

MOBILITÄT

Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)

Neuaufgabe 2017



Herausgeber

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Abteilung Verkehr

5001 Aarau

www.ag.ch/verkehr

Copyright

© 2017 Kanton Aargau

Vorwort

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist seit 2010 das wichtigste Instrument der Aargauer Gemeinden zur kommunalen Verkehrsplanung. Er löste den Kommunalen Verkehrsrichtplan ab. Der KGV ist als umfassendes Planungsinstrument ausgelegt, mit dem die Gemeinden ihre verkehrliche Entwicklung in direkter Abstimmung mit der Siedlungsplanung antizipieren und steuern. Weil die Siedlungsentwicklung nach innen immer wichtiger wird, ist die Auseinandersetzung der Gemeinden mit ihrer Verkehrssituation, ihren Potenzialen und den Wirkungen der künftigen Siedlungsentwicklung unverzichtbar geworden – auch für kleine Gemeinden.

Im Jahr 2011 gab das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) mit den Empfehlungen zum KGV einen Leitfaden heraus, der seither die Gemeinden bei der Erarbeitung ihrer KGVs unterstützte. Diese Anleitung hielt neben dem Auslöser für einen KGV und seinen Zielen auch eine breite Palette an Themen fest, die in einem KGV behandelt werden können. Zudem gab sie Auskunft über den Ablauf des Genehmigungsverfahrens. Im Rahmen der nun vorliegenden Neuauflage der Empfehlungen zum KGV wurden im Austausch mit den Gemeinden praxisbezogene Fragestellungen aufgearbeitet.

Mit den überarbeiteten Empfehlungen zum KGV sind folgende Hauptanliegen verbunden:

- Bedeutung und Nutzen des KGV innerhalb der kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumente hervorheben und dessen Zusammenhang mit der Nutzungsplanung aufzeigen
- Behandlung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im KGV präzisieren
- Verbindliche Aussagen treffen, welche Inhalte jeder KGV zu enthalten hat
- Festhalten der formellen Vorgaben seitens BVU an den Bericht und die Teilpläne
- Aufzeigen des Verfahrens bis zur Genehmigung des KGV

Entstanden ist eine praxisorientierte Arbeitshilfe mit Informationen zur Idee hinter dem Instrument KGV und zu inhaltlichen und formellen Fragen. Der FAQ-Teil auf Seite 5 erlaubt dabei direkten Zugang zu den häufigsten Fragestellungen. Über den Bericht sind mehrere hellviolette «Fokus-Boxen» verteilt, die mit einem Auge gekennzeichnet sind. Sie enthalten zusätzliche, vertiefende Informationen zu einzelnen Thematiken und ergänzen den Haupttext.

Vor allem die Gemeinden sind angesprochen, sich in die überarbeiteten Empfehlungen zum KGV zu vertiefen. Auch den mit der Erarbeitung der KGVs betrauten Planungsbüros sollen die folgenden Erläuterungen weiterhelfen, wenn es darum geht, im Gespräch mit den Gemeinden die Inhalte sowie Aufbau und Ablauf des KGV zu entwickeln.

Wir wünschen den Aargauer Gemeinden weiterhin viel Erfolg bei der Erarbeitung ihrer KGVs zum Erreichen ihrer Ziele in der kommunalen Siedlungs- und Verkehrsplanung.

Dr. Simone Rangosch
Leiterin Abteilung Verkehr
Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
FAQ Kommunalen Gesamtplan Verkehr	5
1 Der Kommunale Gesamtplan Verkehr – was steckt dahinter?	6
1.1 Das Ziel: Eine umfassende kommunale Verkehrsplanung in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung	6
a. Grundsätzliches	6
b. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen	6
1.2 Gute Gründe für die Erarbeitung eines KGV	8
a. Das Gebot der Abstimmung von Verkehr und Siedlung	8
b. § 54a BauG	8
c. Weitere Gründe	8
1.3 Die Rolle des KGV innerhalb der Planungsinstrumente Siedlung und Verkehr	9
2 Was beinhaltet ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr?	11
2.1 Die Grundzüge der aktuellen Siedlungsplanung	11
2.2 Zentrale Fragestellungen Verkehr (= Mindestinhalte)	13
2.3 Vertiefende Fragestellungen	15
3 Schrittweise zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr	17
3.1 Bestandteile des KGV	17
a. Aufbau des Berichts	17
b. Die Teilpläne	19
c. Das Genehmigungsblatt	19
3.2 Verfahrensablauf	20
Abbildungsverzeichnis	23
Abkürzungsverzeichnis	24
Anhang	25

FAQ Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Was ist ein KGV?	> S. 6
Welche Verbindlichkeit hat der KGV für Gemeinde und Kanton?	> S. 8
Welchen Planungshorizont umfasst der KGV?	> S. 6
In welchen Fällen muss eine Gemeinde einen KGV erarbeiten?	> S. 8
Welchen Nutzen hat ein KGV für eine Gemeinde?	> S. 8
Wie hängt der KGV mit der Nutzungsplanung zusammen?	> S. 10/S. 12
Im KGV sollen Siedlung und Verkehr miteinander abgestimmt werden. Was heisst das genau?	> S. 7/S. 11/S. 12
Welche Themen müssen auf jeden Fall im KGV behandelt werden?	> S. 13
Wie ist der KGV-Bericht aufgebaut?	> S. 17
Welche Teile des KGV genehmigt der Kanton (Genehmigungsinhalte)?	> S. 18
Welche Anforderungen gelten für die Teilpläne?	> S. 19
Welche Voraussetzungen gelten für die Genehmigung des KGV?	> S. 22

1 Der Kommunale Gesamtplan Verkehr – was steckt dahinter?

Der KGV ist für die Gemeinden das wichtigste Instrument für eine umfassende und vorausschauende sowie mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung. Der KGV wird idealerweise kurz **vor der Revision der Nutzungsplanung** zeitgleich mit dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet, vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt (§ 54a Abs. 1 BauG¹). Er ist somit **behördenverbindlich für Kanton und Gemeinde**. Obwohl der KGV grundsätzlich als kommunales Instrument ausgelegt ist, kann bei zusammengewachsenen Siedlungsgebieten von zwei oder mehreren Gemeinden die **gemeinsame Erarbeitung** eines KGV zweckmässig sein.

1.1 Das Ziel: Eine umfassende kommunale Verkehrsplanung in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung

a. Grundsätzliches

Im KGV **plant die Gemeinde ihren Gesamtverkehr für die nächsten 10 bis 15 Jahre**. Sie analysiert dazu zunächst die aktuelle Verkehrssituation auf dem Gemeindegebiet und stellt Überlegungen darüber an, welche Veränderungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung zu erwarten sind (Prognose). Unter Einbezug übergeordneter Planungen und Zielsetzungen sowie im Hinblick auf eigene Ziele erarbeitet sie danach Massnahmen, um verkehrlichen Herausforderungen jetzt und in Zukunft zu begegnen.

Die Massnahmen sollen alle Verkehrsmittel berücksichtigen und aufeinander abgestimmt sein. Sie umfassen Vorhaben der Infrastrukturerstellung und des Betriebs. Der Massnahmenkatalog gestaltet sich für jede Gemeinde individuell und ist abhängig von den verkehrlichen Herausforderungen sowie der Grösse, Lage und Siedlungsstruktur einer Gemeinde. Wichtig ist, dass die Gemeinde die Massnahmen **praxisnah und realistisch** gestaltet und mögliche Konsequenzen der Umsetzung mitberücksichtigt. Dazu gehören auch rechtliche und finanzielle Überlegungen und ein entsprechendes Controlling.

b. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen

Der besondere Fokus im KGV liegt auf der **Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung**. Im KGV werden dafür die nötigen verkehrlichen Grundlagen geschaffen und entsprechende Massnahmen entwickelt.

Zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung besteht ein von Wechselwirkungen geprägtes Verhältnis. Die Art der angestrebten und tatsächlichen Siedlungsentwicklung wirkt sich auf die Verkehrsentwicklung aus, der mit geeigneten verkehrsplanerischen Massnahmen begegnet werden soll. Gleichzeitig hat der Entscheid über verkehrliche Massnahmen wiederum Auswirkungen auf die Möglichkeiten und Entscheide im Bereich der Siedlungsplanung, die wiederum verkehrliche Konsequenzen nach sich zieht usw. Die Planungen im KGV stellen ein zentrales Element innerhalb dieses Kreislaufs dar.

Im Folgenden sind die **Leitfragestellungen aus verkehrsplanerischer Sicht** aufgeführt, die sich auf kommunaler Ebene in diesem Zusammenhang stellen. Im KGV sollen Massnahmen erarbeitet werden, um diesen Herausforderungen aus verkehrlicher Sicht zu begegnen.

¹Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19. Januar 1993 (Baugesetz, BauG), SAR 713.100

Siedlungsentwicklung verursacht Verkehr:

Wie können die nötigen und sinnvollen Erschliessungskapazitäten koordiniert bereitgestellt werden?

Verkehr wirkt auf Siedlung, Freiraum, Mensch und Umwelt:

Wie kann der Verkehr so abgewickelt und gesteuert werden, dass negative Auswirkungen minimiert werden?

Im Rahmen des KGV macht sich die Gemeinde Gedanken zur **verkehrlichen Erschliessung ihres Siedlungsgebiets**. Dies gilt für bestehende Siedlungsgebiete, vor allem aber für Gebiete, in denen Änderungen in der Siedlungsstruktur geplant sind. Es stellen sich Fragen nach:

- Strassen- und Knotenkapazitäten
- Strassenklassierungen und Ausbaustandards
- Kapazitäten, Dimensionierung und Bewirtschaftung der Parkierung
- Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (öV)
- Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr sowie Veloparkierung

Bestehende und zukünftige Verkehrsströme haben Einfluss auf Wohnqualität und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Ortsbild, Verkehrssicherheit, Luft- und Lärmbelastung. Im KGV gilt es, diese Auswirkungen zu benennen und Massnahmen zur Reduktion beziehungsweise Steuerung zu entwickeln. Folgende Themen sind dabei zu beachten:

- Massnahmen des Mobilitätsmanagements (MM)
- Lenkung der Verkehrsströme
- Verkehrssicherheit
- Nutzergerechte öffentliche Räume (z. B. Aufenthaltsqualität)
- Gestaltungsstandards
- Lärmbelastung



Maximales Verkehrsangebot?

Ein voll ausgebautes Erschliessungsangebot für alle Verkehrsmittel für jede Nutzung und jedes Gebiet ist weder verkehrsplanerisch sinnvoll noch kosten- und ressourceneffizient. Gemäss der kantonalen Mobilitätsstrategie (2016), Stossrichtung I: «Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen», ist die Zuordnung einer Gemeinde zu einem Raumtyp relevant für die Entwicklung des Verkehrsangebots. Im KGV sind die entsprechenden Vorgaben der kantonalen Strategie zu berücksichtigen und umzusetzen.

Auch innerhalb des Gemeindegebiets sollten in die Planung der verkehrlichen Erschliessung Überlegungen einfließen, mit welcher Verkehrsart in einem Gebiet der Mobilitätsbedarf mit Vorteil bewältigt wird. Dies ist von Umgebungsfaktoren und den Nutzungen abhängig. Dabei ist zu beachten, dass die blossе Schaffung von Angebot oft nicht ausreicht, um das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Häufig sind zusätzlich noch Massnahmen des MM nötig, um die Verkehrsteilnehmenden bei der Wahl des effizientesten Verkehrsmittels zu unterstützen. Dazu gehört unter Umständen auch die Reduktion des Mindestbedarfs an Parkfeldern in ausgewählten Gebieten.

1.2 Gute Gründe für die Erarbeitung eines KGV

a. Das Gebot der Abstimmung von Verkehr und Siedlung

Sowohl das Baugesetz als auch der kantonale Richtplan verstehen den KGV als zentrales Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, der im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung genügend Aufmerksamkeit zu schenken ist. Die aufeinander abgestimmten Grundzüge der Verkehrs- und Siedlungsplanung werden im KGV und gleichzeitig im REL **iterativ** aufeinander ausgerichtet erarbeitet. Diese beiden Instrumente fungieren als konzeptuelle **Basis für die Revision von Nutzungsplänen und der Bau- und Nutzungsordnung (BNO)**. Im Planungsbericht zur Revision der BNO (gemäss Art. 47 RPV²) sind die grundlegenden Aussagen und Vorhaben zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr aus KGV und REL aufzunehmen (§ 13 Abs. 2^{bis} BauG und § 4 Abs. 2 BauV³). Die Erarbeitung eines KGV parallel zum REL

und im Vorfeld des Erlasses einer neuen BNO ist also **unbedingt notwendig**.

b. § 54a BauG

§ 54a Abs. 2 BauG hält folgende Gründe für die Erforderlichkeit eines KGV fest:

«Ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr ist erforderlich, wenn ein **Parkleitsystem** eingeführt, die **Anzahl Parkfelder** in einem Gebiet über § 56 hinaus **begrenzt** oder eine **Bewirtschaftung der Parkfelder** auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll. Begrenzung und Bewirtschaftung werden in einem Nutzungsplan umgesetzt.»

c. Weitere Gründe

Ein KGV ist für eine Gemeinde aber auch aus weiteren Gründen **von Nutzen**. Vor allem erlaubt er der Gemeinde, über wichtige verkehrliche Fragestellungen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten **mitzubestimmen**. **Folgende Gründe** sprechen zusätzlich für die Erarbeitung eines KGV:

Behördenverbindlichkeit

Mit der Genehmigung durch das BVU erlangt der definierte Genehmigungsinhalt **auch für die kantonalen Behörden Verbindlichkeit**. Das heisst, der Kanton darf in seinen darauffolgenden Planungen – wie die Gemeinde selbst – den genehmigten Elementen des KGV nicht zuwiderhandeln. Die Gemeinde hat also mit dem KGV die Möglichkeit, **verbindliche Aussagen vom Kanton** zu verkehrlichen Fragen zu erhalten.

KGV

Gesamtperspektive Siedlung und Verkehr

Im KGV erarbeitet die Gemeinde eine Übersicht über die bestehenden Aufgaben in der Verkehrsplanung, stimmt diese aufeinander ab, priorisiert und bereitet die Umsetzung vor. Die verkehrlichen Voraussetzungen und Konsequenzen der Siedlungsentwicklung werden berücksichtigt und in Massnahmen verarbeitet. Die Gemeinde betreibt dabei **ganzheitliche Verkehrsplanung**.

Planerische Grundlagen

Die Analysen und Prognosen im KGV bilden **planerische Grundlagen** für die weitere Verkehrsplanung in Abstimmung mit der Siedlungsplanung (Strassenklassierungen, Erschliessung durch öffentlichen Verkehr (öV), Netze des Fuss- und Radverkehrs (FRV)) sowie für die Entwicklung der zugehörigen planerischen Instrumente (z. B. BNO, Sondernutzungspläne (SNP), Parkierungsvorschriften).

²Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV), SR 700.1

³Bauverordnung vom 25. Mai 2011 (BauV), SAR 713.121



Ein KGV auch für kleine Gemeinden?

Die Erarbeitung eines KGV ist **für alle Gemeinden sinnvoll** und zu empfehlen. Der aufgeführte Nutzen eines KGV gilt sowohl für grosse als auch für kleine Gemeinden gleichermaßen. Selbstverständlich ist je nach Gemeinde sowohl der «Problemdruck» als auch die Komplexität der verkehrlichen Herausforderungen unterschiedlich. Jeder KGV muss vom Kanton definierte Mindestinhalte (siehe Seite 13) thematisieren, die in einfachen Fällen sehr schlank abgehandelt werden können. Darüber hinaus sollte sich der KGV nur mit denjenigen Themen beschäftigen, die für die jeweilige Gemeinde wirklich relevant sind (siehe Seite 15). Es ist daher verständlich und richtig, dass der KGV einer kleinen Gemeinde im ländlichen Entwicklungsraum einen geringeren Umfang hat als derjenige einer Kernstadt, einer sonstigen Gemeinde im urbanen Entwicklungsraum oder eines ländlichen Zentrums.

Typische Verkehrsthemen, die auch oder gerade für kleine Gemeinden relevant sind, lauten:

- Starke Trennwirkung der Kantonsstrasse mit ungenügender Aufenthaltsqualität
- Netzplanung Fuss- und Radverkehr (FRV)
- Sicherheit für den FRV
- Unbefriedigende Parkierungssituationen («Wildes Parkieren»)
- Belastung von Wohngebieten durch Verkehrsemissionen

1.3 Die Rolle des KGV innerhalb der Planungsinstrumente Siedlung und Verkehr

Kantonale, regionale sowie überkommunale Planungsinstrumente sind dem KGV übergeordnet. Dies hat zur Folge, dass Festlegungen und Zielsetzungen aus diesen Instrumenten für die jeweilige Gemeinde im KGV **beachtet, konkretisiert und umgesetzt** werden müssen.

Der KGV sowie das REL sind konzeptionell wiederum der BNO und den Nutzungsplänen **vorgeschaltet**. Der KGV und das REL müssen daher im Vorfeld der Revision der Nutzungsplanung **gleichzeitig und iterativ** aufeinander ausgerichtet erarbeitet werden, um Entwicklungen im Bereich Siedlung und Verkehr sinnvoll aufeinander abzustimmen. Die vorgenommene Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist im Planungsbericht zur BNO-Revision (§ 13 Abs. 2^{bis} BauG und § 4 Abs. 2 BauV) abzubilden.

Die grundeigentümergebundene Umsetzung der Resultate aus der Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgt unter anderem innerhalb der BNO-Bestimmungen und der Nutzungspläne. Auch in darauffolgend erarbeiteten SNPs sind die Inhalte des KGV zu berücksichtigen und umzusetzen. Dabei kann es sich beispielweise um Bestimmungen zur Parkierung, zu Fusswegnetzergänzungen oder Mobilitätsmanagementmassnahmen handeln. Da der KGV mit dem Beschluss des Gemeinderats **behördenverbindlich** für die Gemeinde wird, ist die angemessene **Umsetzung der Vorhaben nicht freiwillig**, sondern Pflicht. Dabei ist zu beachten, dass erst die Umsetzung in der Nutzungsplanung den Massnahmen im KGV zur Grundeigentümergebindlichkeit verhilft. Umso wichtiger ist folglich die realistische und praxisnahe Ausgestaltung der KGV-Massnahmen.

Abbildung 1: Die Hierarchie der Planungsinstrumente

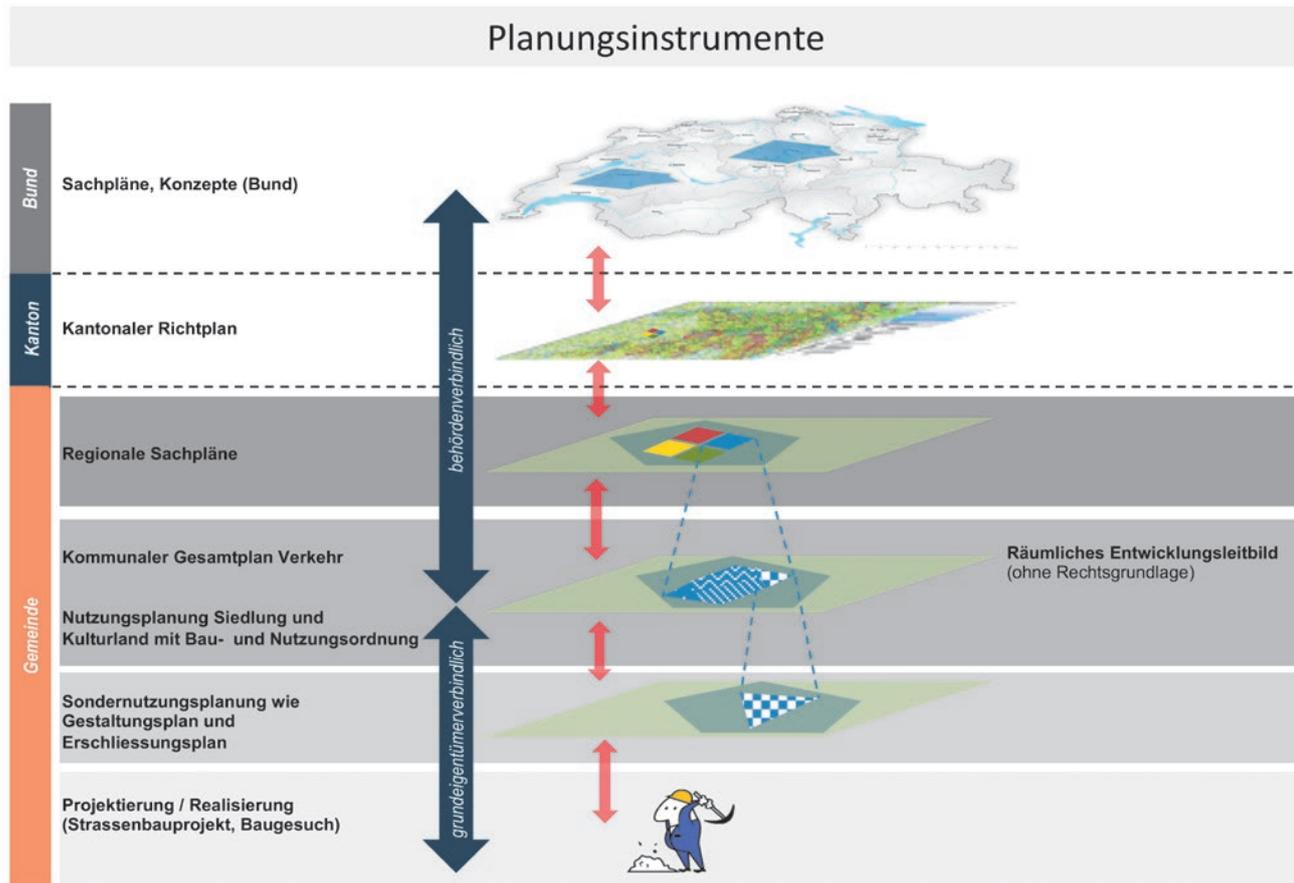
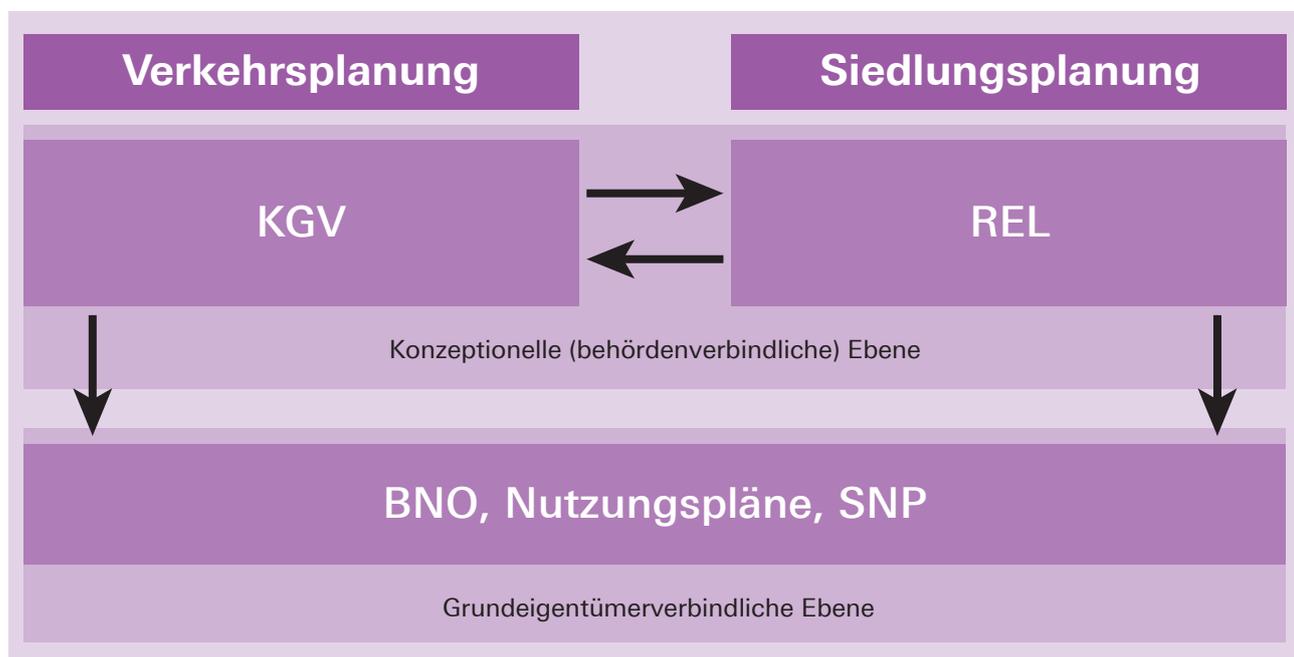


Abbildung 2: Das Zusammenspiel von KGV, REL und Nutzungsplanung



2 Was beinhaltet ein Kommunalen Gesamtplan Verkehr?

2.1 Die Grundzüge der aktuellen Siedlungsplanung

Die im KGV erarbeiteten Massnahmen tragen dazu bei, den anstehenden verkehrlichen Herausforderungen aktiv zu begegnen und im Rahmen der Zuständigkeit der Gemeinde Beiträge zu den eingangs präsentierten Leitfragestellungen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu liefern:

Siedlungsentwicklung verursacht Verkehr:

Wie können die nötigen und sinnvollen Erschliessungskapazitäten koordiniert bereitgestellt werden?

Verkehr wirkt auf Siedlung, Freiraum, Mensch und Umwelt:

Wie kann der Verkehr so abgewickelt und gesteuert werden, dass negative Auswirkungen minimiert werden?

Als Basis für den Entwurf von Grundlagen, Zielsetzungen und Massnahmen zur Bearbeitung dieser Leitfragestellungen muss im Rahmen des KGV auch auf die **bestehende und künftige Siedlungsstruktur** in ihren Grundzügen und deren verkehrliche Voraussetzungen sowie Auswirkungen eingegangen werden. Dazu gehören im Hinblick auf die bestehende Struktur der Siedlung Informationen folgender Art:

- *Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte*
- *Strukturierung des Baugebiets (Zonierung, Ausnutzungsziffern, Baulandreserven)*
- *Lage der öffentlichen und sonstigen publikumsintensiven Einrichtungen*
- *Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Wohnschwerpunkte (WSP) gemäss kantonalem Richtplan*
- *Informationen zu Ortsbild/Strassenraumgestaltung*
- *Bestand und Qualität der öffentlichen Räume und Freiräume*
- *Rechtskräftige SNP*

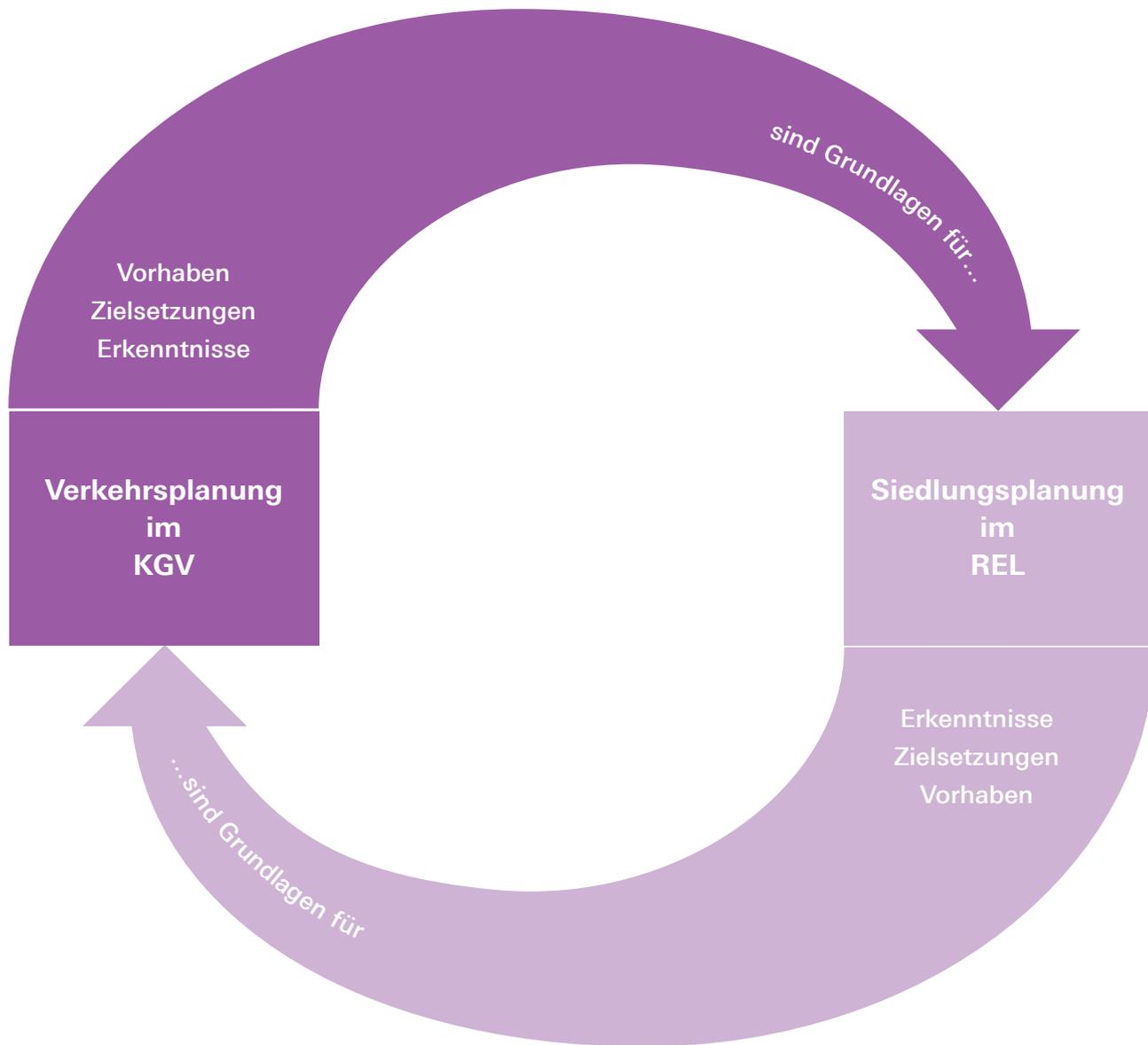
Von grosser Wichtigkeit für eine zukunftssträchtige Verkehrsplanung im KGV sind neben den zentralen Parametern der aktuellen Siedlungsstruktur die **Zielsetzungen und Planungen gemäss REL** und anderen räumlichen Konzepten wie Entwicklungsrichtplänen, Freiraumkonzepten, Zentrumsplanungen und dergleichen. Dabei sind die zentralen, verkehrsrelevanten Vorhaben aus diesen Konzepten im KGV wiederzugeben und verkehrlich einzuordnen. Es handelt sich dabei vor allem um folgende Themen:

- Geplante Umnutzungen/Nutzungsintensivierungen und Verdichtungen
- Arealentwicklungen
- Ein-, Aus- und Umzonungen
- Geplante Aufwertungen bezüglich Ortsbild, öffentlichem Raum und Freiraum und daraus abgeleitete Anforderungen an die Strassenraumgestaltung
- Vorgesehene SNP

Neben der Wiedergabe der zentralen Aspekte zur Siedlungsstruktur und -entwicklung ist vor allem deren **verkehrliches Potenzial** ins Zentrum zu stellen. Das zusätzliche **Fahrtenpotenzial** ist zu berechnen oder zumindest abzuschätzen. Die Bedeutung von Vorhaben im Bereich des Ortsbilds und der Freiraumplanung für die Verkehrsplanung ist zu benennen und einzuordnen. All diese Aussagen sind **zentraler Bestandteil der Analyse** beziehungsweise verkehrlichen Prognose im KGV und tragen dazu bei, dass die entwickelten Massnahmen tatsächlich zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr beitragen.

Voraussetzung für die wechselseitige Verzahnung von Verkehrs- und Siedlungsplanung ist gleichzeitig, dass Erkenntnisse, Vorhaben und Zielsetzungen aus dem KGV in die Erarbeitung des REL, der weiteren räumlichen Konzepte und schliesslich in die BNO und die SNP einfließen. Nur so können die Ansprüche des Verkehrs, so wie sie im KGV erarbeitet werden, genauso mitbestimmend sein für die Entscheide im Bereich der Siedlungsentwicklung wie umgekehrt.

Abbildung 3: REL und KGV – ein Planungskreislauf



2.2 Zentrale Fragestellungen Verkehr (= Mindestinhalte)

In der folgenden Tabelle sind diejenigen zentralen Fragestellungen aus verkehrlicher Sicht aufgelistet, die in jedem KGV behandelt werden müssen (= **Mindestinhalte**). Sie bieten die praktische Handhabe, um die zentralen verkehrsplanerischen Themen zu behandeln. Dies mit dem Ziel, Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abzustimmen. Die vorher thematisierten Erkenntnisse aus der Siedlungsplanung stellen eine wichtige Grundlage zur Behandlung der Mindestinhalte dar.

Abbildung 4: Mindestinhalte KGV

	Fokus auf...	Darstellung	Zentrale Fragestellungen
Öffentlicher Verkehr (öV)	Angebot und Infrastrukturen von Bus und Bahn	Teilplan öV	Ist die Erschliessung mit dem öV ausreichend und der Nutzung entsprechend? Besteht Handlungsbedarf bei der Infrastruktur (Haltestellen, Trasse)?
Fuss- und Radverkehr (FRV)	Netze FRV Veloabstellanlagen an öV-Haltestellen	Teilpläne Fussverkehr und Radverkehr	Sind die zentralen öffentlichen Einrichtungen mit Publikumsverkehr gut und sicher mit dem FRV erschlossen? Welche Lücken bestehen im Netz? Sind an den öV-Haltestellen genügend Veloabstellplätze vorhanden?
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Strassennetz inkl. Klassierung und Strassenbelastung	Teilplan MIV	Bestehen die nötigen Kapazitäten auf dem Strassennetz in Abstimmung mit den geplanten Nutzungen? Entsprechen die Klassierungen der Bedeutung und Funktion der Strassen?
Ruhender Verkehr	Private und öffentliche Parkplätze	Teilplan MIV	Steht die angemessene Anzahl an privaten und öffentlichen Parkplätzen zur Verfügung? Besteht Handlungsbedarf in Bezug auf die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder?
Mobilitätsmanagement (MM)	Massnahmen des Mobilitätsmanagements		Sind die Möglichkeiten des MM für die Zielgruppe der Bevölkerung (z. B. Sensibilisierung) ausgeschöpft? Sind die Möglichkeiten des MM für die Zielgruppe der Verkehrserzeuger (z. B. Parkraum-Management) ausgeschöpft?



Mobilitätsmanagement (MM) im KGV

Das MM umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die das Zufussgehen und das Radfahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Tram, Carsharing sowie zur effizienten Nutzung des Autos bewegen. MM unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels (oder einer Kombination davon) durch Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie Koordination von Angeboten. Massnahmen des MM stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und tragen insgesamt zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse bei.

Der Nutzen des MM ist vielfältig:

- Verringerung des Raumbedarfs für Verkehrszwecke
- Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduktion der Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe
- Reduktion des Energieverbrauchs
- Sicherstellung und Verbesserung der Erreichbarkeit
- Information und Sensibilisierung zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des Fuss- und Radverkehrs

Es wird empfohlen, das Handlungsfeld des MM im KGV bis auf Massnahmenebene zu bearbeiten und zu verankern. Alternativ kann sich die Gemeinde zur Erarbeitung eines MM-Konzepts für die Bevölkerung und für Verkehrserzeuger verpflichten und dieses Konzept nach der Genehmigung des KGV erarbeiten.

Netzplanung Fussverkehr

In Art. 4 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)⁴ fordert der Bund die Kantone dazu auf, dafür zu sorgen, dass die kommunalen Netze des Fussverkehrs in Plänen festgehalten werden. Im Rahmen des KGV kommt der Kanton Aargau dieser Verpflichtung nach und achtet darauf, dass die Teilpläne Fussverkehr erstellt werden und den gestellten Anforderungen entsprechen. Ziel dabei ist sicherzustellen, dass die Teilpläne Fussverkehr die nötigen Informationen enthalten, damit sie auch nach Abschluss des KGV eine sinnvolle und hilfreiche Arbeitsgrundlage für die weiteren Planungen der Gemeinden abgeben. Die geforderte Darstellung der Fussverkehrsverbindungen als Netz und die Aufnahme wichtiger Ziel- und Quellorte in den Plan erlauben es der Gemeinde festzustellen, an welchen Stellen im Netz sich Lücken befinden. So können Massnahmen zur Schliessung dieser Lücken erarbeitet werden.

Die Erarbeitung des Teilplans Fussverkehr entsprechend der Musterlegende (im Anhang 3) ist **Voraussetzung für die Genehmigung** des KGV.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Forderungen des Kantons im Bereich der Netzplanung Fussverkehr finden Sie im Anhang 2.

⁴Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985 (FWG), SR 704

2.3 Vertiefende Fragestellungen

Die Mindestinhalte können bei Bedarf in allen Bereichen mit vertiefenden Fragestellungen ausgebaut beziehungsweise ergänzt werden. Die nachfolgende Übersicht fasst einige Bereiche für mögliche Vertiefungen stichwortartig zusammen.

Abbildung 5: Vertiefende Fragestellungen

Öffentlicher Verkehr (öV)	Fuss- und Radverkehr (FRV)	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Ruhender Verkehr	Mobilitätsmanagement (MM)
Auslastung	Erschliessung öV-Haltestellen mit dem FRV	Betrieb und Gestaltung des Strassenraums	Möglichkeiten der Reduktion des Parkfeldbedarfs	Planerische Verankerung des MM
Stau, Verlustzeiten, Busbevorzugung	Detaillierte Schwachstellen in den FRV-Netzen	Schleichverkehr, Lenkung der Verkehrsströme	Parkleitsystem	Thema Mobilität und Verkehr an den Schulen
Handlungsbedarf an wichtigen Umsteigepunkten	Veloparkierung bei öffentlichen Einrichtungen	Anteile des Durchgangsverkehrs, Ziel-/Quellverkehrs sowie Binnenverkehrs	Bewirtschaftung privater Parkfelder	Potenzial für Massnahmen des MM entlang stark befahrener Verkehrsachsen
Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ⁵	Signalisation			
Handlungsbedarf bei den Umsteigeanlagen der kombinieren Mobilität (Bike + Ride, Park + Ride, Kiss + Ride, Mobility Carsharing)	Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Belastungen durch Schwerverkehr		Mobilitätsberatung für Unternehmen
	Schulverkehr	Lärmbelastung		Carsharing
		Unfallschwerpunkte/Verkehrssicherheit		
		Abstellplätze für Motorräder		

⁵Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002, SR 151.3



Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Bis 2023 haben sämtliche Haltestellen des öV den Anforderungen des BehiG sowie den Folgeerlassen zu entsprechen. Menschen mit Behinderungen sollen den öV grundsätzlich autonom benutzen können.

Die Verantwortung für die BehiG-Umsetzung liegt beim jeweiligen Strasseneigentümer, sodass an Gemeindestrassen die Gemeinde in der Pflicht steht, die Umsetzung proaktiv anzugehen. Aufgrund der kurzen Realisierungsfrist bis 2023 ist vor allem die rasche Anpassung von Haltestellen mit grossem Potenzial (hohe Einwohner- und Beschäftigtenanzahl im 300-m-Umkreis/Kern- oder Dorfzone/Umsteigehaltestelle) wichtig und prioritär zu verfolgen.

Durchgangsverkehr

Die Anteile des Binnen-, Ziel- und Quell- sowie Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr innerhalb einer Gemeinde können über verschiedene Methoden bestimmt werden. Gemäss § 83 Abs. 1 BauG dienen Kantonsstrassen der Verbindung von Kantonsteilen untereinander, mit anderen Kantonen und mit dem Ausland. Ein gewisser Anteil ortsfremder Verkehr ist folglich der Funktion von Kantonsstrassen entsprechend. Grossen Einfluss auf den Anteil des Durchgangsverkehrs hat die Grösse des zur Diskussion stehenden Perimeters. Wird der Perimeter eher klein definiert, so ist der Anteil Durchgangsverkehr naturgemäss höher als bei einem grossen Perimeter. Dies und die zur Erhebung angewandte Methode sind bei der Diskussion des Themas im KGV zu berücksichtigen.

Öffentlicher Raum im KGV

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

Der KGV bietet eine gute Chance, das Erscheinungsbild der Strassenräume frühzeitig zu diskutieren und den nötigen Gestaltungsstandard festzuhalten. Je nach Lage und Funktion einer Strasse, ob Ortsdurchfahrt, Quartierstrasse oder Strassen im Ausserortsbereich, ändern sich die Anforderungen an das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität. Folgende Fragen stehen im Vordergrund:

- Welche Ansprüche haben die Interessensgruppen (Verkehrsteilnehmende, Anwohner, Kinder, Gewerbetreibende usw.) an den Strassenraum?
- Welche Bedeutung hat der Strassenraum für das Ortsbild?
- Wo dient der Strassenraum auch als Begegnungsort und soll eine entsprechende Aufenthaltsqualität bieten?
- Was sind die gestalterischen Ansprüche an die öffentlichen Räume?

Die aus diesem Arbeitsschritt resultierenden Erkenntnisse sind eine planerische Grundlage für nachfolgende Sanierungen und Strassenbauprojekte. Häufig werden obengenannte Punkte auch in den räumlichen Entwicklungsleitbildern (REL) der Gemeinden bearbeitet.

Weitere Informationen zum öffentlichen Raum: www.ag.ch/menschen-und-orte

3 Schrittweise zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr

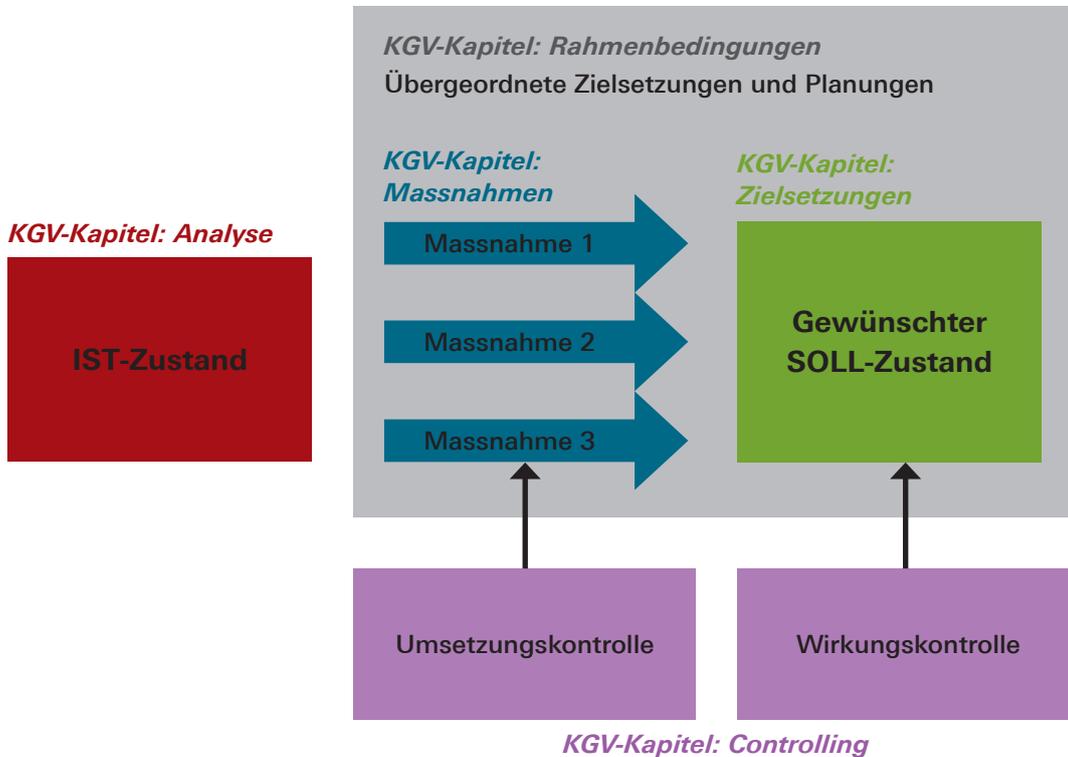
3.1 Bestandteile des KGV

a. Aufbau des Berichts⁶

Bezeichnung Kapitel	Inhalte
Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> – Aufzeigen und Diskussion der für die Gemeinde relevanten übergeordneten Zielsetzungen und Festlegungen (Sachplan Verkehr, kantonale Mobilitätsstrategie, kantonaler Richtplan, Mehrjahresprogramm Strasse, Mehrjahresprogramm öV, ggf. REK und regionale Sachpläne, kommunale Zielsetzungen wie Leitbilder u. ä.) – Aufzeigen bestehender Planungen und Projekte der Verkehrs- und Siedlungsplanung (kantonal, regional und kommunal)
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> – Aufarbeitung und Darstellung des Bestands im öV, MIV, FRV, ruhenden Verkehr und MM – Aussagen zur zukünftigen Entwicklung von Angebot und Nachfrage in den kommenden 15 Jahren (Prognose) vor dem Hintergrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung – Festhalten von Defiziten und Stärken (Fazit)
Zielsetzungen	<ul style="list-style-type: none"> – Definition der Zielsetzungen der Gemeinde für die nächsten 10 bis 15 Jahre unter Berücksichtigung übergeordneter Zielsetzungen und der aus der Analyse hergeleiteten Defizite und Stärken
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung von Massnahmen zur Erreichung der Ziele (jeweils auf einem Massnahmenblatt) basierend auf dem bestehenden Handlungsbedarf – Inhalte Massnahmenblatt: <ul style="list-style-type: none"> – Kurze Beschreibung der Massnahme – Zuständigkeiten (Federführung und weitere Beteiligte) – Koordinationsbedarf/Abhängigkeiten – Umsetzungsplanung/nächste Schritte – Kostenschätzung – Controllingaktivitäten
Planung, Umsetzung und Controlling	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzungsplanung der Massnahmen inklusive Zuständigkeiten, Priorisierung, Terminierung und Kostenschätzung – Aufstellung eines Controllings zur Überprüfung von Umsetzung und Wirkung der Massnahmen. Definition von Zuständigkeiten, Terminierung und Indikatoren

⁶Falls gewünscht, können die wesentlichen Punkte aus dem Bericht (Haupterkennnisse aus der Analyse, Zielsetzungen, Massnahmen) in Form einer Übersichtstabelle zusammengefasst werden (Beispiel siehe Anhang 7).

Abbildung 6: Aufbau KGV



Die Zielsetzungen sind wichtig!

Es ist darauf zu achten, der **sinnvollen und griffigen Definition der Zielsetzungen** genügend Gewicht zu geben und Aufmerksamkeit zu schenken. Bei den Zielsetzungen handelt es sich um den **kantonalen Genehmigungsinhalt**, der mit der Genehmigung für die kantonalen Behörden verbindlich wird. Die Ziele im KGV sollen **spezifisch, akzeptiert und realistisch** sein. Es sind daher genügend Ressourcen dafür zu verwenden, diese tiefgehend zu erarbeiten. Dabei sollen die Zielsetzungen so weit konkretisiert werden, dass sie für die künftige Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Kanton ein hilfreiches Arbeitsinstrument darstellen. **Die Massnahmen im KGV werden hingegen vom Kanton nicht genehmigt.**

Zur Verdeutlichung der Unterscheidung zwischen konkretisierten Zielsetzungen und Massnahmen folgendes Beispiel (violett markiert der mögliche Genehmigungsinhalt):

Übergeordnetes kommunales Ziel:	Sichere Schulwege
Konkretisierte Zielsetzungen:	<ul style="list-style-type: none"> – Sichere Querung der Kantonsstrasse auf den Haupttrouten zur Schule – Schliessung der Netzlücke für den Fussverkehr zwischen Neubaugebiet und Schule
Konkrete Massnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> – Fussgängerstreifen über die Kantonsstrasse zwischen Knoten x und Knoten y – Neues Trottoir entlang der Kantonsstrasse zwischen Neubaugebiet und Zentrum

b. Die Teilpläne

Auf den Teilplänen sind die behandelten Inhalte aus dem Bericht darzustellen. Die Pläne enthalten in erster Linie die Ergebnisse aus der Analyse inklusive bereits bestehender Planungen (zum Beispiel Richtplaneinträge). Ergänzt werden die Pläne mit den im KGV erarbeiteten Massnahmen. So ergibt sich ein stimmiges Bild aus bestehenden und geplanten Elementen. Die Teilpläne sind eine wichtige planerische Grundlage für die auf den KGV folgenden Umsetzungsmassnahmen.

Für die Darstellung auf allen Teilplänen gelten einige grundlegende Vorgaben⁷:

- **4 separate Teilpläne** (MIV, öV, Fussverkehr, Radverkehr⁸)
- Massstab mindestens **1:5000**
- Anwendung der **Musterlegenden** (Anhänge 3–6)
- **Netzdarstellung der Infrastrukturen** inkl. offizieller Nummerierung und Klassierung
- Aufnahme von **bestehenden und geplanten** Elementen (alternativ können separat geführte Analyse- und Massnahmenpläne erstellt werden)
- Aufnahme **Strassen- und Flurnamen** (soweit darauf Bezug genommen wird)
- Aufnahme von **relevanten Inhalten aus dem Bereich Siedlung**. Mindestens **Baugebietsgrenze** und wichtige **Quell- und Zielorte**.

c. Das Genehmigungsblatt

Das BVU genehmigt nicht den gesamten KGV (Bericht und Pläne), sondern die auf einem Genehmigungsblatt bezeichneten Inhalte. Diese Genehmigungsinhalte bestehen aus den **konkretisierten Zielsetzungen des KGV**, die auch mit einigen ausführenden Sätzen ergänzt sein können.

Mit der Genehmigung der Zielsetzungen durch das BVU werden diese **für den Kanton behördenverbindlich**. Dies bedeutet, dass der Kanton verpflichtet ist, innerhalb seiner Zuständigkeiten und verfügbaren Ressourcen die Erreichung der Ziele zu unterstützen. Voraussetzung für die Genehmigung ist folglich, dass die Zielsetzungen **die Interessen des Kantons wahren und dem geltenden Recht entsprechen**. Die von der Gemeinde im KGV vorgeschlagenen Massnahmen zur Zielerreichung nimmt der Kanton zur Kenntnis und formuliert im Rahmen der vorläufigen Beurteilung seine Haltung dazu. Genehmigt werden die Massnahmen aber nicht. Damit bleibt genügend Spielraum für Gemeinde und Kanton, in den auf den KGV folgenden Planungsschritten und Genehmigungsverfahren gemeinsam zu prüfen und zu entscheiden, mit welchen Mitteln die gesetzten Ziele am besten erreicht werden können.

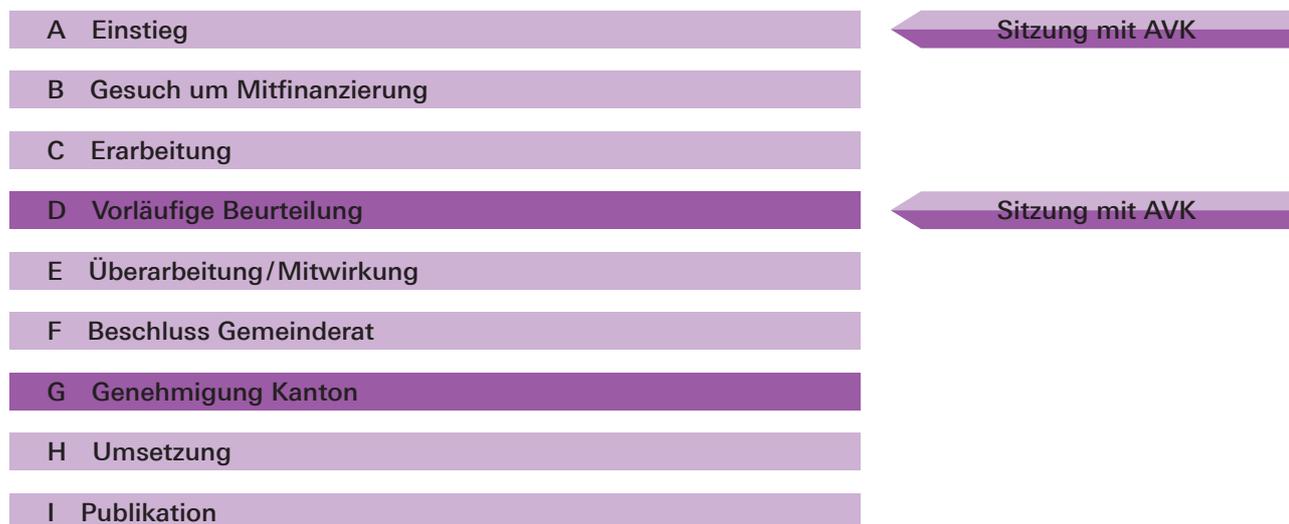
⁷In den Anhängen 3–6 finden Sie Musterlegenden für die Teilpläne MIV, öV, Fussverkehr und Radverkehr.

Bei der Erarbeitung der Teilpläne ist den Angaben in den Musterlegenden zu folgen.

⁸Separate Pläne für den Fuss- und für den Radverkehr sind wichtig, um den unterschiedlichen Bedürfnissen dieser beiden Verkehrsmittel bei der Planung der Netze Rechnung zu tragen. Bei Bedarf kann zusätzlich ein kombinierter Plan erstellt werden, um gegebenenfalls Konflikte auszuräumen und Synergien zu vertiefen.

3.2 Verfahrensablauf

Abbildung 7: Verfahrensablauf KGV (Hellviolett: Zuständigkeit Gemeinde; Violett: Zuständigkeit Kanton)



A Einstieg

Mit der Vorbereitung der Revision der Nutzungsplanung beginnen auch die **Vorbereitungen** für die Erarbeitung des KGV. Sowohl die Abteilung Verkehr (AVK) als auch der Regionalplanungsverband sind über den Beginn der Arbeiten zu unterrichten. Letzterer hat die Möglichkeit, regionale Anliegen an die Gemeinde zu richten.

Anlässlich einer **Startsitzung** zwischen Gemeindevertretern, Planungsbüro und Vertretern der AVK können wichtige Fragen zu Inhalten und Verfahren geklärt werden. Zudem dient die Startsitzung einer Art Grundlageneröffnung des BVU gegenüber der Gemeinde.

B Gesuch um Mitfinanzierung

Der AVK kann ein Gesuch um finanzielle Beteiligung des Kantons an den Arbeiten am KGV gestellt werden (§ 54a Abs. 4 BauG). Dazu wird die Offerte des Planungsbüros der AVK eingereicht. Der Kanton beteiligt sich an den offerierten Kosten für den KGV.⁹

Sollte der KGV vom bearbeitenden Büro als Teil der Nutzungsplanung offeriert worden sein, so ist sicherzustellen, dass die Offerte trotzdem genügend genaue Angaben zum KGV beinhaltet, die es der AVK erlauben, das Gesuch zu beurteilen. Die Offerte sollte mindestens folgende Angaben zum geplanten KGV enthalten:

- Einzelne Arbeitsschritte inkl. Termin- und Kostangaben
- Zu behandelnde Themen, abgestimmt auf die Bedürfnisse der Gemeinde, und die dazu benötigten Grundlagen
- Koordination mit der Revision der BNO sowohl bezüglich inhaltlicher wie auch terminlicher/verfahrenstechnischer Art

C Erarbeitung

Während der Erarbeitung des KGV bezieht die Gemeinde in einem partizipativen Verfahren die Bevölkerung mit ein, um Qualität und Konsolidierung der Resultate sicherzustellen.

⁹vgl. § 2 Abs. 1, Dekret über die Beiträge an die Raumplanung vom 15. Januar 1994

D Vorläufige Beurteilung

Die Gemeinde reicht den KGV zur vorläufigen Beurteilung direkt bei der AVK ein. Benötigt sind **drei gedruckte Exemplare des KGV** (jeweils den Bericht mit Genehmigungsblatt und Teilplänen) in Papierform und die gesamten Unterlagen in elektronischer Form.

Die **vorläufige Beurteilung** dauert in der Regel nicht länger als **drei Monate**. Der KGV wird dazu in eine interne Vernehmlassung im BVU gegeben. In einer **Sitzung** zwischen Gemeinde, Planungsbüro und AVK wird das Resultat der vorläufigen Beurteilung besprochen.

Gleichzeitig zur vorläufigen Beurteilung durch den Kanton wird der KGV auch dem **Regionalplanungsverband zur Stellungnahme** eingereicht.

E Überarbeitung/Mitwirkung

Die Gemeinde überarbeitet ihren KGV gemäss den Hinweisen aus der vorläufigen Beurteilung und führt eine öffentliche Mitwirkung durch (§ 3 Abs.1 BauV). Es steht der Gemeinde frei, über die Form der öffentlichen Mitwirkung zu entscheiden. Spätestens zu diesem Zeitpunkt werden die Nachbargemeinden über die Erarbeitung des KGV informiert und zur Mitwirkung eingeladen.



Bezugsquellen für Grundlagen

Der Kanton Aargau stellt über das Geoportal eine Vielzahl an Geodaten zur Verfügung, die beim **AGIS Service Center** bestellt werden können. Im Geoportal sind unter anderem auch jederzeit die aktuellsten Verkehrszählungen aufgeschaltet, die die AVK zur Verfügung stellen kann.

<https://www.ag.ch/de/dfr/geoportal/geoportal.jsp>

aargaumobil (www.aargaumobil.ch) steht gerne bei der Erarbeitung des Bereichs Mobilitätsmanagement beratend zur Seite.

Beispiele für gut gelungene KGVs finden Sie auf der **kantonalen Website**: www.ag.ch/mobilitaet

In den **Empfehlungen zum Kapazitätsnachweis** (ebenfalls auf der kantonalen Website verfügbar) finden Sie Informationen zur Berechnung und Beurteilung von Fahrtenpotenzialen aus sich entwickelnden Gebieten.



Empfohlenes Vorgehen zum Einbezug der Regionalplanungsverbände

Gemäss § 3 Abs.1 BauV sind die Regionalplanungsverbände in geeigneter Weise in die Erarbeitung des KGV miteinzubeziehen. Empfehlenswert sind dabei folgende Schritte:

- Mit Start der Arbeiten zum KGV wird die Region durch die Gemeinden informiert.
Die Region formuliert wenn nötig regionale Anliegen für die Erarbeitung des KGV.
- Spätestens mit Einreichung des KGV beim Kanton zur vorläufigen Beurteilung reicht die Gemeinde den KGV bei der Region zur regionalen Stellungnahme ein.
- Über die durchgeführte Abstimmung mit der Region ist im Genehmigungsexemplar des KGV Rechenschaft abzulegen.

F Beschluss Gemeinderat

Sobald die Überarbeitung abgeschlossen ist, beschliesst der Gemeinderat den KGV (§ 54a Abs. 1 BauG).

G Genehmigung Kanton

Die Gemeinde reicht den KGV elektronisch und gedruckt in **diesmal fünffacher Ausführung** zur Genehmigung direkt bei der AVK ein. Neben dem Schlussbericht werden ein **Mitwirkungsbericht** sowie ein **Änderungsbericht** eingereicht, aus dem klar hervorgeht, welche Änderungen die Gemeinde seit der vorläufigen Beurteilung vorgenommen hat.

Die **Genehmigung** dauert in der Regel nicht länger als **zwei Monate**. In dieser Zeit findet erneut eine interne Vernehmlassung im BVU statt, bevor der KGV dem Departementsvorsteher zur Genehmigung vorgelegt wird.

Der Genehmigungsentscheid des Departementsvorstehers wird der Gemeinde von der Abteilung Verkehr schriftlich übermittelt.

Nach der Genehmigung kann die Gemeinde der Abteilung Verkehr den zugesicherten Beitrag in Rechnung stellen.

H Umsetzung

Der Beschluss des KGV durch den Gemeinderat bezieht sich auf den gesamten KGV. Dies bedeutet, dass für die kommunalen Behörden die Verpflichtung besteht, die Massnahmen im KGV im Rahmen ihrer Zuständigkeiten umzusetzen (z. B. mit der Aufnahme in den Finanzplan und ins Erschliessungsprogramm oder dem Erlass der nötigen Bestimmungen in der BNO und anderen planerischen Instrumenten). Die **Umsetzung ist auch aus planerischer Sicht unerlässlich**, da der KGV sonst keine praktische Bedeutung im Alltag erlangen kann.

Verkehrsplanung ist eine rollende Planung. Das heisst, dass der KGV nach der Genehmigung durch den Vorsteher des BVU bei Bedarf und in Abstimmung mit der Siedlungsplanung von der Gemeinde angepasst werden kann. Einzig die vom Kanton genehmigten Inhalte (Zielsetzungen) können nicht ohne Weiteres angepasst werden. Dies setzt die erneute Genehmigung durch den Kanton voraus.

I Publikation

Der genehmigte KGV wird auf der Gemeindewebsite der Bevölkerung zur Verfügung gestellt.



Voraussetzungen für die Genehmigung des KGV

Formell:

- Thematisierung der Mindestinhalte im Bericht (siehe Seite 13)
- Erarbeitung von mindestens 4 separaten Teilplänen (MIV, öV, Fussverkehr und Radverkehr) unter Einhaltung der formellen Vorgaben (siehe Seite 19)
- Darstellung der als Pflichtinhalte bezeichneten Elemente aus den Musterlegenden in den Teilplänen (inklusive vorgegebener Signatur und Farbgebung)

Materiell:

- Übereinstimmung der Genehmigungsinhalte (= Zielsetzungen) mit übergeordneten (kantonalen, nationalen) Festlegungen und Interessen
- Korrekte Darstellung, Bezeichnung und Klassierung von übergeordneten (kantonalen, nationalen) Festlegungen in den Teilplänen. Dabei ist § 41 BauV zu beachten.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die Hierarchie der Planungsinstrumente	10
Abbildung 2: Das Zusammenspiel von KGV, REL und Nutzungsplanung	10
Abbildung 3: REL und KGV – ein Planungskreislauf	12
Abbildung 4: Mindestinhalte KGV	13
Abbildung 5: Vertiefende Fragestellungen	15
Abbildung 6: Aufbau KGV	18
Abbildung 7: Verfahrensablauf KGV	20

Abkürzungsverzeichnis

ATRV	Ausnahmetransportroutenverordnung
AVK	Abteilung Verkehr
BauG	Gesetz über Raumplanung und Bauwesen (Baugesetz)
BauV	Bauverordnung
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt
ESP	(Wirtschaftlicher) Entwicklungsschwerpunkt
FRV	Fuss- und Radverkehr
FWG	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege
FWV	Verordnung über Fuss- und Wanderwege (Bund)
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJP öV	Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr
MJP Strasse	Mehrjahresprogramm Strasse
MM	Mobilitätsmanagement
öV	Öffentlicher Verkehr
öVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
REL	Räumliches Entwicklungsleitbild
RPG	Raumplanungsgesetz
RPV	Raumplanungsverordnung
StrG	Strassengesetz
SNP	Sondernutzungsplan(ung)
VRP	Verkehrsrichtplan
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VFWG	Verordnung über Fuss- und Wanderwege (Kanton)
WSP	Wohnschwerpunkt

Anhang

Anhang 1:	Rechtliche und fachliche Grundlagen
Anhang 2:	Rechtliche Grundlagen Netzplanung Fussverkehr
Anhang 3:	Musterlegende Teilplan Fussverkehr
Anhang 4:	Musterlegende Teilplan Radverkehr
Anhang 5:	Musterlegende Teilplan öffentlicher Verkehr
Anhang 6:	Musterlegende Teilplan motorisierter Individualverkehr
Anhang 7:	Beispiel Übersichtstabelle KGV

Anhang 1: Rechtliche und fachliche Grundlagen

Rechtliche Grundlagen Bund:

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, SR 101

Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) vom 13. Dezember 2002, SR 151.3

Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979, SR 700

Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000, SR 700.1

Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985, SR 704

Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) vom 26. November 1986, SR 704.1

Durchgangsstrassenverordnung vom 18. November 1991, SR 741.272

Rechtliche Grundlagen Kanton:

Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993, SAR 713.100

Bauverordnung (BauV) vom 25. Mai 2011, SAR 713.121

Dekret über die Beiträge an die Raumplanung vom 15. November 1994, SAR 713.510

Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) vom 17. März 1969, SAR 751.100

Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) vom 20. Oktober 1971, SAR 751.120

Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (Ausnahmetransportroutenverordnung, ATRV) vom 22. Dezember 2004, SAR 751.172

Verordnung über Fuss- und Wanderwege (VFWG) vom 3. April 1989, SAR 759.111

Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) vom 2. September 1975, SAR 995.100

Fachliche und planerische Grundlagen:

VSS-Normen:

- SN 640 040b «Projektierung, Grundlagen, Strassentypen»
- SN 640 042 «Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Hauptverkehrsstrassen»
- SN 640 043 «Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Verbindungsstrassen»
- SN 640 044 «Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Sammelstrassen»
- SN 640 045 «Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Erschliessungsstrassen»
- SN 640 065 «Parkieren: Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen»
- SN 640 070 «Fussgängerverkehr, Grundnorm»
- SN 640 281 «Parkieren: Angebot an Parkfeldern für Personenwagen»

Kanton Aargau: Kantonaler Richtplan (2011)

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau:

Mobilitätsstrategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU (2016)

Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau:

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (2013)

Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau: Kantonales Merkblatt «Grundstückzufahrten» (2015)

Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2015): Fusswegnetzplanung – Handbuch

Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2014): Wanderwegnetzplanung – Handbuch

Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2008): Erhaltung historischer Verkehrswege – Technische Vollzugshilfe

Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2008): Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb – Handbuch

Bundesamt für Strassen (ASTRA) (2008): Planung von Velorouten – Handbuch

Mobilitätsmanagement:

<http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/de/mobilitaet-in-der-arealplanung-und-im-wohnen/>

<http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/de/mobilitaet-bei-veranstaltungen/>

<http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/de/mobilitaet-in-gemeinden/>

Anhang 2: Rechtliche Grundlagen Netzplanung Fussverkehr

Sachverhalt	Gesetzliche Grundlage
Die Fussverkehrsnetze sind in Plänen festzuhalten. Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass dies geschieht.	Art. 4 FWG
Im Kanton Aargau sind die Gemeinden für die Planung des Fussverkehrs zuständig.	§ 4 VFWG
Der KGV ist das geeignete Instrument für die Festlegung des Fussverkehrsnetzes.	§ 9 VFWG
Das BVU erarbeitet die Grundlagen und Richtlinien für die Fussverkehrsplanung.	§ 8 VFWG
Definition «Fusswegnetz»	Art. 2 FWG/§ 2 VFWG

Anhang 3: Musterlegende Teilplan Fussverkehr

Pflichtinhalte		rgb-Code	bestehend	geplant
(Farben vorgegeben)	Hauptroute	31/132/55		
	Nebenroute	162/226/64		
	Wanderweg	255/192/0		
	Historischer Verkehrsweg (falls netzrelevant)	152/72/7		
	Fussweg mit Wegrecht	255/0/0		
Netzlücke (Lage schematisch)				
Fussgängerstreifen				
Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel)				
Öffentliche Bauten und Anlagen				
Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.)				
Schulen/Kindergärten				
Bahnlinie				
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs				
Fussgängerzone				
Begegnungszone				
Tempo-30-Zone				
Optionale Inhalte		Mögliche überlagernde Netze		
Flächiges Queren möglich		Schulwegnetz	(Fokus: Sicherheit, Querungsmöglichkeiten, wichtigste Haupttruten)	
Bestehendes/geplantes Trottoir		Freizeitnetz	(Fokus: Erholung, Wanderwege, reine Fusswege)	
«Aargauer Trottoir»		Nachtnetz	(Fokus: Beleuchtung, subjektive Sicherheit, Direktheit)	
Zone für Temporeduktion				
Plätze/Pärke mit Aufenthaltsqualität				
Unter-/Überführung				
Hindernis (Treppe, Engnis, Lift etc.)				

Anhang 4: Musterlegende Teilplan Radverkehr

Pflichtinhalte		rgb-Code	bestehend	geplant
(Farben vorgegeben)	Kantonale Radroute	0/112/192	R530 	
	SchweizMobil Route (mit Nummer)	0/176/240	5 	
	Kommunale Hauptroute	228/108/10		
	Kommunale Nebenroute	250/192/144		
	Historische Verkehrswege (falls netzrelevant)	152/72/7		
Netzlücke (Lage schematisch)				
Bike+Ride				
Parkierungsanlage				
Öffentliche Bauten und Anlagen				
Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.)				
Schulen/Kindergärten				
Bahnlinie				
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs				
Fussgängerzone				
Begegnungszone				
Tempo-30-Zone				
Optionale Inhalte		Mögliche überlagernde Netze		
Führungsart: Radweg, Radstreifen, Mischverkehr		Schulwegnetz	(Fokus: Sicherheit, Querungsmöglichkeiten, wichtigste Hauptrouten)	
Fussweg – Radfahren gestattet		Freizeitnetz	(Fokus: Erholung, Wanderwege, reine Fusswege)	
Kombinierter Fuss- und Radweg		Nachtnetz	(Fokus: Beleuchtung, subjektive Sicherheit, Direktheit)	
Veloschieben (zum Beispiel Unter- und Überführungen)				
Zone für Temporeduktion				
Fahrverbot				

Anhang 5: Musterlegende Teilplan öffentlicher Verkehr

Pflichtinhalte

	bestehend	geplant
Bahnlinie		
Bahnlinie mit Bahnhof		
Buslinie(n) mit Liniennummer(n)		
Fahrbahnhaltestelle		
Busbucht		
Fussverkehrsquerung bei Haltestellen		
300 m Einzugsbereich der Haltestelle		
Öffentliche Bauten und Anlagen		
Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.)		
Schulen/Kindergärten		
Mobility-/Carsharing-Standorte		
Bike+Ride (an Bus- und Bahnhofshaltestellen)		
Park+Ride		

Optionale Inhalte

- Busspur
- Zusätzliche Busbevorzugungen (Busschleusen etc.)
- Gemäss BehiG ausgerüstete Haltestellen
- öV-Güteklasse (A bis F)
- Fahrplankontaktangaben

Anhang 6: Musterlegende Teilplan motorisierter Individualverkehr

Pflichtinhalte		rgb-Code	bestehend	geplant
(Farben vorgegeben)	Hochleistungsstrasse (HLS)	176/18/146	A2 	  
	Hauptverkehrsstrasse (HVS)	192/0/0	K125 	  
	Verbindungsstrasse (VS)	228/108/10	K347 	  
	Sammelstrasse (SS)	255/192/0		  
	Erschliessungsstrasse (ES)	255/255/0		  
	Zufahrtsstrasse/Zufahrtsweg	werden in der Regel nicht dargestellt		
	Privatstrasse	146/208/80		  
	Ausnahmetransportroute	0/112/192		  
Geplante Erschliessungsrichtung				
Parkierungsanlage (öffentlich oder öffentlich zugänglich)				
Park+ Ride-Anlage				
Park+Pool-Anlage				
Massnahmen des Verkehrsmanagements				
Öffentliche Bauten und Anlagen				
Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.)				
Bahnhof				
Optionale Inhalte				
Zone für betriebliche und gestalterische Massnahmen				
Signalisiertes Tempo				
Zählstellen mit Belastungszahlen				

Anhang 7: Beispiel Übersichtstabelle KGV

		Öffentlicher Verkehr	Fuss- und Radverkehr	Motorisierter Individualverkehr	Ruhender Verkehr	Mobilitätsmanagement
Erkenntnisse aus der Analyse*	Defizite					
	Werte					
Zielsetzungen						
Massnahmen						
Umsetzung und Controlling	Priorisierung der Massnahmen					
	Umsetzungshorizonte der Massnahmen					
	Wirkungscontrolling					

*Bei der Ableitung von Defiziten und Werten aus der Analyse sind die zentralen Fragestellungen aus Kapitel 2.1 zu beachten, um die Fokussierung auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sicherzustellen.

