Gemeinde BEINWIL (FREIAMT)

Auftraggeber GEMEINDE BEINWIL (FREIAMT)

Objekt: GESAMTREVISION NUTZUNGSPLANUNG SIEDLUNG UND KULTURLAND

Dokument: Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Vorläufige Beurteilung vom: 26. Mai 2021

Öffentliche Mitwirkung vom: bis:

Vom Gemeinderat beschlossen am:

KIP SIEDLUNGSPLAN

KIP SIEDLUNGSPLAN AG
5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

		Erstellung:				Änderungen:
Doku Nr.:	13.02.01	Datum:	20.12.2021	Verfasser:	BUI	
Projekt Nr.:	BN3827R02	Projektleiter:	DUS	Geprüft:	DUS	

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Beinwil (Freiamt) vertreten durch:

Gemeinderat Beinwil (Freiamt)
Kirchfeld 5
5637 Beinwil (Freiamt)

Auftragnehmer:
KIP Siedlungsplan AG
Stegmattweg 11
5610 Wohlen
Tel. 056 618 30 10
kip.siedlungsplan@kip.ch

Projektteam:
Adrian Duss, MSc Geographie, MAS Raumplanung ETHZ
Daniel Buis, MSc Geographie
Martin Keller, dipl. Ing. Raumplanung FH

INHALTSVERZEICHNIS

1 Ausgangslage 1
1.1 Planungsgegenstand und Anlass zur Überprüfung 1
1.2 Projektorganisation 1
2 Rahmenbedingungen 2
2.1 Kantonaler Richtplan 2
2.2 Kantonale Mobilitätsstrategie 2
2.3 Weitere kantonale Grundlagen: 3
2.4 Region 4
2.5 Gemeinde 4
3 Analyse 5
3.1 Motorisierter Individualverkehr 5
3.2 Öffentlicher Verkehr 9
3.3 Radverkehr 10
3.4 Fussverkehr 10
3.5 Mobilitätsmanagement (MM) 11
3.6 Strassenraum 11
3.7 Abstimmung Landschaft und Verkehr 11
3.8 Abstimmung Siedlung und Verkehr 12
3.9 Fazit 14
4 Ziele (Genehmigungsinhalt) 15
5 Massnahmen 18
6 Wirkungskontrolle 23
7 Verfahren 23
Anhang 24

1 Ausgangslage

1.1 Planungsgegenstand und Anlass zur Überprüfung

Die Gemeinde Beinwil (Freiamt) befindet sich in gut erreichbarer Distanz zu den Wirtschaftsräumen Zürich, Luzern, Aarau und Zug. Sie hat in den letzten Jahren im Zuge dessen ein starkes Bevölkerungswachstum erfahren. Daraus ergeben sich, zusammen mit der Veränderung des Mobilitätsverhaltens, neue Herausforderungen in der kommunalen Verkehrsplanung.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) dient als Planungsinstrument für die Gemeinde Beinwil (Freiamt). Darin soll die verkehrliche Entwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre ganzheitlich und in direkter Abstimmung mit der Siedlungsplanung antizipiert und gesteuert werden. Der KGV bildet die Grundlage für die nachfolgenden Planungen, insbesondere die Revision der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland.

Der KGV wird vorgängig zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung parallel mit dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet (siehe Beilage). Dadurch wird die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr gewährleistet (vgl. Abbildung 1).

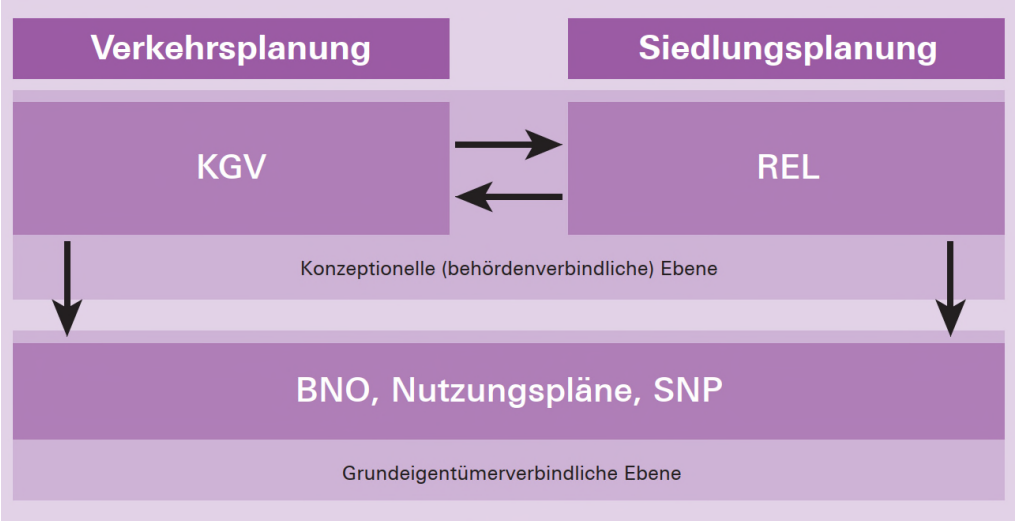


Abbildung 1 Das Zusammenspiel von KGV, REL und Nutzungsplanung (Quelle: Kanton Aargau)

Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und anschliessend vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt (§ 54a Abs. 1 BauG). Nach erfolgter Genehmigung sind die Ziele des KGV für Kanton und Gemeinde behördenverbindlich.

1.2 Projektorganisation

Zur Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr wurde eine 9-köpfige Planungskommission (PK) eingesetzt, die die unterschiedlichen Interessen in der Gemeinde, wie auch die Verwaltung und Politik vertritt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die lokalen Kenntnisse über Qualitäten, Potenziale und Herausforderungen in die langfristige räumliche Strategie zur Entwicklung der Gemeinde Beinwil (Freiamt) einfliessen. Zusammen mit dem Planungsbüro KIP Siedlungsplan AG erarbeitete die PK die Inhalte des REL. Die PK setzt sich aus nachfolgenden Personen zusammen:

- Albert Betschart, Gemeindeammann, Vorsitz
- Anton Zehnder, Gemeinderat
- Serena Rima, Gemeindeschreiberin
- Jürg Barmettler, Vertreter Bevölkerung
- Kilian Küng, Vertreter Bevölkerung
- Heinz Mathis, Vertreter Bevölkerung
- Walti Ambauen, Vertreter Bevölkerung
- Adrian Duss, Planer KIP Siedlungsplan
- Daniel Buis, Planer KIP Siedlungsplan

2 Rahmenbedingungen

2.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan von 2011 ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons Aargau. Er zeigt, wie die Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden und zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Mitteln die raumwirksamen öffentlichen Aufgaben erfüllt werden. Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich und dessen Berücksichtigung bildet damit eine Genehmigungsvoraussetzung für den kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

Im kantonalen Richtplan sind keine für Beinwil (Freiamt) relevanten Verkehrsprojekte geplant. Gemäss Planungsgrundsatz D im Kapitel M 1.1 werden:

- die Verkehrssicherheit durch betriebliche und bauliche Massnahmen erhöht
- der öffentliche Bahn- und Busverkehr nachfrageorientiert und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausgebaut
- der Fuss- und Radverkehr konsequent weiter entwickelt
- die Umsteigeanlagen (Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride, Park+Pool) inklusive Zufahrten schnell ausgebaut
- Strassenräume siedlungsverträglich nach dem Koexistenzprinzip gestaltet
- der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel durch Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement)

2.2 Kantonale Mobilitätsstrategie

Die kantonale Mobilitätsstrategie „mobilitätAARGAU“ zeigt die Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik bis 2040 auf. Sie wurde am 13. Dezember 2016 verabschiedet und ist behördenverbindlich. Beinwil (Freiamt) befindet sich im ländlichen Entwicklungsraum. Für diesen Raumtyp gemäss kantonalem Richtplan werden folgende Ziele definiert:

- Eine Basiserschliessung stellt die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicher.
- Das Verkehrsangebot und die Infrastrukturen sind gut vernetzt.
- Der Verkehrsmitteleinsatz und die Nutzung des Strassennetzes sind effizient und nachhaltig.
- Die Verkehrssicherheit der Nutzenden ist erhöht.
- Die Infrastrukturplanung ist koordiniert.
- Die optimale Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen ist über Lebenszyklus sichergestellt.
- Eine hohe Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur ist gewährleistet.
- Die Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt wird möglichst gering gehalten.

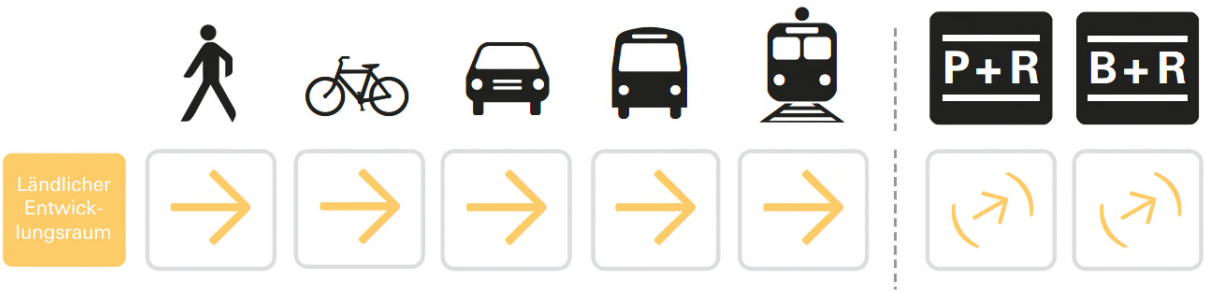


Abbildung 2 Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 (Strategie mobilitätAARGAU)

Folgende daraus abgeleitete Strategien sind für Beinwil (Freiamt) relevant:

- Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren
- Basisangebot im ÖV bereitstellen
- Kombinierte Mobilität fördern
- Mobilitätsmanagement verstärken
- Nutzerfinanzierung verstärken (geringere Abgeltungen, höhere Ticketkosten)
- Verkehrssicherheit durch bauliche, betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern
- Inhaltliche und terminliche Koordination von Vorhaben auf allen Ebenen sicherstellen.

2.3 Weitere kantonale Grundlagen:

2.3.1 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Das Mehrjahresprogramm (vom Grossen Rat beschlossen am 3. Dezember 2019) ist eine auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmte, auf die Richtplanung gestützte Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau für die nächsten 10 Jahre.

Im ländlichen Entwicklungsraum werden die Basiserschliessung sichergestellt, das bestehende Angebot optimiert und alternative Erschliessungslösungen geprüft. Gemeinden oder Private können Versuchsbetriebe initiieren. Bei genügender Nachfrage und Kostendeckung nimmt der Kanton die Leistungen nach drei Jahren ins allgemeine Angebot auf.

Beim Bahnhof Muri soll bis voraussichtlich 2023 ein hindernisfreier Busterminal realisiert werden.

2.3.2 Kantonale Sanierungsplanung

Die Abteilung Tiefbau des Departements BVU ist für den Bau, Betrieb und Werterhalt sämtlicher Kantonsstrassen mit allen zugehörenden Sonderbauwerken wie Brücken, Entwässerungen, Tunnels und Verkehrsregelungsanlagen zuständig. Die K350 soll ab 2025 ab der Verzweigung Benzenschwil/Rüstenschwil (Einfahrt Beinwil) bis zum Ortsausgang von Beinwil Richtung Brunnwil saniert werden. Dazu wird demnächst eine Kommission gegründet, ab 2022 soll das entsprechende Vorprojekt erarbeitet werden. Im selben Zusammenhang soll die Bushaltestelle Unterdorf behindertengerecht ausgebaut werden. Zusätzlich soll eine allfällige Optimierung der Kreuzung K350 / K354 geprüft werden. Die Werke Wasser, Abwasser und Elektrisch sind gleichzeitig in die Planung mit einzubeziehen.

2.3.3 Entwicklungskonzept Lindenberg / Horben

2009 wurde das «Entwicklungskonzept Lindenberg / Horben» erarbeitet, welches Entwicklungsansätze für das beliebte Naherholungsgebiet und Lösungen für die bestehenden Nutzungskonflikte zwischen Naherholung, Naturschutz, Land- und Forstwirtschaft aufzeigte.

Der Lindenberg bleibt gemäss Entwicklungskonzept weiterhin ein extensives Naherholungsgebiet. Als Massnahmen werden ein massvoller Ausbau der Erholungsnutzung und eine Dezentralisierung der Angebote vorgeschlagen. Das Kultur-, Natur- und Landschaftserlebnis soll auf dem Lindenberg im Vordergrund stehen.

Der Schutz der bestehenden Landschaftswerte und deren Weiterentwicklung sind Hauptaufgaben. Eine Verbesserung der Information und bessere Zusammenarbeit der Gemeinden sind dazu notwendig. Im Gebiet Horben werden eine sanfte Attraktivierung des Umfelds, die Optimierung der direkten Umgebung des Restaurants und Massnahmen zur Verkehrslösung - insbesondere der Parkierung - als Massnahmen genannt.

Das Konzept und die vorgeschlagenen Massnahmen sind auch heute noch zweckmässig, die Ausgangslage ist nach Angaben der Gemeinden vergleichbar geblieben. Die Massnahmen sind jedoch aufgrund struktureller Probleme bislang nicht umgesetzt worden. Daher werden die vorgeschlagenen

Wegergänzungen und die Neuorganisation der Rundwege gemäss dem Konzeptplan Wegnetz im Teilplan Fussverkehr aufgeführt. Eine Umsetzung in der nächsten Planungsperiode ist zu prüfen.

2.4 Region

Die kommunale Nutzungsplanung ist regional abzustimmen (§ 13 BauG). Beinwil (Freiamt) gehört dem Regionalplanungsverband Oberes Freiamt an. Im Regionalen Raumkonzept 2040 vom 7. März 2018 werden die Vorgaben aus der Richtplanung des Kantons im Oberen Freiamt präzisiert. Es stellt ein Koordinations- und Führungsinstrument sowie eine Wegleitung für die räumliche Entwicklung der Region dar. Folgende verkehrlichen Inhalte betreffen Beinwil (Freiamt):

Durch das Gemeindegebiet von Beinwil (Freiamt) führt mit der Muristrasse bei Wallenschwil (K124) eine Strasse mit überregionaler Bedeutung, deren Funktion die übergeordnete Anbindung der Region darstellt. Die weiteren Kantonsstrassen weisen eine regionale Bedeutung auf. Ihre Dimensionierung und Gestaltung orientiert sich an ihrer untergeordneten verkehrlichen Bedeutung. Diese Strassen vernetzen die Region und sollen sich als räumlich prägende Struktur in die Landschaft integrieren. Innerhalb der Siedlungsgebiete werden die Strassenräume ortsbaulich sowie für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet

2.5 Gemeinde

2.5.1 Planungen und Konzepte

In der Gemeinde Beinwil (Freiamt) bestehen drei rechtskräftige Gestaltungspläne (GP). Während der GP „Husmatt“ in Wiggwil und der GP „Aushubdeponie Weid – Banacker“ (inklusive Verlegung der K 350) bereits umgesetzt wurden (bzw. die Aushubdeponie bis 2022/23 aufgefüllt wird), befindet sich der Gestaltungsplan „Steinmatt“ vom 4. Mai 2015 in der Realisierungsphase. Mit weiteren Aus- und Umbauten von Strassen ist im Rahmen der bestehenden Planungen nicht zu rechnen.

2.5.2 Aktionsprogramm Lindenberg

Auf dem Lindenberg befindet sich die Erstellung einer Windenergieanlage in Planung. Abhängig vom definitiven Entscheid der StimmbürgerInnen sind entsprechende begleitende Massnahmen umzusetzen, welche sowohl das Strassennetz als auch das Fuss- und Radwegnetz betreffen.

3 Analyse

Im Rahmen der Erarbeitung des KGV wurden eine Situationsanalyse in den unterschiedlichen Quartieren und Ortsteilen von Beinwil (Freiamt) sowie ein Workshop mit der Planungskommission durchgeführt. Für die detaillierten Resultate wird auf die Quartieranalyse im beiliegenden räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) verwiesen. Konkrete Defizite sind in folgendem Planausschnitt aufgezeigt:

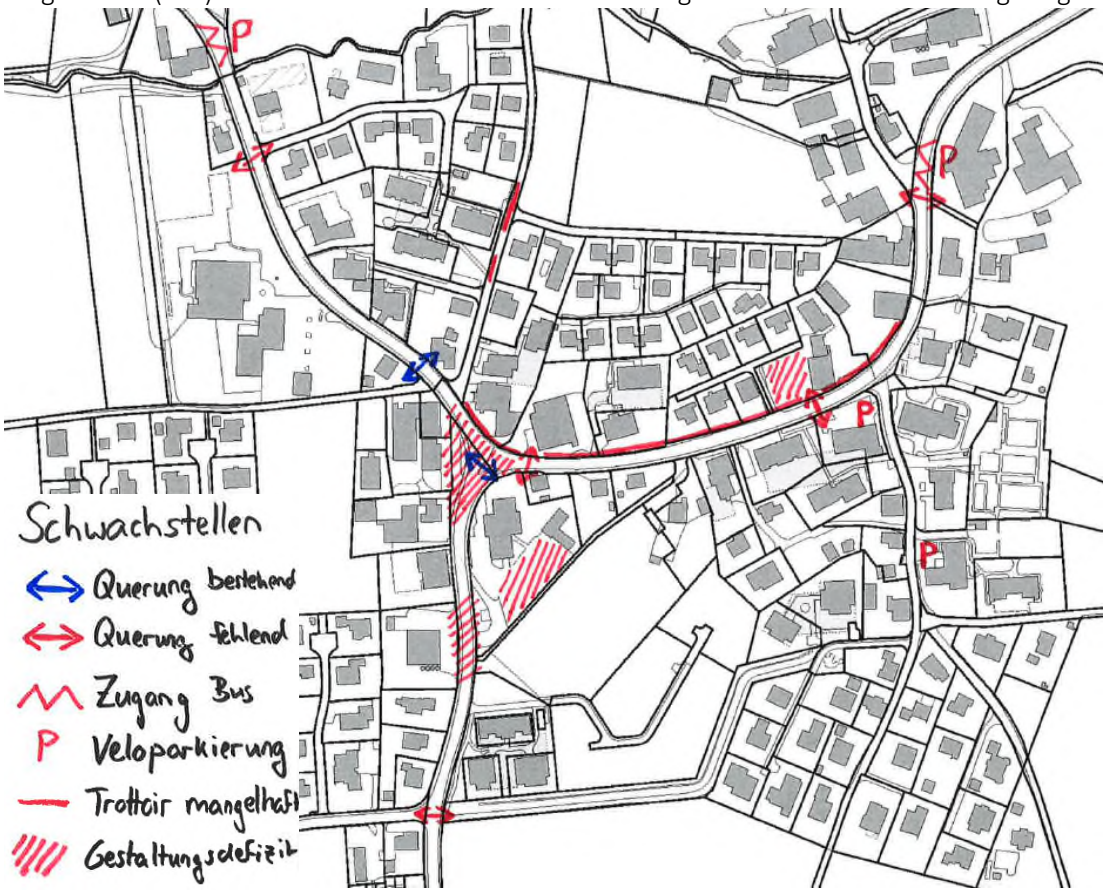


Abbildung 3 Schwachstellenanalyse

3.1 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr nimmt für die Mobilität der Einwohner von Beinwil (Freiamt) aufgrund der peripheren Lage der Gemeinde und des minimalen Angebots des öffentlichen Verkehrs eine entscheidende Rolle ein.

3.1.1 Übergeordnetes Strassennetz

Die Groberschliessung der Gemeinde Beinwil (Freiamt) erfolgt durch fünf kantonale Verbindungsachsen (Abbildung 4). Die Hauptverkehrsstrasse des Freiamts K124 führt in Nord-Süd-Richtung durch das Gemeindegebiet und den Weiler Wallenschwil und verbindet Sins mit Muri und Wohlen. Im Norden besteht Anschluss an die Nationalstrasse (Hochleistungsstrasse) A1 Genf – St. Margrethen (bzw. Bern-Zürich; Anschluss Lenzburg), im Süden an die A14 (Anschluss Cham) mit Verbindungen an die A2 Basel – Chiasso und A4 Altdorf – Schaffhausen. Die K124 ist Teil des kantonalen Versorgungsrouten-Netzes für Ausnahmetransporte. Die Lokalverbindungsstrassen K350, K351 und K354 führen von der Hauptverkehrsstrasse weg nach Wiggwil und Beinwil. Die K350 führt in die Lokalverbindungsstrasse K261, welche Muri über Geltwil mit Müswangen und Hitzkirch im Kanton Luzern verbindet.

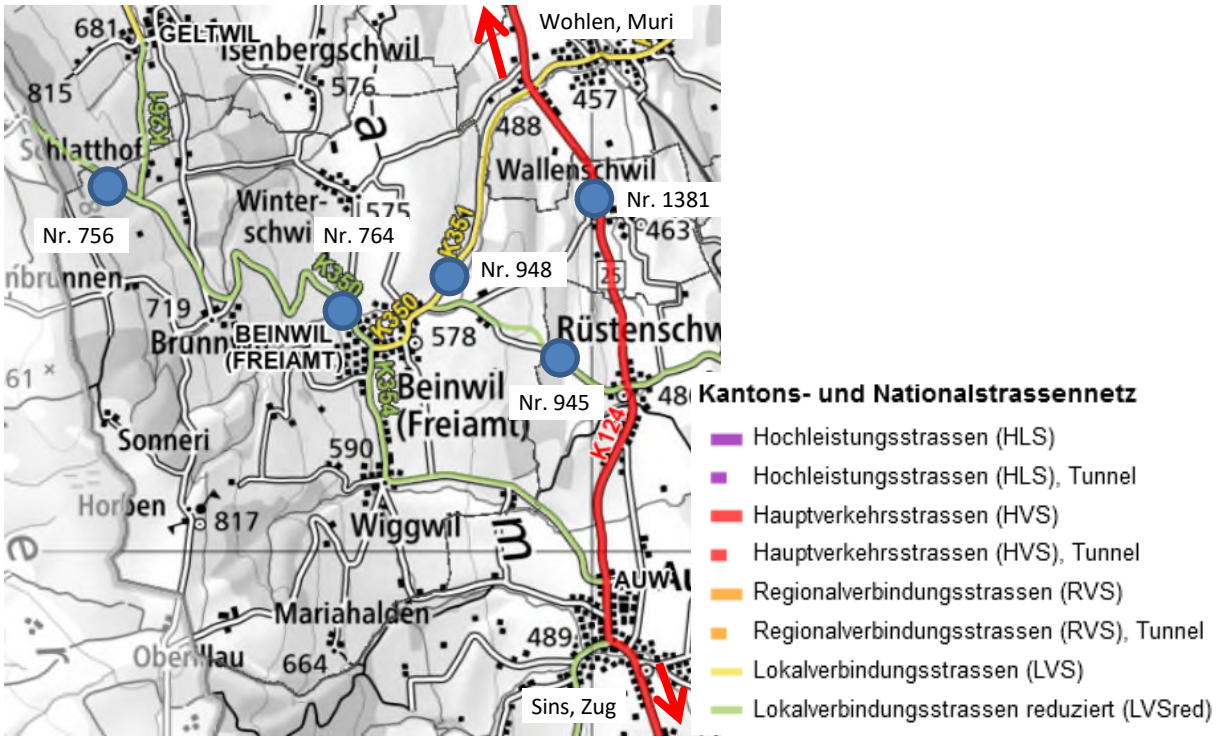


Abbildung 4 Kantonsstrassen um Beinwil (Freiamt)

Analyse Kantonsstrassennetz

Der Kanton hat das kantonale Strassennetz auf die Funktionen der Strassen überprüft. Die K124 wird nach wie vor als Hauptverkehrsstrasse klassiert, die K260 (Sins - Bremgarten) wird auf eine Regionalverbindungsstrasse abgestuft. In Beinwil (Freiamt) werden die K351 sowie das Teilstück der K350 zwischen der K351 und der K354 als relevant für die kommunale Anbindung erachtet (Lokalverbindungsstrasse). Die restlichen Teilstücke der K350, die K354 und die K261 sind aus kantonaler Sicht nicht notwendig und könnten durch die Gemeinde übernommen werden (Lokalverbindungsstrasse reduziert). Während eine Übernahme des westlichen Abschnitts der K350 und der K261 nicht als realistisch erachtet wird, wünscht der Kanton die Prüfung einer Übernahme des Abschnitts der K350 zwischen Rüstenschwil und der Einmündung der K351. Aus Sicht der Gemeinde ist jedoch keine Übernahme erwünscht, insbesondere da besagtes Teilstück vom öffentlichen Verkehr genutzt wird. Zudem erschwert die finanzielle Situation eine angemessene Instandhaltung.

Entlang der Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet bestehen zahlreiche direkte Einfahrten von Einzelparzellen. Sie sind in Abbildung 5 mit roten Pfeilen markiert. Blaue Pfeile entsprechen gesammelten Einfahrten bzw. kommunalen Strassen.

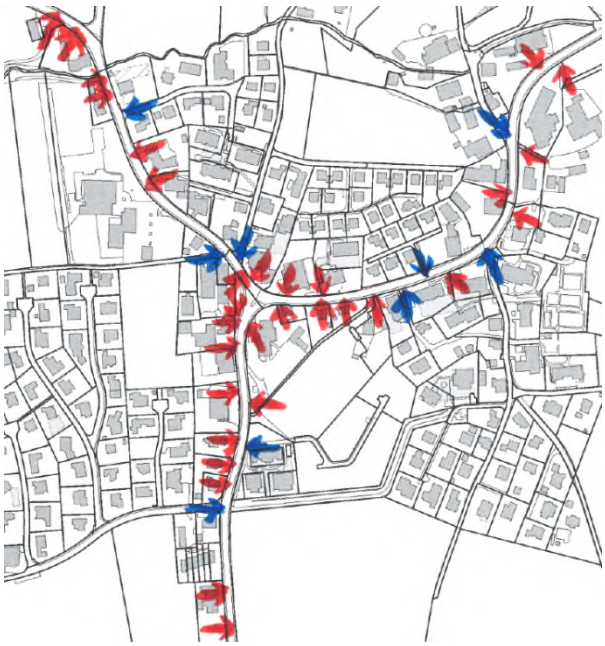


Abbildung 5 Einfahrten in Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet

3.1.2 Kommunales Strassennetz

Das kommunale Strassennetz ist engmaschig und an diversen Stellen an die Kantonsstrassen angebunden. Die Erschliessung der Quartiere erfolgt jeweils über nur einen Anschluss, was den Verkehrsfluss der Kantonsstrassen erhöht. Es bestehen keine verkehrlich nicht oder ungenügend erschlossene Bauzonen im Gemeindegebiet. Die Strassen werden folgendermassen klassiert (vgl. Teilplan motorisierter Individualverkehr):

- Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) — Verbindet Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete.
- Verbindungsstrasse (Kantonsstrasse) — Verbindet einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete oder stellt lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen her.
- Verbindungsweg* — Stellt lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen ausserhalb der Bauzonen her.
- Sammelstrasse — Sammelt den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen in den Bauzonen und führt ihn zu Strassen des höheren Typs.
- Erschliessungsstrasse — Erschliesst Quartiere in den Bauzonen und führt den Verkehr zu den Sammelstrassen

*Zusätzlich zu den Kantonsstrassen (Kapitel 3.1.1) bestehen folgende kommunalen Verbindungswege:

- Brunnwil – Grod – Müswangen LU
- Brunnwil – Horben – Lieli LU
- Wiggwil – Allmend – Lieli LU
- Wiggwil – Obersteiggi – Grosskellerhof – Auw
- Beinwil – Winterschwil – Isenbergschwil – Muri/Geltwil
- Beinwil – Wallenschwil – Mühlau
- Winterschwil – Benzenschwil
- Brunnwil – Vordergrüt – Hintergrüt – Geltwil

3.1.3 Geschwindigkeit

Die Geschwindigkeit auf Gemeindestrassen innerorts beträgt 50 km/h. Auf den Kantonsstrassen wurden in den Jahren 2018 und 2019 mehrere Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Auf der K350 im Oberdorf fuhren Richtung Hitzkirch rund 14 % zu schnell, in Richtung Zentrum lediglich rund 2 %. Im Mittel-/Unterdorf fuhren 12 % Richtung Zentrum und 8 % Richtung Benzenschwil zu schnell. Die Maximalgeschwindigkeit betrug 63 km/h. Insgesamt wird die Geschwindigkeitslimite also eingehalten. Gerade im Oberdorf ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h aufgrund der lokalen Gegebenheiten (Schule) jedoch potenziell gefährlich. Auch an folgenden Stellen wird die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs teilweise ungenügend an die Situation angepasst:

- Wiggwil, östliche Ortseinfahrt auf Kantonsstrasse
- Wiggwil, Verbindungsweg Wiggwil-Horben im Weilergebiet
- Verbindungsweg Wallenschwil-Beinwil (Schulweg)

3.1.4 Verkehrsaufkommen und -prognose

Die Muristrasse (K124) ist der Hauptverkehrsträger in Beinwil (Freiamt). Die Strasse wird stark vom Durchgangsverkehr geprägt und wies im Jahr 2018 an der Zählstelle Nr. 1381 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 6‘626 Motorfahrzeugen mit einem Schwerverkehrsanteil von 5.6 % auf.

Das Verkehrsaufkommen wird vom Kanton in unregelmässigen Abständen an fünf Zählstellen erhoben (vier in Beinwil (Freiamt), eine in Auw). Folgender durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) wurde gemessen (in Fahrzeugen pro Tag, vgl. auch Abbildung 4):

Tabelle 1 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) auf Kantonsstrassen

Zählstelle	Strasse	DTV 2018	Veränderung	Anteil Schwerverkehr
Nr. 756	K261	1‘777	Zunahme gegenüber 1992 2.8 % / Jahr	5.3 %
Nr. 764	K350 W	1‘472	Zunahme gegenüber 2010 4.5 % / Jahr	6.8 %
Nr. 945	K350 O	520 (provisorisch)	Zunahme gegenüber 1992 1.2 % / Jahr	8.2 % (provisorisch)
Nr. 948	K351	1‘529	Zunahme gegenüber 2003 1.5 % / Jahr	2.6 %
Nr. 1381	K124	6‘626	Zunahme gegenüber 2010 1.1 % / Jahr	5.6 %

Insbesondere die Verbindungsstrasse K350 weist mit 2.8 % bzw. 4.5 % ein starkes jährliches Verkehrswachstum auf. Die Schwerverkehrsbelastung ist mit über 5 % verhältnismässig hoch, insbesondere auf der K350. Der Schwerverkehr wird hauptsächlich durch die Deponie Weid-Banacker verursacht. Nach deren Stilllegung ab 2022 wird von einer Reduktion des Schwerverkehrsanteils ausgegangen. Für LKW gilt auf der K350 Einbahnverkehr, die K350 darf lediglich von Rüstenschwil Richtung Deponie befahren werden.

3.1.5 Unfälle

Abbildung 6 zeigt die Verkehrsunfälle zwischen 2011 und 2018 um Beinwil (Freiamt). Insgesamt wurden im Gemeindegebiet 10 Unfälle registriert, der Grossteil davon auf der K351 und K350, vorwiegend auf der Strecke Brunnwil-Beinwil.

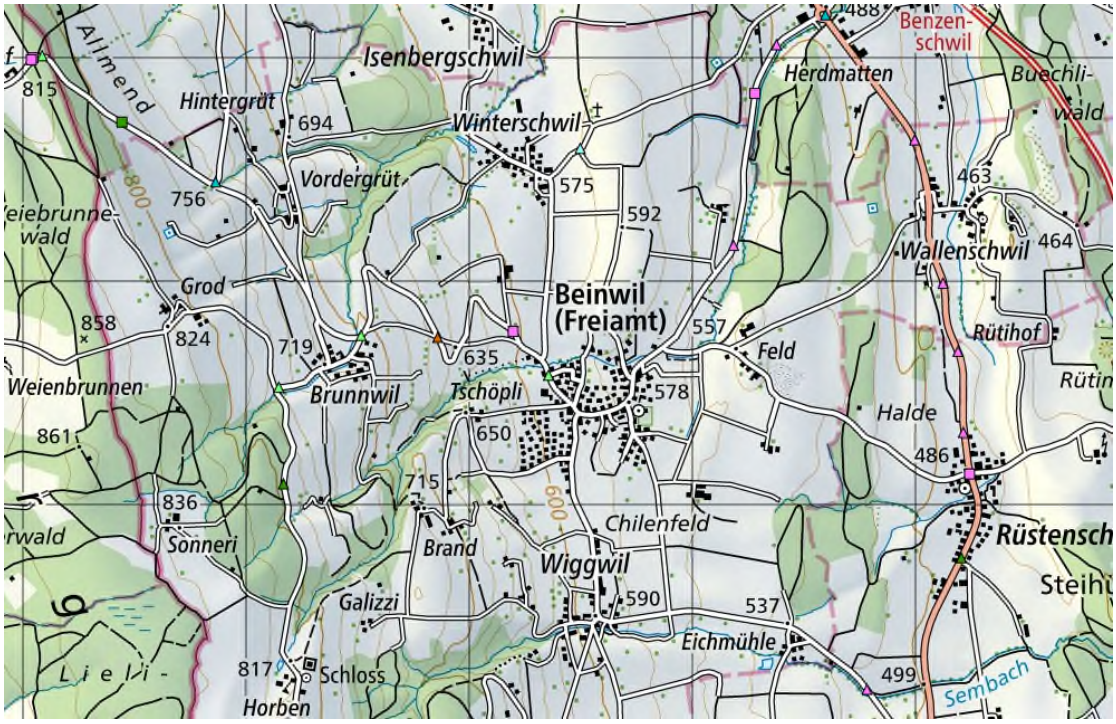


Abbildung 6 Verkehrsunfallstatistik 2011-2018 (Quelle: Bundesamt für Strassen)

3.1.6 Ruhender Verkehr

In Beinwil (Freiamt) stehen genügend öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Durch den zunehmenden Naherholungsverkehr bestehen jedoch Engpässe beim Parkplatzangebot sowie beim Freizeitparkplatzangebot, insbesondere im Horben. Dies führt zu einer Wildparkierung mit verschiedenen negativen Auswirkungen auf Erholungssuchende, Natur und Umwelt. Auch die Verkehrssicherheit und die Zufahrt für Notfalldienste werden beeinträchtigt.

Im Siedlungsgebiet werden Erschliessungsstrassen vermehrt zur zusätzlichen Parkierung genutzt, wenn die privaten Parkfelder dem Bedarf nicht mehr genügen. Dies führt aufgrund der schmalen Dimensionierung der Quartierstrassen zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und des Ortsbilds in den Quartieren. Im Dorfkern von Beinwil bestehen beim Gasthaus Rössli sowie bei der Raiffeisenbank grössere offene Parkierungsflächen, welche das Ortsbild beeinflussen. Ein kommunales Parkierungsreglement besteht zurzeit nicht.

3.1.7 Lärm und Störfallvorsorge

Als Hauptlärmquelle, welche in der Planung berücksichtigt werden muss, gilt die Muristrasse bei Wallenschwil (K124), wo die Immissionsgrenzwerte teilweise überschritten sind. Dort ist insbesondere ein Landwirtschaftsbetrieb betroffen. Durch die Installation von Lärmschutzfenstern können die Immissionsgrenzwerte nun eingehalten werden. Die K351, K354 und K261 weisen einen so geringen Verkehr auf, dass die Einhaltung der lärmrechtlichen Anforderungen kein Problem darstellen sollte.

Die Konsultationskarte „Technische Gefahren“ bezeichnet die für die Raumplanung risikorelevanten Anlagen und legt die Konsultationsbereiche fest. Im Gemeindegebiet von Beinwil (Freiamt) ist auf der Konsultationskarte lediglich die Muristrasse K124 bei Wallenschwil als Durchgangsstrasse ohne Konsultationsbereich aufgeführt.

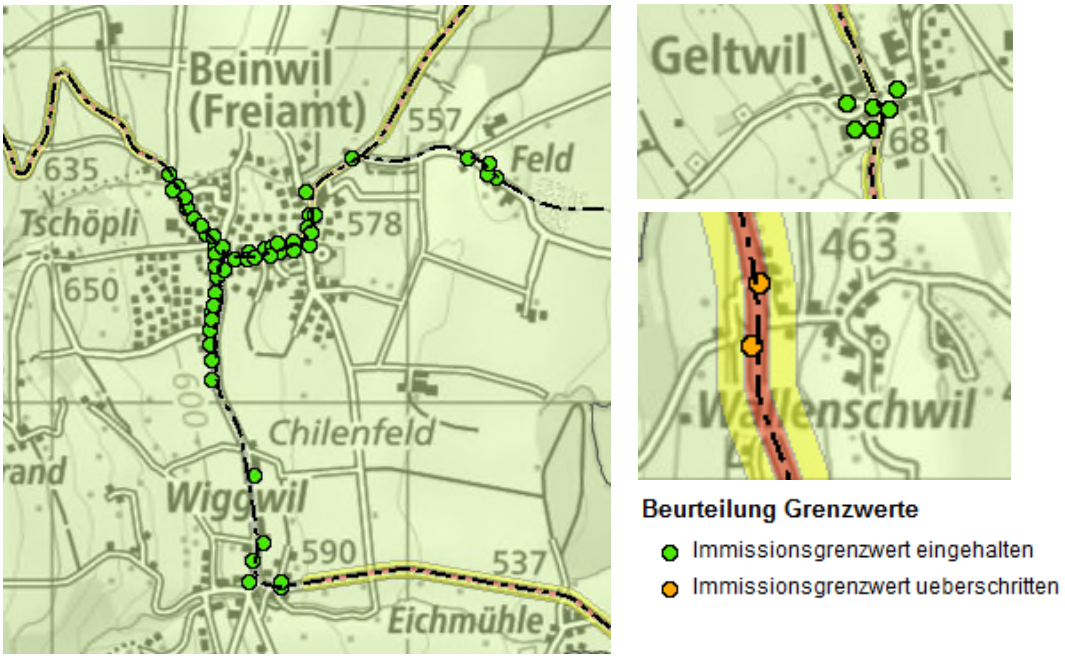


Abbildung 7 Strassenlärm (AGIS, 2019)

3.2 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde Beinwil (Freiamt) gehört dem Tarifverbund A-Welle an. Sämtliche Bushaltestellen im Gemeindegebiet befinden sich mit den Bahnhöfen Muri und Benzenschwil in der selben Zone (Nr. 534). Die Buslinie Nr. 344 bildet ein Basisangebot ohne festen Takt und verbindet die Ortsteile Brunnwil, Beinwil und Wallenschwil über den Bahnhof Benzenschwil mit Muri (vgl. Abbildung 8.

Dadurch wird die öV-Güteklasse F erreicht. Die Ortsteile Wiggwil und Winterschwil sind nicht mit dem öV erschlossen. In Benzenschwil, Muri und Mühlau befinden sich Park+Ride-Anlagen.

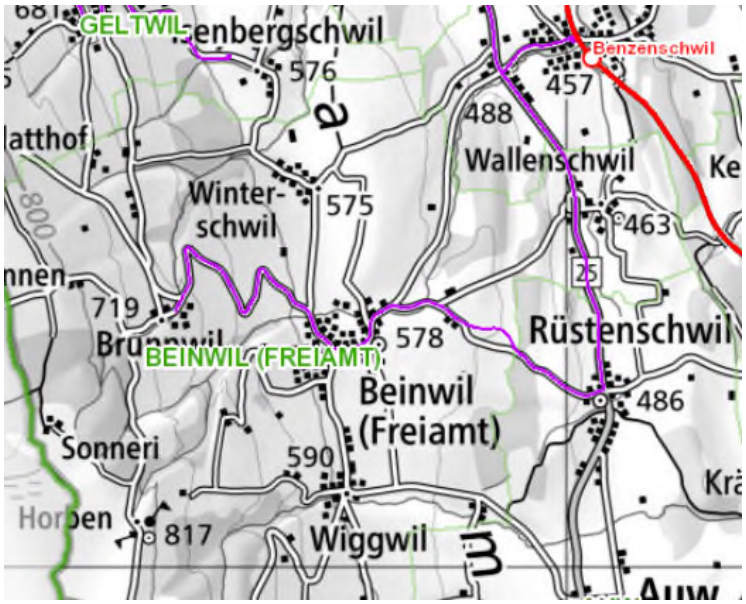


Abbildung 8 öV-Linien um die Gemeinde Beinwil (Freiamt) (Quelle: AGIS)

Die Bushaltestellen in Wallenschwil, im Unterdorf und im Oberdorf sowie in Brunnwil entsprechen nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, Stand 1. Januar 2020).

3.3 Radverkehr

Entlang der Muristrasse K124 führt eine kantonale Radroutenverbindung mit separater Führung. An den Bushaltestellen „Beinwil, Freiamt (Dorf)“ und „Brunnwil, Weiler“ sowie bei der Schule bestehen Parkierungsanlagen für den Radverkehr. An den weiteren Bushaltestellen sowie beim Volg und der Gemeinde sind keine vorhanden.

Die Sicherheit für den Radverkehr, insbesondere auf den Kantonsstrassen, ist teilweise ungenügend (hohe Geschwindigkeiten, fehlende Markierung). Der Radweg von Wiggwil nach Beinwil endet auf Höhe der Brandstrasse abrupt, eine sichere Querungsmöglichkeit über die Wiggwilerstrasse fehlt.

3.4 Fussverkehr

Durch das Gemeindegebiet führen mehrere Wanderwege von kantonaler Bedeutung. Die Erhaltung der Wanderwege ist eine kantonale Aufgabe. Das kantonale Wanderwegnetz ist in der Nutzungsplanung angemessen zu berücksichtigen. Bei einer Aufhebung oder einem Unterbruch hat der Verursacher für Ersatz zu sorgen. Von regionaler Bedeutung ist zusätzlich der Pilgerweg St. Burkard. Weiter werden im Teilplan Fussverkehr die wichtigsten kommunalen Fussverkehrsrouten dargestellt, ergänzt mit geplanten Massnahmen aus dem Entwicklungskonzept Lindenberg / Horben.

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) beinhaltet die historischen Verkehrswege und Wegbegleiter (Wegkreuze, etc.). In den Teilplänen Fuss- und Radverkehr werden netzrelevante historische Verkehrswege mit Substanz oder viel Substanz orientierend dargestellt.

Fusswege im Allgemeinen sind durch die Gemeinde zu planen, anzulegen und zu unterhalten. Ihnen kommt eine entscheidende Erschliessungsfunktion verschiedenster Nutzungsgebiete zu. Die Darstellung der Fussverkehrsverbindungen als Netz und wichtiger Ziel- und Quellorte im Plan erlauben es, Netzlücken zu erkennen und entsprechende Massnahmen zu erarbeiten. Im Rahmen der Situationsanalyse wurden einige Netzlücken erkannt, wobei diese in der Gesamtbetrachtung von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Fussgängersicherheit ist im Siedlungsgebiet teilweise ungenügend. Nördlich der Mitteldorfstrasse ist nur ein minimales Trottoir von 0.5 – 1 m Breite vorhanden, auf dem Farbweg lediglich eine Trottoirmarkierung. Problematisch ist vorwiegend der Mangel an sicheren Querungsmöglichkeiten über die Kantonsstrassen für den Fussverkehr (Höhe Kreuzäcker, Mitteldorf, Unterdorf) sowie die Ortseingänge im Oberdorf und in Wiggwil (fehlende Geschwindigkeitsreduktion) und auf der Wiggwilerstrasse im Süden (fehlende Querungsmöglichkeit). Zusätzlich führt der Schulweg von Wallenschwil nach Beinwil im Mischverkehr auf einem schmalen Verbindungsweg mit Tempo 80.

3.5 Mobilitätsmanagement (MM)

Das MM umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die den Fuss- und Radverkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel sowie Carsharing bzw. die effiziente Nutzung des Autos fördern. Damit trägt es zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei. Dazu gehören Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie Koordination von Angeboten. Aktuell werden in Beinwil (Freiamt) nebst Informationen auf der Website keine Massnahmen des Mobilitätsmanagements umgesetzt.

3.6 Strassenraum

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

Insbesondere die Kantonsstrassen K350 und K354 weisen im Dorfkern von Beinwil gestalterische Defizite auf. Die Kantonsstrassen dominieren das Ortsbild und weisen aufgrund mangelnder Fussgängerquerungen eine erhebliche Trennwirkung auf. Der Knoten Wiggwilerstrasse/Oberdorf ist im Hinblick auf das vorhandene Verkehrsaufkommen stark überdimensioniert und bietet Potenzial für eine Aufwertung, insbesondere im Zusammenhang mit der Umnutzung der Gemeindescheune (siehe REL). Im Sinne einer Aufwertung sind zudem die Knoten Mitteldorf/Kirchfeld sowie Unterdorf zu nennen. Aufgrund der umgebenden Siedlungsstruktur und des geringen Verkehrsaufkommens ist eine siedlungsorientierte Gestaltung der Kantonsstrassen im Ortsteil Beinwil wünschenswert.

Die wichtigsten Anforderungen an den Strassenraum sind:

- Verkehrssicherheit
- Verbindung zwischen den zwei Zentren und den weiteren Knotenpunkten
- Verminderung der Trennwirkung
- Ortsbildverträgliche Gestaltung und Dimensionierung
- Schaffung von Freiflächen als Begegnungsort am Knoten Wiggwilerstrasse/Oberdorf
- Reduktion von versiegelten Flächen und Beschattung durch Grünräume zur Verminderung lokaler Hitzeinseln
- Hinderungsfreie Nutzung für alle Nutzergruppen

3.7 Abstimmung Landschaft und Verkehr

Für Grundsätze, Ziele und Handlungsanweisungen zum Thema Landschaft wird auf das beiliegende REL verwiesen (vgl. Abbildung 9).

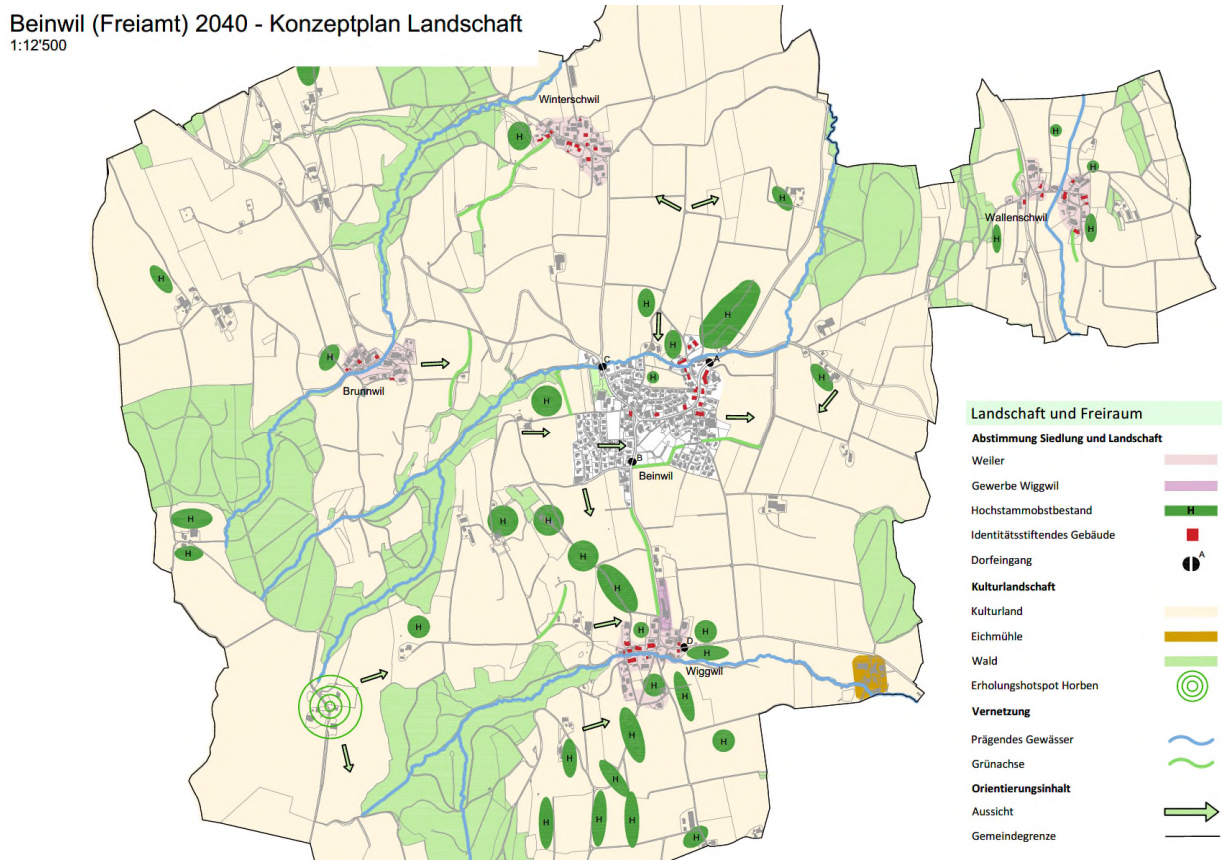


Abbildung 9 Konzeptplan Landschaft (Räumliches Entwicklungsleitbild)

Eine besonders sorgfältige Abstimmung zwischen Landschaft und Verkehr ist in der Gemeinde Beinwil (Freiamt) allerdings im Horben notwendig.

Das Gebiet Lindenberg/Horben ist ein Erholungsraum von überregionaler Bedeutung mit Schwerpunkt auf dem Natur- und Landschaftserlebnis. Das dabei anfallende Verkehrsaufkommen sorgt für verschiedene Konflikte, insbesondere bei der Parkierung.

Aktuell bestehen rund 300 Parkfelder für Erholungssuchende. An Spitzentagen genügt diese Anzahl jedoch bei weitem nicht. Dies führt teilweise dazu, dass die Gemeindestrasse blockiert wird und nicht gewährleistet ist, dass Notfalldienste zufahren können. Zudem besteht keine Handhabung, um eine angepasste Geschwindigkeit im Bereich der (teilweise temporären) Parkfelder umzusetzen. Ein- und Ausfahrten sämtlicher Parkfelder erfolgen direkt auf die Gemeindestrasse, welche gleichzeitig durch viele Fussgänger und Velofahrende genutzt werden.

Es besteht dringender Handlungsbedarf. Kanton, Region, Gemeinde und Grundeigentümer müssen gemeinsam Verantwortung übernehmen, um die Sicherheit im Horben zu erhöhen.

3.8 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Für die detaillierte Analyse der Siedlungsentwicklung wird ebenfalls auf das beiliegende REL verwiesen (vgl. Abbildung 10).

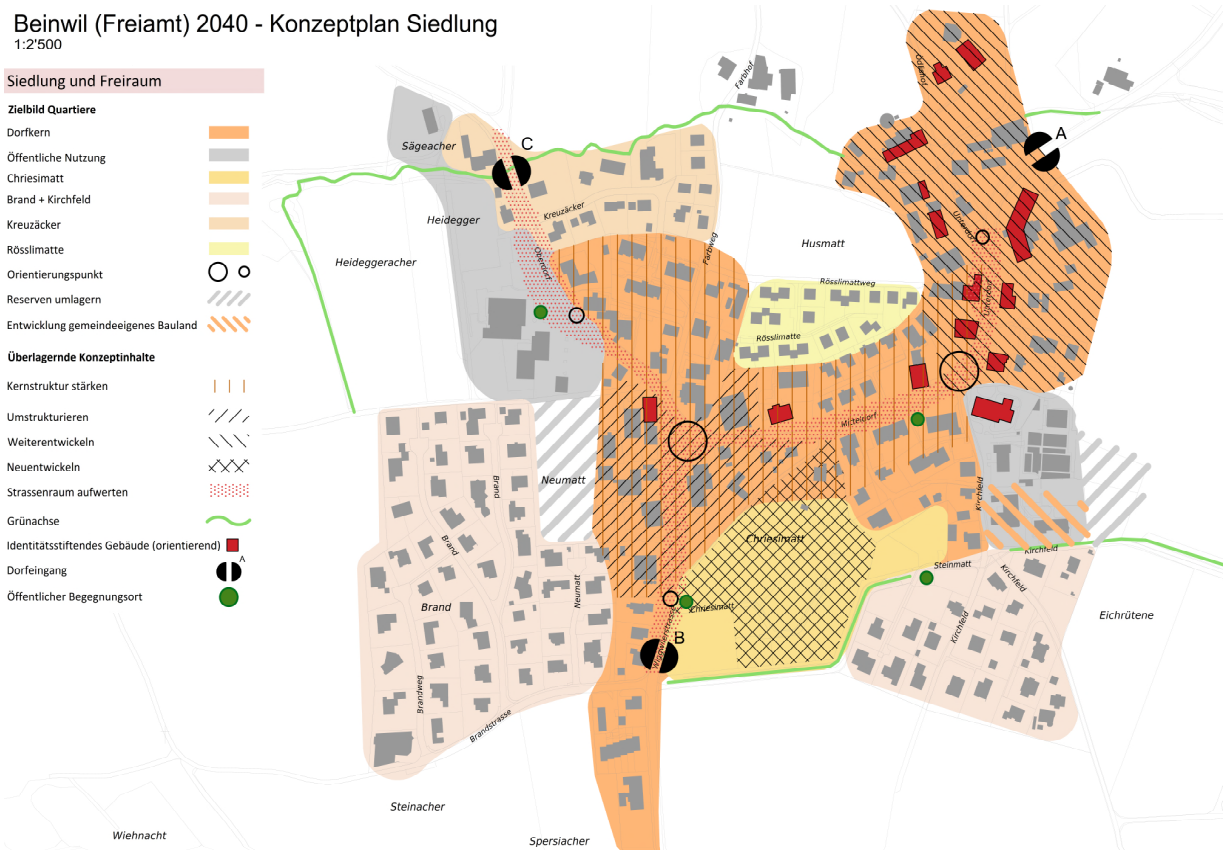


Abbildung 10 Konzeptplan Siedlung (Räumliches Entwicklungsleitbild)

Das Gebiet Chriesimatt im Perimeter des Gestaltungsplans Steinmatt ist ein Schlüsselgebiet für die Entwicklung von Beinwil (Freiamt). Weiter wurden zwei Handlungsgebiete eruiert:

- Das Unterdorf soll durch eine Umnutzung der landwirtschaftlichen Bauten für Wohnen und Gewerbe integraler Bestandteil des Ortskerns von Beinwil werden. Die Zonengrenzen im Übergang zwischen Siedlung und Landschaft werden überprüft und gegebenenfalls angepasst.
- Im Oberdorf wird das Areal der Gemeindescheune in Abstimmung mit der Sanierung des Kantonsstrassenknotens umstrukturiert.

Die Schlüssel- und Handlungsgebiete liegen an zentraler Lage und sind angemessen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Gemeinde geht im Gebiet Chriesimatt aufgrund der aktuellen Bauprojekte von einem starken Bevölkerungswachstum bis im Jahr 2030 um 210 Personen aus. Dies entspricht einer Zunahme von fast 30 % für den Ortsteil Beinwil. Dazu kommt die Entwicklung der beiden Handlungsgebiete. Der Quell- und Zielverkehr wird entsprechend ebenfalls zunehmen. Aufgrund des relativ hohen Durchgangsverkehrs insbesondere an den Wochenenden (Ausflugsverkehr) wird insgesamt von einer Verkehrszunahme auf der K350, K351 und K354 von rund 20 % bis 2030 ausgegangen. Dies ist aufgrund des bisher tiefen DTV (unter 2‘000, vgl. Kapitel 3.1.4) problemlos verkraftbar.

Abbildung 11 zeigt die unüberbauten Grundstücke der Wohn- und Mischzone (orange eingefärbt). Wie daraus ersichtlich wird, sind sämtliche unüberbauten Grundstücke erschlossen.

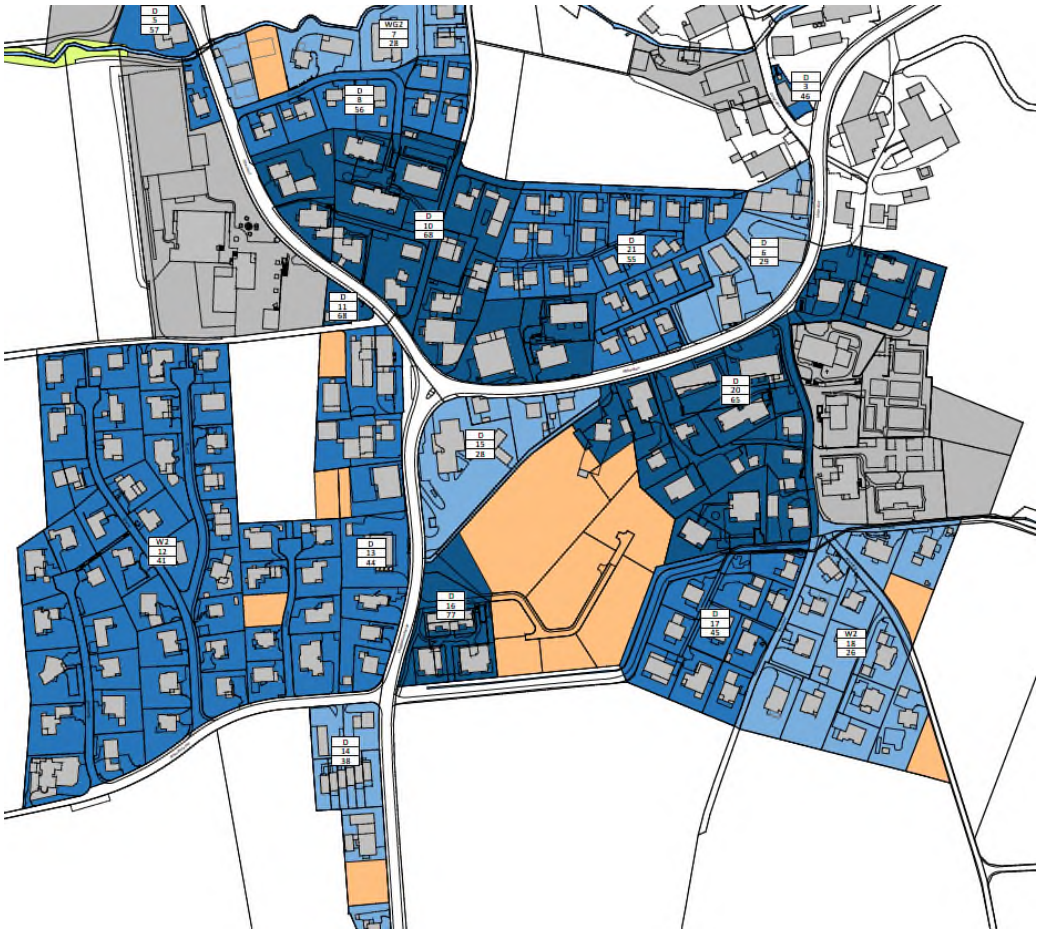


Abbildung 11 Einwohnerdichte 2019 und unüberbaute Flächen (orange Flächen)

3.9 Fazit

Abbildung 12 zeigt zusammengefasst die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zum Thema Verkehr. Die Themen Siedlung und Landschaft sind im REL abgehandelt.

Stärken

Siedlungsorientierte Quartierstrassen

Fuss- und Wanderwegnetz Siedlung und Landschaft

Geringe Verkehrsbelastung

Genügend öffentliche Parkplätze

Schwächen

Schulwegsicherheit

Minimale öV-Anbindung, Abhängigkeit von Auto

Bushaltestellen nicht BeHiG-konform, ohne Bike+Ride

Wildparkierung Ausflugsverkehr (Horben)

Schwerverkehr über Horben

Fremdparkierung auf Quartierstrassen

Chancen

Gute Erreichbarkeit mit Auto

Aufwertung Kantonsstrassenraum

Risiken

Mobilität Senioren

K350 und K354 als trennende Elemente ohne Aufenthaltsqualitäten

Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet

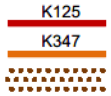
Sicherheit Veloverkehr auf Kantonsstrassen

Abbildung 12 Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse

4 Ziele (Genehmigungsinhalt)

Im folgenden Kapitel werden die Ziele der Gemeinde Beinwil (Freiamt) für die nächsten 10-15 Jahre unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen in Kapitel 2 und der Analyse aus Kapitel 3 aufgeführt und konkretisiert. Die dazugehörigen Massnahmenvorschläge werden in Kapitel 5 aufgezeigt.

1. Motorisierter Individualverkehr - Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen



Die Kantonsstrassen im bebauten Gebiet werden sicher gestaltet und deren Strassenräume weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Ausserhalb des Siedlungsgebiets gewährleisten sie sichere Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden.

A) Die Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet werden mit geeigneten gestalterischen und baulichen Massnahmen so gestaltet, dass für alle Verkehrsteilnehmenden angemessene Platzverhältnisse und eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet sind, Geschwindigkeiten und Lärmimmissionen gesenkt werden, eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht und die Siedlungsverträglichkeit erhöht wird.

B) Im Ortsteil Beinwil werden sichere Fusswegverbindungen und –Querungen gewährleistet.

C) Ortseingänge werden durch geeignete gestalterische oder bauliche Massnahmen erkenntlich, sorgfältig und attraktiv gestaltet und sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion. Zwischen Wiggwil und Beinwil ist die Durchlässigkeit für den Radverkehr, insbesondere am Ortseingang auf Höhe Brandstrasse, zu verbessern. In Wallenschwil werden sichere Fussgängerquerungen gewährleistet.

D) Im besiedelten Gebiet widerspiegeln Gestaltung und Dimensionierung des Strassenraumes dessen Funktion, berücksichtigen das Ortsbild (Volumetrie und Stellung der Bauten) und verbessern die Aufenthaltsqualität der Kantonsstrassen.

E) Parzellen entlang der Kantonsstrasse können im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung auch bei Ersatz- und Neubauten wie bisher über eine Einfahrt in die Kantonsstrassen erschlossen werden, sofern diese sicher realisiert werden kann und eine rückwärtige Erschliessung wirtschaftlich nicht tragbar ist.

F) Die Gestaltung und Dimensionierung des Knotens Wiggwilerstrasse/Oberdorf nimmt Rücksicht auf sämtliche Verkehrsteilnehmenden sowie angrenzende Bebauungspläne (bspw. auf dem Areal der Gemeindescheune), sorgt für eine angemessene Geschwindigkeit und schafft Begegnungsräume für Anwohner.

2. Motorisierter Individualverkehr - Gemeindestrassen

Die Gemeindestrassen im besiedelten Gebiet sind siedlungsorientiert gestaltet und für alle hindernisfrei zugänglich. Die lokalen Verbindungswege sind zweckmässig und gut unterhalten.

A) Das bestehende Gemeindestrassennetz wird auf dem aktuellen hohen Niveau erhalten.

B) Gemeindestrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets und in den Weilern sind im Hinblick auf ihr Verkehrsaufkommen dimensioniert und sorgen durch gezielte Markierungen und/oder bauliche Massnahmen für eine Geschwindigkeitsreduktion. In den Ortsteilen gelten Rechtsvortritte als Norm.

C) Gemeindestrassen dürfen von Besuchenden angrenzender Anwohner temporär einseitig zur Parkierung genutzt werden, sofern Durchfahrt und Wenden möglich bleibt. Dauerparkieren ist nicht gestattet.

3. Motorisierter Individualverkehr - Parkierung und Erschliessung Horben

Im Horben sind keine zusätzlichen Nutzungen zu schaffen, die das Verkehrsaufkommen bzw. den Parkfelderbedarf auf den Lindenberg erhöhen. Die negativen Auswirkungen des Erholungsverkehrs, insbesondere die bestehenden Sicherheitsdefizite, werden minimiert.

A) Im Horben werden geeignete Massnahmen zur Verkehrslenkung der touristischen Besucherströme umgesetzt, um deren negativen Auswirkungen zu minimieren. Die Erreichbarkeit für den Fussverkehr wird erhöht (vgl. „Aufwertung Fuss- und Radverkehr“).

B) Die Parkierung auf dem Horben wird grundeigentümerverbindlich so geregelt, das für alle Verkehrsteilnehmenden klare Verhältnisse herrschen (u. a. bezüglich Flächen, Zeitraum, Parkplatzbewirtschaftung, Zuständigkeiten, etc.).

C) Die Sicherheit im Naherholungsgebiet Horben wird für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Durchfahrtsmöglichkeit der Notfalldienste wird gewährleistet.

D) Die heutige Anzahl an Parkierungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr in den Naherholungsgebieten bleibt erhalten, wird jedoch nicht erhöht. Parkfelder sind sickerungsfähig und begrünt gestaltet und wenn möglich gesammelt anzuordnen.

E) Der Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr auf dem Horben, wird über die Kantonsstrassen geführt.

F) Die Gemeinde und die Alpgenossenschaft als Grundeigentümer koordinieren ihre räumlichen Tätigkeiten im Gebiet Horben und suchen beidseitig verträgliche Lösungen, um die Sicherheit der Erholungssuchenden zu gewährleisten. Die Schaffung zusätzlicher Angebote für die Naherholung ist mit der Gemeinde abzusprechen.

4. Motorisierter Individualverkehr / Radverkehr - Parkierung

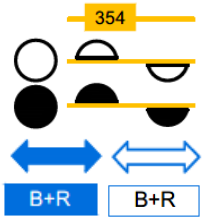
In den Ortsteilen von Beinwil (Freiamt) stehen genügend Parkfelder (öffentlich, privat, Freizeit) für alle Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung.

A) Die bestehenden öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten in den Ortsteilen bleiben erhalten. Im Rahmen privater Bauprojekte sind genügend Parkfelder für Anwohner und Besucher zu erstellen (vgl. Baugesetz).

B) Der öffentliche Raum in den Quartieren ist vor übermässiger Parkierung (Anwohner und Fremdparkierung) geschützt.

C) Gut zugängliche Abstellplätze für Fahrräder / Mofas stehen in genügender Anzahl zur Verfügung (vgl. Baugesetz), insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen (Volg, Gemeindehaus, Bushaltestellen).

5. Öffentlicher Verkehr



Das bestehende Basisangebot des öffentlichen Verkehrs wird bezüglich Qualität und Quantität erhalten und wird auf die Schule angepasst.

A) Bushaltestellen werden sicher, attraktiv und behindertengerecht gestaltet. Sie sind für alle Verkehrsteilnehmenden hindernisfrei zugänglich und bieten entsprechende Parkierungsmöglichkeiten für den Radverkehr.

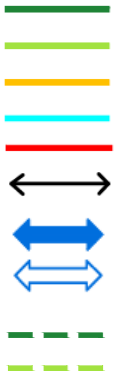
B) Die Gemeinde setzt sich beim Kanton und den Verkehrsanbietern für einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Verkehr ein.

6. Radverkehr

Radwege dienen als charakteristische und sichere verbindende Elemente zwischen den Ortsteilen und im Kulturland.

A) Die Schulwege aus den einzelnen Ortsteilen dienen als prioritäre, sichere und durchlässige Verbindungen für den Rad- und Fussverkehr. Zwischen Wiggwil und Beinwil ist die Durchlässigkeit für den Radverkehr, insbesondere am Ortseingang auf Höhe Brandstrasse, zu verbessern.

7. Fussverkehr



Fuss- und Wanderwege dienen als charakteristische Elemente im Kulturland und verbinden die Quartiere im Siedlungsgebiet sicher und hindernisfrei.

A) Bestehende und künftige Fusswege im Siedlungsgebiet sollen direkt und sicher ins Zentrum führen und Quartiere untereinander verbinden.

B) Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebietes sind punktuell im Hinblick auf Sicherheit und Gestaltung aufzuwerten und zu ergänzen. Fusswege werden natürlich und nutzungsgerecht gepflegt.

C) Die Erreichbarkeit des Horbens für den Fussverkehr wird erhöht.

8. Mobilitätsmanagement

Die Bevölkerung von Beinwil (Freiamt) ist über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements informiert und wählt ihre Mobilitätsformen optimal.

A) Die Gemeinde informiert und sensibilisiert ihre Bevölkerung zu neuen Massnahmen gezielt über verschiedene Kommunikationskanäle (z. B. Aushang, Website). Gezielte Anreize und Aktionen sind zu prüfen.

Ziele vom Departementsvorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt am:

.....

5 Massnahmen

Die nachfolgenden Massnahmenblätter umfassen konkrete Handlungsanweisungen für die in Kapitel 4 beschriebenen Ziele und Teilziele. Sie sind räumlich konkret in den dazugehörigen Teilplänen des KGV bezeichnet und zeitlich priorisiert.

1. MIV – Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen	
Ziel	*Die Kantonsstrassen im bebauten Gebiet werden sicher und lebenswert gestaltet und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Ausserhalb gewährleisten sie sichere Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden.*
Teilziel A	Die Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet werden mit geeigneten gestalterischen und baulichen Massnahmen so gestaltet, dass für alle Verkehrsteilnehmenden angemessene Platzverhältnisse und eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet sind, Geschwindigkeiten und Lärmimmissionen gesenkt werden, eine hohe Aufenthaltsqualität entsteht und die Siedlungsverträglichkeit erhöht wird.
Teilziel B	Im Ortsteil Beinwil werden sichere Fusswegverbindungen und –Querungen gewährleistet.
Teilziel C	Die Ortseingänge werden durch geeignete gestalterische oder bauliche Massnahmen kenntlich gemacht, sorgfältig und attraktiv gestaltet und sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion. Zwischen Wiggwil und Beinwil ist die Durchlässigkeit für den Radverkehr, insbesondere am Ortseingang auf Höhe Brandstrasse, zu verbessern. In Wallenschwil werden sichere Fussgängerquerungen gewährleistet.
Teilziel D	Im besiedelten Gebiet widerspiegeln Gestaltung und Dimensionierung des Strassenraumes dessen Funktion, berücksichtigen das Ortsbild (Volumetrie und Stellung der Bauten) und verbessern die Aufenthaltsqualität der Kantonsstrassen.
Teilziel E	Parzellen entlang der Kantonsstrasse können im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung auch bei Ersatz- und Neubauten wie bisher über eine Einfahrt in die Kantonsstrassen erschlossen werden, sofern diese sicher realisiert werden kann und eine rückwärtige Erschliessung wirtschaftlich nicht tragbar ist.
Teilziel F	Die Gestaltung und Dimensionierung des Knotens Wiggwilerstrasse/Oberdorf nimmt Rücksicht auf sämtliche Verkehrsteilnehmenden sowie angrenzende Bebauungspläne (bspw. auf dem Areal der Gemeindescheune), sorgt für eine angemessene Geschwindigkeit und schafft Begegnungsräume für Anwohner.
Massnahmen	- Die Gemeinde bringt ihre Anliegen und Ziele bei der anstehenden Sanierung der Kantonsstrasse K 350 bei den kantonalen Stellen ein - Zielführende Markierung, Gestaltung und Dimensionierung der Verkehrsanlagen und des öffentlichen Strassenraums, insb. Knoten Wiggwilerstrasse/Oberdorf - Prüfung der Erstellung eines Quartierplatzes beim Knoten Wiggwilerstrasse / Oberdorf - Erstellung von hindernisfreien Querungshilfen insbesondere bei der Schule, dem Ortseingang zwischen Brand und Chriesimatt, der Gemeindescheune, zwischen Volg und Gasthof Rössli sowie der Bushaltestelle Unterdorf (z. B. Zebrastreifen, Mittelinsel, Markierung). - Beidseitige Überprüfung von Trottoirs im Ortsteil Beinwil im Hinblick auf die Fussgänger- und Schulwegsicherheit und wo notwendig Ergänzung / Ausbau - Zielführende Markierungen und/oder bauliche Massnahmen (z. B. Einfahrtsbremsen) an Ortsteingängen und Strecke Brunnwil – Beinwil (Unfallschwerpunkt) - Überprüfung der Querung der Kantonsstrasse K124 bei Wallenschwil
Zeithorizont	- Start der Bearbeitung rund 4 Jahre vor Umsetzung mit BGK - Erstellung Vorprojekt ab 2022, Realisierung ab 2025
Zuständigkeit	- Federführung: Kanton Aargau (BVU) - Weitere Beteiligte: Gemeinde Beinwil (Freiamt), Grundeigentümer
Varianten / Alternativen	- Etappierung - Zeitliche Verschiebung

Koordination	- Überprüfung und gegebenenfalls Sanierung der gemeindeeigenen Werkleitungen - Sichere, attraktive und behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestellen - Handlungsgebiet Gemeindescheune (Umstrukturierung, siehe REL) - Anbindung Fuss- und Radwege
Umsetzung / nächste Schritte	- Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der kantonalen Sanierungsplanung mit einem geeigneten Verfahren (z. B. Betriebs- und Gestaltungskonzept) in Koordination mit den kantonalen Fachstellen und weiteren Planungen - Die verschiedenen Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen an die Strassenraumgestaltung sind detailliert zu eruieren und zu berücksichtigen.
Finanzierung	- Gemäss zu erarbeitendem Kostenschlüssel und nachfolgenden Planungen. - Sanierung K350: Rund 7-8 Mio. Franken gemäss kantonaler Sanierungsplanung.

2. MIV – Gemeindestrassen	
Ziel	*Die Gemeindestrassen im besiedelten Gebiet sind siedlungsorientiert gestaltet und für alle hindernisfrei zugänglich. Die lokalen Verbindungswege sind zweckmässig und gut unterhalten.*
Teilziel A	Das bestehende Gemeindestrassennetz wird auf dem aktuellen hohen Niveau erhalten.
Teilziel B	Gemeindestrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets und in den Weilern sind im Hinblick auf ihr Verkehrsaufkommen dimensioniert und sorgen durch gezielte Markierungen und/oder bauliche Massnahmen für eine Geschwindigkeitsreduktion. In den Ortsteilen gelten Rechtsvortritte als Norm.
Teilziel C	Gemeindestrassen dürfen von Besuchenden angrenzender Anwohner temporär einseitig zur Parkierung genutzt werden, sofern Durchfahrt und Wenden möglich bleibt. Dauerparkieren auf Gemeindestrassen ist nicht erlaubt.
Massnahmen	- Zielführende Markierung, Gestaltung und Dimensionierung der Gemeindestrassen - Die Ortseingänge werden durch geeignete gestalterische Massnahmen kenntlich gemacht, sorgfältig und attraktiv gestaltet und sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion (insbesondere Brunnwil, Wallenschwil und Winterschwil).
Zeithorizont	- Laufende Sanierung
Zuständigkeit	- Gemeinde Beinwil (Freiamt)
Varianten / Alternativen	- Erhaltungsmanagement
Koordination	- Parkierungs- und Erschliessungskonzept Horben - Entwicklungskonzept Lindenberg / Horben
Umsetzung / nächste Schritte	- Erstellung eines Strasseninventars - Planung des mittel- und langfristigen Sanierungsbedarfs der Gemeindestrassen
Finanzierung	- Im Rahmen des Gemeindebudgets

3. MIV – Parkierung und Erschliessung Horben	
Ziel	*Im Horben sind keine zusätzlichen Nutzungen zu schaffen, die das Verkehrsaufkommen bzw. den Parkfelderbedarf auf den Lindenberg erhöhen. Die negativen Auswirkungen des Erholungsverkehrs, insbesondere die bestehenden Sicherheitsdefizite, werden minimiert.*
Teilziel A	Im Horben werden geeignete Massnahmen zur Verkehrslenkung der touristischen Besucherströme umgesetzt, um deren negativen Auswirkungen zu minimieren. Die Erreichbarkeit für den Fussverkehr wird erhöht (vgl. „Aufwertung Fuss- und Radverkehr“).
Teilziel B	Die Parkierung auf dem Horben wird grundeigentümerverbindlich so geregelt, dass für alle Verkehrsteilnehmenden klare Verhältnisse herrschen. (u. a. bezüglich Flächen, Zeitraum, Parkplatzbewirtschaftung, Zuständigkeiten, etc.).
Teilziel C	Die Sicherheit im Naherholungsgebiet Horben wird für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Die Durchfahrtsmöglichkeit der Notfalldienste wird gewährleistet.
Teilziel D	Die heutige Anzahl an Parkierungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr in den Naherholungsgebieten bleibt erhalten, wird jedoch nicht erhöht. Parkfelder sind sickerungsfähig und begrünt gestaltet und wenn möglich gesammelt anzuordnen.
Teilziel E	Der Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerverkehr auf dem Horben, wird über die Kantonsstrassen geführt.
Teilziel F	Die Gemeinde und die Alpgenossenschaft als Grundeigentümer koordinieren ihre räumlichen Tätigkeiten im Gebiet Horben und suchen beidseitig verträgliche Lösungen, um die Sicherheit der Erholungssuchenden zu gewährleisten. Die Schaffung zusätzlicher Angebote für die Naherholung ist mit der Gemeinde abzusprechen.
Massnahmen	- In Kooperation mit der Alpgenossenschaft und in Absprache mit dem Regionalplanungsverband Oberes Freiamt wird ein zielführendes, behördenverbindliches Parkierungs- und Erschliessungskonzept für den Horben erstellt (Parkierung, Verkehrslenkung, Zonierung, Parkplatzbewirtschaftung, bspw. mit Coupon für Konsumation in Alpwirtschaft, Erschliessung mit Fuss- und Radverkehr, öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr). - Zur Verkehrslenkung der Besucherströme wird ein Parkleitsystem mit Verkehrsmonitoring inkl. Infoanzeige (z. B. in Brunnwil) umgesetzt. Vor Ort unterstützen Signalisation, Markierungen und allenfalls Einweisungen in den Spitzentagen eine optimale Ausnützung der bestehenden Parkierungsflächen. - Im Rahmen der Nutzungsplanung wird die rechtliche Situation der bestehenden Parkfelder geprüft. Es wird geprüft, wie die Parkierung künftig eigentümerverbindlich geregelt werden kann (Im Baubewilligungsverfahren, mit Parkierungsreglement, mit Parkierungszone, mit regionalem Sachplan etc.). - Die Sicherheit der Parkierungsflächen soll durch zielführende Markierungen, Signalisationen, allfällige bauliche Massnahmen sowie eine angemessene Geschwindigkeitsreduktion erhöht werden (z. B. Tempo 30). - Auf dem Horben wird ein Schwerverkehrsverbot umgesetzt.
Zeithorizont	- Im Rahmen der Nutzungsplanung
Zuständigkeit	- Federführung: Gemeinde Beinwil (Freiamt) - Weitere Beteiligte: Kanton Aargau (BVU), Kanton Luzern, Regionalplanungsverband Oberes Freiamt, Alpgenossenschaft Horben, Feuerwehr Beinwil, Einwohnergemeinde Kleinwangen
Varianten / Alternativen	- Regionales Mobilitätsmanagement (gemäss Regionalplanungsverband aktuell nicht vorgesehen)
Koordination	- Alpgenossenschaft Horben - Grundlagen mit Kantonen Aargau und Luzern abstimmen - Gemeindestrassen - Aufwertung Fuss- und Radverkehr - Entwicklungskonzept Lindenberg / Horben

Umsetzung / nächste Schritte	- Erstellung Parkierungskonzept - Schaffung der notwendigen Grundlagen für Schwerverkehrsverbot
Finanzierung	- Gemäss zu erarbeitendem Parkierungskonzept

4. Motorisierter Individualverkehr / Radverkehr - Parkierung

Ziel	*In den Ortsteilen von Beinwil (Freiamt) stehen genügend Parkfelder (öffentlich, privat, Freizeit) für alle Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung.*
Teilziel A	Die bestehenden öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten in den Ortsteilen bleiben erhalten. Im Rahmen privater Bauprojekte sind genügend Parkfelder für Anwohner und Besucher zu erstellen (vgl. Baugesetz).
Teilziel B	Der öffentliche Raum in den Quartieren ist vor übermässiger Parkierung (Anwohner und Fremdparkierung) geschützt (vgl. Teilziel D „Gemeindestrassen“).
Teilziel C	Gut zugängliche Abstellplätze für Fahrräder / Mofas stehen in genügender Anzahl (vgl. Baugesetz) zur Verfügung, insbesondere bei publikumsintensiven Nutzungen (Volg, Gemeindehaus, Bushaltestellen).
Massnahmen	- Die Vorschriften bezüglich Parkfelderanzahl sind im Rahmen der Nutzungsplanung zielgerichtet zu überprüfen (bspw. Mindestanzahl Parkfelder bei MFH, Erhöhung der Mindestanzahl gegenüber VSS-Norm), um den Druck auf die Parkierung in den Quartierstrassen zu reduzieren und für das Baubewilligungsverfahren klare Verhältnisse zu schaffen. Für die Erhöhung der Mindestanzahl sind klare Kriterien zu definieren (bspw. Voranfrage mit Begründung verlangen). - Grössere offene Parkierungsflächen im Dorfkern sind im Rahmen von Neu- oder Ersatzbauprojekten in die Gebäude zu integrieren (z. B. Garage). In der BNO werden entsprechende Vorschriften ergänzt. - Es ist eine genügende Anzahl und Qualität an Abstellplätzen für Fahrräder und Mofas sicherzustellen. Die Gemeinde sucht das Gespräch mit bauwilligen Eigentümern. - In den Zonenvorschriften der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ist eine genügende Anzahl öffentlicher Parkplätze sicherzustellen. - Prüfung Erstellung eines Parkierungsreglements
Zuständigkeit	- Gemeinde Beinwil (Freiamt)
Umsetzung / nächste Schritte	- Anpassung der BNO-Vorschriften im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung

5. ÖV – Hindernisfreie Bushaltestellen

Ziel	*Das bestehende Basisangebot des öffentlichen Verkehrs wird bezüglich Qualität und Quantität erhalten und wird auf die Schule angepasst.*
Teilziel A	Bushaltestellen werden sicher, attraktiv und behindertengerecht gestaltet. Sie sind für alle Verkehrsteilnehmenden hindernisfrei zugänglich und bieten entsprechende Parkierungsmöglichkeiten für den Radverkehr.
Massnahmen	- Die Bushaltestelle und der Wendeplatz in Brunnwil werden zielführend saniert. Eine Verlegung der Bushaltestelle Brunnwil zur Kantonsstrasse wird geprüft. - Es werden gedeckte Warteräume realisiert. - Parkierungsmöglichkeiten für Velos und Mofas an Bushaltestellen werden erstellt (Bike + Ride).
Zeithorizont	- Parallel zu Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen K350/K351/K354
Zuständigkeit	- Federführung Bushaltestelle Brunnwil: Gemeinde Beinwil (Freiamt) - Federführung weitere Bushaltestellen: Kanton Aargau (BVU)
Varianten / Alternativen	- Keine (Pflicht, Behindertengleichstellungsgesetz bis Ende 2023 umzusetzen)
Koordination	- Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen K350/K351/K354 - Gemeindestrassen

	- Aufwertung Fuss- und Radverkehr
Umsetzung / nächste Schritte	- Sanierung der Bushaltestellen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit den zuständigen kantonalen Stellen.
Finanzierung	- Gemäss zu beantragendem Kredit Gemeindeversammlung

6. Fuss- und Radverkehr – Aufwertung Fuss- und Radverkehr

Ziel	*Fuss-, Rad und Wanderwege dienen als charakteristische sichere und verbindende Elemente zwischen den Ortsteilen, in den Quartieren und im Kulturland.*
Teilziel A	Die Schulwege aus den einzelnen Ortsteilen dienen als prioritäre, sichere und durchlässige Verbindungen für den Rad- und Fussverkehr. Zwischen Wiggwil und Beinwil ist die Durchlässigkeit für den Radverkehr, insbesondere am Ortseingang auf Höhe Brandstrasse, zu verbessern.
Teilziel B	Bestehende und künftige Fusswege im Siedlungsgebiet sollen direkt und sicher ins Zentrum führen und Quartiere hindernisfrei untereinander verbinden.
Teilziel C	Fusswege ausserhalb des Siedlungsgebietes sind punktuell im Hinblick auf Sicherheit und Gestaltung aufzuwerten und zu ergänzen. Fusswege werden natürlich und nutzungsgerecht gepflegt.
Teilziel C	Die Erreichbarkeit des Horbens für den Fussverkehr wird erhöht.
Massnahmen	- Die Schulwege aus den einzelnen Quartieren sind prioritär als sichere Verbindungen zu verbessern und ergänzen. - Zwischen Wallenschwil sowie Winterschwil und Beinwil werden sichere Schulwege durch geeignete Markierungen oder Signalisationen sowie punktuellen baulichen Massnahmen gewährleistet. - In Wallenschwil wird die Überquerung der Kantonsstrasse einfacher und sicherer gestaltet. - Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen und Arealüberbauungen wird das Fusswegnetz gezielt erweitert. - Die Anbindung von Winterschwil nach Brunnwil und weiter auf den Horben wird für den Fussverkehr verbessert. Erstellung Fussweg zwischen Brunnwil und Horben inklusive Ruhezone Wald, Leinenpflicht, Pflanzungen, etc. sowie Signalisation. - Prüfung und wo möglich Realisierung der vorgeschlagenen Wegergänzungen und Neuorganisation der Rundwege gemäss Entwicklungskonzept Lindenberg / Horben in Abstimmung mit den Grundeigentümern und weiteren Beteiligten (Forst, Jagd, Naturschutz) - Es ist eine genügende Anzahl und Qualität an Abstellplätzen für Fahrräder und Mofas sicherzustellen. Die Gemeinde sucht das Gespräch mit bauwilligen Eigentümern (vgl. Massnahme Nr. 4).
Zeithorizont	- Parallel zur Sanierung der Kantonsstrassen
Zuständigkeit	- Federführung: Gemeinde Beinwil (Freiamt)
Varianten / Alternativen	- Etappierung, Verzicht auf einzelne Massnahmen
Koordination	- Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen K350/K351/K354 - Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) - Entwicklungskonzept Lindenberg / Horben
Umsetzung / nächste Schritte	- Festlegung geeigneter Vorschriften im Rahmen der Nutzungsplanung
Finanzierung	- Gemäss zu beantragendem Kredit Gemeindeversammlung

6 Wirkungskontrolle

Die Gemeinde Beinwil (Freiamt) macht eine einfache Kontrolle der Wirkung ihrer Tätigkeiten. Wirkungskontrollen richten sich nach den Zielsetzungen und erfolgen jeweils nach Umsetzung von einzelnen Projekten und Massnahmen. Als Wirkungskontrolle werden Beobachtungen durch Behörden und Hinweise aus der Bevölkerung laufend erfasst. Geschwindigkeitskontrollen kombiniert mit Verkehrszählungen werden durch die Regionalpolizei durchgeführt.

7 Verfahren

Nach der Verabschiedung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr durch den Gemeinderat wurden die Entwürfe zur Vorprüfung beim Kanton Aargau eingereicht. Gleichzeitig wurden die Entwürfe auch dem Regionalplanungsverband Oberes Freiamt zur Stellungnahme zugestellt.

Am 26. Mai 2021 erfolgte eine vorläufige Beurteilung der Abteilung Verkehr des Kantons Aargau zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr. Der Regionalplanungsverband Oberes Freiamt nimmt mit Schreiben vom 22. November 2021 zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr Stellung. Die in den Rückmeldungen aufgeführten Punkte wurden aufgenommen und wo zweckmässig bereinigt.

Daher wird jetzt die Bevölkerung von Beinwil (Freiamt) informiert und zur Mitwirkung gemäss § 3 BauG eingeladen. Das Mitwirkungsverfahren gibt allen die Möglichkeit, Fragen und Begehren zu stellen. Nach Einbezug der Eingaben aus der Bevölkerung wird der Kommunale Gesamtplan Verkehr vom Gemeinderat beschlossen und dient als behördenverbindliche Grundlage für die nachfolgende Revision der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland.

Anhang

- Teilplan motorisierter Individualverkehr
- Teilplan öffentlicher Verkehr
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Radverkehr

KANTON AARGAU

GEMEINDE BEINWIL (FREIAMT)

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Teilplan motorisierter Individualverkehr Massstab 1 : 5'000

K I P
SIEDLUNGSPLAN AG

KIP SIEDLUNGSPLAN AG
5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

Projekt Nr.				Änderungen:
BN3827R02	Datum : 14.10.2021 Plan Nr. : 01.04.01 Format : 74 x 105	Projekt : BUI Gezeichnet : WYS Geprüft : BUI		

Vorläufige Beurteilung vom: 26. Mai 2021

Öffentliche Mitwirkung vom: bis

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindeammann:
Albert Betschart-Schriber

Die Gemeindeschreiberin:
Serena Rima

	bestehend	geplant
Hauptverkehrsstrasse (HVS)	K124	
Verbindungsstrasse (VS)	K350	
Verbindungsweg (VW)		
Sammelstrasse (SS)		
Erschliessungsstrasse (ES)		
Privatstrasse		
Ausnahmetransportroute		

Parkierungsanlage (öffentlich oder öffentlich zugängig)	P	P
Parkierungskonzept inkl. Parkleitsystem		
Aufwertung Strassenraum		
Ortseingang		
Gestaltung Knoten Wiggwilerstrasse / Oberdorf		
öffentliche Bauten und Anlagen		
Publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.)		
Wald		
Bauzone		

Winterschwil
Brunnwil
Wallenschwil
Wiggwil

KANTON AARGAU

GEMEINDE BEINWIL (FREIAMT)

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Teilplan öffentlicher Verkehr

Massstab 1 : 5'000

KIP SIEDLUNGSPLAN AG

KIP SIEDLUNGSPLAN AG
5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

Projekt Nr.	Datum	: 14.10.2021	Projekt	: BUI	Änderungen:
BN3827R02	Plan Nr.	: 01.03.01	Gezeichnet	: WYS	
	Format	: 74 x 105	Geprüft	: BUI	

Vorläufige Beurteilung vom: 26. Mai 2021

Öffentliche Mitwirkung vom: bis

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindeammann:
Albert Betschart-Schriber

Die Gemeindeschreiberin:
Serena Rima

	bestehend	geplant
Buslinie(n) mit Liniennummer(n)	354	
Fahrbahnhaltestelle		
Busbucht		
Fussverkehrsquerung bei Haltestellen		
300 m Einzugsbereich der Haltestelle		
öffentliche Bauten und Anlagen		
Publikumsinensive Anlagen (Einkauf, Gastro etc.)		
Schulen/Kindergärten		
Bike+Ride (an Bus- und Bahnhaltestellen)	B+R	B+R
Wald		
Bauzone		

Winterschwil
Brunnwil
Wallenschwil
Wiggwil
344
Strossweid
Stiereweid
Weberhölzli
Giebelweid
Weid
Holzerweid
Breitenacher
Breitenloo
Gerechtigkeitswald
Bodenacher
Hinter Grüth
Husmatt
Langweid
Tobelwald
Weiermatt
Weieracher
Bohnenacher
Chäbere
Chüeweid
Rütene
Untere Weid
Büelwald
Vorder Grüth
Chälberweid
Hansueli
Moos
Chäbereweid
Hubelweid
Schürbode
Rütiweid
Äussere Matt
Lettacher
Cholgrube
Hinter Wald
Büel
Ober Feld
Vogelsteiacher
Grossacher
Wallmatt
Rossweid
Liniken
Hudleracher
Vorder Wald
Hüslacher
Chappelimatt
Niederjute
Groderweid
Chlosbrunne
Esel
Ziegleracher
Grubenacher
Holzweid
Grodhof
Neumatt
Bodenacher
Feld
Breiti
Holzmatt
Widme
Höll
Chilmatt
Fuchsbode
Wiesshans
Bresteneggg
Mutschliacher
Füllweid
Langweini
Husmatt
Eggeacher
Helgeholz
Heideggeracher
Heideggeer
Hintere Weid
Husacher
Chirchfeld
Weiermatt
Mölstacher
Banacher
Lettacher
Tobelweid
Tschöpplihof
Tschöpplitobel
Füllweidtobel
Groderwald
Lochacher
Neumatt
Chriesimatt
Hinterweid
Feldweid
Brandtl
Eichrütene
Tannhof
Gabelweid
Sandweid
Horbenwald
Fuchsloch
Tobelweid
Steinacher
Speerlacher
Weid
Brandtobel
Wiehnacht
Eichrüthof
Husmatt
Sonneri
Lochmatt
Chrüzweid
Rinderweid
Weid
Stegemattt
Grossmatt
Sonnerwald
Neumättli
Rinderwald
Ober Brand
Unter Brand
Stotzbrand
Gerechtigkeitswald Wiggwil
Schwabeweid
Esperweidli
Bäretshalde
Hanselliweid
Horbenmatt
Eichwäldli
Chäppelliweid
Hüslimatt
Chrüzacher
Buechhölzli
Allmend
Rüesselacher
Chäppelliweid
Hochstrobe
Galitzi
Rosstrieb
Hofmatt
Husmatt
Sandacher
Bäreweid
Letthübel
Schürweid
Galitzihalde
Eichmatt
Schloss Horben
Bäreweidtobel
Breitenacher
Eichmüli
Alpenwirtschaft Horben
Kapelle Horben
Müliimatt
Weiermatt
Chrummacher
Stiereweid
Horben
Chil Weidli
Schneggenhalde
Cholacher
Bächliacher
Chrüzmatte
Haberweid
Steiggiacher
Rossweid
Chrüzweid
Chrüzbode
Inneres Feldli
Hasliacher
Untere Steiggi
Obere Steiggi
Bodeweid
Bernerweid
Chälen
Grund
Unter Horben
Äusseres Feldli
Fuchshübel
Grossweid
Mariahalden
Hügelweid
Chrüzweid
Obermatt
Tellenberg
Looacher
Grossmatt
Tillwald
Wiesematt
Bohlwald
Chrüzacher
Chirchacher
Hölzli
Kapelle Wallenschwil
Ramacher
Rebacher
Chirchweg
Legacher
Bruacher
Grossweid
Hörnler
Rusmatt
Chrüzweid
Saustallacher

KANTON AARGAU

GEMEINDE BEINWIL (FREIAMT)

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Teilplan Fussverkehr

Massstab 1 : 5'000

KIP SIEDLUNGSPLAN AG

KIP SIEDLUNGSPLAN AG
5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

Projekt Nr.	Datum : 14.10.2021	Projekt : BUI	Änderungen:
BN3827R02	Plan Nr. : 01.01.01	Gezeichnet : WYS	
	Format : 74 x 105	Geprüft : BUI	

Vorläufige Beurteilung vom: 26. Mai 2021

Öffentliche Mitwirkung vom: bis

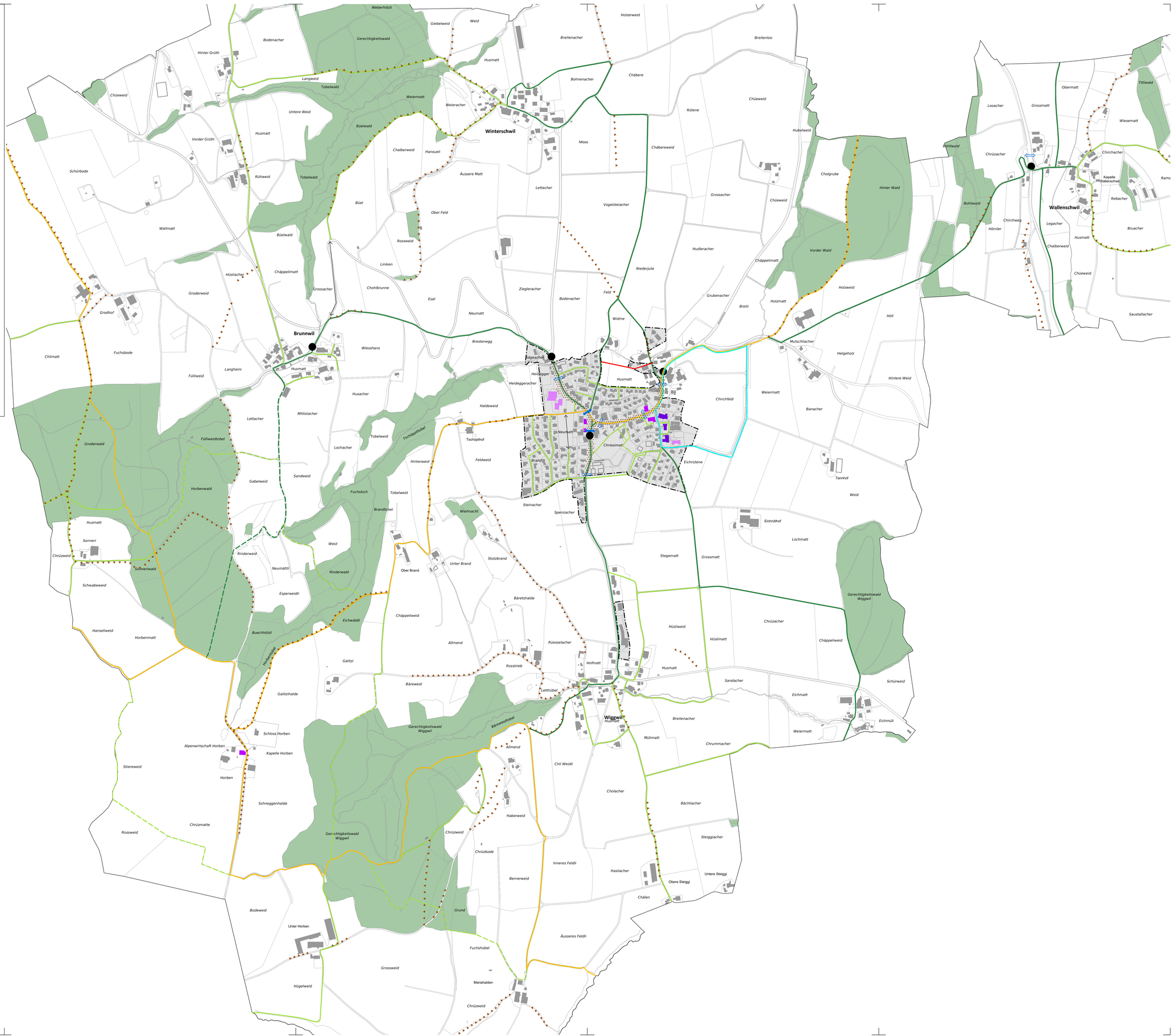
Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindeammann: Albert Betschart-Schriber

Die Gemeindeschreiberin: Serena Rima

	bestehend	geplant
Hauptroute		
Nebenroute		
Wanderweg		
Pilgerweg St. Burkard		
Historischer Verkehrsweg (falls netzrelevant)		
Fussweg mit Wegrecht		

Netzlücke (Lage schematisch)		
Fussverkehrsquerung		
Trottoirs überprüfen und ggf. ergänzen		
Öffentliche Bauten und Anlagen		
Publikumsintensive Anlagen Einkauf, Gastro etc.)		
Schulen / Kindergärten		
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs		
Wald		
Bauzone		



KANTON AARGAU **GEMEINDE BEINWIL (FREIAMT)**

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Teilplan Radverkehr

Massstab 1 : 5'000

KIP SIEDLUNGSPLAN AG
KIP SIEDLUNGSPLAN AG
5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

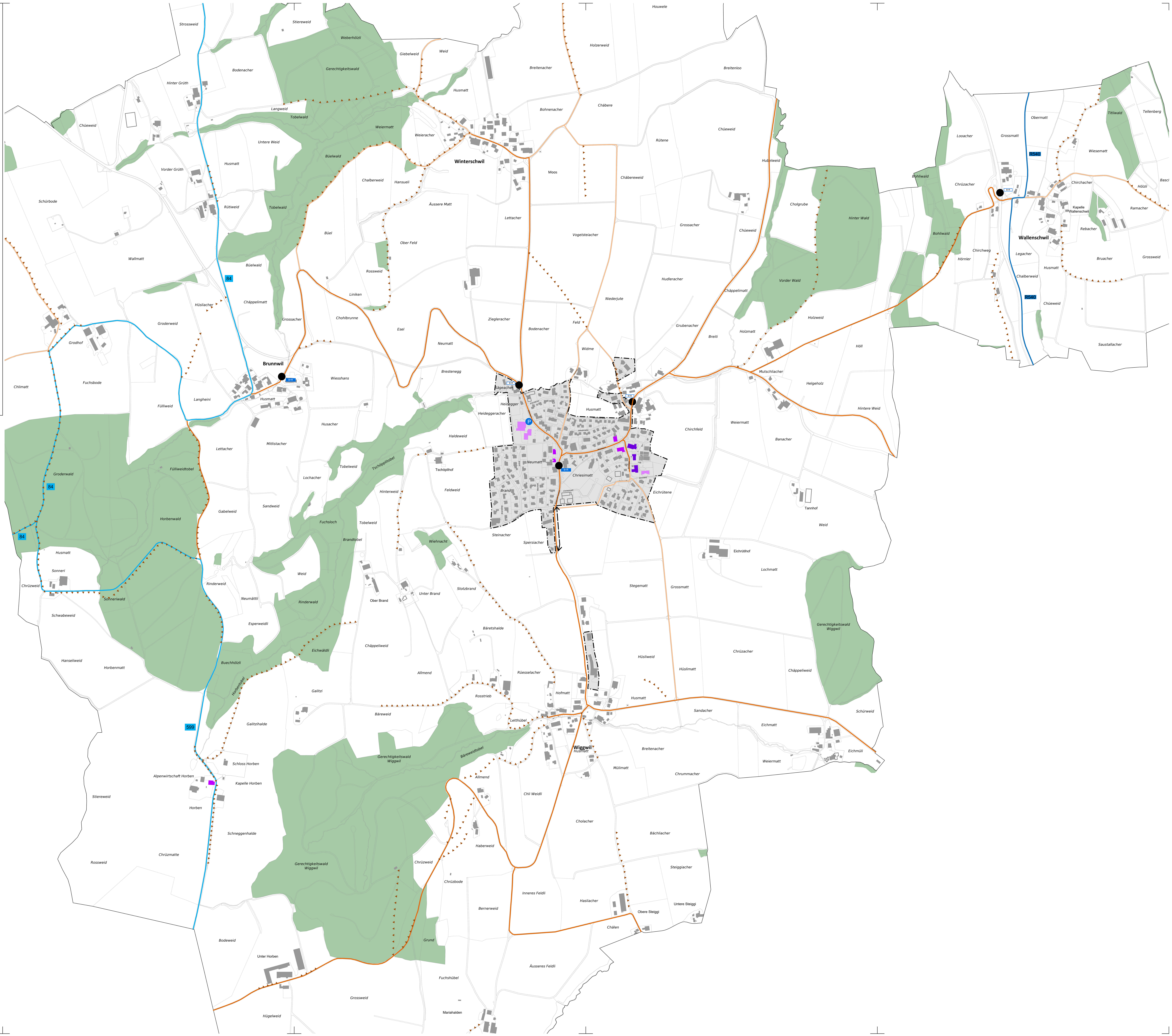
Projekt Nr.			Änderungen:
BN3827R02	Datum : 14.10.2021 Plan Nr. : 01.02.01 Format : 74 x 105	Projekt : BUI Gezeichnet : WYS Geprüft : BUI	

Vorläufige Beurteilung vom: 26. Mai 2021

Öffentliche Mitwirkung vom: bis

Vom Gemeinderat beschlossen am:

Der Gemeindeammann: Albert Betschart-Schriber

Die Gemeindeschreiberin: Serena Rima

	bestehend	geplant
Kantonale Radroute	R540	
SchweizMobil Route (mit Nummer)	84/599	
Kommunale Hauptroute		
Kommunale Nebenroute		
Historische Verkehrswege (falls netzrelevant)	▲ ▲ ▲ ▲	
Durchlässigkeit Radverkehr verbessern	←——→	
Bike+Ride	B+R	B+R
Parkierungsanlage für Velos	P	P
Öffentliche Bauten und Anlagen		
Publikumsintensive Anlagen Einkauf, Gastro etc.)		
Schulen / Kindergärten		
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs	●	
Wald		
Bauzone