

# Kommunaler Gesamtplan Verkehr Gemeinde Möhlin

Bericht

Beschlossen durch den Gemeinderat

14. Dezember 2020, rev. 17. September 2021





**Begleitung**

## Arbeitsgruppe Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Möhlin

Thomas Freiermuth	Gemeinderat, Vorsitz VeKo und Arbeitsgruppe KGV
Markus Fäs	Gemeinderat, Vorsitz BauKo
René Berger	Abteilungsleiter Bau und Umwelt (ABU)
Roger Winter	Projektleiter Abteilung Bau und Umwelt (ABU)
Yves Meyer	Projektleiter metron

## Begleitgruppe Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Möhlin

Thomas Freiermuth	Gemeinderat, Vorsitz VeKo und Begleitgruppe KGV
Markus Fäs	Gemeinderat, Vorsitz BauKo, Mitglied Arbeitsgruppe
René Stadler	Mitglied VeKo (CVP)
Christian Müller	Mitglied VeKo (FDP)
Werner Erni	Mitglied VeKo (SP)
Peter Durst	Mitglied VeKo (SVP)
Claudio Beretta	Mitglied VeKo (Grün Möhlin)
Cornel Bärlocher	Mitglied VeKo (Schulpflege)
Andreas Hollenstein	Mitglied VeKo (Repol)
Thomas Gasser	Mitglied VeKo (parteilos)
Peter Egger	Mitglied VeKo (parteilos)
Hans Peter Flückiger	Mitglied VeKo (EDU)
René Keller	Mitglied BauKo (SP)
Peter Sägesser	Mitglied BauKo (parteilos)
Roger Winter	Projektleiter ABU, Mitglied Arbeitsgruppe
Yves Meyer	Projektleiter metron, Mitglied Arbeitsgruppe

**Bearbeitung**

Yves Meyer

dipl. Ing. FH in Raumplanung/FSU

Cornelia Senn

BSc FHO in Raumplanung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Jonas Bubenhofer

lic. phil., Sozialwissenschaftler/SVI

Martin Bohrer

Tiefbauzeichner, Natur-/Umweltfachmann

## Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Titelbild: Ortseinfahrt Möhlin



# Inhaltsverzeichnis

	<b>Zusammenfassung</b>	<b>6</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>9</b>
	1.1 Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr – die Ausgangslage	9
	1.2 Behördenverbindliche Grundlage – Stellenwert und Bedeutung des KGV	9
	1.3 Kommission	10
	1.4 Abstimmung grenzüberschreitender Themen	11
	1.5 Aufbau KGV	11
	1.6 Geltungsdauer	11
	1.7 Grundlagenverzeichnis	11
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>13</b>
	2.1 Kommunale Planungen	13
	2.2 Kantonale Planungen	15
	2.3 Regionale Planungen	18
	2.4 Agglomerationsprogramm	18
<b>3</b>	<b>Analyse</b>	<b>19</b>
	3.1 Strukturdaten / Siedlung	19
	3.2 Mobilitätsverhalten	25
	3.3 Öffentlicher Verkehr	27
	3.4 Fuss- und Radverkehr	30
	3.5 Motorisierter Individualverkehr	31
	3.6 Parkierung	31
	3.7 Unfälle	33
	3.8 Strassenlärm	33
	3.9 Schulwege	34
	3.10 Attraktoren	34
	3.11 Fazit Analyse	35
<b>4</b>	<b>Grundsätze</b>	<b>36</b>
	4.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen / Strassenklassierung	36
	4.2 Dimensionierung kommunale Strassen	37
	4.3 Dimensionierung kantonale Strassen	38
	4.4 Fuss- und Radverkehr	40
	4.5 Öffentlicher Verkehr	40
	4.6 Parkierung	41
<b>5</b>	<b>Ziele</b>	<b>43</b>
<b>6</b>	<b>Handlungsfelder</b>	<b>44</b>
<b>7</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>46</b>
	7.1 Übersicht Massnahmen	46
	7.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV	47
	7.3 Massnahmengruppe B: Fuss- und Radverkehr	54
	7.4 Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr	56
	7.5 Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement	58
<b>8</b>	<b>Controlling</b>	<b>60</b>
	8.1 Umsetzungskontrolle	60
	8.2 Wirkungskontrolle	60
	8.3 Austausch und Koordination	60
<b>9</b>	<b>Genehmigungsblatt Kanton Aargau</b>	<b>61</b>
	<b>Anhang: Pläne KGV</b>	<b>63</b>

# Zusammenfassung

## Der KGV - ein Mobilitätskonzept

Möhlin verfügt über einen kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2004. In der Zwischenzeit haben neue kommunale Planungen (wie z.B. das Parkierungsreglement (seit 2015 in Kraft), die Revision der Nutzungsplanung (2011<sup>1</sup>) und die Entwicklungen des ESP / WSP Möhlin / Rheinfeldern veränderte Rahmenbedingungen geschaffen, die eine Überarbeitung des kommunalen Verkehrsrichtplans erfordern.

Mit dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) steht den Gemeinden ein kantonsweit einheitlich geregeltes Planungsinstrument zur Verfügung, welches den «Verkehrsrichtplan» ersetzt. Im KGV legen die Gemeinden ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Der KGV dient als anweisendes Instrument für die Verwaltung und kann bei der zukünftigen Beurteilung von verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten herangezogen werden. Der KGV ist behördenverbindlich; erst nachgelagerte Instrumente (Reglemente, BNO) schaffen Verbindlichkeiten für Grundeigentümer.

## Prozess und Beteiligte

Für die Erarbeitung des KGV erfolgt durch eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den zuständigen Personen aus Verwaltung Politik (zuständiger Gemeinderat) und einer Begleitgruppe mit einem erweiterten Personenkreis (v.a. Mitglieder der Verkehrskommission). Der Gemeinderat als beschliessendes Organ fällt Zwischenentscheide und gibt Entwürfe für Vernehmlassungen und Mitwirkung frei.

Im Frühling 2019 wurde der Entwurf des KGVs zur vorläufigen Beurteilung dem Kanton eingereicht. Die Rückmeldungen wurden wo nötig eingearbeitet. Nun wird der KGV als Start der öffentlichen Mitwirkung der Öffentlichkeit präsentiert. Anschliessend besteht die Möglichkeit, schriftliche Eingaben zum Entwurf zu machen.

## Inhalt

Aufbauend auf der Analyse der Strukturdaten, der räumlichen und verkehrlichen Situation und der übergeordneten Grundlagen werden nachfolgende Ziele, Handlungsfelder und dazugehörige Massnahmen abgeleitet. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und in Koordination mit den betroffenen Stellen.

### Übergeordnete Ziele

- Das Verkehrssystem der Gemeinde Möhlin soll einerseits Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig erfüllen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern.
- Verkehr vermeiden und verlagern: Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs und des Mobilitätsmanagements sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden respektive auf andere Verkehrsträger verlagert.
- Verkehr lenken: Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt.
- Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen: Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, ist gewährleistet. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).

<sup>1</sup> Teilrevision erfolgt zwecks «Harmonisierung der Baubegriffe» gemäss kantonalen Bauverordnung BauV §64 Abs. 1

- Öffentlicher (Verkehrs-) Raum gestalten: Der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen (Kantonsstrassen und Quartierstrassen) kommt hohe Bedeutung zu. Neue Siedlungsentwicklungen sind mit den verkehrsplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen abzustimmen.
- Hindernisfreies Bauen: Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und in Anbetracht der demografischen Entwicklung zu einer alternden Gesellschaft werden die Aspekte des hindernisfreien Bauens bei sämtlichen Themen massvoll berücksichtigt.

Auf dieser Basis beinhaltet der KGV folgende Handlungsfelder und Massnahmen:

Handlungsfeld	Massnahmen
<p><b>Kantonsstrassen</b> Die Kantonsstrassen sind koordinativ mit dem Kanton entwickelt. Der Durchgangsverkehr ist insbesondere im Zentrumsgebiet siedlungsverträglich abwickelt. Die Gestaltung des Strassenraums ist auf die angrenzende Nutzung abgestimmt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.1 - Kantonsstrassen: Gestaltung und Optimierung</li> </ul>
<p><b>Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen</b> Die Gestaltung der Strassenräume in der Gemeinde Möhlin folgt dem Koexistenzprinzip: Sie basiert auf gegenseitiger Rücksichtnahme und gegenseitiger Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden. Dabei sind lokale und verkehrliche Nutzungsansprüche des Fuss- und Radverkehrs längs und quer zu berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.2 - Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen: Die Gemeindestrassen werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder von Drittprojekten unter Berücksichtigung der VSS-Normen dimensioniert und betrieben.</li> <li>– A.3 - Aufwertung Hauptstrasse, Riburgerstrasse, Salinenstrasse</li> <li>– A.4 - Schleichverkehr Steinlingasse / Industrie-strasse: Massnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehr umsetzen</li> </ul>
<p><b>Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen</b> Auf kommunalem Strassennetz hat das Sicherheits- und Wohlempfinden insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmender hohe Priorität. Mit entsprechenden Massnahmen steigt die Aufenthalts- und Wohnqualität.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.5 - Verkehrsberuhigte Quartiere / kommunale Strassen: bauliche verkehrsberuhigung und spezifische Massnahmen bei Bedarf prüfen</li> </ul>
<p><b>Erschliessen von Entwicklungsgebieten</b> Die Erschliessung des ESP / WSP Möhlin / Rheinfelden als grösstes Entwicklungsgebiet erfolgt effizient und verträglich. Das Potenzial des guten ÖV-Anschlusses wird genutzt. Durch die optimale Koordination der Planungs- und Bautätigkeiten wird ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.6 - Erschliessung ESP / WSP: Erschliessung parallel zur Erarbeitung der Planungsinstrumente vorantreiben</li> </ul>
<p><b>Parkierung</b> Der ruhende Verkehr funktioniert als Steuerungsinstrument. Die Gemeinde verfügt über genügend öffentliche Parkfelder, die wirtschaftlich effizient genutzt werden. Private Parkierungsmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– D.1 - Vorgaben Reglement Parkierung: Überarbeitung und Erweiterung</li> </ul>
<p><b>Mobilitätsmanagement</b> Bewohner und Beschäftigte haben ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– D.2 - Mobilitätsmanagement: Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements (Angebot, Beratung, Kommunikation), Vorgaben in Studienaufträgen, Testplanungen etc.</li> </ul>
<p><b>Fussverkehr</b> Der Fussverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– B.1 - Fussverkehr: Verkehrssicherheit gewährleisten, schliessen von Lücken, laufende Überprüfung der Schulwegsicherheit</li> </ul>
<p><b>Radverkehr</b> Der Radverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Verkehrsnetz. Die öffentlichen Veloabstellplätze sind ausreichend in ihrer Anzahl und sicher im objektiven und subjektiven Sinn.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– B.2 - Radverkehr: Verkehrssicherheit gewährleisten, schliessen von Lücken</li> <li>– B.3 - Abstellanlagen Radverkehr: nachfrageorientierte Weiterentwicklung</li> </ul>
<p><b>Schulwegsicherheit</b> Die Sicherheit auf den Schulwegen in der Gemeinde Möhlin ist gewährleistet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– B.1 - Fussverkehr: Verkehrssicherheit gewährleisten, schliessen von Lücken, laufende Überprüfung der Schulwegsicherheit</li> </ul>
<p><b>Öffentlicher Verkehr</b> Das Siedlungsgebiet von Möhlin ist mindestens mit der</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– C.1 - Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr: Verbesserung örtliche und zeitliche Erschlies-</li> </ul>

Güteklasse D erschlossen. Das Zentrum von Möhlin weist mindestens eine Güteklasse C auf.

sung, gewährleistung von direkten Zugängen  
– C.2 - Ausbau Haltestellen - Behindertengleichstellung: Umsetzung BehiG

#### **Bachuferweg**

Im Gemeindegebiet von Möhlin besteht durchgehend die Möglichkeit, entlang des Möhlinbachs zu gehen. Das Bachufer ist bei der Allmend und dem Sonnenpark so gestaltet, dass es für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar ist.

– B.1 - Fussverkehr: Verkehrssicherheit gewährleisten, schliessen von Lücken, laufende Überprüfung der Schulwegsicherheit

#### **Ortstypische Situationen**

Ortstypische und wertvolle Situationen im Siedlungsgefüge sind gewahrt und optimal in die Strassenraumgestaltung integriert.

– A.2 - Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen: Die Gemeindestrassen werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder von Drittprojekten unter Berücksichtigung der VSS-Normen dimensioniert und betrieben.  
– A.3 - Aufwertung Hauptstrasse, Riburgerstrasse, Salinenstrasse



# 1 Einleitung

## 1.1 Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr – die Ausgangslage

Im Jahr 2004 hat die Gemeinde einen umfassenden kommunalen Verkehrsrichtplan erarbeitet und behördenverbindlich festgesetzt. Dieser soll nun durch einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) abgelöst werden.

Der KGV soll die Gemeinde Möhlin bei der Behandlung der wichtigsten gegenwärtigen und zukünftigen Themen zur Bewältigung der räumlichen Mobilität und bei der Planung des Verkehrsgeschehens unterstützen.

Um den KGV schlank und anwendungsorientiert zu halten, soll sich dieser auf diejenigen Themenbereiche beschränken, die in der Gemeinde von Relevanz sind. Gleichzeitig stellt der KGV auch ein Koordinationsinstrument dar, das eine Gesamtschau über die unterschiedlichen Verkehrsthemen liefern soll. In diesem Spannungsfeld werden die Ziele, Handlungsfelder und Massnahmen der für die Gemeinde Möhlin wichtigen Themenbereiche erarbeitet.

Damit die zukünftige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung siedlungsverträglich abgewickelt werden kann und die hohe Qualität des Wohnstandorts gewährleistet bleibt, werden in der Erarbeitung des KGV die wichtigsten Themen der Verkehrsentwicklung angegangen, im Sinn einer Gesamtschau koordiniert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.

Im Entwicklungsleitbild Möhlin wird die angestrebte zukünftige Situation in der Gemeinde beschrieben. Es richtet sich auf einen Zeithorizont von 25 Jahren. Im Räumlichen Gesamtkonzept (RGK) wird der im Entwicklungsleitbild aufgezeigte Zustand zu einem Zukunftsbild konkretisiert. Es werden Ziele festgelegt und Handlungsanweisungen für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr formuliert. Diese beiden Studien bilden einen wichtigen Anknüpfungspunkt für die Erarbeitung des KGV.

## 1.2 Behördenverbindliche Grundlage – Stellenwert und Bedeutung des KGV

Der KGV ist behördenverbindlich (aber nicht grundeigentümergebunden) und richtet sich in erster Linie an die Verwaltung und den Gemeinderat. Als verwaltungsanweisendes Instrument dient der KGV zur langfristigen konzeptionellen Beurteilung der verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekte von Planung, Bauvorhaben und Massnahmen. Als verwaltungsanweisendes Steuerungsinstrument unterstützt der KGV die Behörden und Planenden bei der Erstellung und konzeptionellen Beurteilung von Sondernutzungsplänen und bei der Entwicklung des Entwicklungs- und Wohnschwerpunkts (ESP / WSP) in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Rheinfelden.

### 1.3 Kommission

Für die Erarbeitung des KGV wurden eine Arbeitsgruppe und eine Begleitgruppe eingesetzt, der folgende Mitglieder der Gemeinde Möhlin angehörten:

Arbeitsgruppe KGV	Funktion	E-Mail
Thomas Freiermuth (TF) (Vorsitz)	Gemeinderat, Vorsitz VeKo	thomas.freiermuth@moehlin.ch
Markus Fäs (MF)	Gemeinderat, Vorsitz BauKo	markus.faes@moehlin.ch
René Berger	Abteilungsleiter Bau und Umwelt (ABU)	rene.berger@moehlin.ch
Roger Winter (RW)	Projektleiter Abteilung Bau und Umwelt (ABU)	roger.winter@moehlin.ch
Yves Meyer	Projektbearbeitung	yves.meyer@metron.ch

Begleitgruppe KGV	Funktion	E-Mail
Thomas Freiermuth (TF) (Vorsitz)	Gemeinderat, Vorsitz VeKo und Arbeitsgruppe	thomas.freiermuth@moehlin.ch
Markus Fäs (MF)	Gemeinderat, Vorsitz BauKo und Mitglied Arbeitsgruppe	markus.faes@moehlin.ch
René Stadler (RS)	Mitglied VeKo	rene.stadler@gmx.net
Christian Müller (CM)	Mitglied VeKo	cmmangelina@gmail.com
Werner Erni (WE)	Mitglied VeKo	werner.erni@sp-moehlin.ch
Peter Durst (PD)	Mitglied VeKo	office@durst-hauswart.ch
Claudio Beretta (CB)	Mitglied VeKo	beretta@ifu.baug.ethz.ch
Cornel Bärlocher (COB)	Mitglied VeKo	cornel.baerlocher@moehlin.ch
Andreas Hollenstein (AH)	Mitglied VeKo	andreas.hollenstein@moehlin.ch
Thomas Gasser (TG)	Mitglied VeKo	gasser.thg@bluewin.ch
Peter Egger (PE)	Mitglied VeKo	p.egger@freesurf.ch
Hans Peter Flückiger (HPF)	Mitglied VeKo	h.flueckiger@aebo.ch
René Keller (RK)	Mitglied BauKo	renekeller56@bluewin.ch
Peter Sägesser (PS)	Mitglied BauKo	pit.saegesser@hispeed.ch
Peter Durst (PD)	Mitglied VeKo	office@durst-hauswart.ch
Peter Sägesser (PS)	Mitglied BauKo	pit.saegesser@hispeed.ch
Roger Winter	Projektleiter ABU, Mitglied Arbeitsgruppe	
Yves Meyer	Projektbearbeitung	yves.meyer@metron.ch

#### 1.4 Abstimmung grenzüberschreitender Themen

Die grenzüberschreitenden Themen der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung sind mit den Nachbargemeinden zu koordinieren und zielführend abzustimmen:

- Gemeinde Rheinfelden AG:  
Gemeinsame Entwicklung des Entwicklungsschwerpunktes für Arbeiten und Wohnen. Es sind sämtliche Verkehrsthemen zu koordinieren.
- Gemeinde Magden AG:  
Primär Abstimmung der Verbindungen des Fuss- und Radverkehrs
- Gemeinde Maisprach BL:  
Primär Abstimmung der Verbindungen des Fuss- und Radverkehrs
- Gemeinde Zeiningen AG:  
Primär Abstimmung der Verbindungen des Fuss- und Radverkehrs
- Gemeinde Wallbach AG:  
Primär Abstimmung der Verbindungen des Fuss- und Radverkehrs

#### 1.5 Aufbau KGV

Der kommunale Gesamtplan Verkehr gliedert sich wie folgt:

- Einleitung
- Rahmenbedingungen
- Analyse
- Ziele
- Handlungsfelder
- Massnahmen
- Controlling
- Genehmigungsblatt Kanton Aargau

#### 1.6 Geltungsdauer

Die kommunale Planung der verkehrsrelevanten Themen hinsichtlich Mobilität und Verkehr ist eine rollende Planung und demnach eine Daueraufgabe der kommunalen Behörden. Der KGV baut auf dem bestehenden Verkehrsnetz auf und koordiniert die zukünftige Entwicklung für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren, was ebenfalls den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes entspricht. Sobald sich neue Aufgaben stellen oder sich die Verhältnisse ändern, soll eine Anpassung vorgenommen werden.

#### 1.7 Grundlagenverzeichnis

##### Nationale, kantonale und regionale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, beschlossen durch den Grossen Rat: Aarau, 20. September 2011, Karte und Richtplantext, Stand August 2017
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Empfehlungen des Kantons Aargau 2017
- mobilitätAARGAU – Strategie Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 13. Dezember 2016.
- Diverse Geodaten, bezogen via AGIS 2016
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, März 2013.
- Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Mai 2009.

### **Kommunale Grundlagen**

- Bau- und Nutzungsordnung Gemeinde Möhlin, Stand Oktober 2015
- Bauzonen- und Kulturlandplan Gemeinde Möhlin, Stand Oktober 2015
- Parkierungsreglement, Gemeinde Möhlin, 18. Juni 2015
- Strassenplan/ Bus, Gemeinde Möhlin, 2014
- Kommunales Entwicklungsleitbild Möhlin, Gemeinde Möhlin, Januar 2008/  
Nachdruck, April 2014
- Räumliches Gesamtkonzept Möhlin, Gemeinde Möhlin 05. Mai 2008

### **Gesetze**

- Baugesetz Kanton Aargau
- Bauverordnung Kanton Aargau
- Baureglement und Zonenplan Möhlin
- BehiG, Behinderten Gleichstellungsgesetz

### **Normen (in Anlehnung an kantonales Baugesetz und Bauverordnung)**

- SN-Schweizer Normen, Schweizerischer Verband der Strassen-Verkehrsfachleute (VSS)
-

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Kommunale Planungen

#### Kommunales Entwicklungsleitbild

Im Entwicklungsleitbild der Gemeinde Möhlin setzt sich die Gemeinde Entwicklungsziele zu den Themen Gesellschaft, Raum und Umwelt sowie Wirtschaft und Verwaltung. Die Gemeinde nimmt sich als lebendige und attraktive Wohngemeinde mit eigenständigem Charakter und aktiver Wirtschaft wahr. Sie möchte diese Werte gemeinsam festigen und weiter gestalten.

#### Räumliches Gesamtkonzept

Das Räumliche Gesamtkonzept (RGK) wurde am 5. Mai 2008 durch den Gemeinderat beschlossen. Das RGK hat drei Schwerpunktthemen gesetzt, die in einer interdisziplinären Gesamtsicht betrachtet werden:

- Siedlung
- Landschaft, Natur und Erholung
- Verkehr

Das RGK diene als Vorgabe für die nachfolgende Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Im Schwerpunktthema Verkehr umfasst das RGK Aussagen zu den Unterthemen Strassennetz MIV, Parkierung / ruhender Verkehr, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Radverkehr. Für den Umgang mit den Zielen und Konzeptideen formuliert das RGK Umsetzungsmöglichkeiten. Dazu gehören unter anderem Instrumente wie Parkierungsreglement, Sondernutzungspläne sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte.

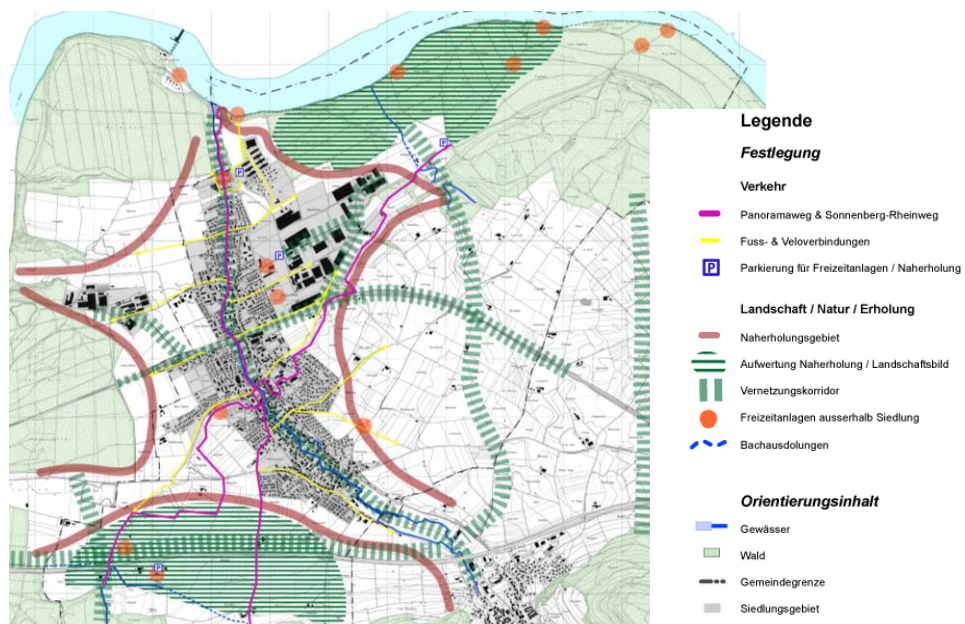


Abbildung 1:  
RGK – Festlegungen Verkehr

## Bau- und Nutzungsordnung

Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) vom Oktober 2015 setzt für die Gemeinde wichtige Planungsgrundsätze:

- moderate, kontrollierte und qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung und Ausnutzung der Verdichtungsmöglichkeiten
- lebendige und attraktive Wohngemeinde mit eigenständigem Charakter
- Stärkung des öffentlichen Verkehrs und siedlungsverträgliche Abwicklung des Individualverkehrs.

Die Parkierung wird in einem separaten kommunalen Parkierungsreglement geregelt.

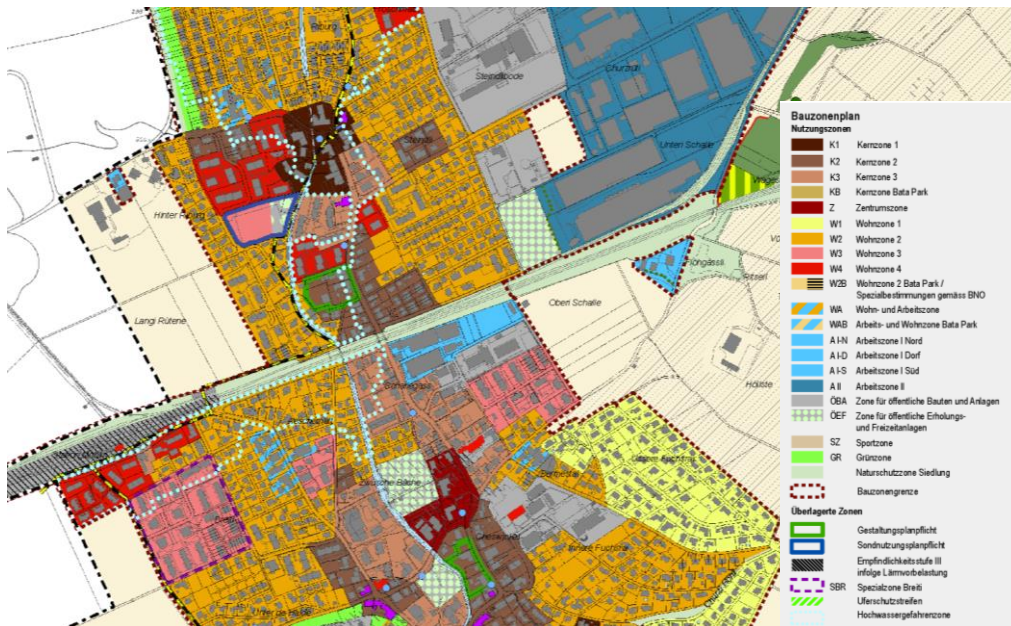


Abbildung 2:  
Ausschnitt aktueller Zonenplan

## Parkierungsreglement

Das Parkierungsreglement vom Juni 2015 setzt folgende Punkte fest:

- Umgang mit nächtlichen Dauerparkierern
- Parkieren in Parkraumzonen
- Parkplatzerstellungspflicht bei Wohnnutzungen und übrigen Nutzungen
- Ersatzabgaben
- Anzahl, Anordnung und Lage Veloabstellplätze

In Möhlin stehen Dauerparkierenden Parkkarten zur Verfügung, die bei der Gemeinde gegen Gebühr beantragt werden können. Die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder bei Wohn- und übrigen Nutzungen werden nach der VSS-Norm 640 281 berechnet. Für Nutzungen, die mehr als 40 Parkplätze generieren würden, ist ein Mobilitätskonzept zur Reduktion der Parkplätze und Fahrten zu erstellen. Bei den Veloabstellplätzen sind die Anzahl (nach VSS 640 065), die Anordnung und die Lage geregelt. In der Gemeinde Möhlin sind zwei Parkraumzonen ausgeschieden (vgl. Abbildung 3).





Abbildung 3:  
Parkraumzonen Zentrum und Breiti

## 2.2 Kantonale Planungen

### Strategie Kanton Aargau – mobilitätAARGAU

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau vom 13.12.2016 zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit dem Planungshorizont bis 2040 auf. Die Strategie hat – aufbauend auf eine übergeordnete Vision – Stossrichtungen für den Kanton Aargau festgelegt.

Vision: «Wir gestalten die Mobilität vorausschauend und verantwortungsvoll. Wir setzen gezielt Akzente beim Verkehrsangebot und fördern ein Mobilitätsverhalten, das im Einklang mit unserem Lebensraum steht.»

Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen

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

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

Aus den Stossrichtungen sind Ziele und Strategien entwickelt worden. Als Instrumente für die Umsetzung werden Mehrjahresprogramme (MJP) und Umsetzungskonzepte (UK) erarbeitet, die wiederum die Grundlage für spezifische Projekte bilden.

Die Gemeinden des Kantons Aargau wurden in Raumtypen aufgeteilt. Möhlin verfügt über zwei Raumtypen:

- Entlang der Gleisachse: ländliche Entwicklungsachse
- Restliches Gemeindegebiet: ländlicher Entwicklungsraum

Ausserdem verfügt die Gemeinde Möhlin über Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler Bedeutung. Die vorausschauende Weiterentwicklung dieses ESP im Sinne einer nachhaltigen Abwicklung der Mobilität und die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft wird die Gemeinde in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen.<sup>2</sup>

Es wurde ein Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario aufgeteilt nach Raumtypen erarbeitet.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Strategie Kanton Aargau, mobilitätAARGAU, 13.12.2016

<sup>3</sup> Strategie Kanton Aargau, mobilitätAARGAU, 13.12.2016

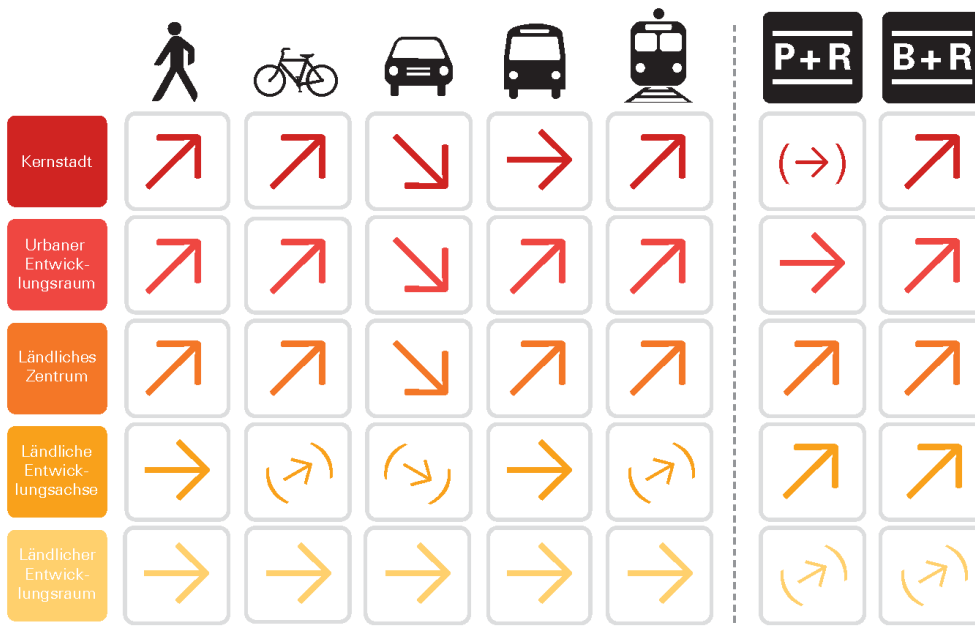


Abbildung 4:  
Zielbild 2040 mobilitätAARGAU  
(Quelle: Strategie, mobilitätAARGAU,  
13.12.2016)

Die in der Mobilitätsstrategie formulierten Stossrichtungen entsprechen grundsätzlich jenen der Gemeinde Möhlin.

### Kantonaler Richtplan Aargau

Der kantonale Richtplan zeigt den Stand der Planungen auf und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest.

Gemäss kantonalem Richtplan liegt Möhlin auf einer ländlichen Entwicklungsachse. Die bauliche Entwicklung soll konzentriert entlang dieser gut erschlossenen Talachse stattfinden. Im Planungshorizont 2040 werden folgende Mindestdichten<sup>4</sup> angestrebt:

- 50 E/ha (überbaute Bereiche)
- 70E/ha (unüberbaute Bereiche)

Die Gemeinde Möhlin verfügt über einen Wohnschwerpunkt (WSP) beim Bahnhof Möhlin. WSP sind wichtige Stützpunkte zur raumverträglichen Bewältigung des Bevölkerungswachstums in ländlichen Entwicklungsachsen. Am Wohnschwerpunkt sind folgende Mindestdichten bis 2040<sup>5</sup> angestrebt:

- 80 E/ha (überbaute Bereiche)
- 100 E/ha (unüberbaute Bereiche)

Ausserdem wurden in Möhlin zwei Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ausgeschieden. Der ESP «Industrie Möhlin» liegt im Gebiet östlich von Möhlin und soll für Arbeitsplätze günstige Voraussetzungen schaffen.

Der ESP / WSP beim SBB-Bahnhof Möhlin wird in Kooperation der Gemeinden Rheinfelden und Möhlin entwickelt. Genauere Angaben sind jedoch noch nicht verfügbar.

Entwicklungsschwerpunkte sind wichtige Stützpunkte der wirtschaftlichen Entwicklung im Bereich ländlicher Entwicklungsachsen.

<sup>4</sup> Kantonaler Richtplan S. 64, Mindestdichten Bauzonen

<sup>5</sup> Kantonaler Richtplan S. 104, Mindestdichten Bauzonen mit Wohnschwerpunkt



Die Voraussetzung für eine solche Entwicklung soll im Rahmen einer Revision der Nutzungsplanung geschaffen werden. Die verkehrlichen Auswirkungen der ESP- / WSP-Entwicklungen sind im Rahmen des KGV stufengerecht zu berücksichtigen.

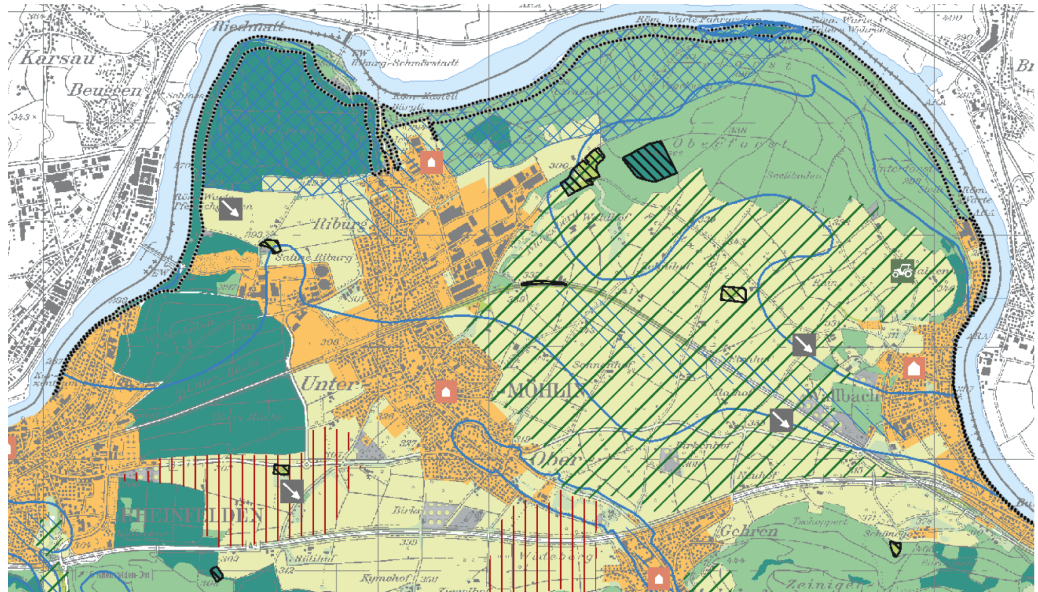


Abbildung 5:  
Ausschnitt Richtplankarte  
(Quelle: Kanton Aargau)

### **Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr**

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP) aus dem Jahr 2013 stellt eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr in einem Zeitraum von ca. 10 Jahren dar. Es basiert auf dem kantonalen Richtplan und auf der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU.

Kern des MJP bildet der Ausbau der S-Bahn Aargau, deren Angebot schrittweise erweitert werden soll. Das Busangebot soll auf das veränderte Bahnangebot abgestimmt werden.

Die Angebotsgrundsätze werden für die verschiedenen ÖV-Achsen des Kantons festgelegt. Daraus abgeleitet werden die Infrastrukturmassnahmen aufgezeigt.

Im MJP ÖV sind für Möhlin und Stein-Säckingen Fernverkehrshalte (IR-Halte) vorgesehen. Daraus folgt eine Verdichtung des Busangebots im Fricktal. Durch diese Massnahme kann der Druck auf die Taktverdichtung der S-Bahnlinien durch das Fricktal verringert werden.

Der SBB-Bahnhof Möhlin befindet sich am westlichen Siedlungsrand der Gemeinde. Mit der künftigen Entwicklung des ESP / WSP beim SBB-Bahnhof Möhlin durch die Gemeinden Rheinfelden und Möhlin übernimmt der Bahnhof eine wichtige Rolle für die Erschliessung der neuen Siedlungsgebiete.

### **Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse des Kantons Aargau**

Die Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse des Kantons Aargau aus dem Jahr 2011 (IPVS-AG) dient als strategische Grundlage für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems. Sie stellt somit ein übergeordnetes, mittel- bis langfristiges kantonales Führungsinstrument dar, das als Basis für die nachgelagerten Konzepte, Programme und Planungsinstrumente dient.

In der IPVS-AG werden für das Kantonsstrassennetz die bestehenden wichtigsten Probleme identifiziert, Ziele formuliert und Massnahmen erarbeitet. Entsprechend sind die Ergebnisse in einer Problemkarte, einer Zielkarte und einer Massnahmenkarte aufgeführt.

## 2.3 Regionale Planungen

Als Basis für die regionale Entwicklung liegt ein Regionales Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2008 vor. Dieses umfasst neben der Fricktal-Vision die Fricktal-Strategie (vgl. Abbildung 6) und 20 Projekte, mit denen die Strategie umgesetzt werden soll.

Das Regionale Entwicklungskonzept hat zum Ziel, das Fricktal als eine international wettbewerbsfähige Region zu positionieren, die einerseits die stärkeren und schwächeren Gemeinden integriert und andererseits die Bedürfnisse heutiger und künftiger Generationen berücksichtigt.

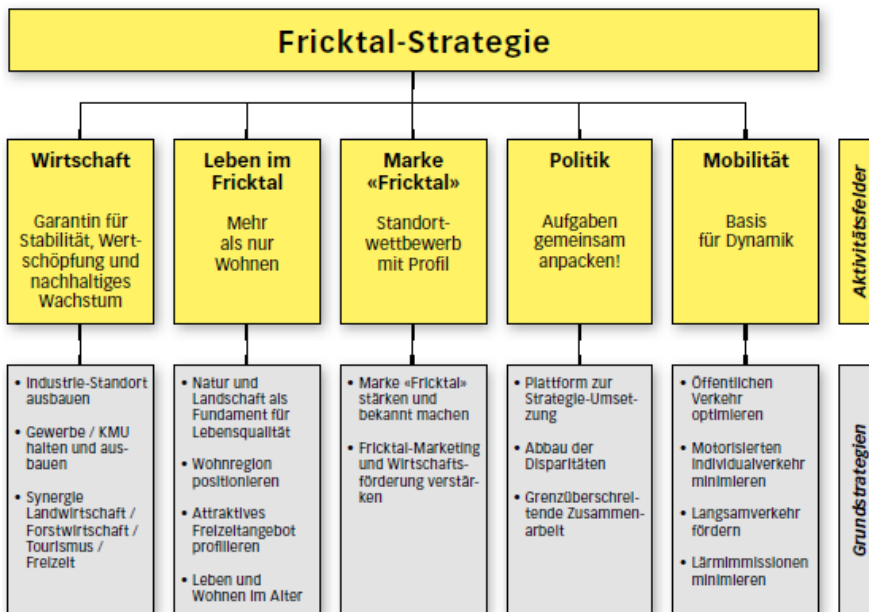


Abbildung 6:  
Auszug Strategie Regionales Entwicklungskonzept Fricktal  
(Quelle: Fricktal Regio)

Das Regionale Entwicklungskonzept enthält keine konkreten Handlungsanweisungen für die Gemeinden. Wichtig ist jedoch, dass die kommunalen Planungen nicht im Widerspruch zum regionalen Konzept stehen.

Die im REK aufgezeigten Grundsätze im Bereich Mobilität bestehen aus:

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs
- Minimieren des motorisierten Individualverkehrs
- Fördern des Langsamverkehrs
- Minimieren der Lärmimmissionen

## 2.4 Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation legt zwischen Rheinfeldern und Möhlin einen Entwicklungsschwerpunkt für Arbeiten und Wohnen fest. Wie die Entwicklung des ESP / WSP fortschreitet, ist Gegenstand von weiteren Planungen und politischer Koordination zwischen Rheinfeldern und Möhlin. Deshalb sind im KGV noch keine konkreten Handlungsfelder und Massnahmen festgehalten und abgebildet.

# 3 Analyse

## 3.1 Strukturdaten / Siedlung

### Bevölkerung

Die Gemeinde Möhlin zählte Ende 2017 rund 11'000 Einwohnerinnen und Einwohner (Abbildung 7). Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2000 einer Zunahme von 33%, gegenüber 1990 einer Zunahme von 56%. Während zwischen 1981 und 1990 die Bevölkerung im Schnitt jährlich um rund 1.2% zunahm, erhöhte sich der jährliche Zuwachs insbesondere ab den 2000er Jahren auf rund 1.8% (2007–2017: 1.8%). Seit 2015 ist eine deutliche Abflachung der Wachstumskurve zu beobachten. Es ist anzunehmen, dass sich dieses eher leichte Wachstum fortsetzt bis der ESP / WSP entwickelt wird. Ab diesem Zeitpunkt wird die Bevölkerung weiter ansteigen.

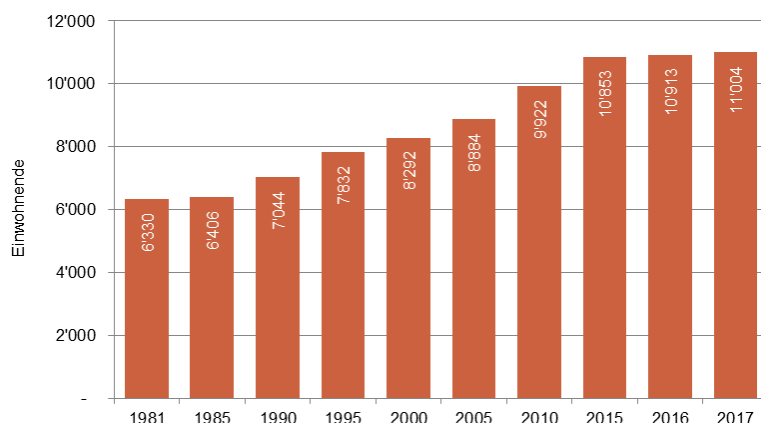


Abbildung 7:  
Bevölkerungsentwicklung  
in der Gemeinde Möhlin 1981-2017  
(BFS STATPOP 2018)

Im Vergleich zu den umliegenden Gemeinden, zum Bezirk und zum Kanton Aargau hat die Bevölkerung der Gemeinde Möhlin seit 1981 überdurchschnittlich zugenommen (Abbildung 8). Während Wallbach sehr ähnliche Wachstumsraten verzeichnete, erhöhte sich in Rheinfelden das lange Zeit unterdurchschnittliche Bevölkerungswachstum erst seit 2007 wieder.

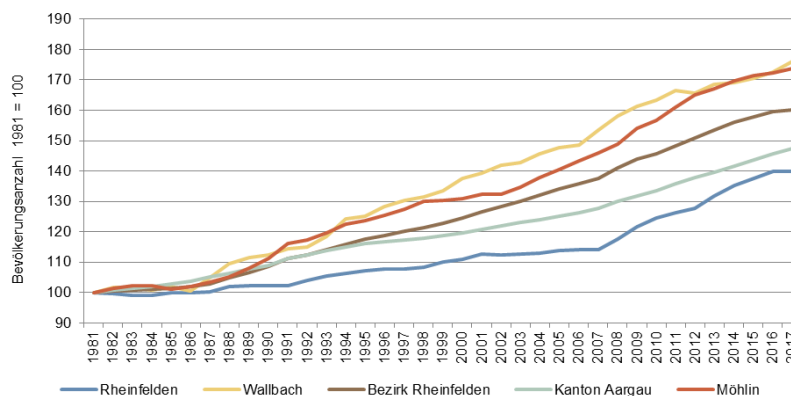


Abbildung 8:  
Indexierte Bevölkerungsentwicklung in der  
Gemeinde Möhlin, den Nachbargemeinden  
Rheinfelden und Wallbach sowie dem Bezirk  
Rheinfelden und dem Kanton Aargau von  
1981–2017 (BFS STATPOP 2018)

Siedlungsstrukturen mit hoher Dichte sind punktuell über das ganze Siedlungsgebiet verteilt (Abbildung 9). Im Umfeld des Bahnhofs sind die höchsten Dichten anzutreffen. Gebiete geringer Dichte sind vor allem an den Siedlungsrändern, insbesondere am östlichen Rand (Fuchsrain-Quartier) zu finden.

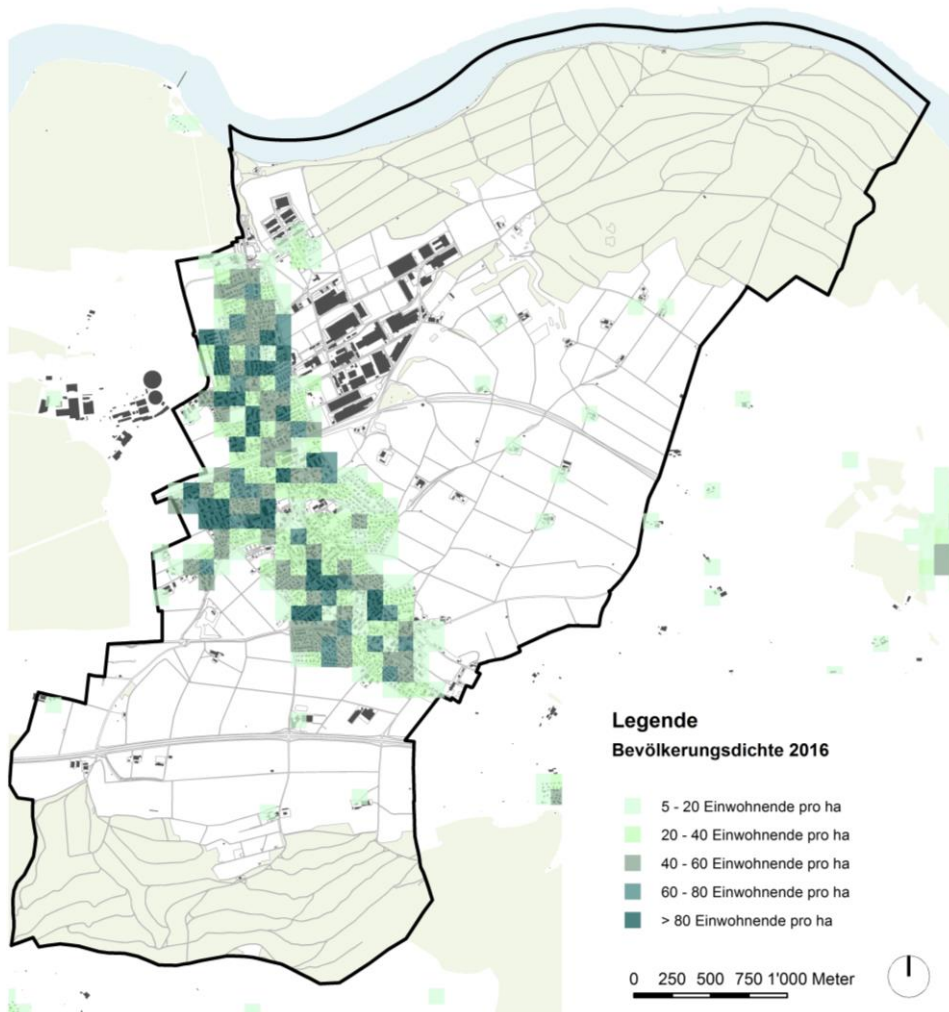


Abbildung 9:  
Bevölkerungsdichte 2016 pro ha in der  
Gemeinde Möhlin (BFS STATPOP 2016)



In der Gemeinde Möhlin wohnt fast die Hälfte der Bevölkerung in Gebieten mit einer baulichen Dichte von 45–65 Einwohnern pro Hektare (Abbildung 10). Ca. 30% der Bevölkerung wohnt in dichten Gebieten von ca. 140 Einwohnern pro Hektare. Ungefähr 10% der Bevölkerung wohnen in spärlich besiedelten Siedlungsstrukturen (z.B. Bata-Siedlung) mit ca. 12 Einwohnern pro Hektare. Der Rest besiedelt Wohngebiete mit rd. 25 Einwohnern pro Hektare.

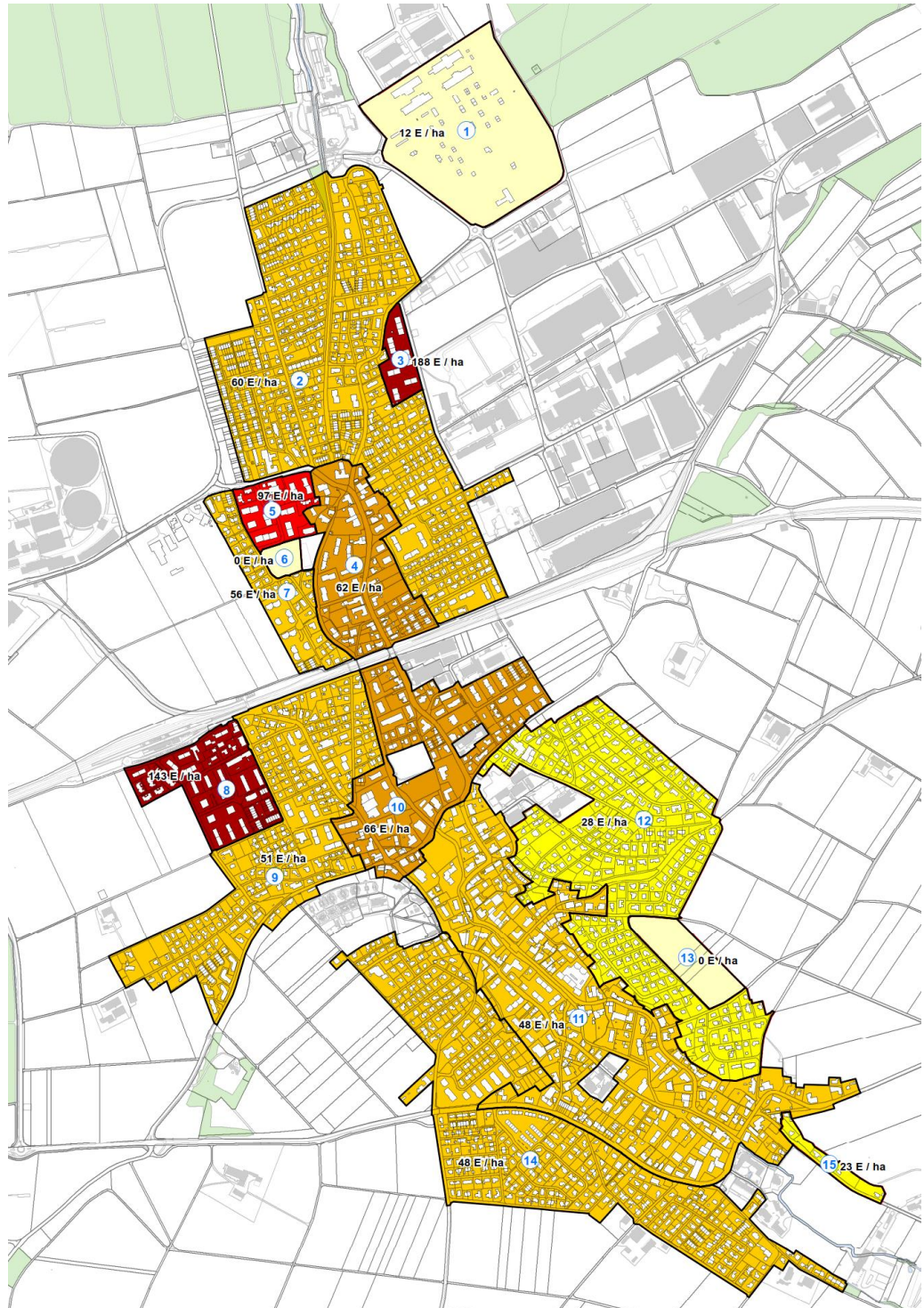


Abbildung 10: Verteilung der Bevölkerung nach Einwohnerdichte – Ist-Zustand 2017 (Erhebung Planar AG)

### Beschäftigte

Im Jahr 2015 waren in der Gemeinde Möhlin rund 4'250 Personen beschäftigt (Abbildung 11). Die Zahl der Beschäftigten nahm nicht im gleichen Mass zu wie die Bevölkerung. 2015 wurden 0.23 Beschäftigte pro Einwohner gezählt (Rheinfelden: 0.59; Bezirk Rheinfelden: 0.52). Während die Gesamtzahl der Beschäftigten aller Sektoren (1–3) zwischen 1995 und 2005 stagnierte, ist seit 2005 wieder eine Zunahme der Beschäftigten zu beobachten (Abbildung 11). Diese Zunahme ist allein durch den 3. Sektor (Dienstleistungen) getrieben; die Zahl der Beschäftigten sowohl im industriellen und gewerblichen 2. Sektor als auch im 1. Sektor (Landwirtschaft / Forstwirtschaft / Abbauwirtschaft) konnten jedoch gehalten werden.

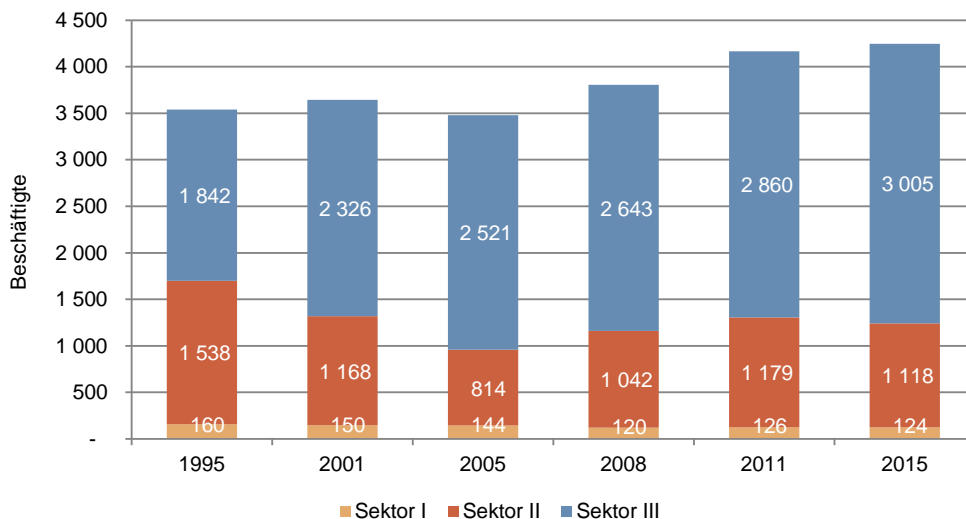


Abbildung 11:  
Entwicklung der Zahl der Beschäftigten nach Sektoren in der Gemeinde Möhlin von 1995–2015 (BFS STATENT 2017)

Der Vergleich der Beschäftigtenzahlen mit den umliegenden Gemeinden, dem Bezirk Rheinfelden und dem Kanton Aargau seit 1995 zeigt, dass sich Möhlin unterdurchschnittlich entwickelt hat, aber wieder im Aufwärtstrend ist (Abbildung 12).

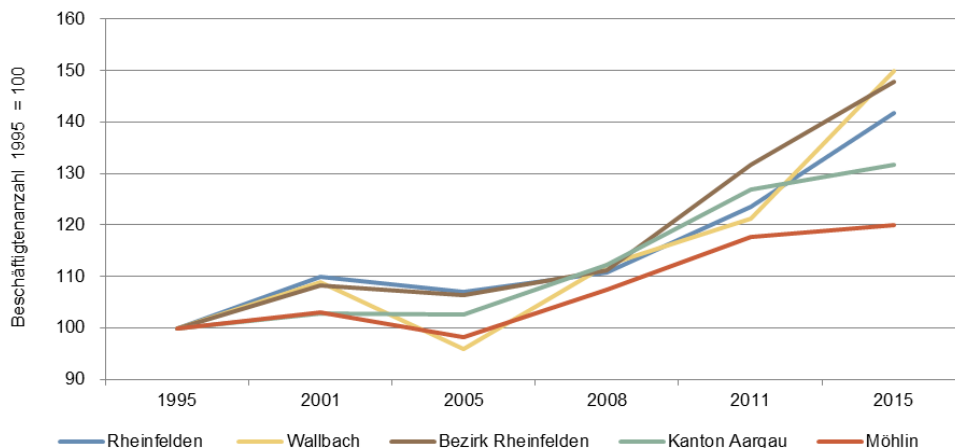


Abbildung 12:  
Indexierte Beschäftigtenentwicklung in Möhlin, den Nachbargemeinden Rheinfelden und Wallbach sowie dem Bezirk Rheinfelden und dem Kanton Aargau von 1995–2015 (BFS STATENT 2017)

Die Arbeitsplätze konzentrieren sich im nordöstlichen Arbeitsgebiet (Abbildung 13). Rund 47% der Arbeitsplätze in der Gemeinde Möhlin lassen sich in diesem Gebiet verorten.

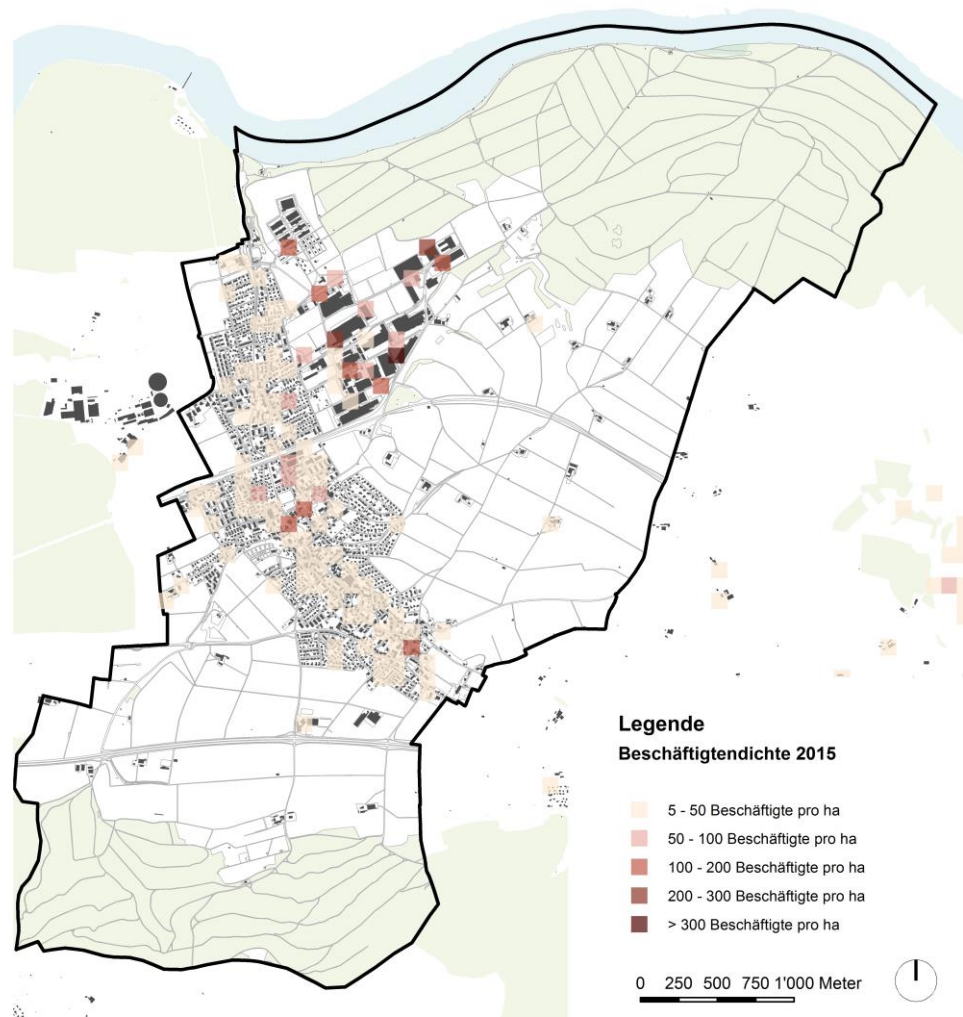


Abbildung 13:  
Beschäftigtendichte 2015 pro ha in der Gemeinde Möhlin  
(BFS STATENT 2015)



### Siedlungsentwicklung

Erstmals urkundlich erwähnt wurde Möhlin im Jahr 794. Ab 1803 gehörte die Gemeinde zum Kanton Aargau und somit zur Schweiz. Die Siedlung entwickelte sich entlang des Möhlinbachs und weiter, der heutigen Riburgerstrasse folgend. Die dadurch entstandene längliche, für Möhlin charakteristische Siedlungsstruktur prägt die Gemeinde bis heute. 1848 erfolgte die Gründung der Saline Riburg, die noch bis heute Salz produziert. Durch die Eröffnung der Bözbergstrecke 1875 vergrösserte sich die Saline und erhielt einen direkten Bahnanschluss. Die Siedlung befand sich zu dieser Zeit noch immer vorwiegend auf dem Niveau des Bachs und breitete sich erst in den 1940er Jahren auf den höher gelegenen Platten aus. Ebenfalls um 1940 ging die Bata-Fabrik in Betrieb. Möhlin erlebte ab den Jahren 1965 einen Bauboom, der durch den Bau der Autobahn im Jahr 1976 weiter angetrieben wurde.

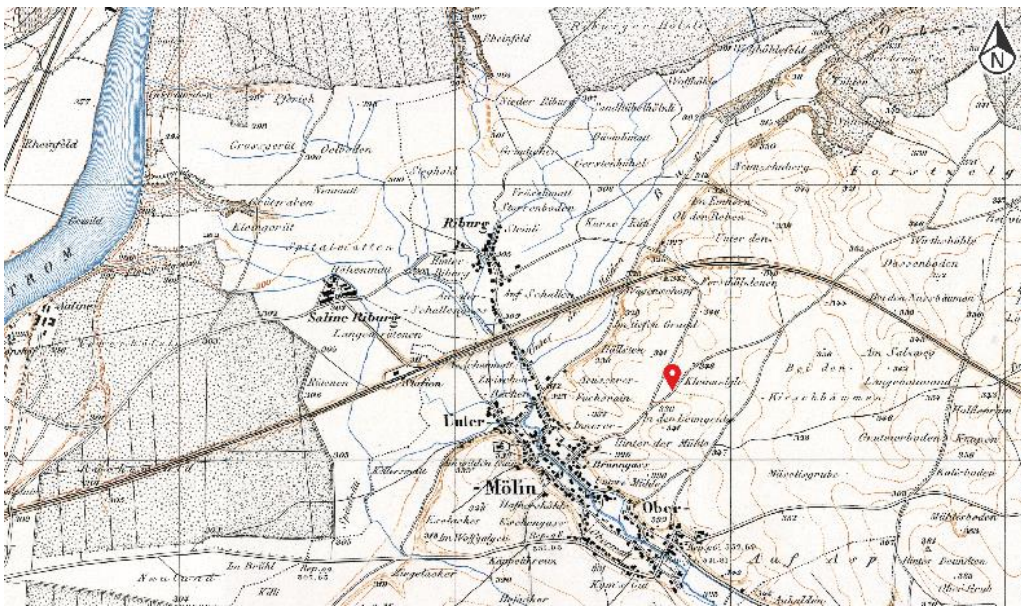


Abbildung 14:  
Karten Siegfried, 1926



Abbildung 15:  
Luftbild heute



Die Gemeinde ist vorwiegend mit Punkt- und Zeilenbauten bebaut, wobei es sich bei einem grossen Teil um Ein- oder Doppelfamilienhäuser handelt. Im alten Dorfkern von Möhlin sind die Vorbereiche der Bauten sorgfältig in den Strassenraum integriert worden. Im gesamten Gemeindegebiet sind immer wieder Trinkbrunnen zu finden. Diese Brunnen prägen das Ortsbild sehr positiv und sind häufig gut in die Aussenraumgestaltung integriert.

Die geänderten planerischen Rahmenbedingungen führen dazu, dass sich das Siedlungsgebiet mit Ausnahme des ESP / WSP Möhlin / Rheinfeldern nicht mehr weiter ausdehnen kann. Dies muss jedoch zu keiner Einschränkung der Siedlungstätigkeit in der Gemeinde führen. Wie aus Abbildung 16 ersichtlich wird, verfügt die Gemeinde noch über einige unbebaute Grundstücke und Areale innerhalb der bestehenden Bauzonen. Die Baulandreserven sind im Einklang mit dem Ortsbild zu entwickeln und planerisch zu begleiten. Zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse sind mit geeigneten Massnahmen möglichst mit dem ÖV und LV abzuwickeln.

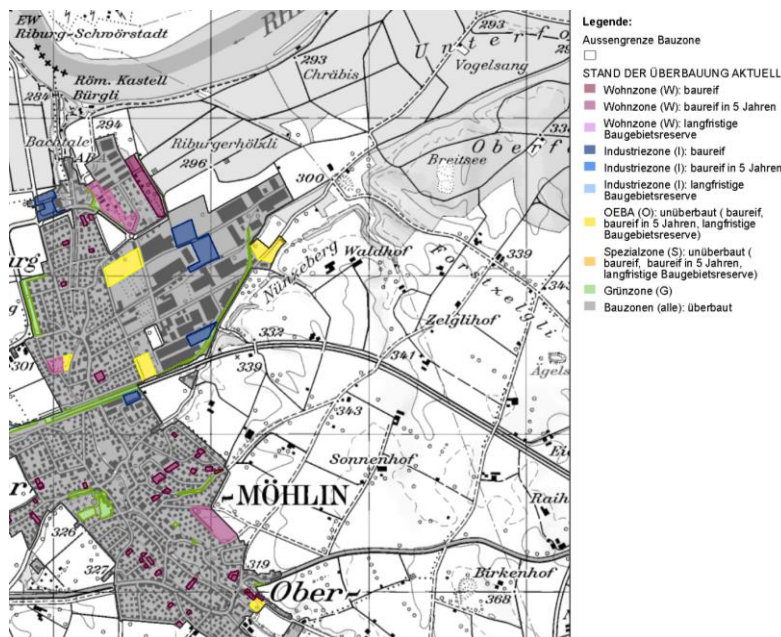


Abbildung 16:  
Baulandreserven Gemeinde Möhlin  
(Quelle: agis, Bauzonen Stand der  
Erschliessung, 14.05.2018)

### Entwicklungsgebiete

Neben der Schliessung von Baulücken und der Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets findet die Entwicklung in den kommenden Jahrzehnten in erster Linie im kantonalen ESP / WSP Möhlin Rheinfeldern nördlich des Bahnhofs Möhlin statt. Im Endausbau wird neben Schulnutzungen mit knapp 1'000 Beschäftigten und 2'000 Bewohnern gerechnet. Gemäss Verkehrsgrundlagen und Ausblick des Kantons Aargau (2017) werden im ESP / WSP eine grosse Verkehrszunahme erwartet, welche einen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen erfordert. Dies obwohl der Fokus auf der Stärkung des ÖV und des Fuss- und Radverkehrs liegt. Die Entwicklung erfolgt unter Einbezug der relevanten Stakeholdern (Kanton, Region, Gemeinden).

## 3.2 Mobilitätsverhalten

### Pendlerströme

Die Gemeinde Möhlin ist hinsichtlich Auspendelnde stark Richtung Basel orientiert: 21% der Beschäftigten, die in Möhlin wohnen, pendeln nach Basel (Tabelle 1). 26%

verbleiben in der Gemeinde Möhlin. Die Beziehung zu Rheinfelden ist mit 10% der Beschäftigten ebenfalls von grosser Bedeutung.

In der konträren Perspektive der Einpendelnden nehmen entsprechend die Binnenpendelnden von Möhlin mit 47% einen grossen Anteil ein. Rheinfelden (8%) und Basel (7%) sind die weiteren wichtigsten Wohnorte der Beschäftigten in Möhlin.

Auspendelnde		Einpindelnde	
Zielgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten, wohnhaft in Möhlin	Herkunftsgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten in Möhlin
Möhlin (Binnenpendelnde)	26%	Möhlin (Binnenpendelnde)	47%
Basel	21%	Rheinfelden	8%
Rheinfelden	10%	Basel	7%
Kaiseraugst	5%	Zeiningen	4%
Stein (AG)	4%	Magden	3%
Pratteln	4%	Stein (AG)	3%
Liestal	3%	Mumpf	2%
Muttenz	3%	Wallbach	2%
Zürich	2%	Pratteln	2%
Diverse Gemeinden	22%	Diverse Gemeinden	22%
<b>Total (73 Gemeinden)</b>	<b>100%</b>	<b>Total (54 Gemeinden)</b>	<b>100%</b>

Tabelle 1:  
Ziel- / Herkunftsgemeinde der Aus- und Einpendelnden nach / aus Möhlin (Quelle: BFS Pendlermatrix, Registerverknüpfung 2014)

## Verkehrsmittelwahl

Die Auswertung des Mobilitätsverhaltens, insbesondere die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung von Möhlin und der Zupendelnden, ist nicht möglich, da die Stichprobe im Mikrozensus Mobilität und Verkehr (BFS / ARE) zu klein ist. Eine Abschätzung aufgrund des Gemeindetyps ist möglich, aber mit Vorsicht zu lesen (Tabelle 2).

Demnach dürfte in der Betrachtung nach Tagesdistanz in km der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 74% dominieren, während rund 18% der Distanz mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt werden.

In der Betrachtung nach Anzahl Etappen dominiert mit 46% ebenfalls der motorisierte Individualverkehr (MIV). Mit 37% der Etappen kommt dem Fussverkehr aber ebenfalls eine bedeutende Rolle zu.

Kenngrösse	Rad				
	zu Fuss	(inkl. E-Bike)	ÖV	MIV	Sonstige
Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (km)	1.7	0.8	7.2	30.0	1.0
Mittlere Tagesdistanz im Inland pro Person (%)	4%	2%	18%	74%	3%
Mittlere Anzahl Etappen im Inland pro Person und Tag	1.7	0.2	0.5	2.1	0.1
% Etappen im Inland pro Person und Tag	37%	4%	11%	46%	1%

Tabelle 2: Kenngrössen zum Mobilitätsverhalten für Gemeinden im Einflussgebiet städtischer Kerne gemäss BFS/ARE Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015

### 3.3 Öffentlicher Verkehr

Insgesamt drei Buslinien verkehren durch Möhlin. Die Linie 88 verkehrt im Stunden-Takt und fährt vom Bahnhof Möhlin durch den Ortsteil Riburg, bedient das Regional-spital und endet beim Bahnhof Rheinfelden. Die Linie 89 verbindet Möhlin mit der Nachbargemeinde Zeiningen weiter nach Zuzgen und Wegenstetten im 30-Minuten-Takt. Die Linie 90 verkehrt an einem Tag lediglich kurz nach den Stosszeiten und verbindet Möhlin mit Wallbach. Ein Kurs bedient zusätzlich Mumpf und Schupfart.

Am Bahnhof Möhlin verkehrt die S-Bahn 1 von Frick bzw. Laufenburg nach Basel SBB. Die S1 hat einen 30-Minuten-Takt.

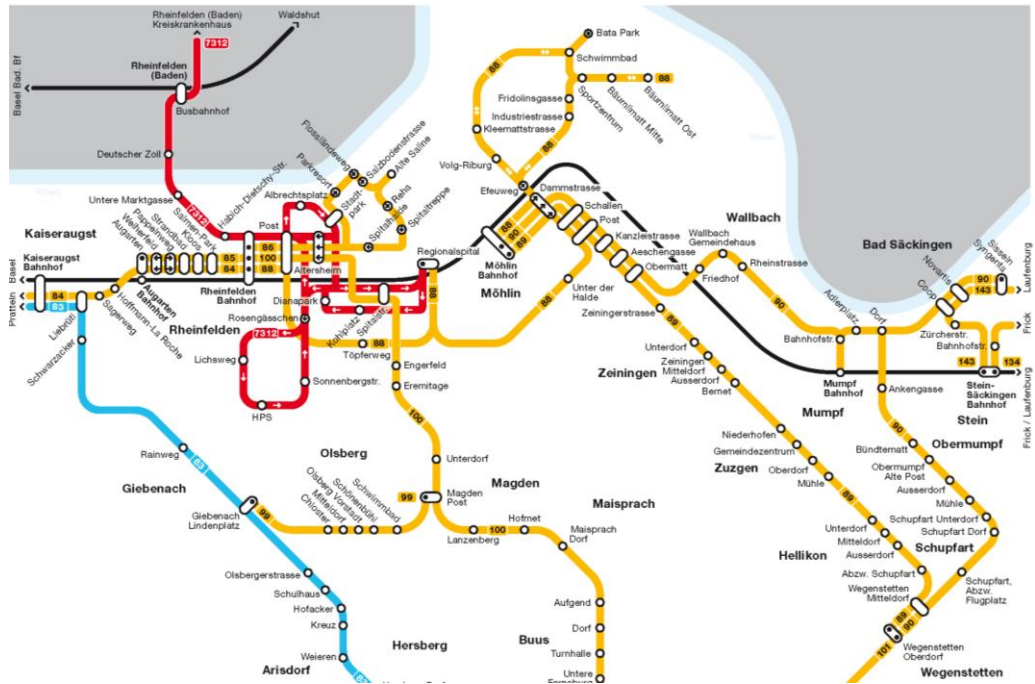


Abbildung 17: Liniennetzplan Unteres Fricktal (Quelle: a-welle.ch)

Die Erschliessungsgüte ist im Zentrum rund um den Bahnhof gut. Ansonsten ist die Gemeinde durch den ÖV genügend bis ungenügend erschlossen. Eine grosse Erschliessungslücke befindet sich im Ortsteil Riburg mit der Güteklasse E1, E2 (vgl. Abbildung 18). In der Abbildung 19 ist ausserdem ersichtlich, dass rund 3700 Einwohnende mit der Güteklasse E1, E2 erschlossen sind. Die Abbildung 20 zeigt, dass 10'000 Einwohnende in einer Distanz von 300 m zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle leben.

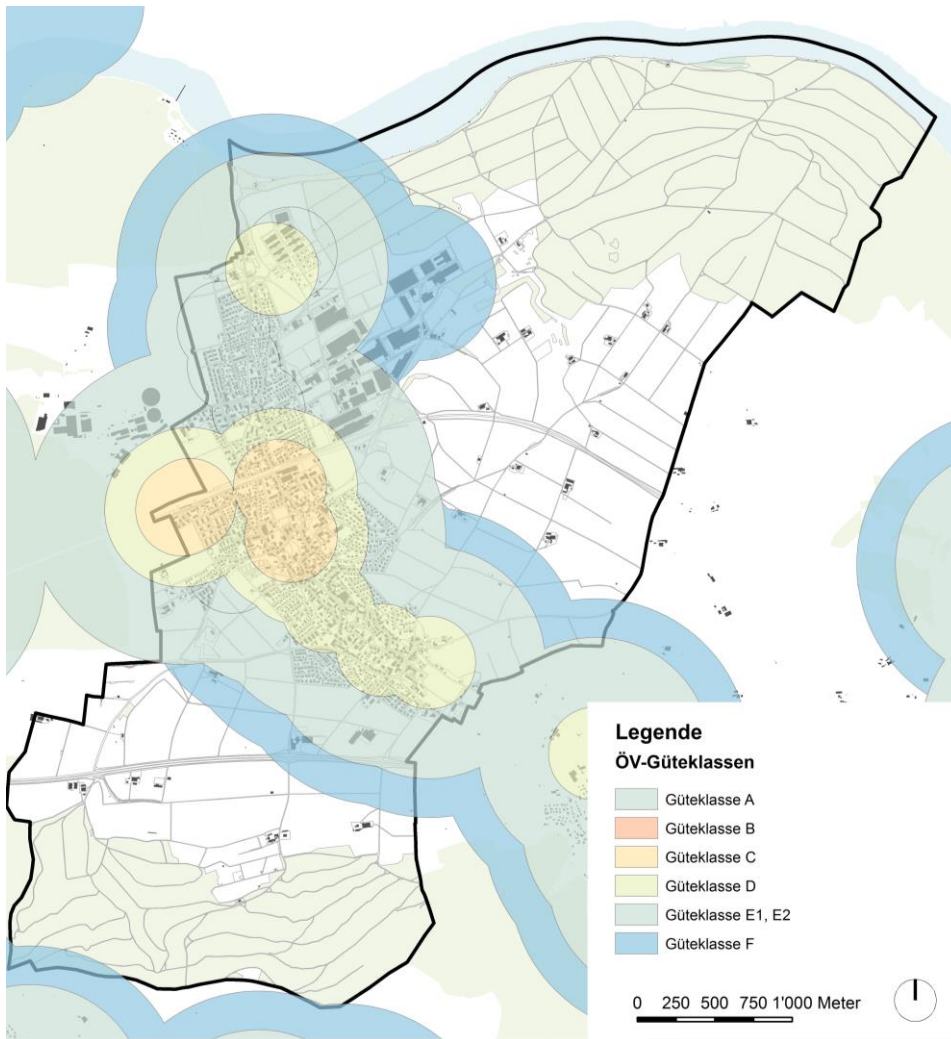


Abbildung 18:  
Übersicht Güteklassen öffentlicher Verkehr  
und Einzugsbereich Haltestellen  
(Quelle: Kanton Aargau 2017)

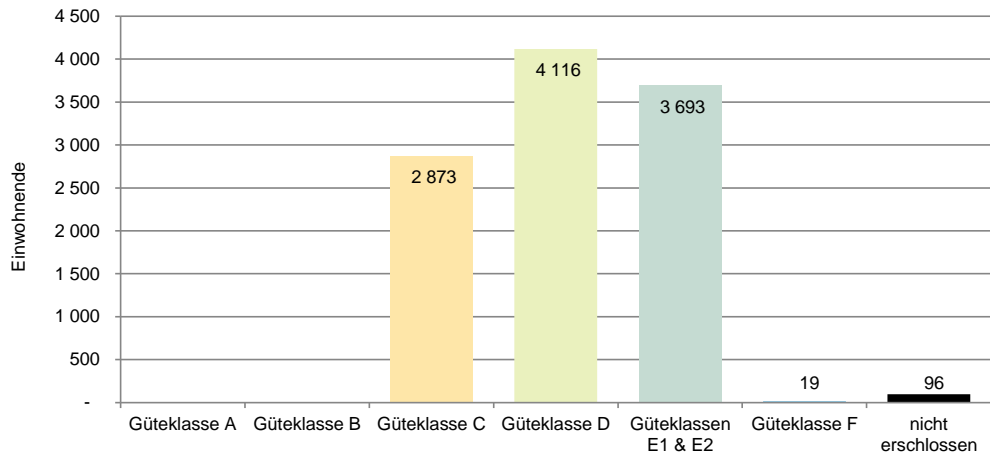


Abbildung 19:  
Anzahl der Einwohnenden (2016)  
nach Güteklassen  
(eigene Berechnung auf Basis von BFS  
STATPOP 2017 und Kanton Aargau 2017)

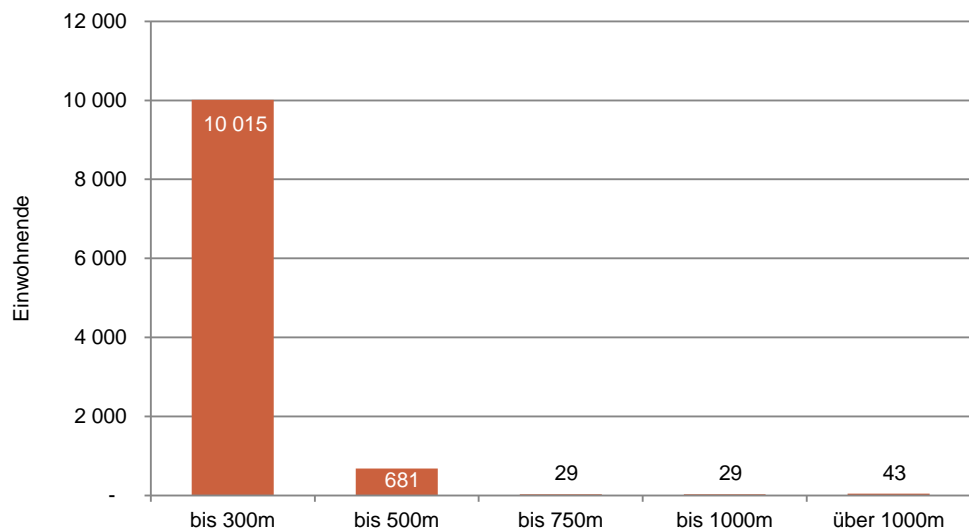


Abbildung 20:  
Anzahl der Einwohnenden (2016) nach  
Distanzklasse zur nächsten Haltestelle,  
Basis: Luftliniendistanz mit einem  
Umfwegfaktor von 1.3  
(eigene Berechnung auf Basis  
von BFS STATPOP 2017)



### 3.4 Fuss- und Radverkehr

Das Fusswegnetz in Möhlin ist relativ dicht und verfügt über diverse Parallelwege zu den Strassen sowie Abkürzungen. Zwei Freizeitwege sind in der Gemeinde ausgeschieden. Zum einen ist dies der Panoramaweg (Südwest-Nordost), der als Höhenweg von der Oberkante des alten Rheinuferhangs zum Rand des Möhliner Feldes führt. Der zweite Freizeitweg ist der Sonnenberg-Rheinweg (Nord-Süd), der die zwei Highlights um Möhlin verbindet. Die Schweizmobil-Routen überschneiden sich teilweise mit den Freizeitwegen. Ein Wanderweg kommt vom Sonnenberg bis zum Bahnhof Möhlin und teilt sich nach dem Bahnhof in Richtung Rhein in einen Zweig via Saline und einen zweiten via Dorfteil Riburg auf.

Der Radverkehr verfügt ebenfalls über ein dichtes Netz, das durch die längliche Siedlungsstruktur von Möhlin geprägt ist. Diese Struktur und die flache Topographie sind gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil. Vor einigen Jahren ist der Radverkehr durch die flächendeckende Aufhebung aller Radfahrverbote und die Verdichtung des Netzes gefördert worden. Durch die Gemeinde führt die Kantonale Radroute R500, die von Rheinfelden in Richtung Mumpf und Stein führt. Die Route R612 zweigt auf der Höhe von Zeiningen in Richtung Wegenstetten ab. Ausserdem führen durch Möhlin die Schweizmobil-Rhein-Route Nr. 2 und der Dreiland-Radweg Nr. 97.

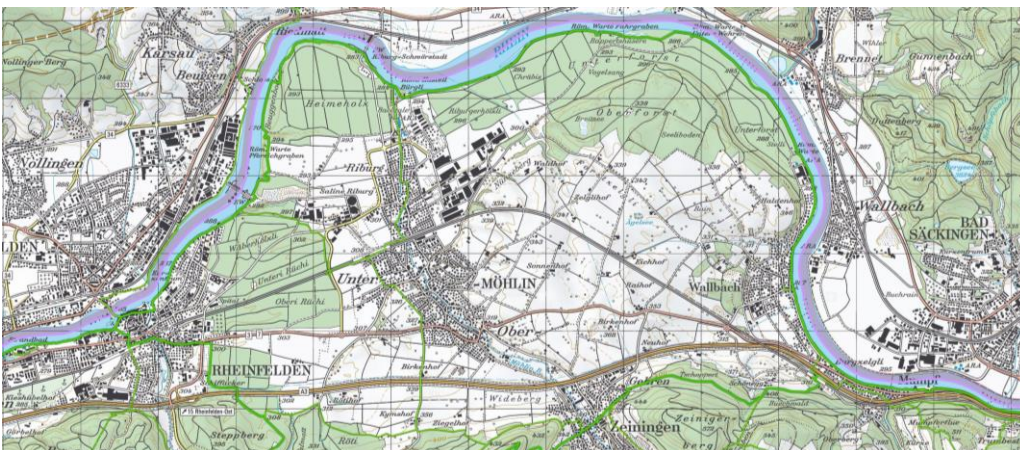


Abbildung 21: Wanderwege  
(Quelle: map.schweizmobil.ch)

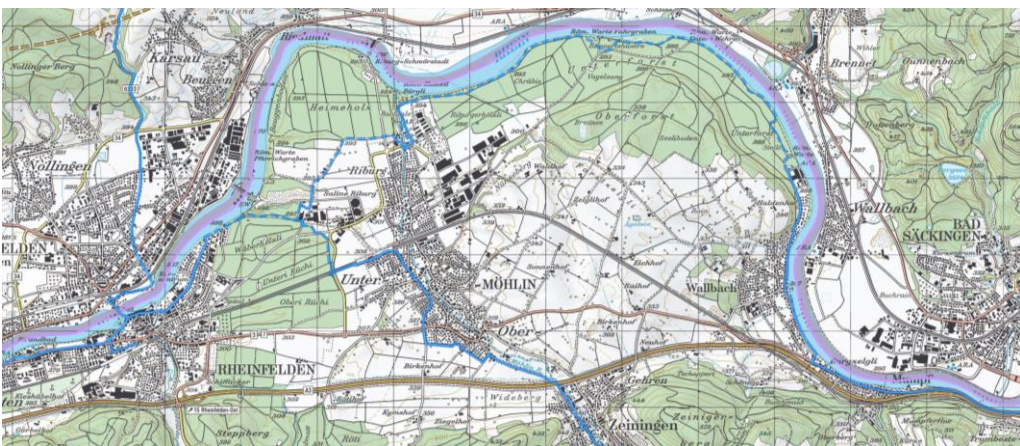


Abbildung 22: Radwege (Quelle:  
map.schweizmobil.ch)

### 3.5 Motorisierter Individualverkehr

#### Strassennetz

Bedingt durch die Siedlungsstruktur baut sich das Verkehrsnetz der Gemeinde entlang des Bachverlaufs auf. Querverbindungen funktionieren vorwiegend als Quartiererschliessungen. Die Landstrasse führt als Kantonsstrasse durch den südlichen Teil der Gemeinde. Die im Jahr 2006 gebaute Umfahrungsstrasse K495 entlastet das Zentrum von Möhlin und schafft eine Verbindung zur Saline sowie zum Industriegebiet. Die Verbindung zur Industrie ist ab Saline nicht mehr direkt, was zu Schleichverkehr im Riburgquartier führt. Im Quartier Fuchsrain, das ebenfalls von Schleichverkehr betroffen war, wurde diese Problematik mit einem Fahrverbotssystem behoben.

#### Kapazitäten

Das bestehende Strassennetz weist auf den Kantonsstrassen im Bereich der K292 / K495 zu Stosszeiten Kapazitätsengpässe auf. Gemäss Verkehrsgrundlagen und Ausblick des Kantons Aargau (2017) werden im ESP / WSP eine grosse Verkehrszunahme erwartet, welche einen Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen erfordert. Dies obwohl der Fokus auf der Stärkung des ÖV und des Fuss- und Radverkehrs liegt. Vorgesehene Massnahmen sind (Kanton und Gemeinden)

- Verkehrsmanagement Rheinfeldern
- Ausbau ÖV-Angebot (Taktverdichtungen Bus und Bahn)
- Knoten- und Streckenausbauten
- Förderung Fuss- und Radverkehr (Netz, Abstellplätze)
- Mobilitätsmanagement, Parkplatzmanagement

Die Planung und Weiterentwicklung des ESP / WSP, insbesondere die Abschätzung des Verkehrsaufkommens und die daraus resultierenden Massnahmen zur Bereitstellung der Kapazitäten läuft zurzeit unter Einbezug der relevanten Stellen.

### 3.6 Parkierung

#### Öffentliche Parkierung

Die Gemeinde Möhlin verfügt innerhalb des Siedlungsgebiets über öffentlich zugängliche Parkplätze. Die Anlagen sind nachfolgend aufgeführt:

Ort	Anzahl PP normal	Anzahl PP BehiG	Beschränkung / Bemerkung
Gemeindehaus	21	1	8.00-17.00 Uhr max. 2 Std.
Bürgerhaus	18	1	mit Parkkarte unbeschränkt
Raiffeisen	34		mit Parkkarte unbeschränkt
Werkhof Schallen	39		mit Parkkarte unbeschränkt
Wasserversorgung	15		mit Parkkarte unbeschränkt
Stadelbach	23	1	mit Parkkarte unbeschränkt
ARA	8		
Schwimmbad	24	2	3 PP für Angestellte reserviert
Steinlin + Sportzentrum	99		
Sportplatz Riburg	15		
BEZ	12		
Kirche Christkath. Ost	30		
Kirche Christkath. West	18		1 Veloabstellplatz
Alte Kanzlei	7		8.00–17.00 Uhr max. 2 Std., mit Parkkarte unbeschränkt

Spitex	4	
Schulhaus Fuchsrain	7	
Schulhaus Obermatt	4	
Mehrweckhalle	18	
NP-Schulhaus Obermatt	7	
KIGA Breiti	4	
KIGA Fröschmatt	2	
KIGA Spielplatz	5	
<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>5</b>

Tabelle 3: Zusammenstellung öffentliche  
Parkierungsanlagen in Möhlin

### Private Parkierung

Die Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben sind in der BNO festgehalten. Das Parkierungsreglement vom 18. Juni 2015 macht zusätzliche Bestimmungen zur Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund, insbesondere auch zur Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht im Zusammenhang mit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts.



### 3.7 Unfälle

Im gesamten Gemeindegebiet ereigneten sich in den Jahren 2011–2017 ungefähr 60 Unfälle. Eine starke punktuelle Unfallhäufung lässt sich nicht feststellen. Die Unfälle hatten leicht verletzte Personen zur Folge. Knapp 10 Personen verletzten sich schwer und zwei Unfälle endeten tödlich. Der tödliche Unfall auf der Landstrasse ereignete sich vor der Sanierung der Strasse mit Fussgängerbeteiligung. Der Unfall im Gebiet Industrie war ein Schleuder-Selbstunfall. Die Unfälle ereigneten sich vorwiegend auf den Hauptsammelstrassen der Gemeinde und den Kantonsstrassen, weniger in den Wohnquartieren.

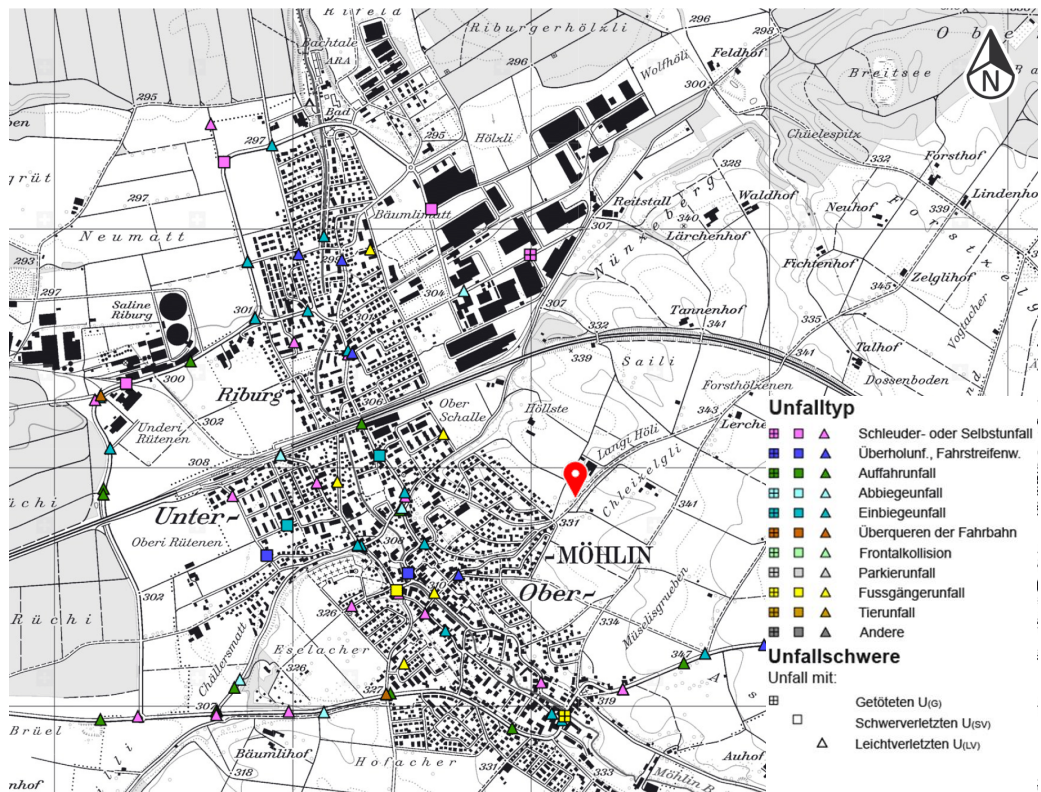


Abbildung 23:  
Unfälle 2011–2017  
Quelle: ASTRA, swisstopo (JA130142)

### 3.8 Strassenlärm

Das auf der Abbildung 24 ausgewiesene Lärmproblem auf den Gemeindestrassen wurde von der Gemeinde angegangen. Im Sommer 2018 werden die letzten Arbeiten zur Lärmsanierung auf Gemeindestrassen abgeschlossen. Die Strassen gelten danach als lärmsaniert.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> <http://www.moehlin.ch/de/aktuelles/meldungen/Strassensanierungen-2018.php>, 16.05.2018

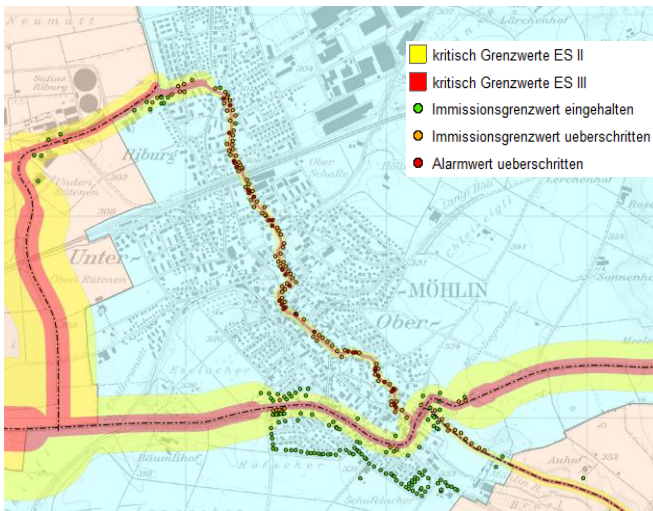


Abbildung 24:  
Strassenlärmelastung 1998  
(Hochgerechnet für 2017) Quelle: AGIS

### 3.9 Schulwege

Die Schulwege werden vorwiegend zu Fuss oder mit dem Rad zurückgelegt. Ausserdem nutzen die Schüler die Buslinie 89. Elterntaxis wurden nur wenige beobachtet. Sollten dbzgl. Sicherheitsprobleme entstehen, ergreift die Gemeinde geeignete Massnahmen.

Per Schuljahr 2021/22 werden voraussichtlich Oberstufenschülerinnen und -schüler der Möhlintalgemeinden (Zeinigen, Zuzgen, Hellikon und Wegenstetten) in der Oberstufe Möhlin aufgenommen. Diese Schulwege werden bereits heute genutzt. Sollten durch die Umstellung neue Schulwegbeziehungen entstehen, wird das Netz überprüft und entsprechend optimiert.

### 3.10 Attraktoren

Attraktoren sind Nutzungen, die als Quellen und Ziele des Fuss- und Radverkehrs für ein grosses Publikum von Bedeutung sind. Die Gemeinde Möhlin bietet folgende Attraktoren:

- Bahnhof Möhlin
- Gemeindeverwaltung
- Denner
- Coop Möhlin
- Migros Möhlin
- Mehrzweckhalle Fuchsrain
- Freibad Bachtalen
- Schulanlage Steinli
- Primarschule Storebode
- Schulanlage Obermatt
- Bata Park
- BronxGym Möhlin
- update Fitness Möhlin
- Saline Riburg

### 3.11 Fazit Analyse

Nachfolgend sind die Erkenntnisse der Analyse je Verkehrsträger zusammengefasst. Die Pläne und Tabellen zu den Schwachstellen finden sich im Anhang.

#### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Grundsätzlich ist die Gemeinde Möhlin mit dem Auto von allen Seiten über das Kantonsstrassennetz gut erreichbar. Zu Hauptverkehrszeiten (Stosszeiten) ist das Strassennetz vor allem auf den Kantonsstrassen überlastet und an neuralgischen Stellen auf dem kommunalen Netz sehr rege genutzt, was teilweise zu Konflikten zwischen MIV und Fussgängern (u.a. Schulwegsicherheit) führt. Teilweise sind die Fahrbahnquerschnitte zu breit, so dass gewisse Begegnungsfälle wie LKW-LKW mit Velos gefährlich sind. Vereinzelt Strassenräume werden als Schleichverkehrsrouten genutzt. Rechtsvortrittsregelungen sind teils nicht verständlich. Chancen für eine Reduktion und Verflüssigung des MIV und ein angemessenes Mobilitätsverhalten sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf kommunalen Strassen, Park+Ride-Anlagen und autofreie Siedlungen an zentralen Orten.

#### **Fussverkehr (FV)**

Die Gemeinde Möhlin verfügt über ein engmaschiges Fusswegnetz. Die zur Verfügung gestellten Flächen auf kommunalen Strassen sind für die Zufussgehenden gut bemessen. Da die Bewohnenden teils «grosse» Distanzen in der Gemeinde für Arbeit, Einkaufen und Freizeit zurücklegen wollen/müssen, ist das Potenzial zur Verlagerung des MIV auf den Fussverkehr eher gering. Dies könnte auch darauf zurückzuführen sein, dass genügend öffentlich zugängliche Parkplätze vorhanden sind.

#### **Radverkehr (RV)**

Grundsätzlich besteht grosse Zufriedenheit mit dem heutigen Angebot und den Verbindungen für den Radverkehr. Im Gemeindegebiet ist keine Radinfrastruktur vorhanden, was vor allem auf den Einfallsachsen problematisch ist. Die Topographie und die längliche Siedlungsstruktur der Gemeinde begünstigen das Radfahren schon heute. Nach dem MIV ist der Radverkehr das stärkste Verkehrsmittel. Gezielte Förderung könnte zu einer gewissen Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr führen. Grosse Anliegen sind die Schulwegsicherheit und eine qualitative Aufwertung der Veloabstellanlagen.

#### **Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Die übergeordnete ÖV-Verbindung mit dem Zug nach Basel ist gut. Ein Bedürfnis ist, die Verbindung nach Zürich zu stärken und zu verdichten (Schnellzugshalt?). Dorfintern ist die Verbesserung der Anbindungen des Dorfteils Ziegelacker ein wichtiges Anliegen. Die Buslinie 89 ist gut ausgelastet und wird rege von Schülern genutzt. Innerhalb des Gemeindegebiets entspricht keine Bushaltestelle den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).

## 4 Grundsätze

### 4.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen / Strassenklassierung

#### Grundsätze

Je nach Lage und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche Funktionen. Neben den Hochleistungsstrassen (Bund), Hauptverkehrsstrassen (Kanton) und Verbindungsstrassen (Kanton) wird das Strassennetz der Gemeinde in weitere Kategorien unterteilt:

Strassenkategorie	Funktion
<b>Innerhalb des Siedlungsgebiets</b>	
Sammelstrasse	Sammeln und Erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Hauptsammelstrassen (HSS) und Quartiersammelstrassen (QSS)
Erschliessungsstrasse	Erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets und den Quartieren (Kerngebiete Nord, Süd und Mitte); unterschieden wird zwischen Quartierserschliessungsstrassen (QES) sowie Zufahrtsstrassen und Zufahrtswegen. Diese sind im Teilrichtplan des motorisierten Individualverkehrs nicht explizit dargestellt, sondern liegen in den Kerngebieten (Orientierungsinhalt).
<b>Ausserhalb des Siedlungsgebiets</b>	
Lokalverbindungsstrasse	Verbindungen zwischen kleineren Ortschaften mit geringen Verkehrsmengen, die nur gelegentlichen von schweren Lastfahrzeugen befahren werden
Verbindungsweg	Erschliessung von Weilern und einzelnen Gebäuden ausserhalb geschlossener Ortschaften

Die Zuweisung der Strassen zu einer bestimmten Kategorie gibt Hinweise auf die bestehende und die gewünschte Belastung sowie die Dimensionierung und Gestaltung der Strassen. Ebenso hängen die Erschliessungsbeiträge der Anstösser von der Klassierung ab. Dabei sind die unterschiedlichen Nutzergruppen und die angrenzende Bebauung zu berücksichtigen. Innerhalb gewachsener Strukturen ist eine klare Trennung der verkehrlichen Funktionen einer Strasse nicht immer möglich.

Die Strassen, Wege und Plätze sind so zu gestalten, dass sie selbsterklärend sind. Die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne Signalisation die Strassenhierarchie (Hauptverkehrs-, Quartiersammel-, Quartierserschliessungsstrasse) und das geltende Verkehrsregime (verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen) erkennen und sich entsprechend verhalten.

Die Strassenräume werden nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Auf allen Strassen innerhalb des Siedlungsgebiets müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche (unter anderem Fuss- und Radverkehr, Busverkehr, Anwohner, Gewerbe) berücksichtigt werden. Die lokalen Nutzungsansprüche werden den Verkehrsfunktionen (durchleiten, sammeln, erschliessen) überlagert.

Das kommunale Strassennetz in Möhlin wird gemäss Teilplan MIV den verschiedenen Strassenkategorien zugeteilt. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS-Normen und den genannten Grundsätzen.

4.2 Dimensionierung kommunale Strassen

Strassentyp	Plätze, Orte	QES Quartierserschliessungsstrassen	QSS Quartiersammelstrassen	HSS Hauptsammelstrasse	
Eigentümer	Private / Gemeinde	Private / Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	
Hauptfunktion	<ul style="list-style-type: none"> <li>– repräsentieren</li> <li>– kommunizieren</li> <li>– sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– erschliessen</li> <li>– sich aufhalten, spielen</li> <li>– parkieren, abstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– sammeln</li> <li>– erschliessen</li> <li>– parkieren, abstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– verbinden, erschliessen</li> <li>– repräsentieren / kommunizieren</li> <li>– ein- und ausladen</li> <li>– queren</li> <li>– sich aufhalten</li> </ul>	
Anforderungen	Umfeld				
	1. Fussverkehr	1. viele, längs und quer	1. längs und quer	1. längs und quer	
	2. Radverkehr	2. längs und quer	2. v.a. längs	2. ja	
	3. Parkierung	3. Ein- / Aussteigen, -laden	3. parkieren: ja	3. Parkieren und Abstellen	3. Ein- und Ausladen
	4. Schwerverkehr	4. Wenn möglich: ohne	4. nur ausnahmsweise	4. ja, nur Erschliessung	4. ja
5. öffentlicher Verkehr	5. meistens	5. i.d.R. ohne ÖV; allenfalls Ortsbus	5. ja, wenn notwendig	5. ja	
Belastbarkeit, Verkehrsstärke MIV	Je nach Situation und Ausgestaltung	Bis 1'000 DTV ca. 150 Fz. / Spitzenstunde	4'000–6'000 DTV ca. 500–700 Fz. / Spitzenstunde	5'000–7'000 DTV ca. 600–1'000 Fz. / Spitzenstunde	
Spezielles	hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung, Kombination mit allen Strassentypen möglich	Belastbarkeit ist stark begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch Das kommunale Strassenreglement definiert die Zuständigkeit und die Kostenbeiträge privater Anstösser.	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch	sehr hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Hoher LW-Anteil möglich	
Gestaltungsprinzipien	rein siedlungsorientiert	stark siedlungsorientiert	primär siedlungsorientiert	primär siedlungsorientiert	
Ausbaugrössen					
Signalisierte Geschwindigkeit	20, 30	30	30 oder 50	50 (allenfalls 30)	
Fahrgeschwindigkeit in km/h	ca. 20–30	20–30	30	30–40	
Massgebender Begegnungsfall	situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)	PW/Rad örtlich PW/PW (LW)	PW / LW (Bus) Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus Längsgliederung erwünscht	
Parameter	Fahrbahnbreite in m	je nach Situation	i.d.R. 4.5 m (3.6 m – 4.8 m); teils mehr	i.d.R. 5.5 m (4.8 m – 6.3 m)	i.d.R. 6m (5.5 m – 7 m)
	Öffentlicher Verkehr (alle BehiG-konform)	wenn ja: Fahrbahnhaltestellen	wenn ja: Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen
	Radverkehr	ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	In der Regel ohne Massnahmen (Koexistenz), bergwärts allenfalls Radstreifen	evtl. Radstreifen oder Mehrzweckstreifen
	Fussverkehr	ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz) oder Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	Trottoir mindestens 1-seitig	Trottoir 2-seitig, Fussgängerstreifen mit Mittelinsel



4.3 Dimensionierung kantonale Strassen

		Übergeordnetes Kantonsstrassennetz				Untergeordnetes Kantonsstrassennetz			
		Hauptverkehrsstrassen (HVS)		Regionalverbindungsstrassen (RVS)		Lokalverbindungsstrassen (LVS)		Lokalverbindungsstrassen reduziert (LVS red)	
		iO	aO	iO	aO	iO	aO	iO	aO
	<b>Lage</b>								
	<b>Eigentümer</b>	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton
<b>Anforderungen</b>	<b>Hauptfunktionen</b>	Verkehr: durchleiten, sammeln Weitere Funktion: Ortszentrum repräsentieren	durchleiten des Transitverkehrs, verbinden, anbinden an HLS-Netz	Verkehr: durchleiten, sammeln Weitere Funktion: Ortszentrum repräsentieren	verbinden, anbinden an das HVS-Netz, sammeln des überregionalen Verkehrs	Verkehr: durchleiten, sammeln Weitere Funktion: Ortszentrum repräsentieren	verbinden, anbinden an das übergeordnete Kantonsstrassennetz	durchleiten, sammeln	verbinden lokal / zwischen-örtlich
	<b>Fussverkehr</b>	längs und quer	wenig	längs und quer	wenig	längs und quer	wenig	längs und quer	wenig
	<b>Veloverkehr</b>	vor allem längs	zugelassen	vor allem längs	längs	vor allem längs	längs	vor allem längs	längs
	<b>Parkierung</b>	nein	nein	nein	nein	in der Regel nein	in der Regel nein	in der Regel nein	in der Regel nein
	<b>Schwerverkehr</b>	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)
	<b>öV</b>	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	<b>Belastbarkeit MIV</b>	20'000 DTV oder mehr	20'000 DTV oder mehr	16'000 DTV	16'000 DTV	6'000 DTV	6'000 DTV	2'500 DTV	2'500 DTV
	<b>Spezielles</b>								
	<b>Parameter</b>	<b>Gestaltungsprinzipien</b>	stark verkehrsorientiert	verkehrsorientiert	stark verkehrsorientiert	verkehrsorientiert	primär verkehrsorientiert	verkehrsorientiert	primär verkehrsorientiert
<b>Ausbaugrössen</b>									
Signalisierte Geschwindigkeit		50 km/h	80 km/h	50km/h	80 km/h	50 km/h	80 km/h	50 km/h	80 km/h
Fahrgeschwindigkeit		40 - 60 km/h	60 - 80 km/h	30 - 50 km/h	60 - 80 km/h	30 - 50 km/h	50 - 80 km/h	30 - 50 km/h	50 - 80 km/h
massgebender Begegnungsfall		LW/LW, bzw. Bus/Bus	LW/LW	LW/LW in der Regel mit reduzierter Geschwindigkeit	LW/LW in der Regel mit reduzierter Geschwindigkeit	LW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit	LW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit	PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit	PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit
Fahrbahnbreite in m		7.5 m	7.5 - 8 m	7 m	7.5 m	6.2 m	6.5 m	5.5 m	5.5 m
<b>öV</b>		in der Regel Busbucht	in der Regel Busbucht	in der Regel Busbucht	in der Regel Busbucht	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle
<b>Veloverkehr</b>		Radstreifen ein- oder beidseitig	wenn ja, dann Radweg	Radstreifen ein- oder beidseitig oder evtl. Kernfahrbahn	wenn ja, dann Radweg	in der Regel ohne spezielle Massnahmen	wenn ja, dann Radweg	in der Regel ohne spezielle Massnahmen	wenn ja, dann Radweg
<b>Fussverkehr</b>		beidseitiger Gehweg Gesicherte Querungen	keine Massnahmen	beid- oder einseitiger Gehweg Gesicherte Querungen	keine Massnahmen	einseitiger Gehweg	keine Massnahmen	einseitiger Gehweg	keine Massnahmen

Folgende Strassen sind gemäss Plan der Versorgungsrouten des Kantons Aargau als Versorgungsrouten unterschiedlicher Kategorien bezeichnet:

- Hauptstrasse
- Salinenstrasse / Heimenholzstrasse

Hier sind die besonderen Bestimmungen betreffend Durchfahrtsbreite, Lichte Höhe, Gesamtgewicht und Achslast zu berücksichtigen.

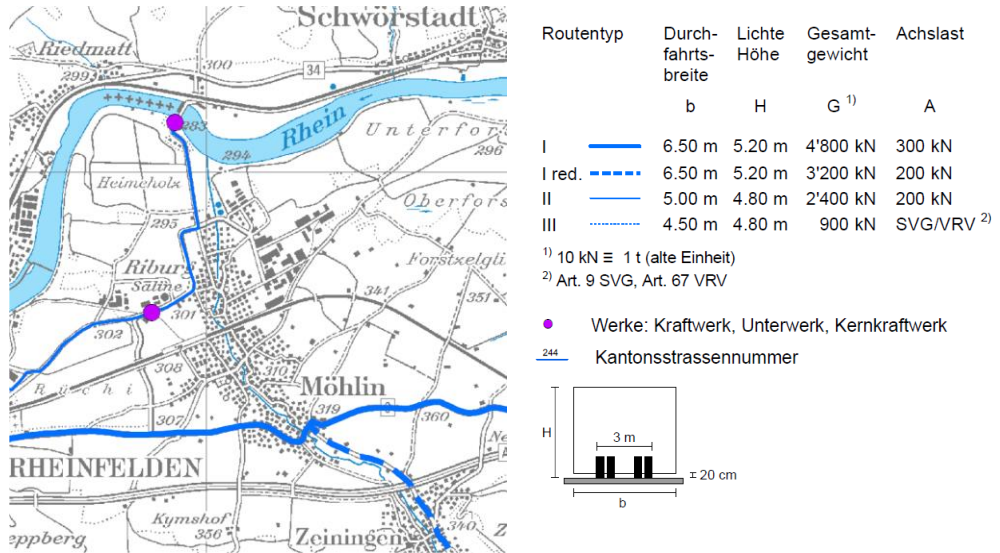


Abbildung 25: kantonale Versorgungsrouten (Quelle: www.agis.ag.ch)

## 4.4 Fuss- und Radverkehr

### Grundsätze

Der Fuss- und Radverkehr ist effizient, umweltfreundlich und hat eine hohe Leistungsfähigkeit mit geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Die quantitative Bedeutung des Fuss- und Radverkehrs im täglichen Verkehrsgeschehen wird meistens unterschätzt. Je nach Betrachtungsweise ist das Ausmass jedoch hoch. Gemessen an der täglichen Unterwegszeit macht z.B. der Fussverkehr 40% aus (durchschnittlich 90 Min. Unterwegszeit, davon 35 Min. zu Fuss; Mikrozensus Schweiz).

In Möhlin sollen engmaschige, durchgängige Wegenetze angeboten werden. Dies sowohl für geübte als auch für wenig geübte Nutzergruppen (z.B. Kinder). Der Teilrichtplan legt die Haupt- und Nebenrouten fest und zeigt Netzlücken auf.

Die bestehenden Strassen bilden die wichtigsten Netzelemente des Fuss- und Radverkehrs. Die attraktive und sichere Nutzung für Fussgänger und Radfahrende sowohl in Längs- als auch in Querrichtung muss daher sichergestellt werden. Entscheidend sind nicht nur die Infrastrukturen des Fuss- und Radverkehrs, sondern die gesamte Ausgestaltung der Strassenräume und des Temporegimes. Der Massnahmenbereich Betrieb und Gestaltung Strassenräume steht in engem Zusammenhang mit dem Massnahmenbereich Fuss- und Radverkehr.

Die Infrastrukturelemente für den Fuss- und Radverkehr sind laufend zu prüfen und gegebenenfalls zu sanieren.

### Entwicklungsgebiete

Das Entwicklungsgebiet ESP / WSP muss für den Fuss- und Radverkehr gut erschlossen sein. Wichtig sind sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindungen zum Zentrum Möhlin und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bushaltestellen und Bahnhof Möhlin). Die Verbindungen sind im Teilplan Fussverkehr schematisch eingetragen.

## 4.5 Öffentlicher Verkehr

### Grundsätze

Dem öffentlichen Verkehr kommen folgende Funktionen zu:

- Mobilitätsvorsorge für nicht-motorisierte Einwohnerinnen und Arbeitnehmer (Personen, die keinen Führerschein besitzen und denen kein Auto bzw. nur zeitweise ein Auto zur Verfügung steht)
- Langfristige Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger zentralörtlicher Einrichtungen
- Teilweiser Ersatz bzw. Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch ein leistungsfähiges und somit platzsparendes Verkehrsmittel

Durch Massnahmen zur Busbevorzugung ist die Zuverlässigkeit des ÖV – wo notwendig – zu erhöhen (z.B. an Knoten, Fahrbahnhaltestellen). Das Optimierungspotenzial wird in Abstimmung mit dem Betreiber laufend geprüft. In Möhlin ist einzig das Kerngebiet Nord ungenügend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Im Zusammenhang mit einem ÖV-Ausbau (Bus / Bahn) sollen sukzessive die ÖV-Güteklassen gesteigert werden. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur westlich von Möhlin ist allenfalls denkbar. Die Bedürfnisse der Schulen sind bei Überlegungen zu künftigen Fahrplange- staltung soweit möglich und sinnvoll miteinzubeziehen.

---



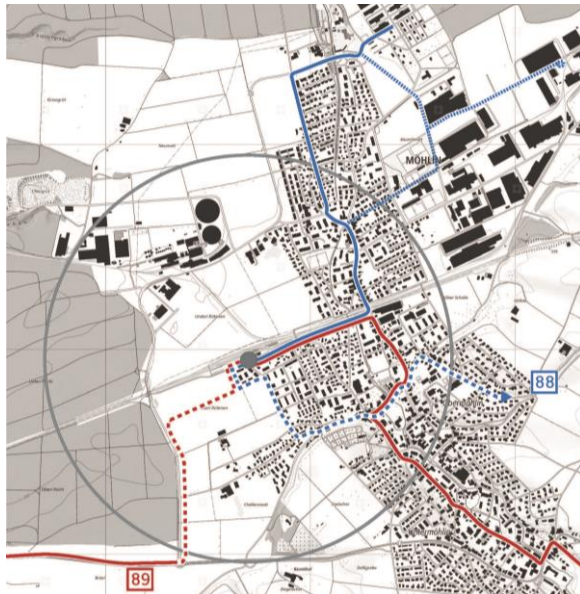


Abbildung 26: Langfristkonzept 2040 für Busnetz in Möhlin

### **Erschliessen von Entwicklungsgebieten**

Gebiete, die neu entwickelt werden, erzeugen zusätzlichen Verkehr. Es ist daher wichtig, Siedlungsentwicklung und Verkehr sorgfältig aufeinander abzustimmen. Neue Entwicklungen von Siedlungen sollen nur dort ermöglicht werden, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr genügend ist oder aber die Erschliessung durch Angebotsverbesserungen (z.B. Linienumlegung) gewährleistet werden kann. Besonderes Augenmerk ist auf die Erschliessung des ESP / WSP Möhlin / Rheinfeldern zu legen. Die Potenziale des Standorts (unmittelbare Bahnhofsnähe) sind optimal auszunutzen und die Infrastruktur darauf auszurichten.

### **Ausbau der Bushaltestellen**

Die Haltestellen sind mit angemessener Infrastruktur auszustatten. Die Schwachstellen der Infrastrukturen (Zugänglichkeit und Ausstattung) werden erfasst. Nachfolgend werden Infrastrukturelemente mit dem ÖV-Betreiber und Kanton bestimmt.

## **4.6 Parkierung**

### **Öffentliche Parkierung**

Grössere, öffentliche Parkieranlagen befinden sich beim Gemeindehaus, beim Schwimmbad bei den Sportanlagen Steinli, bei der christ-katholischen Kirche, beim Altersheim und beim Werkhof. Dazu kommt die P&R-Anlage beim Bahnhof.

Mit einer Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze sind Anreize zu schaffen, um die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern.

Im Bereich von Mehrfamilienhäusern aus den 1960er und 1970er Jahren (Föhren-, Eschenmatt-, Schulstrasse), wo aufgrund des steigenden Motorisierungsgrades ein zunehmender Parkdruck auf der Strasse feststellbar ist, werden Massnahmen ergriffen. In diesem Zusammenhang sollen im Rahmen von Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Strassenräume teilweise zusätzliche Parkplätze im Strassenraum geschaffen werden. Um einem zu grossen Parkdruck entgegenzuwirken, sollen diese als bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze mit Anwohnerparkkarten organisiert werden.

### **Private Parkierung**

Die Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht und Ersatzabgaben sind in der BNO festgehalten. Das Parkierungsreglement vom 18. Juni 2015 macht zusätzliche Bestimmun-

gen zur Erstellung von Parkplätzen auf privatem Grund, insbesondere auch zur Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht im Zusammenhang mit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts. Diese Vorgaben müssen bei der nächsten Revision der Nutzungsplanung in die BNO aufgenommen und allenfalls konkretisiert werden.



## 5 Ziele

### **Übergeordnete Stossrichtungen**

Das Verkehrssystem der Gemeinde Möhlin soll einerseits Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig erfüllen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern. Zur Erreichung dieses Hauptziels verfolgt der Gemeinderat die folgenden Hauptstossrichtungen. Sie stellen die Grundsätze dar, auf denen der vorliegende KGV aufbaut. Die getroffenen Massnahmen müssen im Einklang mit diesen Zielen stehen.

#### **1) Verkehr vermeiden und verlagern**

Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs und des Mobilitätsmanagements sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden respektive auf andere Verkehrsträger verlagert. Eine gute Grundversorgung in der Gemeinde machen Fuss- und Radverkehr attraktiv.

#### **2) Verkehr lenken**

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt. Schleichverkehr und quartierfremder Verkehr werden vermieden. Die Gestaltung der Quartierstrassen fördert sicheres und langsames Fahren.

#### **3) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen**

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, ist gewährleistet. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).

#### **4) Öffentlicher (Verkehrs-) Raum gestalten**

Der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen (Kantonsstrassen und Quartierstrassen) kommt hohe Bedeutung zu. Neue Siedlungsentwicklungen sind mit den verkehrsplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen abzustimmen.

#### **5) Hindernisfreies Bauen**

Aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und in Anbetracht der demografischen Entwicklung zu einer alternden Gesellschaft werden die Aspekte des hindernisfreien Bauens bei sämtlichen Themen (ÖV zwingend aufgrund BehiG, Fusswegnetz kommunal) massvoll berücksichtigt.

## 6 Handlungsfelder

Aus der Analyse werden verschiedene Handlungsfelder in Form von Absichtserklärungen (Vision) abgeleitet. Die Handlungsfelder sind nach Themenbereichen beschrieben und gruppiert:

- A: Strassennetz / MIV
- B: Öffentlicher Verkehr
- C: Fuss- und Radverkehr
- D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

Die Handlungsfelder verweisen auf konkrete Massnahmen, die in den Grundsätzen erwähnt oder in Massnahmenblättern teilweise ausformuliert werden:

Kantonsstrassen	Die Kantonsstrassen sind koordinativ mit dem Kanton entwickelt. Der Durchgangsverkehr ist insbesondere im Zentrumsgebiet siedlungsverträglich abwickelt. Die Gestaltung des Strassenraums ist auf die angrenzende Nutzung abgestimmt.
Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	Die Gestaltung der Strassenräume in der Gemeinde Möhlin folgt dem Koexistenzprinzip: Sie basiert auf gegenseitiger Rücksichtnahme und gegenseitiger Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden. Dabei sind lokale und verkehrliche Nutzungsansprüche des Fuss- und Radverkehrs längs und quer zu berücksichtigen.
Verkehrsberuhigung auf kommunalen Strassen	Auf kommunalem Strassennetz hat das Sicherheits- und Wohlempfinden insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmender – beispielsweise älterer Menschen und Schulkinder – hohe Priorität. Mit entsprechenden Massnahmen steigt die Aufenthalts- und Wohnqualität in Möhlin.
Erschliessen von Entwicklungsgebieten	Die Erschliessung des ESP / WSP Möhlin / Rheinfelden als grösstes Entwicklungsgebiet erfolgt effizient und verträglich. Das Potenzial des guten ÖV-Anschlusses wird genutzt. Durch die optimale Koordination der Planungs- und Bautätigkeiten wird ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert.
Parkierung	Der ruhende Verkehr funktioniert als Steuerungsinstrument. Die Gemeinde verfügt über genügend öffentliche Parkfelder, die wirtschaftlich effizient genutzt werden. Private Parkierungsmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden.
Mobilitätsmanagement	Bewohner und Beschäftigte haben ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.
Fussverkehr	Der Fussverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz.
Radverkehr	Der Radverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Verkehrsnetz. Die öffentlichen Veloabstellplätze

---

	sind ausreichend in ihrer Anzahl und sicher im objektiven und subjektiven Sinn. Besonderes Augenmerk ist auf die Abstellanlagen an Umsteigepunkten (insbes. ÖV) zu legen.
Schulwegsicherheit	Die Sicherheit auf den Schulwegen in der Gemeinde Möhlin ist gewährleistet.
Öffentlicher Verkehr	Das Siedlungsgebiet von Möhlin ist mindestens mit der Güteklasse D erschlossen. Das Zentrum von Möhlin weist mindestens eine Güteklasse C auf.
Bachuferweg	Im Gemeindegebiet von Möhlin besteht durchgehend die Möglichkeit, entlang des Möhlinbachs zu gehen. Das Bachufer ist bei der Allmend und dem Sonnenpark so gestaltet, dass es für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar ist.
Ortstypische Situationen	Ortstypische und wertvolle Situationen im Siedlungsgefüge sind gewahrt und optimal in die Strassenraumgestaltung integriert.



# 7 Massnahmen

## 7.1 Übersicht Massnahmen

- Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV
  - A.1 Kantonsstrassen
  - A.2 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen / Strassenklassierung
  - A.3 Aufwertung Hauptstrasse, Riburgerstrasse, Salinenstrasse
  - A.4 Schleichverkehr Steinlingasse / Industriestrasse
  - A.5 Verkehrsberuhigung kommunale Strassen
  - A.6 Erschliessung ESP / WSP
- Massnahmengruppe B: Fuss- und Radverkehr
  - B.1 Fussverkehr
  - B.2 Radverkehr
- Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr
  - C.1 Öffentlicher Verkehr
  - C.2 Hindernisfreie Ausgestaltung Haltestellen
- Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement
  - D.1 Parkierung
  - D.2 Mobilitätsmanagement

Die Absichten und Massnahmen werden – sofern sie sich verorten lassen – in Teilplänen abgebildet:

- Teilplan MIV
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Radverkehr

Hinsichtlich des Zeithorizontes sehen wir folgende Abstufungen:

sofort	=	kein Planungsaufwand, z.T. bereits eingeleitet
kurzfristig	=	soll innerhalb der nächsten 5 Jahre erfolgen
mittelfristig	=	soll innerhalb der nächsten 5 bis 10 Jahre erfolgen
langfristig	=	kann voraussichtlich erst in über 10 Jahren erfolgen
laufend	=	soll laufend, den jeweiligen Gegebenheiten und Herausforderungen entsprechend, angegangen werden

---

## 7.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

### A.1 Kantonsstrassen

Kurzbeschreibung	Mit der laufenden Entwicklung der Siedlung entlang der Kantonsstrassen ergeben sich ggf. neue Ansprüche an den Strassenraum. Strassenquerschnitte, die Erschliessung der 1. Bautiefe und insbesondere die Infrastrukturen für den Fuss- und Radverkehr sind abgestimmt auf die kommunalen Vorhaben zu berücksichtigen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Kantonsstrasse K292 führt teils mitten durch das Siedlungsgebiet und ist über weite Strecken oder überwiegend mit den Funktionen «durchleiten» und «verbinden» belegt. Sie nehmen nur wenig Bezug zum Umfeld, weshalb die Kantonsstrasse unzureichend ins Siedlungsgefüge integriert ist. Als Autofahrer hat man zeitweise das Gefühl, sich ausserorts zu bewegen. Dieser Eindruck wird durch die teilweise fehlenden Fuss- und Radverkehrsinfrastrukturen verstärkt. Die K495, welche heute noch mehrheitlich peripher zur Siedlung verläuft, erhält mit der geplanten Entwicklung des ESP/WSP zumindest teilweise eine neue Bedeutung und sollte besser in die geplante Siedlung eingebunden werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Landstrasse K292 ist als wesentlicher Teil neu gestaltet und soll eine Repräsentationsachse der Gemeinde darstellen.</li> <li>– Die Verkehrskapazität der K292 soll erhalten bleiben.</li> <li>– Die K292 soll für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiv sein und die entsprechenden Infrastrukturen bereitstellen (Trottoirs, Radstreifen, Querungsstellen). Ein angepasstes Fahrverhalten wird durch gestalterische Interaktionen gefördert.</li> <li>– Die K495 wird im Zusammenhang mit dem Ausbau des ESP / WSP siedlungsverträglich gestaltet.</li> </ul>
Massnahmen	<p>K495</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) K495 durch Kanton und die Gemeinden Möhlin / Rheinfelden in Abstimmung mit dem Ausbau des ESP / WSP</li> <li>– evtl. vorgezogene Umsetzung von temporären Massnahmen / Versuchsanordnungen</li> </ul> <p>K292</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kontinuierliche Abstimmung mit Kanton hinsichtlich laufender Planungen</li> <li>– Optimierungen K292 nach Möglichkeit (z.B. im Rahmen von Sanierungen)</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<p>K495</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Begehren mit Rheinfelden abstimmen und beim Kanton einreichen</li> <li>– Betriebs- und Gestaltungskonzepte im Zusammenhang mit ESP / WSP auslösen, Koordination und Abstimmung mit Rheinfelden</li> <li>– Vorprüfung durch Kanton</li> <li>– Erarbeitung Bauprojekt und Ausführung</li> </ul> <p>K292</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Optimierungen K292 nach Möglichkeit (z.B. im Rahmen von Sanierungen)</li> </ul>
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), Kanton Aargau</li> <li>– Gemeinderat Möhlin</li> <li>– Gemeinderat Rheinfelden</li> </ul>
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Gemeinde Rheinfelden (Verwaltung und Politik)</li> <li>– Kanton Aargau</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	-
Zeithorizont	Abhängig von weiterem Vorgehen bzgl. Entwicklung ESP / WSP
Wirkungskontrolle	Laufend
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.2, A.6, B.1, B.2, C.1, C.2, D.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	-

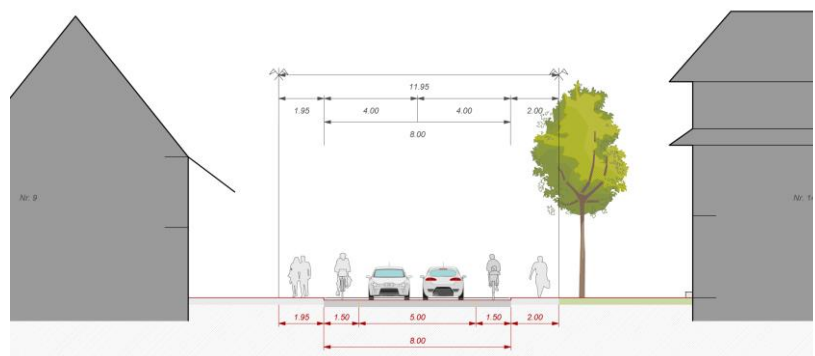
**A.2 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen**

Kurzbeschreibung	Die Gemeindestrassen werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder von Drittprojekten unter Berücksichtigung der VSS-Normen dimensioniert und betrieben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gemeindestrassennetz in Möhlin besteht innerhalb des Siedlungsgebiets aus Quartiersammelstrassen sowie Quartierschliessungsstrassen und ausserhalb des Siedlungsgebiets aus Lokalerschliessungsstrassen sowie Verbindungswegen. Die Funktion der Strassen ist in weiten Teilen gut ablesbar, punktuell besteht Optimierungspotenzial.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ablesbarkeit der Funktion anhand der Strassenraumgestaltung</li> <li>– Erkennbarkeit der Wechsel von Funktion und Temporegime der Strassen</li> <li>– Attraktive und sichere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Strassennetz in Möhlin wird gemäss den im Teilplan MIV zugewiesenen Strassenkategorien dimensioniert und betrieben. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS-Normen und den genannten Grundsätzen. Dabei ist immer auch auf die örtlichen Gegebenheiten zu achten. In begründeten Ausnahmen ist eine Abweichung von den Normen möglich, sofern die Verkehrssicherheit dadurch nicht tangiert wird. Insbesondere das Prinzip der Koexistenz ist zu berücksichtigen.</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufende Überprüfung der Strassenräume im Zusammenhang mit Erneuerungszyklen und laufenden Projekten</li> <li>– Berücksichtigen der Gestaltungs- und Dimensionierungsprinzipien bei der Planung und beim Bau neuer Quartierstrassen (Siedlungserweiterungen, -ergänzungen und -verdichtungen)</li> <li>– Allenfalls Überarbeiten des kommunalen Reglements über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen</li> </ul>
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeinderat Möhlin</li> </ul>
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Interessengemeinschaften (Schulpflege, politische Parteien, VeKo)</li> <li>– AnwohnerInnen</li> <li>– Bevölkerung</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.3, A.4, A.5, A.6, B.1, B.2, C.1, C.2, D.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

**A.3 Aufwertung Hauptstrasse, Riburgerstrasse, Salinenstrasse**

Kurzbeschreibung	Für den Abschnitt Hauptstrasse, Riburgerstrasse, Salinenstrasse wird durch die Gemeinde eine Planungsstudie ausgearbeitet. Die Erkenntnisse der Studie sollen als Grundlage für ein Sanierungsprojekt einfließen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Abschnitt Haupt-, Riburg-, Salinenstrasse befindet sich mehrheitlich im Siedlungsgebiet. Mit der verkehrsorientierten Gestaltung nimmt sie wenig Bezug zur Umgebung. Eine Verzahnung mit den benachbarten Grundstücken und ihrer Vorzonen findet ungenügend statt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung präsentiert sich die Infrastruktur für den Fuss- und Radverkehr unattraktiv. Den Bushaltestellen fehlt die behindertengerechte Infrastruktur. Die Strasse ist eine Hauptsammelstrasse und erschliesst mehrheitlich das Kerngebiet Nord.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aufwertung des Raums entlang der Strasse als Aufenthalts- und Begegnungsort unter Einbezug der angrenzenden Grundstücke und Läden</li> <li>– Siedlungsverträgliches Geschwindigkeitsniveau erreichen</li> <li>– Attraktivitätssteigerung für Fuss- und Radverkehr; Quer- und Längsbeziehung fördern</li> <li>– Bushaltestellen BehiG-konform aufwerten</li> <li>– Identitätsstiftende Gestaltung (Hier bin ich in Möhlin)</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Planungsprozess zur Umgestaltung mit Interessengruppe starten</li> <li>– Einbezug der ersten Bautiefe mit den Grundeigentümern diskutieren</li> <li>– Einbringen der Erwartungen der Gemeinde Möhlin an einen attraktiven Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erarbeitung BGK, aktive Begleitung (Einbringung Bedürfnisse Gemeinde und Koordination / Abstimmung mit angrenzenden Bauvorhaben)</li> <li>– Erarbeitung Bauprojekt und Ausführung</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Interessensgemeinschaften (Schulpflege, politische Parteien, VeKo)</li> <li>– AnwohnerInnen</li> <li>– Bevölkerung</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Zeithorizont	Mittelfristig
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.2, A.4, A.5, B.1, B.2, C.1, C.2, D.1, D.2

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen



Möglicher Strassenquerschnitt Riburgerstrasse (Kernfahrbahn)

**A.4 Schleichverkehr Steinlingasse / Industriestrasse**

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Möhlin setzt Massnahmen zur Vermeidung von quartierfremdem Verkehr (Schleichverkehr) im Bereich Steinlingasse / Industriestrasse um.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Schleichverkehr in das Industriegebiet soll unterbunden werden. Die Zufahrt zum Arbeitsplatzgebiet Ost soll über die Kantonsstrasse K495 und die Gallierstrasse erfolgen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vermeiden von quartierfremdem Verkehr</li> <li>– Erhöhen der Verkehrssicherheit im Siedlungsgebiet</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der quartierfremde Verkehr soll mit betrieblichen und / oder baulichen Massnahmen verhindert werden. Es sind auch kostengünstige Sofortmassnahmen denkbar.</li> <li>– Die Wirkung der Massnahmen wird mittels einer Nacherhebung gemessen.</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	– Die Gemeindeverwaltung untersucht Möglichkeiten, um den Schleichverkehr zu verhindern.
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Gemeinderat</li> <li>– Anwohnende</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Bei umgesetzten Massnahmen ist deren Wirkung nach einem Jahr zu kontrollieren.
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.2, A.3, A.5, B.1, B.2, C.1, C.2, D.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	



**A.5 Verkehrsberuhigte Quartiere / kommunale Strassen**

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde strebt auf den meisten Gemeindestrassen bauliche Verkehrsberuhigungen an und prüft spezifische Massnahmen bei Bedarf. Als Grundlage dient der MIV-Plan mit den verkehrsberuhigten Quartieren.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In der Gemeinde Möhlin bestehen keine flächendeckenden Tempo-30-Zonen. Auf den Gemeindestrassen gilt nach wie vor Tempo 50. Um die allgemeine Verkehrssicherheit zu steigern, können vorhandenen Sicherheitsdefizite mittels spezifischer Massnahmen behoben werden, was einen wertvollen Beitrag zur Attraktivität der Wohnquartiere leistet. Als Alternative dazu können die Strassenquerschnitte bei Sanierungsvorhaben mit einer tief angesetzten Projektierungsgeschwindigkeit geplant werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung Verkehrssicherheit</li> <li>– Quartierverträgliches Geschwindigkeitsniveau von ca. 40 km/h (herabsetzen der Projektierungsgeschwindigkeit)</li> <li>– Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum</li> <li>– Senkung der Lärm- und Luftbelastung</li> <li>– Verhindern von quartierfremdem Verkehr in den Quartieren</li> </ul>
Massnahmen	<p>Bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen können auf den meisten Gemeindestrassen mit folgenden Ausnahmen realisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Salinenstrasse</li> <li>– Batastrasse</li> <li>– Riburgerstrasse</li> <li>– Hauptstrasse</li> <li>– Bachstrasse</li> <li>– Dammstrasse</li> <li>– Haldenstrasse</li> <li>– Bahnhofstrasse</li> </ul> <p>Für die oben genannten Strassen werden punktuelle Massnahmen allenfalls einzeln und im Zusammenhang mit bestehenden Sicherheitsdefiziten geprüft.</p>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sicherheitsdefizite im Rahmen von Bevölkerungsanfrage prüfen</li> <li>– Massnahmen ergreifen in Absprache mit Gemeinderat</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Quartiervereine</li> <li>– Interessengemeinschaften</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.2, A.3, A.4, A.5, A.6, B.1, B.2, C.1, C.2, D.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

## A.6 Erschliessung ESP / WSP

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Möhlin entwickelt in den kommenden Jahren in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Rheinfelden grosse Neubaufächen rund um den Bahnhof Möhlin. Parallel zur Erarbeitung der Planungsinstrumente wird die Erschliessung des ESP / WSP vorangetrieben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Vorgesehen sind neben Schulnutzung die Schaffung von Wohnraum für rund 2'000 Einwohner und die Ansiedlung von knapp 1'000 Beschäftigten. Dies schafft erhebliche zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse, die möglichst effizient und verträglich abgewickelt werden sollen. Das Potenzial des Standorts (Bahnhofsnähe) ist optimal zu nutzen und muss in die Infrastrukturplanung sowie die Planungsinstrumente und Vorgaben in geeigneter Weise einfließen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten, Minimierung des MIV-Aufkommens</li> <li>– Bereitstellen einer zweckmässigen und siedlungsverträglichen Erschliessung für alle Verkehrsträger</li> <li>– Attraktive Anbindung an den öffentlichen Verkehr und an das Zentrum für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– Gewährleistung eines attraktiven ÖV-Betriebs (insbes. für Gebiete in grösserer Distanz vom Bahnhof)</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Planung der Erschliessung für den MIV und Schwerverkehr (in Arbeit)</li> <li>– Abschätzung Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der guten ÖV-Erschliessung (erfolgt)</li> <li>– Variantenentwicklung und Evaluation der strassenseitigen Erschliessung (in Arbeit)</li> <li>– Weiterentwicklung im Rahmen der nachfolgenden Planungstätigkeiten (Testplanungen, Masterplan, Gestaltungspläne etc.)</li> <li>– Planung der Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr (Massnahmen sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel 4. Generation) <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbau Unterführung Bahnhof</li> <li>– Aufwertung Zugänglichkeit Bahnhof</li> <li>– Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (CH)</li> <li>– Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Rheinfelden (D)</li> <li>– Veloabstellanlage Bahnhof Nord</li> <li>– Velo-/Fussverbindung Bahnhof - Zentrum</li> </ul> </li> <li>– Erschliessung ÖV: Die peripherer gelegenen Gebiete müssen mit einem effizienten Bussystem erschlossen werden. Die Angebotsplanung und die notwendigen Infrastrukturen werden parallel zur übrigen Erschliessung geplant und umgesetzt.</li> <li>– Verankerung von Massnahmen zur Reduktion des MIV-Aufkommens in den zu erarbeitenden Planungsinstrumenten <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vorgaben zur Erstellung von Abstellplätzen für den MIV unter Berücksichtigung der guten ÖV-Erschliessung (z.B. autoarme / autoreduzierte Nutzungen)</li> <li>– Verpflichtung der Eigentümer / Investoren zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten. Darin soll aufgezeigt werden, wie das nachhaltige Mobilitätsverhalten gefördert wird (Massnahmen Mobilitätsmanagement).</li> <li>– Evtl. Fahrtenmodell</li> <li>– Ermöglichen von zentralen Parkieranlagen, Mehrfachnutzung von Parkplätzen etc.</li> </ul> </li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Variantenentscheid Erschliessung MIV</li> <li>– Vorbereitung Umsetzung Massnahmen LV</li> <li>– Instrumente Raumplanung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Testplanung</li> <li>– Masterplan</li> <li>– Einzonung mit spez. Vorschriften</li> <li>– Gestaltungsplan</li> </ul> </li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin und Stadtrat Rheinfelden vertreten durch die Steuerungsgruppe ESP / WSP
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Projektleitung ESP / WSP</li> <li>– Kanton Aargau</li> <li>– Investoren und Grundeigentümer</li> </ul>

Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen der Planung und Bebauung
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, A.2, A.3, A.4, A.5, A.6, B.1, B.2, C.1, C.2, D.1, D.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"><li>– Kantonaler Richtplan</li><li>– Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (und bald 4. Generation)</li><li>– ESP Cluster Fricktal, Verkehrsgrundlagen und Ausblick, Ballmer und Partner AG, 2017</li><li>– Variantenstudium ESP-WSP Sammelstrasse, Aegerter &amp; Bosshardt 2019</li></ul>

### 7.3 Massnahmengruppe B: Fuss- und Radverkehr

B.1 Fussverkehr und	B.2 Radverkehr
Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Möhlin verfügt über ein attraktives, dichtes und vielfältiges Rad- und Fusswegnetz. Das Netz wird instandgehalten und gezielt ergänzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Für den Rad- und Fussverkehr stehen zu den benachbarten Ortschaften attraktive Verbindungen abseits der stark belasteten Strassenachsen zur Verfügung. Die Durchwegung Ost-West und Nord-Süd ist für beide Verkehrsträger engmaschig angelegt. Es sind Netzlücken, Sicherheitsdefizite und Ergänzungen der Infrastruktur im Rahmen des ESP / WSP anzugehen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Verkehrssicherheit ist zu erhalten und bei Bedarf zu verbessern.</li> <li>– Netzlücken sind nach Möglichkeit zu schliessen.</li> <li>– die Schulwegsicherheit ist laufend zu prüfen und sicherzustellen.</li> </ul>
Massnahmen	Das in den Teilplänen ausgeschiedene und definierte Rad- und Fusswegnetz mit Haupt- und Nebenrouten ist laufend zu unterhalten. Konfliktstellen und Netzlücken werden gemäss den Schwachstellen behoben.
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufende Instandstellung des Rad- und Fusswegnetzes</li> <li>– Erarbeitung von Konzepten für die Aufhebung der Netzlücken und Schwachstellen</li> <li>– Umsetzung</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Kanton Aargau, BVU</li> <li>– Quartiervereine und Interessengruppen</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, A.2, A.3, A.4, A.5, A.6, C.1, C.2, D.1, D.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

**B.3 Abstellanlagen Radverkehr**

Kurzbeschreibung	Das bestehende Angebot an Veloabstellanlagen wird nachfrageorientiert weiterentwickelt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Als Ergänzung zu funktionierenden Netzen sind attraktive Abstellanlagen in genügender Menge an wichtigen Standorten von grosser Bedeutung. Die Gemeinde Möhlin verfügt an den wichtigen Zielorten über entsprechende Abstellanlagen. Mit den neuen Entwicklungen (ESP/WSP) und im Hinblick auf die erwünschte Zunahme des Radverkehrs ist das Angebot aber laufend zu überprüfen und weiterzuentwickeln.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es besteht ein attraktives Angebot an Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten</li> <li>– Erhöhung der Diebstahlsicherheit</li> <li>– Förderung Veloverkehr</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufende Überprüfung des bestehenden Angebots hinsichtlich Ausbau- und Modernisierungsbedarf</li> <li>– Frühzeitige Planung von Abstellanlagen bei Um- und Neubauten, insbesondere in Entwicklungsgebieten</li> <li>– Überprüfung der bestehenden Vorschriften zur Veloparkierung in der BNO</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	–
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Kanton Aargau, BVU</li> <li>– Quartiervereine und Interessengruppen</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.6, CB2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

## 7.4 Massnahmengruppe C: Öffentlicher Verkehr

### C.1 Weiterentwicklung Öffentlicher Verkehr

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Möhlin unterstützt proaktiv den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die örtliche und zeitliche Erschliessung mit der Bahn bleibt erhalten oder wird verbessert. Möhlin verfügt über attraktive und direkte Zugänge zum öffentlichen Verkehr.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In der Gemeinde Möhlin besteht ein dichtes, attraktives ÖV-Netz mit gut zugänglichen Haltestellen. Im Rahmen der Innenentwicklung und des Ausbaus des Entwicklungsschwerpunktes soll eine Taktverdichtung des öffentlichen Verkehrs sukzessive angegangen werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausreichende, optimale Erschliessung der Einwohner- und Arbeitsplätze durch den ÖV in der Gemeinde</li> <li>– Hohe Angebotsqualität und Zuverlässigkeit im Busbetrieb</li> <li>– Sinnvolle Ergänzung des Busnetzes</li> <li>– Dichter Takt des Busangebots in Abstimmung auf den Bahnhof Möhlin und den Entwicklungsschwerpunkt</li> <li>– Die Gemeinde setzt sich beim Verkehrsverbund für zusätzliche Zugverbindungen und Halte beim Bahnhof Möhlin in den Hauptverkehrszeiten ein, um die Kapazitäten und den Komfort zu steigern.</li> </ul>

#### Massnahmen

Das langfristige Konzept lässt sich wie folgt zusammenfassen:

	Ist-Zustand		Perspektiven	
	Takt	Güteklasse	Takt	Güteklasse
<b>Bahnhof</b>				
– S-Bahn-Linie 1	30'	C	30'	
– Mittelfristig: Halt IR (2 pro h)	–		30'	B
<b>Bus Zentrum (– Möhlital) (L.89)</b>				
– Achse Hauptstrasse	30'	D	30'	D
<b>Bus Möhlin Nord (Bata) (L.88)</b>				
– Achse Kraftwerkstrasse – Bata	60'	E		
– Kurzfristig: Verdichtung			30'	D
<b>Bus Möhlin – Rheinfeldern (L.88)</b>				
– Bhf. – Zürcherstrasse – Spital – Bhf.	60'	E		
– Kurzfristig: Verdichtung			30'	D

Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Busnetz- und Erschliessung mit dem ÖV laufend überprüfen und ausbauen</li> <li>– im Rahmen der jährlichen Fahrplanplanung</li> <li>– Aufgrund baulichen Tätigkeiten ESP/ WSP</li> </ul>
-----------------------------	--

Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
---------------	----------------------

Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Kanton Aargau, BVU</li> </ul>
------------------------------------	--

Kosten (Investitionsaufwand)	Gemäss Aufwand
------------------------------	----------------

Zeithorizont	Laufend
--------------	---------

Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
-------------------	---

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsberuhigung</li> <li>– Ausbau Haltestellen – Behindertengleichstellung</li> </ul>
------------------------------------	---

Erläuterungen / Verweise / Grundlagen / A.2, A.3, A.5, A.6, B.1, B.2, C.1, C.2, D.1, D.2



**C.2 Ausbau Haltestellen - Behindertengleichstellung**

Kurzbeschreibung	Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist im Jahr 2004 in Kraft getreten und fordert die behindertengerechte Ausgestaltung des öffentlichen Raums bis 2023. Dazu zählen auch die Bushaltestellen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In der Gemeinde Möhlin werden die Bushaltestellen im Einzugsbereich der kommunalen Strassen bis 2024 attraktiv und behindertengerecht ausgebaut. Dabei müssen sowohl die Einstiegssituation (Höhe und Breite der Kante) als auch der Zugang zur Haltestelle niveaufrei sein. Eine Bestandesaufnahme der Haltestellen in der Gemeinde Möhlin zeigt, dass fast sämtliche Haltestellen von den Massnahmen betroffen sind. Der Bushof beim Bahnhof Möhlin stellt einen Spezialfall dar. Der Bushof «Bahnhof Möhlin» soll die geforderten Standards ebenfalls erhalten, jedoch in Abstimmung mit dem Ausbau des Busnetzes. Eine Umgestaltung des Bushofs hat hohe Priorität.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Bushaltestellen auf Gemeindestrassen sind attraktiv und behindertengerecht ausgebaut.</li> <li>– Der Ausbau erfolgt – wo möglich – im Rahmen von Strassensanierungen.</li> <li>– Proaktive Ausbauten werden nur dann vorgenommen, wenn diese verhältnismässig sind.</li> <li>– Benutzerfreundliche, gut ausgestattete Bushaltestellen, die auch von allen Seiten gut zugänglich sind.</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Ausbau erfolgt wenn möglich im Rahmen des laufenden Sanierungsprogramms oder von anstehenden Projekten.</li> <li>– Für Haltestellen, die bis 2024 nicht im Zug eines ordentlichen Sanierungsprogramms behindertengerecht ausgebaut werden können, wird die Verhältnismässigkeit eines proaktiven Ausbaus geprüft. Dabei stehen Haltestellen mit einer hohen Priorisierung – aufgrund der Fahrgastfrequenzen und des bestehenden Ausbaustandards – im Vordergrund.</li> <li>– Im Zug des Umbaus von Haltekanten erfolgt eine Nachrüstung mit fehlenden Elementen (Kante, taktile Führungselemente, sichere Fussgängerstreifen). Wichtige Elemente, deren Installation mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich ist, werden unabhängig von Sanierungen nachgerüstet.</li> <li>– Die Haltekanten am Bahnhof Möhlin werden als Spezialfälle betrachtet, da weitere Stellen involviert sind. Die Umgestaltung des Bushofs «Bahnhof Möhlin» ist auch aus betrieblicher Sicht notwendig und wird in Koordination mit dem Ausbau des ESP vorangetrieben.</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ermittlung Haltestellen, die im Zuge von ordentlichen Sanierungen behindertengerecht nachgerüstet werden können</li> <li>– Festlegung der Verhältnismässigkeit der proaktiven Nachrüstung bei den übrigen Haltestellen</li> <li>– Ausarbeitung Projekte, Etappierung</li> <li>– Aufnahme in Finanzplan</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Kanton Aargau, BVU</li> <li>– Busbetriebe bis hier</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung Haltekanten: ca. CHF 25'000 pro Kante total ??? Haltekanten: ca. CHF ???.</li> <li>– Aufrüstung mit den fehlenden Elementen: ca. CHF ???, wobei der Wetterschutz (?? Stck.) den grössten Posten ausmacht (??).</li> </ul>
Zeithorizont	Kurz- bis Mittelfristig
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.1, A.2, A.3, A.5, B.1, C.1, D.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	-

## 7.5 Massnahmengruppe D: Parkierung und Mobilitätsmanagement

### D.1 Vorgaben in Reglement Parkierung

Kurzbeschreibung	Ein Parkierungsreglement wurde 2015 erlassen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Parkierungsreglement von 2015 mit Vorschriften zur Parkierung soll erweitert werden. Eine Erweiterung der Parkraumzonen ist anzustreben. Der gesteigerte Gemeingebrauch der öffentlichen Parkplätze wird zurzeit teilweise abgegolten. Dauerparkieren in der Nacht ist gebührenpflichtig.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Parkierung als Steuerungselement für die Verkehrsmittelwahl wahrnehmen und einsetzen</li> <li>– Verursachergerechte Kostenweitergabe an Nutzende (Abgeltung gesteigerter Gemeingebrauch)</li> <li>– Erweiterte bestimmungsgemässe Benützung des Parkraums</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erweiterung der Parkraumzonen über die ganze Gemeinde</li> <li>– Definition von Gebieten, in denen von der Pflichtparkplatzanzahl gemäss BauV des Kantons abgewichen werden kann (reduzierter Bedarf)</li> <li>– Bestimmungen zum autoarmen und autofreien Wohnen aufnehmen</li> <li>– Nachtparkieren von LKW regeln</li> <li>– Konkretisierung der Bestimmungen zu den öffentlichen Veloabstellplätzen</li> <li>– die Anzahl der öffentlichen Parkplätze wird periodisch resp. im Zuge von konkreten Projekten überprüft.</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Definieren der Inhalte, um die Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen zu implementieren. Dabei ist zu klären, welche Inhalte bei einer Ergänzung notwendig sind.</li> <li>– Ergänzungen in bestehendem Parkierungsreglement (2015)</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Kanton Aargau, BVU</li> <li>– Investoren und private Bauherren</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	-
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	D.2
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Baugesetz mit Bauverordnung des Kantons Aargau</li> <li>– VSS-Normengruppe Parkierung</li> </ul>

## D.2 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	Die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements erfolgt in den Bereichen Angebot, Beratung und Kommunikation. Insbesondere mit dem Ausbau des ESP / WSP gewinnt das Thema Mobilitätsmanagement an Bedeutung, um die neuen Quartiere nachhaltig zu entwickeln.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Mobilitätsverhalten hängt stark von Gewohnheiten ab. Soll dieses zu Gunsten nachhaltigerer Mobilitätsformen verändert werden, bedarf es entsprechender Angebote sowohl für den MIV (z.B. Parkplatzbewirtschaftung) als auch im Bereich ÖV / Fuss- und Radverkehr (z.B. Veloabstellplätze, dichtes Fusswegnetz, attraktives ÖV-Angebot). Das Mobilitätsverhalten wird zudem durch «weiche» Faktoren wie Information, Kommunikation und Bewusstseinsbildung beeinflusst. Die Gemeinde Möhlin unterstützt folgende Anliegen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– In Planungsprozessen von Arealen wird die Einführung eines Mobilitätsmanagements frühzeitig thematisiert.</li> <li>– Die Gemeinde Möhlin macht, je nach Eignung des Areals und der Nutzung, Vorgaben zu den Inhalten des Mobilitätsmanagements. Dies geschieht unter anderem im Rahmen von Studienaufträgen, Testplanungen und Gestaltungsplänen.</li> </ul> Als Leitfaden dienen die MIPA-Handbücher von Energie Schweiz für Gemeinden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderung des Bewusstseins für eine nachhaltige Mobilität</li> <li>– Erhöhung des Anteils des ÖV sowie des Fuss- und Radverkehrs am Gesamtverkehr (Modal Split)</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bereitstellung eines Neuzuzügersets / Mobilitätsfolder (siehe badenmobil – für Neuzuzüger)</li> <li>– Umsetzung von zusätzlichen Einzelmassnahmen im Rahmen der Energiestadt-Zertifizierung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zusätzliche Mobility-Standorte prüfen</li> <li>– E-Bike-Ladestation beim Gemeindehaus (evtl. kombiniert mit einer Ladestation für Elektroautos) im Sinn eines Pilotprojekts</li> <li>– Anschaffung eines Elektrovelos für die Gemeindeverwaltung</li> <li>– Prüfen einer Teilnahme am Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» von Energieschweiz für Gemeinden</li> <li>– Beratung von ortsansässigen Unternehmen bezüglich Mobilitätsmanagement → Initiierung durch Gemeinde, Nutzen aufzeigen</li> <li>– Unterstützung bei der Einführung eines Mobilitätsmanagements</li> <li>– Voraussetzungen für autoarme / autofreie Nutzungen schaffen (BNO, evtl. Parkierungsreglement)</li> </ul> </li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zuständigkeiten definieren</li> <li>– Kriterien für die Wirkungskontrolle definieren</li> <li>– Massnahmen ausarbeiten</li> <li>– Teilnahme am Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» von Energieschweiz für Gemeinden prüfen</li> <li>– Prüfen einer Zusammenarbeit mit Aargaumobil</li> </ul>
Zuständigkeit	– Gemeinderat Möhlin
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abteilung Bau und Umwelt (ABU)</li> <li>– Aargaumobil</li> <li>– Investoren und Bauherren</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekte
Zeithorizont	Laufend
Wirkungskontrolle	Noch zu definieren
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	A.6, C.1, C.2, D.1
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <a href="http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/de/mobilitaet-in-unternehmen/">www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/de/mobilitaet-in-unternehmen/</a></li> <li>– <a href="http://www.ag.ch/aargaumobil">www.ag.ch/aargaumobil</a></li> </ul>

# 8 Controlling

Das Controlling umfasst einerseits die Umsetzungskontrolle der beschriebenen Massnahmen und andererseits eine laufende Wirkungskontrolle.

## 8.1 Umsetzungskontrolle

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des KGV sind die finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinde zu berücksichtigen. Im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung sollen jährlich Massnahmen ausgewählt und zur Umsetzung im nächsten Jahr freigegeben werden. Die Massnahmen umfassen jeweils Planung, Umsetzung, Controlling und Kommunikation.

Die Verwaltungsabteilung Bau und Umwelt (ABU) informiert den Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Falls notwendig (z.B. aufgrund geänderter Rahmenbedingungen), werden im Rahmen dieser Berichterstattung auch inhaltliche oder organisatorische Änderungen beschlossen. Die Öffentlichkeit wird in geeigneter Form über den Stand der Umsetzung informiert.

## 8.2 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle umfasst die Überprüfung der Zielerreichung (übergeordnete Ziele des KGV resp. konkrete Ziele in den Massnahmenblättern).

Die Beschreibung der Zielerreichung erfolgt einerseits qualitativ, andererseits werden dazu folgende Daten erhoben und / oder ausgewertet:

- Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (alle fünf Jahre, neuste Erhebung 2015)
- Gesamtverkehrsaufkommen auf Basis der kantonalen Verkehrszählungen, punktuell ergänzt mit Verkehrszählungen auf Gemeindestrassen im Zusammenhang mit aktuellen Projekten
- Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen an neuralgischen Stellen
- Auswertung des subjektiven Sicherheitsempfindens nach der Sanierung von Strassenabschnitten und insbesondere der Konfliktstellen Fuss- und Radverkehr
- Ein- und Aussteiger im öffentlichen Verkehr, soweit verfügbar

Die Berichterstattung erfolgt im kleinen Rahmen zusammen mit der Berichterstattung zur Umsetzungskontrolle. Alle vier Jahre (Legislaturperiode) sollen der Umsetzungsstand und die erreichte Wirkung in der Gesamtschau durch den Gemeinderat und die Verwaltung überprüft und festgehalten werden.

## 8.3 Austausch und Koordination

Mit der Nachbargemeinde Rheinfelden erfolgt ein regelmässiger Austausch via Gemeinderat / Verwaltung, um die Planungen des ESP / WSP laufend zu koordinieren. Mit den weiteren Nachbargemeinden sollen vornehmlich die Linienführung und Schnittstellen des Fuss- und Radverkehrs bei Bedarf koordiniert werden.

---

## 9 Genehmigungsblatt Kanton Aargau

Der KGV der Gemeinde Möhlin besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. Anhang und den Teilplänen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fussverkehr (FV) und Radverkehr (RV).

Durch den Vorsteher des Departements Bau Verkehr und Umwelt sind die Zielsetzungen (Kapitel 5) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt	2. Juli 2019
Öffentliche Mitwirkung	18. November 2019 bis 17. Dezember 2019
Beschlossen durch den Gemeinderat	14. Dezember 2020
Zielsetzungen genehmigt durch den Regierungsrat	





# Anhang: Pläne KGV

Teilplan Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Teilplan Öffentlicher Verkehr

Teilplan Fussverkehr

Teilplan Radverkehr

**metron**

**Stahlrain 2  
Postfach**

**5201 Brugg  
Schweiz**

**info@metron.ch  
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00**