



# KOMMUNALER GESAMTPLAN VERKEHR (KGV) Muri

10. November 2016



Muri, 1930



Muri, 2015

An der Erarbeitung des kommunalen Gesamtplanes Verkehr haben mitgewirkt:

Planungskommission:

Brun Christine  
Fischlin Heinz  
Hold Prisca  
Keusch Thomas  
Küng Beat  
Matter Bernhard

Stocker Patrick  
Stöckli Milly  
Stöckli Robert  
Strebel Roman  
Von Felten Simone  
Winiger Robert

Gemeinde Muri  
Bau und Planung  
Herr Heinz Fischlin  
Seetalstrasse 6  
CH - 5630 Muri AG

Tel. +41 (0)56 675 52 43  
heinz.fischlin@muri.ch

Kanton Aargau  
Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Verkehr  
Entfelderstrasse 22  
CH – 5001 Aarau

Tel. +41 (0)62 835 33 30  
verkehr.aargau@ag.ch

Begleitet durch:

**TEAM**verkehr.zug ag  
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a  
zugerstrasse 45, 6330 cham

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

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch  
Cécile Dietschy, dietschy@teamverkehr.ch  
Emina Efendic, efendic@teamverkehr.ch

**Titel Bildnachweis**

- Fotoarchiv Jos. Stenz Muri, copyright Murikultur
- Heinz Fischlin Muri

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Wichtigste Begriffe und Abkürzungen</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Der Kommunale Gesamtplan Verkehr</b>	<b>1</b>
1.1	Anlass	1
1.2	Organisation	1
1.3	Ablauf und Aufbau	2
1.4	Der KGV ist ein Mobilitätskonzept	3
<b>2</b>	<b>Übergeordnete Ziele</b>	<b>4</b>
2.1	Kantonaler Richtplan	4
2.2	Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013	7
2.3	Leitbild der Gemeinde Muri (Januar 2002)	8
2.4	Räumliches Entwicklungskonzept 2035	8
<b>3</b>	<b>Randbedingungen</b>	<b>9</b>
3.1	Bestehende Konzepte	9
3.2	Weitere Planungen in Arbeit	10
3.3	Betrachtungshorizont	11
<b>4</b>	<b>Analyse</b>	<b>12</b>
4.1	Siedlungsentwicklung / Siedlungsstruktur	12
4.2	Fuss- und Radverkehr	18
4.3	Öffentlicher Verkehr	22
4.4	Motorisierter Individualverkehr	25
4.5	Kombinierte Mobilität	34
4.6	Historische Verkehrswege	36
4.7	Lärmbelastung	37
4.8	Mobilitätsmanagement	38
4.9	Werte und Potenziale	39
<b>5</b>	<b>Ziele</b>	<b>41</b>
5.1	Einbettung in übergeordnete Entwicklungsperspektiven der Gemeinde	41
5.2	Orientierung an den Kriterien der Nachhaltigkeit	41

<b>6</b>	<b>Handlungsfelder</b>	<b>44</b>
<b>7</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>46</b>
7.1	Mobilitätsmanagement	47
7.2	Verkehr und Nutzungen	60
7.3	Fuss- und Radverkehr	64
7.4	Öffentlicher Verkehr	72
7.5	Motorisierter Individualverkehr	74
7.6	Kombinierte Mobilität	76
7.7	Gestaltung und Betrieb von Strassen	77
<b>8</b>	<b>Teilpläne</b>	<b>78</b>
<b>9</b>	<b>Anpassung Reglemente</b>	<b>79</b>
<b>10</b>	<b>Umsetzung und Controlling</b>	<b>79</b>
<b>11</b>	<b>Genehmigungsblatt</b>	<b>80</b>

## 0 Wichtigste Begriffe und Abkürzungen

ASP	Abendspitzens­tunde 17:00 – 18:00 Uhr
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
MSP	Morgenspitzens­tunde 07:00 – 08:00 Uhr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

## 1 Der Kommunale Gesamtplan Verkehr

### 1.1 Anlass

In der Gemeinde Muri ist eine Totalrevision der Bau- und Nutzungsordnung geplant. Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist ein behördenverbindliches und verwaltungsanweisendes Planungsinstrument, das die verkehrs- und siedlungsorientierten Absichten einer Gemeinde in den nächsten rund 15 Jahren aufzeigt. Der KGV ist eine wichtige Grundlage für die Revision einer Nutzungsplanung. Denn nur wenn im Rahmen einer Nutzungsplanung die Gemeinde die verkehrlichen Konsequenzen richtig abschätzt, können Probleme in der Zukunft vermieden werden. Die Gemeinde legt im KGV Massnahmen behördenverbindlich fest, die in der Nutzungsplanung konkretisiert und mit dem Beschluss durch das zuständige Organ grundeigentumsverbindlich werden.

Der kommunale Gesamtverkehrsplan KGV ist ein neues Instrument, das im überarbeiteten Baugesetz vorgesehen ist. Die Gemeinden sind angehalten, für die Organisation des Verkehrs auf ihrem Gemeindegebiet nicht nur einen Richtplan im bisherigen Sinne zu entwickeln, sondern sich vermehrt Rechenschaft über die gesamte Mobilität in der Gemeinde zu geben.

Der KGV muss vom Kanton genehmigt werden und ist behördenverbindlich.

### 1.2 Organisation

Das Instrument des KGV wird mit Inkrafttreten des neuen Baugesetzes auf den 1. Januar 2010 rechtskräftig.

Der KGV Muri wurde 2014 erarbeitet. Die Arbeiten des KGV wurden von einer Begleitgruppe begleitet (siehe 2. Seite). Mit der Begleitgruppe fanden sechs Workshops zum Thema Verkehr statt.

### 1.3 Ablauf und Aufbau

Der KGV ist ein behördenverbindliches und verwaltungsanweisendes strategisches Führungsinstrument, das die verkehrs- und siedlungspolitischen Absichten der Gemeinde in den nächsten 15 bis 20 Jahren aufzeigt und das als Grundlage für entsprechende Koordinationen zwischen allen Akteuren dient. Der Übereinstimmung von politischen Zielvorstellungen und den Zielen des KGV ist über die einzelnen Legislaturperioden hinaus Beachtung zu schenken.

Es können ein planerischer und ein operativer Teil unterschieden werden.

- Der planerische Teil umfasst die Zielvorstellungen, bezieht die Randbedingungen sowie die Analyse mit ein. Er resultiert schliesslich in konkreten auf die spezifischen Bedürfnisse der Gemeinde zugeschnittenen Handlungsfeldern, innerhalb derer die einzuschlagende Richtung der notwendigen Massnahmen aufgezeigt wird.
- Im operativen Teil werden die in den Handlungsfeldern grob skizzierten Massnahmen konkretisiert und aufgrund der zu erwartenden Wirkung in ihren Grundzügen entwickelt (keine Projekte). Die Massnahmen bzw. Massnahmenbereiche bilden zudem die Grundlage für die Ausarbeitung der erforderlichen Reglemente (Parkierungsreglement, Ersatzabgabenreglement, Strassenreglement etc.) und Anpassungen in der Bau- und Nutzungsordnung. Der KGV selbst ist nicht grundeigentümerverbindlich.

Der KGV ist nicht statisch, sondern er soll im Rahmen des institutionalisierten Controllings periodisch überprüft und wenn nötig an die veränderten Bedürfnisse angepasst werden.

Die Umsetzungsplanung, die begleitenden Anstrengungen hinsichtlich Kommunikation und Marketing, sowie die Durchführung des Controllings sind nicht mehr Gegenstand des KGV.

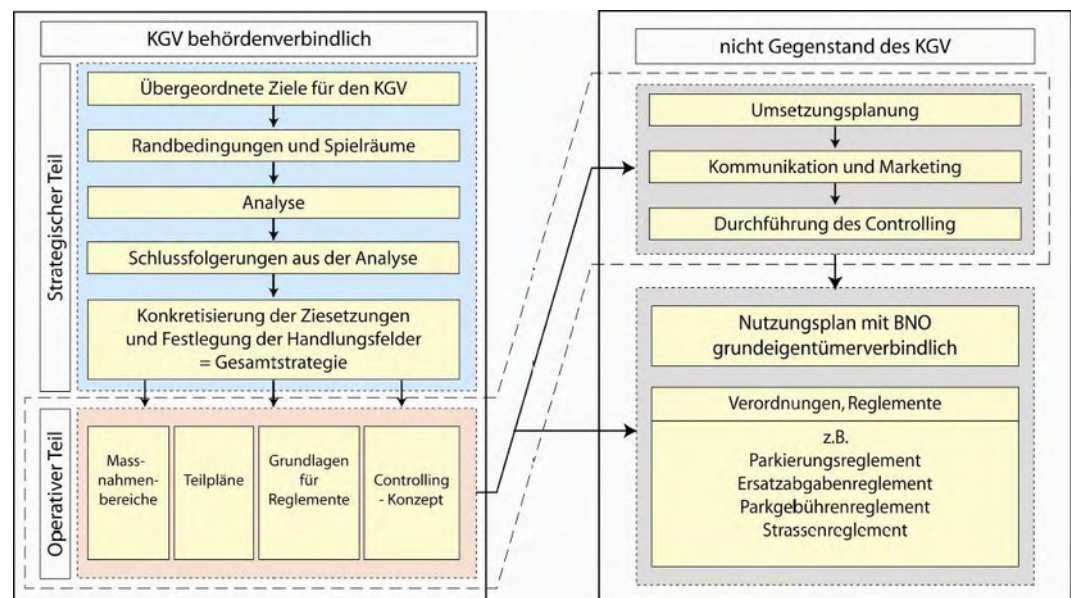


Abbildung 1: Grundsätzlicher Ablauf eines KGV und dessen Verhältnis zur Umsetzung und zur Nutzungsplanung (Quelle: Broschüre „Kommunaler Gesamtplan Verkehr (Empfehlungen)“)

## 1.4 Der KGV ist ein Mobilitätskonzept

Verkehr findet immer im Spannungsfeld zwischen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage statt und ist in eine Umwelt eingebettet, die ihrerseits wieder auf das Verkehrsgeschehen zurückwirkt.

- Das Verkehrsangebot besteht aus einer Infrastruktur und den auf dieser Infrastruktur geltenden betrieblichen Regeln und Vorkehrungen, die einen reibungslosen Verkehrsablauf überhaupt erst ermöglichen.
- Die Verkehrsnachfrage ist abhängig von der Organisation des Raumes und von den Mobilitätsbedürfnissen und dem Mobilitätsverhalten der Menschen.
- Die Umwelt, in welcher sich der Verkehr abspielt besteht einerseits aus eben dieser räumlichen Organisation aber auch aus einem Natur-, Siedlungs- und Kulturraum, welcher direkt das Verkehrsgeschehen beeinflusst, auf welchen aber auch das Verkehrsgeschehen in massiver Weise zurückwirkt.

Aufgrund dieser Überlegungen kann von vier Komponenten gesprochen werden, die ein Mobilitätskonzept berücksichtigen sollte:

- Die Verkehrsinfrastruktur
- Der darauf realisierte Betrieb
- Das Mobilitätsverhalten
- Das natürliche, gebaute und kulturelle Umfeld

Dabei geht es darum, diese vier Komponenten soweit einzubeziehen, als sie für die im kommunalen Verkehrsgeschehen anstehenden Fragen von Bedeutung sind (beispielsweise interessieren beim Betrieb von Buslinien im Wesentlichen die Linienführung und das Fahrplanangebot. Alle anderen für den Betrieb ebenfalls wichtigen Fragen, wie Fahrzeugeinsatz und Umlaufplanung, Dienstplangestaltung etc. sind nicht Gegenstand eines KGV).

In diesem Sinne versteht sich der KGV als Mobilitätskonzept, das über die bisherigen Vorstellungen eines Richtplans hinausgeht. Zu diesen inhaltlichen Themenbereichen kommen organisatorische, finanzielle und rechtliche Fragen hinzu, über die der KGV ebenfalls Auskunft geben sollte.

## 2 Übergeordnete Ziele

### 2.1 Kantonaler Richtplan

Gemäss Raumkonzept Aargau ist Muri ein ländliches Zentrum und befindet sich auf einer ländlichen Entwicklungsachse.

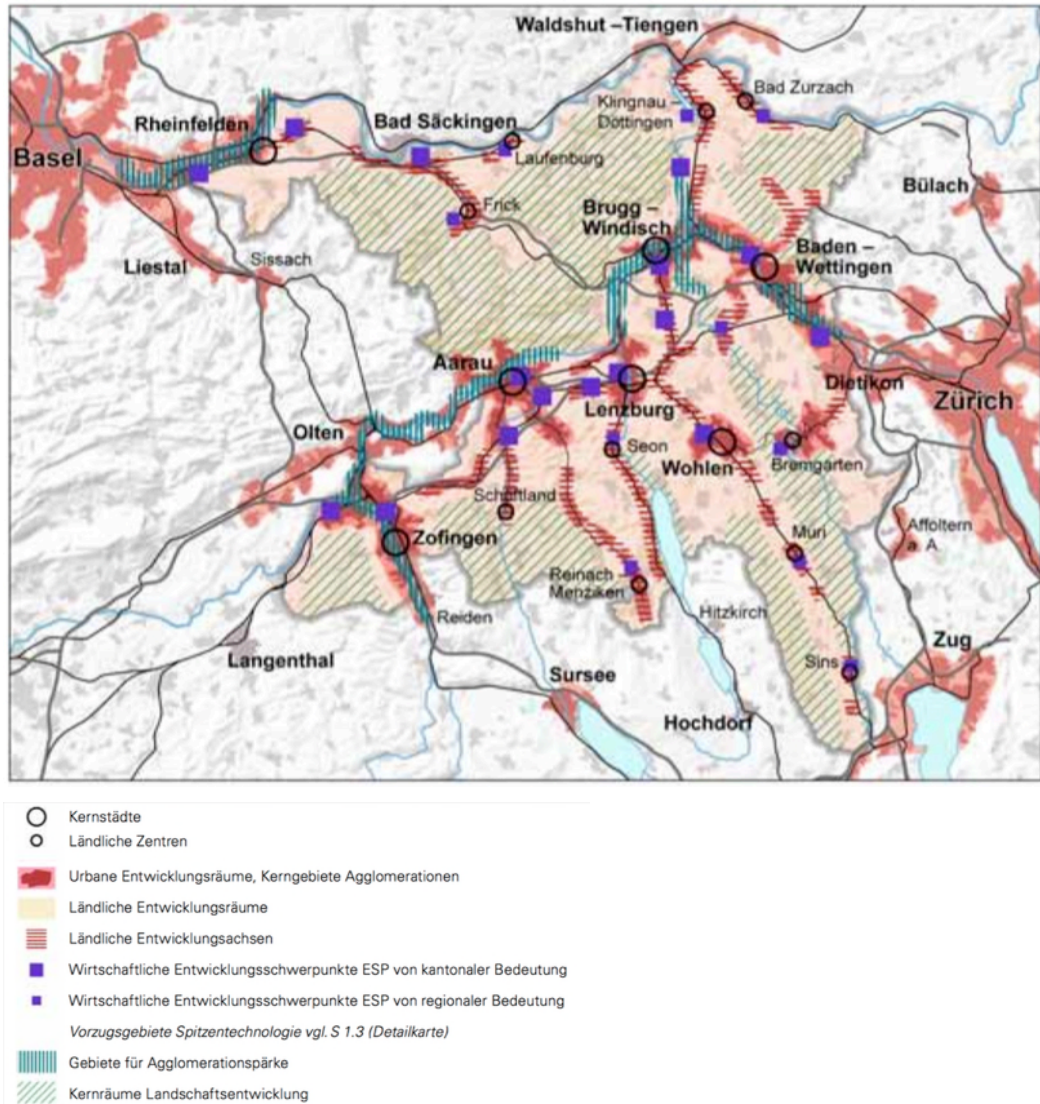


Abbildung 2: Raumkonzept Aargau (Quelle: Richtplan Kanton Aargau, Stand 20.09.2011)

LÄNDLICHE ZENTREN haben Antriebsfunktion für die Regionalentwicklung und Stützpunktfunktion bei der Basisinfrastruktur im ländlichen Raum. Die wirtschaftliche Entwicklung eines ländlichen Zentrums bestimmt massgeblich die wirtschaftliche Position einer ländlichen Region.

LÄNDLICHE ENTWICKLUNGSSACHSEN sind Talachsen, welche verkehrlich gut erschlossen sind. Die bauliche Entwicklung soll sich entlang dieser Achsen konzentrieren. Dabei sind die Möglichkeiten zur Nutzungsverdichtung in den bestehenden Bauzonen in der Nutzungsplanung unter Erhaltung und Verbesserung der Siedlungsqualität auszuschöpfen. Diese Achsen sind bevorzugte Standorte für die industrielle und gewerbliche Entwicklung im ländlichen Raum.

Nachfolgend werden Punkte aus dem kantonalen Richtplan aufgelistet, welche die wesentlichen Inhalte des kantonalen Richtplanes zusammenfassen:

### **Strategien integrierter ländlicher Raum (H2 Kantonaler Richtplan)**

- H 2.2 Die ländlichen Entwicklungsräume erhalten ihre Eigenart und richten ihre räumliche und wirtschaftliche Entwicklung auf ihr Potenzial aus. Regionale Arbeitsstandorte entwickeln sich vorab in den ländlichen Entwicklungsachsen weiter.
- H 2.3 Im ländlichen Raum wird ein Basisangebot des öffentlichen Verkehrs gesichert und die kombinierte Mobilität wird mit guten Verbindungen zu den Agglomerationen gefördert.

### **Strategien abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (H4 Kantonaler Richtplan)**

- H 4.1 Siedlungs- und Verkehrsplanung werden regional, kantons- und grenzüberschreitend abgestimmt.
- H 4.2 Standorte, Nutzungsstruktur und Verkehrsaufkommen von publikums- und verkehrsinintensiven Einrichtungen werden mit den Erschliessungskapazitäten und der Verkehrskapazität des übergeordneten Verkehrsnetzes abgestimmt. Dabei sind der Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gleichwertig zu berücksichtigen.
- H 4.3 Die öffentlichen Räume, Strassen, Plätze und Freiräume werden so aufgewertet, dass sie als multifunktionale Infrastruktur die Attraktivität der Siedlungen unterstützen.

### **Planungsgrundsätze Siedlungsraum entlang von Kantonsstrassen (S1.1 Kantonaler Richtplan)**

Folgende Beschlüsse zur Siedlungsqualität und zur inneren Siedlungsentwicklung betrifft den Siedlungsraum entlang von Kantonsstrassen:

- Entlang von Strassen mit Wohnanteilen und einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 8'000 Motorfahrzeugen/Tag und künftig zunehmender Verkehrsbelastung wird den Gemeinden empfohlen, für den angrenzenden Siedlungsraum Aufwertungsmassnahmen in den kommunalen Planungsinstrumenten zu verankern; bei Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, sofern der Kantonsstrassenraum betroffen ist. Die Funktionalität der Strasse muss gewährleistet bleiben.
- An Strassenabschnitten, die in Zonen mit Wohnanteilen im Siedlungsgebiet liegen und einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 15'000 Motorfahrzeugen/Tag aufweisen, sind die Gemeinden verpflichtet, das an die belastete Verkehrsachse angrenzende Siedlungsgebiet durch planerische und bauliche Massnahmen aufzuwerten; bei Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, sofern der Kantonsstrassenraum betroffen ist. Die Funktionalität der Strasse muss gewährleistet bleiben.
- Soweit die Massnahmen bauliche Veränderungen am Strassenkörper erfordern, sind diese mit den kantonalen oder kommunalen Sanierungs- und Erneuerungsprogrammen abzustimmen.

### **Planungsgrundsätze Kantonsstrassen (M2.2 Kantonaler Richtplan)**

Der Kanton richtet den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:

- Erhalten der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen
- Aufwertung und Gestaltung von Ortsdurchfahrten nach dem Koexistenzprinzip
- Entlasten der historischen Ortskerne
- Werterhalt und Betriebssicherheit
- Optimales Ausnützen der Verkehrsinfrastruktur durch Massnahmen des Verkehrsmanagements
- Abstimmen MIV/ÖV/LV und Förderung der Kombination der verschiedenen Verkehrsträger
- Förderung des ÖV und des LV, insbesondere in den Agglomerationen und in den ländlichen Entwicklungsachsen
- Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Über die Verlängerung Birri – Muri (Muri, Aistau) wird zu einem späteren Zeitpunkt über die Aufnahme in den Richtplan entschieden.

### **Planungsgrundsätze Regionalzugsverkehr (M3.3 Kantonaler Richtplan)**

- Der Regionalzugsverkehr im Aargau ist das Rückgrat der ÖV-Erschliessungen in den Verkehrskorridoren. Das Angebot ist auf die grossen Verkehrsströme in die aargauischen Kernstädte und in Richtung der Agglomerationen Zürich, Basel, Luzern und Zug auszurichten.
- Einbindung der nachfragestarken ländlichen Entwicklungsachsen in Kernstädte durch häufige Bahnverbindungen stärken.
- Durch gutes S-Bahn- und Regionalzugsangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleisten.

### **Planungsgrundsätze Busverkehr (M3.4 Kantonaler Richtplan)**

- Das Busnetz nimmt die Entwicklungen im Siedlungsgebiet auf und wird auf die Schwerpunkte Wohnen, Arbeiten / Schule und Freizeit / Tourismus sowie auf Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr wie Einkaufszentren ausgerichtet.
- Die Anschlüsse vom Busnetz auf das übergeordnete Schienennetz sind sicherzustellen.
- Das Busangebot wird gezielt und nachfragebezogen verdichtet.

### **Planungsgrundsätze Rad- und Fussverkehr (M4.1 Kantonaler Richtplan)**

- Für die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Radfahrenden werden sichere, attraktive, möglichst direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitgestellt.
- An der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs besteht ein kantonales Interesse. Daher setzt der Kanton das kantonale Radroutennetz bis 2015 um.

- Die Gemeinden sorgen für sichere, attraktive und möglichst direkte kommunale Fuss- und Radverkehrsverbindungen und stimmen diese mit den Nachbargemeinden ab. Sie setzen Massnahmen zur Sicherheit auf Schulwegen und auf Wegen zu öffentlichen Institutionen in erster Priorität um.
- Die Gemeinden fördern mit weiteren planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den lokalen und regionalen Fuss- und Radverkehr. Insbesondere werten sie die Strassenräume auf.

#### **Planungsgrundsätze kombinierte Mobilität (M5.1 Kantonaler Richtplan)**

- Der Kanton fördert die Erstellung von Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern.
- Zur Förderung des Umsteigens zwischen Radverkehr und ÖV werden die Veloabstellanlagen (Bike+Ride) bedarfsgerecht ausgebaut und deren Zugänge direkt, sicher und hindernisfrei gestaltet.
- Gemeinden und Unternehmen sollen an geeigneten Standorten Parkplätze für Car-Sharing zur Verfügung stellen.
- Für Elektrofahrzeuge sind Ladestationen vorzusehen.

## **2.2 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013**

Folgende Punkte sind im MJP öV 2013 enthalten, welche für Muri relevant sind:

#### **Angebotsveränderung im Bünztal und im Oberen Freiamt**

Entwicklungsmodul 1 (mittelfristig):

- Verlängerung S26 im Stundentakt nach Olten mit allen Halten zwischen Aarau und Olten
- Zusätzliche Direktzüge Freiamt – Limmattal – Zürich (Fahrt in beide Richtungen, beschleunigt)
- Neue S-Bahnlinie im Std.-Takt Brugg – Muri  
(→ *Alles Massnahmen der Vorlage S-Bahn Aargau 2016 ff.*)
- Direkte Einbindung des Freiamts in Stadtbahn Zug
- Verlängerung weiterer Freiamter Züge nach Aarau mindestens zur HVZ

Entwicklungsmodul 2 (langfristig):

- Direkte S-Bahnlinie von Zürich via Limmattal ins Freiamt
- Verlängerung S26 nach Aarau – Olten im 30-Min. – Takt
- 15-Min. – Takt Lenzburg - Wohlen

## **Infrastrukturveränderung im Bünztal und im Oberen Freiamt**

Laufende Massnahmen

- Durchgehende Vierspur Aarau – Olten inkl. Eppenbergtunnel für Verlängerung S26 nach Olten

Infrastrukturmodul 1 (mittelfristig):

- Ausbau / Anpassung Bahnhof Muri für wendende Züge (zur Zeit im Bau)

Infrastrukturmodul 2 (langfristig):

- 3. Gleis Hendschiken – Wohlen

## **2.3 Leitbild der Gemeinde Muri (Januar 2002)**

Im Leitbild der Gemeinde Muri sind zum Thema Verkehr folgende Punkte aufgelistet:

- Mit unserer Verkehrspolitik streben wir eine ausgewogene Mischung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr an.
- Wir unterstützen Anreize zum Umstieg vom privaten auf den öffentlichen Verkehr.
- Wir wollen in Zusammenarbeit mit dem Kanton den Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren fernhalten und auf die Achsen Nord – Süd sowie Ost – West lenken.
- Mit verkehrslenkenden Massnahmen fördern wir die Qualität unserer Wohngebiete und machen sie für Fussgänger und Radfahrer attraktiv.
- Wir wollen sichere Schulwege und ein Verkehrskonzept, das alle Verkehrsteilnehmer angemessen behandelt.

## **2.4 Räumliches Entwicklungskonzept 2035**

Im räumlichen Entwicklungskonzept für das Jahr 2035 sind folgende zwei Hauptziele enthalten, welche den Verkehr beinhalten und beeinflussen:

- 2. Hauptziel: Qualitative innere Siedlungsentwicklung mit Abstimmung auf den Verkehr:  
„... Das bestehende Verkehrsvolumen auf den Hauptverkehrsachsen wird in ein neues Betriebs- und Gestaltungskonzept integriert. Mit einfachen gestalterischen Massnahmen und einer klaren Formsprache soll eine Verbesserung der Verkehrsabläufe erreicht werden. Langsamer schneller zum Ziel, so die Devise, welche für alle Verkehrsteilnehmenden Gewinne bringt und zu einer neuen Verkehrskultur im Sinne der Koexistenz führt.“
- 5. Hauptziel: Sicherstellung einer massvollen und kontinuierlichen Bevölkerungsentwicklung:  
„Die Bevölkerungsentwicklung soll zu einem wesentlichen Teil mit inneren Verdichtungen herbeigeführt werden. ... Es ist darauf zu achten, dass keine Sprunginvestitionen bei der technischen und der Bildungsinfrastruktur notwendig werden. ...“

## 3 Randbedingungen

### 3.1 Bestehende Konzepte

Die folgenden Konzepte bzw. Studien sind für die Erarbeitung des KGV relevant:

#### **Betriebs- und Gestaltungskonzept Aarauer- / Luzernerstrasse**

Das BGK Aarauer- / Luzernerstrasse sieht einen Normalquerschnitt mit einem Mehrzweckstreifen vor. Alternativ wird ein Normalquerschnitt mit einer 6.80 m breiten Fahrbahn verwendet. Im Bereich Muri Dorf wurden 2 verschiedene Varianten der Linienführung betrachtet. Es soll die Linienführung „Ausbau an Ort“ weiterverfolgt werden und auf eine Verlegung der K124 verzichtet werden.

#### **Koordination mit Nachbargemeinden**

Die Nachbargemeinden sind über die Entwicklung eines KGV in Muri orientiert. Die konkrete Koordination ist noch ausstehend.

#### **Verkehrsrichtplan Gemeinde Muri (1994)**

Der Verkehrsrichtplan von Muri wurde im Jahr 2006 überarbeitet, jedoch nicht offiziell bei Kanton eingereicht. Mittels verschiedener konkreter Massnahmen sollen folgende Ziele umgesetzt werden:

- Die Quartiere sollen vom Durchgangsverkehr entlastet werden.
- Die Qualität für Fussgänger und Velofahrer soll verbessert werden.
- Die Schulwege sollen sicherer werden.
- Es sollen Anreize für den Umstieg vom privaten auf den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.
- Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Radverkehr sind aufgrund der Nachfrage auszubauen.
- Die allgemeine Zunahme des Verkehrsaufkommens soll vom öffentlichen Verkehr und vom Fuss- und Radverkehr aufgenommen werden (nachfrageorientierte Planung).
- Der Ausbau des Strassennetzes soll sich am bestehenden Angebot orientieren (angebotsorientierte Planung).

Die Grundsätze des überarbeiteten Verkehrsrichtplanes sollen wo möglich ins KGV einfließen.

#### **Entwicklungsrichtplan „Muri Dorf“ (2006)**

Im Bericht Richtkonzept, Entwicklungsplanung Dorfmitte vom November 2006 wurden die Bereiche Architektur, Verkehrs-, Raum- und Grünplanung zusammen im Bereich entlang der Aarauer- und Luzernerstrasse zwischen Bahnhof und Dorfteil Muri-Dorf betrachtet. Zusammen mit Vertre-

tern des Gemeinderates, der Abteilung Bau und Planung und der Baubehörden von Muri sowie den kantonalen Stellen für Raumplanung, Ortsbildschutz und Verkehrsplanung wurde diese dreistufige Arbeit durchgeführt.

## 3.2 Weitere Planungen in Arbeit

### Gebietsplanung Brühl

Auf der östlichen Seite der Bahngleise, gegenüber dem Kloster, befindet sich das Entwicklungsareal „Brühl“. Das Grundstück ist im Eigentum der AG Ziegelwerke Horw-Gettnau-Muri. Auf der Basis einer Testplanung aus dem Jahr 2013, wurde das Projekt mit einem Masterplan 2014/2015 weiterentwickelt.

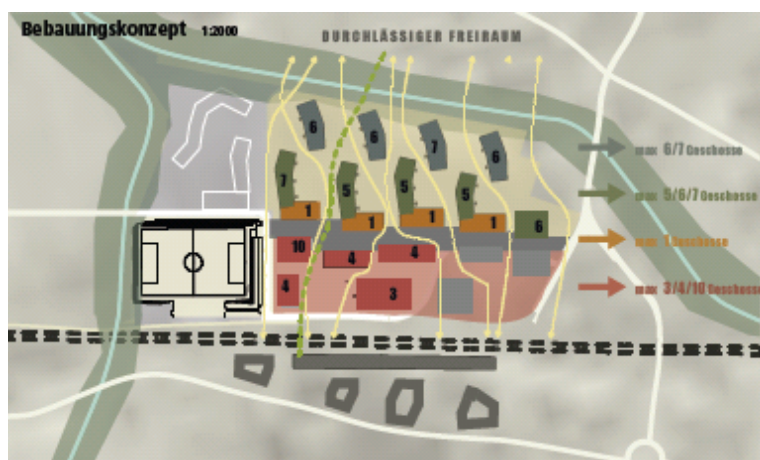


Abbildung 3: Bebauungskonzept Gebiet Brühl

Folgende Punkte zeichnen den Masterplan „Brühl“ aus:

- Der Masterplan ist auf einen langen Zeithorizont ausgelegt und lässt eine etappenweise Entwicklung des Areals von Ost nach West zu.
- Es ist eine Verdichtung nach Innen mit einer Ausnutzungsziffer von ca. 1 im Wohnbereich und 1.4 im Zentrumsbereich vorgesehen. Die Ausnutzung der Kantonsparzellen ist flexibel und nutzungsabhängig.
- Eine nachhaltige Quartierentwicklung mit einem Mix an Wohn-, Gewerbe- und öffentlichen Nutzungen wird vorgesehen.

Das Areal weist drei verschiedene Bereiche auf:

- Zentrumsbereich (3 - 10 Geschosse): Arbeiten am Gleis mit Wohnnutzungen entlang der Quartierstrasse.
- Begegnungsbereich (1 - 10 Geschosse): Mittig verbindet eine als Begegnungszone ausgebildete Quartierstrasse den Zentrums- mit dem Wohnbereich.
- Wohnbereich (1 - 7 Geschosse): Wohnen im Grünen, vereinzelt öffentliche Nutzungen.

Der Masterplan dient als Grundlage für die geplante Zonenplanänderung im Rahmen der Gesamtrevision der Bau- und Nutzungsordnung und Zonenplanung. Zudem wird dieses Gebiet mit einem Sondernutzungsplan überlagert.

### **Arealentwicklung LUWA**

Im August 2014 ging der Gestaltungsplan „LUWA-Areal“ in die kantonale Vorprüfung. Das ehemalige Gewerbeareal soll als eine zusammenhängend gestaltete Anlage gemischt genutzt werden.

In der Halle 5 sind nur Flächen zulässig, die nach einem mit der Gemeinde vereinbarten Konzept für kulturelle Belange oder im öffentlichen Interesse genutzt werden. Ein neuer Fuss- und Radweg soll das LUWA-Areal entlang der SBB-Gleise mit dem Bahnhof verbinden.<sup>1</sup>

### **Bahnhofareal**

Im Bereich des Bahnhofs Muri ist eine intensive bauliche Entwicklung geplant. Vom ca. 1.8 ha grossen Areal befindet sich rund 1 ha im Besitz der Einwohnergemeinde. Die Gemeinde hat das Gebiet im Sommer 2012 in die Kernzone umgezont und damit die Voraussetzungen für eine la-gegerechte Entwicklung geschaffen.

In einem ersten Schritt wurde ein Investorenwettbewerb durchgeführt. In der Folge hat der Gemeinderat ein Generalunternehmen beauftragt, ein Überbauungskonzept zu erarbeiten. Gestützt auf dieses Konzept wurde ein Gestaltungsplan erstellt.

## **3.3 Betrachtungshorizont**

Der Betrachtungszustand bezieht sich auf das Jahr 2030.

---

<sup>1</sup> Quelle: Gestaltungsplan „LUWA-Areal“ vom 18. August 2014

## 4 Analyse

### 4.1 Siedlungsentwicklung / Siedlungsstruktur

Die Bevölkerung der Gemeinde Muri ist seit dem Jahre 1980 von unter 5'000 Einwohner auf aktuell 7'472 Einwohner angestiegen. In der aktuellen Bevölkerungsprognose der kantonalen Abteilung Raumentwicklung des Kantons Aargau werden der Gemeinde Muri bis im Jahre 2040 rund 9'350 Einwohner prognostiziert.

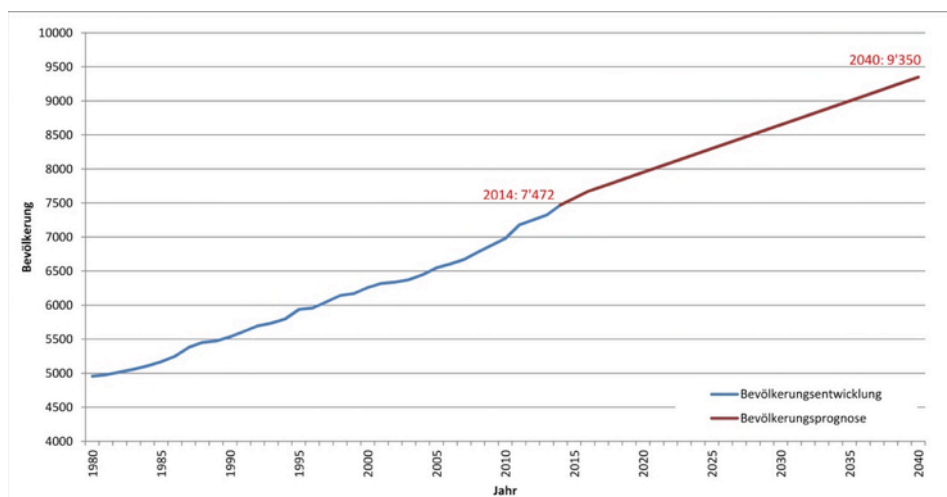


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsprognose der Gemeinde Muri

Gemäss aktuellem Stand der Erschliessung (2013) verfügt die Gemeinde Muri über folgende Bauzonenreserven: Wohn- und Mischzonen 16.6 ha, Industrie- und Gewerbezone 5.7 ha, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen 2.1 ha. Muri verfügt über eine Bevölkerungsdichte von ziemlich exakt 50 E/ha und liegt damit knapp über dem kantonalen Durchschnitt von 47 E/ha.

Die grossflächigen Wohnzonen W1 und W2 umfassen rund einen Drittel der gesamten Bauzonen. Hier dürften keine erheblichen Einwohnerzunahmen zu erwarten sein. Grössere Entwicklungsgebiete finden sich vor allem in den Wohnzonen W3 (Brühl, Kirchenfeldmatt), Wohn- und Gewerbezone WG3 (LUWA-Areal) und in der Kernzone Bahnhofquartier. Im Entwicklungsgebiet Brühl sollen zudem durch Um- und Aufzonungen längerfristig zusätzliche Reserven geschaffen werden. Gestützt auf die aktuell laufenden Planungen und Projekte dürfte die Einwohnerentwicklung in etwa dem prognostizierten Verlauf folgen.

Gemäss der letzten grösseren Betriebszählung im Jahre 2008 verfügt die Gemeinde über 4'349 Arbeitsplätze, wobei sich diese wie folgt in die einzelnen Sektoren aufteilen: Sektor I mit 119 Arbeitsplätzen, Sektor II mit 1'812 Arbeitsplätzen und Sektor III mit 2'418 Arbeitsplätzen.

Die Siedlungsstruktur wird geprägt durch die alten bäuerlichen Dorfteile, die Klosteranlage und das gut funktionierende Zentrum. Als regionales Zentrum verfügt Muri über vielfältige publikumsorientierte Nutzungen, in welchen auch ein breites Angebot an Gütern des täglichen Bedarfs angeboten wird. Diese tragen zur grossen Attraktivität des Zentrums, aber auch zu einer erheblichen Belastung der Hauptverkehrsstrassen bei. Die öffentlichen Infrastrukturen decken neben dem kommunalen Bedarf auch die grösseren Anlagen mit regionaler Ausstrahlung ab.

## Entwicklung der Bevölkerung aus der Sicht der Gemeinde Muri

Zurzeit wird in Muri nach wie vor überdurchschnittlich geplant und gebaut. Auf verschiedenen grösseren Grundstücken werden die Areale mit Gestaltungsplänen entwickelt, wodurch eine wichtige Vorgabe des Raumplanungsgesetzes bezüglich innerer Verdichtung erfüllt wird. In den vergangenen Jahren hat sich der Siedlungsdruck aus der Innerschweiz und dem Kanton Zürich auf die Gemeinde Muri deutlich verstärkt. Das zeigt sich darin, dass auch grössere Wohnüberbauungen schnell verkauft- oder vermietet sind. Diese Tatsache hat die Behörden veranlasst die Auswirkungen auf den Schulstandort Muri zu überprüfen.

Der Gemeinderat Muri hat im Dezember 2013 eine Arbeitsgruppe beauftragt die Schulraumplanung für die Zukunft bis ins Jahr 2040 zu beurteilen. Damit eine Aussage zur Entwicklung der Bevölkerung gemacht werden kann, wurden auch Daten ab dem 01.01.2008 mitberücksichtigt.

Die Abteilung Bau und Planung hat sämtliche zur Zeit zur Diskussion stehenden grösseren Baugrundstücke bezüglich möglichen Bauvorhaben und deren Auswirkungen aufgezeigt und in drei verschiedene Wachstumsszenarien dargestellt.

Sehr konkrete Bauvorhaben: GP Kirchenfeldmatt, Aettenberg, GP LUWA-Areal, GP Kernzone Aarauerstrasse, GP Kernzone Bahnhof, GP Talstrasse, GP Dorfpark

Bauvorhaben in Diskussion: GP Brühl, GP Klosterfeld, Wildspitz Dorf, Bachstrasse, Bach-Luzernerstrasse und diverse „normale Bauvorhaben“

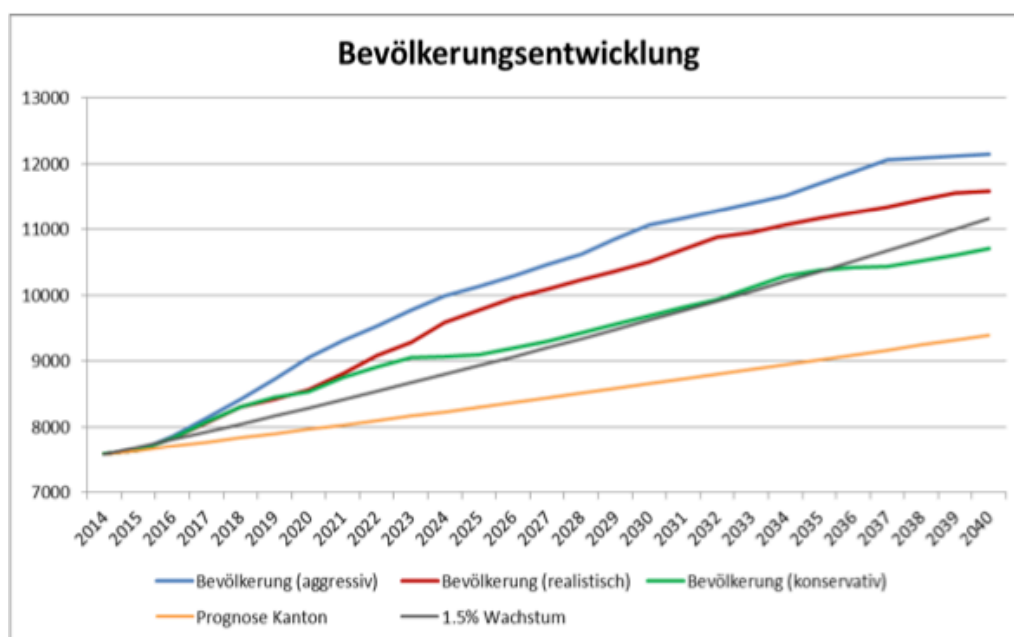
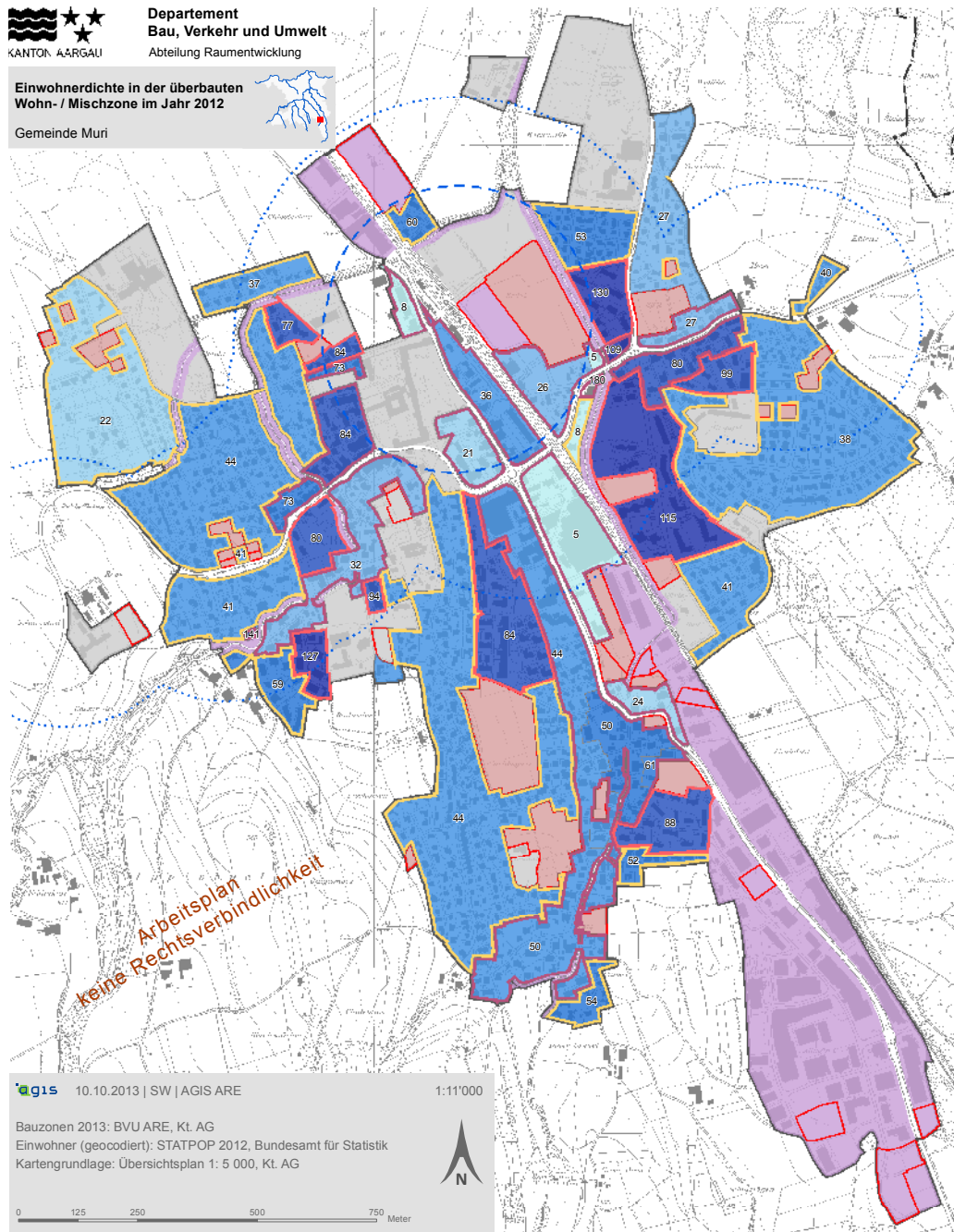


Abbildung 5: Prognose über die Bevölkerungsentwicklung in Muri für die nächsten 25 Jahre

Diese sorgfältig und mit grossem Aufwand erhobenen Zahlen einer möglichen Bevölkerungsentwicklung weichen gegenüber der kantonalen Prognose doch recht massiv ab.

Einwohnerdichte in der überbauten  
 Wohn- / Mischzone im Jahr 2012

Gemeinde Muri



Einwohnerdichte (Einwohner/ha)

- kleiner 16
- 16 - 25
- 26 - 35
- 36 - 50
- 51 - 75
- 76 - 100
- 101 - 200
- grösser 200

Wohn- und Mischzone

- Wohnzone bis 2 Geschosse
- Wohnzone 3 Geschosse und mehr
- Wohn-/Gewerbezone und Dorf-/Altstadt-/Kernzone

ÖV-Güteklassen

- ÖV-Güteklasse A
- ÖV-Güteklasse B
- ÖV-Güteklasse C
- ÖV-Güteklasse D

Bauzonen

- Industrie- und Gewerbezone
- Wohn- und Mischzone unüberbaut
- übrige Zone (OEBA; Spezialzone; Grünzone)
- Unüberbaute Bauzone aktuell
- Bauzonenaussengrenze
- Gemeindegrenze

Abbildung 6: Einwohnerdichte im Jahr 2012 in Muri

Die Abbildung 6 zeigt einen Planentwurf der Einwohnerdichte mit den verschiedenen Bauzonen aus der Revision der Bau- und Nutzungsordnung. Dieser Plan korrespondiert auch mit den Übersichtsplänen aus dem geo.admin.ch, welche in den Abbildungen 7 bis 9 zu sehen sind.

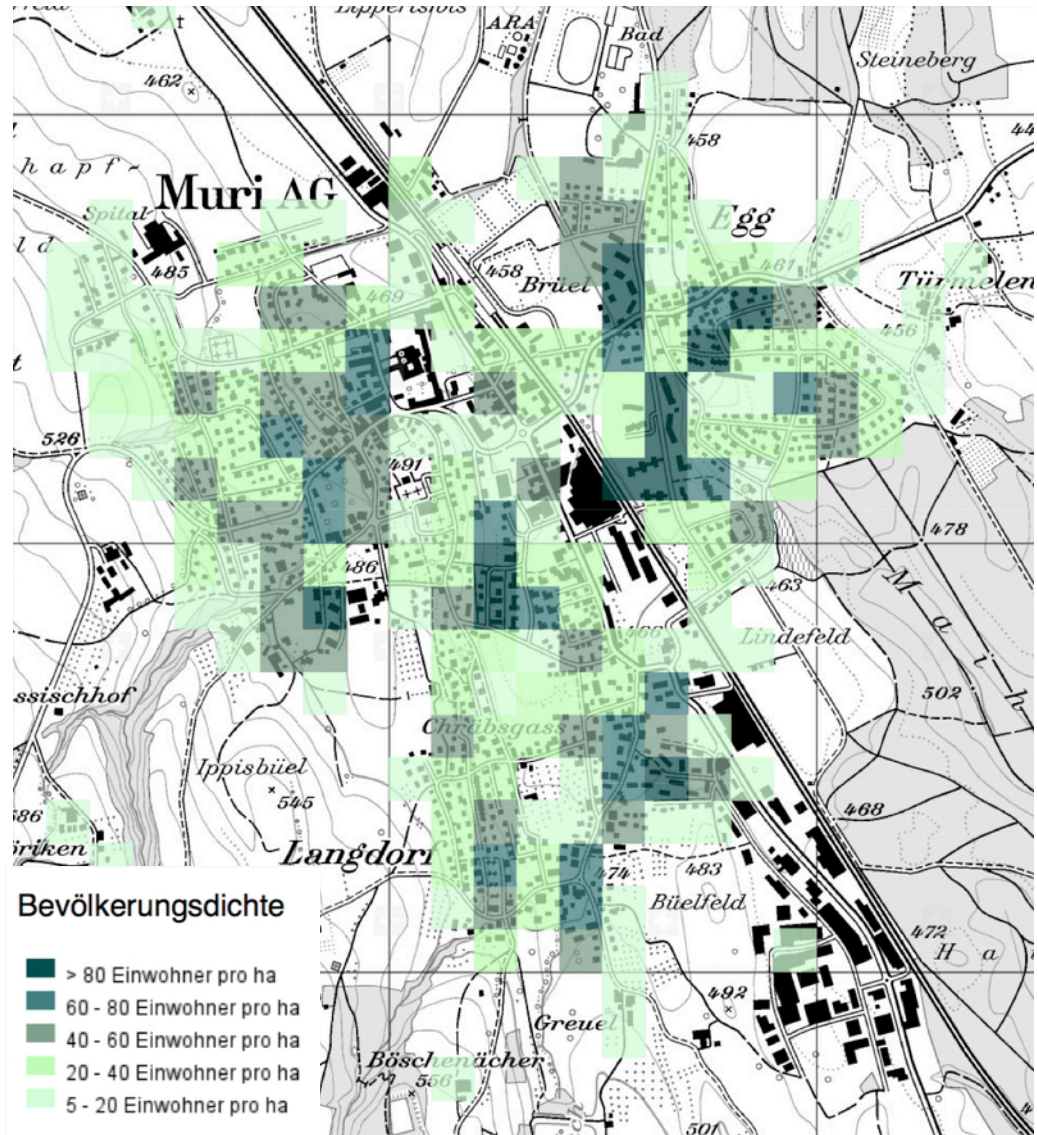


Abbildung 7: Bevölkerungsdichte (Quelle: map.geo.admin.ch, Datenstand 2012, Download 16.12.2014)

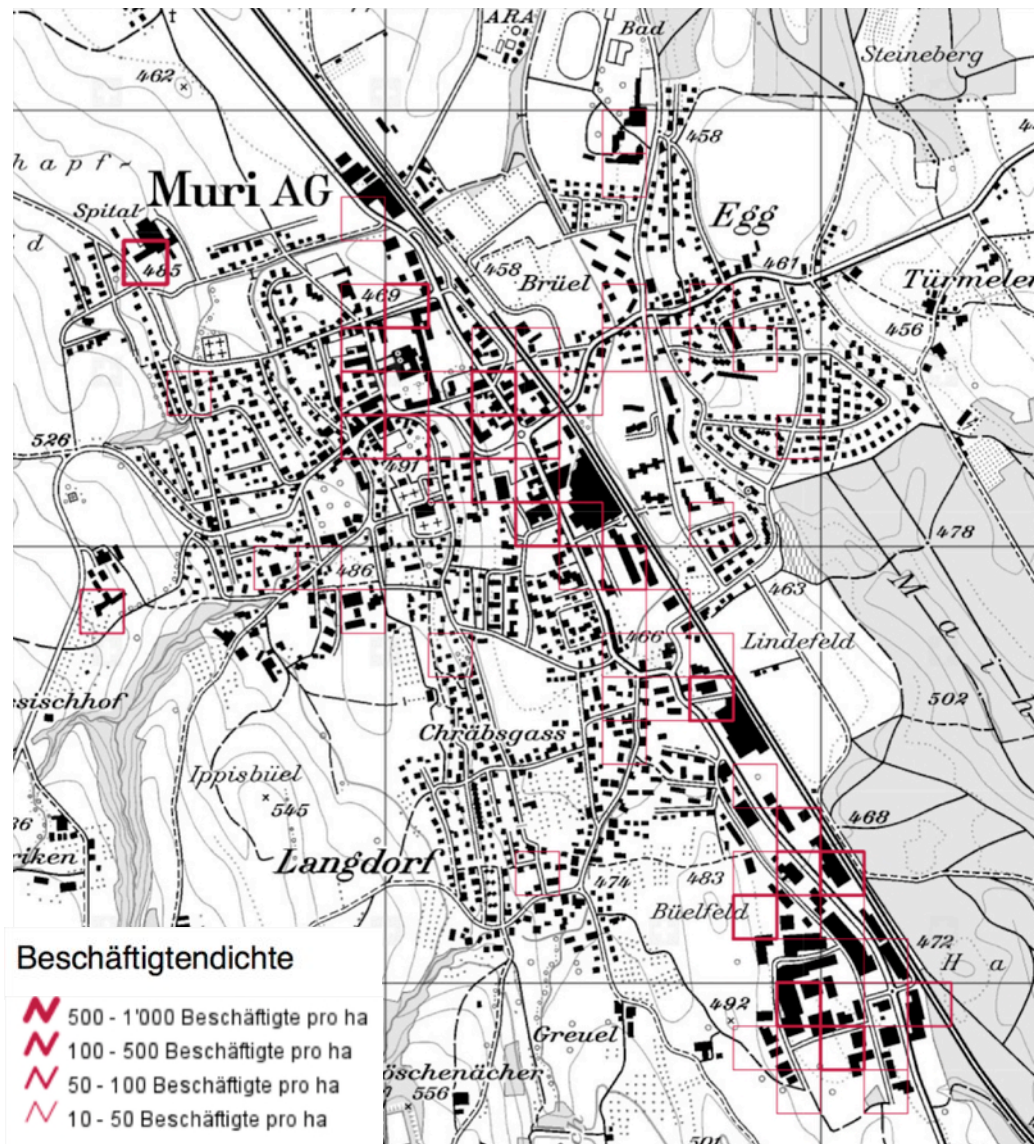


Abbildung 8: Beschäftigtendichte (Quelle: map.geo.admin.ch, Datenstand 2011, Download 16.12.2014)

Um sich ein noch besseres Bild der Arbeitsplatzsituation machen zu können, werden nachfolgend die sieben grössten Arbeitgeber aufgelistet:

- Kreisspital Muri (rund 700 Arbeitsplätze)
- pflegiMuri (rund 300 Arbeitsplätze)
- Stobag AG
- MURIMOOS werken + wohnen
- Stäger + Co. AG
- Robatech AG
- Fischer Söhne AG

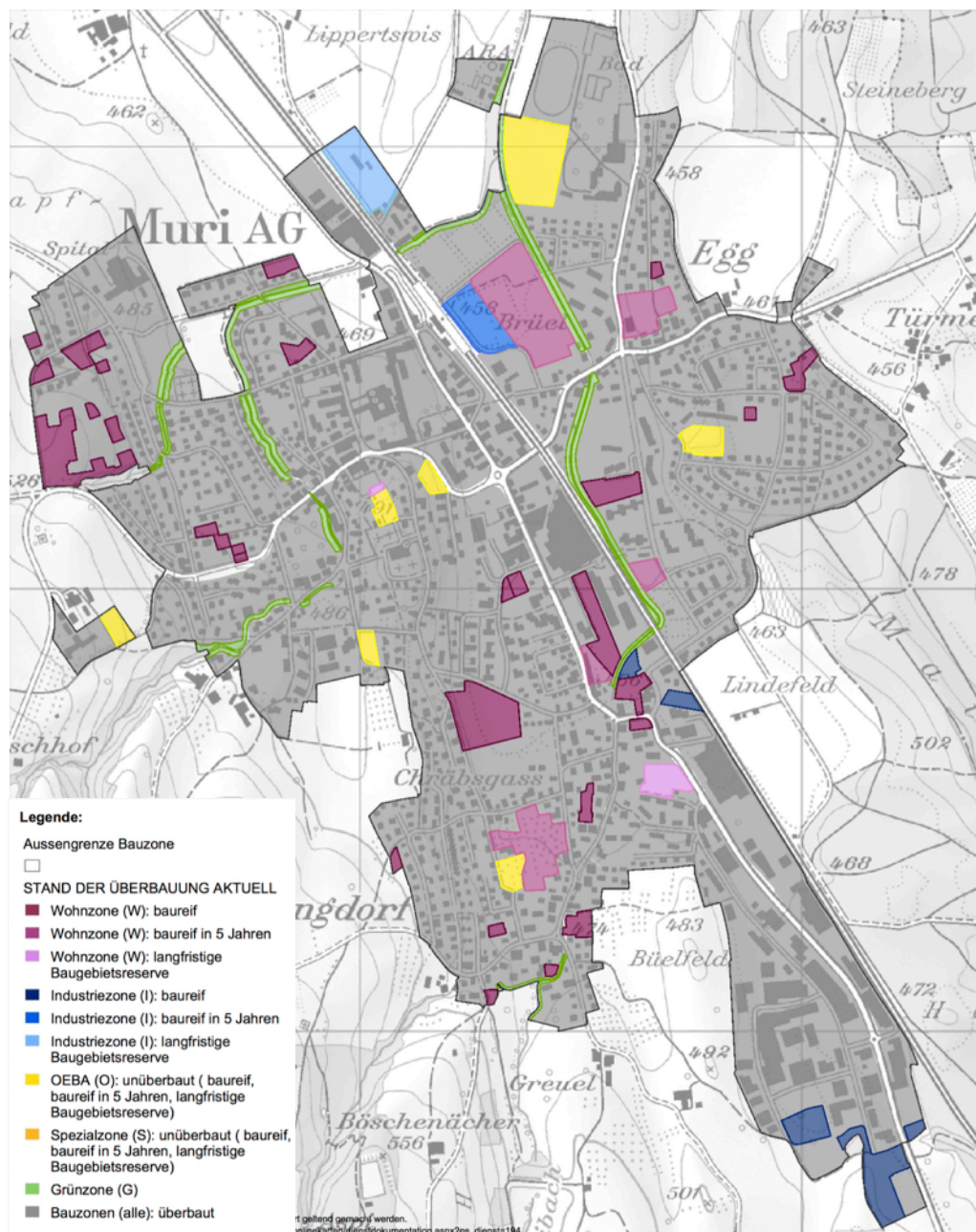


Abbildung 9: Bauzonenplan, Stand der Erschliessung (Quelle: ag.ch/geoportal/, Download 16.12.2014)

Muri ist sowohl Wohn- wie auch Arbeitsort. Es gibt noch einige grössere freie Flächen in der Wohn-, aber auch in der Industriezone, welche in Zukunft überbaut werden können.

## 4.2 Fuss- und Radverkehr

Die Bahnlinie in Kombination mit der Aarau- / Luzernerstrasse stellen eine starke Zäsur im Netz des Fuss- und Radverkehrs dar. Die wichtigsten Mängel beim Fuss- und Radverkehr sind die geringe Anzahl an Bahnquerungen für den Radverkehr sowie Netzlücken ausserhalb der Zentrumszone.

Bei Neubaugebieten ist stets auf eine gute Quartierdurchlässigkeit zu achten.

Mit der erweiterten Nutzung der Arbeitszone wird der Bedarf an Veloabstellanlagen am Bahnhof deutlich steigen.

### Fussverkehr

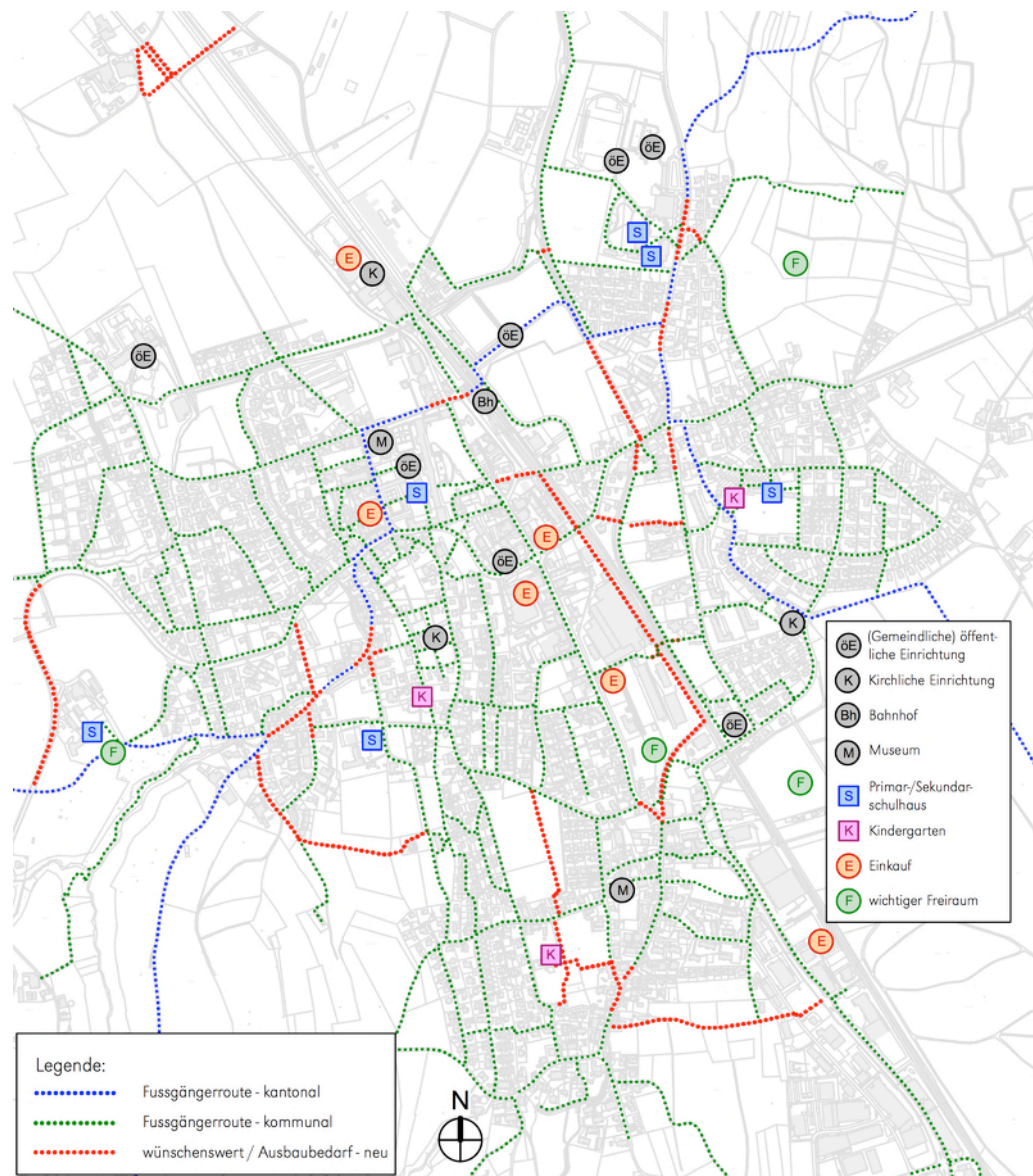


Abbildung 10: Ausbaubedarf Fusswegenetz in der Gemeinde Muri; Anziehungspunkte

Muri weist vor allem im Zentrum ein feinmaschiges Fussverkehrsnetz auf. Einige kleinere Verbindungen ausserhalb des Zentrums wären wünschenswert.

## Schul- und Wanderwege

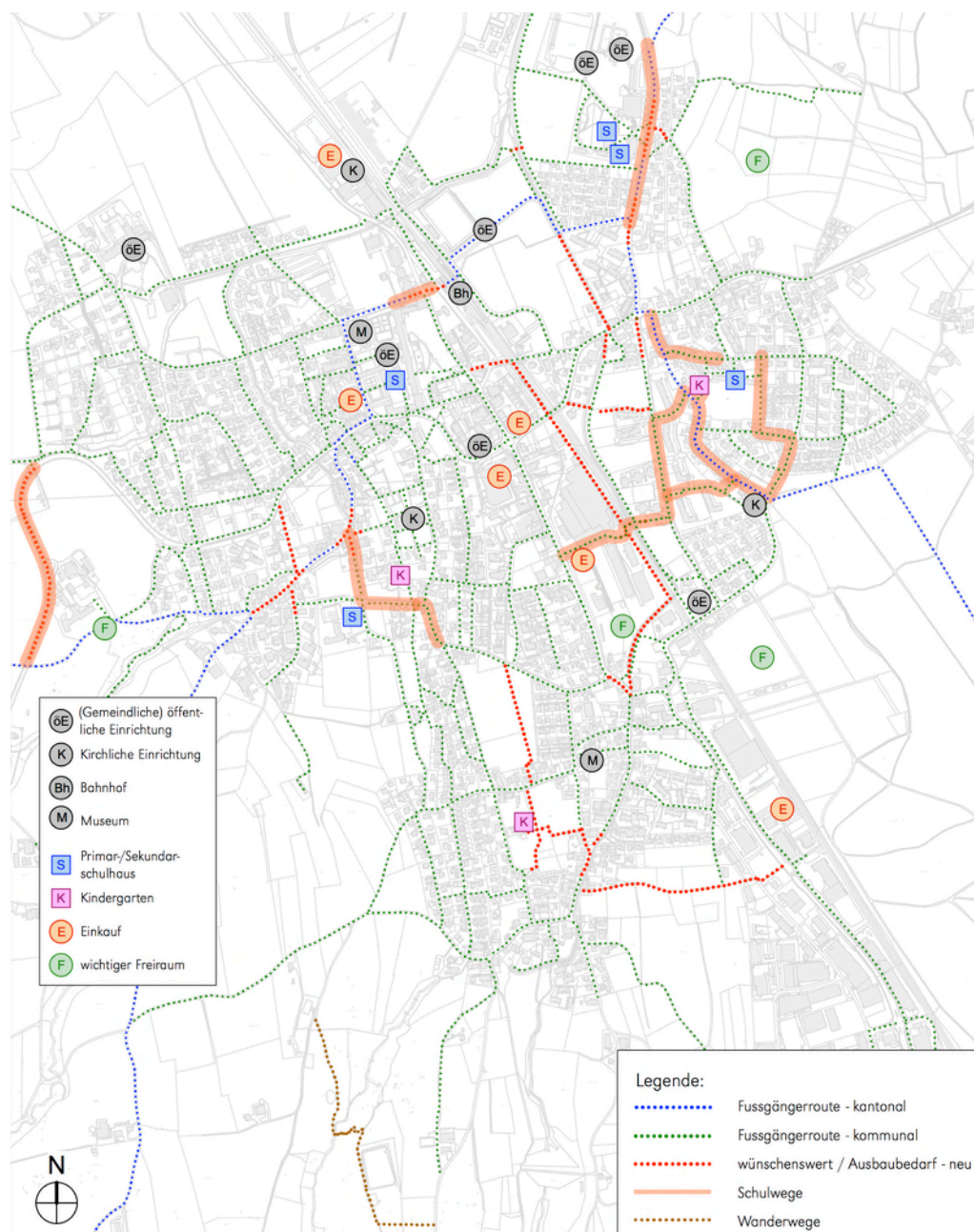


Abbildung 11: Schulwege und Wanderwege; Anziehungspunkte

Im Gebiet Klosterfeld gibt es viele Strassen, welche im Mischverkehr funktionieren. Ausserdem gibt es den Kindergarten Rösslimatt. Die Kombination von Kindergarten-Kindern auf Mischverkehrsstrassen führt oft zu Unsicherheit. Daher sind die Schulwege vor allem im Gebiet Klosterfeld zu verbessern.

Im Wanderwegnetz etwas ausserhalb von Muri gibt es eine Netzlücke im Gebiet des Aspi Weihers.

Das Netz für Schulwege soll vor allem im Gebiet Klosterfeld verbessert werden.  
Das Wanderwegnetz weist im Gebiet des Aspi Weihers eine Netzlücke auf.

## Radverkehr

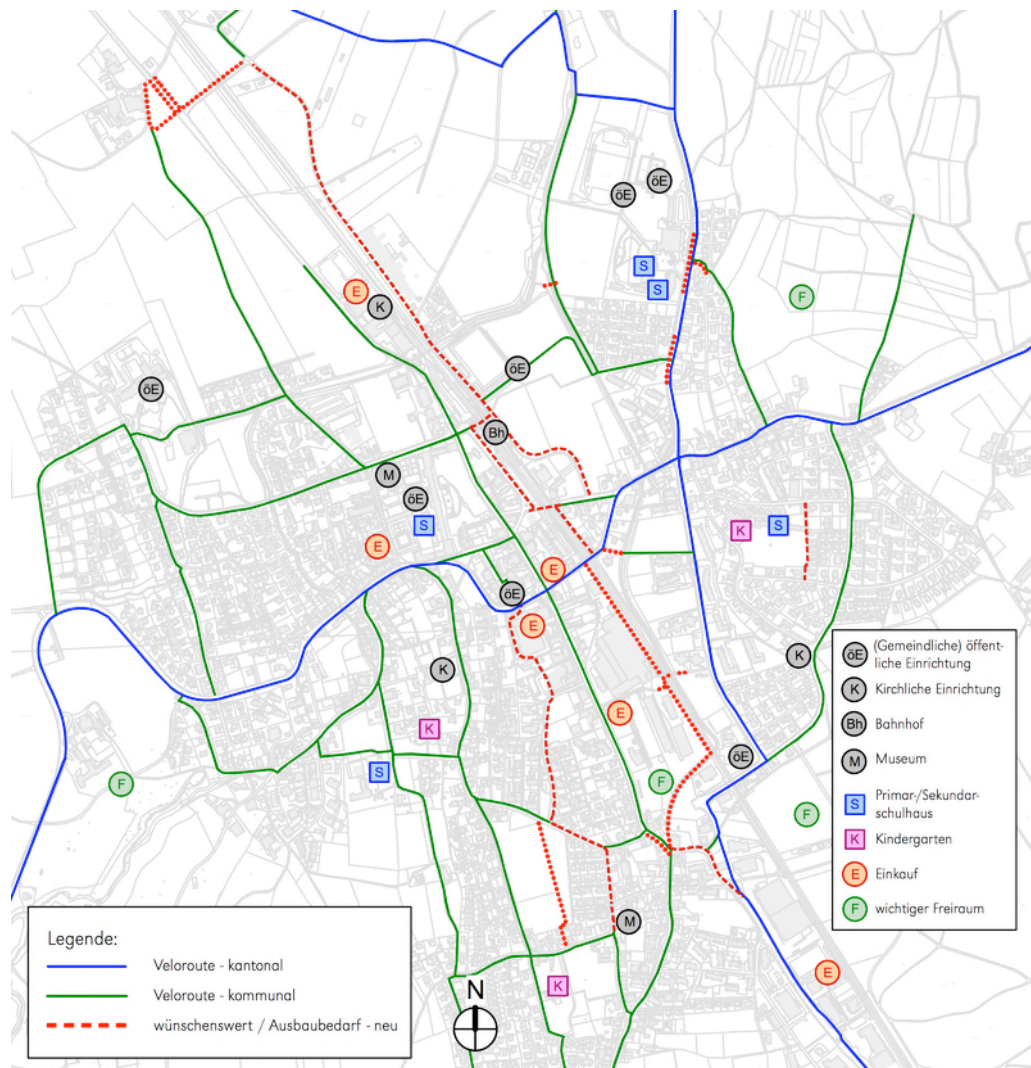


Abbildung 12: Ausbaubedarf Radroutennetz in der Gemeinde Muri; Anziehungspunkte

Durch den Ausbau des Arbeitsplatzgebietes wird die Verbindung zum Bahnhof (ob mit dem ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo) an Bedeutung gewinnen. Eine direkte Verbindung des Arbeitsplatzgebietes entlang der Bahnlinie zum Bahnhof wäre eine optimale Ergänzung des Netzes. Die Bahnlinie kann ausserdem lediglich an zwei Stellen mit dem Velo gequert werden. Weitere Querungstellen wären wünschenswert.

Ausserdem ist die Querung der Aarauerstrasse im Bereich Wili sicherer und allenfalls direkter zu gestalten. Auch die Verbesserung der Veloverbindung auf der östlichen Seite der Bahn zum Bereich Wili wäre optimal.

Nebst den Verbindungen entlang der Bahnlinie, ist die Querung der Aarauerstrasse im Bereich Wili zu erwähnen. Diese ist im Ausserortsbereich sicherer und allenfalls direkter zu gestalten.

## Unfallgeschehen

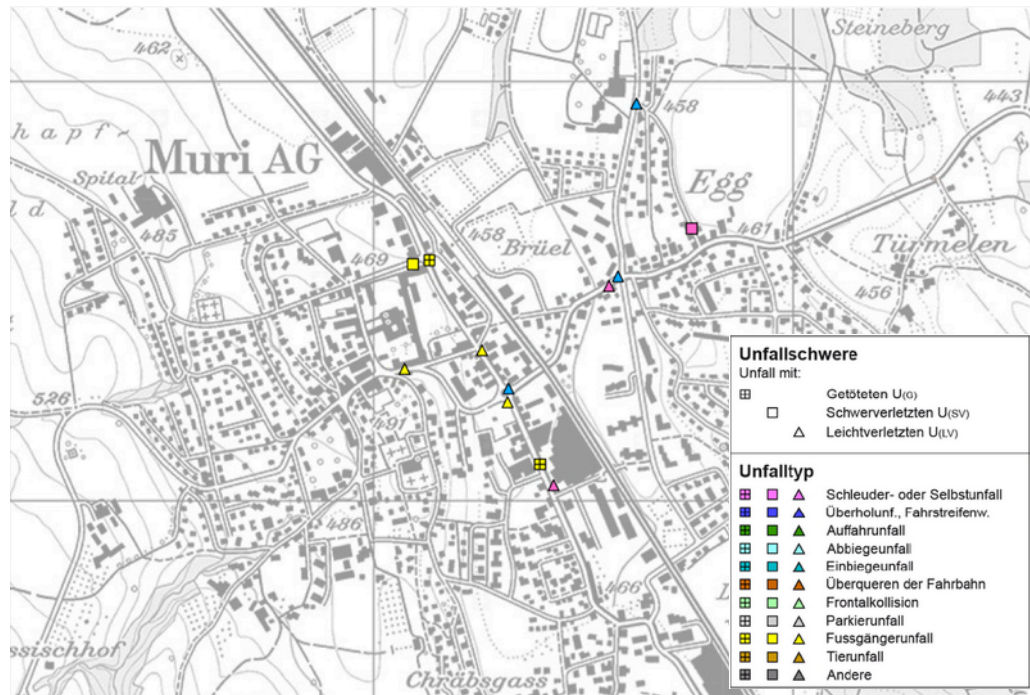


Abbildung 13: Unfallauswertung mit Fussgänger- und Radfahrerbeteiligung in der Jahresperiode 2011 - 2013 (Quelle: map.geo.admin.ch, Download 5.12.2014)

Auch in der Unfallauswertung zeigt sich, dass die Aarauer- / Luzernerstrasse für den Fuss- und Radverkehr eine gefährliche Verbindung darstellt. In den letzten drei Jahren gab es 7 Unfälle mit Fussgängern und Radfahrern entlang der Aarauer- / Luzernerstrasse, sowie 4 weitere Unfälle entlang der Zürcher- und der Seetalstrasse. Bei 2 Unfällen auf der Aarauer- und Luzernerstrasse wurde je ein Fussgänger getötet.

Am meisten Fussgänger- und Radverkehrsunfälle ereigneten sich an der Aarauer- und Luzernerstrasse. Dabei wurden in den letzten drei Jahren sogar zwei Fussgänger getötet.

### 4.3 Öffentlicher Verkehr

- Erschliessung
  - Insgesamt wird Muri gut vom öffentlichen Verkehr bedient. Vom grössten Teil des Gemeindegebietes erreicht man innerhalb von 300 m eine Bushaltestelle oder innerhalb von 500 m den Bahnhof, welcher im Halbstundentakt erschlossen ist.
  - Das südwestliche Quartier von der Aettenbergstrasse bis zur Kirchbühlstrasse sowie ein Teil des Quartiers Mürlefeld, Grindelstrasse sind nicht optimal mit dem ÖV erschlossen. Von diesen Quartieren liegen die Bushaltestellen weiter als 300 m und der Bahnhof weiter als 500 m entfernt (siehe Abbildung 14). Ausserdem wurde die Bushaltestelle Spital auch mit dem Testbetrieb von 2014 bis 2015 lediglich rund 14x pro Tag bedient, was im Durchschnitt etwa 1x pro Stunde entspricht. Der Testbetrieb wurde jedoch mangels genügender Benutzerfrequenzen nach einem Jahr wieder eingestellt und das Spital wird somit lediglich noch 11x pro Tag bedient.

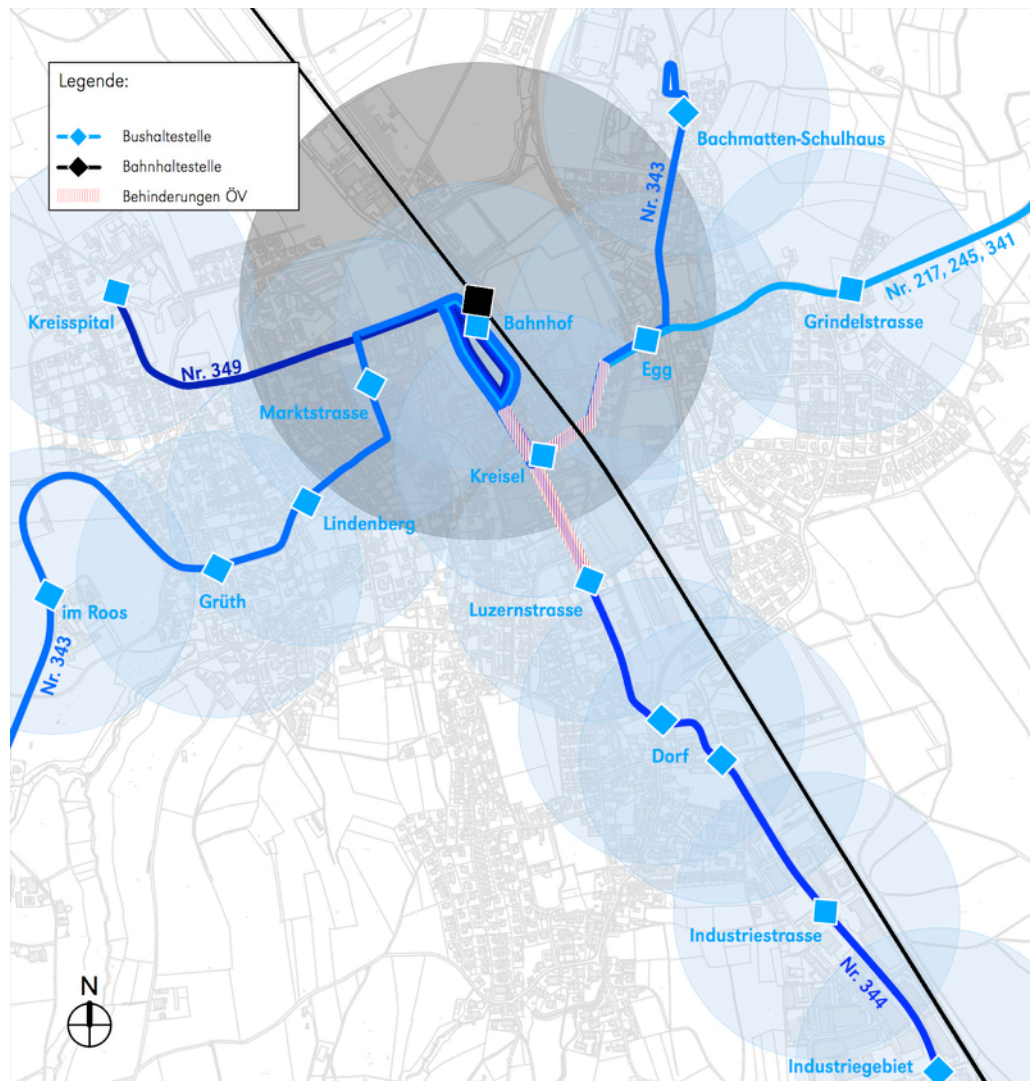


Abbildung 14: ÖV-System Muri

- Linienführungen
  - Die Buserschliessung von Muri erfolgt vorwiegend über die Hauptachsen Aarauer- / Luzernerstrasse sowie Zürcher - / Seetalstrasse. Eine parallele Erschliessung zur Luzernerstrasse wäre vor allem für das Wohngebiet zwischen Gammerstallstrasse und Krebsgasse wünschenswert. Aufgrund der eher gering ausgebauten Strassenbreiten, wird ein solches Angebot jedoch schwierig.
- Behinderungen
  - Auf der Aarauer- / Luzernerstrasse und auf der Zürich- / Seetalstrasse sind in den Hauptverkehrszeiten starke Behinderungen durch Stausituationen zu verzeichnen. Sie sind auch hauptverantwortlich für die teilweise schlechten Anschlussbedingungen an die Bahn. Die direkte Verbindung mit dem Industriebus vom Industriegebiet zum Bahnhof wird dadurch ebenfalls tangiert.
- Fahrplangestaltung, Angebotsdichte
  - Pro Stunde wird der Bahnhof Muri mit 6 Zügen und 12 Bussen bedient.
  - Die S-Bahn Richtung Rotkreuz verkehrt im Halbstundentakt jeweils .19 und .49.
  - Richtung Aarau verkehrt die S-Bahn ebenfalls im Halbstundentakt jeweils .02 und .38.
  - Zusätzlich gibt es eine S-Bahn bis Lenzburg, welche jeweils .08 und eine S-Bahn, welche jeweils .32 in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends direkt nach Zürich verkehrt.
  - Die Busse Richtung Benzenschwil und Bachmatten-Schulhaus verkehren jeweils .20/.21 und .56/.57. Sie nehmen somit Rücksicht auf die Züge aus Aarau und Rotkreuz. Zusätzlich gibt es eine Busverbindung zum Kreisspital, welche .50 verkehrt.
  - Die Busverbindung Richtung Affoltern a. A. wird im Halbstundentakt bedient.
  - Die Busverbindungen Richtung Zürich Wiedikon, Beinwil (Freiamt), Geltwil sowie Wohlen wird einmal pro Stunde bedient, wobei teilweise kein fixer Stundentakt besteht.
- Wendegleis Muri
  - SBB-Bauten wie die Durchmesserlinie Zürich und der Vierspurausbau Olten-Aarau mit dem Eppenbergtunnel würden für den Kanton Aargau eine einmalige Chance bieten, die Bahninfrastruktur zügig zu verbessern. Es sollen neue Wendegleise in Muri, Zofingen und am östlichen Portal des Eppenbergtunnels gebaut werden.
  - Ab Dezember 2016 fährt zwischen Muri, Othmarsingen und Brugg die neue S-Bahn-Linie S25 im Stundentakt. Damit wird auch das Birrfeld mit zwei Zügen pro Stunde bedient und Reisende aus dem nördlichen Freiamt erreichen umsteigefrei den Fachhochschulstandort Brugg. Die S3 zwischen Aarau und Zürich verkehrt ab Dezember 2017 während der Hauptverkehrszeit neu im Halbstundentakt.
  - Im Dezember 2018 wird die S3 in S11 umbenannt und mit 300 Meter langen Doppelstockzügen der S-Bahn Zürich betrieben. Damit steht ein grösseres Sitzplatzangebot zur Verfügung.
  - In den Bahnhöfen Boswil-Bünzen, Wohlen und Muri werden die Perrons so umgebaut, dass sie mehr Warteraum bieten und ein stufenloses Einsteigen ermöglichen. Gleichzeitig führt die SBB anstehende Unterhaltsarbeiten aus und passt die Bahnanlagen den neuen Bedürf-

nissen an.

- ÖV-Güteklassen

- Die ÖV-Güteklassen auf dem GIS des Kantons Aargau (siehe Abbildung 15) werden nach der alten VSS-Norm 640 290 eingeteilt. Darin werden zuerst die Haltestellen verschiedenen Kategorien zugeordnet, je nach Verkehrsmittel und Kursintervall. Der Bahnhof Muri wird aufgrund des Halbstundentaktes mit der Bahn der Kategorie IV und die Bushaltestellen, welche im Halbstundentakt bedient werden, der Kategorie V zugeordnet.
- Der Bereich innerhalb 300 m um den Bahnhof Muri wird aufgrund der Haltestellenkategorie der Güteklasse C zugeordnet, was einer mittelmässigen Erschliessung entspricht.
- Der Bereich innerhalb 300 m um die Bushaltestellen oder 300 m bis 500 m um den Bahnhof wird der Güteklasse D zugeordnet, was einer geringen Erschliessung entspricht.
- Die Bereiche innerhalb 300 m bis 750 m um die Bushaltestellen oder 500 m bis 1'000 m um den Bahnhof wird der Güteklasse E zugeordnet, was einer schlechten Erschliessung entspricht.

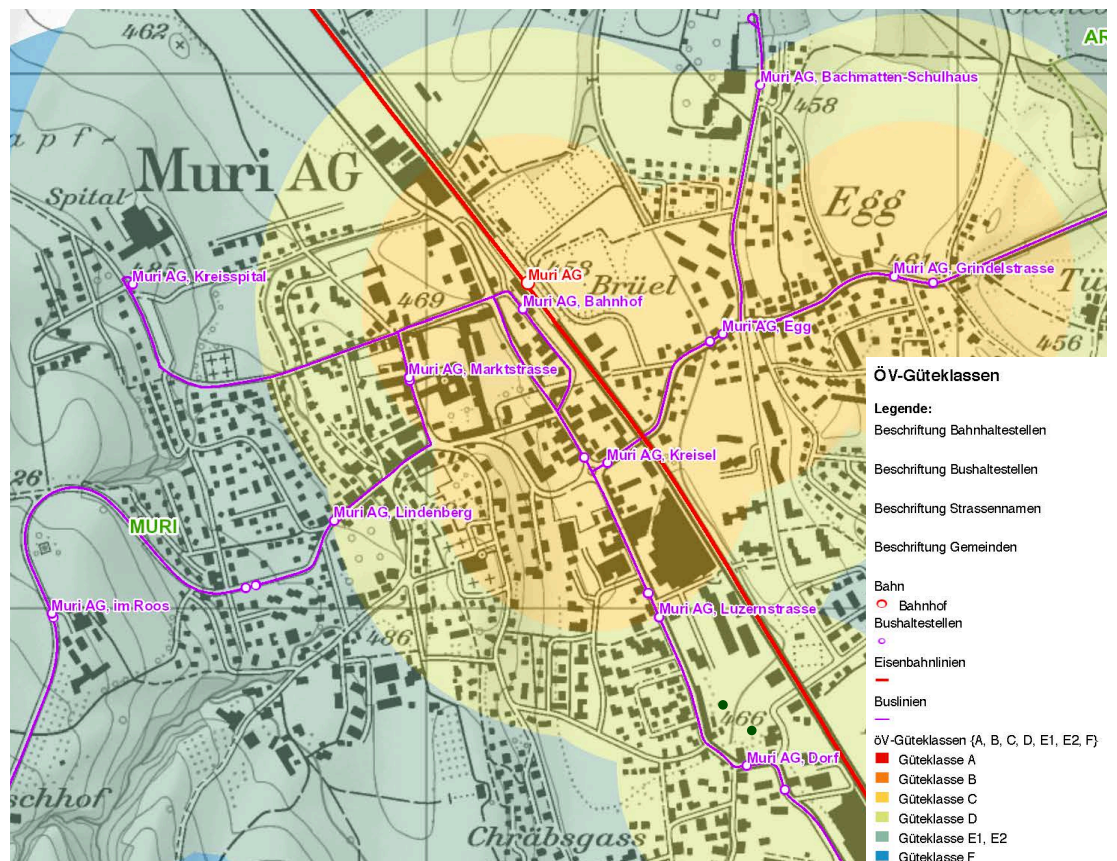


Abbildung 15: ÖV-Güteklassen gemäss Kanton Aargau (Quelle:www.ag.ch/agis, Download 10.2.2016)

Muri ist gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Bahnhof wird im Halbstundentakt in die Hauptrichtungen bedient. Der Bus übernimmt die Feinerschliessung, wobei dieser durch die Staus auf den Hauptachsen negativ beeinflusst wird. Das Kreisspital wird knapp 1x pro Stunde mit dem Bus bedient und ist somit nur schlecht (ÖV-Güteklasse E) mit dem ÖV erschlossen.

## 4.4 Motorisierter Individualverkehr

### Belastungen

- Die Verkehrsbelastungen wurden durch eine Erhebung mit zwei Schulklassen am Donnerstag 3. April 2014 ermittelt. Die Belastungen auf der Aarauer-, Luzerner- und Zürcherstrasse sind wie erwartet hoch (siehe Plan im Anhang), was auch zu Problemen führt. Vor allem der Kreisel beim Muripark gelangt bereits heute an seine Leistungsgrenze. An diesem Knoten treffen die vier Hauptachsen aufeinander. Die Zahlen wurden mit den kantonalen Messungen verglichen und befinden sich in den gleichen Grössenordnungen.
- Durch die Kapazitätsprobleme am Kreisel ergeben sich Rückstaus auf der Aarauer-, der Luzerner-, der Zürcher- und der Seetalstrasse. Dadurch vermindert sich auch die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Radverkehr entlang dieser Strassen.
- Durch die Kapazitätsengpässe auf den Hauptstrassen, werden Schleichwege durch die Quartiere benutzt, um die Staus zu umfahren.
- Im technischen Bericht zum neuen Parkierungsreglement steht, dass der Verkehr in Muri zu 52%, mit steigender Tendenz, hausgemacht (Binnenverkehr innerhalb Muri) ist.

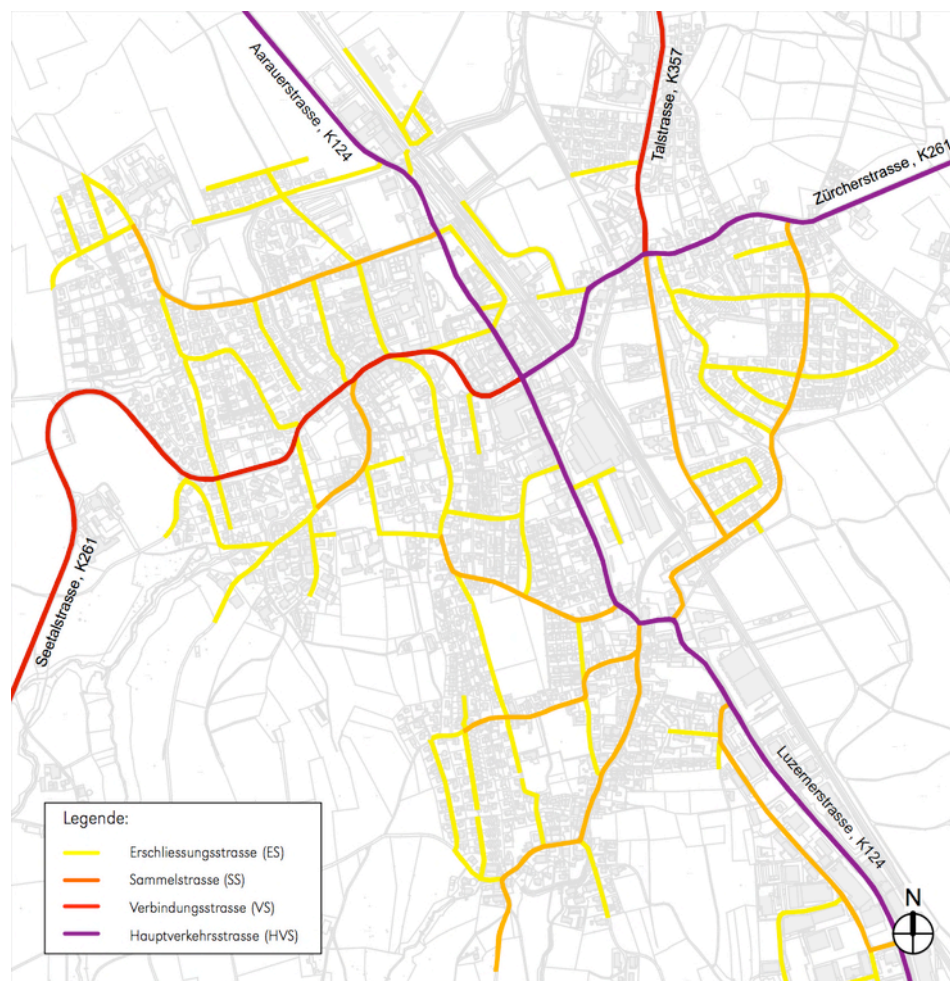


Abbildung 16: Strassenhierarchie gemäss Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2006

## Verkehrsqualität

- In Abbildung 17 sind die Leistungsbeurteilungen an den 9 erhobenen Knoten für den heutigen Zeitpunkt ersichtlich. Grün bedeutet, dass der Knoten keine Leistungsprobleme aufweist. Orange bedeutet, dass sich der Knoten an der Leistungsgrenze befindet und bei Rot ist die Leistungsgrenze bereits überschritten.
- Bereits 4 Knoten befinden sich an der Leistungsgrenze. Alle diese Knoten befinden sich an der Aarauer- oder Luzernerstrasse.
- Der Knoten Zürcher- / Talstrasse befindet sich bereits heute über der Leistungsgrenze. Daher wurde die Planung für den Umbau in einen Kreisel bereits gestartet.

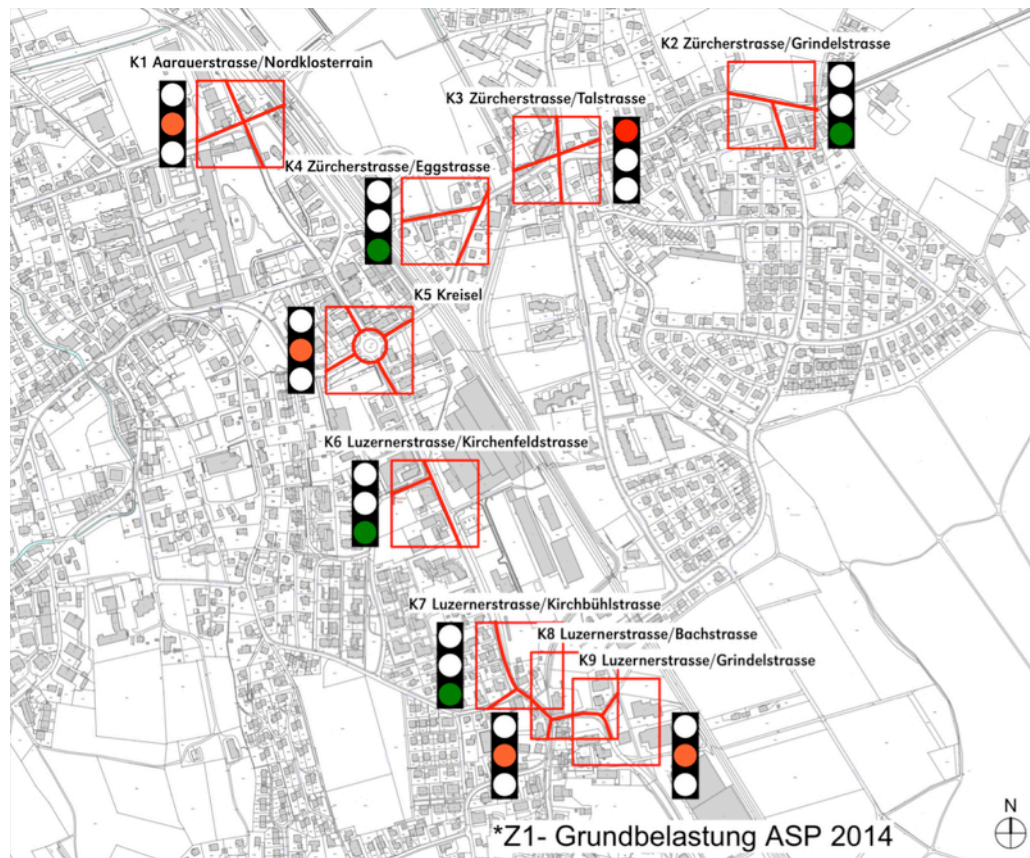


Abbildung 17: Resultate Leistungsbeurteilung Knoten im Ist-Zustand 2014 (Ampel Prinzip)

## Rückstaulängen

- In Abbildung 18 sind die Rückstaulängen dargestellt. Im Durchschnitt während der Abendspitzenstunde (17.00 – 18.00 Uhr) erreicht der Stau dieses Ausmass.
- Es zeigt sich wiederum, dass der Kreisler sowie der Knoten Zürcher- / Talstrasse die grössten Rückstaulängen aufweisen. Vor allem der Rückstau am Kreisler beginnt auch benachbarte Knoten zu beeinflussen.

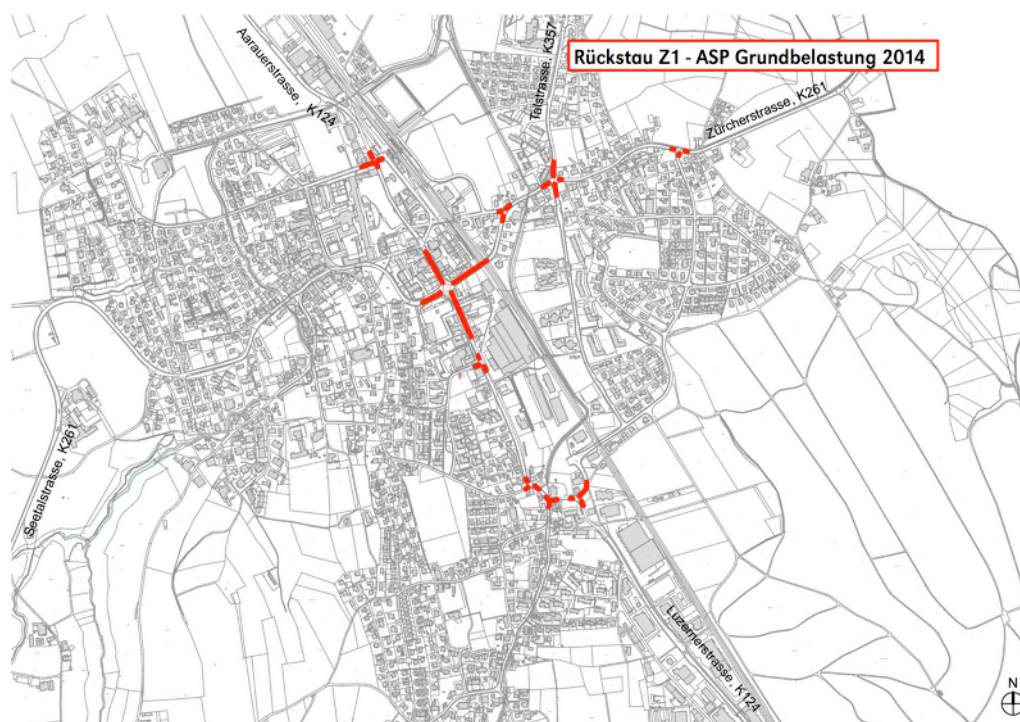


Abbildung 18: Rückstaulängen aus der Leistungsbeurteilung der Knoten (Ist-Zustand ASP 2014)

Die Verkehrserhebungen bestätigen, dass die Aarau- und die Luzernerstrasse stark belastet sind und daher auch die Knoten entlang dieser Achsen an ihre Leistungsgrenze gelangen. Zusätzlich befindet sich der Knoten Zürich- / Talstrasse bereits über seiner Leistungsgrenze.

Die Rückstaulängen zeigen, dass vor allem am Kreisler beim Muripark längere Rückstaus entstehen.

## Tempo 30

- Im Jahr 2004 ist das Thema Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Muri behandelt und ein Konzept erarbeitet worden. Im Jahr 2007 wurde dieses Konzept der Bevölkerung vorgestellt. In der darauf folgenden Gemeindeversammlung ist das Konzept abgelehnt worden. Ein Grund dafür war die Absicht der flächendeckenden Einführung von Tempo 30.
- 2013 wurde das Konzept zur Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren der Gemeinde Muri überarbeitet und bereits für zwei Gebiete das Gutachten dazu erstellt und Tempo 30 eingeführt. Das Konzept sieht die Einführung von Tempo 30 in praktisch allen Wohngebieten vor (siehe Abbildung 19). Zwischenzeitlich sind auch verschiedene, im damaligen Konzept angedachte Massnahmen umgesetzt worden.

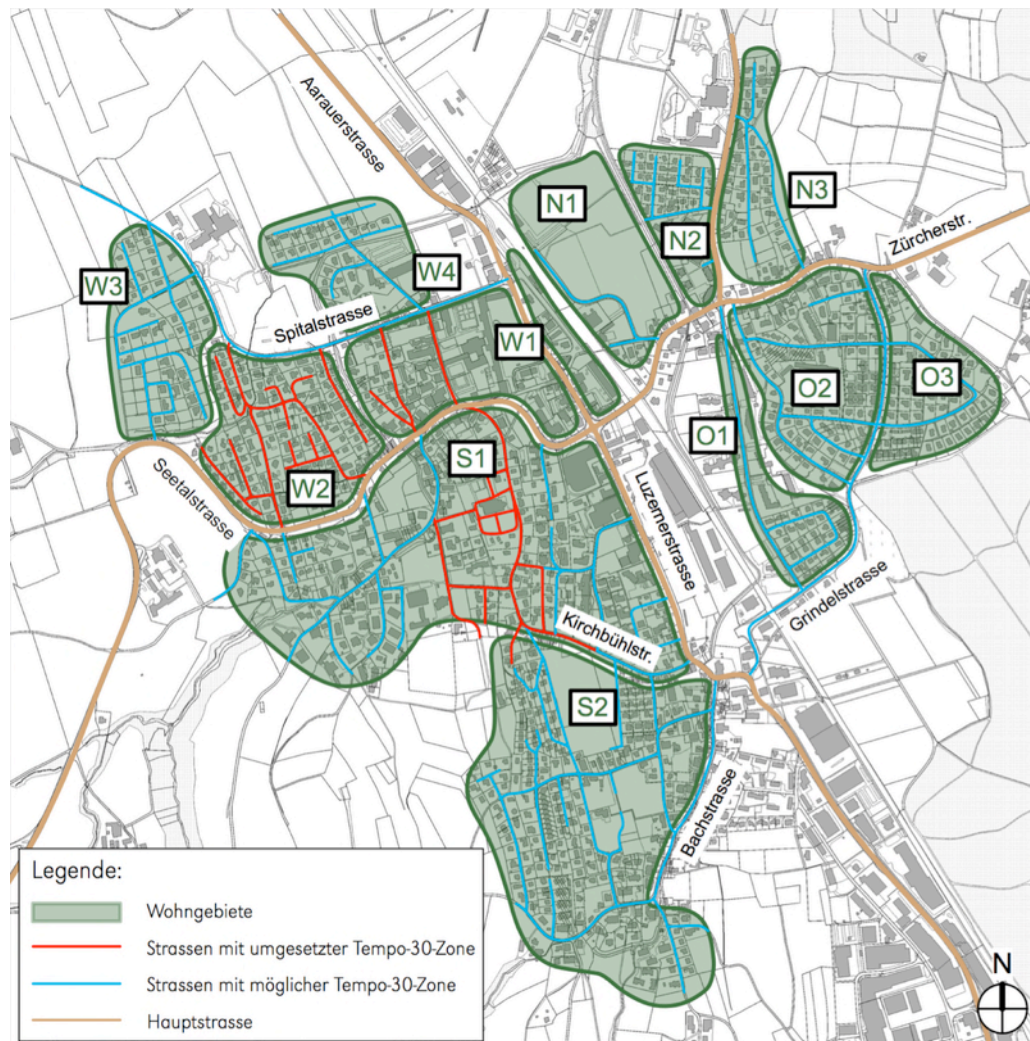


Abbildung 19: Übersicht Zoneneinteilung detailliert gemäss Konzept der Gemeinde Muri (2013)

Es ist vorgesehen, dass in einem möglichst grossen Teil der Wohngebiete Tempo 30 eingeführt wird. In einigen Gebieten wurde bereits Tempo-30 umgesetzt.

## Parkierung / Ruhender Verkehr

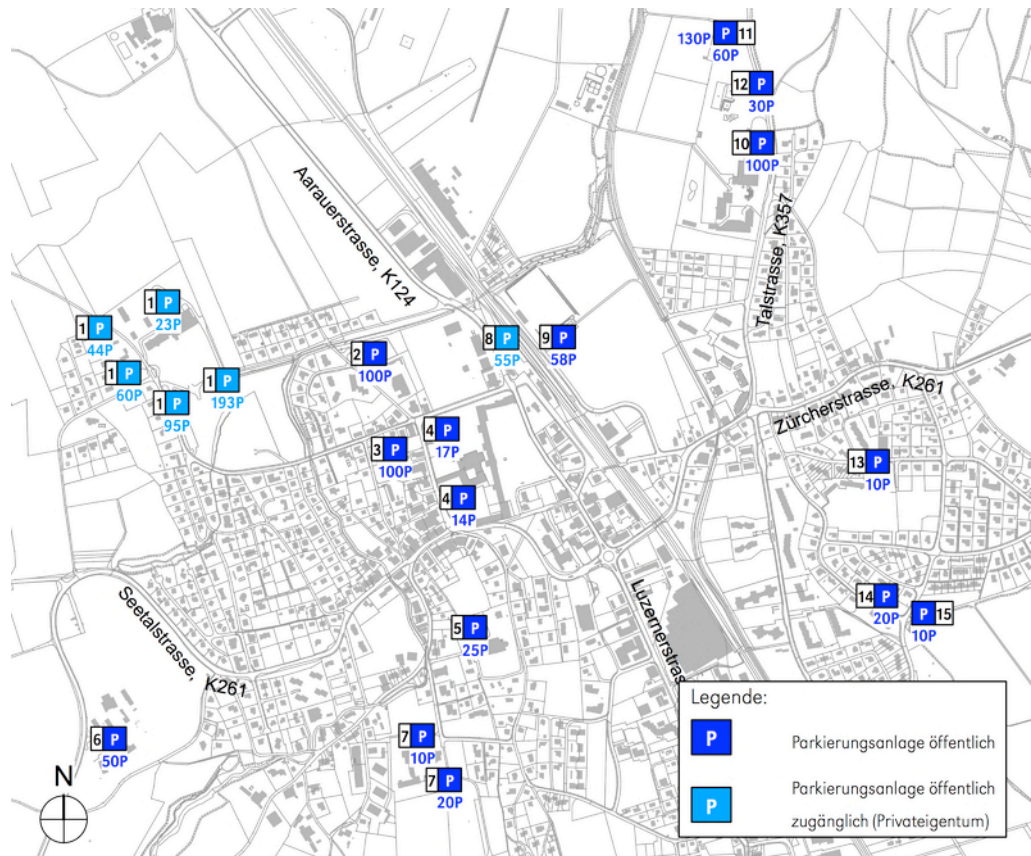


Abbildung 20: Parkierungsanlagen gemäss Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2006

- **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** zeigt, dass es in Muri einige grössere öffentliche Parkierungsanlagen gibt. In der Übersicht nicht enthalten sind private Parkplätze für Verkaufsgeschäfte wie Coop, Lidl usw. oder Firmen.

- Folgende öffentlichen Parkierungsanlagen sind dargestellt:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Kreisspital Muri (222 P oberirdisch, rund 193 P im Parkhaus) | 9. Fussballplatz Brühl (58 P)  |
| 2. Entsorgungsstelle Wiliweg (100 P)                            | 10. Schulhaus Bachmatten + Freibad (100 P)                             |
| 3. Chäsiplatz (100 P)   | 11. Sportanlage Talstrasse (60 P auf Kies, 130 P zusätzlich auf Wiese) |
| 4. Kloster + Museum (30 P)                                      | 12. Entlang Talstrasse (rund 30 P)                                     |
| 5. Römisch-katholische Kirche (25 P)                            | 13. Schulhaus Rösslimatt (10 P)  |
| 6. Schulhaus im Roos (50 P)                                     | 14. Reformierte Kirche (20 P)  |
| 7. Schulhaus Badweiher (10 + 20 P)                              | 15. Vita Parcours (10 P)   |
| 8. Bahnhof (55 P)   |  |

Muri verfügt über mindestens rund 1'200 öffentliche Parkfelder. Diese befinden sich vor allem in den Bereichen Kloster, Kirche, Spital, Bahnhof und Freibad.

## Sicherheit

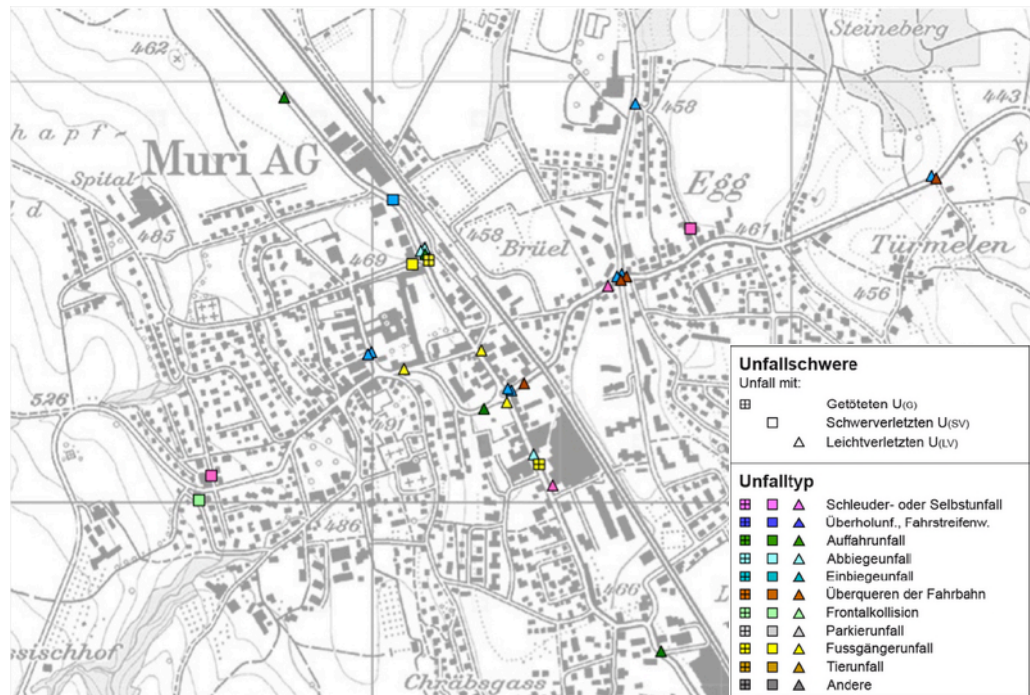


Abbildung 21: Unfallsauswertung Gemeinde Muri 2011 – 2013 (Quelle: map.geo.admin.ch, Download 5.12.2014)

- Die Unfallsauswertung aller Unfalltypen zeigt ein ähnliches Bild, wie jenes lediglich mit den Unfällen mit Fuss- oder Radfahrern. Vor allem entlang der Aarauer- und der Luzernerstrasse sind Unfälle erfasst worden.
- Der Knoten Nordklosterrain / Aarauerstrasse sowie der Kreisell beim Muripark weisen eine erhöhte Anzahl Unfälle auf. Auch am Knoten Zürcher- / Talstrasse wurden mehrere Unfälle erfasst.
- Die Unfallzahlen lassen darauf schliessen, dass durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Aarauer- / Luzerner- und Zürcherstrasse auch die Verkehrssicherheit sinkt.

In den letzten drei Jahren wurden rund 30 Unfälle in Muri verzeichnet. Die Unfälle ereigneten sich praktisch ausschliesslich auf den Hauptachsen Aarauer- / Luzerner- und Zürcher- / Seetalstrasse.

## Künftige Belastungen

Aufgrund der bekannten grösseren Bauprojekte in Muri wurde eine Abschätzung der zukünftigen Verkehrsbelastung in Muri gemacht. Zu diesen bekannten Bauprojekten würde zusätzlich eine allgemeine Verkehrszunahme auf regionaler Ebene erfolgen. Diese ist sehr schwer abschätzbar. Daher wurde sie in der vorliegenden Beurteilung nicht berücksichtigt. Die sind jedoch so zu interpretieren, dass es in Realität jeweils eher schlechter aussehen wird.

Folgende Gebiete wurden berücksichtigt:

- Talstrasse mit 72 Wohnungen
- Bahnhof-Areal mit 100 bis 110 Wohnungen
- Aarauerstrasse mit 50 bis 70 Wohnungen
- Klosterfeld mit 64 Wohnungen
- LUWA - Areal mit 190 Wohnungen
- Kirchenfeldmatt mit 140 bis 150 Wohnungen
- Dorfpark mit 60 Wohnungen
- Aettenberg mit 21 Wohnungen

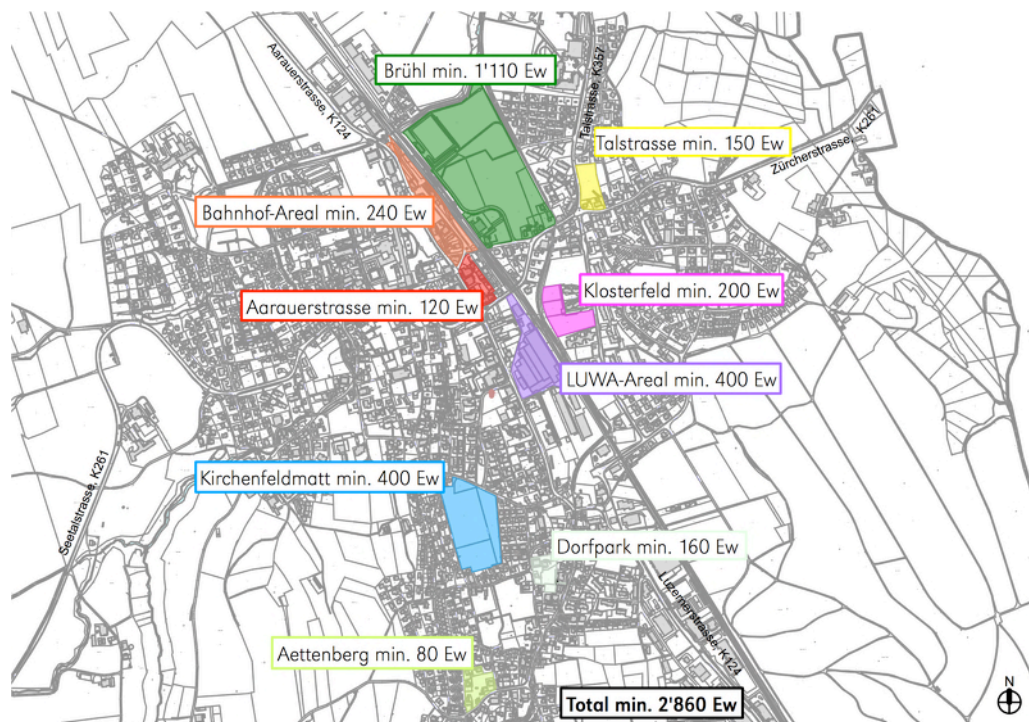


Abbildung 22: Geschätzte Anzahl neuer Einwohner pro Neubau- oder Verdichtungsgebiet

In einem zusätzlichen Eventualzustand wurde das Gebiet Brühl mit 350 bis 400 Wohnungen berücksichtigt.

Die Berücksichtigung dieser Gebiete ergibt folgende zukünftigen Verkehrsbelastungen:

DTV	2014	+ Projekte	+ Projekte (inkl. Brühl)
Aarauerstrasse	13'600	15'000	16'600
Luzernerstrasse	12'400	16'400	17'400
Zürcherstrasse	13'000	15'400	17'000

Wie für den heutigen Zustand wurden auch für diesen zukünftigen Zustand (Stand Oktober 2014) die Verkehrsqualitäten, sowie die Rückstaulängen berechnet und in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

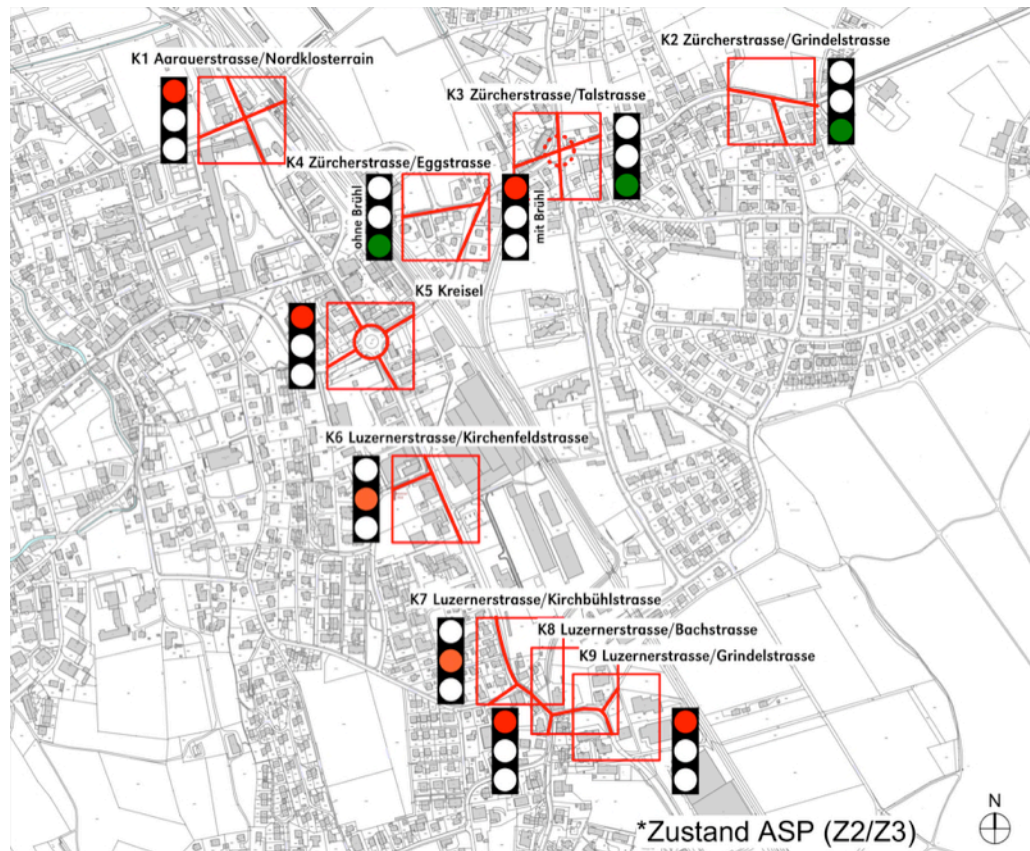


Abbildung 23: Resultate Leistungsbeurteilung Knoten in Zukunft mit den bekannten künftigen Bauprojekten (Ampel Prinzip)

Die Knoten auf der Luzerner- / Aarauerstrasse verschlechtern sich im Vergleich zum heutigen Zustand alle. Die bereits heute stark belasteten Knoten werden in Zukunft eine ungenügende Verkehrsqualität aufweisen. Bis auf den Knoten K4 Zürcherstrasse / Eggstrasse sehen in Zukunft die Verkehrsqualitäten für den Zustand mit der Bebauung des Areals Brühl oder ohne gleich aus.

Durch den Umbau des Knotens Zürcherstrasse / Talstrasse in einen Kreisel, werden die Knoten an der Zürcherstrasse auch in Zukunft eine ausreichende Verkehrsqualität aufweisen. Ausnahme ist der Knoten Zürcherstrasse / Eggstrasse. Wenn das gesamte Areal Brühl über diesen Knoten erschlossen wird, wird dieser ebenfalls an seine Kapazitätsgrenze gelangen.

Die Staulängen werden sich voraussichtlich massiv erhöhen (siehe Abbildung 24 + 25). Vor allem am Kreisel beim Muripark wird sich der Rückstau in alle Richtungen ausdehnen. Der Rückstau wird sich soweit verlängern, dass auch benachbarte Knoten überstaut werden.

Falls die Bebauung des Areals Brühl lediglich über den Knoten Zürcherstrasse / Eggstrasse erschlossen wird, wird sich der Rückstau am Kreisel beim Muripark weiter verlängern.

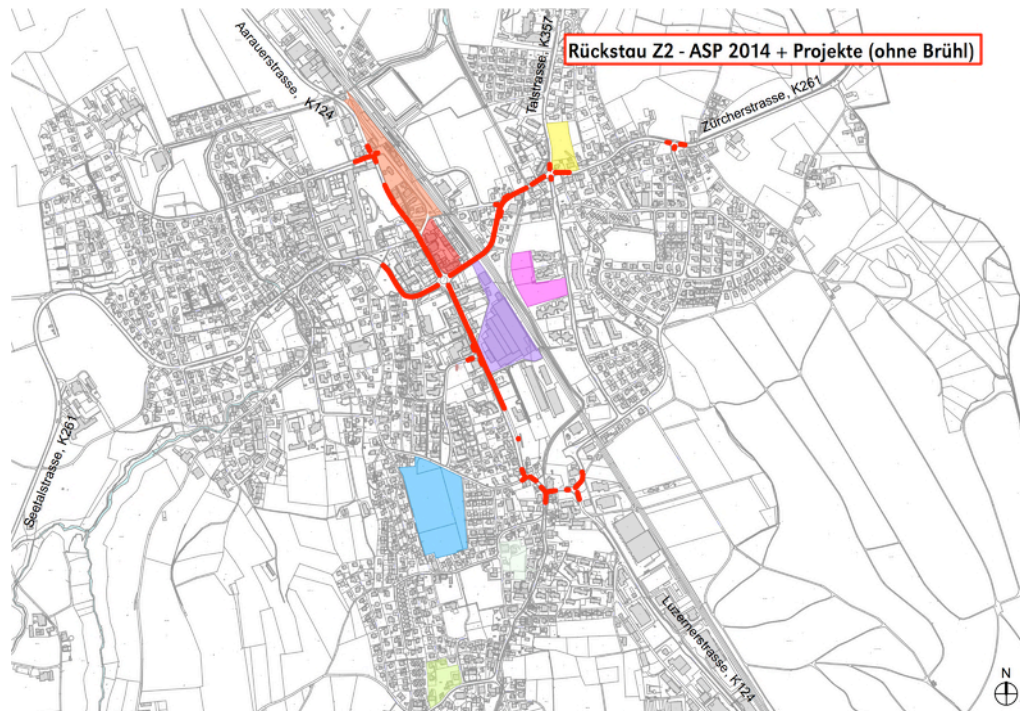


Abbildung 24: Rückstaulängen aus der Leistungsbeurteilung der Knoten (Zukünftiger Zustand inkl. bekannter Bauprojekte, ohne Areal Brühl)

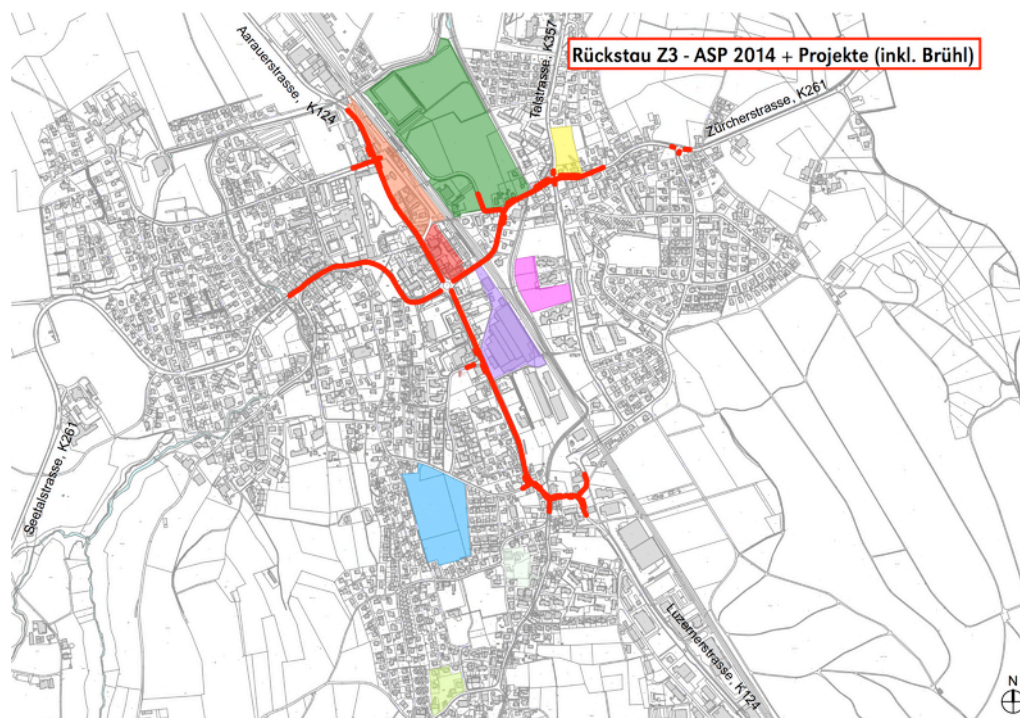


Abbildung 25: Rückstaulängen aus der Leistungsbeurteilung der Knoten (Zukünftiger Zustand inkl. bekannter Bauprojekte, mit Areal Brühl)

Die Siedlung hat starken Einfluss auf den Verkehr. In den Handlungsfeldern ist zu berücksichtigen, dass es auch Rückschlüsse aus dem Verkehrsaufkommen auf die Siedlung geben kann. Die Siedlung ist zwingend auf den Verkehr abzustimmen.

Bereits die heute bekannten Bauprojekte beeinflussen das Verkehrsgeschehen markant. Der Rückstau am Kreisell beim Muripark wird sich ausdehnen.

## 4.5 Kombinierte Mobilität

Mit dem Velo zum Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt und dann mit dem Bus zum Arbeitsplatz - wer mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs ist, nutzt die kombinierte Mobilität. Die optimale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und Radverkehr und dem Individualverkehr (CarSharing, Taxi etc.) erschliesst die Potenziale des gesamten Verkehrssystems. Dies vereinigt die Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsträger. Die Schaffung von guten Voraussetzungen für die kombinierte Mobilität ist ein wichtiges Element für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität insgesamt. Funktionierende Mobilitätsketten sind eine wesentliche Voraussetzung für die kombinierte Mobilität. Die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind dabei von zentraler Bedeutung.

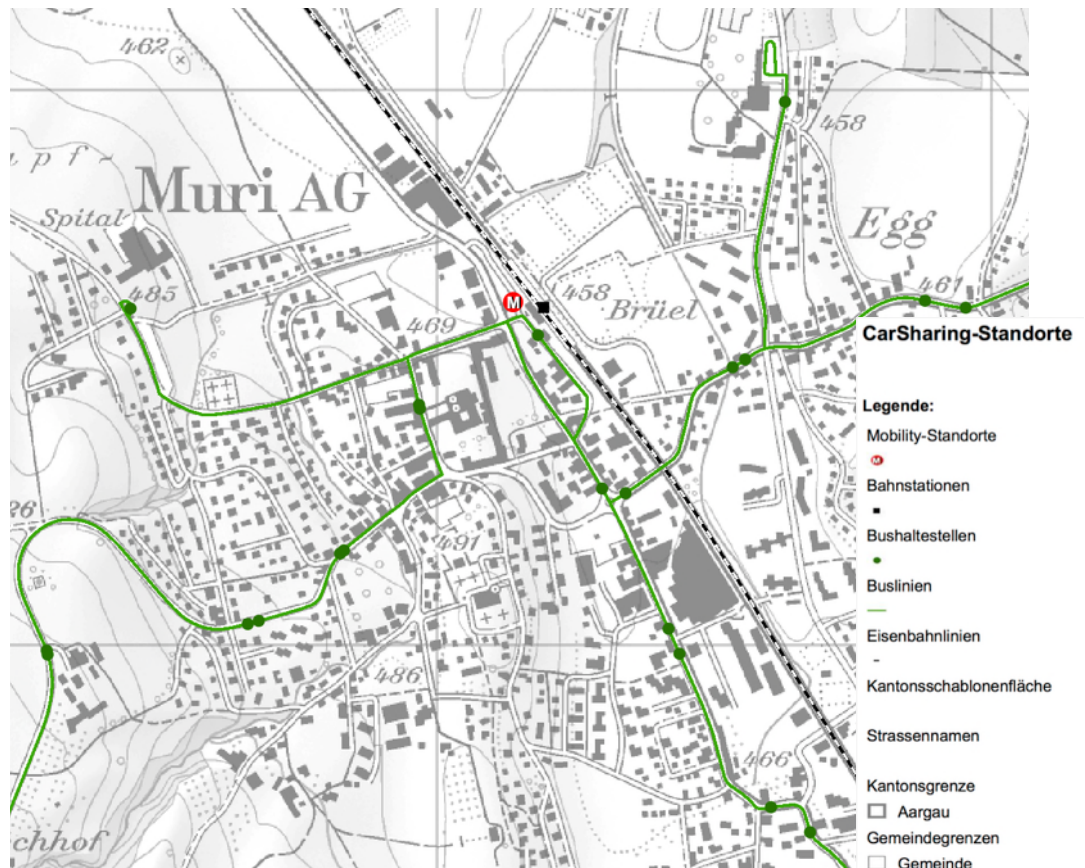


Abbildung 26: Mobility-Standort und Bushaltestellen Gemeinde Muri (Quelle:www.ag.ch/agis, Download 5.12.2014)

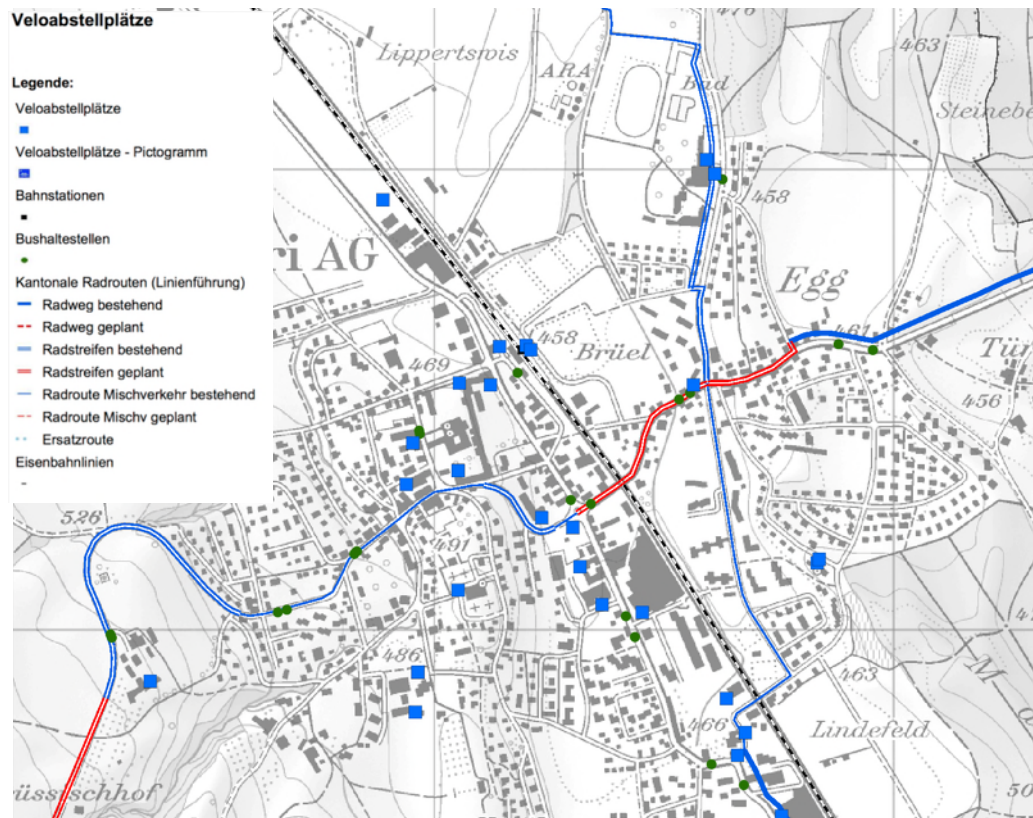


Abbildung 27: Kombiniertes Verkehr Gemeinde Muri (Veloabstellplätze + Bushaltestellen),  
(Quelle:www.ag.ch/agis, Download 5.12.2014)

Das Angebot im Bereich kombinierte Mobilität der Gemeinde Muri setzt sich wie folgt zusammen:

- Am Bahnhof stehen rund 55 bewirtschaftete Parkplätze (Park+Ride) für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung.
- Am Bahnhof stehen rund 200 gedeckte Veloabstellplätze (Bike+Ride) zur Verfügung.
- Der Mobility-Standort am Bahnhof bietet ein Fahrzeug an.
- Im Zentrum von Muri gibt es viele Veloabstellanlagen, vor allem auch bei den öffentlichen Einrichtungen. Bei den Bushaltestellen fehlen jedoch die Veloabstellanlagen direkt bei den Bushaltestellen grösstenteils.

Am Bahnhof stehen 55 Park+Ride-, sowie rund 200 Bike+Ride-Parkfelder zur Verfügung. Ausserdem gibt es ebenfalls am Bahnhof einen Mobility-Standort.

Die Veloabstellanlagen befinden sich grösstenteils bei den öffentlichen Einrichtungen. Bei Bushaltestellen fehlen diese jedoch meist.

## 4.6 Historische Verkehrswege

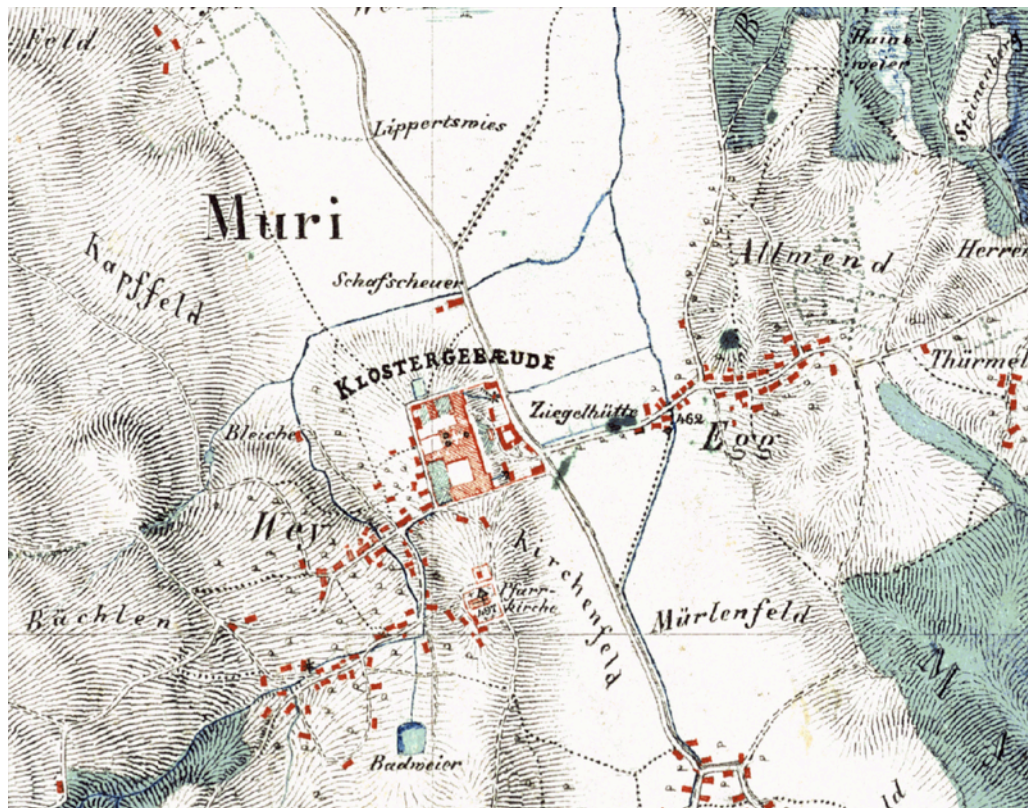


Abbildung 28: Ausschnitt Gemeinde Muri aus den Bannplänen aus dem Jahr 1841 (Quelle:www.ag.ch/agis, Download 5.12.2014)

- Wegnetz
  - Grundsätzlich war im 19. Jahrhundert das Verkehrsnetz in der Grundstruktur, wie es heute vorliegt, bereits vorhanden.
  - Die Siedlung ist mit der Zeit dichter geworden und hat sich flächenhaft entwickelt.

Die Hauptachse in Nord- Süd-Richtung wird bereits in einer Karte vom 19. Jahrhundert als wichtige Verbindung dargestellt. Etwas weniger starke Verbindungen in West-Ost-Richtung waren ebenfalls bereits vorhanden.

## 4.7 Lärmbelastung

In dicht besiedelten und verkehrsreichen Gebieten sind wir tagtäglich dem Lärm ausgeliefert. Lärm ist eine der am meisten wahrgenommenen negativen Begleiterscheinung unserer heutigen Mobilität. Die Lärmbelastung durch Strassenverkehr hängt von zahlreichen Faktoren wie Verkehrsmenge, Schwerverkehrsanteil, Geschwindigkeit, Gefälle, Belag, etc. ab. Es gibt unterschiedliche Massnahmen (Raumordnung, Verkehrsplanung, Fahrzeuge, Gebäude, etc.) um die Lärmbelastungen durch den Strassenverkehr zu reduzieren.

Der Kanton veranlasste im Zusammenhang mit der Gemeindestrassen-Lärmsanierung die Abschätzung der Lärmbelastung für sämtliche Gemeindestrassen im ganzen Kantonsgebiet. Diese Abschätzungen werden momentan in Zusammenarbeit mit den Gemeinden verfeinert und auf ihre Plausibilität überprüft.

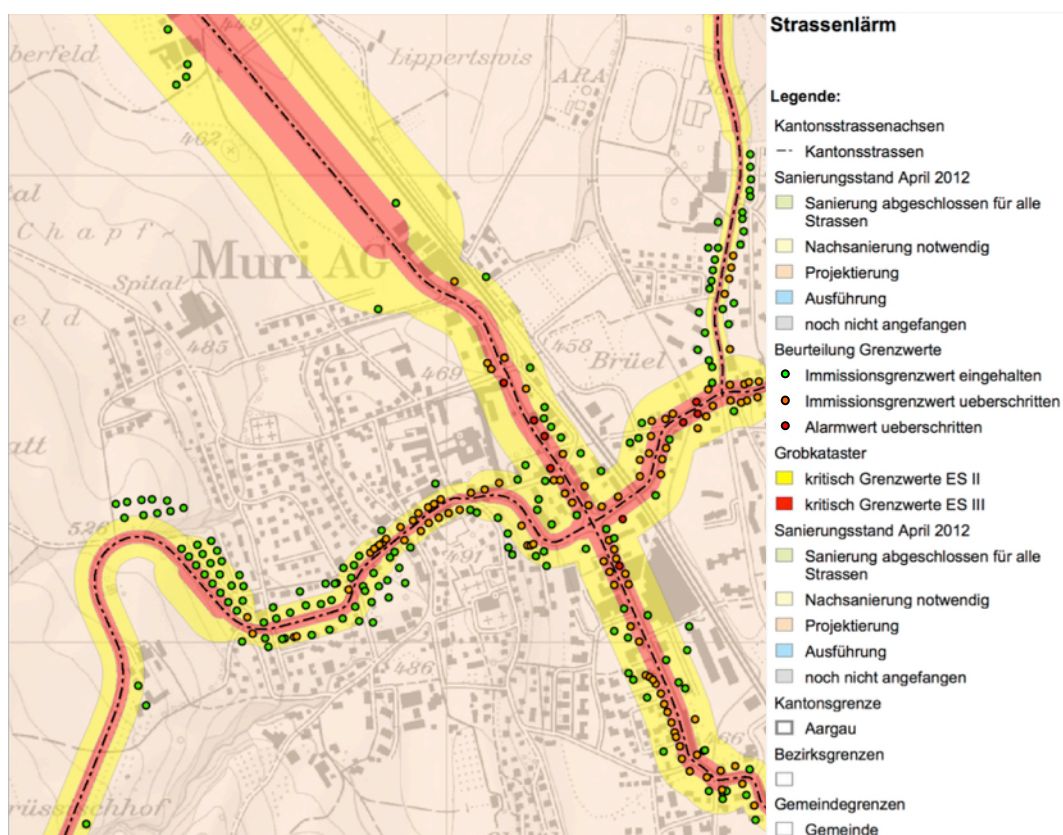


Abbildung 29: Strassenlärmkarte Gemeinde Muri (Quelle:www.ag.ch/agis, Download 5.12.2014)

Die Abbildung 29 zeigt, dass die beiden Hauptachsen Aarauer- / Luzerner- und Zürcher- / Seetalstrasse vom Strassenlärm belastet sind. Ebenfalls aufgeführt ist die Belastung an der Talstrasse.

Am stärksten vom Strassenlärm belastet sind die Aarauer-, die Luzerner-, die Zürcher- und die Seetalstrasse. Ebenfalls noch in der Strassenlärmkarte aufgeführt ist die Talstrasse.

## 4.8 Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement (MM) umfasst Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das zu Fussgehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, CarSharing etc. sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Nutzung des Fuss-, Rad- und des öffentlichen Verkehrs zu optimieren sowie den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern.

In der Gemeinde Muri werden schon mehrere Mobilitätsmassnahmen umgesetzt wie z.B. :

- Veranstaltungen – Mobilitätstage (15. + 17. Mai 2014)
- Mobilität Newsletter – Muri Energie Forum ([www.murienergieforum.ch](http://www.murienergieforum.ch))
- Zusammenarbeit mit aargaumobil, die Mobilitätsplattform im Kanton Aargau ([www.aargaumobil.ch](http://www.aargaumobil.ch))
- Einführung eines Industriebusses im Versuchsbetrieb
- Modernisierung der Veloabstellanlage am Bahnhof Muri

In der Gemeinde Muri wurden kleinere Massnahmen im Bereich Information zum Mobilitätsverhalten und zur Förderung des Fuss-, Rad- und öffentlichen Verkehrs bereits umgesetzt. Weitere koordinierte Massnahmen sind wünschenswert.

## 4.9 Werte und Potenziale

### Kloster Muri

Die Klosteranlage von Muri gehört zu den wichtigsten Kulturdenkmälern des Kantons Aargau. Die Klosteranlage ist in der Hügellandschaft des Freiamtes weitherum sichtbar. Die Gründung geht auf das Jahr 1027 zurück. Während acht Jahrhunderten entwickelte sich die Benediktinerabtei zur heutigen Form und Grösse. In der Kirche zeugen die romanische Krypta, der gotische Hochchor und der barocke Zentralbau davon, dass die Klosterbauten über Jahrhunderte aufgebaut wurden.



### Naherholung – vielseitige Landschaft

Sowohl für Spaziergänger, wie auch für Velofahrer bietet das Freiamt ausgezeichnete Möglichkeiten. Die flache Ebene entlang der Reuss oder auch die hügeligen Flanken bieten abwechslungsreiche Aufenthaltsbereiche.



### ÖV-Anbindung an naheliegende Zentren

Muri ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut mit den umliegenden Zentren verbunden. Sowohl Wohlen, wie auch Aarau, Rotkreuz oder Zürich sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar.



### **Bedeutung als regionales ländliches Zentrum**

Muri hat sich durch seine Grösse zu einem regionalen Zentrum entwickelt. Muri bietet ein vielseitiges Einkaufs- und Arbeitsangebot. Auch das Kreisspital befindet sich in Muri. Durch die Klosteranlage wird diese Zentrumswirkung verstärkt.



### **Verkehrsberuhigte Quartiere**

Das Ziel in Muri ist, dass in einem Grossteil der Wohnquartiere ein Niedriggeschwindigkeitsregime eingeführt wird. Dazu wurde bereits ein Konzept zu Tempo-30-Zonen erstellt und auch schon einige Zonen umgesetzt.



### **Kulturelles Zentrum**

Kulturelle Vielfalt in geschichtsbewusster Umgebung, Musik, Theater, Kino, Vereine, Ausstellungen und Fasnacht nehmen einen zentralen Stellenwert ein und prägen das Zusammenleben in Muri.



## 5 Ziele

### 5.1 Einbettung in übergeordnete Entwicklungsperspektiven der Gemeinde

- Der KGV wird auf die Leitlinien der Gemeinde und auf die Leitsätze aus der Ortsplanungsrevision abgestimmt.
- Die bestehenden Konzepte werden soweit wie möglich im KGV berücksichtigt. Sofern in diesen Konzepten Elemente vorhanden sind, die nicht mit den hier formulierten Zielen vereinbar sind, werden sie wenn nötig und möglich korrigiert.

### 5.2 Orientierung an den Kriterien der Nachhaltigkeit

#### Grundsatz

Die Gemeinde Muri verfolgt die Strategie:

1. Verkehr vermeiden (kurze Wege, gewährleisten einer intakten Nahversorgung, Bebauungsdichte in Abhängigkeit der Zentrumsnähe und der ÖV-Erschliessung).
2. Motorisierten Verkehr auf den Fuss- und Radverkehr verlagern (Priorität und optimale Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr).
3. Motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagern (attraktives ÖV-Angebot, ÖV-Beschleunigungs- und Bevorzugungsmassnahmen).
4. Den motorisierten Individualverkehr flussend gestalten.

Die Gemeinde Muri berücksichtigt die Bedürfnisse aller Verkehrsmittel, räumt aber in Konfliktfällen dem nicht motorisierten und dem öffentlichen Verkehr im Sinne der erwähnten Strategie Priorität ein.

#### 5.2.1 Verkehr vermeiden

- **Förderung Mobilitätsmanagement:** Muri fördert mit Hilfe des Mobilitätsmanagements eine neue Mobilitätskultur bei der Bevölkerung der Gemeinde.
- **Nutzungsplanung:** Der Inhalt der Bau- und Nutzungsordnung muss mit dem KGV abgestimmt werden.

#### 5.2.2 Verkehr verlagern

- **Förderung Mobilitätsmanagement:** Die Bevölkerung der Gemeinde soll mit Hilfe des Mobilitätsmanagements die zweckspezifisch optimale Wahl der Mobilitätsform wählen.
- **Verbesserung Erschliessungsqualität ÖV:** Eine Grundversorgung mit Verkehrsleistungen ist für die gesamte Bevölkerung zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere die Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Als erschlossen können alle Gebiete gelten, von denen in weniger als 300 m Distanz eine Bushaltestelle bzw. in weniger als 500 m eine Bahnhal-

testelle erreicht werden kann. An diesen Haltestellen soll mindestens tagsüber ein durchgehender Stundentakt angeboten werden. Es gibt zwei Quartiere, in welchen dies heute in Muri nicht gewährleistet wird (siehe Plan Analyse: öffentlicher Verkehr).

- **Bahnerschliessung:** Der Halbstundentakt der Erschliessung mittels Bahn soll in Zukunft zwingend gleich wie heute bleiben, wenn nicht sogar verdichtet werden.
- **Veränderung des Modal-Splits:** Der Modal-Split wird zugunsten von öffentlichem, Fuss- und Radverkehr verändert.

### **Abstimmung Siedlung und Verkehr**

- **Nutzung auf Erschliessung abstimmen:** Die Erschliessungsqualität und die Nutzungstypen sind aufeinander abzustimmen. Insbesondere sollen publikumsintensive Nutzungen optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein, gute Bedingungen für den Fuss- und Radverkehr liefern und MIV-affine Nutzungen sollen nicht in Wohngebieten angeordnet werden. Die Leitsätze der Ortsplanungsrevision tragen diesen Forderungen bereits in angemessener Weise Rechnung.
- **Verdichtung in Zentrumsgebiet:** Wo möglich soll die Gemeinde die Voraussetzungen schaffen, dass in Zentrums- und Bahnhofnähe wenig genutzte Flächen verdichtet werden können.
- **Erschliessung bei Nachverdichtungen:** In vielen W3-Zonen ist die aktuelle MIV-Erschliessung vorwiegend auf die bestehende Bebauung, meist in Form von Einfamilienhäusern, ausgerichtet. Bei Nachverdichtungen ist die Erschliessung deshalb sorgfältig zu prüfen.

### **Fuss- und Radverkehr**

- **Flächendeckendes Netz:** Sowohl für den Fuss- als auch für den Radverkehr soll ein flächendeckendes Netz an direkten und sicheren Verbindungen angeboten werden. Bestehende Netzlücken sind zu schliessen. Es sind Prioritäten zu setzen. Im Vordergrund stehen die Verbindungen zum Bahnhof, ins Zentrum, den Schulen und ins Industriegebiet.
- **Trennwirkungen verringern:** Trennwirkungen von grossen nicht zugänglichen Flächenschildern und von Strassen- und Bahnstrecken sollen wo immer möglich verringert werden.
- **Genügend & gute Veloabstellanlagen:** Dem Radverkehr steht ein grosses dezentrales Netz von Abstellanlagen zur Verfügung. Bei wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind diese überdacht und gesichert.

### **Öffentlicher Verkehr**

- **Ungestörter Busbetrieb:** Die Behinderungen durch den MIV sollen wo möglich vermindert werden.

## 5.2.3 Verträglicher gestalten

### Gesellschaft

- **Mobilität für alle:** Was den Zugang für Behinderte betrifft, kann auf das Behindertengleichstellungsgesetz verwiesen werden. Betroffen sind der Zugang zum System ÖV und die Erreichbarkeit von wichtigen Anlagen und Einrichtungen. Zu berücksichtigen sind alle Behindertengruppen (Geh-, Seh- und Hörbehinderte, in gewissen Fällen auch psychisch und geistig Behinderte). Die Zuständigkeit liegt hier sehr oft nicht bei der Gemeinde.
- **Koexistenz verschiedener Benutzergruppen:** Hier ist vor allem das gegenseitige Verhältnis verschiedener Bevölkerungsgruppen und verschiedener Gruppen von Verkehrsteilnehmenden angesprochen. Angesprochen ist hier u.a. die Koexistenz im Strassenraum:
  - Probleme zeigen sich hier bei stark frequentierten Bereichen von Hauptstrassen insbesondere im Bereich Kreisel beim Muripark.
  - Innerhalb der Wohngebiete ist mit den Tempo-30-Zonen und mit den allgemein engen Strassenräumen weitgehend eine gute Koexistenz vorhanden.
- **Sicherheit:** Verbesserungen der Verkehrssicherheit sind grundsätzlich immer wünschenswert. Entsprechende Forderungen sind bei allen Planungen einzubeziehen.
  - Der Schulwegsicherung ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.
  - Der Sicherheit im öffentlichen Raum ist unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Frauen Rechnung zu tragen. Dies betrifft insbesondere unterirdische Räume. Bei neuen Unterführungen oder unterirdischen Parkieranlagen ist auf dieses Bedürfnis zu achten.

### Motorisierter Individualverkehr

- **Angepasste Geschwindigkeitsniveaus:** Auf den Hauptstrassen ist ein flüssiger Verkehr auf örtlich angepasstem Geschwindigkeitsniveau anzustreben.
- **Genügend öffentliche Parkplätze:** Die Gemeinde Muri stellt in Abhängigkeit der Qualität der ÖV-Erschliessung und der Attraktivität für den Fuss- und Radverkehr genügend Parkplätze für öffentliche Infrastrukturanlagen zur Verfügung (wenn möglich in unterirdischen Parkieranlagen).
- **Koexistenz mit anderen Verkehrsteilnehmern:** Konflikte mit andern Verkehrsteilnehmenden und/oder mit der in Muri wohnhaften und arbeitenden Bevölkerung sind so zu lösen, dass für alle Seiten akzeptable Bedingungen herrschen.

### Umwelt

- **Verminderung Lärmbelastung:** Die Lärmbelastung entlang den Hauptachsen soll unter dem Immissionsgrenzwert liegen.
- **Verminderung Luftbelastung:** Die Luftbelastung soll soweit möglich vermindert werden.

## 6 Handlungsfelder

Der Mobilitätsplan enthält eine Synthese aus den Analyseresultaten und den konkretisierten und auf die besonderen Gegebenheiten der Gemeinde heruntergebrochenen strategischen Zielsetzungen. Daraus resultieren die Handlungsfelder und die innerhalb der Handlungsfelder skizzierten Massnahmenbereiche. Die Gliederung der Handlungsfelder entsteht aus der Interpretation der Analyseresultate:

**1. Mobilitätsmanagement:** Das Strassennetz ist teilweise hoch belastet. Neue Strassenstrukturen sind lediglich im Bereich von Knoten geplant. Die heutigen Belastungen prägen das Verkehrsgeschehen in der Gemeinde Muri entscheidend. Die prognostizierten Veränderungen (siehe Kapitel 4.4) zeigen, was geschieht, wenn keine weiteren Massnahmen ergriffen werden. Aufgrund dieser Zahlen ist mit massiven Leistungsproblemen und noch stärkeren Behinderungen des öffentlichen Verkehrs zu rechnen. Es ist deshalb zu überlegen, welche Massnahmen zu ergreifen sind, damit diese Prognosen nicht Realität werden, sondern die Verkehrssituation in Muri auch in Zukunft erträglich und beherrschbar bleibt.

Dabei ist zu beachten, dass der Verkehr von Menschen gemacht wird. Ihr Mobilitätsverhalten ist entscheidend für das, was auf unserer Verkehrsinfrastruktur geschieht. Das Mobilitätsmanagement spricht die Verkehrsteilnehmenden und Multiplikatoren (z.B. Unternehmen, Organisatoren von Veranstaltungen, Bauherren von geplanten Neubauprojekten) direkt mit Massnahmen an, die sie in ihrem eigenen Wirkungsbereich umsetzen können.

**2. Verkehr und Nutzungen:** Ausgangspunkt und Ziel jeder Verkehrsbewegung sind Aktivitäten. Es wird gewohnt, gearbeitet, eingekauft usw. Die Siedlung schafft Verkehr und der Verkehr schafft Siedlung. Die Abstimmung Siedlung und Verkehr ist eine der zentralen Aufgaben des KGV.

**3. Fuss- und Radverkehr:** Der Fussverkehr wird in der Betrachtung noch etwas feiner unterteilt und die beiden Unterkategorien Wanderverkehr und Schulwege separat betrachtet.

**4. Öffentlicher Verkehr:** Im Handlungsfeld öffentlicher Verkehr werden die speziellen Eigenheiten und Anforderung von Bus und Bahn thematisiert.

**5. Motorisierter Individualverkehr:** Dieses Handlungsfeld teilt sich ebenfalls in zwei Bereiche, einerseits den fließenden und andererseits den ruhenden Individualverkehr.

**6. Kombiniertes Verkehr:** Die verschiedenen Verkehrsmittel ergänzen sich mehr und mehr zu einer Transportkette. In der kombinierten Mobilität werden die Vorteile der verschiedenen Verkehrsmittel optimal genutzt. In Muri spielen Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Der Bahnhofplatz, die Veloabstellanlagen, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Park + Ride- und die Kiss + Ride-Anlagen, sie alle repräsentieren den kombinierten Verkehr. Sie sind aber auch in den jeweiligen Handlungsfeldern der einzelnen Verkehrsmittel behandelt. Das Handlungsfeld kombinierter Verkehr zeigt nur auf, wo solche Schnittstellen vorhanden sein können.

**7. Gestaltung und Betrieb von Strassen:** Mit ebenso grosser Wichtigkeit stellt sich die Frage nach der Qualität des Verkehrsablaufs. Die Analyse zeigt auf verschiedenen Achsen Defizite: unbefriedigende Situationen für den Fuss- und Radverkehr, Lärmprobleme, Stauerscheinungen, die auch dem öffentlichen Verkehr zu schaffen machen. Das Handlungsfeld Gestaltung und Betrieb von Strassen widmet sich diesen Fragen auf den kritischen Strecken.

Handlungsfeld	1. Mobilitätsmanagement (MM)	2. Verkehr und Nutzungen (VN)	3. Fuss- und Radverkehr (F / R)	4. Öffentlicher Verkehr (ÖV)	5. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	6. Kombierter Verkehr (KV)	7. Gestaltung und Betrieb von Strassen (GB)
Wichtige Erkenntnisse aus der Analyse	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strassennetz ist hoch belastet</li> <li>- Keine neuen Strassenstrukturen zur Entlastung möglich</li> <li>- Prognose zeigt weitere Verschlechterung der Verkehrsqualität</li> <li>- Veränderung im Mobilitätsverhalten notwendig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lediglich durch die Bebauung der eingezonten Flächen ergeben sich Probleme im Verkehrsablauf.</li> <li>- Die Erschliessung des Gebietes Brühl verursacht voraussichtlich einige Probleme und ist noch einmal zu überdenken.</li> <li>- In 15 Minuten zu Fuss erreicht man vom Grossteil von Muri den Bahnhof.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Bahnlinie sowie die Luzerner / Aarauerstrasse stellen eine Zäsur für den Fuss- und Radverkehr dar. Die Anzahl Querungen ist wo möglich zu erhöhen und die Sicherheit zu verbessern.</li> <li>- Es bestehen kleinere Netzlücken ausserhalb Zentrum.</li> <li>- Die Steigung / das Gefälle erschweren die Benutzung des Velos.</li> <li>- Es hat in den letzten 3 Jahren zwei Unfälle gegeben, bei welchen je ein Fussgänger gestorben ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine neue Bushaltestelle Lindenfeld kann aufgrund des Betriebs nicht umgesetzt werden.</li> <li>- Der Bus wird durch die schlechtere Verkehrsqualität auf den Hauptachsen ebenfalls beeinträchtigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kreisel beim Muripark läuft bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Es entstehen dadurch Behinderungen auf allen Hauptachsen.</li> <li>- Es gibt einige grosse oberirdische Parkierungsanlagen, welche nicht oberirdisch sein sollten.</li> <li>- Entlang der Hauptachsen sind in den letzten 3 Jahren einige Unfälle verzeichnet worden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- An einigen Bushaltestellen bestehen Abstellanlagen für Velos. Die Abstellanlagen sind meist nicht überdeckt.</li> <li>- Die Veloabstellanlage am Bahnhof ist überdeckt, aber nicht abschliessbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unbefriedigende Situationen für den Fuss- / Radverkehr</li> <li>- Lärmprobleme</li> <li>- Stauerscheinungen</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die zukünftige Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung ist sichergestellt.</li> <li>- Die Verkehrsbelastung auf der Strasse ist gesenkt worden.</li> <li>- Die Verkehrsmissionen werden kontinuierlich verringert.</li> <li>- Die getätigten Investitionen ins Verkehrssystem werden genutzt und erfüllen ihren Zweck.</li> <li>- Die Bevölkerung kennt die zweckspezifische Ausschöpfung der Palette an Mobilitätsformen und weiss sie für die verschiedenen Verkehrszwecke adäquat zu nutzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die im Gebiet der Arbeitszone ausgelösten Fahrten sind auf ein erträgliches Mass beschränkt.</li> <li>- Die Nutzungsdichte ist auf die ÖV-Erschliessungsqualität und die Erreichbarkeit durch den Fuss- und Radverkehr abgestimmt.</li> <li>- Im Bereich, von welchem der Bahnhof zu Fuss in maximal 5 Minuten erreicht werden kann, ist autoarmes Wohnen oder Arbeiten zu fördern.</li> <li>- Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fuss- und Radverkehr verfügen über eine flächendeckende, direkte und sichere Erschliessung.</li> <li>- Die Sicherheit des Fuss- und Radverkehrs wird verbessert.</li> <li>- Die Schulwegsicherung ist verbessert.</li> <li>- Es stehen genügend Abstellanlagen an nützlichen Standorten zur Verfügung.</li> <li>- Aufwertung der bestehenden Veloinfrastrukturen (Bsp. mit Schliessfächern usw.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Behinderungen des Busverkehrs durch den MIV sind reduziert bzw. wo möglich eliminiert.</li> <li>- Anbindung des Industriegebietes an den Bahnhof durch einen Industriebus (Erster Versuch 2014/15 aufgrund fehlender Frequenzen gescheitert).</li> <li>- Komfortable Wartebedingungen (wenn möglich mit Unterstand und Sitzgelegenheit) inkl. Veloabstellanlagen an Bushaltestellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Verkehrssicherheit ist wo immer möglich zu verbessern.</li> <li>- Das Erschliessungskonzept und die Nutzungsstruktur sind aufeinander abgestimmt.</li> <li>- Bei neuen Bauten wo möglich und sinnvoll, soll die Parkplatzzahl tief gehalten werden.</li> <li>- Wenig oberirdische Flächen für Parkierung nutzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Vorkehrungen im Bereich des kombinierten Verkehrs tragen dazu bei, dass die verschiedenen Verkehrsmittel systemgerecht zum Einsatz kommen.</li> <li>- Sie laden generell dazu ein, wo immer möglich nicht motorisierte Verkehrsmittel oder den öffentlichen Verkehr zu benützen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strassenraum, Geschwindigkeitsniveau und angrenzende Nutzungen sind aufeinander abgestimmt.</li> <li>- Die Verkehrssicherheit im Strassenraum ist erhöht.</li> <li>- Für den Fuss- und Radverkehr stehen entlang den Hauptachsen genügend und zweckmässige Flächen zur Verfügung.</li> <li>- Die Trennwirkung der Hauptachsen an stark frequentierten Orten ist vermindert.</li> <li>- Die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist ansprechend und auf die Nutzungen abgestimmt.</li> </ul>
Massnahmenbereiche	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerung über das Mobilitätsverhalten informieren / Bewusstseinsbildung</li> <li>- Anreizsysteme für umweltfreundliches Verhalten schaffen</li> <li>- Mobilitätsberatung</li> <li>- Förderung von Mobility-Fahrzeugen</li> <li>- CarSharing Hausliefer- und Kurierdienst</li> <li>- Anlieferorganisation für Geschäfte</li> <li>- Ladestationen für Elektrofahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anschlusspunkt Brühl überprüfen</li> <li>- Autoarmes Wohnen oder Arbeiten in geeigneten Gebieten fördern</li> <li>- Abstimmung von Siedlung und Verkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Netzergänzungen ausserhalb Zentrum</li> <li>- Quartierdurchlässigkeiten sicherstellen: Langdorf, Rütliweg</li> <li>- Aufwertung: Bachstrasse - Industriequartier</li> <li>- Allg. Bahnunterführung für Velowünschenswert</li> <li>- Direkte Veloverbindung entlang der Bahn auf Höhe Bahn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfungen und allenfalls Ergänzung von Sitzgelegenheiten und Personenunterständen an Bushaltestellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbau Knoten Zürcherstrasse / Talstrasse zu einem Kreisel</li> <li>- Anpassung Parkplatzreglement, darin Anreize schaffen für weniger Parkfelder und mehr Car-Sharing</li> <li>- Pflicht Ersatzabgaben streichen in bezeichneten Gebieten</li> <li>- Bei neuen Bauten soll die Parkierung in den Untergrund</li> <li>- Entlastung Kreisel beim Muripark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veloparkierungsanlagen am Bahnhof verbessern / erweitern beispielsweise durch Schliessfächer für Velohelm, Ladestationen für E-Bikes etc.</li> <li>- Wo notwendig sind Veloabstellplätze an Bushaltestellen zu ergänzen &amp; zu überdachen.</li> <li>- Park + Ride-Plätze am Bahnhof überprüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzung des BGK Aarauer / Luzernerstrasse</li> <li>- Niedriggeschwindigkeitsregime in Wohnquartieren</li> <li>- Begegnungszone Bahnhofstrasse</li> </ul>

Tabelle 1: Handlungsfelder – Tabelle

## 7 Massnahmen

Die Massnahmen sind nachfolgend nach den Handlungsfeldern geordnet aufgeführt. Die Kapitel enthalten jeweils eine allgemeine Erläuterung zum besseren Verständnis sowie ein kurzer Beschrieb der einzelnen Massnahmen. Die Massnahmen werden mit folgenden Informationen ergänzt:

### Federführung / Beteiligte

Für jede Massnahme werden die Zuständigkeiten festgelegt:

- **Federführung:** Die unter Federführung genannte Stelle leitet die Arbeiten zur Umsetzung der Massnahmen. Sie legt den inhaltlichen und zeitlichen Rahmen fest, koordiniert die Arbeiten mit anderen Aufgaben und übergeordneten Vorgaben, zieht dazu die als Beteiligte genannten Stellen bei und beurteilt die finanziellen Konsequenzen. Wo nichts anderes erwähnt, liegt die Federführung bei der Gemeinde.
- **Beteiligte:** Die Beteiligten leisten die notwendigen Fach- oder Koordinationsaufgaben entsprechend ihrem räumlichen oder fachlichen Zuständigkeitsbereich und stehen für Vernehmlassungen zur Verfügung.

### Koordinationsstand

Die Massnahmen befinden sich in unterschiedlichen Stadien der Koordination:

- **Festsetzung:** Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind.
- **Zwischenergebnis:** Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, für die sich aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten machen lassen.
- **Vororientierung:** Vorhaben, die noch nicht erheblichen Abstimmungsbedarf haben oder über die erst generelle Vorstellungen bestehen, die aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können.

### Zeiträume (zeitliche Priorität)

- **Kurzfristig:** Aufgabe sofort beginnen, die erforderlichen Mittel bereitstellen und die notwendigen Verfahren einleiten.
- **Mittelfristig:** Aufgabe im Zeitraum von 5 Jahren beginnen oder erledigen; allenfalls sofort die notwendigen Handlungsspielräume sichern.
- **Langfristig:** Nach Bedarf im Zeitraum von 15 Jahren erledigen; die weitere Entwicklung beobachten.
- **Daueraufgaben:** Laufend, bzw. periodisch erledigen.

## 7.1 Mobilitätsmanagement

### 7.1.1 Allgemeines

#### Begriff

Das Mobilitätsmanagement umfasst Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das zu Fussgehen und das Radfahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, CarSharing etc. sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Nutzung des Fuss-, Rad- und des öffentlichen Verkehrs zu optimieren sowie den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern. Bei einem Mobilitätskonzept soll darauf geachtet werden, dass ein komplettes Massnahmenpaket an Angeboten umgesetzt wird. Die Bewohner oder Mitarbeiter sollen durch geeignete Massnahmen vom Auto weg (Push) und zum ÖV oder Fuss- und Radverkehr hin (Pull) geführt werden (siehe Abbildung 30). Um dies zu erreichen, müssen die Massnahmen jedoch aufeinander abgestimmt und in sich stimmig sein.

Auf der einen Seite soll eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden um die Bewohner / Mitarbeiter vom Auto weg zu bringen. Auf der anderen Seite sollen dafür durch Angebotsverbesserungen, Ausbau Fuss-/ Radverkehrsnetz usw. Anreize für einen Umstieg auf den ÖV oder den Fuss-/ Radverkehr geschaffen werden.

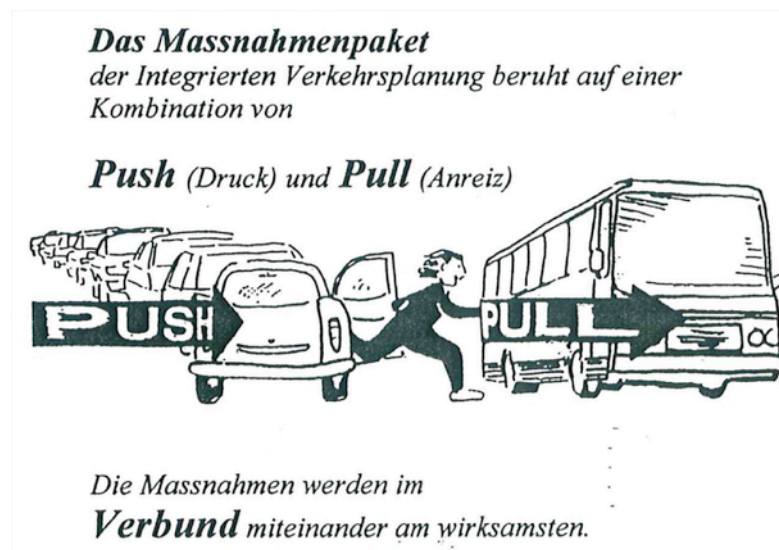


Abbildung 30: Push and Pull – Strategie

## Zielsetzung

Ziele des Mobilitätsmanagements der Gemeinde Muri sind:

- eine hohe Mobilität sicherstellen
- die Verkehrsbelastung auf der Strasse senken
- die Verkehrsimmissionen kontinuierlich verringern
- einen effizienten, sozial- und umweltverträglichen Verkehr fördern
- gemeinsam Lösungen für anstehende Verkehrsprobleme finden

## Strategiefindung zur Verhaltens- und Strukturänderung

Um die verkehrliche Situation zu verbessern, gibt es im Bereich der Verhaltens- und Strukturänderungen zwei Strategien:

### *Verkehr vermeiden*

Einerseits kann grundsätzlich angestrebt werden, Mobilität zu vermeiden. Das bedeutet, dass die Bevölkerung weniger unterwegs ist unabhängig vom Verkehrsmittel. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass kurze Distanzen welche zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden nicht als zu vermeidende Mobilität definiert werden, denn eine gewisse Mobilität ist unbestritten-erweise lebensnotwendig.

### *Verkehr verlagern*

Die zweite Strategie hat zum Ziel den motorisierten Individualverkehr zu vermeiden. Und in dem Sinne den MIV auf andere Verkehrsmittel und Verkehrsträger zu verlagern. Je nach Auslastung der anderen Verkehrsträger kann bestimmt werden, welches Verkehrsmittel welches Potenzial zum Aufnehmen der Verlagerung hat. Denn der öffentliche Verkehr ist ja insbesondere in Städten und Agglomerationen ebenfalls bereits relativ gut ausgelastet. Der Fuss- und Radverkehr hingegen hat aufgrund seiner geringen Platzbedürfnisse und seiner Flexibilität bezüglich der Nutzung vielerorts noch viel Kapazität.

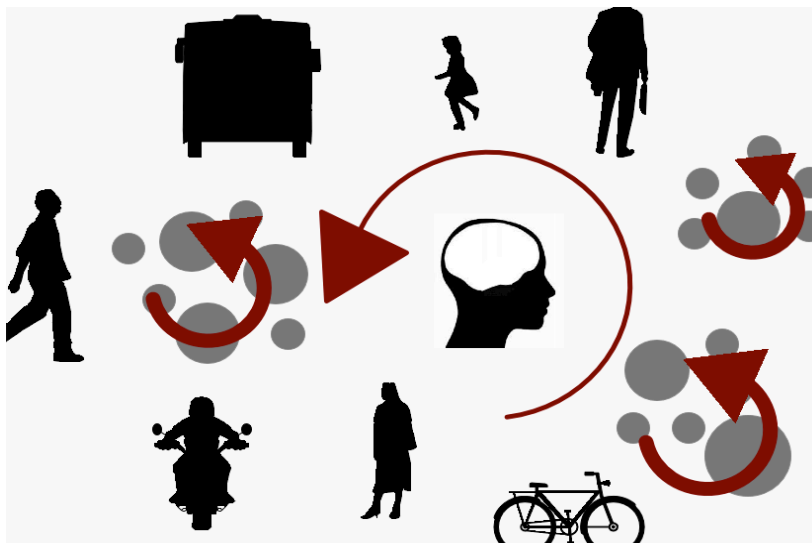


Abbildung 31: Die Strategien Vermeiden und Verlagern in Kombination mit der Verhaltensänderung

Die beiden Strategien können auch gleichzeitig verfolgt werden, denn die Spanne des Zeitraums innerhalb dessen eine Wirkung spürbar wird, ist definitiv sehr gross und sehr unterschiedlich. Gemeinsam haben die beiden Strategien aber, dass eine Verhaltensänderung notwendig ist, damit das angestrebte Ziel, die verkehrliche Situation zu verbessern, erreicht werden kann. Zudem ist auch zu berücksichtigen, dass beispielsweise das Velo einfach nicht das geeignete Verkehrsmittel ist, um grosse Sachen einzukaufen, und Möbelhäuser die sehr platz- und kundenintensiv sind, sinnvollerweise nicht an den besten Lagen in einer Ortschaft erbaut werden. Auch hier gibt es jedoch Massnahmen, um den MIV zumindest zu reduzieren.

### **Was beeinflusst das Mobilitätsverhalten?**

Damit Struktur- und Verhaltensänderungen zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens beitragen können, muss zuerst untersucht werden, welche Faktoren das menschliche Mobilitätsverhalten beeinflussen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen sozioökonomischen und verhaltenstheoretischen Faktoren sowie zwischen strukturellen Faktoren, die das Mobilitätsverhalten der Menschen beeinflussen. Die sozioökonomischen und verhaltenstheoretischen Faktoren beeinflussen die Wertvorstellungen, strukturelle Faktoren wirken indem die Rahmenbedingungen verändert werden und das Verhalten somit gezwungenermassen angepasst oder verändert wird.

### **Ökonomische Modelle und Abweichungen beim Verkehrsverhalten**

Das standardökonomische Modell besagt, dass der Mensch rational und eigeninteressiert handelt. Das bedeutet, er wägt bei Entscheidungen jeweils Kosten und Nutzen ab und handelt gemäss seiner individuellen Nutzenfunktion als Nutzenoptimierer. Dieses klassische Modell kann jedoch durch einige verhaltensökonomische Erkenntnisse erweitert werden, welche das menschliche Verhalten beeinflussen. Gemäss der Studie „Mobilitätsverhalten von Pendlern zur SpitzENZEIT heute und morgen“ von FehrAdvice & Partners AG<sup>2</sup> belegen empirische Daten, dass der Mensch im Verkehrsverhalten systematische Abweichungen vom rationalen Verhalten aufweist. Folgende Abbildung 32 umfasst vier Einflussfaktoren, die auch beim Verkehrsverhalten zu Abweichungen vom rationalen Verhalten führen.

---

<sup>2</sup> Fehr, G., E. Bürger und M. Abu Hamdan (2013): Was beeinflusst das Verkehrsverhalten? Verhaltensökonomische Erkenntnisse (aus der Studie „Mobilitätsverhalten von Pendlern zur SpitzENZEIT heute und morgen“ (2013)). Präsentation Fachtagung Städteverband vom 14. Juni 2013.

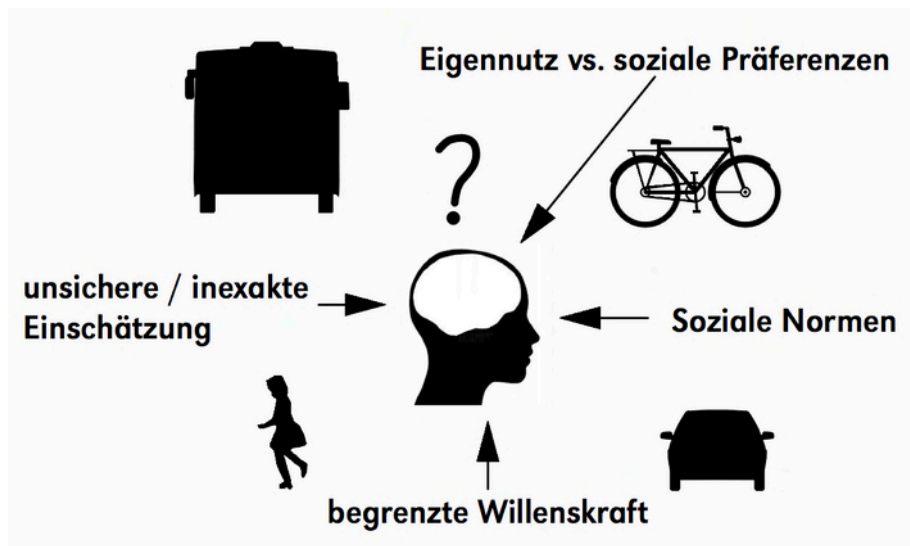


Abbildung 32: Einflussfaktoren des Mobilitätsverhaltens

Automobilisten berechnen beispielsweise die Zeit für die Parkplatzsuche nicht mit ein. Autofahrer gewichten Umweltschäden weniger stark als ÖV-Nutzer. Manche Verkehrsteilnehmer fahren zur Spitzenszeit, weil sie nicht früher aufstehen wollen. Manche Verkehrsteilnehmer fahren zur Spitzenszeit weil sie zur gleichen Zeit wie ihre Kollegen ankommen wollen.

Zu diesen Einflussfaktoren kommen gemäss FehrAdvice & Partners AG insbesondere beim Mobilitätsverhalten noch zusätzliche systematische Verzerrungen, welche aus objektiver Sicht eigentlich nicht so begründet werden können.

- *Wahrnehmungsverzerrung der Verfügbarkeit*

Autofahrer verwenden das Auto oft, weil es scheinbar das naheliegendste Verkehrsmittel darstellt.

- *Gewohnheit*

Gewohnheit, potenzielle Nachteile des Wechsels auf ÖV scheinen grösser als die Vorteile des Autoverzichts.

- *Trugschluss der sinkenden Kosten*

Aktuelle Entscheidungen werden mit in Vergangenheit getätigten Ausgaben begründet, die rational aber eigentlich keinen Einfluss mehr haben, z.B. Anschaffungspreis eines Autos, was wiederum die Wechselbereitschaft negativ beeinflusst.

- *Soziale Identität*

Die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe kann einen massgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben, beispielsweise Autofahrer / ÖV-Nutzer / Velofahrer.

- *Subjektiv wahrgenommene Nicht-Substituierbarkeit von MIV und ÖV*

MIV und ÖV werden vom MIV-Nutzer nicht als Substitute wahrgenommen, obwohl dies objektiv so wäre.

## Verhaltensänderungsmodell

Damit dieses Verhalten durchbrochen werden kann, muss das Bewusstsein für die Probleme vorhanden sein. Es braucht die Erkenntnis, dass Mobilität die ganze Gesellschaft betrifft, insbesondere auch die externen Kosten, welche nicht direkt beim Verursacher anfallen, sondern von der Gesellschaft getragen werden, und nicht nur von den einzelnen Verkehrsteilnehmern. Gleichzeitig muss die Bereitschaft vorhanden sein, beispielsweise das Verkehrsmittel zu wechseln oder die Fahrzeiten flexibler zu wählen.

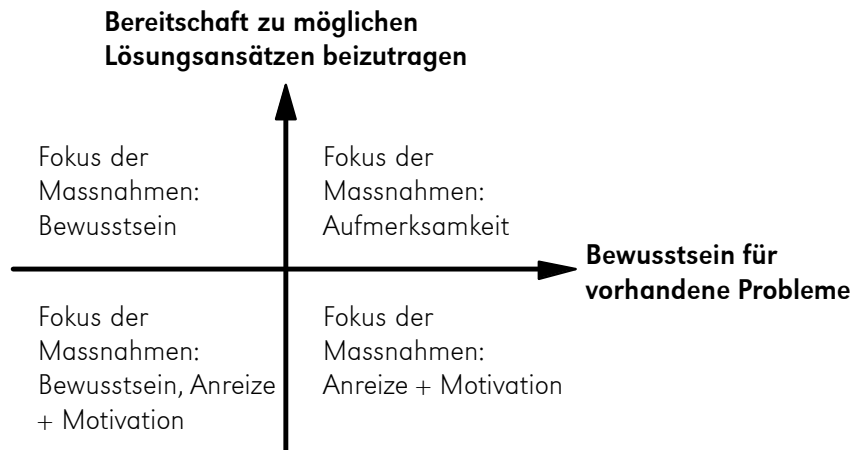


Abbildung 33: Verhaltensänderungsmodell und Massnahmenfokus (FehrAdvice & Partners AG)

Wie in Abbildung 33 ersichtlich, können über das Verhaltensänderungsmodell Massnahmen abgeleitet werden. Diese Massnahmen konzentrieren sich insbesondere darauf, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer für die vorhandenen Probleme zu erhöhen und über Anreize und Motivation deren Verhalten zu beeinflussen.

## Grenzen und Möglichkeiten der Beeinflussbarkeit des Verhaltens

Dadurch dass die meisten Einflussgrössen subjektiv gewertet werden, ist es schwierig abzuschätzen wo die Grenze der Möglichkeit zu Verhaltensänderung liegt. Die Wohlstandssituation in der Schweiz führt dazu, dass beispielsweise negative Anreize aufgrund der gesellschaftlichen / subjektiven Werte meistens nicht ausreichend wirken, um das Bewusstsein zu erhöhen und eine Verhaltensänderung hervorzurufen. Dadurch wird verdeutlicht, dass es zur Herbeiführung von Struktur- und Verhaltensänderungen eine Kombination aus verschiedenen Massnahmen braucht. Die verschiedenen Massnahmen und Faktoren werden im Folgenden unterteilt auf zwei verschiedenen Ebenen betrachtet. Einerseits die sozioökonomische und andererseits die strukturelle Ebene.

## **Sozioökonomische und strukturelle Ebene**

### *Sozioökonomische Ebene*

Der sozioökonomischen Ebene liegen die verhaltenstheoretischen Grundsätze und Modelle zu Grunde. Sie beeinflusst den Menschen und seine Wertbilder, seine subjektiven Einschätzungen und kann so zu Verhaltensänderungen führen.

Auf sozioökonomischer Ebene können Massnahmen insbesondere bei nachstehend zusammengetragenen Faktoren ansetzen:

- Gesellschaftliche / kulturelle Faktoren
  - Gesellschaftliche Werte
  - Gesellschaftliche Anreize
  - Information, Bewusstsein
  - Arbeitszeiten und Arbeitsverhalten
- Finanzielle Faktoren
  - Lenkungsabgaben
  - Mobilitätskarte
  - Kostenwahrheit

### *Strukturelle Ebene*

Unter Strukturwandel werden insbesondere wirtschaftliche Veränderungen, welche sich beispielsweise durch technologischen Fortschritt ergeben, verstanden. Struktureller Wandel im Bereich der Siedlungs- und Raumstrukturen hat einen direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

Mit der Zersiedelung und der Entwicklung der Siedlung in die Fläche werden die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung erhöht. Einkaufszentren an Siedlungsrändern, die Konzentration von Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen an nicht lokalen Standorten und fehlende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sind nur ausgewählte Beispiele aus einer langen Liste an Faktoren. Diese führen dazu, dass sich der MIV in der Schweiz immer noch als Hauptverkehrsmittel wähen kann.

Für strukturelle Massnahmen sind folgende Handlungsansätze denkbar:

- Strukturelle Faktoren
  - Siedlungsstrukturen, Zersiedelung
  - Nutzungsdurchmischung
  - Siedlungsbezogenes Mobilitätsmanagement
  - Wohnform
- Strukturell - verkehrliche Faktoren
  - Kapazitätsengpässe, Fahrzeit
  - Zugang zum Verkehrsträger

## Massnahmen auf sozioökonomischer Ebene

- **Information / Bewusstseinsbildung:** Dies geschieht durch Marketing und Kampagnen, wie dies in Muri bereits mit dem Newsletter Mobilität vom Muri Energieforum gemacht wird. Informationskampagnen wirken unterstützend in Kombination mit anderen Massnahmen, nur Information alleine führt selten zu Verhaltensänderungen. Die Bereitschaft etwas zur Lösung beizutragen muss, wie im Verhaltensänderungsmodell aufgezeigt, ebenfalls vorhanden sein. Diese Bereitschaft wird durch Anreize und Motivation erhöht.
- **Lenkungsabgaben oder Mobilitätsboni:** Lenkungsabgaben schaffen finanzielle Anreize, um das Mobilitätsverhalten zu verändern.
- **Gesellschaftliche Anreize:** Aktionen wie „bike to work“<sup>3</sup> setzen bei Betrieben an. Es werden Anreize geschaffen, zumindest während eines Monats die soziale Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe von Verkehrsmittelnutzern zu überdenken und das Mobilitätsverhalten zu ändern. In Kombination mit zusätzlicher Information und Anreizen kann daraus durchaus eine permanente Verhaltensänderung resultieren.

Als gesellschaftliche Anreize kann auch eine Flexibilisierung der Arbeitsbestimmungen verstanden werden. Roche hat beispielsweise in ihrer Mobilitätsstrategie Home-Offices eingeführt. Durch das Entfallen von Arbeitswegen kann Mobilität vermieden werden. Diese Massnahme setzt jedoch ebenfalls bei Unternehmen an, denn die betriebsinterne Kommunikation muss angepasst werden.

Als weiteren gesellschaftlichen Anreiz kann das energiepolitische Modell der 2'000-Watt-Gesellschaft bezeichnet werden. Verkehr oder Mobilität ist ein wichtiger Handlungsansatz, um das Ziel des Energieverbrauchs von 2'000 Watt pro Person zu erreichen. Gemäss einer Befragung legt eine Person mit einem jährlichen Energiebedarf von rund 1'800 – 2'200 Watt im Durchschnitt 1'700 Autokilometer pro Jahr zurück. Der Durchschnitt aller Befragten liegt bei 9'600 Autokilometer pro Jahr.

Um die Reduktion des Energieverbrauchs beim Mobilitätsverhalten voranzutreiben, ist die Vereinbarung eines Gesellschaftsvertrages mit einer Mobilitäts- und Verkehrsverhaltensabgabe je nach benutztem Verkehrsmittel denkbar. Personen die viele Fahrten mit dem MIV zurücklegen, würden dementsprechende Abgaben leisten müssen. Die so eingenommenen Abgaben könnten für die Förderung des Umweltverbundes (Fuss- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr) eingesetzt werden.

---

<sup>3</sup> <http://www.biketowork.ch>

## Massnahmen auf struktureller Ebene

- **Raumplanerische Massnahmen:** Im Bereich der Raumplanung ist durchaus ein grosses Potenzial zur Vermeidung von Mobilität vorhanden. Durch kürzere Distanzen, welche durch verdichtete und gut durchmischte Strukturen erreicht werden, kann Mobilität vermieden werden. Sind Arbeits- und Wohnnutzung am gleichen Ort angesiedelt, müssen weniger lange Distanzen zurückgelegt werden und der Anteil der Pendlerwege nimmt ab. Solche raumplanerischen Massnahmen benötigen jedoch viel Zeit, da eine konsequente Umsetzung die Anpassung der raumplanerischen Instrumente erfordert.
- **Carsharing – Mobility:** In der Schweiz gibt es das Carsharing Konzept Mobility. Insbesondere im urbanen Raum kann mit Carsharing Platz gespart werden indem die Parkfelder von mehreren Benutzern genutzt werden. Zudem wird durch Carsharing das Verhalten beeinflusst, indem man sich bewusster überlegt, ob jetzt das Auto benutzt wird oder allenfalls doch besser ein anderes Verkehrsmittel gleich schnell ans Ziel führt.
- **Carsharing – Sharoo:** Die private Carsharing Plattform wurde vor kurzem lanciert. Autobesitzer können ihr Auto an Nachbarn vermieten. Um das Auto bequem mit anderen zu teilen, wird eine Sharoo-Box in das Auto des Vermieters eingebaut. Die Box ermöglicht das Öffnen und Schliessen des Autos durch die Sharoo-App. Eine persönliche Schlüsselübergabe wird so hinfällig. Der Vermieter hat dank dem «Circle Prinzip» zu jedem Zeitpunkt die volle Kontrolle über sein Auto: er bestimmt, wer, wann und für wie viel sein Auto mieten darf.
- **Carpooling / Fahrgemeinschaften:** Es sind diverse Mittel zur Unterstützung der Bildung von Fahrgemeinschaften vorhanden. Als Beispiel dafür ist die App „Fundride“ zu nennen. „Fundride“<sup>4</sup> ist eine Applikation für Smartphones, welche automatisch die Kosten einer Fahrt berechnet und unter den Mitfahrenden aufteilt. Dadurch wird die Bildung und Nutzung von Fahrgemeinschaften komfortabler.
- **Wohn- /Arbeitsform – autofreies und autoarmes Wohnen und Arbeiten:** Damit autofreies oder -armes Wohnen und Arbeiten ermöglicht werden kann, also Siedlungen und Wohn- / Arbeitsbauten ohne Parkplätze zu errichten, muss die Rechtsordnung angepasst werden. Entweder passt die Gemeinde die planungsrechtlichen Vorschriften an und ermöglicht dadurch Zonen für stellplatzreduziertes Bauen, oder die Baubewilligungsbehörde erteilt eine Ausnahmegewilligung.  
In Kombination mit Mobilitätsdienstleistungen in den Siedlungen, beispielsweise Beratungsstellen, wie die Mobilität entsprechend organisiert werden kann, kann die Strukturänderung zu einer Verhaltensänderung führen.

---

<sup>4</sup> [www.fundride.me/de/](http://www.fundride.me/de/)

- **Förderung ÖV und Fuss- und Radverkehr:** Ein weiteres Handlungsfeld ist der Ausbau und die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dazu gehören Fahrplanstabilität für den ÖV, beispielsweise durch Buspriorisierung oder Netzausbau.

Im Bereich der Förderung des Fuss- und Radverkehrs gibt es viele Handlungsansätze. Die Einführung von Bike-Sharing, Veloverleihsystemen, E-Bike-Ladestationen, der Ausbau der Infrastruktur für Fussgänger und Velofahrer. Aufgrund der kulturellen Werteinstellung und der Verkehrsträgerentwicklung der letzten Jahre ist jedoch der Ausbau der Infrastruktur und der Nebenanlagen oftmals zu wenig, um grosse Wirkung zu erzielen. Wie die Studie von Kaufmann gezeigt hat, wird beispielsweise das Velo insbesondere von Nichtbenutzern als gefährlich eingestuft.

Um den Fuss- und Radverkehr zu fördern, sind daher gleichzeitig auch Informationskampagnen notwendig, um das Bewusstsein der Bevölkerung für diese Mobilitätsart zu erhöhen.

### 7.1.2 Massnahmen

In den folgenden Abschnitten sind die für die Gemeinde Muri geeigneten Massnahmen aufgeführt. Dabei werden die beiden Strategien kombiniert, denn nur so kann eine nachhaltige Mobilitätsreduktion erreicht werden. Raumplanerische Massnahmen sind zudem als Daueraufgabe anzugehen, beispielsweise durch die Forderung einer guten Nutzungsdurchmischung bei geplanten Projekten um kurze Wege zu fördern.

In der Analyse wurde aufgezeigt, dass rund 33% des Binnenverkehrs (Arbeitsort = Wohnort) mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wurde. Diese Fahrten tragen ebenfalls zu den Stausituationen bei und sollen mit Hilfe des Mobilitätsmanagements möglichst auf den Fuss- oder Radverkehr umgelagert werden.

Um ein Umsteigen zu bewirken soll der Gemeinderat folgende Massnahmen angehen:

- Information der Bevölkerung / Bewusstseinsbildung (Schulen, auf Gemeindehomepage, Zuzügerbroschüre usw.)
- Mobility – Standorte
- Anreizsysteme für umweltfreundliches Verhalten
- Mobilitätsberatung
- CarSharing Hausliefer- und Velokurierdienst
- Anlieferorganisation für Geschäfte
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge
- Beauftragter für Mobilität bestimmen
- Erstellen einer Übersichtskarte „Muri zu Fuss und mit dem Velo“ und diese allen Haushalten abgeben
- Beschilderung der Fuss- und Radwege mit klarem und wiedererkennbarem Leitsystem (Bodenmarkierungen und Schilder) zu den wichtigsten Zielen

Folgende Massnahmen unterstützen das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen, den Fuss- und Radverkehr ebenfalls. Sie werden jedoch in den Handlungsfeldern der verschiedenen Verkehrsträger behandelt:

- Förderung des Fuss- und Radverkehrs
- ÖV-Förderung und -Ausbau
- Einschränkungen MIV
- Parkplatzbewirtschaftung
- Park + Ride - und Bike + Ride - Standorte

### **Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern**

Das „Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern“ befasst sich mit den durch die Aktivitäten und den Standort eines Verkehrserzeugers (z.B. Unternehmen und Verwaltungen, Veranstalter von Anlässen, Shoppingcenter, grössere Wohnüberbauung, etc.) generierten Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient sowie umweltverträglich abzuwickeln. Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.

Die Gemeinde Muri fördert das Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern mit verschiedenen Massnahmen:

MM1)	Die Gemeinde verankert wo möglich das <b>Mobilitätsmanagement in Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen und im Baubewilligungsverfahren.</b>
Beteiligte:	Gemeinde, Kanton
Koordinationsstand:	Festsetzung
Zeitraum:	Kurzfristig

Die Gemeinde Muri stellt sicher, dass die Pflicht zur Prüfung und Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements im Rahmen von Planungen, Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen oder des Baubewilligungsverfahrens verankert wird und dass im Rahmen dieser Prozesse auf das Beratungsangebot von aargaumobil hingewiesen wird. Diese Pflicht ist insbesondere dann festzusetzen, wenn ein verkehrlich sensibles Gebiet betroffen ist oder wenn zu erwarten ist, dass ein Projekt eine hohe Verkehrserzeugung von bspw. mehr als 1'500 Fahrten pro Tag aufweist.

Angesprochen werden sollen dabei sowohl Projekte der Wohnnutzung (zusammenhängenden Wohnsiedlungen ab einer zu definierenden Mindestgrösse) als auch Projekte aus den Nutzungen Büro, Gewerbe, Verkauf und Freizeit.

Die Verankerung kann z.B. über die Integration einer entsprechenden Bestimmung in das Parkierungsreglement, in die BNO der Gemeinde und/oder in den Vorschriften zu einer Sondernutzungsplanung erfolgen.

Das nachstehende Beispiel zeigt eine mögliche Formulierung auf.

## § 5.5 Mobilitätskonzept

<sup>1</sup> Mit einem Mobilitätskonzept ist für den gesamten Perimeter aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzungsgruppen mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Radverkehr sowie einem effizienten Einsatz des Motorfahrzeugs im Sinne der verkehrlichen Zielsetzungen der Sondernutzungsplanung in Bezug zu ihrem räumlichen Umfeld zu bewältigen ist.

<sup>2</sup> Im Mobilitätskonzept werden insbesondere die zu erreichenden Ziele, die maximal zulässige Parkfeldzahl für den MIV und die Minimalanforderungen an die Abstellplätze für den Radverkehr definiert.

<sup>3</sup> Im Mobilitätskonzept zu prüfen sind insbesondere die nachstehenden Massnahmen:

- Monetäre Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohner)
- Bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot
- Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs (z.B. Ökobonus)
- Monitoring/Controlling
- Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden; Zuständigkeiten

<sup>4</sup> Die zum Erreichen der Ziele erforderlichen Massnahmen sind umzusetzen. Das Mobilitätskonzept ist Gegenstand der Überprüfung im Baubewilligungsverfahren.

<sup>5</sup> Die Verpflichtung zum Monitoring/Controlling ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

<sup>6</sup> Zeigt das Monitoring/Controlling wiederholt auf, dass die anvisierten Ziele nicht erreicht wurden, kann der Gemeinderat verlangen, dass bestehende Massnahmen verschärft und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft und bei Eignung umgesetzt werden. Alternativ ist der fehlende Parkplatzbestand real nachzuweisen oder eine entsprechende Ersatzabgabe zu entrichten.

MM2) Die Gemeinde Muri bietet Akteuren von **neuen, zusammenhängenden Wohnsiedlungen** ab einer Mindestgrösse von 50 Einwohnern eine **kostenlose Impulsberatung** an.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Kurzfristig

Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Projektverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des Mobilitätsmanagements werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierenden Probleme analysiert. Die Fachexperten entwickeln im Nachgang Massnahmenvorschläge. Für die Fachberatung zieht die Gemeinde Muri das Angebot von aargaumobil bei, das eine kostenlose Impulsberatung für Wohnbauträger im Kanton Aargau beinhaltet.

MM3) Die Gemeinde Muri bietet bestehenden und ansiedlungswilligen und **Unternehmen** ab 50 Mitarbeitenden eine **kostenlose Impulsberatung** an.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Kurzfristig

Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Unternehmensverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des Mobilitätsmanagements werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierenden Probleme analysiert. Die Fachexperten entwickeln im Nachgang Massnahmenvorschläge. Für die Fachberatung zieht die Gemeinde Muri das Angebot von aargomobil bei, das eine kostenlose Impulsberatung für Unternehmen im Kanton Aargau beinhaltet.

MM4) Die Gemeinde Muri nimmt ihre Vorbildfunktion gegenüber ansässigen Verkehrserzeugern wahr und setzt deshalb auch **innerhalb der Verwaltung Massnahmen des Mobilitätsmanagements** um.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Mittelfristig

In einem Konzept analysiert sie die relevanten Verkehrsvorgänge bzw. Handlungspotentiale und entwickelt ein zielführendes Massnahmenprogramm nach Umsetzungsprioritäten. So wird z.B. die Zusammenarbeit der Gemeindeverwaltung mit Mobility geprüft (Mobility für Geschäftsfahrten), die Einrichtung eines Parkplatzes für ein Mobility-Fahrzeug auch bei der Gemeindeverwaltung (vgl. auch Massnahme MM7) geprüft und damit auch das Angebot für die kombinierte Mobilität in Muri gestärkt. Mittels Controlling und periodischer Evaluation prüft sie die Wirkung der eingeführten Massnahmen. Für die Fachberatung zieht die Gemeinde Muri das Angebot von aargomobil bei, das eine kostenlose Impulsberatung für Unternehmen (hier die Gemeindeverwaltung als Unternehmen) im Kanton Aargau beinhaltet.

MM5) Auf der Basis eines zu entwickelnden Aktionsprogramms führt die Gemeinde Muri **jährlich eine Aktion zur Sensibilisierung der Verkehrserzeuger** (Zielgruppen Unternehmen) für Massnahmen des Mobilitätsmanagements durch.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Kurzfristig

In Zusammenarbeit mit dem Energie Forum Muri wird dieser Punkt bereits umgesetzt. Mögliche weitere Aktionen sind: Teilnahme der Verwaltung an der Aktion „Bike to work ([www.biketowork.ch](http://www.biketowork.ch))“ und Bewerbung der Aktion bei den ansässigen Betrieben, Eco-Drive - Simulatorkurse, NewRide-oder EcoCar-Roadshows, Mobilitätsapéros, etc.

## Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Mit dem Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung pflegt und baut Muri sein Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus. Die Bevölkerung der Gemeinde Muri (Wohnbevölkerung gesamthaft sowie ausgewählte Zielgruppen wie Senioren, Jugendliche, Ausflügler etc.) wird mittels gezielter Information, Anreizen und Aktionen zur Sensibilisierung einerseits über die verschiedenen in der Gemeinde vorhandenen Mobilitätsangebote informiert und andererseits zu den Vorteilen einer bewussten Verkehrsmittelwahl aufgeklärt. Das Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung des Umweltverbundes (öV, Velo, zu Fussgehen, CarSharing) und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zentrum bzw. der Wohnqualität in den Quartieren. Das verbesserte Angebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt.

Die Gemeinde Muri fördert das Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung mit verschiedenen Massnahmen:

MM6) Auf der **Website** der Gemeinde werden die bestehenden „**Verkehrslin**ks" mit **Kurzinformationen zu den verschiedenen Angeboten ergänzt**. Zudem werden neue „Links" zu weiteren Angeboten, z.B. Mobility Carsharing, Mobilitätsdurchblick, Schweizmobil etc. neu aufgenommen und ebenfalls mit einem Kurzbeschrieb ergänzt.

MM7) Die Gemeinde Muri prüft zusammen mit Mobility CarSharing Schweiz **die Einrichtung eines weiteren, öffentlich zugänglichen Mobility-Standorts** auf dem Gemeindegebiet.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Mittelfristig

Dabei werden auch die Modalitäten bzw. die Bedingungen bezüglich der Sicherstellung der Übernahme einer allfälligen Umsatzgarantie seitens Gemeinde ausgelotet. Falls ein zusätzlicher Mobility-Standort eingerichtet werden kann, wird dieser seitens Gemeinde mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen gegenüber der Bevölkerung beworben.

MM8) Die **Neuzuzüger** in die Gemeinde Muri erhalten bei der Anmeldung auf der Gemeindeverwaltung ein **Set mit Mobilitätsinformationen** zum öffentlichen Verkehr, CarSharing, Velofahren und zu Ausflugsmöglichkeiten mit nicht-motorisierten und/oder öffentlichen Verkehrsmitteln etc.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Kurzfristig

aargomobil hat mit der Stadt Baden einen Prototyp „Mobilitätsset für Neuzuzüger" entwickelt. Dieser wird u.a. in der Stadt Zofingen angewendet. Der Prototyp kann von der Gemeinde Muri übernommen und inhaltlich angepasst werden. Bei Bedarf bietet aargomobil eine entsprechende Unterstützungsleistung. Der Druck des Mobilitätssets erfolgt durch die Gemeinde Muri.

MM9) Die Gemeinde Muri bewirbt das von aargaumobil und dem Departement Bildung, Kultur und Sport des Kantons Aargau entwickelte **Angebot „Schule Mobil“** in ihren 5. Klassen der Primarschule und 1. bis 3. Klassen der Oberstufe.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Repol  
Koordinationsstand: Festsetzung  
Zeitraum: Kurzfristig

Das Angebot beinhaltet eine Serie von Modulen, in denen ausgewählte Mobilitätsthemen behandelt werden. Jedes Modul dauert max. 1 Tag. Die Module werden durch die Fachexperten von aargaumobil direkt bei den angemeldeten Schulklassen durchgeführt. Das Angebot ist bis auf weiteres zugänglich (wird jeweils jährlich entschieden) und für die oben erwähnten Stufen innerhalb des bei aargaumobil verfügbaren Rahmenbudgets für die Gemeinde kostenlos. Das Angebot wurde insgesamt schon rund 55mal in Aargauer Gemeinden bezogen.

MM10) Auf der Basis eines zu entwickelnden Aktionsprogramms führt die Gemeinde Muri **jährlich eine Mobilitätsaktion zur Sensibilisierung der Bevölkerung oder ausgewählter Zielgruppen** durch.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton  
Koordinationsstand: Festsetzung  
Zeitraum: Kurzfristig

Beispiele von Aktionen sind:

- Durchführung eines jährlichen Mobilitätstages (z.B. anlässlich des europaweiten „Tag ohne Auto“ vom 22.09)
- Aktion „Einkaufen ohne Auto“ (mit dem im Zentrum ansässigen Gewerbe)
- Aktion „Velofahren in und rund um Muri“
- Durchführung einer EcoCar-Expo oder einer NewRide-Aktion (E-Bike) im Rahmen von bestehenden Gemeindeanlässen
- Hinweis auf Angebot „Mobilitätsdurchblick“ ([www.mobilitaetsdurchblick.ch](http://www.mobilitaetsdurchblick.ch))
- Weitere Aktionen im Zusammenhang mit geplanten Umsetzungen von verkehrsplanerischen Massnahmen, die im KGV definiert sind

## 7.2 Verkehr und Nutzungen

### 7.2.1 Allgemeines

Die im Rahmen der Ortsplanung neu eingezonten Flächen dürfen nur über die im Verkehrsrichtplan vorgesehenen Anschlusspunkte an das übergeordnete Netz angeschlossen werden. Im Rahmen des KGV sind diese Anschlusspunkte teilweise zu überprüfen. Siedlung und Verkehr müssen gut aufeinander abgestimmt sein.

## 7.2.2 Massnahmen

Die Prognosen für die zukünftige Verkehrssituation haben gezeigt, dass lediglich der Ausbau der eingezonten Gebiete schon zu grösseren Problemen auf dem Verkehrsnetz in Muri führt. Daher ist eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr sehr wichtig. Einerseits sind die Nutzungen, sowie auch die Erschliessung neuer Gebiete stets zu überprüfen.

Der Kreisel beim Muripark läuft in den Spitzenstunden bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. Im Zusammenhang mit der Entwicklungszone Brühl wurde daher festgestellt, dass eine Erschliessung dieses Gebietes lediglich über die Zürcherstrasse nicht optimal ist. Der Knoten Egg- / Züricherstrasse selber stellt leistungsmässig kein Problem dar. Um jedoch den Kreisel beim Muripark nicht übermässig zu belasten, soll die Erschliessung der Entwicklungszone Brühl nicht ausschliesslich über die Zürcherstrasse erfolgen. Eine Erschliessung der Bauzone durch die Landwirtschaftszone ist jedoch gemäss Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt raumplanerisch und umweltrechtlich nicht zulässig. Daher soll in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt die Thematik der Erschliessung des Gebiets Brühl angegangen werden.

Dabei wird weiter abgeklärt, ob eine allfällige solche Erschliessung auch als durchgängige Verbindung angeboten werden soll und somit gleichzeitig die Funktion einer Entlastungsstrasse übernehmen könnte.

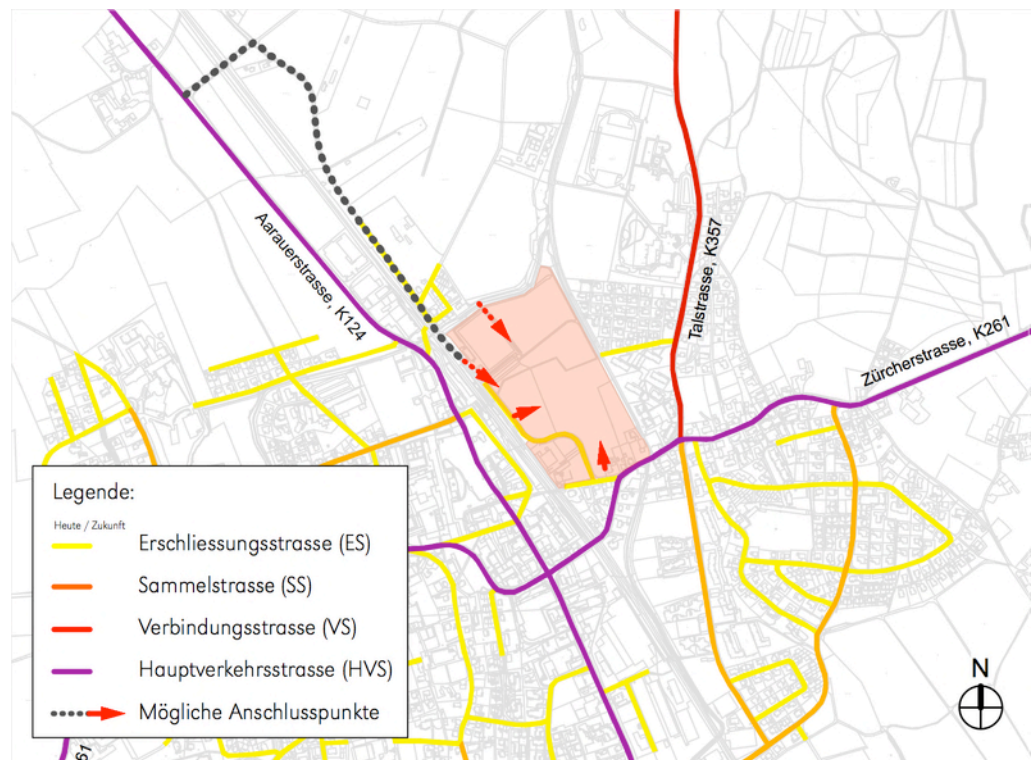


Abbildung 34: Erschliessung Entwicklungszone Brühl

VN1) In enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, wird eine **Entwicklung und Erschliessung des Gebiets "Brühl"** im Sinne des Wohnschwerpunkts gemäss Richtplankapitel S 1.9 angestrebt, welche einerseits verkehrsverträglich, andererseits sowohl raumplanerisch als auch umweltrechtlich zu vertreten ist. Dabei sollen unter der Federführung der Gemeinde Muri **verschiedene Erschliessungsvarianten sowie Massnahmenbündel** eruiert und mithilfe einer sorgfältigen Massnahmenevaluation, wie zum Beispiel einem Kapazitätsnachweis, geprüft und bewertet werden.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton  
 Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
 Zeitraum: Kurzfristig

VN2) Bei Siedlungsentwicklungen sind stets die verkehrlichen Folgen zu betrachten und allenfalls Rückschlüsse auf die Siedlung zu ziehen. **Siedlung und Verkehr sind jeweils aufeinander abzustimmen.**

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft  
 Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
 Zeitraum: Daueraufgabe

Wie in der nachfolgenden Graphik ersichtlich, ist der Bahnhof von einem Grossteil von Muri zu Fuss innerhalb von 15 Minuten erreichbar. Gebiete, von welchen der Bahnhof innerhalb von 5 Minuten zu Fuss erreicht werden kann, sind geeignet für autoarmes Wohnen oder Arbeiten. In diesen Gebieten soll bei der Erstellung von Parkfeldern unter den Minimalwert der VSS-Norm gegangen werden dürfen.

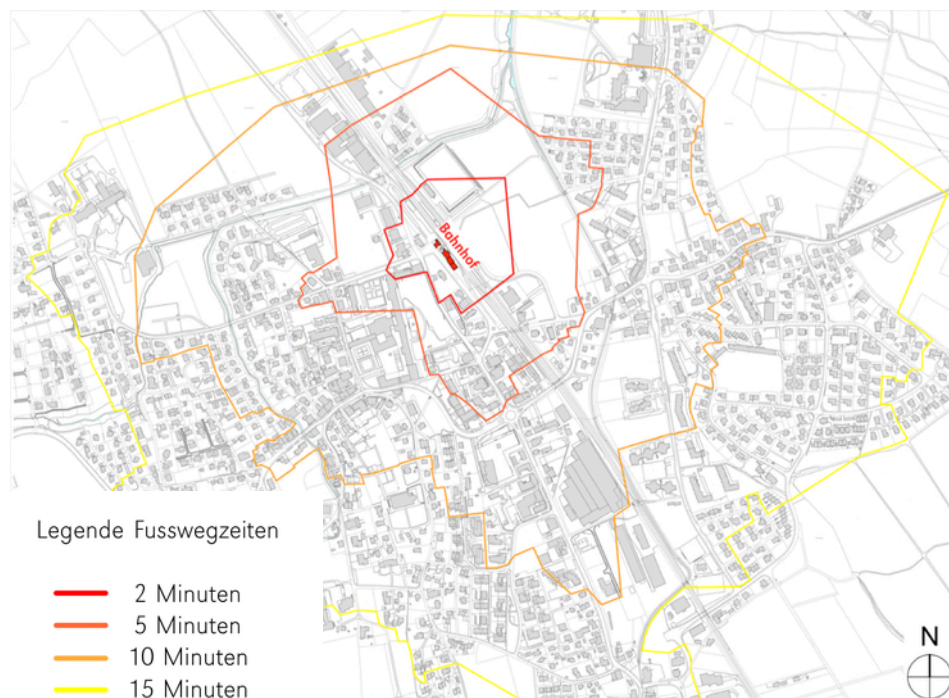


Abbildung 35: Fusswegzeiten zum Bahnhof Muri

VN3) In Gebieten, von welchen der Bahnhof innerhalb von rund 5 Minuten zu Fuss erreicht werden kann, unterstützt die Gemeinde **autoreduziertes Arbeiten und Wohnen**. Mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement ist der Parkfeldbedarf beim Arbeiten so zu reduzieren, dass ein Parkfeldangebot nahe beim Minimum der VSS-Normen resultiert. Für autoreduziertes Wohnen kann gestützt auf ein Mobilitätsmanagement-Konzept und ein Controlling das Parkfeldangebot zusätzlich reduziert werden.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft  
Koordinationsstand: Festsetzung  
Zeitraum: Kurzfristig

VN4) In der **BNO** wird festgelegt, wie mit verkehrsintensiven Einrichtungen (wie z.B. Verkauf) umgegangen wird.

Beteiligte: Gemeinde  
Koordinationsstand: Festsetzung  
Zeitraum: Kurzfristig

## 7.3 Fuss- und Radverkehr

### 7.3.1 Allgemeines

Die Förderung des Fuss- und Radverkehrs ist ein wichtiger Bestandteil des KGV von Muri. Das bestehende Netz ist zwar bereits relativ dicht und direkt, die bestehenden Lücken im Netz sollen aber dennoch geschlossen werden. Für den Radverkehr sind neben einem attraktiven und sicheren Netz auch die Abstellanlagen bei den Zielpunkten relevant.

Beim Fussverkehr werden zusätzlich zwei spezifische Nutzergruppen betrachtet, einerseits die Schulkinder und andererseits die Wanderer.

### 7.3.2 Massnahmen

Folgende Lücken sollen im Fussgänger- und Radfahrernetz geschlossen werden:

#### Fuss- und Radverkehr

- FR1) Die **Verbindung für den Fuss- und den Radverkehr** zwischen dem Gebiet Grindel mit dem Bahnhof / Dorfzentrum im Gebiet **Egg** ist zu ergänzen. Es ist eine direkte Verbindung zwischen Klosterfeld- und Zürcherstrasse anzustreben.
- FR2) Der Knotenbereich der **Talstrasse** mit der **Bachmattenstrasse** ist für den Fuss- und den Radverkehr zu verbessern.
- FR3) Der Knotenbereich der **Talstrasse** mit dem **Paradiesweg** ist für den Fuss- und den Radverkehr zu verbessern.
- FR4) Mit dem Bau des Quartiers **Chilefeld Süd** ist eine durchgängige **Fuss- und Radverbindung** bis zur Krebsgasse zu erstellen.
- FR5) Entlang des Abschnittes der **Luzernerstrasse** von der Bachstrasse (**Restaurant Frohsinn**) zur Kirchbühlstrasse soll die Verbindung für den Fuss- und den Radverkehr verbessert werden.
- FR6) Mit dem Bau einer **direkten Linienführung** im Bereich **Wili** soll die Qualität und der Komfort, aber auch die Sicherheit des Veloweges gesteigert werden. Vor allem dem Übergang für den Fuss- und den Radverkehr über die Aarauerstrasse ist besondere Beachtung zu schenken.
- FR7) **Entlang der Bahngeleise** ist eine **direkte Fuss- und Radverbindung** auf der Höhe der Bahn zu erstellen, um das Industriegebiet direkt mit dem Bahnhof zu verbinden.  
*Hinweis: Für die Planung dieser Wegverbindung ist der Artikel 41a Abs. 2 GSchV zu beachten. Bei der Planung ist der Gewässerraum und gleichzeitig die Aufwertung des Bünzerabschnitts zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen.*
- FR8) Ein neuer Fuss- und Radweg soll das **LUWA-Areal** entlang der SBB-Gleise **mit dem Bahnhof verbinden**.
- FR9) Die Verbindung zwischen der **Bachmattenstrasse** und der **Eggstrasse** soll mit einer neuen **Brücke über die Bünz** ermöglicht werden.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Anwohnerschaft, Eigentümerschaft
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Mittelfristig

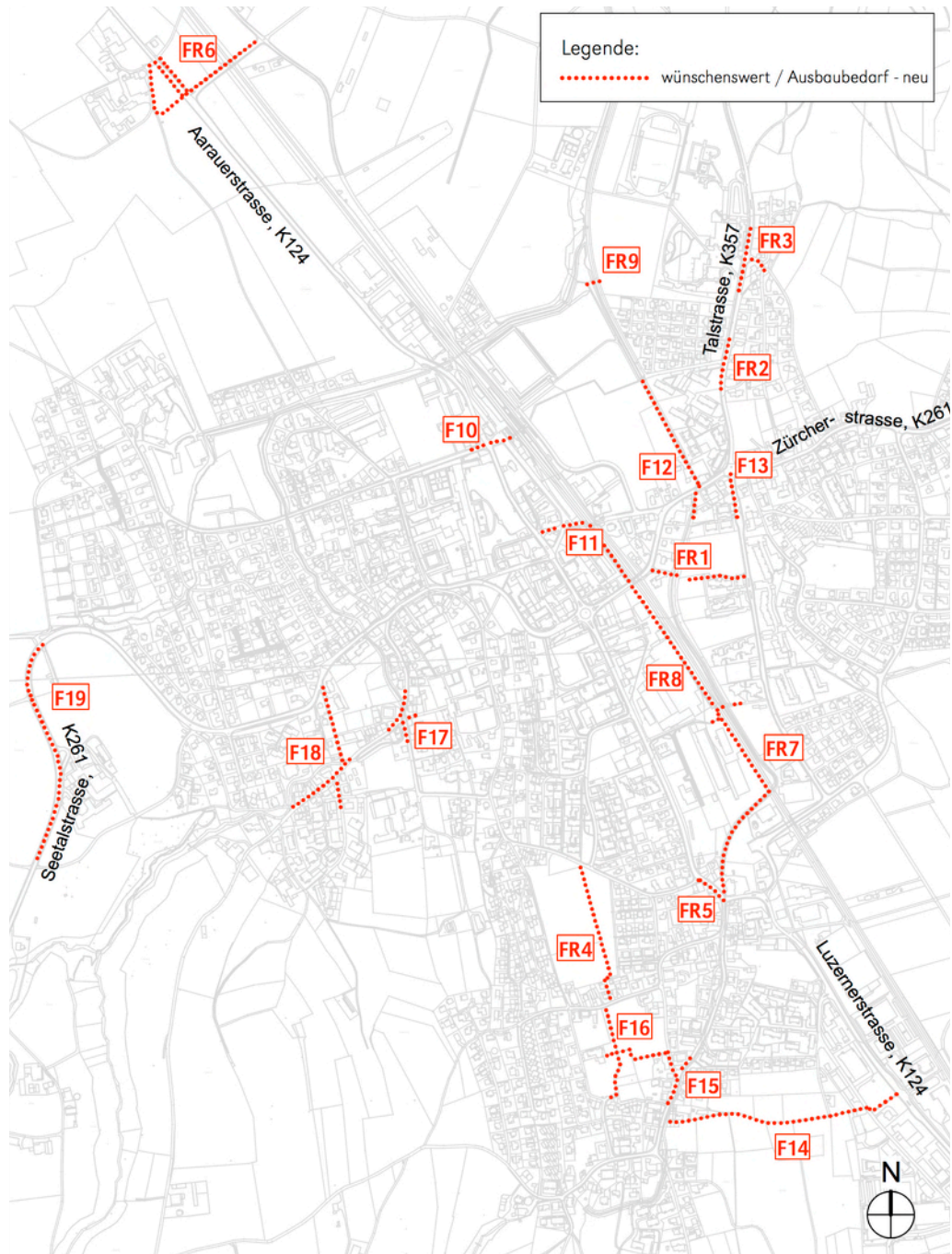


Abbildung 36: Massnahmen Fuss- und Radverkehr

## Fussverkehr

- F10) Der **Übergang** über die Aarauerstrasse im Bereich des Quartiers **Nordklosterrain zum Bahnhof** soll in Absprache mit dem Kanton verbessert werden.
- F11) Die **Verlängerung der Eggstrasse** unter der Bahnlinie durch bis zur Aarauerstrasse soll für den Fussverkehr attraktiver gestaltet werden.
- F12) **Entlang der Bahnlinie** und der Bünz besteht eine Fussverbindung von der Grindelstrasse bis zur Zürcherstrasse. Der nördlichste Abschnitt führt jedoch nicht direkt an die Zürcherstrasse und soll ergänzt werden, um eine direkte Verbindung zur Bachmattenstrasse zu erstellen.  
*Hinweis: Der geplante Fussweg soll teilweise entlang der Bünz erstellt werden. Es besteht die Auflage, dass dieser Fussweg im Zusammenhang mit einem Umgebungsgestaltungskonzept im Gebiet Brühl und einer damit verbundenen Aufwertung des Bünzabschnitts einhergeht.*
- F13) Der vorderste Abschnitt Richtung Zürichstrasse von der **Klosterfeldstrasse** soll für den Fussverkehr attraktiver gestaltet werden.
- F14) Der bestehende Fussweg von der **Bachstrasse zum Industriequartier** soll als **öffentlicher Fussweg erkennbar** gemacht werden.
- F15) Der Knotenbereich der **Dorfstrasse** mit der **Bachstrasse** ist für den Fussverkehr zu verbessern.
- F16) Zur Erschliessung des Gebietes **Langdorf** sind **Fusswege** zu erstellen, so dass der Zugang von allen Seiten möglichst direkt und attraktiv gewährleistet ist.
- F17) Der Knotenbereich der **Vorderweystrasse** mit der **Badweiherstrasse** und der Strasse **Kirchrain** ist für den Fussverkehr zu verbessern. Dies soll im Rahmen der Schulwegsicherung ausgeführt werden.
- F18) Die Knotenbereiche der **Vorderweystrasse** mit der **Lindenbergstrasse** und dem **Rütliweg** ist für den Fussverkehr zu verbessern.
- F19) Die **Seetalstrasse** führt im oberen Teil zum **Schulhaus im Roos**. Entlang dieser soll in Absprache mit dem Kanton ein Fussweg erstellt werden.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Zeitraum: Mittelfristig

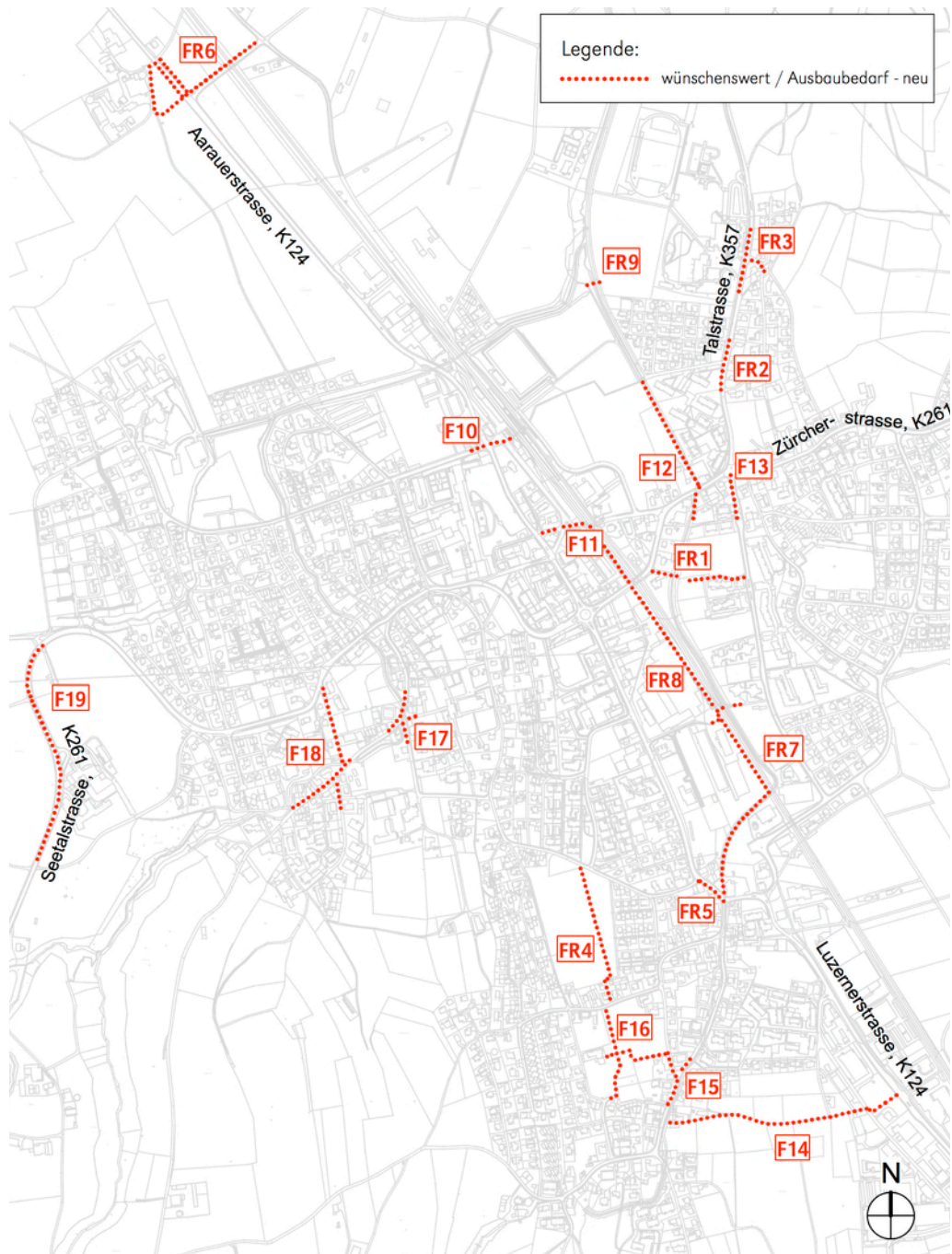


Abbildung 37: Massnahmen Fussverkehr

## Schulwege

- Fs21) Die Sicherheit auf der **Kirchbühlstrasse** ist vom Mattenweg bis zum Haldenweg zu verbessern.
- Fs22) Entlang der **Rösslimattstrasse** gibt es häufig längs parkierte Fahrzeuge. Die Situation für Schul- und vor allem Kindergartenkinder ist zu verbessern.
- Fs23) Im Einzugsgebiet des Kindergarten Rösslimatt gibt es einige Strassen im Mischverkehr. Es ist zu prüfen, ob folgende Strassen für Kindergartenkinder sicherer gestaltet werden können: **Fahrweidstrasse, Rüchligweg, Klosterfeldmatt**
- Fs24) Die Sicherheit für Schulkinder ist bei der Verbindung von der Luzernerstrasse zur Klosterfeldstrasse via **Bünzweg** und **Industriestrasse** zu verbessern.
- Fs25) Entlang der **Talstrasse** im Bereich des **Schulhauses Bachmatten** ist die Sicherheit zu verbessern.
- Fs26) Die Querung über die **Aarauerstrasse** im Bereich **Nordklosterrain /Bahnhof** ist zu verbessern.
- Fs27) Entlang des **Mattenwegs** und der **Badweiherstrasse** ist die Sicherheit zu optimieren.
- Fs28) Die **Seetalstrasse** führt im oberen Teil zum **Schulhaus im Roos**. Entlang dieser soll ein Fussweg erstellt werden, um die Sicherheit zu verbessern.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft  
Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
Zeitraum: Mittelfristig

## Wanderwege

- W29) Das Wanderwegnetz soll im Gebiet des **Aspi Weihers** ergänzt werden.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft  
Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
Zeitraum: Mittelfristig

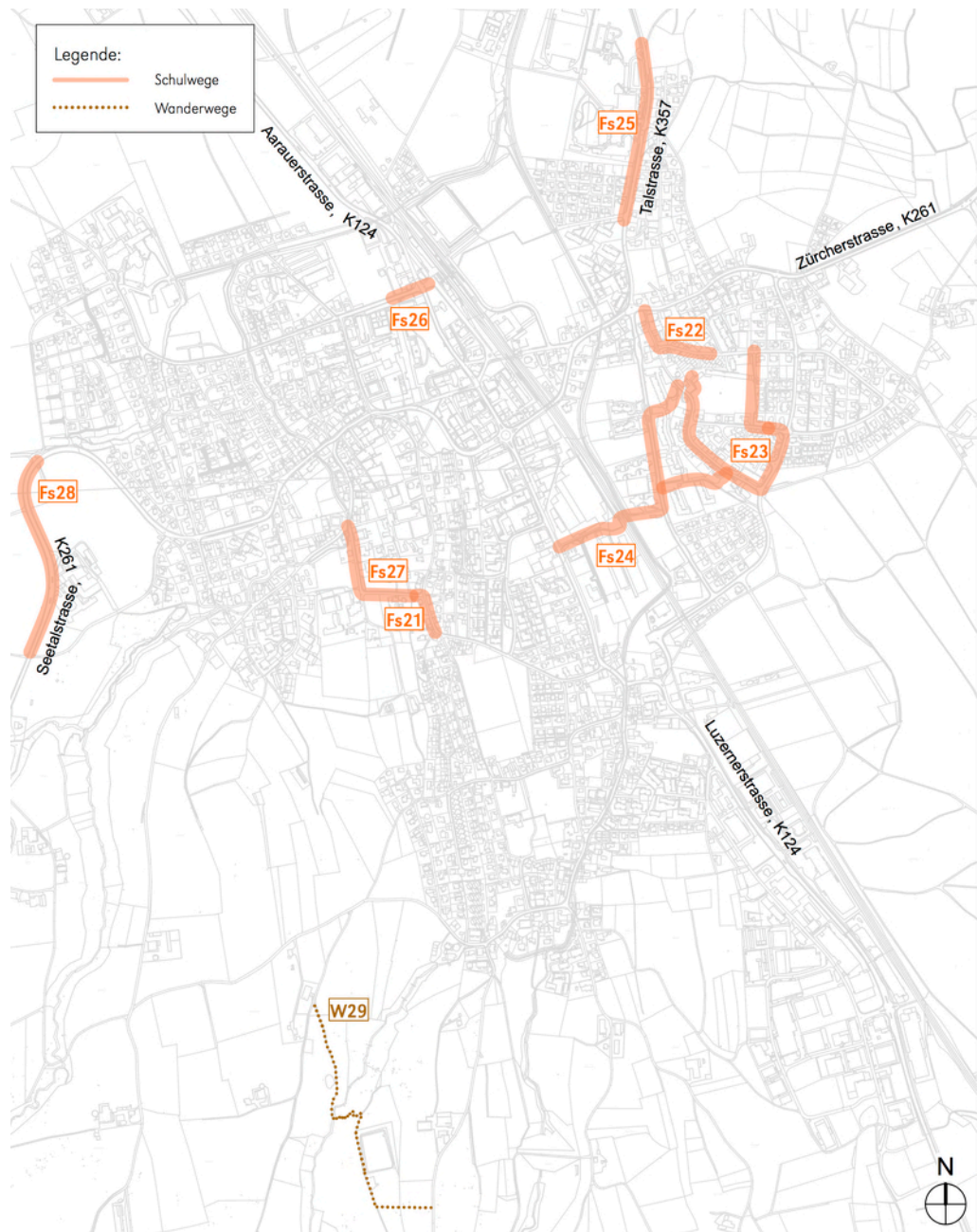


Abbildung 38: Schul- und Wanderwege

## Radverkehr

- R30) Die Verbindung für den Radverkehr entlang der **Luzernerstrasse im Bereich Muri Dorf** ist zu verbessern.
- R31) Parallel zur Luzernerstrasse ist auf Höhe der Kirchenfeldstrasse eine **durchgehende Verbindung** von der **Dorf- über die Kirchbühl- zur Seetalstrasse** zu erstellen.
- R32) Eine direkte Verbindung parallel zu den Bahngleisen von der **Zürcherstrasse zur Bahnunterführung** der Eggstrasse und weiter zum Bahnhof ist anzustreben.
- R33) Die Verbindung von der Zürichstrasse zur Albisstrasse via **Eggstrasse** und **Alte Landstrasse** ist für den Radverkehr zu bewahren.
- R34) Allgemein sind wo möglich weitere **Bahnunterführungen** für Velo wünschenswert.
- R35) Parallel zur Grindelstrasse soll eine **weitere Verbindung** von der **Rösslimattstrasse** zum **Rüchligweg** für den Radverkehr erstellt werden.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft  
Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
Zeitraum: Mittelfristig

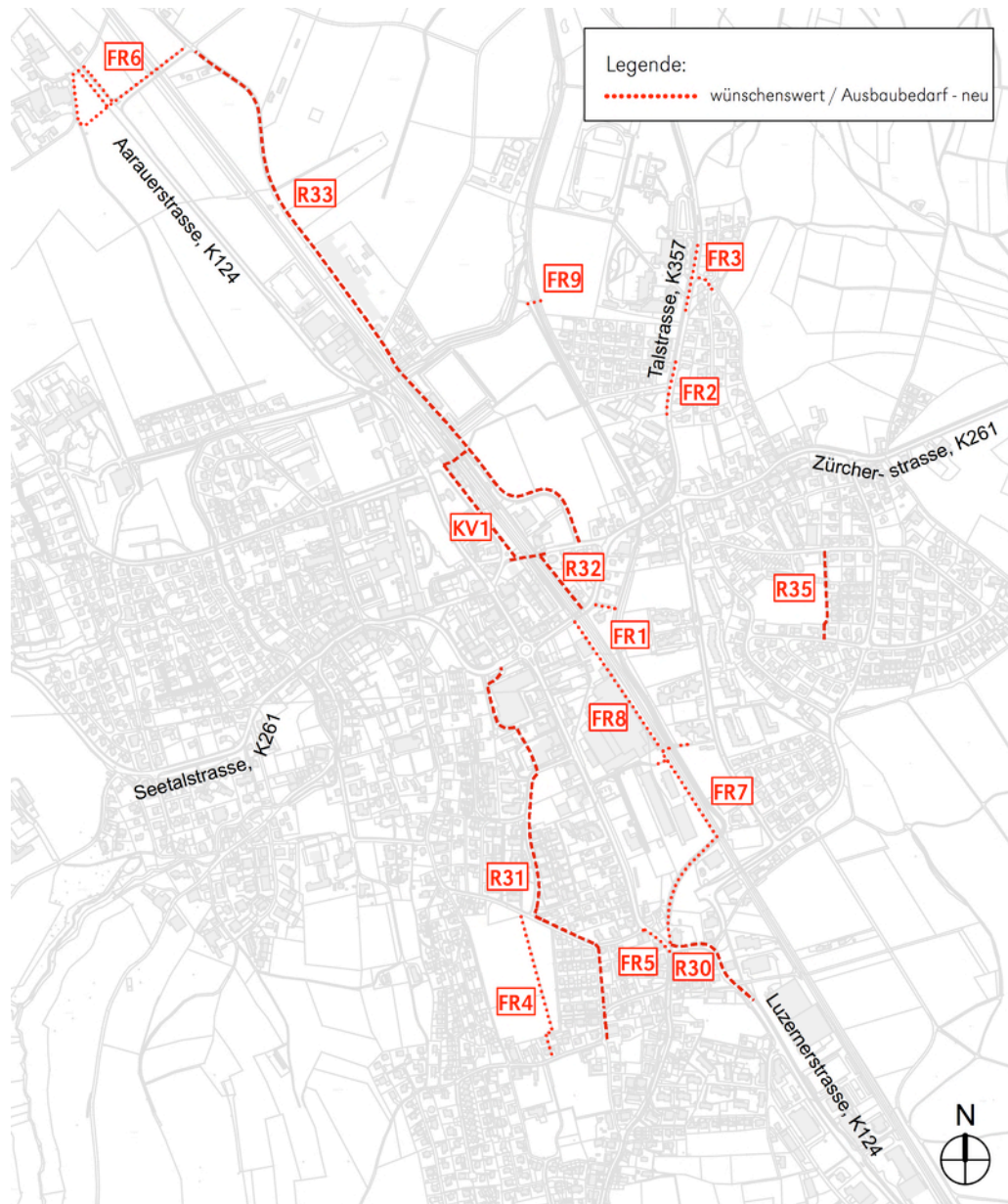


Abbildung 39: Massnahmen Radverkehr

## 7.4 Öffentlicher Verkehr

### 7.4.1 Allgemeines

Muri ist durch die S-Bahnlinie sehr gut erschlossen. Ausserdem verkehren drei Buslinien von und nach Muri und verbinden Muri mit den umliegenden Ortschaften.

Auf den Hauptachsen treten, verursacht durch die hohe Verkehrsbelastung, Behinderungen im Busverkehr auf.

### 7.4.2 Massnahmen

Eine neue Bahnhofstabelle Lindenfeld konnte leider aufgrund des Betriebes nicht umgesetzt werden.

Von 2014 bis 2015 lief ein Testbetrieb mit 10 zusätzlichen Fahrten auf der Linie 349 Muri Bahnhof – Kreisspital und mit 13 zusätzlichen Fahrten ins Industriegebiet auf der Linie 344 Muri – Brunnwil. Leider musste der Testbetrieb nach einem Jahr mangels genügender Benutzerfrequenzen eingestellt werden. Eine Verbesserung der Buserschliessung des Kreisspitals und der Industrie wird jedoch nach wie vor angestrebt.

ÖV1) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die **Buserschliessung des Kreisspitals und der Industrie** verbessert wird.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Busbetreiber
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Mittelfristig

Nicht alle Bushaltestellen sind optimal ausgestattet. Es fehlen teilweise Personen- oder Velounterstände und Sitzgelegenheiten. Im Zusammenhang mit Sanierungen ist zu prüfen, ob Verbesserungen an der Infrastruktur und Ausstattung zweck- und verhältnismässig sind.

ÖV2) Es soll überprüft werden, ob es Bushaltestellen gibt, bei welchen die Verbesserung der **Infrastruktur** und **Ausstattung** (beispielsweise Personenunterstand, Veloparkierung usw.) zweck- und verhältnismässig ist. Gegebenenfalls ist die nötige Infrastruktur zu ergänzen.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Daueraufgabe

Durch den bereits heute stark belasteten Kreisel beim Muripark entsteht ein Rückstau auf der Zürcherstrasse. Der Bus aus Richtung Affoltern am Albis und Birmensdorf verkehrt heute via Kreisel zum Bahnhof und wieder zurück. Es soll nun überprüft werden, ob die Linienführung dahingehend angepasst werden könnte, so dass der Bus aus Richtung Affoltern und Birmensdorf über die Eggstrasse den Bahnhof auf der Ostseite bedient und nicht mehr über den Kreisel auf die Westseite verkehrt. Diese Idee soll auch in der Gebietsplanung des Areals Brühl berücksichtigt werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass einerseits die nötige Infrastruktur auf der Ostseite des Bahnhofes bereitgestellt werden muss. Andererseits bedeutet diese Verlegung von der West- auf die Ostseite des Bahnhofes, dass die Haltestelle „Muri AG, Kreisel“, vom Bus von/nach Affoltern am Albis und Birmensdorf nicht mehr bedient werden könnte. Die Vor- und Nachteile sind gegeneinander abzuwägen.

ÖV3) Es soll überprüft werden, ob die **Linienführung** der Buslinie Richtung Affoltern am Albis und Birmensdorf dahingehend angepasst werden soll, so dass der **Bahnhof von der Ost-** (Seite Brühl) und nicht mehr von der Westseite bedient würde.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Busbetreiber, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Zeitraum: Mittelfristig

Der Bahnhof Muri wird in beide Richtungen im Halbstundentakt bedient. Zusätzlich gibt es noch zwei direkte Züge nach Lenzburg und Zürich. Dieses Angebot soll mindestens so erhalten bleiben. Wünschenswert wäre für die Murianer sogar ein Viertelstundentakt. Voraussichtlich wird jedoch die Verbesserung des Anschlusses in naher Zukunft nicht möglich sein. Die Gemeinde setzt sich auf jeden Fall dafür ein, dass Muri so gut möglich durch den Zug erschlossen wird.

Im Zusammenhang mit dem Bau des Eppenbergtunnels sollen in Muri Wendegleise gebaut werden. Ab Dezember 2016 fährt zwischen Muri, Othmarsingen und Brugg die neue S-Bahn-Linie S25 im Stundentakt. Die S3 zwischen Aarau und Zürich verkehrt ab Dezember 2017 während der Hauptverkehrszeit neu im Halbstundentakt. Im Dezember 2018 wird die S3 in S11 umbenannt und mit 300 Meter langen Doppelstock-Zügen der S-Bahn Zürich betrieben. Damit steht ein grösseres Sitzplatzangebot zur Verfügung.

Im Bahnhof Muri werden die Perrons so umgebaut, dass sie mehr Warteraum bieten und ein stufenloses Einsteigen ermöglichen. Gleichzeitig führt die SBB anstehende Unterhaltsarbeiten aus und passt die Bahnanlagen den neuen Bedürfnissen an.

ÖV4) Die Gemeinde setzt sich politisch dafür ein, dass der **Bahnanschluss nicht verschlechtert** wird.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, SBB

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Zeitraum: Daueraufgabe

## 7.5 Motorisierter Individualverkehr

### 7.5.1 Allgemeines

Wie in der Analyse gesehen, läuft der Kreisel beim Muripark bereits heute an der Kapazitätsgrenze. Dadurch entstehen Behinderungen auf allen Hauptachsen. Auch der öffentliche, der Fuss- und Radverkehr erfahren dadurch Behinderungen. Die weitere Siedlungsentwicklung in und um Muri wird die Situation nicht verbessern. Der Bau von Entlastungsstrassen ist in Muri aufgrund der Siedlungsstruktur und der Topographie nicht möglich. Der Ausbau des Strassennetzes ist lediglich an einzelnen Knotenpunkten vorgesehen.

Ausserdem soll bei Neubauten auf die Parkierung geachtet werden. Eine unbegründet hohe Anzahl von Parkfeldern soll generell nicht mehr möglich sein.

### 7.5.2 Massnahmen

Momentan sind keine baulichen Massnahmen denkbar, welche den Kreisel beim Muripark verkehrlich entlasten würden. Die Gemeinde soll mit dem Kanton laufend überprüfen, ob Möglichkeiten für eine Entlastung des Kreisels umgesetzt werden können.

MIV1) Die Gemeinde überlegt sich mit dem Kanton zusammen, wie der **Kreisel beim Muripark** entlastet werden kann.

Beteiligte:	Gemeinde, Kanton
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Daueraufgabe

Durch die hohen Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen, entsteht Schleichverkehr auf Nebachsen, welcher versucht die Stausituationen zu umfahren. Auf Strassen, welche von Schülern als Schulweg benutzt werden, soll die Gemeinde situativ entscheiden, ob der Schleichverkehr unterbunden werden soll.

MIV2) Die Gemeinde entscheidet situativ, ob eine Strasse beispielsweise mit einem **Fahrverbot** belegt werden soll, um den **Schleichverkehr** zu unterbinden.

Beteiligte:	Gemeinde
Koordinationsstand:	Festsetzung
Zeitraum:	Laufend

Als einziger Ausbau des Strassennetzes ist der Umbau des Knoten Zürcher- / Talstrasse zu einem Kreisel vorgesehen. Dieser Knoten liegt auf einer der Hauptachsen. Die Belastung der Zürcherstrasse ist hoch und die Talstrasse erschliesst die Schulanlagen. Um die Leistungsfähigkeit dieses Knotens wieder zu gewährleisten, wird er zu einem Kreisel umgebaut.

Auch die Sicherheit kann durch diesen Umbau verbessert werden.

Der Ausbau des Knotens an der Zürcher- und Talstrasse wird im Rahmen der Genehmigung des Kantonsstrassenprojekts verbindlich beschlossen und liegt deshalb nicht im Kompetenzbereich der Gemeinde. Der Umbau dieses Knotens ist im Gange und wird dieses Jahr (2016) abgeschlossen.

MIV3) Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass im Rahmen der Sanierung an der Zürcherstrasse die SBB-Unterführung verbreitert wird.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, SBB

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Zeitraum: Langfristig

Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Zürcherstrasse K261 wurde die Breite der SBB-Unterführung thematisiert. Die Gemeinde findet die Breite für den Fuss- und den Radverkehr problematisch. Die SBB hat jedoch mitgeteilt, dass eine Verbreiterung dieser Unterführung frühestens in 10 bis 20 Jahren im Zusammenhang mit einer Sanierung angedacht werden kann. Zu diesem Zeitpunkt wird sich die Gemeinde dafür einsetzen, dass die Unterführung verbreitert wird.

Bei neuen Wohn- und Gewerbebauten soll zukünftig dem Thema Parkierung grösseren Wert zukommen. Einerseits ist darauf zu achten, dass an sinnvollen Standorten möglichst wenige Parkfelder erstellt werden und mittels Mobilitätsmanagement ein Umdenken bewirkt wird. Wie im Kapitel 7.1 Mobilitätsmanagement beschrieben, gehören dazu Push- und Pull-Massnahmen. Die Pull-Massnahmen (Anreize) sind bereits in den vorangehenden Kapiteln behandelt worden. Nachfolgend sind somit Push-Massnahmen im Bereich der Parkplatzbewirtschaftung aufgeführt.

Sämtliche öffentlichen und grösseren privaten Parkplätze sowie Parkfelder bei grösseren Überbauungen sind bereits heute bewirtschaftet.

MIV4) Für die grösseren öffentlichen Parkierungsanlagen ist die **Bewirtschaftung** der einzelnen Parkfelder zu harmonisieren und der Verkehrsstrategie entsprechend lenkungswirkend anzupassen.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Eigentümerschaft, Gewerbeorganisationen

Koordinationsstand: Festsetzung

Zeitraum: Kurzfristig

MIV5) Für die grösseren privaten Parkierungsanlagen kann die **Bewirtschaftung** der einzelnen Parkfelder harmonisiert und der Verkehrsstrategie entsprechend lenkungswirkend angepasst werden.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Zeitraum: Kurzfristig

MIV6) In geeigneten Gebieten (innerhalb 10 Minuten zu Fuss zum Bahnhof) ist die Pflicht von **Ersatzabgaben** bei Nichterstellung einer genügenden Anzahl Parkfeldern gemäss Reglement zu **streichen**. Die Funktionalität der tieferen Anzahl Parkfelder ist mittels **Mobilitätsmanagement** plausibel zu begründen.

Beteiligte: Gemeinde

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Zeitraum: Daueraufgabe

MIV7) Das **Parkplatzreglement** der Gemeinde Muri ist im Sinne der im KGV beschriebenen Ziele neu zu überprüfen und gegebenenfalls **anzupassen**.  
Darin soll auch das Thema Car-Sharing-Parkfelder anstelle privater Parkfelder behandelt werden. Ausserdem soll der Gemeinderat auf Basis des KGV die Anzahl der Parkfelder bei Neubauten limitieren können.

Beteiligte: Gemeinde  
Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
Zeitraum: Kurzfristig

MIV8) Bei **neuen Bauten** soll die Parkierung grösstenteils in den **Untergrund**.

Beteiligte: Gemeinde, Eigentümerschaft  
Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
Zeitraum: Daueraufgabe

## 7.6 Kombinierte Mobilität

### 7.6.1 Allgemeines

Mit dem Mobilitätsmanagement soll der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen, den Fuss- und Radverkehr gefördert werden. Dazu gehört auch die Verbesserung der Umsteigepunkte der verschiedenen Verkehrsmitteln, sprich Bike + Ride und Park + Ride. Wobei die Nutzung von Bike + Ride dem Park + Ride zu bevorzugen ist.

### 7.6.2 Massnahmen

Vor allem im Bereich Bike + Ride ist das Angebot wo möglich zu verbessern. Dazu gehören Veloabstellanlagen am Bahnhof zu verbessern und beispielsweise durch Schliessfächer für Velohelme oder Regenkleider etc. zu ergänzen. Ausserdem sollen wo notwendig und möglich Veloabstellplätze an Bushaltestellen ergänzt werden.

Das Angebot an Park + Ride-Plätzen am Bahnhof ist ebenfalls zu prüfen und nötigenfalls zu ergänzen. Es soll jedoch kein Konkurrenzangebot zum Bus geschaffen werden.

KV1) Die **Veloparkierungsanlage am Bahnhof** ist zu **verbessern / erweitern** und beispielsweise durch Schliessfächer und Steckdosen für E-Bikes zu ergänzen. Es ist zu prüfen, ob es andere frequentierte Haltestellen gibt, bei welchen ebenfalls Handlungsbedarf besteht.

Beteiligte: Gemeinde, SBB  
Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
Zeitraum: Mittelfristig

KV2) Die Anzahl **Park + Ride-Plätze** am Bahnhof ist zu prüfen und falls notwendig zu ergänzen oder zu vermindern.

Beteiligte: Gemeinde, SBB  
Koordinationsstand: Zwischenergebnis  
Zeitraum: Kurzfristig

## 7.7 Gestaltung und Betrieb von Strassen

### 7.7.1 Allgemeines

Durch die Reduktion der Geschwindigkeit oder den grösseren Platzbedarf, wird die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und den Radverkehr verbessert. Auch die Sicherheit kann dadurch gesteigert werden.

### 7.7.2 Massnahmen

Im Jahr 2009 hat TEAMverkehr.zug zusammen mit der Gemeinde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Aarauer- und die Luzernerstrasse in Muri erarbeitet. Im BGK wurden zwei verschiedene Linienführungen im Bereich von Muri Dorf betrachtet. In der Planungskommission wurde diskutiert, dass jene Variante unterstützt wird, welche die alte Linienführung vorsieht.

GB1) Das **Betriebs- und Gestaltungskonzept der Aarauer- / Luzernerstrasse** ist umzusetzen.

Beteiligte: Gemeinde, Kanton, Eigentümer  
Koordinationsstand: Festsetzung  
Zeitraum: Mittelfristig

Die Erfahrung zeigt, dass die Höchstgeschwindigkeit umso besser eingehalten wird, je grösser z.B. Tempo-30-Zonen abseits der Hauptachsen sind. Entscheidend ist, dass sich die Fahrzeuglenkenden jederzeit bewusst sind, ob sie gerade auf einer Strasse mit der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h oder 50 km/h fahren. Um dies zu gewährleisten, sollten gemeindeweit die gleichen verkehrsberuhigenden Elemente eingesetzt werden.

In Muri wurde bereits eine Studie zu Tempo-30 in der Gemeinde gemacht und es wurden bereits einige Tempo-30-Zonen umgesetzt. Dieses Vorgehen ist weiter zu verfolgen.

GB2) In allen Wohnquartieren ist ein **Niedriggeschwindigkeitsregime** anzustreben. Mittels Gutachten muss festgestellt werden, welche Quartiere dazu geeignet sind.

Beteiligte: Gemeinde, Anwohnerschaft  
Koordinationsstand: Festsetzung  
Zeitraum: Daueraufgabe

GB3) Die **Bahnhofstrasse** soll umgebaut werden. Mittels Gutachten ist zu prüfen, ob die Signalisation einer **Begegnungszone** sinnvoll, zweck- und verhältnismässig ist.

Beteiligte:	Gemeinde, Anwohnerschaft
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Zeitraum:	Mittelfristig

## 8 Teilpläne

In den Teilplänen werden die Massnahmenbereiche mit ihrem Ortsbezug dargestellt. Der KGV Muri beinhaltet folgende Teilpläne:

- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Radverkehr
- Teilplan ÖV
- Teilplan MIV

## 9 Anpassung Reglemente

Aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen der Parkraumbewirtschaftung (0) ist das Parkierungs- und Ersatzabgabenreglement anzupassen. Im Kanton Aargau ist es nicht mehr Gesetzeskonform ein Parkierungsreglement für die einzelnen Gemeinden zu haben. Neu sind Sondervorschriften zu den VSS-Normen zu verabschieden, welche in die BNO integriert werden müssen.

## 10 Umsetzung und Controlling

Die Abteilung Bau und Planung der Gemeinde Muri ist zuständig für eine einfache Umsetzungskontrolle. Sie aktualisiert laufend die Massnahmenübersicht inkl. Prioritäten und erstattet dem Gemeinderat jährlich Bericht über den Stand der Massnahmen. Dazu wird ein Mobilitätsbeauftragte(r) definiert, welcher für alle Mobilitätsfragen zuständig ist. Diese(r) Mobilitätsbeauftragte(n) ist (sind) sowohl für die Umsetzung und das Controlling der Mobilitätsmassnahmen verantwortlich und auch erste Anlaufstelle für die Bevölkerung in Mobilitätsfragen.

Die Wirkungskontrolle orientiert sich an den Zielsetzungen des KGV. Die Begleitgruppe ist in die Wirkungskontrolle miteinzubeziehen. Es sind folgende Wirkungskontrollen vorgesehen:

- Definition der verschiedenen Zielwerte (Modal-Split, Luftbelastung, Binnenverkehrsanteil etc.)
- Geschwindigkeitsmessungen in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen
- Verkehrszählungen
- Verlustzeiten der Busse
- Erhebung Anzahl bewirtschaftete / nicht bewirtschaftete öffentlich zugängliche Parkplätze
- Ermittlung der tatsächlichen Reduktion der Parkfelder durch Förderung autoarmes Wohnen und Arbeiten
- Fahrgastfrequenzen auf den Buslinien (jährlich anfordern bei den jeweiligen Busbetreibern)
- Vor Beginn der Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen (siehe Kapitel 7.1) wird ein Konzept zur Wirkungskontrolle erstellt, in welchem die in die Wirkungskontrolle einzubeziehenden Indikatoren hergeleitet und festgesetzt werden.
- Beobachtungen durch Behörden und schriftliche Eingaben aus der Bevölkerung (laufend)

## 11 Genehmigungsblatt