

Raum- & Verkehrsplanung

A

Laurstrasse 6
5200 Brugg

T

+41 62 822 52 01

E

info@belloli.org

W

www.belloli.org

Überkommunaler Gesamtplan Verkehr Döttingen Böttstein Klingnau

Erläuterungsbericht (Stand: Mitwirkung)

24. Januar 2025

belloli

Inhalt

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	S.	4
Grundlagen	S.	6
Analyse	S.	15
Absehbare Entwicklung	S.	36
Kernthemen	S.	42
Ziele	S.	44
Strategie	S.	45
Massnahmen	S.	47
Umsetzung	S.	53
Koordination und Entstehungsgeschichte	S.	54
Beschluss und Genehmigung	S.	56
Anhang- und Beilagenverzeichnis	S.	57
Anhang	S.	58

Impressum

Auftraggeberinnen:

Gemeinde Döttingen
Surbtalstrasse 5
5312 Döttingen

Gemeinde Böttstein
Kirchweg 16
5314 Kleindöttingen

Stadt Klingnau
Propsteistrasse 1
5313 Klingnau

Arbeitsgruppe:

Michael Mäder, Gemeindeammann
Steven Weill, Gemeinderat
Mario Lerf, Bauverwalter

Bruno Rigo, Vizeammann
Alex Meier, Gemeinderat
Sandro Fischer, Bauverwalter

Reinhard Scherer, Stadtammann
Uwe Schewe, Stadtammann
Oliver Brun, Stadtrat
Martin Geiger, Bauverwalter

Bearbeitung:

Thomas Belloli
Valentin Müller
Corinne Läuchli
Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Laurstrasse 6
5200 Brugg

062 822 52 01
info@belloli.org
www.belloli.org

Einleitung

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr KGV ist gemäss §54a, Abs. 1 BauG ein Planungsinstrument, welches das Verkehrsaufkommen mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung abstimmt. Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und vom zuständigen kantonalen Departement (Bau, Verkehr und Umwelt) genehmigt. Für den Kanton werden mit der Genehmigung die Ziele behördenverbindlich, für die beteiligten Gemeinden hingegen die gesamte Planung.

Im Artikel §54a, Abs. 2 BauG ist definiert, dass ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) erforderlich ist, wenn ein Parkleitsystem eingeführt, die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über §56 BauG hinaus begrenzt oder eine Bewirtschaftung als Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll.

Anlass und Zweck

Die Gemeinden Döttingen, Böttstein und Klingnau haben jeweils grössere anstehende Entwicklungen, welche zusätzlichen Verkehr erzeugen und auch die anderen Gemeinden betreffen. Sie nutzen mit der Erarbeitung eines überkommunalen Gesamtplans Verkehr (üKGV) die Gelegenheit, gemeinsam Lösungen für dieses sowie weitere Themen zu finden. Weitere wichtige Punkte sind die Führung und Sicherheit des Fussverkehrs im Bereich der Hauptachsen, Rückschlüsse auf Mobilitätskonzepte der Entwicklungsgebiete, Velovorzugsrouten als Alternative oder zur Ergänzung der Bahn und der Strasse für den Anschluss an die Agglomerationen Baden und Brugg, Freizeitverkehr und Tourismus, Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet Böttstein, Buslinien in Böttstein sowie Netzlücken im Velo- und Fussverkehrsnetz. Der neue, gemeinsam erarbeitete üKGV löst die folgenden Dokumente ab:

- Verkehrskonzept Döttingen mit Übersichtsplan vom November 2009
- Verkehrsrichtplan Döttingen vom Januar 2010
- Richtplan Fuss- und Radwege, öffentlicher Verkehr Döttingen vom Januar 2010
- Verkehrsrichtplan mit Massnahmen Klingnau vom Juni 2010

Prozess und Beteiligte

Gemäss §3 BauV hat der Gemeinderat die Regionalplanungsverbände in geeigneter Weise in die Entwicklung des Kommunalen Gesamtplan Verkehrs einzubeziehen. Der Gemeinderat lässt die Pläne vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt vorläufig beurteilen, bevor er die Bevölkerung zur Mitwirkung einlädt. Die Bevölkerung wird an Informationsveranstaltungen über den Stand der Planung informiert und ist im Rahmen eines Workshops dazu eingeladen, an der Planung zu partizipieren.

Die kantonale Behörde genehmigt die als verbindlich bezeichneten Planungsinhalte, wenn sie rechtmässig sind, mit dem kantonalen Richtplan übereinstimmen und den kantonalen sowie den regionalen Interessen angemessen Rechnung tragen.

Projektorganisation

Für die Bearbeitung wurde die Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH beauftragt. Begleitet wird die Planung durch eine Steuerungsgruppe sowie eine Arbeitsgruppe.

Die Steuerungsgruppe setzt sich aus dem Planungsbüro und den folgenden Personen zusammen:

- Mario Lerf Leiter Bau und Planung, Döttingen
- Sandro Fischer Leiter Bauverwaltung, Böttstein
- Martin Geiger Abteilungsleiter Bau, Klingnau

Für eine Abstimmung der Planung mit den politischen Gremien der drei Gemeinden wurde der üKGV in regelmässigen Sitzungen in einer Arbeitsgruppe besprochen. Diese besteht neben der Steuerungsgruppe aus den folgenden Mitgliedern:

- Michael Mäder Gemeindeammann Döttingen
- Steven Weill Gemeinderat Döttingen
- Bruno Rigo Vizeammann Böttstein
- Alex Meier Gemeinderat Böttstein
- Reinhard Scherrer Stadtammann Klingnau (bis Frühling 2023)
- Uwe Schewe Stadtammann Klingnau (ab Frühling 2023)
- Oliver Brun Stadtrat Klingnau

Bestandteile des üKGV

Der überkommunale Gesamtplan Verkehr besteht aus dem vorliegenden Erläuterungsbericht, seinen Anhängen und Beilagen sowie den Teilplänen motorisierter Individualverkehr (MIV), Fussverkehr (FV), Veloverkehr (VV) und öffentlicher Verkehr (ÖV).

Terminplan

Bei Projektstart wurde ein grober Zeitplan definiert. Obwohl nicht bei allen Schritten die genaue Bearbeitungsdauer definiert werden kann, zeigt der Terminplan eine gute Übersicht über alle erforderlichen Bearbeitungsschritte sowie die ungefähre Dauer bis zur Genehmigung der Planung. Die folgenden Termine werden angestrebt:

- Grundlagen, Analyse, Aufbereitung Teilpläne: August 2022 bis März 2023
- Zielsetzungen und Strategie: bis April 2023
- Zielworkshop mit der Bevölkerung: Samstag 29. April 2023
- vorläufige Beurteilung: 2. Halbjahr 2023
- Abschlussarbeiten: 1. Halbjahr 2024
- Mitwirkung: September 2024
- Beschluss und Genehmigung: Dezember 2024

Grundlagen

In einer sich dynamisch entwickelnden Region sind zum Zeitpunkt einer Planung jeweils verschiedene bereits bekannte Projekte, Vorhaben und Ideen zu koordinieren. Es ist eine Hauptaufgabe der kommunalen Verkehrsplanung, eine Übersicht über vorhandene Planungen zu bieten und die zu koordinierenden Auswirkungen aufzunehmen.

Kantonale Planungen

Der Kanton ist auf verschiedenen Massstäben involviert. Einerseits über kantonale und regionale Planungen wie das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK Ost-aargau), andererseits über lokale Infrastrukturprojekte an den Kantonsstrassen.

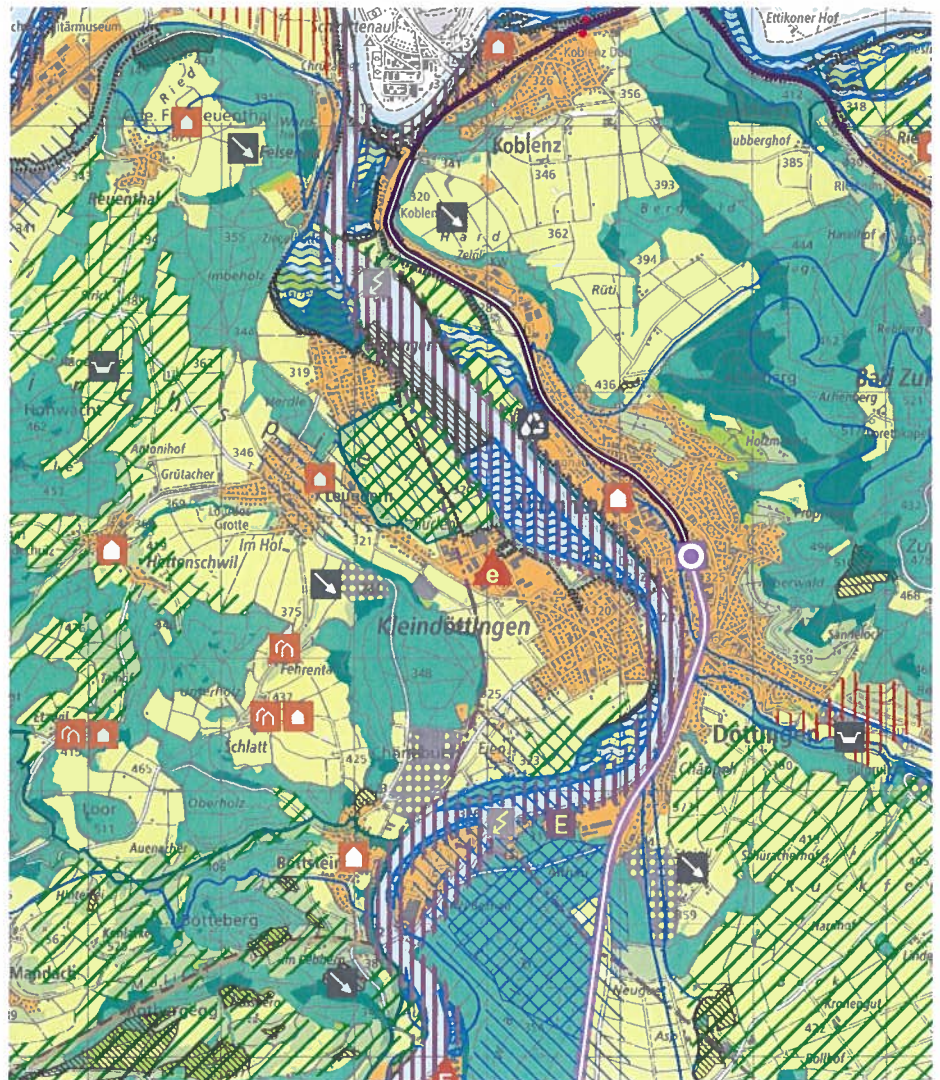
Kantonaler Richtplan Kanton Aargau

Der kantonale Richtplan ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons und zeigt, wie die Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden. Per 20. Januar 2025 gibt es für die Gemeinden Döttingen, Böttstein und Klingnau verschiedene verkehrsrelevante Einträge:

- Verlegung der K113 in Würenlingen als Vororientierung
- West-Umfahrung Siggenthal-Station als Vororientierung
- Rheinübergang "Koblenz Ost" als Vororientierung
- Doppelspurausbau der Bahnlinie zwischen Döttingen und Siggenthal als Ausgangslage (Festlegung gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene)
- Doppelspurausbau der Bahnlinie zwischen Döttingen und Koblenz als Festsetzung
- ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung beim Bahnhof Döttingen
- Ausbau Kreuzungsgleis beim Bahnhof Döttingen

Daneben gibt es auch noch weitere Inhalte, welche untergeordnete oder keine direkten Zusammenhänge zum Verkehr aufweisen:

- Materialabbau Steigli Döttingen (von kantonaler Bedeutung) als Vororientierung
- Materialabbau Schmidberg Böttstein (von kantonaler Bedeutung) als Festsetzung
- Materialabbau Hard/Härdli Nord und Hard/Härdli Süd Klingnau (von kantonaler Bedeutung) als Festsetzung
- hydraulisches Kraftwerk Beznau Döttingen als Festsetzung
- Holzheizwerk Döttingen als Festsetzung
- Deponie Buchselhalde Döttingen (Deponietyp A) als Festsetzung
- Ortsbilder Böttstein und Klingnau von nationaler Bedeutung festgesetzt
- Siedlungstrenngürtel zwischen Döttingen und Tegerfelden als Festsetzung
- Landschaften von kantonaler Bedeutung in allen drei Gemeinden



Ausschnitt Kantonaler Richtplan
Quelle: AGIS, Stand 20.01.2025

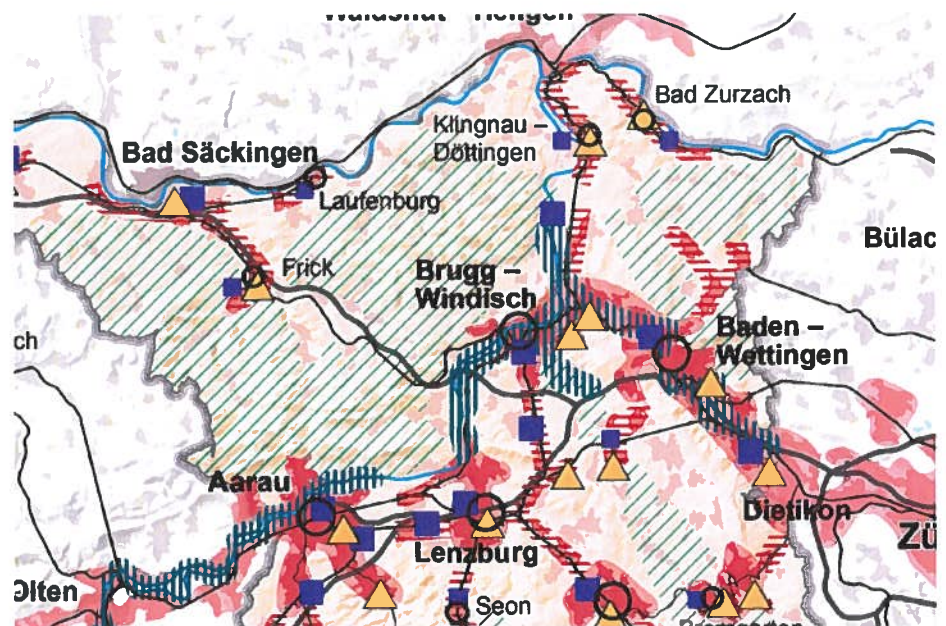
Raumkonzept Aargau 2015

Im Raumkonzept Aargau, welches Bestandteil des kantonalen Richtplans ist, wurden Döttingen und Klingnau als ländliches Zentrum mit einem Wohnschwerpunkt eingestuft. Da die räumliche Trennung von Böttstein minimal ist, kann auch diese Gemeinde zum ländlichen Zentrum gezählt werden.

Ländliche Zentren haben eine Antriebsfunktion für die Regionalentwicklung und eine Stützpunktfunktion bei der Basisinfrastruktur im ländlichen Raum. Die wirtschaftliche Entwicklung eines ländlichen Zentrums bestimmt massgeblich die wirtschaftliche Position einer ländlichen Region.

Wohnschwerpunkte (WSP) sind wichtige Stützpunkte zur raumverträglichen Bewältigung des Bevölkerungswachstums in den Kernstädten, den urbanen Entwicklungsräumen, den ländlichen Zentren und den ländlichen Entwicklungsachsen. Die Standortgemeinden setzen die WSP mit Unterstützung des Kantons um. Dabei ist die Kombination hoher baulicher Dichten mit einer hohen Wohnqualität mit attraktiver Freiraumgestaltung und einer sehr guten Erschliessung (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) besonders wichtig.

In Böttstein liegt zudem ein wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von regionaler Bedeutung. Er soll produzierenden und verarbeitenden Nutzungen dienen. Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind wichtige Stützpunkte der wirtschaftlichen Entwicklung im urbanen Entwicklungsraum und in den ländlichen Entwicklungsachsen. Die Standortgemeinden sollen für die frühzeitige Planungsvorbereitung und die Entwicklung sorgen, die sich durch die Nutzungseignung der Areale und die Verkehrserschliessung bestimmt. Die Bildung regionaler Branchenschwerpunkte soll unterstützt werden.



Ausschnitt Raumkonzept Aargau
Quelle: Kanton Aargau, Stand März 2015

- Kernstädte
- Ländliche Zentren
- Urbane Entwicklungsräume, Kerngebiete Agglomerationen
- Ländliche Entwicklungsräume
- Ländliche Entwicklungsachsen
- ▲ Wohnschwerpunkte (WSP)
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von kantonalen Bedeutung
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von regionaler Bedeutung
Vorzugsgebiete Spitzentechnologie vgl. S. 13 (Detailkarte)
- Gebiete für Agglomerationspärke
- Kernräume Landschaftsentwicklung

Mobilitätsstrategie Kanton Aargau

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau wurde am 13. Dezember 2016 vom Grossen Rat beschlossen. Die Strategie zeigt die Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Die drei strategischen Stossrichtungen lauten:

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

Für ländliche Zentren ist in der Mobilitätsstrategie eine Förderung von Bike + Ride und Park + Ride entlang der ÖV-Achsen vorgesehen. Der motorisierte Individualverkehr verliert dadurch tendenziell an Anteilen am Gesamtverkehr, da vermehrt Fahrten mit dem Velo bis zum Bahnhof gemacht werden und dann auf den ÖV umgestiegen wird. Es kann dadurch einen Verlagerungseffekt geben, ohne dass die Infrastruktur für den Radverkehr oder ÖV ausgebaut wird oder das Angebot für den motorisierten Individualverkehr abgebaut.



Zielbild für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen
Quelle: Mobilitätsstrategie Kanton Aargau

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP öV 2020)

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr ist eine Gesamtplanung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Aargau für die nächsten 10 Jahre. Es ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmt, indem deren Zielsetzungen übernommen und konkretisiert werden. In ländlichen Zentren sollen demnach dichte Taktfolgen im öV angeboten und attraktive Zugänge zu öV-Haltestellen vorhanden sein. .

STEP 2035 (Bundesplanung)

2019 hat das Parlament den Bahn-Ausbauschritt 2035 beschlossen. Diesem liegt das Angebotskonzept (AK) 2035 zugrunde, welches einen grossen Angebotssprung vorsieht: Auf rund 60 Strecken sollen neue Viertel- und Halbstundentakte ermöglicht und die Anzahl Sitzplätze um rund 20 Prozent erhöht werden.

Zurzeit wird das ursprüngliche Angebotskonzept STEP 2035 überarbeitet und in einem neuen Angebotskonzept konsolidiert. Dies hat auch Auswirkungen auf ursprünglich in der Region geplante Infrastrukturprojekte.

Regionale Planungen

Die folgenden noch nicht realisierten regionalen Planungen, Vorhaben und Ideen sind durch ihre absehbaren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsverteilung, die Verkehrszusammensetzung oder auf die Infrastruktur relevant.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau / GVK Zurzibiet

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) hat beschlossen, die Mobilitätsplanung in den einzelnen Räumen des Gesamtverkehrskonzept Region Ostaargau mit spezifischen Planungen fortzuführen. Im unteren Aaretal erfolgt dies im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept Raum Zurzibiet (GVK Raum Zurzibiet). In einem ersten Planungsschritt des GVK Raum Zurzibiet erfolgt eine Gesamtverkehrsplanung über alle Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) sowie in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Parallel erfolgt zudem die Klärung der Rheinquerung Waldshut–Koblenz abgestimmt auf die Planungen im deutschen Raum.

Planungen der Nachbargemeinden

Die Nachbargemeinden sind Koblenz, Zurzach, Tegerfelden, Würenlingen, Villigen, Mandach und Leuggern.

- In Koblenz befindet sich der wichtige Grenzübergang nach Deutschland. Grenzüberquerender Individual- sowie Schwerverkehr benutzt mehrheitlich die Umfahrungsstrasse von Döttingen und Klingnau.
- Leuggern: Der Ortsteil Burlen der Gemeinde Böttstein stösst an das Industriegebiet von Leuggern. Verkehrswege werden an der Gemeindegrenze grundsätzlich weitergeführt. Klingnau ist durch den Stausee von Gippingen (Gemeinde Leuggern) getrennt, das Wasserkraftwerk stellt eine Verbindung für den Langsamverkehr her.
- Zurzach, Würenlingen, Villigen, Mandach: Weil die Siedlungsgebiete von Döttingen, Böttstein und Klingnau klar von denen der Gemeinden Zurzach, Würenlingen, Villigen und Mandach getrennt sind, haben die Verkehrsplanungen dieser Gemeinden keinen direkten Einfluss auf die Gemeinden Döttingen, Böttstein und Klingnau.
- Tegerfelden: Durch den im Richtplan festgesetzten Siedlungstrenngürtel zwischen Döttingen und Tegerfelden gibt es auch zur Gemeinde Tegerfelden keine verkehrsplanerischen Berührungspunkte.

Kommunale Planungen

Die noch nicht realisierten kommunalen Planungen, Vorhaben und Ideen sind durch ihre absehbaren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsverteilung, die Verkehrszusammensetzung oder auf die Infrastruktur relevant.

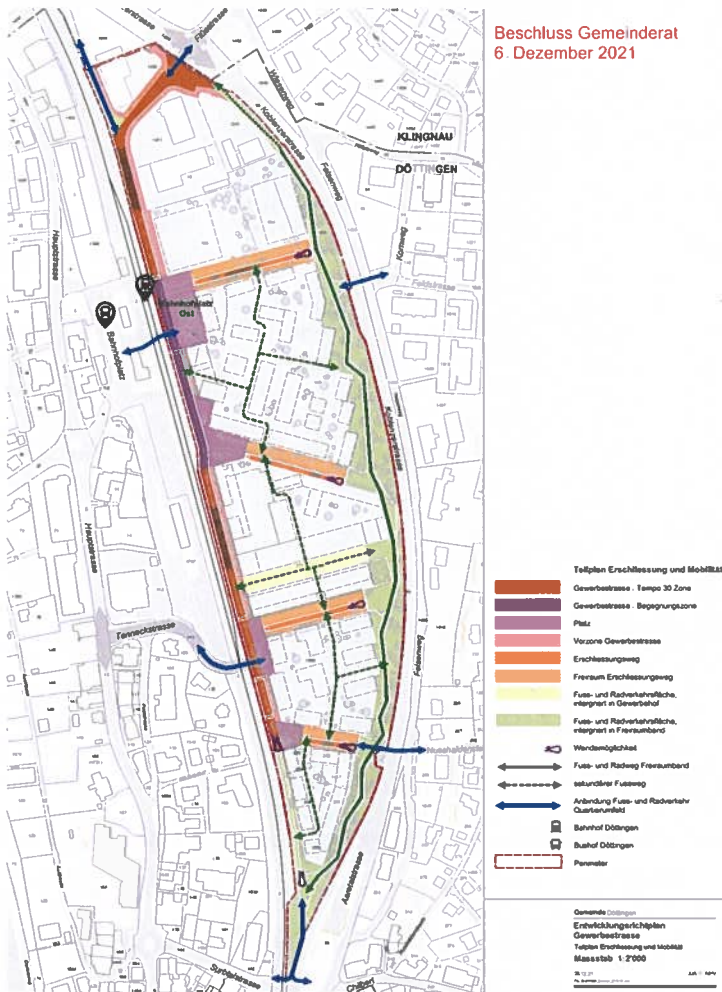
Räumliches Entwicklungsleitbild REL

Die Stadt Kling nau hat im Sommer 2020 mit der Erarbeitung eines räumlichen Entwicklungsleitbildes (REL) begonnen. Am 27. September 2022 hat der Stadtrat das REL beschlossen, es ist seither behördenverbindlich. Bei künftigen Projekten ist das räumliche Entwicklungsleitbild zu berücksichtigen. Dem REL wird auch bei der Erarbeitung des überkommunalen Gesamtplans Verkehr Rechnung getragen.

ERP Gewerbe strasse Döttingen

Das ca. 7.5 ha grosse Planungsgebiet befindet sich an zentraler Lage unmittelbar östlich der Bahnhofstetelle Döttingen. Im Osten wird das weitgehend flache Areal durch die Koblenzerstrasse (Umfahrungstrasse) abgegrenzt. Das Areal wird heute mehrheitlich als Gewerbe- und Produktionsstandort der Unternehmen Hess & Co. AG und der Birchmeier Immobilien AG genutzt. Daneben sind im nördlichen Teil Nutzungen der Gemeinde und insbesondere im südlichen Teil Wohnnutzungen angesiedelt.

Die Gemeinde Döttingen beabsichtigt, gestützt auf die übergeordneten Vorgaben, zusammen mit den Haupteigentümerinnen – die Hess & Co. AG und die Birchmeier Immobilien AG – das Areal mehrheitlich einer Mischnutzung mit einem hohen Wohnanteil und standortgerechtem Gewerbeanteil zuzuführen.

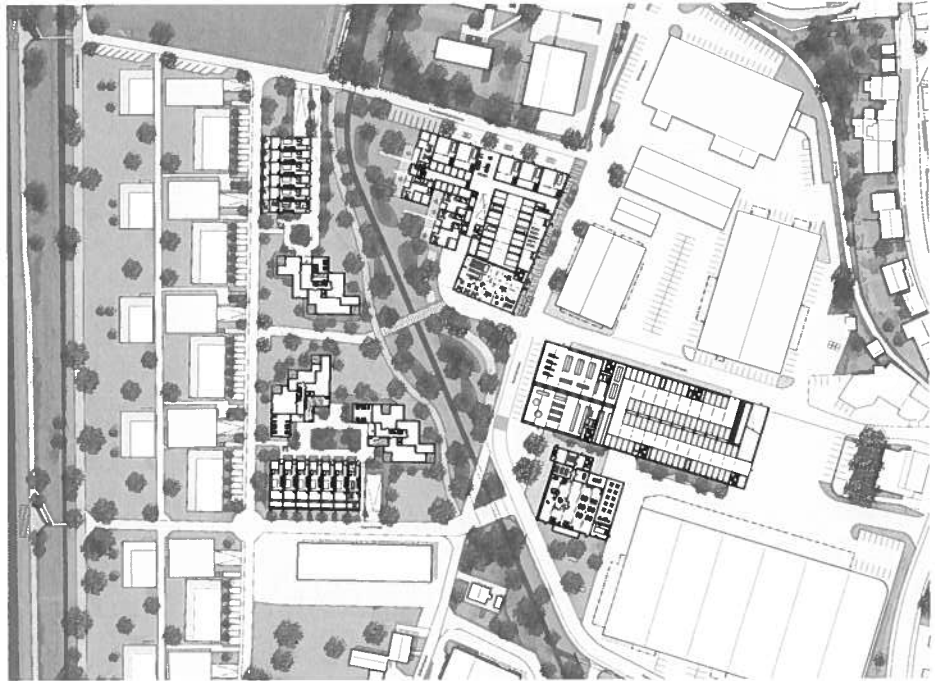


Teilplan Erschliessung und Mobilität aus dem ERP Gewerbe strasse Döttingen

Quelle: Gemeinde Döttingen, 6. Dezember 2021

ERP Oberi Au Klingnau

Das Gewerbegebiet Oberi Au ist aufgrund seiner Grösse und zentralen Lage für die zukünftige Gemeindeentwicklung von Klingnau von grosser Bedeutung. Das 5.5 ha grosse Gewerbegebiet am Rande der Altstadt ist durch grosse Industriehallen aus verschiedenen Bauperioden gekennzeichnet. Das Gebiet wird ab der Umfahrungsstrasse K113 über den Nägeliweg und die Kanalstrasse erschlossen. Für das Areal wird zur Zeit eine Entwicklungsstudie erarbeitet.



Situationsplan Vertiefung Studienauftrag Areal Oberi Au
Quelle: HIAG Immobilien Schweiz AG, 27. September 2022

Entwicklungsgebiet Grossacher Böttstein

Das Gestaltungsplangebiet Grossacher ist knapp 8 ha gross und liegt im Ortsteil Kleindöttingen der Gemeinde Böttstein. In unmittelbarer Nähe des Naturschutzgebietes am Klingnauer Stausee soll ein lebendiges, durchmishtes und vielfältiges Quartier für mindestens ca. 700 Bewohnende und ca. 300 Arbeitsplätze entstehen. Mit der Gesamtrevision der Nutzungsplanung im Jahr 2013 und der Teiländerung vom November 2019 wurde die Grundlage für die Gebietsentwicklung geschaffen.



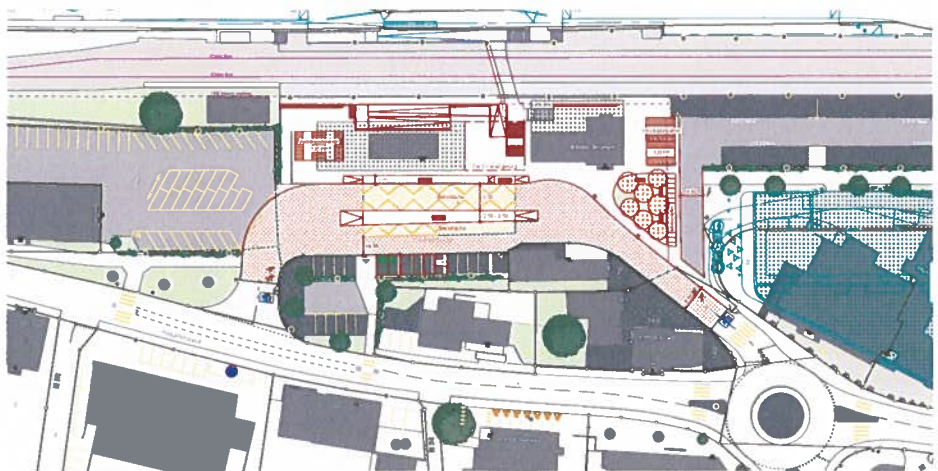
Situationsplan Verkehrserschliessung Grossacher aus dem Mobilitätskonzept Grossacher
Quelle: Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 17. März 2021

Vorstudie Bahnhof Döttingen

Im Rahmen der Vorstudie zur ÖV-Drehscheibe Bahnhof Döttingen vom 10. November 2023 wird aufgezeigt, wie der Bushof ertüchtigt werden kann. Neben den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs sind auch die Anforderungen des Veloverkehrs, der Parkierung MIV berücksichtigt worden. Aufgrund von einer Variantenuntersuchung wird eine Bestvariante zur detaillierten Ausarbeitung in einer folgenden nächsten Projektphase empfohlen.

Das Vorhaben weist eine Schnittstelle zum Projekt Bahnzugang der SBB (Projekt BZU SBB) im Bereich der Zugänge zur Personenunterführung und dem Perron 1 auf.

Die Drehscheibe befindet sich im Betrachtungsperimeter des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost. Der Baustart für die angemeldeten Massnahmen hat zwischen 2028-2032 zu erfolgen.



Situationsplan der Bestvariante der Vorstudie zum Bahnhof Döttingen
Quelle: Gemeinde Döttingen und Metron, 10. November 2023

Weitere Gestaltungs- sowie Erschliessungspläne

Neben den drei grossen Entwicklungsarealen gibt es noch verschiedene Gestaltungs- und Erschliessungsplanareale. Nachfolgend werden diejenigen Areale beschrieben, welche zurzeit beplant werden oder wo noch keine bzw. noch keine vollständig umgesetzte Planung erfolgt ist:

- **Böttstein, Gestaltungsplan "Flue"**: Das ca. 6'200m² grosse Areal liegt im Ortsteil Böttstein direkt an der Kantonsstrasse und befindet sich in der Wohnzone W2. Es ist mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt.
- **Böttstein, Gestaltungsplan Eien / Innerdorf**: Der Gestaltungsplan Eien / Innerdorf ist seit dem Jahr 2002 rechtskräftig. Er regelt die Erschliessung sowie die Bebauung der Inselbauzone innerhalb des Aarmattwegs, des Bodenwegs sowie der Innerdorfstrasse. Bis auf wenige Bauten entlang der bestehenden Gemeindestrasse wurde der Gestaltungsplan noch nicht umgesetzt. Auch die Erschliessungsstrasse wurde noch nicht gebaut.
- **Klingnau, Gestaltungsplan Obermatte**: Die Erschliessung des Gestaltungsplanareals Obermatte ist politisch gesichert und kann von der Gemeinde Klingnau realisiert werden.
- **Klingnau, Gestaltungsplan Nägelimatte**: Der Gestaltungsplan Nägelimatte ist seit dem Jahr 1996 rechtskräftig. Das Areal befindet sich am Nägeliweg und an der Flüestrasse. Bis zum heutigen Stand sind zwei der drei ursprünglich vorgesehenen Baukörper erstellt worden.
- **Döttingen, Erschliessungsplan Vorhard**: Der Erschliessungsplan Vorhard ist rechtskräftig und regelt die Erschliessung der Gewerbegebiete Vorhard West.
- **Döttingen, Gestaltungsplan Aarcasa / Austrasse**: Für das Gewerbeareal südwestlich des Kreisels Monti läuft zurzeit das Gestaltungsplanverfahren (Stand: 27. Juni 2022, 2. Vorprüfung). Vorgesehen ist eine Geschossfläche von rund 6'400 m². Im Erdgeschoss sollen Dienstleistungs- oder Gewerbebetriebe angesiedelt werden, ansonsten sind Wohnnutzungen vorgesehen.
- **Döttingen, Gestaltungsplan Müligasse**: Der Gestaltungsplan Müligasse befindet sich in der Entwurfsphase. Die Nutzung wird gegenüber den heutigen Gewerbebauten stark gesteigert.
- **Döttingen, Gestaltungsplan "Häuli"**: Des Areal mit einer Gestaltungsplanpflicht befindet sich an der Gemeindestrasse Häulimatte. Es weist eine Grundstücksfläche von ca. 4'000m² auf und liegt in der Wohnzone W2.
- **Döttingen, Gestaltungsplan "Austrasse"**: Das Gestaltungsplanareal "Austrasse" umfasst verschiedene kleinflächige Parzellen entlang der Austrasse in Döttingen. Diese sind teilweise bebaut und befinden sich in der Wohnzone W2 sowie in der Dorfzone. Die Gesamtfläche des Gestaltungsgebiets beträgt rund 14'600m².
- **Döttingen, kantonaler Nutzungsplan (KNP) "Landstrasse Döttingen"**: Der kantonale Nutzungsplan legt Baulinien entlang der heutigen Hauptstrasse, zwischen der Bahnunterführung und dem Nägeliweg, sowie auf Abschnitten der Surbtalstrasse und der Aarestrasse fest.

Weitere Infrastrukturprojekte

Die folgenden Planungen und Projekte sind in unterschiedlichen Projektphasen vorhanden und zu berücksichtigen:

- Knoten Beznau, Döttingen, Umbau zu Kreisverkehr
- temporäre Umlegung Radweg nach Würenlingen, Döttingen
- Sanierung / Umbau Aarestrasse, Döttingen
- Sanierung Hauptstrasse, Döttingen
- Sanierung Ortsdurchfahrt, Böttstein
- Lückenschliessung kant. Veloroute, Böttstein
- Erschliessung ARA, Klingnau
- Veloverbindung Koblenz-Klingnau
- Kiesabbau Hard-Härdli, Klingnau
- Entwicklung Sportanlagen Grie, Klingnau

Analyse

Im Analyseteil sind zahlreiche Aspekte untersucht, die einen Einfluss auf das aktuelle und zukünftige Verkehrsgeschehen haben können.

Motorisierter Individualverkehr MIV

Übergeordnetes Strassennetz

Motorfahrzeuglenkende benützen die Anschlüsse in Eiken und Brugg um auf die Nationalstrasse A3 (Basel-Zürich) oder die Anschlüsse in Baden und Wettingen um auf die Nationalstrasse A1 (Bern-Zürich) zu gelangen.

Die übergeordnete Hauptachse im unteren Aaretal ist die Aaretalstrasse K113 (kantonale Hauptverkehrsstrasse). Sie dient der Umfahrung der Ortskerne von Döttingen und Klingnau. Ein direkter Anschluss von Böttstein ist nicht vorhanden, was bedeutet, dass der Verkehr aus Böttstein durch das Zentrum von Döttingen (Kreisel Monti) fährt. Vom Ortsteil Kleindöttingen führt eine Regionalverbindungsstrasse (K285) nach Leuggern und von Döttingen ebenfalls eine Regionalverbindungsstrasse (K284) ins Surbtal. Die Verbindungen von Kleindöttingen nach Böttstein (K447) sowie von Böttstein nach Villigen (K442) sind als Lokalverbindungsstrassen klassiert. Die Verbindungen von Böttstein nach Leuggern (K442) sowie nach Mandach (K446) sind Lokalverbindungsstrassen reduziert und somit Teil der tiefsten Kantonsstrassenklassierung.

Die K442, welche eigentlich eine Umfahrung des Ortsteils Kleindöttingen darstellt, ist relativ schwach belastet, obwohl am Knoten Linde in Kleindöttingen für die nach links Abbiegenden die längsten Wartezeiten im ganzen untersuchten Raum gemessen wurden. Offenbar generiert wie überall das Siedlungsgebiet selbst einen guten Anteil Ziel- und Quellverkehr.

Kommunales Strassennetz

Die Erschliessung der Siedlungsgebiete erfolgt über kommunale Sammel- und Erschliessungsstrassen. Während in den Gemeinden Döttingen und Klingnau bereits seit mehreren Jahren Tempo-30-Zonen signalisiert sind, ist dies in Böttstein nicht der Fall. Das kommunale Netz ist zudem bis auf die Verbindung Hauptstrasse (Döttingen/Klingnau) - Nägeliweg sehr stabil. Das heisst, es ist auf Gemeindestrassen, auch in der Altstadt Klingnau, momentan kein Verkehr zu beobachten, der dort nicht hingehören würde (kein Schleichverkehr durch die Quartiere). Die "alte" Talstrasse durch Döttingen und Klingnau führt nach wie vor durch die Altstadt von Klingnau und ist durchgehend befahrbar. Darüber wird auch die Kläranlage Klingnau erschlossen.

Die Groberschliessung der Quartiere erfolgt mit mehreren Anschlüssen von Sammelstrassen an die Kantonsstrassen oder die kommunalen Hauptsammelstrassen. Diese nehmen den Verkehr der Erschliessungsstrassen auf, die sich ihrerseits teilweise relativ weit in die Wohnquartiere am Hang und die flächigen Siedlungen in Kleindöttingen verzweigen. Kleindöttingen weist zwei Sammelstrassen-Ringe auf, die jedoch aufgrund der ausreichenden Kapazität der Hauptstrasse kaum ein Risiko für Schleichverkehr aufweisen. Der Ortsteil Böttstein weist ab der Kantonsstrasse eine geringe Tiefe des Siedlungsgebietes auf, weshalb kein stark verzweigtes Strassennetz vorhanden ist.

Es ist festzustellen, dass die Gemeinden ihre Quartierstrassen baulich und verkehrstechnisch gut unterhalten und jeweils auf Anlass (z. B. bei anstehenden Leitungssanierungen) dahingehend überprüfen, ob sich Abschnitte verbessern lassen.

Verkehrsmengen und Leistungsfähigkeiten

Aktuelle Verkehrsbelastungen wurden einerseits auf dem übergeordneten Netz (Kantonsstrassen) sowie an den wichtigsten Knotenpunkten im Planungsgebiet erhoben:

- Wochenmessungen mit Seitenradar (November 2022)
- Knotenstromzählungen der Abendspitzen der wichtigsten Verkehrsknoten an einem typischen Werktag (Dienstag 8. November 2022)

Diese Verkehrsdatenerhebungen geben einen guten Eindruck über die heutige Auslastung des Verkehrsnetzes im Planungsperimeter. Es gilt zu beachten, dass es sich

dabei um eine Momentaufnahme handelt. Trotzdem kann die zukünftige Kapazitätsabschätzung auf diesen Erhebungsdaten aufgebaut werden. Die detaillierten Zahlen sind im Belastungsplan (siehe Beilage 03 Teilpläne) aufgeführt.

Die K113 Aaretalstrasse (Umfahrung) ist am stärksten belastet. An der Gemeindegrenze von Klingnau und Koblenz weist die K113 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von ca. 10'700 Fahrzeugen auf. Die Belastung nimmt in Richtung Süden (Baden, Brugg) stetig zu. Mit mehr als 15'000 Fahrzeugen pro Tag kann die Strasse beim südlichen Ortsausgang von Döttingen als sehr stark belastet bezeichnet werden. Die weiteren Kantonsstrassen in Richtung Surbtal, Leuggern und Villigen weisen noch ausreichende Kapazitäten auf. Innerhalb des Siedlungsgebietes wird die Verkehrskapazität daher ausschliesslich durch die Knoten bestimmt.

Im Rahmen der in den letzten Jahren durchgeführten Verkehrszählungen sowie auch in der aktuellen Zählaktion im November 2022 hat sich gezeigt, dass die Morgenspitze jeweils eine geringere Verkehrsbelastung aufweist als die Abendspitze. Dies zeigt sich deutlich (als Beispiel) an der Tagesganglinie der Hauptstrasse in Böttstein, Ortsausgang Richtung Leuggern, vom Dienstag 15. November 2022. Auch an den neuralgischen Knoten im Zentrum Döttingen ist die Abendspitze stärker belastet und weist die geringeren Verkehrsqualitäten auf. In der Folge wurde deshalb die Abendspitze als relevant bezeichnet und es wird nur noch die Abendspitzenstunde von 17.00 Uhr bis 18.00 Uhr untersucht.

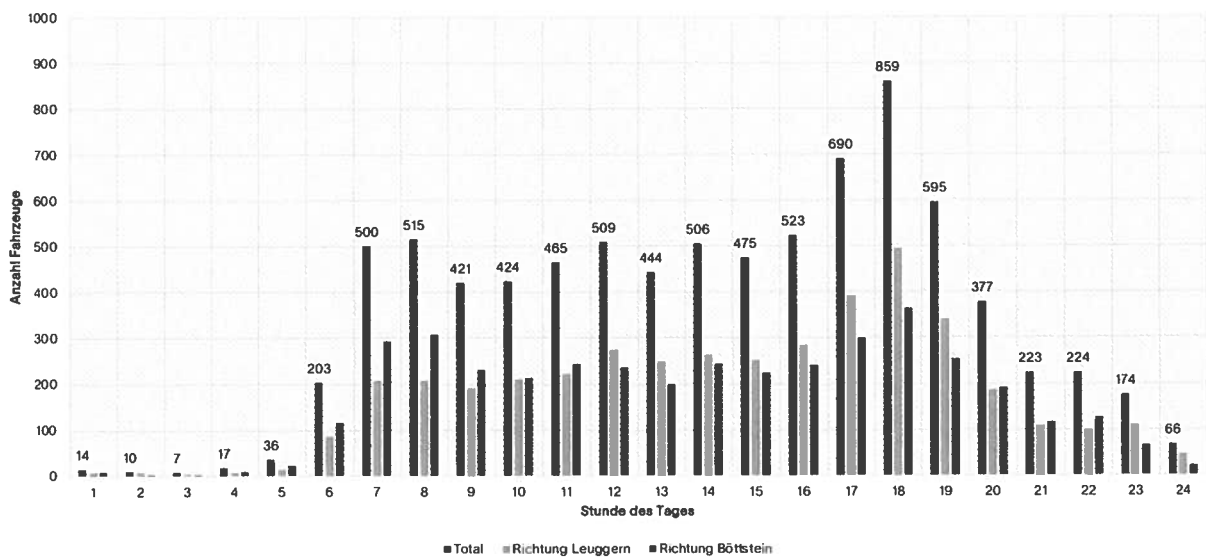
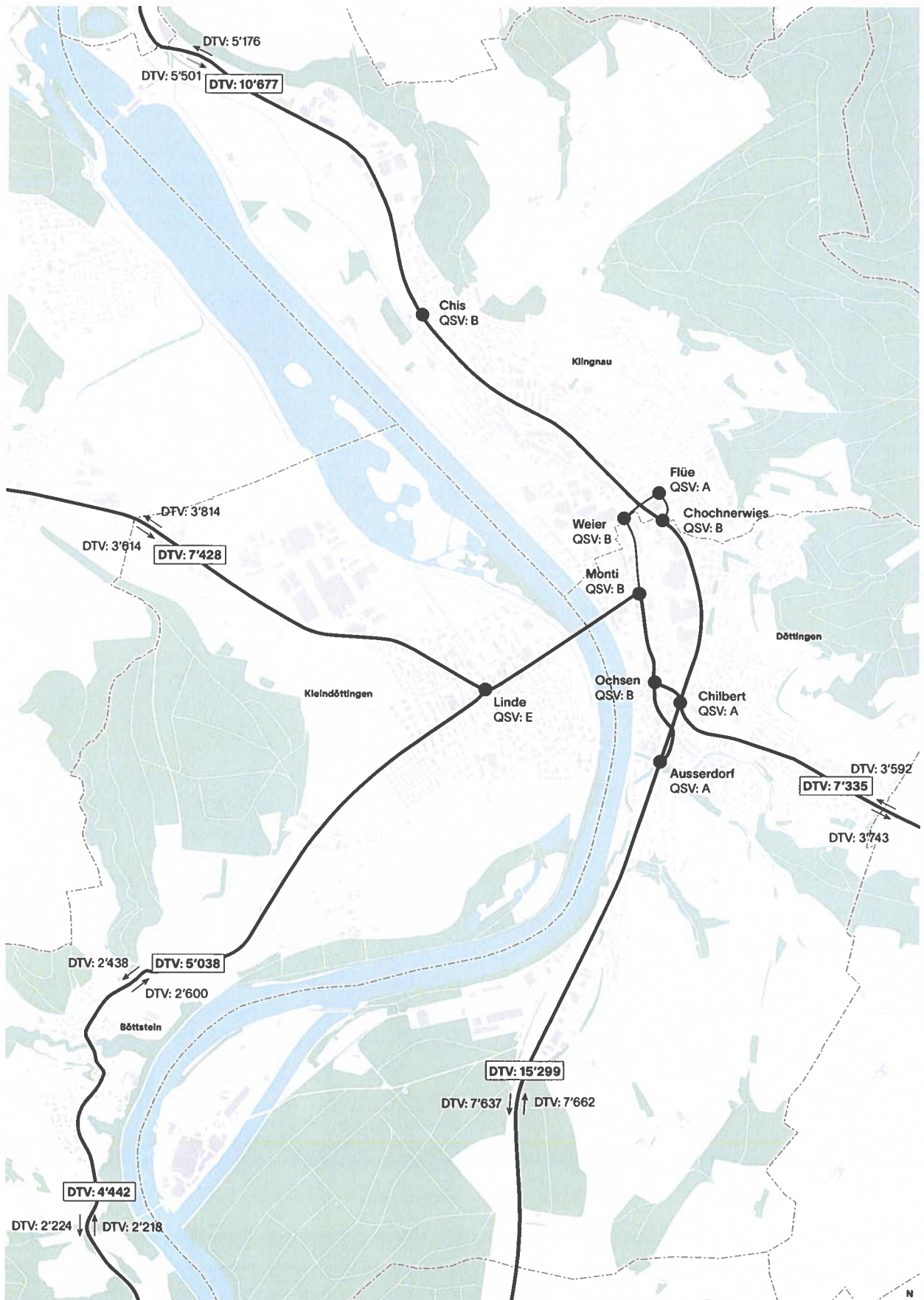


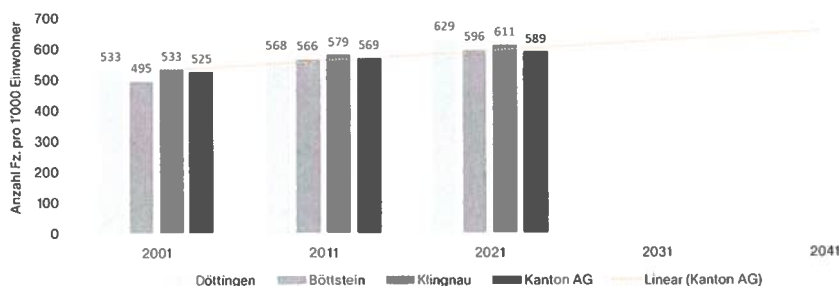
Diagramm: Tagesganglinie der Hauptstrasse Böttstein vom Dienstag 15. November 2022 zur Veranschaulichung von Morgen- und Abendspitze. Trotz tagsüber regem Verkehr zeigt sich noch eine deutliche Abendspitze.
Quelle: eigene Erhebung



Übersichtsplan Verkehrserhebungen zum üKGV Döttingen Böttstein Klingnau (Stichprobe November 2022)
Quelle: Belloli Raum- und Verkehrsplanung

Motorisierungsgrad

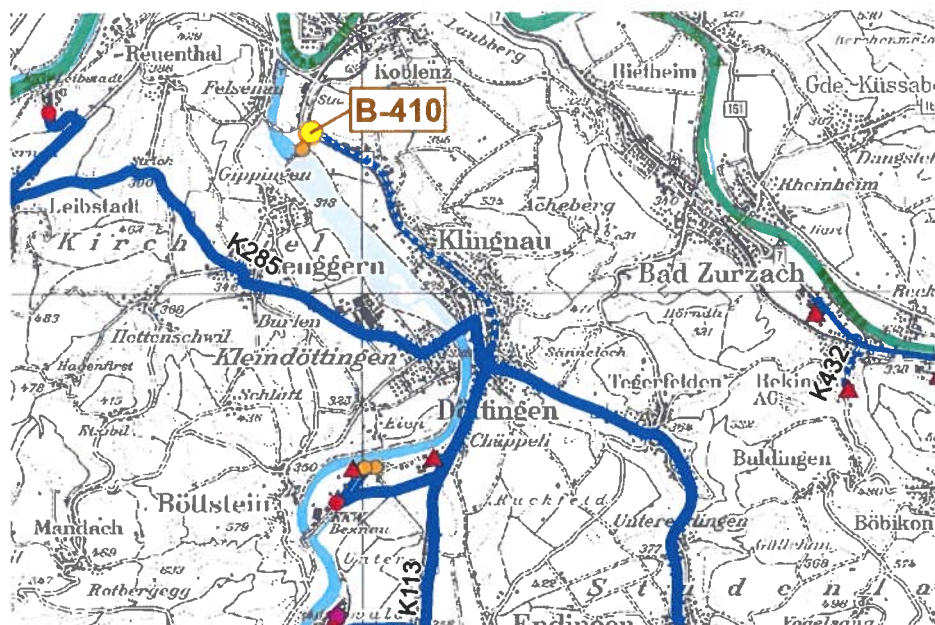
Der Motorisierungsgrad hat in den letzten 20 Jahren in allen drei Gemeinden deutlich zugenommen. Im Jahr 2001 lag der Motorisierungsgrad von Döttingen und Klingnau noch leicht über, derjenige von Böttstein unter dem kantonalen Durchschnitt. Im Jahr 2021 befinden sich alle Werte, teilweise deutlich, über dem kantonalen Schnitt. Mit 629 Personenwagen pro 1'000 Einwohner weist die Gemeinde Döttingen den höchsten Motorisierungsgrad auf. Die Trendlinie des kantonalen Werts basiert auf den Zahlen der letzten 20 Jahre. Es bestehen dazu keine detaillierten Grundlagendaten. Auch wenn der Motorisierungsgrad lokal nicht weiter steigen sollte, so nimmt der Fahrzeugbestand mit der Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahl unweigerlich zu.



Entwicklung des Motorisierungsgrades in den drei Gemeinden sowie im Kanton Aargau
Quelle: Motorfahrzeugstatistik Kanton Aargau

Ausnahmetransportrouten

Die Ausnahmetransportrouten befinden sich mehrheitlich auf den Kantonsstrassen. Einzig die Zufahrten zum Kernkraftwerk Beznau sowie zum Kraftwerk Klingnau befinden sich auf Gemeindestrassen.



Routentyp	Durchfahrtsbreite	Lichte Höhe	Gesamtgewicht	Achslast
Kanton Aargau	b ¹⁾	H	G ²⁾	A
I	6.50 m	5.20 m	4'800 kN	300 kN
I red.	6.50 m	5.20 m	3'200 kN	200 kN
II	5.00 m	4.80 m	2'400 kN	200 kN
III	4.50 m	4.80 m	900 kN	120 kN

Übersichtsplan sowie Anforderungen zu den Ausnahmetransportrouten im Planungssperimeter
Quelle: Departement BVU, Kanton Aargau

Schwerverkehr

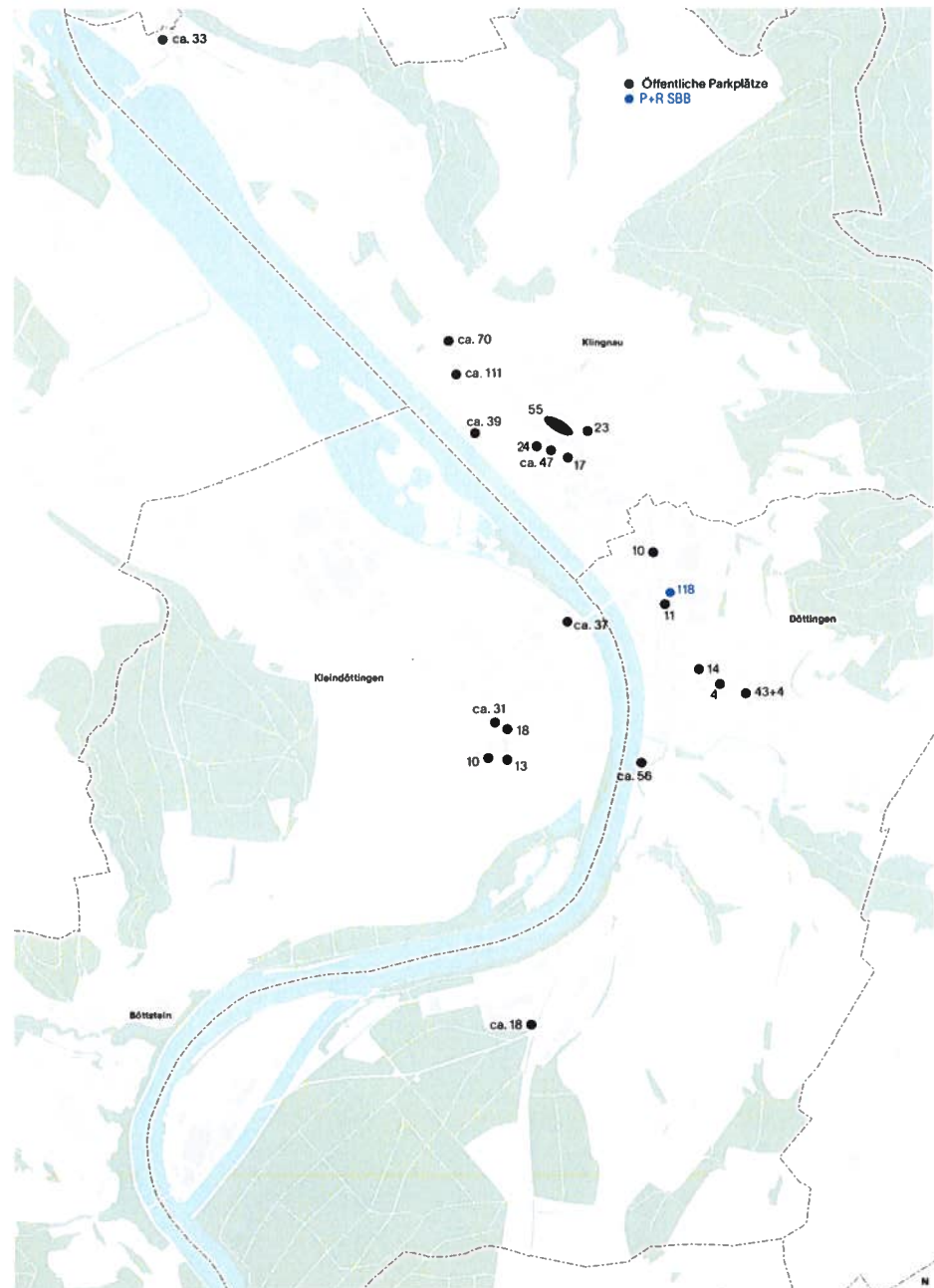
Das Siedlungsgefüge weist mit der Umfahrung Döttingen und Klingnau auch eine zweckmässige Umfahrung für querenden Schwerverkehr auf. Es wäre daher anzunehmen und wurde auch über die Messungen festgestellt, dass sich der Schwerverkehrsanteil auf der Umfahrung höher zeigt als auf den restlichen Kantonsstrassen. Der Rheinübergang Koblenz und die sich dort in Planung befindenden Anpassungen und Ergänzungen dürften dazu führen, dass diese Route für Schwerverkehr nach wie vor attraktiv bleibt, wenn keine weiteren Leistungsfähigkeitsengpässe oder Überlastungen hinzu kommen. Gemäss der im Richtplan festgelegten Strassenklassierung müsste die Priorisierung der K113 auch in Zukunft durchgesetzt werden.

Der auf den übrigen Kantonsstrassen festgestellte Schwerverkehr besteht aus Lastwagenfahrten des Kiesabbaus sowie dem üblichen, nicht vermeidbaren Lastwagenverkehr, welcher sich durch die Versorgung der umliegenden Ortschaften generiert (Ver- und Entsorgung, Baustellen). Ein gewisser Anteil, der in den Seitenradarmessungen festgestellten Lastwagenfahrten, sind die Gelenkbusse im Taktfahrplan.

Ruhender Verkehr

Im Planungsgebiet stehen an verschiedenen Stellen öffentliche Parkfelder sowie öffentlich zugängliche Parkfelder (z.B. bei Einkaufsnutzungen) zur Verfügung. Insgesamt sind es 677 öffentliche Parkfelder sowie 714 öffentlich zugängliche Parkfelder. Zudem gibt es beim Bahnhof Döttingen noch 118 Park+Ride-Parkfelder der SBB.

Die öffentlichen Parkfelder konzentrieren sich hauptsächlich um die Schulanlagen oder andere öffentliche Bauten und Anlagen. Die Mehrheit der Parkplätze in den drei Gemeinden sind nicht monetär oder zeitlich bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung ist zudem nicht einheitlich. Vereinzelt sind Parkplätze gebührenpflichtig, während bei anderen eine zeitliche Bewirtschaftung (z.B. blaue Zone) vorhanden ist. Die detaillierte Auflistung der Parkplätze sowie deren Bestimmungen befindet sich in der Beilage.



Übersichtsplan zur Lage und Anzahl der öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkfelder
Quelle: Belloli Raum- und Verkehrsplanung

Alle drei Gemeinden verfügen über das gemeinsame Reglement zum Dauerparkieren auf öffentlichem Grund der Regionalpolizei Zurzibiet. Ansonsten gibt es nur in der Gemeinde Klingnau spezielle Regelungen zur Abweichung gegenüber den Normwerten der VSS oder die Möglichkeit zur Forderung eines Verkehrskonzepts.

Regelung	Döttingen	Böttstein	Klingnau
Reglement Dauerparkieren auf öffentlichem Grund / Nachtparkieren	vorhanden	vorhanden	vorhanden
Parkplatzbewirtschaftung am Tag möglich	Ok, kein Rahmen	Ok, kein Rahmen	Ok, kein Rahmen
Einbezug Private in Parkleitsystem möglich (erfordert KGV)	-	-	-
Deckelung in BNO verankert	-	-	-
Abweichung BNO / übergeordnetes Recht (VSS)	-	-	nach oben (Spezialzone Z)
Möglichkeit zu Forderung von Verkehrskonzept	-	-	Wohn- und Arbeitszonen
Reduktion vorgeschrieben	-	-	-
Reduktion einfordern möglich	-	-	-
Reduktion freiwillig möglich	über Bauverordnung	über Bauverordnung	über Bauverordnung

Tabelle: Übersicht Parkierungsreglemente
 Quelle: eigene Erhebung

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist in Döttingen, Böttstein und Klingnau noch nicht operativ geregelt, sondern wird im Tagesgeschäft der jeweils zuständigen Abteilung geleistet. In der Unfalldatenbank des ASTRA sind die Unfälle mit Personenschaden der letzten 10 Jahre verzeichnet. Die Karte lässt eine erste subjektive Beurteilung zu. Es fällt auf, dass in den Hauptstrassen zahlreiche Unfälle mit Beteiligung von Fussverkehr erfasst sind. Eine gewisse Massierung von Unfällen zeigt sich zudem auf der Aarestrasse in Döttingen und an der Kreuzung Hauptstrasse / Nägeliweg. Dem gegenüber sind, verglichen mit der Verkehrsmenge, auf der Umfahrung relativ wenig Unfälle erfasst.

Abbildung: Unfälle mit Personenschaden seit dem Jahr 2011
Quelle: <https://map.geo.admin.ch> -> Unfälle mit Personenschaden



Fazit motorisierter Individualverkehr MIV

Der motorisierte Individualverkehr ist in Döttingen, Böttstein und Klingnau trotz der nach 1986 gebauten Umfahrung äusserst präsent. Die Verkehrszahlen in der Ortsdurchfahrt von Kleindöttingen und der Aarestrasse in Döttingen bewegen sich mittlerweile auf einem ähnlichen Niveau wie vor dem Bau der Umfahrung.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – Umfahrung Döttingen und Klingnau – lokal noch ausreichend Kapazität – Döttingen und Klingnau mit Tempo-30-Zonen 	<ul style="list-style-type: none"> – kein Autobahnanschluss – fehlende Tempo-30-Zonen in Böttstein – ungenügende Aufenthaltsqualität in Strassenräumen – hohe Verkehrsbelastung im Zentrum Döttingen – Leistungsfähigkeitsprobleme in Zielagglomerationen – Elterntaxis
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – höheres Umweltbewusstsein – Fokus auf das Lokale – Arbeiten und Wohnen in der Region – Verkehrsverlagerung auf Aare-Westseite 	<ul style="list-style-type: none"> – Abwärtsspirale Zunahme MIV – Druck auf öffentliche Parkierung – weitere Abnahme der Aufenthaltsqualität – Stau und Kapazitätsprobleme – geringe Attraktivität durch ungenügende Anbindung an Zielagglomerationen

Öffentlicher Verkehr

ÖV-Netz und Haltestellen, Fahrplanstabilität

Döttingen und Klingnau verfügen je über einen Bahnhof und liegen somit an der Bahnlinie zwischen Koblenz und Turgi. Nach Baden gibt es direkte Verbindungen mit einer Fahrzeit von rund einer Viertelstunde. Die Linie S27 fährt im Halbstundentakt. Für Verbindungen nach Brugg muss in Turgi umgestiegen werden, weil im Gebiet Aufeld in Untersiggenthal eine direkte Gleisanlage nach Westen fehlt. Die Reisezeit nach Brugg beträgt rund 20 Minuten und ist ebenfalls im Halbstundentakt möglich. Die Aaretalstrecke wird in den Spitzenzeiten zusätzlich von der S19, welche zwischen Koblenz und Pfäffikon ZH verkehrt, befahren.

Der Bahnhof in Döttingen dient der Region als öV-Drehscheibe. Er wird von den Postautolinien 148 (von Mandach), 149 (von Schwaderloch/Laufenburg), 355 (von Niederweningen, via Endingen) sowie 376 (von Brugg, via Böttstein) bedient. Die Linie 149 verkehrt jeweils zweimal pro Stunde, die Linie 148 lediglich einmal pro Stunde. Die Linien 355 und 376 verkehren nur in den Spitzenzeiten im 30-Minutentakt.

Fahrplanstabilität

In den Spitzenstunden ist es möglich, dass aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im Zentrum von Döttingen, die Stabilität des Busfahrplans beeinträchtigt wird. Vor allem die Kantonsstrassenabschnitte rund um den Kreisel Monti sind betroffen, womit alle Postautolinien beeinflusst werden.

ÖV-Güteklasse und Erreichbarkeit der Haltestellen

Mit der öV-Güteklasse C ist die öV-Erschliessung im Umfeld der Bahnhöfe Döttingen und Klingnau sowie der Bushaltestellen in Kleindöttingen am höchsten. Ein Grossteil der weiteren Siedlungsgebiete befinden sich in den öV-Güteklassen D oder E. Vor allem die Hanggebiete in Döttingen und Klingnau sind, auch aufgrund der Topographie, nicht optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Einige Gebiete in Döttingen (Vorhard) und Klingnau (Zelgli) befinden sich ausserhalb der Klassierung der öV-Güteklassen.

Umso wichtiger ist es, dass die Bewohnenden dieser Quartiere zu Fuss oder mit dem Velo gute und attraktive Wege und Zugänge an die öV-Haltestellen vorfinden. Dazu muss eine entsprechende Infrastruktur bei den Haltestellen angeboten werden.

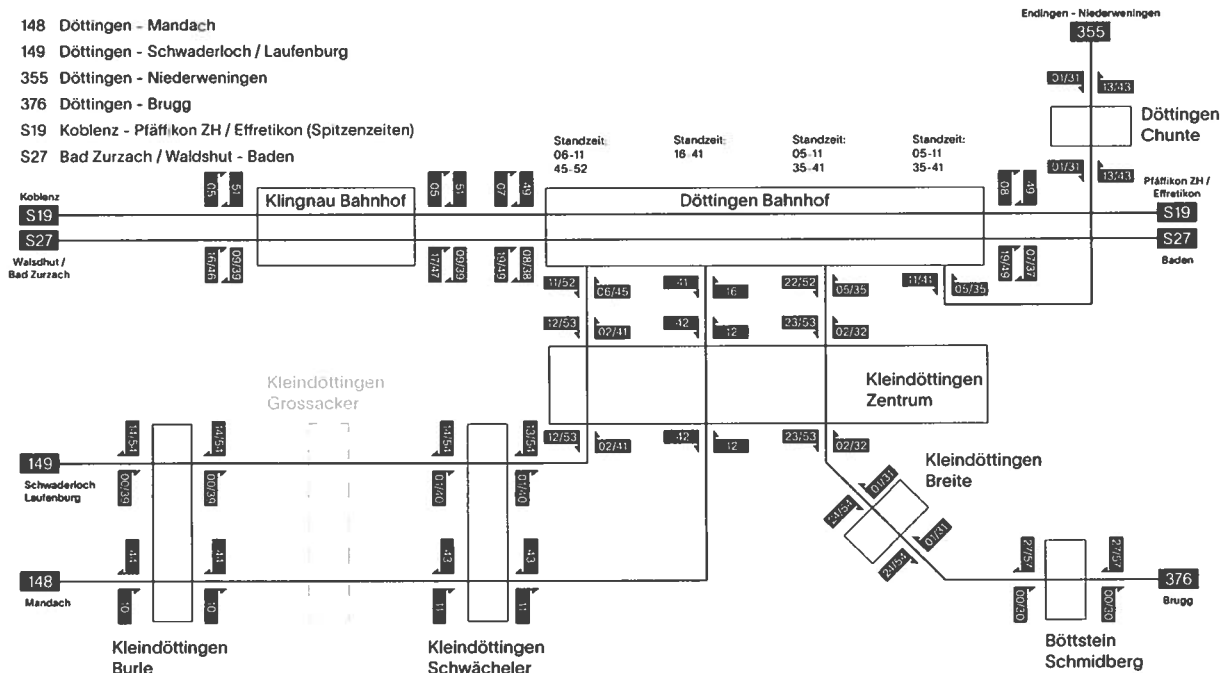


Abbildung: Netzplan öffentlicher Verkehr
Quelle: Belloli Raum- und Verkehrsplanung

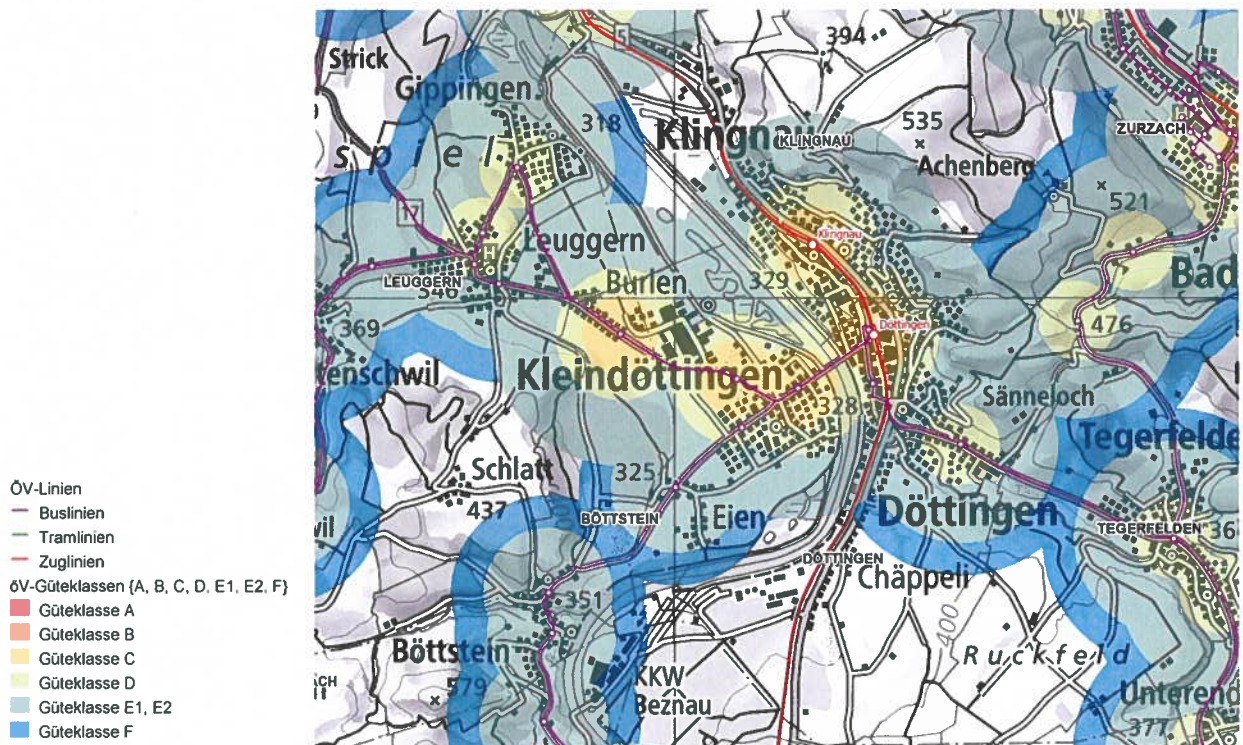


Abbildung: Übersicht des öV-Netzes mit Güteklassen
Quelle: AGIS

Angebot kombinierte Mobilität

Der Bahnhof Döttingen weist als zentraler öV-Knotenpunkt sowohl Park+Ride-Parkfelder (P+R) sowie auch Bike+Ride-Abstellplätze (B+R) auf. Südlich des Bahnhofsgebäudes sind insgesamt 118 Parkfelder für Personenwagen angeordnet. Diese sind zu jeder Zeit gebührenpflichtig (CHF 5.-/Tag, CHF 50.-/Monat, CHF 500.-/Jahr). Die P+R-Anlage beim Bahnhof Döttingen wird gut genutzt, ist aber selten voll ausgelastet.

Auf dem Bahnhofareal von Döttingen gibt es insgesamt drei gedeckte B+R-Abstellanlagen. Die Hauptanlage befindet sich nördlich des Bahnhofsgebäudes und verfügt über 64 Veloabstellplätze. Südlich des Hauptgebäudes befindet sich eine weitere Abstellanlage mit 39 Abstellplätzen. Auf der östlichen Seite der Gleisanlage gibt es eine weitere gedeckte Abstellanlage mit 9 Abstellplätzen. Im Umfeld des Bahnhofs Klingnau gibt es insgesamt 14 gedeckte und 13 ungedeckte Veloabstellplätze.

Bis auf die beiden Bahnhöfe werden bei keiner weiteren öV-Haltestelle der drei Gemeinden Veloabstellplätze angeboten.

Umsetzung BehiG

Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom benutzen können. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) anzupassen. Dies ist heute noch nicht bei allen Bushaltestellen erfolgt. Eine Übersicht über den Ausbaustandard sowie die Ausstattung der Bushaltestellen ist in der Beilage (02 Beilagen) aufgeführt. Die Zuständigkeit liegt bei Haltestellen an den Kantonsstrassen beim Kanton, an jenen an Gemeindestrassen bei der jeweiligen Standortgemeinde.

Kapazitäten und Auslastung

Aktuell sind keine Angaben zu den Kapazitäten oder Auslastungen von Zügen und Bussen vorhanden. Wie üblich, dürften in den Spitzenzeiten die Belastungen deutlich höher sein als in den Nebenverkehrszeiten. Darüber, ob Züge und Busse in diesen Zeiten bereits aus- oder gar überlastet sind, können jedoch keine Aussagen gemacht werden.

Fazit öffentlicher Verkehr öV

Das an und für sich gute Angebot zeigt infolge nicht kurzfristig möglicher Angebots-erweiterung mittelfristig Schwächen beim Komfort (hohe Auslastung) und dadurch ein relativ geringeres Potenzial, Fahrten zu übernehmen. Zudem sind Teile des Siedlungs-gebietes schlecht bis gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">– Angebot Verkehrsmittel, Bahn und Bus– Takt des Bahnangebots– gute Anbindung in Richtung Baden und Zürich	<ul style="list-style-type: none">– fehlende Direktheit (Umsteigen)– erhöhte Reisezeit dadurch– Kapazität der Fahrzeuge (Bus)– Hanglage, Distanz und «Widerstand» zu Haltestellen
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">– Takterhöhung Bahn– Verbesserung Anschlüsse– direkte Anbindung Brugg	<ul style="list-style-type: none">– Abhängigkeit von Bahninfrastrukturausbauten– Bus steht bei den Zielagglomerationen auch im Stau

Fussverkehr

Wanderwege (Nationale Fussverkehrsrouten)

Die klassierten Wanderwege erstrecken sich beidseitig der Aare mit Querungen beim Kernkraftwerk Beznau, über die Brücke zwischen Kleindöttingen und Döttingen sowie beim Kraftwerk (Stauwehr) Klingnau. In Ost-West-Richtung ist der Achenberg in Klingnau und das Müital in Böttstein mit signalisierten Wanderwegen erschlossen. In Böttstein verlaufen die Wanderwege auf der topografischen Ebene des Dorfes und nicht entlang der Aare. Ab Böttstein kann man in Richtung Süden (Villigen, Brugg) nur am Ostufer der Aare auf einem signalisierten Wanderweg gehen.

Alltagsnetz

Das kommunale Fusswegnetz präsentiert sich bereits heute grösstenteils engmaschig, vor allem in den flächig angeordneten Siedlungsgebieten in Kleindöttingen. Mit stärkerer Topografie, beispielsweise an den Hanglagen in Klingnau und Döttingen, sind die Fusswege gerichtet (radial) und teilweise auch umwegbehaftet. Die "Tallinien" von Fluss, Bahn und Umfahrung bewirken, dass deren Querungen nur punktuell möglich sind. Mit Querungsmöglichkeiten in Abständen von ca. 200m - 400m über/unter Umfahrung und Bahnlinie werden die zuführenden Fusswege zusammengezogen.

Freizeitnetz

Mit dem Stausee und den ihn umlaufenden Wegen sowie den entlang der Aare weiterführenden Fusswegen besteht ein sehr attraktives Angebot für Naherholungswege. Diese werden an Tagen mit schönem Wetter auch sehr intensiv genutzt. Neben diesen Wegen am attraktiven Wasser gibt es noch zahlreiche weitere Möglichkeiten, Naherholungsrunden zu gestalten. Die wichtigsten sind vielleicht die Machme in Klingnau, Eien in Kleindöttingen und das Schloss im Dorf Böttstein. Entscheidend sind dabei immer die zur Verfügung stehenden Querungsmöglichkeiten über Aare und Stausee. Die Brücke der Hauptstrasse - Aarestrasse ist dabei als Rückgrat fast aller Wege zu bezeichnen. Dort wird die Kantonsstrasse bei den Widerlagern gequert und die Brücke längs begangen. Alltagsverkehr aller Verkehrsarten und Freizeitverkehr überlagern sich.

Schulwege

Die drei wichtigsten Schulstandorte im Siedlungsgebiet führen zu einem Bedürfnis von radial zulaufenden sicheren Fusswegen zu den Schulanlagen. In Böttstein liegt die Schule eher am Rand des Siedlungsgebietes von Kleindöttingen, was dazu führt, dass die Hauptstrasse von einem grossen Teil der Schülerinnen und Schüler mehrmals am Tag gequert werden muss. Als neuralgische Querungsstelle präsentiert sich diesbezüglich der Übergang beim Knoten Linde. In Klingnau liegt die Schule nahe des Stausees und somit jenseits von Bahn und Umfahrung für einen grossen Teil der Wohnquartiere. Die Schule Döttingen (Chilbert, Boge) wiederum, liegt auf der anderen Seite von Bahn und Umfahrung für den westlichen Gemeindeteil und dabei topografisch etwas erhöht. Da es sich bei Schulwegen um Pendlerwege handelt, ist die etwas schlechtere Orientierung eher kein Problem. Bei Wegen über den Bereich Kreisel Ochsen kommt es zu einer Überlagerung von Schulwegen mit stark verkehrsbelasteten Strassenräumen.

Pferde im Verkehr

Reitställe in Klingnau und Döttingen verursachen Pferdeverkehr, was einerseits ein gewisses Konfliktpotenzial mit Freizeit-Fussverkehr beinhaltet und andererseits selbst neue Anforderungen generiert. Im Vordergrund steht auch hier die Querbarkeit der Umfahrung zu Pferd, was heute noch ungenügend gelöst ist. Reitende können ihre wichtigsten Reitwege im Gebiet Rüti (Klingnau) nur erreichen, wenn sie mit dem Pferd die K113 oberirdisch queren.

Netzlücken

In den Fusswegnetzen präsentieren sich die folgenden Netzlücken:

- a Aareweg Westufer Böttstein

Der Weg wird vor allem in der Freizeit begangen, wenn kein Hochwasser herrscht. Aufgrund der Hochwasserthematik und auch wegen dem aktuell nicht tauglichen Ausbaugrad, kann die Verbindung nicht als offizieller Fussweg klassiert werden.

- b **Ortsdurchfahrt Böttstein**
In Böttstein fehlen einzelne Trottoirabschnitte, was jedoch gemäss den ersten Entwürfen mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt behoben werden könnte.
- c **Aarequerung Eien**
zwischen der Querung über die Aarebrücke (Hauptstrasse - Aarestrasse) und der Brücke südlich des Kraftwerks fehlt eine Fuss- und Veloverbindung über die Aare. Eine solche würde es ermöglichen, kürzere, auch in Richtung Süden zeigende Runden zu gehen. Diese Aarequerung ist auch in Zusammenhang mit der Netzlücke A zu beurteilen.
- d **Zelgli Klingnau**
Das schlecht oder gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gewerbegebiet Zelgli in Klingnau ist nicht optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Es fehlt eindeutig eine fussläufige Verbindung östlich von Bahn und Umfahrung. Unter Berücksichtigung der in diesem Gebiet vorhandenen Privatstrassen fehlt noch ein kleines Stück Fuss- und Veloweg.
- e **Höllste Döttingen**
Die Netzlücke bezeichnet eine fehlende Querverbindung für Fussverkehr, um die am Hang liegenden Liegenschaften besser an den Bahnhof Döttingen anzubinden.
- f **Westlich Bahndamm, Döttingen**
Als Pendant zur Fusswegverbindung östlich des Bahndamms besteht westlich des Bahndamms eine Netzlücke als Zugang zum Bahnhof. Gerade weil die Gebiete im Süden der Gemeinde Döttingen schlecht bis gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, ist eine direkte und verkehrssichere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr erforderlich. Der Bahnhof befindet sich westlich der Bahnlinie und ist aktuell lediglich über Umwege oder über stark verkehrsbelastete Strassenräume zu erreichen.
- g **Verbindung Kleindöttingen - Döttingen**
Die zentrale Brücke der K285 über die Aare zwischen Döttingen und Kleindöttingen ist die einzige immer begehbare Verbindung zwischen diesen Ortschaften. Es sind beidseitig Gehwege vorhanden und auch zu schmale Radstreifen, der Ausbaugrad und das durch die Benützenden empfundene Sicherheits- und Komfortniveau reichen jedoch nicht mehr aus. Die Stelle ist eine qualitative Netzlücke.
- h **Klingnau Unterführung Austrasse - oberes Zelgli**
Die zwar vorhandene, aber unterdimensionierte Unterführung wurde nicht als öffentliche Verkehrsinfrastruktur geplant und erstellt, sondern als private Verbindung zwischen Firmenstandorten. Somit ist es nicht verwunderlich, dass die Infrastruktur den Anforderungen der sie nun benützenden Öffentlichkeit nicht genügt. Neben der Netzlücke im Fussverkehrsnetz (qualitativ) handelt es sich um eine Netzlücke im Veloverkehrsnetz und insbesondere auch um eine wichtige Wunschlinie der Reitenden.

Fazit Fussverkehr

Für den Fussverkehr präsentieren sich einige Hindernisse, welche mit natürlichen Elementen (Aare, Hanglage) aber auch stark mit Verkehrsinfrastrukturen in Zusammenhang stehen. Bezüglich der Schulwege ist nicht nur die Infrastruktur, sondern auch das Ver-

kehrsaufkommen entlang und quer zu Schulwegen beeinflussend.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – Kombination Erholung / Alltag möglich – Hauptnutzungen in der Ebene 	<ul style="list-style-type: none"> – Hanglage grösserer Siedlungsteile – Trennwirkung Umfahrung – Trennwirkung Bahnlinie – dadurch unübersichtliches Netz
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – Aufenthaltsqualität in belebten Räumen – Verknüpfung Siedlungsräume und Naturräume – Erlebnis Uferzone 	<ul style="list-style-type: none"> – Nutzungskonflikte mit Siedlung / Einzelinteressen – Nutzungskonflikte mit Natur – Interessenkonflikte Flächenwidmung Strassenräume – Interessenkonflikte Durchfahrtsgeschwindigkeit

Veloverkehr

Nationale Velorouten

Auf der Westseite der Aare verläuft die nationale Velolandroute Nr. 8 (Aare-Route, Etappe 7 von Aarau nach Koblenz). Die Route Nr. 60 auf der östlichen Seite des Klingnauer Stausees ist eine regionale Velolandroute (Studenland-Töss-Römer-Route, Etappe 1 von Koblenz nach Bülach) und führt in Döttingen in Richtung Surbtal. Es handelt sich bei diesen Velolandrouten um Freizeitrouten, bei welchen nicht die Direktheit, sondern das Erlebnis im Vordergrund steht.

Kantonale Velorouten

Während die Velolandrouten den Freizeitverkehr abdecken, sind die kantonalen Velorouten auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Wurde bei der Aufnahme des Netzes in den kantonalen Richtplan vor gut 20 Jahren der Fokus auf den Schülerverkehr gesetzt, ist diese heute nicht mehr zwingend der Fall. Die verschiedenen kantonalen Velorouten verbinden die drei Gemeinden mit den Nachbargemeinden:

- R510: Verbindung auf der Ostseite der Aare von Koblenz über Klingnau (inkl. Schule Klingnau), Döttingen und Döttingen Vorhard nach Würenlingen
- R512: Verbindung vom Klingnauer Stausee via Schulhaus Döttingen in Richtung Tegerfelden
- R607: Verbindung vom Dammweg in Döttingen zur Schulanlage in Kleindöttingen und via Böttstein nach Villigen
- R608: Verbindung von Böttstein nach Mandach
- R609: Verbindung von der Schulhausstrasse in Richtung Gewerbegebiet Burle nach Leuggern

Ein Netz an übergeordneten Velorouten ist somit grundsätzlich vorhanden. Dieses weist an verschiedenen Stellen Schwächen bei der Direktheit auf. So verläuft beispielsweise die Veloroute im Zentrum von Döttingen nicht auf der Hauptachse, sondern in den Quartierstrassen. Der Schmidberg in Böttstein ist für Velofahrende ein einschneidendes Hindernis. Die Direktheit ist jedoch wichtig, damit das Velo ein attraktives Verkehrsmittel und eine echte Alternative zum Auto darstellt.

Kommunales Velonetz

Mit den Quartierstrassen der drei Gemeinden ist ein engmaschiges kommunales Velonetz vorhanden. Mit verkehrsberuhigten Zonen in den Quartieren ist die Attraktivität für den Veloverkehr grundsätzlich gewährleistet. Böttstein verfügt durch seine Lage in der Ebene (Ortsteil Kleindöttingen) und den dort angesiedelten Einkaufsnutzungen

über grosses Potenzial für den Veloverkehr.

Punktuelle Netzlücken sind auch im kommunalen Netz vorhanden. Die Umfahrungsstrasse und die Bahnlinie generieren eine Trennwirkung für den Veloverkehr. Mit geeigneten Massnahmen ist eine Verbesserung im kommunalen Velonetz möglich.

Nutzungskonflikte

Auf dem Damm rund um den Klingnauer Stausee kann es beim Freizeitverkehr an stark belasteten Tagen durchaus zu Nutzungskonflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten (z.B. Fussverkehr, Veloverkehr, Skating-Verkehr) kommen.

Netzlücken

Die folgenden Netzlücken im Velowegnetz sind in den Teilplänen als solche eingetragen und zukünftig wenn möglich zu eliminieren:

- a **Aareweg Westufer Böttstein**
Der Weg wird vor allem in der Freizeit befahren, wenn kein Hochwasser herrscht. Aufgrund der Hochwasserthematik und auch wegen dem aktuell nicht tauglichen Ausbaugrad, kann die Verbindung nicht als offizieller Radweg klassiert werden. Dabei ist im Sinne der für Veloverkehr so wichtigen Direktheit eine klar ersichtliche Beziehung zwischen den Wohngebieten in Kleindöttingen und den Arbeitsplätzen beim PSI und in Brugg zu erkennen.
- b **Aarequerung Eien**
Im Velonetz steht die Querung der Aare im Gebiet Eien klar in Konkurrenz zur Netzlücke a (Aareweg). Es reicht aus, eine der beiden Netzlücken zu schliessen. Wenn in der Abwägung die Lücke c weiter verfolgt werden soll, ist dabei zu beachten, auch die Verbindung über das Areal des Kernkraftwerks für Veloverkehr zu öffnen und diese Öffnung zu sichern.
- c **Zelgli Klingnau**
Das schlecht oder gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gewerbegebiet Zelgli in Klingnau ist nicht optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Es fehlt eindeutig eine mit dem Velo fahrbare Verbindung östlich von Bahn und Umfahrung. Unter Berücksichtigung der in diesem Gebiet vorhandenen Privatstrassen fehlt noch ein kleines Stück Fuss- und Veloweg. Es ist wichtig diese Netzlücke zu schliessen, weil ein Teil der Kinder aus Koblenz in Klingnau zur Schule gehen.
- d **Westlich Bahndamm, Döttingen**
Als Pendant zur Veloverbindung östlich des Bahndamms besteht westlich des Bahndamms eine Netzlücke als Zugang zum Bahnhof. Gerade weil die Gebiete im Süden der Gemeinde Döttingen schlecht bis gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, ist eine direkte und verkehrssichere Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr erforderlich. Der Bahnhof befindet sich westlich der Bahnlinie und ist aktuell lediglich über Umwege oder über stark verkehrsbelastete Strassenräume zu erreichen.
- e **Verbindung Kleindöttingen - Döttingen**
Die zentrale Brücke der K285 über die Aare zwischen Döttingen und Kleindöttingen ist die einzige immer befahrbare Verbindung zwischen diesen Ortschaften. Es sind beidseitig Gehwege vorhanden und auch zu schmale Radstreifen, der Ausbaugrad und das durch die Benützenden empfundene Sicherheits- und Komfortniveau reichen jedoch nicht mehr aus. Die Stelle ist eine qualitative Netzlücke.
- f **Klingnau Unterführung Austrasse - oberes Zelgli**
Die zwar vorhandene, aber unterdimensionierte Unterführung wurde nicht als öffentliche Verkehrsinfrastruktur geplant und erstellt, sondern als private Ver-

bindung zwischen Firmenstandorten. Somit ist es nicht verwunderlich, dass die Infrastruktur den Anforderungen der sie nun benützenden Öffentlichkeit nicht genügt. Neben der Netzlücke im Fussverkehrsnetz (qualitativ) handelt es sich um eine Netzlücke im Veloverkehrsnetz und insbesondere auch um eine wichtige Wunschlínie der Reitenden.

- g Vorhard Döttingen
Das kurze Verbindungsstück zwischen Vorhard und Wasenstrasse besteht aus einem befestigten Trampelpfad, ist aber nicht abparzelliert. Im Zuge der im Vorhard stattfindenden Entwicklung dürfte der Fussweg, der sich im Eigentum der Gemeinde befindet, wichtiger werden.
- h Velotauglichkeit K285 Hauptstrasse (Bereich Grossacher / Schwächeler)
Die signalisierte Radwegverbindung R609-R607 zwischen Leuggern und dem Bahnhof Döttingen macht in Kleindöttingen einen Umweg über die Schule. Der Abschnitt der Hauptstrasse zwischen Grossacher und Knoten Linde ist in Folge der dort fehlenden Radstreifen nicht als velotauglich zu bezeichnen und deshalb eine Netzlücke im Radwegnetz.
- i Unterführung Achenbergweg, Klingnau
Die Unterführung erfüllt die Anforderungen an eine befahrbare Velounterführung nicht (Schranken). Die Unterführung Nägeliweg als allenfalls mögliche Alternative für den Schulweg, weist keine Veloinfrastruktur auf.
- j Feldweg entlang Gemeindegrenze, Böttstein
Die Verbindung zwischen der Hauptstrasse und der SchweizMobil-Route 8 ist nicht durchgehend befestigt. Für den Veloverkehr zwischen Leuggern und Döttingen wäre diese Verbindung abseits der Kantonsstrasse attraktiv.

Veloabstellplätze

Die Analyse der Veloabstellplätze hat ergeben, dass viele öffentliche Bauten und Anlagen sowie die publikumsorientierten Nutzungen zwar über Abstellanlagen verfügen, diese aber oft ungenügend ausgerüstet sind. Um das Velo als Binnenverkehrsmittel zu stärken, sind gut ausgerüstete Veloabstellplätze von zentraler Bedeutung.

Nachfolgend sind die wichtigsten Zielorte mit der Anzahl verfügbarer Veloabstellplätze aufgeführt. Eine detaillierte Bestandesaufnahme aller Veloabstellplätze befindet sich in der Beilage.

Döttingen	Anzahl	Böttstein	Anzahl	Klingnau	Anzahl
Bahnhof (Seite Denner)	64	Coop	6	Grabenstrasse	14
Bahnhof (Seite Migros)	39	AWZ	19	Dorfstrasse	8
Bahnhof (Feuerwehr)	9	Kirche	12	Jonermatte	5
Migros	21	Kirchweg	27	Brühlstrasse	106
Gemeindehaus	11	Rainstrasse	109	Propsteistrasse	63
Schwimmbad	134	Gemeindehaus	3	Schützenmattweg	93
Schule	35			Schwimmbad	359
Aare-Center	36			Fussballplatz	30

Tabelle: Übersicht Veloabstellplätze im Herbst 2022
Quelle: eigene Aufnahmen

Fazit Veloverkehr

Der Veloverkehr ist im Raum Döttingen, Böttstein, Klingnau noch nicht so präsent, wie er dies subjektiv betrachtet, aufgrund der primären Anforderungen (Lage im Tal, attraktive Naherholungsgebiete), sein könnte. Es gibt Anzeichen, dass der Veloverkehr aktuell von den direkten Routen verdrängt wird, was sich in Zukunft noch verstärken könnte.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – weites Tal – ebene Anbindung – sicheres Velofahren in beruhigten Quartieren – Naherholung (Stausee) – kompaktes Siedlungsgebiet – Hauptnutzungen in der Ebene 	<ul style="list-style-type: none"> – Routenführung Aare Westseite – Verkehrsbelastung MIV – Velotauglichkeit Hauptachsen, Zentrum Döttingen – schwer auffindbare signalisierte Routen – Wohnquartiere am Hang – Trennwirkung zwischen den Quartieren durch J5 und Bahn – Autoorientierung von Bevölkerung / Entscheidungsträgern – Ausstattung Veloabstellplätze
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – Velo für kurze Strecken – Umsteigen (Velo / Zug) – Velotauglichkeit Hauptachsen – Attraktivität des Wassers / Waterfront-Ansatz – Signalisation und Gestaltung von kommunalen Radwegen 	<ul style="list-style-type: none"> – weitere Verkehrszunahme MIV – Verdrängung des Velos von den Hauptachsen – Hochwasser und eingeschränkte Wegführungen – Wunschlinien Alltagsverkehr durch Naturraum (red. Ausbaugrad)

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels oder einer Kombination von mehreren Möglichkeiten durch Information, Beratung, Anreize sowie Angebotskoordination. Damit sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrswachstums eingedämmt sowie das zukünftige Verkehrsaufkommen möglichst effizient abgewickelt werden, Mobilitätsmanagement heisst dabei:

- verschiedene Verkehrsmittel intelligent kombinieren
- Verkehrsteilnehmende 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
- Beiträge zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse leisten
- innovative Ansätze zu Fragen der zukünftigen Mobilität entwickeln

Fazit Mobilitätsmanagement

Stärken	Schwächen
– noch nicht eingesetzt	– noch nicht eingesetzt
Chancen	Risiken
– Entwicklungsgebiete – anstehende BNO-Revisionen	– verminderte Attraktivität für autoorientierte Nutzergruppen – ausbleibende Entwicklung wenn nur autoorientierte Nutzungen nachgefragt werden

Raum- und Aufenthaltsqualität

Für den motorisierten Individualverkehr ist die Raum- und Aufenthaltsqualität nicht relevant, für alle anderen Verkehrsarten jedoch sehr. Aus diesem Grund sind nachfolgend typische Raumarten in den drei Gemeinden kurz vorgestellt und hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Gesamtgefüge untersucht.

Raum	Foto	Kurzbeurteilung
Naturräume wie Machme, Stausee		Naturräume sind insofern nicht verkehrsrelevant, da sie im Normalfall keine Verkehrsinfrastrukturen aufnehmen müssen. Sie sollen aber erreichbar sein, das heisst es braucht eventuell Parkplätze in nützlicher Distanz oder auch eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Naturräume werden von Menschen als Erholungsräume genutzt. Die Anziehungskraft ist durch die natürlichen Elemente definiert und kann (soll) in den meisten Fällen auch gar nicht verändert werden.
Räume mit Geschichte wie die Altstadt Klingnau oder das Schloss Böttstein		Am Beispiel der Altstadt Klingnau zeigt sich gut, wie sich die Anforderungen der Erreichbarkeit mit den Anforderungen der Aufenthaltsqualität konkurrenzieren. Nur wenn die Aufenthaltsqualität so gut ist, dass man es auf sich nimmt, vom parkierten Auto ein Stück zu gehen, bleibt der Raum belebt. So lange sich der motorisierte Individualverkehr noch viel der Aufenthaltsqualität nimmt, tritt dieser Effekt aber nicht ein.
geregelt (ausschliessende) Verkehrsräume		Am Beispiel des Raumes um den Knoten Chilbert zeigt sich deutlich, dass geregelte Verkehrsknoten mit ihren Vorsortierspuren und Wartezeiten nicht viel mehr sein können als eben Verkehrsknoten. Aufenthaltsqualität ist in solchen Fällen höchstens am Rand möglich. Richtig ausgeführt sind solche Räume jedoch verkehrssicher und daher im Bewusstsein der Bevölkerung "nicht schlimm". Die Dominanz des Verkehrs wird diskussionslos akzeptiert, man kommt nicht auf andere Ideen.
gesperrte Räume wie z. B. Kraftwerk Beznau		Gesperrte Räume sieht man nur von aussen. Problematisch sind sie, wenn sie wichtige Wunschlinien unterbrechen. Im vorliegenden Fall ist die Kraftwerksinsel nicht nur negativ, denn durch die Anlage sind auch Verbindungen entstanden.

Verbindungsräume
mit Verkehrsfunktion



An Schnittstellen konzentrieren sich auch die Frequenzen. Das heisst, es sind dort viele Leute unterwegs. Bei solchen Räumen kann es sich durchaus um Identifikationsmerkmale handeln, an die man sich nach einem Besuch erinnert. Neben der reinen Funktionalität lässt sich dieses Potenzial eventuell nutzen, um den Besuchenden eine positiv geprägte Erinnerung mitzugeben. Die anschliessende Räume sollen nicht nur verkehrlich verbunden sein.

Wohnquartiere am
Hang oder in der
Ebene



Grosse Teile der Wohnquartiere entsprechen ihrer Bezeichnung, dort wird ausschliesslich gewohnt. Es besteht kaum ein Bedürfnis für öffentlichen Raum, man lebt im eigenen Haus oder im eigenen Garten. Das heisst nicht, dass Bewohnende kein Bedürfnis nach Öffentlichkeit haben. Diese Öffentlichkeit suchen und finden sie jedoch an einem anderen Ort in der Gemeinde.

Zentrumsräume,
z. B. Strassenraum
der Hauptstrassen



Gerade im Verhältnis zum Wohnquartier ist der Zentrumsraum in einer Gemeinde eben der Ort, wo alle Ansprüche zusammenreffen. Am Beispiel der Aarestrasse in Döttingen und dem Bereich um den Kreisel Monti und den Bahnhof ist das eben nicht nur der Verkehr. Es besteht nicht nur das Bedürfnis nach Bewegung, sondern auch nach der in den Wohnquartieren nicht vorhandenen Öffentlichkeit.

Fazit Raum- und Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Raum wird subjektiv beurteilt. Sie ist nicht überall als sehr gut zu bezeichnen. Es gibt in den drei Gemeinden sehr unterschiedliche Räume, wobei der Eindruck entsteht, dass die an und für sich gegebenen Potenziale nicht überall genutzt werden.

Stärken

- Naturräume
- Altstadt Klingnau
- Schloss Böttstein

Schwächen

- verkehrsdominierte Strassenräume
- fehlende Plätze
- Trennwirkung von Strassen und Verkehr

Chancen

- Belebung
- allgemeine Entwicklung
- Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Lebensumfeld

Risiken

- Verkehrsdruck
- negativ geprägte Entwicklungsspirale
- hohe Gewichtung des motorisierten Individualverkehrs

Absehbare Entwicklung

Prognose Siedlungsentwicklung

Für die drei Gemeinden kann auch in den kommenden Jahren von einem starken Bevölkerungswachstum ausgegangen werden. Dies vor allem aufgrund der drei grossen Entwicklungsareale Grossacher in Kleindöttingen, Gewerbestrasse in Döttingen sowie Oberi Au in Klingnau. Daneben gibt es jedoch auch noch weitere Potenziale, bestehend aus unüberbauten Parzellen und einer möglichen Innenentwicklung.

In der nachfolgenden Übersicht ist eine mögliche Bevölkerungsentwicklung pro Gemeinde aufgezeigt:

Gemeinde	2000	2020	2030 Projektion Kan- ton Aargau	2040 Prognose Gemeinde
Böttstein	3'652	3'983	4'600	5'100
Döttingen	3'199	4'254	4'800	6'300
Klingnau	2'768	3'542	4'000	4'100
Total	9'619	11'779	13'400	15'500

Tabelle: Schätzung einer möglichen Bevölkerungsentwicklung
Quelle: Statistik, REL Klingnau, Statistik Aargau, eigene Schätzungen

Wie sich die Anzahl der Beschäftigten entwickeln wird, kann nicht exakt vorausgesagt werden. Mit der geplanten Erschliessung Vorhard West in Döttingen oder im Areal Grossacher in Böttstein wird beispielsweise neues Gewerbegebiet erschlossen, was auch zu einer Steigerung der Zahl der Beschäftigten führen dürfte. Die Prognosen sind für Gewerbeentwicklungen sicherlich ungenauer als beim Wohnen.

Trendentwicklung Durchgangsverkehr

Der Verkehr auf den Kantonsstrassen in den drei Gemeinden wird, unabhängig von der gemeindeeigenen Siedlungsentwicklung, zunehmen. Gegenüber der aktuellen Verkehrsbelastung ist eine Zunahme um mindestens 0.5% bis 1% des Verkehrs des Vorjahres auszugehen. Mindestens in diesem Umfang betrifft dies auch die K113 Aaretalstrasse.

Parkfelder- und Fahrtenentwicklung aufgrund der Siedlungsentwicklung

Zur Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung wurden die Entwicklungs- und Potenzialgebiete analysiert. Dabei wurden aufgrund der Vorgaben in den Bau- und Nutzungsordnungen die Bruttogeschossflächen der Grundstücke berechnet. Aus diesen Zahlen konnte die Anzahl der erforderlichen Parkfelder und somit auch die Anzahl der Fahrten pro Parkfeld grob abgeschätzt werden. Waren bei einem Projekt bereits detaillierte Zahlen vorhanden (z.B. beim Areal Grossacher mit einem Mobilitätskonzept), wurden für die Prognose diese verwendet.

Insgesamt kann von einer massiven Zunahme von Parkfeldern sowie täglichen Fahrten im Gemeindegebiet der drei Gemeinden ausgegangen werden (vgl. detaillierte Übersicht in 02 Beilagen). Die verschiedenen Potenzialgebiete generieren mittel- bis langfristig rund 4'100 zusätzliche Parkfelder sowie ca. 12'500 zusätzliche Fahrten pro Tag, wenn mit den bisherigen Vorgaben und der bisherigen Praxis weitergefahren wird. Mehr als die Hälfte dieser Menge fallen dabei auf die drei grossen Entwicklungsareale zurück.

Auswirkungen auf die Verkehrsqualität

Um die Auswirkungen der zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region auf die Verkehrsqualität der Knoten und Strassen in den drei Gemeinden beurteilen zu können, wurden auf der Grundlage der Verkehrserhebungen vom November 2022 weitere Berechnungen vorgenommen. Berechnet wurde dabei ausschliesslich die Abendspitzenstunde von 17.00 Uhr bis 18.00 Uhr, da die Erhebungen gezeigt haben, dass die Abendspitzenstunde deutlich stärker belastet ist als die Morgenspitzenstunde. Folgende Arbeitsschritte wurden durchgeführt:

- A Zusammenstellung der Knotenströme und Berechnung der Verkehrsqualitätsstufen aller relevanten Knoten im Strassennetz des Planungsgebiets.
- B Hochrechnen der Knotenströme mit der allgemeinen Verkehrszunahme (z.B. Entwicklungen in den Nachbargemeinden oder steigender Grenzübergangsverkehr) auf dem Strassennetz, ausgelegt auf das Jahr 2040. Als Grundlage für die allgemeine Verkehrszunahme dienen die Empfehlungen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt zum Kapazitätsnachweis vom August 2011.
- C Der Potenzialverkehr der unüberbauten Areale sowie der Entwicklungsgebiete in den drei Gemeinden wird auf das Strassennetz gelegt. Die Aufteilung der Fahrten aus den Quellgebieten (Region Baden, Surbtal, Region Brugg, Leuggern, Koblenz) zum Zielgebiet in der jeweiligen Gemeinde wird abgeschätzt.
- D Die Verkehrsqualität der relevanten Knoten für das Jahr 2040 (Abendspitze) werden berechnet.

Die Berechnungen der Verkehrsqualität für das Jahr 2040 der wichtigsten Knoten zeigen folgende Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand:

Knoten	Qualität 2022	Qualität 2040
Linde	E (kritisch)	F (ungenügend)
Monti	B (sehr gut)	F (ungenügend)
Weier	B (sehr gut)	F (ungenügend)
Flüe	A (sehr gut)	B (sehr gut)
Ochsen	B (sehr gut)	E (kritisch)
Chis	B (sehr gut)	D (ausreichend)

Die prognostizierten Veränderungen für das Jahr 2040 sind erheblich. Sowohl die Knoten Linde und Weier sowie der Kreisel Monti weisen mit der Qualitätsstufe F einen völlig ungenügenden Zustand (Überlastung) auf. Mit den langen Kolonnen sowie der hohen Wartezeit sinkt zudem die Verkehrssicherheit. Auch der Kreisel Ochsen befindet sich gemäss Prognose im Jahr 2040 bereits in einem kritischen Zustand mit mittleren Wartezeiten von über 45 Sekunden. Die Qualität beim Knoten Chis (Anschluss Koblenzstrasse an die Umfahrung in Klingnau) ist zwar noch ausreichend, aber auch hier ist das Einbiegen auf die Kantonsstrasse mit längeren Wartezeiten verbunden. Einzig der Knoten Flüe weist für das Jahr 2040 noch eine sehr gute Verkehrsqualitätsstufe auf.

Die hier verwendete Klassierung der Verkehrsqualität basiert auf den berechneten mittleren Wartezeiten. Dabei sind mittlere Wartezeiten bis zu 45 Sekunden noch als genügend bezeichnet (Stufe D), weil anzunehmen ist, dass noch eine einigermaßen stabile Verkehrssituation herrscht und die im Verlauf des Streckenzuges kumulierten Wartezeiten eingeschätzt werden können. In Kapazitätsnachweisen muss man daher die Stufe D erreichen. Bei längeren Wartezeiten wird es kritisch. In der Qualitätsstufe E können schon geringe Zunahmen des Verkehrs, zu langen, sich nicht mehr auflösenden Staus führen. Erfahrungsgemäss nimmt dann auch die Verkehrssicherheit deutlich ab, weil Verkehrsteilnehmende für ihre Manöver zu kurze Zeitlücken nutzen.

Die Berechnung der zukünftigen Verkehrsbelastungen im Strassennetz des Planungsgebiets basiert auf verschiedenen Stichproben (z.B. der Erhebung der Knotenströme im November 2022) sowie weiteren Annahmen (z.B. der Fahrtenberechnung

aus den Potenzialgebieten oder der Aufteilung der Fahrten in das jeweilige Zielgebiet). Diese Berechnung kann daher nicht als mathematisch exakte Lösung betrachtet werden. Vielmehr zeigt sie die Tendenz der Auswirkungen auf die Verkehrsqualität in den drei Gemeinden auf, wenn die Entwicklung und das Verkehrsverhalten im gleichen Stil wie heute weitergeführt werden.

Wenn diese Prognose eintrifft, hat dies konkrete Auswirkungen. Während bei einigen Knoten (z.B. Weier oder Linde) mit baulichen Veränderungen die Leistungsfähigkeit des Knotens noch gesteigert werden könnte, ist dies im Zentrum Döttingen wohl nicht mehr möglich. In der Abendspitzenstunde herrscht zwischen den beiden Kreiseln Monti und Ochsen bereits heute dichter Kolonnenverkehr.

Entwicklung Veloverkehr

Erfahrungsgemäss entwickelt sich der Veloverkehr nicht aussergewöhnlich, wenn nicht beim motorisierten Individualverkehr Engpässe entstehen und explizit für den Veloverkehr fördernde Massnahmen ergriffen werden. In einem autodominierten Umfeld werden naheliegenderweise noch mehr Autos in den Verkehr gebracht, weil die Verkehrsteilnehmenden sich im Auto sicher fühlen und es die anderen auch so machen. Demgegenüber leidet das Verkehrsmittel Velo zunehmend, weil es von der Strasse und den direkten Routen verdrängt wird. Die normale, nicht aktiv gesteuerte Entwicklung beim Veloverkehr müsste deshalb als gleichlaufend zur Bevölkerungsentwicklung angenommen werden. Dies aber nur, wenn der aktuelle Modal Split gehalten werden kann und das Velo gegenüber dem Auto nicht noch Anteile verliert. Im Extremfall könnte sich auch eine negativ geprägte Entwicklungsspirale einstellen.

Entwicklung Fussverkehr

In einem völlig autodominierten Umfeld gehen nur noch diese Personen zu Fuss, welche nicht anders können. Bei diesen, neben den Velofahrenden ebenfalls als "schwächer" bezeichneten Verkehrsteilnehmenden, spielt die für sie verbleibende Infrastruktur eine sehr grosse Rolle. Mit verbleibend ist der Platz gemeint, der übrig bleibt, nachdem die wichtigsten Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs erfüllt wurden.

Entwicklung öffentlicher Verkehr

Auch die Entwicklung der Frequenzen mit dem öffentlichen Verkehr sind abhängig vom Angebot. Gemäss Aussagen von Benützenden sind die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus und Bahn) bereits heute zu Spitzenzeiten ausgelastet und teilweise überlastet. Damit der Anteil des öffentlichen Verkehrs wachsen kann, braucht es gegenüber dem motorisierten Verkehr (und vielleicht auch gegenüber dem Veloverkehr) für die nachgefragten Verkehrsbeziehungen die komfortablere und vor allem schnellere Verbindung. Ein voller öV ist möglicherweise schlecht konkurrenzfähig. Der Mensch ist erwiesenermassen¹ immer danach bestrebt, seinen persönlichen Nutzen zu optimieren. Verhaltensweisen, die diesem Streben dienen, werden beibehalten. Sie verfestigen sich zu Gewohnheiten, die kaum noch hinterfragt werden. Die Entscheidung für ein Verkehrsmittel wird nicht täglich neu gefällt, sondern durch Gewohnheiten geprägt. Von diesen lösen sich Menschen nur, wenn es dafür gute Gründe gibt.

¹ Warum steht Paul Müller lieber im Stau als im Tram?, SVI Forschungsauftrag 43/99, Dietiker et. al., 2002

Demografie

Auf der Grundlage der kantonalen Bevölkerungsstatistik (Ist-Zustand und Prognose) kann die demografische Entwicklung der Bevölkerung abgebildet werden (vgl. nachfolgende Grafiken).

Die Jahrgänge der Baby-Boomer (Personen die im Zeitraum von 1955 bis 1969 geboren wurden) waren sehr geburtenstark. Diese Personen kommen innerhalb der nächsten 20 Jahre ins Pensionsalter, was bedeutet, dass die ältere ständige Wohnbevölkerung im Aargau, wie auch in Döttingen, Böttstein und Klingnau stark zunehmen wird. Die Mobilitätsbedürfnisse dieser Personen sind auch im Verkehr zu berücksichtigen, insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr sowie beim öffentlichen Verkehr. So sind die Netzdurchgängigkeit beim Fuss- und Veloverkehr sowie die Hindernisfreiheit beim Fussverkehr und im öffentlichen Verkehr wichtige Themen im Bezug auf die demografische Entwicklung.

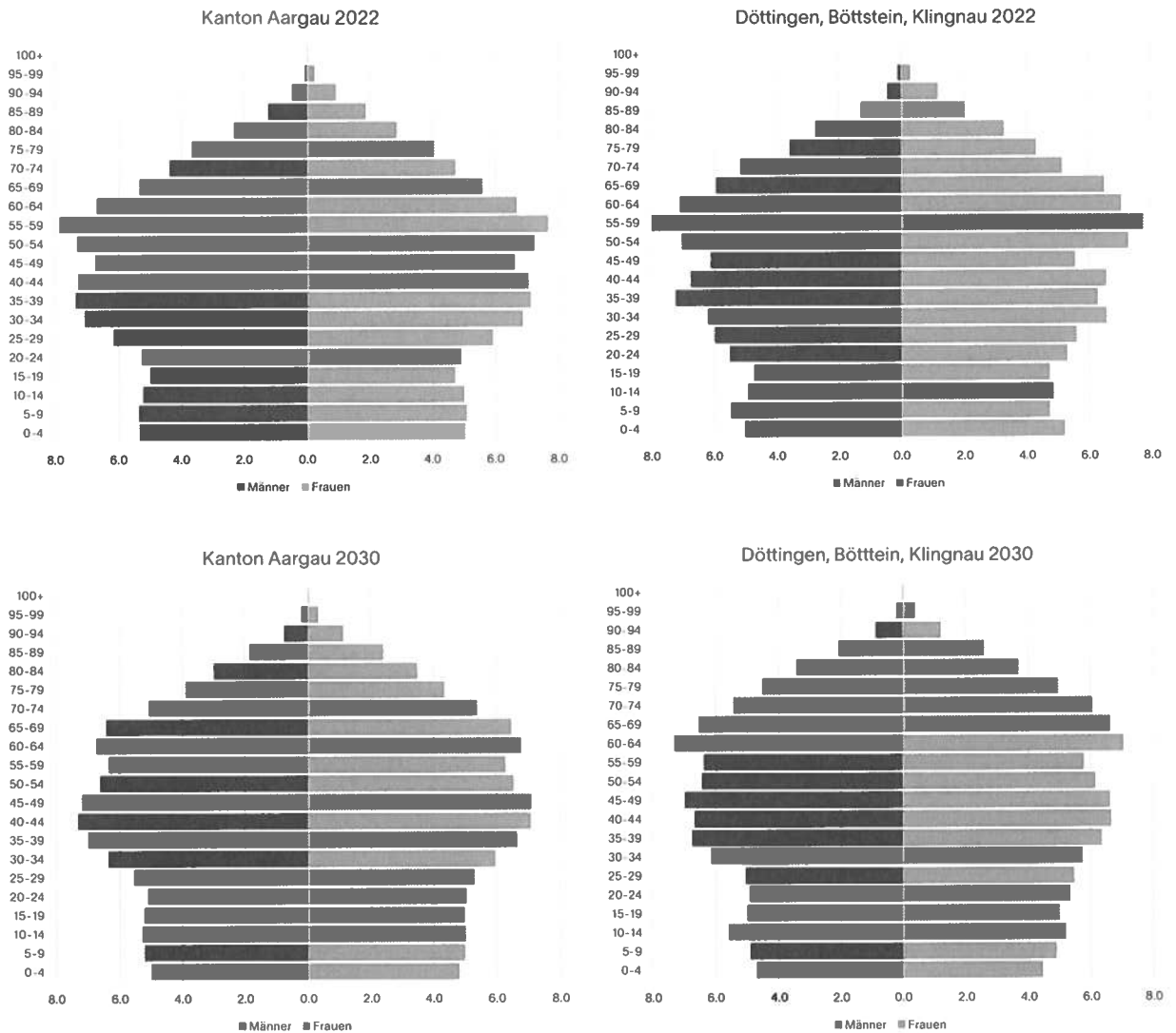


Bild: Alterspyramiden aktuell und prognostiziert
Quelle: kantonale Bevölkerungsstatistik

Gesamtfazit zur Analyse

Man geht nicht nach Döttingen zum Monti oder nach Kleindöttingen um sich aufzuhalten, sondern nur weil man muss. Die Räume haben von sich aus kaum Anziehungskraft. Das Auto und seine Infrastruktur dominieren enorm. Man besucht die zentralen Strassenräume nicht ihretwegen, dort ist es nicht schön, man fährt nur durch.

Der vorhandene Wert ist das Wasser, mit Stausee und Fluss. Dieser Wert spiegelt sich leider, weder in der Gestaltung der diesbezüglich relevanten Siedlungsräume, noch in der Aufenthaltsqualität bei den besiedelten Uferäumen wieder.

Mit der absehbaren Entwicklung wird auch eine Veränderung der Sicht auf die Werte notwendig. Um die Potenziale besser zu erschliessen, könnten die Gemeinden den Wert des prominenten Naturraumes, symbolisch gesehen „in die Siedlung“ ziehen. Sie können Identität schaffen, die heute fehlt, in dem sie mit dem Fluss leben und die durch das Wasser bestimmte hohe Attraktivität mit einer deutlich besseren Aufenthaltsqualität in den zentralen Siedlungsräumen nutzen.

Der Verkehr, um den es in dieser Planung geht, hängt mit dieser grossmasstäblichen Sicht zusammen. Zahlreiche klassische Verkehrsmassnahmen sind durch das Ziel der verbesserten Aufenthaltsqualität zu begründen. Mit dem dominanten motorisierten Individualverkehr im „T“ (vgl. Abbildung auf Seite 47) und den damit zusammenhängenden Stabilitätsproblemen beim Busfahrplan gibt es noch wenige absehbare echte Probleme direkt vor Ort. Der Leidensdruck ist, abgesehen vom nicht genutzten grossen Potenzial zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität, aktuell noch gering. Lokal betrachtet ist die Kapazität des Strassennetzes wo möglich im Moment noch ausreichend oder lässt sich durch Verlagerung auf Alternativrouten sogar ausreichend halten. Die Probleme beginnen somit nicht vor der Haustür. Mühsam wird es, wenn die Leute für Wege von und zu den Agglomerationen auf das Auto angewiesen sind. Dort und schon auf dem Weg dorthin, haben die zusätzlichen Fahrzeuge keinen Platz!

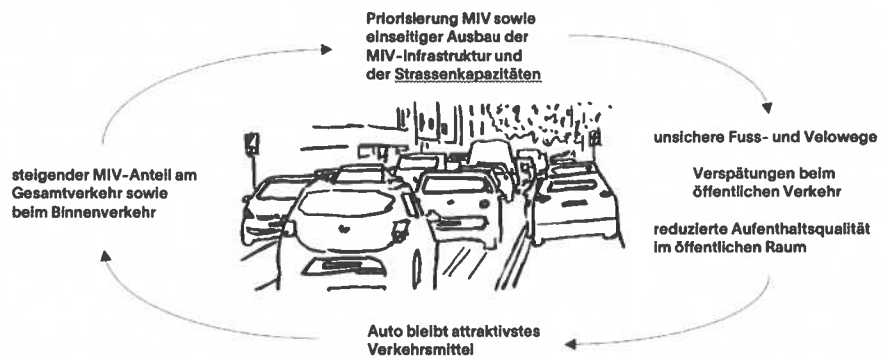


Bild: Aufgrund der Analyse ist zu befürchten, dass es zu einer negativ geprägten Entwicklungsspirale kommen könnte.

Quelle: eigene Darstellung

Die Herausforderung liegt gemäss Analyse darin, dieses gesunde Mass für den Modal Split zu finden und zu fördern, welches einerseits die Mobilität auf dem Land gewährleistet, die Gemeinden aber nicht im Verkehr ersticken lässt.

Kernthemen

Aufgrund der vielfältigen Zusammenhänge und der in Gefahr geratenden Übersichtlichkeit werden deshalb nachfolgend auf der Analyse basierende Kernthemen zusammengefasst, deren Bearbeitung sich aufdrängt:

- A **Kapazität des Strassennetzes**

Schon heute gibt es zeitweise Stau in sensiblen Strassenräumen. Die weitere Verkehrszunahme, so zeigt die Prognose, führt zu noch deutlich mehr Zeitverlusten für alle und zahlreichen weiteren negativen Auswirkungen. Freie Kapazitäten auf heute noch nicht ausgelasteten Routen werden aufgefüllt und die unangenehm belasteten Spitzenstunden verlängern sich. Da Autos erst problemlos sind, wenn sie auf der Umfahrung fahren, stellt sich bei diesem Kernthema die Frage, wie die Strassenräume funktional gehalten werden können. Es gibt zweifellos einen grossen Handlungsbedarf. Strategische Optionen sind bei diesem Problem üblicherweise, weniger motorisierten Individualverkehr zu erzeugen, den verbleibenden Verkehr verträglich abwickeln und lenken oder auch die Kapazität des Netzes zu erhöhen.
- B **Binnenverkehr**

Unter Binnenverkehr fallen die Wege zwischen dem Wohnort und wichtigen Zielen innerhalb der Gemeinden. Hier geht es um die Wegführung und die Zumutbarkeit der Wege, aber auch um ihre Qualität, weil dies mit der Verkehrsmittelwahl für diese Wege zusammenhängt. Verschiedene trennende Elemente wie die Bahnlinie, die Umfahrung und auch die Aare spielen mit eine Rolle, dass sich in allen drei Gemeinden eine Praxis der Eltern-Taxis eingespielt hat. Um diesen Effekt zu durchbrechen, bietet es sich an, die Sicherheit der Wege im Auge zu behalten. Ein Zusammenhang mit der Kapazität des Hauptstrassennetzes und dem durch Stauerscheinungen beeinflussten Sicherheitsgefühl ist nicht von der Hand zu weisen. Eine Strategie könnte es sein, alle Hinderungsgründe zur Verwendung der eigenen Füsse und des Velos als Verkehrsmittel für Schulwege und sonstige Wege innerhalb der Gemeinde möglichst zu verhindern. Dabei geht es nicht nur, aber auch, um die Behebung des Nadelöhrs Aarebrücke.
- C **ÖV-Entwicklung**

Die Bahnlinie im Aaretal liegt quer in der ansonsten Ost-West ausgerichteten Bahnlandschaft der Schweiz. Die Agglomerationen Brugg und Aarau sind nicht ohne ein Umsteigen mit dem Zug erreichbar. Wenn man mit dem Bus fährt, steht man teilweise noch zusammen mit den Autos im Stau. Weitere Themen sind die Auslastung im Vergleich zur Kapazität und die Angebotsqualität (Takt) allgemein. Da der öffentliche Verkehr finanziert werden muss und somit nachfrageorientiert ausgebaut wird, bietet es sich bei diesem Kernthema an, die Nachfrage weiter zu steigern, um einen Angebotsausbau zu unterstützen. Der Bahnhof Döttingen ist die öV-Drehscheibe der Region und erfordert in dieser Rolle mindestens ein überdurchschnittliches Angebot an Drehscheiben- Infrastruktur. Zu einem hervorragenden ÖV-Angebot gehört selbstverständlich eine lückenlose Abdeckung des Siedlungsgebietes mit angemessener Güte, was aufgrund der Ausgangslage nur noch mit Bussen verbessert werden kann.
- D **Regionaler Veloverkehr**

Zwischen Kleindöttingen und Brugg stellt der topografische Umweg über den Schmidberg für Velofahrende einen beträchtlichen Umweg dar. Die regionale Anbindung mit Velorouten ist in alle Richtungen weder attraktiv noch besonders direkt. Dies vermindert die Konkurrenzfähigkeit des Velos als Verkehrsmittel von und zu den Agglomerationen zusätzlich. Die doch beträchtlichen Distanzen sind mit der nach wie vor stark zunehmenden Verbreitung von E-Bikes weniger das Problem, als die nicht intuitive und somit eher langsame Wegführung. Im Hin-

blick auf die sich abzeichnenden Engpässe beim motorisierten Individualverkehr erscheint es prüfenswert, zu versuchen, mindestens einen Teil der Mobilitätsbedürfnisse mit dem Velo abzudecken.

E Freizeitverkehr und Tourismus

Der Stausee mit Aareraum und seinen Natur-Runden, Erlebnis-Runden und Kombinationen davon hat ein riesiges Potenzial, der Region eine stärkere Identität zu geben. Leider ist die Zugänglichkeit und die Auffindbarkeit dieser Qualitäten nicht optimal, da die Siedlungsstruktur darauf noch keinen Bezug nimmt. Als Strategie könnte daher geprüft werden, den Naturraum erlebbarer mit dem Siedlungsraum zu verbinden. Es geht um das Ankommen und die Orientierung, wo möglich nicht nur bei einer Anreise mit dem Auto zu einem der Parkplätze, sondern auch wenn man beim Bahnhof Döttingen aus dem Zug steigt.

F Schulwege (Primarschule)

Die Schulwege zu den drei Schulen leiden wie der restliche Binnenverkehr heute unter Anderem unter der Trennwirkung der Hauptachsen. Während die Länge der Schulwege nur über das Schliessen von Netzlücken verändert werden kann, ist die Qualität (hauptsächlich über die empfundene Verkehrssicherheit beeinflusst) meist mit klassischen Massnahmen der Verkehrsplanung zu justieren. Über eine optimale Verkehrsinfrastruktur lässt sich die Taxi-Problematik verhindern. Diese ist nicht nur eine Frage des Verhaltens, sondern auch des Empfindens. Ruhige Quartierstrassen sowie angenehm und sicher zu querende Hauptachsen sind erfahrungsgemäss mitentscheidend, ob Eltern Gefahren für ihre Kinder wahrnehmen und sie deshalb lieber in die Schule fahren, als sie selbstständig den Schulweg erleben zu lassen.

G Strassenräume (Aufenthaltsqualität)

Es wurde festgestellt, dass die Aufenthaltsqualität in den belebten und verbindenden Strassenräumen im liegenden "T" zwischen Kleindöttingen, Döttingen und Klingnau bereits heute leidet. Genau dieses "T" ist aber sicherlich Kernthema, weil es schon heute alle Funktionen aufreicht und weil schon heute alle Verkehrsmittel dort erwünscht wären. Zweifellos ist in diesem wichtigsten Raum auch eine möglichst gute Aufenthaltsqualität erforderlich. Neben der räumlichen Definition (Erlebbarkeit) ist auch zu beachten, dass eine grosse Konkurrenz durch Landi, Lidl und Waldshut besteht. Im Querschnitt der Kernthemen wäre für diesen Raum eine Strategie zu prüfen, welche die Nutzungen bewusst konzentriert und mit charakteristischen Abschlüssen (Linde im Westen, Ochsen im Süden, Altstadt im Norden und Bahnhof Döttingen im Osten) die Identität verstärkt.

Keine Kernthemen aber dennoch Inhalt

Die folgenden Themen sind bei der Analyse ebenfalls wichtig erschienen. Da es sich dabei um klassische Themen der Verkehrsplanung handelt, die überall vorkommen, sind es nicht Kernthemen für Döttingen, Böttstein und Klingnau.

- Das Strassennetz ist gegeben. Weitere Umfahrungen im Siedlungsgebiet oder ausserhalb sind kein Thema.
- Die Verkehrssicherheitsarbeit läuft sowieso im Tagesgeschäft, beim Kanton und auch bei den Gemeinden.
- Schleichverkehr durch die Quartiere ist nicht problematisch, weil in der Vergangenheit stabile Netze realisiert wurden. Die Altstadt Klingnau ist noch leistungsfähig umfahren.
- Die Parkplatzbewirtschaftung im Rahmen von Reglementen ist wichtig, aber kein Kernthema.
- Für das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln ist ganz klar der Bahnhof Döttingen die Drehscheibe.
- Eine durchschnittlich älter werdende Bevölkerung fordert genauso gute Aufenthaltsqualitäten, hohe Verkehrssicherheit und kleine Maschenweiten im Fussverkehrsnetz wie die ganz junge Bevölkerung.

Ziele

Für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Döttingen, Böttstein und Klingnau verfolgen die drei Gemeinden die nachfolgend aufgeführten Ziele. Vorbehalten bleiben sämtliche ordentlichen Prozesse und Verfahren, beispielsweise bei Infrastrukturmassnahmen im Bereich von Kantonsstrassen oder zum Bau von Infrastruktur und zur Beurteilung/Bestellung des Fahrplanangebots beim öffentlichen Verkehr.

Bereich	Ziel	Indikator
Motorisierter Individualverkehr	Anteil am Binnenverkehr ist tief	Modal Split
	Anteil am Ziel- Quellverkehr ist tief	Modal Split
	sinkender Motorisierungsgrad	Motorisierungsgrad
	keine Eltern-Taxis	Vorkommen
	geringe Trennwirkung	subjektiv
	gute Koexistenz im Verkehr	subjektiv
	geringe Belastung Strassenräume durch Parkierung	Anzahl, Anordnung
	Anbindung an Umfahrung gewährleisten	Verkehrsqualität
Fussverkehr	LKW-Verkehr entflechtet	LKW-Anteil innerorts
	lange und häufige Wegstrecken zu Fuss	Häufigkeit / Dauer
	Anteil am Binnenverkehr ist hoch	Modal Split
	engmaschiges Fusswegnetz ist vorhanden	Maschenweite
	möglichst wunschliniengerechte Querungen der Hauptachsen	Maschenweite
	sicheres Fussverkehrsnetz sichere Querungen der Hauptachsen	Sicherheitsgefühl Unfallgeschehen
	attraktives Flanieren im "T" inkl. Altstadt Klingnau inkl. Aarequerung	subjektiv (Aufenthaltsqualität)
	Schulwege Primarschule = Fussverkehr	Vorkommen Eltern-Taxis
Veloverkehr	Binnenverkehr = Veloverkehr	Modal Split
	Anteil am Gesamtverkehr ist hoch	Modal Split
	Hauptachsen sind velotauglich	subjektiv
	kommunale Velorouten sind signalisiert	Signalisation
	Bahnhaltestellen sind mit dem Velo gut erreichbar	Direktheit Veloabstellplätze
	direkte, schnelle und sichere Verbindungen in die umliegenden Ortschaften und Agglomerationen	Direktheit Unfallgeschehen
	gute Veloabstellplätze an Zielorten sind angeboten	Veloabstellplätze
	gutes Velobewusstsein und vorbildliche Velokultur	subjektiv
Öffentlicher Verkehr	Anteil öV am Gesamtverkehr ist hoch	Modal Split
	Anteil öV am Ziel- und Quellverkehr ist hoch	Modal Split
	hindernisfreier Zugang zum öV gewährleistet	BehiG
	gute Erreichbarkeit öV mit Fuss- und Veloverkehr	Maschenweite
	gute Abdeckung Siedlungsgebiet	Anteil <300m zu Hst.
	direkte Erreichbarkeit Brugg (Bus) und Baden (Bahn) mit öV	Verbindungen mit öV
	komfortables Angebot	Auslastung Takt

Tabelle: Ziele zu Verkehrsentwicklung und Verkehrsmassnahmen in Döttingen, Böttstein und Klingnau

Strategie

Ziele werden mit der Erweiterung um das "wie" zu einer Strategie. Zur Vorbereitung der Massnahmen und zwecks Diskussion sind daher an dieser Stelle die Handlungsfelder aufgeführt, in denen die Gemeinden wirken können, um die Ziele zu erreichen.

Handlungsfeld	strategische Richtung	anzustrebende Auswirkungen
Umgang mit motorisiertem Individualverkehr	ermöglichen	Die gedankenlose Verwendung des Autos, auch für kurze Strecken, wird tendenziell unattraktiver. Dadurch wird weniger Verkehr erzeugt und in den neuralgischen Strassenräumen ergibt sich tendenziell mehr Raum, um die anderen Ansprüche zu berücksichtigen. Verbleibender (zwingend notwendiger) motorisierter Individualverkehr erleidet geringere Zeitverluste. Die Durchfahrt durch das Siedlungsgebiet der Gemeinden ist unattraktiv, besonders für Lastwagenverkehr. In den Ortsdurchfahrten wird langsam, vorsichtig und zuvorkommend gefahren.
Umgang mit Fussverkehr	fördern, Lücken schliessen, bevorzugen	Zu Fuss Gehende sind in den Strassenräumen akzeptiert und die ihnen zustehende Infrastruktur ist prominent und geschützt. Es wird mehr zu Fuss gegangen, weil es sicher und angenehm ist sowie gewisse Strecken in kürzerer Zeit als mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können. Es findet ein Umdenken statt und es werden neue Gewohnheiten eintrainiert, weil es dafür gute Gründe gibt.
Umgang mit Veloverkehr	fördern, Lücken schliessen, auf Hauptachsen akzeptieren, hoch gewichten	Verhältnismässige Investitionen führen dazu, dass der Veloverkehr (in Kombination mit E-Bike) auch auf längeren Strecken die schnellere und komfortablere Alternative ist, als das Auto oder der öffentliche Verkehr. Dies besonders für Pendlerwege nach Würenlingen und Villigen, Brugg oder auch Baden. Es findet ein Umdenken statt und es werden neue Gewohnheiten eintrainiert, weil es dafür gute Gründe gibt. Regional Velofahrende tun dies auch innerhalb der Gemeinden, das Verkehrsmittel nimmt sich mehr Raum. Zudem besteht die Möglichkeit, dass der Motorisierungsgrad tiefer gehalten werden kann.
Berücksichtigung der Aufenthaltsgüte	tiefe Geschwindigkeiten, Beschattung, sorgfältige Gestaltung	Es stellt sich eine positiv geprägte Entwicklungsspirale ein und das Klima wird bestmöglich geschützt. Neben den Mobilitätsbedürfnissen sind auch die Bedürfnisse nach Aufenthalt und Interaktion befriedigt. Die Räume sind schön und attraktiv und weisen einen hohen Wiedererkennungswert auf. Zudem sind sie differenziert gestaltet und erfüllen die unterschiedlichsten Bedürfnisse im zusammenhängenden Raum. Döttingen, Böttstein und Klingnau werden in der Region und im Kanton bekannter, weil man sich nach einem Besuch gerne zurückerinnert.
Entwicklung öV	angenehm, komfortabel, konkurrenzfähig, allgegenwärtig, Umsteigen fördern und erleichtern	Der öffentliche Verkehr ist sowohl für lokale Verkehrsbeziehungen wie auch für Wege in die Agglomerationen tagsüber die erste Wahl und in Randzeiten eine echte Alternative zum Auto. Die Wohnbevölkerung ist nicht mehr auf den Besitz eines eigenen Autos angewiesen, weil die alternativen Mobilitätsangebote ebenfalls attraktiv sind. Durch attraktive Umsteigebeziehungen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr entsteht eine positive Wechselwirkung mit der weiteren Handlungsfeldern.

Diese Strategie bedeutet eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs auf allen Ebenen. Die Grundbedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs sind zu gewährleisten. Es ist zu empfehlen, jegliche Massnahmen und Veränderungen, die in den nächsten Jahren realisiert werden, explizit zu hinterfragen, ob sie die Zielsetzungen optimal erfüllen und der vereinbarten Strategie entsprechen.

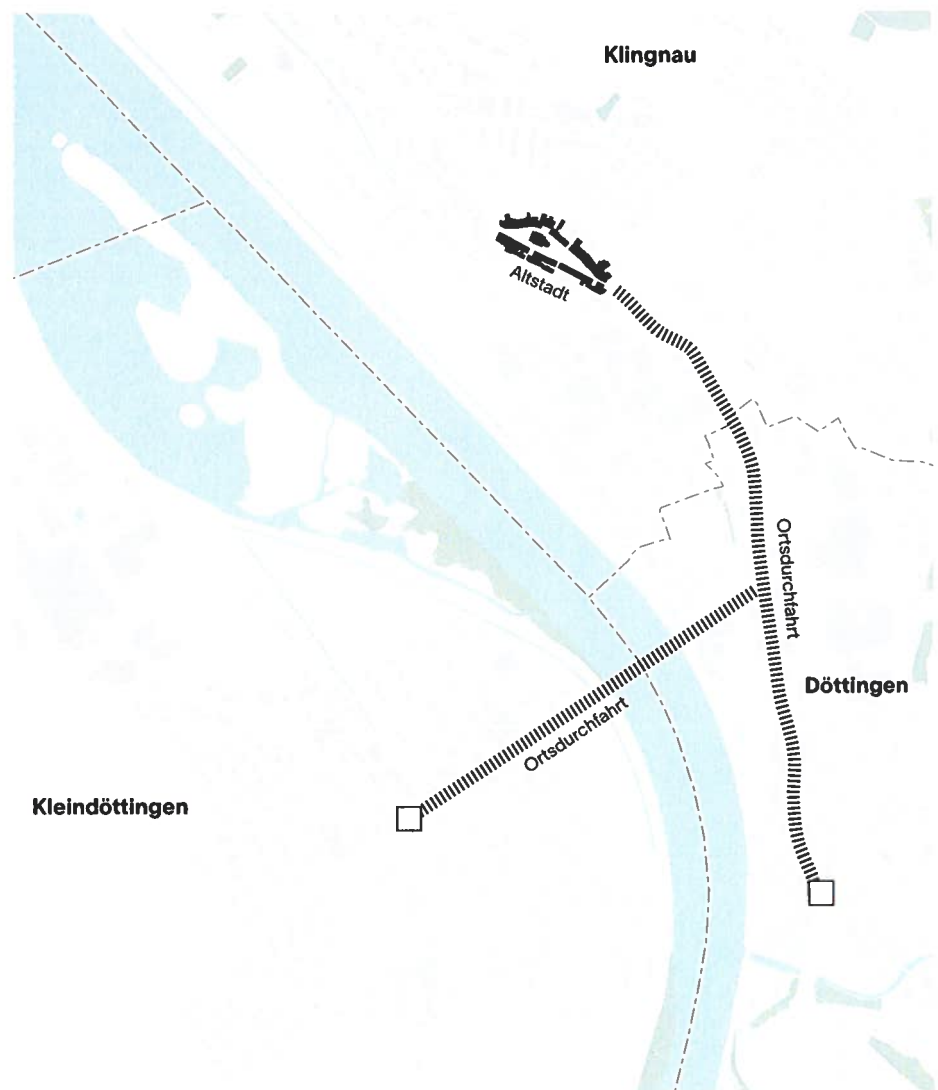


Abbildung: Schema des angesprochenen "liegenden T" zwischen Klingnau, Döttingen und Kleindöttingen. Diese Ortsdurchfahrten stellen die wichtigsten und belebtesten Strassenräume dar und sind entsprechend zu gestalten und zu regeln, um die Zielerreichung zu unterstützen. Als Abschlüsse dienen im Norden die Altstadt Klingnau, im Westen der Knoten Linde und im Süden die Bahnunterführung, wobei der südliche Abschluss räumlich nicht klar gefasst ist.

Massnahmen

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, sehen die Gemeinden Döttingen, Böttstein und Klingnau die folgenden Massnahmen vor:

Motorisierter Individualverkehr

Nr.	Art	Ebene	Tätigkeit	Massnahme	Zielsetzung der Massnahme	zuständig	abhängig	Zeithorizont	Kosten	Wirkungskontrolle	Erläuterungen
A1	Projekt	Grundlagen	erfassen beobachten	Einrichten von Dauerzählstellen auf Gemeindestrassen (Verkehrsmontoring)	Bewusstsein über Verkehrsbelastung erhalten, um andere Massnahmen zu begründen und reagieren zu können. Die Massnahme ermöglicht es, den Modal Split zu beobachten.	Gemeinden einzeln	Fuss- und Veloverkehr	ab sofort	CHF 1'500 pro Zählstelle und Messung. Bei 5 Zählstellen rund CHF 7'500 pro Messung.	Kennnis über aktuelle Verkehrsbelastung	Es geht darum, die Entwicklung zu beobachten und so auch allfällige Erfolge im Sinne der Zielsetzungen zu dokumentieren.
A2	Konzept	Grundlagen	lenken	Erstellung eines Verkehrsmanagement-Konzepts unter Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit der Kantonsstrassen	Damit der Verkehr bei Bedarf in dafür geeigneten nicht sensiblen Räumen zurückgehalten und somit die Funktionalität (auch Stabilität Busfahrplan) in den sensiblen Räumen sichergestellt werden kann.	Kanton Gemeinden gemeinsam	unabhängig	Konzepterarbeitung sofort, Umsetzung nach Bedarf schrittweise	CHF 30'000 Honorarkosten (Anteil Gemeinden)	Stauaufkommen in Hauptstrassenräumen	Federführung und Projektdefinition durch den Kanton. Projektstart noch nicht definiert. Weitere Erläuterungen in Anhang 2.
A3	Projekt	Signalisation	steuern	Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen in Wohnquartieren	Verständliches, einheitliches und sicheres Verkehrsregime in den Wohnquartieren über alle drei Gemeinden (Tempo-30-Zonen Böttstein, flächendeckend)	Böttstein	unabhängig	ab sofort	Ca. CHF 80'000	einheitliche Signalisation vorhanden	Laufendes Projekt der Gemeinde Böttstein.
A4	Projekt	Signalisation	steuern	Begegnungszonen in Wohnquartieren Begegnungszonen bei Schulen	Höchstmögliche Sicherheit im Bereich der Schulen, dort wo sich Fuss- und Veloverkehr konzentriert sowie Reduktion von Eltern-Taxis, verbesserte Aufenthaltsqualität in Wohnquartieren.	Gemeinden einzeln	unabhängig	ab sofort	Kosten für Signalisation und Markierung pro Örtlichkeit	einheitliche Signalisation vorhanden	Mögliche Zonen mit Priorität sind in den Teilplänen bezeichnet. Weitere nach Eignung.
A5	Ablauf	Verwaltung	kontrollieren	Einführung aktiver Verkehrssicherheitsarbeit im Tagesgeschäft der Bauverwaltungen	ISSI-Richtlinien (Road Safety Inspection vor Sanierungsarbeiten, Road Safety Audit für Projekte) anwenden. Für Kantonsstrassen macht dies der Kanton mit kantonalem Massstab.	Gemeinden einzeln	unabhängig	ab sofort	Einfluss auf Projektierungskosten durch vermiedene Projektierungsfehler amortisiert	Verkehrssicherheit auf Gemeindestrassen und Wegen	https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/daten-informationsprodukte/unfalldaten/iss-i-instrumente.html
A6	Regel	Mobilitätsmanagement	lenken	wirksame Parkplatzbewirtschaftung (monetar oder zeitlich) wo nötig	Verlagerungsziele Modal Split hin zu höherem Anteil Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV. Aktive Steuerung der Verkehrsmittelwahl (Push & Pull)	Gemeinden koordiniert	unabhängig	ab sofort	Verwaltungsaufwand	Veränderungen beim Modal Split, Auslastung Parkplätze	Die Massnahme ist eine Konsequenz der Analyse und des Handlungsbedarfs.
A7	Planung	BNO	lenken	öffentliche Parkierung zentralisieren	Altstadt-Ansatz (gute Aufenthaltsqualität bei gewählter Erreichbarkeit) erreichen	Gemeinden einzeln	unabhängig	Gelegenheiten nutzen	abhängig von Lösung	Anzahl an Oberfläche parkierte Autos	aktuell keine Umsetzung geplant
A8	Projekt	Signalisation	steuern lenken	Forderung an den Kanton, geeignete Strassenabschnitte in Zentrumslagen in die Tempo-30-Zonen einzubeziehen	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und der Koexistenz, Verminderung der Lärmbelastung, Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten der Zentrumsbereiche	Gemeinden koordiniert	unabhängig	ab sofort	CHF 30'000 pro Gemeinde (Anteil Gemeinden)	verbesserte Aufenthaltsqualität Rückmeldungen Belebung	Mögliche Streckenabschnitte mit Priorität sind in den Teilplänen ein-gezeichnet. Weitere Abschnitte nach Eignung. Es sind die übergeordneten Bestimmungen zu T30 auf verkehrsorientierten Strassen zu berücksichtigen (z.B. Art. 108 SSV).
A9	Konzept	Strategie	lenken	Güterverteilung kontrollieren	Förderung und Unterstützung von Lösungsansätzen für die Güterverteilung auf der letzten Meile (z.B. Feinverteilung der Güter mit Cargo-Bikes), Bereitschaft für Tests von innovativen Lösungen verkünden	Gemeinden einzeln oder koordiniert	unabhängig	nach Bedarf oder bei sich bietender Gelegenheit (konzeptabhängig)	keine Angaben	Anteil Lieferwagen und Lastwagen in Gemeindestrassen	Aktuell keine Umsetzung terminiert.
A10	Ablauf	Mobilitätsmanagement	lenken	Förderung und Unterstützung des Verkehrs auf private Motorfahrzeuge	Bewusstseinsbildung, Kommunikation, Innovationsbereitschaft	Gemeinden einzeln oder koordiniert	unabhängig	ab sofort möglich	abhängig von einzelnen Massnahmen	Modal Split	z. B. Beteiligung an Mobilitätsboni, Bike to Work etc.
A11	Planung	Reglement	regeln	Modernes und einheitliches Parkierungskonzept und Parkierungsreglement	Schaffen der Regelungsmöglichkeiten (mit Flexibilität) und verbindliche Festlegung der zur Zielerreichung zulässigen Massnahmen	Gemeinden einzeln oder koordiniert	A6 Parkplatzbewirtschaftung ersetzt ev. Regelungen in BNO	ab sofort möglich, bei Bedarf vorsehen, Umsetzung mit nächster BNO-Revision wahrscheinlich	Honorare und Verwaltungsaufwand	flexible Regelungsmöglichkeiten z. H. Gemeinderäte und Stadtrat vorhanden	Mögliche Umsetzung siehe Plan Parkraumzonen (Anhang 1).

Fussverkehr

Nr.	Art	Ebene	Tätigkeit	Massnahme	Zielsetzung der Massnahme	zuständig	abhängig	Zeithorizont	Kosten	Wirkungskontrolle	Erläuterungen
F1	Projekt	Grundlagen	erfassen beobachten	Einrichten von Dauerzählstellen auf Fusswegen (Verkehrsmoitoring)	Bewusstsein über Verkehrsbelastung erhalten, um andere Massnahmen zu begründen und reagieren zu können. Die Massnahme ermöglicht es, den Modal Split zu beobachten. Es sind sowohl Alltagsfusswege wie auch Freizeitfusswege zu berücksichtigen.	Gemeinden einzeln oder koordiniert	unabhängig	ab sofort	Ca. CHF 4'000 pro Zählstelle (für 2 Jahre). Danach ca. CHF 300 pro Zählstelle und Jahr.	Kennntnis über aktuelle Verkehrsbelastung, Kennntnis über Anteil Fussverkehr	Es geht darum, die Entwicklung zu beobachten und so auch all-fällige Erfolge im Sinne der Zielsetzungen zu dokumentieren.
F2	Projekte	Infrastruktur	bauen	Schliessen der im Teilplan Fussverkehr bezeichneten Netzlücken mit geeigneten Infrastrukturen und zweckmässiger Regelung. a Aareweg Westufer Böttschen b Ortsdurchfahrt Böttschen c Aarequerung Eien d Zeigli Klingnau e Hölstle Döttingen f westlich Bahndamm g Kleindöttingen - Döttingen h Unterführung Austrasse Klingnau	Lückenloses, dichtes und sicheres Fussverkehrsnetz erhalten.	Kanton Aargau, Gemeinden einzeln	unabhängig	ab sofort	unterschiedliche Kosten pro Infrastrukturprojekt	Netzlücken beseitigt	Wo möglich im Rahmen von Entwicklungen und Sanierungen, all-fentfalls in eigens dafür eröffneten Einzelprojekten. Erläuterungen zu Netzlücke a in Anhang 3.
F3	Strategie	Infrastruktur Signalisation	beachten gewichten	Verminderung der Trennwirkung der stark belasteten Strassenabschnitte (Kantons- und Gemeindestrassen)	Strassen sollen durch Fussverkehr dort sicher und ver-trittsberechtigt gequert werden können, wo sich die Wunschnlinien zeigen. Zudem ist die Dominanz des Ver-kehrs auf der jeweiligen Strasse zu reduzieren, Teilneh-mende des Fussverkehrs sollen sich willkommen, legitim und sicher fühlen.	Gemeinden beteiligt Kanton	u. U. abhängig von Sanierungs-vorhaben und Betriebs- und Gestaltungs-konzepten	ab sofort	kaum Zusatzkosten, sofern nicht in Einzelmassnahmen realisiert	Anzahl Querungs-stellen, Ausdehnung der Bereiche mit flä-chtigem Queren, Aus-dehnung Bereiche ohne Querungsmög-lichkeit, Dominanz des Verkehrs	Über ein situationsgerechtes und sicheres Querungsangebot (z. B. Fussgängerschutzinseln, Langsamfahrrzonen, flächige Querungsmöglichkeiten).

Veloverkehr

Nr. Art	Ebene	Grundlagen	Tätigkeit	Massnahme	Zielesetzung der Massnahme	zuständig	abhängig	Zeithorizont	Kosten	Wirkungskontrolle	Erläuterungen
V1	Projekt	Grundlagen	erfassen beobachten	Einrichten von Dauerzählstellen auf Radwegen (Verkehrsmontoring)	Bewusstsein über Verkehrsbelastung erhalten, um andere Massnahmen zu begründen und reagieren zu können. Die Massnahme ermöglicht es, den Modal Split zu beobachten. Es sind sowohl Alltagsradwege wie auch Freizeitradwege zu berücksichtigen.	Gemeinden einzeln oder koordiniert	unabhängig	ab sofort	Ca. CHF 7'000 pro Zählstelle (für 2 Jahre). Danach ca. CHF 300 pro Zählstelle und Jahr.	Kenntnis über aktuelle Verkehrsbelastung, Kenntnis über Anteil Veloverkehr	Es geht darum, die Entwicklung zu beobachten und so auch allfällige Erfolge im Sinne der Zielsetzungen zu dokumentieren.
V2	Projekte	Infrastruktur	bauen signalisieren	Schliessen der im Teilplan Veloverkehr bezeichneten Netzlücken mit geeigneter Regelung. a Aareweg Westufer Böttstein b Aarequerung Eien c Zelgji Klingnau d westlich Bahndamm e Kleindöttingen - Döttingen f Unterführung Ausstrasse Klingnau g Vorhard Döttingen h Velotauglichkeit K285 Hauptstr. (B) i Unterführung Achenbergweg (K) j Feldweg entlang Grenze Leuggern	Schnelles, sicheres und intuitives Velonetz, insbesondere auch für den Ziel- und Quellverkehr	Kanton Aargau Gemeinden Kanton Aargau	diverse Abhängigkeiten	in ca. 10 Jahren umgesetzt	hohe Investitionskosten für regionale Routen	Modal Split Ziel-Quellverkehr	Wo möglich im Rahmen von Entwicklungen und Sanierungen, allfälligen in eigens dafür eröffneten Einzelprojekten, Erläuterungen zu Netzlücke a in Anhang 3.
V3	Strategie	Infrastruktur Signalisation	beachten gewichten	Verminderung der Trennwirkung der stark belasteten Strassenabschnitte (Kantons- und Gemeindestrassen)	Strassen sollen durch Veloverkehr dort sicher und vortrittsberechtigt gequert werden können, wo sich die Wunschnlinien zeigen. Zudem ist die Dominanz des Verkehrs auf der jeweiligen Strasse zu reduzieren, Teilnehmende des Veloverkehrs sollen sich willkommen, legitim und sicher fühlen.	Kanton Aargau Gemeinden	diverse Abhängigkeiten	in ca. 15 Jahren umgesetzt	Synergien zu Strassen-sanierungen, allenfalls höhere Kosten durch Verkehrstrennung	Anteil Veloverkehr an Gesamtverkehrsmenge in stark belasteten Abschnitten	Über ein situationsgerechtes und sicheres Querungsangebot (z. B. Fussgängerschutzinseln, Langsamfahrzonen, flächige Querungsmöglichkeiten).
V4	Aktion	Signalisation	beschildern	Beschilderung und Auffindbarkeit	Solfern die Radwege nicht intuitiv auf den Hauptachsen verlaufen und selbst nicht offensichtlich ausschliessliche Wunschnlinien abbilden, sollen sie dennoch aufgefunden werden können. Kommunale Velo-Haupttrouten sollen gefunden und ihr Verlauf erkannt werden können.	Gemeinden koordiniert	Velotauglichkeit der Hauptachsen (V3)	ab sofort möglich	Kosten für Wegweisung	über Wegweisung auffindbare Radrouten	Die Massnahme hat im besten Fall temporären Charakter, bis die Radrouten über die Hauptachsen führen können und die Radrouten durch die Quartiere somit nicht mehr benötigt werden.
V5	Investition	Angebot	bauen	Förderung Bike und Ride	Komfortable und sichere Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen sind vorhanden.	Gemeinden koordiniert	ev. SBB	ab sofort möglich	Investitionskosten und Beiträge	Auslastung Veloparkierung	Ev. Beiträge vom Kanton an Veloabstellplätze an ÖV-Haltestellen möglich.
V6	Investition	Angebot	beitragen	Klassisches Veloverleihsystem (inkl. Registrierung, Tracking usw.)	Besuchende und Touristen, welche mit dem ÖV anreisen, finden ein ausleihbares Fahrrad.	Gemeinden koordiniert	unabhängig	ab sofort möglich	keine Angaben	Nutzung des vorhandenen Verleihsystems	Beim PSI in Villigen ist bereits ein Angebot für den Veloverleih vorhanden.

Bus und Bahn

Nr. Art	Ebene	Tätigkeit	Massnahme	Zielsetzung der Massnahme	zuständig	abhängig	Zeithorizont	Kosten	Wirkungskontrolle	Erläuterungen
O1	Projekt	Grundlagen erfassen beobachten	Beobachtung der Fahrgastzahlen und der Auslastung der Fahrzeuge (Kombifrage) im Rahmen der jährlichen Wirkungskontrolle. Veröffentlichung der Ergebnisse innerhalb der Gemeinde.	Eine hohe Auslastung des ÖV ist zu dokumentieren, damit andere Verbesserungsmassnahmen mit Daten begründet werden können. Zudem sind die Informationen erforderlich, um den Modal Split ausweisen zu können.	Gemeinden koordiniert ÖV-Betreiber	unabhängig	ab sofort möglich	Kosten für Auswertung und Zusammenstellung Monitoring-Bereich	Kennnis über aktuelle Verkehrsbelastung, Kennnis über Anteil am Modal Split	Die ÖV-Betreiber erheben solche Daten, stellen diese aber nicht aktiv zur Verfügung.
O2	Konzept	Planung	Erstellung eines Konzepts zur Erschliessung der noch nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete. Varianten (nicht abschliessend): - Nutzung Standzeiten - Ortsbus	Erschliessung des ganzen Siedlungsgebiets mit dem öffentlichen Verkehr.	Döttingen Klingnau	Konzept unabhängig, Realisierung abhängig	Konzepterstellung ab sofort möglich	Honorarkosten für Planung, Investitionskosten für Testbetrieb	Flächendeckende ÖV-Erschliessung mit angemessener ÖV-Güte	Dabei Prüfung von innovativen Lösungen wie Ruf- oder Kleinbuslinien in Zusammenarbeit mit den ÖV-Betreibern und dem ÖV-Besteller. Bei grundsätzlich absehbarer Eignung einer eruierten Lösung Bereitschaft zur Finanzierung des Testbetriebs. Weitere Erläuterungen (Vorabklärungen) siehe Anhang 4.
O3	Projekt	Angebot	Finanzierung von Testbetrieben zur allgemeinen Verbesserung des ÖV-Angebots, insbesondere in Randzeiten. - Massnahme O2 - Anbindung von und nach Brugg, mindestens im Halbstundentakt	Angebotssteigerung im Sinne einer Pull-Massnahme, um MIV-Fahrten auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern und so die Strasse zu entlasten.	Gemeinden koordiniert	unabhängig	ab sofort möglich	abhängig von Testbetrieben und Angebotssteigerungen	Modal Split Rückmeldungen	Sofern der Kanton die potenzielle Wirtschaftlichkeit positiv beurteilt, sind kantonale Beiträge an Testbetriebe nicht ausgeschlossen.
O4	Förderung	Angebot	Forderung Taktverdichtung S-Bahn (Halbstundentakt von und nach Zürich)	Angebotssteigerung im Rahmen von Push & Pull, um MIV-Fahrten auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern und so die Strasse zu entlasten.	Gemeinden koordiniert	Abhängig von Gleisausbauten	ca. 2040	abhängig von Angebotssteigerung	Modal Split Ziel- Quellverkehr Auslastung Fahrzeuge	Die Taktverdichtung bei der S-Bahn ist gemäss Ausbauprogramm Bund erst möglich, wenn gewisse Stellen auf der Bahnlinie zweigleisig gefahren werden können.
O5	Projekt	Planung	Ausbau des Bahnhof's Döttingen zu einer ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung	Der öffentliche Verkehr im Allgemeinen sowie das Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr soll gefördert werden. Eine zweckmässige und komfortable Infrastruktur zum und beim Bahnhof setzt Anreize, MIV-Fahrten auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.	Kanton, Döttingen	unabhängig	ab sofort möglich	Honorarkosten für Planung, Baukosten	Modal Split Auslastung	Dem Bahnhof Döttingen wird bezüglich Umsteigepotenzial ein grosses Potenzial beigemessen. Als Grundlage dient die Studie zur Errichtung des Bahnhofs Döttingen vom November 2023.

Klima und Aufenthaltsqualität

Nr.	Art	Ebene	Tätigkeit	Massnahme	Zielsetzung der Massnahme	zuständig	abhängig	Zeithorizont	Kosten	Wirkungskontrolle	Erläuterungen
K1	Projekt	Infrastruktur	bauen	Aktives Angehen von Projekten zur Optimierung der Klimawirkung, wenn möglich auch mittels Sofortmassnahmen.	Lokale Kompensation der klimatischen Veränderungen, hohe Aufenthaltsqualität und hohe Lebensqualität. Er-möglichen des Bewegens im Freien ohne Klimaanlage zu Fuss oder mit dem Velo.	Gemeinden einzeln	unabhängig	ab sofort möglich	Planungs- Pro- jektierungs- und Investitionskosten	Anzahl Bäume im Strassenraum Flächen mit Regenwasserversickerung	Denkbar ist ein Konzept und Projekt für Sofortmassnahmen, mit dem Ziel, in kurzer Zeit und mit wenig Aufwand eine grösstmögliche Verbesserung zu erreichen.
K2	Konzept	Vernetzung Infrastruktur	bauen	Ufer- und Vernetzungskonzept (Water-front-Ansatz) erstellen und umsetzen.	Mit dem Konzept sollen die möglichen und entschei-denden Elemente im Sinne der Zielsetzungen aufgezeigt sein, damit diese in Projekten berücksichtigt und im Rahmen der nächsten Revision der Nutzungsplanung grundlegendumsverbindlich umgesetzt werden können. Es geht darum, die Naturwerte (insbesondere Gewässer) innerhalb des Siedlungsgebietes erlebbar zu machen und die Erlebnisdichte im "T" hoch zu halten.	Gemeinden koordiniert	unabhängig	ab sofort (Konzept erstellen) laufend (Konzept umsetzen)	CHF 30'000.- Honorar Land-schaftsplanung/ Landschaftsarchitektur	subjektiv, spürbare Vernet-zung vorhanden, Naturwerte auch aus dem Siedlungsge-biet erlebbar	Es ist klar, dass Eingriffe ins Pri-vateigentum mit dieser Begrün-dung diskutiert werden müssen. Die Ziele können nicht nur mit den öffentlichen Räumen erreicht werden, es braucht auch die Mit-hilfe (freiwillig) der Privaten.
K3	Strategie	Infrastruktur	beachten gewichten	Höchstmögliche Gewichtung der Aufenthaltsqualität bei Gestal-tungs- und Sanierungsprojekten von zentralen Kantonsstrassenabschnitten gegenüber dem Strassenneigentümer durchsetzen.	Lokale Kompensation der klimatischen Veränderungen, hohe Aufenthaltsqualität und hohe Lebensqualität. Er-möglichen des Bewegens im Freien ohne Klimaanlage zu Fuss oder mit dem Velo. Optimierung der sowieso an-stehenden Veränderungen (Projekte, Sanierungen) unter dem Gesichtspunkt Klimawirkung. Hohe Gewichtung einer hitzeangepassten Siedlungsentwicklung gegen-über verkehrlichen Anforderungen.	Gemeinden einzeln beteiligt, Kanton	Sanierungsvor-haben	ab sofort laufend	Geringe Zusatzkos-ten möglich aufgrund Baumpflanzungen, Unterhaltskosten	Anzahl Bäume im Strassenraum Flächen mit Regenwasserversickerung	Dieser Grundsatz benötigt kein eigenes Konzept, er ist in den Einzelprojekten gemäss aktu-ellem Kenntnisstand umzuset-zen. Die aktuelle Entwicklung in diesem Bereich ist zu beachten und erfordert unter Umständen Weiterbildungen.
K4	Strategie	Infrastruktur	beachten gewichten	Höchstmögliche Gewichtung der Aufenthaltsqualität bei allen Gestal-tungs- und Sanierungsprojekten von Gemeindestrassen gegenüber den verkehrlichen Interessen durchsetzen.	Lokale Kompensation der klimatischen Veränderungen, hohe Aufenthaltsqualität und hohe Lebensqualität. Er-möglichen des Bewegens im Freien ohne Klimaanlage zu Fuss oder mit dem Velo. Optimierung der sowieso an-stehenden Veränderungen (Projekte, Sanierungen) unter dem Gesichtspunkt Klimawirkung. Hohe Gewichtung einer hitzeangepassten Siedlungsentwicklung gegen-über verkehrlichen Anforderungen.	Gemeinden einzeln	Sanierungsvor-haben	ab sofort laufend	Geringe Zusatzkos-ten möglich aufgrund Baumpflanzungen, Unterhaltskosten	Anzahl Bäume im Strassenraum Flächen mit Regenwasserversickerung	Dieser Grundsatz benötigt kein eigenes Konzept, er ist in den Einzelprojekten gemäss aktu-ellem Kenntnisstand umzuset-zen. Die aktuelle Entwicklung in diesem Bereich ist zu beachten und erfordert unter Umständen Weiterbildungen.
K5	Projekt	Infrastruktur	bauen	Die Gemeinden setzen sich für eine Einhausung der Koblenzerstrasse K113 ein	Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Umfeld der Umfahrung durch Lärmreduktion und Verbesserung der Luftqualität. Hitzeminderung sowie die Förderung von Fuss- und Veloverkehrs durch neue Wege und Querungsmöglichkeiten.	Gemeinden (Anstoss), Kanton (Federführung)	Sanierungsvor-haben Umfah-rungsstrasse	nicht definiert	hohe Planungs- Pro- jektierungs- und Investitionskosten	verbesserte Wohnqualität	Die Einhausung der Umfah-rungsstrasse (oder eines Teils davon) ist ein Generationsprojekt welches die örtliche Wohn- und Aufent-haltsqualität nachhaltig verbes-sern würde.

Raumplanung

Nr.	Art	Ebene	Tätigkeit	Massnahme	Zielsetzung der Massnahme	zuständig	abhängig	Zeithorizont	Kosten	Wirkungskontrolle	Erläuterungen
R1	Planung	BNO	lenken regeln	aktive Förderung des autoarmen sowie des autofreien Wohnens	Aufgrund der erkannten Problemstellung soll das autofreie und autofreie Wohnen nicht nur ermöglicht, sondern aktiv gefördert werden. Ziel ist es, weniger motorisierten Individualverkehr zu erzeugen.	Gemeinden einzeln	unabhängig	solort	im Rahmen Revision NUPLA	autofreie und autoarme Nutzungen vorhanden, erzeugter Verkehr, Modal Split	Aktiv nur über Änderungen und Regelung in der Bau- und Nutzungsordnung erreichbar, passive Möglichkeit über Bauverordnung gegeben.
R2	Planung	BNO	lenken regeln	Definition von Zielgrössen für die aktive Beschränkung der Parkplatzverteilungsmöglichkeit situationsgerecht unter den Richtwert der Vorgaben der Baugesetzgebung.	Vermeidung des Überangebots an Parkfeldern mit dem Ziel, weniger motorisierten Individualverkehr zu erzeugen. Unterstützung von zahlreichen weiteren Zielen im Bereich der Verbesserung Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Trennwirkung der Strassen.	Gemeinden einzeln	unabhängig	solort	im Rahmen Revision NUPLA	keine leer stehenden oder fremdvermieteten Parkfelder vorhanden	Es ist zwischen einer Deckelung auf den Richtwert der verbindlich erklärten Norm und einer weiteren Reduktion unter diesen Richtwert zu verhandeln. Mögliche Umsetzung siehe Plan Parkraumzonen (Anhang 1).
R3	Planung	BNO	lenken	Einführung einer Pflicht, Mobilitätsmanagementmassnahmen umsetzen zu müssen, verknüpft mit konkreten, griffigen und grundeigentumsverbindlichen Zielvorgaben	Verpflichtung der Privaten, sich bei Entwicklungen über die Mobilität der Nutzenden Gedanken zu machen. Bewusste Entwicklung des Mobilitätsverhaltens, dabei schaffen von Handlungs- und Eingriffsmöglichkeiten, damit langfristig ein Fuss- und Veloorientiertes Angebot erreicht werden kann.	Gemeinden einzeln	unabhängig	solort	im Rahmen Revision NUPLA	Fuss- und Veloverkehrsfördernde Ausstattung von privaten Liegeschäften, z. B. Veloabstellplätze qualitativ besser und besser gelegen als Autoabstellplätze	Bei Entwicklungen von neuen Nutzungen und Änderungen von bestehenden Nutzungen berücksichtigen.

Umsetzung

Obwohl der überkommunale Gesamtplan Verkehr ein Genehmigungsdatum aufweist, sind lediglich die Zielsetzungen genehmigt und somit relativ starr. Die übrigen Inhalte und dabei insbesondere die Massnahmen, sind laufend zu prüfen und wenn nötig an geänderte Verhältnisse und Bedürfnisse anzupassen. Dies bedeutet, dass im üKGV ein Konzept für den Vollzug und die Wirkungskontrolle enthalten sein muss.

Vollzugskontrolle

Im Rahmen der periodischen Legislaturplanung sind durch die Abteilungen Planung und Bau die folgenden Überprüfungen zu Handen der Gemeinderäte und des Stadtrates zu dokumentieren:

- Wurden die in der vorherigen Legislaturperiode zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen und Arbeitsschritte umgesetzt?
- Was läuft gut, wo gibt es Widerstand und Verzögerungen? Was wird unternommen, um Widerstand und Verzögerungen zu vermindern?
- Entsprechen die gesetzten Ziele nach wie vor den aktuellen Verhältnissen und Bedürfnissen? Sind Anpassungen oder Ergänzungen an den gesetzten Zielen und der Strategie erforderlich?
- Gibt es neue Entwicklungen und Mobilitätsformen, die noch nicht berücksichtigt sind aber berücksichtigt werden könnten?
- Welche Massnahmen sind für die kommende Legislatur auszuwählen und in die Budgetplanung aufzunehmen?

Die Vollzugskontrolle liegt in der Verantwortung der einzelnen Gemeinden. Ein aktiver Austausch untereinander macht aufgrund der räumlichen Zusammenhänge Sinn und hilft dabei, die Übersicht zu behalten.

Wirkungskontrolle

Die Gemeinden Döttingen, Böttstein und Klingnau überprüfen alle vier Jahre die Mobilitätsentwicklung in den drei Gemeinden. Sie prüfen dabei, ob die realisierten Massnahmen die gewünschte Wirkung zeigen. Einzelne Massnahmen des üKGV's unterstützen diese Aufgabe, in dem sie automatisch Daten zur Beurteilung generieren. Folgende Daten werden erhoben:

- Gesamtverkehrsaufkommen anhand von automatisch erhobenen Zählenden von Dauerzählstellen des Kantons und allenfalls der Gemeinden sowie aufgrund von Daten der öV-Betreiber
- Entwicklung des Motorisierungsgrades über die kantonale Statistik
- Geschwindigkeitsmessungen an kritischen Stellen, verteilt auf das Gemeindegebiet oder im Rahmen von Vorher- Nachher- Untersuchungen
- aktives Einholen von Aussagen zum Sicherheitsempfinden vor und nach Sanierungsprojekten oder anderen Veränderungen im Verkehrsraum
- stichprobenartige Erhebung der Auslastung von neuralgischen Veloparkieranlagen, periodisch oder auf Anlass
- Monitoring-Bericht zu allen Verkehrsarten und somit Beobachtung Modal-Split

Die Wirkungskontrolle zeigt den Exekutiven auf, ob die angestrebte Entwicklung erreicht werden kann. Es empfiehlt sich, nach ca. vier Jahren einen ersten Monitoring-Bericht zu erstellen (Initialaufwand) und diesen laufend fortzuschreiben. Veränderungen (im Sinne der Zielsetzung positiv oder auch negativ) werden so rasch ersichtlich.

Koordination und Entstehungsgeschichte

Analyse

Nach dem Start im Sommer 2022 wurden die Arbeiten an mehreren Sitzungen der Begleitgruppe und der Arbeitsgruppe gesteuert und beaufsichtigt. Zudem wurde der Einbezug der Bevölkerung in die Planungsarbeiten festgelegt.

Bevölkerungsworkshop

Die Bevölkerung von Döttingen, Böttstein und Klingnau hatte am 29. April 2023 die Möglichkeit, im Rahmen eines Workshops die ersten Analyseergebnisse zu erfahren und Probleme, Kernthemen und Ziele einzubringen und zu diskutieren. Die Ergebnisse dieses Workshops wurden zur Schärfung der Analyse und zur Ausarbeitung der Massnahmen verwendet.

Vorläufige Beurteilung

Die vorläufige Beurteilung erfolgte durch die Abteilung Verkehr des Kantons Aargau. Die vorläufige Beurteilung wurde den Gemeinden am 18. Juli 2024 zugestellt. Aufgrund der Hinweise wurden die nachfolgend aufgeführten Punkte inhaltlich überarbeitet. Redaktionelle Anpassungen in Teilplänen und Bericht werden nicht aufgeführt.

Vorbehalte für die Genehmigung

- Allgemeiner Hinweis bei den Zielen ergänzt, dass sämtliche ordentlichen Prozesse und Verfahren, beispielsweise bei Infrastrukturmassnahmen im Bereich von Kantonsstrassen oder zum Bau von Infrastruktur und zur Beurteilung/Bestellung des Fahrplanangebots beim öffentlichen Verkehr vorbehalten bleiben.
- Zielsetzung zur MIV-Anbindung an Umfahrung geändert
- Zielsetzung zu den FV-Querungen geändert
- Zielsetzung zur Erreichbarkeit von Baden und Brugg mit dem öV präzisiert

Teilpläne

- Teilplan MIV: Dosieranlagen entfernt, Darstellung Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen angepasst, Legendeneintrag "Erschliessungsstrassen" angepasst, Schraffur bei Kantonsstrassen überprüft
- Teilplan FV: Inhalte aus ERP Gewerbestrasse in Teilplan übertragen, Änderung der Netzlücke B in geplante Verbindung, Inhalte aus GP Grossacher in Teilplan übertragen
- Teilplan VV: aktuelle Planstände von Entwicklungsgebieten Gewerbestrasse und Grossacher in Teilplan übertragen, undefinierte Schraffur bei Ortsdurchfahrt Böttstein entfernt, Netzlücke bei Gemeindegrenze zu Leuggern beschriftet
- Belastungsplan: Verkehrszahlen aktualisiert

Bericht und Beilagen

- Einträge zum kantonalen Richtplan aktualisiert (z.B. ÖV-Drehscheibe)
- Einträge zu kantonalen Planung (z.B. GVK Zurzibiet) und kommunalen Planungen (z.B. Bahnhof Döttingen) aktualisiert.
- KNP Landstrasse Döttingen bei kommunalen Grundlagen aufgeführt
- Hinweis zum kantonalen Velonetz ergänzt, dass dieses nicht mehr ausschliesslich mit dem Fokus Schülerverkehr weiterentwickelt wird.
- Strategie: Das Umsteigen vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr als Handlungsfeld aufnehmen
- Massnahme A2: Anpassung des Titels
- Massnahme A3: Ergänzung, dass es nur um Gemeindestrassen geht
- Massnahme A8: Hinweis ergänzt, dass T30 auf Kantonsstrassen nur in begründeten Ausnahmefällen und mit Gutachten möglich ist.
- Massnahme F2: Kanton bei Zuständigkeiten aufgeführt
- Massnahme V3: Gemeinde bei Zuständigkeiten ebenfalls aufgeführt

- Massnahmen K3/K4: Präzisierung im Massnahmentext zur höchstmöglichen Aufenthaltsqualität
- Massnahme K5: Titel umformuliert, dass sich die Gemeinde für eine Einhausung einsetzt.
- Seitenzahl der Ziele im Genehmigungsblatt ergänzt
- Belastungsplan in Aufzählung der Bestandteile des KGV ergänzt
- Anhang 2: Hinweis zu neuen Kapazitäten ergänzt, die kantonale Haltung zu Dosierungsanlagen und Stauräumen wurde im Text ergänzt
- Beilagen: Die Grafik zum Parkfelderangebot wurde entfernt, da sie zur Zeit überarbeitet wird.

Mitwirkung

Der Entwurf des KGV wurde durch die Gemeinderäte und den Stadtrat zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben und den Nachbargemeinden und der Region zur Stellungnahme zugestellt. Die öffentliche Mitwirkung hat vom ... bis zum ... stattgefunden. Aufgrund der Inputs wurden seit der vorläufigen Beurteilung die folgenden Änderungen in den Teilplänen und im Bericht vorgenommen:

- ...
- ...
- ...
- ...
- ...

Genehmigung

Der KGV für die Gemeinden Döttingen, Böttstein und Klingnau wurde am ... (Döttingen), ... (Böttstein) und ... (Klingnau) durch die Gemeinderäte und den Stadtrat beschlossen. Der Versand zur Genehmigung durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt erfolgte am Der KGV wurde am ... genehmigt. Mit der Genehmigung wurden für die Gemeinden alle Inhalte, für den Kanton die Ziele (gemäss Kapitel "Ziele") behördenverbindlich. Es besteht somit eine Verpflichtung, die Inhalte umzusetzen und die Ziele zu berücksichtigen.

Beschluss und Genehmigung

Der ÜKGV Döttingen Böttstein Klingnau besteht aus dem vorliegenden Bericht mit Beilagen und den Teilplänen motorisierter Individualverkehr (MIV), Fussverkehr (FV), Veloverkehr (VV), und öffentlicher Verkehr (öV). Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das Kapitel "Ziele" auf der Seite 44 zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung (Departement BVU):
Öffentliche Mitwirkung:

18. Juli 2024
3. März 2025 bis 1. April 2025

Beschlossen durch den Gemeinderat Döttingen:

Datum:

Der Gemeindeamman:
Michael Mäder

Der Gemeindeschreiber:
Mike Burger

Beschlossen durch den Gemeinderat Böttstein:

Datum:

Der Gemeindeamman:
Patrick Gosteli

Der Gemeindeschreiber:
Manuel Gangel

Beschlossen durch den Stadtrat Klingnau:

Datum:

Der Stadtammann:
Uwe Schewe

Der Stadtschreiber:
Ueli Gantenbein

Kantonale Genehmigung:

Datum:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Der Vorsteher:
Stephan Attiger

Anhang- und Beilagenverzeichnis

Die Dokumentation besteht aus folgenden Teilen:

- 00 Erläuterungsbericht (dieser Bericht) mit Zielsetzungen inkl. Anhang
- 01 Beilagen (Materialien, Berechnungen etc.)
- 02 Teilpläne (MIV, FV, VV, ÖV, Belastungsplan)

Anhang

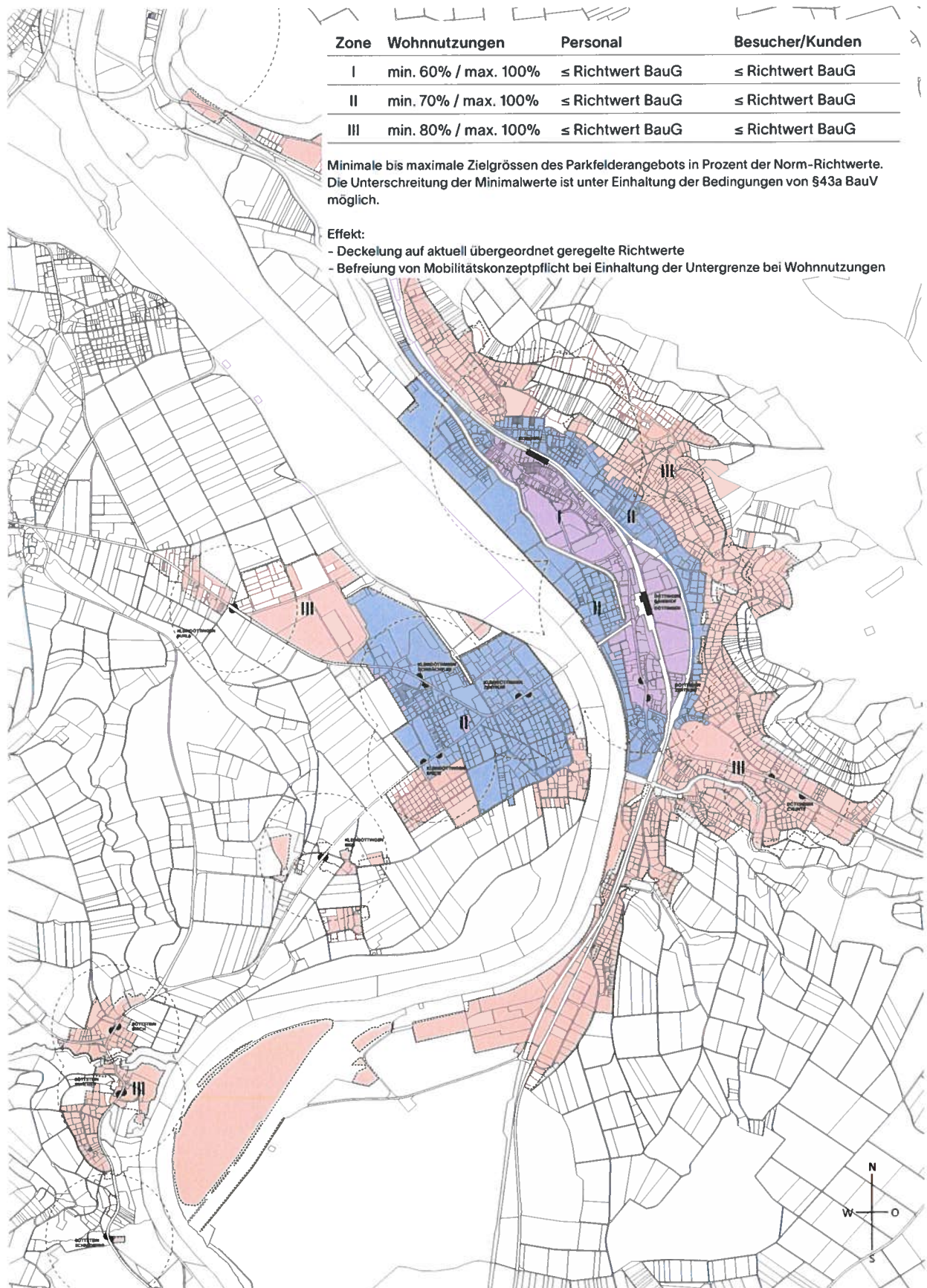
Anhang 1: Erläuterungen zu Massnahme R2 Definition von Zielgrössen für die aktive Beschränkung der Parkplatzerstellungsmöglichkeit situationsgerecht unter den Richtwert der Vorgaben der Baugesetzgebung.

Die Parkfelderstellungspflicht ist in den drei Gemeinden, abgesehen vom übergeordneten Recht (BauG, BauV), nicht speziell geregelt. Vor allem im direkten Umfeld der beiden Bahnhöfe Döttingen und Klingnau, aber auch in den Quartieren der Ebene in kurzer Fuss- und Velodistanz zu den Bahnhöfen oder den Einkaufsmöglichkeiten, bestehen gute Voraussetzungen für die Reduktion des Parkfelderangebots. Das Ziel ist es dabei, die Mobilitätsbedürfnisse mit möglichst wenig MIV abzuwickeln. Dies entspricht auch der kantonalen Strategie "mobilität AARGAU" für ländliche Zentren.

Die Deckelung der Parkfelder auf den Richtwert oder gar eine weitere Reduktion pro Gebiet muss dabei in den Bau- und Nutzungsordnungen der drei Gemeinden verankert werden. Dabei kann auch festgelegt werden, dass die Reduktion mit Mobilitätskonzepten noch zusätzlich vergrössert werden kann.

Eine mögliche Zuordnung der Siedlungsgebiete in Zonen für die Parkfeldreduktionen mit entsprechenden Zielgrössen ist nachfolgend aufgezeichnet.

Anhang 1: Mögliche Zuordnung Zonen für Parkfelderreduktion



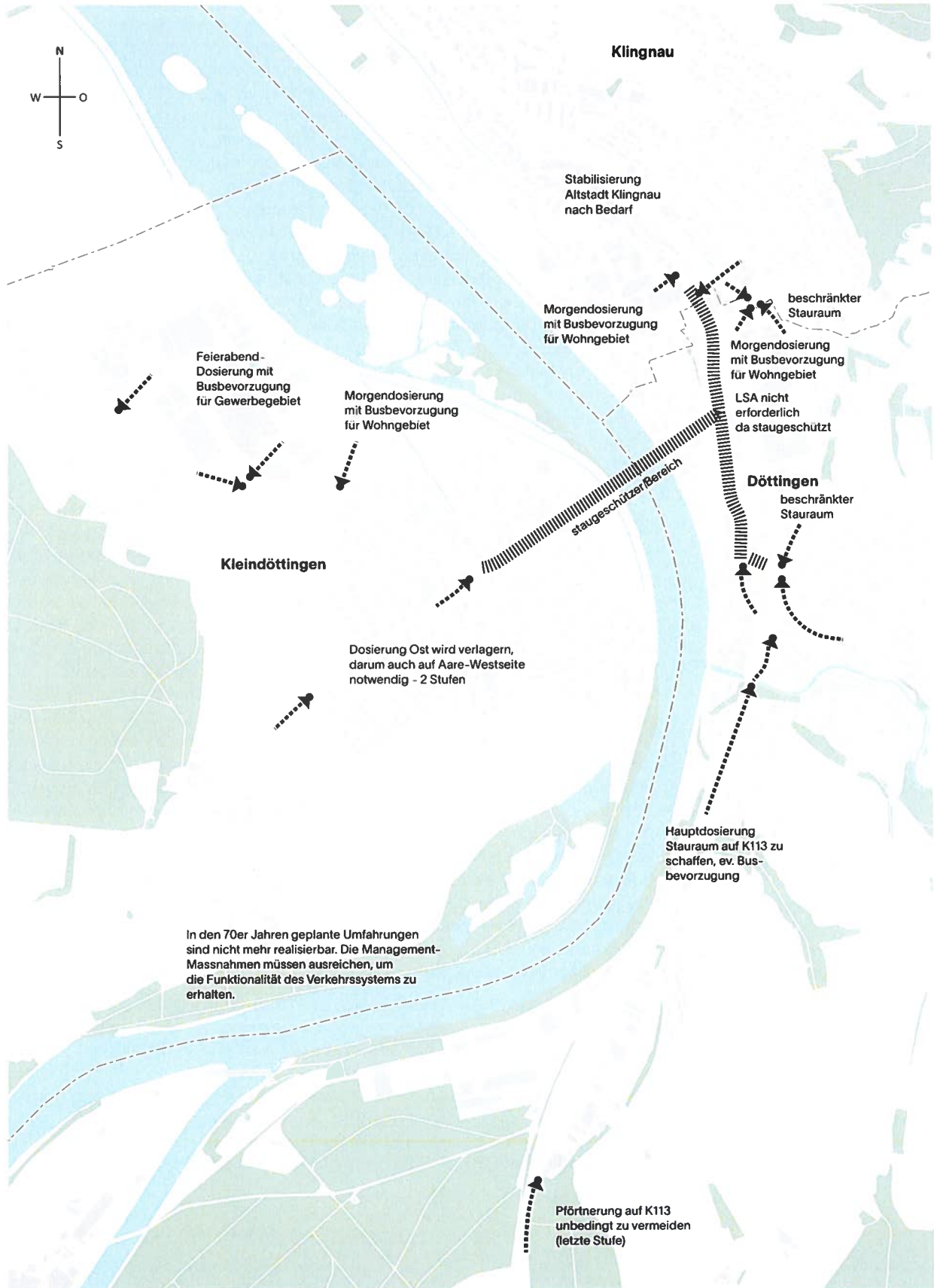
Anhang 2: Erläuterungen zu Massnahme A2 Verkehrsmanagement

Aktuell funktioniert der Verkehr noch grösstenteils. Wenn es im Verlauf der Entwicklung zu stauen beginnt, wird es mühsam. Fahrzeuglenkende beginnen damit, sich andere Wege zu suchen und der Verkehr beginnt sich zu verlagern. Die Stauzonen werden umfahren. Neue Kapazitäten können im vorliegenden Planungshorizont nicht geschaffen werden. Gemeint sind dabei nicht eine leichte Kapazitätserhöhung bei Knoten, sondern neue Infrastrukturen (beispielsweise eine Umfahrung der Zentren von Döttingen und Böttstein). Stufengerecht werden hier erste Ansätze zu einem möglichen Konzept für Verkehrslenkung und Staumanagement präsentiert.

In einer ersten Stufe des Verkehrs- und Staumanagements in der Abendspitzenstunde sollten darum überzählige Fahrzeuge, die im Zentrum Döttingen nicht mehr verarbeitet werden können, in eigens dafür geschaffenen Stauräumen entlang der K113 zurückgehalten werden. Die zentralen, sensiblen Bereiche werden somit geschützt, damit sie ihre übrigen Aufgaben (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Aufenthaltsqualität) noch wahrnehmen können. Diese Massnahme unterstützt den Effekt, dass sich Verkehr verlagert, idealerweise auf andere Verkehrsmittel, wo möglich jedoch auch auf andere Routen mit noch ausreichender Kapazität. Im Vordergrund steht die Aare-Westseite. Eine Dosierung entlang der Aare-Ostseite wird sofort Verkehr auf die Aare-Westseite verlagern. Dies führt bei weiter steigendem Verkehr zum Bedürfnis, auch die Alternativrouten zu regeln. Aufgrund der Prognose im Rahmen KGV ist es absehbar, dass die erste Stufe notwendig wird.

In einer zweiten Phase, wenn sich dafür ein Bedarf abzeichnet, wird das Verkehrsmanagement auch auf die Morgenspitze ausgeweitet. Dabei wird der Verkehr jedoch eher in den Arealen zurückgehalten, damit die sensiblen Bereiche vor zu starker Belastung geschützt sind. Sobald die Morgenspitze kritisch wird (sie hat heute noch ausreichend Reserve, da die Belastung geringer ist als am Abend), könnte es notwendig werden, auch die Zufahrt auf die Umfahrung zu regulieren. Stauräume diesbezüglich hätten aufgrund der Lage schnell Auswirkungen auf die sensiblen Bereiche. Es besteht die Gefahr, dass das Zentrum auch am Morgen zum Stauraum verkommt.

Das übergeordnete Netz hat das Interesse, die Spitzenbelastung zeitlich besser zu verteilen und die Spitzenstunden somit auszuweiten. Die Gemeinden möchten ihre sensiblen Räume vor Stau schützen. Grundsätzlich ist wenig Stauraum vorhanden. Solcher müsste mit einem Ausbau der K113 Aaretalstrasse geschaffen werden, damit der Durchgangsverkehr auf dieser höher klassierten Strasse nicht behindert wird und sie die ihr zugeteilte Funktion nach wie vor wahrnehmen kann. In den 70er Jahren geplante Umfahrungen sind aktuell nicht im kantonalen Richtplan enthalten. Eine Realisierung von Entlastungen ist im Planungszeitraum des vorliegenden KGV (ca. 15 Jahre) nicht realistisch und von kantonaler Seite auch nicht vorgesehen. Aus kantonaler Sicht ist der Verkehrsfluss auf der K113 sicherzustellen. Eine Dosierung der Stammstrecke der K113 ist nicht vorgesehen und die Dosierung der Abbiegespuren in Richtung Zentrum nur denkbar, insoweit dadurch die Geradeausbeziehungen und der öffentliche Busverkehr nicht beeinträchtigt werden.

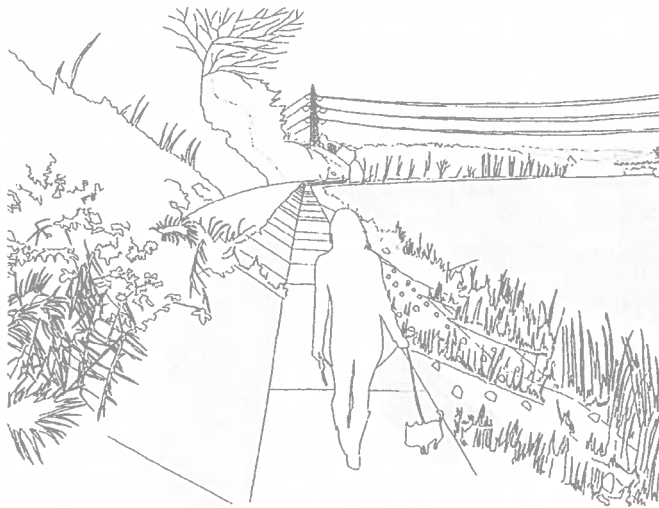


Skizze: Überlegungen zu einem möglichen Konzept Verkehrslenkung und Staumanagement. Die vorliegenden Untersuchungen sollen dabei dienen, die Problematik aufzuzeigen und das unter Massnahme A2 zu erarbeitende Konzept zu definieren.

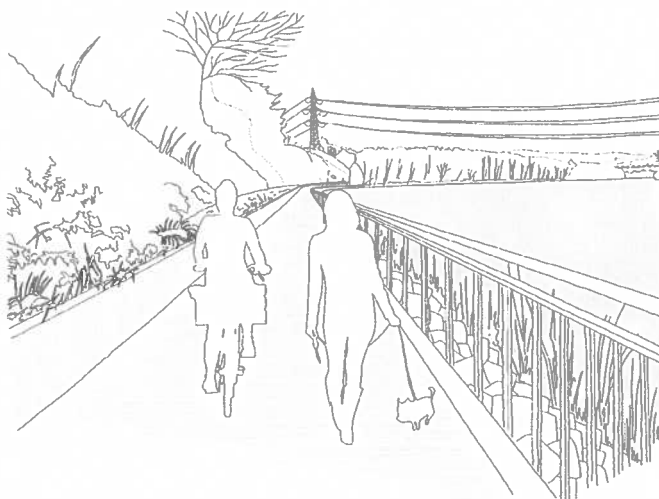
Anhang 3: Erläuterungen zu Netzlücke a Aareweg Westufer Böttstein

Der Plattenweg entlang der Aare, auf der Parzelle der NOK, dem Hochwasser ausgesetzt, nicht verkehrssicher, im Gewässerabstand und so weiter, ist aktuell aufgrund seiner Eigenschaften und dem Gefahrenpotenzial nicht als offizieller Verkehrsweg zu verwenden. Dass es sich um eine Wunschlinie sondergleichen handelt, ob für Freizeitverkehr oder für regionalen Veloverkehr, ist aufgrund der Topografie der Alternativen nicht von der Hand zu weisen.

Ein verkehrssicherer und funktionaler Ausbau hat verschiedene Hürden, ist aber nicht unmöglich. Eine Erhöhung der Wegfläche um ca. 1-1.5m (Hochwasser), eine Verbreiterung im Rahmen der bereits mit den vorhandenen Betonplatten verbauten Fläche (Landverbrauch) und eine hochwasserbeständige Absturzsicherung muss realisierbar sein. Der Gewinn für den regionalen Veloverkehr, diese Verbindung entlang der Aare-Westseite ohne den topografisch einschneidenden Umweg über den Schmidberg fahren zu müssen, wäre extrem.



Aktueller Plattenweg: Generalisierung des Bestands. Der vorhandene Plattenweg ist nicht als Fussweg ausgebaut. Bei Hochwasser wird er überflutet und es besteht eine Absturzgefahr in den Prallhang der Aare.



Möglicher Rad- Gehweg: Ausbau des Weges mit einer genügenden Breite als Radweg. Gegenüber dem Wasserspiegel der Aare etwas erhöht, um die Häufigkeit der Hochwassersperre signifikant zu verringern (aber nicht vollständig auszuschliessen). Es ist möglich, den Weg ohne zusätzliche Belegung von Waldfläche zu erstellen.

Ein entsprechendes Projekt hätte viele Beteiligte und zahlreiche damit verknüpfte Anforderungen. Beispielsweise müssten sicherlich Massnahmen geprüft werden, das heute verbaute Ufer zu renaturieren.

Anhang 4: Erläuterungen zur Massnahme O2 Erstellung eines Konzepts zur Erschliessung der noch nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete. Die Gewerbegebiete Zelgli in Klingnau und Vorhard in Döttingen sind nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Trotz aktuellen Entwicklungen ist festzuhalten, dass ein beträchtliches Beschäftigtenwachstum mit einem öV-Anteil von 30-50% notwendig wäre, damit die üblichen Zielwerte bei den Fahrgastzahlen erreicht werden könnten.

Im Rahmen der üKGV-Erarbeitung wurden grob verschiedene Varianten skizziert, um die beiden Gebiete mit öffentlichen Bussen zu erschliessen. Ein gewisses Potenzial besteht bei der Verlängerung der Postautolinie 376 in den Hauptverkehrszeiten. Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

- Eine neue Buslinie ins Gebiet "Vorhard" müsste in jedem Fall von der Gemeinde als dreijähriger Versuchsbetrieb initiiert und finanziert werden. Aufgrund des geringen Potenzials ist eine Mitfinanzierung des Kantons unwahrscheinlich.
- Die Nutzung von Standzeit für eine Linienerweiterung kommt nur bei der Linie 376 in Frage. Eine neue Verbindung ins Gewerbegebiet muss am Bahnhof Döttingen Anschlüsse an die Bahn anbieten. Damit wird jedoch die Umlaufzeit sehr knapp. Die Umsetzbarkeit müsste mit Postauto detailliert geprüft werden.
- Eine neue Busverbindung benötigt auch eine Haltestelle im Gewerbegebiet. Für eine Haltestelle an der Kantonsstrasse dürften Machbarkeit und Finanzierung schwierig werden. Für neue Haltestellen an Gemeindestrassen müsste die Gemeinde die entsprechenden Investitionen tätigen.