

Gemeinde

ROTTENSCHWIL

Auftraggeber

GEMEINDE ROTTENSCHWIL

Objekt:

GESAMTREVISION NUTZUNGSPLANUNG
SIEDLUNG UND KULTURLAND

Dokument:

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)



Vom Gemeinderat Rottenschwil beschlossen am: 11. Oktober 2022

K I P
SIEDLUNGSPLAN

KIP SIEDLUNGSPLAN AG

5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

Doku Nr.: 13.03.01
Projekt Nr.: RO3834R00

Erstellung:
Datum: 11.10.2022
Projektleiter: DUS

Verfasser: LUC
Geprüft: DUS

Änderungen:

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Rottenschwil vertreten durch:

Gemeinderat Rottenschwil
Hauptstrasse 21
8919 Rottenschwil

Auftragnehmer: KIP Siedlungsplan AG
Stegmattweg 11
5610 Wohlen
Tel. 056 618 30 10
kip.siedlungsplan@kip.ch

Projektteam: Adrian Duss, MSc Geographie, MAS Raumplanung ETHZ
Daniel Luchsinger, MSc Geographie, Raumplaner FSU

INHALTSVERZEICHNIS

1	<i>Ausgangslage</i>	1
1.1	Planungsgegenstand und Anlass zur Überprüfung	1
1.2	Projektorganisation	1
2	<i>Rahmenbedingungen</i>	2
2.1	Sachpläne des Bundes	2
2.2	Kantonaler Richtplan	2
2.3	Kantonale Mobilitätsstrategie	3
2.4	Weitere kantonale Grundlagen:.....	3
2.5	Region.....	4
2.6	Gemeinde	5
3	<i>Analyse</i>	7
3.1	Motorisierter Individualverkehr	7
3.2	Öffentlicher Verkehr.....	10
3.3	Radverkehr	11
3.4	Fussverkehr	12
3.5	Mobilitätsmanagement (MM).....	13
3.6	Strassenraum.....	13
3.7	Abstimmung Landschaft und Verkehr	13
3.8	Abstimmung Siedlung und Verkehr.....	14
3.9	Fazit	16
4	<i>Ziele (Genehmigungsinhalt)</i>	17
5	<i>Massnahmen</i>	21
6	<i>Wirkungskontrolle</i>	28
7	<i>Regionale Abstimmung / Mitwirkung</i>	28
	<i>Anhang 1: Teilpläne Kommunaler Gesamtplan Verkehr</i>	29
	<i>Anhang 2: Sanierungsprojekt Kantonsstrassen K260/K358/K359</i>	30

1 Ausgangslage

1.1 Planungsgegenstand und Anlass zur Überprüfung

Die Gemeinde Rottenschwil liegt eingebettet in der Reusslandschaft und umgeben von einem der bedeutendsten Naturschutzgebiete der Schweiz. Sie befindet sich im Dreieck der Wirtschaftsräume Zürich, Aarau und Zug, konnte aber nichtsdestotrotz ihren ländlichen Charakter wahren. Der Bevölkerungsdruck nahm in den letzten Jahren jedoch stark zu. Daraus ergeben sich, zusammen mit der Veränderung des Mobilitätsverhaltens, neue Herausforderungen in der kommunalen Verkehrsplanung.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) dient als Planungsinstrument für die Gemeinde Rottenschwil. Darin soll die verkehrliche Entwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre ganzheitlich und in direkter Abstimmung mit der Siedlungsplanung antizipiert und gesteuert werden. Der KGV bildet die Grundlage für die nachfolgenden Planungen, insbesondere die Revision der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland.

Der KGV wird vorgängig zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung parallel mit dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet (siehe Beilage). Dadurch wird die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr gewährleistet (vgl. Abbildung 1).

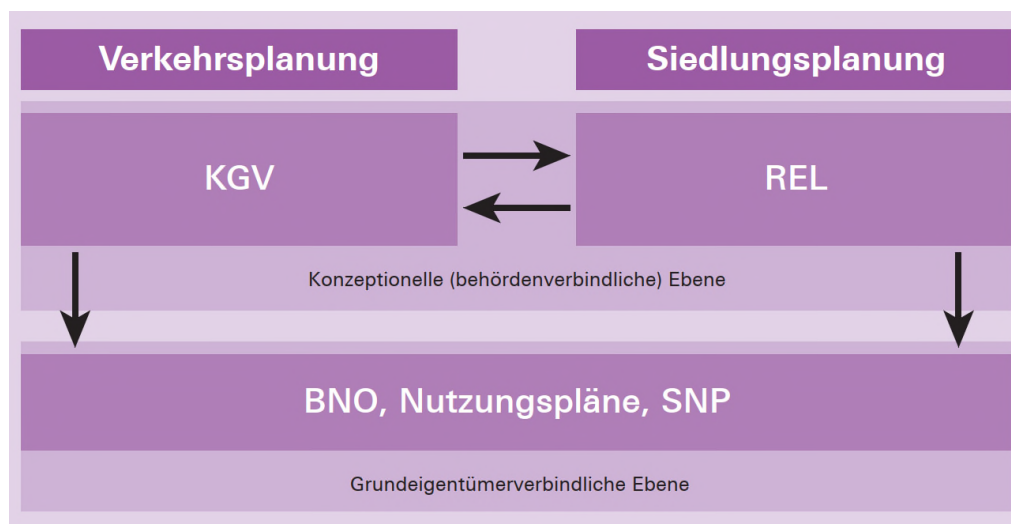


Abbildung 1 Das Zusammenspiel von KGV, REL und Nutzungsplanung (Quelle: Kanton Aargau)

Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und anschliessend vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt (§ 54a Abs. 1 BauG). Nach erfolgter Genehmigung sind die Ziele des KGV für Kanton und Gemeinde behördenverbindlich.

1.2 Projektorganisation

Zur Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr wurde eine 10-köpfige Planungskommission (PK) eingesetzt, die die unterschiedlichen Interessen in der Gemeinde, wie auch die Verwaltung und Politik vertritt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die lokalen Kenntnisse über Qualitäten, Potenziale und Herausforderungen in die langfristige räumliche Strategie zur Entwicklung der Gemeinde Rottenschwil einfließen. Zusammen mit dem Planungsbüro KIP Siedlungsplan AG erarbeitete die PK die Inhalte des REL. Die PK setzt sich aus nachfolgenden Personen zusammen:

- Giordana Huonder, Gemeindeammann, Vorsitz (bis 31.12.2021)
- Daniel Moor, Gemeindeammann
- Martin Weideli, Gemeinderat (bis 31.12.2021), Vizeammann und Vorsitz (ab 01.01.2022)
- Franz Hagenbuch, Vertreter Bevölkerung
- Yvonne Studer, Vertreterin Bevölkerung
- Jürg Walker, Vertreter Bevölkerung

- | | |
|--|---|
| ▪ Cornelia Burkard, Gemeindeschreiberin | ▪ Adrian Duss, Planer KIP Siedlungsplan |
| ▪ Niels Anderegg, Vertreter Bevölkerung | ▪ Daniel Luchsinger, Planer KIP Siedlungsplan |
| ▪ Hans Peter Nussbaum, Vertreter Bevölkerung | |

2 Rahmenbedingungen

2.1 Sachpläne des Bundes

Im Sachplan Militär sind mit Beschlussdatum vom 8. Dezember 2017 zwei Übersetzstellen bezeichnet (Übersetzstellen 19.708_f Rottenschwil und 19.709_f Werd). Die Übersetzstelle Werd soll am linken Reussufer um 60 – 90 cm erhöht werden, damit Überschwemmungen durch Hochwasser weitgehend verhindert werden können. Dies kommt auch einer Attraktivitätssteigerung für die zivile Nutzung gleich. Daher ist mit baulichen Massnahmen sicherzustellen, dass die Zufahrt zum Einbauplatz nicht von privaten Personenwagen benutzt werden kann (Auflage u. im Plangenehmigungsverfahren, Genehmigung vom 8. Januar 2020).

2.2 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan von 2011 ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons Aargau. Er zeigt, wie die Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden und zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Mitteln die raumwirksamen öffentlichen Aufgaben erfüllt werden. Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich und dessen Berücksichtigung bildet damit eine Genehmigungsvoraussetzung für den kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Im kantonalen Richtplan sind keine für Rottenschwil relevanten Verkehrsprojekte geplant.



Abbildung 2

a) Ausschnitt Richtplankarte



b) Auszug aus dem Raumkonzept Aargau

Gemäss Planungsgrundsatz D im Kapitel M 1.1 werden:

- die Verkehrssicherheit durch betriebliche und bauliche Massnahmen erhöht
- der öffentliche Bahn- und Busverkehr nachfrageorientiert und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausgebaut
- der Fuss- und Radverkehr konsequent weiter entwickelt
- die Umsteigeanlagen (Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride, Park+Pool) inklusive Zufahrten schnell ausgebaut
- Strassenräume siedlungsverträglich nach dem Koexistenzprinzip gestaltet
- der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel durch Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement)

2.3 Kantonale Mobilitätsstrategie

Die kantonale Mobilitätsstrategie „mobilitätAARGAU“ zeigt die Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik bis 2040 auf. Sie wurde am 13. Dezember 2016 verabschiedet und ist behördenverbindlich. Rottenschwil befindet sich im ländlichen Entwicklungsraum. Für diesen Raumtyp gemäss kantonalem Richtplan werden folgende Ziele definiert:

- Eine Basiserschliessung stellt die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicher.
- Das Verkehrsangebot und Infrastrukturen sind gut vernetzt.
- Der Verkehrsmiteinsatz und die Nutzung des Strassennetzes sind effizient und nachhaltig.
- Die Verkehrssicherheit der Nutzenden ist erhöht.
- Die Infrastrukturplanung ist koordiniert.
- Die optimale Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen ist über Lebenszyklus sichergestellt.
- Eine hohe Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur ist gewährleistet.
- Die Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt wird möglichst gering gehalten.

Folgende daraus abgeleitete Strategien sind für Rottenschwil relevant:

- Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren
- Basisangebot im ÖV bereitstellen
- Kombinierte Mobilität fördern
- Mobilitätsmanagement verstärken
- Nutzerfinanzierung verstärken
- Verkehrssicherheit durch bauliche, betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern
- Inhaltliche und terminliche Koordination von Vorhaben auf allen Ebenen sicherstellen.

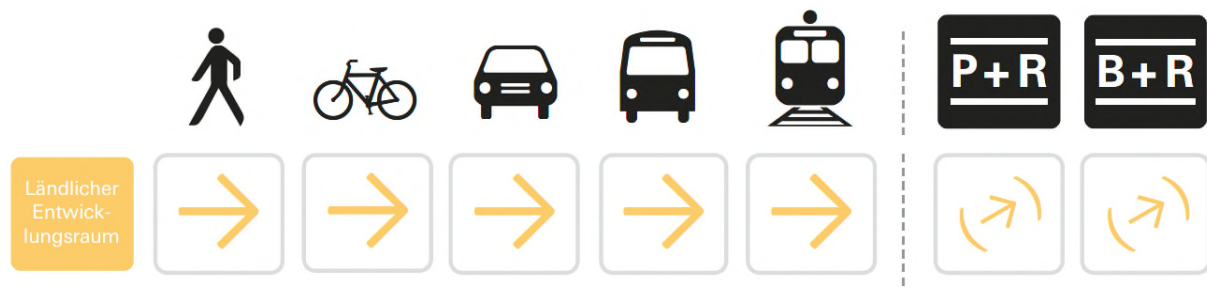


Abbildung 3 Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 (Strategie mobilitätAARGAU)

2.4 Weitere kantonale Grundlagen:

2.4.1 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Das Mehrjahresprogramm (vom Grossen Rat beschlossen am 3. Dezember 2019) ist eine auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmte, auf die Richtplanung gestützte Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau für die nächsten 10 Jahre.

Im ländlichen Entwicklungsraum werden die Basiserschliessung sichergestellt, das bestehende Angebot optimiert und alternative Erschliessungslösungen geprüft. Gemeinden oder Private können Versuchsbetriebe initiieren. Bei genügender Nachfrage und Kostendeckung nimmt der Kanton die Leistungen nach drei Jahren ins allgemeine Angebot auf. Beim Bahnhof Bremgarten West ist eine neue Buskante im Rahmen des Bahnhofumbaus in Realisierung. In Muri soll bis voraussichtlich 2023 ein hindernisfreier Busterminal realisiert werden. Der Bahnhof Bremgarten wird bis 2025 neugestaltet.

2.4.2 Kantonale Sanierungsplanung

Die Abteilung Tiefbau des Departements BVU ist für den Bau, Betrieb und Werterhalt sämtlicher Kantonsstrassen mit allen zugehörigen Sonderbauwerken wie Brücken, Entwässerungen, Tunnels und Verkehrsregelungsanlagen zuständig.

Die Sanierung der K260 ausserorts befindet sich gemäss der aktuellen Erhaltungsplanung des Kantons vom 26. März 2020 aktuell in der Planungsphase. Es sollen zwei Kreisel an den Knoten K260/K359 und K260/K358 realisiert und die Radroute R655 ausgebaut werden (Projekt „Rottenschwil AO“, Stand 22.02.2018, vgl. Anhang).

Gemäss Erhaltungsmanagement steht eine Sanierung der K 358 im Abschnitt zwischen Rebbergstrasse bis Werdstrasse in den nächsten 6 bis 10 Jahren und ab der Werdstrasse bis zur Reuss ab ca. 10 Jahren an. Ein Ausbau der Kantonsstrasse mit Belagssanierung nimmt in der Regel für die Projektierung und Realisierung 5 bis 7 Jahre in Anspruch. Auf Antrag kann die Sanierung allenfalls vorgezogen und gemeinsam mit der Gemeinde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden.

2.4.3 Kantonales Erholungslenkungskonzept

Gemäss Erholungslenkungskonzept von 2005 wird vorerst auf das Einführen von Parkgebühren verzichtet. Als mögliche Lenkungsmassnahme aufgrund des Verursacherprinzips soll diese Frage jedoch später wieder zur Diskussion gestellt werden. Für Nutzungen, die den Gemeingebrauch übersteigen, sollen von Kanton und Gemeinden kostendeckende Gebühren verlangt werden.

2.5 Region

Die kommunale Nutzungsplanung ist regional abzustimmen (§ 13 BauG). Rottenschwil gehört sowohl dem Regionalplanungsverband Oberes Freiamt als auch dem Regionalplanungsverband Mutschellen-Reusstal-Kelleramt an.

Regionalplanungsverband Oberes Freiamt

Im Regionalen Raumkonzept 2040 vom 7. März 2018 werden die Vorgaben aus der Richtplanung des Kantons im Oberen Freiamt präzisiert. Es stellt ein Koordinations- und Führungsinstrument sowie eine Wegleitung für die räumliche Entwicklung der Region dar. Folgende verkehrlichen Inhalte betreffen Rottenschwil:

Durch das Gemeindegebiet von Rottenschwil führt mit der K260 eine Strasse mit überregionaler Bedeutung, deren Funktion die übergeordnete Anbindung der Region darstellt. Die Kantonsstrassen K358 und K359 weisen eine regionale Bedeutung auf. Diese Strassen vernetzen die Region und sollen sich als räumlich prägende Struktur in die Landschaft integrieren. Innerhalb der Siedlungsgebiete werden die Strassenräume ortsbaulich sowie für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.

Regionalplanungsverband Mutschellen-Reusstal-Kelleramt (MRK)

Im regionalen Landschaftsqualitätsprojekt von 2016 wird Rottenschwil dem Landschaftsraum a) Reuss-ebene zugeordnet. Verkehrliches Ziel ist die Aufwertung des Wegenetzes im Naherholungsgebiet.

Im Konzept Erholung und Landschaft Region Mutschellen-Reusstal-Kelleramt vom 19. Juni 2019 wurde die Erholungsnutzung mit dem Natur- und Landschaftsschutz und der Verkehrserschliessung überkommunal abgestimmt. Durch verschiedene Massnahmen sollen heutige und zukünftige Konflikte zwischen diesen Nutzungs- und Schutzinteressen minimiert bzw. vermieden werden. Ziel beim Thema Verkehr ist die Besucherlenkung und die Bündelung von Infrastrukturen. Relevante Massnahmen sind:

- Abstimmung Velo- und Fusswege mit angrenzenden Regionen (Federführung: Repla MRK; z. B. Fahrradfahrer auf Dammweg)
- Erarbeitung regionales Parkierungskonzept (Federführung: Repla MRK)
- Massnahmen zur Entflechtung von Erholungsnutzung und Naturschutz, Besucherlenkung (Federführung: Rottenschwil)

2.6 Gemeinde

2.6.1 Bestehende Planungsinstrumente

In der Gemeinde Rottenschwil bestehen fünf rechtskräftige und umgesetzte Sondernutzungsplanungen. Weiter wurden die Erschliessungsplanung „Allmend“ (2011) und die Zentrumsplanung „Mitteldorf“ (2017) erstellt, jedoch nicht beschlossen und genehmigt.

Im Jahr 2011 wurden in der Zentrumsplanung Mitteldorf erste Überlegungen zur Stärkung des Zentrums von Rottenschwil angestellt, um neue Nutzungen zu ermöglichen und den Strassenraum aufzuwerten. Seit 2015 ist das Projekt sistiert. Das Ziel der Zentrumsbildung soll in der Gesamtrevision der Nutzungsplanung erneut thematisiert werden.

2.6.2 Neugestaltung Kantonsstrasse K358

Am 23. Mai 2019 führte die Gemeinde einen Workshop mit der Bevölkerung durch, um die aktuelle Situation auf der K 358 zu analysieren. Deren Sanierung und Gestaltung sind zentrale Anliegen der Gemeinde. Anschliessend wurden aus Sicht Gemeinde kurzfristig umsetzbare Massnahmen skizziert (Abbildung 4).



Abbildung 4 Massnahmen Strassensanierung Rottenschwil, teamverkehr

Mit Schreiben vom 19. September 2019 beantragt der Gemeinderat der Gemeinde Rottenschwil das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (DBVU):

- als flankierende Massnahmen die Entfernung der Mittellinie und Markierung der Strassenränder sowie die Markierung der Rechtsvortritte im Zentrumsbereich umzusetzen,

- in das bestehende Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Einspurstrecke auf der Mohrentalstrasse für das Abbiegen nach Werd zu integrieren sowie die Höchstgeschwindigkeit wie bestehend bei 60 km/h zu belassen,
- ein entsprechender Betriebs- und Gestaltungsplan für die kurz- bis mittelfristigen Massnahmen zu erarbeiten.

Zusätzlich bittet der Gemeinderat

- um die Markierung optischer Eingangstore FGSO,
- im Zuge der mittelfristigen Sanierung der Hauptstrasse (4 – 5 Jahre) Dorfeingangspforten bei der Dorfeinfahrt von der Mohrentalstrasse und bei der Reussbrücke zu berücksichtigen,
- die Erweiterung der Trottoirführung im Bereich Rebberg sowie die Erstellung von markierten Fussgängerschutzinseln mittelfristig zu prüfen.

Mit Protokollauszug vom 12. Januar 2021 stimmt der Gemeinderat der Signalisation und Markierung der Rechtsvortrittsregelung an den Einmündungen Werdstrasse / Hauptstrasse (K 358) und Hinterfeldstrasse / Hauptstrasse (K 358) zu. Bei den übrigen Strasseneinmündungen im Innerortsbereich von Rottenschwil wird die geltende Rechtsvortrittsregelung durch die Vortrittsregelung „Kein Vortritt“ ersetzt.

3 Analyse

Im Rahmen der Erarbeitung des KGV wurde am 14. September 2020 ein Workshop mit der Bevölkerung durchgeführt, um Stärken und Schwächen der Gemeinde Rottenschwil zu erkennen, Anforderungen an die gewünschte Entwicklung zu definieren und die Handlungsfelder für die Revision der Nutzungsplanung zu klären. Vorab wurden in einer Schülerbefragung KindergärtnerInnen, PrimarschülerInnen und Jugendliche bis 18 Jahre über Stärken und Schwächen von Rottenschwil befragt. Weiter wurde eine Situationsanalyse in den unterschiedlichen Quartieren und Ortsteilen von Rottenschwil durchgeführt. Die Resultate des Workshops, der Schülerbefragung und der Ortsbegehung flossen zusammen mit der durch die Gemeinde durchgeführten Standortanalyse aus 2017 in die folgenden Analysen ein. Die Fotodokumentationen zum Workshop und zur Schülerbefragung sind in den Anhängen D und E des REL ersichtlich.

3.1 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr nimmt für die Mobilität der Einwohner von Rottenschwil aufgrund der peripheren Lage der Gemeinde und des minimalen Angebots des öffentlichen Verkehrs eine entscheidende Rolle ein.

3.1.1 Übergeordnetes Strassennetz

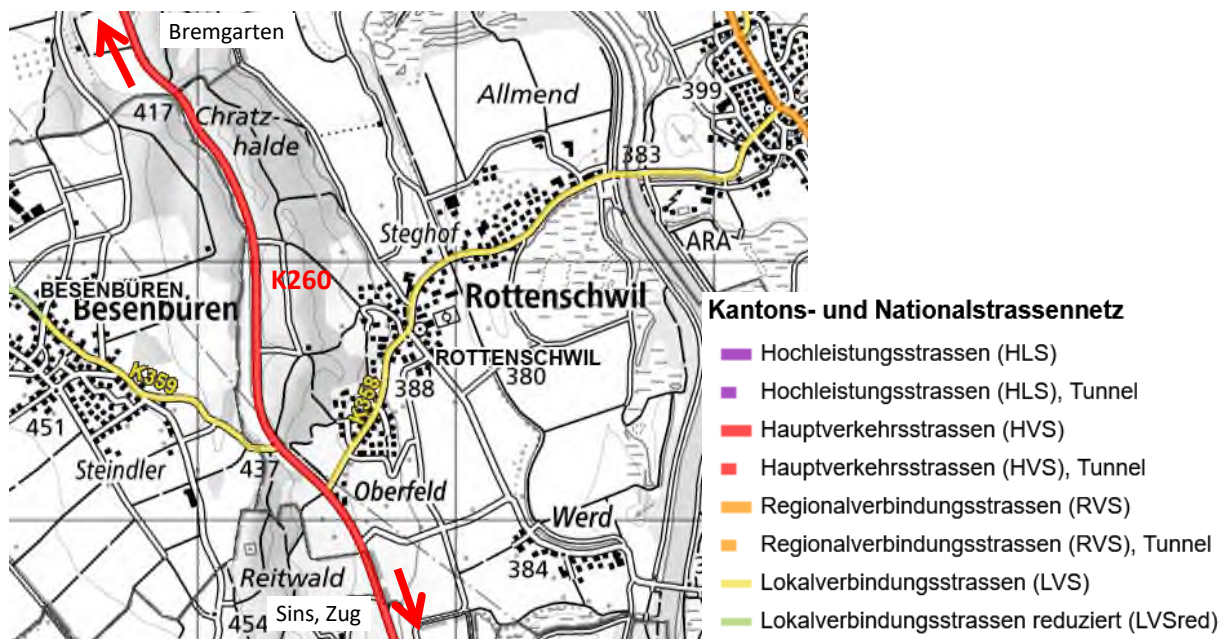


Abbildung 5 Kantonsstrassennetz um Rottenschwil

Die Groberschliessung der Gemeinde Rottenschwil erfolgt durch die Hauptverkehrsstrasse K260 (Bremgarten – Sins) sowie die Lokalverbindungsstrassen K358 (Rottenschwil – Unterlunkhofen) und K359 (Rottenschwil – Boswil). Im Norden besteht Anschluss an die Nationalstrasse (Hochleistungsstrasse) A1 Genf – St. Margrethen (Anschlüsse Mägenwil/Baden West), im Süden an die A14 (Anschluss Cham) mit Verbindungen an die A2 Basel – Chiasso und A4 Altdorf – Schaffhausen. Die Lokalverbindungsstrasse K358 führt weiter über den Mutschellen und Birmensdorf ins Limmattal bzw. nach Zürich.

Analyse Kantonsstrassennetz

Der Kanton hat das kantonale Strassennetz auf ihre Funktionen überprüft. Die K260 (Sins - Bremgarten) wird als Hauptverkehrsstrasse eingestuft. Die K358 wird als relevant für die kommunale Anbindung erachtet.

Gemäss Schlussbericht „Ortsdurchfahrten in der Region Oberes Freiamt“ des Regionalplanungsverbands Oberes Freiamt von 2011 weist Rottenschwil eine Ortsdurchfahrt mit untergeordneter verkehrlicher Funktion auf. Diese Ortsdurchfahrten sind vorrangig auf die ortsbauliche und lokale Funktion

ausgerichtet. Mit einer entsprechenden Gestaltung kann nicht nur die ortsbauliche Funktion verbessert, sondern auch der Durchfahrtswiderstand erhöht werden. Aus regionaler Sicht weist die Hauptstrasse in Rottenschwil eine hohe Priorität für Aufwertungs- und Umgestaltungsmassnahmen auf. Die Ortsdurchfahrt soll gemäss ihrer ortsbaulichen Funktion aufgewertet und der Durchfahrtswiderstand erhöht werden, damit die Verbindung nicht vermehrt als Schleichroute in Richtung Zürich genutzt wird.

3.1.2 Kommunales Strassennetz

Das kommunale Strassennetz ist engmaschig und an diversen Stellen an die Kantonsstrassen angebunden. Die Erschliessung der Quartiere erfolgt jeweils über nur einen Anschluss, was den Verkehrsfluss der Kantonsstrassen erhöht. Die unbebaute Gewerbezone in der Seematte ist als einzige Bauzone im Gemeindegebiet verkehrlich noch nicht vollständig erschlossen. Die Strassen werden folgendermassen klassiert (vgl. Teilplan motorisierter Individualverkehr):

- | | |
|---|---|
| ▪ Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) | Verbindet Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete. |
| ▪ Verbindungsstrasse (Kantonsstrasse) | Verbindet einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete oder stellt lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen her. |
| ▪ Verbindungsweg* | Stellt lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen ausserhalb der Bauzonen her. |
| ▪ Sammelstrasse | Sammelt den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen; in Rottenschwil keine vorhanden. |
| ▪ Erschliessungsstrasse | Erschliesst Quartiere in den Bauzonen und führt den Verkehr zu den Sammelstrassen |

*Zusätzlich zu den Kantonsstrassen (Kapitel 3.1.1) bestehen folgende kommunalen Verbindungswege:

- Rottenschwil (und K260) – Werd – Oberlunkhofen
- Allmendstrasse / Seematten
- Waldstrasse von K260 zur Waldhütte

3.1.3 Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit auf Gemeindestrassen innerorts beträgt 50 km/h. In Werd wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h signalisiert. Diese wurde jedoch nicht korrekt erlassen und ist daher nicht rechtmässig.

Im Dezember 2019 wurden auf der K358 (Hauptstrasse Nr. 4 im Ziegelacker) und auf der Gemeindestrasse in Werd (Werdstrasse Nr. 10) Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Auf der K358 fuhren in beide Richtungen 52 % zu schnell. 18 % würden sich strafbar machen, da die Messtoleranz bei der Übertretungs-Quote von 52 % nicht berücksichtigt ist. Die Richtgeschwindigkeit von 40 km/h wird in Werd von 38 % der Fahrzeuglenker überschritten, 15 % würden sich strafbar machen. Die Maximalgeschwindigkeiten betrugen 95 km/h in Rottenschwil 71 km/h in Werd.

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden im Erhebungszeitraum an den beiden Messstellen mehrmals überschritten. Gerade in Werd sind Geschwindigkeiten über 40 km/h aufgrund der engen Verhältnisse und der fehlenden Ausweichmöglichkeit für Fussgänger (Trottoir o. ä.) gefährlich. Ausserdem dient die Werdstrasse als Schulweg.

3.1.4 Verkehrsaufkommen und -prognose

Die Mohrentalstrasse (K260) ist der Hauptverkehrsträger in Rottenschwil. Die Strasse wird stark vom Durchgangsverkehr geprägt und weist im Jahr 2016 an der Zählstelle Nr. 683 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 8'562 Motorfahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von 4.7 % auf.

Das Verkehrsaufkommen wird vom Kanton in unregelmässigen Abständen an vier Zählstellen (ausserhalb des Gemeindegebiets von Rottenschwil) erhoben. Folgender durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) wurde gemessen (in Fahrzeugen pro Tag, vgl. auch Tabelle 1):

Tabelle 1 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) auf Kantonsstrassen

Zählstelle	Strasse	DTV	Veränderung	Anteil Schwer- verkehr
Nr. 683	K260 S	8'562 (2016)	Veränderung gegenüber 2005 -0.9 % / Jahr	4.7 %
Nr. 1376	K260 N	6'990 (2003)	-	-
Nr. 712	K358	5'619 (2019)	Veränderung gegenüber 2005 +1.0 % / Jahr	3.2 % / 8 %*
Nr. 968	K359	2'175 (2015)	Veränderung gegenüber 1999 +2.6 % / Jahr	-

*Der Schwerverkehrsanteil auf der K358 wurde 2019 durch die Regionalpolizei Muri mit 8 % angegeben.

Die Verkehrsbelastung der K260 nahm zwischen 2009 und 2010 um 2'000 Fahrten ab, wuchs seither aber wieder an. Die Verbindungsstrasse K359 weist mit 2.6 % ein starkes jährliches Verkehrswachstum auf. Der DTV der Hauptstrasse (K358) ist mit knapp 6'000 Fahrten für eine Gemeinde mit unter 1'000 Einwohnern sehr hoch, was auf einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr hinweist.

Der Verbindungsweg Rottenschwil (bzw. K260) – Werd – Oberlunkhofen weist mit einem DTV von 2'300 (2019, Regionalpolizei Muri) ein hohes Verkehrsaufkommen auf, insbesondere für seine knappe Dimensionierung. Gleichzeitig dient er als Schulweg. Der Verkehr durch die Naherholung / den Tourismus blieb in den letzten 20 Jahren konstant hoch, nahm aber aufgrund der Schliessung einiger Reusszugänge in der Umgebung möglicherweise zu. Abseits der Verbindungsstrassen und –Wegen ist die Verkehrsbelastung in den Quartieren gering.

3.1.5 Unfälle

Abbildung 6 zeigt die Verkehrsunfälle zwischen 2011 und 2019 um Rottenschwil. Insgesamt wurden im Gemeindegebiet 30 Unfälle registriert, der Grossteil davon auf der K260 und der K358, vorwiegend bei den Einmündungen der K358, der K359 und der Verbindungsstrasse nach Werd in die K260.

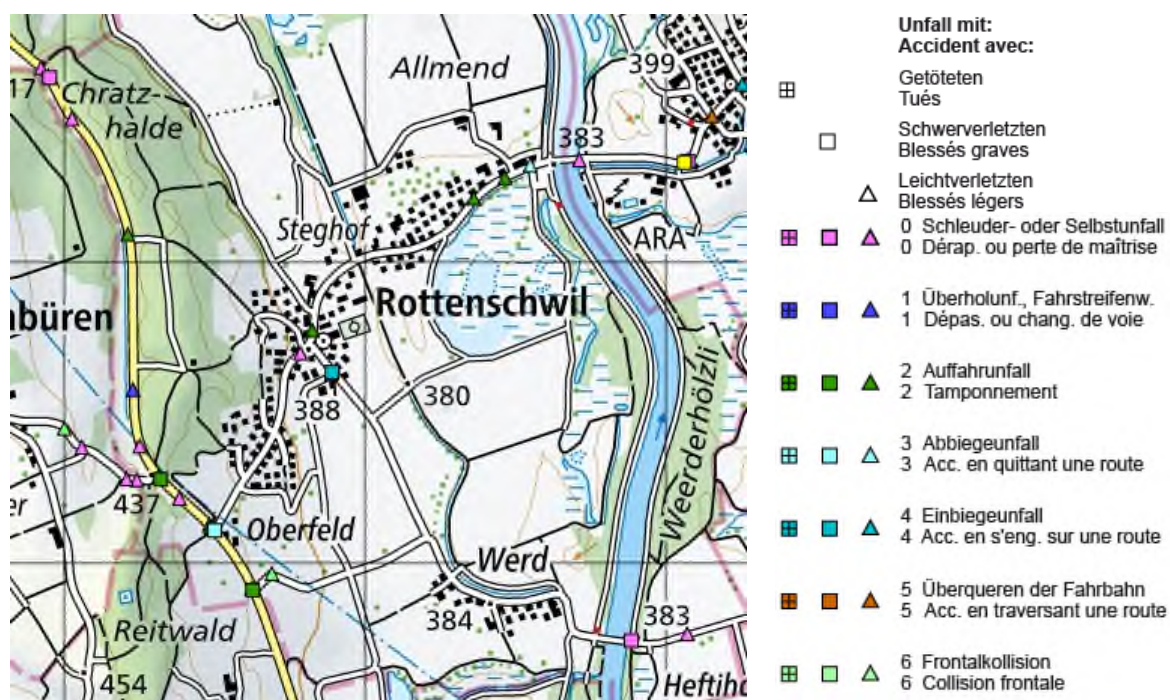


Abbildung 6 Verkehrsunfallstatistik 2011-2019 (Quelle: Bundesamt für Strassen)

3.1.6 Ruhender Verkehr

Gemäss rechtskräftiger BNO bestehen keine kommunalen Vorgaben zur Erstellung von privaten Parkplätzen. Das heisst, es gelten die massgebenden VSS-Normen. In Rottenschwil stehen in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Hier wurde kürzlich eine neue Signalisation realisiert (Parkverbot zwischen 24.00 und 06.00 Uhr, übrige Zeit Besucher und Personal Gemeinde, Kapelle, Schul- und Mehrzweckanlage). Die Anzahl ist dabei eher knapp bemessen. Im Ziegelacker ist die Parkierung westlich der Barriere zwischen 20.00 und 06.00 Uhr verboten. Ein kommunales Parkierungsreglement besteht zurzeit nicht und ist aufgrund der geringen Anzahl an Parkfeldern im Gemeindebesitz auch nicht vorgesehen. Aus Sicht der Planungskommission ist nicht die Regelung, sondern der Vollzug problematisch.

Bei der Bushaltestelle Rottenschwil, Kapelle, bestehen Konflikte zwischen Parkierung und Bushaltestelle. Die Bushaltestelle dient als Wartebereich für den Bus der Linie Nr. 341, bevor der neue Kurs losfährt. Während der Bus wartet, können die Parkfelder nicht mehr genutzt werden, da deren Zu- und Ausfahrt vom Bus blockiert wird. Diese Problematik wird vom Kanton bestätigt. Eine Entflechtung der Nutzungen ist anzustreben.

Für den Naherholungsverkehr besteht an der Reuss beim Gasthaus Hecht ein grosses, gratis zugängliches Parkplatzangebot in der Landwirtschaftszone. Auch hier besteht eine Parkierungseinschränkung zwischen 24.00 Uhr und 04.00 Uhr, um das Übernachten und Wildcampieren zu unterbinden. Die Parkfelder befinden sich im Eigentum des Kantons. In Werd besteht kein entsprechendes Parkplatzangebot, da die Zufahrt zur Übersetzstelle Werd durch den Kanton in Rücksprache mit dem Militär geschlossen wurde.

In den letzten Jahren nahmen der Naherholungsverkehr und damit die Auslastung der Parkplätze stark zu. Der Druck auf die Parkierung beim Hecht wurde zusätzlich dadurch verstärkt, dass mehrere Gemeinden entlang der Reuss die Zugänglichkeit zu bisher gratis und uneingeschränkt verfügbaren Parkflächen einschränkten (bspw. Zugang in Fischbach-Göslikon).

Diese beiden Effekte führen gemeinsam mit der Schliessung der Zufahrt zur Übersetzstelle Werd zu einer zunehmenden Wildparkierung auf Landwirtschaftsflächen mit verschiedenen negativen Auswirkungen auf Erholungssuchende, Natur und Umwelt. Kritisch sind insbesondere Spitzentage an Wochenenden mit gutem Wetter und vielen Erholungssuchenden. Im Siedlungsgebiet ist der Handlungsbedarf, ausser im Gebiet Ziegelacker, geringer.

Auf fast allen Flurwegen im Kulturland sind Fahrverbote für Motorfahrzeuge signalisiert. Diese werden an Spitzentagen des Öfteren nicht eingehalten, viele Fahrzeuge parkieren in Bereichen mit (teilweisen) Fahrverboten im Kulturland, sobald die Parkierung beim Hecht voll ist. Die Kontrollaufsicht der Parkierung an der Reuss liegt bei der Regionalpolizei. Weitere Aspekte wie Littering und Campieren werden durch die Stiftung Reusstal abgedeckt, welche ebenfalls eine Aufsichtsfunktion innehat.

3.1.7 Lärm und Störfallvorsorge

Als Hauptlärmquelle, welche in der Planung berücksichtigt werden muss, gilt die Kantonsstrasse K358, wo die Immissionsgrenzwerte teilweise überschritten sind.

Die Konsultationskarte „Technische Gefahren“ bezeichnet die für die Raumplanung risikorelevanten Anlagen und legt die Konsultationsbereiche fest. Im Gemeindegebiet von Rottenschwil ist auf der Konsultationskarte lediglich die Kantonsstrasse K260 als Durchgangsstrasse ohne Konsultationsbereich aufgeführt.

3.2 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde Rottenschwil gehört dem Tarifverbund A-Welle an (vgl. Abbildung 7). Die Buslinie Nr. 245 verbindet Muri über fünf Haltestellen in Rottenschwil im Halbstundentakt mit Birmensdorf, in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich mit Zürich, Triemli und in den Abendstunden mit Zürich, Wiedikon. Die Linie Nr. 341 verbindet Wohlen über Rottenschwil mit einem Basisangebot mit Muri (11 Kurspaare pro Tag). Dadurch wird die öV-Gütekategorie D erreicht. Der Ortsteil Werd ist nur über Rottenschwil mit dem

The map shows the Hermetschwil railway station area. The main line runs from Hermetschwil to Unterlunkhofen, with branches to Rottenschwil, Bünzen, and Muri AG. The map includes station names, local roads, and landmarks. The map is color-coded with yellow for the main line and blue for branches. The map is oriented with North at the top.

Bisher sind keine Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, Stand 1. Januar 2020) ausgebaut. Aufgrund deren Lage an Kantonsstrassen ist der Kanton Aargau für die entsprechenden Anpassungen zuständig. Bei der Bushaltestelle Kapelle blockiert der Bus beim Halt die vorhandenen Parkplätze und schafft unübersichtliche Verhältnisse für die Verkehrsteilnehmenden.

3.3 Radverkehr

221011 RO KGV.docx

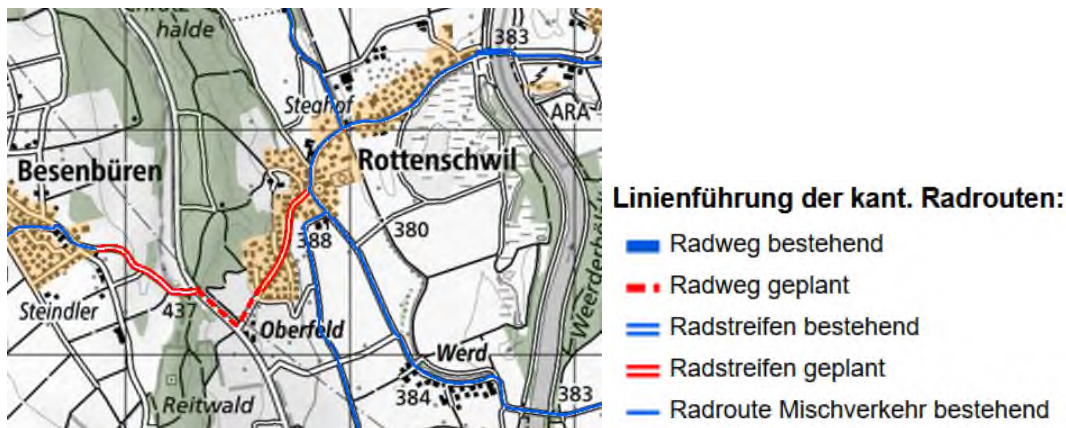


Abbildung 8 Kantonale Radrouten

Auf dem Dammweg Werd-Rottenschwil wurde zur Trennung von Fuss- und Radverkehr ein Velofahrverbot signalisiert. Auf der Hauptstrasse im Siedlungsgebiet ist die Sicherheit für den Radverkehr auf der Kantonsstrasse teilweise ungenügend (hohe Geschwindigkeiten, fehlende Markierung). Auf dem Verbindungsweg Rottenschwil – Werd – Oberlunkhofen wird der Radverkehr im Mischverkehr mit Tempo 80 geführt, was aufgrund der schmalen Verhältnisse ein Unfallrisiko darstellt.

Bei der Schule und dem Gasthaus Hecht bestehen Radabstellplätze, an den Bushaltestellen sind jedoch keine vorhanden. Die im Plan verzeichneten kommunalen Radrouten sind nicht offiziell signalisiert und verlaufen teilweise auf unbefestigten Flurwegen.

Im Rahmen des Projekts „Rottenschwil AO“ wird die Radroute R655 ausgebaut. Der Radfahrer wird auf der K358 von Rottenschwil auf den abgetrennten Radweg geleitet. Auf Höhe des Kreisel K260/K358 wird der Radweg zu einem Rad- und Gehweg. Ausserdem sind ab dort landwirtschaftliche Fahrzeuge auf dem Rad- und Gehweg erlaubt. Vor dem Kreisel K260/K359 trennt sich der landwirtschaftliche Verkehr vom Radweg ab und dieser wird als 2.50 m breiter Radweg weitergeführt. Bei der ersten Einmündung südlich des Kreisels trennen sich die Fahrspuren der Radfahrer. Der Fahrer aus der Richtung Besenbüren fährt an dieser Einmündung vom Mischverkehr auf den Radweg und der Radfahrer in Richtung Besenbüren quert die Strasse und wird danach auf den neuen Radstreifen geleitet.

3.4 Fussverkehr

Durch das Gemeindegebiet führen mehrere Wanderwege von kantonaler Bedeutung. Die Erhaltung der Wanderwege ist eine kantonale Aufgabe. Das kantonale Wanderwegnetz ist in der Nutzungsplanung angemessen zu berücksichtigen (Aargauer Weg und Reuss-Uferweg). Bei einer Aufhebung oder einem Unterbruch hat der Verursacher für Ersatz zu sorgen.

Fusswege im Allgemeinen sind durch die Gemeinde zu planen, anzulegen und zu unterhalten. Ihnen kommt eine entscheidende Erschliessungsfunktion verschiedenster Nutzungsgebiete zu. Die Darstellung der Fussverkehrsverbindungen als Netz und wichtiger Ziel- und Quellorte im Plan erlauben es, Netzlücken zu erkennen und entsprechende Massnahmen zu erarbeiten. Im Rahmen der Situationsanalyse wurden vier Netzlücken erkannt (siehe Teilplan Fussverkehr im Anhang).

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) beinhaltet die historischen Verkehrswege und Wegbegleiter (Wegkreuze, etc.). In den Teilplänen Fuss- und Radverkehr werden netzrelevante historische Verkehrswege mit Substanz oder viel Substanz orientierend dargestellt.

Die Fussgänger- und Schulwegsicherheit ist im Siedlungsgebiet gewährleistet. Insbesondere im Rebberg führt ein attraktives Fussverkehrsnetz rückseitig durch das Quartier zur Bushaltestelle. Einzig sichere Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrasse sind an drei Stellen nicht vorhanden (Zinsland, oberer Rebberg und beim Zieglerhaus). Ausserdem wird der Schulweg von Werd nach Rottenschwil im Mischverkehr auf einem schmalen Verbindungsweg mit Tempo 80 geführt.

3.5 Mobilitätsmanagement (MM)

Das MM umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die den Fuss- und Radverkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel sowie Carsharing bzw. die effiziente Nutzung des Autos fördern. Damit trägt es zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei. Dazu gehören Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie Koordination von Angeboten. Aktuell werden in Rottenschwil keine Massnahmen des Mobilitätsmanagements umgesetzt.

3.6 Strassenraum

Attraktive öffentliche Räume leisten einen wesentlichen Beitrag zur Standortqualität einer Gemeinde. Sie prägen einen Ort und schaffen Lebensqualität. Im kantonalen Richtplan Kapitel H4 wird dazu festgehalten: «Die öffentlichen Räume, Strassen, Plätze und Freiräume werden so aufgewertet, dass sie als multifunktionale Infrastruktur die Attraktivität der Siedlung unterstützen.» Die bedürfnis- und nutzergerechte Gestaltung von Strassenräumen ist damit eine zentrale Aufgabe.

Insbesondere die Kantonsstrasse K358 weist gestalterische Defizite auf. Die Kantonsstrasse dominiert das Ortsbild von Rottenschwil und weist aufgrund ihrer Dimensionierung und Gestaltung eine erhebliche Trennwirkung auf. Die Abzweigung nach Werd ist im Hinblick auf das vorhandene Verkehrsaufkommen stark überdimensioniert und bietet Potenzial für eine Aufwertung. Der südliche Ortseingang im Rebberg weist keine Quermöglichkeit für Fussgänger auf. Aufgrund der umgebenden Siedlungsstruktur ist eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Kantonsstrassen in Rottenschwil wünschenswert. Die wichtigsten Anforderungen an den Strassenraum sind:

- Verkehrssicherheit
- Verkehrsfluss für Durchgangsverkehr gewährleisten
- Verminderung der Trennwirkung
- Ortsbildverträgliche Gestaltung und Dimensionierung
- Schaffung von Freiflächen als Begegnungsort an der Abzweigung Werd
- Reduktion von versiegelten Flächen und Beschattung durch Grünräume zur Verminderung lokaler Hitzeinseln
- Hinderungsfreie Nutzung für alle Nutzergruppen

Die Quartierserschliessungsstrassen sind funktional gestaltet und im Mischverkehr geführt. Im Ziegelacker trennt eine Barriere die Wohn- und Gewerbenutzungen. Im Bereich der Wohnnutzungen wirkt die Erschliessungsstrasse überdimensioniert und bietet Potenzial für eine Aufwertung.

3.7 Abstimmung Landschaft und Verkehr

Für Grundsätze, Ziele und Handlungsanweisungen zum Thema Landschaft wird auf das beiliegende REL verwiesen (vgl. Abbildung 9).

Eine besonders sorgfältige Abstimmung zwischen Landschaft und Verkehr ist in der Gemeinde Rottenschwil an der Reuss beim Restaurant Hecht notwendig. Das Reusstal ist ein Erholungsraum von überregionaler Bedeutung mit Schwerpunkt auf dem Natur- und Landschaftserlebnis. Das dabei anfallende Verkehrsaufkommen sorgt für verschiedene Konflikte, insbesondere bei der Parkierung.

Ziel ist es gemäss REL daher, den Naherholungshotspot an der Reuss mit weiteren Ansprüchen (Verkehr, Ökologie, touristische Wertschöpfung, Landwirtschaft etc.) abzustimmen. Die Auswirkungen der Naherholungsgebiete auf Natur und Landschaft sind gering zu halten.



Für die detaillierte Analyse der Siedlungsentwicklung wird ebenfalls auf das beiliegende REL verwiesen (Abbildung 10). Die wichtigsten verkehrsrelevanten Ziele des REL sind:

- 221011_RO_KGV.docx

- Der Strassenraum der Hauptstrasse wird gestalterisch aufgewertet und sorgt durch angemessene Querungsmöglichkeiten für eine hohe Verkehrssicherheit.
- Die optische Verengung entlang der Hauptstrasse ist durch die Stellung der Gebäude im Unterabstand als charakteristisches Element des Dorfzentrums zu erhalten. Sie dient überdies der Senkung der Geschwindigkeiten und dem Erhöhen des Durchfahrtswiderstands.
- Die Ortseingänge sollen durch hohe Ansprüche an Neu- und Ersatzbauten bezüglich Einbettung in die Umgebung und architektonischer Qualität identitätsstiftend gestaltet werden.

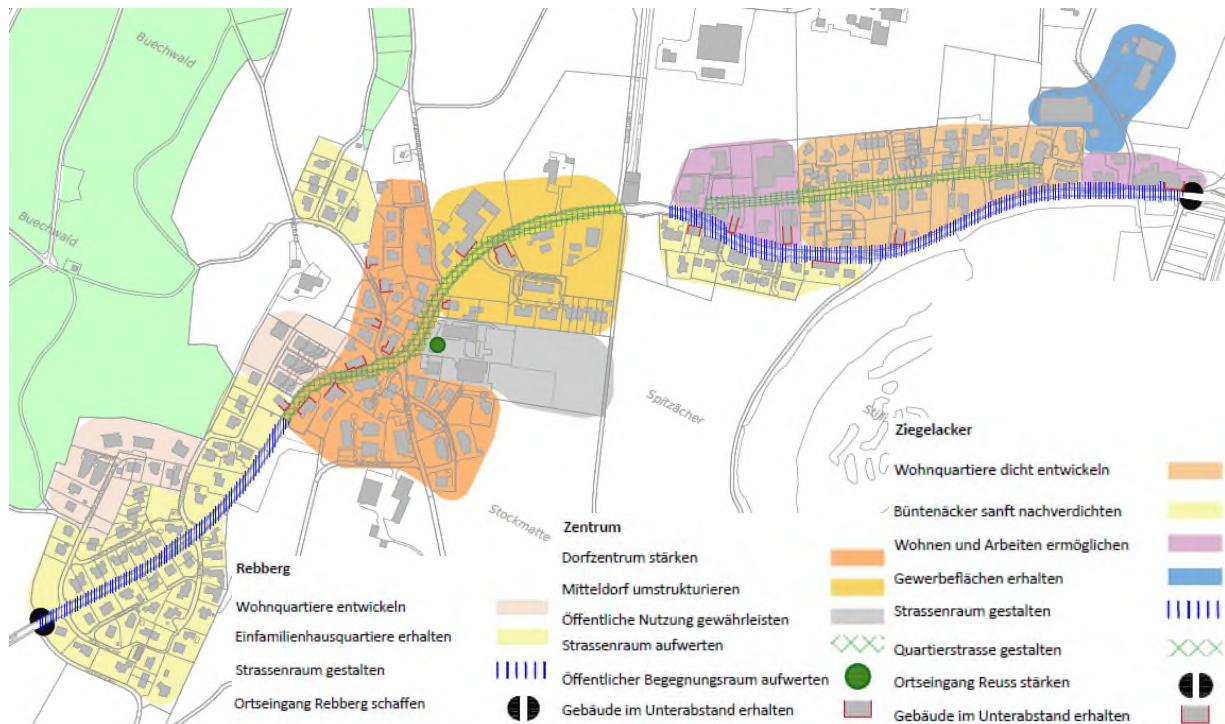


Abbildung 10 Konzeptplan Siedlung gemäss Räumlichem Entwicklungsleitbild

Abbildung 11 auf der nächsten Seite zeigt die unüberbauten Grundstücke in Rottenschwil (orange eingefärbt). Wie daraus ersichtlich wird, sind ausserhalb des Mitteldorfs sämtliche unüberbauten Grundstücke erschlossen.

Das Mitteldorf ist das zentrale Schlüsselgebiet für die künftige Entwicklung von Rottenschwil (rot umkreist). Weiter soll insbesondere das Quartier Ziegelacker hochwertig nach innen entwickelt werden (Handlungsgebiet, violett umkreist). Die weiteren unüberbauten Bauzonen sollen ebenfalls in der nächsten Planungsperiode entwickelt werden, sind aber für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr aufgrund ihrer Kleinräumigkeit von untergeordneter Bedeutung. Die grosse unüberbaute Fläche südlich des Mitteldorfs gehört zur Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und wird durch die Schule für Sport genutzt (schwarz umkreist).

Das Mitteldorf liegt an zentraler Lage direkt angrenzend an das Dorfzentrum. Sowohl das Mitteldorf als auch der Ziegelacker sind zweckmässig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (öV-Gütekategorie D). Die Gemeinde geht im Mitteldorf aufgrund der aktuellen Bauprojekte von einem starken Bevölkerungswachstum bis im Jahr 2040 um rund 150 bis 200 Personen aus. Dazu kommt die Entwicklung im Ziegelacker und der unbebauten Grundstücke (nochmals rund 150 bis 200 Personen). Dies entspricht insgesamt einer Zunahme von rund 40 % für die Gemeinde Rottenschwil. Der Quell- und Zielverkehr wird entsprechend ebenfalls zunehmen. Aufgrund des relativ hohen Durchgangsverkehrs (vgl. Kapitel 3.1.4) ist davon auszugehen, dass der aktuelle DTV nicht um denselben Prozentsatz steigen wird. Es wird von einer Verkehrszunahme auf der K358 von rund 10 % bis im Jahr 2040 ausgegangen (rund 600 zusätzliche tägliche Fahrten aufgrund der zusätzlichen Einwohner in Rottenschwil). Dies ist für das übergeordnete Strassennetz problemlos verkraftbar.

Die Anbindung des Ortsteils Werd ist insbesondere im Hinblick auf die dort vorgesehene sanfte Umstrukturierung im Bestand für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten.

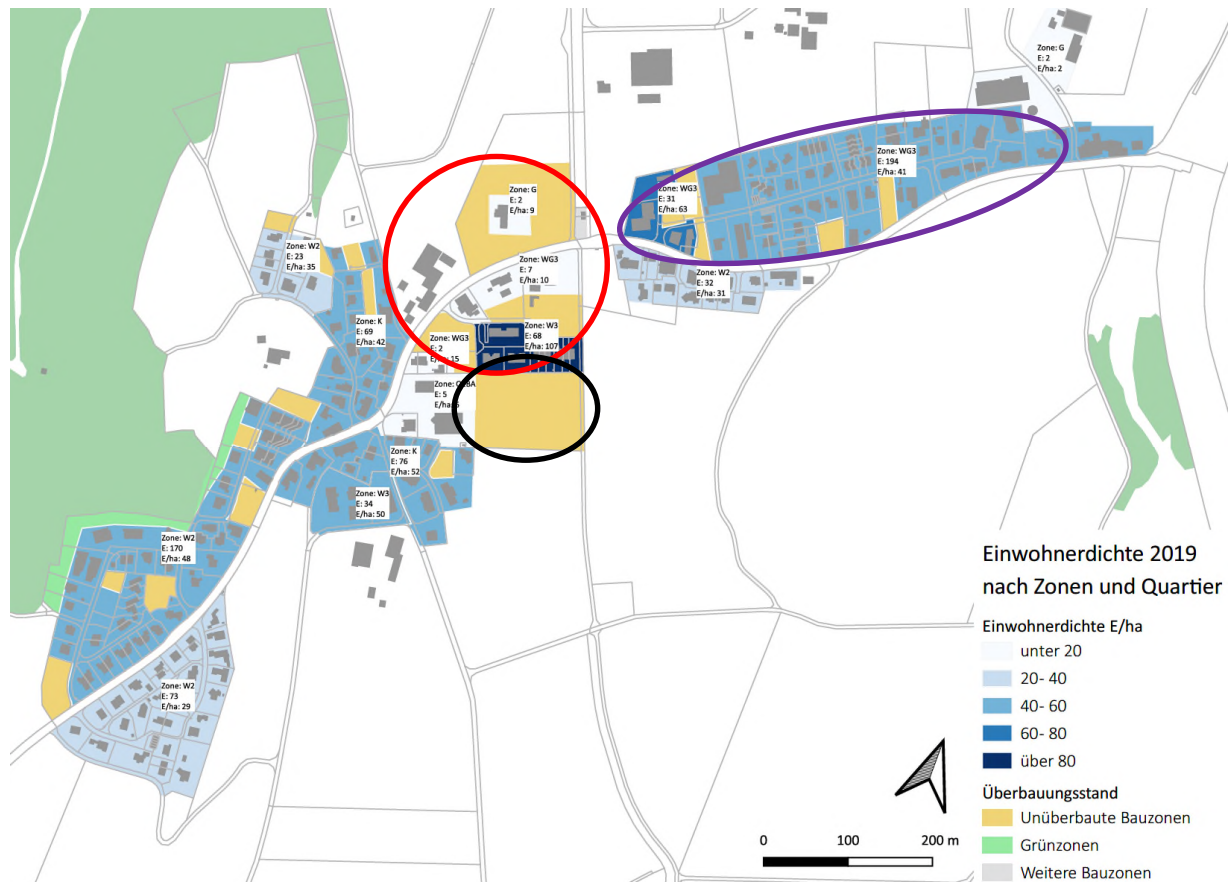


Abbildung 11 Einwohnerdichte 2019 und unüberbaute Flächen (orange Flächen)

3.9 Fazit

Abbildung 12 zeigt zusammengefasst die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zum Thema Verkehr innerhalb des Siedlungsgebiets. Die Themen Siedlung und Landschaft sind im REL abgehandelt.

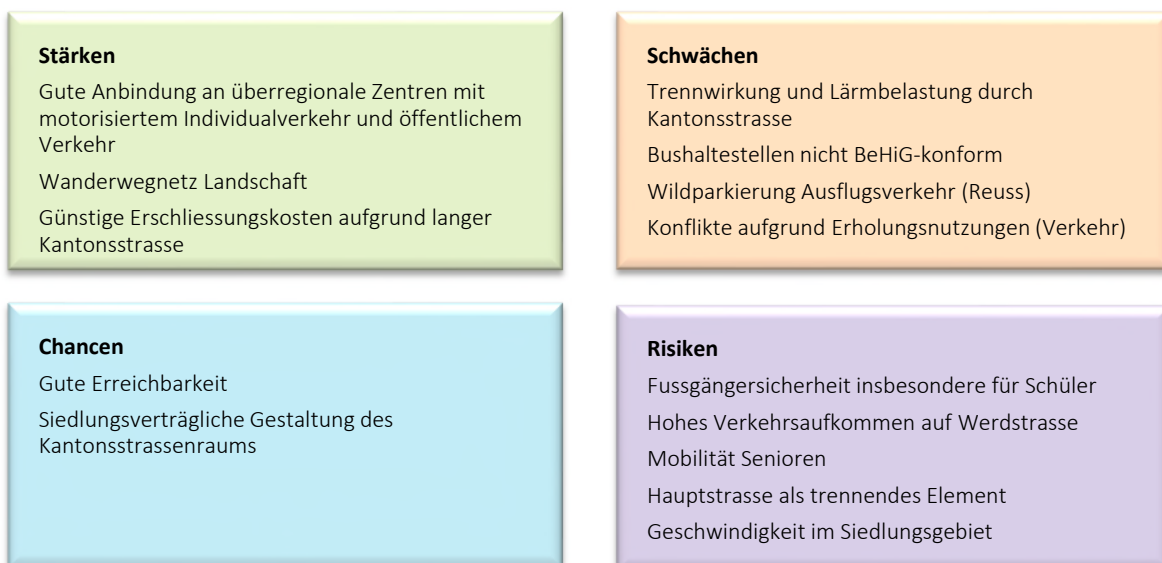


Abbildung 12 Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse

4 Ziele (Genehmigungsinhalt)

Kapitel 4 enthält die Ziele der Gemeinde Rottenschwil für die nächsten 10-15 Jahre zum Thema Verkehr. Sie basieren auf den übergeordneten Rahmenbedingungen in Kapitel 2 und der Analyse aus Kapitel 3. Zusätzlich wurden am 23. Mai 2019 ein Workshop zur Neugestaltung der Hauptstrasse, im März 2020 eine Schülerbefragung und am 14. September 2020 ein Workshop über Stärken und Schwächen sowie die gewünschte Entwicklung durchgeführt. Die dazugehörigen Massnahmenvorschläge werden in Kapitel 5 aufgezeigt.

A) Kantonsstrassen

K260
K358

A Die Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet werden sicher gestaltet. Die Strassenräume weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Kantonsstrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets gewährleisten sichere Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden.



A.1 Die Ortseingänge im Rebberg und bei der Reussbrücke werden durch geeignete gestalterische und bauliche Massnahmen erkenntlich, sorgfältig und attraktiv gestaltet und sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion.



A.2 Im Siedlungsgebiet widerspiegeln Gestaltung und Dimensionierung der Kantonsstrassen die Funktion des Strassenraumes, verbessern dessen Aufenthaltsqualität und berücksichtigen das Ortsbild. Der Strassenraum berücksichtigt die umliegenden Gebäude und Vorplätze so, dass die optische Verengung entlang der Hauptstrasse durch die Stellung der Gebäude im Unterabstand als charakteristisches Element des Dorfzentrums erhalten wird.



A.3 Im Zentrum wird der Strassenraum mit geeigneten gestalterischen und baulichen Massnahmen so gestaltet, dass für alle Verkehrsteilnehmenden angemessene Platzverhältnisse und eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet sind, tiefere Geschwindigkeiten und Lärmimmissionen angestrebt werden und eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht (Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit).



A.4 Entlang der Kantonsstrasse im Rebberg und im Ziegelacker wird der Strassenraum sicher und leicht verständlich markiert und gestaltet (z. B. Radstreifen, Mittelstreifen). Bauliche Massnahmen im Strassenraum (z. B. bestehende Lärmschutzwände) werden attraktiv gestaltet und wenn möglich begrünt.



A.5 Die Sanierungsplanung des Kantons berücksichtigt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen angrenzende Planungen und Bauprojekte im Siedlungsgebiet, insbesondere die Entwicklung des Gebiets Mitteldorfs (bspw. Masterplan, Gestaltungsplan).



A.6 Der Knoten Hauptstrasse/Werdstrasse/Hinterfeldstrasse wird unter Berücksichtigung der umgebenden Bebauungen und Grünräume neugestaltet und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden entsprechend dimensioniert. Durch geeignete Strassenbeläge oder Markierungen wird eine platzähnliche Situation geschaffen.



A.7 Der Knoten Hauptstrasse / Mohrentalstrasse wird so gestaltet, dass eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglicht wird und für den Fussverkehr sichere Quermöglichkeiten zur Verfügung stehen.



G.4 Für den Fussverkehr stehen im Siedlungsgebiet und an kritischen Punkten ausserhalb des Siedlungsgebiets (bspw. Am Knoten Hauptstrasse / Mohrentalstrasse) genügend, einfache, sichere und hindernisfreie Quermöglichkeiten zur Verfügung. Sie sorgen für eine hohe Verkehrssicherheit.



G.5 In Rottenschwil sind die Trottoirs im Hinblick auf die Fussgänger- und Schulwegsicherheit beidseitig zu überprüfen und wo notwendig und baulich machbar zu ergänzen oder auszubauen (z. B. im Rebberg).

B) Gemeindestrassen

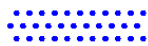


B Die Gemeindestrassen im besiedelten Gebiet sind siedlungsorientiert gestaltet und für alle hindernisfrei zugänglich. Die lokalen Verbindungswege sind zweckmässig und gut unterhalten.

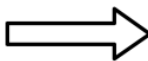
B.1 Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet sind so zu gestalten, dass sie zum langsam bzw. angemessen fahren animieren. Die Strassenräume sind durch bauliche und gestalterische Massnahmen sicher und lebenswert gestaltet. Zwischen Gemeindestrassen in den Ortsteilen gelten Rechtsvortritte als Norm.



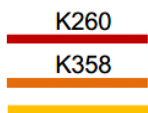
B.2 Das Ziegelackerfeld wird zu einer attraktiven Quartierstrasse mit siedlungsorientierten Strassenräumen umgestaltet, die zum Verweilen und Begegnen einlädt.



B.3 In Werd wird durch gezielte Markierungen und/oder bauliche Massnahmen eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht.



B.4 Das Mitteldorf wird rückwärtig über die Rütimattenstrasse oder über den bestehenden Direktanschluss in der Gewerbezone erschlossen.



B.5 Der Durchgangsverkehr ausserhalb des Siedlungsgebiets wird über die Kantonsstrassen geführt. Die Werdstrasse dient entsprechend als untergeordnete Verbindungsstrasse für den lokalen Verkehr. Sie wird unter Berücksichtigung der Anforderungen von Land- und Forstwirtschaft entsprechend dimensioniert sowie sicher und attraktiv gestaltet (z. B. Baumreihe in Kulturland). Um die Sicherheit insbesondere für den Schülerverkehr zu erhöhen, wird die Geschwindigkeit mit geeigneten Massnahmen reduziert.

C) Parkierung – Kommunal



C In Rottenschwil stehen genügend öffentliche Parkfelder für kommunale Infrastrukturen und private Parkfelder für Anwohner zur Verfügung.

C.1 In den Ortsteilen stehen genügend öffentliche und private Parkierungsmöglichkeiten für Anwohner und Besucher gemäss massgebenden VSS-Normen zur Verfügung. Parkfelder sind wenn möglich innerhalb der Gebäude anzuordnen. Vor der Mehrzweckanlage werden auf der Kantonsstrasse die Parkplätze so weit wie möglich erhalten.

C.2 Der öffentliche Raum in den Quartieren sowie Landwirtschaftsflächen sind vor unrechtmässigem Parkieren geschützt. Die Gemeinde setzt kommunal kurzfristige Massnahmen um, um die Signalisation und den Vollzug der Parkierung zu verbessern.

D) Parkierung – Regional



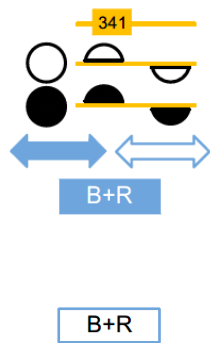
D Die Parkierung für den Freizeitverkehr wird regional koordiniert siedlungs- und landschaftsverträglich gestaltet und geregelt. Das Angebot an Parkfeldern für den Freizeitverkehr in Rottenschwil wird nicht erhöht.

D.1 Das heutige Parkfelderangebot für den motorisierten Individualverkehr in den Naherholungsgebieten wird erhalten. Parkfelder sind sickerungsfähig und begrünt gestaltet.

D.2 Der regionale Sachplan gemäss § 12a BauG mit einem (über-) regionalen Parkierungskonzept schafft für die Parkierung entlang der Reuss für alle Verkehrsteilnehmenden klare Verhältnisse (u. a. bezüglich Flächen, Zeitraum, Parkplatzbewirtschaftung, Zuständigkeiten, etc.).

D.3 Die Gemeinde und der Kanton als Grundeigentümer koordinieren ihre räumlichen Tätigkeiten entlang der Reuss und suchen beidseitig verträgliche Lösungen, um negative Auswirkungen der Naherholungssuchenden zu minimieren. Die Schaffung zusätzlicher Angebote für die Naherholung ist mit der Gemeinde abzusprechen.

E) Öffentlicher Verkehr



E Das bestehende Basisangebot des öffentlichen Verkehrs wird bezüglich Qualität und Quantität erhalten und bei Bedarf ausgebaut.

E.1 Bushaltestellen werden sicher, attraktiv und behindertengerecht gestaltet. Sie sind für alle Verkehrsteilnehmenden hindernisfrei zugänglich und bieten angemessene Parkierungsmöglichkeiten für den Radverkehr.

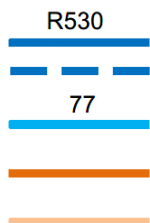
E.2 Die Gemeinde setzt sich beim Kanton und den Verkehrsanbietern für einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Verkehr ein.

E.3 Die Anbindung der Schüler aus Besenbüren an den öffentlichen Verkehr wird durch eine benutzerfreundliche und komfortable Bike+Ride-Anlage bei der Bushaltestelle «Rottenschwil, Abzweigung» verbessert.

E.4 Die Möglichkeiten neuer technischen Lösungen, die die Anbindung von Rottenschwil und Werd verbessern, werden laufend beobachtet und gegebenenfalls genutzt.

E.5 Die Bushaltestelle Rottenschwil, Kapelle wird in Koordination mit der Sanierung der Kantonsstrasse auf Grundlage eines Gesamtkonzepts neugestaltet. Die bestehenden Nutzungskonflikte werden entschärft (Bushaltestelle, Sanierung Kantonsstrasse, Parkierung, Begegnungsraum).

F) Radverkehr



F Radwege dienen als charakteristische und sichere verbindende Elemente zwischen den Ortsteilen und den Nachbargemeinden sowie im Kulturland.

F.1 Das Siedlungsgebiet, Freizeiteinrichtungen, Schulanlagen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind mit einem direkten, sicheren und attraktiven Fuss- und Radwegnetz verbunden.

F.2 Die Schulwege aus den einzelnen Ortsteilen dienen als prioritäre, sichere und durchlässige Verbindungen für den Rad- und Fussverkehr.

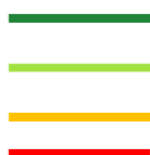
F.3 Die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete für den Fuss- und Radverkehr wird erhöht.

F.4 Auf der Werdstrasse wird die Verkehrssicherheit für Radfahrer innerhalb und ausserhalb der Ortsteile durch gestalterische oder bauliche Massnahmen verbessert.

F.5 Gut zugängliche Abstellplätze für Fahrräder / Mofas stehen in genügender Anzahl zur Verfügung, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen (Schule und Gemeindehaus, Bushaltestellen).

B+R B+R

G) Fussverkehr



G Fuss- und Wanderwege dienen als charakteristische Elemente im Kulturland und verbinden die Quartiere im Siedlungsgebiet sicher und hindernisfrei.

G.1 Bestehende und künftige Fusswege im Siedlungsgebiet sollen direkt und sicher ins Zentrum führen und Quartiere untereinander verbinden. Das bestehende, dichte Fusswegnetz im Siedlungsgebiet wird erhalten und leicht verständlich markiert bzw. beschildert, insbesondere auf Schulwegen.

G.2 Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebietes sind punktuell im Hinblick auf Sicherheit und Gestaltung aufzuwerten und zu ergänzen. Fusswege werden natürlich und nutzungsgerecht gepflegt.

G.3 An der Reuss werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton, den Regionalplanungsverbänden, der Stiftung Reusstal, den umliegenden Gemeinden und weiteren relevanten Institutionen geeignete Massnahmen zur Verkehrslenkung der touristischen Besucherströme umgesetzt, um die Zugänglichkeit für den Fuss- und Rad-

verkehr zu verbessern und negative Auswirkungen zu minimieren. Nutzungskonflikte werden durch Entflechtung und klare Markierungen gelöst.



G.4 Für den Fussverkehr stehen im Siedlungsgebiet und an kritischen Punkten ausserhalb des Siedlungsgebiets (bspw. Am Knoten Hauptstrasse / Mohrentalstrasse) genügend, einfache, sichere und hindernisfreie Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Sie sorgen für eine hohe Verkehrssicherheit.



G.5 In Rottenschwil sind die Trottoirs im Hinblick auf die Fussgänger- und Schulwegsicherheit beidseitig zu überprüfen und wo notwendig und baulich machbar zu ergänzen oder auszubauen (z. B. im Rebberg).

H) Mobilitätsmanagement

H Die Bevölkerung von Rottenschwil ist über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements informiert und wählt ihre Mobilitätsformen optimal.

H.1 Die Gemeinde informiert und sensibilisiert ihre Bevölkerung gezielt über verschiedene Kommunikationskanäle (z. B. Aushang, Website). Gezielte Anreize und Aktionen sind zu prüfen.

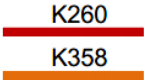
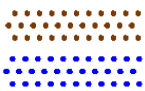
Ziele gemäss Ziffer 4 vom Departementsvorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt am:

9.1.2023

5 Massnahmen

Die nachfolgenden Massnahmenblätter umfassen konkrete Handlungsanweisungen für die in Kapitel 4 beschriebenen Ziele und Teilziele. Sie sind räumlich konkret in den dazugehörigen Teilplänen des KGV bezeichnet und zeitlich priorisiert.

A) Motorisierter Individualverkehr – Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen

	A Die Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet werden sicher gestaltet. Die Strassenräume weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Kantonsstrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets gewährleisten sichere Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden.
	A.1 Die Ortseingänge im Rebberg und bei der Reussbrücke werden durch geeignete gestalterische und bauliche Massnahmen erkenntlich, sorgfältig und attraktiv gestaltet und sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion.
	A.2 Im Siedlungsgebiet widerspiegeln Gestaltung und Dimensionierung der Kantonsstrassen die Funktion des Strassenraumes, verbessern dessen Aufenthaltsqualität und berücksichtigen das Ortsbild. Der Strassenraum berücksichtigt die umliegenden Gebäude und Vorplätze so, dass die optische Verengung entlang der Hauptstrasse durch die Stellung der Gebäude im Unterabstand als charakteristisches Element des Dorfzentrums erhalten wird.
	A.3 Im Zentrum wird der Strassenraum mit geeigneten gestalterischen und baulichen Massnahmen so gestaltet, dass für alle Verkehrsteilnehmenden angemessene Platzverhältnisse und eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet sind, tiefere Geschwindigkeiten und Lärmimmissionen angestrebt werden und eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht (Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit).
	A.4 Entlang der Kantonsstrasse im Rebberg und im Ziegelacker wird der Strassenraum sicher und leicht verständlich markiert und gestaltet (z. B. Radstreifen, Mittelstreifen). Bauliche Massnahmen im Strassenraum (z. B. bestehende Lärmschutzwände) werden attraktiv gestaltet und wenn möglich begrünt.
	A.5 Die Sanierungsplanung des Kantons berücksichtigt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen angrenzende Planungen und Bauprojekte im Siedlungsgebiet, insbesondere die Entwicklung des Gebiets Mitteldorfs (Masterplan, Gestaltungsplan).
	A.6 Der Knoten Hauptstrasse/Werdstrasse/Hinterfeldstrasse wird unter Berücksichtigung der umgebenden Bebauungen und Grünräume neugestaltet und den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden entsprechend dimensioniert. Durch geeignete Strassenbeläge oder Markierungen wird eine platzähnliche Situation geschaffen.
	A.7 Der Knoten Hauptstrasse / Mohrentalstrasse wird so gestaltet, dass eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglicht wird und für den Fussverkehr sichere Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.
	G.4 Für den Fussverkehr stehen im Siedlungsgebiet und an kritischen Punkten ausserhalb des Siedlungsgebiets (bspw. Am Knoten Hauptstrasse / Mohrentalstrasse) genügend, einfache, sichere und hindernisfreie Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Sie sorgen für eine hohe Verkehrssicherheit.
	G.5 In Rottenschwil sind die Trottoirs im Hinblick auf die Fussgänger- und Schulwegsicherheit beidseitig zu überprüfen und wo notwendig und baulich machbar zu ergänzen oder auszubauen (z. B. im Rebberg).
Massnahmen	- Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) - Zielführende Markierung, Gestaltung und Dimensionierung der Verkehrsanlagen und des öffentlichen Strassenraums, insb. Knoten Hauptstrasse / Werdstrasse / Hinterfeldstrasse und Hauptstrasse / Mohrentalstrasse. - Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit im Zentrum mit geeigneten Massnahmen umsetzen (z. B. optische Verengung der Fahrbahn, Reduktion der gefahrenen Ge-

	schwindigkeit auf rund 30 km/h auf Hauptstrasse). - Prüfung flächiger Querungsmöglichkeiten am Knoten Hauptstrasse / Werdstrasse / Hinterfeldstrasse und einer Erweiterung des angrenzenden Begegnungsraums. - Klar markierte Rechtsvortritte an den Einmündungen Werdstrasse / Hauptstrasse (K 358) und Hinterfeldstrasse / Hauptstrasse (K 358), Erstellung einer Sicherheitsstudie - Erstellung von Trottoirs und sicheren Querungsmöglichkeiten gemäss Plan Fussverkehr, insbesondere im Rahmen der Neuentwicklung im Mitteldorf. - Markierung eines vom motorisierten Individualverkehr separierten Radstreifens auf der Hauptstrasse (bspw. mit flächiger roter Farbe). - Zielführende Markierungen und/oder bauliche Massnahmen (z. B. Einfahrtsbremsen) an Ortsteingängen. - Konzeptioneller Einbezug angrenzender Planungen und Bauprojekte in die Sanierungsplanung (bspw. Masterplan und vorgesehener Gestaltungsplan Mitteldorf). - Sicherung von Gebäuden im Unterabstand (Gebäude mit Volumenschutz oder Baulinien) im Rahmen eines Gestaltungs- oder Ergänzungsplans - Gespräche mit Nachbargemeinden bezüglich Belastung / Umfahrung.
Zeithorizont	- Start der Bearbeitung rund 4 Jahre vor Umsetzung mit BGK - Umsetzung ab 2025
Zuständigkeit	- Federführung: Kanton Aargau (BVU) - Weitere Beteiligte: Gemeinde Rottenschwil, Grundeigentümer
Varianten / Alternativen	- Etappierung - Zeitliche Verschiebung
Referenzbeispiele	- Mögliche Fussgängerquerung im Rebberg/Ziegelacker (Quelle: Metron AG)



- Mögliche flächige Querungen im Zentrum/Mitteldorf (Quelle: Kanton Aargau/BVU)



- Kreisel Niederrohrdorf (Quelle: Visualisierung ZVG)



Koordination	- Überprüfung und gegebenenfalls Sanierung der gemeindeeigenen Werkleitungen - Sichere, attraktive und behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestellen. - Gestaltung und Sanierung Einfahrt Werdstrasse - Entwicklung Mitteldorf (Umstrukturierung, siehe REL)
Umsetzung / nächste Schritte	- Markierung Rechtsvortritte an den Einmündungen Werdstrasse / Hauptstrasse (K 358) und Hinterfeldstrasse / Hauptstrasse (K 358), Erstellung Sicherheitsstudie

- Antrag an Kanton, die Sanierung der Kantonsstrasse K 358 vorzuziehen.
- Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der kantonalen Sanierungsplanung mit einem geeigneten Verfahren (z. B. Betriebs- und Gestaltungskonzept) in Koordination mit den kantonalen Fachstellen und weiteren Planungen
- Die verschiedenen Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen an die Strassenraumgestaltung sind detailliert zu eruieren und zu berücksichtigen.

Finanzierung - Gemäss zu erarbeitendem Kostenschlüssel und nachfolgenden Planungen.

B) Motorisierter Individualverkehr – Sanierung Gemeindestrassen



B Die Gemeindestrassen im besiedelten Gebiet sind siedlungsorientiert gestaltet und für alle hindernisfrei zugänglich. Die lokalen Verbindungswege sind zweckmässig und gut unterhalten.

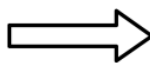
B.1 Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet sind so zu gestalten, dass sie zum langsam bzw. angemessen fahren animieren. Die Strassenräume sind durch bauliche und gestalterische Massnahmen sicher und lebenswert gestaltet. Zwischen Gemeindestrassen in den Ortsteilen gelten Rechtsvortritte als Norm.



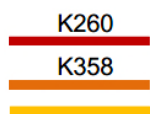
B.2 Das Ziegelackerfeld wird zu einer attraktiven Quartierstrasse mit siedlungsorientierten Strassenräumen umgestaltet, die zum Verweilen und Begegnen einlädt.



B.3 In Werd wird durch gezielte Markierungen und/oder bauliche Massnahmen eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht.



B.4 Das Mitteldorf wird rückwärtig über die Rütimattenstrasse oder über den bestehenden Direktanschluss in der Gewerbezone erschlossen.



B.5 Der Durchgangsverkehr ausserhalb des Siedlungsgebiets wird über die Kantonsstrassen geführt. Die Werdstrasse dient entsprechend als untergeordnete Verbindungsstrasse für den lokalen Verkehr. Sie wird unter Berücksichtigung der Anforderungen von Land- und Forstwirtschaft entsprechend dimensioniert sowie sicher und attraktiv gestaltet (z. B. Baumreihe in Kulturland). Um die Sicherheit insbesondere für den Schülerverkehr zu erhöhen, wird die Geschwindigkeit mit geeigneten Massnahmen reduziert.



F.4 Auf der Werdstrasse wird die Verkehrssicherheit für Radfahrer innerhalb und ausserhalb der Ortsteile durch gestalterische oder bauliche Massnahmen verbessert.

Massnahmen - Sanierung Werdstrasse von Einfahrt Hauptstrasse in Rottenschwil bis zur Gemeindegrenze Oberlunkhofen
- Zielführende Markierung, Gestaltung und Dimensionierung unter Berücksichtigung der Anforderungen von Land- und Forstwirtschaft
- Neugestaltung der Einfahrt in Hauptstrasse
- Prüfung von Tempo 30-Zonen in Rottenschwil und Werd
- Prüfung von Tempo 50 ausserorts (vgl. Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979)
- Markierung der Rechtsvortritte in Werd, Prüfung überfahrbares Trottoir
- Markierung eines Radstreifens zwischen den Ortsteilen und bei Einfahrt Hausmattweg
- Prüfung Aufhebung Barriere / Tempo 30-Zone im Ziegelackerfeld
- Neugestaltung der Parkplätze vor der Mehrzweckanlage zugunsten eines öffentlich erlebbaren Raums

Zeithorizont - Etappiert, erste Phase ab 2021 (Werdstrasse Ortsteil Rottenschwil)

Zuständigkeit - Gemeinde Rottenschwil

Varianten / Alternativen - Aufbau Erhaltungsmanagement

Referenzbeispiel - Mögliche Ortsdurchfahrt Werd (Quelle: Kanton Aargau/BVU)



Koordination	- Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen - Aufgaben und Finanzplan 2021 – 2025 - Investitionsprogramm 2021 – 2031
Umsetzung / nächste Schritte	- Konsultativumfrage der Bevölkerung in Werd und in Ziegelacker über Tempo 30 - Bei positiver Rückmeldung: Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) - Sanierung Werdstrasse im Ortsteil Rottenschwil - Planung des mittel- und langfristigen Sanierungsbedarfs der Gemeindestrassen
Finanzierung	- Sanierung Werdstrasse Ortsteil Rottenschwil gemäss Beschluss Gemeindeversammlung bzw. Urnenabstimmung - Gemäss Schätzungen im Aufgaben- und Finanzplan 2021 – 2025 sowie Investitionsprogramm 2021 - 2031.

C) Parkierung – Kommunal



C *In Rottenschwil stehen genügend öffentliche Parkfelder für kommunale Infrastrukturen und private Parkfelder für Anwohner zur Verfügung.*

C.1 In den Ortsteilen stehen genügend öffentliche und private Parkierungsmöglichkeiten für Anwohner und Besucher gemäss massgebenden VSS-Normen zur Verfügung. Parkfelder sind wenn möglich innerhalb der Gebäude anzuordnen. Vor der Mehrzweckanlage werden auf der Kantonsstrasse die Parkplätze so weit wie möglich erhalten.

C.2 Der öffentliche Raum in den Quartieren sowie Landwirtschaftsflächen sind vor unrechtmässigem Parkieren geschützt. Die Gemeinde setzt kommunal kurzfristige Massnahmen um, um die Signalisation und den Vollzug der Parkierung zu verbessern.

Massnahmen	- Die Vorschriften bezüglich Parkfelderanzahl und –anordnung sind im Rahmen der Nutzungsplanung anhand der massgebenden VSS-Normen zielgerichtet zu überprüfen (bspw. Mindestanzahl Parkfelder bei MFH, Integration in Gebäude). Eine pauschale Erhöhung der Parkfelderzahl ist nicht vorgesehen. - Bei Überbauungen mit Mehrfamilienhäusern sind die Vorschriften zur Parkierung von Velos und Kinderwagen im Rahmen der Nutzungsplanung zu überprüfen. - In den Zonenvorschriften der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ist eine genügende Anzahl öffentlicher Parkplätze sicherzustellen. - Die Gemeinde setzt nachfolgende kurzfristigen Massnahmen um: - Prüfung und allenfalls Ergänzung der Signalisation von (Teil-)Fahrverboten im Kulturland - Prüfung und allenfalls Signalisation mit Parkverbotstafeln in von Wildparkieren betroffenen Gebieten im Siedlungsgebiet und im Kulturland, wo kein (Teil-)Fahrverbot besteht - Prüfung von Markierungen von Parkfeldern im Ziegelacker - Die Gemeinde verbessert den Vollzug von unrechtmässigem Parkieren in Zusammenarbeit mit der Regionalpolizei und der Stiftung Reusstal und bietet gegebenenfalls Unterstützung (bspw. Kontrolle durch Gemeindemitarbeitende mit Weiterleitung an Polizei).
------------	--

	- Bei der Entsorgungsstelle Werdstrasse sowie entlang der Reuss bei Werd ist eine zweckmässige Parkierungsregelung und/oder -signalisation zu prüfen. Möglichkeiten sind die Markierung von Parkfeldern oder aber die Signalisation eines Parkverbots.
Zuständigkeit	- Federführung: Gemeinde Rottenschwil - Weitere Beteiligte: Regionalpolizei, Stiftung Reusstal
Umsetzung / nächste Schritte	- Anpassung der BNO-Vorschriften im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung - Anpassung der Signalisation im Gemeindegebiet

D) Parkierung – Regional



D Die Parkierung für den Freizeitverkehr wird regional koordiniert siedlungs- und landschaftsverträglich gestaltet und geregelt. Das Angebot an Parkfeldern für den Freizeitverkehr in Rottenschwil wird nicht erhöht.

D.1 Das heutige Parkfelderangebot für den motorisierten Individualverkehr in den Naherholungsgebieten wird erhalten. Parkfelder sind sickerungsfähig und begrünt gestaltet.

D.2 Ein regionaler Sachplan gemäss § 12a BauG mit einem (über-) regionalen Parkierungskonzept schafft für die Parkierung entlang der Reuss für alle Verkehrsteilnehmenden klare Verhältnisse (u. a. bezüglich Flächen, Zeitraum, Parkplatzbewirtschaftung, Zuständigkeiten, etc.).

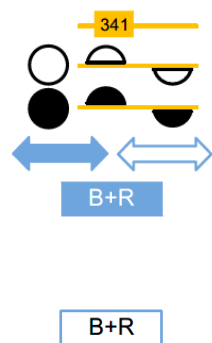
D.3 Die Gemeinde und der Kanton als Grundeigentümer koordinieren ihre räumlichen Tätigkeiten entlang der Reuss und suchen beidseitig verträgliche Lösungen, um negative Auswirkungen der Naherholungssuchenden zu minimieren. Die Schaffung zusätzlicher Angebote für die Naherholung ist mit der Gemeinde abzusprechen.

G.3 An der Reuss werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton, den Regionalplanungsverbänden, der Stiftung Reusstal, den umliegenden Gemeinden und weiteren relevanten Institutionen geeignete Massnahmen zur Verkehrslenkung der touristischen Besucherströme umgesetzt, um die Zugänglichkeit für den Fuss- und Radverkehr zu verbessern und negative Auswirkungen zu minimieren. Nutzungskonflikte werden durch Entflechtung und klare Markierungen gelöst.

Massnahmen	- In Kooperation mit allen Beteiligten wird ein regionaler Sachplan, in zweiter Priorität ein überregionalen Parkierungskonzept für die Reuss erstellt. Darin sind folgende Aspekte vertieft zu prüfen: - Erfassung bestehendes Parkplatzangebot inkl. Auslastung (Monitoring) - Bündelung des bestehenden Parkplatzangebots - Ersatzparkplätze für Spitzenzeiten (z.B. Firmen, Gemeindeflächen), Überlaufkonzept - Zonierung im Rahmen der Nutzungsplanung - Einheitliche Parkplatzbewirtschaftung - Parkleitsystem mit Verkehrsmonitoring, inkl. Infoanzeigen, Signalisation - Verkehrslenkung / Verkehrsdienst / Mobilitätsmanagement - Besucherlenkung durch Signalisation und Markierungen - Information / Sensibilisierung der Bevölkerung - Prüfung von Sharingsystemen - Prüfung von Anreizen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs - Prüfung einer erneuten Öffnung des Parkplatzes Werd in Zusammenarbeit mit dem Militär. - Entflechtung von Erholungsnutzung und Naturschutz (z.B. Signalisation Wege, Sperrung Trampelpfade) - Abstimmung sämtlicher Nutzungs- und Interessenansprüche - Die Anbindung des Erholungsgebiets an der Reuss wird für den Fuss- und Radverkehr durch zielführende Massnahmen verbessert.
Zeithorizont	- Innert fünf Jahren

Zuständigkeit	- Federführung: Gemeinde Rottenschwil und weitere Anliegergemeinden an Reuss - Weitere Beteiligte: Kanton Aargau (Regierungsrat; BVU, u. a. ARE, AVK, ALG, Funktion als Eigentümer), Regionalplanungsverbände Oberes Freiamt und Mutschellen-Reusstal-Kelleramt, Stiftung Reusstal, Kanton Zürich
Varianten / Alternativen	- Kommunale Lösung - keine Koordination mit Nachbargemeinden und Region - Regionales Konzept (auf Stufe Regionalplanungsverband) – nicht verbindlich
Koordination	- Kommunale Sanierungsplanung - Koordination mit weiteren Beteiligten - Kantonaales Erholungslenkungskonzept 2005 - Konzept Erholung und Landschaft Region Mutschellen-Reusstal-Kelleramt 2019
Umsetzung / nächste Schritte	- Erstellung Parkierungskonzept bzw. regionaler Sachplan
Finanzierung	- Gemäss zu erarbeitendem regionalen Sachplan / Parkierungskonzept - Ein finanzieller Beitrag durch den Kanton wird geprüft (bspw. Dekretsbeitrag, Beiträge gemäss Mehrwertabgabeverordnung)

E1) ÖV – Anbindung an den öffentlichen Verkehr



E Das bestehende Basisangebot des öffentlichen Verkehrs wird bezüglich Qualität und Quantität erhalten und bei Bedarf ausgebaut.

E.1 Bushaltestellen werden sicher, attraktiv und behindertengerecht gestaltet. Sie sind für alle Verkehrsteilnehmenden hindernisfrei zugänglich und bieten angemessene Parkierungsmöglichkeiten für den Radverkehr.

E.2 Die Gemeinde setzt sich beim Kanton und den Verkehrsanbietern für einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Verkehr ein.

E.3 Die Anbindung der Schüler aus Besenbüren an den öffentlichen Verkehr wird durch eine benutzerfreundliche und komfortable Bike+Ride-Anlage bei der Bushaltestelle «Rottenschwil, Abzweigung» verbessert.

E.4 Die Möglichkeiten neuer technischen Lösungen, die die Anbindung von Rottenschwil und Werd verbessern, werden laufend beobachtet und gegebenenfalls genutzt.

E.5 Die Bushaltestelle Rottenschwil, Kapelle wird in Koordination mit der Sanierung der Kantonsstrasse auf Grundlage eines Gesamtkonzepts neugestaltet. Die bestehenden Nutzungskonflikte werden entschärft (Bushaltestelle, Sanierung Kantonsstrasse, Parkierung, Begegnungsraum).

Massnahmen	- Die Bushaltestelle Kapelle wird auf Grundlage eines Gesamtkonzepts zielführend saniert. Ein Fahrbahnhof und eine Verlagerung des fahrplanbedingten Warteorts des Busses weg von der Mehrzweckanlage ist dabei zu prüfen. - Die Bushaltestelle Abzweigung wird im Rahmen des Projekts „Rottenschwil AO“ behindertengerecht gestaltet. Es werden Personenunterstände realisiert. - Parkierungsmöglichkeiten für Velos und Mofas an Bushaltestellen werden erstellt und unterhalten (Bike + Ride), insbesondere an den Haltestellen Kapelle und Abzweigung. Für letztere ist die Gemeinde Besenbüren federführend, die Abstellplätze sind benutzerfreundlich und komfortabel (gedeckt) auszustatten.
Zeithorizont	- Parallel zu Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen und dem Projekt „Rottenschwil AO“
Zuständigkeit	- Federführung: Kanton Aargau (BVU) - Weitere Beteiligte: Gemeinden Rottenschwil, Besenbüren
Varianten / Alternativen	- Keine (Pflicht, Behindertengleichstellungsgesetz bis Ende 2023 umzusetzen)
Koordination	- Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen - Aufwertung Fuss- und Radverkehr

Umsetzung / nächste Schritte	- Sanierung der Bushaltestellen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Stellen.
Finanzierung	- Gemäss zu beantragendem Kredit Gemeindeversammlung

F1) / G2) FRV – Aufwertung Fuss- und Radverkehr

	F Radwege dienen als charakteristische und sichere verbindende Elemente zwischen den Ortsteilen und den Nachbargemeinden sowie im Kulturland. G Fuss- und Wanderwege dienen als charakteristische Elemente im Kulturland und verbinden die Quartiere im Siedlungsgebiet sicher und hindernisfrei.
	F.1 Das Siedlungsgebiet, Freizeiteinrichtungen, Schulanlagen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind mit einem direkten, sicheren und attraktiven Fuss- und Radwegnetz verbunden.
	F.2 Die Schulwege aus den einzelnen Ortsteilen dienen als prioritäre, sichere und durchlässige Verbindungen für den Rad- und Fussverkehr.
	F.3 Die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete für den Fuss- und Radverkehr wird erhöht.
	F.6 Gut zugängliche Abstellplätze für Fahrräder / Mofas stehen in genügender Anzahl zur Verfügung, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen (Schule und Gemeindehaus, Bushaltestellen).
	G.1 Bestehende und künftige Fusswege im Siedlungsgebiet sollen direkt und sicher ins Zentrum führen und Quartiere untereinander verbinden. Das bestehende, dichte Fusswegnetz im Siedlungsgebiet wird erhalten und leicht verständlich markiert bzw. beschildert, insbesondere auf Schulwegen.
	G.2 Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebietes sind punktuell im Hinblick auf Sicherheit und Gestaltung aufzuwerten und zu ergänzen. Fusswege werden natürlich und nutzungsgerecht gepflegt.
	Massnahmen - Die Schulwege aus den einzelnen Quartieren sind prioritär als sichere Verbindungen zu verbessern und ergänzen. - Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen und Arealüberbauungen wird das Fusswegnetz gezielt erweitert. - Die Erstellung von Fuss- und Radwegen wird mit den angrenzenden Gemeinden und Regionen abgestimmt. - Das Fusswegnetz im Ortsteil Rottenschwil wird insbesondere auf Schulwegen klar markiert (andere Farbe, «Aargauer Trottoir» o. ä.). - Im Rahmen der Nutzungsplanung ist eine genügende Anzahl und Qualität an Abstellplätzen für Fahrräder und Mofas sicherzustellen.
	Zeithorizont - Parallel zur Sanierung der Kantonsstrassen und der Entwicklung Mitteldorf (vgl. REL)
	Zuständigkeit - Federführung: Gemeinde Rottenschwil
Varianten / Alternativen	- Etappierung, Verzicht auf einzelne Massnahmen
Koordination	- Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen - Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) - Parkierungs- und Erschliessungskonzept Reuss
Umsetzung / nächste Schritte	- Festlegung geeigneter Vorschriften im Rahmen der Nutzungsplanung - Markierung Schulwege im Ortsteil Rottenschwil
Finanzierung	- Gemäss zu beantragendem Kredit Gemeindeversammlung

6 Wirkungskontrolle

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

- Periodisch (fünffährlich) einzelne Geschwindigkeitsmessungen kombiniert mit Verkehrszählungen in den Gemeindestrassen
- Jährlich Geschwindigkeitskontrollen kombiniert mit Verkehrszählungen entlang der Hauptstrasse
- Jährliche Auswertung der polizeilich registrierten Unfälle
- Laufende Erfassung von Beobachtungen durch Behörden und Hinweisen aus der Bevölkerung

7 Verfahren / Regionale Abstimmung

Nach der Verabschiedung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr durch den Gemeinderat wurden die Entwürfe zur Vorprüfung beim Kanton Aargau eingereicht. Gleichzeitig wurden die Entwürfe auch den Regionalplanungsverbänden Oberes Freiamt und Mutschellen-Reusstal-Kelleramt zur Stellungnahme zugestellt.

Am 28. September 2021 erfolgte eine vorläufige Beurteilung der Abteilung Verkehr des Kantons Aargau zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr. Der Regionalplanungsverband Mutschellen-Reusstal-Kelleramt nimmt mit Schreiben vom 22. Juni 2021 zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr Stellung, der Regionalplanungsverband Oberes Freiamt mit Schreiben vom 22. November 2021. Die Regionalplanungsverbände stützen die Ziele des KGV ausdrücklich. Die in den Rückmeldungen aufgeführten Punkte wurden aufgenommen und wo zweckmässig bereinigt.

Anschliessend wurde die Bevölkerung von Rottenschwil informiert und zur Mitwirkung gemäss § 3 BauG eingeladen. Das Mitwirkungsverfahren gibt allen die Möglichkeit, Fragen und Begehren zu stellen. Das Mitwirkungsverfahren zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) der Gemeinde Rottenschwil erfolgte vom 13. Juni 2022 bis zum 31. Juli 2022. Am 15. Juni 2022 wurde die interessierte Bevölkerung anlässlich einer Orientierungsveranstaltung über die wesentlichen Inhalte der Planung informiert. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens ist eine Mitwirkungseingabe eingegangen. Es resultierten keine wesentlichen Anpassungen des KGV. Parallel zur Umsetzung der Mitwirkungseingabe wurde der KGV auf den Kommunalen Gesamtplan Verkehr der Nachbargemeinde Besenbüren abgestimmt.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr wurde am 11. Oktober 2022 vom Gemeinderat beschlossen, wird anschliessend vom Departementsvorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt und dient als behördenverbindliche Grundlage für die nachfolgende Revision der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland.

Anhang 1: Teilpläne Kommunalen Gesamtplan Verkehr

- A Teilplan Fussverkehr
- B Teilplan Radverkehr
- C Teilplan öffentlicher Verkehr
- D Teilplan motorisierter Individualverkehr

KANTON AARGAU



GEMEINDE
ROTTENSCHWIL

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Teilplan Fussverkehr

Masstab 1 : 5'000



KIP
SIEDLUNGSPLAN AG

KIP SIEDLUNGSPLAN AG

5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

Projekt Nr. RO3834	Datum : 01.09.2022 Plan Nr. : 01.01.01 Format : 30 x 63	Projekt : BUI Gezeichnet : WYS Geprüft : BUI	Änderungen:
Vorläufige Beurteilung vom: 28. September 2021		Öffentliche Mitwirkung vom: 13. Juni 2022 bis 31. Juli 2022	
Vom Gemeinderat beschlossen am:			
Der Gemeindecammann: Daniel Moor		Die Gemeindecreiberin: Cornelia Burkard	

bestehend

geplant

Hauptroute

Nebenroute

Wanderweg

Historischer Verkehrsweg (falls netzrelevant)

Fussweg mit Wegecht

Fussgängerquerung

Öffentliche Bauten und Anlagen

Publikumsintensive Anlagen Einkauf, Gastro etc.)

Schulen / Kindergärten

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Wald

Gewässer

Bauzone

KANTON AARGAU

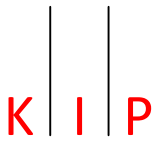


GEMEINDE
ROTTENSCHWIL

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Teilplan Radverkehr

Masstab 1 : 5'000



KIP

KIP SIEDLUNGSPLAN AG

5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

Projekt Nr. RO3834	Datum : 01.09.2022 Plan Nr. : 01.02.01 Format : 30 x 63	Projekt : BUI Gezeichnet : WYS Geprüft : BUI	Änderungen:
Vorläufige Beurteilung vom: 28. September 2021			
Öffentliche Mitwirkung vom: 13. Juni 2022 bis 31. Juli 2022			
Vom Gemeinderat beschlossen am:			
Der Gemeindeammann: Daniel Moor		Die Gemeindeschreiberin: Cornelia Burkard	

bestehend

geplant

Kantonale Radroute

SchweizMobil Route (mit Nummer)

Kommunale Hauptroute

Kommunale Nebenroute

Historische Verkehrswege (falls netzrelevant)

R530

77

▲▲▲▲

Bike+Ride

Parkierungsanlage

Öffentliche Bauten und Anlagen

Publikumsintensive Anlagen Einkauf, Gastro etc.)

Schulen / Kindergärten

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Wald

Gewässer

Bauzone

B+R

P

●

B+R

P

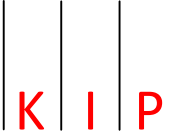
○



Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Teilplan öffentlicher Verkehr

Massstab 1 : 5'000



SIEDLUNGSPLAN AG

KIP SIEDLUNGSPLAN AG

5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

Projekt Nr.
RO3834

Datum
Plan Nr.
Format

: 01.09.2022
: 01.03.01
: 30 x 63

Projekt
Gezeichnet
Geprüft

: BUI
: WYS
: BUI

Änderungen:

Vorläufige Beurteilung vom:

28. September 2021

Öffentliche Mitwirkung vom:

13. Juni 2022 bis 31. Juli 2022

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindeammann:
Daniel Moor

Die Gemeindegeschreiberin:
Cornelia Burkard

Buslinie(n) mit Liniennummer(n)

Fahrbahnhaltestelle

Bushaltestelle

Fussverkehrsquerung bei Haltestellen

300 m Einzugsbereich der Haltestelle

Bike+Ride (an Bus- und Bahnhofshaltestellen)

öffentliche Bauten und Anlagen

Publikumsinsensitive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.)

Schulen/Kindergärten

Wald

Gewässer

Bauzone

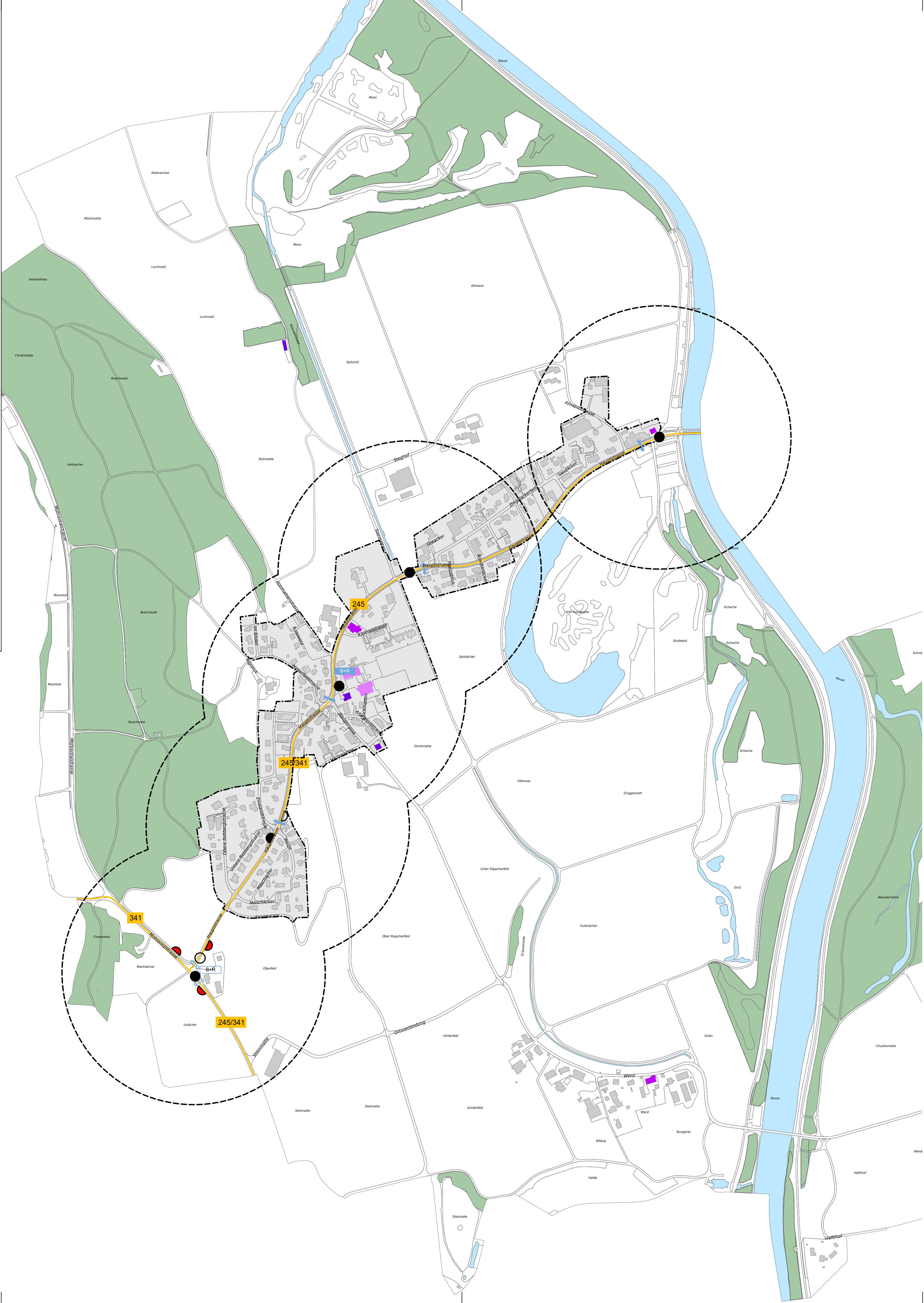
bestehend

341

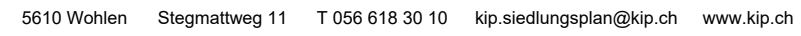
B+R

geplant

B+R



Teilplan motorisierter Individualverkehr Massstab 1 : 5'000



Vorläufige Beurteilung vom:	28. September 2021
Öffentliche Mitwirkung vom:	13. Juni 2022 bis 31. Juli 2022
Vom Gemeinderat beschlossen am:	
Der Gemeindeammann: Daniel Moor	Die Gemeindeschreiberin: Cornelia Burkard

geplant

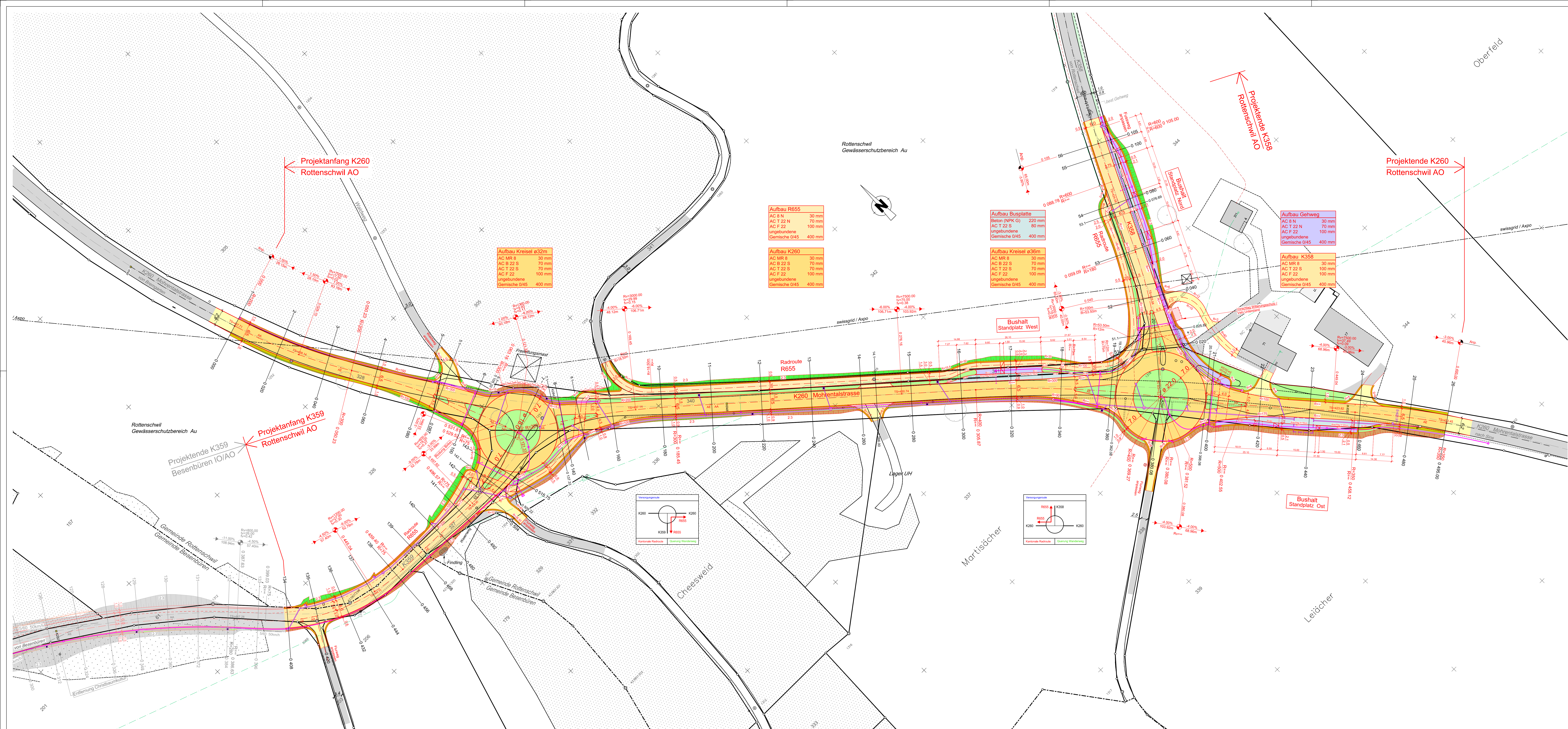
Hauptverkehrsstrasse (HVS)	K260
Lokalverbindungsstrasse (LVS)	K358
Verbindungsstrasse kommunal (VS kom)	
Quartierschliessungsstrasse (QES)	
Privatstrasse	

Gewässer



Anhang 2: Sanierungsprojekt Kantonsstrassen K260/K358/K359

Situationsplan 1:500 „Sanierung K260, Kreisel K260/K359 und K260/358, Radroute R655“



Legende Strassenbau

Strasse / Kreisell	Projekt	Bestehend
Strasse (Asphalt Typ 1)	[Orange]	[Grey]
Strasse / Kreisell (Asphalt Typ 2)	[Light Orange]	[Grey]
Radweg (Asphalt)	[Light Green]	[Grey]
Busbuch (Betton)	[Light Blue]	[Grey]
Gehweg (Asphalt)	[Light Yellow]	[Grey]
Einmündung Anpassung	[Light Green]	[Grey]
Bankett	[Light Green]	[Grey]
Verkehrsisel / Grünfläche	[Light Green]	[Grey]
Dämmbüschung	[Light Green]	[Grey]
Einschnittbüschung	[Light Green]	[Grey]

Strasseninfo:

HP	TP
[Symbol]	[Symbol]

Hoch- / Tiefpunkt der vertikalen Ausrundung
Tangenten Schnittpunkt
Anfang / Ende der vertikalen Ausrundung

Legende Werkleitungen

Strassenentwässerung	Projekt	Bestehend
Strassenablauf (SA) Typ 20 & 21	[Symbol]	[Symbol]
best. Leitung stilllegen bzw. KS abbrechen	[Symbol]	[Symbol]
ATB Medienrohr	[Symbol]	[Symbol]
Kabelkanal Standort / optionale Beleuchtung	[Symbol]	[Symbol]
Swisscom (TT)	[Symbol]	[Symbol]
Cablecom (TV)	[Symbol]	[Symbol]

Daten der amtlichen Vermessung
Abgabestelle: Kreisgeometer des Bezirks Muri
Abgabedatum: 25.11.2021

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Abteilung Tiefbau

GEMEINDE Rottenschwil AO

STRASSE K260 / K359 / K358

BEREICH I046 +38m bis I050 +50m L = 515m
K282 +93m bis K284 -20m L = 124m
K200 bis K200 +115m L = 115m

OBJEKT Sanierung K260
Kreisell K260/K359 und K260/K358
Radroute R655

PLAN Situation 1:500

Vorstudien	Vorprojekt	Bauprojekt	Auflageprojekt	Ausführungsprojekt	Ausgeführtes Werk

PROJEKTVERFASSER	OBJEKT NR.	12404	NAME	FLÄCHE	0.878 m²	FORMAT	60 x 147
suisseplan Ingenieure AG Bahnhofstrasse 2 5610 Wohlen Tel.: 058 310 56 60 Fax: 058 310 56 61 wo@suisseplan.ch	PROJEKT	TS	DATUM	25.08.2016			
	GEZEICHNET	AZ		31.03.2017			
	GEPRÜFT	RBI		31.03.2017			
	ÄNDERUNGEN	INDEX					
	D	AZ		31.03.2017			
	E	AZ		11.12.2021			
	F						
BAUHERR Abteilung Tiefbau Unterhalt 5001 Aarau	FREIGABE						
	REG. NR.	238.260.002	PLAN NR.	001 E			