

KGV Unterkulm

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Unterkulm



Genehmigungsexemplar

Zürich, 9. Januar 2014

466.205

Vom Gemeinderat beschlossen am 14.10.2013

Vom Kanton genehmigt am 06.02.2014

KGV Unterkulm

Genehmigungsexemplar

9. Januar 2014

K:\Projekte seg\466.205_Unterkulm_KGV\3_Ber\140109_Genehmigungsexemplar\140109_Genehmigungsexemplar_KGV_Unterkulm.doc

Auftraggeber

Bauverwaltung Region Kulm

Bauverwalter Reto Müller

Hauptstrasse 22

CH – 5726 Unterkulm

Tel 062 776 41 65

Fax 062 776 03 41

bauverwaltung@unterkulm.ch

Gemeindekanzlei Unterkulm

Gemeindeschreiber Beat Baumann

Hauptstrasse 22

CH – 5726 Unterkulm

Tel 062 768 82 40

Fax 062 768 82 42

beat.baumann@unterkulm.ch

Bearbeitung

mrs partner ag

Simon Seger, Sidonia Codina

Birmensdorferstrasse 55

CH – 8004 Zürich

Tel 044 245 46 00

Fax 044 245 46 05

simon.seger@mrspartner.ch

Tel. direkt 044 245 46 16

<http://www.mrspartner.ch>

Inhalt

1. Der Kommunale Gesamtplan Verkehr	1
1.1. Anlass für den KGV	1
1.2. KGV in Unterkulm und Organisation	1
1.3. Ablauf und Aufbau	2
2. Randbedingungen	4
2.1. Übergeordnete Zielsetzungen.....	4
2.1.1. Planungsbericht «mobilitätAARGAU»	4
2.1.2. Planungsbericht: «raumentwicklungAARGAU»	5
2.2. Übergeordnete Planungen	5
2.2.1. Kantonaler Richtplan.....	6
2.2.2. Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013	7
2.3. Planungen in Arbeit	7
3. Analyse	8
3.1. Grundlagen.....	8
3.1.1. Bevölkerungsentwicklung	8
3.1.2. Pendlerstatistik.....	8
3.1.3. Verkehrserzeugung der unüberbauten Bauzonen	9
3.1.4. Unfallstatistik	10
3.1.5. Übergeordnetes Verkehrsnetz, Lärm- und Verkehrsbelastung	12
3.1.6. Verkehrsnetz Fussverkehr.....	14
3.1.7. Verkehrsnetz Radverkehr	14
3.1.8. Verkehrsnetz öffentlicher Verkehr.....	15
3.1.9. Verkehrsnetz motorisierter Individualverkehr.....	15
3.2. Mobilitätsmanagement	17
3.2.1. Was ist Mobilitätsmanagement?	17
3.2.2. Mobilitätsmanagement in Unterkulm.....	17
3.3. Analysepläne.....	18
3.3.1. Pendlerstatistik.....	19
3.3.2. Baulandreserven und Fahrtenpotenziale.....	20
3.3.3. Unfallstatistik 2007-2011.....	21
3.3.4. Unfallstatistik Bahn 1993-2012.....	22
3.3.5. Fussverkehr.....	23
3.3.6. Radverkehr	24
3.3.7. Öffentlicher Verkehr	25
3.3.8. Motorisierter Individualverkehr.....	26
4. Mobilitätsplan mit Zielsetzungen	27
5. Massnahmenbereich / Handlungsfelder	28

5.1. Handlungsfeld A „Gestaltung und Betrieb von Strassen“	28
5.2. Handlungsfeld B „Verkehr und Nutzung“	34
5.3. Handlungsfeld C „Fuss- und Radverkehr“	38
5.4. Handlungsfeld D „Öffentlicher Verkehr“	44
5.5. Handlungsfeld E „Mobilitätsmanagement“	47
6. Umsetzung und Controlling	49
6.1. Organisation	49
6.2. Prioritäten	49
6.3. Kontrolle des Vollzugs.....	49
7. Anhang	51
7.1. Übersicht Mängel, Potenziale und Werte.....	52
7.2. Kapazitätsberechnung Fahrtenpotenziale	53
7.3. Grundlagenplan Schulwege	54
7.4. Massnahmenbeispiele Mobilitätsmanagement	55
7.4.1. Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern	55
7.4.2. Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung.....	56
7.5. Öffentliche Mitwirkung	58
7.6. Genehmigungsblatt.....	58

1. Der Kommunale Gesamtplan Verkehr

1.1. Anlass für den KGV

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

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

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

Der KGV muss vom Kanton genehmigt werden und ist behördenverbindlich.

1.2. KGV in Unterkulm und Organisation

Die Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse) mit einer täglichen Verkehrsbelastung von über 11'000 Fahrzeugen (Stand 2008) und die Wynental-Suhrentalbahn (WSB) prägen das Ortsbild von Unterkulm. Im Rahmen der Eigentrassierung der WSB sollen bis 2014 die Bahnübergänge gesichert werden. Was dies für die örtliche Erreichbarkeit der lokalen Infrastrukturen heissen kann, zeigt sich heute an der Haltestelle Unterkulm Nord, die von der Hauptstrassenseite nur über Umwege erreicht werden kann sowie eine starke Trennwirkung im Ortsgefüge darstellt.

Aus siedlungsplanerischer Sicht bestehen verschiedene Entwicklungsabsichten und Vorhaben, welche direkte Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in der Gemeinde haben:

- Umnutzung KWC-Industrieareal zwischen Hauptstrasse und Wynastrasse an der Bahnhaltestelle Unterkulm Nord (Wohnpark entlang Wyna, Mischnutzungen entlang Bahn, Idee Grossverteiler)
- Umnutzung KWC-Parkierungsfläche im Bereich Binzhaldenstrasse / Grünauweg / Wynastrasse
- Erschliessungsplanungen für diverse Neubaugebiete
- Revision der Nutzungsplanung (Bauzonenplan) in 2-3 Jahren.

Im Bereich der Verkehrsplanung stehen folgende Projekte und Anliegen im Raum:

- Vorhaben Eigentrassierung Wynental-Suhrentalbahn (WSB) mit Sicherung der Bahnübergänge entlang der Ortsdurchfahrt (bis 2014)
- Projekt Umgestaltung / Neuorganisation Knoten Böhler
- Anliegen zur Aufwertung und Gestaltung von Strassenräumen
- Verbesserung Erreichbarkeit Bahnhofstestelle Unterkulm Nord (Problem Querung Eisenbahntrasse)
- Verbesserung Radwegverbindung zwischen Unter- und Oberkulm

Die Gemeinde Unterkulm hat sich entschieden, einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu erarbeiten, um das Verkehrsaufkommen mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung abzustimmen.

Die Gemeinde nimmt oben genannte Verkehrs- und Infrastrukturprojekte als Anlass, um die Qualität des Strassenraumes aufzuwerten und die Erreichbarkeit der lokalen Infrastruktur zu sichern, respektive zu verbessern. Entwicklungen in Umnutzungsarealen und Flächenreserven sollen aktiv begleitet und gesteuert werden, um die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu koordinieren.

Die Arbeit wird von einer Projektgruppe begleitet, der folgende Mitglieder angehören:

- Herr Roger Müller, Gemeindeammann Unterkulm
- Herr Beat Baumann, Gemeindeschreiber Unterkulm
- Herr Reto Müller, Bauverwalter Unterkulm

1.3. Ablauf und Aufbau

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

Es können ein planerischer und ein operativer Teil unterschieden werden.

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

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

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

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

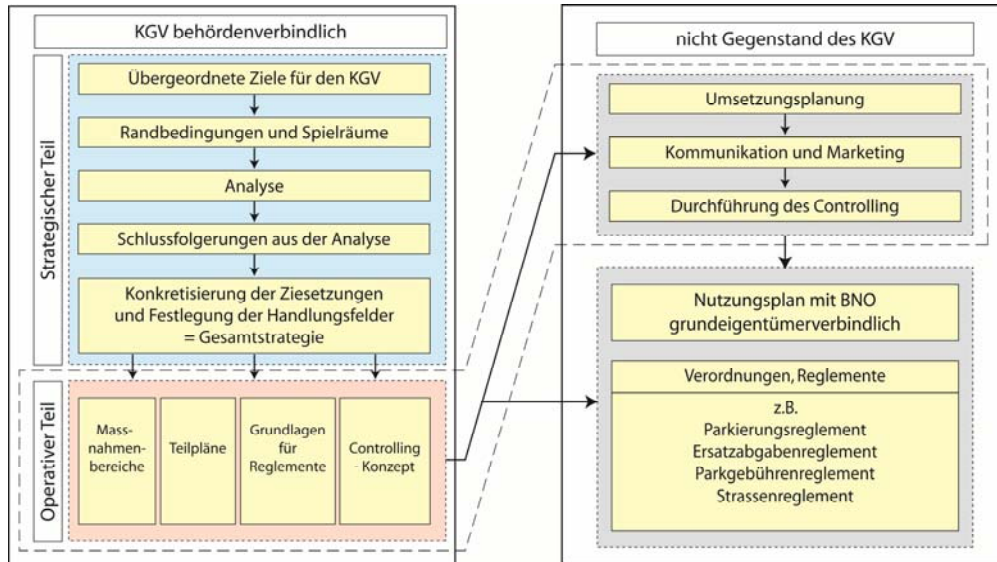


Abbildung 1: Grundsätzlicher Ablauf eines KGV und dessen Verhältnis zur Umsetzung und zur Nutzungsplanung

2. Randbedingungen

2.1. Übergeordnete Zielsetzungen

Als Randbedingungen für den kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV sind gesetzliche Festlegungen von Bund und Kanton zu berücksichtigen.

Die nachfolgend aufgelisteten Ziele stammen aus den kantonalen Planungsberichten, welche die übergeordneten Zielsetzungen des Bundes berücksichtigen.

2.1.1. Planungsbericht «mobilitätAARGAU»

Die Gesamtverkehrsstrategie «mobilitätAARGAU» richtet den Fokus auf drei Hauptausrichtungen:

- Erstens muss eine konsequente Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Spannungsfeld von Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft angestrebt werden.
- Zweitens sind die verschiedenen Verkehrsträger im Sinne der kombinierten Mobilität optimal miteinander zu vernetzen.
- Drittens ist der Verkehr mit modernen Technologien zu steuern und die Verkehrsnachfrage zu lenken.

Die Hauptausrichtungen werden im Planungsbericht durch Strategien ergänzt. Folgende Strategien stehen für die Gemeinde Unterkulm aufgrund ihrem Standort und der Struktur des Wynental im Vordergrund:

3.3 Strategie Koordination mit Siedlungs- und Raumentwicklung: Die Verkehrsplanung orientiert sich an den Zielen der Siedlungs- und Raumentwicklung. Die verkehrsrelevante Siedlungsentwicklung wird primär auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem öffentlichen Verkehr und mit ausreichender Strassenkapazität erschlossen sind oder werden können.

3.5 Strategie Strassenraumgestaltung: Der Strassenraum an Kantonsstrassen wird aufgewertet mit dem Ziel, die Strategie Siedlungen trotz Verkehrsbelastung als attraktive Orte bei optimierter Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Dazu dienen Betriebs- und Gestaltungskonzepte.

3.6 Strategie Motorisierter Individualverkehr: Durch Kosten/Nutzen-Kriterien werden Massnahmen optimiert, welche eine Strategie Verflüssigung des Strassenverkehrs anstreben. Die bestmögliche Ausnutzung der bestehenden Strasseninfrastrukturanlagen mittels Verkehrsmanagement (z.B. Telematik) wird durch gezielte bauliche Massnahmen ergänzt.

3.8 Strategie Öffentlicher Verkehr: Der öffentliche Verkehr wird attraktiv und konkurrenzfähig ausgestaltet. Das Angebot wird nachfrageorientiert und nach wirtschaftlichen Aspekten weiterentwickelt und konsolidiert. Der Regionalverkehr auf der Schiene hat hohe Priorität und darf nicht verdrängt werden.

3.9 Strategie Langsamverkehr: Der Langsamverkehr wird kantonsweit weiterentwickelt. Die Vorteile des Langsamverkehrs auf kurzen Distanzen und in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln werden genutzt.

3.10 Strategie Kombinierte Mobilität: Die einzelnen Verkehrsträger werden zur optimalen Nutzung ihrer Vorteile kantonsweit vernetzt. Das Angebot der kombinierten Mobilität Strasse-Bahn wird durch bauliche und betriebliche Massnahmen ausgeweitet.

3.11 Strategie Sicherheit: Der Kanton Aargau erhöht die integrale Sicherheit des Strassenraums. Die Sicherheit für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs wird insbesondere an Haltestellen und im Fahrgastraum verbessert.

3.13 Strategie Mobilitätsmanagement: Durch die Umsetzung eines Mobilitätsmanagement – Programms fördert die Gemeinde ein nachhaltiges Verkehrsverhalten bei Verkehrserzeugern und bei der Bevölkerung als Ergänzung zu den geplanten Ausbauvorhaben beim Verkehrsangebot.

2.1.2. Planungsbericht: «raumentwicklungAARGAU»

Im Planungsbericht «raumentwicklungAARGAU» wird das Wynental einer ländlichen Entwicklungsachse und die Gemeinde Unterkulm als ländliches Zentrum zugeordnet. Ländliche Entwicklungsachsen sollen wirtschaftlich aufgewertet, Stärken und Potenziale des ländlichen Raums identifiziert und in Wert gesetzt werden.

*Die **ländlichen Entwicklungsachsen** verbinden den ländlichen Raum mit den Zentren und Agglomerationen. Die Siedlungsentwicklung wird an gut erreichbaren Standorten, namentlich im Talbereich entlang von Bahnachsen, gefördert. Das Potenzial des öffentlichen Verkehrs wird durch den kombinierten Verkehr und die Anbindung an die Zentren und Agglomerationen genutzt. Die ländlichen Zentren sind Stützpunkte der Versorgung und der regionalen Wirtschaft.*

Folgende Strategien sind für die Gemeinde Unterkulm relevant:

A.1.1 Für die räumliche Umsetzung werden urbane Entwicklungsräume sowie ländliche Entwicklungsachsen und -räume bezeichnet. Diese werden gut miteinander vernetzt.

A.2.2 Die ländlichen Regionen sollen sowohl ihre Bedeutung als Wohnstandorte erhalten als auch ihre regionalen Arbeitsplatzstandorte weiterentwickeln. Sie richten ihre wirtschaftliche und räumliche Entwicklung auf ihr eigenes Potenzial aus.

A.2.3 In den Agglomerationen werden der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert. Im ländlichen Raum wird ein Basisangebot des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsangebot: Stand 2007) gesichert und die kombinierte Mobilität mit guten Verbindungen zu den Agglomerationen gefördert.

A.4.3 Die öffentlichen Räume, Strassen, Plätze und Freiräume werden aufgewertet.

2.2. Übergeordnete Planungen

Nachfolgend sind Ausschnitte von kantonalen Planungen mit direktem Bezug auf das Verkehrsgeschehen in Unterkulm wiedergegeben.

2.2.1. Kantonaler Richtplan

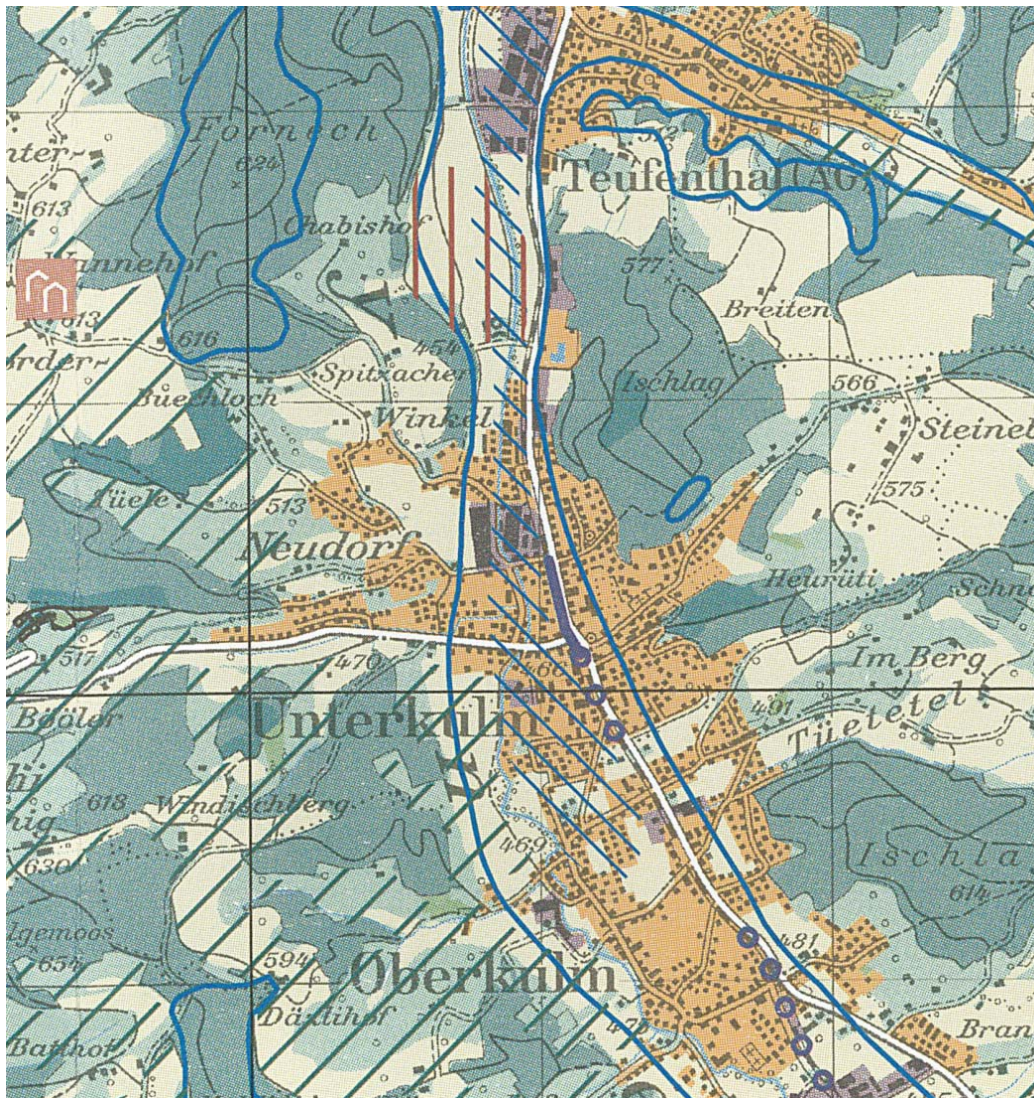


Abbildung 2: Ausschnitt Gesamtkarte Kantonaler Richtplan 2011¹

Im Kapitel Regionalzugsverkehr (M3.3) ist die Bahnlinie Menziken-Aarau den Planungsvorgaben „Entwicklung für Bahnlinien entlang nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen“ zugeteilt. Für zukünftige Angebotskonzepte gilt daher die strategische Stossrichtung „durchgehender Viertelstundentakt“. Durch Infrastrukturerweiterungen sollen die Streckenkapazitäten für die Weiterentwicklung des Regionalzugsverkehrs sichergestellt werden. Als kantonale Eisenbahnvorhaben sind das Projekt „Eigentrasseierung Unterkulm Mitte“ (violette Linie in obiger Karte) als Zwischenergebnis und das Projekt „Eigentrasseierung Unterkulm Süd“ (violette Kreise in obiger Karte) als Vororientierung (Projektidee) eingetragen.

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

2.2.2. Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013²

Angebotsentwicklung WSB im Wynental (Kap. 3.9.6):

- | | |
|---------------------------|---|
| Istzustand | - 15-Min.-Takt Montag bis Samstag bis 20.00 Uhr
- 30-Min.-Takt Montag bis Samstag ab 20.00 Uhr und an Sonntagen. Zu diesen Zeiten sind die Umsteigezeiten von/nach Bern bzw. Brugg–Baden unattraktiv. Auch die Durchbindungen zwischen dem Wynen- und Suhrental funktionieren dann nur mit Standzeiten von mehr als 20 Minuten. |
| Mittelfristig (2017-2023) | - Nachfrageentwicklung durch längere Züge abdecken
- 15-Min.-Takt am Abend und an Sonntagen zu gewissen Zeiten für Ausflugsverkehr (bessere Anschlüsse in Aarau) |
| Langfristig | - Durchgehender 15-Min.-Takt täglich bis 24.00 Uhr Aarau–Menziken
- Zusatzzüge in Spitzenzeiten im Kernbereich Gontenschwil–Aarau
- Untersucht wurde eine mögliche Einführung von beschleunigten RE-Zügen zwischen Menziken und Aarau. Zusätzlich zum 15-Min.-Takt würde dies mittelfristig ein Überangebot darstellen. Der gleichzeitige Abbau des 15-Min.-Takts zugunsten der schnellen Züge würde einen Angebotsabbau für die Haltestellen ohne RE-Halt bedeuten. Daher sind die beschleunigten RE-Züge erst in der möglichen Entwicklung S-Bahn 2040 dargestellt. |

Infrastrukturentwicklung WSB in Unterkulm (Kap. 3.9.6):

- | | |
|---------------------------|---|
| Laufende Massnahmen | - Sanieren Bahnübergänge |
| Mittelfristig (2017-2023) | - Kreuzungsstationen und Haltestellen für 120 m lange Züge ausbauen (Fahrt mit 3-teiligen Zügen ermöglichen. Heute 2-teilige Züge mit 80 m)
- Eigentrossierung Unterkulm Zentrum |

2.3. Planungen in Arbeit

- Entwicklungsplanung und Zonenplanänderung KWC-Areal
- Eigentrossierung der Wynental-Suhrentalbahn (WSB)
- Projekt Umgestaltung / Neuorganisation Knoten Böhler
- Parkierungskonzept „Gemeinsam“

² Quelle: www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/oeffentlicher_verkehr/angebot/angebot_1.jsp

3. Analyse

3.1. Grundlagen

Die Analyse gibt einen Überblick über das vorhandene Angebot, das heutige Mobilitätsverhalten und den bestehenden Gestaltungscharakter. Die meisten Informationen befinden sich in den Plänen. Die Grundlagen und Überlagerung der Nutzungsansprüche werden im Plan „Mängel, Potenziale und Werte“ dargestellt.

3.1.1. Bevölkerungsentwicklung

Die Abbildung 2 zeigt die demographische Entwicklung in der Gemeinde Unterkulm zwischen 1993-2011. Die Gesamtbevölkerungszahl unterliegt leichten Schwankungen, bleibt aber relativ konstant bei etwas weniger als 3000 EinwohnerInnen. Ende 2011 lebten 2865 Personen in Unterkulm.

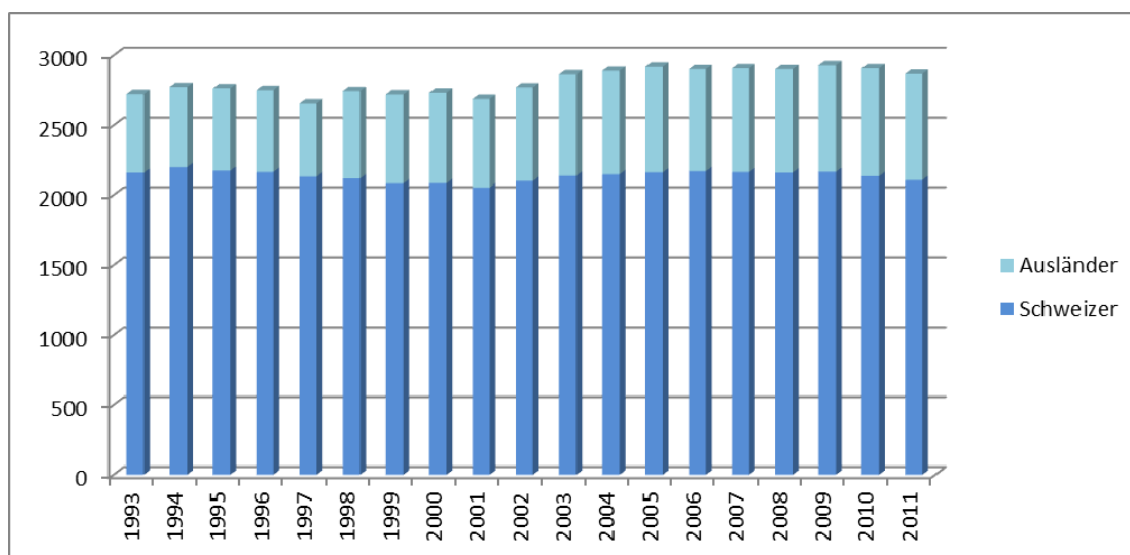


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung Unterkulm (www.unterkulm.ch/documents/Einwohnerstatistik.pdf)

3.1.2. Pendlerstatistik

(Analyseplan siehe Seite 19)

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

Im Jahr 2000 zählte Unterkulm 1084 Wegpendler gegenüber 864 Zupendler. Man kann von einem leichten Wegpendlerüberschuss sprechen. Unterkulm generiert demzufolge einige Arbeitsplätze, unterhält aber auch eine wichtige Beziehung zu den umliegenden grösseren regionalen Zentren wie Aarau oder Reinach.

Bei einem Blick auf die einzelnen Relationen lassen sich Aarau und Reinach als Hauptstromrichtungen erkennen. Aarau ist mit 740 Weg- bzw. 406 Zupendler die eindeutig stärkste Stromrichtung. Schöftland ist eher eine untergeordnete Relation für Unterkulm.

Beim Binnenpendlerverkehr beträgt der Anteil des Langsamverkehrs 80%, was auf der Kleinräumigkeit der Gemeinde Unterkulm basiert und somit die zurückzulegenden Wegstrecken in relativ geringer Distanz liegen.

Dank der guten Strassenbahnanbindung ist der öV-Anteil auf den Hauptstromrichtungen Aarau und Reinach ansprechend. In allen Relationen, bis auf den Binnenpendlerverkehr, dominiert der MIV-Anteil.

3.1.3. Verkehrserzeugung der unüberbauten Bauzonen

(Analyseplan siehe Seite 20, Berechnungstabelle im Anhang Seite 53)

Die Gemeinde Unterkulm zählt heute rund 3000 Einwohner und hat sich vom einstigen Bauernhof zu einer Gemeinde mit Zentrumsfunktion entwickelt. Durch das umfassende Bildungsangebot gilt Unterkulm als regionaler Schulstandort. Aus diesem Grund lassen sich viele Familien vor der Einschulung ihrer Kinder in Unterkulm nieder.

Gemäss Kapazitätsberechnung verfügt die Gemeinde über beachtliche Baulandlandreserven. Bei den noch nicht überbauten Wohnzonen handelt es sich grösstenteils um Einfamilienhausparzellen (W2 mit AZ von 0.35).

In einer Kapazitätsberechnung wurden die zu erwartenden Verkehrszunahmen auf dem Strassennetz aufgrund des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachses durch einen Vollausbau der Bauzonen abgeschätzt. Die wichtigsten ungenutzten Bauzonen ergeben gesamthaft ein Potenzial von rund 900 bis 1000 zusätzlichen Einwohnern und ungefähr 200 bis 250 neuen Arbeitsplätzen. Bei einem Vollausbau würden die Baulandreserven in der Gemeinde ca. 4500 bis 5000 zusätzliche Fahrten auslösen. Das Industriegebiet Feldmatte wurde bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt.

Summiert auf einzelne Strassenabschnitte resultieren folgende Belastungsveränderungen:

Binzhaldenstrasse	+ 600 Fahrten pro Tag (ohne Potenzial KWC-Areal)
Winkelstrasse	+ 300 Fahrten pro Tag (ohne Potenzial KWC-Areal)
Juchstrasse	+ 150 Fahrten pro Tag
Gerbergasse	+ 300 Fahrten pro Tag

Das KWC Areal löst mit den angenommenem Nutzungsmix über 3'200 zusätzliche neue Fahrten pro Tag aus. Diese Abschätzung zeigt, dass dieses Vorhaben in Bezug auf die mögliche Verkehrserzeugung weitaus das grösste ist in der Gemeinde. Die Analyse zeigt die Wichtigkeit einer verträglichen Nutzungsdefinition und sorgfältigen Erschliessungslösung des KWC-Areals für die Gemeinde.

3.1.4. Unfallstatistik

Auswertung alle Unfälle 2007-2011

(Analyseplan Unfälle 2007-2011 siehe Seite 21)

Gleich vorwegzunehmen ist, dass die im Analyseplan markierten drei Abschnitte mit Unfalhhäufungen im kantonalen Vergleich keine Unfallschwerpunkte sind. Das Unfallgeschehen in Unterkulm konzentriert sich einerseits auf das Siedlungszentrum entlang der Hauptachse, andererseits lässt sich eine Unfalanhäufung auf der Böhlerstrasse am westlichen Siedlungsrand beobachten.

Ein Hotspot liegt im Bereich Unterkulm Nord. In diesem Bereich ist die Strasse einseitig abgetrennt durch das nicht begehbbare Bahntrasse. Intuitiv wird mit weniger Konflikten gerechnet, was zu schnellerem Fahren und reduzierter Aufmerksamkeit führen kann. Schwerverletzte gab es in diesem Bereich 2007-2011 bei einem Fussgängerunfall und einer Frontalkollision.



Abbildung 4: Hauptstrassenabschnitt Bereich Unterkulm Nord: Die seitliche Abtrennung verleitet zu schnellerem Fahren mit reduzierter Aufmerksamkeit

Ein zweiter Bereich mit Unfalhhäufung wurde beim Böhlerknoten identifiziert. Dieser Knoten ist allerdings auch der Brennpunkt des Verkehrsgeschehens in Unterkulm. Hier findet die grösste Anzahl an Abbiegevorgängen sowie Strassen- und Bahnquerungen aller Verkehrsteilnehmer statt. An diesem Knoten wurden 2007-2011 drei Unfälle mit Schwerverletzten registriert (1 Überholunfall, 1 Einbiegeunfall und 1 Fussgängerunfall).

Auf der Böhlerstrasse ausserhalb der Siedlungsgrenze dominieren Schleuder- oder Selbstunfälle eindeutig als Unfallursache. Dies liegt einerseits sicherlich am kurvigen Strassenverlauf über die Passstrasse ins Suhrental, andererseits aber auch daran, dass viele Autofahrer, besonders bei nassen oder winterlichen Strassenbedingungen, die Unfallgefahr unterschätzen. Proportional zum Verkehrsaufkommen ist die Unfallgefahr auf der Böhlerpassstrasse grösser als auf der Hauptstrasse. 2007-2011 gab es einen Unfall mit Schwerverletzten bei einer Frontalkollision.

Auswertung Unfälle mit Bahnbeteiligung 1993-2012

(Analyseplan Unfälle mit Bahnbeteiligung 1993-2012 siehe Seite 22)

Ausgangslage:

Im Zentrum von Unterkulm verkehrt die Bahn aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Strassenraum. Im Bereich vom Birkenweg über den Böhlerknoten bis zur Gemeindegrenze nach Oberkulm verkehrt die Bahn daher im Strassenbahnbetrieb. Die Bahn muss die Geschwindigkeit so wählen, dass auf Sichtdistanz angehalten werden kann. Höchstens darf sie mit 40 km/h verkehren. Für die anderen Verkehrsteilnehmenden ist es in diesem Bereich zulässig, die Schienen im Strassenraum zu überfahren, resp. zu überschreiten. An der Haltestelle Unterkulm Zentrum bedeutet dies, dass der Perron auch über die Gleise direkt erreicht werden kann. Es stellt sich nun die Frage ob das Regime Strassenbahnbetrieb in Unterkulm gefährlicher ist als eine getrennte Verkehrsführung.

Auswertung:

In den vergangenen 20 Jahren (1993-2012) gab es bei Unfällen mit Bahnbeteiligung im Bereich mit Strassenbahnbetrieb zwei Unfälle mit Schwerverletzten und keine Unfälle mit Toten. Bei einem Unfall war ein Fussgänger betroffen, keine Bahnunfälle wurden mit Velofahrenden registriert. Im gleichen Zeitraum ereigneten sich in Oberkulm im Bereich Kreuzbündtenstrasse bis Unterfeldstrasse (Bereich Haltestelle Oberkulm Post) drei Unfälle mit Schwerverletzten und zwei Unfälle mit Toten. Bei einem Unfall war ein Fussgänger und bei zwei Unfällen Velofahrende betroffen. In Teufenthal am Knoten Schmittengasse ereigneten sich ein Bahnunfall mit einem getöteten Fussgänger und ein Unfall mit einem leichtverletzten Velofahrer.

Gesamthaft kann festgestellt werden, dass der Bahnbetrieb im Abschnitt mit Strassenbahnregime in Unterkulm nicht gefährlicher war als in einem gleich langen Abschnitt ohne Strassenbahnbetrieb um die Haltestelle Oberkulm Post. Aufgrund der tieferen Geschwindigkeit der Bahn ereigneten sich im Strassenbahnbereich auch weniger Unfälle mit schweren Unfallfolgen (Schwerverletzte oder Tote). Proportional zum Verkehrsaufkommen ist die Gefahr, am Böhlerknoten von einem Bahnunfall betroffen zu sein deutlich kleiner als bei einer Bahnquerung auf der Kreuzbündtenstrasse (mehr Unfälle mit schlimmen Unfallfolgen) oder auf der Neudorfstrasse (höhere Unfallzahlen) in Oberkulm.

An Bahnübergängen, die mit Schranken gesichert sind, wurden nur sehr wenige Unfälle mit Bahnbeteiligung registriert. Dies ist auch im Bereich Haltestelle Unterkulm Nord der Fall, wo die Bahntrasse mit Zäunen abgetrennt ist und keine Bahnquerungen zulässig sind. Dagegen ist in diesem Bereich das Verkehrsgeschehen auf der Hauptstrasse gefährlicher (siehe Abbildung 4 Seite 10).

Gemessen an den Gesamt-Unfallzahlen geschehen nur sehr wenige Unfälle mit Bahnbeteiligung. 2007-2011 registrierte die Polizei von 53 Unfällen 3 mit Bahnbeteiligung. Nur bei jedem 18. Unfall in Unterkulm war die Bahn beteiligt und dabei gab es in den vergangenen 5 Jahren weder Verletzte noch Tote.

Fazit:

Aufgrund dieser Fakten kann vermutet werden, dass nur mit einer konsequenten Eigentrossierung (nur noch Bahnquerungen mit Schranken) der heute schon sichere Bahnbetrieb noch sicherer wird. Die Unfallgefahr entlang der parallel verlaufenden Hauptstrasse würde jedoch unverhältnismässig steigen. Ein einseitig abgetrennter Strassenraum verleitet die Strassenbenutzer zu schnellerem Fahren und reduzierter Aufmerksamkeit.

3.1.5. Übergeordnetes Verkehrsnetz, Lärm- und Verkehrsbelastung

Abbildung 5 auf Seite 13 zeigt die durchschnittlich täglichen Verkehrsbelastungen in der näheren Umgebung von Unterkulm. Zur Analyse der Verkehrsbelastung in Unterkulm liegen Daten an drei relevanten Zählstellen aus den Jahren 2007 sowie 2008 vor.

Unterkulm wird durch die Hauptachse Aarau-Reinach in zwei Teile unterteilt. Im Jahr 2008 wurden an der Zählstation nördlich vom Dorfzentrum Unterkulm täglich durchschnittlich 11'173 Fahrzeuge gezählt. Diese Zahl verringert sich bis zur südlichen Dorfeinfahrt auf durchschnittlich 11'025 Fahrzeuge pro Tag. Die Kantonsstrasse Richtung Schöftland ist für eine Kantonsstrasse nur schwach belastet mit einer im Jahr 2007 erhobenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 2'872.

Der Anteil von Lastwagenverkehr betrug zum Zeitpunkt der Erhebung 4.4% auf der Hauptachse Aarau-Reinach und 4.1% auf der untergeordneten Verbindung Richtung Schöftland. Dies sind im kantonalen Vergleich eher tiefe Werte für Hauptverkehrsstrassen innerorts.

Durch die Verkehrsbelastung und die gefahrenen Geschwindigkeiten offenbart sich entlang den Kantonsstrassen die Lärmproblematik. Einige Parzellen entlang der Hauptstrasse und insbesondere sämtliche Wohnliegenschaften der entlang der Böhlerstrasse zwischen Meierhofstrasse und Sonnhaldeweg (Tempo 70-Signalisation beim Ortseingang) wurden als lärmvorbelastete Gebiete gemäss LSV Art. 43 Abs. 2 einer nächst höheren Empfindlichkeitsstufe zugeordnet. Wohn- und Aufenthaltsqualität werden trotzdem beeinträchtigt. Immissionsgrenzwerte werden gemäss Verkehrszählungen des AVK auf Basis des Strassenlärmkatasters bei den meisten Gebäuden unmittelbar an der Hauptstrasse überschritten.

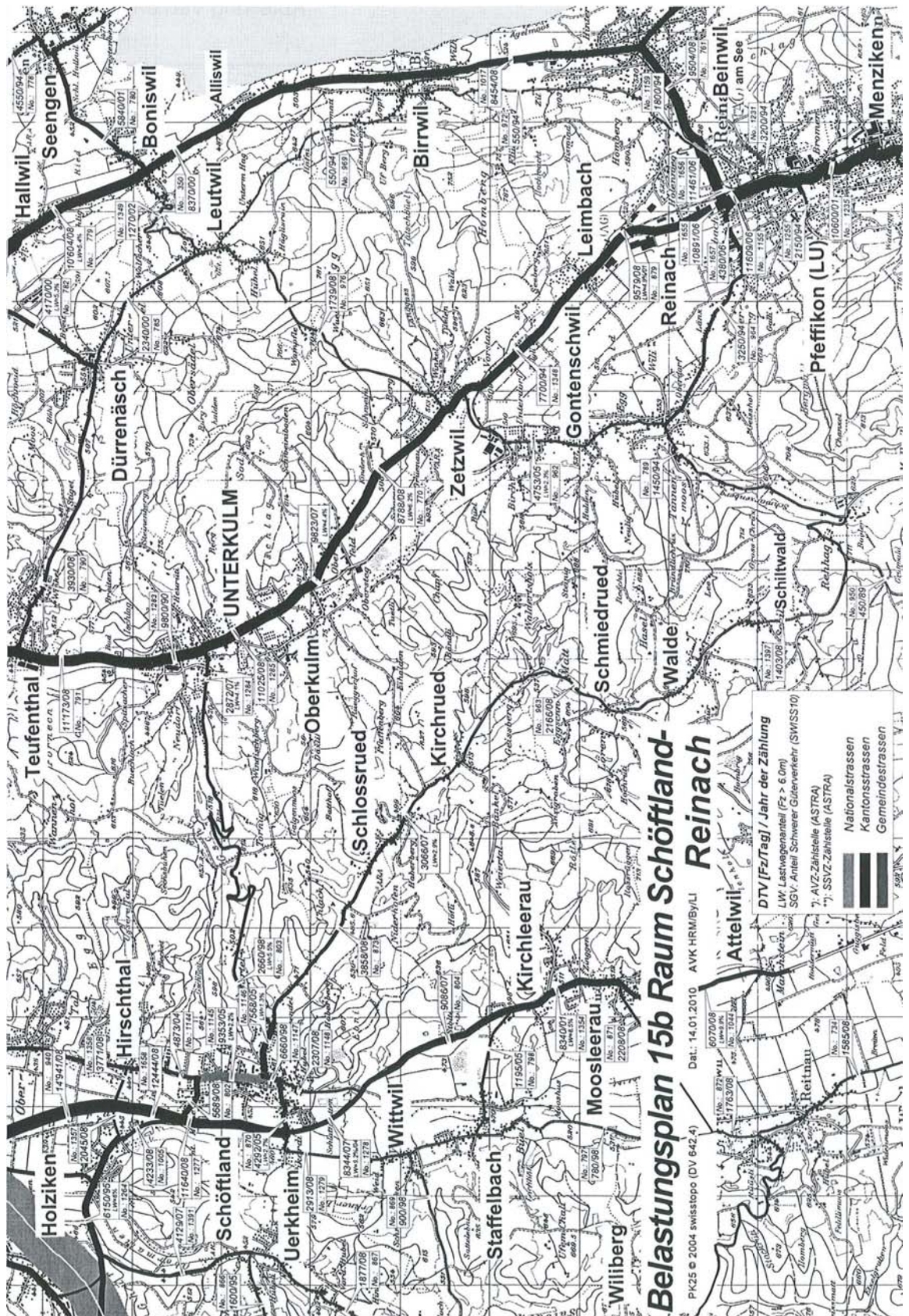


Abbildung 5: Strassenbelastungsplan 2010 Region Schöffland-Reinach (Kanton Aargau, Departement BVU)

3.1.6. Verkehrsnetz Fussverkehr

(Analyseplan siehe Seite 22)

Bei Primärrouten handelt es sich um Hauptrouten, die im Fusswegnetz eine Verbindungsfunktion übernehmen. Das Sekundärnetz beinhaltet Nebenrouten zu wichtigen Zielpunkten ohne eine siedlungsverbindende Funktion zu haben.

Im Fusswegnetz sind keine erheblichen Mängel festzustellen, da alle wichtigen öffentlichen Ziele wie die Schule oder die Bahnhöfe an das Fusswegnetz angebunden sind. An dieser Stelle erwähnenswert ist die fehlende Fusswegverbindung entlang der Böhlerstrasse. Bei anderen identifizierten fehlenden Fusswegverbindungen handelt es sich um „Trampelpfade“, die nun offiziell ins Fusswegnetz der Gemeinde Unterkulm aufgenommen werden sollten oder kurze fehlende Wegverbindungen, welche ortinterne Fusswege verkürzen können. Dabei sind auch bauliche Massnahmen nötig.

Zwei Situationen zur Querung der Hauptstrasse und Bahn werden als verbesserungswürdig beurteilt. Beim Übergang vom Schulhausplatz Richtung Böhlerstrasse soll im Strassenraum die Wichtigkeit der Fussgängerquerungen im Knotenbereich erlebbar werden. Die Motorfahrzeuglenker sollen aufgrund der Strassenraumgestaltung intuitiv auf mögliche Fussgängerquerungen aufmerksam werden. Dies ist bei der Neuorganisation und Neugestaltung des Böhlerknotens zu berücksichtigen. Schwerwiegender sind die Mängel der Querungsmöglichkeiten beim Bahnhof Unterkulm Nord. Wie der Zoom-Ausschnitt auf das Bahnhofsareal im Analyseplan zeigt, liegen die bestehenden Querungen beide sehr weit entfernt vom eigentlichen Haltebereich der Bahn. Zwischen den bestehenden Fussgängerstreifen liegen rund 300m. Die Unterführung und das Mittelperron können von der Ostseite der Hauptstrasse nur über erhebliche Umwege erreicht werden. Dies verleitet die Fussgänger in einem nicht gesicherten Bereich die Strasse und Gleise zu queren um auf das Mittelperron zu gelangen. Dies wurde auch vermehrt beobachtet und stellt schlicht ein zu grosses Unfallrisiko dar. Durch die schlechte Fussweganbindung der Haltestelle Nord wird auch die ÖV-Erschliessungswirkung der Haltestelle Nord deutlich reduziert.

3.1.7. Verkehrsnetz Radverkehr

*(Analyseplan siehe Seite **Fehler! Textmarke nicht definiert.**)*

Die Primärrouten sind Hauptrouten in und durch das Dorf mit Verbindungsfunktion. Dazu gehören die markierte kantonale Radroute R560, die das Wynental entlang bis Aarau verläuft und die R652 über den Böhler, welche eine tälerverbindende Funktion zwischen dem Wynen- und Suhrental ausübt. Trotz der Verkehrsbelastung gehört auch die Hauptstrasse dazu, da sich entlang dieser viele Ziele des täglichen Bedarfs befinden. Das Sekundärnetz beinhaltet lokale Radverbindungen und wichtige Radwege innerhalb von Unterkulm mit Sammel- und Schulwegfunktion.

Die heute bestehende Veloroute auf der Nord-Südachse verläuft nicht entlang der Hauptstrasse sondern via Bernhaldenstrasse – Wynastrasse in Unterkulm und Dorfstrasse in Oberkulm. Als ruhigere Nord-Süd-Verbindung durch Unterkulm ist diese Verbindung durchaus geeignet. Allerdings fehlt im südlichen Dorfteil noch eine direkte Verbindung zwischen Gerberstrasse und Rigistrasse. Viele wichtige lokale Zielpunkte wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, die beiden Bahnhöfe oder das Gemeindehaus befinden sich jedoch entlang der Hauptstrasse. Deshalb ist eine geeignete Infrastruktur entlang der Hauptstrasse unerlässlich. Heute fehlt der entsprechende Raum für Velos im Hauptstrassenraum. Diese stellt die wichtigste innerörtliche Verbindung dar und erschliesst viele wichtige Ziele im Alltag. Entlang der Böhlerstrasse, welche eine deutlich tiefere Verkehrsbelastung aufweist, wird im Siedlungsbereich vor allem der äussere Strassenteil als problematisch erachtet, da dort höhere Geschwin-

digkeiten gefahren werden dürfen. Eine Geschwindigkeitsreduktion oder eine Radstreifenmarkierung ist anzustreben.

Im Hinblick auf die zukünftige Urbanisierung des ESP beim Bahnhof Unterkulm Nord, ist es wichtig, dass das Gebiet von Beginn an durch eine Rad- und Fusswegverbindung erschlossen und durchquerbar ist. Als essentiell wird eine direkte Anbindung der hinterliegenden Quartiere durch das Areal an den Bahnhof Unterkulm Nord betrachtet.

Bei Betrachtung der öffentlichen Veloabstellanlagen wurde festgestellt, dass die Abstellanlage bei der Haltestelle Unterkulm Zentrum noch verbessert werden kann.

3.1.8. Verkehrsnetz öffentlicher Verkehr

(Analyseplan siehe Seite 25)

Die Gemeinde Unterkulm wird durch die Linie S14 der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) mit dem regionalen Zentrum Aarau sowie den grösseren Gemeinden Reinach und Menziken verbunden. Durch die beiden Bahnhöfe Unterkulm Nord und Unterkulm Zentrum ist die Gemeinde gut erschlossen. Der Plan zum öffentlichen Verkehr zeigt, dass ein Grossteil der Siedlungsfläche sowie alle öffentliche Ziele und grösseren Arbeitgeber innerhalb von 500m ans Bahnnetz angebunden sind. Bei der Haltestelle Nord ist die Erschliessungswirkung der Haltestelle beeinträchtigt, da das Mittelperron nur einseitig über die Unterführung erreicht werden kann. Von der Ostseite (Hauptstrasse) ist diese Bahnhaltstelle nur über Umwege erreichbar. Nicht so direkt bedient sind auch die östlich der Bahnlinie gelegenen Gebiete Juch und Steinenberg sowie westlich der Bahnlinie die Quartiere Zänteberg, Binzhalde, Neudorf und Sunnhalde. Nicht erschlossen mit dem öffentlichen Verkehr sind die Liegenschaften entlang der Wannenhofstrasse und im Bereich der Böhlerpassestrasse.

Die WSB verkehrt von Montag bis Samstag in einem durchgehenden ¼-Stundentakt bis 20 Uhr. Ab 20 Uhr und ganztags an Sonntagen verkehrt die Bahn in einem ½-Stundentakt. Hinzu kommen Freitag- und Samstagnacht je zwei Kurse der Nachtbuslinie N24 zwischen Aarau und Menziken.

Es besteht keine direkte Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ins Suhrental. Jedoch hat die Analyse der Pendlerstatistik bereits aufgezeigt, dass diese Relation eher eine untergeordnete Rolle spielt für die Unterkulmer Wohnbevölkerung, und diese Relation mit der WSB via Aarau oder via Suhr-Oberentfelden erreichbar ist. Eine direkte Busverbindung über den Böhler ist kaum wirtschaftlich zu betreiben, da das Fahrgastpotenzial sehr klein ist.

3.1.9. Verkehrsnetz motorisierter Individualverkehr

(Analyseplan siehe Seite 26)

Der Strassennetzplan wiedergibt die Strassenklassierungen gemäss VSS-Norm (SN 640 040b Strassentypen, SN 640 043 Verbindungsstrassen, SN 640 044 Sammelstrassen, SN 640 045 Erschliessungsstrassen). Die Klassierung ist abhängig von der Funktion der entsprechenden Strasse und bezweckt die Sicherstellung eines entsprechenden Ausbau- und Sicherheitsstandard.

Unterkulm ist durch die Kantonsstrasse K 242 mit Aarau und Menziken verbunden sowie durch die Kantonsstrasse K237 mit Schöftland. Diese Anbindungssituation des Kantonsstrassennetzes kann als gut betrachtet werden. Auf Gemeindeebene sind alle Ortsteile ausreichend durch Sammel- und Erschliessungsstrassen ans kantonale Strassennetz angebunden. Somit sind alle ÖV-Haltestellen und weitere Zielpunkte von öffentlichem Interesse ans Strassennetz angeschlossen.

Parallel zur Kantonsstrasse K242 führt die Bahnlinie WSB durch das Dorf. Im Bereich der Haltestelle Unterkulm Nord ist die Bahnlinie eigentrasseiert und die Bahnquerungen auf zwei gesicherte Bahnübergänge konzentriert (Winkelstrasse und Binzhaldenstrasse). Dies macht die Bahnquerung sicherer, dagegen steigt die Unfallgefahr im einseitig durch einen Zaun abgetrennten Hauptstrassenraum (siehe Kapitel 3.1.4 Unfallstatistik). Im Zentrum von Unterkulm verkehrt die Bahn aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Strassenraum parallel zur Hauptstrasse. Im Bereich vom Birkenweg über den Böhlerknoten bis zur Gemeindegrenze nach Oberkulm verkehrt die Bahn daher im Strassenbahnbetrieb. Dies ermöglicht flächige Bahnquerungen und reduziert die Trennwirkung der Bahnlinie im Zentrum. Diese nicht mit Schranken gesicherten Bahnquerungen bedeuten ein Konfliktpotenzial für den Bahnbetrieb. Gleichzeitig ermöglicht der Strassenbahnbetrieb im Ortszentrum einen Qualitätsgewinn im Hauptstrassenraum gegenüber der abgetrennten Führung der Bahn.

Die Binzhaldenstrasse zählt zu einer wichtigen Langsamverkehrsverbindung der Gemeinde (Alltagsverkehr und Schulwege). Der Strassenabschnitt zwischen der Hauptstrasse und der Wynastrasse weist sehr enge Raumverhältnisse auf und ist nicht geeignet für zusätzliche Belastungen (KWC Arealerschliessung). Eine Umklassierung dieses Strassenabschnittes von einer Sammelstrasse zur Quartiererschliessungsstrasse ist zweckmässig. Der Bahnübergang soll für die Quartiererschliessung offen bleiben, jedoch nicht zusätzlich belastet werden. Für den Fuss- und Radverkehr bleibt diese Strasse durchgehend eine wichtige Achse.

Eine mögliche KWC Arealerschliessung bildet der Anschlussknoten Hauptstrasse/Winkelstrasse, welche dem Prinzip der Konzentration des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz entspricht. Zudem weist sie die kleinste Belastungswirkung für das Dorf auf. Räumliche und kapazitätsmässige Auswirkungen der Mehrbelastung am Anschlussknoten Winkelstrasse/Hauptstrasse und entsprechende Lösungsmöglichkeiten sind zu prüfen.

Erwähnenswert an dieser Stelle ist auch das Parkplatzkonzept „Gemeinsam“, welches eine Konzentration öffentlicher Parkierungsmöglichkeiten für Schule, Kirche und Gemeinde beabsichtigt. Durch eine Neugestaltung des Schulhofplatzes sowie der Fläche der heutigen bestehenden Garagenboxen, sollen die öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten zentralisierter, raumsparender und übersichtlicher angeordnet werden. Die erste Version dieses Parkplatzkonzeptes wurde vom Kanton mit der vorgeschlagenen Zufahrt zur Kantonsstrasse abgelehnt. Eine Überarbeitung des bestehenden Konzeptes ist notwendig.

3.2. Mobilitätsmanagement

3.2.1. Was ist Mobilitätsmanagement?

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

3.2.2. Mobilitätsmanagement in Unterkulm

Das Mobilitätsmanagement wurde bisher in der Gemeinde Unterkulm nicht angewendet.

Mit den durch die Gemeinde Unterkulm umzusetzenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements (MM) werden – in Ergänzung zu anderen Massnahmen – Beiträge zu nachstehenden Zielen geleistet:

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

Im Anhang 7.3 sind Massnahmenbeispiele aufgeführt, welche die Gemeindeverwaltung im Rahmen einer Impulsberatung mit aargaumobil prüft.

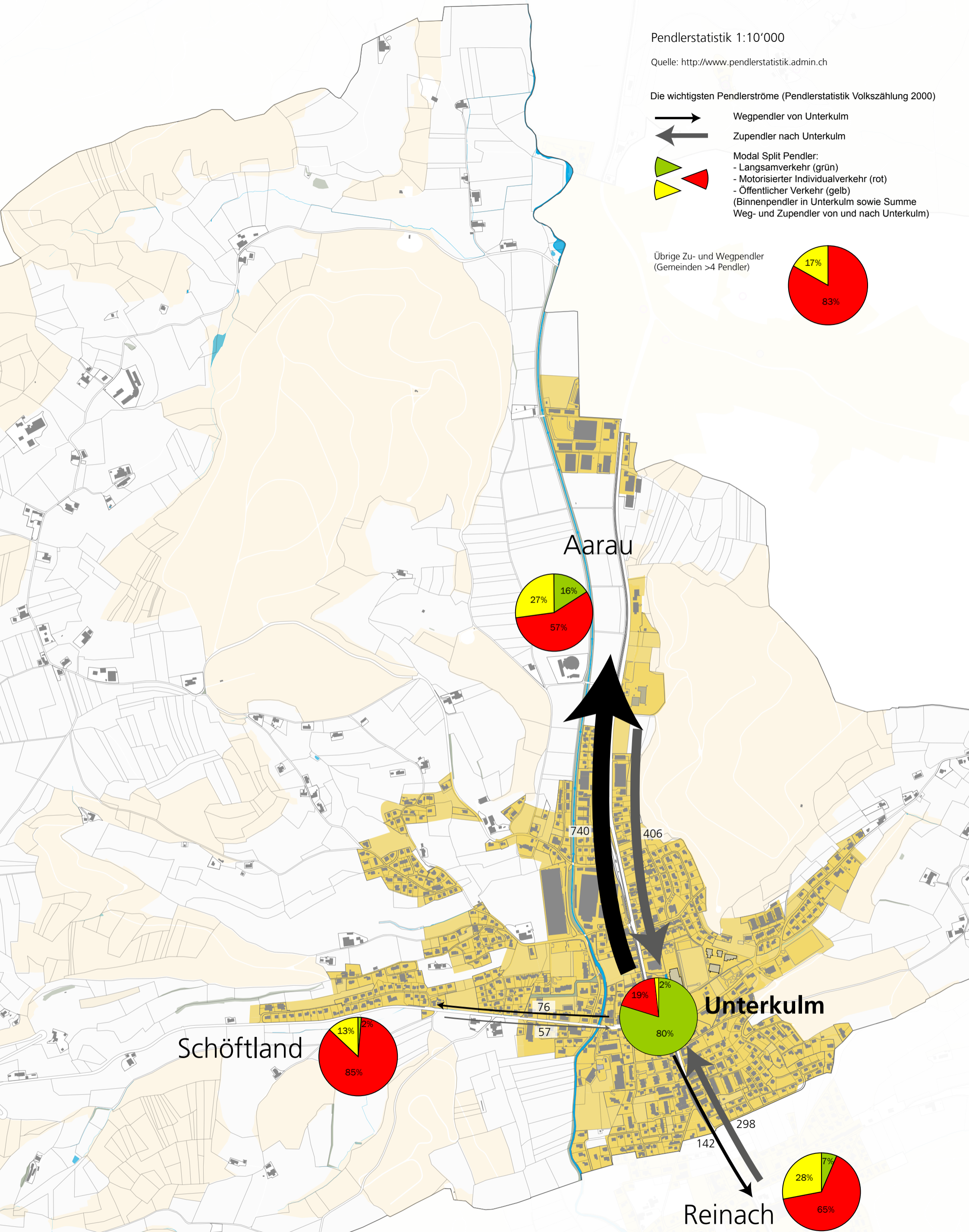
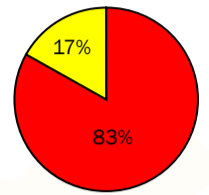
3.3. Analysepläne

3.3.1 Pendlerstatistik	Seite 19
3.3.2 Baulandreserven und Fahrtenpotenziale	Seite 20
3.3.3 Unfallstatistik 2007-2011	Seite 21
3.3.4 Unfallstatistik Bahn 1993-2012	Seite 22
3.3.5 Fussverkehr	Seite 23
3.3.6 Radverkehr	Seite 24
3.3.7 Öffentlicher Verkehr	Seite 25
3.3.8 Motorisierter Individualverkehr	Seite 26

Die wichtigsten Pendlerströme (Pendlerstatistik Volkszählung 2000)

- Wegpendler von Unterkulm
 - ← Zupendler nach Unterkulm
 - Modal Split Pendler:
 - Langsamverkehr (grün)
 - Motorisierter Individualverkehr (rot)
 - Öffentlicher Verkehr (gelb)
- (Binnenpendler in Unterkulm sowie Summe Weg- und Zupendler von und nach Unterkulm)

Übrige Zu- und Wegpendler
(Gemeinden >4 Pendler)



0 m

500 m

Kapazität Bauland 1:10'000

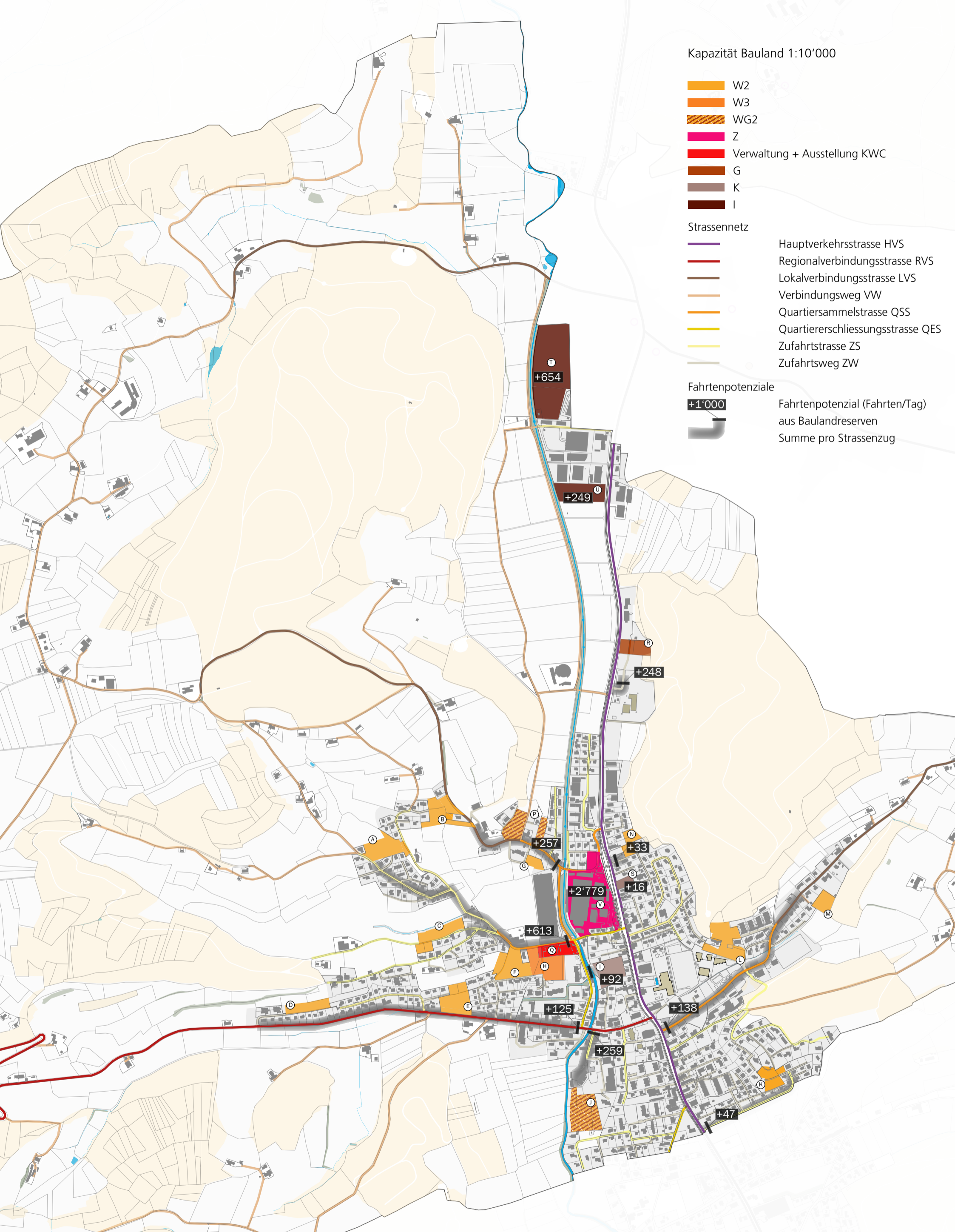
- W2
- W3
- WG2
- Z
- Verwaltung + Ausstellung KWC
- G
- K
- I

Strassennetz

- Hauptverkehrsstrasse HVS
- Regionalverbindungsstrasse RVS
- Lokalverbindungsstrasse LVS
- Verbindungsweg VW
- Quartiersammelstrasse QSS
- Quartierschliessungsstrasse QES
- Zufahrtstrasse ZS
- Zufahrtsweg ZW

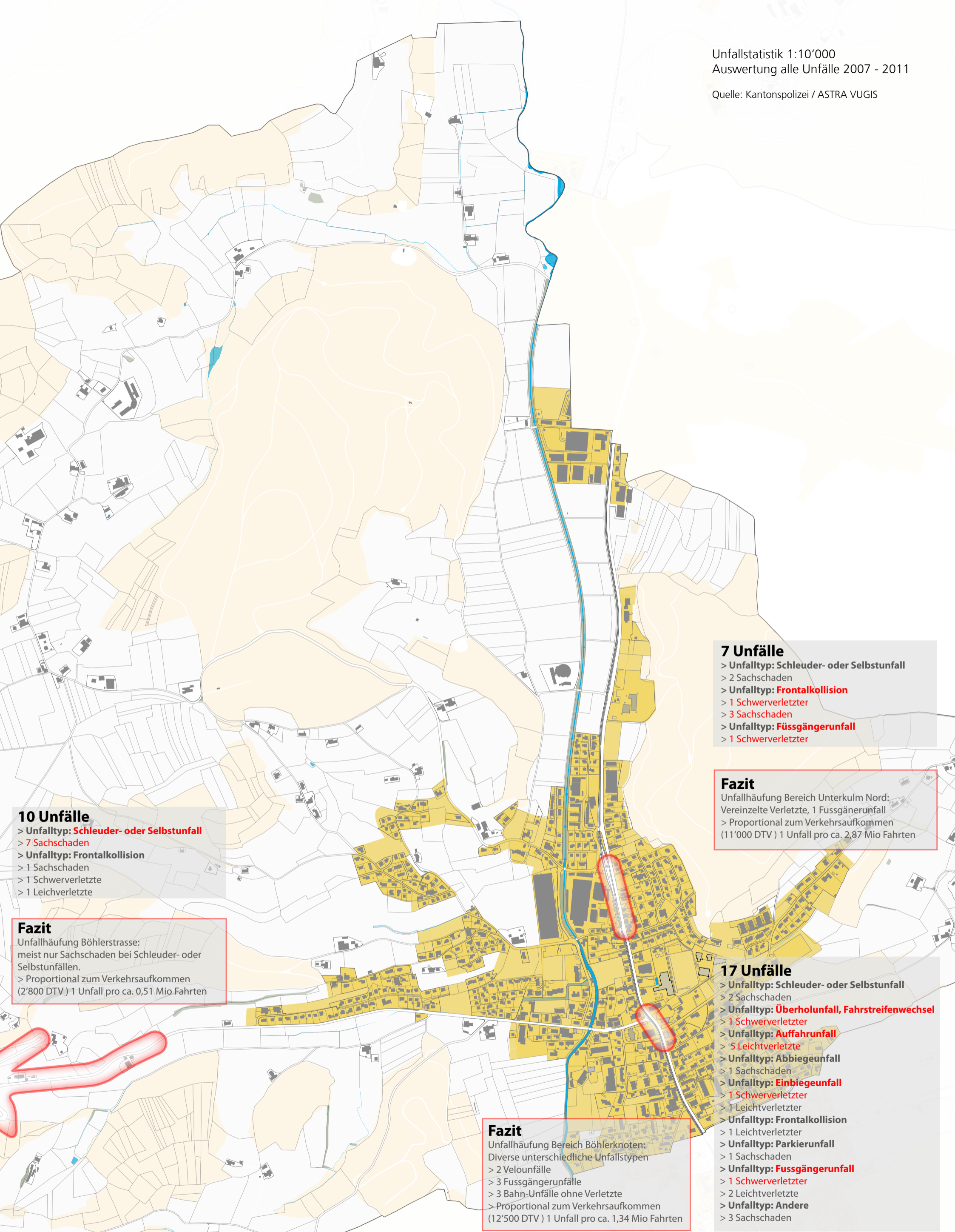
Fahrtenpotenziale

- +1'000
- Fahrtenpotenzial (Fahrten/Tag)
aus Baulandreserven
Summe pro Strassenzug



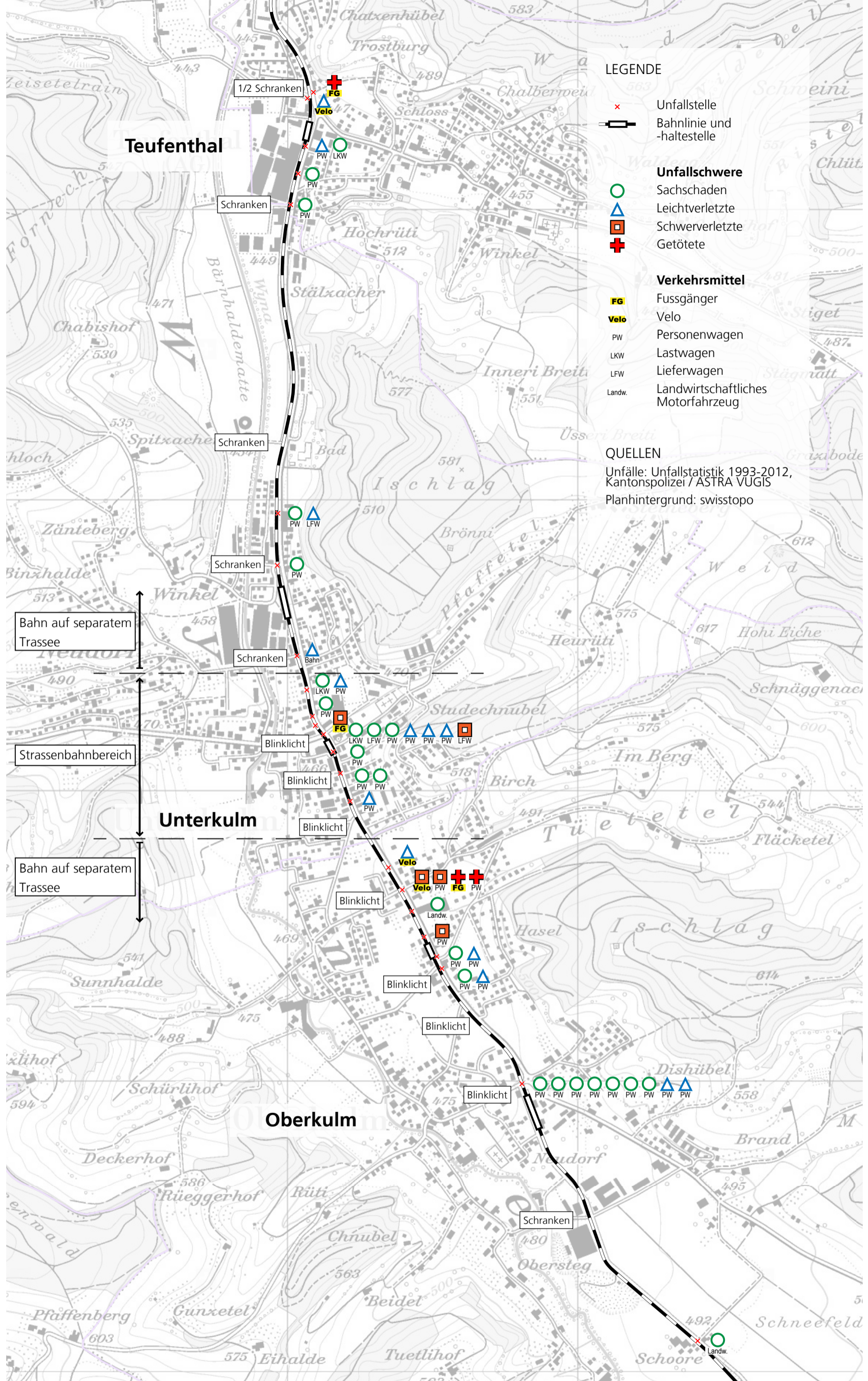
0 m

500 m



0 m

500 m



LEGENDE

- ✗ Unfallstelle
- +— Bahnlinie und -haltestelle
- Unfallschwere**
- Sachschaden
- △ Leichtverletzte
- Schwerverletzte
- ✚ Getötete
- Verkehrsmittel**
- FG Fussgänger
- Velo Velo
- PW Personenwagen
- LKW Lastwagen
- LFW Lieferwagen
- Landw. Landwirtschaftliches Motorfahrzeug

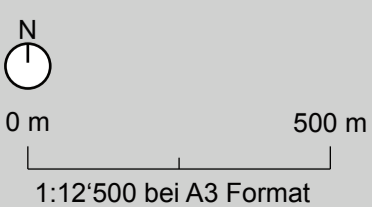
QUELLEN

Unfälle: Unfallstatistik 1993-2012, Kantonspolizei / ASTRA VUGIS
 Planhintergrund: swisstopo

Bahn auf separatem Trassee

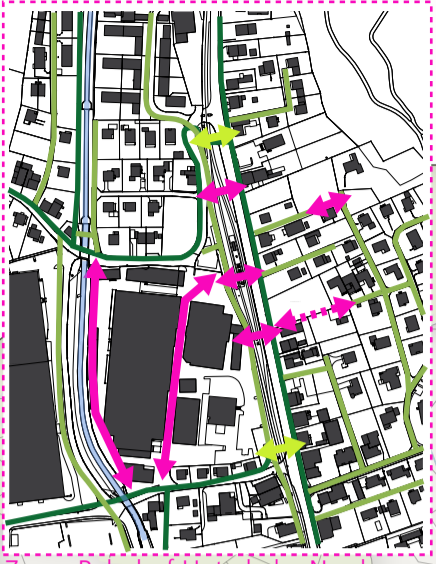
Strassenbahnbereich

Bahn auf separatem Trassee

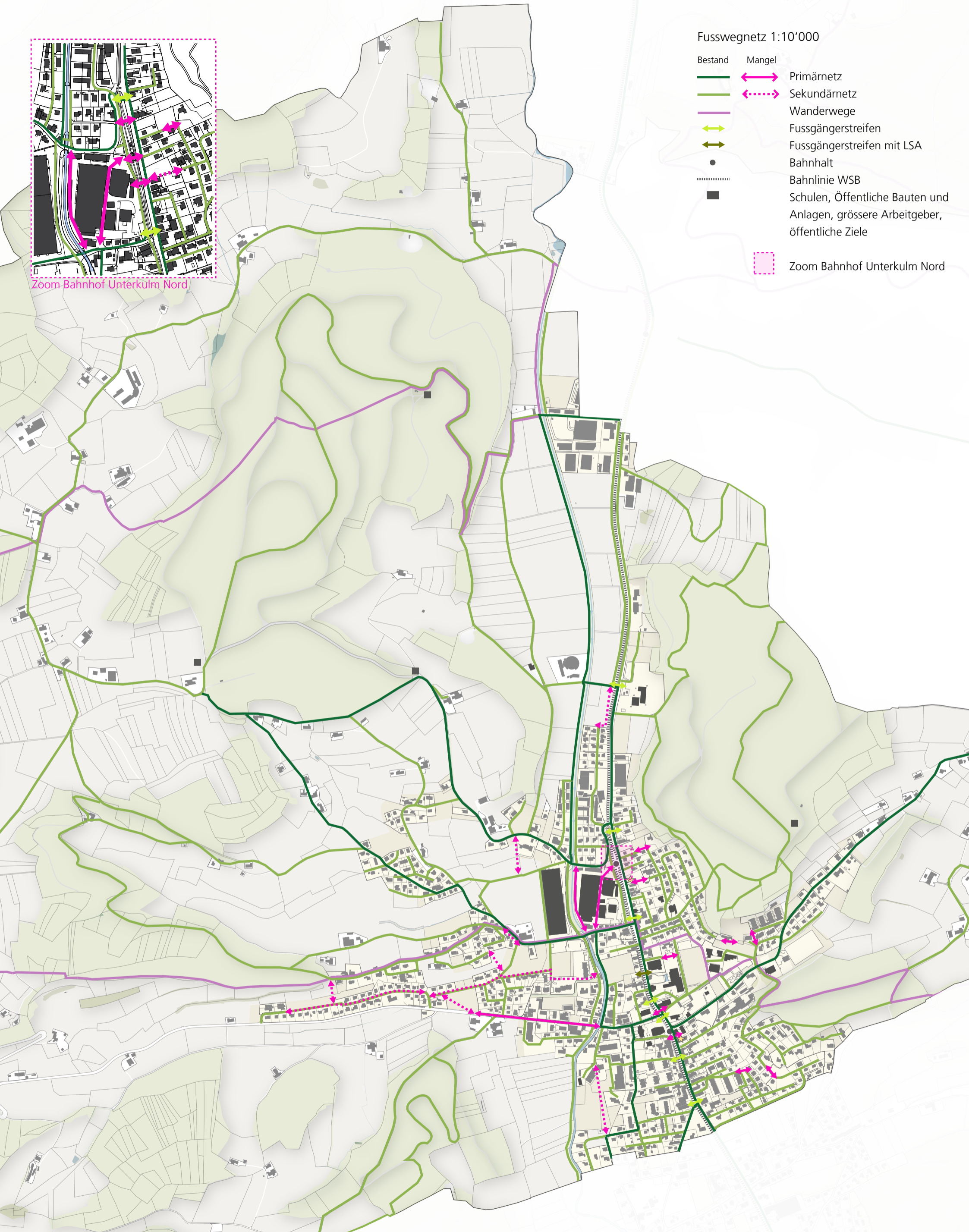


Fusswegnetz 1:10'000

- | Bestand | Mangel | |
|---------|--------|--|
| | | Primärnetz |
| | | Sekundärnetz |
| | | Wanderwege |
| | | Fussgängerstreifen |
| | | Fussgängerstreifen mit LSA |
| | | Bahnhalt |
| | | Bahnlinie WSB |
| | | Schulen, Öffentliche Bauten und Anlagen, grössere Arbeitgeber, öffentliche Ziele |
| | | |
| | | Zoom Bahnhof Unterkulm Nord |



Zoom Bahnhof Unterkulm Nord

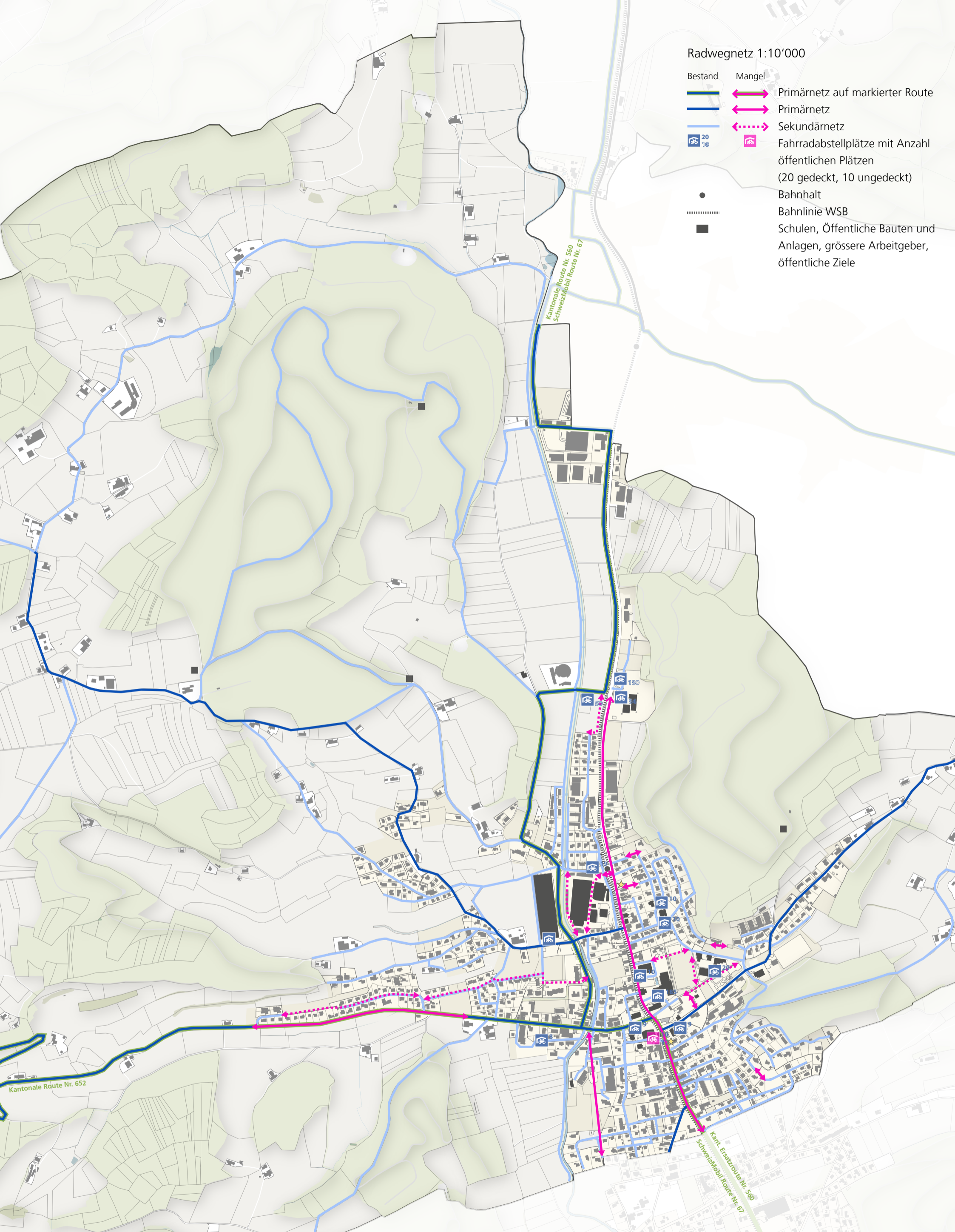


0 m

500 m

Radwegnetz 1:10'000

- | Bestand | Mangel | |
|---------|--------|--|
| | | Primärnetz auf markierter Route |
| | | Primärnetz |
| | | Sekundärnetz |
| | | Fahrradabstellplätze mit Anzahl öffentlichen Plätzen (20 gedeckt, 10 ungedeckt) |
| | | Bahnhalt |
| | | Bahnlinie WSB |
| | | Schulen, Öffentliche Bauten und Anlagen, grössere Arbeitgeber, öffentliche Ziele |



0 m

500 m

ÖV 1:10'000

Bestand

Mangel



Nachtbus

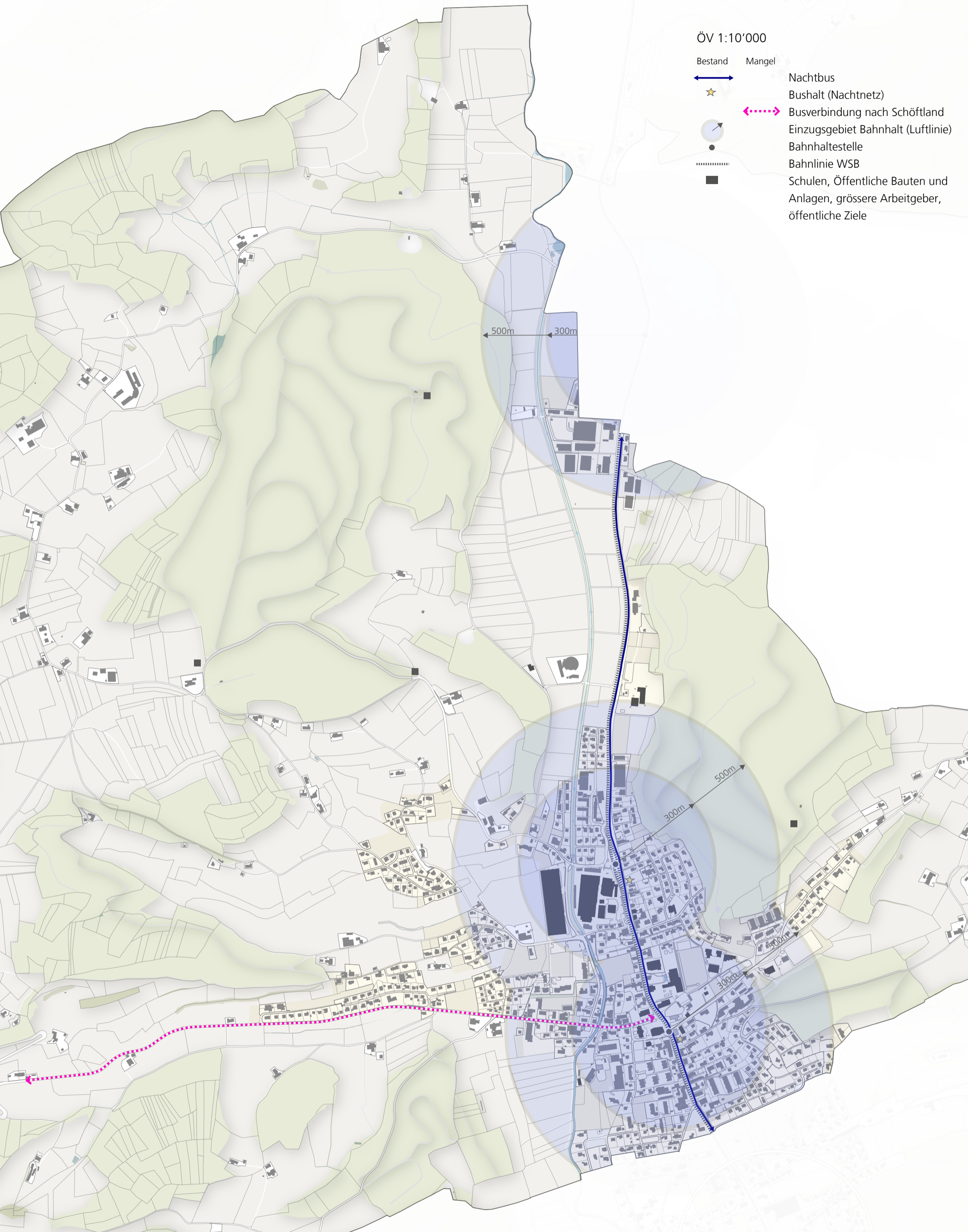
Bushalt (Nachtnetz)

Busverbindung nach Schöffland
Einzugsgebiet Bahnhof (Luftlinie)

Bahnhaltstelle

Bahnlinie WSB

Schulen, Öffentliche Bauten und
Anlagen, grössere Arbeitgeber,
öffentliche Ziele

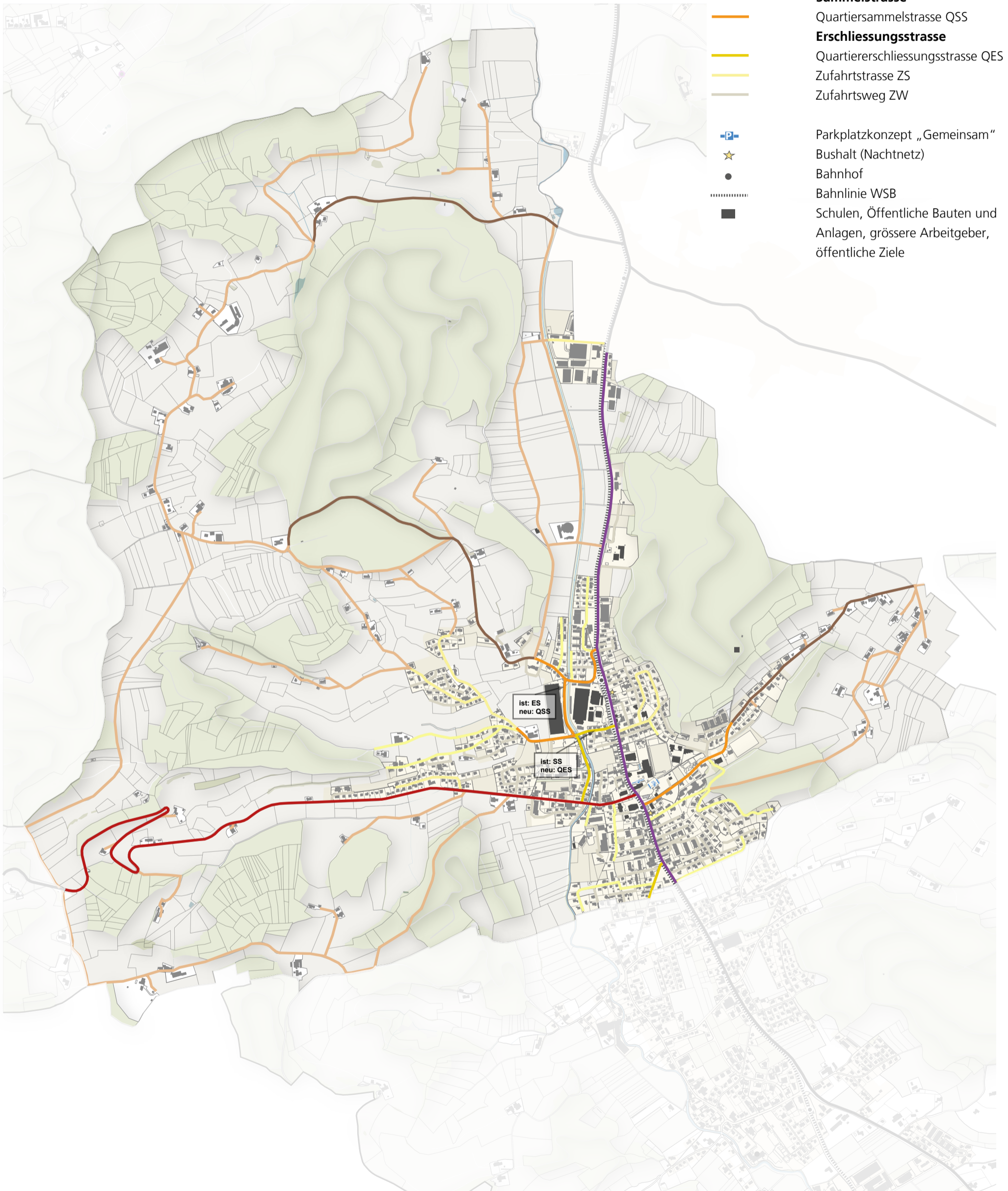


0 m

500 m

Bestand Mangel

- **Hauptverkehrsstrasse**
Hauptverkehrsstrasse HVS
- **Verbindungsstrasse**
Regionalverbindungsstrasse RVS
- Lokalverbindungsstrasse LVS
- Verbindungsweg VW
- **Sammelstrasse**
Quartiersammelstrasse QSS
- **Erschliessungsstrasse**
Quartierserschliessungsstrasse QES
- Zufahrtstrasse ZS
- Zufahrtsweg ZW
- P Parkplatzkonzept „Gemeinsam“
- ★ Bushalt (Nachtnetz)
- Bahnhof
- ⋯ Bahnlinie WSB
- Schulen, Öffentliche Bauten und Anlagen, grössere Arbeitgeber, öffentliche Ziele



0 m

500 m

4. Mobilitätsplan mit Zielsetzungen

Handlungsfeld	A Gestaltung und Betrieb von Strassen	B Verkehr und Nutzungen	C Fuss- und Radverkehr	D Öffentliche Verkehr	E Mobilitätsmanagement
Wichtige Erkenntnisse aus der Analyse	<ul style="list-style-type: none"> Die Unfallauswertung ergibt Unfallstellen (Unfallhäufungen, jedoch kein Unfallschwerpunkt aus kantonaler Sicht) am Böhler-Knoten, auf der Hauptstrasse im Bereich der Haltestelle Nord und auf der Böhler-Passstrasse. Durch die Nutzungsvielfalt entlang der Hauptstrasse (Einkaufen, Gastronomie, Dienstleistungen, öffentliche Bauten, Haltestellen) ist dieser Strassenraum ein wichtiger Begegnungs- und Aufenthaltsort. Es bestehen Gestaltungs- und Aufenthaltsdefizite (MIV-orientiert). Durch den Strassenbahnbetrieb der WSB kann die Trennwirkung der Bahnlinie tief gehalten werden. Mit dem Projekt Eigentrasse besteht die Gefahr neuer Hindernisse im Ortsgefüge. Subjektives Geschwindigkeitsproblem: Böhlerstrasse / Juchstrasse / Wynastrasse Lärmbelastung: Entlang Haupt- und Böhlerstrasse Beeinträchtigung durch Strassenlärmbelastung (Überschreitung Immissionsgrenzwerte entlang Hauptstrasse) 	<ul style="list-style-type: none"> KWC-Areal: Nutzungsänderung (in Bearbeitung) an zentraler Lage bei Haltestelle Nord. Welche Nutzungsintensität und welches Erschliessungsprinzip sind verträglich, resp. anzustreben? Gewerbegebiet Feldmatte: Im Umbruch, Erschliessungsdefizite vorhanden (Trennwirkung Bahn, problematische Sichtverhältnisse bestehende Zufahrt Kantonsstrasse). In der Gemeinde sind beachtliche Baulandreserven vorhanden, ein Grossteil an zentraler Lage. Die wichtigsten ungenutzten Bauzonen ergeben ein Potenzial von rund 900-1000 zusätzlichen Einwohnern und 200-300 neuen Arbeitsplätzen. Im Vollausbau würden die Baulandreserven 4000 bis 5000 zusätzliche Fahrten auslösen (jeweils ohne Industrie Feldmatte). Unübersichtliche Parkierungssituation im Zentrum (Kirche, Bezirksschulhaus, Gemeindehaus) mit drei unterschiedlichen Zufahrten. 	<ul style="list-style-type: none"> Netzlücke der kantonalen Radverkehrsrouten zwischen Ober- und Unterkulm. Entlang der Hauptstrasse konzentrieren sich viele Nutzungen und Ziele für den täglichen Bedarf, es fehlt jedoch an Raum für den Radverkehr (keine Radstreifen, Radverkehr sucht sichere Wege auf Trottoir und Gleisareal WSB) Unbefriedigende Erreichbarkeit WSB Haltestelle Nord. Trennwirkung durch Absperrung von der Hauptstrasse und östlichem Siedlungsgebiet. Mittelperron kann nur über einseitige Unterführung erreicht werden. Sicherheitsdefizite auf Schulwegen: Querungen der Hauptstrasse und Abschnitt Binzhaldenstrasse Einzelne Lücken im Fuss- und Radwegnetz. ev. Fehlende gedeckte und abschliessbare Fahrradabstellplätze im Bereich WSB-Haltestelle Zentrum 	<ul style="list-style-type: none"> Die WSB-Haltestelle Nord ist nur von der Westseite durch die Unterführung erreichbar. Viele Zugänge erfolgen auf illegalen Wegen, das Erschliessungspotenzial der Haltestelle wird nicht ausgeschöpft. Die WSB-Haltestelle "Zentrum" muss erneuert werden (längere Züge, Niveaufreie Zustiege, Absichten Eigentrasse). Es besteht die Gefahr von einer schlechteren Erreichbarkeit und erhöhten Trennwirkung im Ortsgefüge. Es besteht keine direkte ÖV-Verbindung Richtung Schöftland über die Böhlerstrasse. Mögliche P+R-Anlage an Haltestelle Nord beansprucht viel Fläche für wenige ÖV-Kunden. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Mobilitätsmanagement als ergänzende Strategie zur Verkehrsplanung wurde durch die Gemeindeverwaltung bisher nicht angewendet.
Ziele	<p>ZA1 Eine hohe Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmer wird angestrebt (Leitmotiv Koexistenz).</p> <p>ZA2 Die Verkehrssicherheit in den Bereichen Böhlerknoten und der Haltestelle Nord ist erhöht.</p> <p>ZA3 Die WSB ist Teil der Ortschaft und verträglich in das Ortsgefüge integriert (verbesserte Integration in Strassenraum im Bereich Haltestelle Nord und Aufrechterhaltung der Integration südlich des Birkenweges bis nach Oberkulm).</p> <p>ZA4 Gestaltung des öffentlichen Raumes ist ansprechend und auf die vorhandenen Nutzungen abgestimmt. Es sind neue Begegnungsmöglichkeiten zu schaffen.</p> <p>ZA5 Strassenraum, Geschwindigkeitsniveau und angrenzende Nutzungen sind aufeinander abgestimmt.</p> <p>ZA6 Die Gestaltung des Strassenraumes orientiert sich an der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.</p> <p>ZA7 Die Verkehrsinfrastruktur ist so gestaltet, dass im Vergleich zu heute der Energieverbrauch von Motorfahrzeugen sinkt.</p>	<p>ZB1 Die in den Entwicklungsgebieten ausgelösten neuen Fahrten sind verträglich abzuwickeln resp. auf ein erträgliches Mass zu beschränken.</p> <p>ZB2 Die Nutzungsdichte in den Entwicklungsgebieten ist auf die Erschliessungsgüte und Lage im Ort abgestimmt.</p> <p>ZB3 Der Schule, Kirche und Gemeinde stehen im Zentrum gemeinsam bewirtschaftete Stellplätze zur Verfügung.</p>	<p>ZC1 Der Fuss- und Radverkehr ist zu fördern. Er ist gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsarten.</p> <p>ZC2 Fuss- und Radverkehr verfügen über ein flächendeckendes und direktes Netz. Netzlücken sollen geschlossen werden. Die Sicherheit auf Schulwegen ist gewährleistet.</p> <p>ZC3 Schliessung der Netzlücke der kantonalen Radverkehrsrouten durch direkte Wegverbindung zwischen Unter- und Oberkulm</p> <p>ZC4 Entlang der Hauptstrasse wird Raum für den Alltagsradverkehr geschaffen. Die Querungsmöglichkeiten der Hauptstrasse für den Fussverkehr werden verbessert (Bereich Hst. Nord)</p> <p>ZC5 Die WSB-Haltestellen Zentrum und Nord sind für den Fuss- und Radverkehr gut und direkt erschlossen.</p> <p>ZC6 Im Bereich der WSB-Haltestelle Nord ist die Trennwirkung der Bahnlinie zu reduzieren und die Querungsmöglichkeiten vom Birkenweg bis nach Oberkulm in heutigem Umfang zu erhalten.</p>	<p>ZD1 Die Bahn ist wichtiger Bestandteil des Dorfes und in den öffentlichen Raum integriert. Eine Teilung des Dorfes durch das Bahntrasse in optischer und physischer Art ist soweit als möglich zu vermeiden.</p> <p>ZD2 Eine hohe Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmer wird angestrebt (Leitmotiv Koexistenz).</p> <p>ZD3 Die Erschliessungswirkung der Haltestelle Nord soll durch direkte Zugänge verbessert werden.</p> <p>ZD4 Die neue Haltestelle "Zentrum" soll dieselbe Erschliessungswirkung entfalten wie die Bestehende.</p> <p>ZD5 Vom Birkenweg bis Oberkulm werden die Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie erhalten und die Trennwirkung im Bereich der Haltestelle Nord reduziert.</p> <p>ZD6 Erhöhung der Verkehrssicherheit im gesamten Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer (Beachtung Strassenraum angrenzend zur Bahnlinie wie auch Bahnquerungen)</p>	<p>ZE1 Die Verkehrs-Emissionen und -Immissionen werden kontinuierlich verringert.</p> <p>ZE2 Die getätigten Investitionen ins Verkehrssystem werden genutzt und erfüllen ihren Zweck.</p> <p>ZE3 Die zukünftige Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung ist gesichert.</p> <p>ZE4 Die Bevölkerung und die in Unterkulm Arbeitenden kennen die wegweckspezifische Ausschöpfung der Palette an Mobilitätsformen und wissen sie für die verschiedenen Verkehrszwecke adäquat zu nutzen.</p>
Massnahmen	<p>A1 Umgestaltung Böhlerknoten. Neuorganisation unter spezieller Berücksichtigung Erscheinungsbild Zentrum und Bedingungen für Fuss- und Radverkehr.</p> <p>A2 Gestaltung und Organisation Hauptstrasse nach den Grundsätzen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.</p> <p>A3 Verträglichkeit Böhlerstrasse. Integraler Lärmschutz, Mehr Raum für LV, Verkehrssicherheit</p> <p>A4 Verkehrsorganisation auf Gemeindestrassen (Juchstrasse, Wynastrasse, Binzhaldenstrasse)</p>	<p>B1 Verträglichkeit Entwicklungsgebiet KWC. Verträgliche Fahrtenerzeugung, Nutzung Standortpotenzial, kommunale LV-Verbindung.</p> <p>B2 Parkierungskonzept Zentrum Überarbeitung Parkierungskonzept „Gemeinsam“</p> <p>B3 Erschliessung Industriegebiet Feldmatte</p>	<p>C1 Schliessung der Netzlücke zwischen Ober- und Unterkulm im kantonalen Radroutennetz.</p> <p>C2 Schliessung von Netzlücken im kommunalen Fuss- und Radverkehrsnetz.</p> <p>C3 Schulwegplanung</p>	<p>D1 Haltestelle Unterkulm Zentrum Verlängerung und Neuorganisation</p> <p>D2 Organisation, Gestaltung, Funktionalität Haltestelle Nord</p>	<p>Mit Hilfe einer Impulsberatung von aargomobil definiert die Gemeinde ein Programm zum „Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger“ und zum „Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung“.</p> <p>E1 Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern</p> <p>E2 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung</p>

5. Massnahmenbereich / Handlungsfelder

5.1. Handlungsfeld A „Gestaltung und Betrieb von Strassen“

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A1	Gestaltung und Betrieb von Strassen Umgestaltung Böhlerknoten
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Gemeinde bringt ihre Anliegen in die anstehende Neuorganisation des Böhlerknotens im Ortszentrum von Unterkulm ein. Für die Umgestaltung sind folgende Kriterien gleichwertig zu berücksichtigen: Ambiente des Dorfkerns, tiefe Lärm- und Luftbelastung, leichte Überquerbarkeit der Strasse und Bahn sowie gute Voraussetzungen für Gewerbe und Läden. Die Verkehrsträger werden als lebendiges Element verstanden und die Bahn als Tram gelesen. Die Bahn ist durch die Gestaltung des Bahntrassées ins Zentrum integriert. Durch bespielen und beleben der Strasse werden die öffentlichen Räume als zentrale Orte wahrgenommen.</p> <p>Bei der Umgestaltung darf nicht nur das Auto und die Bahn massgebend sein. Es ist eine gesamtheitliche Betrachtungsweise unter Einbezug des Menschen (Fussgänger und Radfahrer), des Umfeldes und der Umwelt zu verfolgen. Ziel ist eine maximale Verträglichkeit unter allen Verkehrsteilnehmern (Koexistenz).</p>
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> - Im Zusammenhang mit dem Projekt „WSB – Eigentrassierung Unterkulm“ wird eine Umgestaltung der Böhlerkreuzung stattfinden. - Der Böhlerknoten ist eine Unfallhäufungsstelle. - Einbezug aller Verkehrsteilnehmer: Querbarkeit für Fussgänger (Schulwege), Raum für sichere und unsichere Velofahrer/-innen, Begegnung Bahn – MIV. - Der Böhlerknoten liegt im Ortszentrum von Unterkulm. Eine Umgestaltung gibt der Gemeinde eine Visitenkarte und ein Erscheinungsbild.
Weiteres Vorgehen	Aktive Mitarbeit beim kantonalen Projekt
Projektierungsstand	Beratungsauftrag läuft (Büro Kobi, Kontakt Franz Hochstrasser)
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A2 „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“: Abstimmung gestalterische Grundsätze auf Umgestaltung Böhlerknoten - Massnahmebereich D1 „Verlängerung und Neuorganisation Haltestelle Unterkulm Zentrum“: Die Erweiterung der Haltestelle Zentrum, welche direkt an den Böhlerknoten angrenzt, wird in der Planung berücksichtigt und integriert.
Umsetzungshorizont	Kurzfristig = Planung, Mittelfristig = Umsetzung
Federführung	Kanton Aargau

Beteiligte	Gemeinde Unterkulm, WSB
-------------------	-------------------------

<p>Handlungsfeld A: <i>Massnahmenbereich A2</i></p>	<p style="text-align: right;"><i>Gestaltung und Betrieb von Strassen</i></p> <p style="text-align: center;">Gestaltung und Organisation Hauptstrasse</p>
<p>Beschrieb der Massnahme</p>	<p>Die Gemeinde beabsichtigt den Hauptstrassenraum nach den Grundsätzen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) aufzuwerten. Aus Sicht der Gemeinde sind folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Raum für Alltags-Veloverkehr entlang der Hauptstrasse - Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen - Sichere Fussgänger-Querungen, insbesondere Schulwegquerungen und Erreichbarkeit Haltestellen Unterkulm Nord und Zentrum - Aufwertung öffentlicher Strassenraum, Erscheinungsbild auf Basis ortsbaulich-historischer Analyse - Attraktive öffentliche Aufenthaltsbereiche - Einbezug angrenzende Nutzungen im Strassenraum (Konzept von Fassade zu Fassade) - Einbezug Lärmschutzproblematik (Umgang, Verträglichkeit Lärmschutzwände) - Integration Bahn in öffentlichen Raum (Trennwirkung / Querbarkeit / Zugänglichkeit und Erreichbarkeit angrenzende Nutzungen) <p>Die Herausforderungen und Chancen der zentrumsdurchquerenden Strasse und Bahn sollen für ein attraktives und sicheres Dorfzentrum genutzt werden. Die Arbeitshilfe „Aufwertung von Ortskernen 2011/2012“ von impuls aargauSüd gilt als Grundlage (siehe Kapitel 4.2 Dynamischer Ortskern).</p>
<p>Begründung</p>	<p>Der Hauptstrassenraum ist heute sehr MIV-orientiert, hat Gestaltungsbedarf jedoch auch Qualitäten. Synergien werden genutzt um den Strassenraum siedlungsgerecht zu gestalten.</p> <p>Ein attraktives Zentrum mit Haltestelle ist ein Impulsgeber für Entwicklungen im Ortskern, generiert Langsamverkehr (Velos und Fussgänger), verlangsamt den Autoverkehr, steigert die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Projekt „WSB – Eigentrassierung Unterkulm“ werden rückwärtige und zusammengefasste Erschliessungen über das Bahntrasse in Erwägung gezogen. Es bestehen Bedenken einer erhöhten Trennwirkung der Bahnlinie. Durch Abtrennung des parallel verlaufenden Bahn- und Strassenraumes durch das Dorf reduziert sich die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer und die Unfallgefahr im Strassenraum steigt.</p>
<p>Weiteres Vorgehen</p>	<p>Ausschreibung für Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse (siehe Bericht „Arbeitshilfe zur Aufwertung von Ortskernen 2011/2012“, Kapitel 5.1 Instrumente BGK)</p>

Projektierungsstand	Hauptstrassenraum: Projektidee Bahntrasse: Eigentrassierungsprojekt der WSB in Bearbeitung
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A1: „Umgestaltung Böhlerknoten“ ist Teil der Hauptstrasse und muss in BGK integriert werden. - Massnahmebereich A2 „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“: Abstimmung mit Zielen Betriebs- und Gestaltungskonzept - Massnahmebereich B1: „Entwicklungsgebiet KWC“ Erschliessung erfolgt über Winkelstrasse – Hauptstrasse - Massnahmebereich B2 „Parkierungskonzept Zentrum“ Ein- und Ausfahrt gegebenfalls über die Hauptstrasse - Massnahmebereich D1 „Verlängerung und Neuorganisation Haltestelle Unterkulm Zentrum“ - Massnahmebereich D2 „Organisation, Gestaltung, Funktionalität Haltestelle Nord“
Umsetzungshorizont	Kurzfristig / Mittelfristig in Abstimmung mit Projekt Eigentrassierung WSB
Federführung	Kanton Aargau mit Gemeinde Unterkulm
Beteiligte	WSB, Bevölkerung

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A3	Gestaltung und Betrieb von Strassen Verträglichkeit Böhlerstrasse
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Böhlerstrasse wird den Anforderungen einer in die Siedlung integrierten Hauptstrasse gerecht. Die Längs- und Querbeziehungen für den Langsamverkehr werden berücksichtigt und das Geschwindigkeitsregime den angrenzenden Nutzungen angepasst (Berücksichtigung des integralen Lärmschutzes).</p>
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> - zu wenig respektive kein Raum für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr), teilweise keine gesicherten Schulwege - zwischen Meierhofstrasse und Sonnhaldeweg wurden die Wohnliegenschaften gemäss LSV Art. 43 Abs. 2 einer nächst höheren Empfindlichkeitsstufe zugeordnet. Der Lärm ist trotzdem da (Tempo 70 signalisiert). - aufgrund subjektiver Einschätzungen wird im Siedlungsbereich zu schnell gefahren - es ist nicht klar erlebbar, wo der Innerortsbereich beginnt
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung Geschwindigkeitsregime im Übergangsbereich Ausserorts – Innerorts mit entsprechenden Massnahmen - Koordination Massnahmen Langsamverkehr mit Kanton (Massnahme C2)
Projektierungsstand	<p>Sanierung Böhlerstrasse steht bei Kanton an.</p>
Koordinationsstand	<p>Vororientierung</p>
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A1: „Umgestaltung Böhlerknoten“ Knotenbereich ist Endpunkt der Böhlerstrasse. - Massnahmebereich A2 „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“: Abstimmung mit Betriebs- und Gestaltungskonzept - Massnahmebereich C2: „Schliessung von Netzlücken im kommunalen Fuss- und Radverkehrsnetz“
Umsetzungshorizont	<p>Mittelfristig</p>
Federführung	<p>Kanton Aargau</p>
Beteiligte	<p>Gemeinde Unterkulm</p>

Handlungsfeld A: Massnahmenbereich A4	<i>Gestaltung und Betrieb von Strassen</i> Verkehrsorganisation auf Gemeindestrassen
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Sammelstrassen Juchstrasse, Wynastrasse und Binzhaldenstrasse sollen ihrer Funktion als siedlungsorientierte Strassen gerecht werden und eine gestalterische Aufwertung des Strassenraums erhalten.</p>
Begründung	<p>Beabsichtigt ist die Erstellung eines Verkehrsberuhigungskonzeptes inkl. Massnahmenplanung.</p> <p>Auf der Juchstrasse, Wynastrasse und Binzhaldenstrasse, welche sich alle in Wohnquartieren befinden, wird aufgrund subjektiver Einschätzungen zu schnell gefahren.</p> <p>Zusätzlich ist zu beachten, dass die Wyna- und Binzhaldenstrasse an das Entwicklungsgebiet KWC grenzen, wo in Zukunft mit einer markanten Fahrtenzunahme gerechnet wird.</p> <p>Der Teilabschnitt auf der Binzhaldenstrasse (zwischen Haupt- und Wynastrasse) weist enge Raumverhältnisse auf und zählt zu einer wichtigen kommunalen Fuss- und Radverkehrsachse (Alltags- und Schulwege). Die Strasse verträgt keine Mehrbelastung (z.B. keine KWC-Arealschliessung). Eine Umklassierung der Sammelstrasse zu einer Quartierserschliessungsstrasse ist vorzunehmen. Für Anstösser sowie den Fuss- und Radverkehr bleibt diese Strasse durchgehend eine wichtige Achse.</p>
Weiteres Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Verkehrsberuhigungskonzept auf Gemeindestrassen - Erstellen von ortsspezifischen Prinzipien der Strassenraumgestaltung - Prüfung Umklassierung Teilabschnitt Binzhaldenstrasse
Projektierungsstand	<p>Projektidee</p> <p>Das Sanierungskonzept aus dem Strassenunterhaltsprogramm des Technischen Betriebes Unterkulm (Stand 21.06.2012) sieht folgende Jahre für die Sanierung vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Juchstrasse 2012 - Wynastrasse 2013/2014/2017 - Binzhaldenstrasse 2015/2016
Koordinationsstand	<p>Vororientierung</p>
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich B1: „Verträglichkeit Entwicklungsgebiet KWC“
Umsetzungshorizont	<p>Erstellung Verkehrsberuhigungskonzept Kurzfristig; Umsetzung nach Sanierungsbedarf</p>
Federführung	<p>Gemeinde Unterkulm</p>
Beteiligte	<p>Kanton (Abteilung Tiefbau): Verkehrsgutachten Tempo 30-Zonen</p>

5.2. Handlungsfeld B „Verkehr und Nutzung“

<i>Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B1</i>	<i>Verkehr und Nutzung</i>
	<i>Verträglichkeit Entwicklungsgebiet KWC</i>
Beschrieb der Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung Standortpotenzial direkt an der Haltestelle Nord (Auswirkungen Verkehrserzeugung und Energieverbrauch) - Beschränkung Fahrtenanzahl auf erträgliches Mass (Nutzungen, Modal-Split) - Ausgelöste Fahrten möglichst verträglich abwickeln (→ Erschliessung Areal) - Berücksichtigung Kommunale LV-Verbindungen
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde Unterkulm beabsichtigt, das ehemalige Areal der KWC AG im Hinblick auf eine Umnutzung zu Gewerbe- und Wohnzwecken, von der Industriezone in eine für die neuen Nutzungen geeignete Zone umzuzonen. In der neuen Zone soll eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe möglich sein. Eine industrielle Produktion soll ausgeschlossen werden. Erwünscht sind auch Verkaufsnutzungen in ortsverträglichen Mass. Fussgänger-Verbindungen entlang der Wyna und von den rückliegenden Quartieren direkt zur Bahnhaltestelle sollen auf dem umgenutzten Areal ebenfalls Platz haben. - Aus terminlichen Gründen soll die Umzonung des KWC-Areals als Teilrevision einer später vorgesehenen Gesamtrevision vorgezogen werden. Die Gesamtrevision der Nutzungsplanung ist bereits budgetiert und in zwei Jahren vorgesehen.
Weiteres Vorgehen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluation Knotenkapazität Winkelstrasse / Hauptstrasse 2. Festlegung Erschliessungsprinzip und erträgliche Fahrtenzahl 3. Teiländerung Bauzonenplan mit Zonenbestimmungen
Projektierungsstand	Konzept Nutzungsmanagement, Vorbereitung Teiländerung Bauzonenplan und Abklärungen zu möglichem Investorenwettbewerb in Bearbeitung. Verkehrszählungen in Zusammenhang mit Böhlerknoten veranlasst.
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A2: „Gestaltung und Organisation Hauptstr.“ - Massnahmebereich A4: „Verkehrsorganisation auf Gemeindestrassen“, Prinzipien für Strassenraumgestaltung sollen auf die Wyna- und Binzhaldenstrasse abgestimmt werden. - Massnahmebereich C2: „Schliessung von Netzlücken im komm. Fuss- und Radverkehrsnetz“ - Massnahmebereich D2: „Organisation, Gestaltung, Funktionalität Haltestelle Nord“

Umsetzungshorizont	Kurzfristig / Mittelfristig
Federführung	Gemeinde Unterkulm
Beteiligte	Kanton Aargau, Eigentümer KWC-Areal

Handlungsfeld B: Massnahmenbereich B2	<i>Verkehr und Nutzung</i> Parkierungskonzept Zentrum
Beschrieb der Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung Parkierungsanforderungen verschiedener öffentlichen Nutzungen im Zentrum (Kirche, Bezirksschule, Gemeindehaus) - Lösungsfindung für Problematik Zufahrt Kantonsstrasse - Angebot schaffen für Veranstaltungen - Eine ortsbildverträgliche Ausgestaltung der Parkflächen ist Bestandteil des Parkierungskonzeptes.
Begründung	<p>Zurzeit herrscht im Zentrum Unterkulm eine unübersichtliche und unbefriedigende Parkierungssituation. 20 bis 40 öffentliche Parkplätze sind über drei unterschiedliche Parzellen (Kirche, Bezirksschulhaus, Gemeindehaus) verstreut. Zufahrt zu den Parkplätzen erfolgt von drei verschiedenen Orten von der Hauptstrasse aus.</p> <p>Das Parkplatzangebot bei Veranstaltungen ist begrenzt und unübersichtlich.</p>
Weiteres Vorgehen	<p>Überarbeitung bestehendes Parkierungskonzept „Gemeinsam“.</p> <p>Je nach Ausgestaltung des Parkierungskonzeptes könnte eine BNO-Anpassung nötig werden (bei Parkraumbewirtschaftung auf privatem Grund; falls der Gemeinderat und nicht die Gemeindeversammlung eine Gebührenregelung erlassen soll; bei Beschränkung von Parkfeldern in einem Gebiet über die Angaben in der VSS-Norm SN 640 281 hinaus).</p>
Projektierungsstand	<p>Im April 2008 wurde vom Büro „Eins zu Eins“ ein Parkplatzkonzept „Gemeinsam“ erarbeitet. Dieses wurde vom Kanton mit der vorgeschlagenen Zufahrt zur Kantonsstrasse zurückgewiesen.</p>
Koordinationsstand	<p>Gemeinde sucht Kontakt mit Kirche für weitere Abklärungen der Erschliessung Juchstrasse.</p>
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A1: „Umgestaltung, Neuorganisation Böhlerknoten“, Zufahrt zu Parkplätzen allenfalls vom Bereich Böhlerknoten. - Massnahmebereich A2: „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“
Umsetzungshorizont	<p>Mittelfristig</p>
Federführung	<p>Gemeinde Unterkulm</p>
Beteiligte	<p>Besitzer Parzellen Unterkulmer Bären Immobilien, Kirchgemeinde Kulm, Schulgemeinde, Kanton Aargau (allfällige Zufahrt zur Hauptstrasse)</p>

Handlungsfeld B: <i>Massnahmenbereich B3</i>	<i>Verkehr und Nutzung</i> Erschliessung Industriegebiet Feldmatte
Beschrieb der Massnahme	Erschliessungsmöglichkeiten für die brachliegenden Industrieflächen werden geprüft und mit den Beteiligten abgestimmt.
Begründung	Das Industriegebiet Feldmatte ist im Umbruch. Brachliegende Flächen sollen genutzt werden können. Die Erschliessung erweist sich als Schwierigkeit, da die Bahn überquert werden muss und die Sichtverhältnisse am bestehenden Anschluss auf die Kantonstrasse ungenügend sind. Eine Erschliessung über Landwirtschaftszone ist nicht möglich.
Weiteres Vorgehen	Erschliessungsprojekt in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinde Teufenthal
Projektierungsstand	Variantenstudien mit Teufenthal und WSB in Bearbeitung
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	Keine - unabhängig
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Federführung	Gemeinde Unterkulm
Beteiligte	Kanton Aargau, Gemeinde Teufenthal, Besitzer betroffener Parzellen im Industriegebiet Feldmatte und Chrüz matt, WSB

5.3. Handlungsfeld C „Fuss- und Radverkehr“

Handlungsfeld C: <i>Massnahmenbereich C1</i>	<i>Fuss- und Radverkehr</i> Schliessung Lücke kantonale Radroute
Beschrieb der Massnahme	Die kantonale Radroutenlücke zwischen Oberkulm und Unterkulm wird durch eine direkte Verbindung von der Rigistrasse zur Gerbergasse geschlossen.
Begründung	Die kantonale Radroute ist auf der Strecke von Oberkulm nach Unterkulm auf einem Teilabschnitt unterbrochen.
Weiteres Vorgehen	Erstellung Variantenstudie, Beratung mit Kantonaler Arbeitsgruppe Zweiradverkehr (KAZ) Koordination mit Grundeigentümern und Gemeinde Oberkulm Erstellung Vorprojekt
Projektierungsstand	Projektideen vorhanden
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	Keine – unabhängig
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Federführung	Gemeinde Unterkulm
Beteiligte	Gemeinde Oberkulm, Kanton Aargau, betroffene Grundeigentümer, Kantonale Arbeitsgruppe Zweiradverkehr (KAZ)

Handlungsfeld C: Massnahmenbereich C2	<i>Fuss- und Radverkehr</i> Schliessung von Netzlücken im kommunalen Fuss- und Radwegnetz
Beschrieb der Massnahme	Unterkulm soll ein flächendeckendes, dichtes und attraktives Fuss- und Radwegnetz anbieten. Netzlücken werden geschlossen.
Begründung	Die wichtigsten Mängel beim Velo- und Fussverkehr sind einerseits die Netzlücken, andererseits Verkehrssicherheitsprobleme infolge ungenügender Querungshilfen und fehlender Radstreifen auf Kantonsstrassen.
Weiteres Vorgehen	Grundstücke und Wegrechte für Netzergänzungen sind sicherzustellen. Netzergänzungen sind im Rahmen von Bau- oder Sanierungsvorhaben schrittweise zu erstellen.
Projektierungsstand	Netzkonzept im Rahmen des KGV
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A1: „Umgestaltung, Neuorganisation Böhlerknoten“, Fuss- und Radquerungen - Massnahmebereich A2: „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“, Querungen über die Hauptstrasse - Massnahmebereich B1: „Entwicklungsgebiet KWC“, neue und direkte Wege führen durch das KWC-Areal und entlang der Wyna. - Massnahmebereich D1: „Verlängerung und Neuorganisation Haltestelle Unterkulm Zentrum“, sichere Querungen und direkte Wege führen zur Haltestelle - Massnahmebereich D2: „Organisation, Gestaltung, Funktionalität Haltestelle Nord“, sichere Querungen und direkte Wege führen zur Haltestelle
Umsetzungshorizont	Kurzfristig – Langfristig, Umsetzung nach Sanierungsbedarf
Federführung	Gemeinde Unterkulm (Gemeindenetz), Kanton Aargau (Kantonsstrassen)
Beteiligte	Betroffene Grundeigentümer

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

Nr.	Funktion / örtliche Bezeichnung	Sanierungsjahr der angrenzenden Strassenverbindungen	Zeithorizont
1	Fuss- und Radweg Verbindung Fliederweg mit Haldenstrasse	-	L
2	Fussweg (Treppe) Verbindung Irisweg nach Wiesengrund	-	L
3	Radweg entlang Hauptstrasse	-	K
4	Radwegverbindung Juchstrasse zum Sportplatz / Schulhaus	2012	K
5	Radwegverbindung Böhlerstrasse mit Alte Juchstrasse		K
6	Radweg entlang Sonnenrain		K
7	Fusswegverbindung Alte Juchstrasse mit Juchstrasse	2012	L
8	Fuss- und Radwegverbindung Alte Juchstrasse mit Krummenackerweg		L
9	Fuss- und Radweganbindung Coop von Osten (direkte Erreichbarkeit Coop)		M
10	Fussgängerquerungen über Hauptstrasse: Schulhaus – Böhlerstrasse und Gemeindehaus – Haltestelle Unterkulm Zentrum		K
11	Fuss- und Radwegverbindung vom Unteren Eingeländeweg zur Hauptstrasse	2016	M
12	Fuss- und Radwegverbindung Sackgasse Hauptstrasse mit Unterem Eingeländeweg	2016	M
13	Fuss- und Radwegverbindung Jurastrasse mit Grenzweg		M
14	Mangelhafte Erreichbarkeit Bahnhof Unterkulm Nord: Zugänglichkeit Unterführung von Osten (Trottoir Hauptstrasse)		K
15	Mangelhafte Erreichbarkeit Bahnhof Unterkulm Nord: Direkte Zugänglichkeit des Perrons an den Perronenden		M
16	Fusswegverbindung von Winkelstrasse und Binzhaldenstrasse	2014	K
17	Fuss- und Radwegverbindung Gerbergasse – Nordstrasse entlang Wyna	2014	K
18	Fuss- und Radwegverbindung über den ESP zum Bahnhof Unterkulm Nord		K
19	Fehlendes Trottoir entlang der Binzhaldenstrasse	2014	K
20	Fusswegverbindung Neudorfstrasse und Talweg	2013	M
21	Fusswegverbindung Neudorfstrasse – Talstrasse / Sonnenhaldenweg	2013	L
22	Fuss- und Radwegverbindung Sonnenhaldenweg – Talstrasse		M
23	Radweg entlang Böhlerstrasse von Stücketenweg bis Brandholzstrasse		M
24	Direkte Fusswegverbindung von der Böhlerstrasse in den Talweg		M
25	Fehlendes Trottoir entlang Böhlerstrasse		K
26	Fuss- und Radwegverbindung Wynastrasse – Meinerhofstrasse – Talweg. Bei gewissen Abschnitten fehlt das öffentliche Wegrecht. Angestrebte Breite 2.50 m.	2017	M
27	Fuss- und Radwegverbindung Gerbergasse – Rigistrasse (kantonale Radroute)	2014/2017	K

Zeithorizont:

Kurzfristig K = 0 – 3 Jahre

Mittelfristig M = 3 – 6 Jahre

Langfristig L = 7 – 15 Jahre

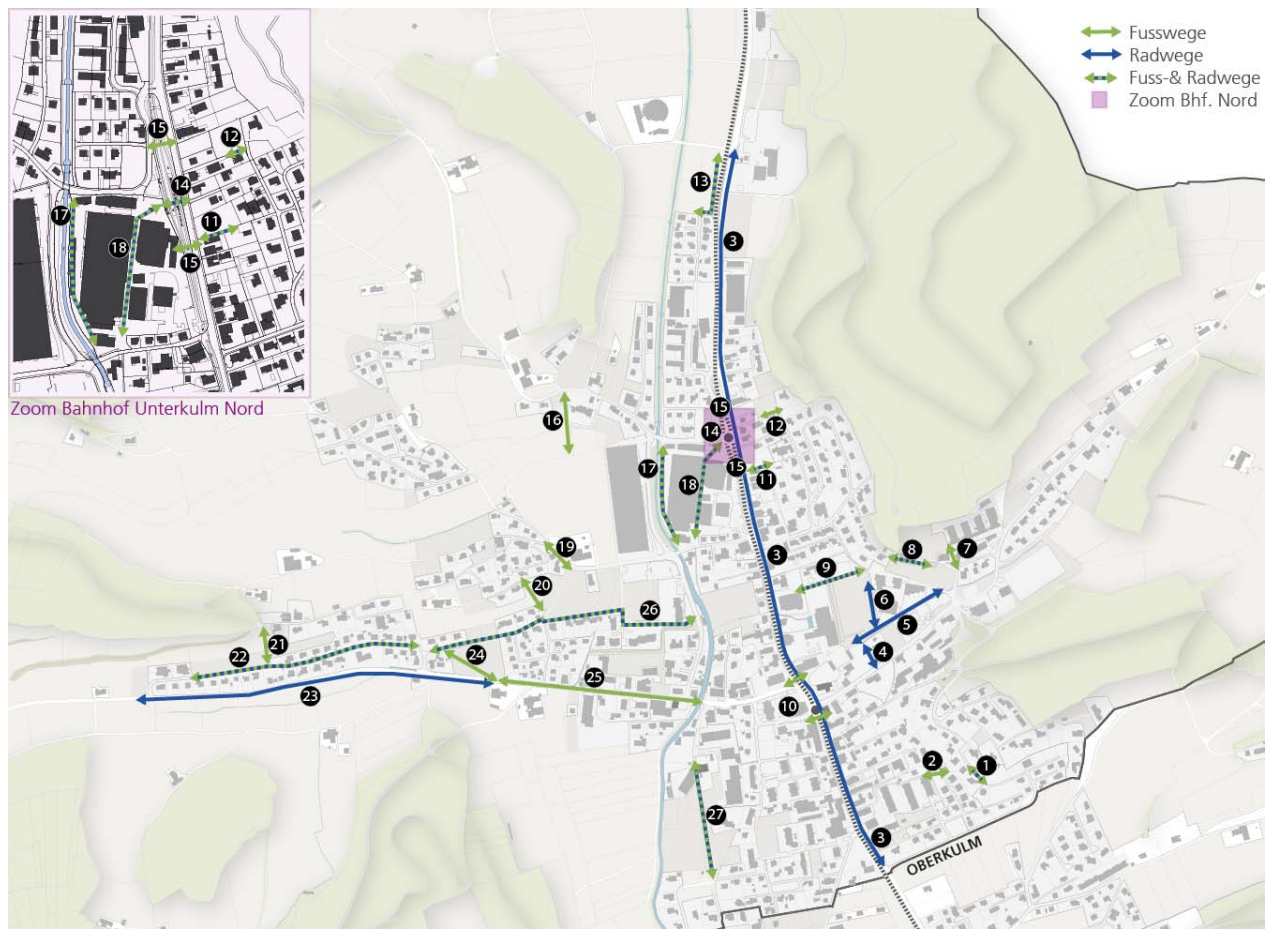


Abbildung 6: Übersicht der erforderlichen Netzergänzungen

<p>Handlungsfeld C: <i>Massnahmenbereich C3</i></p>	<p style="text-align: right;"><i>Fuss- und Radverkehr</i></p> <p style="text-align: center;">Schulwegplanung</p>
<p>Beschrieb der Massnahme</p>	<p>Durch die Ausarbeitung einer Schulwegplanung sollen Sicherheitsmängel auf Schulwegen aufgedeckt und behoben werden.</p>
<p>Begründung</p>	<p>Auf diversen Schulwegabschnitten ist die Sicherheit der Schüler durch fehlende Trottoirs und Radwege sowie aufgrund verkehrsorientierter Strassenraumgestaltung (z.B. bei Fussgängerüberquerungen der Hauptstrasse) nur teilweise gewährleistet.</p>
<p>Weiteres Vorgehen</p>	<p>Ausarbeitung einer Schulwegplanung Mögliche Vorgehensweise:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Zusammenstellen einer Arbeitsgruppe, Koordination bei einer Fachperson (Beteiligte: Gemeinderat, Schulbehörde, Eltern, Polizei und Schüler) 2) Spezifische und detaillierte Analyse der bestehenden Situation und Begehungen vor Ort. Erstellung einer Dokumentation für Behörden und Öffentlichkeit. 3) Entwicklung eines Konzepts (Inhalt: Ziele, Vorgehen, Zeitplan). Es sollen bauliche Massnahmen (Verkehrsberuhigung, Gestaltung öffentlicher Räume) und organisatorische, erzieherische Massnahmen (Sensibilisierungskampagnen) ausgearbeitet werden. 4) Sensibilisierung und Kommunikation: Für Erhaltung breiter Unterstützung in der Gemeinde. Medien informieren und Organisation von Anlässen. 5) Kontrolle und Aktualisieren der Daten: Ziele müssen erreicht werden und die Behörde ihre Verpflichtungen einhalten.
<p>Projektierungsstand</p>	<p>Projektidee (Grundlagenplan Schulwegplanung siehe Anhang 7.3)</p>
<p>Koordinationsstand</p>	<p>-</p>
<p>Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A1: „Umgestaltung, Neuorganisation Böhlerknoten“, Fuss- und Radquerungen - Massnahmebereich A2: „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“, Querungen über die Hauptstrasse - Massnahmebereich A4: „Verkehrsorganisation auf Gemeindestrassen“, Strassenraumgestaltung, Geschwindigkeitsreduktion - Massnahmebereich C1: „Schliessung Lücke kant. Radroute“ - Massnahmebereich C2: „Schliessung von Netzlücken im kommunalen

	len Fuss- und Radwegnetz“, sichere und direkte Wege - Massnahmebereich D1: „Verlängerung und Neuorganisation Haltestelle Unterkulm Zentrum“, sichere Querungen und direkte Wege führen zur Haltestelle
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Federführung	Gemeinde Unterkulm
Beteiligte	Kantonale Fachstelle Verkehrssicherheit Abteilung Tiefbau (Sicherheitsaspekte auf Kantonsstrassen), Schulbehörde, Eltern, Polizei, Bauverwalter

Weitere Informationen:

- www.bfu.ch Kinder auf dem Schulweg, Broschüre 3.022, Schulweg bfu-Dokumentation 2.023
- www.aargaumobil.ch/ *Pedibus* – Ein Beitrag zur Schulwegsicherung
- <http://www.verkehrsclub.ch> Schulwegsicherung
- VCS-Kampagnen „Zu Fuss zur Schule“: www.schulwege.ch
- Fussverkehr Schweiz www.fussverkehr.ch/unsere-themen/sichere-schulwege/
http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/broschuere_0906_schulweg.pdf
- Bundesamt für Strassen ASTRA: „Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz“, Forschungsauftrag SVI 2004/006 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten Juli 2010

5.4. Handlungsfeld D „Öffentlicher Verkehr“

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D1	<div style="text-align: right;"><i>Öffentlicher Verkehr</i></div> <div style="text-align: center;">Verlängerung und Neuorganisation Haltestelle Unterkulm Zentrum</div>
Beschrieb der Massnahme	Die Haltestelle auf dem Zentrumsplatz wird die Visitenkarte der Gemeinde. Sie bleibt durchlässig, gewährleistet eine sichere, direkte Erreichbarkeit und bietet attraktive Aufenthaltsflächen.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> - Zukünftig werden die Perrons verlängert (längere Züge) - Erhaltung Erreichbarkeit und Durchlässigkeit im Ortskern - Visitenkarte, Erscheinungsbild Ortszentrum - Ergänzende Infrastruktur „Möblierung“ (Wetterschutz Wartehalle, genügend gedeckte, abschliessbare, beleuchtete Veloabstellplätze, niveaufreie Zugänge)
Weiteres Vorgehen	Aktive Mitarbeit an Projekt „Eigentrassierung WSB“ (siehe auch Bericht „Arbeitshilfe zur Aufwertung von Ortskernen 2011/2012“)
Projektierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt „Eigentrassierung WSB“ in Bearbeitung
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A1: „Böhlerknoten“, liegt unmittelbar neben der Haltestelle Zentrum und muss in die Planung integriert werden. - Massnahmebereich A2: „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“, Möblierung und Gestaltungsprinzipien für die Hauptstrasse gelten auch für die Haltestelle Zentrum - Massnahmebereich C2: „Schliessung von Netzlücken im komm. Fuss- und Radverkehrsnetz“, sichere und direkte Erreichbarkeit für Fuss- und Veloverkehr ist gewährleistet
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Federführung	WSB
Beteiligte	Kanton Aargau, Gemeinde Unterkulm, AAR Bus+Bahn

Handlungsfeld D: Massnahmenbereich D2	Öffentlicher Verkehr Organisation, Gestaltung, Funktionalität Haltestelle Nord
Beschrieb der Massnahme	Die Haltestelle Nord muss im Zusammenhang mit der Umnutzung des KWC-Areals dringend umgestaltet und besser erreichbar werden.
Begründung	<ul style="list-style-type: none"> - Die Haltestelle Unterkulm Nord liegt direkt vor dem Entwicklungsareal KWC. Ein Miteinbezug der Haltestelle Nord in der Entwicklungsplanung ist unerlässlich. - Steigerung der Aufenthaltsqualität (öffentliche Räume) - Einbezug vorhandene (insbesondere östlich Kantonsstrasse) und zukünftige Nutzungen (KWC-Areal) - Problematik illegale Strassen- und Geleisequerungen (Gefährdung der Sicherheit. Gemäss Unfallstatistik auf der Hauptstrasse im Bereich der Haltestelle eine Unfalhäufung gemessen.) - Ungenügende Erschliessungswirkung (Zugang heute nur über einseitige Unterführung zu Mittelperron, Integration attraktive Veloabstellanlagen) - Prüfung Zweckmässigkeit des Anliegens für eine P+R Anlage
Weiteres Vorgehen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Erstellung Variantenstudie zur verbesserten Erreichbarkeit / Erschliessung Haltestelle Nord unter Berücksichtigung der bahnbetrieblichen Spielräume 2. Information Projektleitung Eigentrassierung WSB betreffend Ergebnis Variantenstudie (z.B. Verlängerung Personenunterführung) 3. Ausarbeitung und Umsetzung in Koordination mit Umnutzung KWC Areal
Projektierungsstand	Projektidee
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich A2: „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“, Möblierung und Gestaltungsprinzipien für die Hauptstrasse gelten auch für die Haltestelle Nord - Massnahmebereich B1: „Entwicklungsgebiet KWC“, der öffentliche Raum zwischen Haltestelle und Entwicklungsgebiet muss integral bearbeitet werden. - Massnahmebereich C2: „Schliessung von Netzlücken im komm. Fuss- und Radverkehrsnetz“, sichere Querungen und direkte Wege führen zur Haltestelle
Umsetzungshorizont	Kurzfristig / Mittelfristig

Federführung	Gemeinde Unterkulm
Beteiligte	Kanton Aargau, AAR Bus+Bahn, Eigentümer KWC-Areal

5.5. Handlungsfeld E „Mobilitätsmanagement“

Handlungsfeld E: Massnahmenbereich E1	<i>Mobilitätsmanagement</i> Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern
Beschrieb der Massnahme	<p>Die Gemeinde Unterkulm fördert das Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden.</p>
Begründung	<p>Das Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern befasst sich mit den durch die Aktivitäten und den Standort eines Verkehrserzeugers (z.B. Unternehmen, Veranstalter von Anlässen, grössere Wohnüberbauung) generierten Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient sowie umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle des Verkehrserzeugers selbst, indem dieser Massnahmen in seinem eigenen Wirkungsbereich zusammen mit der Gemeinde Unterkulm und/oder mit Mobilitätsanbietern (z.B. öV-Betriebe, Mobility CarSharing) umgesetzt. Idealtypisch sind diese Massnahmen auf die Verkehrsarten (Pendler-, Geschäfts- oder Besucherverkehr) ausgerichtet.</p> <p>Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.</p>
Weiteres Vorgehen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Gemeindeverwaltung prüft im Rahmen einer Impulsberatung mit aargaumobil, welche Massnahmen in ein Programm „Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeugern“ aufgenommen werden sollen. 2. Das Programm wird innerhalb einer gemeindeinternen Arbeitsgruppe konsolidiert und auf politischer Ebene verabschiedet. <p>Die Massnahmen werden gemäss Programm durch die darin bezeichneten Stellen und dem definierten Zeitrahmen umgesetzt.</p>
Projektierungsstand	<p>Projektidee</p>
Koordinationsstand	<p>Vororientierung</p>
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmebereich B1: „Entwicklungsgebiet KWC“ - Massnahmebereich B2: „Parkierungskonzept Zentrum“ - Massnahmenbereich B3: „Erschliessung Industriegebiet Feldmatte“
Umsetzungshorizont	<p>Kurzfristig</p>
Federführung	<p>Gemeinde Unterkulm</p>
Beteiligte	<p>aargaumobil</p>

<i>Handlungsfeld E: Massnahmenbereich E2</i>	<i>Mobilitätsmanagement</i> Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung
Beschrieb der Massnahme	Die Gemeinde Unterkulm fördert das Mobilitätsmanagement bei der Bevölkerung mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden.
Begründung	Mit dem Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung pflegt und baut Unterkulm sein Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus. Das Mobilitätsmanagement unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung in den Bereichen Velo, zu Fussgehen und öV. Das verbesserte Verkehrsangebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt.
Weiteres Vorgehen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Gemeindeverwaltung prüft im Rahmen einer Impulsberatung mit aargaumobil, welche Massnahmen in ein Programm „Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung“ aufgenommen werden sollen. 2. Das Programm wird innerhalb einer gemeindeinternen Arbeitsgruppe konsolidiert und auf politischer Ebene verabschiedet. 3. Die Massnahmen werden gemäss Programm durch die darin bezeichneten Stellen und dem definierten Zeitrahmen umgesetzt.
Projektierungsstand	Projektidee
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmenbereich A2: „Gestaltung und Organisation Hauptstrasse“ - Massnahmenbereich C1: „Schliessung Lücke kant. Radroute“ - Massnahmenbereich C2: „Schliessung von Netzlücken im kommunalen Fuss- und Radwegnetz“ - Massnahmenbereich C3: „Schulwegplanung“
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Federführung	Gemeinde Unterkulm
Beteiligte	aargaumobil

6. Umsetzung und Controlling

6.1. Organisation

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

6.2. Prioritäten

In der Übersichtstabelle (siehe Tabelle Seite 50) sind die Massnahmen aufgelistet. Die Prioritäten richten sich nicht nach der zeitlichen Absicht zur Umsetzung der Massnahmen:

Kurzfristig K	=	0 – 3 Jahre
Mittelfristig M	=	3 – 6 Jahre
Langfristig L	=	7 – 15 Jahre

6.3. Kontrolle des Vollzugs

Die Bauverwaltung Unterkulm (oder eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung und der Gemeindebehörde) wird vom Gemeinderat für das Controlling „Umsetzung der Massnahmen des kommunalen Gesamtplan Verkehrs KGV“ beauftragt. Sie aktualisiert laufend die Prioritätenliste und erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über den Stand der Massnahmen.

Nr.	Massnahme	Zeithorizont			Zuständigkeit	Beitrag zur Zielerreichung (Mobilitätsplan Kap. 4)
		Kurzfristig = 0-3 Jahre	Mittelfristig = 3-6 Jahre	Langfristig = 7-15 Jahre		
Gestaltung und Betrieb Strassen		K	M	L		
A1	Umgestaltung Böhlerknoten. Neuorganisation unter spezieller Berücksichtigung Erscheinungsbild Zentrum und Bedingungen für Fuss- und Radverkehr.	x	x		Kanton Beteiligte: Gemeinde, WSB	ZA1, ZA2, ZA3, ZA4, ZA5, ZA6, ZA7
A2	Gestaltung und Organisation Hauptstrasse. Entwickeln eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK).	x	x		Gemeinde Beteiligte: Kanton, WSB, Bevölkerung	ZA1, ZA2, ZA3, ZA4, ZA5, ZA6, ZA7
A3	Verträglichkeit Böhlerstrasse. Integraler Lärmschutz, Mehr Raum für LV, Verkehrssicherheit		x		Kanton Beteiligte: Gemeinde	ZA1, ZA4, ZA5, ZA6, ZA7
A4	Verkehrsorganisation auf Gemeindestrassen (Juchstrasse, Wynastrasse, Binzhaldenstrasse)	x	x	x	Gemeinde	ZA1, ZA4, ZA5, ZA6, ZA7
Verkehr und Nutzungen						
B1	Verträglichkeit Entwicklungsgebiet KWC. Verträgliche Fahrtenerzeugung, Nutzung Standortpotenzial, kommunale LV-Verbindung.	x	x		Gemeinde Beteiligte: Kanton, Eigentümer KWC Areal	ZB1, ZB2
B2	Parkierungskonzept Zentrum Überarbeitung Parkierungskonzept „Gemeinsam“		x		Gemeinde Beteiligte: Besitzer Parzellen Unterkulmer Bären Immobilien, Kirchgemeinde Kulm, Schulgemeinde, Kanton (allfällige Zufahrt zur Hauptstrasse)	ZB3
B3	Erschliessung Industriegebiet Feldmatte	x			Gemeinde Beteiligte: Kanton, Gemeinde Teufenthal, Besitzer betroffener Parzellen im Industriegebiet Feldmatte und Chrüzmatte, WSB	
Fuss- und Radverkehr						
C1	Schliessung der Netzlücke zwischen Ober- und Unterkulm im kantonalen Radroutennetz.	x			Gemeinde Beteiligte: Kanton, Gemeinde Oberkulm, betreffende Grundeigentümer, Kantonale Arbeitsgruppe Zweiradverkehr (KAZ)	ZC1, ZC2, ZC3
C2	Schliessung von Netzlücken im kommunalen Fuss- und Radverkehrsnetz.	x	x	x	Gemeinde (Gemeindestrassen), Kanton (Kantonsstrassen) Beteiligte: Betroffene Grundeigentümer	ZC1, ZC2, ZC3, ZC4, ZC5, ZC6
C3	Schulwegplanung	x			Gemeinde Beteiligte: Schulbehörde, Eltern, Polizei, Bauverwalter, Kanton	ZC1, ZC2
Öffentliche Verkehr						
D1	Haltestelle Unterkulm Zentrum Verlängerung und Neuorganisation	x			WSB Beteiligte: Kanton, Gemeinde, AAR Bus+Bahn	ZD1, ZD2, ZD4, ZD5, ZD6
D2	Organisation, Gestaltung, Funktionalität Haltestelle Nord	x	x		Gemeinde Beteiligte: Kanton, AAR Bus+Bahn, Eigentümer KWC Areal	ZD1, ZD2, ZD3, ZD5, ZD6
Mobilitätsmanagement						
E1	Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern	x			Gemeinde Beteiligte: aargaumobil	ZE1, ZE2, ZE3, ZE4
E2	Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung	x			Gemeinde Beteiligte: aargaumobil	ZE1, ZE2, ZE3, ZE4

Tabelle 1: Massnahmenübersicht

7. Anhang

Mängel

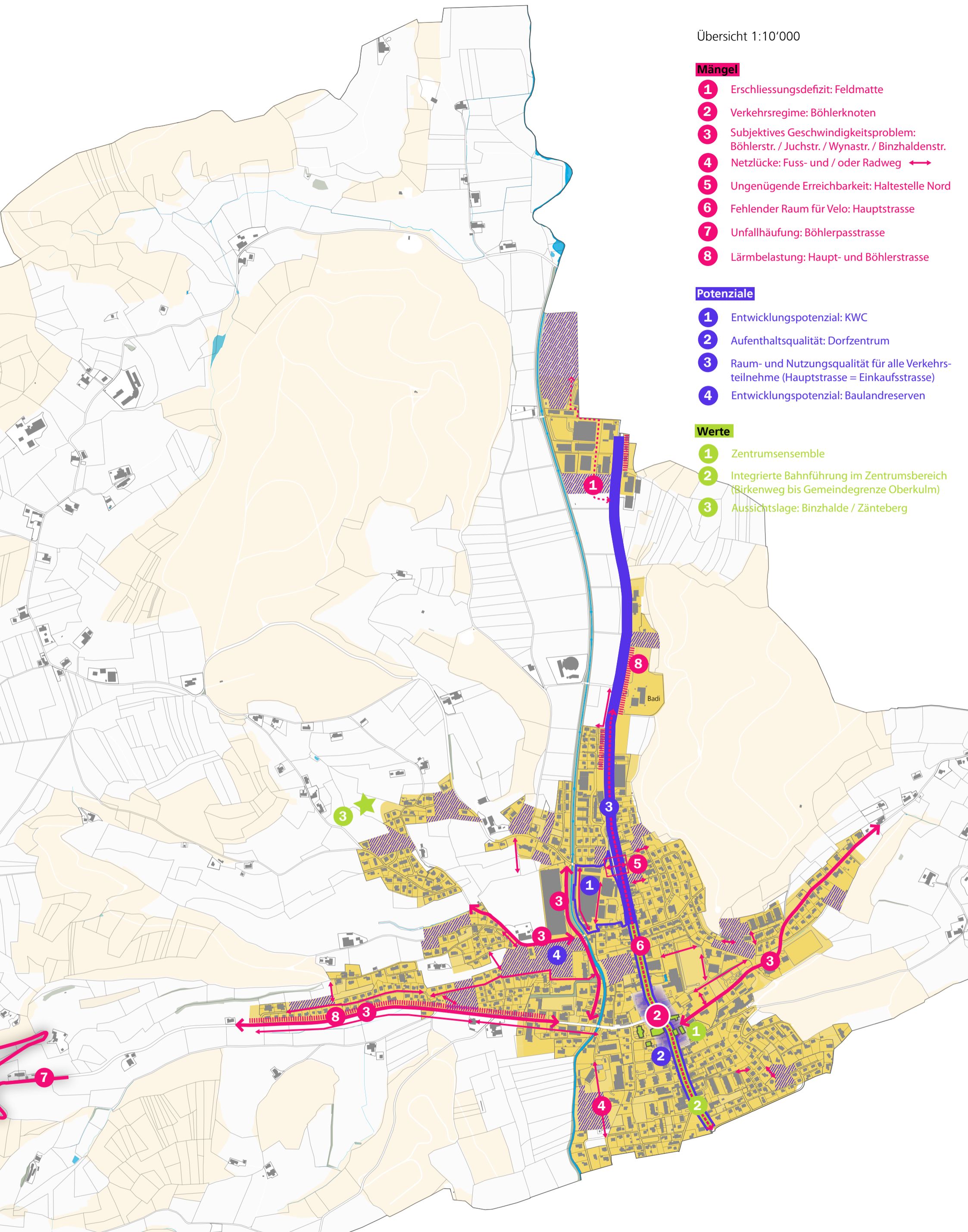
- 1 Erschliessungsdefizit: Feldmatte
- 2 Verkehrsregime: Böhlerknoten
- 3 Subjektives Geschwindigkeitsproblem: Böhlerstr. / Juchstr. / Wynastr. / Binzhaldenstr.
- 4 Netzlücke: Fuss- und / oder Radweg ↔
- 5 Ungenügende Erreichbarkeit: Haltestelle Nord
- 6 Fehlender Raum für Velo: Hauptstrasse
- 7 Unfallhäufung: Böhlerpasstrasse
- 8 Lärmbelastung: Haupt- und Böhlerstrasse

Potenziale

- 1 Entwicklungspotenzial: KWC
- 2 Aufenthaltsqualität: Dorfzentrum
- 3 Raum- und Nutzungsqualität für alle Verkehrsteilnehmer (Hauptstrasse = Einkaufsstrasse)
- 4 Entwicklungspotenzial: Baulandreserven

Werte

- 1 Zentrumsensemble
- 2 Integrierte Bahnführung im Zentrumsbereich (Birkenweg bis Gemeindegrenze Oberkulm)
- 3 Aussichtslage: Binzhalde / Zänteberg



0 m

500 m

7.2. Kapazitätsberechnung Fahrtenpotenziale

Gebiet	Zone	AZ	Grundstückfläche [m ²]	Bruttogeschossfläche [m ²]	Einwohnerpotenzial	Arbeitsplatzpotenzial	Standort-Score (SWS/2021)	Angebot Score (SWS/2021)	Stellplätze Wohnen	Stellplätze Arbeiten Personal	Stellplätze Arbeiten Kunden	Spezifisches Verkehrspotenzial:			Gebiet																									
												Fahren pro Tag Wohnen	Fahren pro Tag Arbeiten Personal	Fahren pro Tag Arbeiten Kunden																										
<p>Annahmen:</p> <table border="1"> <tr> <td>Einwohnerdichte (m²/EW)</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Aktionsplatzdichte Gewerbe (m²/AP)</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Aktionsplatzdichte Industrie (-Show rooms) (m²/AI)</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>Wohnungsfläche (m²)</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro Wohnung</td> <td>1,1</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro 100 m² BDF-Personal Industrie</td> <td>0,2</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro 100 m² BDF-Kunden Industrie</td> <td>0,2</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro 100 m² BDF-Personal Gewerbe allg.</td> <td>0,5</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro 100 m² BDF-Kunden Gewerbe allg.</td> <td>0,5</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro 100 m² BDF-Personal Show rooms</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro 100 m² BDF-Kunden Show rooms</td> <td>1,8</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro 100 m² BDF-Personal Verkaufsstelle (VF) Lebensmittel</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze pro 100 m² BDF-Kunden Verkaufsstelle (VF) Lebensmittel</td> <td>8</td> </tr> </table> <p>Ausbaugrad Wohnen: 0,8</p> <p>Fahren pro Tag und Stellplatz Wohnen: 3,5 Fahren pro Tag und Stellplatz Personal Industrie: 3 Fahren pro Tag und Stellplatz Kunden Industrie: 6 Fahren pro Tag und Stellplatz Personal Gewerbe allg.: 3,5 Fahren pro Tag und Stellplatz Kunden Gewerbe allg.: 6 Fahren pro Tag und Stellplatz Personal Show rooms: 3,5 Fahren pro Tag und Stellplatz Kunden Show rooms: 6 Fahren pro Tag und Stellplatz Personal Verkaufsstelle (VF) Lebensmittel: 3,5 Fahren pro Tag und Stellplatz Kunden Verkaufsstelle (VF) Lebensmittel: 12</p>															Einwohnerdichte (m ² /EW)	50	Aktionsplatzdichte Gewerbe (m ² /AP)	40	Aktionsplatzdichte Industrie (-Show rooms) (m ² /AI)	120	Wohnungsfläche (m ²)	100	Stellplätze pro Wohnung	1,1	Stellplätze pro 100 m ² BDF-Personal Industrie	0,2	Stellplätze pro 100 m ² BDF-Kunden Industrie	0,2	Stellplätze pro 100 m ² BDF-Personal Gewerbe allg.	0,5	Stellplätze pro 100 m ² BDF-Kunden Gewerbe allg.	0,5	Stellplätze pro 100 m ² BDF-Personal Show rooms	1,5	Stellplätze pro 100 m ² BDF-Kunden Show rooms	1,8	Stellplätze pro 100 m ² BDF-Personal Verkaufsstelle (VF) Lebensmittel	2	Stellplätze pro 100 m ² BDF-Kunden Verkaufsstelle (VF) Lebensmittel	8
Einwohnerdichte (m ² /EW)	50																																							
Aktionsplatzdichte Gewerbe (m ² /AP)	40																																							
Aktionsplatzdichte Industrie (-Show rooms) (m ² /AI)	120																																							
Wohnungsfläche (m ²)	100																																							
Stellplätze pro Wohnung	1,1																																							
Stellplätze pro 100 m ² BDF-Personal Industrie	0,2																																							
Stellplätze pro 100 m ² BDF-Kunden Industrie	0,2																																							
Stellplätze pro 100 m ² BDF-Personal Gewerbe allg.	0,5																																							
Stellplätze pro 100 m ² BDF-Kunden Gewerbe allg.	0,5																																							
Stellplätze pro 100 m ² BDF-Personal Show rooms	1,5																																							
Stellplätze pro 100 m ² BDF-Kunden Show rooms	1,8																																							
Stellplätze pro 100 m ² BDF-Personal Verkaufsstelle (VF) Lebensmittel	2																																							
Stellplätze pro 100 m ² BDF-Kunden Verkaufsstelle (VF) Lebensmittel	8																																							
A	W2 II	0,35	6587	1844	37				20			71			71																									
B	W2 II	0,35	6148	1721	34				19			66			66																									
C	W2	0,35	4830	1352	27				15			52			52																									
D	W2 II	0,35	1713	480	10				5			18			18																									
E	W2	0,35	4130	1156	23				13			45			45																									
E	W2	0,35	6050	1694	34				19			65			65																									
E	W2	0,35	1442	404	8				4			16			16																									
F	W2 II	0,35	6676	1869	37				21			72			72																									
F	W2 II	0,35	1677	470	9				5			18			18																									
G	W2 II	0,35	1746	489	10				5			19			19																									
H	W3	0,60	8200	3936	79				43			152			152																									
I	K II	0,35	6278	1160	23	18	C	65%	9		2	45		14	92																									
J	WG2 II	0,45	10385	1869	37	58	D	80%	37		9	72		56	259																									
K	W2 II	0,35	4335	1214	24				13			47			47																									
L	W2	0,35	9553	2675	53				29			103			103																									
M	W2 II	0,35	3263	914	18				10			35			35																									
N	W2	0,35	3042	852	17				9			33			33																									
P	WG2	0,45	6891	1240	25	39	D	80%	14		6	87		37	172																									
Q	KWC	0,60	2260	1356	25	34	C	65%	18		4	62		28	88																									
Q	KWC	0,60	2260	1356	25	11	C	65%	13		16	46		95	141																									
R	G	0,60	4355	2613	9	65	E	95%	50		12	174		74	248																									
S	K	0,35	1525	427	9				5			16			16																									
T	I	0,80	29932	23946	400	200	C	65%	156		31	467		187	654																									
U	I	0,80	9268	7414	400	62	D	80%	59		12	178		71	249																									
V	Z	0,80	28360	20000	400	75	C	65%	220		39	770		1872	2779																									
<p>Annahme Gebiet Q: 50% Verwaltung, 50% Ausstellung. Annahme Gebiet R: 50% Verwaltung, 50% Ausstellung. Annahme Gebiet S: 50% Verwaltung, 50% Ausstellung. Annahme Gebiet T: 50% Verwaltung, 50% Ausstellung. Annahme Gebiet U: 50% Verwaltung, 50% Ausstellung. Annahme Gebiet V: 50% Verwaltung, 50% Ausstellung.</p>																																								
Total					915	301			ohne T und U (Industrie Feldmatte)			4606			4606																									

Tabelle 2: Fahrtenpotenziale aus Baulandreserven

7.3. Grundlagenplan Schulwege

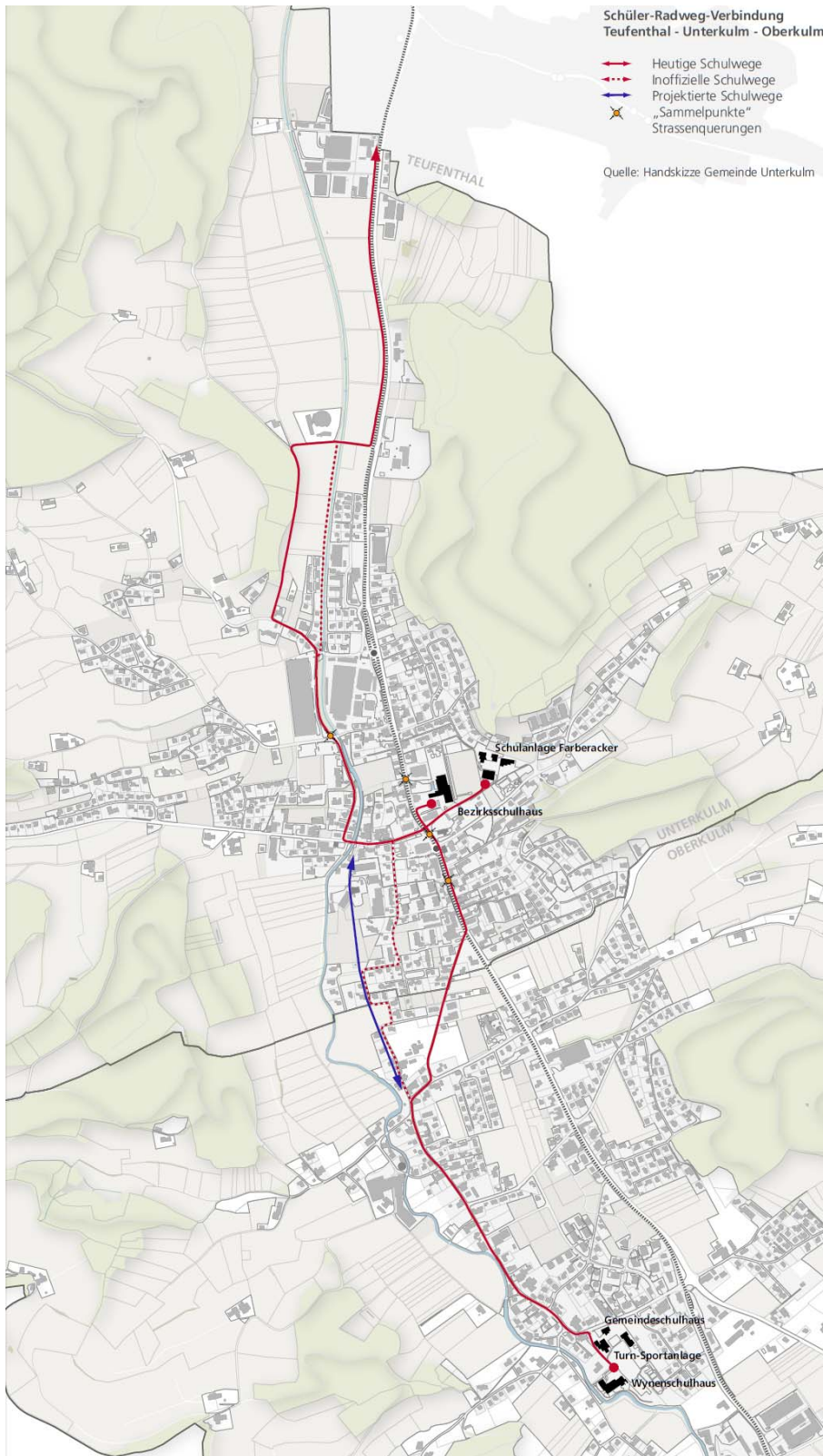


Abbildung 7: Grundlage Schulwegplanung

7.4. Massnahmenbeispiele Mobilitätsmanagement

7.4.1. Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern

E1/1: Mobilitätsmanagement im Baubewilligungsverfahren (Unternehmen)

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

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

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

E1/2: Mobilitätsmanagement in der Gestaltungsplanung oder im Baubewilligungsverfahren von neuen Wohnsiedlungen (Bauherren von Wohnsiedlungen)

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

E1/3: Mobilitätsberatung in Unternehmen

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

Kommentar aargaumobil: „Ist interessant im Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet KWC und Industrie Feldmatte. Bei bestehenden Unternehmen hat wahrscheinlich vor allem die KWC Potential bzw. allfällige weitere bestehende Unternehmen mit > 50 Mitarbeitenden. Eine Erstberatung von KWC hat bereits vor Jahren stattgefunden – das Nutzenpotenzial einer erneuten Beratung soll gemeinsam mit aargaumobil und der Gemeinde geprüft werden.“

E1/4: Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen

Die Gemeinde Unterkulm fördert das Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen. Bei Veranstaltungen ab einer zu definierenden Anzahl von Besuchenden oder Teilnehmenden (z.B. bei Anlässen im

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

E1/5: Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

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

E1/6: Aktionen zur Sensibilisierung der Verkehrserzeuger für Massnahmen des Mobilitätsmanagements

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

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

7.4.2. Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

E2/1: Ausbau der kommunalen Website mit Mobilitätsinformation

Auf der Website der Gemeinde werden die bestehenden „Verkehrslinks“ mit Kurzinformationen zu den verschiedenen Angeboten ergänzt

E2/2: Mobilitätsset für Neuzuzüger

Die Neuzuzüger in die Gemeinde Unterkulm erhalten bei der Anmeldung auf der Gemeindeverwaltung ein Set mit Mobilitätsinformationen zum öffentlichen Verkehr, Velofahren und zu Ausflugsmöglichkeiten mit nicht-motorisierten und/oder öffentlichen Verkehrsmitteln etc. Sie nutzt dazu wie bisher das mit Unterstützung von aargaumobil durch die Region Baden Regio entwickelte „Mobilitätsset für Neuzuzüger“ und beteiligt sich bei Bedarf an dessen Weiterentwicklung und Aktualisierung.

E2/3: Mobilität in Schulen

Die Gemeinde Unterkulm bewirbt das von aargaumobil und dem Departement Bildung, Kultur und Sport des Kantons Aargau entwickelte Angebot „Schule Mobil“ in ihren 5. Klassen der Primarschule

und 1. bis 3. Klassen der Oberstufe. Das Angebot beinhaltet eine Serie von Modulen, in denen ausgewählte Mobilitätsthemen behandelt werden. Jedes Modul dauert max. 1 Tag. Die Module werden durch die Fachexperten von aargaumobil direkt bei den angemeldeten Schulklassen durchgeführt. Das Angebot ist bis auf weiteres zugänglich (wird jeweils jährlich entschieden) und für die oben erwähnten Stufen innerhalb des bei aargaumobil verfügbaren Rahmenbudgets für die Gemeinde kostenlos.

E2/4: Mobilitätsaktionen zur Sensibilisierung der Bevölkerung

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

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

7.5. Öffentliche Mitwirkung

Der KGV wurde vom 19. August 2013 bis am 16. September 2013 bei der Gemeindekanzlei öffentlich aufgelegt. Zudem wurde der KGV auf der Homepage der Gemeinde aufgeschaltet. Innerhalb der Auflagefrist haben verschiedene Personen den KGV eingesehen. Während der öffentlichen Auflage sind von Seiten der Bevölkerung keine Mitwirkungsberichte beim Gemeinderat eingegangen. Die Repla aargauSüd impuls hält in Ihrer Vernehmlassung vom 12. September 2013 fest, dass der KGV der angestrebten regionalen Entwicklung entspricht.

7.6. Genehmigungsblatt

Es sind folgende Inhalte zu genehmigen:

- Ziele gemäss Mobilitätsplan Kap. 4, Seite 27

Genehmigung

Genehmigt

Aarau, den 06.02.2014

Ort, Datum

Beschluss

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Unterkulm vom 9. Januar 2014 wird genehmigt.



Stephan Attiger
Regierungsrat

Zuständige Behörde

7.7. Genehmigung Kanton

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Vorsteher

GENEHMIGUNG

Kommunaler Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Unterkulm

Sachverhalt

1. Verfahren

1.1. Verfahrensdaten

Öffentliche Mitwirkung (§ 3 BauG)	19.08. – 16.09.2013
Vorläufige Beurteilung	13.02.2013
Beschluss Gemeinderat	14.10.2013

Die Gemeinde reichte am 22. Januar 2014 den Kommunalen Gesamtplan Verkehr zur Genehmigung bei der Abteilung Verkehr ein.

Die Abteilung Verkehr hat am 13. Februar 2013, unter Einbezug der kantonalen Fachstellen Abteilung Raumentwicklung und Abteilung Tiefbau, die vorläufige Beurteilung des Zwischenberichts zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr Unterkulm mit Stand vom 18. Dezember 2012 verfasst. Im nun eingereichten Schlussbericht mit Stand vom 9. Januar 2014 wurden die damals angebrachten kantonalen Anliegen eingearbeitet.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr ist behördenverbindlich. Für das Grundeigentum sind erst die Festlegungen in der Nutzungsplanung verbindlich. Aus diesem Grund gibt es kein Rechtsmittelverfahren (Einwendungen, Beschwerden). Die Gemeinde hat eine öffentliche Mitwirkung (§ 3 BauG) durchgeführt.

Die Verfahrensvoraussetzungen für die Genehmigung sind erfüllt.

1.2. Zuständigkeit zur Genehmigung

Der Gemeinderat beschliesst und das zuständige Departement genehmigt den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (§ 54a Abs. 1 BauG).

2. Nutzungsplanung

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr bildet eine wichtige Grundlage für die Nutzungsplanung, insbesondere bei Fragen der Abstimmung Siedlung und Verkehr, der Strassenraumgestaltung und der Angebote im öffentlichen Verkehr. Aus raumplanerischer Sicht ist nichts gegen den Kommunalen Gesamtplan Verkehr einzuwenden.

3. Die Vorlage im Überblick

3.1 Vorlage

Die Gemeinde Unterkulm plant die Revision der Nutzungsplanung in zwei bis drei Jahren. Die vorgängige Erarbeitung eines KGV erlaubt die Erstellung einer Grundlage für die erfolgreiche Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Zukunft. Der KGV thematisiert die aktuellen Verkehrsthemen in Unterkulm (Eigentrossierung, Neuorganisation Knoten Böhler, Umnutzung KWC-Areal) ausführlich und entwirft innerhalb dieser Rahmenbedingungen sinnvolle Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsgeschehens auf Gemeindegebiet. Besonders begrüssen wir die intensive Abhandlung der Auswirkungen und Anforderungen noch unüberbauter Bauzonen beziehungsweise der Umnutzung des KWC-Areals bezüglich der verkehrlichen Erschliessung.

3.2 Gegenstand der Genehmigung

Zu genehmigen sind die von der Gemeinde im Genehmigungsverfahren bezeichneten Genehmigungsinhalte. Im Falle des KGV Unterkulm sind dies die Zielsetzungen gemäss Mobilitätsplan Kap. 4, S. 27. Die Festlegung dieses Genehmigungsinhaltes durch die Gemeinde erlaubt es, den KGV in seiner Gesamtheit zur Kenntnis zu nehmen und gutzuheissen.

Alle im Kommunalen Gesamtplan Verkehr aufgeführten Massnahmen sind in den ihnen zugewiesenen Verfahren zu bearbeiten. Diese unterliegen zum Teil auch anderen Genehmigungsinstanzen als der Kommunale Gesamtplan Verkehr (zum Beispiel Gesamtregierungsrat etc.). Die Machbarkeit, der Zeithorizont für die Umsetzung etc. sind im Einzelfall und nach Absprache mit allen Beteiligten zu definieren. Die Aufnahme einer Massnahme in den Kommunalen Gesamtplan Verkehr bedeutet für das Departement Bau, Verkehr und Umwelt noch keine Planungsverpflichtung.

4. Beurteilung der Vorlage

4.1 Überprüfungsbefugnis

Im KGV Unterkulm ist keine Massnahme vorgesehen, die gemäss § 54a Abs. 2 BauG zu der Erarbeitung eines KGV verpflichtet. Die freiwillige Erarbeitung eines KGV durch die Gemeinde Unterkulm wird sehr begrüsst.

Die Genehmigung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt erfolgt unter folgenden Voraussetzungen (Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr):

- Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen (z. B. Richtplan)
- Sachgerechter Einbezug der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes
- Beurteilung der Zweckmässigkeit der Massnahmen
- Nachvollziehbarer Einbezug des Mehrjahresprogramms des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse

4.2 Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen

Die kantonalen, regionalen und kommunalen übergeordneten Festlegungen und Planungen werden als Randbedingungen in den KGV aufgenommen und diskutiert. Widersprüche zu diesen sind im KGV keine zu erkennen.

4.3 Sachgerechter Einbezug der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes

Bestehende Planungen im Bereich der Kantonsstrassen (Eigentrossierung, Umgestaltung Knoten Böhler) werden sachgerecht in den KGV integriert. Das Eigentrossierungsprojekt strebt eine bestmögliche Vereinbarkeit zwischen der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Koexistenz aller

Verkehrsträger im Bereich der Hauptstrasse K242 an. Diese Zielsetzungen werden in den KGV übernommen und differenziert abgehandelt. Dasselbe gilt für die Neuorganisation des Knotens Böhler. Der KGV berücksichtigt somit die Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes vollumfänglich.

4.4 Beurteilung der Zweckmässigkeit der Massnahmen

Der vorliegende KGV ist umfassend erarbeitet worden und insgesamt zweckmässig für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

4.5 Nachvollziehbarer Einbezug des Mehrjahresprogramms des öffentlicher Verkehr und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse

Der KGV bildet aus heutiger Sicht die Interessen des Mehrjahresprogrammes öffentlicher Verkehr (MJP öV) und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse (IPVS-AG) ab.

4.6 Genehmigungsinhalte

Ziele gemäss Mobilitätsplan Kap. 4, Seite 27

Die Zielsetzungen des KGV Unterkulm weisen keine Widersprüche zu übergeordneten Zielsetzungen auf. Sie entsprechen in ihren Grundzügen den Zielsetzungen des Kantons. Die Zielsetzungen des KGV Unterkulm sind daher zu genehmigen.

4.7 Gesamtbeurteilung

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr Unterkulm wurde aufgrund der vorläufigen Beurteilung der Abteilung Verkehr vom 13. Februar 2013 in den wichtigen Punkten sinnvoll angepasst. Die Inhalte des Genehmigungsblasss können in der bestehenden Form genehmigt werden.

Die Gemeinde kann ohne Anlass Ergänzungen am KGV vornehmen, sofern sie nicht den Genehmigungsinhalt betreffen. Sollte eine solche Überarbeitung erfolgen, sind die in diesem Schreiben und in der vorläufigen Beurteilung angebrachten Anmerkungen zu berücksichtigen.

Beschluss

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Unterkulm vom 9. Januar 2014 wird genehmigt.


Stephan Attiger
Regierungsrat

Verteiler

- Gemeinderat, Gemeindehaus, Hauptstrasse 22, 5726 Unterkulm
- Generalsekretariat Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Abteilung Raumentwicklung Departement Bau, Verkehr und Umwelt (A. Guntern)
- Abteilung Tiefbau Departement Bau, Verkehr und Umwelt (A. Joss, StS)
- Abteilung Verkehr Departement Bau, Verkehr und Umwelt (mit Akten) (SR, de, ML, Wa, MBR, JG)