

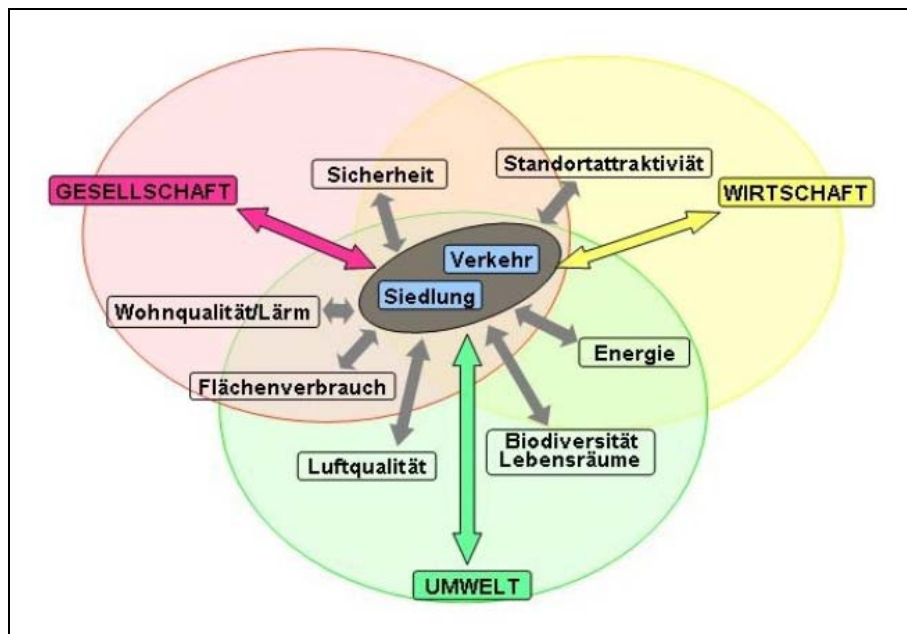


Praxisbeispiel
KOMMUNALER
GESAMTPLAN VERKEHR
(KGV)



27.06.2011

Übersicht



Wesen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr ist die Berücksichtigung des Wirkungsgefüges von Siedlung und Verkehr. (Quelle: Kommunalen Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen, S. 8)

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stehen in gegenseitiger Wechselwirkung und sind daher frühzeitig aufeinander abzustimmen. Auf dieser Maxime beruht der im revidierten Baugesetz (BauG) des Kantons Aargau verankerte Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV). Seit dem Jahr 2010 steht den Gemeinden des Kantons somit ein neues behördenverbindliches, aber nicht für jede Gemeinde obligatorisches Planungsinstrument zur Verfügung, das den kommunalen Verkehrsrichtplan ablöst. Mit dem KGV legt die Gemeinde die Ziele und Grundsätze der künftigen Verkehrsplanung und die gewünschte Siedlungsentwicklung fest. Dabei sollen sowohl alle Verkehrsarten gleichwertig berücksichtigt werden als auch das gesamte Gemeindegebiet, inkl. allfälliger Verlagerungswirkungen nach aussen. Der KGV schliesst das gesamte Verkehrsgeschehen mit ein und verfolgt daher einen ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz unter Einbezug des Mobilitätsmanagements, eines der möglichen Themen im KGV.

Der KGV ist eine wichtige Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung. Denn nur wenn im Rahmen einer Nutzungsplanung die Gemeinde die verkehrlichen Konsequenzen richtig abschätzt, können spätere Probleme vermieden werden. Die Gemeinden legen im KGV Massnahmen behördenverbindlich fest, die in der Nutzungsplanung konkretisiert und mit dem Beschluss durch das zuständige Organ grundeigentumsverbindlich werden.

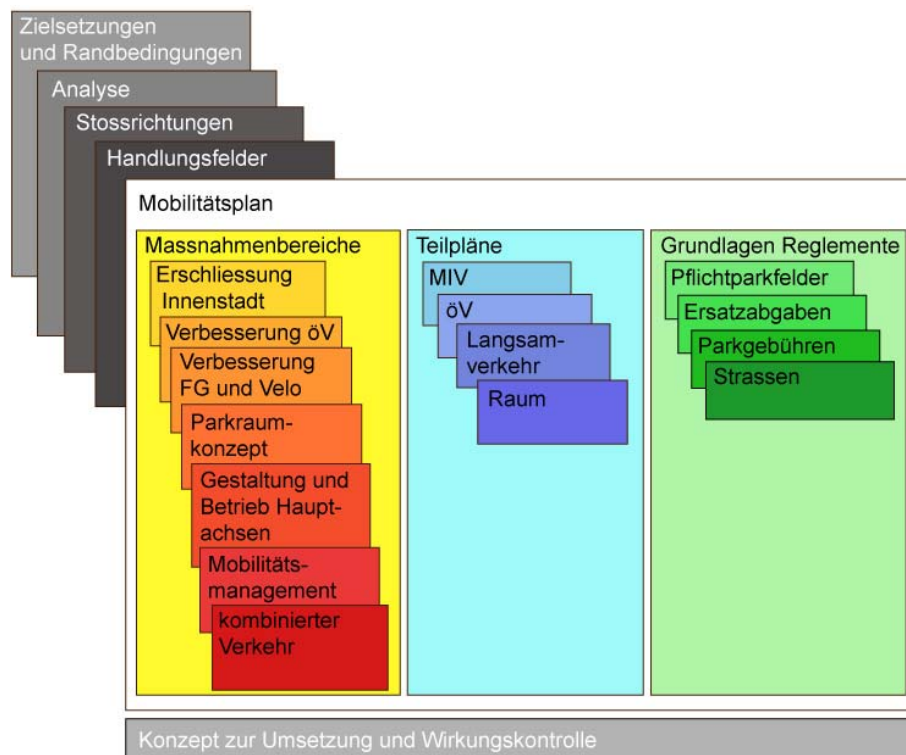
Beispiel Rheinfelden

Im aargauischen Rheinfelden – mit rund 12'000 Einwohnern die fünftgrösste Gemeinde des Kantons – führten verschiedene verkehrsrelevante Entwicklungen zur Notwendigkeit, den Verkehrsrichtplan von 1992 zu aktualisieren. Aufgrund veränderter grossräumiger sowie lokaler Verkehrsströme sowie neuer Erschliessungserfordernisse für Baugebiete sollte in einem KGV die Verkehrskapazität mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Mit dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr verfolgt Rheinfelden unter anderem das Ziel, dem Trend zunehmender Verkehrsmengen entgegenzuwirken und strebt stattdessen eine nachhaltige Verkehrsentwicklung auf der Basis folgender Grundsätze an:

- Verkehr vermeiden: Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs sowie der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden.
- Verkehr lenken: Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz gelenkt.
- Verträglichkeit erhöhen: Der verbleibende Autoverkehr wird auf tieferem Geschwindigkeitsniveau verstetigt.

Auf Basis einer umfassenden Ist-Analyse hat die Stadt zunächst den Handlungsbedarf bestimmt, um dann für die verschiedenen Massnahmenbereiche sowohl die Grundsätze zur weiteren Entwicklung als auch die entsprechenden zielführenden Festlegungen bzw. Massnahmen zu definieren.

Beschrieb



*Aufbau eines KGV und mögliche Inhalte, zu denen auch ein Mobilitätsmanagement gehört.
 (Quelle: Kommunalen Gesamtplan Verkehr - Empfehlungen, S. 14)*

Hintergrund

Das Sicherstellen der Lebens- und Standortqualität des Kantons Aargau ist das übergeordnete Ziel, zu dem die Gemeinden aufgefordert sind beizutragen. Für die Gemeinden selbst erfüllt ein KGV den Zweck, bereits frühzeitig grundlegende Handlungsvorgaben und Ziele zur Hand zu haben, wodurch sich Einzelfalllösungen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erübrigen. Folgende Fragen stellen sich zum Thema Abstimmung Siedlung und Verkehr und sind mit dem KGV zu beantworten:

- Wo ist welche Nutzung sinnvoll?
- Ist der gewählte Ort zweckmässig?
- Welches Mass an Aufenthaltsqualität ist gewünscht?
- Welche Erschliessung ist gefordert?
- Genügen die vorhandenen Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur?

Anlass einen KGV zu erstellen kann freiwilliger Art sein. Laut Empfehlung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) wird jeder Gemeinde mit "durchschnittlichem Verkehrsaufkommen" empfohlen, "Siedlung und Verkehr im Rahmen eines KGV abzustimmen und zu dokumentieren" und insbesondere dann, wenn

- eine Ortsdurchfahrt hoch belastet ist,
- eine Parkraumplanung zu erstellen oder zu aktualisieren ist,
- die Wohnqualität (z.B. infolge zu hoher Lärmbelastung) ungenügend ist,
- die Qualität des Strassenraums unattraktiv ist,
- die Erreichbarkeit und Sicherheit zentraler Infrastrukturen für den Fuss- und Radverkehr unbefriedigend sind,
- Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten des Strassenverkehrs vorkommen und Massnahmen umzusetzen sind,
- grosse Flächenreserven, die beträchtliche Zunahmen des Verkehrs erwarten lassen, vorhanden sind.

Unter bestimmten Voraussetzungen jedoch, sobald eine Gemeinde Parkplätze bewirtschaften, begrenzen oder ein Parkleitsystem einrichten will, ist sie zur Erstellung eines KGV verpflichtet (§ 54a BauG). Auch bei Vorliegen überkommunaler Interessen kann ein KGV vom Regierungsrat angeordnet werden.

Die Besonderheit eines KGV liegt im Vergleich zum klassischen Verkehrsrichtplan in der vernetzten Betrachtung der einzelnen verkehrsrelevanten Bereiche in einer Gemeinde. Er fokussiert nicht nur auf die Verkehrsinfrastruktur, sondern bezieht im Sinne eines Mobilitätskonzepts das gesamte Verkehrsgeschehen mit ein und thematisiert gegenseitige Einflüsse sowie Abhängigkeiten. Die vier zu betrachtenden Themen sind: Infrastruktur, Verkehrsbetrieb, Verhalten, sowie das Umfeld¹. Einige der Themen eines KGV, bspw. der Massnahmenbereich Mobilitätsmanagement, sind i.d.R. nicht Bestandteil eines klassischen Verkehrsrichtplans, könnten jedoch auch von Gemeinden ergänzend in diesen integriert werden. Diese unterstützen die wesensgerechte Nutzung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

¹ vgl. Kommunalen Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen, Tabelle 1, S.10

Angebot

Wie der KGV konkret umgesetzt werden kann, zeigt das Beispiel der Stadt Rheinfelden². Ausgehend von der Zielsetzung und aufgrund der Schlussfolgerungen aus der Ist-Analyse hat Rheinfelden im nächsten Schritt zehn Massnahmenbereiche abgesteckt (vgl. Bildergalerie) und dazu Handlungsgrundsätze sowie konkrete Massnahmen festgelegt:

- Erschliessen von Entwicklungsgebieten
- Strassenraumgestaltung
- Zonensignalisation
- Mobilitätsmanagement
- Fuss- und Radverkehr
- Parkierung
- motorisierter Individualverkehr
- öffentlicher Verkehr
- grenzüberschreitender Verkehr
- Schifffahrt

Die Stadt beabsichtigt, das Mobilitätsmanagement zu fördern und hat dies in den beiden Massnahmenbereichen "Mobilitätsmanagement" und "Erschliessung von Entwicklungsgebieten" festgelegt. Im Folgenden werden diese beispielhaft aufgeführt.

Massnahmenbereich "Mobilitätsmanagement"

1. Es wird auf Ebene Stadt ein **Konzept Mobilitätsmanagement** erarbeitet, das die Organisation, die Finanzierung und die Massnahmen definiert. Wichtige Elemente sind:
 - Information für Neuzuzüger über die Angebote im öffentlichen Verkehr, evtl. mit Schnupperabo
 - Beratung von Bauherren im Zusammenhang mit der Parkplatzbenutzungsvorschrift
 - Parkplatzbewirtschaftung von allen zentrumsnahen öffentlich zugänglichen Parkplätzen
 - Erweiterung und/oder Neubau von gedeckten und sicheren Veloabstellanlagen an wichtigen Umsteigeorten (Velostation Bahnhof)
 - Ggf. weitere Massnahmen wie z. B. das Bereitstellen von Elektrowelos

² vgl. KGV Rheinfelden

2. Für die Stadtverwaltung und die Schulen wird ein **Mobilitätskonzept** erarbeitet und eingeführt, mit dem Ziel den Mitarbeitenden Alternativen zum Auto aufzuzeigen. Die öffentliche Hand geht so mit gutem Beispiel voran und fördert den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr.
3. Zur Einführung von **Mobilitätsmanagement in Unternehmen** sucht die Stadt das Gespräch mit grösseren Unternehmen in Rheinfelden, um diese zum Betreiben eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zu ermuntern.

Massnahmenbereich "Erschliessen von Entwicklungsgebieten"

Die Festlegungen zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten sehen vor, dass eine Bebauung der derzeit bestehenden sechs Gebiete unter bestimmten Voraussetzungen nur unter Vorlage eines Mobilitätskonzepts erfolgen darf:

- Im Falle der Nutzungen Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe ist dies bei Bauvorhaben erforderlich, die mehr als 150 Parkplätze vorsehen. Im Rahmen der Sondernutzungsplanung bzw. mit dem Baugesuch ist dann ein Mobilitätskonzept mit konkreten Massnahmen bei der Gemeinde einzureichen.
- Verkehrsintensive Nutzungen, die mehr als 1500 Fahrten pro Tag auslösen, erfordern ein Mobilitätskonzept und müssen zusätzlich nachweisen, dass die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr mindestens der Güteklasse C entspricht.

Erfahrungen

Resultate und Erfahrungen mit dem sehr jungen Instrument des KGV liegen bisher für den Prozess der Erarbeitung vor, jedoch noch nicht in Bezug auf die Umsetzung und Wirkung. Sehr viele Gemeinden im Kanton Aargau sehen dieses neue Instrumente als Chance, alle Aspekte der Mobilität gleichwertig einzubeziehen. Das zeigt sich darin, dass viele Gemeinden derzeit einen KGV erarbeiten. In Rheinfelden wurde der durch den Stadtrat erarbeitete Kommunale Gesamtplan Verkehr in der Zeit von Februar/März 2011 zur öffentlichen Mitwirkung in der Stadt aufgelegt. Der KGV liegt nun zur vorläufigen Beurteilung dem BVU vor. Rechtskraft erlangt er nach erfolgtem Stadtratsbeschluss sowie der Genehmigung durch das zuständige Departement. Hierfür bezeichnet Rheinfelden den zu genehmigenden Inhalt des KGV (Genehmigungsblatt).

Profil

Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- ✓ Kombinierte Mobilität
- ✓ Öffentlicher Verkehr
- ✓ Motorisierter Individualverkehr
- ✓ Güterverkehr

Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- ✓ Geschäftsverkehr
- ✓ Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

Wirkungsbereich

- Mobilitätsdienstleistungen
- Marketing
- ✓ Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Fahrzeuge und Ausrüstung

Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

Realisierungszeit

- 6 Monate
- ✓ 1 Jahr
- 2 Jahre
- 5 Jahre

Investitionskosten

- gering (< Fr. 10'000.--)
- mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- hoch (> Fr. 50'000.--)

Jährliche Betriebskosten

- gering (< Fr. 5'000.--)
- mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- hoch (> Fr. 20'000.--)

Bemerkungen

Die Angaben betreffen die Erstellung eines KGV. Seine Umsetzung ist bezüglich Dauer und Kosten in hohem Masse abhängig von der Komplexität des Verkehrsgeschehens und den gewählten Massnahmen.

Wirkung

Umwelt und Energie

Im Rahmen eines KGV können die Gemeinden auch Umweltdaten betrachten und bspw. die Lärm- und Luftbelastung analysieren sowie darstellen. Auch das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung kann einbezogen und Veränderungen in Form von Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel angestrebt werden. Die Förderung von Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördert mittelfristig ein Umsteigen im Pendler- sowie Geschäftsverkehr. Dadurch reduzieren sich die Anzahl der gefahrenen Autokilometer und somit auch der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen.

Gesellschaft

Ein KGV kann zu einem Gewinn an Wohn- und Lebensqualität sowie Gesundheit führen. Daher sollten im KGV auch verschiedene gesellschaftsrelevante Themen wie z.B. Umfeldqualität, Sicherheit und Mobilitätsverhalten behandelt werden. Eine Analyse des Unfallgeschehens zeigt Handlungsbedarf auf, der eine Entschärfung von Unfallschwerpunkten ermöglicht und so zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Der KGV Rheinfelden ordnet sich zudem explizit in den verkehrspolitischen Rahmen der "Vision Zero" des ASTRA ein.

Wirtschaft

Das Ziel, Verkehrsfluss und Erreichbarkeit durch den KGV zu optimieren, dient auch der ortsansässigen Wirtschaft für den firmenbezogenen Verkehr. Eine verbesserte Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo sowie Massnahmen, die im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements durchgeführt werden, fördern die Gesundheit der Mitarbeitenden und helfen dem Unternehmen Kosten zu sparen, etwa für die Parkplatzbereitstellung. Mit dem KGV können Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen den ruhenden Verkehr konzeptionell planen sowie die Grundlagen für ein Parkleitsystem und die Begrenzung oder Bewirtschaftung von Parkfeldern schaffen. Damit verbessert sich die Planungssicherheit für Investoren und Private.

Werkzeugkasten

Vorgehen

Für das Erarbeiten eines KGV stellt das Departement Bau, Verkehr und Umwelt den Gemeinden Empfehlungen zur Verfügung. In diesen sind Inhalte und Ablauf eines KGV detailliert beschrieben. Der KGV besteht aus einem planerischen und einem operativen Teil. Im Folgenden werden die wesentlichen Arbeitsschritte skizziert:

Planerischer Teil

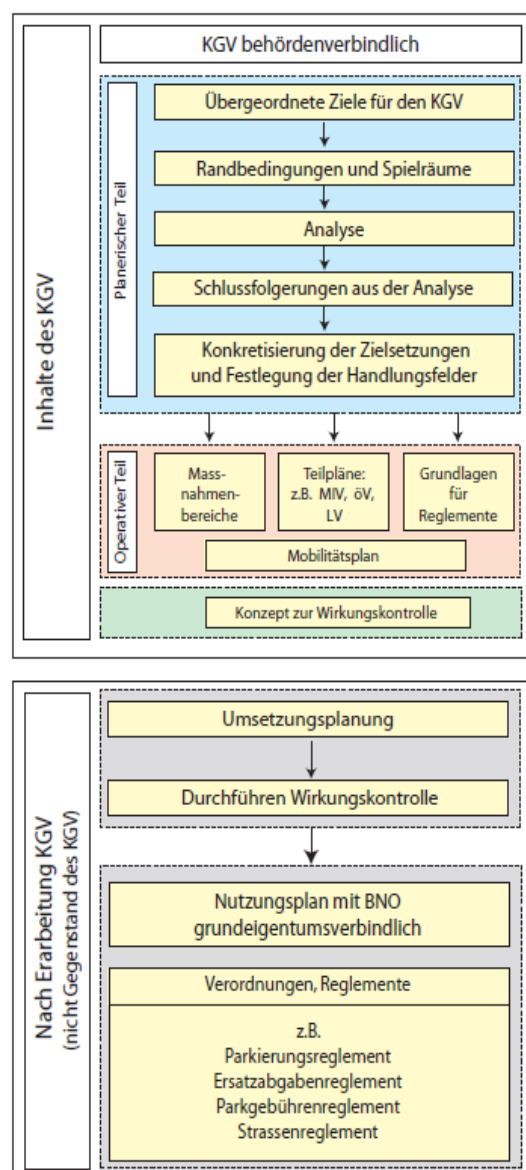
1. Zusammenstellen der für den KGV relevanten übergeordneten Ziele.
2. Bestimmen von Randbedingungen und Spielräumen in Form bestehender Planungen, Konzepten oder Studien.
3. Analyse verschiedener Aspekte des Verkehrsgeschehens in der Gemeinde; Aufzeigen von Schwachstellen.
4. Definieren der Handlungsfelder auf Basis der Ergebnisse der bisherigen Arbeitsschritte.
5. Darstellen von Zielen, Schlussfolgerungen und Handlungsfeldern in einem Mobilitätsplan.

Operativer Teil

6. Beschrieb der wesentlichen Massnahmen des KGV in Massnahmenblättern. Erforderliche Inhalte sind, neben der Bezeichnung der Massnahmen, die Zuständigkeiten sowie der Koordinationsstand. Die Massnahmen können in Massnahmenbereiche zusammengefasst werden.
7. Massnahmen für den Langsamverkehr, den öV und den MIV sowie zur Parkierung sind grafisch in Teilplänen darzustellen.

Wirkungskontrolle

8. Konzept zur Überwachung von Vollzug und Wirkung der umgesetzten Massnahmen mittels einer periodischen Wirkungskontrolle.



Bestandteile des KGV und Umsetzung

(Quelle: Kommunalen Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen, S.11)

Finanzierung

Gemeinden, die einen KGV erarbeiten, erhalten finanzielle Unterstützung durch den Kanton. Generell werden 17% an die allgemeine Nutzungsplanung gewährt. Eine Beteiligung an den Kosten für Planung und Koordination kann im Fall von besonders anspruchsvollen KGV grösserer Gemeinden auf Antrag gewährt werden.

Marketing

Eine Mitwirkung der Bevölkerung ist gemäss § 3 BauG verpflichtend vorgesehen. Die Stadt Rheinfelden bietet neben der Auflage des KGV in der Bauverwaltung auch den Download im Internet an. Zu Beginn des Mitwirkungsverfahrens führte die Stadt zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung durch.

Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Information des Kantons Aargau zum KGV: www.ag.ch/verkehr/de/pub/siedlung_und_verkehr.php

Weitere Downloads:

- Kommunalen Gesamtplan Verkehr – Empfehlungen:
www.ag.ch/verkehr/shared/dokumente/pdf/avk_empfehlungen_kgv_def.pdf
- KGV Rheinfelden:
www.rheinfelden.ch/dl.php/de/Oddgv-axxen7/KGV_Bericht_2011-01-02_neu_ohne_Anhang.pdf
- Kurzform als Flyer:
www.rheinfelden.ch/dl.php/de/4d3ee5e4cef83/Flyer_KGV_definitiv.pdf

Kontaktadressen:

Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
Tel. 062 835 33 37
stephanie.vonsamson@ag.ch

Bauverwaltung Rheinfelden
Marktgasse 16
4310 Rheinfelden
Tel. 061 835 52 55
bauverwaltung@rheinfelden.ch

Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels

Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
Tel. 062 835 33 49
karin.wasem@ag.ch

Bildergalerie

Massnahmenbereiche des KGV Rheinfelden (1-4):



1 *Erschliessen von Entwicklungsgebieten
(Quelle: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)*



2 *Strassenraumgestaltung
(Quelle: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)*



3 *Zonensignalisation
(Quelle: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)*

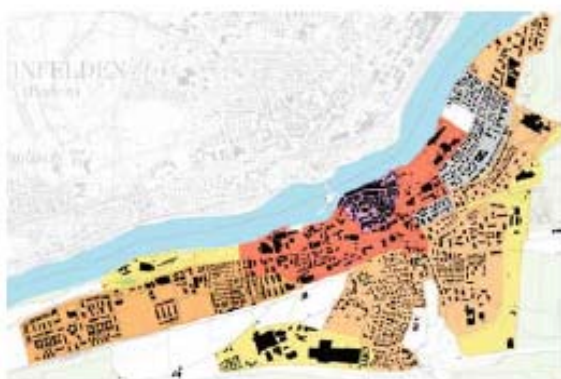


4 *Mobilitätsmanagement
(Quelle: Henri Leuzinger, Rheinfelden)*

Massnahmenbereiche des KGV Rheinfelden (5-7):



5 *Fuss- und Radverkehr*
(Quelle: Henri Leuzinger, Rheinfelden)

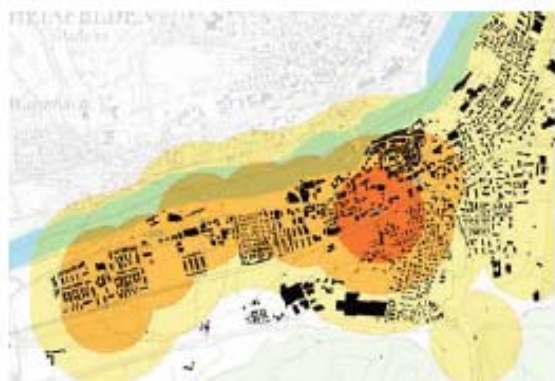


6 *Parkierung*
(Quelle: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)

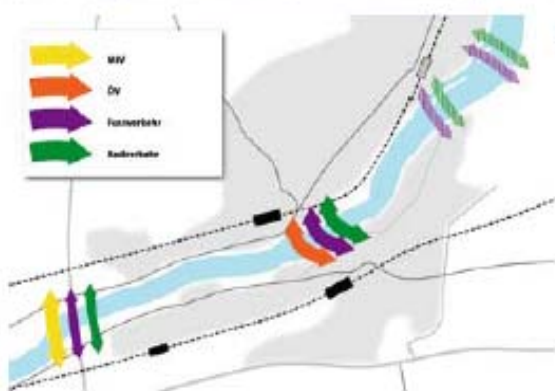


7 *Motorisierter Individualverkehr*
(Quelle: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)

Massnahmenbereiche des KGV Rheinfelden (8-10):



8 Öffentlicher Verkehr
(Quelle: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)



9 Grenzüberschreitender Verkehr
(Quelle: Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)



10 Schifffahrt
(Quelle: Henri Leuzinger, Rheinfelden)