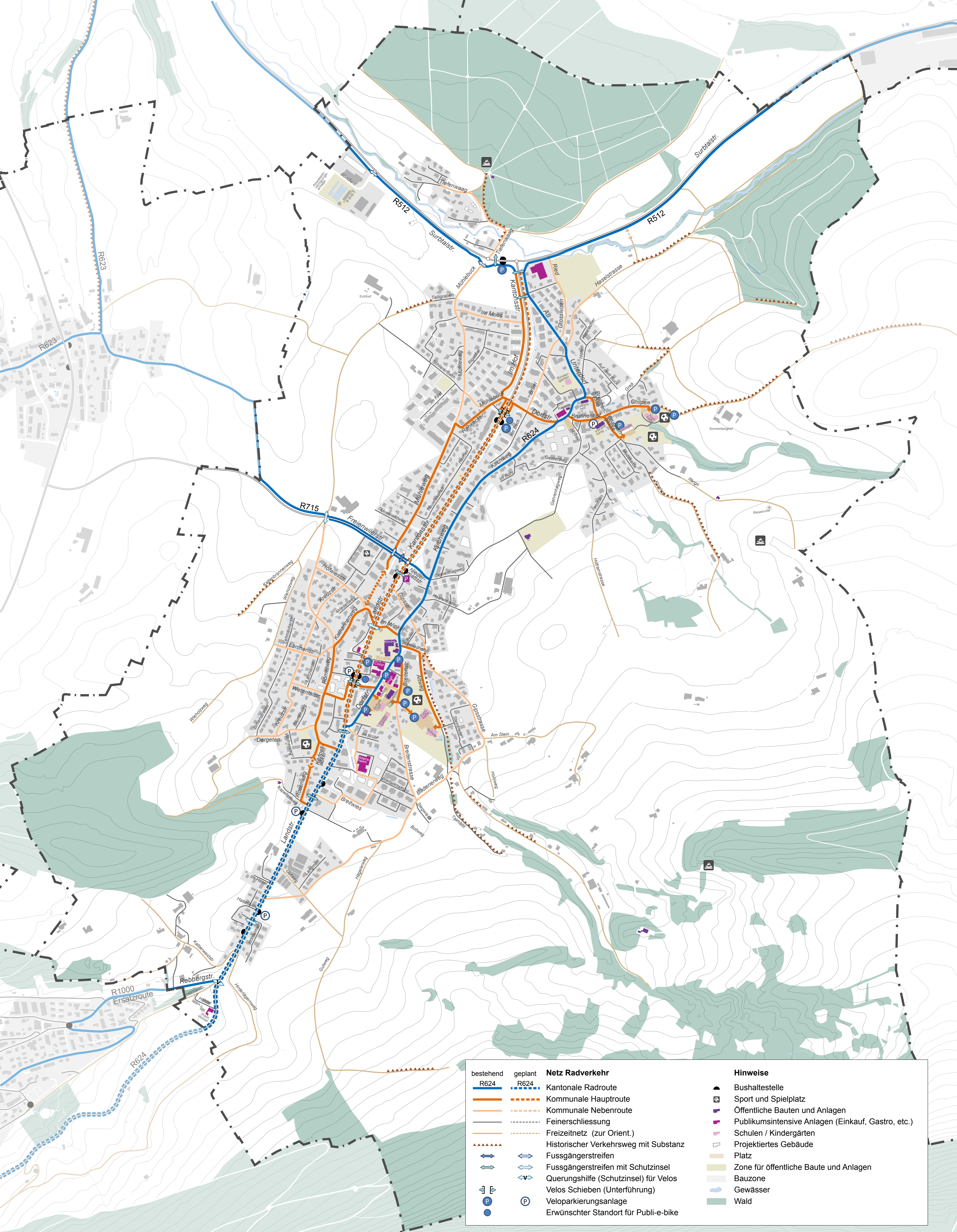
bestehend	geplant	Netz Fussverkehr	Hinweise
		Hauptroute	
		Nebenroute	
		Feinerschliessung	
		Freizeitnetz (zur Orient.)	
		Wanderweg	
		Fussweg mit Wegrecht (zur Zeit nicht erfasst)	
		Historischer Verkehrsweg mit Substanz	
		Fussgängerstreifen	
		Fussgängerstreifen mit Schutzinsel	
		Fussverkehrsquerung mit Unterführung	

N
 0 m 200 m
 1:5'000 A1

Kommunalen Gesamtplan Verkehr Ehrendingen
Fussverkehr
Konzeptplan

24.04.2020 / mrs, seg, dji
 J:\Projekte seg\642.271_Ehrendingen_KGW7_Plaene





Netz Radverkehr			Hinweise	
bestehend R624	geplant R624	Kantonale Radroute		Bushaltestelle
		Kommunale Hauptroute		Sport und Spielplatz
		Kommunale Nebenroute		Öffentliche Bauten und Anlagen
		Feinerschliessung		Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro, etc.)
		Freizeitnetz (zur Orient.)		Schulen / Kindergärten
		Historischer Verkehrsweg mit Substanz		Projektiertes Gebäude
		Fussgängerstreifen		Platz
		Fussgängerstreifen mit Schutzinsel		Zone für öffentliche Baute und Anlagen
		Querungshilfe (Schutzinsel) für Velos		Bauzone
		Veloschieben (Unterführung)		Gewässer
		Veloparkierungsanlage		Wald
		Erwünschter Standort für Publi-e-bike		

N
 0 m 200 m
 1:5'000 A1