

Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen

# Zentrumsentwicklung Mutschellen

Mobilitätskonzept

19.015 / 19. Oktober 2021



## **Auftraggeber**

Gemeinde Berikon  
Bahnhofstrasse 69  
8965 Berikon

Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg  
Friedlisbergstrasse 11  
8964 Rudolfstetten-Friedlisberg

Gemeinde Widen  
Bremgartenstrasse 1  
8967 Widen

## **Verfasser**

**TEAM**verkehr.zug ag  
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a  
zugerstrasse 45, ch-6330 cham  
blockweg 3, ch-6410 goldau

fon 041 783 80 60  
box@teamverkehr.ch  
www.teamverkehr.ch

David Bomatter, bomatter@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehrsingenieur

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> _____	<b>1</b>
	1.1. Ausgangslage	1
	1.2. Auftrag	1
	1.3. Perimeter und Lage	2
<b>2</b>	<b>Erschliessung und Umgebung</b> _____	<b>3</b>
	2.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	3
	2.2. Parkierung und Carsharing	4
	2.3. Öffentlicher Verkehr (ÖV)	5
	2.4. Veloverkehr	7
	2.5. Fussverkehr	9
	2.6. Querungen der Hauptverkehrsstrassen	11
	2.7. Nutzungen und Infrastruktur in der Umgebung	13
	2.8. Fazit Standortanalyse	14
<b>3</b>	<b>Nutzergruppen</b> _____	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Chancen für die zukünftige Mobilität</b> _____	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>Ziele</b> _____	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Handlungsfelder</b> _____	<b>22</b>
	6.1. Übergeordnete Massnahmen Kanton	23
	6.2. Masterplan Freiraum	24
	6.3. Sondernutzungspläne	25
<b>7</b>	<b>Massnahmen zum Mobilitätsmanagement</b> _____	<b>26</b>
	7.1. Massnahmen zum Management des MIV	27
	7.2. Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs	31
	7.3. Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs	33
	7.4. Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements	37

<b>8</b>	<b>Monitoring und Controlling</b>	<b>39</b>
	<b>Anhang</b>	<b>A1</b>

# 1 Einleitung

## 1.1. Ausgangslage

Auf dem Mutschellen soll im Schnittpunkt der drei Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen ein gemeindeübergreifendes Zentrum entstehen. Bereits heute sind auf dem Mutschellen wichtige Infrastrukturen wie der Bahnhof Berikon-Widen, die Poststelle und diverse Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen angesiedelt. Für die weitere Entwicklung des Zentrums haben die drei Gemeinden einen regionalen Sachplan ausgearbeitet. Dieser ist seit dem 16. Oktober 2017 rechtskräftig.

Das Zentrum Mutschellen soll zu einem zentralen Begegnungsort für die Bevölkerung der drei Gemeinden werden. Neue Wohn- und Gewerbenutzungen sollen im Zusammenspiel mit einer attraktiven Gestaltung des Aussenraums für eine Belebung des bisher vor allem durch den Verkehr geprägten Ortes sorgen.

Um eine möglichst verträgliche und effiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse im Zentrum Mutschellen zu erreichen, soll gemäss regionalem Sachplan ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden.

## 1.2. Auftrag

Ergänzend zum regionalen Sachplan soll ein stufengerechtes Mobilitätskonzept für das Zentrum Mutschellen erarbeitet werden. Ziel des Konzeptes ist es, ein Mobilitätsangebot zu schaffen, welches den Bedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen, sowie den Ansprüchen der Gemeinden und des Kantons gerecht wird. Dabei sollen der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr innerhalb des Zentrums gefördert werden. Der motorisierte Individualverkehr soll möglichst verträglich abgewickelt werden. Das Mobilitätskonzept dient als Grundlage für die Erarbeitung von Gestaltungssplänen, Entwicklungsrichtplänen, Teilzonenplänen und für die Nutzungsplanung der drei Gemeinden.

### 1.3. Perimeter und Lage

Der Mutschellen ist ein Pass zwischen dem Zürcher Limmattal und dem Aargauer Reusstal. Auf der Passhöhe treffen die drei Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen zusammen. Das Gebiet um die Passhöhe ist in allen Gemeinden bebaut. Von West nach Ost überquert die historische Nationalstrasse 1 (Zürich – Bern) den Mutschellen (Bernstrasse). Auf der Passhöhe kreuzt sie sich mit der Kantonsstrasse Baden – Birmensdorf (Belliker- und Bahnhofstrasse). Der wichtige Verkehrsknoten weist heute eine starke Verkehrsbelastung auf. Ebenfalls über den Mutschellen verläuft die Bremgarten-Dietikon-Bahn, welche Wohlen, Bremgarten und Dietikon verbindet.

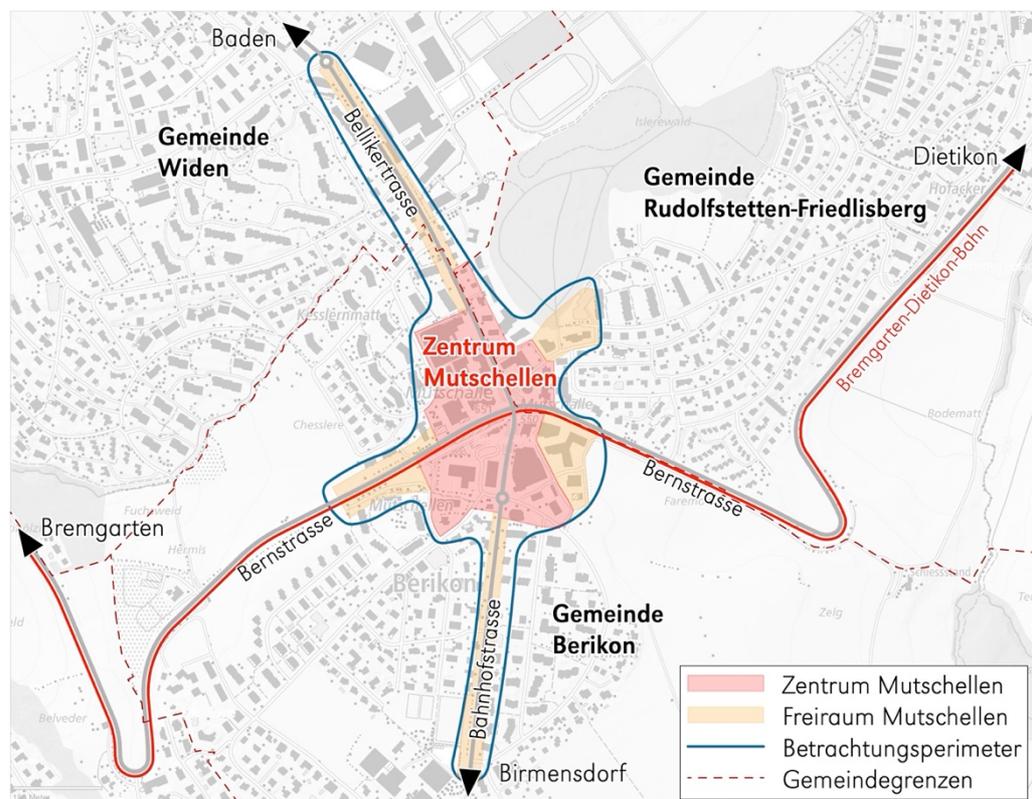


Abbildung 1: Perimeter des Zentrums Mutschellen

## 2 Erschliessung und Umgebung

### 2.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### Erschliessung MIV

Der Mutschellen bildet den wichtigen Knotenpunkt der beiden Kantonstrassen Dietikon – Bremgarten (Bernstrasse) und Baden – Birmensdorf (Belliker- bzw. Bahnhofstrasse). Die Erschliessung der Überbauung im Zentrum Mutschellen erfolgt hauptsächlich von der Belliker- und der Bahnhofstrasse, resp. deren Seitenstrassen. Ab der Bernstrasse gibt es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nur wenige Anschlüsse.

Das Verkehrsaufkommen auf den Kantonstrassen ist hoch. Über den Mutschellenknoten fahren täglich rund 22'000 Fahrzeuge. Im Zulauf des Knotens kommt es deshalb besonders zu Stosszeiten zu Rückstaus. Dies wirkt sich negativ auf die Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Zentrum Mutschellen aus.

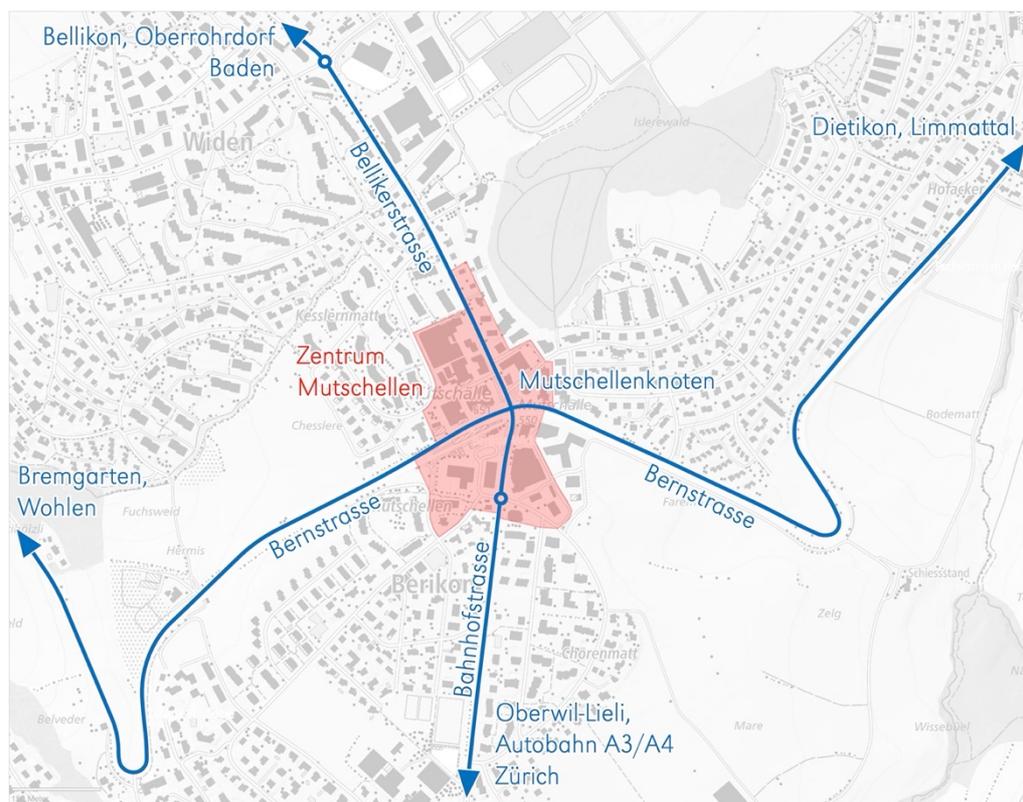


Abbildung 2: Erschliessung des Mutschellen durch den MIV

#### Erreichbarkeit MIV

Mit dem Auto sind die nächst grösseren Orte Bremgarten und Dietikon in ca. 10 Minuten erreichbar. Ins Limmattal und nach Wohlen werden rund 15 Minuten benötigt. Die Agglomerationszentren Baden und Zürich sind in 20 – 30 Minuten zu erreichen.

## 2.2. Parkierung und Carsharing

### Parkierung

Im Zentrum Mutschellen sind heute bei den bestehenden Einkaufsnutzungen öffentliche Parkplätze vorhanden. Am Bahnhof Berikon-Widen gibt es ausserdem Parkplätze für Park+Ride.

### Carsharing

Am Bahnhof Berikon-Widen existiert heute ein Standort von Mobility Carsharing. Mit der Entwicklung des Zentrums zu einem Wohn- und Arbeitsschwerpunkt dürfte die Nachfrage und damit das Potenzial für Carsharing-Angebote steigen.

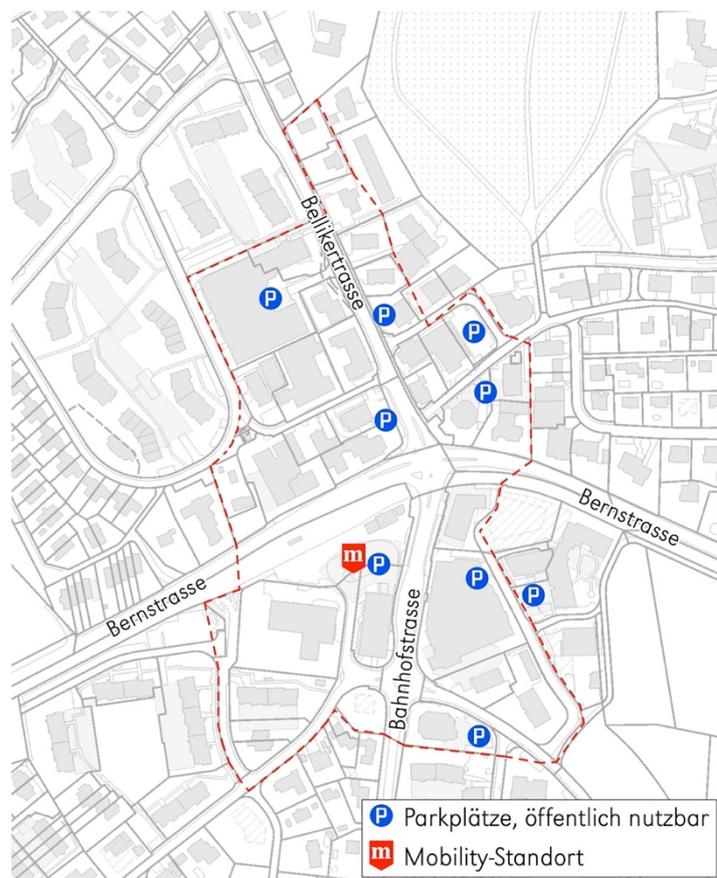


Abbildung 3: Parkierungsmöglichkeiten und Carsharing-Standorte im Zentrum Mutschellen

### 2.3. Öffentlicher Verkehr (ÖV)

#### Erschliessung ÖV

Das Zentrum Mutschellen liegt in der ÖV-Güteklasse B gemäss Kanton Aargau. Dies entspricht einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Der Bahnhof Berikon-Widen ist ein Umsteigepunkt zwischen der Bremgarten-Dietikon-Bahn (S17) und den regionalen Buslinien. Es besteht folgendes Angebot:

Linie	Ziele	Takt (Mo-Fr, tagsüber)
Bahn		
S17	Dietikon, Bremgarten, Wohlen	15 min (nach Wohlen alle 30min)
Bus		
320	Oberrohrdorf, Baden	30 min
321	Oberrohrdorf, Niederrohrdorf, Fislisbach, Baden	30 min
350	Birmensdorf, Zürich Wiedikon	30 min
445	Oberrohrdorf, Zürich Enge (Schnellbus)	30 min zu Hauptverkehrszeiten

Mindestens zu Hauptverkehrszeiten bestehen somit in alle Richtungen viertelstündliche Verbindungen. Nach Zürich gibt es mit der S17 via Dietikon und den beiden direkten Buslinien 350 und 445 sogar acht Verbindungen pro Stunde.

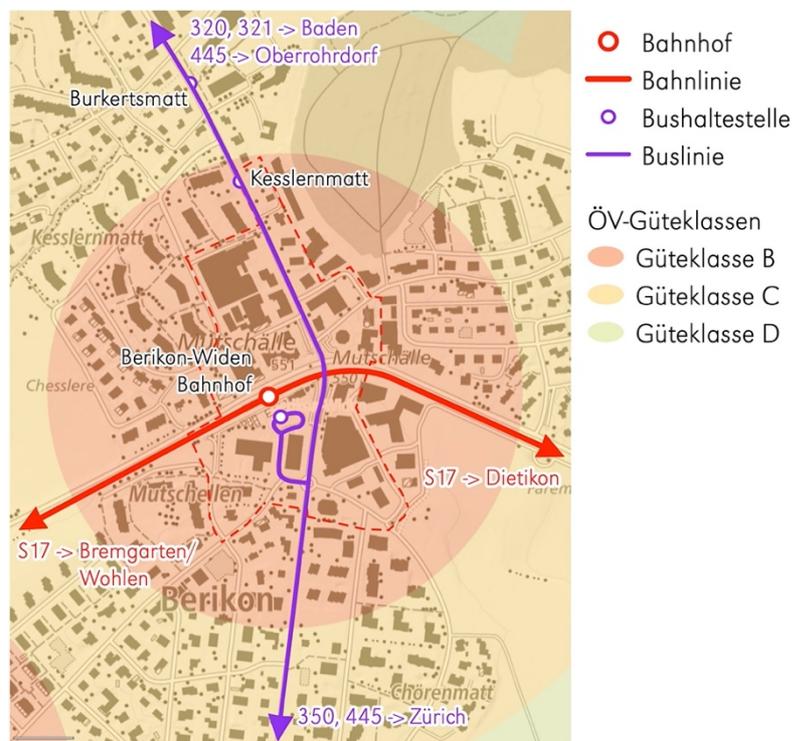


Abbildung 4: ÖV-Erschliessung auf dem Mutschellen

### Erreichbarkeit ÖV

Nach Zürich werden mit dem ÖV je nach Zielort in der Stadt 30 - 40 Minuten benötigt. Nach Baden beträgt die Reisezeit zwischen 30 und 45 Minuten, nach Dietikon 10 - 15 Minuten. Aarau, Lenzburg, Brugg oder auch der Flughafen Zürich können in weniger als einer Stunde mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden.

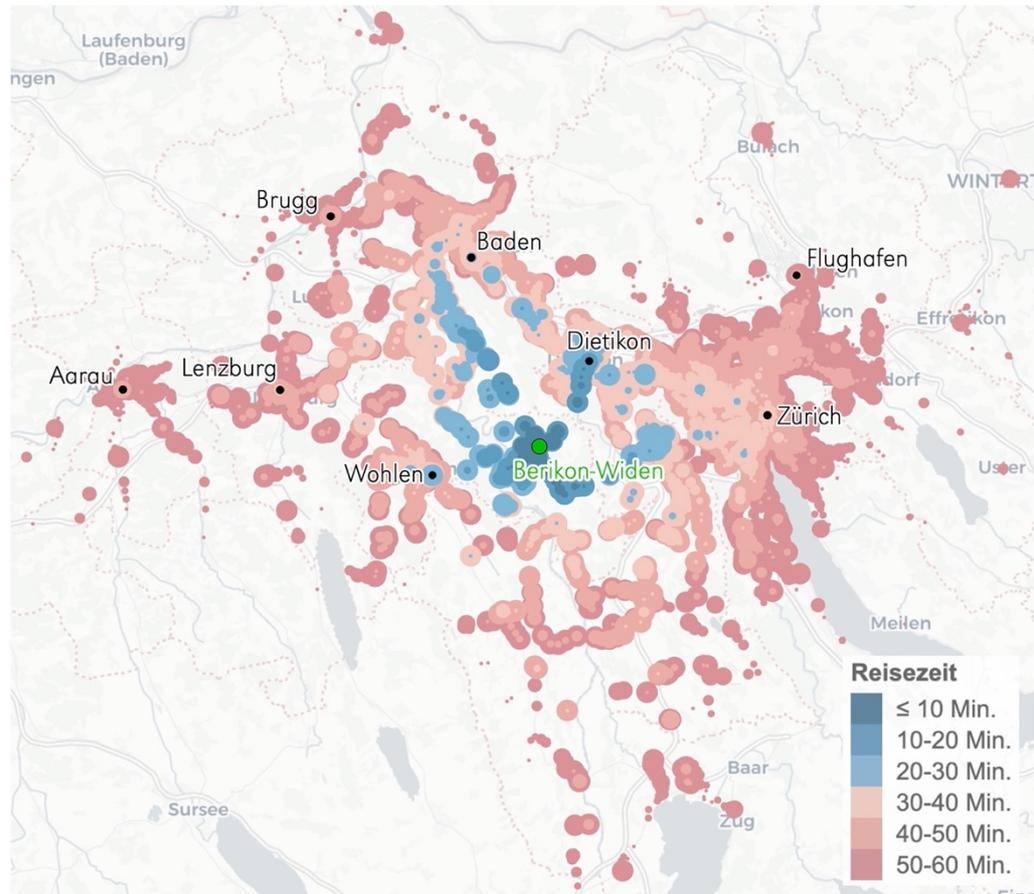


Abbildung 5: Erreichbarkeit des Zentrums Mutschellen mit dem ÖV

## 2.4. Veloverkehr

### Erschliessung Velo

Auf dem Mutschellen treffen sich mehrere kantonale Velorouten des Kantons Aargau. Im Bereich des Zentrums Mutschellen werden die Routen abseits der Hauptstrassen geführt, die Querung der Bahn und des Mutschellenknotens erfolgt durch eine Unterführung. Velofahrende können somit relativ attraktiv und ungestört vom Aufkommen des motorisierten Verkehrs im Zentrum verkehren. Für den lokalen Veloverkehr gibt es nur sehr wenige ausgewiesene Routen, Velofahrende benützen hier generell das Strassennetz, vor allem verkehrsberuhigte Nebenstrassen.

Aufgrund der Topographie ist das Velo im Alltagsverkehr am Mutschellen nur beschränkt attraktiv. Vor allem die Ost-West-Verbindungen weisen starke Steigungen und Gefälle auf, die Höhenunterschiede zu den nächsten regionalen Zentren Bremgarten und Dietikon sind erheblich. In der Nord-Süd-Richtung hingegen liegen die Gemeinden Berikon und Widen, sowie auch die nächsten Nachbargemeinden auf einem ähnlichen Höhenniveau. Hier liegt ein grösseres Potential, das Velo im Alltagsverkehr vermehrt zu nutzen. Besonders durch den wachsenden Anteil von E-Bikes im Veloverkehr können auch mittlere Distanzen mit mehr Höhendifferenzen künftig gut zurückgelegt werden.



Abbildung 6: Velonetz rund um das Zentrum Mutschellen

## Erreichbarkeit Velo

Die nähere Umgebung um das Zentrum Mutschellen ist innerhalb von fünf Minuten mit dem Velo bequem erreichbar. In rund zehn Minuten kann das gesamte Siedlungsgebiet der drei Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen erreicht werden. In 15 Minuten ist man mit dem Velo in den nächsten Nachbargemeinden. Dietikon und Bremgarten liegen mit 20 Minuten ebenfalls noch in einer zumutbaren Velodistanz. Die Topografie ist bei diesen Fahrzeiten berücksichtigt.

Mit E-Bikes werden innerhalb dieser Reisezeiten sogar weitere Strecken, auch mit grösseren Steigungen, zurückgelegt. Durch die steigende Anzahl von E-Bikes wird also auch das Pendeln mit dem Velo in die nächstgelegenen Zentren Dietikon und Bremgarten zunehmend attraktiver.

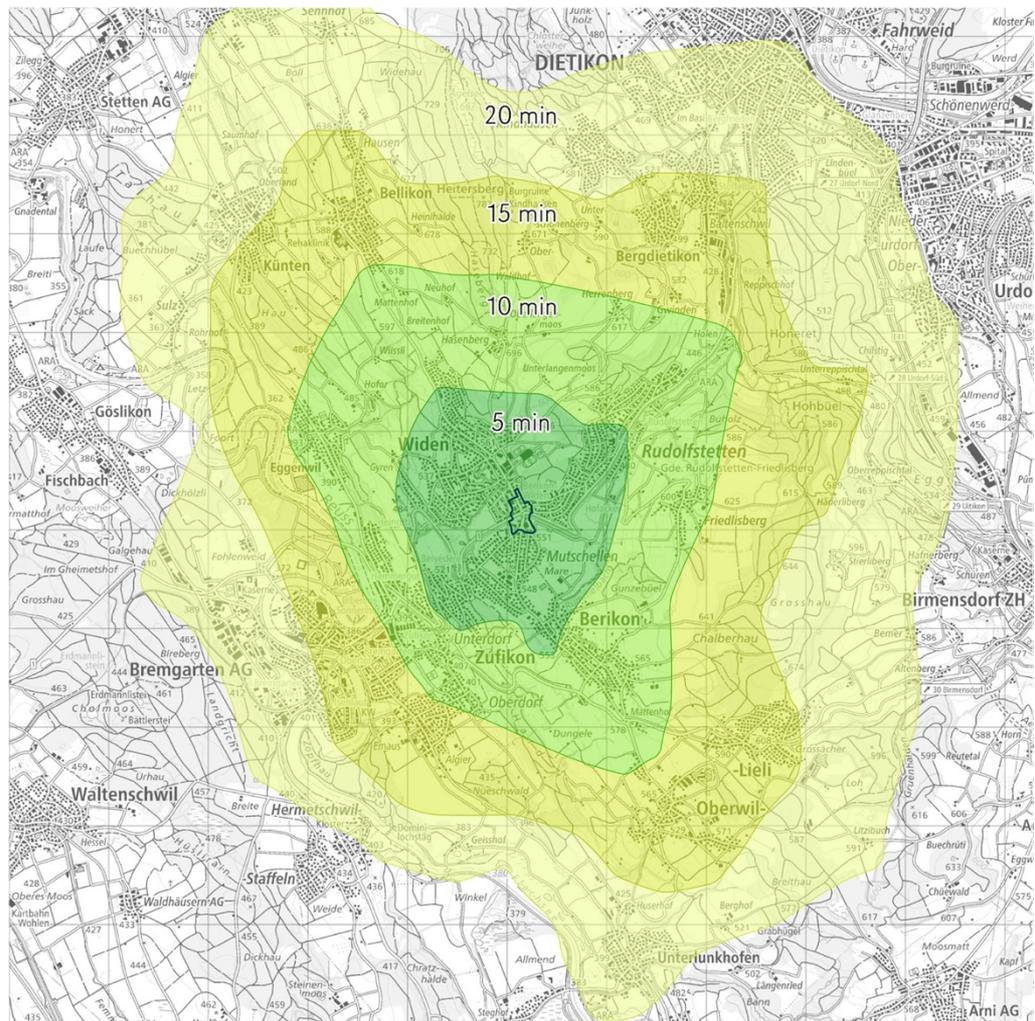


Abbildung 7: Erreichbarkeit des Zentrums Mutschellen mit dem Velo, unter Berücksichtigung der Topografie

## 2.5. Fussverkehr

### Erschliessung Fussverkehr

Der Mutschellen ist nicht nur ein Knotenpunkt für den Strassenverkehr und ÖV, sondern auch ein wichtiger Ausgangspunkt für den lokalen Fussverkehr und Wanderwege. Neben den Hauptverkehrsstrassen kann über die verkehrsberuhigten Nebenstrassen und diversen Fusswege das Zentrum aus der näheren Umgebung zu Fuss direkt erreicht werden. Für Bewohner mit Wohnsitz in Fussdistanz zum Fusszentrum (<1km) ist es durchaus attraktiv, den Weg zum Bahnhof oder Einkauf zu Fuss zurückzulegen.

Über den Mutschellen führt ein Wanderweg, welcher ausserhalb des Zentrums an zwei Punkten an das regionale Wanderweg anschliesst.

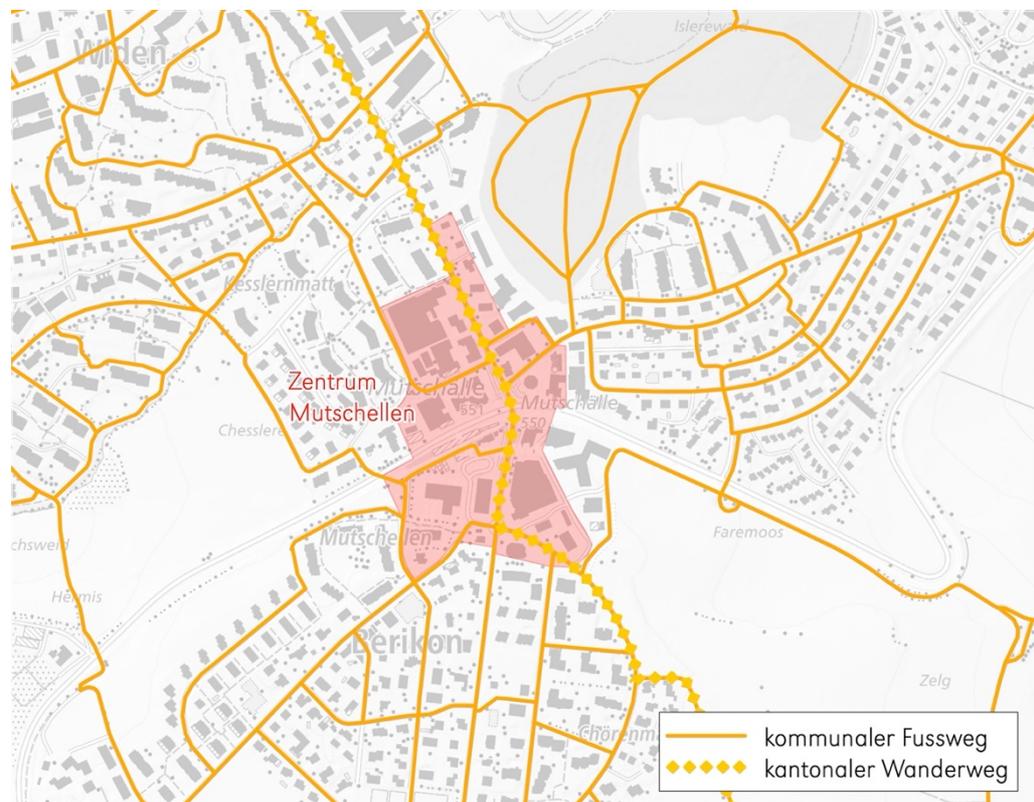


Abbildung 8: Erschliessung des Zentrums Mutschellen durch den Fussverkehr

### Erreichbarkeit Fussverkehr

Innerhalb des Zentrums Mutschellen kann alles in weniger als fünf Minuten zu Fuss erreicht werden (Ausgangspunkt Bahnhof Berikon-Widen). Innerhalb von zehn Minuten zu Fuss liegen viele Wohnquartiere der drei Gemeinden. Auch die landschaftlichen Grün- und Freiräume können in weniger als zehn Minuten zu Fuss erreicht werden.

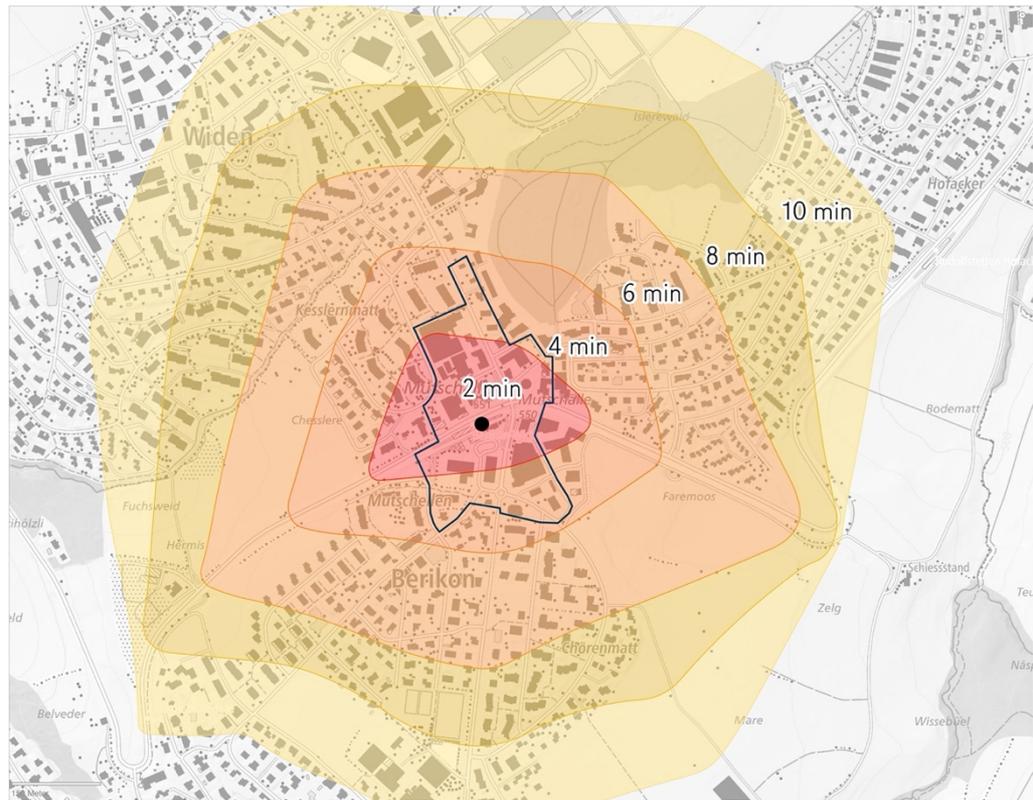


Abbildung 9: Erreichbarkeit des Zentrums Mutschellen zu Fuss (Ausgangspunkt Bahnhof Berikon-Widen)

## 2.6. Querungen der Hauptverkehrsstrassen

### Unterführungen Mutschellenknoten

Der Mutschellenknoten ist ein Verkehrsknoten mit sehr grossen Dimensionen. Für den motorisierten Strassenverkehr bestehen an jedem Knotenarm mehrspurige Zufahrten. Der Strassenverkehr wird mittels Lichtsignalanlage geregelt. Zusätzlich quert die Bahn den Knoten über den südlichen Ast (Bahnhofstrasse), gesichert wird der Verkehr mittels Bahnschranken. Das Verkehrsaufkommen des Strassenverkehrs auf dem Knoten ist mit einem DTV von 22'000 Fahrten sehr gross. Die Bahn fährt pro Stunde und Richtung alle 15 Minuten über den Knoten.

Der Fuss- und Veloverkehr müssen den Knoten durch Unterführungen queren. Direkt am Knoten selber gibt es unter drei Knotenarmen hindurch Unterführungen. Die westliche Unterführung unter der Bernstrasse und Bahn hat zusätzlich einen direkten Ausgang zum Mittelperron des Bahnhofs Berikon Widen. Diese Unterführungen am Mutschellenknoten können vom Veloverkehr nicht fahrend benutzt werden.

Die weitere Unterführung unter der Bernstrasse und Bahnlinie befindet sich westlich des Bahnhofs, auch hier ist der Perron mit einem Ausgang angeschlossen. Diese Unterführung kann mit dem Velo befahren werden, die kantonale Radroute wird hier durchgeführt.

Gesamthaft sind die Unterführungen relativ eng und wirken sehr dunkel. Dies macht sie unattraktiv und vermittelt wenig Sicherheit, besonders abends und nachts.



Abbildung 10: Unterführung unter dem Mutschellenknoten (Bild TEAMVerkehr)

### Fussgängerquerungen Bahnhof- und Bellikerstrasse

Über die Bahnhofstrasse und Bellikertrasse gibt es einige Fussgängerstreifen. Aufgrund der benötigten Rückstauf Flächen vor dem Mutschellenknoten liegen diese relativ weit von diesem zurückversetzt.

An der Bahnhof- und Bellikerstrasse liegt viel Gewerbe für Einkauf und Dienstleistungen. Sie bilden damit eine Einkaufsstrasse für das Zentrum Mutschellen. Dementsprechend gibt es einen erhöhten Querungsbedarf der hier einkaufenden Bevölkerung über die Strassen. Die bestehenden Fussgängerstreifen liegen jedoch nicht immer in deren Wunschlinien.

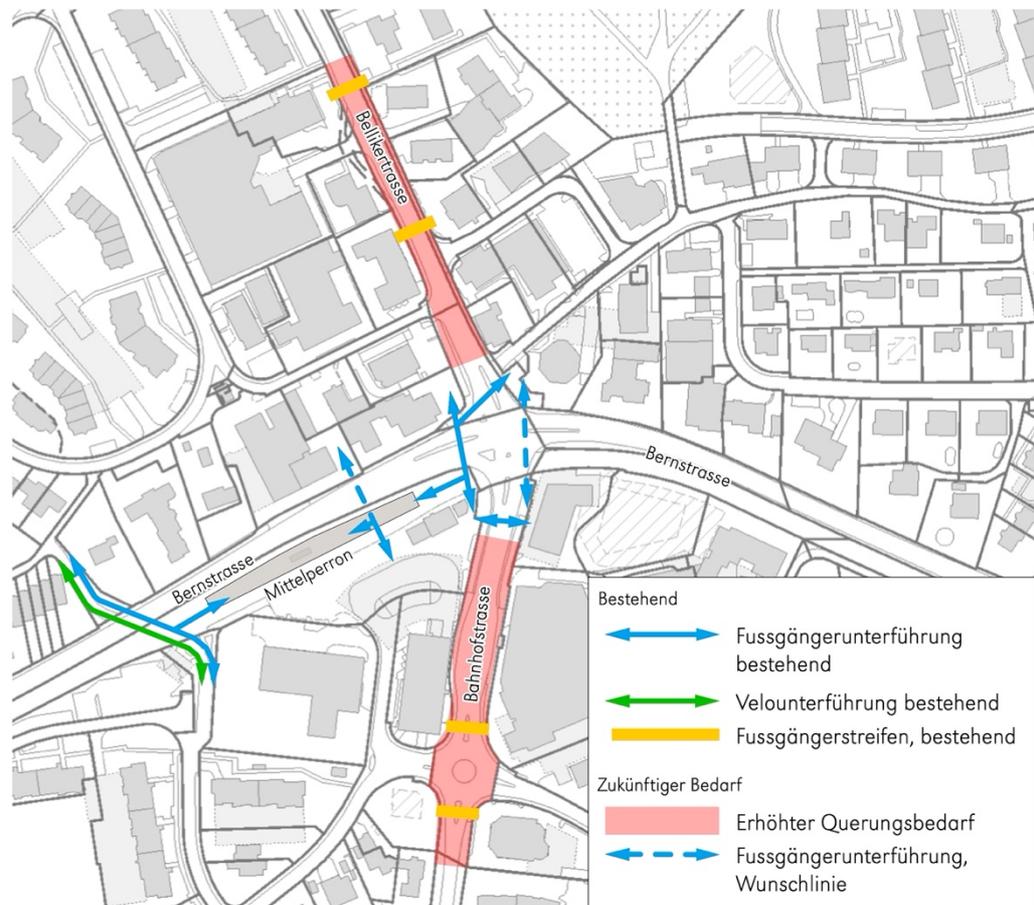


Abbildung 11: Querungssituation am Mutschellen

## 2.7. Nutzungen und Infrastruktur in der Umgebung

Der Mutschellen bildet für die drei Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen das wichtigste Zentrum für Versorgung und Dienstleistungen. Die meisten Einkaufsnutzungen in den drei Gemeinden, auch die Filialen der grösseren Detailhandelsketten, befinden sich im Zentrum Mutschellen. Beim Bahnhof Berikon-Widen befindet sich auch eine eigenständige Postfiliale. Weiter gibt es im Zentrum Mutschellen einige Gastroangebote. Die Schulstandorte der drei Gemeinden liegen jeweils nicht weiter als ein Kilometer vom Zentrum Mutschellen entfernt. Die Sportanlage Burkertsmatt in Widen liegt ebenfalls innerhalb dieser Distanz, Erholungsfreiräume in der un bebauten Landschaft sind sehr schnell zu erreichen.

Die hohe Dichte an Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Einkauf, Dienstleistungen, öffentlicher Verkehr, Bildung) bietet ein grosses Potential, das vor allem Bewohner des Zentrums Mutschellen ihre alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse zu Fuss, mit dem Velo, oder mit dem ÖV befriedigen können. Auch viele Bewohner in der näheren Umgebung können dank attraktiven Fuss- und Veloverbindungen das Zentrum schnell und bequem erreichen.

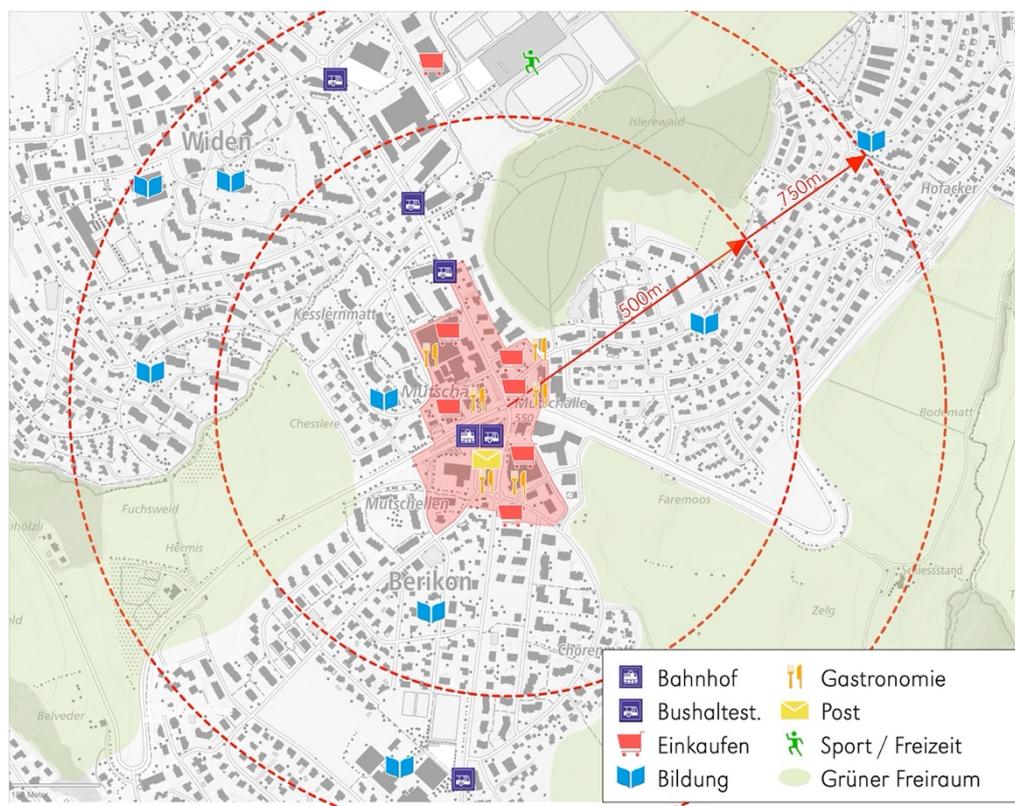


Abbildung 12: Nutzungsangebot im Zentrum Mutschellen und Umgebung

## 2.8. Fazit Standortanalyse

Das Zentrum Mutschellen ist sowohl lokal als auch regional ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Dadurch ist die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln gut bis sehr gut. Für Bewohner der näheren Umgebung ist die Benützung des Velos oder Zufussgehen eine attraktive Alternative zum Auto in der alltäglichen Mobilität. Aufgrund des hohen Aufkommens an motorisiertem Verkehr sollten diese Verkehrsmittel deshalb gefördert werden. Nur so kann die zusätzliche Verkehrsbelastung des Strassennetzes und des Mutschellenknotens durch die bauliche Entwicklung geringgehalten werden.

### 3 Nutzergruppen

Die bestehenden und zukünftigen Nutzer des Zentrums Mutschellen werden nachfolgend in fünf Gruppen aufgeteilt. Die Aufteilung erfolgt nach den Mobilitätsbedürfnissen, Anforderungen an das Verkehrsnetz und die Beziehung zum Zentrum Mutschellen als Ort.

Die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzergruppen sind bei der Umsetzung der im Kapitel 6 beschriebenen Massnahmen zu berücksichtigen. Es wird für jede Massnahme aufgezeigt, auf welche Nutzergruppen die Massnahme Einfluss nimmt.

#### **Bewohner des Zentrums Mutschellen**

Der Wohnraum im Zentrum Mutschellen zieht eine durchmischte Bewohnerschaft verschiedener Altersgruppen und Haushaltgrössen an. Diese Nutzergruppe ist heterogen, dies bedeutet auch eine Vielzahl an unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen. Die Bewohnenden gehören bezüglich der Mobilität zu den Hauptakteuren. Sie leben im Zentrum und unternehmen den Hauptteil ihrer täglichen Wege von hier aus. Ein grosser Anteil des Ziel-/Quellverkehrs im Zentrum Mutschellen wird von den Bewohnenden verursacht. Gleichzeitig hat diese Nutzergruppe auch das stärkste Bedürfnis, von den negativen Einwirkungen des Verkehrs (Lärmemissionen, Luftqualität etc.) geschützt zu werden.

Wichtige Bedürfnisse:

- Ausreichende Erschliessung und Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr im Wohnumfeld
- Stetiger Verkehrsfluss auf den Hauptstrassen (keine Behinderung der eigenen Mobilität)
- Gute Zugänglichkeit zu den Haltestellen des ÖV
- Kurze Umsteigewege am Bahnhof Berikon-Widen
- Gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr (Hindernisfreiheit)
- Ausreichend Veloabstellplätze an geeigneter Lage
- Hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Gute und attraktive Zugänglichkeit zum lokalen Gewerbe (Einkauf)
- Schutz vor Emissionen des Verkehrs

### **Gewerbetreibende im Zentrum Mutschellen**

Die Inhaber von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben stellen für einen möglichst reibungslosen Ablauf ihrer Geschäfte besondere Anforderungen an die Erschliessung und den Verkehr. Neben einer einfachen und attraktiven An-/Abreise für Beschäftigte und Kunden sind dies auch eine störungsfreie und effiziente Anlieferung und Entsorgung. Die Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe verursachen Verkehr vor allem während der Arbeits- bzw. Ladenöffnungszeiten, d.h. tagsüber an Werktagen.

Wichtige Bedürfnisse:

- Ausreichende Erschliessung und Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr (für Beschäftigte und Kunden)
- Anlieferungs- und Entsorgungswege mit genügender Dimensionierung
- Stetiger Verkehrsfluss auf den Hauptstrassen (keine Behinderung der Kundenströme)
- Gute Zugänglichkeit zu den Haltestellen des ÖV (für Beschäftigte und Kunden)
- Gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr (vor allem für die Kundschaft)
- Ausreichend Veloabstellplätze an geeigneter Lage (für Beschäftigte und Kunden)
- Gute und attraktive Zugänglichkeit und Auffindbarkeit des Gewerbes

### **Besucher und Kunden**

Besucher der Wohnnutzungen halten sich vorwiegend ausserhalb der gängigen Arbeitszeiten, also am Abend oder Wochenenden/Feiertagen im Zentrum auf. Der Kundenverkehr der Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen verteilt sich über den gesamten Tag (während den Öffnungs- bzw. Arbeitszeiten). Die Aufenthaltsdauer der Kunden ist je nach Art der Nutzung unterschiedlich. Die Anreise der Besucher und Kunden erfolgt individuell und mit allen Verkehrsmitteln. Ihr Mobilitätsverhalten ist deshalb schwieriger beeinflussbar als dasjenige der Bewohnenden und Arbeitenden.

Wichtige Bedürfnisse:

- Ausreichende Erschliessung und Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr (Besucher- und Kundenparkfelder)
- Stetiger Verkehrsfluss auf den Hauptstrassen (vor allem für Kunden)
- Gute Zugänglichkeit zu den Haltestellen des ÖV
- Gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr (Hindernisfreiheit)
- Ausreichend Veloabstellplätze an geeigneter und gut auffindbarer Lage
- Gute und attraktive Zugänglichkeit und Auffindbarkeit des Gewerbes

### **Pendler**

Pendler, welche im Zentrum Mutschellen arbeiten und ausserhalb wohnen, kommen hauptsächlich am Morgen an und verlassen das Zentrum am Abend wieder. Am Wochenende fällt diese Nutzergruppe im Verkehrsaufkommen weg. Das Mobilitätsverhalten der Pendler lässt sich mit geeigneten Massnahmen gut beeinflussen. Erwerbstätige, welche im Zentrum Mutschellen wohnen und wegpendeln, werden zu den Bewohnern gezählt.

Wichtige Bedürfnisse:

- Ausreichende Erschliessung und Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr (Parkfelder für Beschäftigte)
- Stetiger Verkehrsfluss auf den Hauptstrassen
- Gute Zugänglichkeit zu den Haltestellen des ÖV
- Kurze Umsteigewege am Bahnhof Berikon-Widen
- Gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr (Hindernisfreiheit)
- Ausreichend Veloabstellplätze an geeigneter Lage
- Gute Zugänglichkeit zum Gewerbe bzw. zu den Arbeitsplätzen

### **Durchreisende**

Zu den Durchreisenden zählen alle, dessen Ausgangspunkt und Ziel nicht im Zentrum Mutschellen liegt. Dazu gehören sowohl die Lenker des motorisierten Transitverkehrs, als auch Passagiere des ÖV, welche nicht im Zentrum zu- oder Aussteigen. Auch Durchreisen mit einem intermodalen Wechsel, d.h. beispielsweise das Umsteigen vom Velo auf den ÖV am Bahnhof, zählen zum Transitverkehr. Das Mobilitätsverhalten der Durchreisenden lässt sich mit Massnahmen vor Ort nicht beeinflussen, dies ist in erster Linie abhängig von den Gegebenheiten am Ausgangs- bzw. Zielort. Aufgrund des hohen Anteils an Durchgangsverkehr auf dem Mutschellen müssen die Bedürfnisse der Durchreisenden jedoch trotzdem berücksichtigt werden.

Wichtige Bedürfnisse:

- Stetiger Verkehrsfluss auf den Hauptstrassen (auch für den ÖV)
- Gute Zugänglichkeit zu den Haltestellen des ÖV (bei intermodalem Umsteigen)
- Kurze Umsteigewege am Bahnhof Berikon-Widen

	Erschliessung und Parkplätze MIV	Anlieferungswege Gewerbe	Stetiger Verkehrsfluss	Zugänglichkeit ÖV- Haltestellen	Kurze Umsteigewege	Durchwegung für Fuss- und Veloverkehr	Ausreichend Velobstellplätze	Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Zugänglichkeit zum Gewerbe	Schutz vor Emissionen
Bewohner Zentrum Mutschellen	X		X	X	X	X	X	X	X	X
Gewerbetreibende	X	X	X	X		X	X		X	
Besucher und Kunden	X		X	X		X	X		X	
Pendler	X		X	X	X	X	X		X	
Durchreisende			X	X	X					

Tabelle 1: Übersicht der Nutzergruppen und ihrer Bedürfnisse

## 4 Chancen für die zukünftige Mobilität

Aus der Analyse des bestehenden Verkehrsnetzes und der unterschiedlichen Nutzergruppen können Chancen für die zukünftige Mobilität abgeleitet werden. Folgende vier Chancen ergeben sich für das Zentrum Mutschellen:

### 1. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Alltagsverkehr kann erhöht werden.

Die Lage des Zentrums Mutschellen an einem regionalen ÖV-Knoten erhöht die Attraktivität des ÖV in der Alltagsmobilität. Es bestehen gute Verbindungen in die nächstgelegenen regionalen Zentren wie Dietikon und Bremgarten, aber auch nach Zürich. Für Pendler auf dem Weg zu Arbeit oder Bildung kann der ÖV somit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein.

Auch für die Bevölkerung aus den drei Gemeinden und den Nachbargemeinden kann der ÖV im Alltag das Verkehrsmittel der Wahl sein, wenn sie zur Arbeit oder zum Einkauf in das Zentrum Mutschellen fahren.

Um die Chance einer vermehrten Nutzung des ÖV im Alltagsverkehr zu nutzen, müssen die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen direkt, sicher und hindernisfrei gestaltet werden.

### 2. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Einkaufsverkehr kann erhöht werden.

Dank der zentralen Lage von Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen im Zentrum Mutschellen können viele der täglichen Bedürfnisse in relativ kurzer Entfernung zum Wohnort befriedigt werden. Dies gilt sowohl für die Bewohner des Zentrums selbst, als auch für die zentrumsnahen Quartiere der drei Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen.

Essentiell für eine vermehrte Nutzung von Fuss- und Veloverkehr im Einkaufsverkehr sind eine direkte und hindernisfreie Durchwegung des Zentrums für den Fuss- und Veloverkehr, genügend Velobstellplätzen an guter Lage und sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsstrassen.

### 3. Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Freizeitverkehr kann erhöht werden.

Rund um das Zentrum Mutschellen gibt sehr nahe gelegene Grün- und Freiräume. In kürzester Distanz können offene Landschaften und Wälder erreicht werden. Für Sporttreibende liegt mit der Sportanlage Burkertsmatt ein gutes Freizeitangebot in der Nähe. Für die Naherholung bestehen somit viele Möglichkeiten innerhalb kurzer Fuss- und Velodistanz.

Durch die Sicherstellung von direkten und attraktiven Wegen zwischen dem Zentrum Mutschellen und den umliegenden Grün- und Freiräumen, kann die Chance auf einen erhöhten Anteil von Fuss- und Veloverkehr bei Freizeitverkehr genutzt werden

#### **4. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am lokal erzeugten Verkehr kann gesenkt werden.**

Die Dichte an Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen, die Nähe zum Bahnhof Berikon-Widen, und die zentrale Lage im Siedlungsgebiet der drei Gemeinden bieten der Bevölkerung des Zentrums Mutschellen die Möglichkeit, vermehrt den ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu nutzen. Dies gilt für Wege innerhalb, aber auch vom und ins Zentrum Mutschellen aus der näheren Umgebung. Man ist somit weniger auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs angewiesen.

Durch gezielte Massnahmen zur Lenkung des Mobilitätsverhalten der verschiedenen Nutzergruppen kann die Chance wahrgenommen werden, den lokal verursachten Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen zu senken.

Ziel der Massnahmen, welche in diesem Konzept festgehalten werden, ist die Nutzung der beschriebenen Chancen. Um die Wirkung der Massnahmen messbar zu machen, werden im nächsten Kapitel aus den Chancen heraus Ziele für die Mobilität im Zentrum Mutschellen aufgestellt.

## 5 Ziele

Die Ziele werden nachfolgend in zwei Kategorien aufgeteilt:

- Die **räumlichen Ziele** können nur durch bauliche Massnahmen, d.h. Umgestaltung, Aufwertung oder Schaffung von Infrastruktur erreicht werden. Zur Zielerreichung tragen deshalb auch die Massnahmen aus dem parallel zum Mobilitätskonzept entwickelten Masterplan Freiraum bei.
- Die **Ziele der Mobilität** werden durch Massnahmen erreicht, welche eine Änderung des Mobilitätsverhaltens erwirken. Diese Massnahmen sind sowohl von baulicher, vor allem aber auch von organisatorischer Natur.

### Räumliche Ziele

- Die **Erreichbarkeit** ist für alle Verkehrsträger aus allen Richtungen sichergestellt.
- Der **ortsfremde Verkehr** bleibt auf den Hauptverkehrsstrassen konzentriert und kann das Zentrum Mutschellen möglichst flüssig und verträglich durchqueren.
- Ausserhalb der Hauptachsen wird MIV auf die **minimal nötige Fläche** beschränkt.
- Die **Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr** ist hoch, die Trennwirkung der Hauptverkehrsstrassen ist möglichst klein.
- Die Gestaltung der Aufenthalts- und Verkehrsräume orientiert sich an den **Bedürfnissen aller Nutzergruppen**.

### Ziele der Mobilität

- Die **Bewohner des Zentrums Mutschellen** bewegen sich wenn immer möglich zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV.
- Die **Besucher und Kunden** reisen wenn immer möglichen zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV an.
- Die **Beschäftigten im Zentrum Mutschellen** bewältigen ihren Arbeitsweg möglichst zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV.

## 6 Handlungsfelder

Die Massnahmen, welche zur Erreichung der Ziele beitragen, werden in Handlungsfelder aufgeteilt. Die Handlungsfelder unterscheiden sich zum einen nach der Zuständigkeit (Kanton oder Gemeinden), sowie nach der Wirkungsfunktion der enthaltenen Massnahmen (raumwirksam oder Mobilitätsmanagement).

Die **raumwirksamen Massnahmen** sind nicht Teil des Mobilitätskonzepts. Zu ihnen gehören die Planungen des Kantons Aargau am Mutschellenknoten, der Masterplan Freiraum, sowie die Sondernutzungspläne innerhalb des Zentrumsperimeters. Bei der Erarbeitung dieser raumwirksamen Massnahmen gemeinsam mit dem Kanton soll das Mobilitätskonzept für die Gemeinden als Leitfaden dienen. Die Ziele des Mobilitätskonzept sind somit auch bei den raumwirksamen Massnahmen zu berücksichtigen.

Die **Massnahmen des Mobilitätsmanagements** sind aufgeteilt auf vier Handlungsfelder:

- Massnahmen zum Management des MIV
- Massnahmen zur Förderung des ÖV
- Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden in diesem Mobilitätskonzept festgehalten. Sie sollen das Mobilitätsverhalten der Nutzergruppen beeinflussen und so zur Erreichung der Ziele beitragen. Die Massnahmen bestehen aus Handlungsanweisungen für die Gemeinden, um bei zukünftigen Planungen und Bauvorhaben (öffentlich und privat) das Erreichen der Ziele sicherzustellen.

<b>Mobilitätskonzept</b>			
<b>Raumwirksame Massnahmen</b>		<b>Massnahmen des Mobilitätsmanagements</b>	
Kanton Aargau	Gemeinden	Gemeinden	
Sofortmassnahmen Mutschellenknoten	Masterplan Freiraum	Management des MIV	Förderung des ÖV
Langfristige Umgestaltung Mutschellenknoten	Sondernutzungs- pläne	Förderung des Fuss- und Veloverkehrs	Förderung des Mobilitäts- managements
Durchgangsverkehr	Ziel-/Quellverkehr	Ziel-/Quellverkehr	

Abbildung 13: Handlungsfelder mit Wirkungsfunktion, Zuständigkeit und Zielgrösse

## 6.1. Übergeordnete Massnahmen Kanton

Die Entwicklung des Zentrum Mutschellens ist stark abhängig von zwei kantonalen Infrastrukturprojekten: Die Sofortmassnahmen am Mutschellenknoten, sowie langfristig die Umgestaltung des Knotens.

Die Zuständigkeit für diese Projekte liegt beim Kanton Aargau, die Gemeinden sind in Planungsprozess eingebunden. Die Massnahmen des Mobilitätskonzepts, welche auf das Mobilitätsmanagement abzielen, sollen von den Gemeinden unabhängig von den kantonalen Projekten so weit wie möglich umgesetzt werden. Jedoch sollen im Planungsprozess die Ziele und Massnahmen des Mobilitätskonzept von den Gemeinden eingebracht und gegenüber den Zielen und Massnahmen des Kantons koordiniert werden.

Nachfolgend wird für die übergeordneten Massnahmen des Kantons aufgezeigt, welche Ziele des Mobilitätskonzept davon tangiert werden.

### Sofortmassnahmen Mutschellenknoten

Die Sofortmassnahmen sollen kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Sie beinhalten die Optimierung der Lichtsignalanlagen, die Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Unterführungen, die Realisierung einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur, und die Erstellung einer zusätzlichen Bushaltestelle auf der Bellikerstrasse.

Die Optimierung der Lichtsignalanlagen und die zusätzliche Rechtsabbiegespur dienen hauptsächlich dem räumlichen Ziel, dass der ortsfremde Verkehr das Zentrum Mutschellen flüssig und verträglich durchqueren kann.

Mit der **Attraktivierung der bestehenden Unterführungen** wird auch die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs im Allgemeinen erhöht. Die **zusätzliche Kipphaltestelle** für den Bus erhöht die Zuverlässigkeit des ÖV und verbessert die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Berikon-Widen. Diese Massnahmen tragen somit zur Erreichung der Ziele der Mobilität bei.

### Langfristige Umgestaltung Mutschellenknoten

Langfristig soll der Mutschellenknoten neu organisiert werden. Für Strassenverkehr, Bahn und Fuss- und Veloverkehr werden in laufenden Studien verschiedene Möglichkeiten zur zukünftigen Verkehrsführung am Knoten erarbeitet. Dabei wird auch eine räumliche Trennung der Verkehrsträger auf mehrere Ebenen geprüft.

Die langfristige Umgestaltung des Mutschellenknotens **dient allen genannten Zielen.**

## 6.2. Masterplan Freiraum

### Masterplan Freiraum

Der Masterplan Freiraum Mutschellen wurde parallel zum Mobilitätskonzept erarbeitet. Ziel des Masterplans ist es, die Aufenthaltsqualität im Zentrum Mutschellen zu erhöhen und für das gesamte Gebiet eine wiedererkennbare Gestaltung zu entwickeln.

Der Masterplan Freiraum umfasst diejenigen **raumwirksamen Massnahmen**, welche von den Gemeinden unabhängig von den Infrastrukturprojekten des Kantons baulich umgesetzt werden können.

Die Massnahmen des Masterplans Freiraum und des Mobilitätskonzept ergänzen sich, d.h. es ergeben sich Synergien aus den Wirkungen dieser Massnahmen. So ist z.B. ein attraktiver Aussenraum im Zentrum Mutschellen förderlich für die vermehrte Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs, jedoch nur, wenn dabei auf eine gute Durchwegung geachtet wird.

Im Planungsperimeter der kantonalen Infrastrukturprojekte sind die Ziele und Massnahmen des Masterplans Freiraum ebenso zu berücksichtigen wie diejenigen des Mobilitätskonzepts.



Abbildung 14: Zuständigkeiten und Wirkungsbereiche von Mobilitätskonzept und Masterplan Freiraum

### 6.3. Sondernutzungspläne

Sondernutzungspläne

Bei der Erarbeitung von Sondernutzungsplänen wie Gestaltungsplänen sind die Ziele und Massnahmen des Mobilitätskonzeptes miteinzubeziehen. Dies soll einerseits dadurch geschehen, dass die Gemeinden bei der Prüfung der Sondernutzungspläne die Vereinbarkeit mit dem Mobilitätskonzept abwägen. Andererseits sollen für Gestaltungspläne spezifische Mobilitätskonzepte verlangt werden (siehe auch Massnahme Richtlinie für Mobilitätskonzepte).

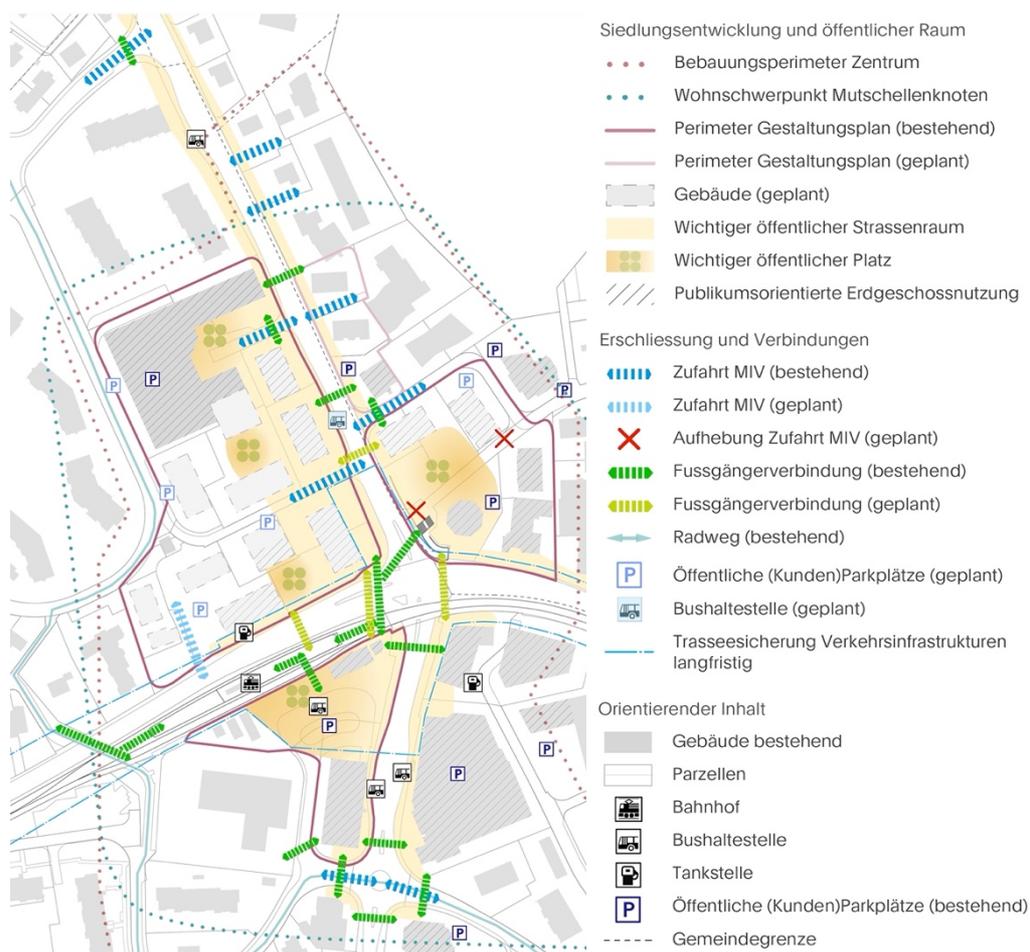


Abbildung 15: Laufende Planungen im Zentrum Mutschellen, inklusive Gestaltungspläne (sa\_partners)

## 7 Massnahmen zum Mobilitätsmanagement

Folgender Massnahmenkatalog umfasst empfohlene Massnahmen, welche sich aus verkehrspolitischer Sicht für das Zentrum Mutschellen eignen. Sie 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
<b>M1 Massnahmen zum Management des MIV</b>		
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
<b>M2 Massnahmen zur Förderung des ÖV</b>		
M2.1	Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen	W, G, B, P, D
M2.2	Sensibilisierung und Informationen zum ÖV-Angebot	W, G, B, P
<b>M3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs</b>		
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
<b>M4 Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements</b>		
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

## 7.1. Massnahmen zum Management des MIV

### M1.1 Parkraummanagement

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund der attraktiven Lage in der Nähe zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Bildungseinrichtungen, sowie Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten soll der lokal generierte motorisierte Individualverkehr möglichst reduziert werden. Ein entsprechendes Parkfeldangebot unterstützt dieses Ziel.

#### Beschreibung

Die Gemeinden achten darauf, dass das Angebot an öffentlichen Parkfeldern möglichst gering ist. Es sollen nicht mehr Parkfelder zur Verfügung gestellt werden, als tatsächlich nachgefragt sind. Der Bedarf an öffentlichen Parkfeldern muss sorgfältig abgeschätzt werden. Zu viele Parkfelder verursachen zusätzlichen Autoverkehr. Zu wenige Parkfelder generieren Suchverkehr und Falschparkieren auf privaten Abstellflächen. Die Bedürfnisse des ansässigen Gewerbes müssen berücksichtigt werden.

Bei Gestaltungsplänen achten die Gemeinden darauf, dass für Wohnnutzungen (inkl. Besucher) eine möglichst geringe Anzahl an Parkfeldern festgelegt wird. Für die Ermöglichung von autoreduzierten und autoarmen Wohnformen sind im Rahmen von Gestaltungsplänen die nötigen gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Bei den übrigen Bauprojekten verlangen die Gemeinden einen Parkfeldnachweis nach der VSS-Norm 40 281. Die in der Norm definierten Werte zum nutzungsspezifischen Parkfeldbedarf sind zweckmässig und haben sich in der Praxis bewährt. Eine Reduktion des Parkfeldangebots unter das Minimum soll erlaubt werden, wenn von der Bauherrschaft Massnahmen des Mobilitätsmanagements in einem Konzept zuhanden der Gemeinde aufgezeigt werden (siehe auch Richtlinie für Mobilitätskonzepte).

#### Nutzergruppen

Bewohner, Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler

#### Synergien mit anderen Massnahmen

Parkraumbewirtschaftung, Car-Sharing, Zugang ÖV-Haltestellen, Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz, Angebot und Ausstattung der Veloabstellplätze, Richtlinien für Mobilitätskonzepte

## M1.2 Parkraumbewirtschaftung

### **Ausgangslage / Zielsetzung**

Ziel ist, dass der Parkfeldbedarf der Bewohner, Beschäftigten, Besucher sowie Kunden mit dem Angebot an Parkfeldern abgedeckt werden kann und die umliegenden Parkfelder nicht belastet werden. Gleichzeitig soll verhindert werden, dass das Parkfeldangebot von Besuchern und/oder Kunden von Nutzungen ausserhalb des Zentrums genutzt wird. Dazu soll die Parkraumbewirtschaftung der drei Gemeinden vereinheitlicht werden.

### **Beschreibung**

Alle öffentlichen Parkfelder werden von den Gemeinden monetär und zeitlich bewirtschaftet. Für eine einfachere Handhabung und gerechte Behandlung aller Nutzungen und Nutzergruppen im Zentrum müssen die Parkgebühren vereinheitlicht werden.

Bei der Erarbeitung von Gestaltungsplänen verlangen die Gemeinden ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung für die Parkfelder von Beschäftigten, Besucher und Kunden. Ein Bewirtschaftungskonzept kann auch im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes erarbeitet und eingereicht werden.

Die bestehenden Nutzungen im Zentrum Mutschellen müssen für ihre Parkfelder eine Bewirtschaftung einführen, sofern diese noch nicht vorhanden ist.

### **Nutzergruppen**

Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler

### **Synergien mit anderen Massnahmen**

Parkraummanagement, Carsharing, Richtlinien für Mobilitätskonzepte

## M1.3 Carsharing

### Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Ziel, dass die Bewohner und Beschäftigten, welche kein eigenes Fahrzeug nutzen, trotzdem mobil sind, werden ihnen Möglichkeiten für Carsharing geboten. Insbesondere aufgrund des Fahrzeugbedarfs der Bewohner hauptsächlich am Feierabend und an Feiertagen und von Beschäftigten zu Arbeitszeiten kann ein Standort im Zentrum gut ausgelastet werden.

Das Teilen von Fahrzeugen trägt dazu bei, das Parkfeldangebot zu entlasten und bietet eine äquivalente Alternative zum eigenen Fahrzeug.

### Beschreibung

Am Bahnhof Berikon-Widen besteht bereits ein Mobility-Standort mit einem Fahrzeug. Die potenzielle Nachfrage für Car-Sharing-Angebote dürfte mit den Entwicklungen im Zentrum Mutschellen zukünftig steigen. Der Standort am Bahnhof ist deshalb beizubehalten und bei einer baulichen Entwicklung des Bahnhofareals wieder herzustellen oder allenfalls sogar zu erweitern.

Bei grosser Nachfrage bei den bestehenden Angeboten fördern die Gemeinden die Realisierung weiterer Angebote. Dafür soll auch die Umnutzung von öffentlichen Parkfeldern zu Standplätzen für Carsharing-Fahrzeuge geprüft werden.

Die Gemeinden verlangen bei der Erarbeitung von Gestaltungsplänen den Miteinbezug von Carsharing in Mobilitätskonzepten (siehe auch Richtlinie für Mobilitätskonzepte).

### Nutzergruppen

Bewohner, Gewerbe

### Synergien mit anderen Massnahmen

Parkraummanagement, Parkraumbewirtschaftung, Richtlinien für Mobilitätskonzepte

## M1.4 Infrastruktur für E-Fahrzeuge

### Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Ziel, eine nachhaltige, umweltfreundliche Mobilität zu fördern, werden Fahrzeuge mit einem nachhaltigen, umweltschonenden Antrieb gefördert. Zu diesem Zweck werden zunächst bei einem Teil der öffentlichen Parkfelder Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge installiert. Das Angebot an Parkfeldern mit Ladestationen soll dynamisch bleiben und bei Bedarf erweitert werden können.

### Beschreibung

In **öffentlichen Parkieranlagen** der Gemeinden sollen mindestens 5% der Parkfelder mit einer Ladestation ausgerüstet werden.

Bei Gestaltungsplänen achten die Gemeinden darauf, dass die Elektromobilität in den Mobilitätskonzepten genügend berücksichtigt wird. Bei **privaten Parkieranlagen** soll zukünftig mindestens ein Teil der Parkfelder mit Ladestationen ausgerüstet sein (siehe auch Richtlinie für Mobilitätskonzepte).

### Nutzergruppen

Bewohner, Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler

### Synergien mit anderen Massnahmen

Parkraummanagement, Parkraumbewirtschaftung, Carsharing, Richtlinien für Mobilitätskonzepte

## 7.2. Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

### M2.1 Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Berikon-Widen ist ein regionaler Umsteigeknoten mitten im Zentrum Mutschellen. Es besteht ein dichtes Angebot an direkten Verbindungen in die umliegende Region und die nächsten grösseren Zentren. Der Bahnhof ist zu Fuss innerhalb des Zentrums Mutschellen in weniger als 5 Minuten zu erreichen, mit dem Velo ist er aus den umliegenden Siedlungsgebieten in 5 bis 10 Minuten erreichbar. Der öffentliche Verkehr stellt somit für alle Nutzergruppen eine attraktive Alternative zum MIV dar.

#### Beschreibung

Der Bahnhof Berikon-Widen im Fuss- und Veloverkehrsnetz des Zentrums Mutschellen den wichtigsten Knotenpunkt bilden. Die Zugänge sowohl aus dem Zentrum als auch den anderen umliegenden Quartieren zum Bahnhof sollen attraktiv, direkt, sicher und hindernisfrei ausgestaltet werden. Eine ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze können die Benützung des Velos auf dem Weg zum Bahnhof fördern.

Die übrigen Bushaltestellen im Zentrum Mutschellen sollen attraktiv in die Gestaltung der Strassenräume eingebunden werden und ebenfalls sicher und hindernisfrei zugänglich sein.

Im Masterplan Freiraum wird eine gute Zugänglichkeit des Bahnhofs und der Bushaltestellen gesichert.

Bei der Erarbeitung von Gestaltungsplänen achten die Gemeinden darauf, dass die Durchwegung des Planungspereimeters auf die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen abgestimmt wird. In den Mobilitätskonzepten verlangen die Gemeinden Aussagen zum Einbezug des ÖV-Angebots (siehe auch Richtlinie für Mobilitätskonzepte).

#### Nutzergruppen

Bewohner, Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler, Durchreisende

#### Synergien mit anderen Massnahmen

Parkraummanagement, Car-Sharing, Sensibilisierung und Information zum ÖV-Angebot, Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz, Angebot und Ausstattung der Veloabstellplätze, Querungen der Hauptstrassen, Richtlinien für Mobilitätskonzepte

## M2.2 Sensibilisierung und Information zum ÖV-Angebot

### **Ausgangslage / Zielsetzung**

Die Nutzergruppen des Zentrums Mutschellen sollen den öffentlichen Verkehr so oft wie möglich benutzen. Neben einer guten Zugänglichkeit der Haltestellen erfordert dies auch eine breite Information über das ÖV-Angebot. So können die Nutzer für die vermehrte Benützung des ÖV sensibilisiert werden.

### **Beschreibung**

Im Zentrum Mutschellen fördern die Gemeinden an sinnvollen Standorten die Aufstellung von digitalen Informationssäulen. An diesen Säulen können die Nutzer den aktuellen Fahrplan in Echtzeit oder Wegweisungen zu den Haltestellen ablesen. Die Fahrplandaten können direkt von den Verkehrsbetrieben bzw. dem Verkehrsverbund bezogen werden. Weiter können auf diesen digitalen Informationssäulen auch allgemeine Informationen wie Anlässe, Nachrichten, Ortspläne etc. geteilt werden.

Weiter prüfen die Gemeinden, Neuzuzügern ein Willkommenspaket für Mobilität zur Verfügung zu stellen. Dieses Paket enthält Informationen über das Mobilitätsangebot im Zentrum Mutschellen und einen Gutschein für den öffentlichen Verkehr.

### **Nutzergruppen**

Bewohner, Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler

### **Synergien mit anderen Massnahmen**

Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz

## 7.3. Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

### M3.1 Attraktives Fuss- und Veloverkehrsnetz

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Um die Mobilitätsbedürfnisse abzudecken und die im Mobilitätskonzept beschriebenen Zielsetzungen zu erreichen, soll der Fuss- und Veloverkehr für alle Nutzergruppen eine äquivalente Alternative zum MIV sein. Um diese Entwicklung zu fördern, sind das Fuss- und Velowegnetz sowie die Aussenräume auch im Zentrum Mutschellen attraktiv und sicher zu gestalten.

#### Beschreibung

Das Zentrum Mutschellen ist bereits heute an ein relativ gutes Fuss- und Velowegnetz angebunden. Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, Haltepunkte des ÖV und Naherholungsgebiete liegen innerhalb von 10 Minuten Fuss- oder Velodistanz entfernt.

Im Zentrum Mutschellen wird das Netz bzw. die Wegführung möglichst nach den Bedürfnissen der Nutzergruppen – also attraktiv, sicher und benutzerfreundlich – gestaltet. Weiter soll der Aussenraum Begegnungen und Aufenthalt für die Nutzer des Zentrums im Freien ermöglichen. Mit dem Masterplan Freiraum wurde eine Grundlage erstellt, welche diese Anforderungen berücksichtigt.

Bei der Erarbeitung von Gestaltungsplänen achten die Gemeinden darauf, dass eine attraktive Erschliessung und Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr, sowie qualitativ hochwertige Aufenthaltsräume geplant werden (siehe auch Richtlinie für Mobilitätskonzepte).

#### Nutzergruppen

Bewohner, Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler

#### Synergien mit anderen Massnahmen

Parkraummanagement, Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, Sensibilisierung und Information zum ÖV-Angebot, Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz, Angebot und Ausstattung der Veloabstellplätze, Bikesharing, Querungen der Hauptstrassen, Richtlinien für Mobilitätskonzepte

### M3.2 Angebot und Ausstattung der Veloabstellplätze

#### **Ausgangslage / Zielsetzung**

Ein möglichst grosser Anteil der lokalen Mobilitätsbedürfnisse im Zentrum Mutschellen und Umgebung soll über den Veloverkehr abgewickelt werden.

Um die Velonutzung für alle Nutzergruppen attraktiv auszugestalten, ist eine ausreichende Anzahl an sicheren und attraktiven Abstellanlagen für den Veloverkehr anzubieten. Weiter sind auch Flächen vorzusehen, um leichte Zweiräder wie Mofas und Roller, sowie Spezialräder und Anhänger parkieren zu können.

#### **Beschreibung**

Die Gemeinden erstellen im öffentlichen Raum an geeigneten Orten genügend Veloabstellplätze. Das Angebot ist an der Nachfrage auszurichten und soll regelmässig überprüft werden. Die öffentlichen Abstellplätze sollen mindestens über ein Halterungssystem und idealerweise über einen Witterungsschutz verfügen.

Bei der Erarbeitung von Gestaltungsplänen achten die Gemeinden darauf, dass genügend Abstellplätze an der richtigen Lage vorgesehen werden. Es soll jeweils mit dem Maximum gemäss Berechnung nach VSS-Norm 40 065 geplant werden (siehe auch Richtlinie für Mobilitätskonzepte).

#### **Nutzergruppen**

Bewohner, Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler

#### **Synergien mit anderen Massnahmen**

Parkraummanagement, Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz, Bikesharing, Richtlinien für Mobilitätskonzepte

### M3.3 Privates Bikesharing

#### **Ausgangslage / Zielsetzung**

Für kürzere Fahrten oder geeignete Transportwege verfügen nicht alle Nutzer über ein Velo. Trotzdem sollen auch kurze, spontan anfallende Fahrten mit dem Velo zurückgelegt werden können. Zu diesem Zweck werden immer öfters auch von Privaten und Gewerbebetreibenden mietbare Leihvelos oder Cargo-Bikes für Transportfahrten angeboten.

#### **Beschreibung**

Da im Zentrum Mutschellen aufgrund der Zahl und Dichte von Bevölkerung und Beschäftigten kein entsprechendes Potential festgestellt werden kann, ist ein durch die Gemeinden initiiertes bzw. betriebenes öffentliches Veloverleihsystem nicht vorgesehen.

Die Gemeinden sollen jedoch bezüglich Information und Kommunikation nach Möglichkeit Hand bieten, wenn Private bzw. Unternehmen ein Angebot für Bikesharing aufbauen möchten. Beispielsweise können lokale Gewerbebetreiber ein Lastenvelo (z.B. carvelo2go) ihrer Kundschaft freiwillig zum Mieten anbieten. Über entsprechende Angebote können die Gemeinden die Bevölkerung über ihre gängigen Informationswege informieren.

#### **Nutzgergruppen**

Bewohner, Gewerbe

#### **Synergien mit anderen Massnahmen**

Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz, Angebot und Ausstattung Veloabstellplätze

### M3.4 Querungen der Hauptstrassen

#### **Ausgangslage / Zielsetzung**

Die Erreichung der Mobilitätsziele, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, ist auch stark abhängig von der zukünftigen Gestaltung des Mutschellenknotens und den Hauptstrassen Bernstrasse, Bellikerstrasse und Bahnhofstrasse. Die kantonalen Infrastrukturprojekte haben einen massgebenden Einfluss darauf, wie sich Fussgänger und Velofahrende im Zentrum Mutschellen zukünftig bewegen können.

#### **Beschreibung**

Die Planung der Querungen über Hauptstrassen und den Mutschellenknoten ist ein gemeinsames Projekt des Kantons Aargau und den Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg, und Widen. Der Kanton hat als Eigentümer der Infrastruktur die Führung bei diesen Projekten inne. Die Gemeinden bringen bei der Planung die Bedürfnisse ihrer Bevölkerung, insbesondere der Nutzergruppen des Zentrums Mutschellen, ein. Wichtig ist dazu eine detaillierte Analyse, wie sich der Fuss- und Veloverkehr auf dem Knoten bewegt (Wunschlinien, Ziel-/Quellpunkte, Verkehrsaufkommen). Bei der anschliessenden Entwicklung von Massnahmen dient das Mobilitätskonzept Zentrum Mutschellen den Gemeinden und dem Kanton als Leitfaden und Planungsgrundlage.

#### **Nutzergruppen**

Bewohner, Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler, Durchreisende

#### **Synergien mit anderen Massnahmen**

Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz, Angebot und Ausstattung Veloabstellplätze

## 7.4. Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements

### M4.1 Richtlinie für Mobilitätskonzepte

#### Ausgangslage / Zielsetzung

Das vorliegende Mobilitätskonzept Zentrum Mutschellen dient den Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen als Leitfaden für zukünftige verkehrs- und mobilitätsrelevante Projekte. Zu diesen Projekten gehört auch die Erarbeitung und Umsetzung von Gestaltungsplänen. Für Gestaltungspläne ist es zweckmässig, dass vertiefte Mobilitätskonzepte erarbeitet werden, welche den Umgang mit der Mobilität der zukünftigen Nutzer aufzeigen.

#### Beschreibung

Die Gemeinden verlangen bei der Erarbeitung von Gestaltungsplänen ein arealbezogenes Mobilitätskonzept. Um einen ausreichenden Qualitätsstandard der Mobilitätskonzepte sicherzustellen, definieren die Gemeinden Mindestinhalte. Diese dienen den Bauherrschaften bei der Ausarbeitung als Grundlage. Bei der Prüfung von Gestaltungsplanunterlagen, inklusive der Mobilitätskonzepte, wird das Vorhandensein dieser Mindestinhalte durch die Gemeinden im Sinne eines Qualitätscontrollings überprüft.

Die Mindestinhalte werden in einer Richtlinie festgehalten. Um im ganzen Zentrum Mutschellen die gleichen Anforderungen an Mobilitätskonzepte zu stellen, soll die Richtlinie in allen drei Gemeinden Gültigkeit haben. Die Richtlinie ist als Ergänzung zu den Bauordnungen bzw. den Reglementen über die Parkierung zu behandeln.

Im Anhang ist ein Vorschlag für eine solche Richtlinie für Mobilitätskonzepte enthalten. Dieser Vorschlag ist nicht als definitiver Entwurf einer Richtlinie für das Zentrum Mutschellen zu sehen, sondern als Auslegung möglicher Mindestinhalte. Die definitiven Inhalte müssen von den drei Gemeinden gemeinsam ausgearbeitet werden.

#### Nutzergruppen

Bewohner, Gewerbe, Besucher und Kunden, Pendler

#### Synergien mit anderen Massnahmen

Parkraummanagement, Parkraumbewirtschaftung, Car-Sharing, Infrastruktur für E-Fahrzeuge, Zugänglichkeit ÖV-Haltestellen, Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz, Angebot und Ausstattung Veloabstellplätze

## M4.2 Paket-/Konsumdepot

### **Ausgangslage / Zielsetzung**

Aufgrund der gut erschlossenen Lage und der Bedürfnisse der Nutzergruppen sollen insbesondere alltägliche Wege möglichst mit ÖV, zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. Daher kann es praktisch sein, wenn grosse Lieferungen oder Einkäufe gesammelt direkt zum Haus geliefert werden und kein eigenes Fahrzeug für den Einkauf oder Transport notwendig ist.

### **Beschreibung**

An zentralen Orten im Zentrum, beispielsweise bei den Briefkästen von Überbauungen, werden Paket-/Konsumdepots eingerichtet. Dort können angelieferte Pakete zwischengelagert oder Einkäufe hinbestellt werden. Das Konsumdepot ist nur für die Nutzer der Überbauung zugänglich (abgeschlossen).

Die Gemeinden setzen sich bei der Erarbeitung von Gestaltungsplänen für die Erstellung von Paket-/Konsumdepots ein (siehe auch Richtlinien für Mobilitätskonzepte).

### **Nutzergruppen**

Bewohner, Gewerbe

### **Synergien mit anderen Massnahmen**

Parkraummanagement, Attraktives Fuss-/Veloverkehrsnetz

## 8 Monitoring und Controlling

Um die Massnahmen des Mobilitätsmanagements wirkungsvoll umzusetzen und die Ressourcen effizient einzusetzen, ist ein Monitoring notwendig. Mit geeigneten Instrumenten und Indikatoren werden die Massnahmen von den Gemeinden auf ihre Wirkung hin überprüft. Indikatoren und Messgrössen dienen dazu, das Mobilitätsmanagement wirkungsvoll aufzubauen und die Zielerreichung sicherzustellen.

Folgende Indikatoren werden im Rahmen des Monitorings regelmässig erhoben und ausgewertet:

### **Modal-Split der Bewohnenden**

- Befragung der Bewohnenden zur Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel)
- Auslastung der Parkieranlagen und Veloabstellplätze
- weitere Rückmeldungen der Bewohnerschaft

### **Modal-Split des Gewerbeverkehrs (Beschäftigte)**

- Befragung der Beschäftigten zur Verkehrsmittelwahl (Hauptverkehrsmittel)
- Auslastung der Parkieranlagen und Veloabstellplätze

### **Umsetzungsstand der Massnahmen**

- Umsetzungsgrad, Erkenntnisse zur Wirkung

### **Verkehrsaufkommen MIV während der Abendspitzenstunde**

- Messung des Verkehrsaufkommens auf dem Mutschellenknoten; jährlicher Durchschnittswert Mo-Fr als Referenz

Durch die Gemeinderäte Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen genehmigt:



**GEMEINDE BERIKON**

**Namens des Gemeinderates Berikon**

Der Gemeindeammann:

Die Gemeindeschreiberin:

Berikon,  
20.12. 2021

Stefan Bossard



Michelle Meier



8964 Rudolfstetten-Friedlisberg  
**Gemeinde**

**Namens des Gemeinderates Rudolfstetten-Friedlisberg**

Der Gemeindeammann:

Der Gemeindeschreiber:

Rudolfstetten-  
Friedlisberg,  
21.12. 2021

Josef Brem



Urs Schuhmacher

**widen.**  
GEMEINDE

**Namens des Gemeinderates Widen**

Der Gemeindeammann:

Der Gemeindeschreiber:

Widen,  
22.12. 2021

Peter Spring



Marcel Welti

**Anhang**

**A Richtlinien für Mobilitätskonzepte \_\_\_\_\_ A2**

## A Richtlinie für Mobilitätskonzepte

Dieses Musterdokument dient als Vorschlag für eine Richtlinie für Mobilitätskonzepte im Zentrum Mutschellen. Die Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen sollen aufgrund dieses Musters eine solche Richtlinie ausarbeiten und erlassen können. Die Richtlinie soll einerseits den Projektverantwortlichen als Checkliste für die Erstellung ihrer Mobilitätskonzepte dienen, andererseits können die Gemeinden damit die eingereichten Mobilitätskonzepte auf ihre Inhalte prüfen.

### 1 Zweck

Um einen ausreichenden Qualitätsstandard der Mobilitätskonzepte im Zentrum Mutschellen sicherzustellen, sind Mindestinhalte erforderlich. Die Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen haben für die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten eine Richtlinie als erläuternde Grundlage erstellt. Im Sinne eines Qualitätscontrollings haben Mobilitätskonzepte mindestens die in dieser Richtlinie angeführten Aspekte zu behandeln.

### 2 Mindestinhalte Mobilitätskonzept

Folgende Mindestinhalte werden für die Richtlinie für Mobilitätskonzepte empfohlen:

#### 1. Erarbeitung durch Fachperson

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes hat durch eine ausgewiesene Fachperson, z.B. eine/n Verkehrsplaner/in oder Mobilitätsexperten/in, zu erfolgen.

#### 2. Projektgrundlagen

Beschrieb des Projektes mit wichtigen Eckdaten wie Nutzung, Nutzflächen, Anzahl Wohnungen, Arbeitsflächen etc.

#### 3. Standortanalyse

- Beschrieb der Lage und Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz des MIV
- Beschrieb des bestehenden Angebotes an öffentlicher Parkierung und Carsharing im Umfeld des Perimeters
- Beschrieb des bestehenden und geplanten Mobilitätsangebots des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs
- Nachweis der Qualität der ÖV-Erschliessung (bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs)
- Beschrieb der Integration in die bestehende Siedlungsstruktur (Entfernung zu Schulen / Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten etc.)
- Bei Ersatzneubauten oder Erweiterungen: Heutige Nachfrage an Abstellplätzen am selben Standort

#### 4. Nutzungen und Mobilitätsverhalten

- Beschrieb der künftigen Nutzergruppen und deren Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl, zeitliche Verteilung der Bewegungen etc.)
- Beschrieb der künftigen Nutzungen und grobe Abschätzung der von diesen verursachten Mobilität und Verkehrsaufkommen

#### 5. Ziele

Ziele zum Mobilitätsverhalten und der Verkehrsmittelwahl der künftigen Nutzer/Nutzergruppen.

#### 6. Parkierung und Veloabstellplätze

- Angabe und Berechnung der nach VSS-Norm 40 281 geforderten Abstellplätze für Motorfahrzeuge
- Angabe und Berechnung der nach VSS-Norm 40 065 geforderten Abstellplätze für Fahrräder

#### 7. Massnahmen

Auflistung und Beschrieb der geplanten Mobilitätsmassnahmen, z.B.:

- Gegenüber Bedarf reduziertes Parkplatzangebot
- Parkraumbewirtschaftung
- Carsharing-Angebote
- Förderungen von Zugänglichkeit und Benützung des ÖV
- Attraktive Erschliessung für Velo- und Fussverkehr
- Veloverleih/Bikesharing
- Arealbezogene Managementmassnahmen wie Paket-/Konsumdepot

#### 8. Monitoring und Controlling

- Beschrieb, wie die Massnahmen regelmässig auf ihre Wirksamkeit überprüft werden sollen.
- Festlegung, wie die Gemeinde(n) über die Wirksamkeit der Massnahmen und Zielerreichung unterrichtet werden.
- Auflistung von zusätzlichen/verschärften Massnahmen (Massnahmen 2. Stufe), welche bei Nichterreichen der Ziele ergriffen werden können.