



Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Gemeinde Berikon

ENTWURF

Zur Mitwirkung



Aarau, 13.02.2025

Verabschiedung des KGV durch den **Gemeinderat** am <Datum>

Vorläufige Beurteilung durch das **BVU** am <Datum>

Mitwirkung zwischen <Datum> und <Datum>

Der KGV wurde am <Datum> durch den **Gemeinderat beschlossen**.

Genehmigung des **BVU** am <Datum>

Begleitung

Petra Oggenfuss Feldgrill, Gemeinderätin, Berikon
Daniel Roos, Leiter Planung und Bau, Berikon

Bearbeitung

Ballmer + Partner AG
Dipl. Ingenieure ETH / SIA / SVI
Distelbergstrasse 22
5000 Aarau

Ivan Zietala, MSc ETH Bau-Ing.
Lukas Kleiner, BSc FHO Raumplanung

Version 3.0

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
1.2 Erläuterungen zum KGV	1
1.3 Grundlageberichte und Ortsbezeichnungen	2
1.4 Mitwirkung	2
2. Übergeordnete Ziele / Randbedingungen	3
2.1 Kantonal	3
2.2 Regional	6
2.3 Kommunal	7
3. Analyse	10
3.1 Siedlung	10
3.2 Verkehr	15
3.3 Zusammenfassung Analyse	35
4. Ziele	40
5. Handlungsfelder und Massnahmen	42
6. Umsetzung	43
7. Wirkungskontrolle	44
7.1 Allgemeine Hinweise Umsetzung	44
7.2 Konzept Wirkungskontrolle	44
8. Genehmigungsteile des Kantons	45

Anhang

Anhang 1	Massnahmenblätter
Anhang 2	Glossar
Anhang 3	Grundlagenberichte
Anhang 4	Übersichtskarte mit wichtigsten Ortsbezeichnungen
Anhang 5	Konfliktplan Gemeinde
Anhang 6	Tabelle Strassenklassierung
Anhang 7	Karte Unfälle gemäss Kantonspolizei
Anhang 8	Teilpläne

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Berikon liegt verkehrstechnisch an einer attraktiven Lage im Schnittpunkt zweier Achsen (Bremgarten – Dietikon und Oberrohrdorf – Oberwil). Dies hat zur Folge, dass Tag für Tag ein hoher Anteil Durchgangsverkehr durch die Gemeinde fährt. Dies ist besonders am Mutschellenknoten spürbar, wo von vier Seiten Kantonsstrassen aufeinandertreffen und die S-Bahn über den Knoten geführt wird sowie ein kantonaler Wohnschwerpunkt festgelegt wurde. Aus der Bevölkerung besteht das Bedürfnis, die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Ein strategisches Instrument, welches sämtliche Planungen aufeinander abstimmt und dabei alle Verkehrsträger berücksichtigt, fehlt bisher. Die Gemeinde Berikon möchte sich mit dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) dieses strategische Instrument im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung aneignen.

1.2 Erläuterungen zum KGV

1.2.1 Instrument KGV

Die Verkehrsplanung ist stark an die Siedlungsentwicklung gekoppelt. Die Gemeinde Berikon hat die Aufgabe, diese Entwicklungen aufeinander abzustimmen. Als Instrument für diese Abstimmung steht der Gemeinde der KGV zur Verfügung.

Ein KGV enthält den aktuellen Zustand sowie die räumlichen Veränderungen, welche einen Einfluss auf die Mobilität einer Gemeinde haben und stimmt so Siedlung und Verkehr ideal aufeinander ab. Dazu gehört neben dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) auch der Öffentliche Verkehr (ÖV), der Fuss- und Veloverkehr (FVV), der ruhende Verkehr und Weitere (u.a. Mobilitätskonzepte, Verkehrsmanagement). Im KGV werden Erkenntnisse aus bestehenden Berichten (national, kanton, regional und kommunal) zusammengetragen, bestehende Probleme und wünschenswerte Richtungen der Siedlungsentwicklung erfasst und daraus ein behördenverbindlicher Massnahmenplan erstellt. In diesem Plan werden die notwendigen Massnahmen zur Behebung von Verkehrsproblemen, aber auch Schritte zu einer nachhaltigeren Mobilität festgehalten. Um die Ergebnisse der umgesetzten Massnahmen beurteilen zu können, werden die notwendigen Schritte zur Überprüfung und Evaluierung der Verbesserungen aufgelistet. In den vier Teilplänen (je einer pro Verkehrsträger) werden u.a. die Strassenklassierung und die Fuss- und Velorouten festgelegt.

Die Zielsetzungen und Massnahmen werden auf die nächsten 15 Jahre ausgelegt.

1.2.2 Ziele und Ablauf der Planung

Es besteht ein wechselwirkungsartiger Zusammenhang zwischen der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung. Das Räumliche Entwicklungsleitbild (REL) ist ein informelles selbstbindendes Steuerungs- und Führungsinstrument, welches die gewünschte Gemeindeentwicklung aufzeigt. Ziel ist es, dass der KGV und das REL aufeinander abgestimmt sind und

anschliessend in die Revision der Nutzungsplanung einfliessen können. So können die verkehrlichen Grundlagen für die Siedlungsentwicklung erarbeitet und mit entsprechenden Zielsetzungen und Massnahmen den verkehrlichen Herausforderungen begegnet werden.

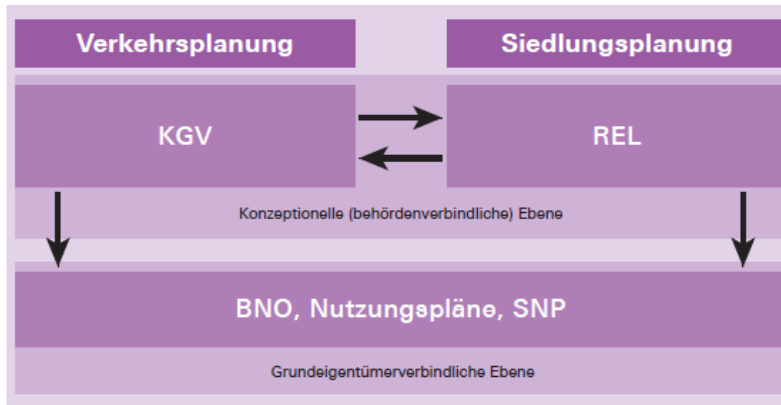


Abbildung 1: Zusammenhang KGV, REL und BNO, Quelle: Empfehlungen zum KGV (Neuaufgabe 2017)

1.2.3 Verbindlichkeit und Genehmigung

Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und die formulierten Ziele vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt. Somit ist er behördenverbindlich (Gesamtwerk Gemeinde, Ziele Kanton), jedoch nicht grundeigentümerverbindlich. Konkret heisst dies, dass Rechtsmittel (erst) bei der Umsetzung von Massnahmen getroffen werden können.

1.3 Grundlageberichte und Ortsbezeichnungen

Einfachheitshalber werden die Grundlageberichte, bzw. Quellen mittels Nummerierung im Text, zum Beispiel als [1], aufgeführt und im Anhang 3 beschrieben.

Im Anhang 4 befindet sich eine Übersichtskarte mit den wichtigsten Ortsbezeichnungen (Gebiete, Strassen und Knoten).

1.4 Mitwirkung

[Ergänzen nach Mitwirkung]

2. Übergeordnete Ziele / Randbedingungen

2.1 Kantonal

2.1.1 Richtplan

Im Richtplan werden die übergeordneten räumlichen Zielsetzungen und die Planungsgrundsätze einzelner Sachbereiche behördenverbindlich festgelegt.

Raumkonzept Aargau



Abbildung 2: Ausschnitt Raumkonzept Aargau, Stand: März 2015

- Gemeindegebiet Berikon als urbaner Entwicklungsraum, Kerngebiet Agglomerationen definiert. Mindestdichte (angestrebt): 70 bis 90 Einwohner pro Hektar (EW/ha)
- Teilbereich Mutschellenknoten ist zusätzlich als Wohnschwerpunkt festgelegt: Mindestdichte 120 bis 150 EW/ha

Richtplan

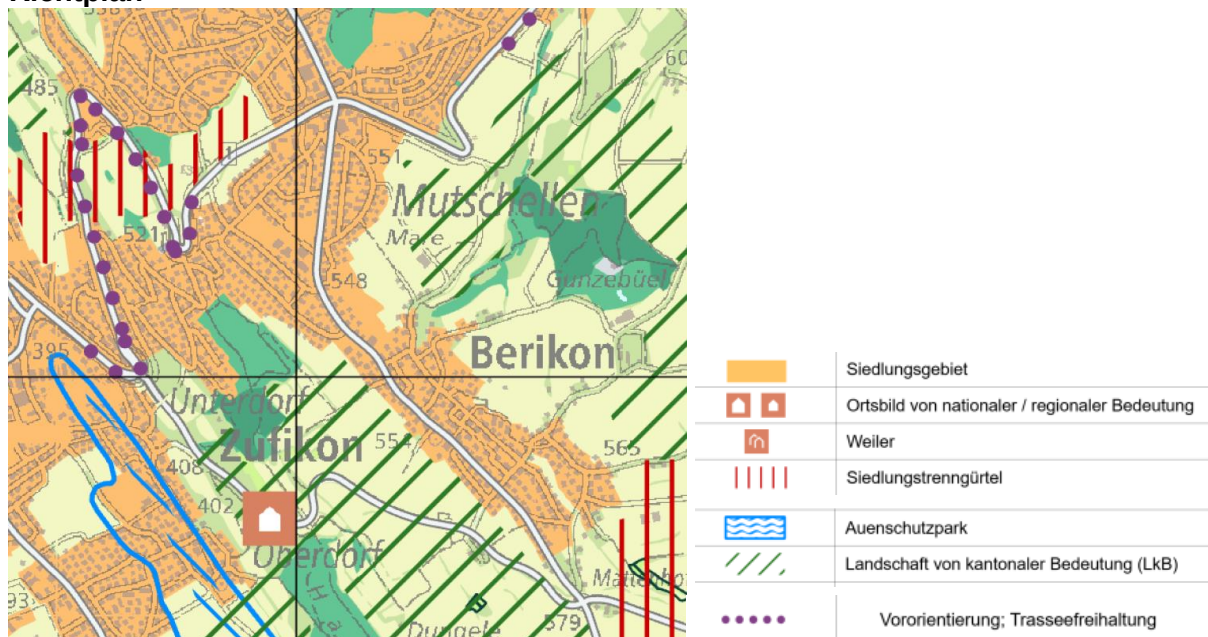


Abbildung 3: Ausschnitt Richtplan-Gesamtkarte, Stand: 11.06.2024

- Gemeinden Berikon, Widen und Rudolfstetten-Friedlisberg als Siedlungsgebiet festgesetzt
- Unüberbautes Gebiet zwischen Berikon, Widen und Zufikon sowie zwischen Berikon und Oberwil-Lieli als Siedlungstrenngürtel bestimmt. Die Siedlungstrenngürtel

dienen u.a. der grossräumigen Gliederung der Landschaft, der langfristigen Sicherung der Landwirtschaftsflächen, der Erholung und Umweltqualität in Siedlungsnähe sowie der ökologischen Vernetzung und sind grundsätzlich von Neubauten freizuhalten.

- Im Bereich der Mutschellen- und Bernstrasse (Zufikon Hammergut – Zufikon Belvédère und Rudolfstetten Hofacker bis Kantonsgrenze) ist das Vorhaben «Doppelspurabschnitte Bremgarten-Dietikon» als Vororientierung enthalten (Richtplankapitel M3.3, Planungsanweisung 3.1).
- Der Bereich unterhalb des Siedlungsgebietes von Berikon ist als Landschaft kantonaler Bedeutung eingetragen.

2.1.2 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU [1] aus dem Jahr 2016 ist zusammen mit der Gesamtstrategie raumentwicklungAARGAU ein zentraler Pfeiler der aargauischen Verkehrspolitik und gibt die Entwicklungsrichtung mit Bezug auf das Raumkonzept vor.

Die Gemeinde Berikon ist gemäss Kap. 2.1.1 Teil des urbanen Entwicklungsraumes. Für diesen Raumtyp wird die Stossrichtung gemäss Abbildung 4 vorgegeben:



Abbildung 4: Entwicklungsrichtung für urbanen Entwicklungsraum, Quelle: Gesamtverkehrsstrategie mobilität-AARGAU

Die künftigen Mobilitätsbedürfnisse in diesem Raumtyp sollen vermehrt zu Fuss, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn (flächeneffizient) abgewickelt werden, der Anteil Autofahrten am Gesamtverkehr soll gesenkt werden. Der Anteil kombinierter Fahrten nimmt für Bike+Ride (B+R) zu, während er bei Park+Ride (P+R) auf dem heutigen Niveau bleibt.

2.1.3 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr [2], mit Beschluss des Grossen Rates vom 3. Dezember 2019, beinhaltet im Zusammenhang mit der Gemeinde Berikon folgende Massnahmen und Vorhaben:

- Umsetzungsprogramm STEP 2035 (Angebotsmodul): Shuttlezug Berikon-Widen – Dietikon im 30min-Takt, neu insgesamt 6 Züge pro Stunde zwischen Berikon-Widen und Dietikon mit zusätzlichen Anschlüssen in Dietikon (Inbetriebnahme offen)
- Umsetzungsprogramm STEP 2035 / Angebotsausbau Berikon-Widen-Dietikon: Ausbau Bahnhof Rudolfstetten zur Kreuzungsstation (Inbetriebnahme offen)

2.1.4 Agglomerationsprogramm Aargau Ost

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Die Gemeinde Berikon ist Teil der Agglomeration Aargau-Ost. Folgende Massnahmen betreffen die Gemeinde Berikon:

- Agglomerationsprogramm 2. Generation (A-Massnahmen):
 - 5.01 MIV: Zentrumsentwicklung Knoten Mutschellen (nicht mehr relevant)
 - 5.03 MIV: Verkehrsmanagement Region Mutschellen
- Agglomerationsprogramm 4. Generation:
 - FVV 6.3 «Verlängerung Velowegverbindung von Mattenhof – Gemeindehaus (K411)» (B-Massnahme Verkehr)
 - S 1.11 «Riedacher» (A-Massnahme Siedlung), Mobilitätsmanagement: Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts für das Areal, gegenüber Norm deutlich reduzierter Parkplatzbedarf erwartet (50-80%)

Das Verkehrsmanagement wurde noch nicht konkret umgesetzt. Die Planung wird demnächst neu gestartet. Für die Entwicklung am Mutschellenknoten ist der «regionale Sachplan Mutschellen» und das nachfolgend erstellte «Freiraumkonzept Mutschellen» sowie das «Mobilitätskonzept Mutschellen» massgebend. Das Konzept Verkehrsmanagement Mutschellen - Bremgarten ist aktuell in Erarbeitung (Federführung Kanton Aargau, Abteilung Verkehr). Das Verkehrsmanagement bezweckt die Sicherung der Fahrplanstabilität beim ÖV und die Verlagerung von Stausituationen aus dem Siedlungsgebiet. Das Konzept wird voraussichtlich Ende 2024 abgeschlossen. Danach erfolgt die Umsetzung der Verkehrsmanagementmassnahmen durch die Abteilung Tiefbau. In Berikon sind Verkehrsmanagementmassnahmen am Mutschellen-Knoten sowie am Kreisel Mattenhof vorgesehen.

2.1.5 Ausbau Knoten Mutschellen K127/K411

Der Knoten der beiden Hauptverkehrsstrassen Bernstrasse K127 und Bellikerstrasse K411 auf dem Mutschellen ist bereits heute während den Spitzenzeiten stark belastet, was regelmässig zu Rückstaus führt. Aufgrund der eisenbahngesetzlichen Bestimmungen hat die Aargau Verkehr AG (AVA) zur Erhöhung der Sicherheit und Stabilisierung des Bahnbetriebs die Realisierung einer Bahnschranke umgesetzt¹. Dadurch haben sich die Überlastungen am Knoten (Wartezeiten, Rückstau) noch einmal wesentlich erhöht.

Der Kanton Aargau strebt langfristig eine Neuorganisation des Knotens an und untersucht derzeit verschiedene Varianten zur Entflechtung der Verkehrsträger (vgl. Abbildung 5):

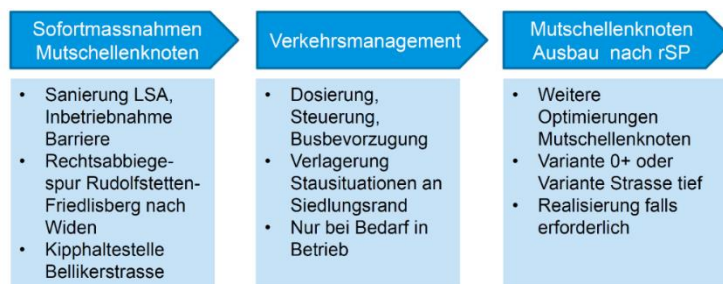


Abbildung 5: Übersicht Sofortmassnahmen, VM und Ausbau Mutschellenknoten

¹ Gestützt durch den Bundesverwaltungsgerichtsentscheid vom 10. April 2019 (A-5263/2017)

Für eine kurz- und mittelfristige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse rund um den Knoten sollen bis 2025 die Sofortmassnahmen umgesetzt werden sowie ein Verkehrsmanagement folgen. Langfristig könnte eine Neuorganisation des Knotens erfolgen. Zur Diskussion stehen/standen die nachfolgenden Varianten (Entscheid offen):

Variante 0+

- Lösung auf einer Ebene mit den Sofortmassnahmen in Abbildung 5
- Verbreiterung K127 Zufahrt Ost für sep. Spuren Geradeaus und Rechtsabbieger
- K411 mit Mittelzone zum Abbiegen, Fussgängerschutzinsel und beidseitigen Radstreifen
- Verbreiterung Fussgängerunterführungen für Fuss- und Radverkehr vorgesehen

Variante «Strasse tief»

- Untertunnelung der Bernstrasse im Abschnitt des Verkehrsknotens Mutschellen
- Verkehrsentlastung Knoten 30%, Bernstrasse 50%

2.2 Regional

2.2.1 Regionaler Sachplan (rSp) Zentrumsentwicklung Mutschellen

Der Sachplan vom 6. April 2016 ist für die Siedlungsentwicklung um den Knoten Mutschellen richtungsweisend. Das in Zusammenarbeit mit allen drei Mutschellen-Gemeinden geschaffene Instrument dient als überkommunale Entwicklungsstrategie und ist behördenverbindlich.

- Sanierungsprojekt „Neuorganisation Mutschellenknoten“, Variante 0+
- Entscheidungsgrundlagen hinsichtlich Variantenentscheid Entflechtung Verkehrsträger, ev. im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung mit Varianten-Entscheid
- Harmonisierung kommunale Nutzungsplanung auf «Kernzone»
- Konzepte Mobilität und Aussenraum
- Entwicklung Bahnhofareal Berikon in Abhängigkeit des Variantenentscheids Entflechtung Verkehrsträger

2.2.2 Mobilitätskonzept Zentrumsentwicklung Mutschellen

Ergänzend zum regionalen Sachplan wurde ein Mobilitätskonzept für das Zentrum Mutschellen erarbeitet. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, ein Mobilitätsangebot zu schaffen, welches den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen, sowie den Ansprüchen der Gemeinden und des Kantons gerecht wird.

Neben der Analyse der verschiedenen Verkehrsmittel (Standortanalyse) sowie der Definition von Nutzergruppen wurden Chancen für die zukünftige Mobilität und daraus Ziele für die Mobilität im Zentrum Mutschellen aufgestellt.

Die nachfolgenden Massnahmen (siehe Abbildung 6) sollen im Rahmen der weiteren baulichen Entwicklung gesichert und bei der Erarbeitung der kantonalen Infrastrukturprojekte, sowie auf Stufe von Gestaltungsplänen integriert und weiter vertieft werden:

Nr.	Massnahme	Nutzergruppen
M1 Massnahmen zum Management des MIV		
M1.1	Parkraummanagement	W, G, B, P
M1.2	Parkraumbewirtschaftung	G, B, P
M1.3	Car-Sharing	W, G
M1.4	Infrastruktur für E-Fahrzeuge	W, G, B, P
M2 Massnahmen zur Förderung des ÖV		
M2.1	Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen	W, G, B, P, D
M2.2	Sensibilisierung und Informationen zum ÖV-Angebot	W, G, B, P
M3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs		
M3.1	Attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz	W, G, B, P
M3.2	Angebot und Ausstattung der Veloabstellplätze	W, G, B, P
M3.3	Privates Bikesharing	W, G
M3.4	Querungen der Hauptstrassen	W, G, B, P, D
M4 Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements		
M4.1	Richtlinie für Mobilitätskonzepte	W, G, B, P
M4.2	Paket-/Konsumdepot	W, G

W = Bewohner, G = Gewerbe, B = Besucher/Kunden, P = Pendler, D = Durchreisende

Abbildung 6: Massnahmenkatalog zum Mobilitätsmanagement für das Zentrum Mutschellen

Die Massnahmen des Mobilitätskonzepts sind eher allgemein und übergeordnet gehalten. Es fehlen konkrete Angaben zu Grössen, welche für die drei Gemeinden gleichermassen gelten würden. Auch fehlen konzeptionelle Überlegungen und Festlegungen. Der KGV weist die notwendigen Schritte zur Umsetzung aus.

2.2.3 Masterplan Freiraum, Zentrum Mutschellen

Im Masterplan werden vier verschiedene Freiraumtypen definiert (Einkaufsstrasse, Gasse, Platz und grüne Zentrumsachse). Für die Freiraumtypen werden die verschiedenen Nutzungen und Leistungen an den Freiraum festgelegt. Es wird definiert, wie Beläge gestaltet werden, was für Mobiliar, Beleuchtung oder Bepflanzung in welcher Dichte zum Einsatz kommt.

Folgende Massnahmen und Handlungsempfehlungen sind vorgesehen:

- Abstimmung laufende Planung: Konsultation Masterplan bei Projekten im Zentrum
- Umsetzungsstrategie: Beschreibung Etappen
- Unterhalt: Die Gemeinden klären mit den jeweiligen Grundbesitzenden, wie der Unterhalt der öffentlich zugänglichen Flächen auf privatem Grund zu erfolgen hat.

2.3 Kommunal

2.3.1 Leitbild 2022-2025

Der Gemeinderat Berikon hat im Leitbild Visionen, Leitsätze und Legislaturziele für den Zeitraum 2022-2025 definiert. Damit wird die strategische Stossrichtung für die kurzfristige Entwicklung der Gemeinde formuliert. Die Legislaturziele werden mit Indikatoren, der zuständigen Person und einem Zeithorizont versehen. Diese werden in Gemeindeentwicklung und Nachhaltigkeit der Ressourcen unterteilt.

2.3.2 Verkehrsrichtplan

Die Gemeinde Berikon verfügt über ein Verkehrskonzept aus dem Jahr 1988/1989. Dieses beinhaltet folgende Dokumente:

- Strassenrichtplan
- Richtplan öffentlicher Verkehr
- Radwegnetz
- Fusswegnetz
- Schulwegsicherung, Gefahrenstellen

Das Verkehrskonzept ist aufgrund des Alters von über 35 Jahren veraltet.

2.3.3 Konfliktplan Gemeinde

Der Gemeinderat hat auf dem Ortsplan diverse Konfliktpunkte eingetragen, wovon 16 mit einer Nummer und einer Beschreibung ergänzt wurden. Der Plan und die dazugehörige Tabelle finden sich im Anhang 5 und dienen dem KGV als Grundlage. In der Tabelle werden die genannten Konfliktpunkte kurz beschrieben und dann der Umgang im KGV aufgeführt.

2.3.4 Nutzungsplanung

Die allgemeine Nutzungsplanung (BNO und Bauzonenplan) der Gemeinde Berikon aus dem Jahr 2015 (Genehmigung am 04.11.2015) wird in einer Teilrevision überprüft und der übergeordneten Gesetzgebung angepasst werden.

2.3.5 Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)

Als Grundlage für die Nutzungsplanung und die Siedlungsentwicklung nach innen dient das Räumliche Entwicklungsleitbild (REL) der Gemeinde vom 19. Dezember 2022. Das REL ist ein informelles, selbstbindendes Steuerungs- und Führungsinstrument, das die gewünschte Gemeindeentwicklung aufzeigt, Entwicklungsziele definiert und die Handlungsschwerpunkte festlegt. Das REL besteht aus folgenden Dokumenten:

- Plan Teil Landschaft, Fuss- und Veloverkehr
- Plan Teil Siedlung und Verkehr (MIV und ÖV)
- Erläuterungsbericht

Die im REL genannten Handlungsschwerpunkte und Massnahmen, welche die Mobilität betreffen, werden im KGV vertieft.

2.3.6 Gestaltungspläne (GP)

In der Gemeinde Berikon gibt es folgende Gestaltungspläne mit Einfluss auf Bebauungen:

- Gestaltungsplan „Gubel“: öffentliche Auflage ist erfolgt, Entscheid Gemeinderat pending; noch nicht genehmigt
- Gestaltungsplan „In der Rüti“: rechtsgültig
- Gestaltungsplan „Post“: rechtsgültig, überlagert mit Planungszone Bahnhofgebiet Berikon-Widen
- Gestaltungsplan „Dorfgarten Riedacher“: vom Gemeinderat beschlossen, noch nicht rechtskräftig

Daneben ist auch die unüberbaute Fläche des Büelfeld mit einer Sondernutzungsplanpflicht belegt.

Zudem ist das Areal «Kernzone Welschloh» mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert, dazu besteht bereits ein Entwicklungsrichtplan (ERP).

2.3.7 Strassen- und Parkierungsreglement

Das Strassen- und Parkierungsreglement der Gemeinde Berikon ist seit 1. Oktober 2018 in Kraft. Der Zweck ist gemäss § 2 folgender:

Das Reglement bezweckt, eine transparente Ausgangslage und Gemeindepraxis für folgende Inhalte der Strassenplanung zu schaffen:

- *Strasseneinteilung und Benützung;*
- *Anforderungen an Bau und Unterhalt;*
- *Strassenwidmung und Übernahme von Privatstrassen;*
- *Finanzierung (siehe Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen);*
- *Ersatzabgabe für nicht erstellte Abstellplätze;*
- *Dauerparkieren auf öffentlichem Grund*
- *Benützung von öffentlichem Grund.*

2.3.8 Finanzierungsreglemente

Die Gemeinde Berikon verfügt mit dem Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen in den Bereichen Wasser, Abwasser, elektrischer Energie und Strassen über ein Finanzierungsreglement. Dieses ist seit dem 1. Januar 2022 in Kraft.

Die Feinerschliessung wird gemäss diesem Reglement vollständig von den Grundeigentümern getragen. Die Gemeinde trägt die Kosten für die Erstellung der Grob- und Basiserschliessungen und für die Änderung und Erneuerung von Strassen bei Fein-, Grob- und Basiserschliessungen zu 100%.

3. Analyse

Im folgenden Kapitel werden die Siedlung und das Verkehrsgeschehen innerhalb der Gemeinde jeweils einzeln sowie im Zusammenspiel durchleuchtet. Weiter werden die bestehende Situation und die in den nächsten 15 Jahren zu erwartenden Veränderungen beurteilt.

3.1 Siedlung

3.1.1 Struktur

Nutzungsplanung und Siedlungsstruktur

Ausgangslage

- Revision der Bau- und Nutzungsordnung parallel zur Erarbeitung des KGV in Arbeit
- Langgezogenes Siedlungsgebiet entlang Kantonsstrasse, in verschiedene Teilgebiete geteilt von Trennachsen (Bahn und Kantonsstrassen) sowie der Topographie.
- Die dichtesten Bebauungen konzentrieren sich um den Mutschellenknoten.
- Die langfristige Siedlungserweiterung soll wie vom Kanton Aargau vorgesehen (im kant. Richtplan eingetragenes Siedlungsgebiet) im Gebiet «Faremoos» erfolgen.

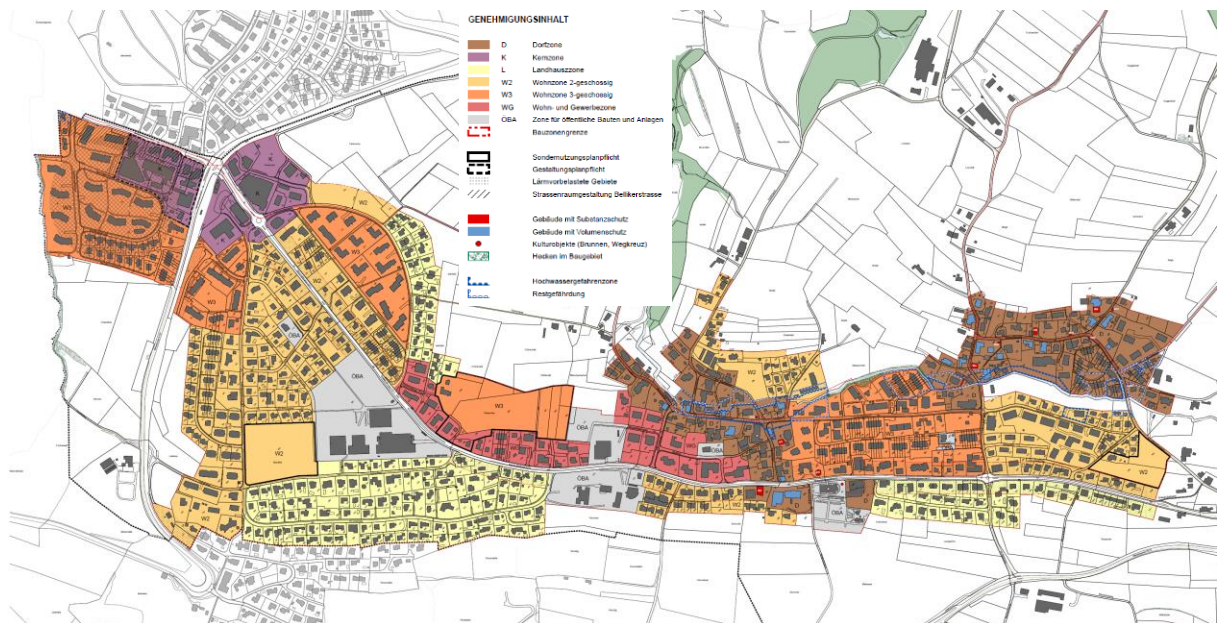


Abbildung 7: Bauzonenplan Gemeinde Berikon, Stand vom 04.11.2015 **wird noch ersetzt**

Entwicklungen / Trends

- Wachstum soll primär über verdichtete Bauweise an geeigneten Lagen erfolgen
- Entwicklungspotential im Bereich rund um Mutschellenknoten: Es ist geplant, um den Mutschellenknoten ein neues gemeindeübergreifendes Zentrum zu errichten
- Gemäss REL soll die künftige Entwicklung ausserhalb des Zentrums in erster Linie in den Schlüsselgebieten (zentral gelegene, gut erschlossene, mehrheitlich unbebaute Gebiete mit grossem Potenzial bezüglich hochwertiger Innenentwicklung) er-

folgen. Schlüsselgebiete erster Priorität sind die Gebiete Riedacher, Büelfeld und Bodematt; in zweiter Priorität sind die Gebiete Faremoos und Zopf zu entwickeln.

- Die langfristige Siedlungsentwicklung ist im Gebiet Faremoos vorgesehen (Eintrag im kantonalen Richtplan).
- Im Rahmen der Teilrevision der BNO werden keine grösseren Neueinzonungen vorgenommen, welche für die Verkehrskapazitäten von Berikon relevant wären.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Das Gebiet beim Mutschellenknoten hat grundsätzlich grosses Entwicklungspotential
- Bei Innenentwicklungsgebieten sowie Gebieten mit Weiterentwicklungs- und Erneuerungspotential bzw. Gestaltungsplänen ist auf eine gute Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs, sowie eine gute und direkte Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu achten.
- Kommunale Fuss- und Veloverkehrsnetze müssen zur Sicherstellung der Verknüpfung der Teilgebiete sorgfältig geplant werden.
- Je dichter die Quartiere, umso wichtiger sind auch grosszügige Aussenräume mit Qualität.

Nutzungen

Ausgangslage

- Die Lage der wichtigsten Nutzungen im öffentlichen Interesse ist in Teilplänen im Anhang 8 ersichtlich.
- Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsbetriebe konzentrieren sich hauptsächlich um den Mutschellenknoten und Unterberikon.
- Die Arbeitsstätten, bzw. die Beschäftigten befinden sich ebenfalls vor allem um den Mutschellenknoten und in Unterberikon.
- Kindergärten sind quartierweise verteilt (Stalden, Bürkihof, Junkholz und Welschloh), die Unterstufe dagegen im Zentrum von Berikon konzentriert. An der Bahnhofstrasse – mit eigener Bushaltestelle - befindet sich die Oberstufe (Kreisschule Mutschellen (KSM) der vier Gemeinden Berikon, Oberwil-Lieli, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen).
- Der Bereich Rummelbach/Gunzebüel und der Wald Ghürsch/Grosshau/Hauzopf stellen wichtige Naherholungsgebiete dar.

Entwicklungen / Trends

- Neue bzw. zusätzliche Nutzungen werden künftig im Bereich des Mutschellenknotens angesiedelt.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Der zweckmässige Zugang zu den wichtigen Nutzungen, insbesondere zu den Schulen und Kindergärten, ist mit kurzen, attraktiven und sicheren Wegen sicherzustellen.
- Mit der zunehmenden Verdichtung um den Mutschellenknoten wird auch die Erreichbarkeit von allen Seiten sowie der Zugang zum Bahnhof wichtiger werden.

3.1.2 Bevölkerung

Einwohner (EW)

Ausgangslage

- Per 31. Dezember 2023 zählte die Gemeinde Berikon 4'958 EW.
- Bevölkerungszunahme seit 2012 von 428 Personen (9% bzw. ca. 1%/Jahr) stellt im Vergleich zum Bezirk Bremgarten (10.4%) und dem gesamten Kantonsgebiet (10.6%) einen unterdurchschnittlichen Wert dar.
- Der Anteil an 40 bis 59-Jährigen ist mit 30% am grössten. 27% der Einwohner sind mind. 60-jährig, je 22% der Einwohner sind unter 20 bzw. über 60 Jahre alt. Die Altersverteilung liegt im kantonalen Mittel.

Entwicklungen / Trends

- Mit der BNO-Revision nimmt die Bevölkerungskapazität der Bauzonen zu. Eine bedeutende Zunahme ist nur in den Schlüsselgebieten Innentwicklung und im Bereich Zentrumsentwicklung Mutschellen-Welschlo-Bahnhof gemäss Abbildung 8 zu erwarten. Die weitaus grösste Zunahme wird im Gebiet Riedacher verzeichnet:

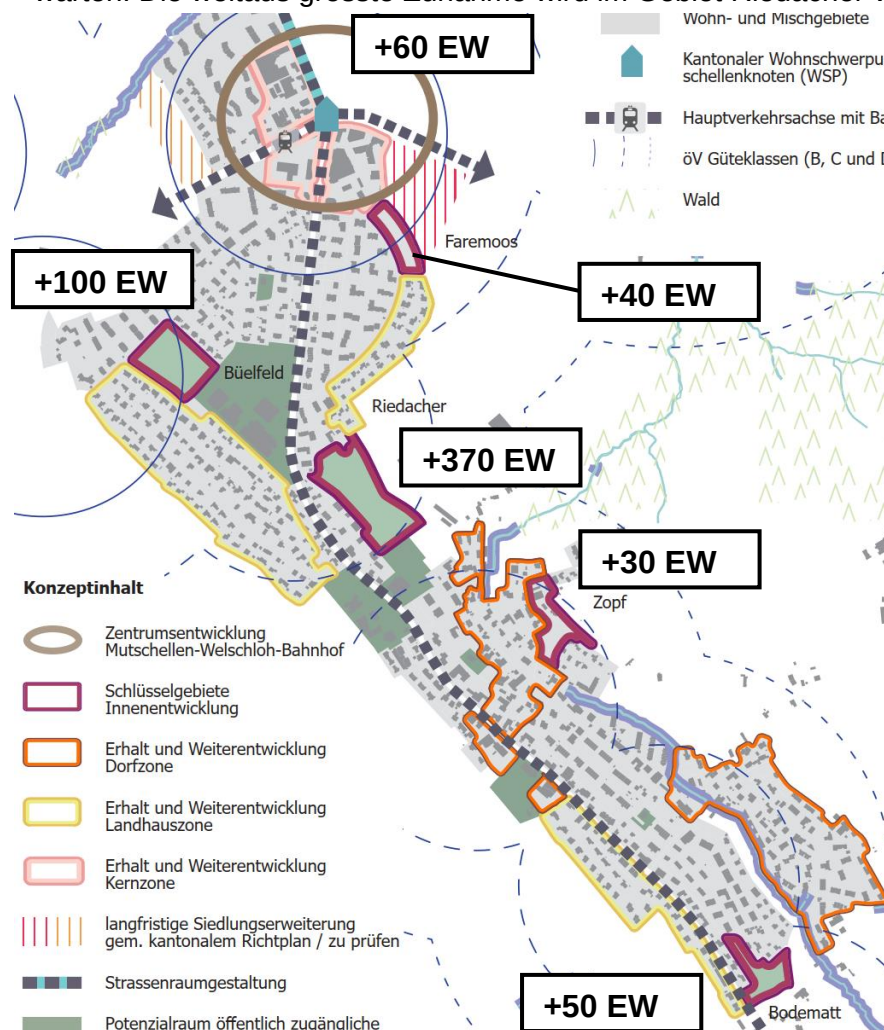


Abbildung 8: Zunahme der Bevölkerungskapazität in Zentrumsentwicklung Mutschellen und Schlüsselgebieten Innentwicklung, Angaben aus Planungsbericht Teilrevision Nutzungsplanung (suisseplan, Stand: Vorprüfung vom 10.08.2023)

- Gemäss Aargauer Bevölkerungsprojektion (Modell AG2020, Update 2023) wird zwischen 2019 und 2050 von einem Bevölkerungswachstum von ca. 32.0% ausgegangen, was für die Gemeinde Berikon einer Einwohnerzahl von 6'514 EW für 2050 entsprechen würde. Das Wachstum liegt damit tiefer als zwischen 2000 und 2019.
- Die berechnete theoretische Einwohnerkapazität liegt gemäss Berechnungen suisseplan (Teilrevision Nutzungsplanung) bei 5'638 Einwohnern, das BVU rechnet mit rund 6'061 Einwohnern bis 2034.
- Mittelfristig ist mit einer Zunahme des Anteils an Personen über 60 Jahren zu rechnen.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Mit der wachsenden Einwohnerzahl steigt die Nachfrage nach Mobilität. Das Fahrgastpotential für den Öffentlichen Verkehr erhöht sich.
- Bei Planungen ist vermehrt auf die Bedürfnisse der älteren Bevölkerung einzugehen.

Motorisierung

Ausgangslage

- Per Juni/September 2022:
 - 2'709 Personenwagen (PW) eingelöst
 - Motorisierungsgrad 559 PW pro 1'000 EW
- Unter kantonalem Mittel (586 PW/1'000 EW), ähnlich wie Nachbargemeinden



Abbildung 9: Motorisierungsgrad Berikon und Umgebung, Quelle: Gemeindeporträt Statistik Aargau [3]

Entwicklungen / Trends

- Abnahme Motorisierungsgrad seit 2012 um 19 PW pro 1'000 EW (-3.3%), im restlichen Kanton leichte Zunahme (+2.6%)

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Zunahme der Binnenverkehrsbelastung durch Bevölkerungszunahme
- Erhöhter Parkierungsdruck möglich
- Durch bauliche Verdichtung an gut erschlossenen Lagen sowie durch geeignete Massnahmen in den Bereichen Angebotsausbau beim ÖV, Förderung des FVV und Mobilitätsmanagement kann der Trend der abnehmenden Motorisierung unterstützt werden.

Beschäftigte

Ausgangslage

- Gemäss Statistik Aargau [3] wurden 2021 in Berikon 352 Arbeitsstätten mit insgesamt 1'573 Beschäftigten und 1'112 Vollzeitäquivalenten festgestellt.
- 31% (rund 420) der Beschäftigten haben auch ihren Wohnsitz in Berikon. Ein weiterer Grossteil kommt aus der Stadt und dem Kanton Zürich, den umliegenden Gemeinden Zufikon, Rudolfstetten-Friedlisberg, Widen, Bremgarten, Oberwil-Lieli sowie Wohlen.
- 24% (rund 620) der erwerbstätigen Einwohner von Berikon arbeiten in der Stadt Zürich. Neben Berikon selbst (ca. 17%) sind auch Schlieren (ca. 7%) und Dietikon wichtige Arbeitsorte.

Entwicklungen / Trends

- Seit 2011 hat die Anzahl Arbeitsstätten (+34) und Vollzeitäquivalente (+185) klar zugenommen.
- Es kann weiterhin von einer stetigen Zunahme der Beschäftigung in Berikon ausgegangen werden.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Die Pendlerströme zeigen auf, dass Berikon Potential für in Zürich arbeitende Berufstätige hat.
- Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch Arbeitspendler kann mit gut erreichbaren und zugänglichen Haltestellen gefördert werden. So können optimale Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität geschaffen werden.
- Durch die Zunahme der Beschäftigten kann das Fahrgastpotential des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

3.2 Verkehr

3.2.1 Strassenhierarchie

Übergeordnetes Verkehrsnetz

Ausgangslage

- K127 als West-Ostverbindung zum Autobahnzubringer (Urdorf-Nord) und lokal Verbindung Bremgarten - Dietikon, Ausnahmetransportroute I.A.
- K263 als West-Ostverbindung zum nah gelegenen Autobahnzubringer (Oberwil-Lieli) und lokal Verbindung Bremgarten - Lieli – Birmensdorf ZH
- K411 als Nord-Südverbindung Widen – Oberwil

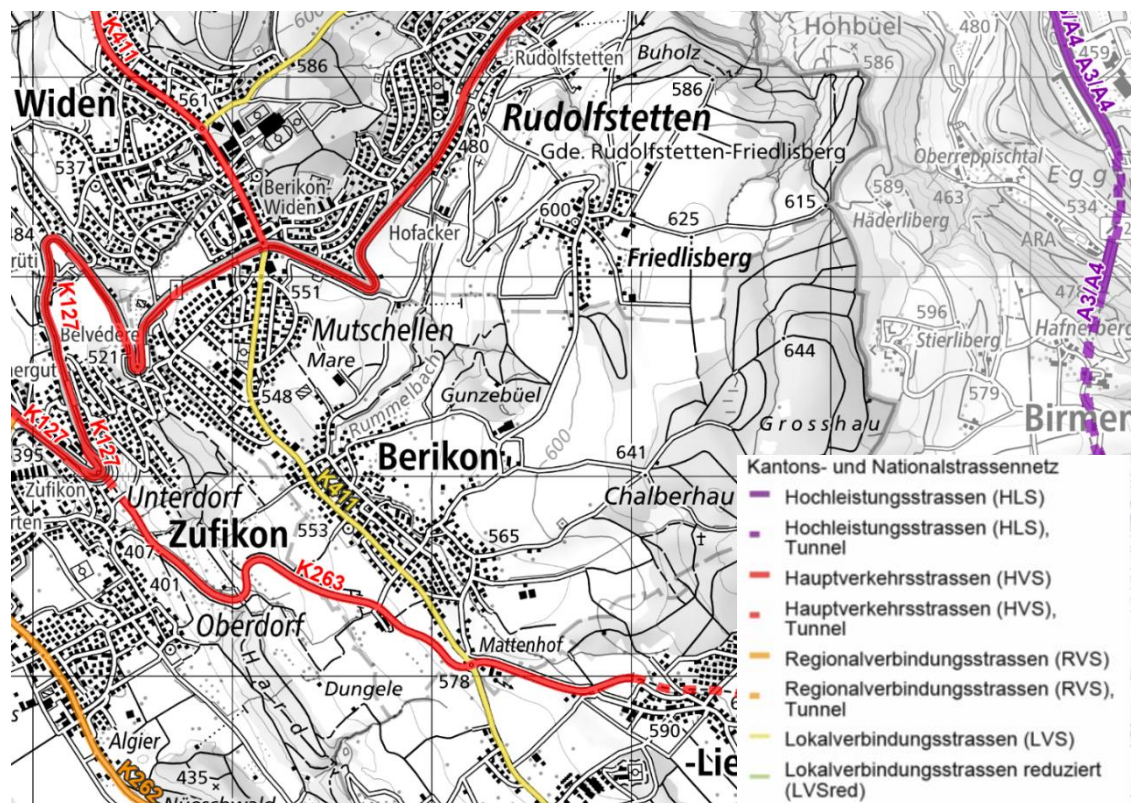


Abbildung 10: Übergeordnetes Verkehrsnetz, Quelle: AGIS

Entwicklungen / Trends

- Es bestehen Bestrebungen die Kapazität der Autobahn A1 mittels 6 Spur-Ausbau und der Umnutzung von Pannestreifen zu erhöhen (Aarau Ost bis Spreitenbach). Die Realisierung ist ca. ab 2031 vorgesehen.
- Das Kantonsstrassennetz bleibt in der Ausdehnung bestehen und dürfte mittelfristig durch das Verkehrsmanagement vermehrt betrieblich gesteuert werden. Einzig am Mutschellenknoten sind Ausbauten geplant. Diese sind in Kapitel 2.1.5 beschrieben.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Die Gemeinde Berikon ist verkehrstechnisch gut gelegen. Mit dem MIV und dem ÖV sind die grösseren umliegenden Zentren in ca. einer halben Stunde erreichbar. Die gute Netzlage ist attraktiv für Arbeitspendler (MIV + ÖV).
- Gefahr aufgrund guter Lage autoaffine Bevölkerung anzuziehen, dadurch Verschärfung der Binnenverkehrsbelastung und Probleme am Mutschellenknoten.

Gemeinde- und Privatstrassen

Ausgangslage

- Einige Strassen sind gemäss Strassenrichtplan von 1989 klassiert, der Plan ist entsprechend in die Jahre gekommen.
- Ein Teil der Strassen in Berikon befindet sich historisch bedingt in privater Hand. Die Lage der Strassen ist im Teilplan MIV (Anhang 8.1) eingetragen.
- Zwei Privatstrassen sind Verbindungen im öffentlichen Interesse und daher mittelfristig ins Eigentum der Gemeinde überzuführen (Corneliaweg und Weg zwischen Alte Bremgartenstrasse-Gartenweg (Parz. Nr. 92)).
- Der Zugang zum Kindergarten Stalden ist über ein spezielles Wegrecht gewährleistet.
- Sowohl im Strassen- und Parkierungsreglement als auch im Finanzierungsreglement sind Bestimmungen zur Finanzierung von Strassen und Parkierungsanlagen enthalten. Gewisse Bestimmungen sind doppelt aufgeführt und teilweise abweichend (z.B. Begriffsdefinition §61 Finanzierungsreglement bzw. §8 Strassen- und Parkierungsreglement).

Entwicklungen / Trends

- Gemäss der Tabelle Strassenklassierung im Anhang 5 besteht an einigen Strassen eine (meist geringfügige) Über- oder Unterdimensionierung, die im Rahmen der nächsten Sanierung zu prüfen ist. Aufgrund von Redundanzen ist kein akuter Ausbaubedarf vorhanden.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Privatstrassen können nur von der Gemeinde übernommen werden, wenn der Ausbaustandard den geltenden Normen genügt. Sie können für Fuss- und Radverkehr relevante Netzverbindungen sein und sind in solchen Fällen rechtlich zu sichern.
- Die Klassierung der Strassen dient als Hilfestellung bei Strassensanierungen und dient als Grundlage für das Finanzierungsreglement. Der Teilplan MIV löst den bestehenden Strassenrichtplan ab.

3.2.2 Verkehrsmengen

Ausgangslage

- Strassenbelastungen durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) gemäss Abbildung 11. Datenbasis: Seitenradarmessungen und Knotenzählungen im Zusammenhang mit KGV bzw. Erhebungen des Kantons.
- Am Mutschellenknoten, wo Kapazitätsprobleme bestehen, beträgt der Anteil überregionaler Durchgangsverkehr 40-50% [4].
- Das Verkehrsaufkommen auf den Kantonsstrassen in Berikon steht in Wechselwirkung zu Kapazität und Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen. Insbesondere durch die Folgemassnahmen N20/N4 Westumfahrung Zürich Mutschellen konnte in der Vergangenheit eine Entlastung auf der K127 festgestellt werden.
- Die Gemeindestrassen weisen allesamt einen DTV von weniger als 1'500 Fahrzeugen auf. Die höchstbelasteten Abschnitte sind die Alte Bremgartenstrasse, Bäckerstrasse und Im Rebacher.
- Ausgelöst durch Kapazitätsprobleme kann es zu Ausweichverkehr auf Gemeindestrassen kommen. Anhand der Verkehrszahlen bestehen keine Anzeichen für wesentliche Ausweichströme über das Gemeindestrassennetz. Es gab aber Stimmen aus der Bevölkerung, dass es Durchgangsverkehr auf der Chörenmattstrasse und via Alte Bremgartenstrasse gibt.

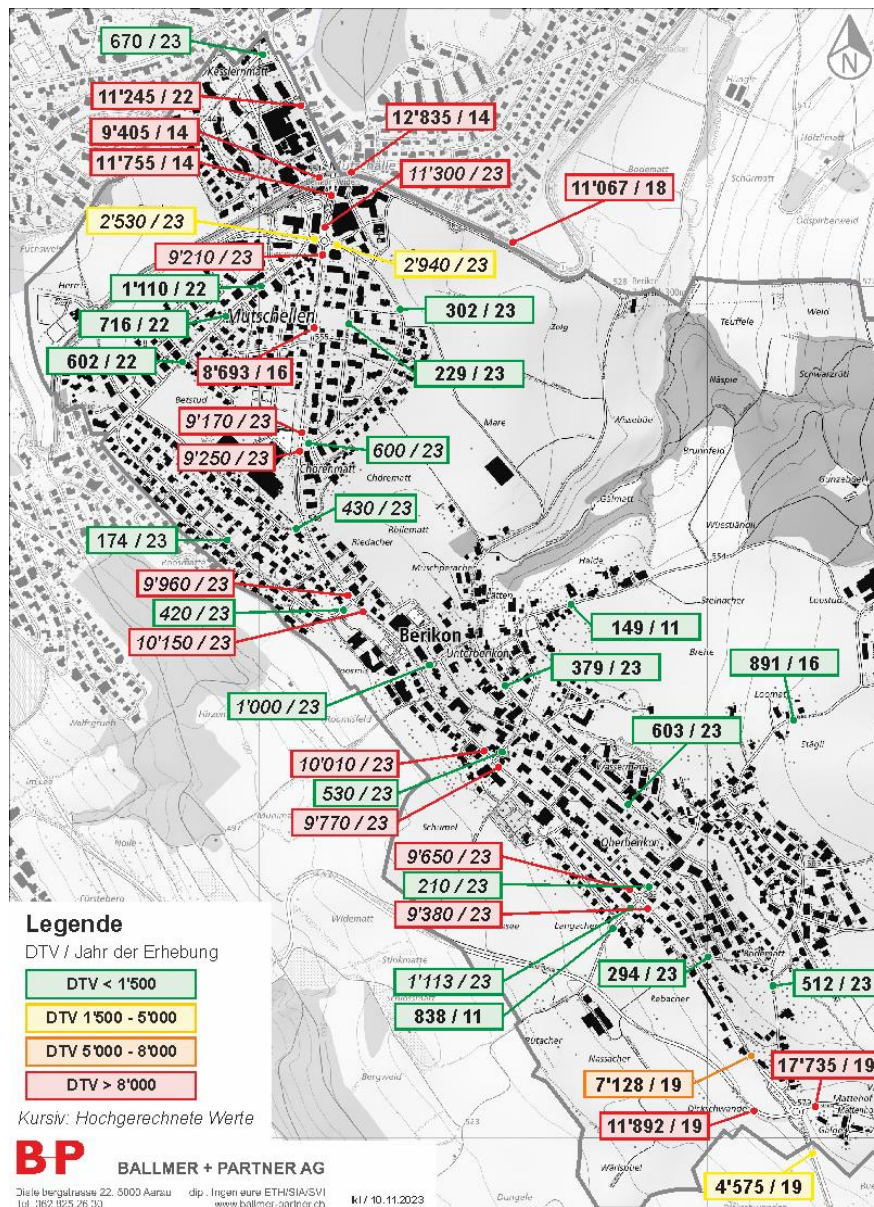


Abbildung 11: DTV-Belastungen in Berikon, Quelle: AGIS und Erhebungen B+P

Entwicklungen / Trends

- Das prognostizierte Bevölkerungswachstum – auf Basis der Zunahme Bauzonenkapazität (vgl. Abbildung 8) – führt zu zusätzlichen Belastungen auf dem Gemeindestrassennetz und an den Anschlussknoten an die Kantonsstrasse (alle Verkehrsträger).
- Durch die bauliche Verdichtung der Quartiere wird der Verkehr auf den Gemeindestrassen tendenziell zunehmen (alle Verkehrsträger).
- Die Abschätzung der zusätzlichen MIV-Fahrten in den Spitzenstunden wurde den Restkapazitäten an den Anschlussknoten ans übergeordnete Netz gegenübergestellt. An div. Knoten wurde die Restkapazität während der Abendspitzenstunde (ASP) mittels Leistungsberechnung ermittelt (siehe Abbildung 12). Alle untersuchten Anschlussknoten verfügen über eine genügende Verkehrsqualitätsstufe (VQS) sowie eine grosse Restkapazität für die prognostizierte Siedlungsentwicklung.

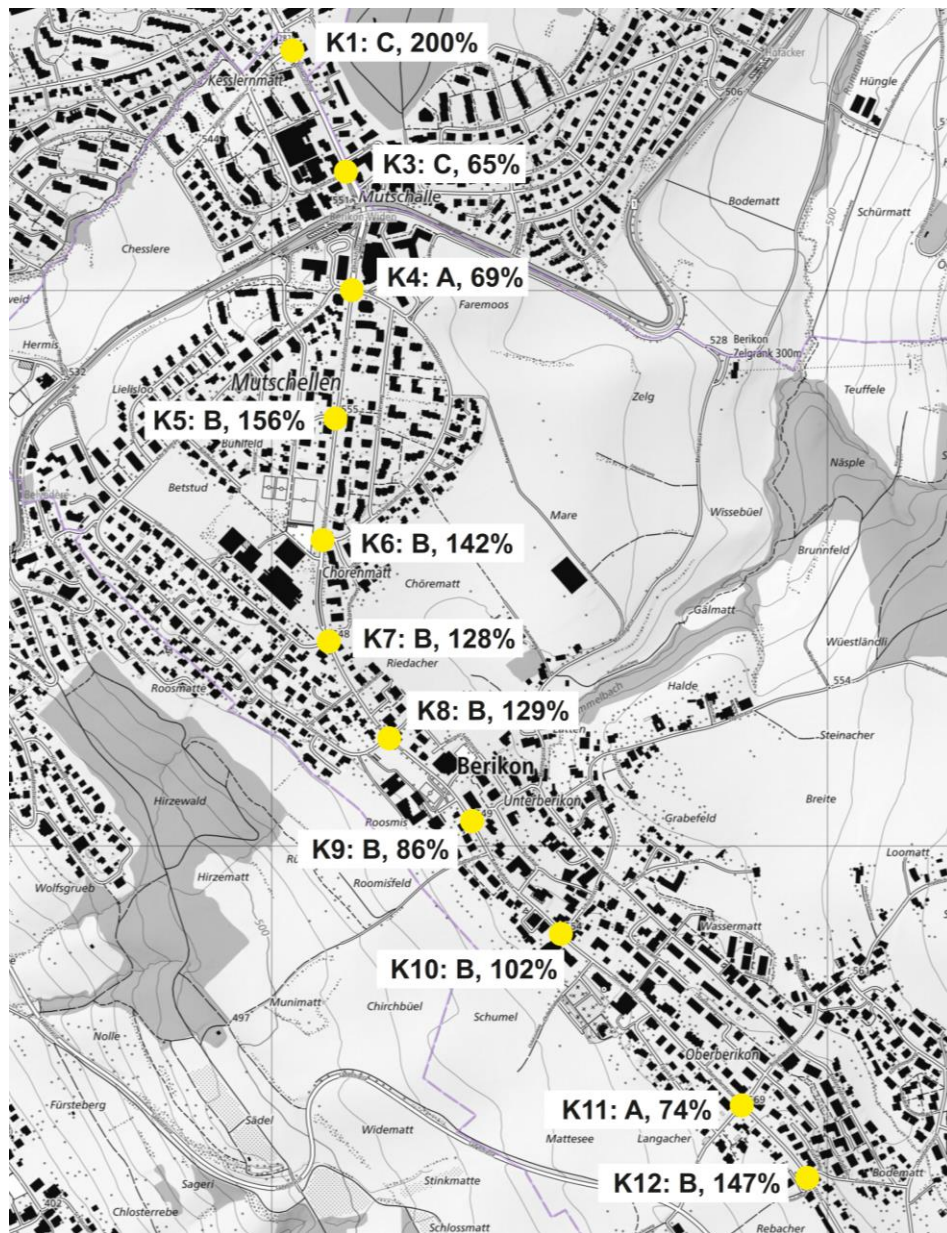


Abbildung 12: VQS und Restkapazitäten an Anschlussknoten in der ASP, Lesehilfe: 147% = entspricht z.B. einer Zunahme von 100 auf 247 Fahrten (mehr als verdoppelt)

- Mit Berücksichtigung der zusätzlich zu erwartenden Fahrten erfolgt an folgenden Strassen eine Klassierung als Sammelstrassen (Quartiersammelstrassen): Kesslernmattstrasse, Chörenmattstrasse (bis Verzw. Corneliastrasse), Alte Bremgartenstrasse (bis Im Unterzelg), Bahnhofzufahrt (kein Strassenname), Bäckerstrasse, Unterdorfstrasse, Friedlisbergstrasse (innerhalb Siedlungsgebiet), Im Rebacher (innerhalb Siedlungsgebiet)
- Eine tabellarische Zusammenfassung der Strassenklassierung ist in Anhang 5 zu finden.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Mit der Zunahme der Bevölkerung nehmen auch die Mobilitätsbedürfnisse zu.

3.2.3 Verkehrssituation

Ausgangslage

- Regelmässige Überlastungen am Knoten Mutschellen (K127/K411) während den Spitzenzeiten, bedingt durch verkehrstechnisch günstige Lage und Ausweichverkehr über Mutschellen aufgrund Kapazitätsengpässen auf der Autobahn A1 (Überlastung Limmattaler Kreuz)
- Die vortrittsberechtigten Fussgänger auf den Fussgängerstreifen der K411 am Kreisel Berimärt behindern zweitweise den Abfluss des Astes Berikon am Knoten Mutschellen.
- Überlastung wirkt sich auch auf die Erschliessung der angrenzenden Gebiete negativ aus (z.B. Bahnhofsareal). Die Anschlüsse Welschloh, Zufahrt Mutsch Center, Kesslernmattstrasse und Kreisel Berimärt befinden sich während den Hauptverkehrszeiten im Staubereich des Knotens. Einbiegen auf die Kantonsstrasse ist praktisch nur durch den Goodwill der Fahrzeuge in der Kolonne möglich (freiwilliges Platzmachen).
- Hinweis auf Durchgangsverkehr aus der Bevölkerung an vereinzelt Strassen (Chörenmattstrasse, Alte Bremgartenstrasse)
- Da auf der Sädelstrasse ein Lastwagenfahrverbot besteht, wird die Bahnhof-/Oberwilerstrasse (K411) vom Schwerverkehr als Route vom/zum Autobahnanschluss Birmensdorf und nach Zürich genutzt. Aus der Bevölkerung besteht der Wunsch nach einer Reduktion der LW-Fahrten auf der Bahnhof-/Oberwilerstrasse (aktuell 300-400 LW/Tag).
- Viele Parzellen entlang der Bahnhof-/Oberwilerstrasse verfügen historisch bedingt über einen Direktanschluss an das übergeordnete Kantonsstrassennetz. Auf einen Direktanschluss besteht grundsätzlich kein Anspruch. Falls möglich, sollen diese bei Um-/Neubauten gebündelt werden.

Entwicklungen / Trends

- 6-Spur-Ausbau der A1 (Aarau West bis Limmattaler Kreuz-Spreitenbach) erhöht die Kapazität auf diesem Abschnitt und kann zu einer Entlastung von Berikon führen.
- Die geplanten Massnahmen (vgl. Kapitel 2.1.5) sollen zu besseren Verkehrsverhältnissen am Knoten Mutschellen führen.
- Im Rahmen des Verkehrsmanagements Mutschellen-Bremgarten sind VM-Massnahmen in Berikon vorgesehen.
- Die Steuerung mittels Verkehrsmanagement dürfte zu einer Verlagerung der Stausituation aus den Siedlungsgebieten an unempfindlichere Orte führen. Dies dürfte insbesondere die Nord-Südachse Berikon-Widen entlasten.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Mit dem Ausbau des Mutschellenknotens und der Umsetzung des geplanten Verkehrsmanagements werden bessere Voraussetzungen für die Siedlungsentwicklung erreicht.

- Das Ausbaurvorhaben am Knoten Mutschellen hat eine lange Vorgeschichte mit politischer Prägung. Das Finden und Umsetzen einer Bestvariante ist komplex, so dass Verzögerungen im Zeitplan nicht unwahrscheinlich sind.

3.2.4 Geschwindigkeiten

Ausgangslage

- Bereits in allen Wohnquartieren Tempo 30-Zonen, somit bfu-Konzept 50/30² praktiziert [4].
- Das Tempolimit auf Gemeindestrassen wird grundsätzlich gut eingehalten (siehe Tabelle 1). Der Schwellenwert von V85 für eine erfolgreiche Einführung einer Tempo 30-Zone liegt bei 38 km/h. Einzig die Oberdorfstrasse erreicht diesen Geschwindigkeitskennwert.

Messperiode	MST-Nr.	Strassenname	Nr.	DTV	Geschwindigkeit (QS) in km/h	
					V50 ³	V85 ⁴
Mai 2022	896508	Alte Bremgartenstrasse	3	1055	28	32
Mai/Juni 2022	896509	Alte Bremgartenstrasse	20	681	28	33
Mai/Juni 2022	896510	Alte Bremgartenstrasse	Liesloo	605	28	32
Juni 2023	896511	Chörenmattstrasse	18	302	29	34
Juni 2023	896512	Grundackerweg	51	229	27	33
Juni 2023	896513	Im Unterzelg	38	174	27	34
Juni 2023	896514	Unterdorfstrasse	7	379	29	35
Juni 2023	896515	Unterdorfstrasse	35	603	28	34
Juni 2023	896516	Oberdorfstrasse	51	512	32	38
Oktober 2023	896517	Gubelstrasse	11	280	26	30

Tabelle 1: Verkehrserhebungen 2022/23 mittels Seitenradargeräten (SDR) durch Ballmer+Partner AG

Entwicklungen / Trends

- Das bfu-Konzept 50/30 wird mittlerweile in vielen Gemeinden praktiziert. Dadurch ergibt sich zunehmend eine bessere Akzeptanz des Tempolimits bei der Bevölkerung.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Die Einhaltung der Geschwindigkeit ist langfristig sicherzustellen. Die Gemeinde kann zur Sensibilisierung regelmässige Geschwindigkeitskontrollen durchführen bzw. durchführen lassen.

² Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen/ Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen

³ Geschwindigkeit, die von 50% der gemessenen Fz eingehalten und von 50% überschritten wird

⁴ Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fz eingehalten und von 15% überschritten wird

- Viele Strassen wurden bei der Erstellung auf Tempo 50 ausgelegt und entsprechend gestaltet. Bei der Sanierung von Strassenabschnitten in Tempo 30-Zonen bietet sich die Gelegenheit, die Gestaltung auf das Geschwindigkeitsregime auszurichten und gesamthaft zu vereinheitlichen.

3.2.5 Ruhender Verkehr

Ausgangslage

- Öffentliche Parkplätze sind mit Parkierungsreglement bewirtschaftet:
 - Zone „Parkieren mit Parkscheibe max. 6 Stunden“: Das Abstellen von Fahrzeugen während mehr als 6h auf öffentlichen Verkehrsflächen ist bewilligungs- und gebührenpflichtig (Parkkarten).
 - Parkfelder mit Parkuhren: Das Abstellen von Fahrzeugen ist nur gemäss den an den Parkuhren vermerkten Bestimmungen gestattet.
- Das Strassen- und Parkierungsreglement verweist in auf Artikel in der BNO, die gar vorhanden sind. Gewisse Bestimmungen sind gegenüber dem Finanzierungsreglement doppelt aufgeführt und teilweise abweichend, zudem ist die Höhe der Ersatzabgabe nicht geregelt. Das Strassen- und Parkierungsreglement ist daher nach der Umsetzung des KGV zu überarbeiten.
- Elterntaxi: Gewisse Eltern, die ihre Kinder mit dem Privatauto zur Primarschule bringen, halten auf dem Boulevard (Fahrtrichtung Mattenhof), um ihr Kind rauszulassen. Dabei kann es auf dem Boulevard (Fussgänger/Velofahrer) oder auf der K411 Bahnhofstrasse (Motorfahrzeuge/Velofahrer) zu gefährlichen Situationen/Konflikten kommen. Als Sofortmassnahme hat die Gemeinde einen Pflanzenzrog auf dem Boulevard aufgestellt.

Entwicklungen / Trends

- Gemäss rSP und Mobilitätskonzept Mutschellen wird eine einheitliche monetäre Bewirtschaftung der Parkflächen im Zentrum Mutschellen angestrebt. Konkrete Aussagen zur Höhe werden aber nicht gemacht.
- Mit der Verdichtung und der Zunahme des Verkehrs dürfte der Parkierungsdruck grundsätzlich eher steigen.
- Mit der Revision der BNO sollten folgende Regelungen aufgenommen werden:
 - Im Bereich Mutschellen Begrenzen Angebot auf Pflichtbedarf
 - Ermöglichung Begrenzung Anzahl PF an gut erschlossenen Lagen und wenn im nahen Umfeld Parkfelder existieren, die langfristig und zweckmässig durch die Bauherrschaft gesichert werden
 - Mobilitätskonzept bei grösseren Bauvorhaben (>25 PF oder >300 Fahrten/Tag)
 - Der Gemeinderat kann in Zentrumszonen und Gewerbeazonen eine Parkfeldebewirtschaftung verfügen.
 - Der Gemeinderat kann ein Parkleitsystem verfügen und Eigentümer betroffener öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen an den Kosten beteiligen.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Eine Beschränkung der Anzahl zu erstellender Parkfelder stösst bei den Bauherren und Investoren häufig auf Widerstand, hilft aber, die Verkehrserzeugung von Nutzungen auf ein verträgliches Niveau zu reduzieren.
- Mit der Einführung des KGV kann auch die Bewirtschaftung privater Parkfelder vorgeschrieben werden. Dies kann sich auf die Verkehrsmittelwahl auswirken.
- Die monetäre Bewirtschaftung am Mutschellenknoten muss gemeindeübergreifend abgestimmt werden.
- Der Schulweg ist für Kinder eine wichtige Erfahrung und soll dementsprechend sicher und attraktiv ausgestaltet werden.

3.2.6 Unfälle

Ausgangslage

- Aus dem Verkehrskonzept der Gemeinde gibt es einen Situationsplan «Schulwegsicherung». In diesem werden Gefahrenstellen in 3 Kategorien unterteilt inkl. Anzahl Nennungen: Gefährlicher Strassenzug, gefährliche Querung/Einmündung, und Gefahrenstelle Schule/Kindergarten. Aufgrund des Alters von über 35 Jahren gilt dieser aber als veraltet.
- Die Analyse der Unfalldaten vom 01. Januar 2016 bis und mit 31. Dezember 2022 ist aufgeteilt in Kantons- und Gemeindestrassen tabellarisch in Tabelle 2 und kartografisch in Anhang 7 dargestellt.
Es ist zu beachten, dass die Polizei nur verpflichtet ist, Unfälle mit Verletzten zu dokumentieren. In Kombination mit nicht gemeldeten Unfällen ist von einer zusätzlichen Dunkelziffer auszugehen.
- Auf dem gesamten Gemeindegebiet gab es im Analysezeitraum keinen Todesfall und nur 5 Schwerverletzte (4 Kantonsstrassen, 1 Gemeindestrassen). Davon sind 2 Unfälle mit Fahrradbeteiligung (und davon 1 Selbstunfall).
- Häufigste Unfalltypen: Schleuder- oder Selbstunfall (insgesamt 20 Unfälle) und Einbiegeunfälle (insgesamt 12 Unfälle)
- Schulwege scheinen grundsätzlich sicher zu sein (in 7 Jahren lediglich 2 Unfälle auf Schulweg)
- Unfallhäufigkeit auf Kantonsstrassen mit total 48 Unfällen in 7 Jahren bezogen auf die Netzgrösse im Vergleich zum restlichen Kanton Aargau⁵ unauffällig.
- Unfälle auf den Kantonsstrassen häufen sich im Bereich Mutschellenknoten (Total 17) und Mattenhof (Sädel-, Bremgarten-, Oberwilerstrasse)
- Insgesamt ereigneten sich in den letzten 7 Jahren am Mutschellenknoten 21 Unfälle.
- Die 13 Unfälle auf den Gemeindestrassen verteilen sich grundsätzlich über das ganze Gemeindegebiet (keine Häufung festgestellt).

⁵ Referenz Bericht ASTRA [5], welcher im Rahmen der Pilotanwendung des Infrastruktur-Sicherheitsinstrument (ISSI) «Network Safety Management (NSM)» entstand: Unfallhäufigkeit in Relation zur Netzgrösse

- Die Bevölkerung hat im Mai 2023 dem Gemeinderat die Petition «Sicherer Schulweg für Beriker Kinder: Tempo 30 und Halteverbot» mit folgenden Forderungen eingereicht:
 - Regulierung LW-Durchfahrtsverkehr
 - Tempo 30 auf der Bahnhof-/Oberwilerstrasse
 - Halteverbot Boulevard
 - Kommunikation Bevölkerung

	Unfälle		Verletzte Personen			Kinderunfälle	
	Anzahl	Ø/Jahr	leicht	schwer	Tote	Total	Schulweg
Kantonsstrassennetz	48	6.9	15	4	0	3	0
davon Radverkehr (inkl. E-Bike)	1 (0.02%)	0.1	0 (0%)	1 (25%)	-	0	0
davon Fussverkehr	4 (0.08%)	0.6	1 (0.1%)	0 (0%)	-	3	0
Gemeinde- und Privatstrassen	13	1.9	7	1	0	3	2
davon Radverkehr (inkl. E-Bike)	4 (31%)	0.6	3 (43%)	1 (100%)	-	1	1
davon Fussverkehr	2 (15%)	0.3	2 (29%)	0 (0%)	-	-	-

Tabelle 2: Polizeilich registriertes Unfallgeschehen Gemeinde Berikon aufgeteilt in Kantonsstrassen und Gemeinde-/ Privatstrassen, Kinderunfälle: Nur Lenker oder Fussgänger berücksichtigt, Jahre 2016-2022

Entwicklungen / Trends

- Eine Tendenz zu mehr oder weniger Unfällen lässt sich auf Basis der vorhandenen Daten nicht ableiten
- Die verstärkte Berücksichtigung der Fahrräder bei der Gestaltung und der Netzplanung kann helfen, die Anzahl Schwerverletzter zu reduzieren.
- Durch die bauliche Verdichtung von Quartieren wird der Verkehr auf den Gemeindestrassen und damit das Unfallpotential zunehmen (alle Verkehrsträger).

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Gemäss Strassenverkehrsgesetz Art. 6a Abs. 3 sind Bund, Kantone und Gemeinden verpflichtet, ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen zu analysieren und müssen eine Planung zu deren Behebung erarbeiten.
- Auf Gemeindestrassen sind verhältnismässig viele Verkehrsteilnehmer mit erhöhter Verletzlichkeit (Fuss- und Radverkehr) unterwegs.
- Die Schulwege scheinen grundsätzlich sicher. Damit dies so bleibt, ist weiterhin der Fokus auf die Verkehrssicherheit von Schulwegen zu legen.
- Mit der Förderung von Fuss- und Radverkehr steigen die Anforderungen an die Sicherheit, weil diese Verkehrsteilnehmer eine höhere Verletzlichkeit aufweisen.

3.2.7 Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

- Das bestehende kommunale Verkehrskonzept (Richtplan öffentlicher Verkehr) der Gemeinde Berikon von 1989 ist veraltet.
- Der Grossteil des Gemeindegebietes befindet sich in der Güteklasse C (mittelmässige Erschliessung), der Bereich um den Mutschellenknoten (Hst. Berikon-Widen) und das Gebiet um das Bühlfeld (Hst. Zufikon Belvédère) ist aufgrund der Bahnlinie in der Güteklasse B (gute Erschliessung). Einzig der Bereich um das Berikerhuus/Primarschule (zwischen Hst. Kreisschule und Kirche) sowie weiter aussenliegende Wohnquartiere in Unter- und Oberberikon liegen in ÖV-Güteklasse D (geringe Erschliessung).

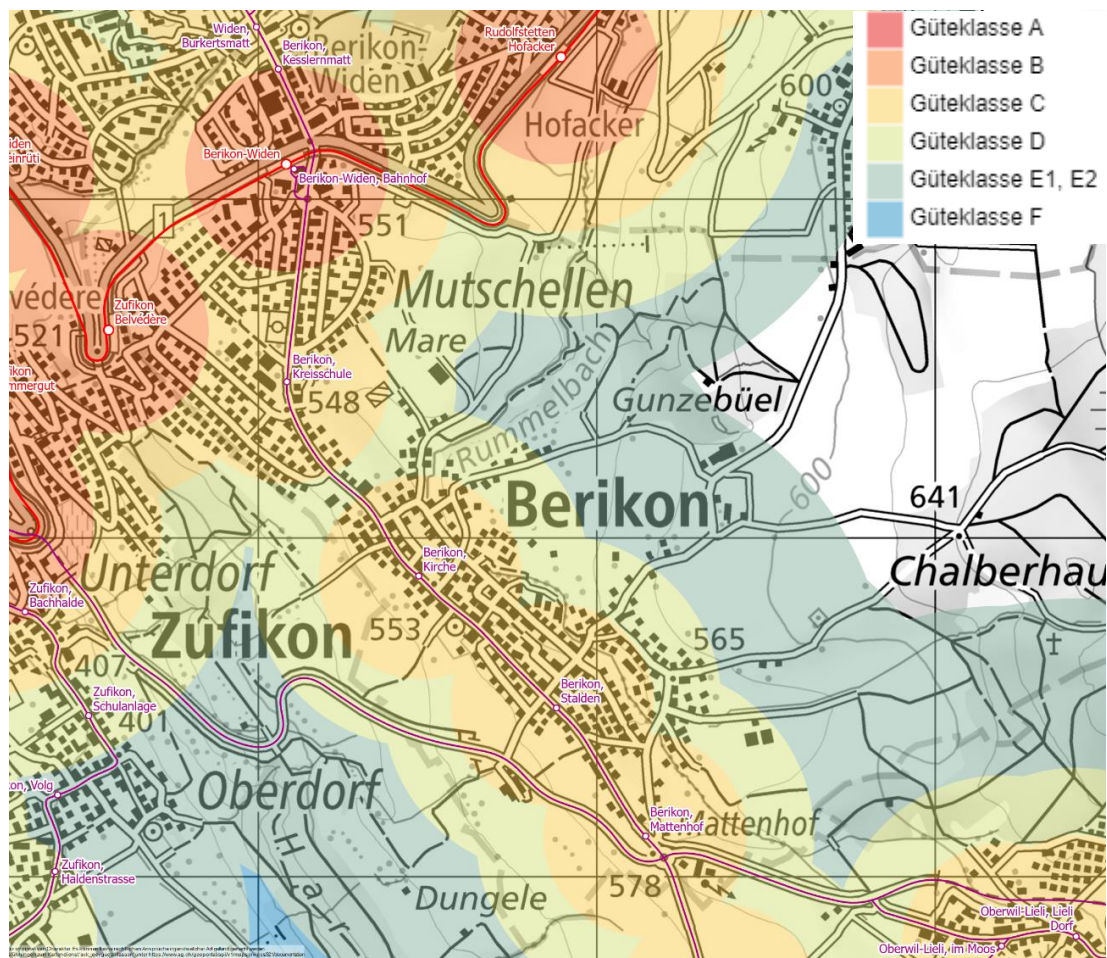


Abbildung 13: ÖV-Güteklassen mit Bahnhaltestellen (rot) und Buslinien (violett)

- Bahn (S17) sowie Buslinien 350 und 445 sind Rückgrat der ÖV-Erschliessung
- Mit dem Bahnhof Berikon-Widen verfügt Berikon über ein sehr attraktives Bahnangebot:
 - Dietikon: 15min-Takt durchgehend, 12min Fahrzeit
 - Zürich HB: 30min Fahrzeit mit Umsteigen in Dietikon
 - Bremgarten: 15min-Takt durchgehend, 12min Fahrzeit
 - Wohlen: 30min-Takt durchgehend, 25min Fahrzeit

- Im Bereich des Mutschellenknotens befindet sich die örtliche ÖV-Drehscheibe bestehend aus Bahnhofstestelle Berikon-Widen und Busbahnhof. Dort besteht Zugang auf das regionale Busnetz mit den Linien 320, 321, 350 und 445 (Tabelle 3). Mit den Bussen können Ziele in der unmittelbaren Region erreicht werden und Buslinien sind auch wichtig für die Kreisschule (eigene Haltestelle mit jeweils vielen Schülern).

Linie	Betreiber	Ziel	Frequenz (Kurse/h)		
			HVZ ⁶	NVZ ⁷	RVZ ⁸
320	Postauto	Baden	2	2	2
321	Postauto	Baden ⁹	-	-	-
350	Postauto	Zürich Wiedikon	4	2	2
445 (Expressbus)	AVA	Oberrohrdorf	2	0	0
		Zürich Enge	2	0	0

Tabelle 3: Frequenz Buslinien Bushof Berikon-Widen (Fahrplanjahr 2025)

- Die wichtigsten Kennzahlen (Mittelwerte je Fahrt) am Bahnhof Berikon-Widen für das Jahr 2019 sind in Tabelle 4 dargestellt:

Linie	Fahrtrichtung	Fahrgäste pro Werktag	
		Einsteiger	Aussteiger
S17 (AVA)	Wohlen -> Dietikon	909	398
	Dietikon -> Wohlen	384	1005
320 (Postauto)	Baden -> Berikon-Widen	-	316
	Berikon-Widen -> Baden	496	-
350 (Postauto)	Berikon-Widen -> Zürich Wiedikon	597	-
	Zürich Wiedikon -> Berikon-Widen	-	489
445 (Postauto)	Oberrohrdorf -> Zürich Enge	37	47
	Zürich Enge -> Oberrohrdorf	46	40

Tabelle 4: Ein- und Aussteiger am Bahnhof Berikon-Widen (Mittelwerte/Fahrt 2019)

- Die Staubildungen auf den Einfahrtsachsen des Mutschellenknotens hat teilweise erhebliche Behinderungen der öffentlichen Busse zur Folge, was zu Anschlussbrüchen führen kann. Zu Spitzenzeiten ist eine Busumleitung über die Chörenmattstrasse in Betrieb.
- Um die Mittagszeit (12:00 Uhr) wurden an der Bushaltestelle Kreisschule eine grosse Schüleransammlung beobachtet, sodass der Haltestellenbereich inkl. Gehweg komplett belegt ist.
- Weder die Bahnhofstestelle Berikon-Widen noch die Bushaltestellen sind behindertengerecht ausgebaut.

⁶ HVZ (Hauptverkehrszeit): 06-09 Uhr und 16-19 Uhr werktags (Mo-Fr)

⁷ NVZ (Nebenverkehrszeit): 09-16 Uhr werktags (Mo-Fr)

⁸ RVZ (Randverkehrszeit): Betriebsbeginn - 06 Uhr und 19 Uhr - Betriebsende

⁹ Fährt nur an Sonn- und Feiertagen

Entwicklungen / Trends

- Gemäss Art. 22 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) müssen bestehende Bauten und Anlagen des Öffentlichen Verkehrs spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes (01. Januar 2004) behindertengerecht sein.
- Im Zusammenhang mit den Sofortmassnahmen am Knoten Mutschellen wird zur Verbesserung der ÖV-Situation eine Kipphaltestelle errichtet. Weitere Massnahmen folgen mit der Umsetzung des Verkehrsmanagements.
- Die Ausrüstung des Bushofs am Knoten Mutschellen ist in die Jahre gekommen. Die Variante 0+ (vgl. Kapitel 2.1.5), mit dem Ausbau am Mutschellenknoten, beinhaltet auch die Umgestaltung und Aufwertung des Bushofs. Die Gemeinde hat bereits eine Planungszone verhängt und mit einem Planungswettbewerb schon Vorkehrungen für eine vorzeitige Umsetzung des neuen Bushofs getroffen.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Grosses Potential für Pendler, insbesondere für die Gebiete, die sich in der Nähe der Haltestellen befinden.
- Die S-Bahn und die Buslinien durchs Dorf (Linien 350/445) bildet das Rückgrat in der ÖV-Erschliessung von Berikon. Entsprechend sind gute Anbindungen an die Bahn- und Bushaltestellen sowie Abstellplätze für E-Bikes und Roller an attraktiver Lage sehr wichtig. Somit können auch vermeintlich schlecht erschlossene Gebiete vom ÖV profitieren und der Druck nach ergänzenden Angeboten nimmt ab.
- Siedlungsverdichtung an Orten, die nicht zweckmässig mit dem ÖV erschlossen werden können, ist zu vermeiden.
- Potential für eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Bahnhofstrasse

3.2.8 Fussverkehr

Die bestehende kommunale Netzplanung Verkehrskonzept (Fusswegnetz) der Gemeinde Berikon von 1988 ist veraltet.

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche wird zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden.

Alltagsverkehr (Kommunales Fusswegnetz)

Ausgangslage

Das kommunale Fusswegnetz dient der Grob- und Feinerschliessung der Gemeinde. Es definiert diejenigen Routen, welche von Bewohnern und Besuchern im Alltag benutzt werden, um schnell und effizient zum Ziel zu gelangen. Sie sollen daher attraktiv, sicher, zusammenhängend und dicht sowie möglichst hindernisfrei sein.

- Das Siedlungsgebiet wird von der Kantonsstrasse (Bernstrasse) mit unmittelbar parallel verlaufender Bahn durchschnitten. Zudem stellt auch die K411 (Bahnhof-/Oberwilerstrasse) eine Trennwirkung dar. Zur Querung der Kantonsstrassen stehen neben diversen Fussgängerstreifen auch vier Unterführungen zur Verfügung (Gartenweg, Mutschellenknoten, Berikerhuus-Primarschule und Mattenhof). Insgesamt werden in Berikon ausreichend Quermöglichkeiten angeboten. Sie befinden sich an geeigneter Lage und verbinden die Siedlungsteile miteinander. Teilweise

sind die Fussgängerunterführungen eng und unattraktiv und haben noch Aufwertungspotenzial (vor allem beim Mutschellenknoten). Der Unterhalt, der bei der Gemeinde Berikon liegt, ist zu verbessern.

- Die Nutzungen im öffentlichen Raum und Zielorte sind grundsätzlich gut zu Fuss erreichbar. Das Fusswegnetz ist bis auf wenige Ausnahmen flächendeckend und bietet Potential für zusammenhängende, kurze Wege. Die flächendeckend umgesetzten verkehrsberuhigten Wohnquartiere bieten gute Voraussetzungen für den Fussverkehr.
- Die Erreichbarkeit der Schulen (Kreis- und Primarschule) ist aufgrund der zentralen Lage im Gemeindegebiet und der eigenen Bushaltestelle grundsätzlich gut, teilweise könnte sie noch lokal verbessert werden.
- Der Boulevard (Kreisel Berimärt-Gemeindehaus) stellt für den Fussverkehr eine attraktive Längsverbindung dar. Dank dem breiten Gehweg können mehrere Fussgänger nebeneinander laufen und auch das Kreuzen mit Velos ist problemlos möglich. Die angeordneten Bäume stellen – neben dem erhöhten Strassenrand – einen zusätzlichen Schutz für die Fussgänger gegenüber dem Strassenverkehr dar.
- Beim Fussgängerübergang bei der Primarschule besteht aufgrund der Mittelinsel für Fussgänger und Velofahrer eine Engstelle für den Längsverkehr (parallel zur Kantonsstrasse). Der Boulevard vor der Parz. Nr. 572 (Gemeindeeigentum) ist hier nur 2.0 m schmal, ein Kreuzen/Vorbeifahren FG/Velo bzw. Velo/Velo ist nicht möglich.
- Fussgängerführung im Bereich des Berimärts ist nicht optimal (kein attraktiver, direkter Weg Bahnhof-/ Corneliastrasse)
- Es bestehen relevante Fussverbindungen im Gemeindegebiet, die in Privatbesitz und rechtlich noch nicht gesichert sind (Corneliastrasse, Verbindung Alte Bremgartenstrasse-Gartenweg (Parz. 92).
- Die Netzlücken, bzw. das Fehlen von Verbindungen und indirekte Wegverbindungen sind im Teilplan Fussverkehr ersichtlich.

Entwicklungen / Trends

- Mit dem geplanten Ausbau des Mutschellenknotens mit Bushof wird der Strassenraum in diesen Bereichen für den Fussverkehr aufgewertet.
- Mit der Entwicklung um den Mutschellenknoten nimmt das Querungsbedürfnis über die K127 und K411 in diesem Bereich zu.
- Mit der Bevölkerungszunahme steigt auch das Bedürfnis von sicheren Verbindungen zu Naherholungsgebieten.
- Mit der Umsetzung der Gestaltungspläne werden zusätzliche Wege erstellt, welche bei guter Planung als Netzverdichtung funktionieren können.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Das kommunale Fusswegnetz soll mit dem KGV erstellt und von der Verwaltung sachgerecht in die Planungen einbezogen werden.
- Zugunsten eines durchgehenden Fusswegnetzes soll die öffentliche Benutzung von privaten Fusswegen und Durchgangsmöglichkeiten rechtlich gesichert werden.

- Die Querungsbauwerke sind so zu gestalten und zu unterhalten, dass das subjektive Sicherheitsgefühl möglichst gross ist. Attraktive Unterführungen sind hell zu gestalten mit möglichst hoher sozialer Kontrolle / Einsicht bei den Zugängen.
- Das Schliessen von bestehenden Netzlücken sowie das Sicherstellen von kurzen Wegen kann zu einer Umverteilung des Modalsplits zugunsten des Fussverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs führen. Eine bessere Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen, sowie des Bahnhofs steigern zudem dessen Attraktivität.

Freizeitverkehr (Wanderrouuten)

Ausgangslage

Die Wanderrouuten dienen dem Freizeitverkehr und sind immer signalisiert. Der Fokus liegt auf der Interaktion mit einer abwechslungsreichen und spannenden Umgebung.

- Von Widen verläuft ein Wanderweg quer durch die Gemeinde unter dem Mutschelknoden hindurch über Chörenmattstrasse-Gehrenweg-Unterdorfstrasse dem Rummelbach entlang bis zur Friedlisbergstrasse. Hier verzweigt sich das Wanderwegnetz: Eine Route führt über den Righblick zum Waldhaus (und weiter im Wald Grosshau), eine andere führt über die Oberdorfstrasse-Moosstrasse nach Oberwil-Lieli.
- Vom Knoten Marrengasse/Gehrenweg führt eine Freizeitroute entlang des Rummelbachs bis an die Gemeindegrenze von Friedlisberg. Im Gebiet Gunzenbühl sind zwei weitere, kürzere Freizeitrouuten vorhanden.

Entwicklungen / Trends

- Der Naherholung und Freizeitgestaltung werden durch die Tendenz zur Verdichtung künftig eine steigende Bedeutung zukommen.
- Die Naherholungsgebiete in Berikon (Gunzebüel und Chalber-/Grosshau) sind bereits gut mit den Wanderrouuten vernetzt.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Siedlungs- und Naherholungsgebiete sollen mit möglichst kurzen Wegen verbunden werden.

3.2.9 Radverkehr

Ausgangslage

- Im neuen Bundesgesetz über Velowege wird zwischen Veloroutennetzen für den Alltag (kant. Radrouten) und für die Freizeit (SchweizMobil) unterschieden.
- **SchweizMobil (Veloland)** ist das Netzwerk für den Radverkehr in der Schweiz, der Fokus bei diesen überregionalen Routen liegt auf dem Freizeitcharakter. Durch Berikon führt keine Route. Östlich davon (entlang der Reppisch) verläuft die Route 51 (Säuliamt-Schwyz) und westlich der Gemeinde, durch Bremgarten, verläuft die Route 77 (Rigi-Reuss-Klettgau). Da die Route 51 via kantonale Radroute gut vernetzt ist, wird kein Potential für eine zusätzliche SchweizMobil-Route erachtet.
- **Kantonale Radrouten** sind signalisierte übergeordnete Verbindungen zwischen Gemeinden und dienen in erster Linie dem Alltags-, Pendler- und Schulverkehr. Die kantonalen Radrouten verbinden die Gemeinde Berikon mit den benachbarten Ortschaften. Der Mutschellenknoten wird von der kantonalen Radroute umfahren. Als Quermöglichkeit der K127 Bernstrasse dient die westlich gelegene Unterführung Gartenweg (Fuss- und Veloverkehr). Die Unterführung, welche sich direkt am Knoten befindet, ist mit einem Fahrverbot (Velos schieben) versehen.
- **Kommunale Radrouten** dienen vorwiegend der Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde. Die Radverbindungen werden vernetzt, so dass sowohl der Übergang auf übergeordnete Routen (z.B. kantonales Radroutennetz), als auch das Wahrnehmen von bedeutenden gemeindeinternen Verbindungen sichergestellt wird.
- Die vorhandene kommunale Netzplanung Verkehrskonzept (Radwegnetz) der Gemeinde Berikon von 1988 ist veraltet.
- Die Voraussetzungen für den Veloverkehr sind – zumindest gemeindeintern – grundsätzlich eher günstig. Insbesondere der Bereich um den Mutschellenknoten mit gutem ÖV-Angebot und Einkaufsmöglichkeiten kann von fast allen Gemeindeteilen ohne wesentliche Steigung erreicht werden.
- Mit dem Boulevard (überbreiter Gehweg mit Bäumen, Velos gestattet) entlang der Bahnhofstrasse K411 (Kreisel Berimärt – Gemeindehaus) verfügt die Gemeinde über eine attraktive und gut genutzte Velolängsverbindung. Allerdings endet dieser beim Gemeindehaus und Velos sind ab hier eigentlich verpflichtet, die Strasse zu benutzen. Erst beim Mattenhof besteht ein separater Radweg.
- Entlang der Oberwiler-/Bahnhofstrasse K411 besteht eine kantonale Radroute. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Strasse ist diese Route für Freizeitverkehr nicht attraktiv und zu wenig sicher. Gemäss Aggloprogramm Aargau-Ost 4. Generation soll deshalb eine separate Linienführung (Veloweg) realisiert werden mit dem Ziel, entlang der K411 eine durchgehend sichere Fahrradwegverbindung anbieten zu können. Die Gemeinde prüft eine zusätzliche Wegverbindung als Freizeit-Radroute entlang des südöstlichen Siedlungsrandes.
- Die wichtigsten Ziele für den Veloverkehr sind der Bahnhof Berikon-Widen, mit dem umliegenden Zentrum inkl. Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Berimärt), Unterberikon mit Einkaufsmöglichkeiten, Gemeindeverwaltung, Berikerhus und Primarschule sowie die Kreisschule Mutschellen (KSM).
- Der Zugang zum Bahnhof Berikon-Widen mit dem Fahrrad ist nicht attraktiv gelöst. Die einzige Abstellanlage befindet sich auf der südwestlichen Seite des Bahnhofs. Um diese zu erreichen, müssen je nach Ausgangsort mehrere Trennachsen über-

wunden werden (Bahn, K127, K411). Der Zugang von Norden über den Knoten Mutschellen (Führung mit dem MIV) ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen und den Schliesszeiten des Bahnübergangs nicht attraktiv. Aufgrund des Fahrverbots in der Bahnstrossenunterführung muss das Fahrrad hier gestossen werden, wobei man zum Abstellen des Velos an den Perronaufgängen und Bushaltekanten vorerst vorbeigeht. Anwohnende aus den Gebieten Chörenmatt/Faremoos müssen den stark frequentierten Kreisel Berimärt queren.

- Weitere öffentliche Veloabstellplätze sind nur bei der Gemeindeverwaltung (ca. 10 gedeckte Abstellplätze), bei der Bushaltestelle Mattenhof (ortsauswärts; 6 ungedeckte Vorderradhalter) sowie natürlich bei den Schulen und Verkaufsläden vorhanden.
- In der Gemeinde Berikon ist aufgrund des bescheidenen Potentials kein Veloverleih vorhanden.
- Die Netzlücken, bzw. das Fehlen von Verbindungen und indirekte Wegverbindungen sind im Teilplan Veloverkehr ersichtlich.
- Freizeitzone im Wald (Bikeparcours): Gemäss BNO-Revision soll der bestehende Bikeparcours im Gebiet Altischbach/Steigge als überlagernde Zone im Kulturlandplan sowie in der BNO als neue Bestimmung festgelegt werden. Von der festgelegten Freizeitzone im Wald dürfen maximal 20% durch Anlagen und Verbauungselemente gleichzeitig verbaut werden. Dies entspricht einer ungefähren Breite von gesamthaft 14 m für die drei zulässigen Trails. Weitere Mountainbikerouten sind nicht vorhanden.

Entwicklungen / Trends

- Das kommunale Radwegnetz soll mit dem KGV erstellt und von der Verwaltung sachgerecht in die Planungen einbezogen werden.
- Mit dem vermehrten Aufkommen von E-Bikes ändern sich die Ansprüche an die Infrastruktur (Fahrwege, Abstell- und Lademöglichkeiten). Auch längere Strecken mit höheren Steigungsverhältnissen werden unproblematischer. Vor allem die Ost-West-Verbindungen zu den nächsten regionalen Zentren Bremgarten und Dietikon sind für E-Bike Nutzer eher wieder machbar.
- Mit der Erstellung von attraktiven Veloabstellplätzen in genügender Anzahl am Bahnhof Berikon-Widen kann der Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr zusätzlich gefördert werden.
- Die Querungsbauwerke sind grösstenteils nicht für den Veloverkehr ausgebaut. Gemäss Mobilitätskonzept ist am Mutschellenknoten diesbezüglich ein Ausbau der bestehenden Unterführungen geplant. Ein Ausbaubedarf der anderen Unterführungen zeichnet sich nicht ab.
- Da speziell auch das Mountainbiken immer populärer wird, sollen auch im Mittelland vermehrt Bikerouten erstellt werden. Somit können Biketouren auch von zu Hause aus gestartet werden und es sind keine langen Anfahrtswege mehr nötig. Bikerouten sind klar zu kennzeichnen und gegenüber anderen Nutzungen (z.B. Fussgängern) abzugrenzen. Die Nachfrage für Bike-Angebote in Berikon ist vorhanden, dies zeigt der realisierte Bikeparcours. Zudem eignet sich Berikon aufgrund der Topografie für Bikerouten.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Das Radverkehrsnetz ist in den Planungen sachgerecht einzubeziehen, indem bei Sanierungen und Umbauten deren Bedürfnisse berücksichtigt werden.
- Bei der kommunalen Infrastrukturplanung ist auch das E-Bike zu berücksichtigen (grössere Steigungen und Distanzen möglich dank elektronischer Tretunterstützung).
- Da die Wege von unterschiedlichen Nutzergruppen (z.B. Wanderer, Biker) genutzt werden, kann es zu Konflikten kommen.

3.2.10 Verkehrsmittelwahl, kombinierte Mobilität

Ausgangslage

Carsharing/ Mobility

- Nur am Mutschellenknoten ist Carsharing vorhanden:
 - Mobility-Standort nur am Bahnhof Berikon-Widen (2 Fahrzeuge)
 - 1 Swiss E-Car Fahrzeug (Elektroauto) bei der Hügli Garage
- Somit ist das Car-Sharing Angebot in Berikon eher bescheiden

Park+Ride (P+R)

- Am Bahnhof Berikon-Widen gibt es die Möglichkeit, Fahrzeuge für Park+Ride abzustellen (kostenpflichtig).

Bike+Ride (B+R)

- Am Bahnhof Berikon-Widen sind gedeckte Veloabstellplätze in genügender Anzahl vorhanden. Für Einwohner, die nördlich des Mutschellenknotens wohnen, ist die Lage der Abstellplätze nicht ideal (vgl. Kapitel 3.2.9).
- Einzig an der Bushaltestelle Mattenhof stehen 6 ungedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung.

Kiss+Ride (K+R)

- Am Bahnhof Berikon-Widen gibt es Kurzzeitparkplätze.

Entwicklungen / Trends

- Verkehrsmittel werden zunehmend kombiniert, um ans Ziel zu gelangen (erhöhte Flexibilität der Verkehrsteilnehmer). Daher gelangen auch immer mehr private Firmen an den Markt, die beispielsweise das Vermieten des eigenen Fahrzeuges während Standzeiten ermöglichen.
- Im Zusammenhang mit der langfristigen Sanierung des Knotens Mutschellen und der Umsetzung der Zentrumsentwicklung ist eine Verbesserung der Bike+Ride Situation am Bahnhof Berikon-Widen anzustreben. In erster Linie ist dafür die Zugänglichkeit von nördlich gelegenen Gebieten (Kesslernmatt, Isleren) her zu verbessern. Ein möglicher Ansatz sind dezentrale Abstellanlagen (überdacht und abschliessbar) bei den Zugängen zur Bahnunterführung (Nordost und Südost). Ein anderer Ansatz sind möglichst direkte konfliktfrei befahrbare Zugänge zu den zentralen Abstellanlagen.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Potential und Benützung von Anlagen des kombinierten Verkehrs sind laufend zu prüfen.

3.2.11 Mobilitätsmanagement

Ausgangslage

Die effiziente Planung der Mobilität im Zusammenhang mit Neu- und Umbauten gewinnt zunehmend an Bedeutung. Ein Mittel dafür ist das Mobilitätsmanagement.

- In der rechtsgültigen BNO von Berikon ist lediglich in den Planungsgrundsätzen (Leitbild 2010) folgende Ziele genannt (§ 3 BNO):
 - die Förderung der Verkehrssicherheit und Minimierung der Lärmimmissionen,
 - die Sicherstellung eines nachhaltigen MobilitätsangebotesIn der BNO-Revision werden in den Gestaltungsplänen (GP) «Büelfeld», «Faremoos» und «Bahnhofareal» div. Zielvorgaben und Anforderungen zum Thema Verkehr festgelegt. In den beiden erstgenannten GP ist ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten.
- Für den Bereich Mutschellen soll gemäss Mobilitätskonzept Zentrumsentwicklung Mutschellen eine gemeinsame, gemeindeübergreifende Richtlinie für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts erstellt werden.

Entwicklungen / Trends

- Bestimmungen für Mobilitätskonzepte sind in Gemeinden mit vergleichbarer Verkehrsumgebung mittlerweile Standard.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Mobilitätsmanagement kann helfen, das MIV-Wachstum zu reduzieren und alternative Verkehrsmittel zu fördern. Mit Mobilitätskonzepten können bessere und nachhaltigere Lösungen geschaffen werden, die auf die jeweilige Situation angepasst sind.
- Mobilitätskonzepte bringen zusätzliche Aufgaben für Bauherren mit. Idealerweise werden diese durch klare Richtlinien und messbare Vorgaben unterstützt.
- Mobilitätskonzepte ziehen zusätzliche Aufgabe für die Verwaltung (Gemeinde) mit ein, welche zusätzliche Kompetenzen seitens Verwaltung erfordert. Gegebenenfalls ist externe Unterstützung beizuziehen.
- Eine Abstimmung im gesamten Zentrumsgebiet Mutschellen ist unumgänglich, damit es nicht zu unerwünschtem Ausweichen auf nutzungsfremde Parkfelder kommt.

3.2.12 Lärm

Ausgangslage

Die Lärmschutzverordnung (LSV) verpflichtet die Strasseneigentümer, sämtliche lärmbelasteten Strassenabschnitte zu sanieren. Die Frist für Subventionsbeiträge wurde bereits mehrmals verlängert und läuft derzeit bis zum 31. Dezember 2024.

Kantonsstrassen

- Die Sanierungsarbeiten in der Gemeinde Berikon sind abgeschlossen.

Gemeindestrassen

- Untersuchungen auf Gemeindestrassen wurden bisher nicht unternommen. Potenziell kritische Strassen ($DTV > 1'500$) sind in Berikon keine vorhanden. Entsprechend besteht aktuell auch kein Bedarf für solche Untersuchungen.

Entwicklungen / Trends

- Die mit dem Verkehrsmanagement bezweckte Verflüssigung des Verkehrs wirkt sich auch positiv auf die Lärmentwicklung aus.
- Bei Sanierungen werden zunehmend lärmarme Beläge eingebaut, welche helfen die Lärmbelastung zu senken und dadurch die Wohnlichkeit erhöhen.

Konflikte / Herausforderungen / Chancen

- Die Verträglichkeit von baulichen Lärmschutzmassnahmen mit dem Siedlungscharakter ist sicherzustellen.

3.3 Zusammenfassung Analyse

In der Zusammenfassung werden die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse noch einmal aufgeführt. Aufbauend auf der Zusammenfassung werden im darauffolgenden Schritt die Ziele formuliert.

3.3.1 Siedlung

Struktur

- Teilrevision der BNO parallel zur KGV-Erarbeitung
- Teilung Siedlung (Kantonsstrassen und Bahn), langgezogene Siedlung orientiert an Bahnhof-/Oberwilerstrasse
- Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsbetriebe und Arbeitsstätten mehrheitlich beim Mutschellenknoten und in Unterberikon.
- Dichteste Bebauung beim Mutschellenknoten, Entwicklungspotential vorhanden
- Schlüsselgebiete Innenentwicklung Riedacher, Büelfeld, Bodematt, Faremoos und Zopf
- Langfristige Siedlungserweiterung im Bereich Faremoos

Bevölkerung

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum erhöht Nachfrage nach Mobilität
- Demographischer Wandel ist zu erwarten: Zunahme des Anteils Personen über 65 Jahren
- Schlüsselgebiete Innenentwicklung und Zentrumszone Mutschellen mit Potenzial an zusätzlichen Einwohnern
- Leicht abnehmender Motorisierungsgrad zu beobachten
- Starke Pendlerströme von bzw. nach Zürich

3.3.2 Verkehr

Motorisierter Individualverkehr

- Kantonsstrassen von/nach allen Himmelsrichtungen, Mutschellenknoten und Sädel (LW-Fahrverbot) sind starkbelastete Ost-West-Verbindungen
- Gefahr aufgrund guter Lage autoaffine Bevölkerung anzuziehen
- Strassenklassierungen gem. Verkehrskonzept (Strassenrichtplan) von 1989 veraltet
- Einige Privatstrassen vorhanden
- Corneliaweg und Weg zwischen Alte Bremgartenstrasse – Gartenweg (Parz. 92) sollen öffentlich zugänglich sein (Gemeindeeigentum)
- Kommunale Strassen gemäss Klassierung teilweise über- oder unterdimensioniert, allerdings ist kein akuter Ausbaubedarf vorhanden
- Hohe Verkehrsbelastungen Kantonsstrassennetz (Bern-/Belliker-/Bahnhofstrasse), Überlastungen in Spitzenzeiten
- Kapazitätsprobleme am Mutschellenknoten und am Kreisel Berimärt
- Anteil überregionaler Durchgangsverkehr 40-50% am Mutschellenknoten

- Das Gebiet Kesslernmatt/Welschloh befindet sich während den Hauptverkehrszeiten im Staubereich des Knotens Mutschellen
- Ausbauabsichten am Knoten Mutschellen (Sofortmassnahmen, VM, Langfristig)
- Keine Gemeindestrassen mit Verkehrsbelastung DTV > 1500
- Bevölkerungswachstum und Verdichtung führen zu mehr Verkehr
- A1 Baregg stark ausgelastet, Ausweichverkehr über Mutschellenachse
- Fussgängerstreifen beim Berimärt behindert MIV-Abfluss
- Untersuchte Anschlussknoten weisen genügend Reserven für anstehende Siedlungsentwicklung auf
- Durchgangsverkehr-Hinweise aus Bevölkerung (Chörenmatt, Alte Bremgartenstr.)
- Ortsdurchfahrt Berikon (K411) ist nur Lokalverbindungsstrasse (LVS; untergeordnetes Kantonsstrassennetz), trotzdem Schwerverkehr vorhanden
- Wunsch nach LW-Reduktion auf Kantonsstrassen in Gemeinde vorhanden
- Mehrere Parzellen mit Direktanschluss an Kantonsstrasse vorhanden
- Im Rahmen des Verkehrsmanagements Mutschellen – Bremgarten sind VM-Massnahmen in Berikon vorgesehen
- Zunahme der Verkehrsbelastung auf Gemeindestrassen aufgrund Verdichtung zu erwarten
- Flächendeckend Zone 30 in Wohngebieten, gut eingehalten, Ausnahme: Oberdorfstrasse mit leicht erhöhtem Geschwindigkeitsniveau
- Viele Strassen ursprünglich auf Tempo 50 ausgelegt, Neugestaltung bei Sanierung

Ruhender Verkehr

- Strassen- und Parkierungsreglement bietet rechtliche Grundlage für das Dauerparkieren (>6h) und Parkfelder mit Parkuhren. Abgleich mit Finanzierungsreglement und KGV notwendig
- Keine Aussage zur Anzahl Parkfelder Wohnnutzungen in rechtskräftiger Bau- und Nutzungsordnung, dementsprechend keine lagespezifischen Reduktionsmöglichkeiten, bisher liberale Bewilligungspolitik
- Neue Vorgaben zur Parkierung in Revision Nutzungsplanung
- Zentrum Mutschellen: Umsetzung Mobilitätskonzept, einheitliche monetäre Bewirtschaftung der Parkflächen
- Elterntaxi: Das Parkieren auf dem Boulevard vor dem Primarschulhaus führt zu Behinderungen des Strassenverkehrs und ist für Benutzer des Gehweges gefährlich

Unfälle

- Unfälle 2016-2022 (48 Kantonsstrassennetz, 13 Gemeinde- und Privatstrassen) vermehrt um den Mutschellenknoten (total 17 Unfälle) und Mattenhof
- Keine lokalen Unfallopfälle auf den Gemeindestrassen
- Unfallaufkommen auf Gemeindestrassen mit durchschnittlich 2 Unfällen pro Jahr moderat
- Von total 5 Schwerverletzten entstammen 2 Unfällen mit Fahrradbeteiligung (davon 1 Selbstunfall)

- Die Schulwege scheinen grundsätzlich sicher zu sein (in 7 Jahren 2 Unfälle auf dem Schulweg)
- Petition «Sicherer Schulweg für Beriker Kinder: Tempo 30 und Halteverbot» fordert Regulierung LW-Durchfahrtsverkehr, Tempo 30 auf der Bahnhof-/Oberwilerstrasse, Halteverbot Boulevard und Kommunikation Bevölkerung

Öffentlicher Verkehr

- Kommunalen Richtplan öffentlichen Verkehr (Verkehrskonzept 1988/89) veraltet
- Grossteil des Siedlungsgebietes mittelmässig-gute ÖV-Erschliessung, Bereich um das Berikerhus/Primarschule sowie weiter aussenliegende Wohnquartiere in Unter- und Oberberikon nur geringe/schlechte ÖV-Erschliessung
- Bahn (S17) sowie Buslinien 350 und 445 sind Rückgrat der ÖV-Erschliessung mit 15min-Takt in alle Richtungen in Hauptverkehrszeiten
- Am Busbahnhof Berikon-Widen besteht Zugang zum Busnetz mit 4 Buslinien
- ÖV-Haltestellen nicht behindertengerecht ausgebaut
- Stau beim Mutschellenknoten kann zu erheblichen Behinderungen/Anschlussbrüchen der Busse führen. Zu Spitzenzeiten Busumleitung via Chörenmattstrasse
- Langfristig Potential für eine zusätzliche Hst. im Bereich Bahnhofstrasse (Bahnhof-Schule/Berikerhus)

Fussverkehr

- Verkehrskonzept (Fusswegnetz) von 1988 ist veraltet
- Trennwirkung der Kantonsstrassen und Bahnlinie
- Wichtige Ziele sind grundsätzlich gut erreichbar
- Im Bereich KSM Netzlücken vorhanden, Erreichbarkeit könnte verbessert werden
- Boulevard als attraktive Längsverbindung Berimärt - Gemeindehaus, Engstelle bei der Primarschule vorhanden
- Beim Mutschellenknoten: Elemente mit starker Trennwirkung und Topographie, dadurch meist indirekte Wegverbindungen und Erschwernisse für die Attraktivität des Fussverkehrs
- Steigendes Querungsbedürfnis im Bereich Mutschellenknoten mit Zentrumsentwicklung
- Diverse Netzlücken vorhanden
- Fussgängerführung im Bereich des Berimärts nicht optimal
- Relevante Fussverbindungen sind rechtlich noch nicht gesichert
- Die Naherholungsgebiete sind bereits gut mit den Wanderrouten vernetzt
- Alle Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt
- Niveaufreie Querungsbauwerke vorhanden, teilweise Defizite bei Attraktivität (schlechte Beleuchtung, Gestaltung, mangelnder Unterhalt)

Radverkehr

- Verkehrskonzept (Radwegnetz) von 1988 ist veraltet
- Günstige Voraussetzungen für den Veloverkehr (v.a. gemeindeintern), Trennobjekte vorhanden
- Wichtige Ziele sind grundsätzlich gut erreichbar
- Im Bereich KSM Netzlücken vorhanden, Erreichbarkeit könnte verbessert werden
- Mit E-Bike gewinnt Velo an Bedeutung, längere und steilere Strecken werden machbar
- Kantonale Radroute mehrheitlich auf Kantonsstrassen, Mutschellenknoten wird auf Gemeindestrassen umfahren
- Boulevard ist attraktive Velolängsverbindung, keine Weiterführung ab Gemeindehaus vorhanden, obschon als Alltags-Radroute gem. AP 4. Gen. (FVV6.3) eingetragen
- Entlang des südöstlichen Siedlungsrandes prüft Gemeinde eine zusätzliche Wegverbindung als Freizeit-Radroute
- Mutschellenknoten:
 - Velo-Zugang Bahnhof Berikon-Widen nicht attraktiv
 - Je nach Ausgangsort schwierige/aufwändige Erreichbarkeit Abstellanlage
 - Unattraktiv fürs Velo, Umfahrungsmöglichkeit vorhanden
- Diverse Netzlücken vorhanden
- Begrenztes Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen
- Bikeparcours im Gebiet Altischbach/Steigge vorhanden, wird in BNO geregelt
- Keine Bikerouten vorhanden, Nachfrage wäre aber da

Kombinierte Mobilität

- Nur beim Mutschellenknoten Carsharing vorhanden (Total 3 Fahrzeuge)
- Park+Ride und Kiss+Ride am Bhf. Berikon-Widen vorhanden
- Am Bahnhof Berikon-Widen sind genügend gedeckte Veloabstellplätze vorhanden. Insbesondere Nordseite hat bezüglich Bike+Ride Aufwertungspotential

Mobilitätsmanagement

- Mobilitätsmanagement/-konzepte in teilrevidierter BNO (u.a. einzelne Gestaltungspläne) festgehalten, es gilt allgemein gültige Vorgaben festzulegen
- Gemeinsame, gemeindeübergreifende Richtlinie für Mobilitätskonzepte im Bereich Zentrum Mutschellen auszuarbeiten

Lärm

- Sanierungsarbeiten entlang Kantonsstrassen sind abgeschlossen
- Lärmuntersuchungen auf Gemeindestrassen wurden bisher nicht unternommen, sind aufgrund der geringen Belastungen auch nicht nötig

3.3.3 Fazit und Grundkonzept

- Die gute Verkehrslage, insbesondere in Richtung Zürich, führt dazu, dass Wohnen in Berikon attraktiv ist. Dieses Potential gilt es weiter zu stärken und nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern.
- Das grösste Potential für die Entwicklung der Gemeinde birgt der Bahnhof Berikon-Widen mit der S17 (15min-Takt Bremgarten - Dietikon) und vier Buslinien. Gleichzeitig soll ein gemeindeübergreifendes Zentrum Mutschellen entstehen. Bei der Planung der Fuss- und Velonetze ist dementsprechend grosser Wert auf eine gute Erreichbarkeit der Haltestelle und des Zentrums zu legen. Die Haltestelle selbst ist zweckmässig auszurüsten, damit kombinierte Mobilität attraktiv gelebt werden kann. Insbesondere sollen die Veloabstellanlagen am Knoten Mutschellen ausgebaut werden, damit aus allen Richtungen ein rascher Zugang sichergestellt ist.
- Die Gemeinde Berikon legt ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit, sowohl durch eine Überprüfung der bestehenden Strasseninfrastruktur, als auch durch die Strassengestaltung bei Sanierungen. Als zentrales Instrument soll die Gemeinde ein Verkehrssicherheitskonzept erarbeiten, welches die Verkehrssicherheit im ganzen Gemeindegebiet inkl. Quartiere untersucht und Verbesserungen aufzeigt. Die von der Petition geforderten Massnahmen entlang des Boulevards sollen darin gesamtheitlich behandelt werden.
- Am Mutschellenknoten bestehen Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz. Die Suche nach einer Besserung mit dem Kanton ist weiterzuführen, allerdings ohne wesentliche MIV-Kapazitätssteigerung. Zusätzliche Kapazität zieht noch mehr überregionalen Verkehr an und damit mehr Verkehr durchs Dorf. Somit ergeben sich schlechtere Verhältnisse für Fuss- und Veloverkehr statt deren angestrebte Förderung. Allgemein kommt am Knoten eher zu viel zusammen, so dass steuernde und übergeordnete Massnahmen sinnvoller erscheinen, um den Knoten langfristig funktionsfähig zu erhalten. Die Gemeinde Berikon soll sich für die Entflechtung und die Konzentration der Querungen am Mutschellenknoten des Fuss- und Veloverkehrs einsetzen (Vorbild Schulhausplatz Baden). Mit der Umsetzung eines konkreten, gemeindeübergreifenden Mobilitätsmanagements (Vorgaben für Begrenzung Parkfeldangebot, Einfordern Mobilitätskonzepte, Definition einer Grössenordnung für Parkfeldgebühren privater Nutzungen) sollen bessere Lösungen erreicht und verhindert werden, dass MIV-affine Bevölkerung angezogen wird.
- Veloverkehr soll vermehrt mitgedacht werden. Der Boulevard auf der Bahnhofstrasse bildet eine starke, attraktive Achse des Fuss- und Veloverkehrs und bildet das Rückgrat der Gemeinde bzw. verbindet diese. Mit der Weiterführung des Boulevards und der Beseitigung von Engstellen kann dieser weiter gestärkt werden.
- In einzelnen Quartieren gibt es Hinweise aus der Bevölkerung, dass Durchgangsverkehr vorhanden ist. Um diesen zu verhindern, wurden bereits Massnahmen wie z.B. Fahrverbote getroffen. Weitere wirkungsvolle Massnahmen (z.B. Strassenunterbrüche) hätten für die Quartierbewohner wesentliche Nachteile. Mit dem anstehenden Verkehrsmanagement durch den Kanton soll der Verkehrsfluss auf den Kantonsstrassen verbessert werden. Dies dürfte sich positiv auf die Problematik des Durchgangsverkehrs auswirken, weil mögliche Zeitgewinne entfallen. Entsprechend soll die Situation nach Umsetzung der Verkehrsmanagementmassnahmen neu beurteilt werden.

4. Ziele

Basierend auf der Schlussfolgerung der Analyse in Kapitel 3.3 wurden die nachfolgenden Ziele formuliert. Diese stellen das Wunschbild der Gemeinde in 15 Jahren dar.

1. ÖV-Potential nutzen

- 1.1 Die ÖV-Drehscheibe Berikon-Widen und die Bushaltestellen sind gut zugänglich und attraktiv.
- 1.2 Bike+Ride wird durch ein geeignetes Angebot an den Haltestellen gefördert.

2. Hohe Siedlungsqualität

- 2.1 Trotz Wachstum der Gemeinde bleibt der Quartiercharakter erhalten.
- 2.2 Die Gemeindestrassen werden den vielfältigen Nutzungsansprüchen gerecht.
- 2.3 Die Quartiere sind vor übermässiger Lärmbelastung und Durchgangsverkehr geschützt unter Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit der Kantonsstrassen.
- 2.4 Querungsbauwerke sind attraktiv gestaltet.
- 2.5 Trennwirkung für Fuss- und Veloverkehr im Bereich Mutschellen (Bahn und Bernstrasse) vermindern unter Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit der Kantonsstrassen.
- 2.6 Die wichtigen Nutzungen im öffentlichen Interesse sind auf attraktiven und sicheren Wegen direkt erreichbar.
- 2.7 Die Naherholungsgebiete und bedeutende Freiräume sind auf kurzen Wegen erreichbar und miteinander verknüpft.
- 2.8 Bei Planung und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur werden Nachhaltigkeits- und Klimathemen berücksichtigt.

3. Leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur

- 3.1 Das übergeordnete Verkehrsnetz wird im Zuge des Wachstums nur so weit mehr belastet, wie notwendig.
- 3.2 Bei neuen Nutzungen sowie bei Umnutzungen werden entsprechend nur so viele Parkfelder erstellt, wie zur Bewältigung der Mobilität unter Berücksichtigung der vorhandenen Alternativen notwendig sind (Abstimmung Siedlung und Verkehr).
- 3.3 Am Knoten Mutschellen liegt kurz- und mittelfristig der Fokus auf der Sicherung des Betriebs und der Steuerung des Verkehrs, um die Verkehrs- und die Siedlungsqualität zu erhalten.
- 3.4 Gewährleistung einer möglichst sicheren Verkehrsinfrastruktur durch Behebung bekannter Konfliktstellen in Absprache mit Kanton.
- 3.5 Querungsbauwerke sind möglichst sicher, sowohl objektiv als auch subjektiv.
- 3.6 Die Gemeinde- und Kantonsstrassen und insbesondere die Schulwege sind für alle Verkehrsteilnehmer sicher.
- 3.7 Die Gemeinde strebt beim Kanton eine durchgehende, attraktive Nord-Süd-Verbindung in genügender Breite im Bereich Kantonsstrasse für Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Kreisel Berimärt und dem Kreisel Mattenhof an.

4. Sicherstellen der Verwaltungsinstrumente

- 4.1 Die Strassenklassierungen der Gemeindestrassen werden bei Strassenprojekten als Planungsgrundlage berücksichtigt.
- 4.2 Die kommunalen Netze des Fuss- und Veloverkehrs werden bei Vorhaben als Planungsgrundlage beigezogen.
- 4.3 Der Gemeinde stehen die notwendigen Instrumente für eine wirkungsvolle Parkraumbewirtschaftung zur Verfügung.
- 4.4 Die Mobilitätsbewältigung bei grösseren Vorhaben wird durch das Erarbeiten von Mobilitätskonzepten optimiert.
- 4.5 Strassen und Wege, die im öffentlichen Interesse liegen, sind rechtlich gesichert.
- 4.6 Mobilitäts- und Freiraumkonzept Mutschellen werden in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden umgesetzt.
- 4.7 Das Strassen- und Parkierungsreglement, das Finanzierungsreglement, die BNO und der KGV sind aufeinander abgestimmt.

5. Handlungsfelder und Massnahmen

Die Analyse in Kapitel 3 sowie die darauf aufbauend formulierten Ziele in Kapitel 4 dienen als Grundlage zur Erarbeitung der Massnahmen in diesem Kapitel (vgl. Tabelle Anhang 1). Die einzelnen Massnahmen sind in Abhängigkeit der Thematik verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet. Tabelle 5 zeigt die Zugehörigkeit der Massnahmen zu den Handlungsfeldern, sowie eine allfällige Darstellung als Massnahmen in den Teilplänen (TP) in Anhang 8.

Die einzelnen Massnahmenblätter mit Beschrieb, Zuständigkeiten und Kostenschätzung sind in Anhang 1 zu finden.

	TP MIV	TP ÖV	TP Fussverkehr	TP Radverkehr
Handlungsfeld A: Vernetzung				
A1 Fuss- und Velowegkonzept Mutschellen			X	X
A2 Umsetzen Fussverkehrsnetz			(X)	
A3 Umsetzen Veloverkehrsnetz				(X)
A4 Anbindung an Haltestellen verbessern			(X)	(X)
A5 Rechtliche Sicherung Strassen und Wege			X	
A6 Ausbau Boulevard			X	X
A7 Angebot Freizeit-Radrouten				(X)
A8 Verkehrskonzept Welschloh	X		X	X
Handlungsfeld B: Gestaltung				
B1 Optimierung Knoten Mutschellen	X		X	
B2 Gestaltungskonzept Knoten Mutschellen	X		X	
B3 Gestaltungskonzepte bei Strassensanierungen	(X)		(X)	(X)
B4 Aufwertung Bahn- und Strassenquerungen			X	X
B5 Ausbau ÖV-Haltestellen		X		
B6 Neugestaltung Bahnhofareal		X	X	X
Handlungsfeld C: Sicherheit				
C1 Verkehrssicherheitskonzept	(X)			
C2 Vermeidung Elterntaxis	X			
Handlungsfeld D: Management				
D1 Verkehrsmanagement Mutschellen - Bremgarten	(X)			
D2 Parkraumplanung Mutschellen	X			
D3 Parkfeldreduktion für Wohnnutzungen	(X)			
D4 Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger	(X)			
D5 Förderung kombinierte Mobilität	X	X		X
D6 Anpassung kommunale Reglemente				

Tabelle 5: Massnahmen und Handlungsfelder mit Angabe Darstellung in Teilplänen (TP)
X verortet, (X) nicht verortet

6. Umsetzung

In der nachfolgenden Tabelle ist die zeitliche Planung der Umsetzung des KGV dargestellt. Die Massnahmen aus Kapitel 5 sind entsprechend der zeitlichen Priorisierung umzusetzen.

Massnahmenbereich	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	...
A Vernetzung								
A1 Fuss- und Velowegkonzept Mutschellen								
A2 Umsetzen Fussverkehrsnetz								
A3 Umsetzen Veloverkehrsnetz								
A4 Anbindung an Haltestellen verbessern								
A5 Rechtliche Sicherung Strassen und Wege								
A6 Ausbau Boulevard								
A7 Angebot Freizeit-Radrouten								
A8 Verkehrskonzept Welschlo								
B Gestaltung								
B1 Optimierung Knoten Mutschellen								
B2 Gestaltungskonzept Knoten Mutschellen								
B3 Gestaltungskonzepte bei Strassensanierungen								
B4 Aufwertung Bahn- und Strassenquerungen								
B5 Ausbau ÖV-Haltestellen								
B6 Neugestaltung Bahnhofareal								
C Sicherheit								
C1 Verkehrssicherheitskonzept								
C2 Elterntaxis vermeiden								
D Management								
D1 Verkehrsmanagement Mutschellen								
D2 Parkraumplanung Mutschellen								
D3 Parkfeldreduktion für Nutzungen								
D4 Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger								
D5 Fördern kombinierte Mobilität								
D6 Anpassung Strassen- und Parkierungsreglement								

	Erarbeitung / Planung und Einführung
	laufende Umsetzung / laufende Kontrolle / Realisierungszeitraum ungewiss

Tabelle 6: Umsetzungstabelle mit Priorisierung der Massnahmen

7. Wirkungskontrolle

7.1 Allgemeine Hinweise Umsetzung

In der Umsetzungstabelle im Kapitel 6 sind die Massnahmen mit dem jeweiligen Kapitel dargestellt. Für jede Massnahme wurde entsprechend der Priorisierung ein geschätzter Zeithorizont für die Umsetzung festgelegt. Neue Verkehrsthemen sind rollend in die Massnahmenplanung aufzunehmen.

Um die Wirksamkeit von Massnahmen im Strassenverkehr zu evaluieren, erfasst die bfu schweizweit Daten zu realisierten Bauten bzw. Projekten. Die Datenbank MEVASI soll den Kantonen und Gemeinden als Grundlage dienen, um bei zukünftigen Bauvorhaben die effizienteste Massnahme zu realisieren. Die Gemeinde Berikon kann einen aktiven Beitrag zur Gewinnung der Daten leisten, indem sie realisierte Massnahmen via Homepage der bfu in die Datenbank einträgt.

7.2 Konzept Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle für den KGV Berikon erfolgt durch ein periodisches Controlling. Der Umsetzungsstand des KGV wird in einem regelmässigen Abstand von 5 Jahren mit dem Verfasser besprochen. Dabei werden auch Probleme bei der Umsetzung sowie die Integration bzw. Abstimmung mit neuen Verkehrsthemen behandelt.

Als Hilfestellung zur Beurteilung werden von der Gemeinde Berikon periodisch folgende statistischen Kennwerte erhoben:

- Motorisierungsgrad
- Unfallanalyse Gemeindegebiet
- Belegung Abstellplätze Bike + Ride am Bahnhof Berikon-Widen und ev. Parkplätze Park + Ride
- Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger) Bahnhof Berikon-Widen, Bushaltestellen auf Beriker Boden
- Entwicklung Anzahl Lastwagen durchs Dorf (Achse K411)
- Verkehrsbelastung Mutschellenknoten

Es wird empfohlen, für die Wirkungskontrolle wiederkehrend einen Budgetbetrag einzustellen.

8. Genehmigungsteile des Kantons

Der Vorsteher des Departements BVU genehmigt das Kapitel 4 "Ziele". Mit der Genehmigung durch den Regierungsrat werden die Ziele für den Kanton behördenverbindlich.

Ort / Datum:

Unterschrift:

Anhang 1 Massnahmenblätter

Handlungsfeld A

Vernetzung

Massnahme A1

Fuss- und Velowegkonzept Mutschellen

Zielsetzungen

1.1, 1.2, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 3.5, 4.6

Zeithorizont

Konzept + Standards 2028

Beschrieb der Massnahme

- Konkretisierung des Mobilitätskonzepts Mutschellen im Bereich Fuss- und Veloverkehr
- Konzept: Definition abgestimmter Netze und Ausbaustandards für Fuss- und Veloverkehr, Festlegung Umgang mit Veloverkehr im Knotenbereich, insbesondere in der Unterführung. Umgang mit Fuss- und Veloverkehr im Rahmen der Langfristentwicklung des Knotens. Aus Sicht Berikon sollte dabei die Aufwertung für den Veloverkehr angestrebt werden, so dass Verbindung Berikon-Süd – Berikon-Nord/Widen bzw. Rudolfstetten sowie die Vernetzung des Zentrums mit dem Velo besser möglich wird. Am attraktivsten, sichersten und komfortabelsten wäre eine Führung auf einer eigenen Ebene (Vergleichsbeispiel Schulhausplatz Baden).
- Angebot und Ausstattung Veloabstellplätze: Klärung von Anforderungen und Mengen an Veloabstellplätzen sowohl öffentlich als auch privat, idealerweise basierend auf einer Erhebung und Beobachtungen vor Ort, Massnahmenliste für Verbesserungen, Etappierung und Zuständigkeiten festlegen.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Weitere Beteiligte

Gemeinde;

Grundeigentümer (Umsetzung)

Stand der Bearbeitung

Privatstrassen und -wege in Teilplänen festgehalten

Etappierung

Etappenweise Umsetzung, Unterhalt laufend

Abhängigkeiten

B1 Optimierung Knoten Mutschellen

Kosten

Fuss- und Velokonzept / Standards ca. CHF 25'000

Angebot und Ausstattung Veloabstellplätze ca. CHF 15'000

Gesamtkosten für alle Gemeinden

Handlungsfeld A

Vernetzung

Massnahme A2

Umsetzen Fussverkehrsnetz

Zielsetzungen

1.1, 2.2, 2.6, 2.7, 2.8, 3.7, 4.2

Zeithorizont

Ausbaustandards ab 2029

Beschrieb der Massnahme

- Einbezug des kommunalen Fussverkehrsnetzes in Planungen (Strassensanierungen / Bauvorhaben öffentlich / privat). Aktualisierung des Netzes bei sich ändernden Gegebenheiten.
- Minimaler Ausbaustandard für neu definierte Haupt- und Nebenrouten Fussverkehr (Teilplan Fussverkehr) festlegen, in Abstimmung mit Strassenklassierung und Bedeutung für den Veloverkehrsnetz. In diesem Zusammenhang kritische Prüfung des festgelegten Fussverkehrsnetzes.
- Im Bereich Knoten Mutschellen sind einheitliche Standards mit den Nachbargemeinden anzustreben. Es scheint daher sinnvoll, die Standards gemeinsam zu erarbeiten, ggf. mit feiner Differenzierung nach Gemeinde und die Kosten zu teilen.
- Schliessen von ausgewiesenen Netzlücken gemäss Teilplan, im Rahmen der sich ergebenden Möglichkeiten (insb. Berücksichtigung bei Planungen).

Voraussetzungen

KGV rechtskräftig, Bereitschaft Nachbargemeinden

Zuständigkeit;
Weitere BeteiligteGemeinde, Kanton;
Grundeigentümer, Nachbargemeinden

Stand der Bearbeitung

Netz im KGV definiert

Etap pierung

Erarbeitung Standards
Umsetzung

Abhängigkeiten

Standards in Massnahme A1 erarbeitbar

Kosten

Ausbaustandards Fussverkehr: ca. CHF 10'000
Umsetzung nach Aufwand

Handlungsfeld A

Vernetzung

Massnahme A3

Umsetzen Veloverkehrsnetz

Zielsetzungen

1.1, 2.2, 2.6, 2.7, 2.8, 3.7, 4.2

Zeithorizont

Ausbaustandards ab 2029

Beschrieb der Massnahme

- Einbezug des kommunalen Veloverkehrsnetzes in Planungen (Strassensanierungen / Bauvorhaben öffentlich / privat). Aktualisierung des Netzes bei sich ändernden Gegebenheiten.
- Minimaler Ausbaustandard für neu definierte Haupt- und Nebenrouten Veloverkehr (Teilplan Veloverkehr) festlegen, in Abstimmung mit Strassenklassierung und Bedeutung für den Fussverkehr. In diesem Zusammenhang kritische Prüfung des festgelegten Veloverkehrsnetzes.
- Im Bereich Knoten Mutschellen sind einheitliche Standards mit den Nachbargemeinden anzustreben. Es scheint daher sinnvoll, die Standards gemeinsam zu erarbeiten, ggf. mit feiner Differenzierung nach Gemeinde und die Kosten zu teilen.
- Schliessen von ausgewiesenen Netzlücken gemäss Teilplan, im Rahmen der sich ergebenden Möglichkeiten (insb. Berücksichtigung bei Planungen).

Voraussetzungen

KGV rechtskräftig, Bereitschaft Nachbargemeinden

Zuständigkeit;

Gemeinde, Kanton;

Weitere Beteiligte

Grundeigentümer, Nachbargemeinden

Stand der Bearbeitung

Netz im KGV definiert

Etap pierung

Erarbeitung Standards
Umsetzung

Abhängigkeiten

Standards in Massnahme A1 erarbeitbar

Kosten

Ausbaustandards Veloverkehr: ca. CHF 10'000
Umsetzung nach Aufwand

Handlungsfeld A

Vernetzung

Massnahme A4

Anbindung an Haltestellen verbessern

Zielsetzungen

1.1, 2.6

Zeithorizont

Laufende Aufgabe

Beschrieb der Massnahme

- Je besser die Erreichbarkeit für den Fuss- und Radverkehr, desto weitreichender ist das Einzugsgebiet und damit in der Regel das Fahrgastpotential einer ÖV-Haltestelle.
- Sicherstellen der Nutzung des ÖV-Potentials durch laufende Optimierung und den Unterhalt der Zugänge zu den Bahn- und Bushaltestellen durch die Gemeinde.
- Bei Überbauungen (im Rahmen von Baugesuchen und Planungsverfahren) Weg bis zur nächsten Haltestelle denken und möglichst direkte und attraktive Zugänge sichern.

Voraussetzungen

Zustimmung Investoren / Auflage / Planverfahren

Zuständigkeit;
Weitere BeteiligteGemeinde;
Grundeigentümer

Stand der Bearbeitung

-

Etap্পierung

Etappenweise Umsetzung, Unterhalt laufend

Abhängigkeiten

Alle Fuss- und Velomassnahmen

Kosten

Verwaltungsinterner Aufwand bei Baugesuchprüfung
Projekte nach Aufwand

Handlungsfeld A

Vernetzung

Massnahme A5

Rechtliche Sicherung Strassen und Wege

Zielsetzungen

2.6, 2.7, 4.5

Zeithorizont

Laufende Aufgabe

Beschrieb der Massnahme

- Sichern privater Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, die im öffentlichen Interesse liegen und noch nicht gesichert sind. Je nach Gegebenheit kann dies über eine öffentlich-rechtliche (Sondernutzungsplan, Landumlegung, Widmung) oder eine privatrechtliche Sicherung (Dienstbarkeit, Pacht- und Baurechtsvertrag, Landerwerb) bewerkstelligt werden.
- Konkret betroffen sind: Corneliaweg und Verbindung Alte Bremgartenstrasse - Gartenweg (Parz. 92)

Voraussetzungen

Zustimmung Grundeigentümer / Sondernutzungsplan

Zuständigkeit;
Weitere BeteiligteGemeinde;
Grundeigentümer

Stand der Bearbeitung

Privatstrassen und -wege in Teilplänen festgehalten

Etap pierung

Etappenweise Umsetzung, Unterhalt laufend

Abhängigkeiten

-

Kosten

-

Handlungsfeld A

Vernetzung

Massnahme A6

Ausbau Boulevard

Zielsetzungen

2.6, 3.4, 3.6, 3.7

Zeithorizont

Behebung Engstelle: 2029
Verlängerung Boulevard: 2032

Beschrieb der Massnahme

- Die bestehende Engstelle bei der Primarschule soll behoben werden. Der Boulevard soll durchgängig mind. 3.0m breit sein, die bestehende Sockel-/Sichtmauer soll wieder instand gestellt werden. Die Anpassungen finden nur auf den Parzellen 475 und 572 (Eigentümerin Einwohnergemeinde Berikon) statt.
- Der Kanton Aargau ist Eigentümerin der Bahnhof-/Oberwilerstrasse (K411). Ein Umbau wird daher vom Kanton projektiert, umgesetzt und auch mehrheitlich bezahlt. Die Gemeinde Berikon sollte aktiv auf die entsprechenden Behörden zugehen und ihre Wünsche anbringen.
- Der Boulevard entlang der Bahnhofstrasse stellt eine attraktive Längsverbindung dar. Mit der langfristigen Verlängerung bis zum Mattenhof profitieren alle Bewohner von Unter- und Oberberikon von dieser Fuss- und Velowegverbindung von/nach Berimärt/Mutschellenknoten.
- Die Verlängerung Velowegverbindung (separate Linienführung) von Mattenhof – Gemeindehaus (K411) ist im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation als Massnahme FVV6.3 (Alltags-Radroute) im B-Horizont eingetragen.

Voraussetzungen

Zustimmung Kanton

Zuständigkeit;
Weitere BeteiligteKanton, Gemeinde;
Grundeigentümer

Stand der Bearbeitung

-

Etap pierung

Behebung Engstelle,
Verlängerung Boulevard

Abhängigkeiten

-

Kosten

Behebung der Engstelle: ca. CHF 40'000
Verlängerung Boulevard: Projekt-Beteiligung Gde 35% gemäss Dekret, Beiträge Agglomerationsprogramm

Handlungsfeld A

Vernetzung

Massnahme A7

Angebot Freizeit-Radrouten

Zielsetzungen

2.7, 4.2

Zeithorizont

Konzept 2027

Bikerouten 2029

Freizeit-Radroute Siedlungsrand >2032

Beschrieb der Massnahme

- Mit dem Bikeparcours im Gebiet Altischbach/Steigge verfügt Berikon schon heute über ein Bike-Angebot (jedoch noch nicht legalisiert, Anlauf zur Legalisierung mit Teilrevision Nutzungsplanung). Mit dem neuen Veloweggesetz sollen geeignete Freizeitrouten erstellt werden. Aufgrund der vorhandenen Nachfrage und der Gegebenheiten (Topografie, grosse und zusammenhängende Waldgebiete usw.) soll daher abgeklärt werden, ob und wo ergänzend Bikerouten auf dem Gemeindegebiet (und ev. auch darüber hinaus/bedingt Absprache mit Nachbargemeinden) umgesetzt werden können. Die Planung soll unter Einbezug einer Vertretung aus der Bike-Szene und des Försters erfolgen.
- Eine Freizeit-Radroute entlang des Siedlungsrandes (Primarschule – Mattenhof) soll geprüft werden.
- Zu erarbeiten ist auch ein Konzept für die Kommunikation und die Signalisierung der Routen.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Gemeinde;

Weitere Beteiligte

Grundeigentümer, SchweizMobil, Abteilung Wald Kt. AG

Stand der Bearbeitung

-

Etap pierung

Konzept (Kommunikation und Signalisierung)

Umsetzung Bikerouten

Freizeit-Radroute entlang Siedlungsrand (langfristig)

Abhängigkeiten

-

Kosten

Verwaltungsinterner Aufwand

Handlungsfeld A

Vernetzung

Massnahme A8

Verkehrskonzept Welschloh

Zielsetzungen

2.4, 2.5, 2.6, 3.3, 3.5

Zeithorizont

2026 / 2027

Beschrieb der Massnahme

Das Verkehrskonzept Welschloh ist notwendig, damit das Gebiet überbaut werden kann. Mit dem Verkehrskonzept kann die MIV-Erschliessung und die Querungsmöglichkeiten Fussgänger (ober- oder unterirdisch) geklärt werden, ev. ist auch eine Kombination (zumindest zeitlich) mit dem Fuss- und Velokonzept Mutschellen (Massnahme A1) möglich. Das Verkehrskonzept Welschloh ist mit anderen Dokumenten (z.B. Entwicklungsrichtplan (ERP) Kernzone Welschloh) abzustimmen bzw. abzugleichen.

Voraussetzungen

ERP Welschloh rechtskräftig

Zuständigkeit;

Weitere Beteiligte

Gemeinde, Grundeigentümer;

Nachbarsgemeinden

Stand der Bearbeitung

-

Etapplierung

-

Abhängigkeiten

Ev. A1 Fuss- und Velokonzept Mutschellen

Kosten

Verkehrskonzept ca. CHF 15'000, ohne Verkehrserhebungen

Handlungsfeld B

Gestaltung

Massnahme B1

Optimierung Knoten Mutschellen

Zielsetzungen

2.5, 2.6, 3.3, 4.6

Zeithorizont

Sofortmassnahmen bis 2026

VM ca. ab 2027

Langfristlösung >2032

Beschrieb der Massnahme

- Begleitung der Umsetzung der Sofortmassnahmen durch den Kanton. Einbringen der kommunalen Bedürfnisse. Insbesondere sind nach der Einführung von Verkehrsmanagementmassnahmen konkrete Rückmeldungen an den Kanton zu richten, damit bei Bedarf Anpassungen an der Steuerung vorgenommen werden können.
- Sofern sich zeigt, dass trotz Sofortmassnahmen und Verkehrsmanagement weiterhin Handlungsbedarf besteht, ist eine langfristige Lösung am Knoten weiterzuverfolgen. Es wird kein wesentlicher Kapazitätsausbau für den MIV gewünscht. Die Gemeinde Berikon nimmt dabei eine aktive und vermittelnde Rolle ein. Sie legt insbesondere Wert darauf, dass die Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr gebührend berücksichtigt und gewichtet werden.

Voraussetzungen

-

**Zuständigkeit;
Weitere Beteiligte**Kanton;
Gemeinden Mutschellen, AVA, Busbetriebe**Stand der Bearbeitung**Konzept für Sofortmassnahmen, erste Umsetzungen
Varianten für Langfristlösung**Etappierung**Sofortmassnahmen (einzeln),
Verkehrsmanagement Mutschellen,
Langfristlösung**Abhängigkeiten**

A1 Haltung zu Fuss- und Veloführung am Knoten

KostenKommunale Beteiligung gemäss Strassendekret (35%),
ggf. Mitfinanzierung Bund / AVA

Handlungsfeld B

Gestaltung

Massnahme B2

Gestaltungskonzept Knoten Mutschellen

Zielsetzungen

2.1, 2.5, 2.6, 2.8, 4.6

Zeithorizont

Festlegen Elemente 2026

Beschrieb der Massnahme

- Im Freiraumkonzept sind mögliche Gestaltungselemente für den Raum Mutschellen aufgezeigt. Die konkrete Festlegung der Elemente ist derzeit noch ausstehend. Diese ist in Absprache mit den Nachbargemeinden vorzunehmen.
- Die Gestaltungselemente sind bei Projekten / Sanierungen im Knotenbereich konsequent anzuwenden.

Voraussetzungen

Festlegung mit Nachbargemeinden

Zuständigkeit;

Gemeinde;

Weitere Beteiligte

Kanton, AVA, Nachbargemeinden

Stand der Bearbeitung

Freiraumkonzept erstellt

Etap pierung

Etap pierte Umsetzung

Abhängigkeiten

-

Kosten

Entscheid: Keine
Umsetzung je nach Wahl und Gestaltung

Handlungsfeld B

Gestaltung

Massnahme B3

Gestaltungskonzept bei Strassensanierungen

Zielsetzungen

2.1, 2.2, 2.3, 2.6, 2.8

Zeithorizont

Laufende Aufgabe

Beschrieb der Massnahme

- Bei Strassensanierungen wird zwecks Abstimmung der Strassengestaltung auf Bedeutung der Strasse (MIV, Fuss- und Velo) und Temporegime zu Beginn der Projektierungsarbeiten ein Gestaltungskonzept erstellt.
- Das Konzept definiert die Aufteilung des Verkehrsraums (Breiten), die Art der Führung der einzelnen Verkehrsträger, der Umgang mit Parkierung, Massnahmen zur Sicherheitsoptimierung sowie die Berücksichtigung von Grüngestaltung und Klimaaspekten.
- Das Gestaltungskonzept wird standardmässig bei allen Strassen mit Klassierung Quartierschliessungsstrasse oder höher erstellt sowie zusätzlich bei Haupttrouten Fuss- und Veloverkehr.
- Die Verkehrsabwicklung funktioniert schon heute im Bestand (Begegnungsfälle mit reduzierter Geschwindigkeit). Für ein komfortables Kreuzen sind einige Strassen zu überprüfen bei der nächsten Sanierung.
- An folgenden Strassen ist ein (geringfügiger) Ausbau zu prüfen: Junkholzstrasse, Friedlisbergstrasse
- An folgenden Strassen ist eine Reduktion der Fahrbahnbreite zu prüfen: Kesslernmattstrasse, Steinhügelstrasse, Corneliastrasse, Chörenmattstrasse, Grundackerweg, Alte Bremgartenstrasse, Gartenweg (Nord), Rosenweg

Voraussetzungen

Strassensanierung anstehend

Zuständigkeit;

Gemeinde;

Weitere Beteiligte

Grundeigentümer

Stand der Bearbeitung

Laufende Sanierung

Etap pierung

Etap pierte Umsetzung

Abhängigkeiten

A1, A2, A3: Standards für Gestaltungskonzept relevant

Kosten

Abhängig von Projekten

Gestaltungskonzept je Strasse ca. CHF 5'000 - 10'000

Handlungsfeld B

Gestaltung

Massnahme B4

Aufwertung Bahn- und Strassenquerungen

Zielsetzungen

1.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 3.5

Zeithorizont

laufende Aufgabe

Beschrieb der Massnahme

- Optische Aufwertung aller bestehenden Querungen: Beleuchtung modernisieren und frischer Anstrich zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit. Beim Knoten Mutschellen ist dies im Rahmen der Sofortmassnahmen geplant. Andere Querungen im Rahmen ordentlicher Unterhalt.
- Klärung und Einhaltung der Zuständigkeiten für den Unterhalt: Reinigung, Reparatur, Behebung Vandalismus (Neuanstriche, Graffitientfernung, Ersatz Beleuchtung / Möblierung).
- Mittel- bis langfristig ist am Knoten Mutschellen das Potential für die Öffnung der Unterführung für das Velo zu prüfen.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;
Weitere BeteiligteGemeinde;
Kanton, AVA, Nachbargemeinden

Stand der Bearbeitung

Sofortmassnahme Mutschellen geplant

Etappierung

Etappierte Umsetzung

Abhängigkeiten

B1: Optimierung Knoten Mutschellen (Sofortmassnahmen)
A1: Velowegkonzept prüft Potential Öffnung Unterführung für Velo

Kosten

Abhängig vom Umfang

Handlungsfeld B

Gestaltung

Massnahme B5

Ausbau ÖV-Haltestellen

Zielsetzungen

1.1, 2.6, 3.4

Zeithorizont

laufende Aufgabe

Beschrieb der Massnahme

- Der behindertengerechte Ausbau aller Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bhf. Berikon-Widen und alle Bushaltestellen auf Gemeindegebiet) ist im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) festgeschrieben. Seit 2024 können Betroffene Rechtsmittel gegen nicht BehiG-gerechte Haltestellen ergreifen.
- Die hohen Haltekanten des ÖV erleichtern allen Benützern (Eltern mit Kinderwagen, alte Menschen usw.) das Ein- und Aussteigen in die Fahrzeuge.
- In diesem Zusammenhang ist auch das Verschieben der bestehenden Hst. an der Bahnhofstrasse (Hst. Kirche/Stalden) bzw. das Potenzial einer zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich zu prüfen.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Weitere Beteiligte

Gemeinden Berikon und Widen;
Kanton, AVA, Busbetreiber

Stand der Bearbeitung

-

Etap pierung

-

Abhängigkeiten

A6 Ausbau Boulevard

Kosten

Durchschnittlich ca. CHF 125'000 - 200'000 pro Haltekante

Handlungsfeld B

Gestaltung

Massnahme B6

Neugestaltung Bahnhofareal

Zielsetzungen

1.1, 2.6, 2.8, 3.4

Zeithorizont

2025 / 2026

Beschrieb der Massnahme

- Am Bhf. Berikon-Widen sind alle Bushaltekanten BehiG-gerecht auszubilden. Dies hat eine Neuorganisation des Bahnhofplatzes zur Folge, weil die Kanten mehr Platz benötigen. Die Gemeinde hat zur Sicherung ihrer Interessen eine Planungszone erlassen.
- Bei der Neugestaltung des Bahnhofareals ist darauf zu achten, dass der Bahnhofplatz attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr und damit belebter wird. Heute ist der Bahnhofplatz stark MIV-orientiert und grösstenteils versiegelt. Entsprechend ist auch die Grüngestaltung ein wichtiges Element.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Gemeinde Berikon

Weitere Beteiligte

Grundeigentümer, AVA, Busbetreiber

Stand der Bearbeitung

Planungszone erlassen, Planungen gestartet

Etap্পierung

-

Abhängigkeiten

A1 Fuss- und Velowegkonzept Mutschellen

Kosten

CHF 350'000 Planungskosten

Handlungsfeld C

Sicherheit

Massnahme C1

Verkehrssicherheitskonzept

Zielsetzungen

2.2, 2.3, 2.6, 3.4, 3.6

Zeithorizont

Konzept 2026/2027

Anschl. periodische Überprüfung, erstmals 2031

Beschrieb der Massnahme

- Mit der Erarbeitung eines Verkehrssicherheitskonzepts soll das kommunale Netz auf Unfallhäufungen / Gefahrenstellen (gemäss Art. 6a Abs. 3 SVG) überprüft und die Petition aus der Bevölkerung beantwortet werden. Das Verkehrssicherheitskonzept soll eine Auslegeordnung über die bestehenden Gefahrenpunkte in der Gemeinde vornehmen und konkrete Massnahmen für deren Behebung inkl. Priorisierung aufzeigen. Es wird empfohlen, die Bevölkerung miteinzubeziehen, um eine möglichst breite Abdeckung über die Gemeinde zu erreichen. Bereits bekannter Inhalt:
 - Prüfen Möglichkeiten für eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit (z.B. Tempo 30) auf der Kantonsstrasse im Bereich der Schulhäuser, zumindest zeitweise (während Schulzeiten). Um objektive Grundlagen (z.B. kritische Begegnungsfälle) zu erhalten, sollen die Defizite dokumentiert werden (z.B. mittels Videoaufnahmen).
 - Weitere Konfliktpunkte gemäss Anhang 6
- Lokale Sofortmassnahmen an bekannten Konfliktpunkten können unabhängig vom Verkehrssicherheitskonzept bereits vorgängig ausgelöst werden.
- Standardmässiges Prüfen des Unfallgeschehens bei Sanierung von Gemeindestrassen

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Gemeinde

Weitere Beteiligte

Stand der Bearbeitung

Erste Analyse mit KGV erfolgt

Etap pierung

Sofortmassnahmen vorziehbar

Abhängigkeiten

B3 Gestaltungskonzept bei Strassensanierungen

Kosten

Verkehrssicherheitskonzept: ca. CHF 45'000 ohne Aufnahmen
Bereich Schulhäuser
Massnahmen nach Umfang

Handlungsfeld C

Sicherheit

Massnahme C2

Vermeidung Elterntaxis

Zielsetzungen

2.6, 3.2, 3.4, 3.6

Zeithorizont

2027, laufende Aufgabe

Beschrieb der Massnahme

- Das Parkieren auf dem Boulevard vor dem Primarschulhaus führt zu Behinderungen des Strassenverkehrs und ist für Kinder auf dem Gehweg gefährlich
- Zum Vermeiden von Elterntaxis werden verschiedene Massnahmen geprüft: Massnahmen an der Quelle (Prävention/Information der Eltern) und am Ziel (Polizeikontrollen, Halteverbot, bauliche Massnahmen zum Verhindern, dass Autos halten können z.B. Aufstellen Pflanzentröge). Diese sind zeitlich und organisatorisch aufeinander abzustimmen.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;
Weitere Beteiligte

Gemeinde

Stand der Bearbeitung

-

Etap pierung

-

Abhängigkeiten

-

Kosten

Verwaltungsinterner Aufwand,
Sofortmassnahmen ca. CHF 2'000 - 6'000

Handlungsfeld D

Management

Massnahme D1

Verkehrsmanagement Mutschellen-Bremgarten

Zielsetzungen

2.3, 3.3

Zeithorizont

Planung / Konzept 2025
Umsetzung / Massnahmen 2025-2029

Beschrieb der Massnahme

- Ausgelöst durch die Überlastung des Kantonsstrassennetzes in Spitzenzeiten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen wird durch den Kanton ein Verkehrsmanagementkonzept entwickelt. Ziel ist es, den begrenzten Verkehrsraum optimal zu bewirtschaften und damit die negativen Auswirkungen zu reduzieren bzw. zu kontrollieren.
- Die Massnahmen des Verkehrsmanagements werden als Ganzes in das Agglomerationsprogramm der 5. Generation eingegeben.
- Ziele des Verkehrsmanagements:
 - Gewährleistung der Fahrplanstabilität des ÖV (Bus)
 - Sicherung der Leistungsfähigkeit der Sädalachse / Umfahrung Bremgarten
 - Stabilisierung des MIV-Aufkommens auf Ortsdurchfahrten
 - Rückstau ausserhalb der Dörfer (Siedlungsschutz)
 - Verlagerung von MIV auf ÖV
 - Zeitliche Glättung der Spitzen
- Die Gemeinde Berikon begleitet die Erstellung des Konzepts und bringt ihre Interessen ein.
- Nach Inbetriebnahme unterstützt die Gemeinde den Kanton bei der Feineinstellung des Verkehrssystems und meldet Beobachtungen und Hinweise aus der Bevölkerung direkt weiter.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Weitere Beteiligte

Kanton;

Gemeinden im Perimeter

Stand der Bearbeitung

Verkehrsmanagementkonzept in Erarbeitung

Etappiierung

Einzelne Massnahmen etappiert realisierbar

Abhängigkeiten

B1 Optimierung Knoten – VM als Teil der Lösung

Kosten

Konzept: Keine
Evtl. Beteiligung an Massnahmen innerorts gemäss Dekret
(35%)

Handlungsfeld D

Management

Massnahme D2

Parkraumplanung Mutschellen

Zielsetzungen

3.2, 4.3, 4.6

Zeithorizont

P1 2027

P2 2028

P3 2027

Beschrieb der Massnahme

Für die weitere Entwicklung des Zentrum Mutschellen ist eine einheitliche Handhabung von Parkierungsregelungen eine wichtige Voraussetzung. Ausgehend vom Mobilitätskonzept sind folgende Themenbereiche vertieft zu betrachten:

- P1 Parkplatzangebot: Klärung des Angebots an öffentlichen und privaten Parkfeldern. Vorgaben für einheitliche Regelung, Anpassungsbedarf der kommunalen Reglemente. Bei den privaten Parkfeldern wurde in Berikon mit der Beschränkung des Parkfeldbedarfs auf das Maximum nach Norm ein erster Schritt gemacht.
- P2 Parkplatzbewirtschaftung: Erstellen eines gemeinsamen Konzepts zur Bewirtschaftung (Gebührenrahmen, zeitliche Bewirtschaftung)
- P3 E-Mobilität: Handlungsbedarf erheben und gemeinsame Vorgaben und ggf. Fördermassnahmen einführen. Umgang mit E-Mobilität bei öffentlichen Parkfeldern festlegen.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Weitere Beteiligte

Gemeinden im Perimeter;

Private

Stand der Bearbeitung

Mobilitätskonzept definiert Stossrichtungen,
Einheitliche Umsetzung offen

Etapplierung

Einzelne Module bearbeitbar

Abhängigkeiten

D4 Reduktionsfaktoren für Nutzungen

Kosten

P1: ca. CHF 30'000 je nach Vertiefung

P2: ca. CHF 10'000

P3: ca. CHF 3'000

Handlungsfeld D

Management

Massnahme D3

Parkfeldreduktion für Nutzungen

Zielsetzungen

2.8, 3.1, 3.2

Zeithorizont

Laufende Aufgabe

Beschrieb der Massnahme

- Die Gemeinde hat bisher eher eine liberale Parkfeldbewilligungspolitik gelebt. Mit der Festsetzung des Maximums im Bereich Mutschellen auf den Normbedarf in der BNO-Teilrevision ist ein erster Schritt zu einer strengeren Regulierung erfolgt.
- In der Praxis ist auch bei Bauvorhaben ausserhalb des Mutschellen Zentrums restriktiv mit der Bewilligung von Parkfeldern umzugehen, die den Normbedarf übersteigen. Gerade in den Schlüsselgebieten Innenentwicklung sind geeignete Voraussetzungen vorhanden, um auto-reduzierte Nutzungen zu realisieren.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Weitere Beteiligte

Gemeinde;

Stand der Bearbeitung

Regelung für Zentrumszone Bereich Mutschellen

Etapplierung

-

Abhängigkeiten

D2: Regelung / Praxis im Bereich Mutschellen abgestimmt mit Nachbargemeinden

Kosten

Keine

Handlungsfeld D

Management

Massnahme D4

Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger

Zielsetzungen

1.1, 2.8, 3.1, 3.2, 4.4

Zeithorizont

Laufende Aufgabe
Leitfaden bis 2028

Beschrieb der Massnahme

- Mobilitätsoptimierung von Projekten dank einer Mobilitätsberatung unterstützt durch die Gemeinde an Bauwillige und ansässige Verkehrserzeuger (Unternehmen ab 25 Mitarbeitenden, Siedlungen mit mehr als 10 Wohnungen) unter Berücksichtigung des Angebots von aargau-mobil, der kantonalen Anlaufstelle für Mobilitätsmanagement (www.ag.ch/aargau-mobil).
- Mit der BNO-Revision erhält die Gemeinde die Kompetenz, Eigentümer zu einem Mobilitätskonzept zu verpflichten, wenn die Grenze von 25 Parkfeldern oder eine Verkehrserzeugung von mehr als 300 Fahrten pro Tag überschritten wird. Die Gemeinde nimmt die geschaffene Möglichkeit im Rahmen von Baubewilligungs- und Umnutzungsverfahren wahr.
- Zur Hilfestellung für die Bauherrschaften sollte, wie im Mobilitätskonzept Mutschellen vorgesehen, ein mit den Nachbargemeinden gemeinsam erarbeiteter Leitfaden mit Vorgaben zum Inhalt und den Randbedingungen der Mobilitätskonzepte im Gebiet Mutschellen erstellt werden.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit;

Weitere Beteiligte

Gemeinde;
andere Gemeinden, Grundeigentümer, Kanton

Stand der Bearbeitung

Neue Vorgaben BNO

Etap্পierung

-

Abhängigkeiten

-

Kosten

Gemeinsamer Leitfaden: ca. CHF 10'000

Handlungsfeld D

Management

Massnahme D5

Förderung kombinierte Mobilität

Zielsetzungen

1.2, 2.8, 3.2, 4.6

Zeithorizont

VAP: periodische Überprüfung
Carsharing Gemeindehaus: 2027

Beschrieb der Massnahme

- Die Gemeinde bemüht sich um ein genügendes und attraktives Angebot an Veloabstellplätzen (VAP) im Bereich Bahnhof Berikon-Widen (abgestimmt auf Fuss- und Velokonzept). Die Belegung wird periodisch geprüft und das Angebot bei Bedarf ausgebaut.
- Mit der Förderung der kombinierten Mobilität leistet die Gemeinde Berikon einen Beitrag zu einer zukunftssträchtigen Mobilität.
- Die Gemeinde prüft die Einrichtung eines neuen öffentlich zugänglichen Carsharing-Standort auf dem Gemeindegebiet (z.B. Gemeindehaus). Dabei werden auch die Modalitäten beziehungsweise die Bedingungen bezüglich der Sicherstellung eines allfälligen Mindestumsatzes seitens Gemeinde ausgelotet. Der neue Standort wird von der Gemeinde mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen gegenüber der Bevölkerung beworben.
- Die Gemeinde achtet im Rahmen von Arealentwicklungen und bei der Prüfung von Mobilitätskonzepten auf das mögliche Potential von Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität.

Voraussetzungen

-

Zuständigkeit; Weitere Beteiligte

Gemeinde;
Grundeigentümer, Kanton/AVA, Carsharing-Anbieter

Stand der Bearbeitung

-

Etappierung

-

Abhängigkeiten

A1 Velowegkonzept Zentrum

Kosten

Mitfinanzierung Kanton an Abstellanlagen der kombinierten Mobilität (max. 33%)

Handlungsfeld D

Management

Massnahme D6

Anpassung kommunale Reglemente

Zielsetzungen

4.7

Zeithorizont

2027

Beschrieb der Massnahme

- Das bestehende Strassen- und Parkierungsreglement vom Juni 2018 verweist auf nicht vorhandene Artikel in der BNO. Zudem ist die Höhe der Ersatzabgabe in Art. 21 nicht geregelt. Das Reglement ist entsprechend anzupassen.
- Im Finanzierungsreglement finden sich nicht die gleichen Wortlaute wie im Strassen- und Parkierungsreglement. Die beiden Reglemente sind mit dem KGV und der BNO abzustimmen.

Voraussetzungen

KGV und BNO rechtskräftig

Zuständigkeit;
Weitere Beteiligte

Gemeinde;

Stand der Bearbeitung

Reglemente sind von 2018 und rechtsgültig

Etap pierung

-

Abhängigkeiten

-

Kosten

Interner Aufwand

KGV Berikon

Verknüpfung Analyse - Massnahmen - Ziele

X: Massnahme direkt wirksam
(X): Massnahme indirekt wirksam

[illegible]

KGV Berikon

Verknüpfung Analyse - Massnahmen - Ziele

X: Massnahme direkt wirksam
(X): Massnahme indirekt wirksam

[illegible]

Anhang 2 Glossar

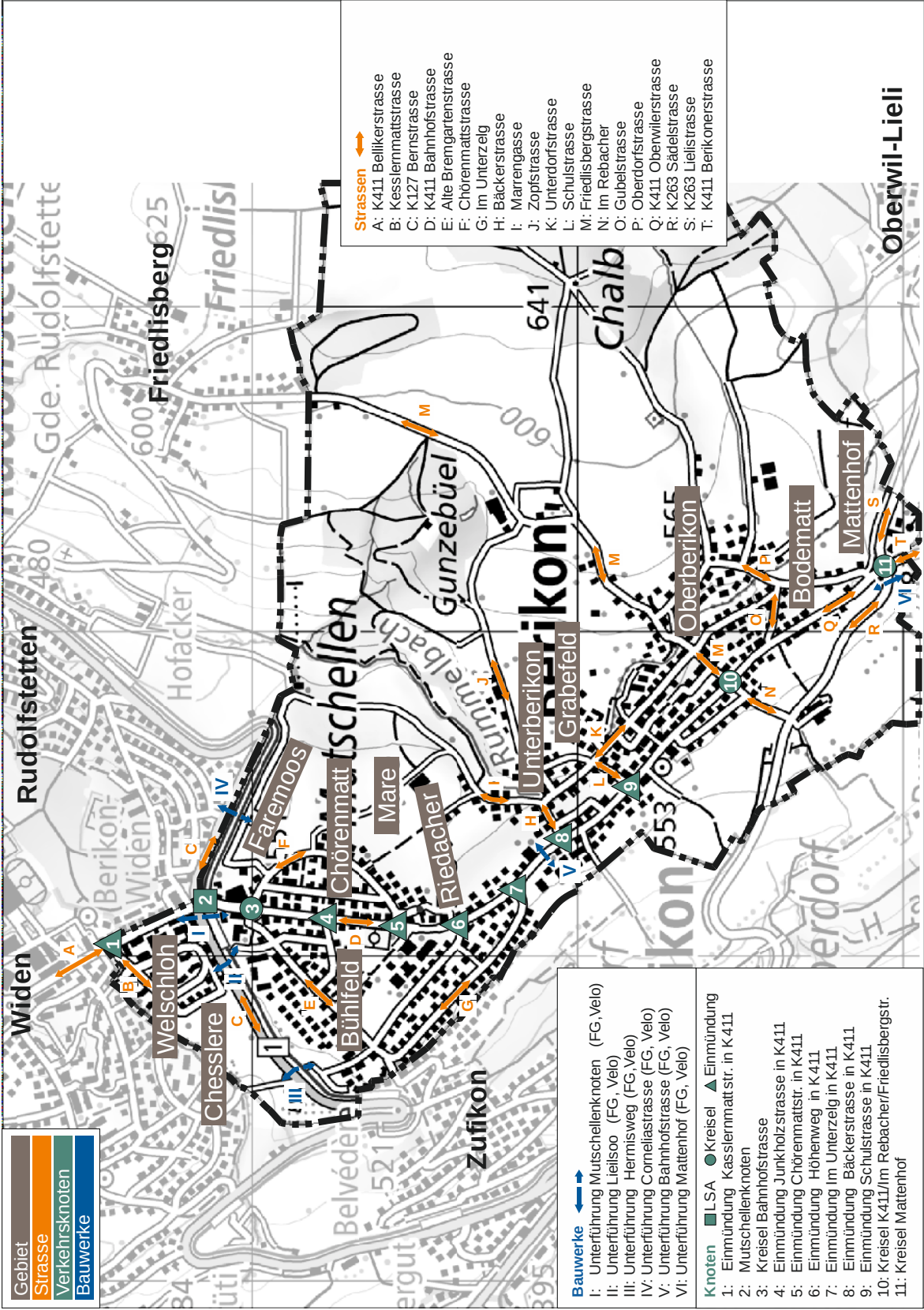
AGIS	Aargauisches geografisches Informationssystem. Webseite, auf welcher Karten mit räumlichen Daten für den Kanton Aargau zur Verfügung stehen (www.agis.ch)
ASP	Abendspitzenstunde: 17:00 bis 18:00 Uhr
ASTRA	Eidgenössisches Bundesamt für Strassen
AVA	Aargau Verkehr AG (aus Fusion von BDWM und WSB hervorgegangen)
B+R	Bike + Ride. Veloabstellplätze an Bushaltestellen und Bahnhöfen. Das Fahrrad kann abgestellt und anschliessend der Öffentliche Verkehr benutzt werden.
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
Bhf.	Bahnhof
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr. Dies bezeichnet das durchschnittliche Fahrzeugaufkommen auf einer Strecke während eines Tages in beiden Richtungen.
EW	Einwohner
FGS	Fussgängerstreifen
FVV	Fuss- und Veloverkehr
Fz	Fahrzeug(e)
Gde	Gemeinde
GP	Gestaltungsplan
ha	Hektare, entspricht einer Fläche von 10'000 m ²
HLS	Hochleistungsstrasse (Nationalstrassen)
HS	Hauptsammelstrasse
Hst.	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit (6 – 9 Uhr und 16 – 19 Uhr)
HVS	Hauptverkehrsstrasse
ISSI	Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente
K+R	Kiss + Ride. Bereich zum Bringen/Abholen von Personen an ÖV-Haltestellen
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
KSM	Kreisschule Mutschellen
LSA	Lichtsignalanlage

LSV	Lärmschutzverordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MEVASI	Massnahmen Evaluation Strasseninfrastruktur (Datenbank bfu)
NVZ	Nebenverkehrszeit (vor 6 Uhr und 9 - 16 Uhr)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+P	Park + Pool. Parkplätze für das Abstellen von Autos für Personen, welche anschliessend gemeinsam in einem Auto weiterfahren. Die Fahrer und Fahrzeuge wechseln sich oft ab und die Kosten werden geteilt.
P+R	Park + Ride. Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung von ÖV-Haltestellen. Autos können gegen Gebühr abgestellt werden und die Fahrt wird mit dem ÖV fortgesetzt.
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PW	Personenwagen
QES	Quartierserschliessungsstrasse
QSS	Quartiersammelstrasse
REL	Räumliches Entwicklungsleitbild
RVZ	Randverkehrszeit (Betriebsbeginn - 6 Uhr und 19 Uhr – Betriebsende)
SDR	Seitenradar
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn
VM	Verkehrsmanagement
VQS	Verkehrsqualitätsstufe bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit (A-E)
VS	Verbindungsstrasse
WSP	Wohnschwerpunkt

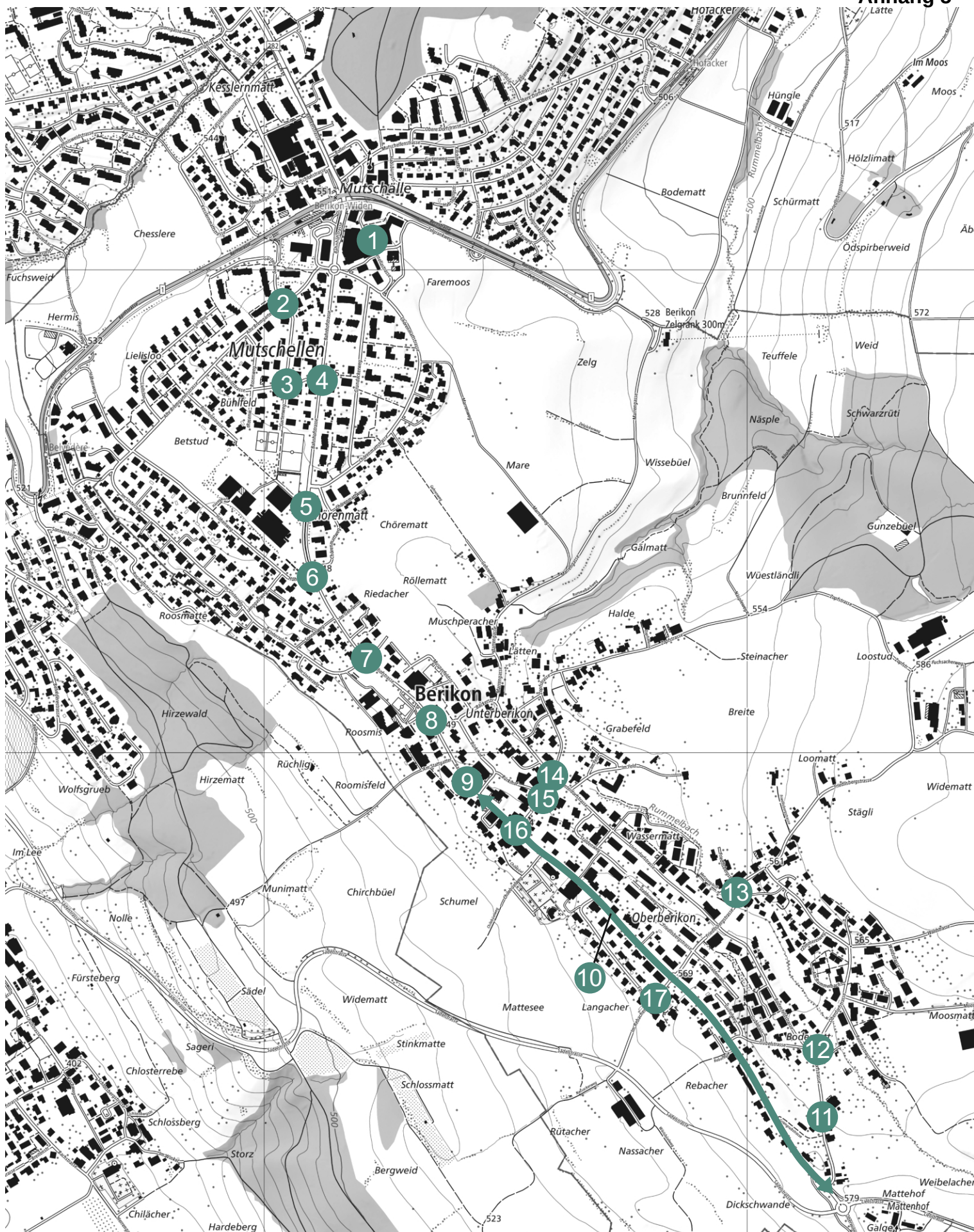
Anhang 3 Grundlagenberichte

- [1] Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, «mobilitätAargau,» 13.12.2016.
- [2] Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, «Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020,» 2020.
- [3] «Gemeindeporträt Statistik Aargau,» Kanton Aargau, Departement Finanzen und Ressourcen, Statistik Aargau, [Online]. Available: www.ag.ch/app/statistik_aargau_gemeindeportraet/. [Zugriff am 15. November 2023].
- [4] Departement Bau, Verkehr und Umwelt, *Präsentation Planung Mutschellen - Weiteres Vorgehen 26.03.2021*, 2021.
- [5] Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), «Fachdokumentation "Modell 30/50",» Bern, 2023.
- [6] Bundesamt für Strassen ASTRA, «Ergebnisbericht Pilot-Anwendung Netzeinstufung (NSM),» 19.05.2015.

Anhang 4 Übersichtskarte mit wichtigsten Ortsbezeichnungen



Anhang 5 Konfliktplan Gemeinde



Gemeinde Berikon, Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) Übersicht Konfliktpunkte

 Konfliktpunkt

B+P
BALLMER + PARTNER AG

IKI / 16.04.2024

Punkt	Beschrieb	Umgang im KGV
1	Konflikt Fussgänger-MIV: Hier fühlen sich insbesondere ältere Personen (langsame Fussgänger) unsicher	Netzlücke festgestellt (Fussverkehr), Teil der Massnahme Verkehrssicherheitskonzept (C1)
2	Konflikt Velo-MIV: Sehr viele Velos auf Schulweg, queren alte Bremgartenstrasse	Verkehrszählung durchgeführt, Teil der Massnahme Verkehrssicherheitskonzept (C1), Standards Veloverkehr (A3)
3	Konflikt Velo-MIV: Sehr viele Velos auf Schulweg, queren Junkholzstrasse	Massnahmen A3 und B3
4-7	Konflikt Velo-MIV: Autos aus Gemeindestrassen sind sich nicht bewusst, dass Boulevard auch von Velos genutzt wird	Verbesserung Sicherheit beim Überfahren Boulevard: z.B. mit Warnhinweisen «Achtung Velo» bei einmündenden Strassen (C1)
8	Engstelle Boulevard vor Schule	Behebung Engstelle (A6)
9	Schlechte Sicht auf Fussgängerstreifen beim Gemeindehaus (v.a. von Oberwil-Lieli her)	FGS ertüchtigen (Kontrast Annäherungsbereich, Sicht, Beleuchtung prüfen), Vertiefung im Verkehrssicherheitskonzept (C1)
10	Fehlender Veloweg ab Gemeindehaus bis Mattenhof	Massnahmen A6 und A7
11	Engstelle vorhanden, Querung PW-PW problematisch	Messung durchgeführt, ev. Ausweichstelle, Abhängen für MIV, Fussgängerführung klären, Teil der Massnahme Verkehrssicherheitskonzept (C1)
12	Konflikt MIV-MIV und Fussgänger-MIV: Querung problematisch	Geprüft, keine Massnahme notwendig
13	Konflikt Fussgänger-MIV: Fussgängerstreifen (Schulweg-Querung)	Lösungen suchen mit EigentümerIn: Signal 4.10, verschieben FGS nach Süden, Vertiefung im Verkehrssicherheitskonzept (C1)
14	Konflikt Velo-MIV, Fehlverhalten Velos	Sofortmassnahme: Verkehrserziehung/Sensibilisierung, Vertiefung im Verkehrssicherheitskonzept (C1)
15	Konflikt Velo-MIV, Querung KiGa-Kinder	Sofortmassnahme: Anpresschutz/Betonblöcke montieren, Vertiefung im Verkehrssicherheitskonzept (C1)
16	Ausfahrt MIV: Schlechte Sicht	Sofortmassnahme: Spiegel justieren, Vertiefung im Verkehrssicherheitskonzept (C1)
17	Im Rebacher: Div. Probleme, u.a. Signalisation, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Prüfung von Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten durch Verkehrszählung während 1-2 Wochen mit Seitenradargerät, Signalisation und Gestaltung, Vertiefung im Verkehrssicherheitskonzept (C1)

Anhang 6 Tabelle Strassenklassierung

Gemeinde Berikon, Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

Strassenklassierung Gemeindestrassen

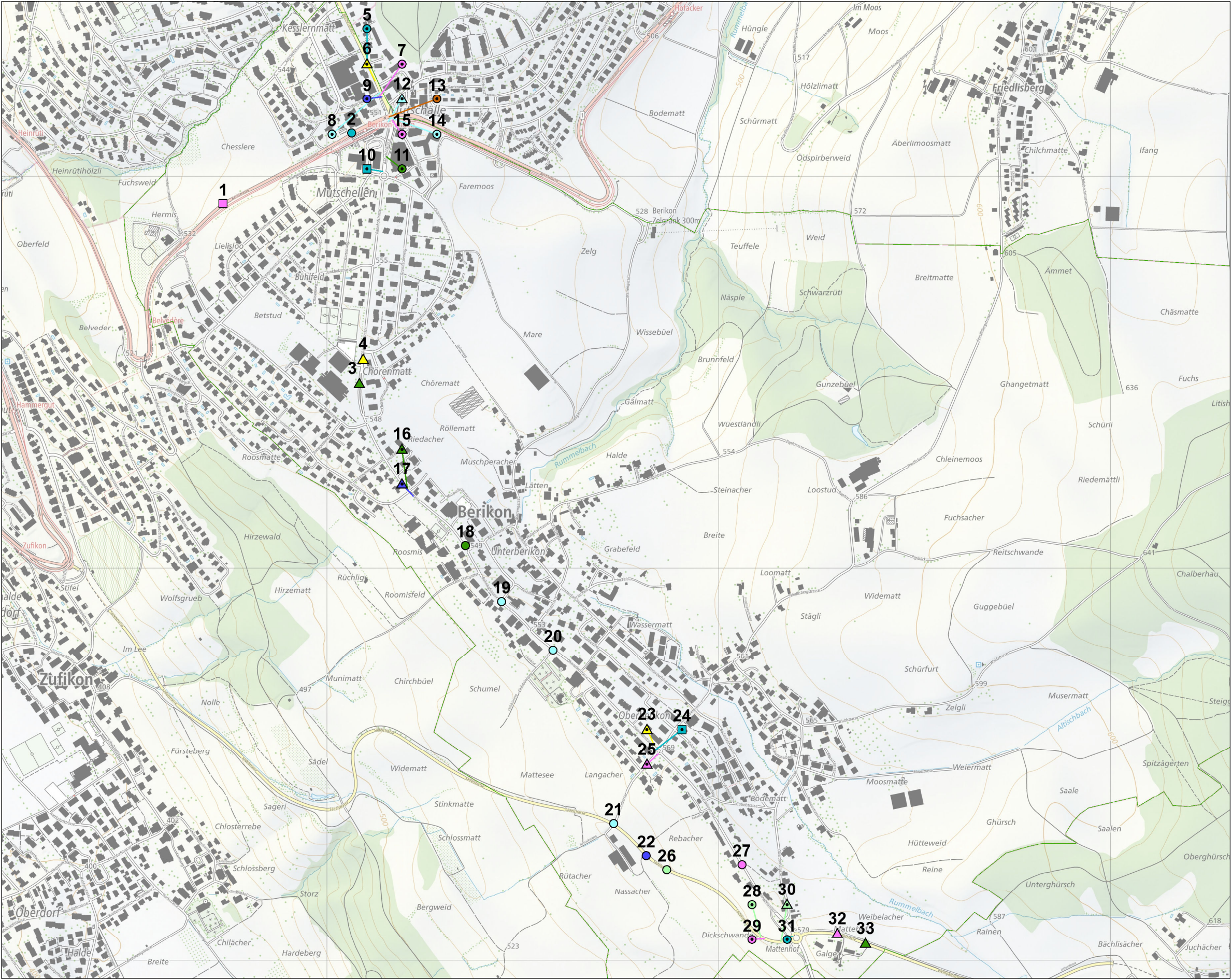
Übersicht über alle grösseren Strassen

Strassenname	Klassierung Verkehrskonzept 1988/89	Ausbaubreite Strasse (mind.) [m]	Ausstattung (Gehweg)	Ausbaustandard	Belastung 2023 [Mfz/h]	Klassierung KGV	Beurteilung Ausbau vs. Klassierung	Bemerkung
Kesslernmattstrasse (bis Verzw. Steinhügelstr.)	Sammelstrasse	7.00	beidseitig	Sammelstrasse	63	Quartiersammelstrasse	überdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen
Kesslernmattstrasse (ab Verzw. Steinhügelstr.)	Erschliessungsstrasse	7.00	einseitig	Sammelstrasse	-	Quartiersammelstrasse	überdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen
Kesslernmattstrasse (entlang Siedlungsrand)	Erschliessungsstrasse	5.00	einseitig	Erschliessungsstrasse	-	Zufahrtsstrasse	überdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen
Steinhügelstrasse (Ost)	Erschliessungsstrasse	7.00	einseitig	Erschliessungsstrasse	-	Quartiererschliessungsstrasse	überdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen
Steinhügelstrasse (West)	Erschliessungsstrasse	5.00	einseitig	Erschliessungsstrasse	-	Quartiererschliessungsstrasse	knapp ok	
Welschlohstrasse	Erschliessungsstrasse	4.50	einseitig	Erschliessungsstrasse	86	Zufahrtsstrasse	ok	
Corneliastrasse	Erschliessungsstrasse	6.20	einseitig	Erschliessungsstrasse	-	Quartiererschliessungsstrasse	überdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen
Chörenmattstrasse (bis Verzw. Corneliastrasse)	Erschliessungsstrasse	6.00	einseitig	Sammelstrasse	294	Quartiersammelstrasse	überdimens.	Da Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt ok
Chörenmattstrasse (ab Verzw. Corneliastrasse)	Erschliessungsstrasse	6.00	einseitig	Erschliessungsstrasse	60	Quartiererschliessungsstrasse	überdimens.	Da Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt ok
Grundackerweg	Erschliessungsstrasse	5.50	einseitig	Erschliessungsstrasse	28	Quartiererschliessungsstrasse	überdimens.	Da Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt ok
Alte Bremgartenstrasse (bis Verzw. Bahnhof)	Sammelstrasse	11.00	einseitig	Sammelstrasse	227	Quartiersammelstrasse	überdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen
Alte Bremgartenstrasse (ab Verzw. Bahnhof)	Erschliessungsstrasse	4.20/6.00 ⁺	einseitig, FG-Längsstreifen Rosenweg-Bühlfeldstrasse (+)	Sammelstrasse	117	Quartiersammelstrasse	ok	
Bahnhofzufahrt (kein Strassennamen)	n/v	5.50	einseitig	Erschliessungsstrasse	-	Quartiersammelstrasse	ok	
Gartenweg (Nord)	Erschliessungsstrasse	5.50	beidseitig	Erschliessungsstrasse	-	Zufahrtsstrasse	überdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen
Gartenweg (Süd)	Erschliessungsstrasse	3.70	grösstenteils Längsstreifen	Erschliessungsstrasse	-	Zufahrtsstrasse	ok	
Rosenweg	Erschliessungsstrasse	5.20	keine	Erschliessungsstrasse	-	Zufahrtsstrasse	überdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen
Junkholzstrasse (bis Verzw. Gartenweg)	Erschliessungsstrasse	3.70	einseitig	Erschliessungsstrasse	24	Quartiererschliessungsstrasse	unterdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen (Ausbau)
Junkholzstrasse (ab Verzw. Gartenweg)	Erschliessungsstrasse	5.30	keine	Erschliessungsstrasse	-	Quartiererschliessungsstrasse	ok	
Höhenweg	Erschliessungsstrasse	5.00	keine	Erschliessungsstrasse	43	Quartiererschliessungsstrasse	knapp ok	
Im Unterzelg	Erschliessungsstrasse	5.50	einseitig	Sammelstrasse	42	Quartiersammelstrasse	ok	
Bäckerstrasse	Sammelstrasse	5.40	mind. einseitig	Sammelstrasse	100	Quartiersammelstrasse	ok	
Unterdorfstrasse	Sammelstrasse	4.60 / 6.60	einseitiger bis zweiseitiger Gehbereich überfahrbar	Sammelstrasse	71	Quartiersammelstrasse	ok	Gestaltung ok (neu mit beidseitigen, breiten Rand-abschlüssen und Verkehrsberuhigungselementen)
Schulstrasse	n/v	5.30	keine	Erschliessungsstrasse	53	Quartiererschliessungsstrasse	ok	
Friedlisbergstrasse (innerhalb Siedlungsgebiet)	Sammelstrasse	5.00	bis Rummelbach einseitig	Sammelstrasse	210	Quartiersammelstrasse	unterdimens.	Gestaltung bei nächster Sanierung prüfen (Ausbau)
Friedlisbergstrasse (ausserhalb Siedlungsgebiet)	Sammelstrasse	4.80	keine	Verbindungsstrasse	-	Verbindungsstrasse Gemeinde (VS)	ok	
Oberdorfstrasse	Sammelstrasse	4.20*/5.30	bis Gubelstrasse keine, danach einseitig, teilw. Längsstreifen	Erschliessungsstrasse	55	Quartiererschliessungsstrasse	ok	Ausbau/Anpassung bei Engstelle
Gubelstrasse	Erschliessungsstrasse	4.00 / 5.50°	einseitig, überfahrbar	Erschliessungsstrasse	36	Zufahrtsstrasse	ok	Enteignungstitel vorhanden für Ausbau auf 4.50m (Erschliessungsplan Bodematt)
Rigiblick (ausserhalb Siedlungsgebiet)	n/v			Verbindungsstrasse	-	Verbindungsstrasse Gemeinde (VS)	ok	
Waldstrasse (ausserhalb Siedlungsgebiet)	n/v			Verbindungsstrasse	-	Verbindungsstrasse Gemeinde (VS)	ok	
Moosstrasse (ausserhalb Siedlungsgebiet)	n/v			Verbindungsstrasse	-	Verbindungsstrasse Gemeinde (VS)	ok	
Im Rebacher (innerhalb Siedlungsgebiet)	n/v	5.20	einseitig	Sammelstrasse	113	Quartiersammelstrasse	knapp ok	LW-Fahrverbot
Im Rebacher (ausserhalb Siedlungsgebiet)	n/v		keine	Verbindungsstrasse	-	Verbindungsstrasse Gemeinde (VS)	ok	

* Engstelle Griengrubstrasse
° Gehweg ist durchgehend überfahrbar (Randstein <3cm)

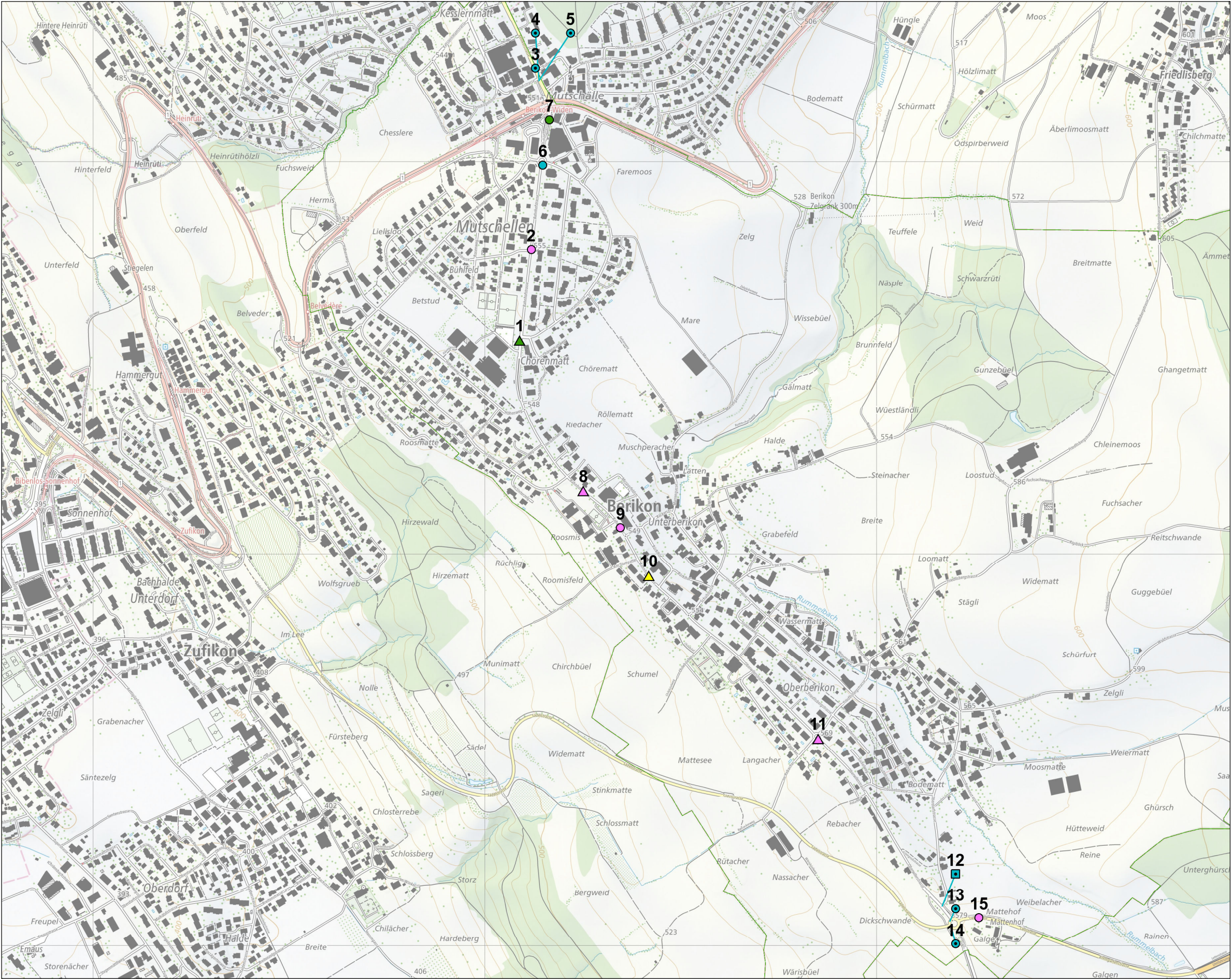
Strassenklasse		Abkürzung	Grundbegegnungsfall	Breite m bei T30 (ca.)	Belastbarkeit (Maximum)
Sammelstrasse (SS)	Hauptsammelstrasse	HSS	LW/LW	6.20 - 6.60	800 Fz/h
	Quartiersammelstrasse	QSS	LW/PW und örtlich LW/LW bei red. Geschwindigkeit	5.30 - 5.70	500 Fz/h
Erschliessungsstrasse (ES)	Quartiererschliessungsstrasse	QES	LW/PW bei stark red. Geschwindigkeit	5.10 - 5.30	150 Fz/h
	Zufahrtsstrasse		PW/PW bei stark red. Geschwindigkeit	4.20 - 4.40	100 Fz/h
	Zufahrtsweg		PW/FR bei stark red. Geschwindigkeit	3.50	50 Fz/h
Verbindungsstrasse (VS)	Regionalverbindungsstrasse		LW/LW i.d.R. mit red. Geschwindigkeit		
	Lokalverbindungsstrasse		LW/PW mit red. Geschwindigkeit		
	Verbindungsweg		PW/FR mit red. Geschwindigkeit		

Anhang 7 Karte Unfälle gemäss Kantonspolizei



Berikon, Kantonstrasse

Zeitraum: 01.01.2016 - 31.12.2020



**Gemeinde Berikon,
Kantonstrassen**

Zeitraum: 01.01.2021 - 31.12.2022

Unfallschwere	
Unfall mit:	
	Getöteten U(G)
	Schwerverletzten U(sv)
	Leichtverletzten U(LV)
	ausschl. Sachschaden U(ss)

Unfalltyp	
	0 Schleuder- oder Selbstunfall
	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
	2 Auffahrunfall
	3 Abbiegeunfall
	4 Einbiegeunfall
	5 Überqueren der Fahrbahn
	6 Frontalkollision
	7 Parkierunfall
	8 Fussgängerunfall
	9 Tierunfall
	00 Andere

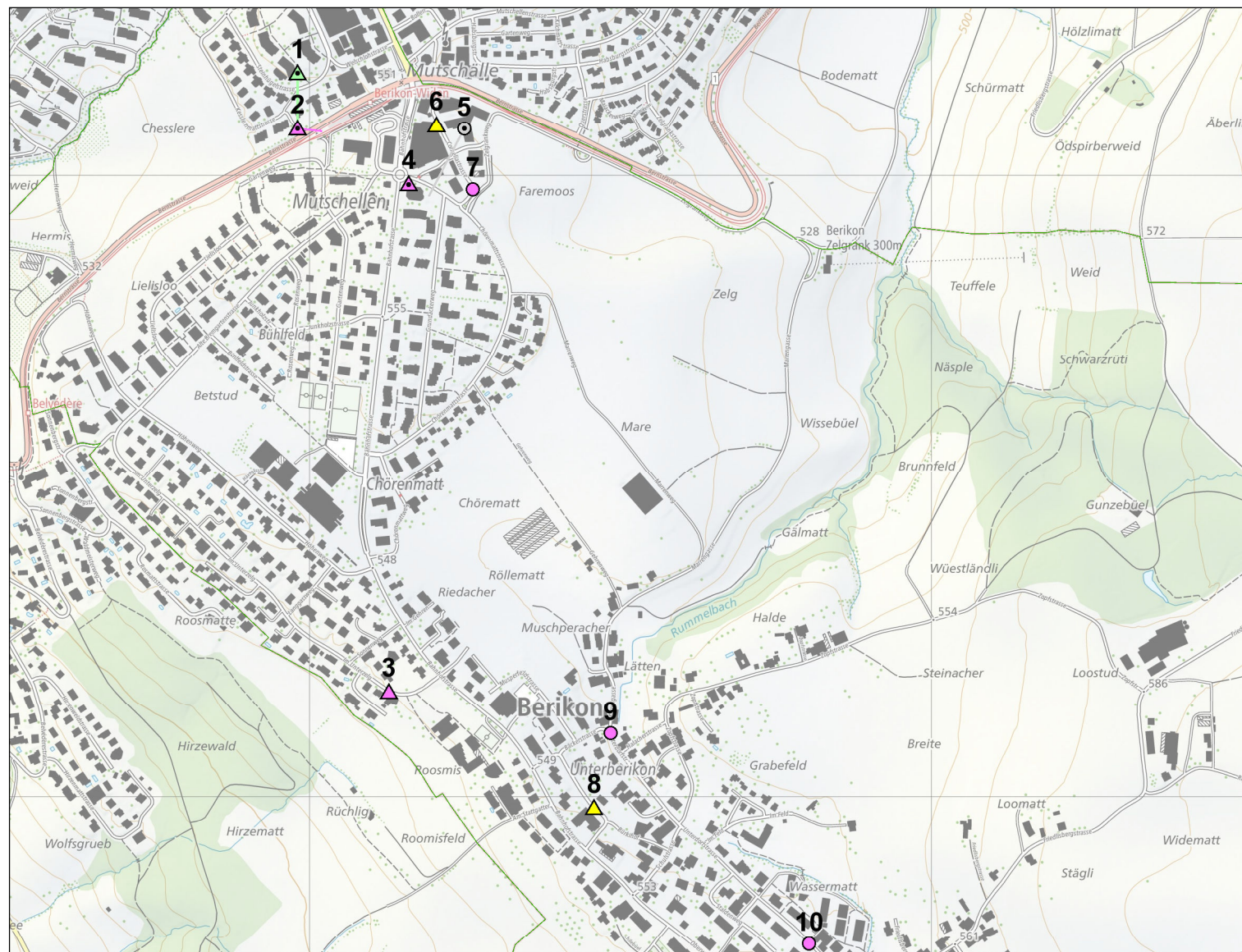
DTV	
	<1'000
	1'000 - 2'500
	2'500 - 5'000
	5'000 - 10'000
	10'000 - 25'000
	>25'000
Überwachungszonen	
	aktiv
	inaktiv
	geplant
Nationalstrassen	
	Kilometerpunkte km 97+/-
	Bezugspunkte 620
Kantonsstrassen	
	620
Gemeindestrassen	
Points of Interest	
Kantonsgrenzen	
Gemeindegrenzen	





Gemeinde Berikon, Gemeindestrassen

Zeitraum: 01.01.2016 - 31.12.2020



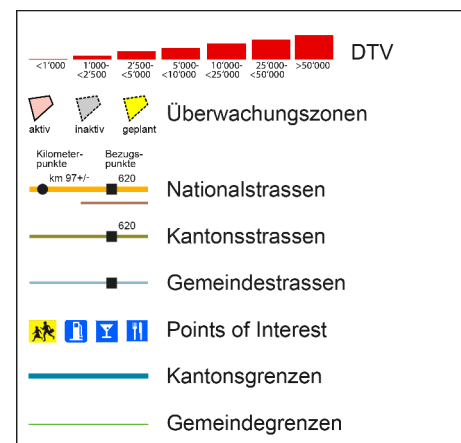
Unfallschwere

Unfall mit:

■	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp

■	0 Schleuder- oder Selbstunfall
■	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
■	2 Auffahrunfall
■	3 Abbiegeunfall
■	4 Einbiegeunfall
■	5 Überqueren der Fahrbahn
■	6 Frontalkollision
■	7 Parkierunfall
■	8 Fussgängerunfall
■	9 Tierunfall
■	00 Andere



0 0.1 0.2 0.3 0.4 km

ca. 1:10'000

© ASTRA / Kantone
19.07.2021 / UE03488





Gemeinde Berikon,
Gemeindestrassen
Zeitraum: 01.01.2021 - 31.12.2022

Unfallschwere	
Unfall mit:	
	Getöteten U(G)
	Schwerverletzten U(sv)
	Leichtverletzten U(LV)
	ausschl. Sachschaden U(ss)

Unfalltyp	
	0 Schleuder- oder Selbstunfall
	1 Überholunf., Fahrstreifenw.
	2 Auffahrunfall
	3 Abbiegeunfall
	4 Einbiegeunfall
	5 Überqueren der Fahrbahn
	6 Frontalkollision
	7 Parkierunfall
	8 Fussgängerunfall
	9 Tierunfall
	00 Andere

DTV	
	<1'000
	1'000 - 2'500
	2'500 - 5'000
	5'000 - 10'000
	10'000 - 25'000
	25'000 - 50'000
	>50'000

Überwachungszonen	
	aktiv
	inaktiv
	geplant

Nationalstrassen	
	Kilometerpunkte km 97+/-
	Bezugspunkte 620

Kantonsstrassen	
	620

Gemeindestrassen	
	620

Points of Interest	
	Points of Interest

Kantons- und Gemeindegrenzen	
	Kantons- und Gemeindegrenzen

Anhang 8 Teilpläne