Kanton Aargau
Gemeinde Oberentfelden

Stand öffentliche Mitwirkung

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Planungsbericht

PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

14. September 2020

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Nora Farrag, BSc ZHAW in Umweltingenieurwesen, CAS Raumplanung HSR, CAS Gemeinde- und Stadtentwicklung HSLU

Manuel Peer, Landschaftsarchitekt HTL BSLA, MAS Public Management ZHAW, Raumplaner

Quelle Titelbild: Aargauer Zeitung

Inhaltsverzeichnis

1	**Einleitung**	**4**
1.1	Der Kommunale Gesamtplan Verkehr	4
1.2	Anlass	4
1.3	Prozess und Beteiligte	4
1.4	Aufbau	5
2	**Übergeordnete Grundlagen, Rahmenbedingungen**	**6**
2.1	Konzepte und Sachpläne des Bundes	6
2.2	Interkantonale und kantonale Planungen	6
2.3	Planungen von Region und Nachbargemeinden	10
2.4	Kommunale Planungen	13
3	**Abstimmung Siedlung und Verkehr**	**16**
4	**Analyse**	**17**
4.1	Ortsentwicklung	17
4.2	Motorisierter Individualverkehr	17
4.3	Parkierung	24
4.4	Öffentlicher Verkehr	25
4.5	Kombinierte Mobilität	27
4.6	Radverkehr	27
4.7	Fussverkehr	29
4.8	Mobilitätsmanagement	30
4.9	Unfälle / Sicherheitsdefizite	30
4.10	Lärm	32
4.11	Güterverkehr auf der Strasse	34
4.12	Gesamtfazit aus der Analyse	35
5	**Leitsätze und Ziele**	**36**
5.1	Leitsätze	36
5.2	Konkrete Ziele	37
6	**Massnahmen / Umsetzung**	**38**
6.1	A: Öffentlicher Verkehr	38
6.2	B: MIV und Parkierung	41
6.3	C: Radverkehr	44
6.4	D: Fussverkehr	47
6.5	E: Mobilitätsmanagement	49
7	**Controlling**	**51**
8	**Mitwirkung und Genehmigung**	**52**
Genehmigungsblatt		**53**
Anhänge		**54**
A	Strassentypisierung	55
B	Übersichtstabelle	56
C	Defizitplan	57
D	Teilplan öffentlicher Verkehr	58
E	Teilplan motorisierter Individualverkehr MIV	59
F	Teilplan Radverkehr	60
G	Teilplan Fussverkehr	61

1 Einleitung

1.1 Der Kommunale Gesamtplan Verkehr

Behördenverbindliches Planungsinstrument

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) gemäss § 54a BauG ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, in dem eine Gemeinde die Ziele der Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre festlegt. Im Gegensatz zu den bisher erarbeiteten Verkehrsrichtplänen werden neu alle Aspekte der Mobilität und des Verkehrs miteinbezogen. Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt. Der Genehmigungsinhalt besteht nur aus den Zielen und umfasst weder die Massnahmen noch die einzelnen Teilpläne. Die Ziele sind jedoch sowohl für die Gemeinde als auch den Kanton verbindlich.

1.2 Anlass

Abstimmung auf Siedlungsentwicklung

Anlass für die Erarbeitung des KGVs ist die Revision der Nutzungsplanung. Damit die Grundzüge der Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abgestimmt sind, wird der KGV parallel zum räumlichen Entwicklungsleitbild REL erarbeitet. Gemeinsam fungieren diese beiden Instrumente als konzeptionelle Basis für die Überarbeitung der Nutzungsplanung und der Bau- und Nutzungsordnung (BNO).

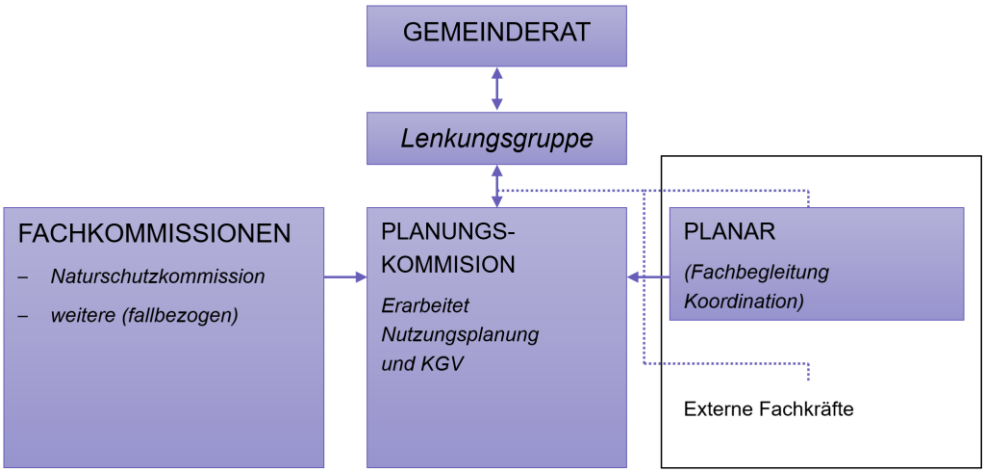
1.3 Prozess und Beteiligte

Die Federführung für den KGV erfolgt durch die Abteilung Verkehr des Kantons Aargau. Der Gemeinderat beschliesst den KGV, anschliessend erfolgt die Genehmigung dessen Ziele durch den Kanton. Im Rahmen der Erarbeitung sind gemäss § 2 BauV die Regionalplanungsverbände in geeigneter Weise miteinzubeziehen. Bevor die Bevölkerung zur Mitwirkung eingeladen wird, erfolgt eine vorläufige Beurteilung durch die kantonale Fachstelle.

Projektorganisation

Zur effizienten Bearbeitung und zur Abstimmung des KGV auf die parallellaufende Nutzungsplanungsrevision, wird die Projektorganisation der Nutzungsplanungsrevision für den KGV übernommen und mit der Sachbearbeiterin KGV ergänzt.

Abb. 1: Organigramm Erarbeitung KGV



1.4 Aufbau

Der KGV setzt sich im Wesentlichen aus einem planerischen und einem operativen Teil zusammen:

planerischer Teil des KGV

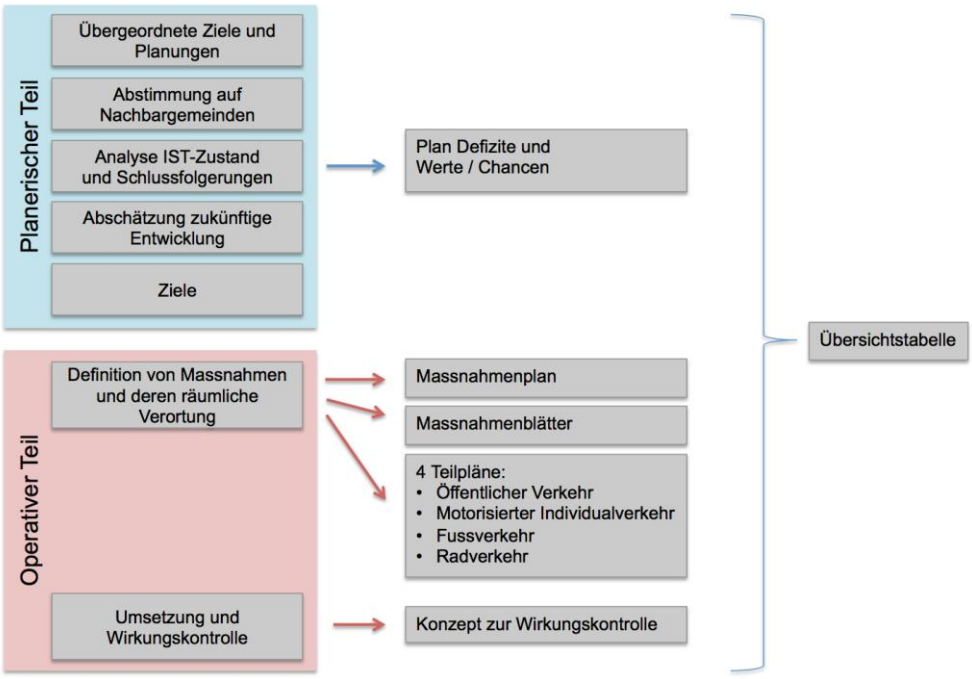
Im Rahmen des planerischen Teils werden die übergeordneten Ziele des Kantons, der Region und der Gemeinde zusammengetragen, die Randbedingungen und Spielräume definiert sowie die IST-Situation in der Gemeinde bezüglich Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage, Mobilitäts- und Verkehrsverhalten, Konflikte und weiteren Werten und Defiziten analysiert. Basierend auf dieser Analyse werden Ziele definiert und auf die spezifischen Bedürfnisse der Gemeinde zugeschnittene Handlungsfelder festgelegt.

operativer Teil des KGV

Im operativen Teil werden die in den Handlungsfeldern skizzierten Stossrichtungen mit Massnahmen konkretisiert. In Massnahmenblättern wird zu den einzelnen Massnahmen festgehalten, was das Ziel der Massnahme ist, welche Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen bestehen, wer für die Umsetzung und Koordination zuständig ist und wie der Stand der Planung aktuell ist.

Die Wirkung des KGV sollte periodisch überprüft und wenn nötig an die veränderten Bedürfnisse angepasst werden. Ein Konzept zur Wirkungskontrolle ist deshalb Bestandteil des KGV. Das Controlling umfasst eine Vollzugskontrolle ("Werden die Massnahmen gemäss KGV umgesetzt?"), eine Wirkungskontrolle ("Zeigen die Massnahmen die erwartete Wirkung?") und eine Zielüberprüfung ("Sind die gesetzten Ziele weiterhin richtig?").

Abb. 2: Aufbau KGV



Bestandteile KGV

Der KGV setzt sich aus folgenden Unterlagen zusammen:

- vorliegender Planungsbericht mit Zielen und Massnahmen
- Plan Werte und Defizite
- Plan Massnahmen
- Massnahmenblätter
- Teilpläne Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Fussverkehr und Radverkehr
- Übersichtstabelle (Werte, Defizite, Ziele und Massnahmen)

2 Übergeordnete Grundlagen, Rahmenbedingungen

Bei der Erarbeitung des kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) sind die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes und des Kanton Aargau sowie die übergeordneten Planungen zu berücksichtigen.

Nachfolgend sind die verkehrsrelevanten Planungsabsichten von Bund, Kanton, Region und Agglomeration - nach aktuellem Projekt- und Wissensstand - zusammenfassend aufgeführt. Für weitere Grundlagen wird auf den Planungsbericht zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung verwiesen.

2.1 Konzepte und Sachpläne des Bundes

Bahninfrastruktur Ausbauprogramme

Auf Bundesebene sind verschiedene Massnahmen für die Verbesserung der Bahninfrastruktur geplant. Im Rahmen des Ausbauschritts 2035 sind Investitionen im Umfang von 11,9 Milliarden Franken vorgesehen. So kann das Angebot sowohl im Fern- wie auch im S-Bahn-Verkehr weiter verdichtet und an die stark steigende Nachfrage angepasst werden. Oberentfelden ist im «Angebotsausbau Zofingen–Suhr–Lenzburg (Güterverkehr)», für den 300 Millionen Franken eingeplant sind. In diesem Zusammenhang stehen die Pläne für ein Tunnelprojekt, wonach die WSB in Oberentfelden künftig unterirdisch unter der Nationalbahn hindurch geführt werden soll (vergleiche Kapitel 2.2.3).

2.2 Interkantonale und kantonale Planungen

2.2.1 Agglomerationsprogramm Aare Land

Unter der Dachorganisation "AareLand" sind die Kantone Aargau, Solothurn und Luzern mit ihren Regionalorganisationen (Regionalverband aarau regio, Regionalverein Olten-Gösgen-Gäu und Regionalverband zofingenregio) vereint. Die Agglomeration AareLand hat im November 2016 die 3. Generation des Agglomerationsprogramms beim Bund eingereicht. In jeder Generation wurde das Agglomerationsprogramm weiterentwickelt.

Zukunftsbild 2030

Mit seiner Lage am Rande des Agglomerationskernraums und seiner Nähe zu den Ost-West Hauptverkehrsachsen der Nationalstrasse und der Bahn ist in Oberentfelden weiterhin mit einer Zunahme der Bevölkerung, der Arbeitsplätze und somit auch der Verkehrsbelastung zu rechnen. Das Industriegebiet im Nordosten des Siedlungsgebiets ist als «Schwerpunktgebiet Arbeiten[1]» definiert. Der grösste Handlungsbedarf liegt denn auch in der Abstimmung der Strategien im Bereich Verkehr / Mobilität mit den Vorgaben der Siedlungsentwicklung.

[1] Das Agglomerationsprogramm AareLand definiert die Ziele für Schwerpunktgebiete Arbeiten wie folgt: Die kantonalen und regionalen Schwerpunktgebiete Arbeiten liegen an Standorten mit besonders hoher Erschliessungsgunst und nahen Siedlungsschwerpunkten. Ihre grossflächige Nutzung als reine Arbeitsgebiete ist grundsätzlich gesichert. Entsprechend der Erschliessungsvoraussetzung sind die Schwerpunktgebiete Arbeiten in ihrer angestrebten Nutzung differenziert.

Das Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation definiert jedoch keine Massnahmen, welche den KGV Oberentfelden betreffen.

2.2.2 Raumkonzept Kanton Aargau

Oberentfelden im urbanen Entwicklungsraum

Die Gemeinde Oberentfelden liegt gemäss Raumkonzept Aargau im *urbanen Entwicklungsraum* und damit im *Kerngebiet der Agglomeration Aarau*. Zudem wird Oberentfelden als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt Nr. 6 von kantonaler Bedeutung definiert. Dies aufgrund der verkehrstechnisch guten Lage an der Autobahnachse A1 und dem Autobahnzubringer Aarau-West.

Die Funktionsfähigkeit dieses Raumes ist zu erhalten und auf die angestrebte regionale Gesamtentwicklung abzustimmen. Die Erreichbarkeit und der Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz sind zu gewährleisten und Lebensqualität sowie Standortattraktivität für urbanes Wohnen und Arbeiten zu steigern. Die Voraussetzungen für wettbewerbsfähige Arbeitsplätze sind durch eine aktive Bewirtschaftung flexibel zu gestalten und zu verbessern.

2.2.3 Richtplan Kanton Aargau

Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung

Der kantonale Richtplan legt in Oberentfelden die Gebiete Chilefeld und Ausserfeld/Oberentfelden-Süd als wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung fest. Die Nutzungen sollen entsprechend standortgerecht und auf die bestehenden oder noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Die Standorte eignen sich gemäss Richtplaneintrag vor allem für produzierende und verarbeitende Nutzungen (PVN) sowie bedingt - infolge fehlender Bahn-Haltestelle oder Strassenkapazität - für arbeitsplatzintensive Nutzungen (APN). Die Nutzungen sind regional auf die Kapazitäten der übergeordneten Verkehrserschliessung abzustimmen.

Eigentrassierung WSB

Zur Entflechtung des Strassenraums sieht der kantonale Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis die Eigentrassierung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) in Oberentfelden vor. Damit einher geht die Verlegung der Haltestelle Engelplatz nach Norden an die Aarauerstrasse. Mit der Massnahme soll innerhalb der engen Verhältnisse in den beiden Dorfzentren eine Entschärfung der überlasteten Verkehrssituation erreicht werden.

Tunnelprojekt

Im Zusammenhang mit dem «Ausbauschritt 2035» (vergleiche 2.1) wurde der Bau eines Tunnels beschlossen, wonach die WSB in Oberentfelden künftig auf einer über 800 m langen Strecke unterirdisch geführt werden soll. Das Konzept sieht eine Streckenführung unter der Aarauerstrasse, dem Engelplatz sowie der Muhenstrasse vor mit einer unterirdischen WSB-Haltestelle beim Engelplatz. Diese soll sowohl auf der Nordseite wie auch auf der Südseite Zugänge der SBB-Bahnlinie erhalten. Da unterirdische Aussenperrons vorgesehen sind, ergibt das vier Zugangspunkte (östlich und westlich je für Nord und Süd). Das Nordportal wird etwa bei der Isegüetlistrasse liegen, das Südportal etwa auf Höhe des Tenniscenter. Da der bestehende Anschluss / Bahnübergang beim Golfplatz noch im Rampenbereich liegt, muss dieser aufgehoben werden. Das Gebiet (Tierklinik, Tenniscenter, Golfplatz, Hotel) soll neu beim Südportal an die K208 angeschlossen werden.

2.2.4 Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU

Abstimmung von Raumentwicklung und Verkehrsangebot auf kantonaler Ebene

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau, mobilitätAARGAU vom Dezember 2016 zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Die strategischen Richtungen beinhalten eine Abstimmung des

Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau, eine Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen sowie den ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen. Zu den drei Stossrichtungen sind Ziele definiert und Strategien bestimmt, mit denen die Ziele erreicht werden sollen. Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie erfolgt durch Massnahmen, die in Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten beschrieben sind.

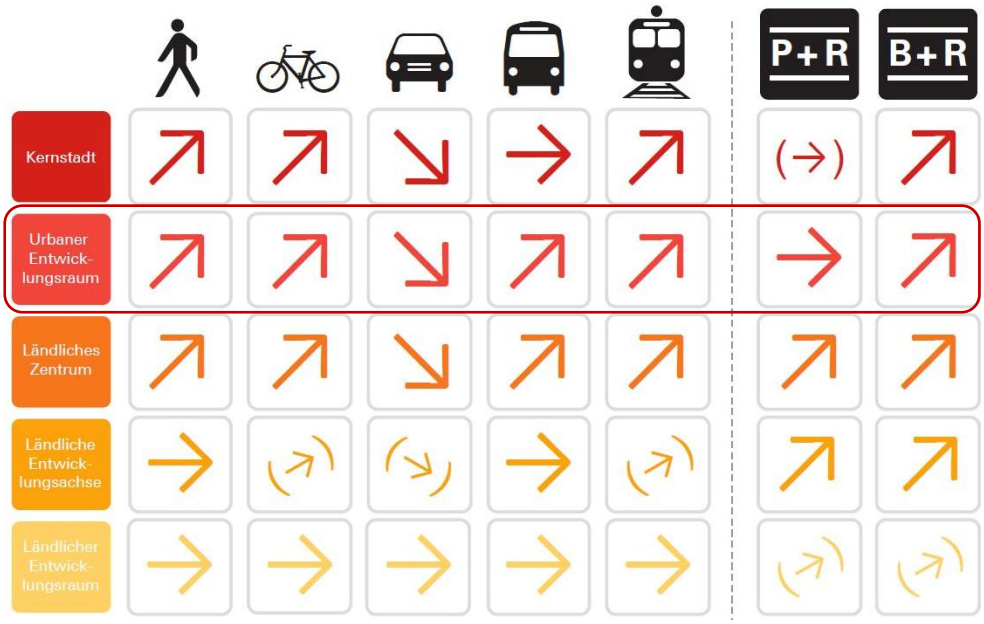


Abb. 3: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 (Quelle: Kanton Aargau)

Das Verkehrsangebot soll in den verschiedenen Raumtypen differenziert ausgestaltet werden. Nicht in jedem Raumtyp sind die Mobilitätsbedürfnisse mit den gleichen Mitteln zu bewältigen. Bei einem mittleren Wachstumsszenario für die Bevölkerung ist kantonsübergreifend von einem Verkehrswachstum von rund 20% MIV und 50% öV auszugehen. Für Kernstädte, urbane Entwicklungsräume und ländliche Zentren sind die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse primär mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln (zu Fuss, Velo und öV) abzudecken und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr zu reduzieren. Diese Räume müssen auf den Hauptverkehrsachsen gut erschlossen sein. Im ländlichen Raum soll hingegen Umsteigeinfrastrukturen von MIV und insbesondere vom Radverkehr auf den öffentlichen Verkehr gefördert und somit ein Anreiz zur kombinierten Mobilität geschaffen werden.

Stossrichtungen für urbane Entwicklungsräume

Für urbane Entwicklungsräume hat mobilitätAARGAU drei grobe Stossrichtungen formuliert. Daraus leiten sich Ziele und Strategien ab, welche auch für Oberentfelden Gültigkeit haben:

Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen

Ziel: Flächeneffiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse

Strategien:

- Anteil Fuss- und Radverkehr am Gesamtverkehr erhöhen
- Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen
- dichte Taktfolgen im öV anbieten
- Attraktive Zugänge zu öV-Haltestellen sicherstellen
- Zugang zu Orten mit hohem Publikumsaufkommen verbessern

Stossrichtung II: Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern

Ziel: Effiziente und nachhaltige Gestaltung des Verkehrsmitteleinsatzes

Strategien:

– Mobilitätsmanagement verstärken
– Zugang vereinfachen und Durchlässigkeit verbessern
– Nutzerfinanzierung verstärken

Stossrichtung III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Ziel: Die Infrastrukturplanung ist koordiniert

Strategien:

– Partizipative Planung fördern
– Inhaltliche und terminliche Koordination von Vorhaben auf allen Ebenen sicherstellen
– Infrastruktur langfristig planen und Trassees sichern

Schlussfolgerung für Oberentfelden

Für Oberentfelden lassen sich die Strategien folgendermassen zusammenfassen und konkretisieren: Der Fuss- und Radverkehr soll mittels sicherer, attraktiver und direkter Wege gefördert und die Zugänglichkeit zu den Haltestellen der WSB und der SBB erhöht werden. Gut ausgebaute Infrastrukturen und Angebote der kombinierten Mobilität wie Park+Ride, Bike+Ride sowie Mobility- und Sharing-Angebote unterstützen diese Bestrebungen. Mittels Mobilitätsmanagements in der Schule und der Verwaltung geht die Gemeinde in den kommunalen Einflussbereichen vorbildlich voran und setzt eine nachhaltige und effiziente Gestaltung des Verkehrsmitteleinsatzes auch mittels Zusammenarbeit mit den Gewerbe- und Industriebetrieben um. Bei baulichen Vorhaben fliessen die Bedürfnisse des Fuss- und Radverkehrs frühzeitig in die Planung ein, sodass die gebaute Infrastruktur langfristig für eine nachhaltige und flächeneffiziente Verkehrsabwicklung bereit steht.

2.2.5 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013

abgestimmt auf Gesamtverkehrsstrategie mobilität-AARGAU

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr des Kantons Aargau ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Es ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmt, stützt sich auf die Richtplanung ab und konkretisiert die anstehenden Entwicklungsschritte im öffentlichen Verkehr.

Optimierungen im öffentlichen Regionalverkehr

Für den regionalen Bahnverkehr legt das Mehrjahresprogramm Massnahmen auf der Nationalbahn zwischen Lenzburg und Zofingen sowie für das Wynen- und Surental fest, welche auch Oberentfelden betreffen.[2]

[2] Quelle: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) (2013): Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013, Kapitel 3.9.2 und 3.9.6.

2.3 Planungen von Region und Nachbargemeinden

2.3.1 Regionalplanungsverband

Regionalentwicklungskonzept für die Region Aarau

Oberentfelden ist Mitglied des Planungsverbandes Aarau Regio. Das gemeinsame Planungsinstrument der Region ist das Regionalentwicklungskonzept für die Region Aarau[3]. Dieses stammt allerdings aus dem Jahr 2011. Der Regionalplanungsverband ist in der Zwischenzeit reorganisiert worden und präsentiert sich seit 2016 in der heutigen Form. Bezüglich Mobilität und Verkehr formuliert das Konzept folgende Grundsätze:

Öffentlicher Verkehr

- **Attraktive Umsteigepunkte zum öffentlichen Verkehr:** komfortable Umsteigebeziehungen mit Fahrplananschluss und kurzen Umsteigewegen sowie ein genügendes Angebot an witterungsgeschützten Abstellplätzen für Zweiräder
- **Aufwertung der öV-Knoten Aarau, Suhr und Oberentfelden:** Verbesserung des Fernverkehrsangebots ab Bahnhof Aarau und optimale Umsteigebeziehungen an den bestehenden öV-Knoten
- **Eppenbergtunnel als Chance für den Regional- und Fernverkehr:** Die durch die Realisierung des Eppenbergtunnels freiwerdenden Kapazitäten werden zur Verbesserung des Regional- und Fernverkehrs in der Region Aarau genutzt
- **Bedarfsgerechter Angebotsausbau im Regionalverkehr:** Die Ortszentren verfügen über eine gute Anbindung an die Knotenpunkte des nationalen öV-Netzes
- **Überprüfung des Tag- und Nachtangebotes des Busnetzes:** Regionale Koordination des Busnetzes als Ergänzung zum Bahnnetz und als Zubringer zu den öV-Knoten sowie zur Feinerschliessung von Wohnquartieren, Arbeitsplätzen, öffentlichen Einrichtungen und Freizeitnutzungen

Langsamverkehr

- **Sicheres und attraktives Langsamverkehrsnetz** für Fussgänger und Radfahrer.
- **Querungen mit dem motorisierten Verkehr sind zu sichern**, besonders zu beachten sind Schulwege und Radwanderrouten.
- **Netzergänzungen** werden mit Priorität realisiert.
- **Wichtige Fussgängerachsen** werden beleuchtet.
- **Abstellplätze:** an den wichtigen Zielen der Radfahrenden werden gedeckte Abstellplätze in genügender Anzahl realisiert.

Motorisierter Individualverkehr MIV

- **Grossräumige Massnahmen für den MIV als Chance für die Ortsgestaltung nutzen:** Abnahmen des Verkehrsaufkommens in den Siedlungsgebieten aufgrund von Umfahrungen oder neuen A1-Anschlüssen zur Aufwertung der Ortszentren nutzen
- **Schleichverkehr durch Wohnquartiere wird unterbunden**
- **Beschränkung des regionalen Verkehrs auf dafür nicht geeigneten Routen:** Die Region setzt sich dafür ein, dass die Verbindungen Schönenwerd - Oberentfelden, Erlinsbach - Küttigen, Rohr - Biberstein von regionalem Verkehr soweit als möglich befreit und siedlungsverträglich gestaltet werden. Flankierende Massnahmen verhindern eine Verkehrszunahme.

[3] Planungsverband der Region Aarau (2011): Regionalentwicklungskonzept der Region Aarau

– **Carsharing:** Die Gemeinden stellen im Rahmen ihrer Möglichkeiten an geeigneten Stellen bedarfsgerecht Parkplätze für Carsharing zur Verfügung.

Parkierung

– **Sammelparkierung:** Gemeinden fördern die Realisierung von Sammelparkierung (z.B. Pflicht für unterirdische Parkierung.) und entlasten mit guter Anordnung dieser Parkierungen die Quartiere. In Ortszentren wird kompensatorisch die Aufhebung oberirdischer Parkplätze geprüft.
– **Park+Ride-, Park+Pool- und Bike+Ride-Anlagen:** Möglichst quellennahe und den Nutzerbedürfnissen entsprechende Planung von Anlagen.
– **Regionales Parkierungskonzept:** Erarbeitung eines regional koordinierten Parkierungssystems mit Parkplatzbewirtschaftung im zentralen Entwicklungsraum.

Mobilitätsmanagement

– **Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems mit dem Kanton:** Erarbeitung eines Mobilitätmanagements für den sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel. Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an ausgewählten Standorten, Planung eines siedlungsverträglichen MIV sowie eines attraktiven und kleinmaschigen Langsamverkehrssystems.
– **Koordination mit den benachbarten Regionen:** Mögliche Auswirkungen auf benachbarte Regionen (namentlich das Niederamt) bei der Behebung von Kapazitätsproblemen mitberücksichtigen.
– **Mobilitätsberatung:** Aufbau einer regionalen, webbasierten Mobilitätsplattform, Prüfung einer regionalen Vermittlungsstelle für Fahrgemeinschaften, Schaffung zielgruppenspezifischer Beratungsangebote, insbesondere für Unternehmen

2.3.2 Netzstrategie Region Aarau (2013)

Die Netzstrategie Region Aarau macht Aussagen zum Gesamtvolumen des MIV in der Region Aarau und zeigt die längerfristig aus Sicht des Kantons als notwendig erachteten Netzergänzungen der Strasseninfrastruktur auf, um die Zentren vom Verkehr zu entlasten und die Anbindungen an das Hochleistungsnetz zu verbessern. Die Gemeinde Oberentfelden betreffend sind dies insbesondere die Südumfahrung Suhr und der A1-Halbanschluss Richtung Zürich im Raum Weltimatt. Die Folgerungen für den Teilraum Entfelden sind folgende:

Im Teilraum Entfelden besteht nur ein beschränkter Bedarf zur Umleitung von Durchgangsverkehr, welcher Innerortsgebiet quert. Hingegen ist das Problem der mangelnden Leistungsfähigkeit im südlichen Teil der zweistreifigen Suhrentalstrasse zu untersuchen. Dies betrifft insbesondere die Knoten Hard, Muhen-/Industriestrasse und Weltimatt sowie allenfalls auch die Kapazität der freien Strecke.[4]

und

Im Teilraum Entfelden ist mit der Suhrentalstrasse bereits eine Umfahrungsstrasse vorhanden. Um die Ortsgebiete auch längerfristig vor Durchgangsverkehr zu schützen, ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit entlang der Umfahrung sicherzustellen. In erster Linie sind dabei punktuelle Leistungssteigerungen an den Knoten zu prüfen, etwa durch eine direkte Anbindung der Suhrentalstrasse an die Bernstrasse West.[4]

[4] Kanton Aargau, BVU, Netzstrategie Region Aarau (2013) – Folgerungen für den Teilraum Entfelden

Anmerkung zu den Folgerungen der Netzstrategie seitens Gemeinde

Die Aussagen der Netzstrategie Region Aarau, wonach nur ein beschränkter Bedarf zur Umleitung von Durchgangsverkehr besteht, können von der Gemeinde Oberentfelden nur teilweise gestützt werden. Im Siedlungsgebiet, insbesondere im Ortskern, wird der Durchgangsverkehr als belastend empfunden und es sollen entsprechend Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Entlastung des Siedlungsgebiets ergriffen werden.

2.3.3 Verkehrsmanagement Region Aarau (2013)

Parallel zur Netzstrategie wurde das Konzept Verkehrsmanagement Region Aarau entwickelt. Mit dem Verkehrsmanagement werden folgende Ziele verfolgt:

– Sicherstellung von flüssigem und stetigem motorisierten Individualverkehr
– Erhöhung der Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs
– Das Verkehrsmanagement trägt zusammen mit der Förderung stadtgerechter Mobilität dazu bei, dass für künftige zentrumsnahe Entwicklungen Spielraum vorhanden ist.

Im Rahmen der Problemanalyse des Verkehrsmanagement Region Aarau (2013) wurde der Netzzustand heute und mit der kurzfristigen Entwicklung bis 2020 beurteilt. Die Analyse stellte für Oberentfelden mehrere Problempunkte fest. Die Staubewirtschaftung Entfelderstrasse (Aarau Süd), welche einen flüssigen Betrieb beim Kreisel Aargauerplatz aufrecht zu erhalten versucht, führt in der Morgenspitze zu Rückstau vor den Dosierstellen Binzenhof und Distelberg. Die festgehaltene Massnahme «Optimierung Verkehrsablauf Suhrentalstrasse» wurde bisher noch nicht realisiert. Vor dem Knoten Weltimatt entstehen sowohl in den Morgen- als auch in den Abendspitzen Staus, was zu Ausweichverkehr durch das Dorfzentrum von Oberentfelden führt. Dieser Ausweichverkehr nimmt mit zunehmendem Rückstau am Knoten Distelberg Richtung Aarau zu. Die Entfelderstrasse ist ebenfalls überlastet, dies führt sowohl zu Ausweichverkehr auf der Kantonsstrasse zwischen Kölliken und Gretzenbach (SO) sowie auf den Gemeindestrassen von Oberentfelden nach Schönenwerd (SO). Auch ist die Kapazität beim Engelplatz (Dorfstrasse) in Oberentfelden mit dem heutigen Verkehrsaufkommen ausgeschöpft.

Aus der Situationsanalyse sowie den Belastungs- und Kapazitätsplänen leiten sich für Oberentfelden folgende Problematiken ab:

– Bernstrasse Ost Oberentfelden/Suhr: Verschärfung der Leitfähigkeitsprobleme bis 2020
– Weltimatt Oberentfelden/Suhr: Erwartete Verkehrszunahme durch Ausweichverkehr
– Knoten Muhenstrasse/Golfplatz Oberentfelden: Unfallschwerpunkt, Verschärfung Leistungsfähigkeitsprobleme Engelplatz durch Ausweichverkehr
– Distelberg Aarau/Unterentfelden: Zunahme Ausweichverkehr durch Unter- und Oberentfelden, ungenügende Leistungsfähigkeit in Richtung Suhrentalstrasse
– Engelplatz (Dorfstrasse) Oberentfelden: Kapazität im Ist-Zustand bereits ausgeschöpft
– Knoten Weltimatt Oberentfelden: Kapazität im Ist-Zustand bereits ausgeschöpft
– Knoten Suhrental-/Muhenstrasse Oberentfelden: Kapazität im Ist-Zustand bereits ausgeschöpft, Zunahme Unfallhäufigkeit erwartet

2.3.4 Planungen von Nachbargemeinden

Die Planungen der Nachbargemeinden sind bei der Ausarbeitung und Umsetzung des KGV Oberentfelden ebenfalls zu berücksichtigen. Insbesondere sind die Verbindungen für den Fuss- und Radverkehr gemeindeübergreifend zu koordinieren, um attraktive und direkte Wegführungen zu erreichen. Folgende Planungen mit Einfluss auf den Verkehr sind bekannt:

Gemeinde	Instrument	Stand/Alter
Unterentfelden	-	-
Suhr	KGV	in Erarbeitung
Gränichen	KGV	2014
Muhen	KGV	2015
Kölliken	-	-
Gretzenbach	Räumliches Leitbild	2018
Schönenwerd	Räumliches Leitbild	2018

2.4 Kommunale Planungen

2.4.1 Verkehrsrichtplan

Die Gemeinde Oberentfelden verfügt über einen behördenverbindlichen kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 1999. In den letzten Jahren wurden diverse Massnahmen umgesetzt. Die wesentlichsten angestrebten Änderungen mit Umsetzungsstand werden in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Schienenverkehr

Massnahme	Umsetzungsstand
SBB: Sicherung des Bahnüberganges gegenüber TopTip (Querung Veloweg)	umgesetzt
WSB: Zusätzliche Haltestelle im Bereich Oberfeld / Tenniscenter	nicht umgesetzt; wird hinfällig mit aktuellem Projekt „Eintunnelung WSB“

Strassenverkehr

Massnahme	Umsetzungsstand
Knoten Weltimatt (K108): Kreisel anstelle der bisherigen Stopstrassenregelung	umgesetzt
Ortseinfahrt Suhrerstrasse (K 235) / Verknüpfungsbereich mit K 108: Kombinierte Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses für Einmündende und zur Lenkung eines möglichst grossen Verkehrsanteils auf die Suhrentalstrasse K 108.	vergleiche aktueller Stand VERAS: Umfahrung Suhr
Ortseinfahrt Muhenstrasse (K 208) / Verknüpfungsbereich mit K 108: Umgestaltung Knoten Oberfeld, damit der Verkehr von Muhen her direkt auf die Suhrentalstrasse geführt wird.	in Bearbeitung; Federführung liegt beim Kanton
Engelplatz: mittels geeigneter Massnahmen den Verkehr zwar flüssig, aber auf tiefem Geschwindigkeitsniveau zu halten. Mögliche Massnahmen sind z.B. ausgeprägtere Fussgängerquerung im Bereich Gemeindehaus/Haltestelle WSB, Belagswechsel, leichte Korrekturen der Fahrbahngeometrie. Mit zu berücksichtigen sind bei allen Eingriffen das Erhalten und nach Möglichkeit die Verbesserung der räumlichen und ortsbaulichen Qualitäten des Platzraums.	Keine Massnahmen umgesetzt

Massnahme	Umsetzungsstand
Übrige Abschnitte Kantonsstrassen innerorts: Verschiedene kritische Knotenpunkte so umgestalten, damit der Verkehr ruhiger verläuft und dadurch das Gefahrenpotential verringert wird.	umgesetzt
Erschliessung der neuen Industriezone Oberfeld (Vermeidung von Such- und Umwegverkehr)	Keine Massnahmen umgesetzt
Verkehrsberuhigung/Temporeduktion auf den Erschliessungsstrassen	T30 praktisch vollständig umgesetzt

Radwege

Massnahme	Umsetzungsstand
Konfliktstelle Dorfeinfahrt Köllikerstrasse, Gleis- und Strassenquerung	Situation teilweise entschärft durch Bahnschranke. Die Querung der Köllikerstrasse ist für Fussgänger und Velofahrer nach wie vor kritisch.
Konfliktstelle Kreuzung Schönenwerdstrasse/Brunnmattweg: Ausfahrt aus dem Brunnmattweg ist für Velofahrer infolge eingeschränkter Sichtverhältnisse kritisch	Keine Massnahmen umgesetzt, Sanierung 2019-2021 geplant
Konfliktstelle Äussere Mattenstrasse/Pappelweg	Situation entschärft (Schulwegtafel, Bodenmarkierung, Trennung mit Stangen, Bremsschwelle [Kissen])
Konfliktstelle Kreuzung Aarauerstrasse/Uerkenweg: Fehlende Bodenmarkierung (Fahrradweg)	Keine Massnahmen umgesetzt.
Konfliktstelle Engelplatz / Zentrum: Enge, konfliktträchtige Situation	Keine Massnahmen umgesetzt. Für Velofahrer bleibt die Situation nach wie vor kritisch.
Allgemeine Massnahmen: - eigene Radspuren - separat gekennzeichnete Querungsmöglichkeiten - Signalisationsmassnahmen zur Bevorzugung des Veloverkehrs - Bauliche Massnahmen zur Verminderung von Gefahren - Sanierung ungesicherter Bahnübergänge - Signalisation von Radrouten	Massnahmen teilweise umgesetzt. Insbesondere hat sich die Situation aufgrund T30 auf den Erschliessungsstrassen und durch die Signalisation von Radrouten verbessert.

Fuss- und Wanderwege

Massnahme	Umsetzungsstand
Konfliktstelle Dorfeinfahrt Köllikerstrasse, Gleis- und Strassenquerung	Situation teilweise entschärft durch Bahnschranke. Die Querung der Köllikerstrasse ist für Fussgänger und Velofahrer nach wie vor kritisch.
Konfliktstelle Äussere Mattenstrasse/Pappelweg	Situation entschärft (Schulwegtafel, Bodenmarkierung, Trennung mit Stangen, Bremsschwelle [Kissen])
Konfliktstelle Kreuzung Aarauerstrasse/Uerkenweg: Fehlende Fussgängerschranke	Keine Massnahmen umgesetzt, Zuständigkeit liegt bei AVA
Konfliktstelle Aarauerstrasse Höhe Uerkenbrücke: Querungshilfe vorhanden, jedoch fehlt ein Fussgängerstreifen	Keine Massnahmen umgesetzt, K208; Hoheit beim Kanton
Konfliktstelle Suhrerstrasse/Unterdorfstrasse	Situation entschärft: Querungshilfe umplatziert und Lücke geschlossen (neues Trottoir)

Massnahme	Umsetzungsstand
Konfliktstelle Engelplatz / Zentrum: Enge, konfliktträchtige Situation	Situation entschärft: Die Zentrumszone wurde mit diversen Querungshilfen für Fussgänger ergänzt.

2.4.2 Lokale Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr

Mit Schreiben vom 16. August 2011 reicht die Gemeinde Oberentfelden eine Übersicht über verschiedene Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in unterschiedlichen Planungsstadien bei der kantonalen Abteilung Raumentwicklung ein:

Massnahme		Umsetzungsstand
1.	**Radweg Oberentfelden – Suhr entlang der Weltimattstrasse** Bauprojekt in Bearbeitung / Projektleitung: Abteilung Tiefbau, Kreisingenieur I / Realisierung 2012/13 geplant	umgesetzt
2.	**Konzept Aufwertung Ortszentrum mit Massnahmen für den Langsamverkehr** Bestandteil Agglomerationsprogramms 2015 – 2018 / Projektleitung: Abteilung Verkehr, Hr. Lombardi	teilweise umgesetzt
3.	**Fuss- und Radwegverbindung zwischen Kirchfeldweg und Industriestrasse (entlang der Bahn)** Enthalten im kommunalen Verkehrsrichtplan / Studie der Bauverwaltung ohne Kostenschätzung	nicht umgesetzt
4.	**Fuss- und Radwegunterführung Suhrerstrasse (Querung K 235 Friedhofweg – Turnhallenweg)** Bestehender Fussgängerstreifen mit Schutzinsel und Lotsendienst im Schulhausbereich / Projektidee ohne Kostenschätzung	Querung für Fussgänger umgesetzt; für Veloverkehr nach wie vor pendent
5.	**Ausbau Unterführung Bahnhof (Fuss- und Radweg)** Bestehende Fussgängerunterführung / Projektidee ohne Kostenschätzung	pendent

3 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Bis 2034 wird in Oberentfelden eine Bevölkerungszunahme von rund 2‘200 zusätzlichen Einwohnern prognostiziert (vergleiche REL[5] und Kapitel 4). Das Bevölkerungswachstum hat unweigerlich Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung. In den letzten Jahrzenten lag das Verkehrswachstum gar deutlich über dem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Ohne Veränderung des Mobilitätsverhaltens muss mit Netzüberlastungen gerechnet werden, die insgesamt mit einem Attraktivitätsverlust der betroffenen Gemeinden einhergehen. Die Notwendigkeit der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist unbestritten.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) untersuchte die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Siedlungszenarien, eine davon wird als „urbane Verdichtung“ bezeichnet[6].

[…] Urbane Verdichtung: Eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen beziehungsweise eine in den Zentren fokussierte Siedlungsentwicklung verändert die Weglängen der Verkehrsteilnehmer derart, dass der öV und der LV im Vergleich zum MIV attraktiver werden. Die Voraussetzungen für das Eintreten solcher Wirkungen ist nicht nur die räumliche Konzentration von Einwohnern und Erwerbstätigen, sondern auch von Arbeitsplätzen, Einkauf- und Freizeitangeboten. Es hat sich aber auch gezeigt, dass das Potenzial für eine Reduktion des Verkehrs und für Veränderungen des Modal-Splits bei den bestehenden Raumstrukturen beschränkt ist, sofern die räumliche Verteilung von Attraktionspunkten wie Einkaufs- oder Freizeitgelegenheiten nicht ebenfalls verändert wird.

Dass die räumliche Verteilung der Attraktionsgrössen einen entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsaufkommen hat, zeigt sich bei einer Betrachtung der zurückgelegten Tagesdistanz nach Verkehrszweck: Freizeit ist der bedeutendste Verkehrszweck. In der Agglomeration Aarau entfallen 43% der durchschnittlichen täglich zurückgelegten Distanz auf die Freizeit. Aufs Arbeiten entfallen noch 26% der zurückgelegten mittleren Tagesdistanz, aufs Einkaufen 13%[7].

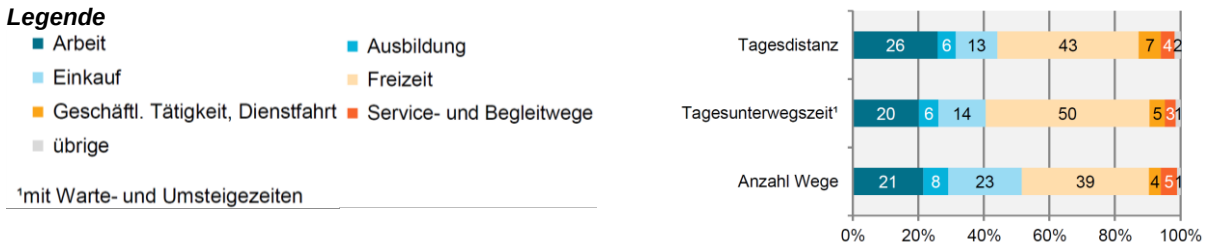


Abbildung 4: Bedeutung der Verkehrszwecke, 2015, Kanton Aargau

[5] Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) – Vision 2045+; Strategie zur Räumlichen Entwicklung, PLANAR (2019)

[6] Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) (2013): Abstimmung von Siedlung und Verkehr – Diskussionsbeitrag zu künftigen Entwicklung von Siedlung und Verkehr in der Schweiz. Schlussbericht
https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/abstimmung-von-siedlung-und-verkehr0.html

[7] Kanton Aargau, DBVU (2018): Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

4 Analyse

4.1 Ortsentwicklung

Nachdem die Siedlungsentwicklung in Oberentfelden in den vergangenen Jahrzehnten prioritär in die Fläche erfolgte, gilt es nun in den nächsten 15 Jahren eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben und die bestehenden unüberbauten Reserven sowie die Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale umzusetzen.

Bevölkerungsentwicklung

Bis 2034 werden rund 2'200 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner erwartet. Gemäss REL verfügt Oberentfelden durch konsequente Aktivierung der Innentwicklungspotentiale über genügend Reserven, um das Bevölkerungswachstum innerhalb der bestehenden Bauzonen aufzufangen. Etwa ein Drittel der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung bis 2034 kann in bisher unbebauten Bauzonen untergebracht werden bei einer Mindestdichte von 90 E/ha. Um die restlichen zwei Drittel der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung unterzubringen, benötigt es zusätzlich eine Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen auf überbauten Arealen.

Arbeitsplätze

Während die Bevölkerung stetig wächst, hat die Anzahl der Beschäftigten, wie auch die Anzahl Arbeitsstätten zwischen 2011 bis 2014 um ca. 3 % abgenommen. Seither ist wieder eine leichte Steigerung zu beobachten. Da die Entwicklung von Arbeitsplätzen stark von der Wirtschaftslage abhängt, können keine zuverlässigen Prognosen diesbezüglich gemacht werden. Ziel des REL ist es, das Verhältnis von Beschäftigten und Einwohnern in Zukunft mindestens zu halten, wenn nicht sogar durch eine qualitätsvolle Innen- und Weiterentwicklung der Arbeitsplatzgebiete wertschöpfungsintensive Betriebe anzuziehen und somit dieses Verhältnis zu verbessern.

Oberentfelden weist viel produzierende Industrie auf, welche nicht sehr arbeitsplatzintensiv ist aber durch die gute Anbindung an die Autobahn begünstigt wird. Der grösste Arbeitgeber ist seit langer Zeit General Electric (GE) im östlichen Industriegebiet von Oberentfelden. Dieser Standort wird jedoch in den nächsten Jahren geschlossen.
Daneben bestehen noch einige unüberbaute Industriereserven im Industriegebiet entlang der Autobahn und beim Möbelhaus an der Köllikerstrasse. Auch existieren Leerstände in bestehenden Gebäuden, welche weitere Entwicklungspotentiale aufweisen. Grundsätzlich bestehen innerhalb der Industrieareale ausreichend Reserven für die kurz- bis mittelfristige Entwicklung.

Fazit

Die prognostizierte Bevölkerungszunahme bis 2034 kann und soll innerhalb der aktuellen Bauzonen untergebracht werden. Dafür müssen v.a. Innenentwicklungspotentiale von überbauten Gebieten aktiviert werden. Auch sollen durch eine entsprechende Innen- und Weiterentwicklung der betreffenden Ortsgebiete Arbeitsplatz generierende Firmen angezogen werden. Sowohl durch die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung als auch durch gezielte Förderung von Arbeitsplatzangeboten steigt die Mobilitätsnachfrage voraussichtlich.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Gemeinde Oberentfelden ist mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) sehr gut erschlossen – gleichzeitig aber auch stark durch dessen Immissionen belastet. Südöstlich des Gemeindegebiets verläuft die Nationalstrasse A1. Oberentfelden verfügt über einen direkten Zubringer zur Auf-/Ausfahrt Kölliken. Zudem wird

die Gemeinde durch zwei kantonale Hauptverbindungsstrassen erschlossen (K108 und K235/K247). Von Norden kommend führt die K108 von Aarau her über Unterentfelden durch Oberentfelden und südlich weiter Richtung Schöftland. Von Kölliken her führt die K235 resp. K247 durchs Dorfzentrum und verläuft im Osten weiter nach Suhr. Im Südosten bildet die Autobahn A1 die Grenze zu Muhen. Die Verbindungsstrasse K208 dient als direkte Verbindung nach Muhen und das unterentfelder Dorfzentrum. Das Bedürfnis nach verlangsamtem Verkehr in den Quartieren ist gross; es sind bereits rund 90% aller Gemeindestrassen als Tempo-30-Zonen ausgeschieden.

4.2.1 Verkehr und Mobilität in Oberentfelden heute

Die Auswertung der Verkehrszählungen auf kommunalen und kantonalen Strassen zeigt insbesondere auf den Kantonsstrassen K 208 und K 108 eine hohe Belastung von über 20‘000 Fahrzeugen pro Tag. Gemäss den Prognosen der Netzstrategie Region Aarau wird die Belastung im Raum Entfelden noch erheblich zunehmen (vergleiche Kapitel 4.2.2). Zu beachten sind zudem die Verkehrszahlen auf den kommunalen Sammel- und Erschliessungsstrassen, da insbesondere im Bereich zwischen Schönenwerderstrasse und Köllikerstrasse Probleme mit Schleichverkehr auftreten. Dagegen sind entsprechende Massnahmen zu ergreifen und in regelmässigen Abständen Wirkungskontrollen durchzuführen.

In Oberentfelden ist gegenwärtig ein Logistikunternehmen angesiedelt, die Müller Handels AG Schweiz. Diese liegt an der Suhrentalstrasse (K108), welche in diesem Bereich von Oberentfelden parallel zur Autobahn A1 verläuft. Dank dieser Lage wird das Siedlungsgebiet nicht zusätzlich durch Schwerverkehr belastet.

Bei einer Ansiedlung von weiteren Unternehmen ist sicherzustellen, dass durch diese keine Verschärfung der Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet verursacht wird.

Ausbauprojekte

Für die beiden im Defizitplan markierten Konfliktpunkte «Knoten Oberfeld» und «Kreisel Schinhuetmatte» bestehen seitens Kanton Ausbaupläne auf Stand Bauprojekt. Für den Knoten Oberfeld ist eine Entschärfung der Situation mittels Lichtsignalanlage vorgesehen, der Kreisel Schinhuetmatte soll durch einen Ausbau auf zwei Spuren mehr Kapazität erhalten.

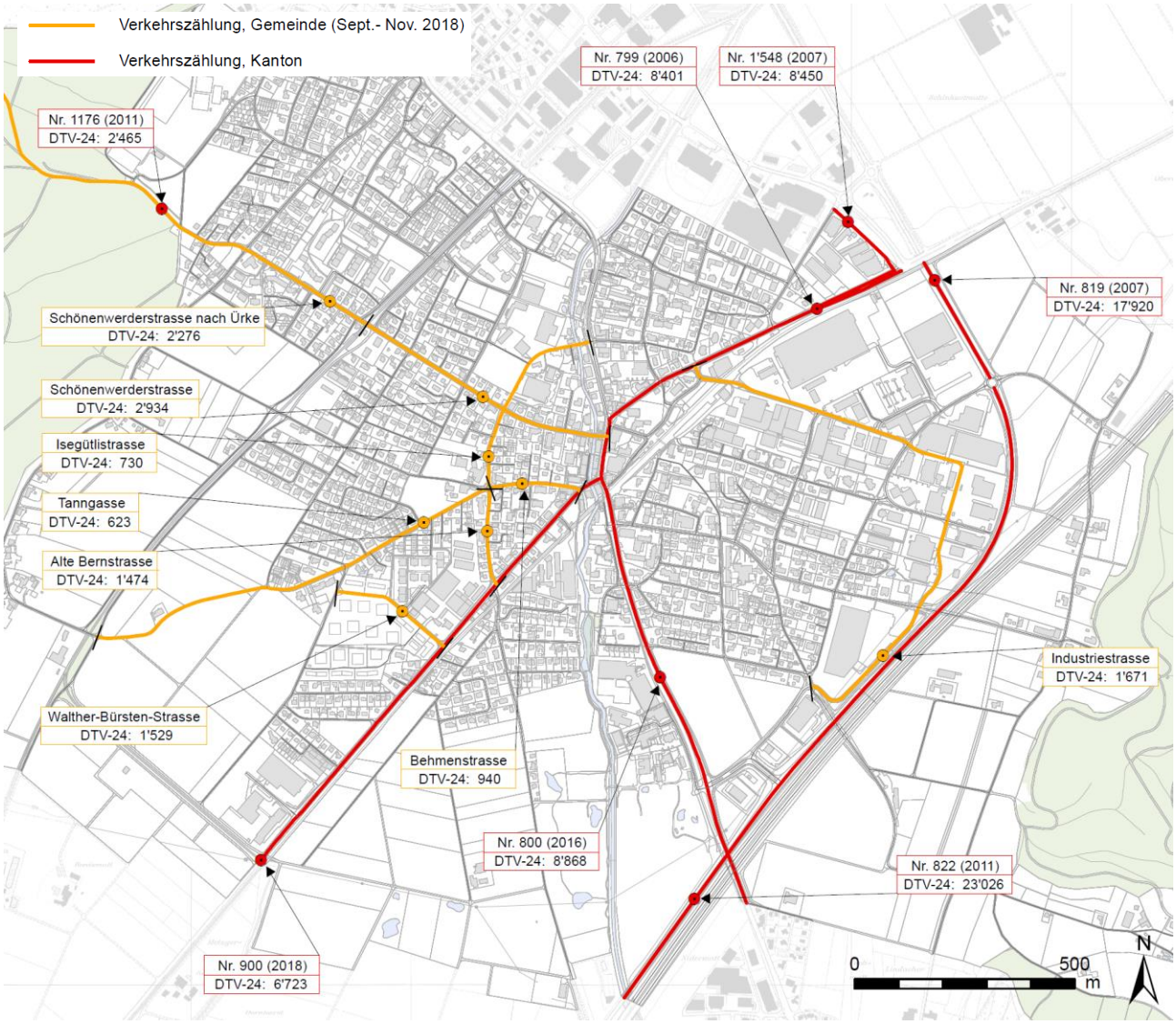


Abbildung 5: Verkehrszählungen auf Kantonsstrassen (rot) und Gemeindestrassen (gelb, Zählung von Herbst 2018)

Verkehrsbelastung

Die Daten der kantonalen Verkehrszählung ergeben folgendes Bild:

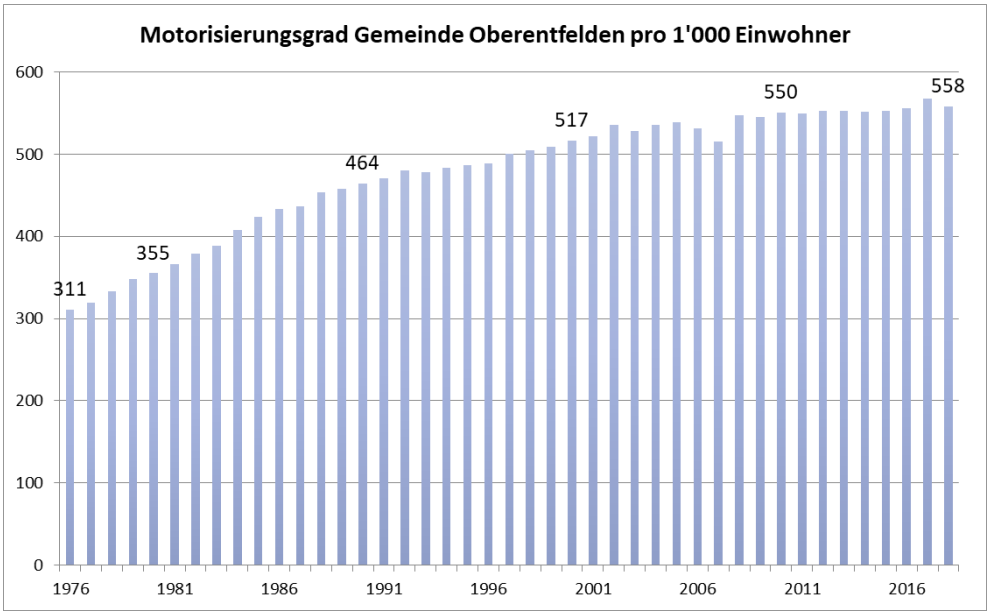
Tabelle 1: Verkehrszählungen auf Kantonsstrassen im Gebiet Oberentfelden (Quelle: agis.ch)

Zählstelle	**Aktuell DTV**	**Vergleich DTV**
Nr. 21, Bernstrasse West, Suhr, Höhe Gemeindegrenze Suhr - Oberentfelden	11'988 (2013)	11'895 (2006)
Nr. 799, Suhrerstrasse, Höhe Industrie Suhrenmatten	-	8'401 (2006)
Nr. 800, Muhenstrasse, höhe Tenniscenter	8'868 (2016)	7'849 (2007)
Nr. 819, Suhrentalstrasse, höhe Industrie Kirchfeld	-	17'920 (2007)
Nr. 822, Suhrentalstrasse, höhe Golfplatz	23'026 (2011)	21'917 (2005)
Nr. 900, Entfelderstrasse, Höhe Querung Uerke	6'723 (2018)	6'436 (2009)
Nr. 1176, Schönenwerder-strasse, höhe Sportplatz	-	2'465 (2011)
Nr. 1547, Suhrenmattstrasse, Teilstück zw. Suhrerstrasse und Kreisel	-	8'450 (2000)
Nr. 1548, Schinhuetweg	-	9085 (2007)

Motorisierungsgrad

Gemäss der Motorfahrzeugstatistik 2018 des Kantons Aargau weist die Gemeinde Oberentfelden einen Motorisierungsgrad von 558 Personenwagen pro 1'000 Einwohner auf. Der Motorisierungsgrad ist damit nach Jahren des Wachstums im Jahr 2018 erstmals zurückgegangen. Im Vergleich zu anderen Gemeinden im Kanton Aargau liegt dieser Wert leicht unter dem Durchschnitt aber höher als der schweizerische Motorisierungsgrad von 543 PWs pro 1000 Einwohner. Seit dem Basisjahr 1976 hat die Motorisierung um über 80 % zugenommen. Das grösste Wachstum war in den 1980er Jahren zu beobachten, doch auch in den letzten Jahren war - trotz des Ausbau des öV-Angebots - ein zunehmender Trend zu verzeichnen.

Abb. 6: Motorisierungsgrad (PW / 1'000 Einw.) 1976-2018 in der Gemeinde Oberentfelden (Quelle: Motorfahrzeugstatistik 2018, Kanton Aargau)

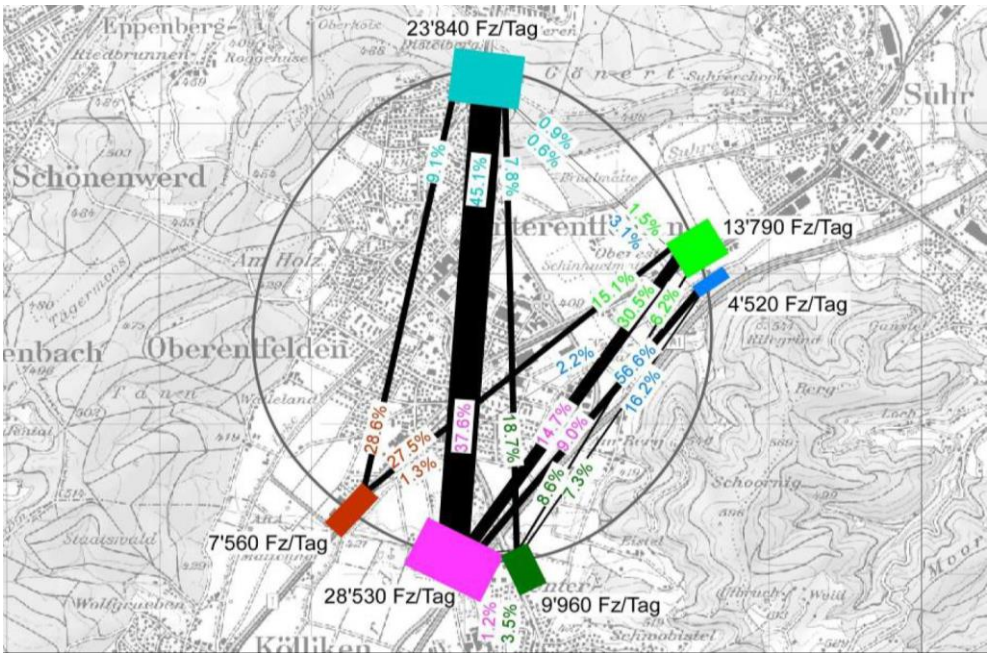


4.2.2 Zukünftige Entwicklung Mobilität und Verkehr

Prognosen DTV 2025

Der Netzstrategie Region Aarau sind Prognosen für eine Verkehrszunahme im Zeitraum 2010 bis 2025 zu entnehmen. Für den Teilraum Entfelden wird im Mittel an den massgebenden Kordonsquerschnitten[8] eine Verkehrszunahme von 18% prognostiziert. Für den Kordon des Teilraums Entfelden wird mit einer Querung von 88‘200 Fz/Tag (DTV) im Jahr 2025 ausgegangen. Davon ist rund 60% (ca. 52‘000 Fz/Tag) Durchgangsverkehr. Bei den restlichen ca. 40% (36‘200 Fz/Tag) handelt es sich um Quell-/Zielverkehr.

Abbildung 7: Spinnen-Analyse Teilraum Entfelden, Prognose DTV 2025



Detaillierte Zahlen zu den einzelnen Kordonsquerschnitten sind der Netzstrategie Region Aarau (2013) zu entnehmen.

[8] Ein Kordon ist ein System von Zählstellen für die Ermittlung der Verkehrsdichte. Der Kordon umfasst ein bestimmtes Gebiet, um in diesem den Durchgangsverkehr, den Quell- und den Zielverkehr zu ermitteln. Bei der Querschnittszählung werden Fahrzeuge gezählt, welche innerhalb eines definierten Zeitraumes diese Zählstellen, den sogenannten Querschnitt, passieren.

4.2.3 Trendentwicklung MIV aufgrund Ortsentwicklung

Die bedeutendsten Entwicklungsgebiete in Oberentfelden sind gemäss REL unten im Plan dargestellt. Dazu kommen weitere bebaute und unbebaute Entwicklungsgebiete, die teilweise grosse Potenziale durch Neubauten, Innenentwicklung und Umnutzung aufweisen.

Gemäss Untersuchungen des Kantons Aargau zum Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung werden pro Person täglich etwa 3.2 Wege[9] zurückgelegt. Höhere Dichte führt unweigerlich zu einer höheren Nachfrage nach Mobilität. Es ist die Aufgabe einer weitsichtigen Planung der Infrastruktur, dass die künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst durch die Nutzung ressourcenschonender Verkehrsmittel gestillt werden.

Abbildung 8: Schlüsselgebiete Wohn-/Mischnutzung (Quelle: PLANAR 2018)

Gebiet 1: Bahnhofgebiet / Ortskern

- Bebauung für dichte Mischnutzung unter Anstreben der Gestaltungsplanpflicht
- Realisierung: mittelfristig
- Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof ist eine erhöhte Nachfrage des öffentlichen Verkehrs wahrscheinlich

Gebiet 2: WEZ-Areal

- Gesamtheitliche Entwicklung anstreben (Arealüberbauungs-Pflicht in BNO) und Bebauung für relativ dichte Mischnutzung vorsehen
- Realisierung: kurzfristig
- Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: aufgrund der Nähe zum Bahnhof ist eine erhöhte Nachfrage des öffentlichen Verkehrs wahrscheinlich. Durch Gewerbetreibende könnte hingegen Mehrverkehr auftreten.

Gebiet 3: Gerbergasse / Ürkenweg

- Gesamtheitliche Entwicklung anstreben mit Auflagen zur Mobilität
- Realisierung: kurzfristig

[9] Kanton Aargau, DBVU (2018): Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

– Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: zurzeit nicht abschätzbar, jedoch ist durch die Lage des Areals eine zusätzliche Belastung des Wohnquartiers zu erwarten. Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung sind im nachgelagerten Planungsverfahren zu behandeln.

Gebiet 4: Bürsti-Areal

– Baurechtsvertrag (30 Jahre) mit Genossenschaft; Mischnutzung mit kulturellem Angebot und Kleingewerbe soll erhalten bleiben
– Realisierung: langfristig
– Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: zurzeit nicht abschätzbar

Gebiet 5: Härdi-Areal

– Soll langfristig zu Wohn- oder Mischgebiet umgenutzt werden
– Realisierung: langfristig
– Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: aufgrund der Nähe zum Dorfzentrum ist eine erhöhte Nachfrage des öffentlichen Verkehrs wahrscheinlich. Durch Gewerbetreibende könnte hingegen Mehrverkehr auftreten.

Gebiet 6: Gerbegasse / Tanngasse

– Geeignet für eine Gesamtheitliche Planung und Überbauung in Etappen, W3 mit Gestaltungsplan-Pflicht
– Realisierung: 1. Etappe bis 2034, 2. Etappe bis 2040
– Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: zurzeit nicht abschätzbar, jedoch ist durch die Lage des Areals eine zusätzliche Belastung des Wohnquartiers zu erwarten.Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung sind im nachgelagerten Planungsverfahren zu behandeln.

Gebiet 7: Birkenweg

– Gesamtheitliche Entwicklung mit Gestaltungsplan-Pflicht anstreben; Ziel: dichte Überbauung
– Realisierung: kurz- bis mittelfristig
– Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: Aufgrund der geringen öV-Erschliessungsgüte ist mit Mehrverkehr zu rechnen. Für den südwestlichen Dorfteil allgemein ist eine Erschliessung mit dem öV unbedingt anzustreben

Gebiet 8: Kirchfeldweg

– Nutzung Teilweise als Erweiterung Stiftung OZL, Kombination mit weiteren Wohnungen, Gestaltungsplanpflicht mit Mobilitätsmanagement vorsehen
– Realisierung: 2020
– Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung: zurzeit nicht abschätzbar. Ein Teil des Areals wird künftig durch die Stiftung «Orte zum Leben» genutzt, durch welche keine grossen zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu erwarten sind. Die genauen. Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung sind jedoch im nachgelagerten Planungsverfahren zu behandeln.

Entwicklungsschwerpunkt ESP

Entfelden (Ober- und Unterentfelden) ist gemäss kantonalem Richtplan als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung definiert und besitzt Potential zur Ansiedlung weiterer Unternehmen in produzierendem und verarbeitendem Gewerbe. Die Ansiedlung solcher Unternehmen bedingt ein Mobilitätskonzept, um das verursachende Verkehrsaufkommen zu planen. Im jetzigen Stadium können keine konkreten Vorschläge oder Pläne erarbeitet werden, da kein vergleichbares Unternehmen in Oberentfelden angesiedelt ist, welches das Siedlungsgebiet mit einem gesteigerten Verkehrsaufkommen belastet.

Fazit

Insbesondere die Kantonsstrassen sind stark befahren und nahe der Auslastungsgrenze. Ausweich- und Schleichverkehr ist ein Problem und soll verhindert werden. Um Mehrverkehr zu verhindern, ist eine Verbesserung der öV-Erschliessung notwendig. Bei Ansiedlung weiterer Unternehmen muss ein entsprechendes Mobilitätskonzept erarbeitet werden, welches das entstehende Verkehrsaufkommen be-

handelt. Momentan existieren verschiedene kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklungsvorhaben, welche mehrheitlich eine erhöhte Nachfrage nach Mobilität generieren. Es wird davon ausgegangen, dass die Kapazitäten der Kantonsstrassen ausreichen, um den durch die Schlüsselgebiete 1, 2, 4, 5 und 7 verursachten Verkehr aufnehmen zu können. Kritischer sind die Gebiete 3 und 6, bei welchen der zusätzliche Verkehr durch die Wohnquartiere abgeführt werden muss. Die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben auf die Verkehrsentwicklung sind jedoch in jedem Fall in den nachgelagerten Planungsverfahren zu behandeln. Gegebenenfalls sind Massnahmen zur Reduktion des MIV zu ergreifen.

4.3 Parkierung

Die Analyse der Parkierung zeigt, dass in Oberentfelden grundsätzlich genügend öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze vorhanden sind.

Im Ortszentrum kommt es allerdings immer wieder zu Engpässen. Davon betroffen sind insbesondere das Kleingewerbe und die Läden an diesem Standort. Im Zusammenhang mit einer Zentrumsentwicklung muss die Parkplatzsituation analysiert und ein allfälliger Ausbau des Angebots geprüft werden.

Entlang der Quartierstrassen mehrten sich in den letzten Jahren Probleme mit Nacht- und Langzeitparkern. Die Gemeinde verfügte daraufhin im Jahr 2018 ein Parkierungsreglement.

Fazit

Das Parkierungsreglement soll für mehr Gewicht in der BNO rechtlich verankert und eine Lösung im Zentrumsgebiet insbesondere für Kleinbetriebe und Läden erarbeitet werden.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Aus dem Plan der öV-Erschliessungsgüte geht hervor, dass insbesondere das Dorfzentrum entlang der Hauptachse gut mit öV erschlossen ist. Die Feinerschliessung der Quartiere fehlt, weshalb die Erschliessungsgüte in den Siedlungsgebieten abnimmt, je weiter sie vom Zentrum entfernt liegen. Die kleinen Ansiedlungen an den Hängen im Osten und Westen wie auch die Industriestandorte am südlichen und östlichen Siedlungsrand sind über einen Kilometer von der nächsten Haltestelle entfernt.

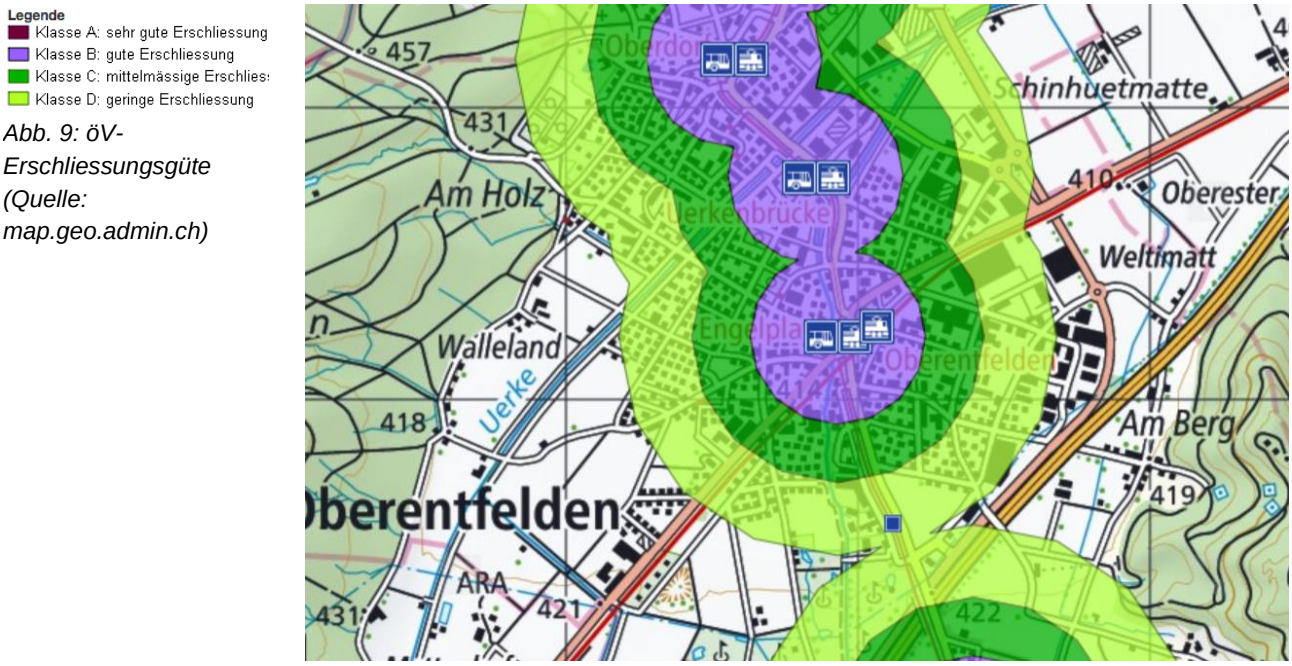


Abb. 9: öV-Erschliessungsgüte (Quelle: map.geo.admin.ch)

4.4.1 Bahnverkehr

Oberentfelden liegt einerseits an der S-Bahn-Linie 28 (Lenzburg-Zofingen) wie auch an der WSB-Strecke Aarau-Schöftland (S14). Erstere verkehrt im Halbstundentakt, die S14 rund alle 15 min. Via Lenzburg erreicht man Zürich in 46 min.

Im Detail präsentieren sich die Linien wie folgt:

S28 Lenzburg-Zofingen

Die S-Bahn-Linie 28 (SBB) verkehrt im Halbstundentakt zwischen Zofingen und Lenzburg.

Tabelle 2: Passargierzahlen 2017 auf der Linie S28 Lenzburg-Zofingen (Quelle: SBB)

	Lenzburg – Zofingen	Zofingen. – Lenzburg
Ø-Passagierzahl/Tag	1100	1000
Einsteiger/Tag Oberentfelden	200	260
Aussteiger/Tag Oberentfelden	300	220

S14 Aarau-Schöftland

Die S-Bahn-Linie 14 (WSB) verkehrt werktags und am Samstag bis 20.00 Uhr im Viertelstundentakt, abends ab 20.00 Uhr sowie sonntags im Halbstundentakt zwischen Schöftland und Aarau Bahnhof. Die Entflechtung der WSB/SBB wurde beschlossen und wird im Rahmen des STEP 2035 realisiert. Dabei wird die WSB eintunneliert, der Kreditbeschluss dafür wurde durch Bund und Kanton genehmigt.

Tabelle 3: Passagierzahlen 2018 auf der Linie S14 Aarau-Schöftland (Quelle: AAR)

	Aarau - Schöftland	Schöftland - Aarau
Ø-Passagierzahl/Tag	1868 Pers.	2444 Pers
Einsteiger/Tag Oberentfelden, Engelplatz	197	842
Aussteiger/Tag Oberentfelden, Engelplatz	788	186
Ø-Besetzung in Oberentfelden, Engelplatz	40	20

4.4.2 Busverkehr

Oberentfelden ist nebst dem Nachtnetz nicht durch eine reguläre Buslinie erschlossen.

Nachtnetz

In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag wird Oberentfelden durch die Nachtbuslinie (N25) bedient. Die Linie verkehrt je Nacht zweimal mit Halt um 01.55 Uhr resp. 03.18 Uhr in Oberentfelden "Engelplatz".

4.4.3 Umsetzung BehiG

Umsetzung BehiG

Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen den öV grundsätzlich autonom benutzen können. Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes werden heute in Oberentfelden erst am SBB-Bahnhof umgesetzt.

Sofern dies nicht im groben Missverhältnis zwischen dem für Behinderte zu erwartenden Nutzen und dem wirtschaftlichem Aufwand, den Interessen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz oder Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht, haben bis ins Jahr 2023 sämtliche Haltestellen des öV den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie den Folgeerlassen zu entsprechen. Für die WSB-Station Engelplatz ist durch die Eintunnelierung der WSB ein Totalumbau notwendig und eine Anpassung der bestehenden Station bis zum Umbau wäre unverhältnismässig. Für die WSB-Haltestelle Uerkenbrücke ist die Planungssituation noch unklar. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt bei den jeweiligen Anlagehaltern.

Fazit

Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist im Dorfzentrum und an den Hauptachsen sehr gut, in den Randgebieten von Oberentfelden aber verbesserungswürdig. Eine entsprechende Aufwertung soll vorgenommen werden, um die Steigerung des MIV mit zunehmender Bevölkerung verhältnismässig gering halten zu können. Dies soll aber im Rahmen der kombinierten Mobilität (vgl. Kapitel 4.5) geschehen, da ansonsten eine eigene Buslinie notwendig ist, die entstehenden Kosten müssten durch die Gemeinde getragen werden. Die Umsetzung des BehiG hat an den entsprechenden Haltestellen bis 2023 zu erfolgen, eine Ausnahme ist die Haltestelle Engelplatz, da diese durch die Unterführung der WSB-Linie unter der SBB-Linie komplett umgebaut wird und eine Übergangslösung unverhältnismässig wäre. Die neue unterirdische Haltestelle hat den Standards des BehiG zu entsprechen.

4.5 Kombinierte Mobilität

Ausstattung der Haltestellen

Um kombinierte Mobilitätsformen zu ermöglichen, müssen die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs entsprechend ausgestattet sein. Untenstehende Auflistung zeigt die Ausstattung der Haltestellen von SBB und WSB in Oberentfelden:

Tabelle 4: Übersicht über die Ausstattung der Haltestellen auf dem Gemeindegebiet von Oberentfelden

Haltestelle	Ausstattung
Bahnhof Oberentfelden (SBB)	- Park+Ride (26 PP) - Bike+Ride (ca. 40 Plätze) - Wartehalle - Ticketautomat (kein besetzter Bahnschalter) - Gastroangebot / Kiosk
Engelplatz	- Bike+Ride (ca. 40 Plätze) - Velokeller, jedoch ohne Einrichtungen zum diebstahlsicheren Abstellen von Fahrrädern - (beheizter) Wartebereich - Gastroangebot / Kiosk
Uerkenbrücke	- Bike+Ride (ca. 20 Plätze) - gedeckter Wartebereich - Ticketautomat

Die Haltestellen in Oberentfelden können, um den kombinierten Verkehr zu fördern, entsprechend ausgebaut werden. Gemäss § 2 Abs. 3 öVG kann sich der Kanton mit 30 % (Endkosten nach Abzüge Dritter) an B+R Anlagen bei öV-Haltestellen, die einen bestimmten Standard erfüllen, beteiligen.

Für die Erreichbarkeit der Haltestellen durch Fussgänger sind sichere und attraktive Strassenquerungen von grosser Bedeutung.

Fazit

Angebote für kombinierte Mobilität fehlen in Oberentfelden weitgehend. Es sind nur wenige B+R oder P+R Parklpätze und nur ein Mobility-Fahrzeug verfügbar. Bisher fehlen Lademöglichkeiten für Elektromobilität. Eine Verbesserung der kombinierten Mobilität ist notwendig, um die Anbindung der Randgebiete und Aussenquartiere an öV-Angebote zu verbessern und die kombinierte Mobilität gegenüber dem MIV im Siedlungsgebiet zu stärken.

4.6 Radverkehr

Oberentfelden liegt an der zweiten Etappe der nationalen Nord - Süd-Route, welche von Aarau nach Luzern führt. Zudem führt die vierte Etappe der regionalen Route 34 (Alter Bernerweg) durch Oberentfelden

kantonale Radroute

Der kantonale Radweg im Nord-Osten in Richtung Suhr ist kürzlich erstellt und damit eine Lücke geschlossen worden. Die südliche Fortsetzung dieses Radweges führt in Oberentfelden auf Nebenstrassen übers Kulturland nach Muhen. Weitere Attraktive Routen führen im Westen der Uerke entlang nach Kölliken und im Norden entlang der Suhre Richtung Suhr.

Abb. 10: bestehende und geplante kantonale Radrouten (Quelle: agis.ch)

Radwegnetz und Sicherheit

In den Wohnquartieren hat sich die Situation durch die praktisch flächendeckende Ausscheidung als T30-Zone für Velofahrer in den letzten Jahren stark verbessert. Über das gesamte Gemeindegebiet betrachtet weist das kommunale Radwegnetz jedoch auf der Nord-Süd-Achse wie auch auf der Ost-West-Achse diverse Lücken und Konfliktstellen auf (vergleiche Teilplan Radverkehr). Konkret fehlt auf der Nord-Süd-Verbindung eine sichere, attraktive Route von Muhen her nach Aarau. Auf dieser Strecke existiert zwar eine kantonale Veloroute, es herrschen aber enge Verhältnisse, sodass die beidseitigen Radstreifen nicht durchgehend weitergeführt werden können und stellenweise unterbrochen sind. Dies kann zu problematischen Situationen für Radfahrer führen.

Innerhalb des Dorfzentrums bietet sich mit dem Freiwerden des WSB-Trassees im Zusammenhang mit der beschlossenen Entflechtung und Eintunnelung der WSB die Möglichkeit, die Situation für den Radverkehr markant zu verbessern. Ebenfalls lückenhaft ist die Verbindung vom Dorfzentrum aus in Richtung Suhr. Insbesondere sind die Verhältnisse im Zentrum für Velofahrer sehr unbefriedigend und bergen viele Gefahrenstellen. Zudem sind diverse Querungen der Hauptachsen nicht auf Radfahrer ausgerichtet. Es fehlen beispielsweise Mittelstreifen für Linksabbieger, oder Querungshilfen für Velos, sodass Radfahrer gezwungen sind, den Fussgängerstreifen zu nutzen.

Insbesondere auf den Schul- und Arbeitswegen wie auch auf Routen zu Anschlüssen an den öffentlichen Verkehr ist auf eine sichere, direkte und damit attraktive Verkehrsführung des Radverkehrs zu achten. Wichtigste Kriterien für sichere Velorouten sind gute Sichtverhältnisse, das Vermeiden von Umwegen, die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und die Wartezeiten an Querungsstellen. Die akuten Gefahrenstellen gemäss Teilplan Radverkehr und Defizitplan sind mit hoher Priorität zu entschärfen.

Fazit

Es existieren bereits viele attraktive Radrouten in und um Oberentfelden. In den Wohnquartieren wurde die Situation für Radfahrer durch Tempo 30 fast flächendeckend verbessert. Im Dorfzentrum und auf der Nord-Südverbindung ist die augenblickliche Lage aufgrund enger Verhältnisse und lückenhafter Radstreifenführung unbefriedigend. Auch eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten auf Hauptverkehrsachsen und bei Kreuzungen ist zwingend notwendig.

4.7 Fussverkehr

Das Zufussgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart des Menschen und verbindet alle anderen Verkehrsmittel miteinander. Dies ist insbesondere für die kombinierte Mobilität und bei der Gestaltung der Zugänglichkeit von Haltestellen des öV zu berücksichtigen. Gehen dient jedoch nicht nur der Fortbewegung, sondern trägt auch zur Erholung und damit zur Förderung der Gesundheit bei.

Kommunales Fusswegnetz

Ausserhalb des Siedlungsgebiets gibt es viele Spazier- und Wanderwege, die mit «Bänkli» und verschiedenen Grillstellen aufgewertet sind. Insbesondere die Waldhäuser sind beliebte Ausflugsziele und zu Fuss auf attraktiven Wegen erreichbar. Auch die Weiler Wallenland und Suhrgasse sowie der Golfplatz und die Holzikergasse sind wichtige Naherholungsziele resp. Teil von beliebten Spazierwegen.

Zudem sind die Wege entlang der beiden Flüsse Uerke und Suhre von grosser Bedeutung. Sie verbinden die innere mit der äusseren Landschaft, sind heute aber leider nicht durchgehend und oftmals auf einer Strasse mit Autoverkehr geführt (insbesondere Uerke).

Innerhalb des Siedlungsgebiets stellt der Dorfkern einen wichtigen Begegnungsort mit diversen attraktiven Zielorten (Bank, Post, Gemeindehaus, Läden etc.) dar. Der viele Autoverkehr und die Trennwirkung von Kantonsstrassen und Eisenbahn beeinträchtigen das Zentrum aber massgeblich und stellen für Fussgänger Hindernisse, resp. Konfliktstellen dar.

Konfliktstellen und Sicherheit

Auf der Aarauerstrasse erscheinen insbesondere die Querungen bei den Übergängen auf Höhe Haltestelle Ürkenbrücke (Mittelinseln ohne Fussgängerstreifen) und bei der Kreuzung Baumgartenweg (Unterführung) unzureichend ausgestaltet. Eine weitere Gefahrenstelle birgt sich bei der Zufahrt zu den Häusern an der Aarauerstrasse 25/27. Auf der Suhrerstrasse ist die Querung Friedhofweg – Turnhalleweg unzureichend ausgestaltet. Da diese Wege und Querungen auch als Schulweg von Bedeutung sind, soll geprüft werden, welche Massnahmen (Signalisation, Markierung, bauliche Massnahmen) ergriffen werden sollen, um die Sicherheit für Fussgänger zu erhöhen. Am Rand des Siedlungsgebiets sind die beiden Übergänge Dreizelgenweg und Industriestrasse über die Muhenstrasse mit Gefahrenpotential behaftet, welche ebenfalls genauer geprüft werden sollen. Es ist davon auszugehen, dass viele der heutigen Konfliktstellen gemäss Teilplan Fussverkehr und Defizitplan durch die beschlossene Eintunnelung der WSB entschärft werden. Das freiwerdende WSB-Trassee sollte auf die Chancen zur Nutzung für den Fuss- und Veloverkehr geprüft werden. Hinsichtlich der Langfristigkeit dieses Projektes sind die akuten Gefahrenstellen dennoch mit Priorität zu behandeln und in der Zwischenzeit verhältnismässige Lösungen zu realisieren, welche die Sicherheit erhöhen.

Fazit

Der Fussverkehr soll insbesondere durch sichere Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsachsen sowie durch sichere Schulwege – auch ohne einen Verkehrsdienst (Lotsen) – gestärkt werden. Ein durchgängiger Fussweg vom Zentrum entlang der Suhre Richtung Golfplatz würde das Fusswegnetz attraktiver machen. Heute bergen insbesondere im Zentrum die Kantonsstrassen sowie die Bahnlinien grosses Konfliktpotential.

4.8 Mobilitätsmanagement

Aargaumobil[10] ist die kantonale Anlaufstelle für Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau. Ein gutes Mobilitätsmanagement unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels oder einer Kombination von mehreren Möglichkeiten. Dies geschieht durch Information, Beratung, Unterstützung innovativer Lösungen, Anreize sowie Angebotskoordination. Damit können negative Auswirkungen des Verkehrswachstums eingedämmt sowie das zukünftige Verkehrsaufkommen insgesamt möglichst effizient abgewickelt werden. Es soll den unterschiedlichen räumlichen Potenzialen Rechnung getragen werden. Mobilitätsmanagement heisst:

- verschiedene Verkehrsmittel intelligent kombinieren
- Verkehrsteilnehmenden mit neuen Anreizsystemen und Angeboten Optionen zur Optimierung ihrer Mobilität aufzeigen
- die Erreichbarkeit von Standorten beibehalten und fördern
- Veränderungsprozesse im Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden unterstützen
- dazu beitragen, dass die Kapazität des bestehenden Verkehrsangebots optimal ausgeschöpft wird
- den Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Technologien am Markt fördern
- Beiträge zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse leisten
- innovative Ansätze zu Fragen der zukünftigen Mobilität aktiv begleiten

Potential der Elektromobilität

Hochrechnungen lassen vermuten, dass bis 2030 etwa 50 % der zurückgelegten Fahrzeugkilometer mit einem Elektrofahrzeug getätigt werden[11]. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden und sowohl Lärm- als auch Schadstoffbelastung im Siedlungsgebiet zu reduzieren, sollten mögliche Standorte für Ladestationen von Elektrofahrzeugen und deren Betrieb geprüft werden.

Fazit

Dank gutem Mobilitätsmanagement kann die Mobilität in Oberentfelden merklich nachhaltiger organisiert und die Belastung für die Bevölkerung reduziert werden. Die Zusammenarbeit mit den verkehrsgenierenden Unternehmen – sei es durch Kunden, Arbeitnehmende oder den Unternehmenszweck selbst – ist dabei von grosser Wichtigkeit. Der Kanton unterstützt die Gemeinde bei Ihren Bestrebungen im Bereich des Mobilitätsmanagement.

4.9 Unfälle / Sicherheitsdefizite

Die Auswertung der Unfälle auf dem Gemeindegebiet im Zeitraum von 2011 bis 2017 (ohne Autobahn) ergab, dass sich von 164 Unfällen 16 (10 %) in Tempo 30-Zonen, 84 (51 %) auf Strassen mit max. 50 km/h, 14 (8,5 %) auf Strassen mit max. 70 km/h und 50 (30,5 %) auf Strassen bis 80 km/h ereigneten. Die häufigsten Unfallarten sind Schleuder- oder Selbstunfälle (44 Unfälle), gefolgt von Einbiegeunfällen (30 Unfälle), Überholunfällen (22 Unfälle) und Auffahrunfällen (21 Unfälle). Unfälle mit Fussgängerbeteiligung geschahen im selben Zeitraum 11 (6.7 %).

[10] Kanton Aargau, Departement Ba, Verkehr und Umwelt (https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/aargaumobil/aargaumobil.jsp)

[11] Klima- Masterplan Schweiz, Klima Allianz/WWF

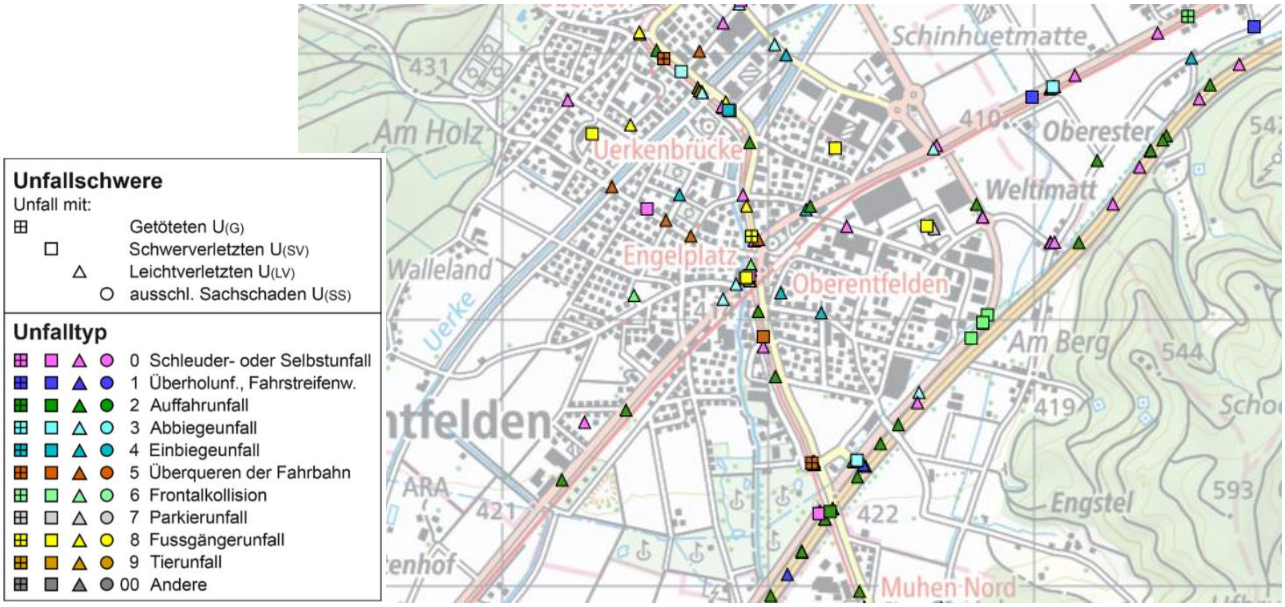
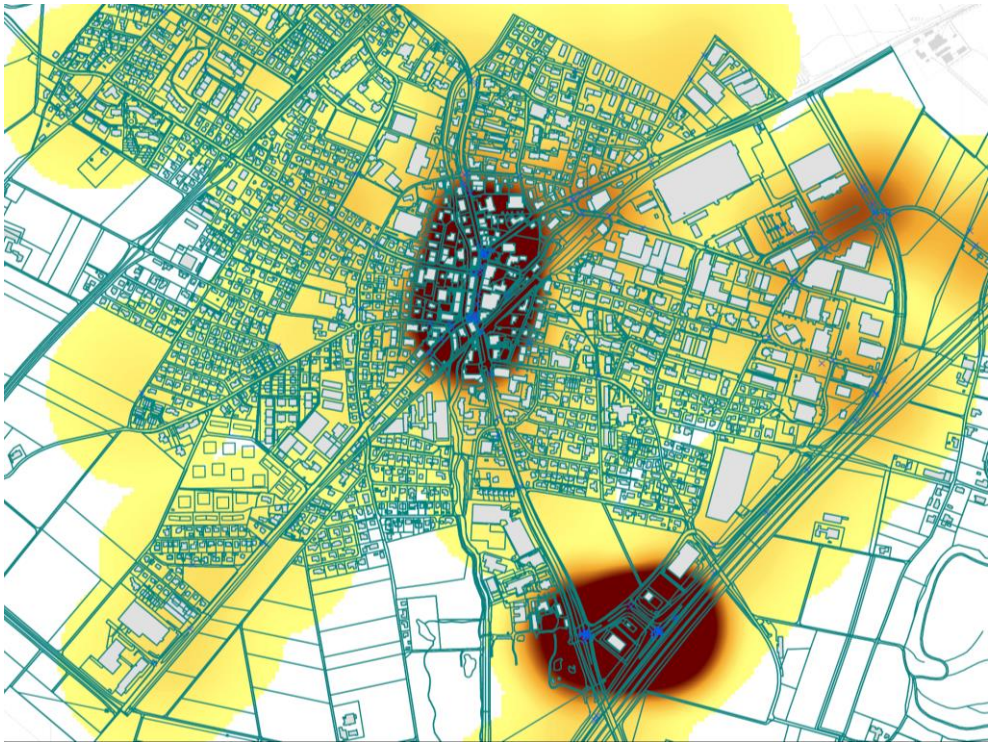


Abbildung 11: Unfälle 2011 bis 2017 (Quelle: ASTRA)

Die Auswertung der Unfallstatistik mit GIS zeigt folgendes Bild der Häufung von Unfällen. Kritische Stellen sind im Dorfzentrum (Kreuzung der Kantonsstrassen und der Bahnlinien) sowie im Süden des Gemeindegebiets bei der Verbindung Muhenstrasse – Suhrentalstrasse.

Abbildung 12: Häufung von Verkehrsunfällen anhand Verkehrsstatistik (Quelle: PLANAR, 2018)

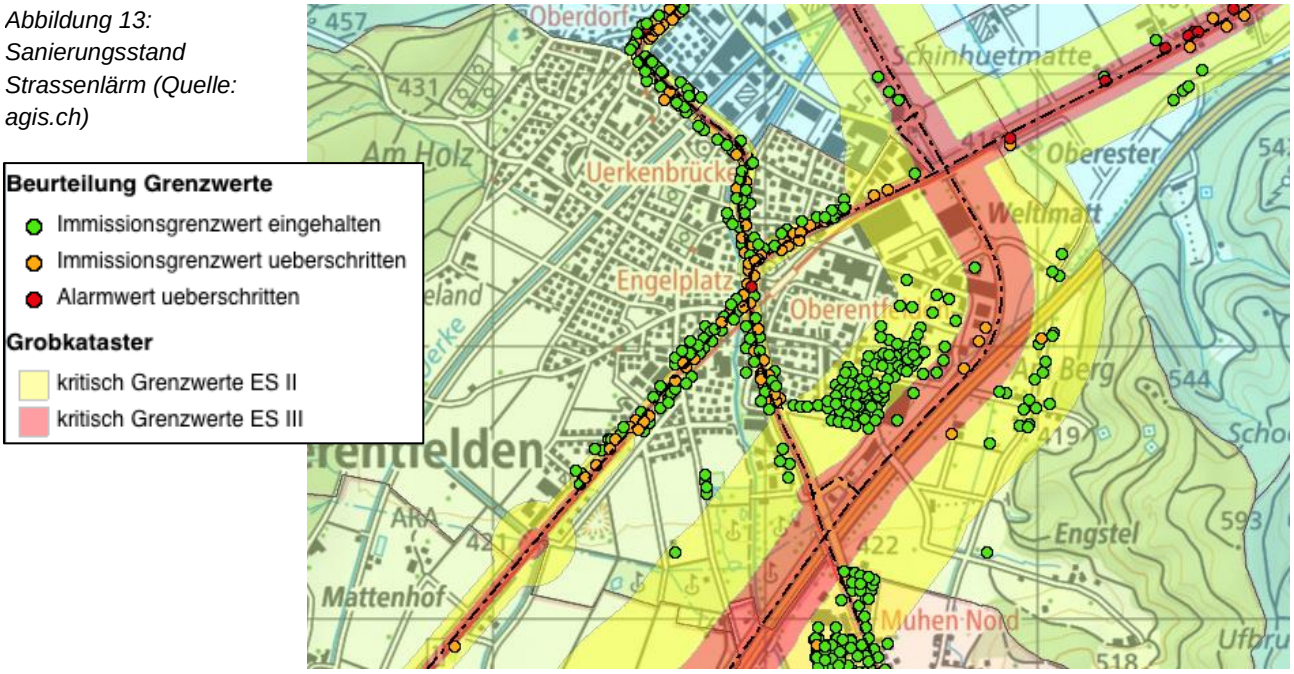


4.10 Lärm

Strassenlärm

Eine der störenden negativen Auswirkungen des Verkehrs ist die Lärmbelastung. Diese ist von diversen Faktoren abhängig: Verkehrsmenge, Anteil an Schwerverkehr, gefahrene Geschwindigkeit, Gefällsverhältnis, Belagszustand usw. Das Massnahmenspektrum reicht von Massnahmen an der Quelle (z.B. Flüsterbelag) über Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwand) bis zu baulichen Massnahmen (z.B. lärmoptimierte Grundrisse, Loggien usw.). In dieser Reihenfolge sind die Massnahmen auch zu priorisieren.

Abbildung 13: Sanierungsstand Strassenlärm (Quelle: agis.ch)



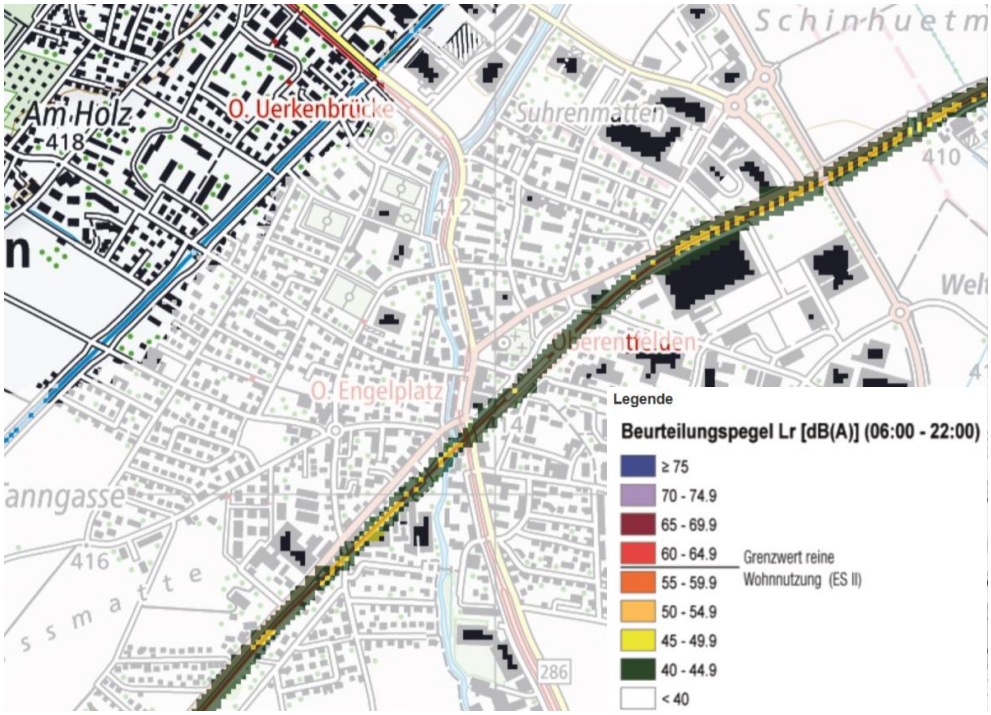
Aus dem Strassenlärmkataster ist ersichtlich, dass Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) insbesondere entlang der

Hauptverkehrsachsen im Dorfzentrum zu erwarten sind. Obwohl diese Achsen durch den MIV und den Eisenbahnverkehr beansprucht werden, wird der Immissionsgrenzwert bereits heute bei einem Grossteil der Liegenschaften an dieser Lage eingehalten. Der Kanton ist als Anlagehalter für die Strassenlärmsanierung der betroffenen Strassen zuständig. Gemäss Strassenlärmkataster ist diese Sanierung in Oberentfelden auf allen Kantonsstrassen abgeschlossen.

Eisenbahnlärm

Hauptlärmquelle des Eisenbahnlärms ist das Rollgeräusch bei der Zugsdurchfahrt, das durch Schwingungen der Räder und Schienen verursacht wird. Aus diesem Grund werden auch beim Eisenbahnlärm in erster Priorität Massnahmen an der Quelle geprüft. Sind diese ausgeschöpft, werden Schutzmassnahmen auf dem Ausbreitungsweg getroffen. Verantwortlich für die Einhaltung von Grenzwerten und die entsprechende Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen sind in Oberentfelden die Betreiberinnen der Eisenbahnlinien SBB und die AVA.

Abbildung 14: Lärmkataster Eisenbahn am Tag (Quelle: geo.admin.ch)



Fazit

Die Immissionsgrenzwerte werden momentan auch bei einem Grossteil der Liegenschaften an den stark befahrenen Achsen eingehalten. Für MIV und Eisenbahnlärm sind jeweils Massnahmen an der Quelle zu priorisieren und anzuwenden, um weitere Lärmemissionen zu reduzieren. Erst wenn diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, sollen Massnahmen entlang der Ausbreitungswege ergriffen werden.

4.11 Güterverkehr auf der Strasse

Durch das Gemeindegebiet von Oberentfelden verläuft eine Versorgungsroute Typ I red auf der Suhrerstrasse/Köllikerstrasse und eine Route Typ II auf der Holzikerstrasse bis zum Unterwerk. Für diese Typen gelten folgende Bestimmungen:

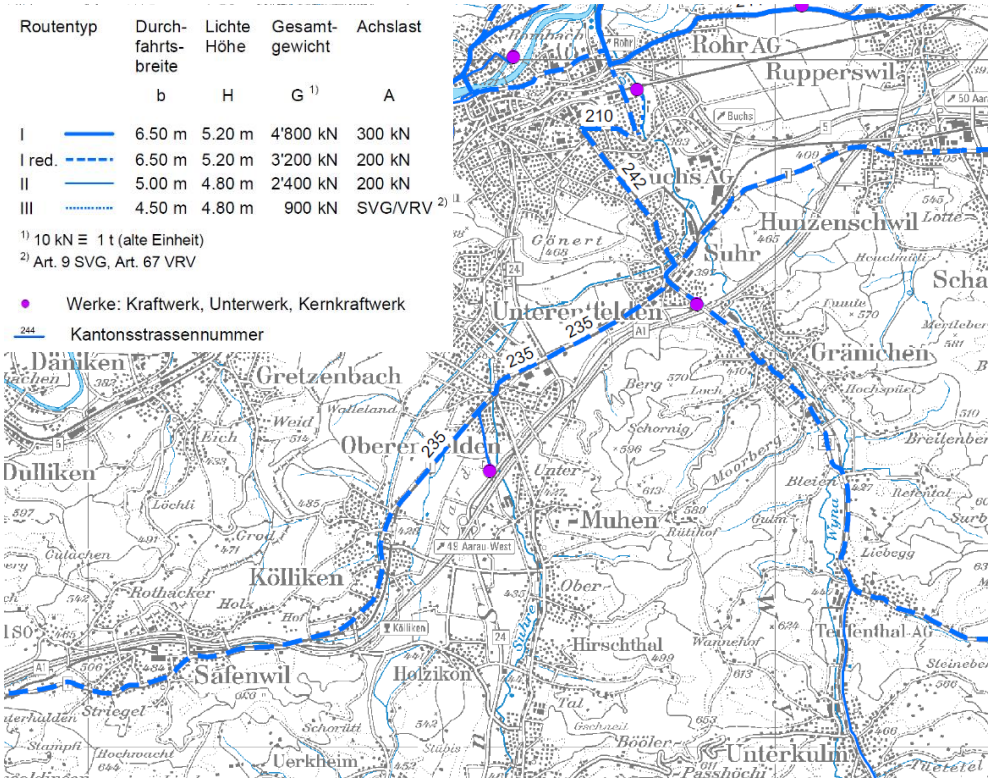


Abbildung 15: Ausschnitt Versorgungsrouten (Quelle: Kanton Aargau)

4.12 Gesamtfazit aus der Analyse

Werte und Chancen

- Leistungsstarke Anbindung an Aarau und via Lenzburg nach Zürich
- Hohe Erschliessungsgüte entlang der Zentrumsache
- Entflechtung der WSB und SBB ist beschlossen und eine voraussichtliche Reduktion von Konfliktpunkten im Fuss- und Radverkehr ist zu erwarten
- Praktisch flächendeckend T30 in den Wohnquartieren.
- Einführung Parkierungsreglement
- Gute Anbindung ans Nationalstrassennetz (Autobahn A1)
- genügend öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze auf dem Gemeindegebiet
- Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung werden mehrheitlich auch heute schon in Siedlungsgebieten nahe der Hauptverkehrsachsen eingehalten
- Sichere und direkte Radverbindungen innerhalb des Dorfes sowie in die Nachbarsorte
- Ruhige, sichere Verbindungen für Fussgänger innerhalb der T30-Zonen
- Gut erreichbare, attraktive Naherholungsgebiete/Freizeitangebote
- Schulwegsicherheit ist dank gut funktionierendem Verkehrsdienst relativ gut
- Oberentfelden besitzt genug Potenzial, um die prognostizierte Bevölkerungszunahme durch Entwicklungen nach innen aufzunehmen
- Als Entwicklungsschwerpunkt besitzt Oberentfelden das Potenzial zur Ansiedlung neuer Arbeitgeber in den vorhandenen Industriereserven

Defizite

- Mässige bis schlechte öV-Erschliessung der Randquartiere, Weiler und Industriegebiete
- Haltestellen der WSB noch nicht behindertengerecht
- Mässige Ausstattung der Haltestellen für die kombinierte Mobilität
- Die zwei Bahnlinien im Zentrum führen zu Stau
- Knappe Kapazitäten beim öV zu Spitzenzeiten
- Zunehmende Lärmbelastung durch Güterverkehr SBB
- Starke Trennwirkung durch Hauptverkehrsachsen
- Starke Belastung durch motorisierten Durchgangsverkehr
- Zu wenige Parkierungsmöglichkeiten im Zentrum (Einkauf, Restaurants etc.)
- Konfliktpunkt/Gefahrenstelle Kreuzung Muhenstrasse – Industriestrasse
- Schleich- und Ausweichverkehr zu Spitzenzeiten durch den Dorfkern und die Quartiere, da die Hauptverkehrsachsen nahe der Auslastungsgrenze sind
- Kapazität der Abstellplätze bei den Zielorten im Ortszentrum zu knapp
- Lücken im kommunalen Radwegnetz, insbesondere auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen
- Lücken bei der Anbindung an übergeordnetes Radwegnetz
- Abschnitt der nationalen Veloroute durch das Dorf suboptimal
- Nicht durchgehender Fussweg vom Zentrum zum Golfplatz entlang der Suhre
- Sicherheitsdefizite auf den Schulwegen mit Verkehrsdienst (Lotsen) als Notlösung
- Unzureichende Ausgestaltung der Querungen über die Hauptachsen für Fussgänger und Radfahrer
- Fehlende/ungenügende Abstellplätze für Velos an Haltestellen (Bike+Rail)
- Fehlende Ladeinfrastruktur für Elektromobilität
- Fehlendes Mobilitätsmanagement
- Die Ansiedlung neuer Arbeitgeber im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe können zu zusätzlicher Belastung der Wohnquartiere führen

5 Leitsätze und Ziele

5.1 Leitsätze

3V-Strategie[12]

- Verkehr vermeiden – durch eine gezielte Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Verkehrssystems sollen die gefahrenen Kilometer reduziert werden
- Verkehr verlagern – auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr
- Verkehr verträglich abwickeln – die Verträglichkeit des verbleibenden motorisierten Verkehrs sicherstellen

Ziele öV

- Fahrplanstabilität und Gewährleistung von Anschlüssen auch in Spitzenverkehrszeiten
- Behindertengerechte Haltestellen
- Ermöglichen von kombinierter Mobilität

Ziele MIV

- Trennwirkung stark befahrener Achsen minimieren
- Achsen-Kammern-Prinzip: Verkehr rasch möglichst auf Hauptachsen leiten, Kammern (Quartiere) entlasten, Schleichverkehr vermeiden
- Durchgangsverkehr reduzieren
- Ziel- / Quellverkehr reduzieren
- verträgliche und attraktive Gestaltung der Strassen als Teil des öffentlichen Raumes

Ziele Radverkehr

- attraktives, sicheres, zusammenhängendes und dichtes Radwegnetz: bestehende Netzlücken schliessen, Radwegverbindungen aufwerten
- direkte Verbindung für Pendler nach Aarau (insbesondere auch für E-Bikes)
- Förderung des Radverkehrs für Strecken innerhalb des Siedlungsgebiets und in der Region für Versorgung, Arbeiten, Freizeit
- attraktive Radwege für Freizeitverkehr
- ausreichendes Angebot an gedeckten Veloabstellplätzen an den wichtigen Quell- und Zielorten (öffentliche Nutzungen, öV-Haltestellen)

Ziele Fussverkehr

- attraktives, sicheres, zusammenhängendes und hindernisfreies Fusswegnetz: bestehende Netzlücken schliessen, Fusswegverbindungen aufwerten
- Förderung des Fussverkehrs für Strecken innerhalb des Siedlungsgebiets für Versorgung, Arbeiten, Freizeit
- Sichere Fusswegführung und Strassenquerungen

[12] Tiefbauamt Kanton Bern: Das Berner Modell - Zukunftsfähige Lösungen für den Strassenverkehr

5.2 Konkrete Ziele

Ziele öV

- Bessere Anbindung der Randquartiere, Weiler und Industriegebiete ans öV-Netz (gute Fuss- und Radverbindungen inklusive entsprechender Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge zur kombinierten Mobilität)
- Zwingende Entflechtung WSB/SBB-Linien (Unterführung WSB) gemäss STEP 2035
- Definitive Umsetzung behindertengerechter Haltestellen auf der WSB-Linie unter der Federführung der Bahnbetreiberin
- Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität durch Infrastrukturanpassungen schaffen/ausbauen

Ziele MIV

- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen
- Langfristige Senkung des Motorisierungsgrades
- Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren und Schulwegsicherheit erhöhen
- Umfahrung Suhr: Anschluss an die K108 möglichst südlich des Siedlungsgebiets (mit Option Rückbau Weltimatt)
- Entflechtung Kantonsstrassen im Zentrum (Wunsch der Gemeinde)
- VERAS führt nicht zu einer zusätzlichen Belastung des Siedlungsgebietes von Oberentfelden, sondern soll zu einer Entlastung beitragen

Ziele Radverkehr

- ausreichend Zweiradabstellplätze bei wichtigen Quell- und Zielgebieten sowie bei Umsteigepunkten (öV-Haltestellen) anbieten
- zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz
- Priorisierung Radverkehr gegenüber MIV

Ziele Fussverkehr

- zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Fusswegnetz
- Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen
- Sichere Schulwege (auch ohne Verkehrsdienst)

Ziele Mobilitäts-management

- Mit Angeboten des Mobilitätmanagements eine effiziente und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung sowie die Erreichung von Zielen in anderen Bereichen des KGV unterstützen
- Infrastruktur für Elektromobilität schaffen
- Massnahmen in BNO aufnehmen (zwingend)

Massnahmen

Zur Umsetzung der konkreten Ziele sind griffige Massnahmen nötig. In Zusammenarbeit mit der Planungskommission wurden entsprechende Massnahmen definiert. Für jede Massnahme wird ein Massnahmenblatt erstellt.

6 Massnahmen / Umsetzung

Mit den nachfolgend beschriebenen Massnahmen will die Gemeinde die aufgezeigten Defizite und Konflikte mittels gezielter Interventionen angehen und die gesetzten Ziele erreichen. Die Massnahmen haben folgende unterschiedliche Planungshorizonte (Vierjahresstruktur aufgrund Legislaturplanung, vgl. Kap. 6):

kurzfristig: bis 4 Jahre

mittelfristig: bis 12 Jahre

langfristig: > 12 Jahre

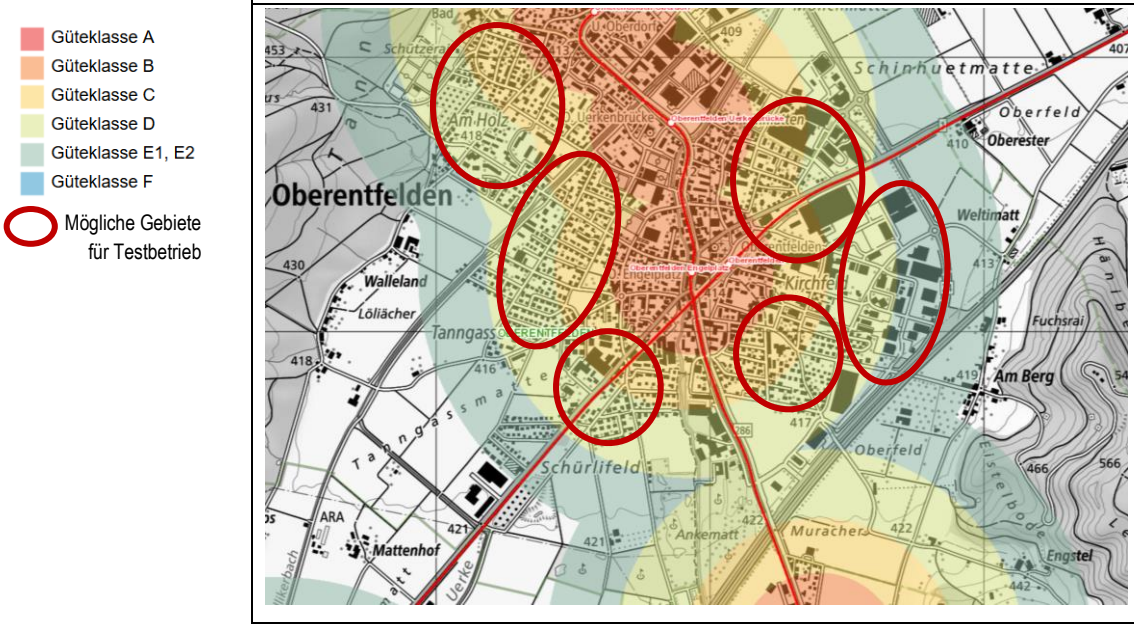
6.1 A: Öffentlicher Verkehr

Massnahme	**A1**	**Spurausbau und Entflechtung WSB**
Kurzbeschrieb	Zur Entflechtung des Strassenraums wurde gemäss dem kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis die Eigentrassierung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) in Oberentfelden beschlossen. Im Zusammenhang mit dem «Ausbauschritt 2035» der nationalen Ausbauprogramme Bahninfrastruktur wurde der Bau eines Tunnels beschlossen, wonach die WSB in Oberentfelden künftig auf einer über 800 Meter langen Strecke unterirdisch geführt wird. Das Konzept sieht eine Streckenführung unter der Aarauerstrasse, dem Engelplatz sowie der Muhenstrasse vor mit einem unterirdischen WSB-Bahnhof beim Engelplatz. Das freiwerdende WSB-Trassee sollte auf Ihre Chancen zur Benützung für den Fuss- und Veloverkehr geprüft werden.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Zwingende Entflechtung WSB/SBB-Linien (Unterführung WSB)	
Vorgehen	Die Gemeinde Oberentfelden muss sich gegenüber den federführenden Instanzen gezielt für ihre Interessen einsetzten. Priorität haben insbesondere folgende Anliegen: 1. Die Sicherheit für die Passagiere im Bereich der unterirdischen Haltesstelle muss stets gewährt sein und mittels geeigneter Mittel gefördert werden (Beleuchtung, Ausgestaltung Perrons, Kombination der Haltestelle mit anderen Nutzungen wie z.B. Tiefgarage) 2. Gutes Signaletiksystem zur Auffindbarkeit der Haltestelle sowie zur Orientierung im unterirdischen Bereich 3. Überprüfen, ob im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung und dem Bau einer Tiefgarage beim Engelplatz Synergien genutzt werden können (z.B. Erstellung eines Gesamtkonzepts Haltestelle und Tiefgarage).	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Abklärungen ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen		
Federführung / Beteiligte	Bund / SBB / Kanton Aargau / Aargau Verkehr AG (AVA)	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	**A2**	**Konzept für behindertengerechte Haltestellen ausarbeiten (in Zusammenarbeit mit der Aargau Verkehr AG AVA)**
Kurzbeschrieb	Bis im Jahr 2023 haben sämtliche Haltestellen des öV den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie den Folgeerlassen zu entsprechen. Die WSB-Haltestellen in Oberentfelden entsprechend diesen Anforderungen noch nicht. Bei diesen Haltestellen ist aufzuzeigen, wie die Anforderungen des BehiG umgesetzt werden können.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Definitive Umsetzung behindertengerechter Haltestellen auf der WSB-Linie unter der Federführung der Bahnbetreiberin	
Vorgehen	Verhältnismässigkeitsprüfung, ggf. Ausarbeitung Ausführungsprojekt	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A1: Spurausbau und Entflechtung WSB.	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden / Aargau Verkehr AG (AVA)	
Umsetzungshorizont	kurz- mittelfristig (Umsetzung hat grundsätzlich bis 2023 zu erfolgen, jedoch kann im Zusammenhang mit der geplanten Untertunnelung der WSB die Umsetzung des BehiG. eventuell aufgeschoben werden).	
Priorität	hoch	

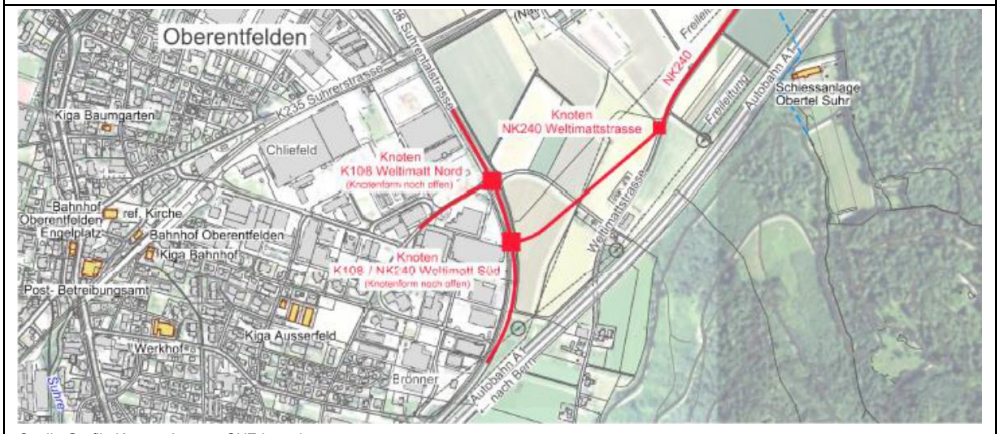
Massnahme	**A3**	**Reduktion Lärmemissionen Eisenbahn**
Kurzbeschrieb	Hauptlärmquelle des Eisenbahnlärms ist das Rollgeräusch bei der Zugsdurchfahrt. Aus diesem Grund werden Massnahmen an der Quelle geprüft. Sind diese ausgeschöpft, werden Schutzmassnahmen auf dem Ausbreitungsweg getroffen. Verantwortlich für die Einhaltung von Grenzwerten und die entsprechende Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen sind die Betreiberinnen der Eisenbahnlinien SBB und die AVA.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen	
Vorgehen	Möglichkeiten prüfen (Erstellung Machbarkeitsstudie)	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A1: Spurausbau und Entflechtung WSB	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden / Betreiberinnen der Eisenbahnlinien SBB und Aargau Verkehr AG (AVA)	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	**A4**	**Anbindung der Randquartiere ans Ortszentrum mit geeigneten Mitteln prüfen**
Kurzbeschrieb	Die Erschliessungsgüte in den Siedlungsgebieten ist vielerorts nur gering bis mittelmässig (Güteklassen C, D, E) und nimmt ab, je weiter sie vom Zentrum entfernt liegen. Die Weiler an den Hängen im Osten und Westen wie auch die Industriestandorte am südlichen und östlichen Siedlungsrand sind über einen Kilometer von der nächsten Haltestelle entfernt. Die optimale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und Veloverkehr und dem Individualverkehr (CarSharing, Taxi etc.) erschliesst die Potenziale des gesamten Verkehrssystems. Dies vereinigt die Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel und -Verkehrsträger. Die Schaffung von guten Voraussetzungen für die kombinierte Mobilität ist ein wichtiges Element für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität insgesamt. Es sind Lösungsansätze mit geeigneten Mitteln des Mobilitätsmanagements und der kombinierten Mobilität zu prüfen, um diese Quartiere bei Bedarf besser ans Ortszentrum anzubinden.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Bessere Anbindung der Randquartiere, Weiler und Industriegebiete ans öV-Netz - Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen/ausbauen	
Vorgehen	Die Einführung von Angeboten der kombinierten Mobilität wie Verleihsysteme für Velos, Trottinette, Segways und zusätzliche Mobility-Fahrzeuge für Gebiete mit genügend Nachfragepotenzial (z.B. ab Erschliessungsgüte C und gleichzeitig genügend hoher Dichte an Einwohnern resp. Arbeitsplätzen) ist zu prüfen. Hierzu sind auch Gespräche mit Investoren und den grösseren Arbeitgebern zu führen. Mittels eines befristeten Testbetriebs ist zu eruieren, ob die Auslastung der Angebote gewährleistet werden kann.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Abklärungen ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C1: Festschreibung Erstellungspflicht Veloabstellplätze in der BNO E1: In der BNO Voraussetzung für Mobilitätskonzepte in mittelgrossen und grossen Betrieben schaffen: Erarbeitungspflicht bei Neuansiedlung E2: In der BNO Voraussetzungen für autoarmes Wohnen schaffen	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden / Kanton Aargau / aargaumobil / Private	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	



6.2 B: MIV und Parkierung

Massnahme	**B1**	**Wirksames Verhindern des Schleichverkehrs durch die Wohnquartiere**
Kurzbeschrieb	Schleichverkehr tritt dann auf, wenn sich der motorisierte Verkehr infolge Überlastung der Hauptverkehrsstrassen ungewollt auf die Wohn- und Nebenstrassen verlagert. In Oberentfelden sind insbesondere die Wohnquartiere zwischen Schönenwerdstrasse und Köllikerstrasse von Schleichverkehr betroffen. Anhand der Verkehrsprognosen für die kommenden Jahre ist mit einer Verschärfung der Problematik zu rechnen, sofern keine Massnahmen zur Eindämmung des Schleichverkehrs getroffen werden.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen	
Vorgehen	Prüfung von Massnahmen, um den Schleichverkehr durch die Wohnquartiere zu unterbinden. Mögliche Massnahmen sind: - Einführung Einbahnregime - Verhängung Gebietsfahrverbot (Zubringerdienst gestattet) - Bauliche Massnahmen (Strassenraumgestaltung) zur Verkehrsberuhigung Die Massnamen sind periodisch auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Verkehrszählungen auf den betroffenen Gemeindestrassen sind im Herbst 2018 durchgeführt worden.	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C1: Entschärfung der Konfliktstellen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gemäss Defizitplan	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	**B2**	**Umfahrung Suhr ohne Direktanschluss an Weltimatt-Kreisel (K108)**
Kurzbeschrieb	Der Kanton Aargau treibt mit der Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr (VERAS) die Verkehrsentlastung – insbesondere der Gemeinde Suhr – voran. Der Kanton möchte die Mobilität so entwickeln, dass auch für die umliegenden Gemeinden (Ober- und Unterentfelden, Gränichen, Schafisheim, Hunzenschwil) Mehrwerte geschaffen werden können. Zurzeit werden verschiedene Varianten zur Umfahrung Suhr sowohl auf ihre Kosten als auch auf ihre verkehrliche Entlastungswirkung untersucht. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Varianten dient als Grundlage für den Entscheid über das weitere Vorgehen. Die Gemeinde Oberentfelden setzt sich für einen Anschluss der Umfahrung Suhr an die K108 möglichst südlich des Siedlungsgebiets von Oberentfelden und gegen einen möglichen Anschluss an den Weltimatt-Kreisel ein, welcher – infolge zu erwartendem zusätzlichem Ausweichverkehr durch die Wohnzone – die Wohnqualität und Infrastruktur weiter beeinträchtigen würde. Der Gemeinderat von Oberentfelden hat dies zuletzt mit Gemeinderatsbeschluss vom 17.09.2018 wiederholt postuliert und hält fest, dass er die Projektentwicklung zum Anschluss der Südumfahrung Suhr via einen separaten, dosierbaren Knoten an die Suhrentalstrasse K108 unterstützt. Der aktuelle Planungsstand des Projekts VERAS sieht einen Anschluss der Umfahrung Suhr mit einem separaten T-Knoten und einem Teil-Rückbau des Anschlusses Weltimatt vor.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - Umfahrung Suhr: Anschluss an die K108 möglichst südlich des Siedlungsgebiets (mit Option Rückbau Weltimatt)	
Vorgehen	Teilnahme und Stellungnahme des Gemeinderats Oberentfelden an und zu allen Vernehmlassungen und Projektierungsschritten der VERAS	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Aktuell (2019 – 2020) ist die Beurteilung der VERAS (Vernehmlassung, Anhörung und Mitwirkung) im Gange. Bis Ende 2020 soll die Richtplanfestsetzung erfolgen	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B1: Wirksames Verhindern des Schleichverkehrs durch die Wohnquartiere	
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau / Gemeinden der Region Aarau	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	hoch	
Von der Gemeinde Oberentfelden favorisierte Variante	 Quelle Grafik: Kanton Aargau, SNZ Ingenieure	

Massnahme	**B3**	**Unterführung der SBB-Linie auch für den MIV**
Kurzbeschrieb	Im Zusammenhang mit der möglichen Eintunnelung und streckenweisen unterirdischen Linienführung der WSB (S14) (vergleiche Massnahme A1) ist zu prüfen, ob die Aarauer-/Muhenstrasse (K208) auf dieser Teilstrecke parallel zur WSB-Linie ebenfalls unter den Boden verlegt werden könnte. Dieser Schritt würde die heutige Trennwirkung des östlichen und westlichen Dorfteils durch die K208 massgeblich verringern und das Siedlungsgebiet vor verkehrsbedingten Emissionen besser schützen.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren und Schulwegsicherheit erhöhen - Entflechtung Kantonsstrassen im Zentrum	
Vorgehen	Gespräch mit dem Kanton Aargau suchen; Möglichkeiten prüfen (Erstellung Machbarkeitsstudie)	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A1: Spurausbau und Entflechtung WSB	
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	B4	Reduktion Lärmemissionen MIV
Kurzbeschrieb	Eine der störenden negativen Auswirkungen des Verkehrs ist die Lärmbelastung. Diese ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Das Massnahmenspektrum reicht von Massnahmen an der Quelle (z.B. Flüsterbelag) über Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwand) bis zu baulichen Massnahmen (z.B. lärmoptimierte Grundrisse, Loggien usw.). In dieser Reihenfolge sind die Massnahmen auch zu priorisieren. Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten gemäss LSV sind insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen im Dorfzentrum zu erwarten. Der Kanton ist als Anlagehalter für die Strassenlärmsanierung der betroffenen Strassen zuständig. Gemäss Strassenlärmkataster ist diese Sanierung in Oberentfelden auf allen Kantonsstrassen abgeschlossen. An Strassen mit potentieller Lärmbelastung sind Lärmuntersuchungen durchzuführen.		
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen		
Vorgehen	Möglichkeiten prüfen (Erstellung Machbarkeitsstudie)		
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend		
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B4: Unterführung der SBB-Linie auch für den MIV		
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden / Kanton Aargau		
Umsetzungshorizont	mittelfristig		
Priorität	hoch		

6.3 C: Radverkehr

Massnahme	C1	Festschreibung Erstellungspflicht Veloabstellplätze in der BNO
Kurzbeschrieb	Die Richtwerte zur Anzahl der Veloabstellplätze nach VSS-Norm sollen verbindlich in die BNO aufgenommen werden. Qualitätsvorgaben basieren auf der VSS-Norm, werden aber an die Nutzung von Elektrovelos angepasst.		
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- ausreichend Zweiradabstellplätze bei wichtigen Quell- und Zielgebieten sowie bei Umsteigepunkten (öV-Haltestellen) anbieten (Die Gemeinde soll die Möglichkeit haben, über die BauV hinausgehende Abstellplätze verlangen zu können)		
Vorgehen	Im Rahmen der Phase 2 der BNO-Revision (ab Herbst 2019), Massnahme in die BNO einfliessen lassen und entsprechenden Artikel aufnehmen. Gemäss § 2 Abs. 3 öVG kann sich der Kanton mit einem Beitrag von 30 % an B+R-Anlagen bei öV-Haltestellen beteiligen.		
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend		
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B3: Rechtliche Verankerung Parkplatzbewirtschaftung in der BNO		
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden		
Umsetzungshorizont	kurzfristig		
Priorität	hoch		

Massnahme	**C2**	**Entschärfung der Konfliktstellen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gemäss Defizitplan**
Kurzbeschrieb	Im Rahmen der Erarbeitung zum KGV sind die Radwegverbindungen analysiert worden. Dabei sind die wichtigsten Radwegverbindungen auf die Zumutbarkeit für Velofahrende untersucht und kritische Stellen sowie die Querungen über die stark befahrenen Verkehrsachsen überprüft worden.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz	
Vorgehen	Konfliktstellen gemäss Defizitplan und Teilplan Radverkehr entschärfen und Querungsmöglichkeiten verbessern. Für die Entschärfung der Konfliktstellen auf Kantonsstrassen ist die Koordination mit dem Kanton zu suchen.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C3: Schliessen von Lücken im Radwegnetz C4: Konsequente Beschilderung aller Radrouten	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden / Kanton Aargau	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	**C3**	**Schliessen von Lücken im Radwegnetz**
Kurzbeschrieb	Im Rahmen der Erarbeitung zum KGV sind die Radwegverbindungen analysiert worden. Die Analyse zeigt, dass Lücken, sowohl im kommunalen Radwegnetz als auch bei der Anbindung an das übergeordnete (kantonale und nationale) Radwegnetz bestehen. Insbesondere fehlen sichere und direkte Verbindungen auf den Nord-Süd und Ost-West-Achsen. Zudem ist die Radwegführung der nationalen Route durch das Ortszentrum nicht optimal und birgt diverse Konfliktstellen.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz	
Vorgehen	Lücken im Radwegnetzt gemäss Defizitplan und Teilplan Radverkehr schliessen. Wo möglich, sind die Arbeiten mit anderen Strassenprojekten zu koordinieren. Bei Bedarf ist der Kanton miteinzubeziehen.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C2: Entschärfung der Konfliktstellen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gemäss Defizitplan C4: Konsequente Beschilderung aller Radrouten	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden / (Kanton Aargau)	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	**C4**	**Konsequente Beschilderung aller Radrouten**
Kurzbeschrieb	Nebst der Eliminierung der Konfliktstellen und Lücken im Radwegnetz sowie der Optimierung der Querungsmöglichkeiten über stark befahrene Verkehrsachsen ist eine gute Signalisation für die Attraktivität des Radwegnetzes entscheidend. Der Sinn der Wirksamkeit spezieller Radrouten hängt massgeblich davon ab, ob möglichst alle potentiellen Benutzerinnen und Benutzer durch geeignete Hinweise auf das entsprechende Netz geleitet werden.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz	
Vorgehen	Einführung einer einheitlichen Beschilderung auf den definierten Radrouten	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C2: Entschärfung der Konfliktstellen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gemäss Defizitplan C3: Schliessen von Lücken im Radwegnetz	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	**C5**	**Durchgängigkeit Fuss- und Radweg entlang Suhre**
Kurzbeschrieb	Das Langsamverkehrsnetz entlang der Suhre weist Lücken auf. Velofahrer und Fussgänger müssen Umwege via Hauptstrasse in Kauf nehmen, um ins Dorfzentrum zu gelangen. Die Schliessung von Lücken im Wegnetz entlang der Suhre trägt massgeblich zur Attraktivierung des Rad- und Fusswegnetzes und ermöglicht eine direkte Verbindung vom Ortskern ins Naherholungsgebiet.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz	
Vorgehen	Gespräche mit den betroffenen Grundeigentümern suchen im Zusammenhang mit einer möglichen baulichen Entwicklung die Sicherung von Wegrechten anstreben.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C2: Entschärfung der Konfliktstellen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gemäss Defizitplan C3: Schliessen von Lücken im Radwegnetz	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden	
Umsetzungshorizont	langfristig	
Priorität	mittel	

6.4 D: Fussverkehr

Massnahme	**D1**	**Querungsmöglichkeiten ausbauen respektive optimieren und Konfliktstellen entschärfen**
Kurzbeschrieb	Fusswege werden dann als besonders angenehm empfunden, wenn sie eigenständig geführt, also nicht von anderen Verkehrsteilnehmern mitgenutzt werden. Die Qualität von Fuss- und insbesondere Schulwegen ist entscheidend abhängig von ihrer schwächsten Stelle. Schwachstellen treten häufig dort auf, wo grössere Strassen gequert werden müssen, die Aufenthaltsqualität fehlt, Wege nicht hindernisfrei sind oder die Wege zu eng und/oder mit anderen Verkehrsteilnehmern wie Velofahrern geteilt werden müssen. Im Rahmen der Erarbeitung zum KGV sind die Fusswege analysiert worden. Dabei sind die wichtigsten Verbindungen auf die Zumutbarkeit für Fussgängerinnen und Fussgänger aller Altersklassen (insbesondere Schulkinder) untersucht und kritische Stellen sowie die Querungen über die stark befahrenen Verkehrsachsen überprüft worden.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen - Sichere Schulwege (auch ohne Verkehrsdienst)	
Vorgehen	Konfliktstellen gemäss Defizitplan und Teilplan Fussverkehr entschärfen und Querungsmöglichkeiten verbessern. Für die Entschärfung der Konfliktstellen auf Kantonsstrassen ist die Koordination mit dem Kanton zu suchen.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Umsetzung teilweise erfolgt, teilweise pendent	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C2: Entschärfung der Konfliktstellen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gemäss Defizitplan (Radverkehr) D2: Beschilderung (Signaletik) von attraktiven Fussverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets (im Sinne von «kurzen Wegen»)	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden / Kanton Aargau	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	D2	Beschilderung (Signaletik) von attraktiven Fussverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets (im Sinne von «kurzen Wegen»)
Kurzbeschrieb	Fusswege und Trottoirs müssen nicht notwendigerweise signalisiert werden (vgl. Art. 43 SVG). Eine Signalisation ist dann nötig, wenn die Benutzung unklar ist. Eine blaue Signalisation als Fussweg ist vorteilhaft und schliesst ein allgemeines Fahrverbot mit ein. Das Signal ist eine Information für die Fussgänger, dass der Weg für sie bestimmt und eine sinnvolle Verbindung im Wegnetz darstellt. Nebst der Eliminierung der Konfliktstellen und Lücken im Fusswegnetz sowie der Optimierung der Querungsmöglichkeiten über stark befahrene Verkehrsachsen ist eine gute Signalisation für die Attraktivität des Fusswegnetzes entscheidend. Der Sinn der Wirksamkeit spezieller Fusswege hängt massgeblich davon ab, ob möglichst alle potentiellen Benutzerinnen und Benutzer durch geeignete Hinweise auf das entsprechende Netz geleitet werden. Kurze und direkte Wege tragen zudem dazu bei, dass Erledigungen im Ort eher zu Fuss erfolgen und somit der motorisierte Ziel-/Quellverkehr verringert wird.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen - Sichere Schulwege (auch ohne Verkehrsdienst)	
Vorgehen	Definition von attraktiven Fusswegen und konsequente, einheitliche Beschilderung zu den wichtigen Zielorten wie Bahnhof, Einkauf, Freizeit, Schule etc.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C2: Entschärfung der Konfliktstellen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gemäss Defizitplan (Radverkehr)	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	D3	Sicherung von Wegrechten bei Arealüberbauungen
Kurzbeschrieb	Ein attraktives Fusswegnetz besteht aus sicheren, direkten, möglichst eigenständig geführten Wegen. So sollten auch grössere Areale für Fussgänger (und Radfahrer) passierbar sein. Um dies langfristig gewährleisten zu können, ist die grundbuchliche Sicherung von privatrechtlichen Wegrechten bei grösseren Überbauungen und Umnutzungen von Arealen ein adäquates Mittel.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Fusswegnetz	
Vorgehen	Die Wegrechte sind mit einem Eintrag ins Grundbuch privatrechtlich zu sicheren. Dies kann mittels Baubewilligung verlangt werden. Bei Arealüberbauungen und -umnutzungen ist die Durchgängigkeit für die Öffentlichkeit – wenn möglich - bereits in Gestaltungsplänen vorzusehen.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	teilweise ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	D2: Beschilderung (Signaletik) von attraktiven Fussverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets (im Sinne von «kurzen Wegen»)	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden	
Umsetzungshorizont	laufend	
Priorität	hoch	

6.5 E: Mobilitätsmanagement

Massnahme	**E1**	**In der BNO Voraussetzung für Mobilitätskonzepte in mittelgrossen und grossen Betrieben schaffen: Erarbeitungspflicht bei Neuansiedlung**
Kurzbeschrieb	Der Modalsplit soll sich künftig zugunsten öV, Fuss- und Radverkehr entwickeln. Grössere Arbeitgeber aber auch Transportunternehmen und dergleichen tragen massgeblich zur Verkehrsbelastung in der Standortgemeinde bei und zwingen Gemeinden, Organisationen und Unternehmen, zu handeln. Das Ziel ist, übermässiges Verkehrsaufkommen zu vermeiden oder zu verlagern sowie ein optimiertes Parkplatz- und Fahrzeug-Management einzuführen. Der Kanton bietet Gemeinden und Unternehmen an verkehrserzeugenden Standorten kostenlose Impulsberatungen durch das kantonale Mobilitätsmanagement aargaumobil an.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen/ausbauen - Langfristige Senkung des Motorisierungsgrades	
Vorgehen	Im Rahmen der Phase 2 der BNO-Revision (ab Herbst 2019), Massnahme in die BNO einfliessen lassen und entsprechenden Artikel aufnehmen (vergleiche auch Massnahme B3). Möglichkeit der Beteiligung des Kantons an B+R Anlagen prüfen, um dieses Angebot zu erweitern.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B3: Rechtliche Verankerung Parkplatzbewirtschaftung in der BNO E2: In der BNO Voraussetzungen für autoarmes Wohnen schaffen	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	**E2**	**In der BNO Voraussetzungen für autoarmes Wohnen schaffen**
Kurzbeschrieb	In der BNO sollen Gebiete für autoarme Nutzungen in Abhängigkeit der Gesamtverkehrserschliessung und der Ergebnisse des REL definiert werden. Damit erhält der Gemeinderat die Möglichkeit, bei Bedarf Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme Nutzungen (Mobilitätskonzept, Controlling-Pflicht, öffentlich-rechtliche Sicherung) zu definieren	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Langfristige Senkung des Motorisierungsgrades	
Vorgehen	Im Rahmen der Phase 2 der BNO-Revision (ab Herbst 2019), Massnahme in die BNO einfliessen lassen und entsprechenden Artikel aufnehmen (vergleiche auch Massnahme B3).	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B3: Rechtliche Verankerung Parkplatzbewirtschaftung in der BNO E1: In der BNO Voraussetzung für Mobilitätskonzepte in mittelgrossen und grossen Betrieben schaffen: Erarbeitungspflicht bei Neuansiedlung	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	**E3**	**Ausarbeitung eines Konzepts für Elektrotankstellen auf Gemeindegebiet prüfen**
Kurzbeschrieb	Ein gutes Netz von Ladeinfrastruktur fördert die weitere Entwicklung der Elektromobilität. Mit einem Konzept sollen Standorte für mögliche Elektrotankstellen eruiert sowie aufgezeigt werden, wie der Betrieb der Ladestation sichergestellt werden kann. Nebst allen Typen von E-Autos sollen auch Elektrovelos und E-Roller aufgeladen werden können. In Kombination mit der Nutzung von Solarenergie macht die Gemeinde damit einen zukunftsweisenden Schritt mit Vorbildcharakter.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	- Infrastruktur für Elektromobilität schaffen	
Vorgehen	Erarbeitung eines Konzeptes für Elektrotankstellen auf dem Gemeindegebiet in Zusammenarbeit mit den Technischen Betrieben Oberentfelden.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	-	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Oberentfelden, Technische Betriebe Oberentfelden / Private	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	gering	

7 Controlling

Die Wirkung des KGV ist periodisch zu überprüfen. Wenn nötig, ist der KGV an die veränderten Verhältnisse und Bedürfnisse anzupassen. Ein Konzept zur Wirkungskontrolle ist deshalb Bestandteil des KGV. Das Controlling umfasst eine Vollzugs- und eine Wirkungskontrolle.

Vollzugskontrolle

Im Zuge der vierjährlichen Legislaturplanung sind folgende Überprüfungen durch die Bauverwaltung zuhanden des Gemeinderats durchzuführen:

- **Vollzugskontrolle**: wurden die in der letzten Legislatur zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen realisiert?
- **Zielüberprüfung**: Entsprechen die Ziele den aktuellen Verhältnissen und Bedürfnissen? Ist die Übersichtstabelle mit Zielsetzung und Massnahmen allenfalls zu ergänzen?
- **Massnahmenplanung**: Für die kommende Legislatur sind die umzusetzenden Massnahmen gemäss ihrer Dringlichkeit auszuwählen und in die Budgetplanung aufzunehmen.

Der Gemeinderat hält zusammen mit der Verwaltung alle vier Jahre den Umsetzungsstand fest und bezieht die in der kommenden Legislatur fälligen Massnahmen in die Finanzplanung ein.

Wirkungskontrolle

Die Gemeinde Oberentfelden erhebt alle vier Jahre die Mobilitätsentwicklung der Gemeinde:

- **Wirkungskontrolle**: Zeigen die Massnahmen die gewünschte Wirkung? Sind allenfalls weitere flankierende Massnahmen nötig?

Mittels aussagekräftiger Indikatoren sollen jeweils Rückschlüsse auf die Wirkung der getroffenen Massnahmen ermöglicht werden. Folgende Daten werden erhoben:

- Mikrozensus zum Mobilitätsverhalten
- Gesamtverkehrsaufkommen (kantonale Verkehrszählungen können im Zuge von aktuellen Projekten punktuell durch Zählungen auf den Gemeindestrassen ergänzt werden, vergleiche auch Massnahme B1)
- Entwicklung des Motorisierungsgrades
- Geschwindigkeitsmessungen an wichtigen und kritischen Stellen
- Auswertung des Sicherheitsempfindens an problematischen Strassenabschnitten / Knotenpunkten sowie nach Sanierungsarbeiten
- Überprüfen der Nachfrage und des Angebots an Veloabstellplätzen (vergleiche auch Massnahme C1).

Über die Wirkung der getroffenen Massnahmen anhand der erhobenen Daten wird dem Gemeinderat zusammen mit der Vollzugskontrolle alle vier Jahre in kleinem Rahmen Bericht erstattet.

8 Mitwirkung und Genehmigung

Stellungnahme Aarau Regio und Nachbargemeinden

Der Regionalplanungsverband Aarau Regio und die Nachbargemeinden werden während der kantonalen vorläufigen Beurteilung zur Stellungnahme eingeladen.

öffentliche Mitwirkung

Nach der vorläufigen Beurteilung durch die Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVUAVK) findet die öffentliche Mitwirkung für die Bevölkerung gemäss § 3 Abs. 1 BauV statt.

Genehmigungsinhalt

Der KGV Oberentfelden besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. Anhang, dem Defizitplan und den Teilplänen öV, MIV, Radverkehr und Fussverkehr.

Vom Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau sind die **Ziele gemäss Übersichtstabelle in Anhang B** zu genehmigen. Mit der Genehmigung werden die Ziele für den Kanton behördenverbindlich, er verpflichtet sich damit, die Erreichung der Ziele zu unterstützen.

Genehmigungsblatt

Vom Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau sind folgende **Ziele** zu genehmigen:

Ziele öffentlicher Verkehr	– Bessere Anbindung der Randquartiere, Weiler und Industriegebiete ans öV-Netz (gute Fuss- und Radverbindungen inklusive entsprechender Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge zur kombinierten Mobilität) – Zwingende Entflechtung WSB/SBB-Linien (Unterführung WSB) gemäss STEP 2035 – Definitive Umsetzung behindertengerechter Haltestellen auf der WSB-Linie unter der Federführung der Bahnbetreiberin – Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität durch Infrastrukturanpassungen schaffen/ausbauen
Ziele MIV	– Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen – Langfristige Senkung des Motorisierungsgrades – Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren und Schulwegsicherheit erhöhen – Umfahrung Suhr: Anschluss an die K108 möglichst südlich des Siedlungsgebiets (mit Option Rückbau Weltimatt) – Entflechtung Kantonsstrassen im Zentrum (Wunsch der Gemeinde) – VERAS führt nicht zu einer zusätzlichen Belastung des Siedlungsgebietes von Oberentfelden, sondern soll zu einer Entlastung beitragen
Ziele Radverkehr	– ausreichend Zweiradabstellplätze bei wichtigen Quell- und Zielgebieten sowie bei Umsteigepunkten (öV-Haltestellen) anbieten – zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz – Priorisierung Radverkehr gegenüber MIV
Ziele Fussverkehr	– zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Fusswegnetz – Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen – Sichere Schulwege (auch ohne Verkehrsdienst)
Ziele Mobilitäts-management	– Mit Angeboten des Mobilitätmanagements eine effiziente und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung sowie die Erreichung von Zielen in anderen Bereichen des KGV unterstützen – Infrastruktur für Elektromobilität schaffen – Massnahmen in BNO aufnehmen

Anhänge

A **Strassentypisierung**

B **Übersichtstabelle**

C **Defizitplan**

D **Teilplan öffentlicher Verkehr**

E **Teilplan motorisierter Individualverkehr MIV**

F **Teilplan Radverkehr**

G **Teilplan Fussverkehr**

Strassentypisierung: Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume in Oberentfelden

Strassentyp	Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Verbindungsstrassen (VS) ausserorts	Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Verbindungsstrassen (VS) innerorts	Sammelstrasse (SS)	Erschliessungsstrasse (ES)
Eigentümer	Kanton	Kanton (Gemeinde im Ausnahmefall)	Gemeinde	Gemeinde
Bedeutung	überregioale, regionale, zwischenörtliche	überregioale, regionale, zwischenörtliche	örtliche	quartierinterne
Netzfunktion	verbinden	durchleiten, verbinden, sammeln	verbinden, sammeln, erschliessen	sammeln, erschliessen
Verkehrliche Aufgabe	Hohe Leistung bei mittleren Geschwindigkeiten	Gewährleisten von Verbindungen bei begrenzter Leistung und Geschwindigkeit	Konzentration des Erschliessungsverkehrs in Siedlungsgebieten	parzellenweise Erschlliessung
Sicherheitsanforderungen	Sicherheitsanforderungen werden durch homogenen Ausbaugrad angestrebt.	Sicherheitsanforderungen werden durch möglichst homogenen Ausbaugrad und reduzierte Verkehrsmengen angestrebt.	Sicherheitsanforderungen werden durch reduzierte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten angestrebt. Der Ausbaugrad ist darauf auzurichten.	
Gestaltungsprinzipien	primär verkehrsorientiert	primär verkehrsorientiert	primär siedlungsorientiert	stark siedlungsorientiert
Städtebau und Umwelt	- Konzentration des Verkehrs zur Entlastung der übrigen Strassen - Massnahmen zur Aufrechterhaltung eines möglichst flüssigen Verkehrsablaufes - Imissions- und Gewässerschutzmassnahmen - Massnahmen zur Integration der Strasse in Landshchaft und Besiedelung	- Bei Ortsdurchfahrten ist die Bausubstanz zu erhalten - möglichst weitgehende Einpassung in die Umgebung anstreben	- Strassenraum möglichst als Aufenthalts- und Begegnungraum ausgestalten (--> ist bei kleinen Verkehrsmengen möglich) - Immissionsschutz durch begrentzte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten	- Strassenraum möglichst als Freizeit- und Spielraum ausgestalten - Immissionsschutz durch geringe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten
Belastung DTV	bis über 16'000 DTV gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) sind zweckmässig zu berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten.	bis ca. 16'000 DTV ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten. Planung und Zusammenarbeit mit Kanton (Strasseneigentümer)	5'000 - 8'000 DTV Belastbarkeit ist begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie - nicht fahrdynamisch	je nach Situation und Ausgestaltung Belastbarkeit ist stark begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie - nicht fahrdynamisch
Geschwindigkeit (km/h) - Signalisierte Geschwindigkeit (SG) - Fahrgeschwindigkeit (FG)	SG: 80 (Ausnahmefall 70, 60) FG: 70 - 80 (Ausnahmefall 50 - 70)	SG: 50 FG: 40 - 50	30 (Normalfall)	30
Betriebliche Anforderungen für verschiedene Verkehrsträger 1) öffentlicher Verkehr 2) MIV 3) Parkierung 4) Radverkehr 5) Fussverkehr	1) auf HVS mit Haltebuchten, Bevorzugung möglich 2) ja 3) auf HVS verboten; auf VS nur geregelt 4) wenig; wenn dann nur abgetrennnt oder geregelt 5) wenig; wenn dann nur abgetrennnt oder geregelt; Querung mit Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen	1) Bevorzugung möglich; Busbuchten (Normalfall), Fahrbahnhaltestellen auf kommunalen VS möglich 2) ja 3) auf HVS unerwünscht, auf VS nur geregelt 4) auf HVS abgetrennt oder geregelt, auf VS Radstreifen, Mehrzweckstreifen (Radweg im Ausnahmefall) 5) vor allem längs; auf HVS abgetrennt oder geregelt, auf VS auch frei; normalerweise mit Trottoir beidseits; Fussgängerstreifen mit Mittelinsel	1) besonders geeignet, mit Fahrbahnhaltestelle 2) hauptsächlich Erschliessung 3) teilweise parkieren, abstellen 4) vor allem längs, abgetrennt, geregelt oder frei; oft ohne Massnahmen (Koexistenz) 5) vor allem längs, geregelt, geschützte Flächen zuweisen	1) nur ausnahmsweise 2) nur Erschliessung 3) geregelt oder frei 4) geregelt oder frei, längs und quer; i.d.R ohne Massnahmen (Koexistenz) 5) geregelt oder frei, längs und quer; i.d.R ohne Massnahmen (Koexistenz)

Übersichtstabelle

		A. Öffentlicher Verkehr	B. MIV und Parkierung	C. Radverkehr	D. Fussverkehr	E. Mobilitätsmanagement
Erkenntnisse aus der Analyse	Werte	– Leistungsstarke Anbindung an Aarau und via Lenzburg nach Zürich – Hohe Erschliessungsgüte entlang der Zentrumsache – Entflechtung der WSB und SBB ist beschlossen und eine voraussichtliche Reduktion von Konfliktpunkten im Fuss- und Radverkehr ist zu erwarten	– Praktisch flächendeckend T30 in den Wohnquartieren. – Einführung Parkierungsreglement – Gute Anbindung ans Nationalstrassennetz (Autobahn A1) – genügend öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze auf Gemeindegebiet – Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung werden mehrheitlich auch heute schon in Siedlungsgebieten nahe der Hauptverkehrsachsen eingehalten	– Sichere und direkte Radverbindungen innerhalb des Dorfes sowie in die Nachbarsorte.	– Ruhige, sichere Verbindungen innerhalb der T30-Zonen – Gut erreichbare, attraktive Naherholungsgebiete/Freizeitangebote – Schulwegsicherheit ist relativ gut, dank gut funktionierendem Verkehrsdienst	– Oberentfelden besitzt genug Potenzial, um die prognostizierte Bevölkerungszunahme durch Entwicklungen nach innen aufzunehmen – Als Entwicklungsschwerpunkt besitzt Oberentfelden das Potenzial zur Ansiedlung neuer Arbeitgeber in den vorhandenen Industriereserven
	Defizite	– Mässige bis schlechte öV-Erschliessung der Randquartiere, Weiler und Industriegebiete – Haltestellen der WSB noch nicht behindertengerecht – Mässige Ausstattung der Haltestellen für den kombinierten Verkehr – Die zwei Bahnlinien im Zentrum führen zu Stau – Knappe Kapazitäten zu Spitzenzeiten – Zunehmende Lärmbelastung durch Güterverkehr SBB	– Starke Trennwirkung durch Hauptverkehrsachsen. – Starke Belastung durch Durchgangsverkehr – Zu wenige Parkierungsmöglichkeiten im Zentrum (Einkauf, Restaurants etc.) – Konfliktpunkt/Gefahrenstelle Kreuzung Muhenstrasse – Industriestrasse – Schleich- und Ausweichverkehr zu Spitzenzeiten durch den Dorfkern und die Quartiere, da die Hauptverkehrsachsen nahe der Auslastungsgrenze sind – Sicherheitsdefizit Schulwege Querungen Behmenstrasse, Suhrerstrasse, Köllikerstrasse	– Kapazität der Abstellplätze bei den Zielorten im Ortszentrum zu knapp – Lücken im kommunalen Radwegnetz, insbesondere auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen – Lücken bei der Anbindung an übergeordnetes Velonetz – Abschnitt der nationalen Veloroute durch das Dorf ist nicht optimal – Unbefriedigende Querungsmöglichkeiten über die Hauptachsen	– Starke Trennwirkung durch Hauptverkehrsachsen. – Fehlender Fussweg vom Zentrum zum Golfplatz (entlang Suhre) – Sicherheitsdefizite auf den Schulwegen mit Verkehrsdienst (Lotsen) als Notlösung – Unzureichende Ausgestaltung der Querungen über die Hauptachsen	– Fehlende/ungenügende Abstellplätze für Velos an Haltestellen (Bike+Rail) – Fehlende Ladeinfrastruktur für Elektromobilität – Fehlendes Mobilitätsmanagement – Die Ansiedlung neuer Arbeitgeber im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe können zu zusätzlicher Belastung der Wohnquartiere führen
Ziele		– Bessere Anbindung der Randquartiere, Weiler und Industriegebiete ans öV-Netz (gute Fuss- und Radverbindungen inklusive entsprechender Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge zur kombinierten Mobilität) – Zwingende Entflechtung WSB/SBB-Linien (Unterführung WSB) gemäss STEP 2035 – Definitive Umsetzung behindertengerechter Haltestellen auf der WSB-Linie unter der Federführung der Bahnbetreiberin – Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität durch Infrastrukturanpassungen schaffen/ausbauen	– Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen – Langfristige Senkung des Motorisierungsgrades – Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren und Schulwegsicherheit erhöhen – Umfahrung Suhr: Anschluss an die K108 möglichst südlich des Siedlungsgebiets (mit Option Rückbau Weltimatt) – Entflechtung Kantonsstrassen im Zentrum – VERAS führt nicht zu einer zusätzlichen Belastung des Siedlungsgebietes von Oberentfelden, sondern soll zu einer Entlastung beitragen	– ausreichend Zweiradabstellplätze bei wichtigen Quell- und Zielgebieten sowie bei Umsteigepunkten (ÖV-Haltestellen) anbieten – zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz – Priorisierung Radverkehr gegenüber MIV	– zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Fusswegnetz – Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen – Sichere Schulwege (auch ohne Verkehrsdienst)	– Mit Angeboten des Mobilitätmanagements eine effiziente und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung sowie die Erreichung von Zielen in anderen Bereichen des KGV unterstützen – Infrastruktur für Elektromobilität schaffen – Massnahmen in BNO aufnehmen (zwingend)
Massnahmen		**A1:** Spurausbau und Entflechtung WSB **A2:** Konzept für behindertengerechte Haltestellen ausarbeiten (in Zusammenarbeit mit der Aargau Verkehr AG AVA) **A3:** Reduktion Lärmemissionen Eisenbahn **A4**: Anbindung der Radquartiere ans Ortszentrum mit geeigneten Mitteln prüfen	**B1:** Wirksames Verhindern des Schleichverkehrs durch die Wohnquartiere **B2:** Umfahrung Suhr ohne Direktanschluss an Weltimatt-Kreisel (K108) **B3:** Rechtliche Verankerung Parkplatzbewirtschaftung in der BNO **B4:** Unterführung der SBB-Linie auch für den MIV **B5:** Reduktion Lärmemissionen MIV	**C1:** Festschreibung Erstellungspflicht Veloabstellplätze in der BNO **C2:** Entschärfung der Konfliktstellen und Verbesserung der Querungsmöglichkeiten gemäss Defizitplan **C3:** Schliessen von Lücken im Radwegnetz **C4:** Konsequente Beschilderung aller Radrouten **C5:** Durchgängigkeit Fuss- und Radweg entlang Suhre	**D1:** Querungsmöglichkeiten ausbauen/ optimieren und Konfliktstellen entschärfen (z.B. Fussgängerstreifen ergänzen, Bau einer Unterführung, etc.) **D2:** Beschilderung (Signaletik) von attraktiven Fussverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets (im Sinne von «kurzen Wegen») **D3**: Sicherung von Wegrechten bei Arealüberbauungen	**E1**: In der BNO Voraussetzung für Mobilitätskonzepte in mittelgrossen und grossen Betrieben schaffen: Erarbeitungspflicht bei Neuansiedlung **E2**: In der BNO Voraussetzungen für autoarmes Wohnen schaffen **E3:** Ausarbeitung eines Konzepts für Elektrotankstellen auf Gemeindegebiet prüfen

Kanton Aargau
Gemeinde Oberentfelden

Entwurfsfassung
Stand 19.12.2019

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Defizitplan

Originalmassstab 1 : 4'000

- Konfliktstelle für Fussverkehr / Radverkehr
- nicht behindertengerechte Haltestelle
- unbefriedigender, öffentlicher Abstellplatz für Zweiräder
- unbefriedigende Radwegverbindung (Lage schematisch)
- Fussverkehrsquerung mit Schutzinsel, ohne Fussgängerstreifen
- Defizite Schulwegsicherheit
- ungenügende ÖV-Erschliessungsgüte E
- ungenügende ÖV-Erschliessungsgüte F
- Trennwirkung, verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung
- Konfliktpunkt Schwachstelle Strassenabschnitt

- Feuerstellen
- Sitzbänke
- Freizeitanlagen
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsorientierte Anlagen
- Schule / Kindergarten
- Gemeindegrenze
- Bauzonen
- Kulturland
- Wald
- Gewässer

0 50 150 300 Meter

N

PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

GUTSTRASSE 73
8055 ZÜRICH
T 044 421 38 38
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

KGV - Defizitplan

Gz. / Gp.	NL / NF
Datum:	19.12.2019
Massstab:	1:4'000
Format:	594 x 1050
Grundlage:	AV-Daten: April 2018
Datei:	OEF04_KGV_191219.vwx

Kanton Aargau
Gemeinde Oberentfelden

Entwurfsfassung
Stand 19.12.2019

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Teilplan öffentlicher Verkehr

Originalmassstab 1 : 4'000

- nicht behindertengerechte Haltestelle
- unbefriedigender, öffentlicher Abstellplatz für Zweiräder
- Fussverkehrsquerung
- Park + Ride
- Bike + Ride
- Bahnlinie / Haltestelle, SBB
- Bahnlinie / Haltestelle, WSB
- Tieferlegung Bahnlinie / Haltestelle, WSB (geplant)
- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D
- ÖV-Güteklasse E

- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsorientierte Anlagen
- Schule / Kindergärten
- Gemeindegrenze
- Bauzonen
- Kulturland
- Wald
- Gewässer

0 50 150 300 Meter

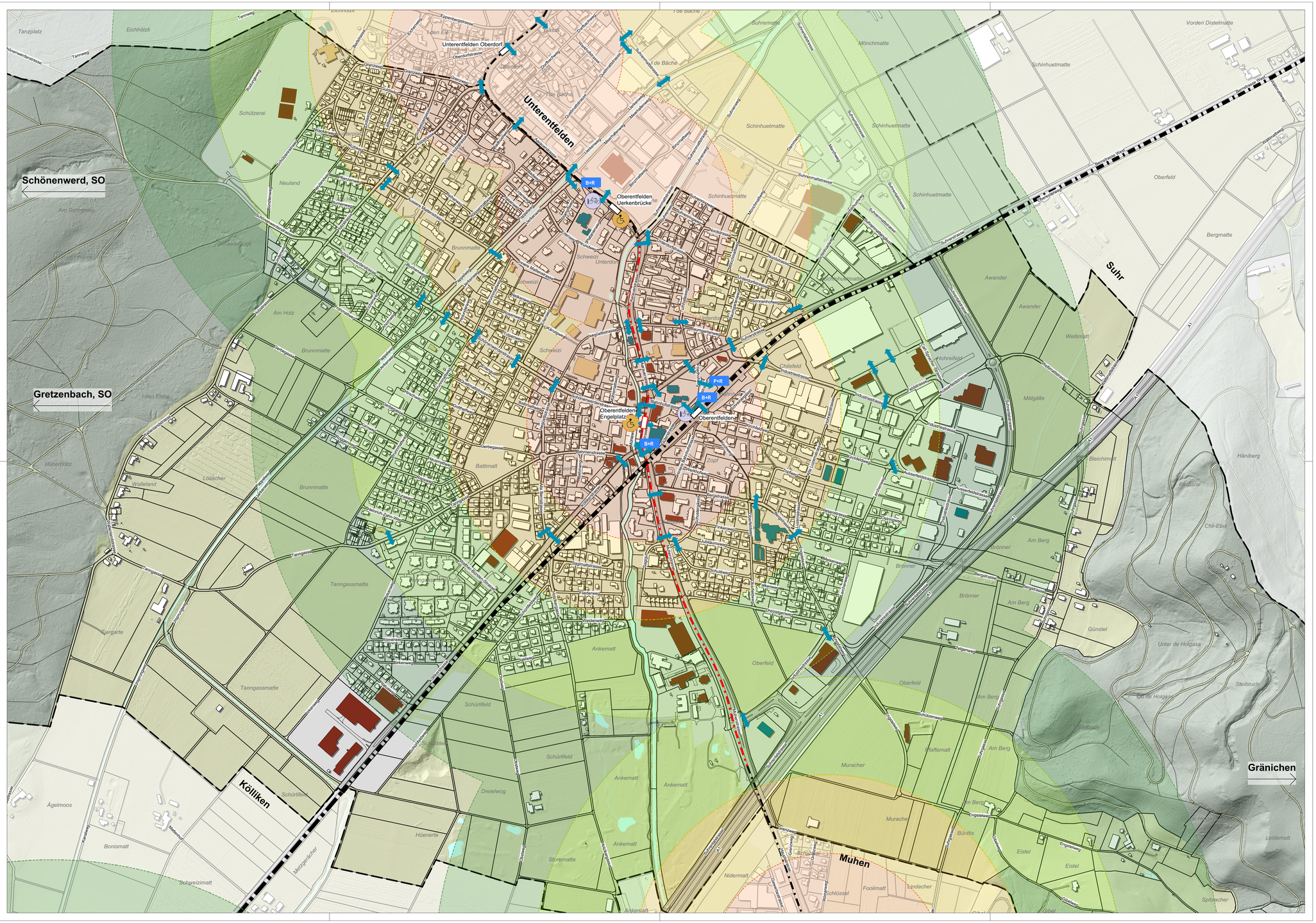
N

PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

GUTSTRASSE 73
8055 ZÜRICH
T 044 421 38 38
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

KGV - Teilplan OeV

Gz. / Gp.	NL / NF
Datum:	19.12.2019
Massstab:	1:4'000
Format:	594 x 1050
Grundlage:	AV-Daten: April 2018
Datei:	OEF04_KGV_191219.vwx



Kanton Aargau
Gemeinde Oberentfelden

Entwurfsfassung
Stand 19.12.2019

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Teilplan motorisierter Individualverkehr MIV

Originalmassstab 1 : 4'000

- Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkierungsanlage
- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse (VS)
- Sammelstrasse (SS)
- Erschliessungsstrasse (ES)
- Privatstrasse (PS)
- Aufhebung Bahnübergang (geplant)
- VERAS (geplant)
- Erschliessungsstrasse (ES) (geplant)
- Ausbauprojekte Kanton (geplant)
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsorientierte Anlagen
- Schule / Kindergarten
- Gemeindegrenze
- Bauzonen
- Kulturland
- Wald
- Gewässer

0 50 150 300 Meter

N

PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

GUTSTRASSE 73
8055 ZÜRICH
T 044 421 38 38
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

KGV - Teilplan MIV

Gz. / Gp.	NL / NF
Datum:	19.12.2019
Massstab:	1:4'000
Format:	594 x 1050
Grundlage:	AV-Daten: April 2018
Datei:	OEF04_KGV_191219.vwx

Kanton Aargau
Gemeinde Oberentfelden

Entwurfsfassung
Stand 19.12.2019

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Teilplan Radverkehr

Originalmassstab 1 : 4'000

- Konfliktstelle für Radverkehr
- Ungenügender, öffentlicher Abstellplatz für Zweiräder
- B+R Bike + Ride
- SchweizMobile Routen (mit Nummer)
- Kantonale Radrouten (mit Nummer)
- Kommunale Radrouten
- Aufwertung des Strassenraums zugunsten des Rad- und Fussverkehrs (geplant)

- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsorientierte Anlagen
- Schule / Kindergarten
- Historische Verkehrswege
- Bahnlinie / Haltestelle, SBB
- Bahnlinie / Haltestelle, WSB
- Gemeindegrenze
- Bauzonen
- Kulturland
- Wald
- Gewässer

0 50 150 300 Meter

N

PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

GUTSTRASSE 73
8055 ZÜRICH
T 044 421 38 38
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

KGV - Teilplan RV

Gz. / Gp.	NL / NF
Datum:	19.12.2019
Massstab:	1:4'000
Format:	594 x 1050
Grundlage:	AV-Daten: April 2018
Datei:	OEF04_KGV_191219.vwx

Kanton Aargau
Gemeinde Oberentfelden

Entwurfsfassung
Stand 19.12.2019

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Teilplan Fussverkehr

Originalmassstab 1 : 4'000

- Konfliktstelle für Fussverkehr
- Fussgängerstreifen
- Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel, ohne Fussgängerstreifen)
- Wanderweg
- Wichtige Schulwegrouten
- Kommunale Fusswegverbindungen
- Kommunale Fusswegverbindungen (geplant)
- Aufwertung des Strassenraums zugunsten des Rad- und Fussverkehrs (geplant)

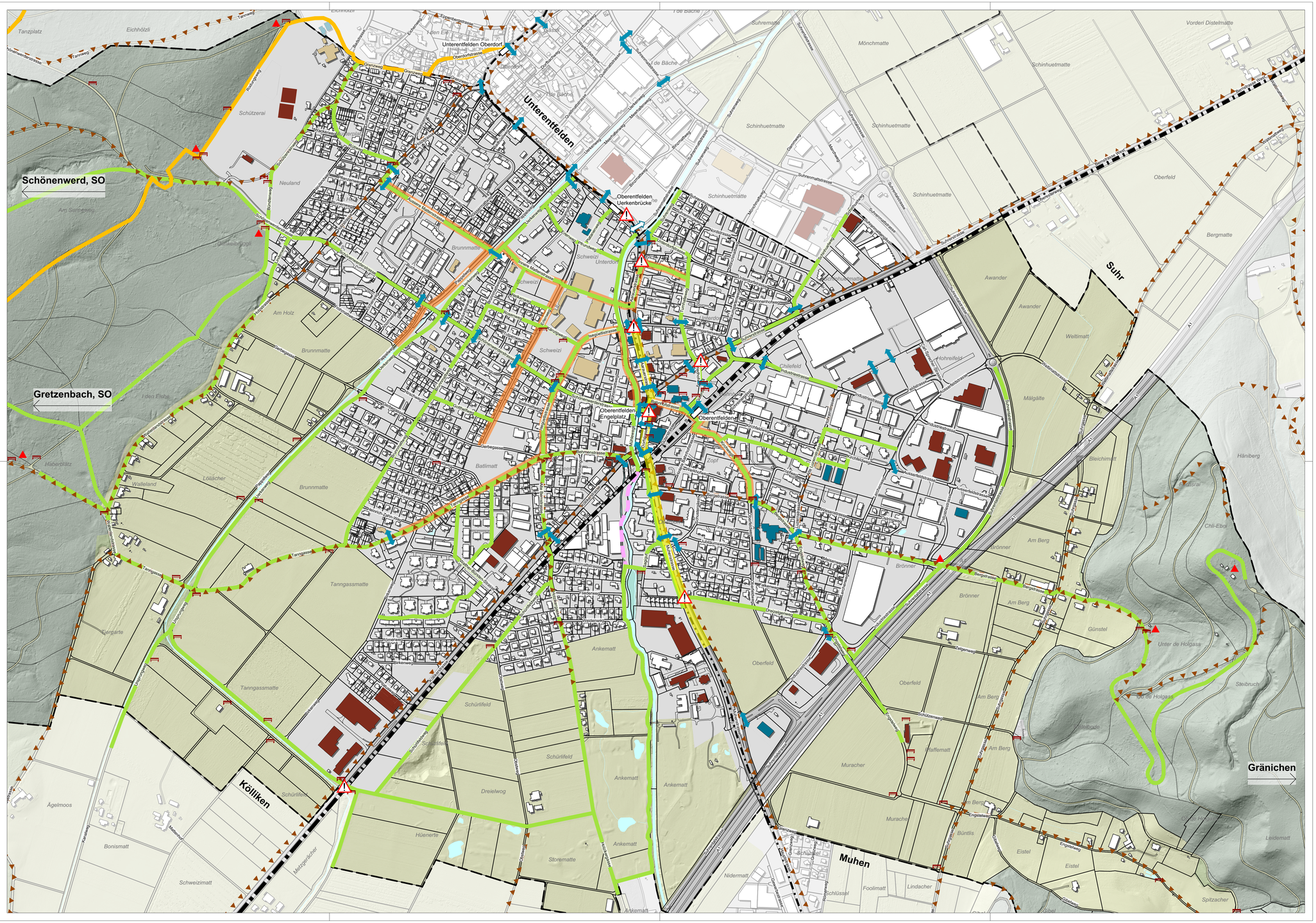
- Feuerstellen
- Sitzbänke
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsorientierte Anlagen
- Schule / Kindergarten
- Historischer Verkehrsweg
- Bahnlinie / Haltestelle, SBB
- Bahnlinie / Haltestelle, WSB
- Gemeindegrenze
- Bauzonen
- Kulturland
- Wald
- Gewässer

0 50 150 300 Meter

N

PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

GUTSTRASSE 73
8055 ZÜRICH
T 044 421 38 38
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

KGV - Teilplan FV

Gz. / Gp.	NL / NF
Datum:	19.12.2019
Massstab:	1:4'000
Format:	594 x 1050
Grundlage:	AV-Daten: April 2018
Datei:	OEF04_KGV_191219.vwx