



Möriken-Wildegg / Aargau

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

nach § 54a BauG

Beschlossen durch den Gemeinderat am 23.02.2015

Genehmigt durch das Departement Bau Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau am 04.06.2015

10.08.2015 / AMD

Buchhofer AG
Förlibuckstrasse 66
8005 Zürich
T +41 44 279 11 79
F +41 44 279 11 77
zuerich@buchhoferag.ch
www.buchhoferag.ch

Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Möriken-Wildegg
Bearbeitung	Daniel Amstad, Matthias Güntensperger
Zitiervorschlag	Möriken-Wildegg, Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Bericht
Version	1.7
Datum / Referenz	10.08.2015 / AMD
Auftrags-Nr.	3834BB100.80
Dateiname	3834_KGV-MöWi-Bericht_V1.7

Versionenübersicht

Version	Datum	Kommentar/Mutation	Status
1.0	20.12.2013	Basisversion	Entwurf
1.1	13.05.2014	Inputs Sitzung Planungskommission vom 13.01.2014	Entwurf
1.2	13.06.2014	Inputs Sitzung Planungskommission vom 22.05.2014	Entwurf
1.3	14.07.2014	Ergänzung Entscheid Gemeindeversammlung zu T30	Entwurf
1.4	05.02.2015	Rückmeldung Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau	Entwurf
1.5	19.02.2015	Rückmeldung Gemeinde Möriken-Wildegg	Definitiv
1.6	20.05.2015	Anpassung Genehmigungsblatt S. 40	Definitiv
1.7	10.08.2015	Anpassung Teilplan MIV	Definitiv

Glossar

B+R	Bike+Ride: Veloabstellmöglichkeiten bei ÖV-Haltestellen (Kombination Velo + ÖV)
BauG	Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen, Kanton Aargau (Stand: 01.01.2011)
BauV	Bauverordnung, Kanton Aargau (Stand: 01.01.2013)
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Kanton Aargau)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (in beide Fahrtrichtungen) aller Motorfahrzeuge an allen Tagen eines ganzen Jahres (inkl. Samstage, Sonntage und Feiertage)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FZ/d	Fahrzeuge pro Tag
FV	Fussverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit (ca. 06:30-08:30 und 15:30-18:30)
GV	Güterverkehr (Lastwagen)
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
LV	Langsamverkehr: VV + FV (Velo- und Fussverkehr)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bahn, Busse und Trams)
P+P	Park+Pool: Autoabstellmöglichkeiten bei Autobahnanschlüssen (Fahrgemeinschaften Auto)
P+R	Park+Ride: Autoabstellmöglichkeiten bei ÖV-Haltestellen (Kombination Auto + ÖV)
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Mofas, Motorroller, Motorräder, Autos, Liefer- und Lastwagen)
NVZ	Nebenverkehrszeit (ca. 8:30-15:30)
RE	RegioExpress (beschleunigter Regionalzug)
VV	Veloverkehr
v _s	Signalisierte Höchstgeschwindigkeit
v _{85%}	höchste Geschwindigkeit der 85% am langsamsten gemessenen Fahrzeuge, oder anders formuliert: tiefste Geschwindigkeit der 15% am schnellsten gemessenen Fahrzeuge
v _Δ	Differenz zwischen v _s und v _{85%}

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Ziele	6
1.3	Planungsablauf	6
1.4	Aufbau	8
2	Vorgaben	9
2.1	Kantonale Zielvorstellungen	9
2.2	Lokale Zielvorstellungen	9
2.3	Regionale Abstimmung	10
2.4	Randbedingungen	10
3	Analyse	11
3.1	Allgemeines	11
3.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	14
3.3	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	20
3.4	Veloverkehr (VV)	24
3.5	Fussverkehr (FV)	24
3.6	Schulwege	24
3.7	Verkehrssicherheit	25
3.8	Kombinierte Mobilität	26
3.9	Mobilitätsmanagement	26
3.10	Erschliessung KiW-Areal Hornimattstrasse	26
4	Zielsetzungen	28
5	Massnahmen	29
5.1	Strassennetz (SN)	29
5.2	Strassenraumgestaltung (SG)	30
5.3	Parkierung (PP)	31
5.4	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	32
5.5	Veloverkehr (VV)	33
5.6	Fussverkehr (FV)	34
5.7	Mobilitätskonzept (MK)	35
5.8	Mobilitätsmanagement (MM)	36
5.9	Kombinierte Mobilität (KM)	37
5.10	Massnahmenübersicht	38
6	Controlling	39
6.1	Bestandteile	39
6.2	Organisation	39
7	Genehmigung	40

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Raumkonzept Aargau (Richtplankapitel R 1).....	42
Anhang 2	Räumliches Gesamtkonzept Möriken-Wildegg	44
Anhang 3	Motorfahrzeugstatistik Kanton Aargau.....	46
Anhang 4	Verkehrsdatenblatt (Aarauerstrasse, Höhe Hardring)	48
Anhang 5	Strassenlärm Möriken-Wildegg.....	50
Anhang 6	Plan der Reduktionsgebiete (gemäss SN 640281).....	52
Anhang 7	S-Bahnliniennetz Kanton Aargau	54
Anhang 8	Busliniennetz Region Lenzburg	56
Anhang 9	Auswertung Passagierdaten RBL	58
Anhang 10	Schulwegplan Veloverkehr.....	70
Anhang 11	Schulwegplan Fussverkehr	72
Anhang 12	Verkehrsgutachten Erschliessung KIW-Areal/Hornimattstrasse.....	74
Anhang 13	Teilplan motorisierter Individualverkehr (MIV)	90
Anhang 14	Teilplan öffentlicher Verkehr (ÖV).....	92
Anhang 15	Teilplan Veloverkehr (VV)	94
Anhang 16	Teilplan Fussverkehr (FV).....	96

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Motorisierungsgrad im Vergleich	13
Tabelle 2	Übersicht Routentypen.....	16
Tabelle 3	Ergebnisse Geschwindigkeitsmessungen	17
Tabelle 4	Einteilung Strassen in Geschwindigkeitsklassen	18
Tabelle 5	Relevante Bahnlinien und deren Takt.....	20
Tabelle 6	Relevante Buslinien und deren Takt	21
Tabelle 7	Herleitung ÖV-Güteklassen gemäss ersetzter SN 640 290	23
Tabelle 8	Nutzungsszenarien KIW-Areal.....	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Planungsablauf KGV Möriken-Wildegg.....	7
Abbildung 2	Aufbau KGV Möriken-Wildegg	8
Abbildung 3	Hauptausrichtungen und Strategien mobilitätAARGAU.....	9
Abbildung 4	Linienführung der Umfahrung Wildegg mit Anschlüssen	10
Abbildung 5	Umgebungskarte Möriken-Wildegg.....	11
Abbildung 6	Verkehrsrelevante Nutzungen Möriken-Wildegg	12
Abbildung 7	Pendlerbilanzfaktor von 1960 bis 2000.....	13
Abbildung 8	Makronetz Möriken-Wildegg	14
Abbildung 9	Mikronetz Möriken-Wildegg	14
Abbildung 10	Verkehrsbelastung Möriken-Wildegg	15
Abbildung 11	Plan Messquerschnitte.....	17
Abbildung 12	Übersicht öffentliche Parkplätze	19
Abbildung 13	Durchschnittliche Anzahl Einsteiger pro Kurs	22

Abbildung 14	ÖV-Güteklassen gemäss ersetzter SN 640 290	23
Abbildung 15	Verkehrsunfallstatistik von 1976-2012	25
Abbildung 16	Übersichtsplan Unfälle	25
Abbildung 17	Lage KIW-Areal	26

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Nutzungsplanung Kulturland der Gemeinde Möriken-Wildegg aus dem Jahre 1996 und die Nutzungsplanung Siedlung aus dem Jahre 1998 sind in die Jahre gekommen. Nach dieser Zeitspanne und durch die rege Bautätigkeit der letzten zehn Jahre ist eine generelle Überprüfung der Nutzungs- und Verkehrsplanung zweckmässig. Auch bezüglich der übergeordneten Planung (Teilrevision Baugesetz, Harmonisierung Baubegriffe, Gesamtrevision kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramme usw.) ist der Zeitpunkt zum Starten einer Gesamtrevision günstig. Die Gemeindeversammlung hat am 17. Juni 2011 den entsprechenden Verpflichtungskredit für die Gesamtrevision Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland gesprochen.

In einem ersten Schritt wurde basierend auf einer vertieften Analyse der Fachplaner und zweier Mitwirkungsveranstaltungen ein räumliches Gesamtkonzept für die drei Fachgebiete Siedlung, Verkehr und Landschaft erarbeitet, welches als Richtschnur für die Erarbeitung des kommunalen Gesamtplans Verkehr und der parallelen Gesamtrevision der Nutzungsplanung dient.

1.2 Ziele

Im KGV legen die Gemeinden ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Dabei werden alle Aspekte der Mobilität gleichwertig miteinbezogen.

Der KGV ist ein behördenverbindliches und verwaltungsanweisendes Planungsinstrument, das die Entwicklungsabsichten in den nächsten 15 Jahren aufzeigt. Er ist eine wichtige Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung, wo die Massnahmen des KGV konkretisiert und grundeigentümergebunden festgesetzt werden.

1.3 Planungsablauf

Vorläufige Beurteilung (ca. drei Monate)

Bei der vorläufigen Beurteilung handelt es sich um eine fachliche Beurteilung. Dabei wird unterschieden zwischen fachlich bindenden "Auflagen" und Empfehlungen des Kantons. Mit der vorläufigen Beurteilung ist gewährleistet, dass die Gemeinde bereits vor der Mitwirkung Anregungen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) entsprechend einarbeiten kann.

Mitwirkung

Die Behörden haben gemäss § 3 BauG die Bevölkerung über die Planungen zu orientieren und dafür zu sorgen, dass sie in geeigneter Weise mitwirken kann.

Die Bevölkerung konnte bereits bei der Erarbeitung des räumlichen Gesamtkonzepts an zwei Veranstaltungen (Workshop und Echoraum) mitwirken.

Genehmigung (ca. zwei Monate)

Für die Genehmigung bezeichnet die Gemeinde in einem Genehmigungsblatt den zu genehmigenden Inhalt des KGV. Damit gewährleistet sie im Interesse der Beschluss- und der Genehmigungsbehörde eine effiziente und widerspruchsfreie Anwendung. Zudem wird eine Zusammenfassung der Änderungen, die sich allenfalls nach der vorläufigen Beurteilung und aufgrund der Mitwirkung ergeben haben, eingereicht.

Rechtsmittelverfahren

Für das Grundeigentum sind erst die Festlegungen in der Nutzungsplanung verbindlich. Aus diesem Grund ist ein Rechtsmittelverfahren (Einwendungen, Beschwerden) nur für die Gemeinde möglich (vgl. § 54 Abs. 2 lit. a VRPG).

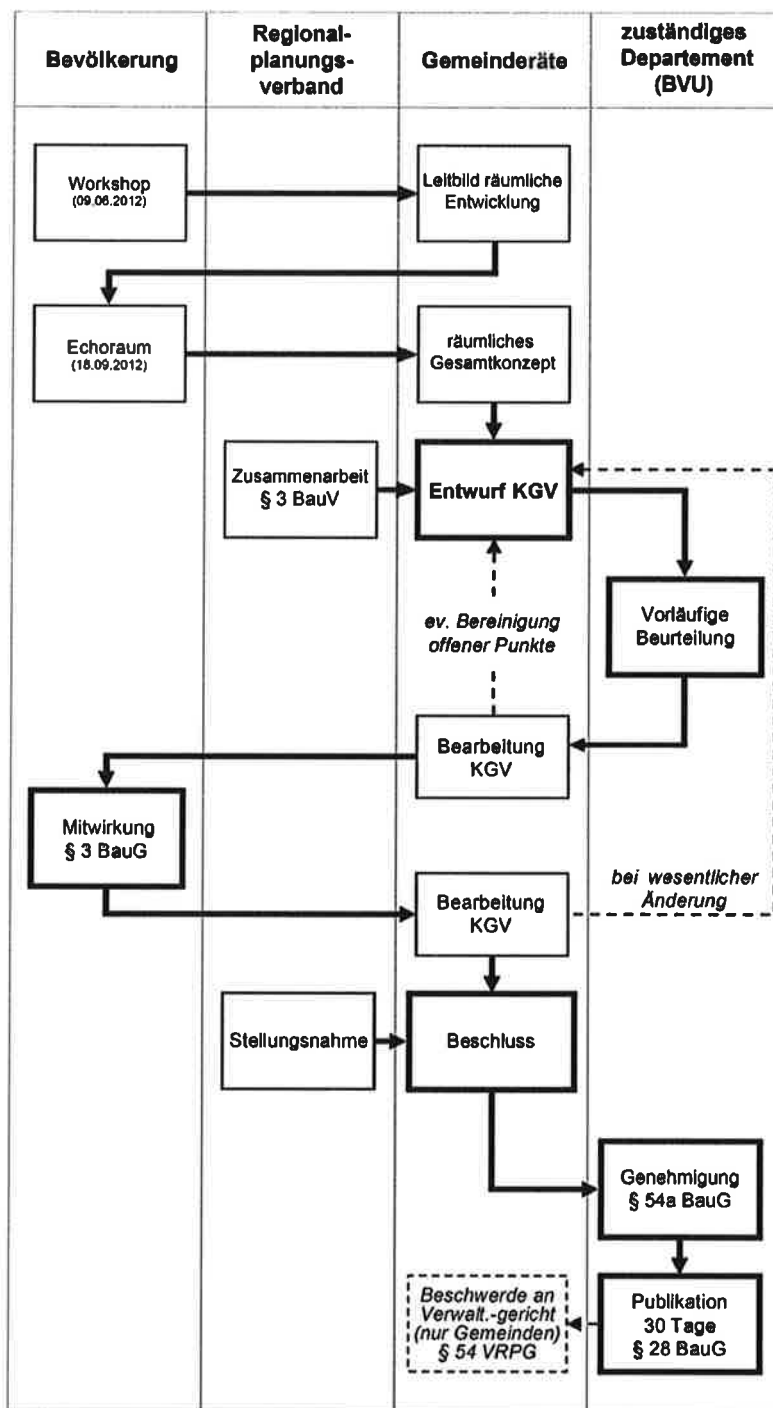


Abbildung 1 Planungsablauf KGV Möriken-Wildegg

1.4 Aufbau

Der KGV gliedert sich in einen planerischen und einen operativen Teil.

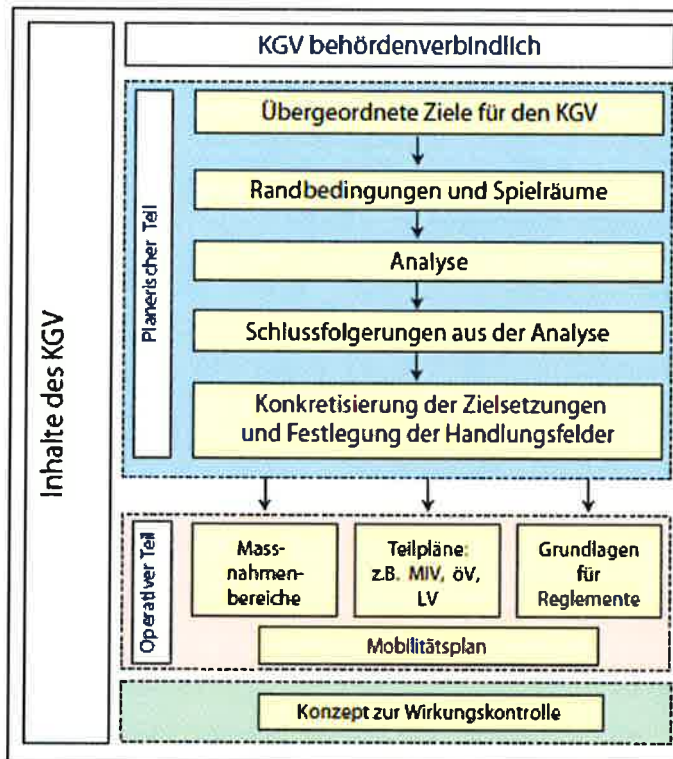


Abbildung 2 Aufbau KGV Möriken-Wildegg [Quelle: Empfehlungen KGV, August 2011]

Planerischer Teil

Der planerische Teil umfasst die übergeordneten Zielvorstellungen und Randbedingungen sowie eine fundierte Analyse. Daraus ergeben sich konkrete Zielsetzungen, in denen die Gemeinde ihre Stossrichtungen aufzeigt.

Operativer Teil

Im operativen Teil werden die Zielsetzungen in Form von Massnahmen konkretisiert. Dabei wird zwischen Erläuterungen und (behördenverbindlichen) Festlegungen unterschieden. In einer Übersichtsliste werden die Massnahmen mit organisatorischen Inhalten ergänzt. Die verortbaren Festlegungen sind zudem in den Teilplänen motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Veloverkehr (VV) und Fussverkehr (FV) dargestellt (siehe Anhang 13 bis Anhang 16).

Wirkungskontrolle

Ein Konzept zur Wirkungskontrolle ist ebenfalls Bestandteil des KGV.

2 Vorgaben

2.1 Kantonale Zielvorstellungen

2.1.1 Raumkonzept Aargau (September 2011)

Das kantonale Raumkonzept orientiert sich am Raumkonzept Schweiz und bildet eine Ergänzung und Präzisierung zu diesem auf der kantonalen Ebene. Demnach liegt die Gemeinde Möriken-Wildegg in einem urbanen Entwicklungsraum, in welchem folgende Ziele verfolgt werden (siehe Anhang 1):

- Funktionsfähigkeit erhalten
- räumliche Entwicklung auf die angestrebte regionale Gesamtentwicklung abstimmen
- Erreichbarkeit und Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz gewährleisten
- Lebensqualität und Standortattraktivität für urbanes Wohnen und Arbeiten steigern

2.1.2 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU (September 2006)

Die Gesamtverkehrsstrategie formuliert auf strategischer Ebene die zukünftigen Entwicklungsrichtungen für die Mobilität im Kanton Aargau. Die wichtigsten Zielsetzungen dieser Strategie sind:

I Verkehr mit Wirtschaft, Siedlung und Umwelt koordinieren	II Kombinierte Mobilität MIV, öV und LV vernetzen	III Mobilität steuern und lenken
1 Koordination mit Wirtschaftsentwicklung	5 Motorisierter Individualverkehr	10 Sicherheit
2 Koordination mit Siedlungs- und Raumentwicklung	6 Güterverkehr	11 Verkehrsmanagement
3 Koordination mit Umwelt und Energie	7 Öffentlicher Verkehr	12 Mobilitätsmanagement
4 Strassenraumgestaltung	8 Langsamverkehr	13 Tarife und Distribution öV
	9 Kombinierte Mobilität	14 Verursacherorientierte Verkehrsbeeinflussung

Abbildung 3 Hauptausrichtungen und Strategien mobilitätAARGAU [Quelle: Statusbericht 2013]

2.2 Lokale Zielvorstellungen

2.2.1 Räumliches Gesamtkonzept (Dezember 2012)

Der Gemeinderat von Möriken-Wildegg hat mit dem räumlichen Gesamtkonzept eine auf die drei Fachgebiete Siedlung, Landschaft und Verkehr abgestimmte Entwicklungsvorstellung erarbeitet (siehe Anhang 2). Dabei wurden u. A. folgende Grundsätze, resp. Massnahmen definiert:

- Aufwertung Strassenräume Ortskern Möriken und Zentrum Wildegg
- Erschliessung und Mobilitätsmanagement der Entwicklungsschwerpunkte
- Trasseefreihaltung für Umfahrung Wildegg und Überprüfung Auswirkungen
- Verkehrsberuhigung Dorfstrasse (Möriken) und Quartierstrassen
- Halbstundentakt in umliegende Zentren und kundenfreundliche Gestaltung Bushaltestellen

2.3 Regionale Abstimmung

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Möriken-Wildegg wurde der Repla Lebensraum Lenzburg Seetal vorgestellt. Es folgten keine Anmerkungen, welche in die Planung einzubeziehen sind.

2.4 Randbedingungen

2.4.1 Kantonale Richtplanung (Gesamtrevision, September 2011)

- Regionalzugsverkehr: ½h-Takt als Regelfall
- Busverkehr: ½h-Takt als Regelfall
- Umfahrung Wildegg als Zwischenergebnis (d.h. Vorhaben ist noch nicht abgestimmt, lässt aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten zu)

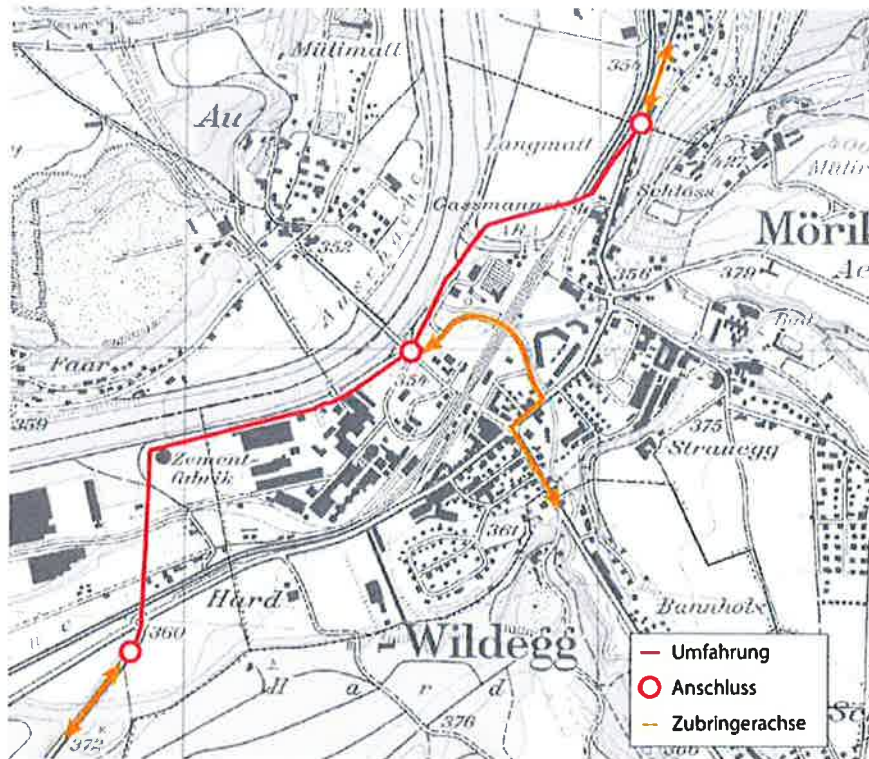


Abbildung 4 Linienführung der Umfahrung Wildegg mit Anschlüssen [Kartengrundlage: swisstopo]

2.4.2 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, 2. Generation (Mai 2012)

- Umfahrung Wildegg als C-Massnahme (d.h. ab 2023)

2.4.3 Mehrjahresprogramm ÖV 2013 (März 2013)

- Optimierung, resp. nachfragebezogene Entwicklung der Bahnlinie Aarau-Wildegg-Brugg
- Die vorgesehene Umsetzung des durchgehenden 30-Min-Taktes der S29 wird im Dezember 2017 durchgeführt werden
- Weiterentwicklung des Busnetzes im Kernraum Lenzburg-Niederlenz-Möriken-Wildegg
- Bushofprojekt (Sanierung / Neugestaltung / Erweiterung) am Bahnhof Wildegg ab 2017

3 Analyse

3.1 Allgemeines

3.1.1 Geografie

Die Gemeinde Möriken-Wildegg liegt mitten im Kanton Aargau und zählt zur Agglomeration Lenzburg. Sie besteht aus den beiden Ortsteilen Wildegg und Möriken. Wildegg liegt an der Mündung der Bünz in die Aare. Möriken befindet sich etwas zurückversetzt im Bünztal am Fusse des Chestenbergs.

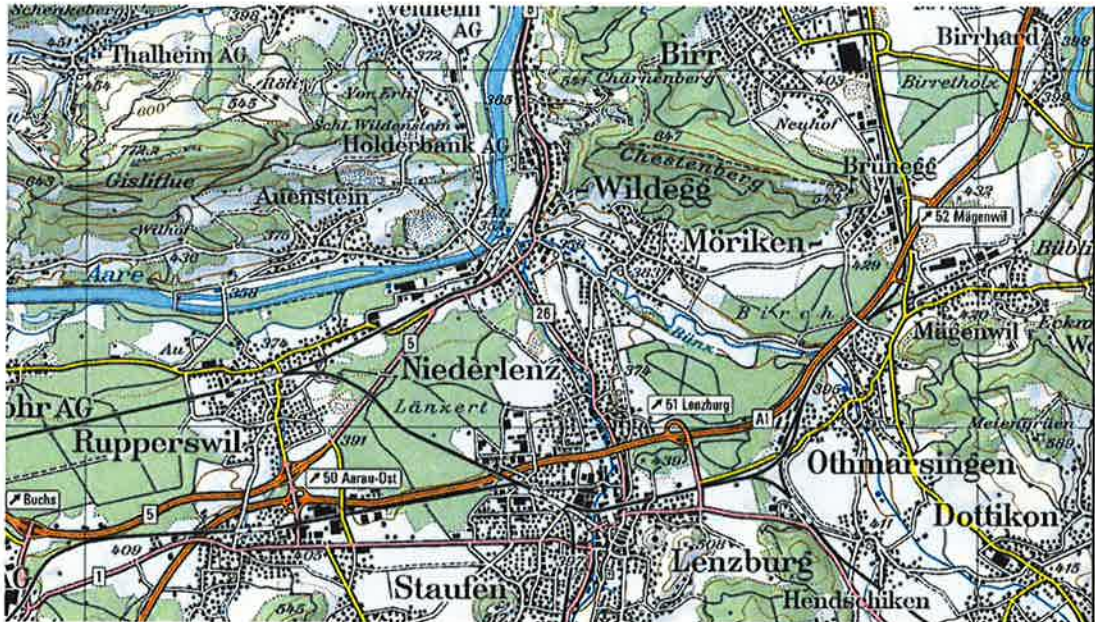


Abbildung 5 Umgebungskarte Möriken-Wildegg [Quelle: swisstopo]

3.1.2 Bevölkerung

Per 31.12.2013 waren 4'254 Personen in der Gemeinde Möriken-Wildegg wohnhaft. In den letzten zehn Jahren ist die Bevölkerung in Möriken-Wildegg mit einer Rate von jährlich ca. 1.5% stark angewachsen. Die Bevölkerung des Bezirks Lenzburg wuchs im selben Zeitraum um ca. 1.3% und im ganzen Kanton Aargau um rund 1.0%. Möriken-Wildegg weist damit in der jüngsten Vergangenheit ein überdurchschnittlich hohes Bevölkerungswachstum auf.

3.1.3 Verkehrsrelevante Nutzungen

Wirtschaft

Die wirtschaftlichen Tätigkeiten sowie die Industrie konzentrieren sich auf den Ortsteil Wildegg. Die wichtigsten Unternehmen sind die Hartweizen-Mühle der Migros und die Jura-Cement-Werke. Das ehemalige Areal der Kupferdraht-Isolierwerke (KIW) befindet sich aktuell in einem Umnutzungsprozess zu einem Wohn- und Gewerbegebiet (vgl. 3.10). Entlang der Bruggstrasse konzentrieren sich diverse Einkaufsnutzungen.

Der Ortsteil Möriken ist vor allem ein Wohngebiet, bietet aber auch kleinere Einkaufsmöglichkeiten und beherbergt im Osten mehrere Dienstleistungsbetriebe.

Bildung

Die Gemeinde Möriken-Wildegg ist ein regional bedeutender Schulstandort, da sie sämtliche Schulstufen der obligatorischen Volksschule beherbergt und für rund 600 Kinder und Jugendliche und ca. 80 Lehrpersonen Platz bietet. Diese sind wie folgt auf zwei Areale aufgeteilt:

Schulanlage Hellmatt (Wildegg):

- Oberstufe: Bezirks-, Sekundar- und Realschule (16 Klassen)
- Primarschule (5 Klassen) und Kindergarten (3 Abteilungen)
- Schwimmbad
- weitere Infrastrukturen wie Turnhallen, Aula etc.

Schulhaus Möriken:

- Primarschule (7 Klassen) und Kindergarten (2 Klassen)
- Gemeinde- und Schulbibliothek
- Turnhalle

Die nächstgelegene Kantonsschule (Gymnasium) befindet sich in Aarau.

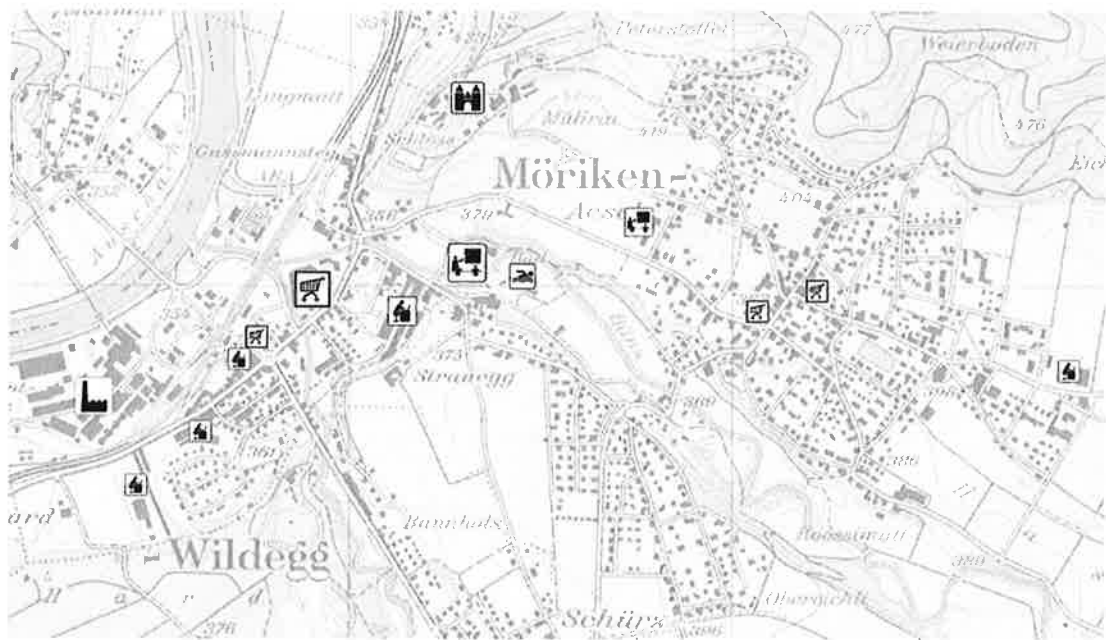


Abbildung 6 Verkehrsrelevante Nutzungen Möriken-Wildegg [Kartengrundlage: swisstopo]

3.1.4 Pendler

Möriken-Wildegg hatte Mitte des letzten Jahrhunderts einen grossen Zupendlerüberschuss (Pendlerbilanzfaktor¹ > 1). Seither nahm die Anzahl Wegpendler gegenüber der Anzahl Zupendler kontinuierlich zu, sodass sich die Gemeinde zunehmend zu einer Wohngemeinde entwickelt (Pendlerbilanzfaktor < 1). Die Wegpendler arbeiten in der näheren Umgebung, beispielsweise in Lenzburg, Brugg oder Aarau.

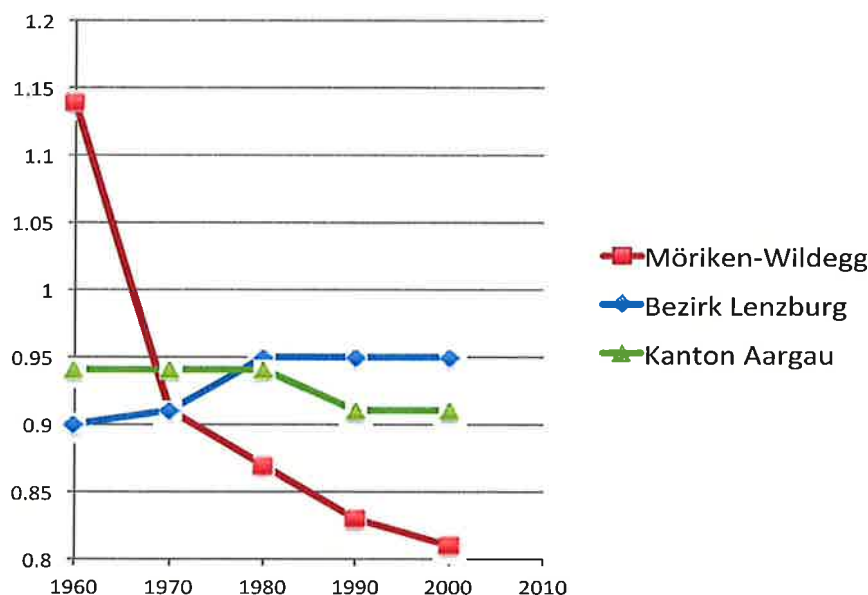


Abbildung 7 Pendlerbilanzfaktor von 1960 bis 2000 [Quelle: Statistik Aargau]

3.1.5 Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad in Möriken-Wildegg ist im Vergleich zum Bezirk Lenzburg und zum Kanton Aargau höher, liegt aber im Bereich der Nachbargemeinden. Generell ist der Motorisierungsgrad in einem urbanen Gebiet tiefer als in einem ländlichen Gebiet (siehe Anhang 3), da aufgrund der höheren Siedlungsdichte die Wege kürzer und somit die Voraussetzungen für den FV, VV und ÖV besser sind.

	Personenwagen auf 1'000 Einwohner
Möriken-Wildegg	628
Bezirk Lenzburg	624
Kanton Aargau	579

Tabelle 1 Motorisierungsgrad im Vergleich [Quelle: Motorfahrzeugstatistik 2013, Kanton Aargau]

¹ Pendlerbilanzfaktor = Zupendlerquote + Wegpendlerquote
Zupendlerquote = Anzahl Zupendler + Anzahl Beschäftigte in Gemeinde arbeitend
Wegpendlerquote = Anzahl Wegpendler + Anzahl Erwerbstätige in Gemeinde wohnend

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

3.2.1 Makronetz

In unmittelbarer Nähe von Möriken-Wildegg liegen drei Vollanschlüsse an die A1 (Aarau-Ost bei Hunzenschwil, Lenzburg und Mägenwil). Die kürzeste Verbindung zwischen der Kernstadt Aarau und der Kernstadt Brugg-Windisch (und dem unteren Aaretal) führt via Wildegg.

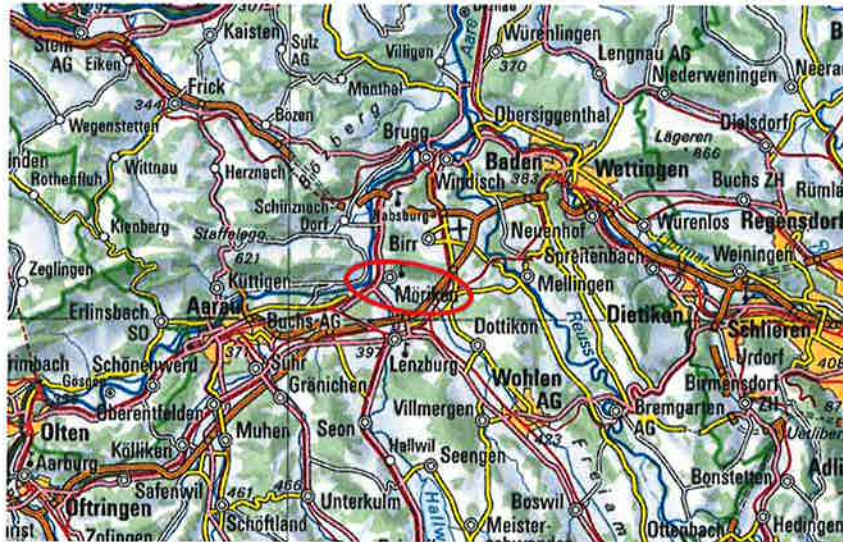


Abbildung 8 Makronetz Möriken-Wildegg [Quelle: swisstopo]

3.2.2 Mikronetz

Das Rückgrat des Strassennetzes bilden die drei Hauptverkehrsachsen Aarauer-, Brugger- und Lenzburgerstrasse (rot), die beim Kreisel im Zentrum von Wildegg aufeinander treffen. Weitere Bestandteile des Kantonsstrassennetzes sind die Verbindungsstrassen (orange). Ergänzt wird das öffentliche Strassennetz durch zahlreiche Sammel- und Erschliessungsstrassen (siehe Anhang 13).

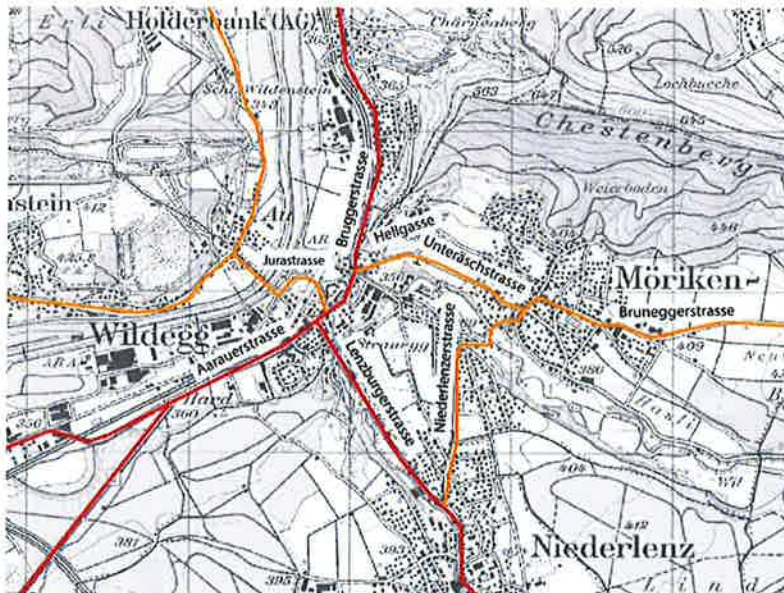
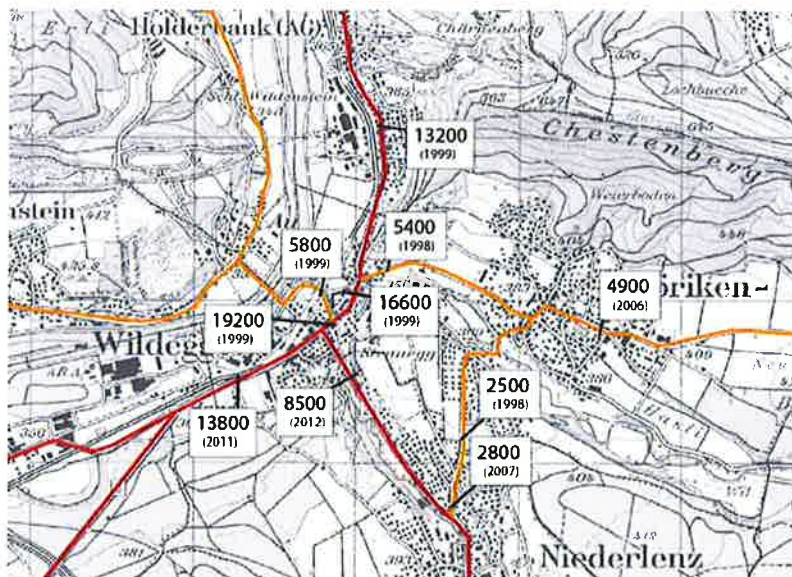


Abbildung 9 Mikronetz Möriken-Wildegg [Kartengrundlage: swisstopo]

Im Kantonalen Richtplan ist eine Umfahrung von Wildegg als Zwischenergebnis definiert (siehe 2.4.1). Die Auswirkungen der Umfahrung wurden noch nicht detailliert untersucht.

Am stärksten belastet ist die Achse Aarau-Strasse - Brugg-Strasse. Das Zentrum von Wildegg passieren knapp 20'000 Fahrzeuge/Tag (FZ/d). Die Grenzen zu den Nachbargemeinden Holderbank (im Norden) und Rapperswil (im Süden) passieren rund 13'000 FZ/d. Die Lenzburgerstrasse ist mit ca. 8'000 FZ/d der drittgrösste Zubringer. Das Zentrum von Möriken wird auf der Dorfstrasse von ca. 5'000 FZ/d gequert. Rund ein Viertel des Verkehrs in Möriken-Wildegg ist Ziel- und Quellverkehr, resp. hausgemacht.²



Der Lastwagenanteil (Fahrzeuge, die länger als 6m sind) hat auf der Aarauerstrasse zwischen 1999 und 2011 von 5.8% auf 6.3% zugenommen (siehe Anhang 4). Die weiteren Lastwagenanteile betragen 3.9% auf der Bruneggstrasse (Jahr 2006), 3.5% auf der Talstrasse/Aarebrücke (Jahr 1998), 3.6% auf der Lenzburgerstrasse (2012) und 5.2% auf der Niederlenzerstrasse (Jahr 1997). Die Untersuchung² zeigt, dass der Schwerverkehr zu einem wesentlichen Teil auf die dichte Industrieansiedlung im Umfeld von Möriken-Wildeggen zurückzuführen ist und kaum verlagert werden kann.

3.2.5 Versorgungsrouten

Der Kanton hat ein hohes Interesse an der Versorgung, Produktion und Verteilung von hochwertigen Gütern im Aargau wie auch an deren Importen beziehungsweise Exporten. Für Transporte von unteilbaren Lasten, das heisst für seltene Transporte mit Übermassen und Übergewichten, ist die Bereitstellung von Versorgungsrouten unerlässlich. Durch Möriken-Wildegg führen auf folgenden Achsen Versorgungsrouten³:

- Aarauerstrasse – Bruggerstrasse (Routentyp 1)
- Lenzburgerstrasse (Routentyp 1)
- Niederlenzerstrasse – Bruneggerstrasse (Routentyp 1 reduziert)
- Jurastrasse (Routentyp 3)
- Werkstrasse (Routentyp 3)

Die Offenhaltung der Versorgungsrouten ist bei sämtlichen Planungen zu berücksichtigen. Insbesondere beeinflusst das Lichtraumprofil die Gestaltung des Strassenraums. In der nachfolgenden Tabelle sind die Anforderungen an die verschiedenen Routentypen definiert.

Routentyp	Durchfahrtsbreite	Lichte Höhe	Gesamtgewicht	Achslast
1	6.5m	5.2m	4'800kN	300kN
1 reduziert	6.5m	5.2m	3'200kN	200kN
3	4.5m	4.8m	900kN	divers

Tabelle 2 Übersicht Routentypen

3.2.6 Lärmbelastung

Die Verkehrsbelastungen widerspiegeln sich in den Lärmbelastungen: Entlang der Achse Aarauerstrasse - Bruggerstrasse wird der Alarmwert mehrmals überschritten. Auf den übrigen Kantonsstrassenabschnitten kommt es immer wieder zu Immisionsgrenzwertüberschreitungen (siehe Anhang 5). Neben der Verkehrsbelastung hängt die Lärmbelastung auch noch von der gefahrenen Geschwindigkeit und der akustischen Güte des Strassenbelags ab. In Wildegg wurde die Lärmsanierung (Schallschutzfenster) kürzlich abgeschlossen, in Möriken steht sie noch an.

In Möriken-Wildegg sind entlang der Gemeindestrassen keine Sanierungen infolge der Lärmbelastungen notwendig. Auch infolge des Eisenbahnlärms sind keine Massnahmen geplant.

3.2.7 Höchstgeschwindigkeiten

Auf dem gesamten Strassennetz gilt (bis auf wenige Ausnahmen) das Tempolimit 50 km/h. Bei allen Ortseingängen wird mit gestalterischen Mitteln die Anpassung der Höchstgeschwindigkeit unterstützt.

Im Zusammenhang mit einer potentiellen Einführung von Tempo 30 auf allen Quartierstrassen in Möriken-Wildegg wurden an acht ausgewählten Strassenquerschnitten die Verkehrsmengen sowie die Geschwindigkeiten (aufgeteilt nach Fahrzeugkategorien) gemessen.

³ Kanton Aargau, Plan der Versorgungsrouten, 25.07.2005

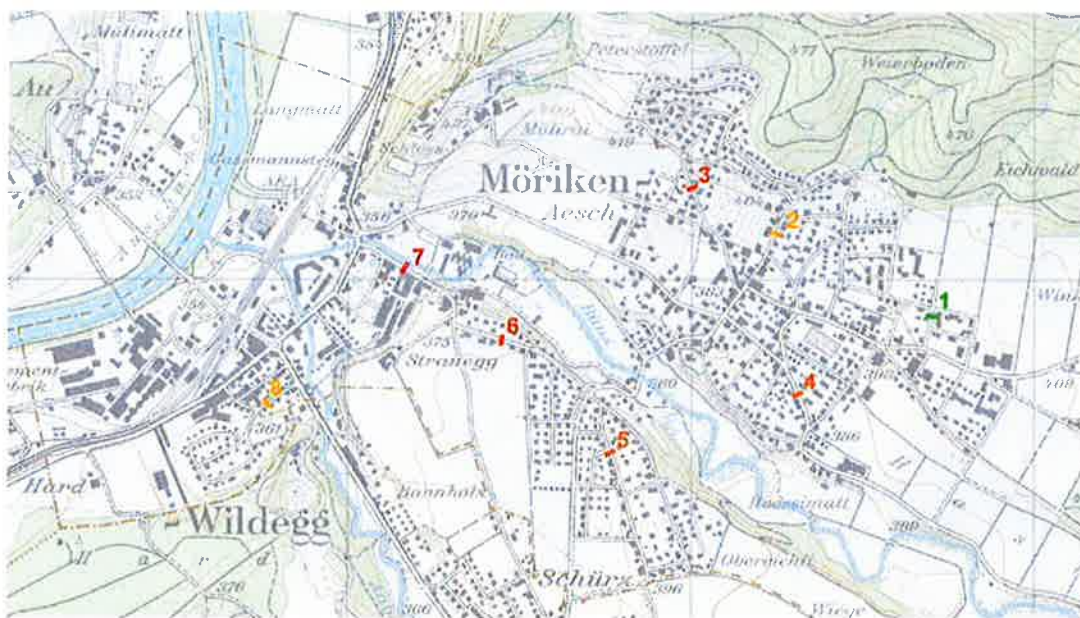


Abbildung 11 Plan Messquerschnitte [Kartengrundlage: swisstopo]

Die Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen (exkl. kurze Fahrzeuge wie Velos, Elektrovelos, Motorfahrräder, Motorroller, Motorräder) ergibt folgendes Bild:

Messquerschnitte		v_s [km/h]	$v_{85\%}$ [km/h]	v_Δ [km/h]
1	Gehrenweg	50	30	-20
2	Lehmgrube	50	39	-11
3	Rebweg	50	49	-1
4	Othmarsingerstrasse	50	44	-6
5	Altfeldweg	50	44	-6
6	Steinlerstrasse	50	50	0
7	Lauéstrasse	40	46	+6
8	Lindenstrasse	50	39	-11

Tabelle 3 Ergebnisse Geschwindigkeitsmessungen (v_s , $v_{85\%}$, v_Δ : siehe Glossar auf Seite II)

Lesebeispiel: Auf der Lindenstrasse (Messquerschnitt Nr. 8) waren 85% der erfassten Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 39 oder weniger Kilometer pro Stunde unterwegs, was bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h einer Differenz von 11 km/h entspricht.

Im Hinblick auf die mögliche Einführung von Tempo 30 werden die Strassen in Geschwindigkeitsklassen gemäss Richtlinie⁴ eingeteilt:

⁴ Kanton Aargau: Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen, Version 1, 23.12.2011

V _{85%}	Massnahmen	Messquerschnitte
> 40 km/h	Signalisation und Realisierung von baulichen Massnahmen	Lauéstrasse (Nr. 7)
		Rebweg (Nr. 3)
		Steinlerstrasse (Nr. 6)
		Othmarsingerstrasse (Nr. 4) Altfeldweg (Nr. 5)
zwischen 30 und 40 km/h	Beschränkung auf Signalisation	Lehmgrube (Nr. 2) Lindenstrasse (Nr. 8)
≤ 30 km/h	Verzicht auf Signalisation und Massnahmen	Gehrenweg (Nr. 1)

Tabelle 4 Einteilung Strassen in Geschwindigkeitsklassen

Die Tabelle 4 zeigt, dass wenn auf dem Rebweg, der Othmarsingerstrasse, dem Altfeldweg, der Steinlerstrasse und der Lauéstrasse (Nr. 3 bis 7, in Abbildung 11 rot dargestellt) keine signalisationstechnische oder bauliche Massnahmen ergriffen würden, Tempo 30 nicht eingeführt werden könnte. Gemäss Stellungnahme des Kantons (BVU) vom 27. August 2013 ist die Umsetzung ohne bauliche Massnahmen nicht zielführend und würde letztendlich in einer Bussenfalle enden. Andere Vorgehensweisen (Einführung T30 und bauliche Massnahmen nachträglich wenn Kontrollmessungen zu hoch) sind mit dem Kanton abzustimmen.

An der Gemeindeversammlung vom 23. Juni 2014 wurde der Planungskredit für die Einführung von Tempo 30 abgelehnt. Das Projekt wird nicht weiterverfolgt.

3.2.8 Parkierung

Private Parkplätze

Das Angebot an Parkfeldern für den MIV wird durch die VSS-Norm SN 640 281 geregelt (§ 43 BauV) und entspricht dem Bedürfnis der Einwohnern von Möriken-Wildegg.

Reduktionsgebiete

Der Plan der Reduktionsgebiete (gemäss SN 640 281) dient als Grundlage zur Parkplatzberechnung bei Baugesuchen (siehe Anhang 6).

Öffentliche Parkplätze

Das Angebot an öffentlichen Autoabstellmöglichkeiten ist in Möriken-Wildegg grundsätzlich ausreichend. In einzelnen Quartieren werden Fahrzeuge auf Quartierstrassen abgestellt. Da es sich um lokale Probleme handelt, wird gemäss den Ergebnissen des Workshops (09.06.2012) keine einheitliche Parkplatzreglementierung oder ein generelles Abstellverbot auf Quartierstrassen gewünscht.

Die öffentlichen Parkplätze Unteräschi (hinter Gemeindesaal) und Chilerain (unterhalb reformierter Kirche) wurden kürzlich erstellt, resp. umgestaltet. Zudem wurden alle öffentlichen Parkplätze im Dorfkern Möriken mit einer Blauen Zone belegt. Die Blaue Zone gilt werktags zwischen 08:00-19:00 Uhr. Ausserhalb dieser Zeit ist das Parkieren ohne Parkscheibe möglich. Dauerparkieren ist nicht erlaubt. Der Gemeinderat sieht vorläufig von der Erhebung von Gebühren ab.



Abbildung 12 Übersicht öffentliche Parkplätze

Grossanlässe

Bei Grossanlässen auf dem Schloss Wildegg und im Gemeindesaal Möriken reicht das übliche Parkplatzangebot nicht aus und es werden temporäre Autoabstellmöglichkeiten angeboten:

Beim Schloss Wildegg besteht kein einheitliches Konzept. Situativ wird das schlossnahe Landwirtschaftsland und der Strassenraum Effingerweg, Oberäschstrasse und Unteräschstrasse benutzt.

Bei grösseren Anlässen im Gemeindesaal kann nebst dem Parkplatz Unteräsch, Chilerain und Schulhaus Möriken auch auf dem Gehweg entlang der Unteräschstrasse parkiert werden.

3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

In Wildegg befindet sich der Bahnhof, welcher an der Haupteisenbahnlinie Olten–Aarau–Brugg–Zürich liegt. In Möriken ist die Bushaltestelle Gemeindehaus der Hauptzugangspunkt zum öffentlichen Verkehr.

3.3.1 Bahn

Fahrplan 2013/2014

In der Nebenverkehrszeit (NVZ) werden zwei Verbindungen pro Stunde und Fahrtrichtung angeboten, welche so ungünstig auf die Stunde verteilt sind, dass dazwischen eine Wartezeit von 50 Minuten besteht. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird eine Verbindung pro Stunde und Fahrtrichtung zusätzlich angeboten, wodurch die Wartezeiten 14 und 36 Minuten betragen.

	Haltestellen (nicht vollständig)	Takt
RE	(Zürich-)Wettingen-Baden-Turgi-Brugg- Wildegg -Aarau-Olten	1h
S29	NVZ: Turgi-Brugg- Wildegg -Aarau	1h
	HVZ: Turgi-Brugg- Wildegg -Aarau(-Olten-Langenthal)	½h

Tabelle 5 Relevante Bahnlinien und deren Takt (S-Bahnliniennetz im Anhang 7)

Infrastruktur

Der Bahnhof Wildegg hat gestalterisch und baulich Aufwertungspotential, insbesondere hinsichtlich der Benutzerfreundlichkeit. Ab 2017 soll dieser saniert, neugestaltet und erweitert werden (siehe 2.4.3).

Güterverkehr

Die Heitersberglinie Olten-Aarau-Wildegg- Brugg ist eine wichtige Achse für den Güterverkehr.

3.3.2 Bus

Fahrplan 2013/2014

Zwischen den beiden Ortsteilen Möriken und Wildegg verkehren drei Busse pro Stunde. Die Kurse sind unregelmässig über die Stunde verteilt. Die maximale Wartezeit beträgt 30 Minuten.

Der Hauptstrom der Buspassagiere fährt über Lenzburg und/oder Mägenwil. Zwischen Möriken Gemeindehaus und Lenzburg Bahnhof verkehren die Busse in beide Richtungen im Halbstundentakt. Weiter gibt es ab Möriken Gemeindehaus stündlich eine Verbindung nach Mägenwil Bahnhof.

	Haltestellen (nicht vollständig)	Takt
379	Wildegg-SchinznachDorf	1h
380	Wildegg-Möriken-Niederlenz-LenzburgHypiplatz	1h*
381	Wildegg-Möriken-Niederlenz-LenzburgBahnhof-LenzburgHypiplatz	½h
382	Mägenwil-Brunegg-Möriken-Niederlenz-LenzburgHypiplatz	1h

Tabelle 6 Relevante Buslinien und deren Takt (Busliniennetz im Anhang 8)

* fährt nur wochentags

Die Buslinie 379 fährt grundsätzlich ab Wildegg im Halbstundentakt bis nach Auenstein und im Stundentakt weiter bis nach Schinznach. Die Buslinie 381 fährt nur in Richtung Wildegg im Halbstundentakt. In der Gegenrichtung sind die Abfahrten zeitlich versetzt, so dass Wartezeiten von 20 resp. 40 Minuten entstehen.

Infrastruktur

Bei vielen Bushaltestellen besteht aufgrund der zu geringen Breite des Wartebereichs und aufgrund fehlender Schutzvorrichtung ein Problem mit dem Spritzwasser der Fahrbahn. Zudem tangieren zum Teil Sträucher die Bushaltestellenbereiche. Die Bushaltestellen sind grösstenteils ungedeckt (siehe Anhang 14).

Im Masterplan Schlossdomäne⁵ ist vorgesehen, dass die Benutzer des öffentlichen Verkehrs das Schlossgelände via Hellgasse erreichen. Diese neue Wegführung würde eine Verschiebung der Bushaltestelle erfordern und hätte den Vorteil, dass die Fussgänger vom MIV getrennt zum Schloss geführt werden könnten. Im Bereich des neuen Fussgängeraufgangs zum Schloss ist bereits ein Fussgängerstreifen zur Querung der Hellgasse vorhanden.

Die beiden provisorischen Bushaltestellen Bösenrain, die in dicht besiedeltem Gebiet liegen, sind in Folge fehlender Querungshilfen und Gehwege schlecht erreichbar und bieten nicht genügend Aufenthaltsraum. An der Gemeindeversammlung vom 18. November 2014 wurde ein entsprechender Kredit zur Umgestaltung der Bushaltestellen knapp abgelehnt. Dies veranlasste einige Stimmbürger, das Referendum zu dieser Entscheidung zu ergreifen.

Belegung

Auswertungen von Passagierzahlen aus dem Fahrplanjahr 2012/2013 (siehe Anhang 9) zeigen, dass bei der Haltestelle Schloss Wildegg an Wochentagen kaum eingestiegen wird. Am Wochenende steigt die Anzahl zwar, sie bleibt aber gering. Deutlich am meisten Einsteiger weist der Bahnhof Wildegg auf, gefolgt von der Haltestelle Gemeindehaus (z.T. Umsteigende).

⁵ Masterplan Schlossdomäne Wildegg, Juli 2013

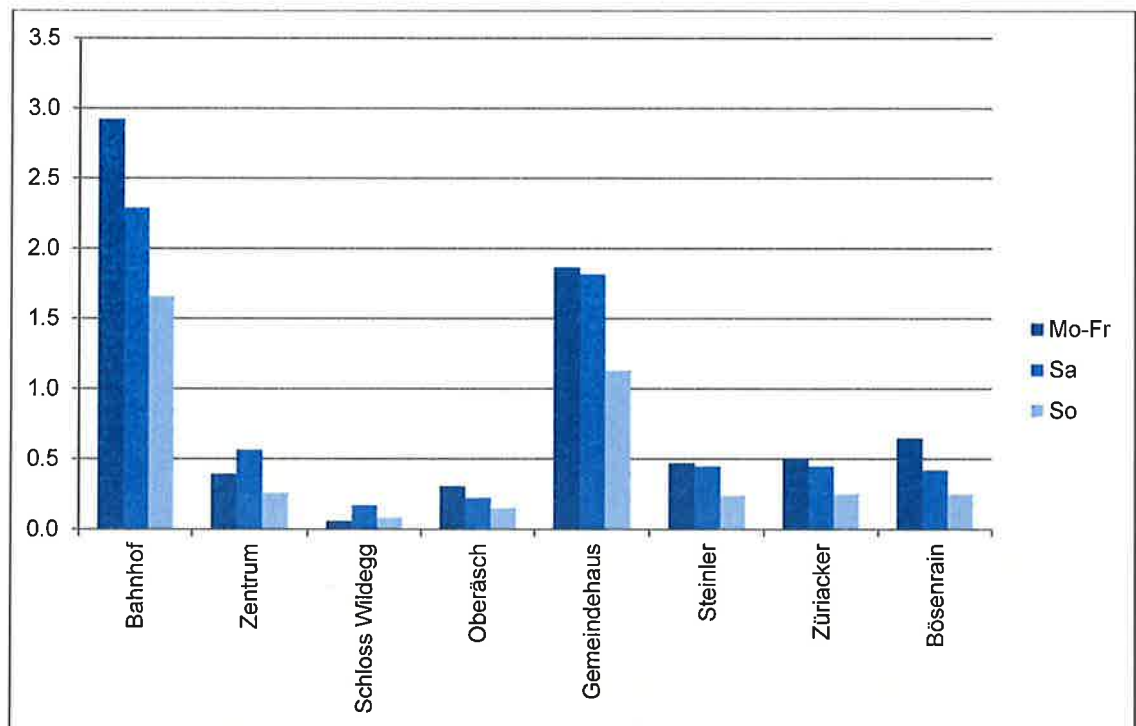


Abbildung 13 Durchschnittliche Anzahl Einsteiger pro Kurs

Pendlerströme

Die Hauptlastrichtung der Buslinien-Nr. 380 ist von/nach Bahnhof Wildegg. D.h. am Morgen sind die Kurse zum Bahnhof und am Abend vom Bahnhof stärker belegt als die Gegenrichtung (Lenzburg). Bei der Buslinien-Nr. 381 ist es genau umgekehrt: Am Morgen sind die Kurse zum und am Abend vom Bahnhof Lenzburg stärker belegt. Bei der Buslinie 382 ist die Hauptlastrichtung von/nach Bahnhof Mägenwil.

3.3.3 ÖV-Erschliessungsgüte

Die ÖV-Güteklassen sind ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Sie ergibt sich aus der Haltestellenkategorie (Kursintervalle in Abhängigkeit der Art des Verkehrsmittels) und der Distanz (Luftlinie):

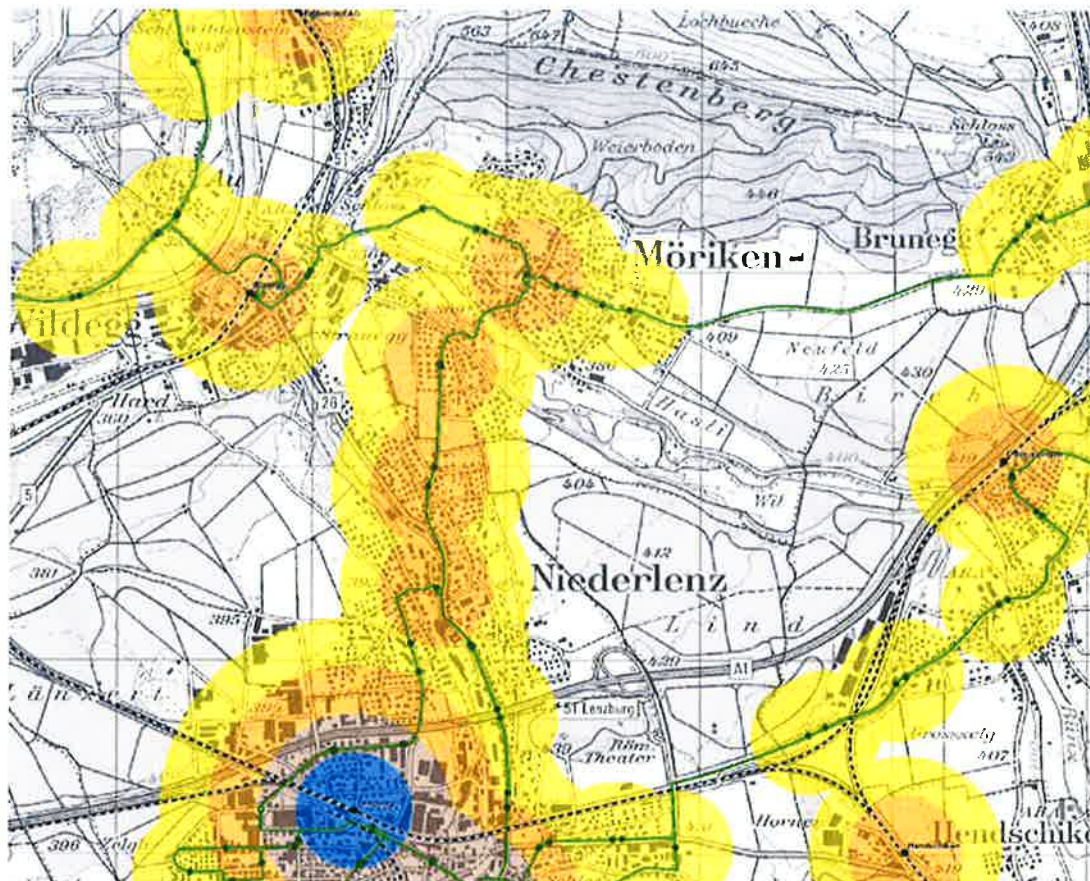


Abbildung 14 ÖV-Güteklassen gemäss ersetzter SN 640 290 [Quelle: AGIS]

ÖV-Güteklasse	Bahnhaltestelle	Kursintervall	Bushaltestelle	Kursintervall
C (orange)	≤ 300m	20-40min	≤ 300m	10-20min
D (gelb)	-	-	≤ 300m	20-40min
	-	-	300-500m	10-20min

Tabelle 7 Herleitung ÖV-Güteklassen gemäss ersetzter SN 640 290

Die Gemeinde Möriken-Wildegg ist grundsätzlich gut mit dem ÖV erschlossen. Aus topografischen Gründen und der entsprechenden Siedlungs- und Liniennetzstruktur gibt es kleine Erschliessungslücken. So sind das Wohngebiet am Sandhübelweg (Möriken), das Schulareal Hellmatt (Wildegg) und das Gebiet entlang der Wildeggerstrasse nur marginal, resp. nicht mit dem ÖV erschlossen.

3.4 Veloverkehr (VV)

3.4.1 Veloverkehrsnetz

Folgende Lücken im Veloverkehrsnetz wurden kürzlich geschlossen:

- beidseitiger Velostreifen auf der Bruggerstrasse
- Veloweg zwischen Kreisel Industrie Wildegg und Bahnhof Wildegg
- einseitiger Velostreifen Niederlenzerstrasse (Richtung Möriken)
- Veloweg unter Aarebrücke hindurch (Gemeindegebiet Auenstein und Veltheim)
- beidseitiger Velostreifen auf Hauptstrasse (Gemeindegebiet Holderbank)

Bei der Bahnunterführung Wildegg sind momentan Verhandlungen im Gange um die Ersatzroute via Jurastrasse aufheben zu können (siehe Anhang 15).

3.4.2 Veloabstellmöglichkeiten

Bei den öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Schwimmbad, Gemeindehaus, Feuerwehr) bestehen genügend Veloabstellmöglichkeiten für Kurz- und Langzeitparkierende. Beim Bahnhof (ca. 120 Veloabstellmöglichkeiten) ist der Belegungsgrad in den Sommermonaten sehr hoch. Die Veloabstellmöglichkeiten bei den Einkaufsnutzungen werden dagegen kaum benutzt. [Quelle: AGIS, Datenstand: 31.05.2011]

3.5 Fussverkehr (FV)

3.5.1 Fussverkehrsnetz

Zu Gunsten eines neuen sicheren Fussgängerstreifens wurden auf der Dorfstrasse (Möriken) die beiden bestehenden aufgehoben. Auf der Bruneggerstrasse (bei der Bushaltestelle Züriacker) wurde kürzlich ein neuer Fussgängerstreifen mit Schutzinsel gebaut. In diesem Zusammenhang wurde auch auf der Altstrasse (östliche Seite) ein neues Trottoir erstellt (siehe Anhang 16).

Auf den Quartierstrassen sind nur an vereinzelten Stellen baulich oder markierungstechnisch abgetrennte Fussgängerbereiche vorhanden. Dies ist, bei den gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs, einerseits an unübersichtlichen Stellen und für wenig Verkehrsgewandte ein Gefahrenpotential, andererseits steigert dies die Koexistenz (gegenseitige Rücksichtnahme) aller Verkehrsteilnehmer.

3.5.2 Weitere Infrastrukturen

Die Infrastrukturen für die Zufussgehenden (Beleuchtung, Belag, Geländer, Sitzbänke etc.) sind zufriedenstellend.

3.6 Schulwege

Der Veloverkehr zu den Schulen wird hauptsächlich im Mischverkehr geführt. Auf den stark befahrenen Streckenabschnitten (Niederlenzer-, Brugger- und Lenzburgerstrasse) ist der Veloverkehr markierungstechnisch vom übrigen Strassenverkehr abgetrennt (siehe Anhang 10).

Der Fussverkehr zu den Schulen/Kindergärten ist grösstenteils baulich vom Strassenverkehr abgetrennt (Fussweg oder Trottoir). An einigen Stellen sind Fussgängerstreifen vorhanden und Bodenmarkierungen machen auf querende Kinder aufmerksam. Entlang der Lauéstrasse ist der Fussverkehr nur markierungstechnisch vom Strassenverkehr abgetrennt („Aargauer Trottoir“). Zwischen dem Dörnlerweg und dem Züriacker fehlt eine direkte Verbindung für den Fussverkehr (siehe Anhang 11).

3.7 Verkehrssicherheit

3.7.1 Anzahl Verkehrsunfälle

Die Anzahl der Verkehrsunfälle in Möriken-Wildegg war in den letzten Jahren rückläufig und hat sich zwischen 2007 und 2012 bei 11 bis 16 polizeilich registrierten Unfällen pro Jahr und 4 bis 10 verletzten Personen eingependelt.

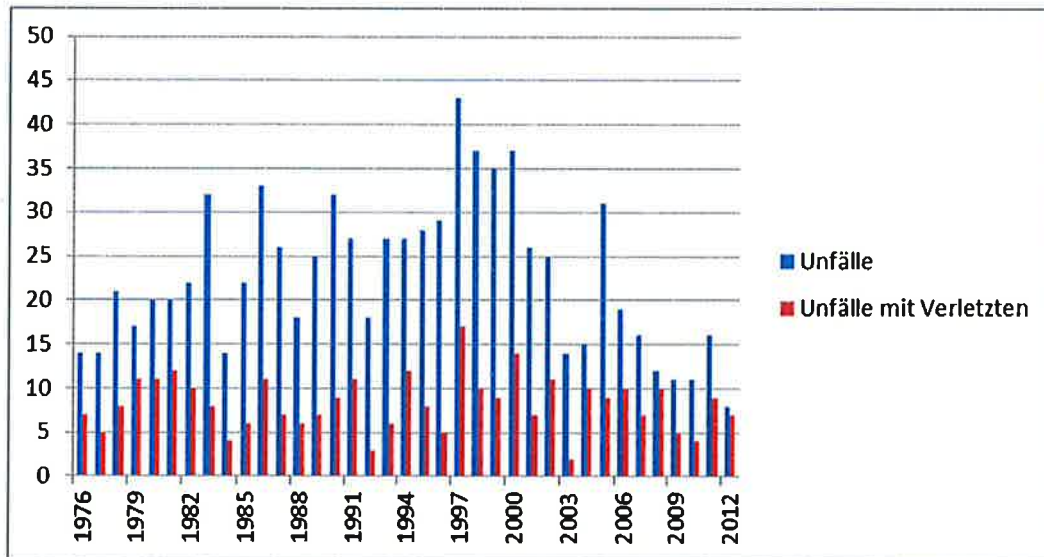


Abbildung 15 Verkehrsunfallstatistik von 1976-2012

3.7.2 Lokalisierung und Unfallschwere

Die Lokalisierung der Unfallorte über den Zeitraum von 2007 bis 2012 zeigt, dass sich die meisten Unfälle auf dem übergeordneten Kantonsstrassennetz (resp. bei dessen Knoten) ereigneten. Also dort, wo die Verkehrsbelastung am höchsten ist. Es handelt sich dabei meist um Auffahrunfälle mit geringem Sachschaden. Zudem verteilen sich diverse Schleuder- und Selbstunfälle mit geringem Sachschaden dispers über das gesamte Gemeindegebiet. Beim inzwischen zum Kreisell umgebauten Knoten Bruggerstrasse/Hellgasse (Bären) ereigneten sich vor der Sanierung immer wieder Unfälle mit Linkseinbiegenden. Es existieren zurzeit keine Unfallschwerpunkte.

Zwischen 2007 und 2012 gab es bei Verkehrsunfällen auf dem Gemeindegebiet von Möriken-Wildegg 32 Leichtverletzte, wobei es sich 21mal um Autoinsassen, zehnmal um Velofahrende und einmal um Zufussgehende handelte. Von den drei Unfällen mit Schwerverletzten, die zu verzeichnen waren, ereigneten sich zwei beim Ortseingang Richtung Aarau und einer ausserorts Richtung Brunegg.



Abbildung 16 Übersichtsplan Unfälle

3.8 Kombinierte Mobilität

- Park+Ride (P+R) - Abstellmöglichkeiten beim Bahnhof (ca. 66), viele davon unbelegt
- Bike+Ride (B+R) - Abstellmöglichkeiten beim Bahnhof (ca. 122), gut belegt (siehe 3.4.2)
- Park+Pool (P+P) - Abstellmöglichkeiten bei den Autobahnanschlüssen Lenzburg (100), Mägenwil (82) und Lupfig (36), gut belegt
- kein Car-Sharing-Standort (Mobility), nächster Standort in Niederlenz (Staufbergstrasse)

3.9 Mobilitätsmanagement

In der Gemeinde Möriken-Wildegg sind keine Angebote im Bereich Mobilitätsmanagement vorhanden.

3.10 Erschliessung KIW-Areal Hornimattstrasse

Auf dem rund 32 ha grossen KIW-Areal, das östlich des Ortszentrums des Ortsteils Wildegg liegt, sollen die bestehenden Gewerbebauten durch neue Nutzungen ersetzt werden. Die Erschliessung des Areals für den motorisierten Individualverkehr soll über die Hornimattstrasse erfolgen, welche in die stark belastete Bruggerstrasse mündet. Während der Abendspitze ist die Verkehrsqualität im Ist-Zustand ausreichend (D). Für die Linkseinbieger von der Hornimattstrasse in die Bruggerstrasse beträgt die Wartezeit rund 45s und es entstehen kleine Rückstaus von bis zu 5 Fahrzeugen.

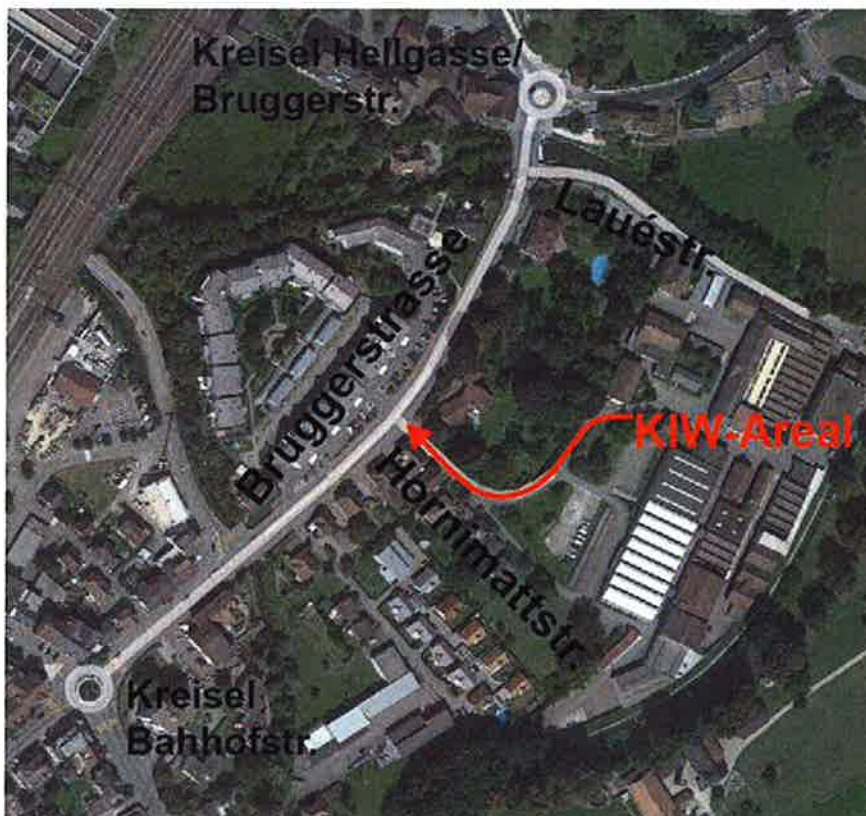


Abbildung 17 Lage KIW-Areal

Damit die Verkehrsqualitätsstufe am Knoten Brugger-/Hornimattstrasse auch zukünftig (Bezugsjahr 2020) mindestens Qualitätsstufe D (stabiler Verkehrszustand, Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt) erreicht, dürfen während der Morgenspitze maximal 100 Fz/h und während der Abendspitze 50 Fz/h von der Hornimattstrasse in die Bruggerstrasse einbiegen. Aufgrund der

maximal zulässigen Wegfahrten sind die in der *Tabelle 8* dargestellten Nutzungsszenarien auf dem KIW-Areal denkbar. Da der generierte Verkehr direkt von der Anzahl angebotener Parkplätze abhängt, könnte durch eine Reduktion der zulässigen Anzahl Parkplätze pro 100m² BGF die zulässige Nutzfläche erhöht werden.

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Szenario 5	Szenario 6
Max. BGF - Total	30'000 m²	7'000 m²	13'000 m²	10'250 m²	7'500 m²	18'000 m²
BGF - Wohnen	30'000 m ²	0 m ²	7'800 m ²	6'000 m ²	4'200 m ²	14'400 m ²
BGF - Arbeiten	0 m ²	7'000 m ²	5'200 m ²	4'000 m ²	2'800 m ²	3'600 m ²
BGF - Verkauf	0 m ²	0 m ²	0 m ²	250 m ²	500 m ²	0 m ²
Abstellplätze - Total	330 P	123 P	177 P	150 P	123 P	221 P
Abstellpl. - Wohnen	330 P	0 P	86 P	66 P	46 P	158 P
Abstellpl. - Arbeiten	0 P	123 P	91 P	70 P	49 P	63 P
Abstellpl. - Verkauf	0 P	0 P	0 P	14 P	28 P	0 P
Fahrten / Tag	850 Fz/Tag	350 Fz/Tag	450 Fz/Tag	450 Fz/Tag	500 Fz/Tag	550 Fz/Tag
Wegfahrten/h (7-8)	80 Fz/h	20 Fz/h	40 Fz/h	30 Fz/h	20 Fz/h	50 Fz/h
Wegfahrten/h (17-18)	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h

Tabelle 8 Nutzungsszenarien KIW-Areal

Die detaillierten Berechnungen und Überlegungen zur möglichen zukünftigen Nutzung auf dem KIW-Areal sind im Anhang 12 zu finden.

4 Zielsetzungen

Mobilität ist für viele eine Voraussetzung moderner Lebensqualität – doch des einen Freud ist des anderen Leid: Mehr Verkehr bedeutet mehr Staus, Unfälle, Lärmbelastung und mehr Emissionen von Treibhausgasen. Auch in Zukunft werden die Verkehrsmengen und somit die negativen Auswirkungen zunehmen.

Um den negativen Auswirkungen entgegenzuwirken, werden folgende Zielsetzungen definiert:

Innenverdichtung

Die bauliche Entwicklung findet nach innen statt. Das KIW-Areal soll verdichtet werden, damit die verkehrliche Erschliessung nicht zum limitierenden Faktor wird, sind flankierende Massnahmen im Bereich Verkehr vorzusehen.

Koexistenzprinzip

Im Strassenraum werden die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsgruppen MIV, ÖV, VV, und FV gleichermassen berücksichtigt (Koexistenz statt Dominanz). Bei Sanierungen von Gemeindestrassen ist nach Möglichkeit die Gestaltung so anzupassen, dass die Koexistenz gefördert wird.

Geschwindigkeitsmanagement

Die gefahrenen Geschwindigkeiten müssen für Mensch und Umwelt verträglich sein. Dazu werden sie periodisch überprüft. Bei signifikanten Verstössen werden Massnahmen ergriffen.

Verbesserung ÖV-Infrastruktur

Die Erschliessung der ÖV-Haltestellen und die Aufenthaltsqualität an diesen werden regelmässig überprüft und stetig verbessert.

Schliessung LV-Lücken

Bestehende Lücken im Velo- und Fussverkehrsnetz werden geschlossen. Ein Augenmerk ist auf Schulwege und den Zugang zu ÖV-Haltestellen zu legen.

Mobilitätskonzepte

Die Erschliessung von bestimmten Gebieten durch die einzelnen Verkehrsarten und die möglichen Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden in Mobilitätskonzepten untersucht und festgesetzt.

Förderung Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement umfasst Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das Zufussgehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn und Carsharing sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren.

5 Massnahmen

5.1 Strassennetz (SN)

5.1.1 Erläuterungen

Die Knoten auf der Bruggerstrasse sind während den Spitzenstunden überlastet. Im Richtplan ist als Zwischenergebnis eine Umfahrung von Wildegg eingetragen, welche gemäss Agglomerationsprogramm frühestens ab 2023 forciert wird. Die Entlastungswirkung der Umfahrung ist bis dato unklar und stark von den flankierenden Massnahmen im Zentrum von Wildegg abhängig. Rund ein Viertel des Verkehrs auf dem Gemeindegebiet hat entweder Ziel oder Quelle in Möriken-Wildegg. Somit ist ein beträchtlicher Teil der Verkehrsprobleme auf der Bruggerstrasse hausgemacht und lässt sich auch mit einer Umfahrungsstrasse nicht lösen. Neben den verkehrlichen Auswirkungen bringen Umfahrungsstrassen eine Vielzahl weiterer Auswirkungen z.B. auf die Umwelt (insbesondere Lärm), die Wirtschaft, die Lebensqualität, die Verkehrssicherheit etc. Zudem ist die Kostenwirksamkeit ein zentrales Thema.

Die Othmarsingerstrasse zwischen Ortsausgang Möriken und Othmarsingen ist keine Hauptverkehrsachse, sondern dient dem Umfahrungs-, Freizeit- und Schleichverkehr. Die Othmarsingerstrasse stellt netztechnisch keine Notwendigkeit dar. Mit einer Sperre für den MIV lässt sich das Potential für den Velo- und Fussverkehr besser nutzen und die angrenzenden Quartiere (Birchweg, Othmarsingerstrasse) werden von unnötigem Verkehr entlastet. Der Gemeinderat Möriken-Wildegg strebt mit der Sperrung der Othmarsingerstrasse analog anderer Quartierstrassen eine Verkehrsverlagerung auf die Hauptverkehrsachsen an.

5.1.2 Festlegungen

SN1: Trasseefreihaltung (siehe Teilplan MIV, Anhang 13)

Die Gemeinde Möriken-Wildegg hält im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung das Trasse für die Umfahrung Wildegg frei und koordiniert allfällige Infrastrukturbauten in diesem Gebiet. Zudem gibt sie möglichst in Koordination mit dem Kanton eine Studie in Auftrag, welche die Umfahrungsstrasse auf ihre verkehrlichen (inkl. Lärmbelastung, Art. 8 & 9 der Lärmschutzverordnung) und nicht verkehrlichen Auswirkungen sowie die Kostenwirksamkeit untersucht.

SN2: Netzanpassung (siehe Teilplan MIV, Anhang 13)

Die Gemeinde Möriken-Wildegg verfügt die Sperrung der Othmarsingerstrasse für den MIV (Zubringerdienst gestattet), um sie für den Velo- und Fussverkehr attraktiver zu machen (siehe VV2) und um die angrenzenden Quartiere von unnötigem Durchgangsverkehr zu entlasten. Die flankierenden Massnahmen und notwendigen Anpassungen der Signalisation erfolgen in Absprache mit der Gemeinde Othmarsingen.

5.2 Strassenraumgestaltung (SG)

5.2.1 Erläuterungen

Die Qualität des öffentlichen Raums ist für die Standortattraktivität einer Gemeinde von grosser Bedeutung. Dabei kommt den Strassen als aktive Lebens-, Kommunikations- und Bezugsräume eine zentrale Rolle zu. Sie haben neben der verkehrlichen Funktion vielfältige Nutzungsansprüche (z.B. Wohnen, Gewerbe, sozialer Kontakt etc.) zu berücksichtigen. Die Strassenräume haben aber auch eine Vergangenheit, insbesondere die historischen Siedlungsstrukturen sind zu berücksichtigen. Viele Strassenräume sind in ihrer Ausgestaltung zu stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet.

Die Geschwindigkeit und somit auch die Verkehrssicherheit ist ein Produkt der Strassenraumgestaltung. Die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs werden durch reine Signalisation eines tieferen Geschwindigkeitsregimes ohne entsprechende Anpassungen in der Strassenraumgestaltung kaum gesenkt.

Die Strassenräume sollten allgemein nach dem Koexistenzprinzip (gegenseitige Rücksichtnahme) gestaltet werden. Durch die Umgestaltung der Strassenräume gleichen sich die Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden einander an und der Verkehrsfluss wird gleichmässiger. Dies bietet folgende Vorteile:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Reduzierungen der negativen Auswirkungen des MIVs (Lärm- und Schadstoffemissionen, Trennwirkung, Platzbedarf etc.)
- Aufwertung der öffentlichen (Strassen-) Räume
- Steigerung der Aufenthaltsqualität

5.2.2 Festlegungen

SG1: Aufwertung (siehe Teilplan MIV, Anhang 13)

Das Zentrum von Wildegg soll, unabhängig von der Realisierung der Umfahrung, aufgewertet und über eine einheitliche und durchgehende Gestaltung als zusammenhängender Ort betont werden. Dazu ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erstellen, welches den Verkehr und insbesondere die Parkierung miteinbezieht. Innerhalb der Strassenräume soll mehr Platz für den Velo- und Fussverkehr geschaffen werden.

SG2: Verkehrsberuhigung (siehe Teilplan MIV, Anhang 13)

Die Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen auf den ausgewählten Quartierstrassen zeigt, dass auf der Lauéstrasse (Messquerschnitt Nr. 7) die signalisierte Geschwindigkeit von 40 km/h deutlich überschritten wird. Dies ist umso problematischer, da die Lauéstrasse an der Schulanlage Hellmat (Wildegg) vorbeiführt und einen hohen Anteil an Velo- und Fussverkehr aufweist. Unabhängig vom negativen Entscheid zur Umsetzung von Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen muss auf der Lauéstrasse mit gestalterischen Massnahmen interveniert werden.

SG3: Gestaltungsanpassung

Die Gemeinde Möriken-Wildegg überprüft bei der Sanierung der Gemeindestrassen den Strassenraum auf mögliche Anpassungen in der Gestaltung. Die Wirkungen der Massnahmen sind mit Geschwindigkeitskontrollen zu überprüfen.

5.3 Parkierung (PP)

5.3.1 Erläuterungen

Das Parkraummanagement ist ein wichtiges Instrument zur Steuerung der Mobilität. Mit dem Parkplatz-Angebot lässt sich die Nachfrage beeinflussen und somit die negativen Auswirkungen des MIV reduzieren. Auf der anderen Seite sind Parkplätze ein wichtiger Wirtschafts- und Standortfaktor. Es gilt den richtigen Mix zwischen restriktiver und liberaler Parkraumpolitik zu finden.

Das Angebot an Parkfeldern für den MIV wird durch die VSS-Norm SN 640 281 geregelt (§ 43 BauV). Je nach Standort-Typ (in Abhängigkeit des LV-Anteils und der ÖV-Erschliessung) ergeben sich Reduktionen und eine Spannweite zwischen einem Parkplatzminimum und einem Parkplatzmaximum. Es sind jedoch Ausnahmen möglich.

Bei der Parkierung muss zwischen privaten, öffentlichen und öffentlich genutzten Parkplätzen auf privatem Grund unterschieden werden. Grundsätzlich besteht eine Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern, d.h. bei Erstellung und eingreifender Umgestaltung, Erweiterung oder Zweckänderung von Bauten und Anlagen sind genügend Parkfelder für die Fahrzeuge der Benutzer und Besucher auf privaten Grundstücken zu schaffen. Der Gemeinderat oder die Vorgaben in der Nutzungsplanung können (z.B. bei wichtigen öffentlichen Interessen) ganz oder teilweise von der Parkfelderstellungspflicht befreien (§ 55 BauG). Im Gegenzug sind Ersatzabgaben zu entrichten (§ 58 BauG).

5.3.2 Festlegungen

PP1: Parkfeldanzahl

Generell wird auf eine Beschränkung der Parkfeldanzahl verzichtet (kein Parkplatzmaximum). In Gestaltungsplangebieten muss aber eine allfällige Reduktion der Parkfeldanzahl überprüft werden.

PP2: Beobachtung

Die Gemeinde Möriken-Wildegg überprüft die Situation auf den öffentlichen Parkfeldern regelmässig. Zusammen mit der Regionalpolizei Lenzburg werden die erforderlichen Massnahmen getroffen.

(Die Parkierungsthematik beim Schloss Wildegg wird unter MK2 abgehandelt.)

5.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

5.4.1 Erläuterungen

Der ÖV ist ein leistungsfähiges und platzsparendes Verkehrsmittel und stellt durch attraktive und preiswerte Angebote eine echte Alternative zum MIV dar. Der ÖV ist für alle zugänglich und ist insbesondere für die nichtmotorisierte Bevölkerung (i.d.R. Junge und Alte) ein wichtiges Angebot um mobil zu sein/bleiben.

Eine kundenfreundliche Gestaltung der Bahn- und Bushaltestellen erhöht die Attraktivität des ÖV enorm. Insbesondere bei (Einsteiger-) Haltestellen mit hohen Passagierfrequenzen ist ein Witterungsschutz zentral. Bei gedeckten Bushaltestellen ist zudem zu beachten, dass sich diese in den Strassenraum integrieren und durch Einsehbarkeit die subjektive Sicherheit der Passagiere gewährleistet bleibt. Der Wartebereich ist möglichst breit auszugestalten und vor Spritzwasser zu schützen.

Das Wohngebiet am Sandhübelweg (Möriken), das Schulareal Hellmatt (Wildegg) und das Gebiet entlang der Wildeggerstrasse sind nur marginal, resp. nicht mit dem ÖV erschlossen. Bei den beiden erstgenannten weist zudem der Weg zur nächstgelegenen Bushaltestelle eine starke Neigung auf.

5.4.2 Festlegungen

ÖV1: Haltestelleninfrastruktur

Die Gemeinde Möriken-Wildegg setzt sich für eine Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit des Bahnhofs Wildegg ein.

Die Gemeinde nimmt die Möglichkeit zur Aufrüstung der Bushaltestellen im Zuge von Anpassungen bei angrenzenden (privaten) Grundstücken wahr.

ÖV2: Angebotsentwicklung

Die Gemeinde Möriken-Wildegg nimmt Einfluss auf die Angebotsentwicklung des Bahnverkehrs mit dem Ziel eines durchgehenden Halbstundentaktes.

Die Gemeinde Möriken-Wildegg nimmt Einfluss auf die Angebotsentwicklung des Busverkehrs mit dem Ziel einer Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte. Dabei koordiniert sie sich mit den Nachbargemeinden und klärt ihre allfällige Bereitschaft zur Mitfinanzierung ab.

Die ÖV-Erschliessungsgüte in Möriken-Wildegg ist kurzfristig kaum zu verbessern. Bei Bedarf wird ab 2018 (nach Umsetzung des durchgehenden Halbstundentaktes der S29) ein neues Buskonzept erarbeitet.

Die Gemeinde Möriken-Wildegg nimmt Einfluss auf die Angebotsentwicklung des Busverkehrs bei den Buslinien 380 und 382. Sie fordert die Anbindung an den Bahnhof Wildegg.

ÖV3: Haltestellen-Verlegung (siehe Teilplan ÖV, Anhang 14)

Die Gemeinde Möriken-Wildegg überprüft eine (ggf. temporäre) Verschiebung der Bushaltestelle Schloss Wildegg gemäss Masterplan Schlossdomäne Wildegg.

5.5 Veloverkehr (VV)

5.5.1 Erläuterungen

Je attraktiver die Veloinfrastruktur ausgebaut ist, desto mehr wird der Veloverkehr zur Alternative zum MIV. Dazu braucht es ein möglichst flächendeckendes Veloverkehrsnetz, welches das unterschiedliche Verkehrsverhalten der Velofahrenden sowie die Quellen und Ziele des Veloverkehrs berücksichtigt. Das Verkehrsverhalten ist, im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln, stark vom eigenen Fahrkönnen und vom Einsatzzweck des Velos abhängig. Zudem bestehen je nach Einsatzzweck des Velos unterschiedliche Anforderungen. Für den Alltagsverkehr (insbesondere den Ausbildungsverkehr) sind verkehrssichere, direkte und ebene Verbindungen zwischen den Ortsteilen sehr wichtig, während für den Freizeit- und Erholungsverkehr eher das landschaftliche Erlebnis im Vordergrund steht.

Der Veloverkehr hat in Möriken-Wildegg ein hohes Potential, da die topografischen Voraussetzungen im Allgemeinen gut sind. Das Veloverkehrsnetz für den Alltagsverkehr führt direkt zu den wichtigsten Zielorten und ist, bis auf eine Ausnahme beim Bahnhof Wildegg, lückenlos. Bei einer Sperrung der Othmarsingerstrasse für den MIV (siehe SN2) würde diese für den Veloverkehr deutlich attraktiver.

Ende 2012 wurde eine Petition eingereicht, welche die Markierung von Kernfahrbahnen auf den Kantonstrassen forderte, insbesondere zum Schutz der Velofahrenden. Da für eine einfache Ummarkierung die Sollbreite von 7.50m nicht erreicht wird, sind teilweise komplette Umbauten von Strassenabschnitten nötig.

5.5.2 Festlegungen

VV1: Lückenschliessung (siehe Teilplan VV, Anhang 15)

Die Gemeinde Möriken-Wildegg setzt sich für eine Schliessung der Lücke im Veloverkehrsnetz beim Bahnhof Wildegg ein.

VV2: Netzanpassung (siehe Teilplan VV, Anhang 15)

Die Gemeinde Möriken-Wildegg beantragt beim Kanton um Aufnahme der Othmarsingerstrasse ins kantonale Veloroutennetz (siehe SN2).

Der Gemeinderat von Möriken-Wildegg hat entschieden die Othmarsingerstrasse für den motorisierten Verkehr zu sperren. Gegen diesen Entscheid wurden zwei Einsprachen eingelegt.

Der Kanton unterstützt die Aufnahme der Othmarsingerstrasse ins kantonale Radroutennetz nicht. Empfiehlt aber, sie als kommunale Radroute auszuweisen.

VV3: Kernfahrbahn

Stehen bei Kantonsstrassen Sanierungen an, wird vorgängig überprüft ob entsprechender Strassenabschnitt zu einer Kernfahrbahn umgestaltet werden kann.

VV4: Neuralgische Stellen

Die Gemeinde Möriken-Wildegg überprüft neuralgische Stellen im kantonalen und kommunalen Radroutennetz in Absprache mit den kantonalen Fachstellen und der Regionalpolizei regelmässig.

5.6 Fussverkehr (FV)

5.6.1 Erläuterungen

Fast die Hälfte aller Wege in der Schweiz werden (mindestens in Teilabschnitten) zu Fuss zurückgelegt. Der Fussverkehr ist aber nicht nur quantitativ, sondern auch wegen seiner Nachhaltigkeit von grosser Bedeutung. Keine andere Mobilitätsform ist so ökologisch, so sozial und so kostengünstig wie das Gehen.

Der Fussverkehr ist der wichtigste Zubringer zum ÖV und die meisten Wege beginnen und enden mit einem Fussmarsch. Daher ist ein engmaschiges Fussverkehrsnetz frei von Lücken und Hindernissen, welches für direkte und verkehrssichere Verbindungen sorgt, zentral. Weiter wichtig sind eine attraktive Gestaltung der Strassenräume sowie dazugehörige Infrastrukturen wie Beleuchtung, Geländer, Sitzbänke etc.

Das Fussverkehrsnetz in Möriken-Wildegg ist aufgrund der mehrheitlich kleinen Bebauungsstruktur sehr engmaschig. Entlang der Bünz und auf dem Chestenberg bestehen attraktive und abwechslungsreiche Freizeit- und Erholungswege. An manchen Stellen würden zusätzliche Verbindungen die Attraktivität des Fussverkehrsnetzes steigern.

5.6.2 Festlegungen

FV1: Lückenschliessung (siehe Teilplan FV, Anhang 16)

Folgende Massnahmen sind wenn möglich zu realisieren resp. in die entsprechenden Gebietsentwicklungen zu integrieren:

- Verbindung zwischen Hinterwildegg und Bahnhof Wildegg
- Verbindung zwischen Hinterwildegg und Aare
- Verbindungen zwischen Industriekanal und Bruggerstrasse (Bushaltestelle „Wildegg Zentrum“) via Entwicklungsschwerpunkt KIW-Areal (und Laué-Park)
- Verbindung zwischen Zehntengasse und Rütiweg via Entwicklungsschwerpunkt Sandacher
- Verbindung zwischen Züriacker und Dörnlerweg

Neben der Schliessung der erwähnten Lücken, ist ein besonderes Augenmerk auf die Erschliessung der ÖV-Haltestellen mit dem Fussverkehr zu legen.

5.7 Mobilitätskonzept (MK)

5.7.1 Erläuterungen

Mit einer baulichen Entwicklung nach innen werden (neben der Bewahrung der bestehenden Landschaftsqualitäten) kompaktere Siedlungen und somit bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr geschaffen. Zudem verkürzen sich mit einer ausgewogenen Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, (Nah-)Versorgung, Dienstleistung, Bildung und Freizeit die Wege, womit die Voraussetzungen für den Velo- und Fussverkehr verbessert werden.

Einzonungen sind bis 2030 nicht vorgesehen, sind aber mit entsprechender Kompensation (Auszonungen) möglich. Im Rahmen des räumlichen Gesamtkonzeptes wurden in Möriken-Wildegg vier Entwicklungsschwerpunkte (ESP) definiert:

- Bahnhofareal (grösstenteils bebaut aber grosses inneres Verdichtungspotential, Gestaltungsplanpflicht)
- Hinterwildeg (teilweise bebaut, Gestaltungsplanpflicht)
- KIW-Areal, siehe Anhang 12 (grösstenteils bebaut aber grosses inneres Verdichtungspotential, Gestaltungsplanpflicht)
- Sandacher (unbebaut, Gestaltungsplanpflicht)

In Mobilitätskonzepten wird die Erschliessung eines bestimmten Gebietes durch die unterschiedlichen Verkehrsarten und deren gegenseitige Beeinflussung vertieft untersucht.

5.7.2 Festlegungen

MK1: Entwicklungsschwerpunkte

Die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind möglichst optimal mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Ebenfalls sind die Velo- und Fussverbindungen zum Zentrum und den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sicher und direkt auszugestalten. Dies ist im Rahmen der Gestaltungsplanung in Form eines Mobilitätskonzeptes nachzuweisen.

MK2: Schloss

Von den Betreibern des Schloss Wildegg wird ein Mobilitätskonzept erstellt, in welchem aufzuzeigen ist, wie die Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr (z.B. Verlegung Bushaltestelle zum Bauernhof, kombiniertes ÖV/Eintrittsbillet, Shuttledienst) und dem Langsamverkehr (z.B. Veloabstellplätze) verbessert und das Angebot an Parkfeldern möglichst gering gehalten werden kann. Weiter ist aufzuzeigen, wie die Problematik bei Grossveranstaltungen gelöst wird. Zudem sind die Effekte einer Bewirtschaftung der (dauernden und/oder temporären) Parkfelder und kombinierter Mobilität (z.B. Verlegung Bushaltestelle in die Hellgasse) zu untersuchen.

MK3: Pflicht

Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung soll eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, dass in Zukunft bei grösseren Bauvorhaben spätestens bei der Baueingabe ein Mobilitätskonzept beigelegt werden muss, welches Massnahmen, die sich auf die Zielsetzungen des KGV abstützen, enthält.

5.8 Mobilitätsmanagement (MM)

5.8.1 Erläuterungen

Das Mobilitätsmanagement (MM) umfasst Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das Zufussgehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, 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- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu optimieren und den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern.

Mit den durch die Gemeinde Möriken-Wildegg umgesetzten Massnahmen des Mobilitätsmanagements (MM) werden – in Ergänzung zu anderen Massnahmen – Beiträge v.a. zu nachstehenden Zielen geleistet:

- Minimierung der Verkehrs-Emissionen und -Immissionen
- Sicherung der getätigten bzw. der zu tätigenden Investitionen ins Verkehrssystem
- Sicherung der zukünftigen Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung
- Wegzwecksspezifische optimale Wahl der Mobilitätsformen durch die Bevölkerung

5.8.2 Festlegungen

MM1: Gemeinde

Die Gemeinde Möriken-Wildegg betreibt aktiv Mobilitätsmanagement und kommuniziert dies in regelmässigen Abständen. Zudem ermutigt sie Unternehmen ein Mobilitätsmanagement zu betreiben.

5.9 Kombinierte Mobilität (KM)

5.9.1 Erläuterungen

Die Mobilitätsbedürfnisse werden tagtäglich komplexer und anspruchsvoller. Selten wird für deren Bewältigung nur eine Art der Fortbewegung gebraucht. Mit der Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln kann jedes Fortbewegungsmittel seine individuellen Vorteile ausspielen.

In Möriken-Wildegg sind bereits verschiedene Infrastrukturen für kombinierte Mobilität vorhanden (P+R, B+R, P+P). Ein Car-Sharing-Standort (Mobility) fehlt.

5.9.2 Festlegungen

KM1: Mobility-Standort

Die Gemeinde Möriken-Wildegg prüft zusammen mit Mobility Carsharing Schweiz die Einrichtung eines öffentlich zugänglichen Mobility-Standortes auf dem Gemeindegebiet. Falls ein Standort eingerichtet wird, wird die Gemeinde die Bevölkerung mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen informieren.

5.10 Massnahmenübersicht

	Festlegung	Zuständigkeit	Koordinationsbedarf	Kosten	Zelthorizont
SN: Strassennetz	SN1: Trasseerhaltung	Gemeinde / Kanton		tief	kurzfristig
	SN2: Netzanpassung	Gemeinde / Kanton	Gemeinde Olthausingen, VV2	tief	kurz-mittelfristig
SG: Strassenraumgestaltung	SG1: Aufwertung	Gemeinde / Kanton	SN1	hoch	mittel-langfristig
	SG2: Verkehrsberuhigung	Gemeinde		mittel	kurzfristig
	SG3: Gestaltungsanpassung	Gemeinde		tief-mittel	kurz-mittelfristig
PP: Parkierung	PP1: Parkfeldanzahl	Gemeinde		tief	ständig
	PP2: Beobachtung	Gemeinde		tief-mittel	kurz-langfristig
ÖV: Öffentlicher Verkehr	ÖV1: Haltestelleninfrastruktur	Gemeinde	betreffene Grundeigentümer	tief-mittel	kurz-mittelfristig
	ÖV2: Angebotsentwicklung	Gemeinde / Kanton	Nachbargemeinden	mittel-hoch	mittelfristig
	ÖV3: Haltestellen-Verlegung	Gemeinde / Kanton / RBL	MK2	mittel	kurz-mittelfristig
VV: Veloverkehr	VV1: Lückenschliessung	Kanton / Gemeinde	betreffene Grundeigentümer, MK1, Agglomerationsprogramm	mittel	mittelfristig
	VV 2: Netzanpassung	Gemeinde / Kanton	Gemeinde Olthausingen, SN2	tief	kurz-mittelfristig
	VV 3: Kernfahrbahn	Gemeinde / Kanton	betreffene Grundeigentümer	mittel-hoch	mittel-langfristig
	VV 4: Neuartige Stellen	Gemeinde / Kanton		tief	ständig
FV: Fussverkehr	FV1: Lückenschliessung	Gemeinde / Kanton	Nachbargemeinden	mittel	kurz-mittelfristig
MK: Mobilitätskonzept	MK1: Entwicklungsschwerpunkte	Gemeinde	FV1	mittel	kurz-mittelfristig
	MK2: Schloss	Gemeinde	PP2	mittel	kurz-mittelfristig
	MK3: Pflicht (in BNO)	Gemeinde	MK1	tief	kurzfristig
MM: Mobilitätsmanagement	MM1: Gemeinde	Gemeinde		tief-mittel	kurz-mittelfristig
KM: Kombinierte Mobilität	KM1: Mobility-Standort	Gemeinde (in Zusammenarbeit mit Mobility Carsharing Schweiz)	Kontaktaufnahme mit Mobility Carsharing Schweiz	tief	kurzfristig

6 Controlling

6.1 Bestandteile

Damit der KGV seine Wirkung richtig entfalten kann, muss regelmässig kontrolliert werden, ob die Massnahmen gemäss den Vorschlägen im KGV ausgeführt werden, ob die Massnahmen zur gewünschten Wirkung führen und ob die gesetzten Ziele nach wie vor richtig sind.

6.1.1 Umsetzung

Für die Überprüfung der Umsetzung dient die laufend zu aktualisierende Übersichtsliste (siehe 5.10).

6.1.2 Wirkung

Ob die Massnahmen die gewünschte Wirkung zeigen, lässt sich mittels Auswertungen verschiedener Indikatoren erheben:

- Geschwindigkeitsmessungen (jährlich)
- Verkehrsunfalldaten (jährlich)
- Aktivitäten des Mobilitätsmanagements (jährlich)
- Verkehrszählungen (alle 2 Jahre)
- Fahrgastfrequenzen Bus und Bahn (alle 2 Jahre)
- Mikrozensus (alle 5 Jahre)
- Mobilitätserhebungen
- Beobachtungen durch Behörde und Bevölkerung (laufend)

Viele Daten zu den aufgelisteten Indikatoren werden bereits erhoben und müssen nur noch nach den Bedürfnissen der Gemeinde Möriken-Wildegg ausgewertet werden.

6.1.3 Richtigkeit der Ziele

Die Überprüfung der Richtigkeit der Ziele ist eine verkehrspolitische Frage, die sich laufend stellt und daher nicht operativ organisiert werden muss.

6.2 Organisation

Für die Überprüfung der Umsetzung und der Wirkung des KGV wird die Einsetzung einer Arbeitsgruppe oder einer Kommission geprüft. Die Aufgaben werden in einem Pflichtenheft definiert.

7 Genehmigung

Der kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Möriken-Wildegg besteht aus dem Schlussbericht inklusive Anhang. Zu genehmigen sind die Zielsetzungen gemäss Kapitel 4 (Seite 28).

Kantonale Vorprüfung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) am: 12. November 2014

Departementsvorsteher:

Stephan Attiger

Öffentliche Mitwirkung: 25. August bis 23. September 2014

Beschlossen durch den Gemeinderat am: 23. Februar 2015

Gemeindeammann:

Gemeindeschreiber:

Dr. Hans-Jürg Reinhart

Pascal Chioru

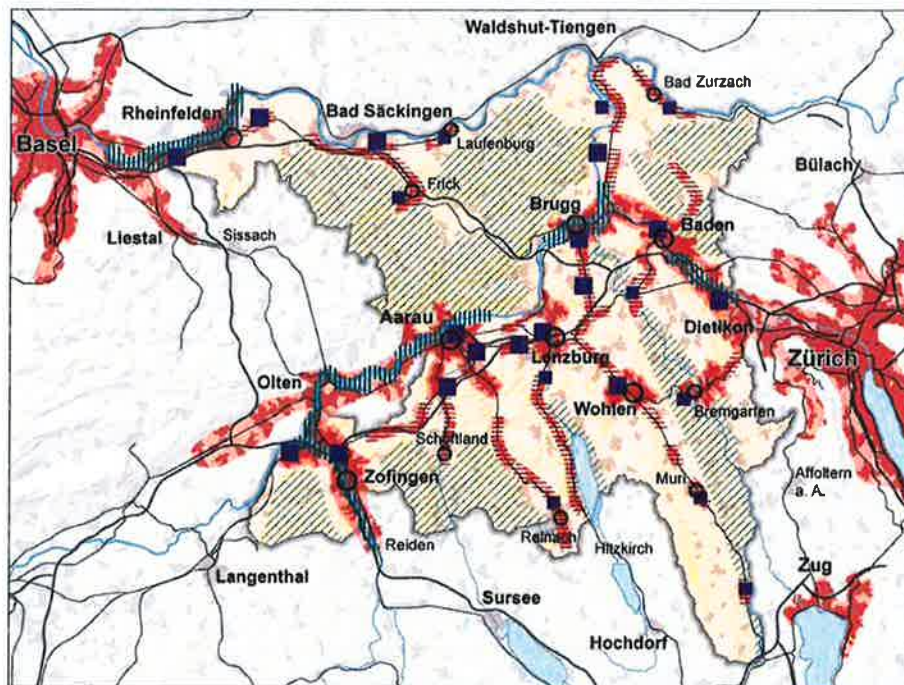
Genehmigung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) am: 04. Juni 2015

Departementsvorsteher:

Stephan Attiger

Anhang

Anhang 1 Raumkonzept Aargau (Richtplankapitel R 1)



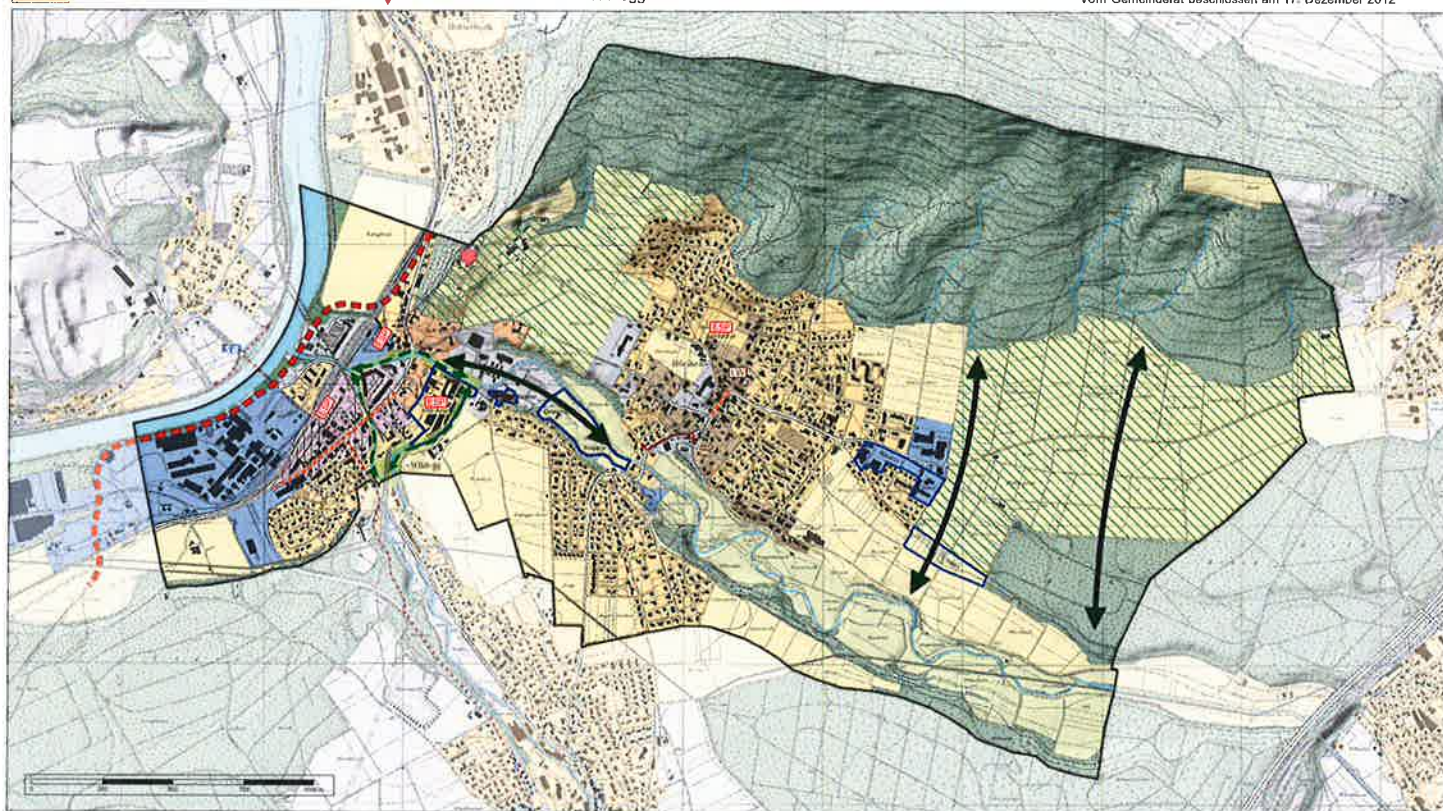
- Kernstädte
- Ländliche Zentren
- Urbaner Entwicklungsräume, Kerngebiete Agglomerationen
- Ländliche Entwicklungsräume
- Ländliche Entwicklungssachsen
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von kantonaler Bedeutung
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von regionaler Bedeutung
- Vorzugsgebiete Spitzentechnologie vgl. S 1.3 (Detailkarte)
- Gebiete für Agglomerationspärke
- Kernräume Landschaftsentwicklung

Anhang 2 Räumliches Gesamtkonzept Möriken-Wildegg

Räumliches Gesamtkonzept Möriken-Wildegg

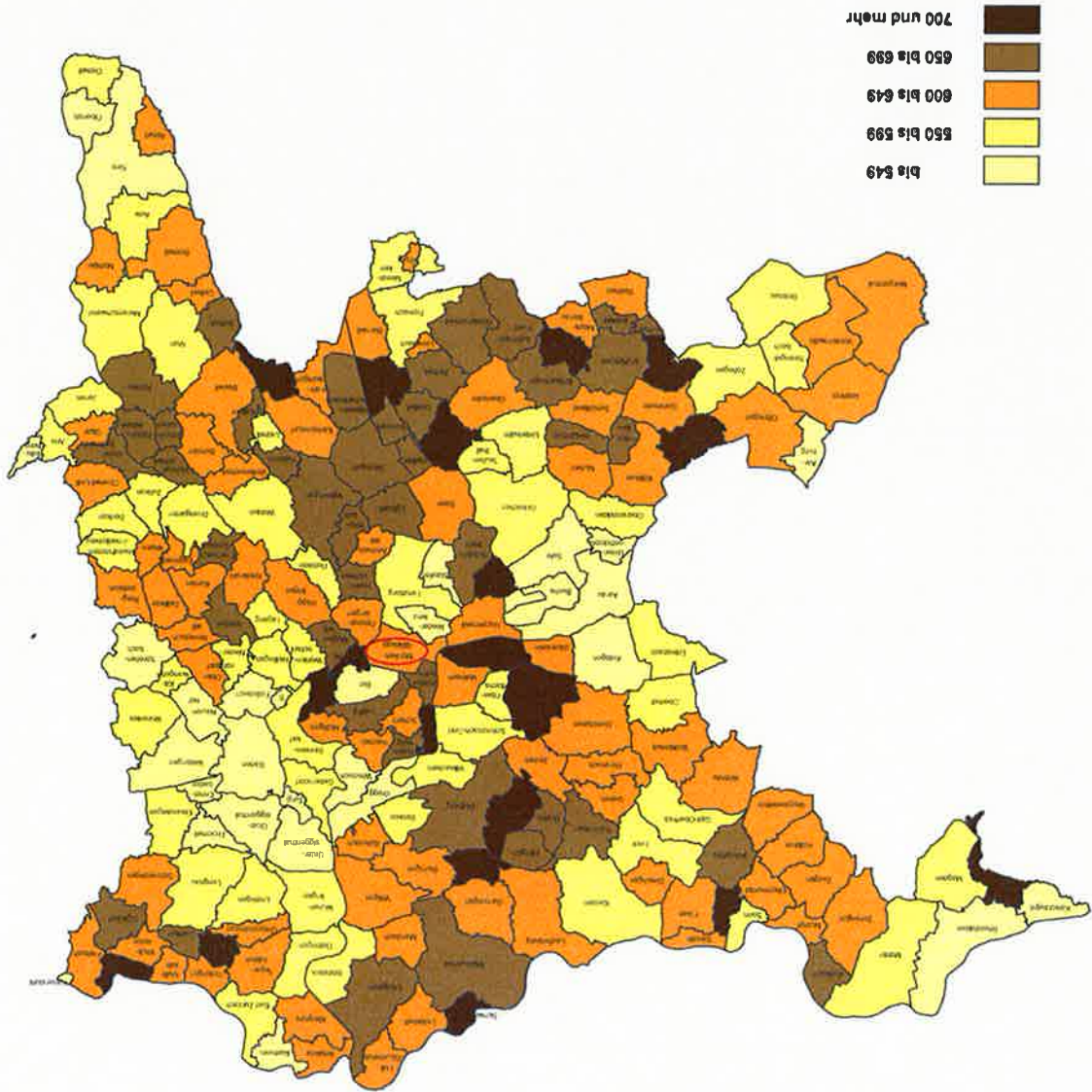
	Wohn- und Mischquartiere		Entwicklungsschwerpunkt		Wichtige Freiräume mit Fusswegen		Lückenschliessung kantonale Radroute
	Industrie und Gewerbe		Verdichtung und Aufwertung		Ökologische Vernetzung		Radwanderweg Aabach realisieren
	Öffentliche Nutzung		Neuausrichtung der Nutzung		Landschaftsschutz		Kernumfahrung Wildegg, Trassefreihaltung
	Ortskern und Oberdorf Möriken		Aussiedlung Landwirtschaft in Neufeld		Naturschutz		
	Zentrum Wildegg		Aufwertung Strassenraum		Landwirtschaft		
	Alt-Wildegg		Wahrzeichen Schloss Wildegg				

Autor
 Mari Partner Architekten und Planer AG, Zürich und Lenzburg
 Vom Gemeinderat beschlossen am 17. Dezember 2012



Anhang 3 Motorfahrzeugstatistik Kanton Aargau

Motorisierungsgrad nach Gemeinden, 2013
(Personenwagen pro 1.000 Einwohner)



Anhang 4 Verkehrsdatenblatt (Aaraustrasse, Höhe Hardring)

Verkehrsdatenblatt

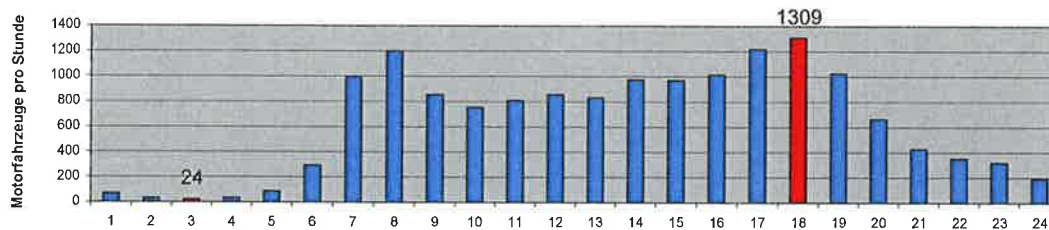
Zählstelle Nr. 813
Ortsbezeichnung 813 WILDEGG K112
Ausgewerteter Zeitraum 1.1.2011 - 31.12.2011

R1: Spur1: Aarau
R2: Spur2: Brugg

Tage	Querschnitt Fz/Tag	Richtung 1 Fz/Tag	Richtung 2 Fz/Tag	Wochenganglinie Querschnitt	Vergleich zum Wochenmittel
Montag	14246	6976	7269	Mo	103.03
Dienstag	15187	7416	7771	Di	109.84
Mittwoch	15626	7650	7975	Mi	113.02
Donnerstag	15630	7681	7949	Do	113.04
Freitag	15759	7753	8006	Fr	113.98
Samstag	11840	5750	6090	Sa	85.63
Sonntag	8497	4137	4360	So	61.45

0.00 50.00 % 100.00 150.00

Tagesganglinie (Querschnitt) Mittel alle Werktage



Durchschnittswerte

alle Tage	Querschnitt Fz/Tag	Richtung 1 Fz/Tag	Richtung 2 Fz/Tag	LW-Anteil QS %	LW/Tag
dTV-24	13821	6763	7057	6.3	876
dTV-16 (06:00-22:00)	12774	6218	6556	6.5	828
dTV-8 (22:00-06:00)	1047	546	501	4.6	48

alle Werktage

dWTV-24	15289	7495	7794	7.6	1168
dMSP (7-8 Uhr)	1199	577	622	8.3	99
dASP (17-18 Uhr)	1309	682	627	3.3	43

Wochenende

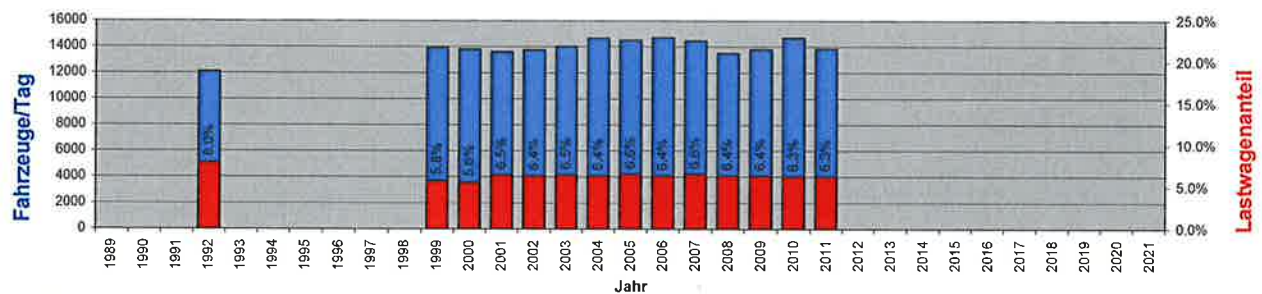
dSa	11840	5750	6090
dSo	8497	4137	4360

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV; Jahresmittel)

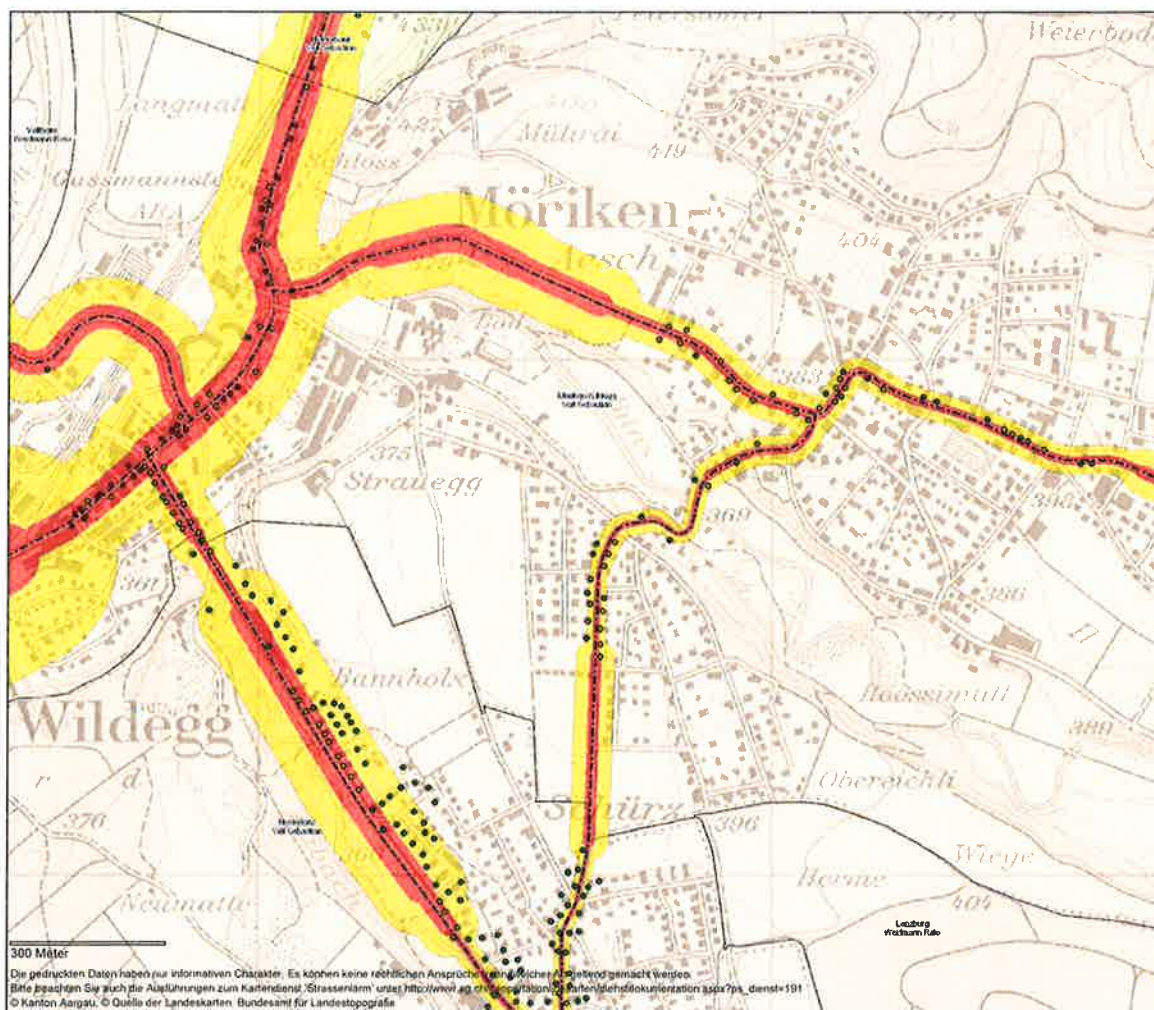
DTV Jahr	13847	6777	7070
----------	-------	------	------

Nt	5.8	5.8	5.8
Nn	1.0	1.0	0.9

Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV)



Anhang 5 Strassenlärm Möriken-Wildegg



Strassenlärm

Legende:

- Kantonssstrassenachsen
 - Kantonssstrassen
- Beurteilung Grenzwerte
 - Immissionsgrenzwert eingehalten
 - Immissionsgrenzwert ueberschritten
 - Alarmwert ueberschritten
- Grobkatasler
 - Grenzwerte der ES II
 - Grenzwerte der ES III
- Kantonsgrenze
 - Aargau
- Gemeindegrenzen
 - Gemeinde



1: 10'000

agis

erstellt 05.06.2012

Anhang 6 Plan der Reduktionsgebiete (gemäss SN 640 281)

Gemeinde Möriken-Wildegg
Kanton Aargau

BUCHHOFFER
BERATUNG FÜR MOBILITÄT

**Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)
Plan der Reduktionsgebiete (gemäss SN 640281)**

Massstab 1:10'000
Format A4 quer

Auftrags-Nr.: 3834BB100.80
Datum: 13.06.2014
Referenz: GUM

PORTA GROUP
www.porta-group.ch

Buchhofer AG
Förlitzbuckstrasse 66
8005 Zürich
T +41 44 278 11 79
F +41 44 278 11 77
zuerich@buchhoferag.ch
www.buchhoferag.ch

Legende

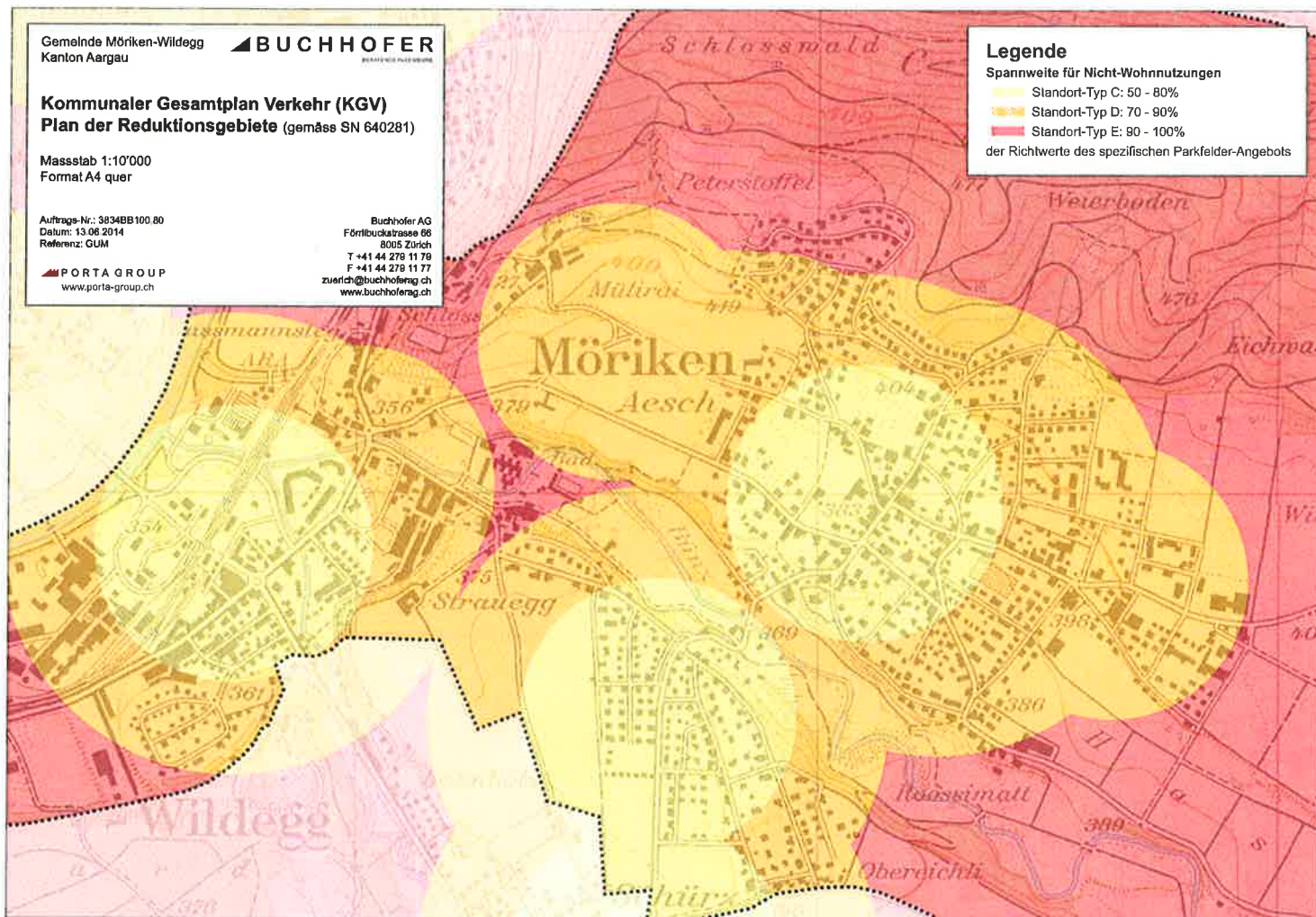
Spannweite für Nicht-Wohnnutzungen

Standort-Typ C: 50 - 80%

Standort-Typ D: 70 - 90%

Standort-Typ E: 80 - 100%

der Richtwerte des spezifischen Parkfelder-Angebots



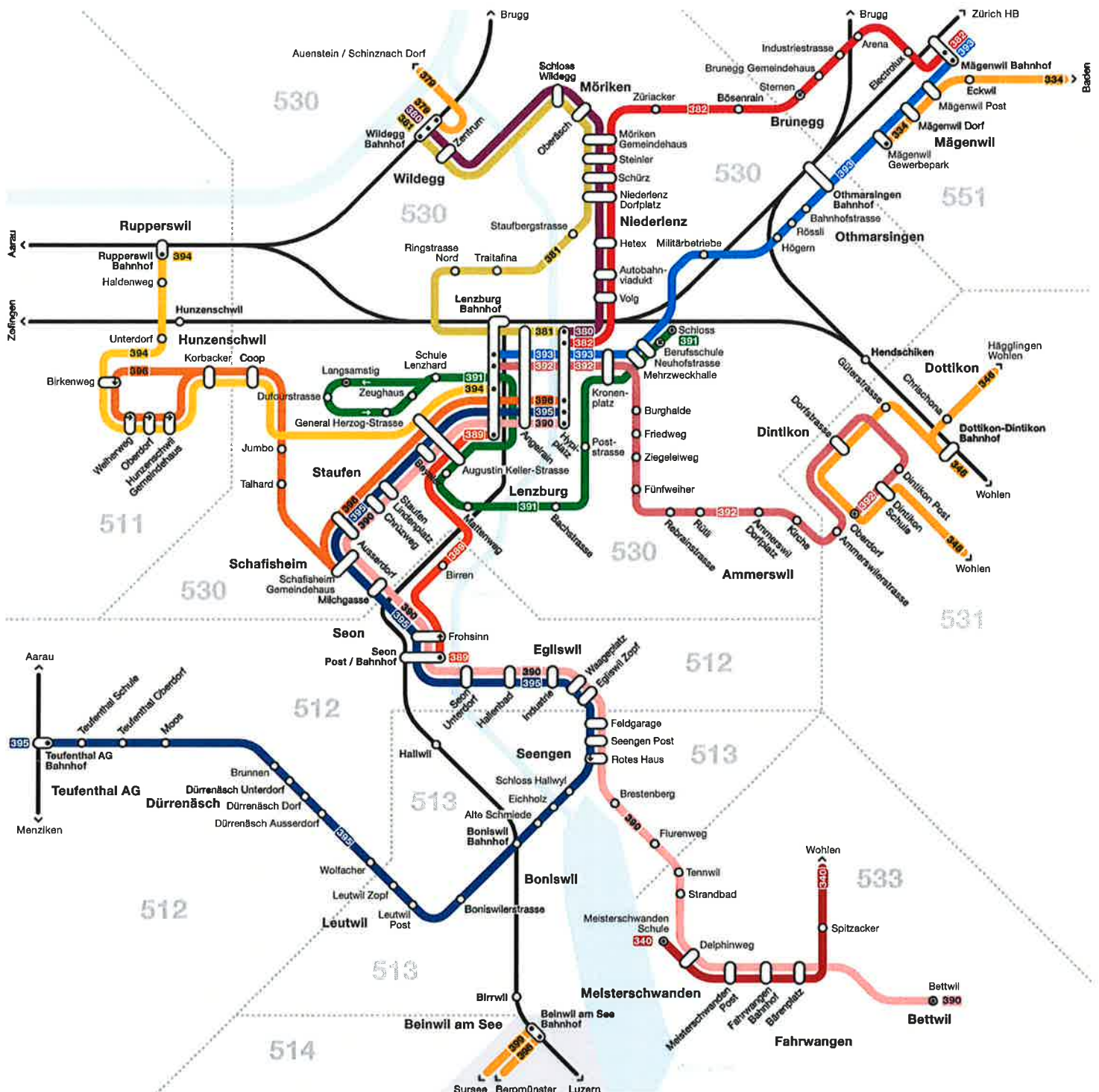
Anhang 7 S-Bahnliniennetz Kanton Aargau

S-Bahnen Aargau.



Anhang 8 Busliniennetz Region Lenzburg

Netzplan Region Lenzburg



Tarifverbund A-Welle	Tarifverbunde A-Welle und Passepartout	Tarifzonen A-Welle
Busse	Bahnen	Haltestelle in beide Richtungen
		Haltestelle in eine Fahrtrichtung
		Endhaltestelle

Anhang 9 Auswertung Passagierdaten RBL

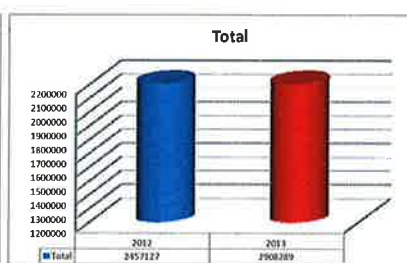
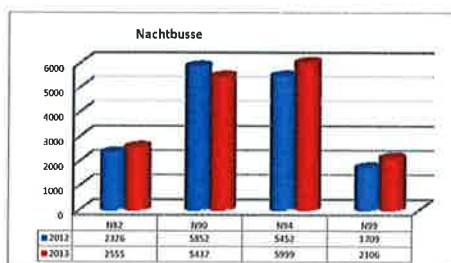
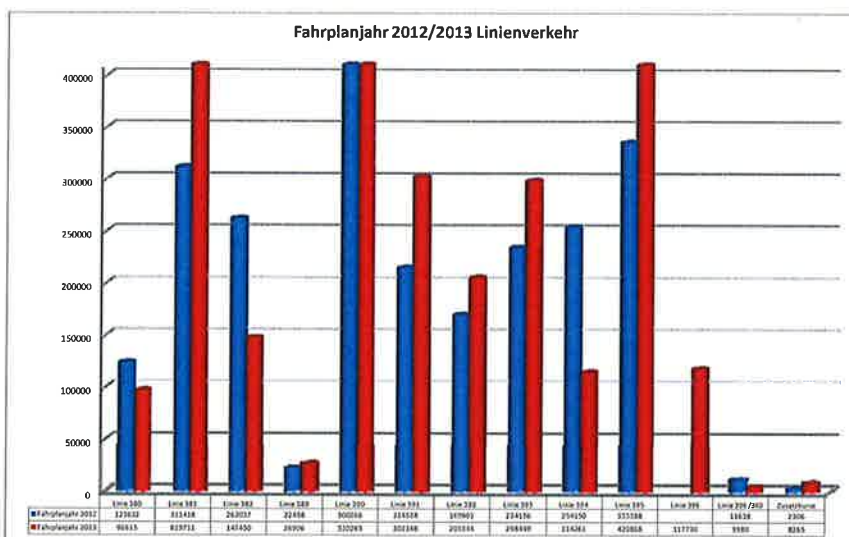
Fahrplanjahr 2012/2013 Gemeinde Wildegg-Möriken AG



- *Reisende pro Linie 2012 + 2013*
 - *Einsteiger pro Tag und Haltestelle Wildegg-Möriken AG*
 - *Belastungsteppich (Anzahl Personen im Bus pro Kurs)*
- | | |
|--------------|------------------|
| <i>Mo-Fr</i> | <i>Linie 380</i> |
| <i>Mo-Fr</i> | <i>Linie 381</i> |
| <i>Mo-Fr</i> | <i>Linie 382</i> |

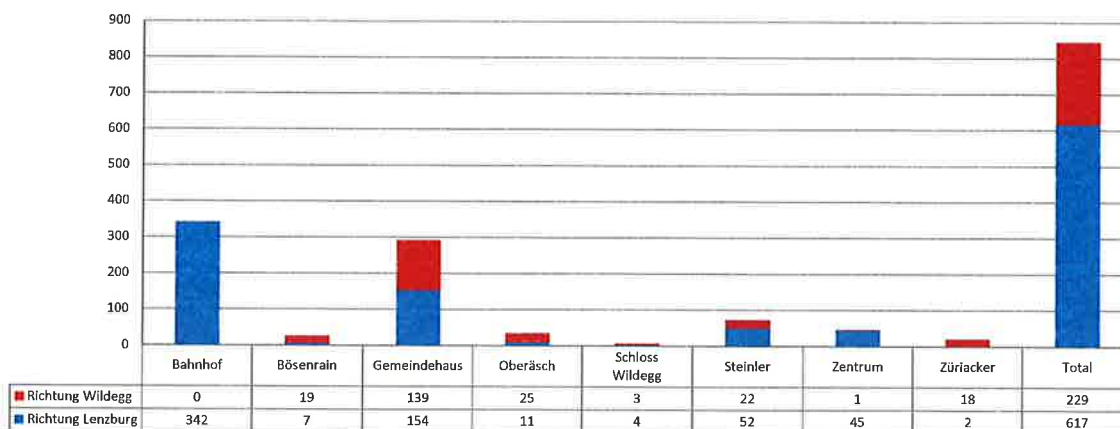
Mai 14

Fahrplanjahr 2012+2013 Reisende pro Linie

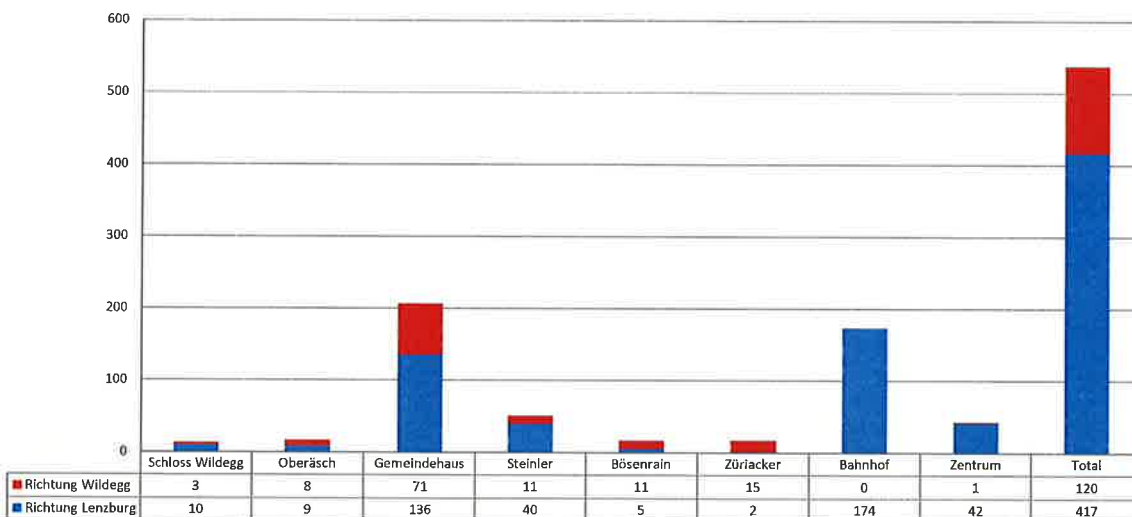


Fahrplanjahr 2012/2013 Gemeinde Wildegg-Möriken AG

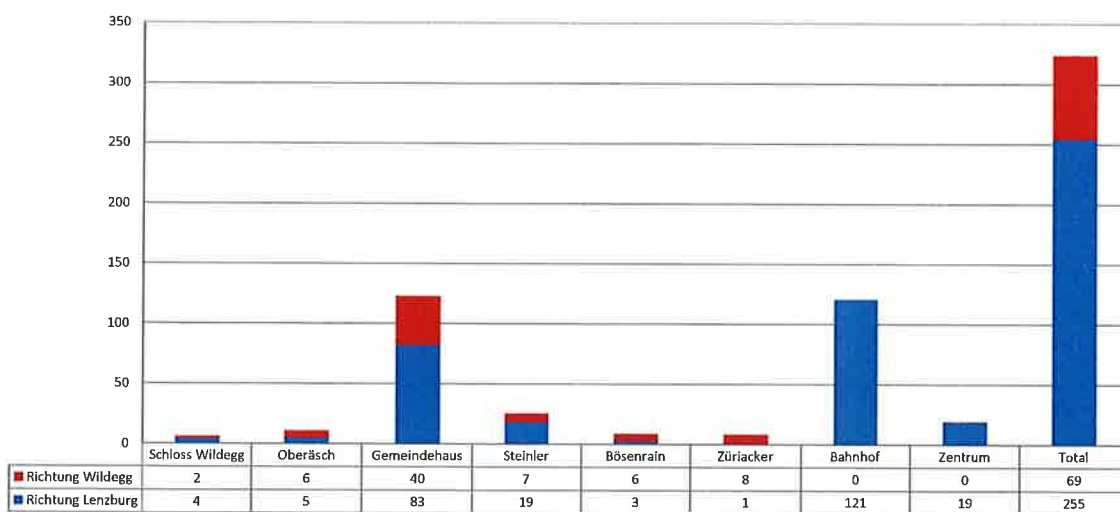
Einsteiger pro Tag und Haltestelle innerhalb Wildegg-Möriken AG Mo-Fr



Einsteiger pro Samstag und Haltestelle innerhalb Wildegg-Möriken AG



Einsteiger pro Sonntag und Haltestelle innerhalb Wildegg-Möriken AG



Linien-Nummer **380** Richtung 1
 Linie **Lenzburg, Hypiplatz - Wildegg, Bahnhof**
 Fahrplanfeld



Auswertung **Belastungsteppich der Besetzung**

Zeitraum 09.12.12 - 14.12.13

Wochentag Mo-Fr

Dimension 95%-Wert pro Haltestelle und Fahrt

	06:32	06:32	07:32	08:32	08:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32
Lenzburg, Hypiplatz	2	7	11	7	7	10	11	7	8	8	16	19	24	16	8	7	8	6	7
Lenzburg, Volg	3	8	11	7	8	10	11	7	8	8	16	21	24	16	8	8	8	6	8
Niederlenz, Autobahnviadukt	4	8	11	8	8	10	11	7	8	8	17	20	23	13	8	8	8	6	8
Niederlenz, Hetex	4	7	9	7	8	10	9	7	8	8	15	18	27	16	7	9	7	6	8
Niederlenz, Dorfplatz	5	13	16	9	8	9	10	8	8	8	14	16	26	13	9	8	5	6	8
Niederlenz, Schürz	6	16	19	9	8	9	8	7	7	9	13	14	23	11	8	6	5	5	8
Mörken, Steinler	8	20	21	11	8	9	9	8	8	9	13	14	23	11	8	7	7	5	5
Mörken, Gemeindehaus	12	32	29	14	8	9	11	8	10	10	13	15	20	12	8	8	7	5	5
Mörken, Oberäsch	12	35	29	15	8	8	9	8	11	10	13	15	19	12	7	7	7	5	5
Mörken, Schloss Wildegg	12	35	29	15	8	8	9	8	11	10	13	17	19	12	7	7	7	5	5
Wildegg, Zentrum	12	34	28	14	7	7	9	8	10	8	11	17	18	11	7	7	7	4	4
Wildegg, Bahnhof	0	1	0	1	1	0	1	2	2	2	3	3	0	1	2	2	0	0	2

	Sitzplätze				Stehplätze			
Farbe								
Legende	0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	0-33%	33-66%	66-100%	> 100%

Linien-Nummer **380** Richtung 2
 Linie **Wildeg, Bahnhof - Lenzburg, Hypiplatz**
 Fahrplanfeld



Auswertung **Belastungsteppich der Besetzung**

Zeitraum 09.12.12 - 14.12.13

Wochentag Mo-Fr

Dimension 95%-Wert pro Haltestelle und Fahrt

	06:09	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09	21:09	22:09	23:09
Wildeg, Bahnhof	11	26	9	7	8	6	9	9	12	11	18	26	28	15	11	11	6	9
Wildeg, Zentrum	11	28	10	9	8	8	11	10	13	13	17	28	29	17	11	11	7	8
Möriken, Schloss Wildeg	11	28	10	8	8	8	11	10	13	13	17	29	29	17	11	11	7	8
Möriken, Oberäsch	11	26	10	8	8	8	10	10	12	12	17	28	27	17	9	10	7	8
Möriken, Gemeindehaus	10	27	10	7	7	7	9	9	12	9	13	18	22	9	6	8	6	6
Möriken, Steinler	10	28	10	7	7	7	8	9	11	9	13	17	20	8	6	8	5	6
Niederlenz, Schürz	12	32	10	7	7	6	8	9	10	8	14	15	16	7	6	7	4	6
Niederlenz, Dorfplatz	12	31	10	8	7	6	7	9	10	8	13	14	12	8	6	6	4	5
Niederlenz, Hetex	12	25	9	8	8	6	7	9	9	7	13	15	12	6	6	6	4	5
Niederlenz, Autobahnviadukt	13	27	9	8	8	6	7	9	9	7	13	15	12	6	6	6	4	5
Lenzburg, Volg	13	27	8	7	8	6	7	9	8	7	12	15	12	7	5	6	4	6
Lenzburg, Hypiplatz	6	10	5	0	4	2	3	3	5	0	8	12	6	0	0	3	2	4

	Sitzplätze				Stehplätze			
Farbe								
Legende	0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	0-33%	33-66%	66-100%	> 100%

Linien-Nummer **381** Richtung 1
 Linie **Lenzburg, Hypiplatz - Wildegg, Bahnhof**
 Fahrplanfeld



Auswertung **Belastungsteppich der Besetzung**

Zeitraum 09.12.12 - 14.12.13

Wochentag Mo-Fr

Dimension 95%-Wert pro Haltestelle und Fahrt

	06:06	06:31	06:01	06:31	07:01	07:31	08:01	08:31	09:01	09:31	10:01	10:31	11:01	11:31	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	14:31	15:01
Lenzburg, Hypiplatz	-	8	6	11	15	15	9	9	6	7	11	10	12	13	14	14	11	11	10	17	16
Lenzburg, Angelrain	-	9	6	11	16	16	9	9	6	7	11	10	12	13	14	14	11	12	10	17	16
Lenzburg, Bahnhof	1	6	6	18	21	23	11	18	10	14	28	15	15	23	23	25	19	20	23	26	27
Lenzburg, Ringstrasse Nord	2	4	6	18	20	23	11	19	10	12	27	14	14	23	22	24	19	19	21	26	27
Lenzburg, Trallafina	2	4	6	18	20	23	11	19	10	14	27	14	14	23	21	24	19	19	21	25	26
Niederlenz, Staufbergstrasse	2	5	7	19	18	21	12	18	10	10	26	12	12	18	17	19	18	17	18	21	21
Niederlenz, Dorfplatz	2	5	5	10	9	10	11	7	9	8	23	8	12	13	14	14	15	13	17	15	16
Niederlenz, Schürz	2	5	5	10	10	10	11	7	9	8	23	7	12	11	13	12	15	11	15	15	15
Mörken, Steinler	4	6	6	12	10	10	11	7	9	9	24	7	10	11	13	11	12	11	17	14	14
Mörken, Gemeindefhaus	6	15	9	31	10	20	11	12	8	10	26	8	10	11	9	11	10	11	13	10	16
Mörken, Oberäsch	6	18	10	38	10	25	7	13	8	11	26	8	10	12	9	11	10	11	14	12	16
Mörken, Schloss Wildegg	6	18	10	38	10	25	7	13	7	10	10	8	10	12	8	10	10	11	13	12	16
Wildegg, Zentrum	6	18	8	38	7	22	5	13	6	10	9	7	9	10	7	10	8	9	10	8	10
Wildegg, Bahnhof	0	0	0	2	2	2	1	2	0	0	4	2	2	4	3	1	4	3	2	3	3

	Sitzplätze				Stehplätze			
Farbe								
Legende	0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	0-33%	33-66%	66-100%	> 100%

Linien-Nummer **381** Richtung 1
 Linle **Lenzburg, Hypiplatz - Wildegg, Bahnhof**
 Fahrplanfeld



Auswertung **Belastungsteppich der Besetzung**

Zeitraum 09.12.12 - 14.12.13

Wochentag Mo-Fr

Dimension 95%-Wert pro Haltestelle und Fahrt

	15:31	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:01	20:31	21:01	21:31	22:01	22:31	23:01	23:31	24:01
Lenzburg, Hypiplatz	12	24	31	14	26	16	16	13	9	5	5	5	8	7	11	5	10	6
Lenzburg, Angelrain	12	25	34	15	26	15	16	13	9	5	5	5	9	7	12	5	10	6
Lenzburg, Bahnhof	33	40	51	50	65	56	48	38	36	22	24	23	26	18	21	15	17	18
Lenzburg, Ringstrasse Nord	33	39	51	48	64	56	47	39	35	21	24	22	25	16	20	15	17	20
Lenzburg, Traitaflina	34	37	50	48	64	56	47	38	35	21	24	22	25	16	20	15	19	20
Niederlenz, Staufbergstrasse	23	29	36	36	57	45	39	33	29	18	18	17	21	17	16	12	16	16
Niederlenz, Dorfplatz	17	21	26	26	42	36	28	25	20	15	16	13	16	12	13	10	12	14
Niederlenz, Schürz	16	19	23	22	34	28	23	20	19	14	14	12	13	11	12	9	11	11
Mörken, Steinler	14	17	19	20	31	25	22	18	19	11	13	11	12	10	9	9	11	9
Mörken, Gemeindehaus	10	13	18	14	15	13	9	11	9	9	9	7	10	8	7	8	7	4
Mörken, Oberäsch	10	12	18	13	14	12	9	10	9	8	7	7	7	9	6	8	6	-
Mörken, Schloss Wildegg	10	12	19	13	14	12	9	10	7	8	7	7	7	9	6	8	5	-
Wildegg, Zentrum	8	12	15	10	12	8	8	8	7	6	6	6	6	7	5	7	5	-
Wildegg, Bahnhof	0	4	3	5	2	4	3	3	0	0	0	0	2	3	2	3	2	-

	Sitzplätze				Stehplätze			
Farbe								
Legende	0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	0-33%	33-66%	66-100%	> 100%

Linien-Nummer **381** Richtung 2
 Linie **Wildeg, Bahnhof - Lenzburg, Hypiplatz**
 Fahrplanfeld



Auswertung **Belastungsteppich der Besetzung**

Zeitraum 09.12.12 - 14.12.13

Wochentag Mo-Fr

Dimension 95%-Wert pro Haltestelle und Fahrt

	05:10	05:32	05:55	06:35	07:14	06:55	07:35	07:55	08:35	08:55	09:35	09:55	10:35	10:55	11:35	11:55	12:35	12:55	13:35	13:55	14:35
Wildeg, Bahnhof	-	4	7	6	-	13	7	9	10	9	5	12	8	11	5	10	6	11	8	12	11
Wildeg, Zentrum	-	4	7	8	-	13	8	9	11	9	7	12	10	11	6	13	6	11	10	13	13
Mörken, Schloss Wildeg	-	4	7	8	-	13	8	8	11	9	7	7	10	10	6	13	7	11	9	13	13
Mörken, Oberäsch	-	5	7	8	-	12	10	7	12	8	7	7	9	10	6	12	7	11	10	13	13
Mörken, Gemeindehaus	3	10	17	19	-	35	20	16	16	12	10	12	12	8	6	11	9	14	12	13	14
Mörken, Steinler	4	13	21	25	-	46	24	17	17	14	12	15	15	9	8	14	11	14	15	14	15
Niederlenz, Schürz	5	16	27	31	-	62	29	21	23	19	15	16	15	12	8	16	12	18	18	15	17
Niederlenz, Dorfplatz	9	21	36	44	27	69	39	30	30	26	17	19	19	15	12	19	19	26	25	20	26
Niederlenz, Staufbergstrasse	11	27	49	58	44	69	50	39	37	29	22	22	21	17	14	18	24	31	29	24	26
Lenzburg, Traltafina	11	27	49	56	44	69	49	39	37	29	22	22	22	17	14	18	24	31	29	24	26
Lenzburg, Ringstrasse Nord	11	27	48	57	44	69	52	40	38	30	22	23	23	20	13	19	24	31	28	25	27
Lenzburg, Bahnhof	2	6	9	11	0	23	16	14	21	11	9	14	8	10	8	9	10	14	15	10	11
Lenzburg, Angelrain	2	6	9	11	-	23	16	14	21	11	11	13	7	10	8	9	8	14	15	10	11
Lenzburg, Hypiplatz	0	4	6	0	-	6	0	5	5	5	4	6	4	6	4	4	3	6	4	3	4

	Sitzplätze				Stehplätze			
Farbe								
Legende	0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	0-33%	33-66%	66-100%	> 100%

Linien-Nummer **381** Richtung 2
 Linie **Wildegg, Bahnhof - Lenzburg, Hypiplatz**
 Fahrplanfeld



Auswertung **Belastungsteppich der Besetzung**

Zeitraum 09.12.12 - 14.12.13

Wochentag Mo-Fr

Dimension 95%-Wert pro Haltestelle und Fahrt

	14:55	15:35	15:55	16:35	16:55	17:35	17:55	18:35	18:55	19:35	19:55	20:35	20:55	21:35	21:55	22:35	22:55	23:35	24:08
Wildegg, Bahnhof	10	11	18	12	35	11	41	8	22	8	12	7	8	6	7	6	8	4	10
Wildegg, Zentrum	11	12	18	15	38	13	43	10	23	10	14	7	8	8	7	8	9	4	10
Mörken, Schloss Wildegg	16	13	18	19	38	13	43	10	23	11	14	7	9	8	7	8	9	4	10
Mörken, Oberäsch	16	19	17	19	33	14	34	10	21	10	11	7	8	9	7	10	7	6	7
Mörken, Gemeindefeuerhaus	11	19	14	19	24	15	20	12	14	10	10	7	13	8	14	12	8	4	6
Mörken, Steinler	12	19	14	19	23	14	18	13	13	11	11	7	13	8	13	11	6	4	6
Niederlenz, Schürz	13	18	14	19	22	16	18	14	13	14	14	8	14	8	11	11	7	5	6
Niederlenz, Dorfplatz	18	25	20	24	37	27	26	20	21	18	17	12	14	12	12	12	11	5	8
Niederlenz, Staufbergstrasse	23	24	23	27	39	28	28	20	22	19	19	13	16	18	14	13	14	5	6
Lenzburg, Trautafina	23	24	23	27	39	28	28	20	21	19	18	13	16	18	14	13	14	7	6
Lenzburg, Ringstrasse Nord	28	24	23	27	39	28	28	20	21	19	17	13	16	18	13	14	13	4	6
Lenzburg, Bahnhof	10	11	13	12	22	11	15	11	10	7	7	5	5	6	4	4	6	3	0
Lenzburg, Angelrain	10	11	13	12	22	11	13	10	10	7	7	5	4	6	4	4	6	3	-
Lenzburg, Hypiplatz	5	5	8	6	14	7	7	6	5	3	4	0	0	2	0	3	3	2	-

	Sitzplätze				Stehplätze			
Farbe								
Legende	0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	0-33%	33-66%	66-100%	> 100%

Linien-Nummer **382** Richtung 1
 Linie **Lenzburg, Hypiplatz - Mägenwil, Bahnhof**
 Fahrplanfeld



Auswertung **Belastungsteppich der Besetzung**

Zeitraum 09.12.12 - 14.12.13

Wochentag Mo-Fr

Dimension 95%-Wert pro Haltestelle und Fahrt

	05:02	06:02	07:02	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02	20:02	21:02	22:02	23:02	24:02
Lenzburg, Hypiplatz	2	9	9	5	8	8	10	11	9	9	11	13	17	14	12	6	6	4	6	5
Lenzburg, Volg	2	9	10	5	7	8	10	11	9	9	11	13	18	14	12	8	6	4	6	6
Niederlenz, Autobahnvladukt	2	9	10	4	7	8	9	10	9	8	10	12	18	13	12	8	6	4	6	6
Niederlenz, Hetex	2	8	9	4	7	8	9	11	9	8	10	12	19	13	11	10	6	5	6	6
Niederlenz, Dorfplatz	4	9	9	6	6	6	8	10	7	8	10	13	16	12	11	10	6	4	7	6
Niederlenz, Schürz	5	9	11	6	8	6	8	10	7	10	10	12	15	13	11	9	6	4	7	6
Mörken, Steinler	5	11	11	7	8	6	8	7	7	8	10	12	14	13	11	8	6	5	7	6
Mörken, Gemeindehaus	7	15	18	9	8	6	7	7	9	8	8	11	14	13	11	8	6	5	7	7
Mörken, Züriacker	8	18	27	10	7	6	7	7	8	9	9	11	15	13	11	7	6	5	7	6
Mörken, Bösenrain	9	23	33	11	9	7	9	7	9	8	9	11	14	13	10	7	5	5	6	4
Brunegg, Gemeindehaus	9	27	37	13	9	7	11	7	11	8	10	8	13	11	8	7	7	6	6	4
Brunegg, Industriestrasse	11	29	34	13	9	7	12	8	12	12	11	15	28	14	13	8	7	6	7	4
Brunegg, Arena	11	29	34	13	9	7	12	9	12	12	11	16	28	14	11	8	-	-	-	-
Mägenwil, Electrolux	11	26	33	11	9	7	12	8	12	12	11	16	28	14	11	8	-	-	-	-
Mägenwil, Bahnhof	0	2	0	0	2	2	3	1	4	3	2	1	4	1	2	1	-	-	-	-
Brunegg, Arena	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	6	7	4
Mägenwil, Gewerbepark	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6	7	4
Mägenwil, Dorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	6	7	4
Mägenwil, Post	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	7	4
Mägenwil, Bahnhof	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	2	2

	Sitzplätze				Stehplätze			
Farbe								
Legende	0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	0-33%	33-66%	66-100%	> 100%

Linien-Nummer **382** Richtung 2
 Linie **Mägenwil, Bahnhof - Lenzburg, Hypiplatz**
 Fahrplanfeld



Auswertung **Belastungsteppich der Besetzung**
 Zeitraum **09.12.12 - 14.12.13**
 Wochentag **Mo-Fr**
 Dimension **95%-Wert pro Haltestelle und Fahrt**

	06:32	08:32	07:32	08:32	08:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32	21:32	22:32	23:32	24:32
Mägenwil, Bahnhof	5	32	14	11	11	6	12	8	11	10	12	16	26	21	13	10	-	-	-	-
Mägenwil, Electrolux	3	29	14	11	10	8	12	8	11	10	12	16	26	21	13	9	-	-	-	-
Brunegg, Arena	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mägenwil, Bahnhof	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	11	10	11
Mägenwil, Post	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	11	9	10
Mägenwil, Dorf	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	8	8
Mägenwil, Gewerbepark	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	9	8	8
Brunegg, Arena	3	29	14	9	10	6	9	7	11	9	12	16	26	21	13	9	9	9	8	8
Brunegg, Industriestrasse	3	10	10	7	5	5	8	8	11	8	13	18	27	22	12	9	8	9	6	8
Brunegg, Gemeindefeuerhaus	3	11	9	7	5	5	7	8	9	8	15	18	26	20	11	9	7	9	7	7
Brunegg, Stern	5	15	9	6	4	5	6	8	9	10	15	17	22	19	9	8	8	9	6	5
Mörken, Bösenrain	5	12	10	5	5	5	6	7	9	10	16	16	19	15	9	7	7	7	6	4
Mörken, Zürlacker	5	12	11	5	5	5	5	7	9	10	13	15	16	13	7	4	6	7	6	3
Mörken, Gemeindefeuerhaus	3	10	11	7	6	5	5	6	9	10	12	12	13	10	5	4	6	7	5	4
Mörken, Steinler	3	10	11	7	7	5	5	6	8	10	11	12	13	9	5	4	5	7	3	4
Niederlenz, Schürz	3	12	12	7	8	5	5	6	9	10	11	12	10	10	4	4	5	7	3	3
Niederlenz, Dorfplatz	3	12	11	6	6	6	5	6	9	13	9	12	9	9	4	3	6	7	3	1
Niederlenz, Helix	3	11	11	5	7	6	5	6	10	13	9	7	9	7	4	3	6	6	3	1
Niederlenz, Autobahnviadukt	4	11	12	5	10	6	6	6	10	13	9	7	9	7	4	3	6	6	3	1
Lenzburg, Volg	4	9	10	5	7	8	6	6	10	13	10	7	8	5	4	3	6	6	3	1
Lenzburg, Hypiplatz	0	8	5	0	4	3	5	2	4	4	4	3	5	5	0	0	2	3	2	0

	Sitzplätze				Stehplätze			
Farbe								
Legende	0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	0-33%	33-66%	66-100%	> 100%

Anhang 10 Schulwegplan Veloverkehr

Gemeinde Möriken-Wildegg
Kanton Aargau

BUCHHOFER
RECHENBERG PLANENBUREAU

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Schulwegplan Veloverkehr

Massstab 1:10'000
Format A4 quer

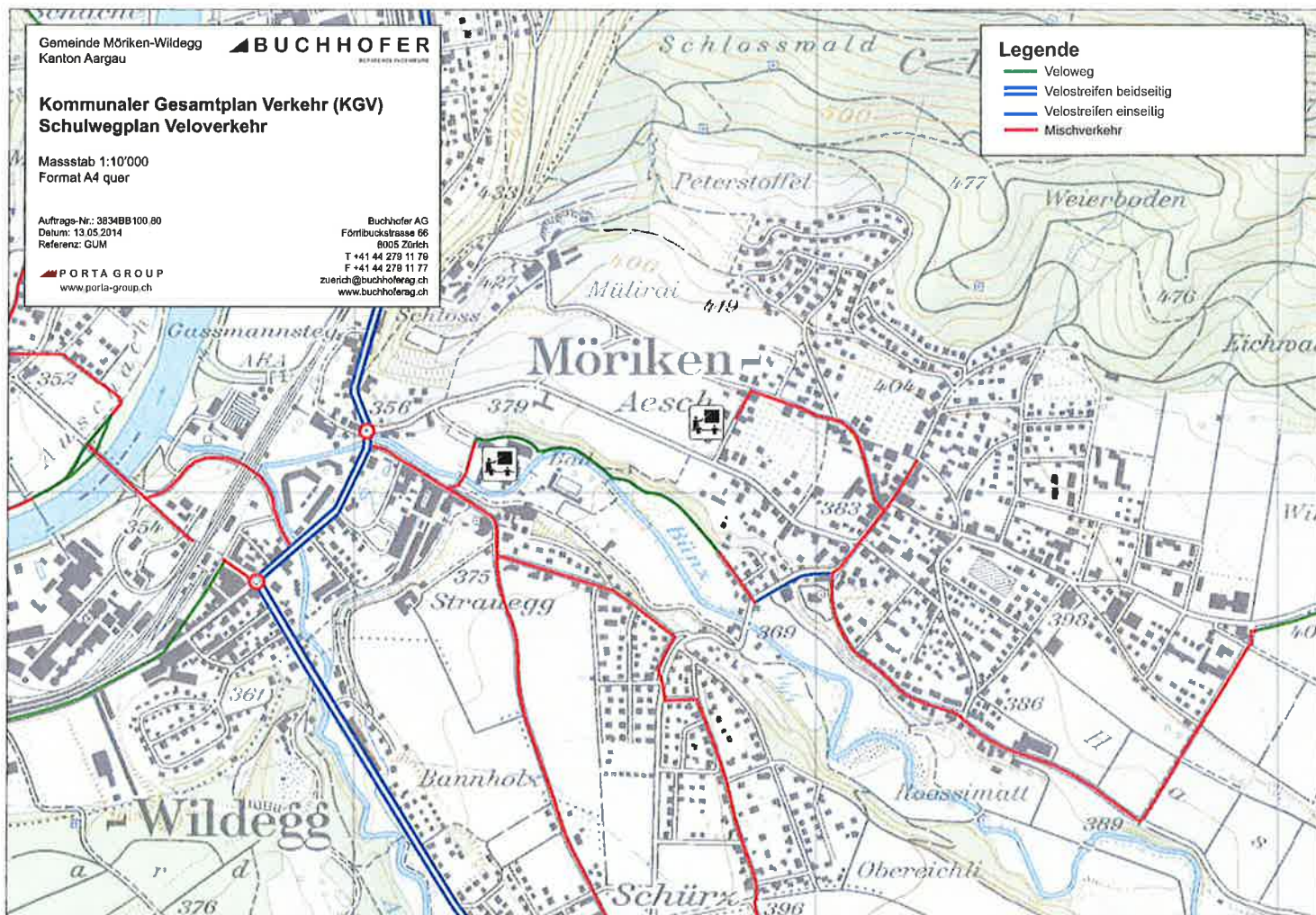
Auftrags-Nr.: 3834BB100.80
Datum: 13.05.2014
Referenz: GUM

PORTA GROUP
www.porta-group.ch

Buchhofer AG
Fornibuckstrasse 66
8005 Zürich
T +41 44 278 11 79
F +41 44 278 11 77
zuerich@buchhoferag.ch
www.buchhoferag.ch

Legende

- Veloweg
- Velostreifen beidseitig
- Velostreifen einseitig
- Mischverkehr



Anhang 11 Schulwegplan Fussverkehr

Gemeinde Mörken-Wildegg
Kanton Aargau

BUCHHOFFER
BÜRO FÜR VERKEHR

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Schulwegplan Fussverkehr

Massstab 1:10'000
Format A4 quer

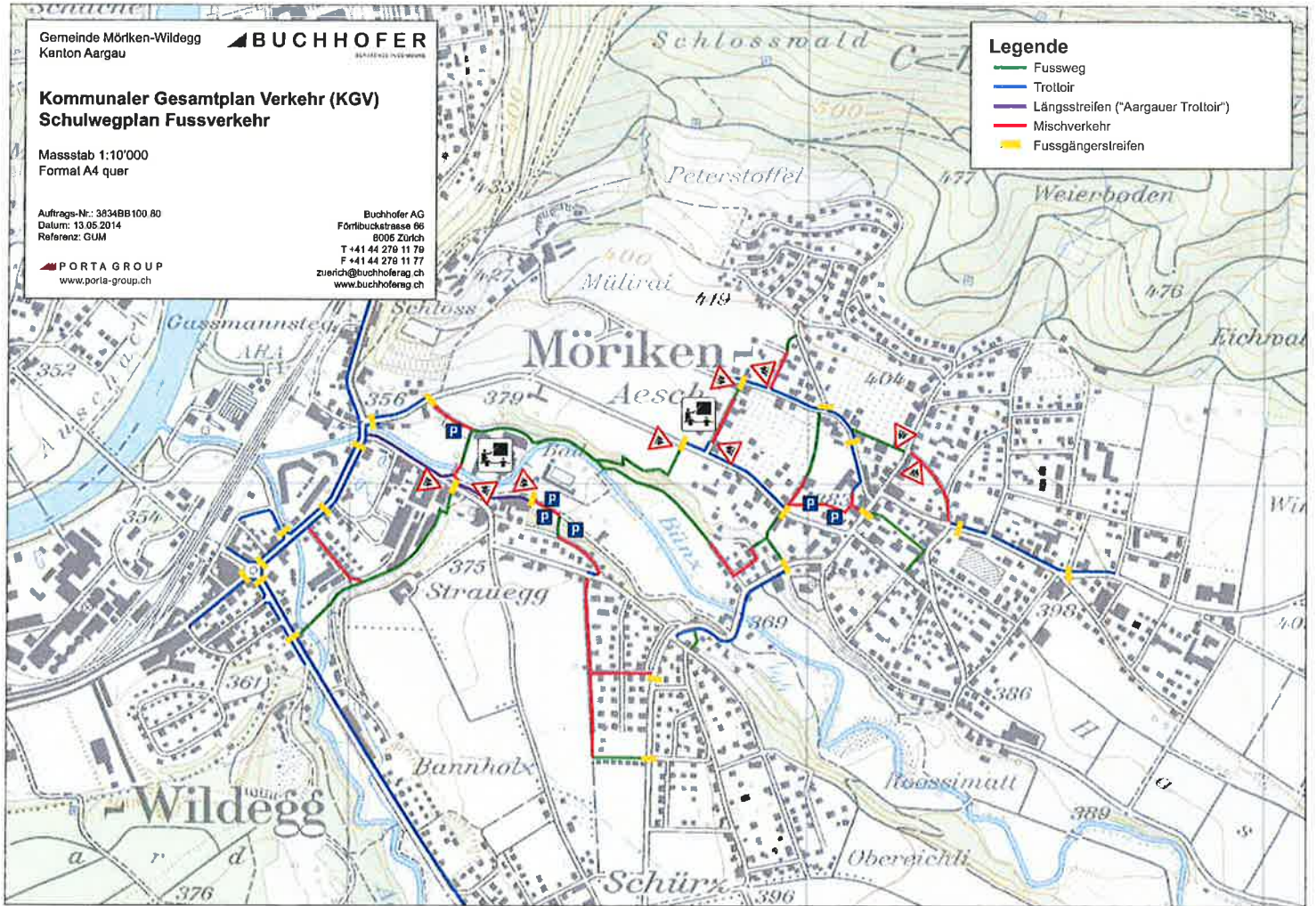
Auftrags-Nr.: 3834BB100.80
Datum: 13.05.2014
Referenz: GUM

PORTA GROUP
www.porta-group.ch

Buchhofer AG
Förlibuckstrasse 66
8005 Zürich
T +41 44 278 11 79
F +41 44 278 11 77
zuerich@buchhoferag.ch
www.buchhoferag.ch

Legende

- Fussweg
- Trottoir
- Längsstreifen ("Aargauer Trottoir")
- Mischverkehr
- Fussgängerstreifen



Anhang 12 Verkehrsgutachten Erschliessung KIW-Areal/Hornimattstrasse

Möriken-Wildegg Verkehrsgutachten Erschliessung KIW-Areal/Hornimattstrasse

Stand: 16.09.2013, Version 1.2

1 Ausgangslage

In diesem Verkehrsgutachten wird die Leistungsfähigkeit des Knotens Hornimatt-/Bruggerstrasse untersucht. Diese soll Rückschluss zur Frage der maximalen baulichen Dichte im KIW-Areal ergeben.

Das KIW-Areal wird über die Hornimattstrasse und die Lauéstrasse erschlossen, in dieser Untersuchung wird allerdings nur der Verkehr über die Hornimattstrasse betrachtet, da dies die Haupteinfahrt darstellt.

Der Knoten Hornimatt-/Bruggerstrasse in Möriken-Wildegg liegt zwischen dem Kreisverkehr an der Bahnhofstrasse im Zentrum von Wildegg und dem Kreisverkehr Hellgasse/Bruggerstrasse. Gegenüber der Zufahrt Hornimattstrasse liegt die Zufahrt zur Überbauung Bruggerstrasse 9 – 13.

Sämtliche Verkehrsbeziehungen am Knoten sind frei.

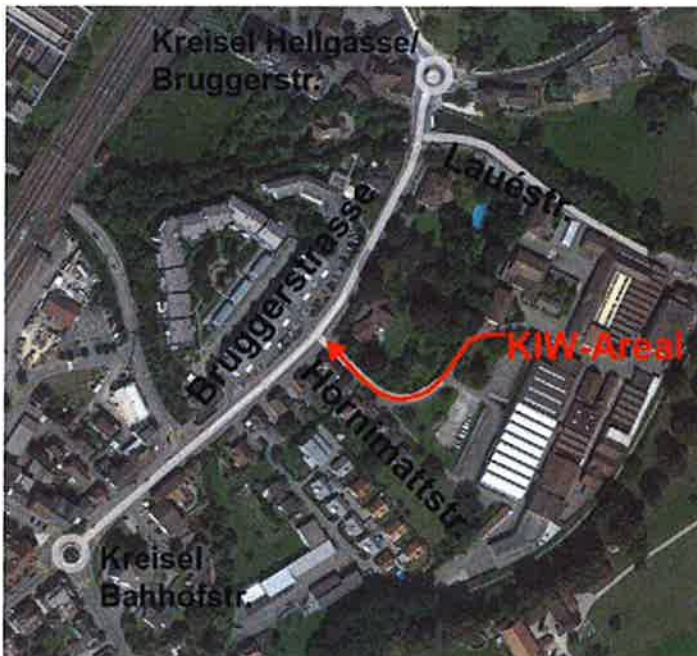


Abbildung 1 Lage Hornimattstrasse

2 Verkehrsstärken

Zwischen der Laué- und der Hornimattstrasse liegt die Kantonale Zählstelle 677¹. Letzmalig wurde an diesem Standort im Juni 1999 gezählt. Dabei wurde ein dWTV (durchschnittlicher Werktagsverkehr) von 18'700 Fz/Tag auf der Bruggerstrasse gemessen, es handelt sich also um einen hochbelasteten Abschnitt.

¹ Detailliertes Verkehrsdatenblatt unter <https://www.ag.ch/de/dfr/geoportal/geoportal.jsp> verfügbar

2.1 Heutige Verkehrsbelastung

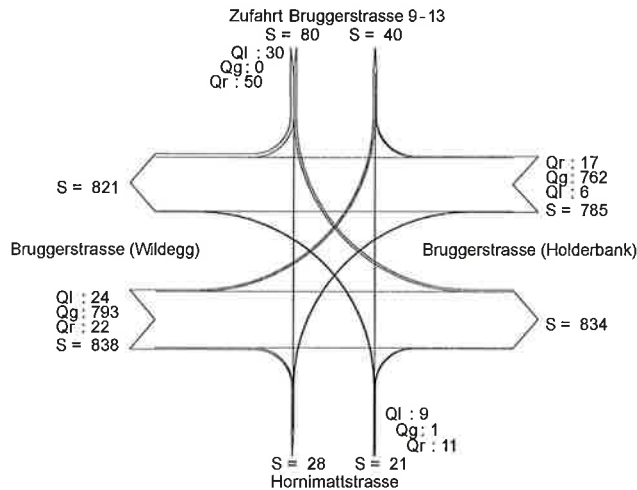


Abbildung 2 Verkehrsstärken Mai 2013
 MSP (7:00-8:00) [PWE/h]

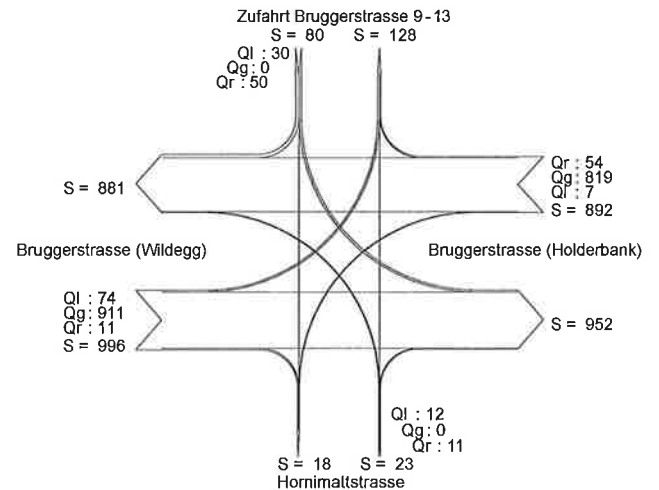


Abbildung 3 Verkehrsstärken Mai 2013
 ASP (17:00-18:00) [PWE/h]

Da die letztmalige Verkehrserhebung einige Zeit zurück liegt, wurde im Mai 2013 eine erneute Verkehrszählung durchgeführt. Es wurde die verkehrlich massgebende Morgen- und Abendspitzenstunde erfasst (siehe obenstehende Abbildungen).

Die detaillierten Zählwerte, aufgeschlüsselt nach PKW, LW, MR und Velos sind im Anhang ersichtlich.

2.2 Zukünftige Verkehrsbelastungen

Als massgebender Zeitpunkt für die Leistungsfähigkeitsbeurteilung wird das Jahr 2020 angesetzt. Da die vorgelagerten Knoten Kreisel Bahnhofstrasse und Kreisel Hellgasse/Bruggerstrasse sich während den Verkehrsspitzen bereits heute an der Leistungsfähigkeitsgrenze befinden, wird auf der Bruggerstrasse nur mit einer geringen Verkehrszunahme von ca. 5% gerechnet.

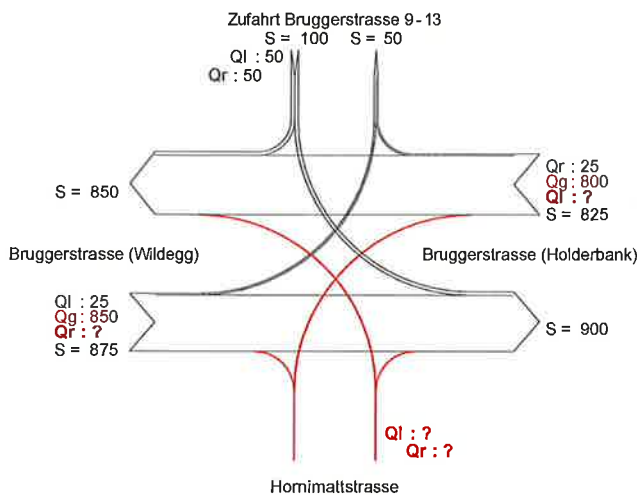


Abbildung 4 MSP 2020 [PWE/h]

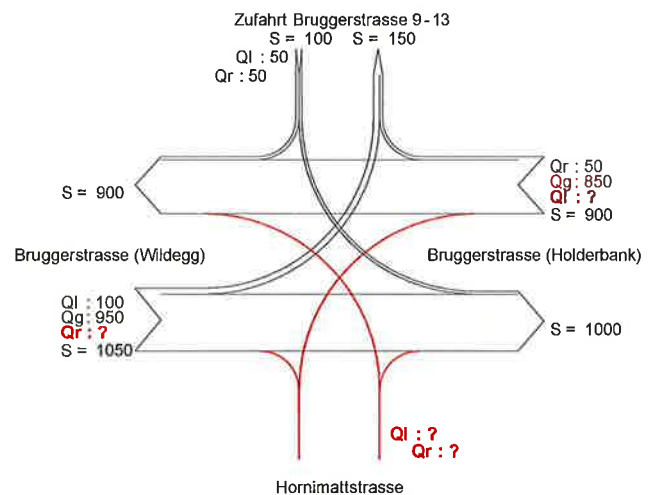


Abbildung 5 ASP 2020 [PWE/h]

3 Leistungsfähigkeit

Die Leistungsberechnung erfolgt anhand der Norm SN 640 022². Da auf der Bruggerstrasse ein Mehrzweckstreifen vorhanden ist, der zum Linksabbiegen benutzt werden kann, wird die Leistungsfähigkeit der Hauptstrasse (Bruggerstrasse) durch die Abbiegemanöver nicht beeinträchtigt.

3.1 Heutige Situation

Für den Knoten stellt die Abendspitzenstunde den massgebenden Belastungsfall dar.

Die Verkehrsqualität der Abbiegerströme (also von der Bruggerstrasse in die Nebenstrassen Hornimattstrasse bzw. Zufahrt zur Bruggerstrasse 9-13) ist sehr gut (A). Das heisst es entstehen für die abbiegenden Fahrzeuge nur geringe Wartezeiten (<10 s) und es entstehen keine Rückstaus.

Für die Linkseinbieger (also von der Hornimattstrasse Richtung Bahnhof bzw. von der Zufahrt Bruggerstr. 9-13 Richtung Kreisel Hellgasse/Bruggstrasse) wird die Verkehrsqualität als ausreichend (D) beurteilt. Das heisst es entsteht eine stabile Verkehrssituation, es ist allerdings mit längeren Wartezeiten zu rechnen (45 s) und es entstehen kleinere Rückstaus (bis zu 5 Fahrzeuge).

Die detaillierte Auswertung ist im Anhang ersichtlich.

3.2 Maximale, zukünftige Verkehrsbelastung

Für die Abschätzung der maximal zulässigen Verkehrsbelastung in der Hornimattstrasse wurden folgende Annahmen getroffen:

- Das Linkseinbiegen aus der Hornimattstrasse in die Bruggerstrasse ist weiterhin erlaubt.
- Die einbiegenden Fahrzeuge fahren zu 2/3 in Richtung Süden (Zentrum Wildegg, Aarau, Lenzburg) und 1/3 in Richtung Norden (Holderbank, Brugg).
- Die Verkehrsqualitätsstufe muss mindestens D (stabiler Verkehrszustand, Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt) betragen. Die Wartezeiten sollten 45 s nicht (oder nur ganz knapp) überschreiten.
- Die Verkehrsbelastungen (Bezugsjahr 2020) entsprechen denjenigen aus Abbildung 4 bzw. 5.

		Morgenspitze		Abendspitze	
Strom		Verkehrsstärke	Wartezeit	Verkehrsstärke	Wartezeit
	Linkseinbiegen	67 Fz/h	47.0 s	33 Fz/h	46.7 s
	Rechtseinbiegen	33 Fz/h	8.6 s*	17 Fz/h	9.2 s*
Mischstrom (L+R)		100 Fz/h	42.0 s	50 Fz/h	37.7 s

*Werden durch wartende Linkseinbieger behindert.

Der von der Hornimattstrasse in die Bruggerstrasse einbiegende Verkehr darf am Abend nicht grösser sein als rund 50 Fahrzeuge pro Stunde, da ansonsten die Wartezeiten übermässig gross werden und die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Am Morgen ist etwas mehr Leistungsreserve vorhanden, es können maximal 100 Fahrzeuge pro Stunde verarbeitet werden.

Falls die Leistungsfähigkeit voll ausgeschöpft werden soll, wird empfohlen die Hornimattstrasse auf 5.50 m Fahrbahnbreite zu verbreitern und zusätzlich einen abgetrennten Gehweg zu erstellen.

² SN 640 022, Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit Knoten ohne Lichtsignalanlage, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), Mai 1999

4 Rückschlüsse aufs KIW-Areal

Das aus der Umnutzung des KIW-Areals entstehende Verkehrsaufkommen auf der Hornimattstrasse sollte am Morgen nicht mehr als 100 Fz/h und am Abend nicht mehr als 50 Fz/h (Quellverkehr) betragen.

Zur Berechnung des Verkehrsaufkommens können folgende Richtwerte angesetzt werden:

Verkehr pro Abstellplatz ^{3,4}	Wohnen	Arbeiten	Verkauf
Fahrten/Tag	2.50	2.75	8.00
Wegfahrten/h (7-8)	0.25	0.15	0.00
Wegfahrten/h (17-18)	0.15	0.40	0.80
Anzahl Abstellplätze ⁵	Wohnen	Arbeiten	Verkauf
Pro 100 m ² BGF	1.10	2.50	8.00
Reduktion (Standort-Typ D) auf	100%	70%	70%
Anz. Abstellplätze reduziert	1.10	1.75	5.60

Arbeit: Nicht-Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe, z.B. Büronutzungen

Verkauf: Kundenintensive Verkaufsgeschäfte, z. B. Lebensmittel

Da je nach Nutzung sehr unterschiedliche Verkehrsaufkommen zu erwarten sind, wurden verschiedene Szenarien ausgewertet um die Rückschlüsse beispielhaft aufzuzeigen.

- Szenario 1: 100% Wohnen
- Szenario 2: 100% Arbeiten (Dienstleistungsbetriebe z.B. Büronutzungen)
- Szenario 3: 60% Wohnen, 40% Arbeiten
- Szenario 4: 60% Wohnen, 40% Arbeiten + 250m² Verkauf
- Szenario 5: 60% Wohnen, 40% Arbeiten + 500m² Verkauf
- Szenario 6: 80% Wohnen, 20% Arbeiten

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Szenario 5	Szenario 6
Max. BGF - Total	30'000 m²	7'000 m²	13'000 m²	10'250 m²	7'500 m²	18'000 m²
BGF - Wohnen	30'000 m ²	0 m ²	7'800 m ²	6'000 m ²	4'200 m ²	14'400 m ²
BGF - Arbeiten	0 m ²	7'000 m ²	5'200 m ²	4'000 m ²	2'800 m ²	3'600 m ²
BGF - Verkauf	0 m ²	0 m ²	0 m ²	250 m ²	500 m ²	0 m ²
Abstellplätze - Total	330 P	123 P	177 P	150 P	123 P	221 P
Abstellpl. - Wohnen	330 P	0 P	86 P	66 P	46 P	158 P
Abstellpl. - Arbeiten	0 P	123 P	91 P	70 P	49 P	63 P
Abstellpl. - Verkauf	0 P	0 P	0 P	14 P	28 P	0 P
Fahrten / Tag	850 Fz/Tag	350 Fz/Tag	450 Fz/Tag	450 Fz/Tag	500 Fz/Tag	550 Fz/Tag
Wegfahrten/h (7-8)	80 Fz/h	20 Fz/h	40 Fz/h	30 Fz/h	20 Fz/h	50 Fz/h
Wegfahrten/h (17-18)	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h

Anhand der obenstehenden Tabelle ist ersichtlich, wie viel BGF bzw. wie viele Parkplätze je nach Nutzungsmix maximal über die Hornimattstrasse erschlossen werden können. Zu beachten ist, dass allenfalls bestehenbleibende Nutzungen die über die Hornimattstrasse erschlossen sind noch abgezählt werden müssen (voraussichtlich ca. 16 Parkplätze). Nutzungen, die über die Lauéstrasse erschlossen sind, sind nicht berücksichtigt.

Die obenstehenden Werte sind mit Vorbehalt zu verwenden, da das Verkehrsaufkommen von einer Vielzahl an Einflussfaktoren abhängig ist und einer gewissen statistischen Unsicherheit unterworfen ist. Die genannten Zahlen sind deshalb als Grössenordnungen zu verstehen.

³ SN 640 283, Verkehrsaufkommen von Parkieranlagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), Feb 2013

⁴ EAR 05, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV), Feb 2005

⁵ SN 640 281, Angebot an Parkfelder für Personenwagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), Dez 2005

5 Sensitivitätsanalyse

Im Sinne einer Sensitivitätsanalyse werden die Szenarien 1, 3 und 6 mit folgenden geänderten Annahmen durchgerechnet:

- **Variante 2.1:** Die Ziele und Quellen der Verkehrsteilnehmer ändern sich so, dass die einbiegenden Fahrzeuge zu 1/3 in Richtung Süden (Zentrum Wildegg, Aarau, Lenzburg) und 2/3 in Richtung Norden (Holderbank, Brugg) fahren. Die restlichen Annahmen bleiben gleich, wie im Kapitel 3.2 beschrieben.
- **Variante 2.2:** Bei den Wohnnutzungen werden 75% (statt 100%, siehe Kapitel 4) und bei den Arbeitsnutzungen 50% (statt 70%) des Bedarfs an Autoabstellplätze erstellt. Die restlichen Annahmen (u.A. die Verteilung der Ziele und Quellen) sind gleich, wie im Kapitel 3.2 beschrieben.
- **Variante 2.3:** Alle Fahrzeuge aus der Hornimattstrasse müssen nach rechts in die Bruggerstrasse einbiegen. Fahrzeuge, die eigentlich nach links einbiegen wollen, nehmen den Kreisell Hellgasse für einen U-Turn.

5.1 Variante 2.1

Wird die Verteilung der Verkehrsteilnehmer so angenommen, dass 1/3 in Richtung Süden und 2/3 in Richtung Norden fahren, ergibt dies in der Hornimattstrasse folgende Belastungen und Wartezeiten:

Abendspitze			
Strom		Verkehrsstärke	Wartezeit
	Linkseinbiegen	33 Fz/h	46.7 s
	Rechtseinbiegen	67 Fz/h	10.6 s*
Mischstrom (L+R)		100 Fz/h	31.1 s

*Werden durch wartende Linkseinbieger behindert.

Durch die verkehrstechnische günstigere Verteilung (mehr Rechtseinbieger) verdoppelt sich die max. mögliche BGF:

	Szenario 1	Szenario 3	Szenario 6
Max. BGF - Total	60'000 m²	26'000 m²	36'000 m²
BGF - Wohnen	60'000 m ²	15'600 m ²	28'800 m ²
BGF - Arbeiten	0 m ²	10'400 m ²	7'200 m ²
BGF - Verkauf	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Abstellplätze - Total	660 P	354 P	443 P
Abstellpl. - Wohnen	660 P	172 P	317 P
Abstellpl. - Arbeiten	0 P	182 P	126 P
Abstellpl. - Verkauf	0 P	0 P	0 P
Fahrten / Tag	1650 Fz/Tag	950 Fz/Tag	1150 Fz/Tag
Wegfahrten/h (7-8)	170 Fz/h	70 Fz/h	100 Fz/h
Wegfahrten/h (17-18)	100 Fz/h	100 Fz/h	100 Fz/h

5.2 Variante 2.2

Wird der Bedarf an Autoabstellplätze bei den Wohnnutzungen auf 75% und bei Arbeitsnutzungen auf 50% reduziert, vergrössert sich das Total der maximalen BGF.

	Szenario 1	Szenario 3	Szenario 6
Max. BGF - Total	40'000 m²	17'700 m²	24'200 m²
BGF - Wohnen	40'000 m ²	10'400 m ²	19'200 m ²
BGF - Arbeiten	0 m ²	7'300 m ²	5'000 m ²
BGF - Verkauf	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Abstellplätze - Total	330 P	177 P	221 P
Abstellpl. - Wohnen	330 P	86 P	158 P
Abstellpl. - Arbeiten	0 P	91 P	63 P
Abstellpl. - Verkauf	0 P	0 P	0 P
Fahrten / Tag	850 Fz/Tag	450 Fz/Tag	550 Fz/Tag
Wegfahrten/h (7-8)	80 Fz/h	40 Fz/h	50 Fz/h
Wegfahrten/h (17-18)	50 Fz/h	50 Fz/h	50 Fz/h

5.3 Variante 2.3

Müssen alle Verkehrsteilnehmer aus der Hornmattstrasse in Richtung Norden einbiegen, ergibt dies folgende Belastungen und Wartezeiten:

Abendspitze			
Strom		Verkehrsstärke	Wartezeit
	Linkseinbiegen	-	-
	Rechtseinbiegen	300 Fz/h	32.7 s

Die Auswirkungen auf den Kreisel Hellgasse sind noch genauer zu untersuchen.

Durch die verkehrstechnische günstigste Verteilung (alles Rechtseinbieger) erhöht sich die max. mögliche BGF massiv:

	Szenario 1	Szenario 3	Szenario 6
Max. BGF - Total	180'000 m²	80'000 m²	110'000 m²
BGF - Wohnen	180'000 m ²	48'000 m ²	88'000 m ²
BGF - Arbeiten	0 m ²	32'000 m ²	22'000 m ²
BGF - Verkauf	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Abstellplätze - Total	1'980 P	1'088 P	1'353 P
Abstellpl. - Wohnen	1'980 P	528 P	968 P
Abstellpl. - Arbeiten	0 P	560 P	385 P
Abstellpl. - Verkauf	0 P	0 P	0 P
Fahrten / Tag	4'950 Fz/Tag	2'850 Fz/Tag	3'500 Fz/Tag
Wegfahrten/h (7-8)	500 Fz/h	220 Fz/h	300 Fz/h
Wegfahrten/h (17-18)	300 Fz/h	300 Fz/h	300 Fz/h

Morgenspitze

Zähldauer: 1,5 h

Datum: 7.5.13

Von		Bruggerstrasse Süd			Hornimattstrasse			Bruggerstrasse Nord		
Nach		Hornimattstr.	Bruggerstr. N	Parkplatz	Parkplatz	Bruggerstr. N	Bruggerstr. S	Hornimattstr.	Bruggerstr. S	Parkplatz
7.00-8.30	PW	29	1079	36	1	14	13	8	1005	24
	LW	2	61	0	0	2	0	1	80	0
	MR	0	20	0	0	0	0	0	22	1
	Velo	1	34	0	0	0	1	0	30	1
	PWE/h	22	793	24	1	11	9	6	762	17

Abendspitze

Von		Bruggerstrasse Süd			Hornimattstrasse			Bruggerstrasse Nord		
Nach		Hornimattstr.	Bruggerstr. N	Parkplatz	Parkplatz	Bruggerstr. N	Bruggerstr. S	Hornimattstr.	Bruggerstr. S	Parkplatz
16.30-18.00	PW	16	1275	110	0	16	16	8	1163	80
	LW	0	43	0	0	0	1	1	30	0
	MR	0	37	2	0	0	0	0	20	0
	Velo	1	36	1	0	1	0	1	39	3
	PWE/h	11	911	74	0	11	12	7	819	54

Bezugsjahr 2013 (Ist-Zustand)

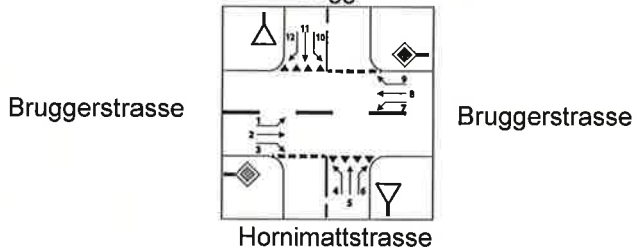
Projekt : Möriken-Wildegg
 Knoten : Bruggerstrasse/Hornimattstrasse
 Stunde : MSP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	24	5.8	2.5	776	630	630		5.9	0	0	A
2	793										
3	21										
Mischstr.	814					1800	2 + 3	3.6	2	4	A
4	9	7.2	3.9	1645	174	151		25.4	0	0	D
5	1	6.5	4.0	1613	210	200		18.0	0	0	C
6	10	6.5	3.1	807	473	473		7.7	0	0	A
Mischstr.	20					233	4+5+6	16.9	0	0	C
9	17										
8	762										
7	6	5.8	2.5	817	603	603		6.0	0	0	A
Mischstr.	779					1800	8 + 9	3.5	2	3	A
10	30	7.2	3.9	1604	179	168		26.0	1	1	D
11	0	6.5	4.0	1614	210	200		0.0	0	0	A
12	50	6.5	3.1	767	495	495		8.0	0	1	A
Mischstr.	80					286	10+11+12	17.4	1	2	C

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Zufahrt Bruggerstr. 9-13



KNOBEL Version 6.1.5

Bezugsjahr 2013 (Ist-Zustand)

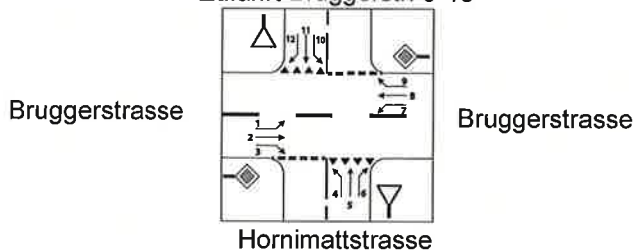
Projekt : Möriken-Wildegg
 Knoten : Bruggerstrasse/Hornimattstrasse
 Stunde : ASP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	74	5.8	2.5	889	558	558		7.4	0	1	A
2	912										
3	11										
Mischstr.	923					1800	2 + 3	4.0	3	5	A
4	12	7.2	3.9	1900	148	117		34.3	0	1	D
5	0	6.5	4.0	1905	173	148		0.0	0	0	A
6	11	6.5	3.1	934	412	412		8.9	0	0	A
Mischstr.	23					178	4+5+6	23.2	0	1	C
9	53										
8	818										
7	7	5.8	2.5	940	529	529		6.8	0	0	A
Mischstr.	871					1800	8 + 9	3.8	3	4	A
10	30	7.2	3.9	1884	149	129		36.0	1	1	D
11	0	6.5	4.0	1884	175	150		0.0	0	0	A
12	50	6.5	3.1	862	445	445		9.1	0	1	A
Mischstr.	80					232	10+11+12	23.5	2	2	C

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Zufahrt Bruggerstr. 9-13



KNOBEL Version 6.1.5

Bezugsjahr 2020 mit maximaler Verkehrsstärke in Hornimattstrasse

Projekt : Möriken-Wildegg

Knoten : Bruggerstrasse/Hornimattstrasse

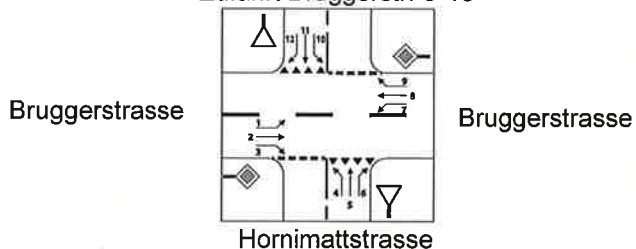
Stunde : MSP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	25	5.8	2.5	825	598	598		6.2	0	0	A
2	850										
3	0										
Mischstr.	850					1800	2 + 3	3.7	3	4	A
4	67	7.2	3.9	1725	165	142		47.0	2	4	E
5	0	6.5	4.0	1700	197	189		0.0	0	0	A
6	33	6.5	3.1	850	451	451		8.6	0	0	A
Mischstr.	100					184	4+5+6	42.0	3	5	D
9	25										
8	800										
7	0	5.8	2.5	850	582	582		0.0	0	0	A
Mischstr.	825					1800	8 + 9	3.6	3	4	A
10	50	7.2	3.9	1721	165	148		36.4	1	2	D
11	0	6.5	4.0	1688	199	191		0.0	0	0	A
12	50	6.5	3.1	813	470	470		8.5	0	1	A
Mischstr.	100					225	10+11+12	28.5	2	3	D

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Zufahrt Bruggerstr. 9-13



KNOBEL Version 6.1.5

Bezugsjahr 2020 mit maximaler Verkehrsstärke in Hornimattstrasse

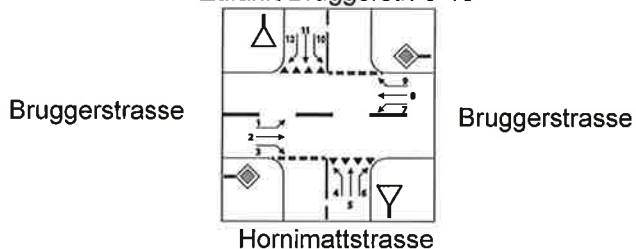
Projekt : Möriken-Wildegg
 Knoten : Bruggerstrasse/Hornimattstrasse
 Stunde : ASP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	100	5.8	2.5	900	552	552		7.9	1	1	A
2	950										
3	0										
Mischstr.	950					1800	2 + 3	4.2	3	5	A
4	33	7.2	3.9	1950	144	110		46.7	1	2	E
5	0	6.5	4.0	1950	169	138		0.0	0	0	A
6	16	6.5	3.1	950	405	405		9.2	0	0	A
Mischstr.	49					144	4+5+6	37.7	2	2	D
9	50										
8	850										
7	0	5.8	2.5	950	523	523		0.0	0	0	A
Mischstr.	900					1800	8 + 9	3.9	3	5	A
10	50	7.2	3.9	1941	144	119		51.2	2	3	E
11	0	6.5	4.0	1925	171	140		0.0	0	0	A
12	50	6.5	3.1	875	439	439		9.2	0	1	A
Mischstr.	100					188	10+11+12	40.3	3	5	D

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Zufahrt Bruggerstr. 9-13



KNOBEL Version 6.1.5

Datei : KIW-AREAL_ASP_2020 V2.1.kob
 Projekt : Möriken-Wildegg
 Knoten : Bruggerstrasse/Hornimattstrasse
 Stunde : ASP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	100	5.8	2.5	900	552	552		7.9	1	1	A
2	950										
3	0										
Mischstr.	950					1800	2 + 3	4.2	3	5	A
4	33	7.2	3.9	1950	144	110		46.7	1	2	E
5	0	6.5	4.0	1950	169	138		0.0	0	0	A
6	67	6.5	3.1	950	405	405		10.6	1	1	B
Mischstr.	100					214	4+5+6	31.1	3	4	D
9	50										
8	850										
7	0	5.8	2.5	950	523	523		0.0	0	0	A
Mischstr.	900					1800	8 + 9	3.9	3	5	A
10	50	7.2	3.9	1992	141	101		69.0	3	4	E
11	0	6.5	4.0	1925	171	140		0.0	0	0	A
12	50	6.5	3.1	875	439	439		9.2	0	1	A
Mischstr.	100					164	10+11+12	54.2	4	6	E

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Bruggerstrasse (Wildegg)
Bruggerstrasse (Holderbank)

Nebenstrasse : Hornimattstrasse
Vorfahrt Bruggerstrasse 11

Datei : KIW-AREAL_ASP_2020 V2.2b_1.kob
 Projekt : Möriken-Wildegg
 Knoten : Bruggerstrasse/Hornimattstrasse
 Stunde : ASP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	100	5.8	2.5	900	552	552		7.9	1	1	A
2	950										
3	0										
Mischstr.	950					1800	2 + 3	4.2	3	5	A
4	27	7.2	3.9	1950	144	110		43.3	1	1	D
5	0	6.5	4.0	1950	169	138		0.0	0	0	A
6	13	6.5	3.1	950	405	405		9.1	0	0	A
Mischstr.	40					144	4+5+6	34.5	1	2	D
9	50										
8	850										
7	0	5.8	2.5	950	523	523		0.0	0	0	A
Mischstr.	900					1800	8 + 9	3.9	3	5	A
10	50	7.2	3.9	1938	145	121		50.4	2	3	E
11	0	6.5	4.0	1925	171	140		0.0	0	0	A
12	50	6.5	3.1	875	439	439		9.2	0	1	A
Mischstr.	100					189	10+11+12	39.7	3	5	D

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Bruggerstrasse (Wildegg)
 Bruggerstrasse (Holderbank)

Nebenstrasse : Hornimattstrasse
 Vorfahrt Bruggerstrasse 11

Datei : KIW-AREAL_ASP_2020 V2.2b_3+6.kob
 Projekt : Möriken-Wildegg
 Knoten : Bruggerstrasse/Hornimattstrasse
 Stunde : ASP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	100	5.8	2.5	900	552	552		7.9	1	1	A
2	950										
3	0										
Mischstr.	950					1800	2 + 3	4.2	3	5	A
4	20	7.2	3.9	1950	144	110		40.0	1	1	D
5	0	6.5	4.0	1950	169	138		0.0	0	0	A
6	10	6.5	3.1	950	405	405		9.1	0	0	A
Mischstr.	30					145	4+5+6	31.2	1	1	D
9	50										
8	850										
7	0	5.8	2.5	950	523	523		0.0	0	0	A
Mischstr.	900					1800	8 + 9	3.9	3	5	A
10	50	7.2	3.9	1935	145	122		49.6	2	3	E
11	0	6.5	4.0	1925	171	140		0.0	0	0	A
12	50	6.5	3.1	875	439	439		9.2	0	1	A
Mischstr.	100					190	10+11+12	39.0	3	5	D

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Bruggerstrasse (Wildegg)
Bruggerstrasse (Holderbank)

Nebenstrasse : Hornimattstrasse
Vorfahrt Bruggerstrasse 11

Datei : KIW-AREAL_ASP_2020 V2.3.kob
 Projekt : Möriken-Wildegg
 Knoten : Bruggerstrasse/Hornimattstrasse
 Stunde : ASP



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	G-i [PWE/h]	L-i [PWE/h]	Misch- strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	100	5.8	2.5	900	552	552		7.9	1	1	A
2	950										
3	0										
Mischstr.	950					1800	2 + 3	4.2	3	5	A
4	0	7.2	3.9	1950	144	110		0.0	0	0	A
5	0	6.5	4.0	1950	169	138		0.0	0	0	A
6	300	6.5	3.1	950	405	405		32.7	8	11	D
Mischstr.	300					405	4+5+6	32.7	8	11	D
9	50										
8	850										
7	0	5.8	2.5	950	523	523		0.0	0	0	A
Mischstr.	900					1800	8 + 9	3.9	3	5	A
10	50	7.2	3.9	2225	126	28		2007.9	16	18	F
11	0	6.5	4.0	1925	171	140		0.0	0	0	A
12	50	6.5	3.1	875	439	439		9.2	0	1	A
Mischstr.	100					53	10+11+12	3168.3	29	31	F

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : F

Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : Schweiz VSS SN 640 022

Strassennamen : Hauptstrasse : Bruggerstrasse (Wildegg)
Bruggerstrasse (Holderbank)

Nebenstrasse : Hornimattstrasse
Vorfahrt Bruggerstrasse 11

Anhang 13 Teilplan motorisierter Individualverkehr (MIV)

Gemeinde Möriken-Wildegg **BUCHHOFFER**
Kanton Aargau

**Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)
Teilplan motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Massstab 1:10'000
Format A3 quer

Auftrag Nr. 363488/100.80
Datum: 10.08.2016
Referenz: AMD

PORTA GROUP
www.porta-group.ch

Buchhofer AG
Förstliweg 66
8005 Zürich
T +41 44 279 11 79
F +41 44 279 11 77
zurch@buchhofer.ch
www.buchhofer.ch

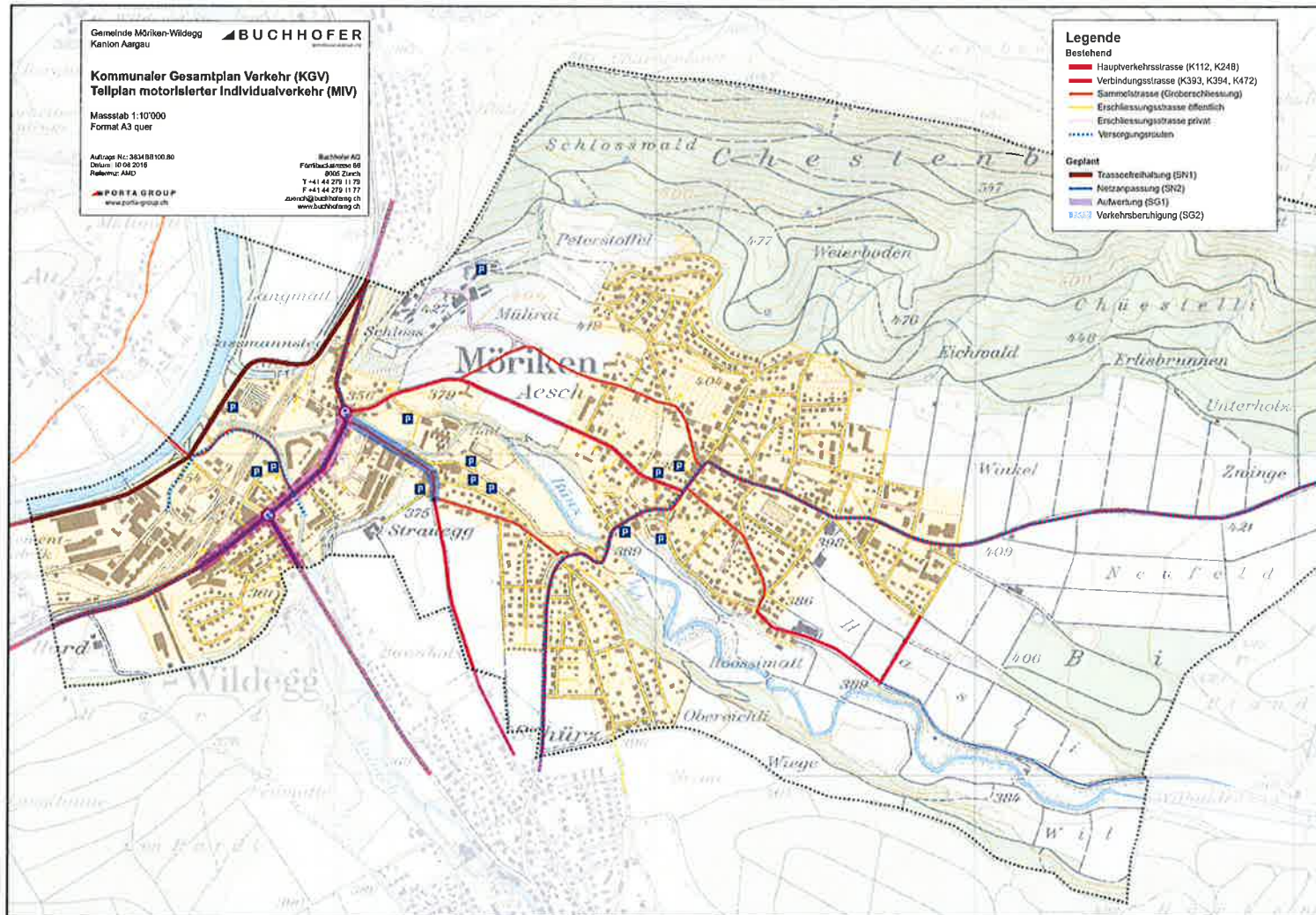
Legende

Bestehend

- Hauptverkehrsstrasse (K112, K248)
- Verbindungsstrasse (K393, K394, K472)
- Sammelstrasse (Groberschliessung)
- Erschliessungsstrasse öffentlich
- Erschliessungsstrasse privat
- Versorgungsstrassen

Geplant

- Trasseerhaltung (SN1)
- Notanpassung (SN2)
- Aufwertung (SG1)
- Verkehrsberuhigung (SG2)



Anhang 14 Teilplan öffentlicher Verkehr (ÖV)

Gemeinde Möriken-Wildegg
Karlton Aargau

BUCHHOFER
ARCHITECTURE

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Teilplan Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Maassstab 1:10'000
Format A3 quer

Auftrag-Nr.: 242488/100.80
Datum: 02.02.2015
Referenz: A30

PORTA GROUP
www.porta-group.ch

Buchhofer AG
Förstliackerstrasse 66
8005 Zürich
T +41 44 279 11 79
F +41 44 279 11 77
zuerich@buchhofer.ch
www.buchhofer.ch

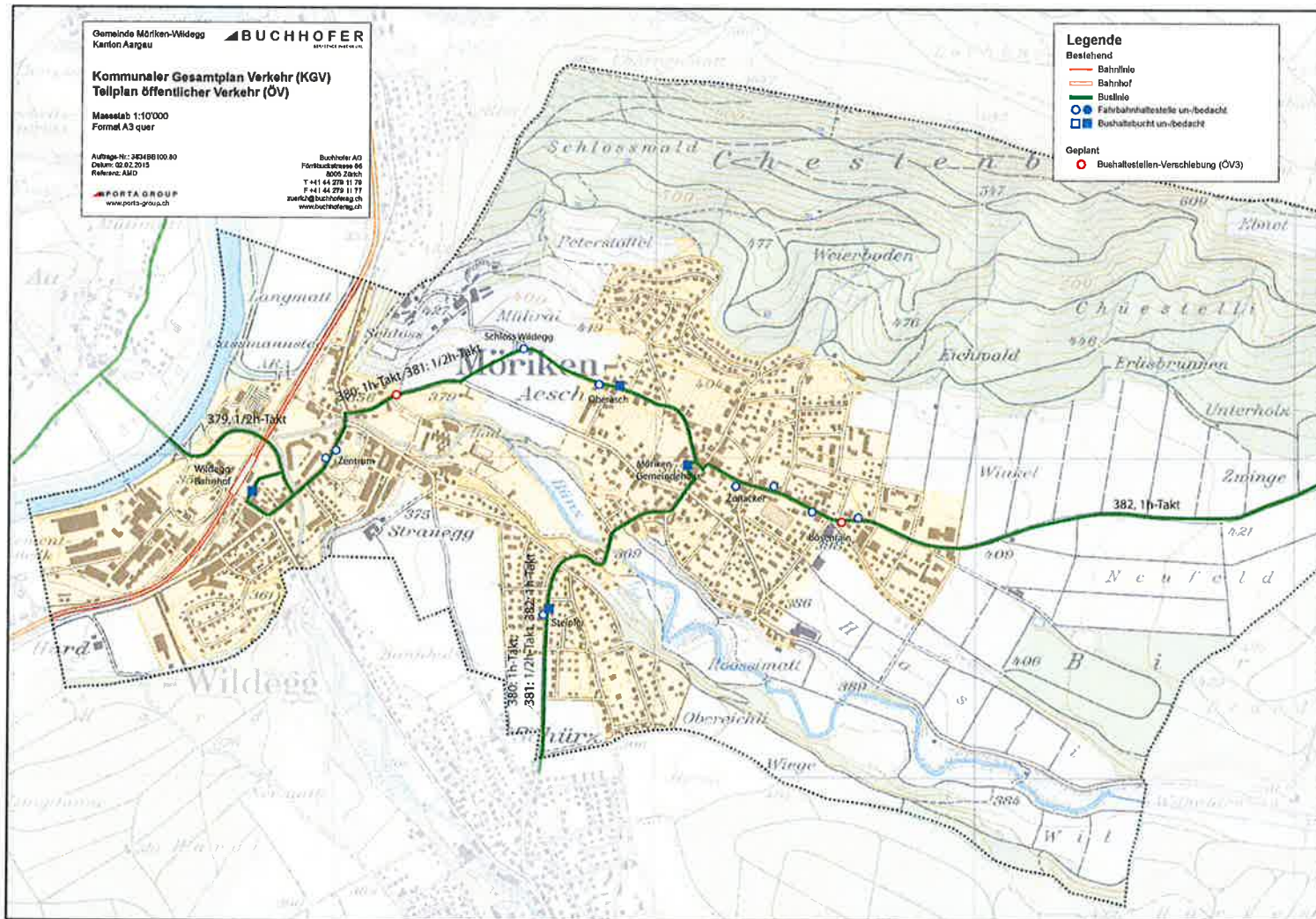
Legende

Bestehend

- Bahnlinie
- Bahnhof
- Bushaltestelle
- Fahrbahnhaltestelle un-/bedacht
- Bushaltestelle un-/bedacht

Geplant

- Bushaltestellen-Verschlebung (ÖV3)



Anhang 15 Teilplan Veloverkehr (VV)

Gemeinde Möriken-Wildegg
Kanton Aargau

BUCHHOFER

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Teilplan Veloverkehr (VV)

Massstab 1:10'000
Format A3 quer

Auftrag-Nr.: 303488/100.80
Datum: 02.02.2015
Referenz: AMD

PORTA GROUP
www.porta-group.ch

Buchhofer AG
Föhrbüschstrasse 90
8005 Zürich
T +41 44 270 11 70
P +41 44 270 11 77
zuerich@buchhofersg.ch
www.buchhofersg.ch

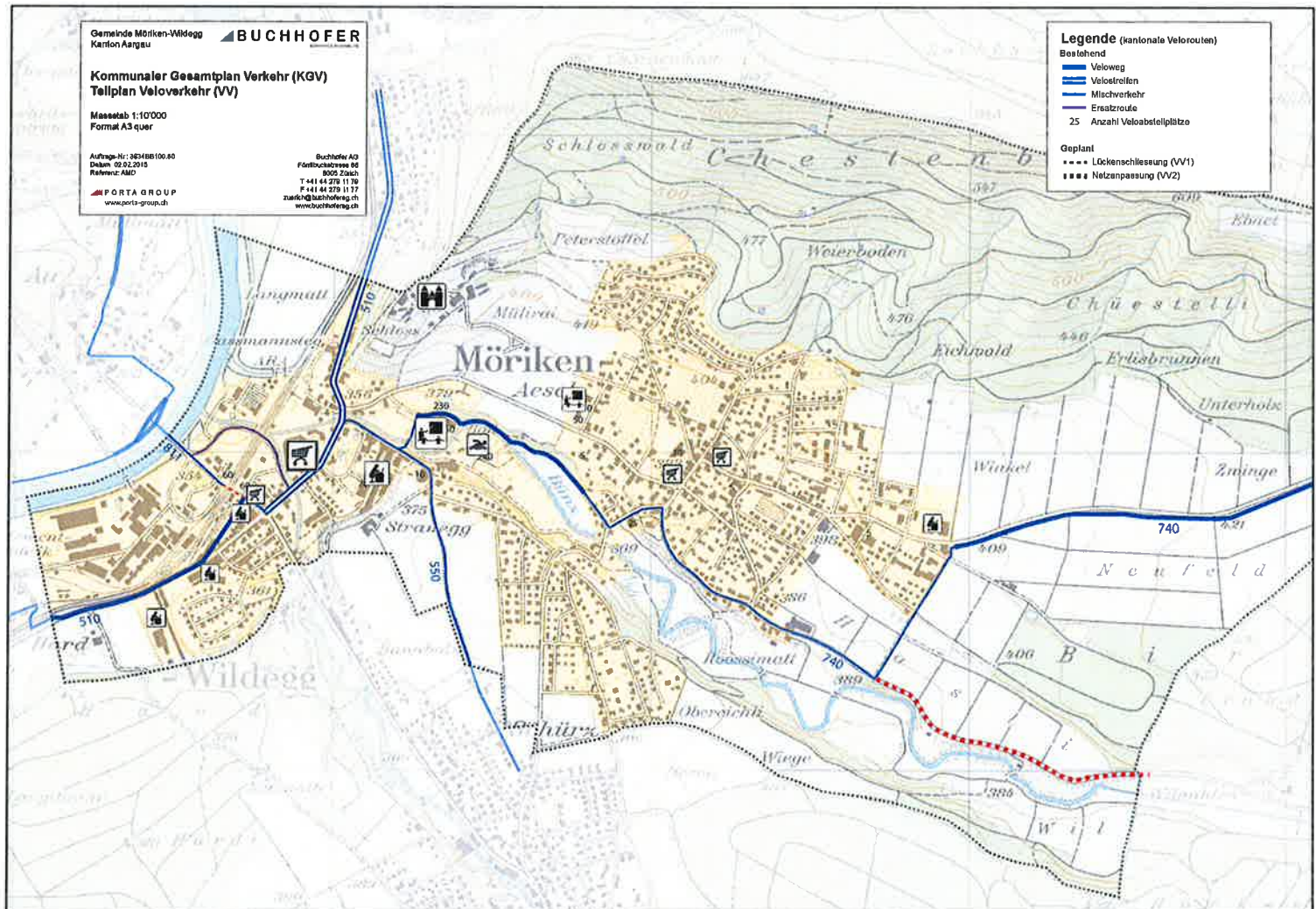
Legende (kantonale Velorouten)

Bestehend

- Veloweg
- Velostreifen
- Mischverkehr
- Ersatzroute
- 25 Anzahl Veloabstellplätze

Geplant

- Lückenschliessung (VV1)
- Netzanpassung (VV2)



Anhang 16 Teilplan Fussverkehr (FV)

Gemeinde Möriken-Wildegg
Kanton Aargau

BUCHHOFFER

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Teilplan Fussverkehr (FV)

Maßstab 1:10'000
Format A3 quer

Auftrags-Nr.: 382488 100 80
Datum: 02.02.2015
Referenz: AMO

PORTA GROUP
www.porta-group.ch

Buchholzer AG
Förstschweizerstr. 64
8005 Zürich
T +41 44 270 11 79
F +41 44 270 11 77
zuerich@buchholzer.ch
www.buchholzer.ch

Legende

Bestehend

- Wanderweg
- Verbindungsweg
- Trottoir
- Längsstreifen ("Aargauer Trottoir")
- Fussgängerstreifen
- Bushaltestelle

Geplant

- Lückenschliessung (FV1)

