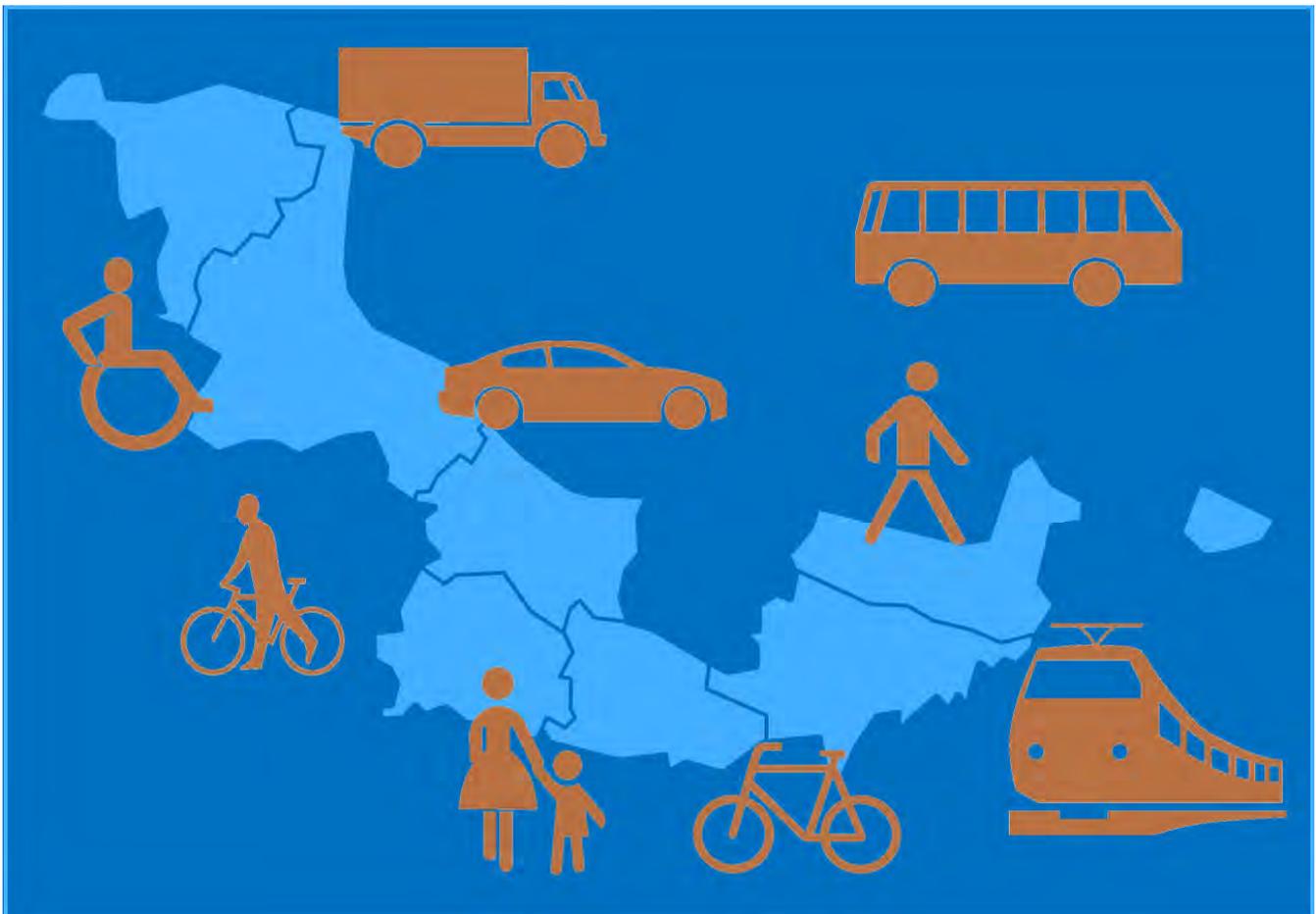


Kommunaler Gesamtplan Verkehr Zurzach

Schlussbericht
30. November 2021



Projektteam

Remo Baumberger
Benjamin Stadler
Laura Herten
Karin Bächli
Lara Thomann
Wenke Zimmermann

EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Druck: 30. November 2021
20211130_Schlussbericht_KGV.docx
Projektnummer: 220188.00

Inhaltsverzeichnis

1.	Der kommunale Gesamtplan Verkehr	6
1.1	Anlass	6
1.2	Organisation	7
1.3	Ablauf und Aufbau	7
2.	Ausgangslage und Rahmenbedingungen	8
2.1	Übergeordnete Ziele	8
2.2	Kommunale Ziele	11
2.3	Übergeordnete Festlegungen	14
3.	Analyse	23
3.1	Siedlung	23
3.2	Mobilitätsverhalten	27
3.3	Radverkehr (RAV)	30
3.4	Fussverkehr (FV)	33
3.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	35
3.6	Ruhender Verkehr (RV)	38
3.7	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	41
3.8	Kombinierte Mobilität (KM)	44
3.9	Verkehrssicherheit (VS)	46
3.10	Mobilitätsmanagement (MM)	47
4.	Zielsetzungen	49
4.1	Gesamtmobilität (GM)	49
4.2	Radverkehr (RAV)	50
4.3	Fussverkehr (FV)	51
4.4	Strassenverkehr (SV)	52
4.5	Ruhender Verkehr (RV)	53
4.6	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	54
4.7	Kombinierte Mobilität (KM)	55
4.8	Verkehrssicherheit (VS)	56
4.9	Mobilitätsmanagement (MM)	57
5.	Massnahmen	58
5.1	Massnahmenpaket	58

5.2	Zielbeiträge und Wirkungsbeurteilung	58
6.	Umsetzung und Controlling	60
6.1	Umsetzung	60
6.2	Controlling	60
7.	Genehmigungsblatt Kanton	62

Anhang

A1	Übersichtstabelle	63
A2	Massnahmenliste	64
A3	Teilpläne	65

Verwendete Abkürzungen

B+R	Bike and Ride
BFS	Bundesamt für Statistik
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagverkehr
ES	Erschliessungsstrasse
EW	Einwohner/in
FlaMa	Flankierende Massnahme(n)
FV	Fussverkehr
GM	Gesamtmobilität
GV	Güterverkehr
HLS	Hochleistungsstrasse
HVS	Hauptverkehrsstrasse
K	Kantonsstrasse
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
KM	Kombinierte Mobilität
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MJP	Mehrjahresprogramm
MM	Mobilitätsmanagement
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
P	Parkierung
PP	Parkplatz
RAV	Radverkehr
REL	Räumliches Entwicklungsleitbild
RV	Ruhender Verkehr
SS	Sammelstrasse
SuS	Schülerinnen und Schüler inkl. Kindergarten
SV	Strassenverkehr
VS	Verbindungsstrasse
VZÄ	Vollzeitäquivalente

1. Der kommunale Gesamtplan Verkehr

1.1 Anlass

Per Januar 2022 schliessen sich die acht Gemeinden Bad Zurzach, Baldingen, Böbikon, Kaiserstuhl, Rekingen, Rietheim, Rümikon und Wislikofen zur neuen Gemeinde Zurzach zusammen (Abbildung 1). Nach dem Zusammenschluss soll die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Gemeinde revidiert werden. Als Vorbereitung dazu soll vor dem Zusammenschluss ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) über das gesamte künftige Gemeindegebiet erarbeitet werden. Parallel dazu wird auch ein Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) für die künftige Gemeinde Zurzach erstellt. Diese beiden Dokumente bilden die zentrale Grundlage für die anschliessende BNO-Revision.

KGV als zentrale Grundlage für anschliessende BNO-Revision



Abbildung 1 Übersicht künftige Gemeinde Zurzach und heutige Gemeinden.

Der KGV ist ein etabliertes Planungsinstrument des Kantons Aargau, das im Baugesetz verankert ist. Damit sollen ungewollte Folgen einer unkoordinierten Siedlungsentwicklung vermieden sowie Herausforderungen frühzeitig erkannt werden. Ziel ist, dass die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt und die richtigen Schlussfolgerungen für die Bau- und Nutzungsordnung, die Verkehrsinfrastruktur, für das Verkehrsangebot und zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens getroffen werden.

1.2 Organisation

Der KGV Zurzach wurde 2020/2021 erarbeitet. Die Arbeiten des KGV wurden von einer Begleitgruppe begleitet. Die Organisationsstruktur ist in Abbildung 2 ersichtlich.

Begleitgruppe



Abbildung 2 Organigramm KGV Zurzach

Im September und November 2020 wurde der Gemeinderat (GR) der neuen Gemeinde Zurzach (ab 2022) gewählt. Ab 25. März ist der GR entscheidungsfähig. Der KGV wird jedoch noch von der Umsetzungskommission beschlossen. Die im Herbst 2020 gewählten Gemeinderäte wurden in die Umsetzungskommission einbezogen.

Rechtskräftige Entscheide durch Umsetzungskommission

1.3 Ablauf und Aufbau

Der KGV ist ein behördenverbindliches und verwaltungsanweisendes strategisches Führungsinstrument, das die verkehrs- und siedlungspolitischen Absichten der Gemeinde der nächsten 10 bis 15 Jahren aufzeigt und das als Grundlage für entsprechende Koordination zwischen allen Akteuren dient. Mit der Fertigstellung des KGV auf den Zeitpunkt des Zusammenschlusses Anfang 2022 bedeutet dies, dass Entwicklungen bis gegen 2040 zu berücksichtigen sind. Der Kongruenz von politischen Zielvorstellungen und den Zielen des KGV ist über die einzelnen Legislaturperioden hinaus Beachtung zu schenken.

KGV als Instrument

Es können ein planerischer und ein operativer Teil unterschieden werden:

Bestandteile

- Der planerische Teil umfasst die Zielvorstellungen, beschreibt die Randbedingungen sowie die Analyse. Daraus werden konkrete Ziele abgeleitet.
- Im operativen Teil werden Massnahmen im Sinne konzeptioneller Handlungsanweisungen entwickelt. Die Massnahmen bilden zudem die Grundlage für die Ausarbeitung der erforderlichen Reglemente (z.B. Parkierungsreglement) und Hinweise zu Anpassungen in der Bau- und Nutzungsordnung. Der KGV selbst ist nicht grundeigentümergebunden.

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.

Dynamische
Planung

2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Übergeordnete Ziele für die Mobilitätsplanung sind in verschiedenen kantonalen und kommunalen Dokumenten enthalten:

2.1 Übergeordnete Ziele

2.1.1 Kantonaler Richtplan

Mit dem Raumkonzept werden die Ziele der aargauischen Raumordnungspolitik festgelegt. Der Richtplan zeigt die notwendigen Massnahmen zum Erreichen der Ziele auf. Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU konkretisiert das Raumordnungskonzept und legt dar, welche Wege der Kanton Aargau zur Bewältigung der komplexen Herausforderungen im Verkehr beschreiten will.

Raumkonzept Aargau

Im Raumkonzept Aargau werden funktionale Räume mit unterschiedlichen, ihren Potenzialen entsprechenden Nutzungs- und Entwicklungsprioritäten bezeichnet. Gemäss Raumkonzept Aargau befindet sich die neue Gemeinde Zurzach auf einer ländlichen Entwicklungsachse. Ländliche Entwicklungsachsen verbinden den ländlichen Raum mit umliegenden Zentren und Agglomerationen. Bad Zurzach ist zusätzlich als ländliches Zentrum klassiert (Abbildung 3). Ländliche Zentren haben eine Antriebsfunktion für die Regionalentwicklung und eine Stützpunktfunktion bei der Basisinfrastruktur im ländlichen Raum. Die wirtschaftliche Entwicklung des ländlichen Zentrums bestimmt massgeblich die wirtschaftliche Position der umliegenden Region.

Bad Zurzach als
ländliches Zentrum

In Bad Zurzach ist mit dem Areal «Bahnhof» ein Wohnschwerpunkt (WSP) von überregionaler Bedeutung festgelegt. Für WSP gelten erhöhte Ansprüche an die Qualität des Wohnraums und der Aussenraumgestaltung sowie Mindestdichten, abhängig von der bestehenden Bebauungsstruktur. In Bad Zurzach, Rekingen und Mellikon liegt ein Wirtschaftsschwerpunkt (ESP) von regionaler Bedeutung. Die künftige Nutzung der Flächen im ESP sind unter Berücksichtigung der Erschliessungsqualität sowie in Abstimmung mit dem Kanton festzulegen.

Ein WSP und ein
ESP in Zurzach

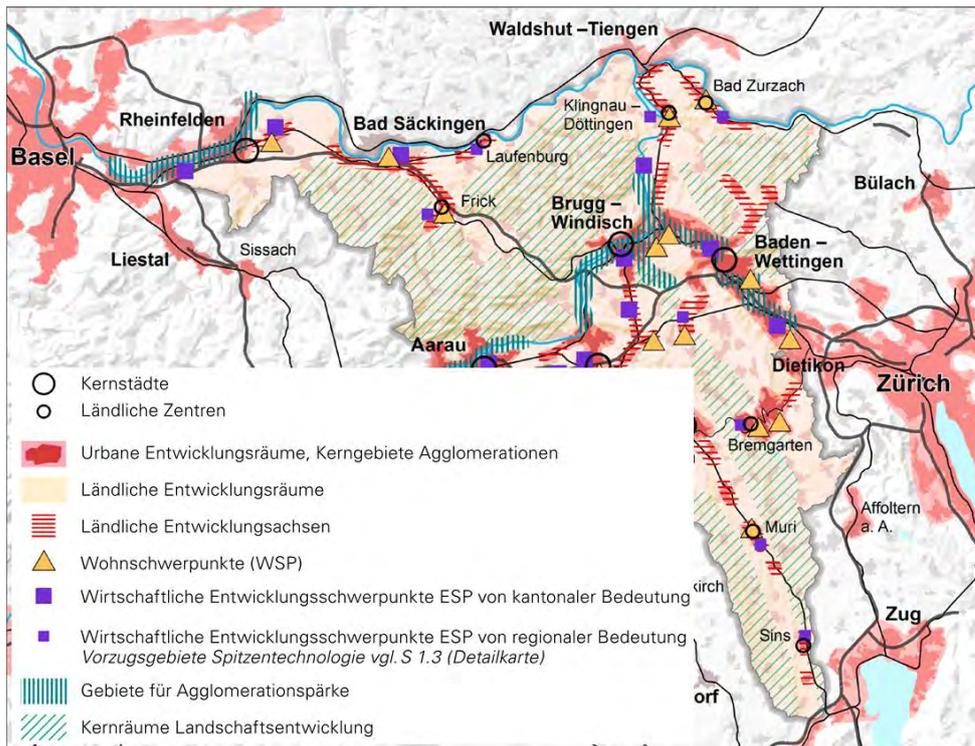


Abbildung 3 Raumkonzept Aargau
Quelle: Richtplan Kanton Aargau

Gesamtverkehr

Die Verkehrspolitik ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kanton und Gemeinden. Die Entwicklungen im Verkehr werden mit der Entwicklung der Siedlungen, der Umwelt und der Wirtschaft unter Einhaltung der Grundsätze der Nachhaltigkeit koordiniert. Der motorisierte Individualverkehr, die Angebote im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr werden entsprechend ihrer verkehrlichen Wirkung kombiniert entwickelt.

2.1.2 Strategie Mobilität Kanton Aargau

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau berücksichtigt die strategischen Planungen des Bundes und Kantons im Bereich Raum und Verkehr und zeigt Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik auf, wie Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Einklang mit Siedlung, Umwelt und Wirtschaft langfristig sichergestellt werden können. Die drei Stossrichtungen werden folgendermassen definiert:

- **Stossrichtung I:** Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- **Stossrichtung II:** Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- **Stossrichtung III:** Verkehrsinfrastruktur ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten.

Weiter soll das Verkehrsangebot unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Voraussetzungen nach Raumtyp differenziert ausgestaltet werden (Abbildung 4). Die Gemeinde Zurzach gehört zu verschiedenen Raumtypen:

Bad Zurzach wird den ländlichen Zentren zugeordnet, wo der Anteil des MIV zugunsten von ÖV (Bahn und Bus), Fuss- und Radverkehr zurückgehen soll. Auch die kombinierte Mobilität soll in ländlichen Zentren eine grössere Rolle einnehmen. Die Ortschaften Rietheim und Rekingen gehören zu den ländlichen Entwicklungsachsen. In diesen Räumen soll die kombinierte Mobilität mit P+R und B+R gefördert werden, während die Entwicklung von MIV, Rad- und Bahnverkehr gemäss Trend erfolgen soll. Die weiteren Ortschaften der Gemeinde Zurzach werden den ländlichen Entwicklungsräumen zugeschrieben, wo die Bedeutung der Verkehrsmittel weitgehend unverändert bleiben soll.

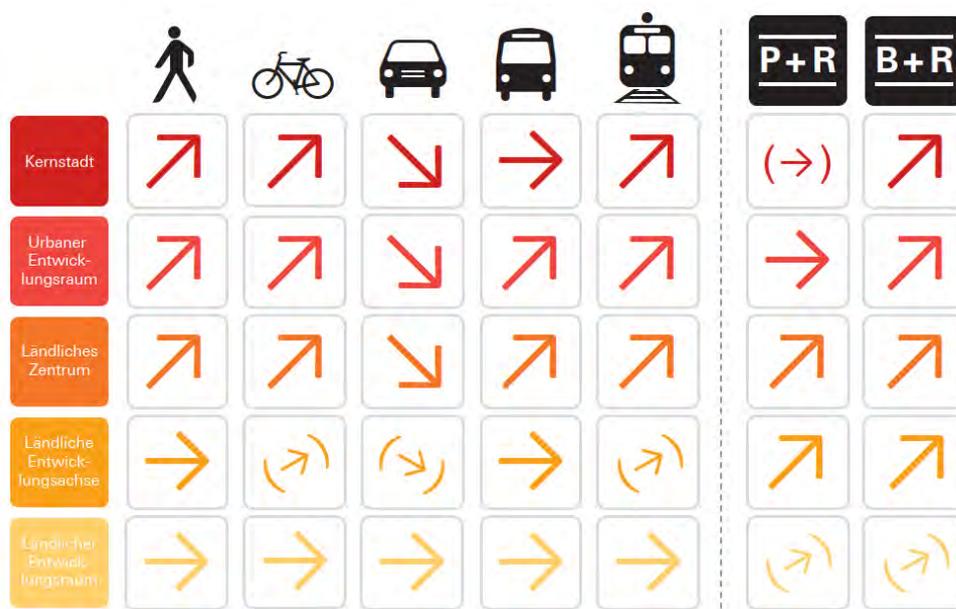


Abbildung 4 Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040
Quelle: Strategie Mobilität Kanton Aargau

2.1.3 Vision/Charta Zurzibiet

Mit der Vision/Charta Zurzibiet möchte sich die Region Das Zurzibiet als attraktive Wohnregion positionieren. Zudem sollen die Tourismus- und Freizeitangebote in der Region wie die Altstädte Bad Zurzach und Kaiserstuhl sowie das Thermalbad gestärkt werden. Als moderne Wirtschaftsregion ist die Vernetzung mit den Zentren Baden und Brugg zu stärken. Die Gemeinde «Zurzach» zeichnet sich innerhalb des Zurzibiets durch Schwerpunkte im Bereich Landschaftsräume sowie Freizeit und Tourismus aus. Regionale Zentren innerhalb der neuen Gemeinde sind im Bereich Administration, Gesundheit und Freizeit/Tourismus sowie in der wirtschaftlichen Entwicklung verankert.

2.1.4 Rheintal+

2015 haben sich elf Gemeinden für das Projekt Rheintal+ zusammengetan. Partnerschaftlich wollen sie das Gebiet Rheintal+ weiterentwickeln und den Fokus auf das regionale Handeln legen. Das Ziel von Rheintal+ ist, die Region zu stärken, erfolgreich zu vermarkten und gemeinsam frische Akzente zu setzen.

Von den elf an Rheintal+ beteiligten Gemeinden haben acht beschlossen, sich zur Gemeinde Zurzach zusammenzuschliessen. Die Gemeinden Fisi-bach, Mellikon und Siglistorf haben sich aus dem Zusammenschlussprojekt zurückgezogen.

2.2 Kommunale Ziele

In Leitbildern sowie weiteren Berichten sind für einzelne Gemeinden der künftigen Gemeinde Zurzach Ziele festgehalten, welche für den KGV relevant sind. Diese sind in den folgenden Abschnitten festgehalten.

2.2.1 Bad Zurzach

Der KGV der Gemeinde Bad Zurzach aus dem Jahr 2013 enthält verschiedene Ziele für die Mobilität. Diese sind aufgeteilt auf die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit: Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt.

Gesellschaft

- **Verbesserung Erschliessungsqualität ÖV:** Eine Grundversorgung mit Verkehrsleistungen ist für die gesamte Bevölkerung zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere die Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Als erschlossen gelten alle Gebiete, die in weniger als 300 m Distanz zu einer Bushaltestelle bzw. in weniger als 500 m Distanz zu einer Bahnhaltstelle liegen. An diesen Haltestellen soll während dem Tag und am Abend mindestens ein durchgehender Stundentakt angeboten werden.
- **Mobilitätszugang 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. Die behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz ist Sache der Gemeinde. Die relevanten Anforderungen müssen bei wichtigen Zugängen bis spätestens Ende 2023 umgesetzt werden.
- **Koexistenz statt Dominanz:** Im Strassenraum sollen die Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen wie Autos, Velos, öffentliche Verkehrsmittel und Fussgänger gleichermaßen berücksichtigt werden.
- **Förderung Mobilitätsmanagement:** Die Gemeinde Bad Zurzach fördert mit Hilfe des Mobilitätsmanagements eine neue Mobilitätskultur bei der Bevölkerung.
- **Erhöhung Verkehrssicherheit:** Alle Verkehrsinfrastrukturen müssen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sicher sein. Ein besonderes Augenmerk ist auf Unfallschwerpunkte, Velowege und Schul-/ Kindergartenwege zu legen.
- **Verbesserung Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum:** Mit entsprechenden Massnahmen soll die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum – dazu gehört auch der Strassenraum – erhöht werden. Dabei soll dem subjektiven Sicherheitsempfinden Rechnung getragen werden.

Wirtschaft

- **Verbesserte Abstimmung Siedlung und Verkehr:** Die Erschliessungsqualität und die Nutzungstypen sind aufeinander abzustimmen. Insbesondere sollen publikumsintensive Nutzungen optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein und zu Fuss und mit dem Velo auf attraktiven Wegen gut erreichbar sein.
- **Lenkung Siedlungsentwicklung:** Die Siedlungsentwicklung soll primär auf die Gebiete ausgerichtet werden, die bereits gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind und mit dem Zentrum über attraktive Fuss- und Radwege verbunden sind.
- **Förderung Mobilitätsmanagement:** Verkehrserzeuger sind mittels Mobilitätsmanagement bei der Entwicklung von nachhaltigen Verkehrslösungen miteinzubeziehen. U.a. sollen grössere öffentlich zugängliche Parkplätze (Eigentum öffentliche Hand / Private) bewirtschaftet werden mit dem Ziel, den Anteil MIV am Binnenverkehr aber auch am Ziel-/Quellverkehr zu reduzieren.

Umwelt

- **Verminderung Lärmbelastung:** Die Lärmbelastung entlang den Hauptachsen soll unter dem Immissionsgrenzwert liegen.
- **Verminderung Luftbelastung:** Die Luftbelastung soll möglich minimiert werden.
- **Förderung Mobilitätsmanagement:** Informieren der an der Mobilität Beteiligten zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens

2.2.2 Kaiserstuhl

Der Planungsbericht für die Gesamtrevision Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland der Gemeinde Kaiserstuhl aus dem Jahr 2019 enthält die folgenden Hauptziele:

- Gewährleisten einer qualitativ hochstehenden, auf das Zukunftsbild abgestimmten Siedlungsentwicklung
- Ausschöpfung des Potenzials für die Bevölkerungsentwicklung
- Erhaltung und Entwicklung der Wohnstandortattraktivität unter Wahrung der städtebaulichen und landschaftlichen Werte
- Erhaltung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze
- Stärkung des ÖV-Verkehrsknotenpunktes Kaiserstuhl / Mobilitätskonzepte

2.2.3 Rekingen

Der KGV der Gemeinde Rekingen aus dem Jahr 2016 (Stand: Abschliessende Vorprüfung/Mitwirkung) enthält die folgenden Ziele für die Mobilität:

- Gesamtheitliche Verkehrsplanung unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger (MIV, ÖV, LV)
- Erhaltung, wo nötig Verbesserung der Wohnqualität

- Verhinderung unerwünschter Auswirkungen vom übergeordneten auf kommunales Strassennetz
- Optimierte Verkehrssicherheit an kritischen Stellen und für alle Verkehrsteilnehmer
- Möglichst durchgehende und direkte Fuss- und Radwegverbindungen
- Aufzeigen, dass alle Bauzonen erschlossen sind, wo nötig Festlegung geplanter Anschlüsse ans Strassennetz
- Dorfstrasse soll vermehrt als Begegnungsraum wahrgenommen und attraktiv gestaltet werden
- Parken auf öffentlichen Strassen soll nur soweit erlaubt sein, als die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird
- Dem ruhenden Verkehr genügend Parkplätze abseits der Strasse zur Verfügung stellen
- Basis für die Umsetzung verkehrstechnischer und gestalterischer Massnahmen

2.2.4 Rietheim

Der KGV der Gemeinde Rietheim aus dem Jahr 2015 enthält die folgenden übergeordneten Grundsätze für die Mobilität:

- **Verkehr vermeiden:** Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs sowie der Festigung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden, respektive verlagert.
- **Verkehr lenken:** Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz gelenkt. Insbesondere der Schleichverkehr und quartierfremde Verkehr soll vermieden werden.
- **Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen:** Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer, ist zu erhöhen. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).
- **Öffentlichen (Verkehrs-) Raum gestalten:** Der sorgfältigen Gestaltung der öffentlichen Räume (Strassen, Plätze) kommt hohe Bedeutung zu.

2.2.5 Wislikofen

Der Gemeinderat von Wislikofen verfügt über ein allgemeines Leitbild als internes Arbeitsinstrument. Folgende übergeordneten Grundsätze wurden für das Themenfeld Mobilität erstellt:

- Gewährleistung einer sicheren Transportlösung für SuS
- Erhöhung der ÖV-Erreichbarkeit in der Gemeinde durch eine direkte Buslinie von Niederweningen nach Bad Zurzach

2.2.6 Weitere Gemeinden

Für die weiteren Gemeinden Baldingen, Böbikon und Rümikon sind keine kommunalen Leitbilder bzw. Ziele bekannt.

2.2.7 Fazit

Die vorangehenden kommunalen Ziele dienen als Analysegrundlage für die weiterführende Bearbeitung. Die vorgeführten Ziele der einzelnen Gemeinden behalten weiterhin ihre Gültigkeit und werden bei der Erarbeitung der Ziele und Massnahmen für das KGV Zurzach berücksichtigt und ergänzt.

2.3 Übergeordnete Festlegungen

In übergeordneten Grundlagen sind einige Massnahmen geplant, die für den Perimeter von grosser Bedeutung sind. Sie bilden den übergeordneten Rahmen für den KGV der neuen Gemeinde «Zurzach»:

2.3.1 Kantonaler Richtplan

Strassennetz

Für die Region von grosser Bedeutung ist die im Richtplan festgesetzte Ost-Umfahrung Bad Zurzach. Die Ost-Umfahrung befindet sich im Bau und soll inklusive der Umsetzung der flankierenden Massnahmen bis im Jahr 2023 fertiggestellt sein. Daher wird die Ost-Umfahrung Bad Zurzach für die Ausgangslage des KGV als umgesetzt betrachtet.

Ost-Umfahrung
Bad Zurzach

Öffentlicher Verkehr

Als Zwischenergebnis ist im Richtplan der Doppelspurausbau zwischen Koblenz und Bad-Zurzach festgehalten. Von indirekter Bedeutung ist der Doppelspurausbau zwischen Turgi und Koblenz (Festsetzung). Beides zusammen erlaubt eine spürbare Verbesserung des ÖV-Angebots Richtung Baden und weiter.

2.3.2 Kantonales Rad- und Wanderwegnetz

Radverkehr

Eine kantonale Radroute verläuft auf der Ost-Westachse zwischen Kaiserstuhl und Riethem durch den gesamten Perimeter (vgl. Abbildung 5). Die Route verläuft im tiefer liegenden Gebiet des Perimeters entlang des Rheins. Richtung Osten führt die Radroute weiter in den Kanton Zürich, Richtung Westen nach Koblenz. Im Perimeter gibt es drei Verbindungen Richtung Deutschland: bei Kaiserstuhl, Mellikon und Bad Zurzach. Drei Verbindungen nach Süden sind vorhanden: Von Bad Zurzach Richtung Tegerfelden, von Kaiserstuhl nach Fisibach und weiter sowie von Rümikon via Wislikofen nach Siglistorf und weiter. Baldingen und Böbikon sind hingegen nicht auf dem kantonalen Radroutennetz erreichbar.

Mehrere Radrouten
im Perimeter

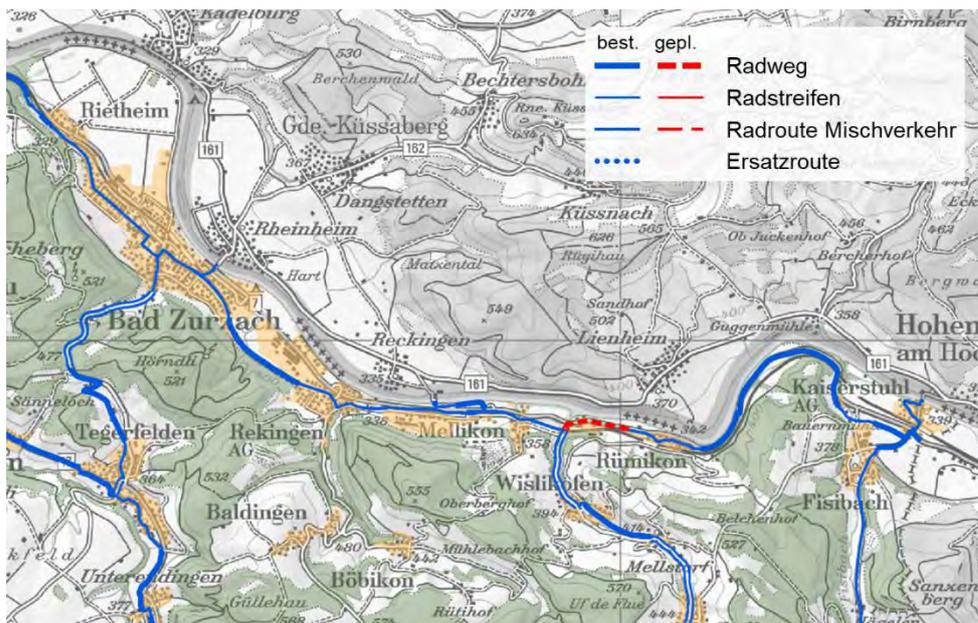


Abbildung 5 Kantonale Radrouten (Quelle: AGIS, 29.11.2020)

Zwischen Rümikon und Mellikon (Richtung Rekingen und Wislikofen) besteht eine Netzlücke. Ein Radweg ist an dieser Stelle geplant, der Umsetzungszeitpunkt jedoch nicht bekannt.

Netzlücke

Fussverkehr

Entlang des Rheins verläuft in Ost-West-Richtung durch den gesamten Perimeter eine Wanderroute, meist mit Naturbelag (vgl. Abbildung 6). Von dieser Route queren zwei Routen den Rhein Richtung Deutschland; eine bei Bad Zurzach und eine bei Kaiserstuhl. Richtung Süden ist das höhergelegene Gebiet des Perimeters von mehreren Routen durchzogen. Nur Böbikon ist auf dem kantonalen Wanderroutennetz nicht erreichbar.

Mehrere kantonale Wanderrouten im Perimeter

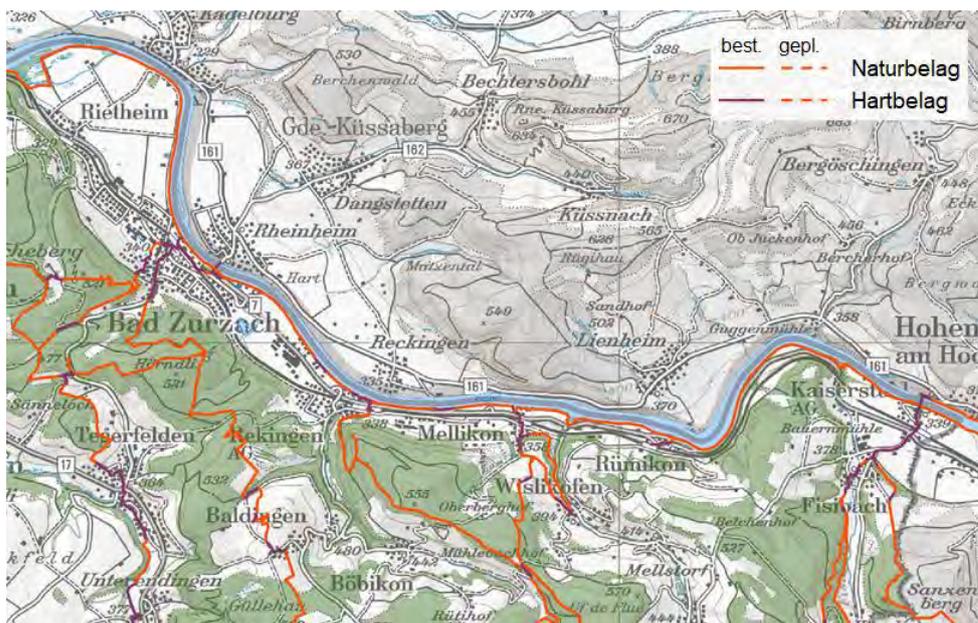


Abbildung 6 Kantonales Wanderwegnetz (Quelle: AGIS, 29.11.2020)

Ebenfalls für den Ausbauschnitt 2035 erwähnt ist die Verschiebung der Haltestelle Rekingen in den Siedlungsschwerpunkt. Mit der Umsetzung des geplanten Angebots 2035 entfallen Kreuzungen in Rekingen. Damit bestünde deshalb die Chance, die Haltestelle Rekingen mit verhältnismässigem Aufwand zu verschieben. Damit könnte dem Bedürfnis der Gemeinde entsprochen werden. Mit dem heutigen Angebot müsste wegen den in Rekingen kreuzenden Zügen auch ein Doppelspurabschnitt im Haltestellenbereich realisiert werden. Der Aufwand dafür wäre nicht verhältnismässig.

Verschiebung Haltestelle Rekingen mit Schritt 2035 möglich

2.3.4 MIV-Studie Zurzibiet Plus (2013)

Verkehrszuwachs MIV bis 2025

Gemäss Prognose des kantonalen Verkehrsmodells ist im Perimeter mit 6-23% mehr Verkehr bis 2025 gegenüber 2010 zu rechnen (vgl. Abbildung 8). Dabei ist die Verkehrszunahme mit 21% bzw. 23% insbesondere bei den Grenzübergängen Bad Zurzach und Kaiserstuhl hoch. Auf den anderen Strassenachsen im Perimeter ist mit einer deutlich tieferen Verkehrszunahme von max. 10% zu rechnen.

Verkehrszunahme vor allem an Grenzübergängen

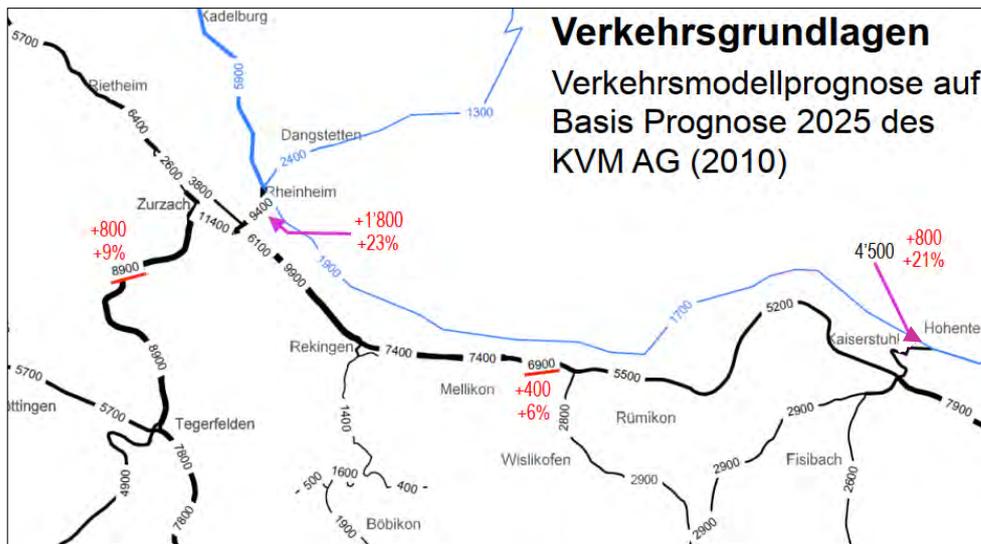


Abbildung 8 Erwartete Verkehrsveränderung von 2010 bis 2025 gemäss kantonaalem Verkehrsmodell Aargau KVM-AG (2010)

Durch die Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach findet eine Verkehrsverlagerung von benachbarten Grenzübergängen auf jenen bei Bad Zurzach statt (vgl. Abbildung 9). Ebenfalls ergeben sich durch die Ost-Umfahrung schnellere Routen für den Quell-Ziel-Verkehr von Bad Zurzach. Insgesamt führt dies zu einer Verkehrszunahme direkt südlich der Ost-Umfahrung von ca. 2'600 Fahrzeugen im DTV. Dies entspricht einer Zunahme von ca. 30%.

Ost-Umfahrung Bad Zurzach führt zu Verkehrsverlagerungen

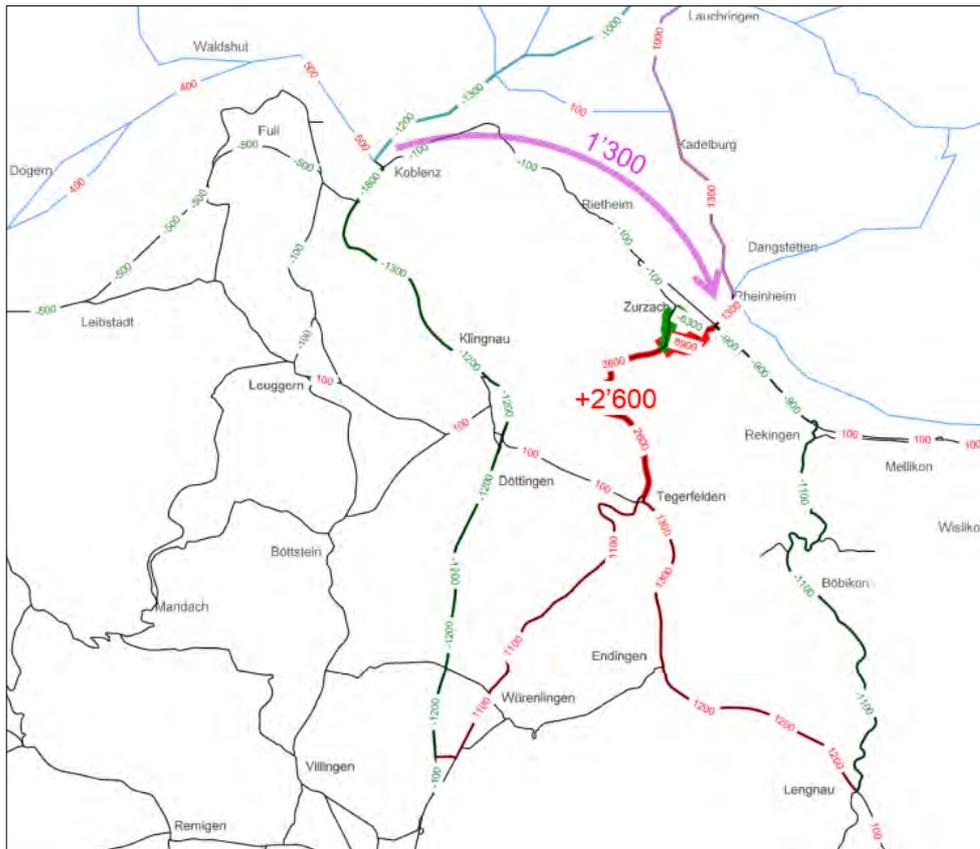


Abbildung 9 Verkehrsveränderungen durch die Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach und den Ausbau des Grenzübergangs Koblenz

Im Rahmen der Projekte «Anbindung unteres Aaretal» (AUA) bzw. Ostaar-gauer Strassenentwicklung (OASE) sind weitere Massnahmen und Ergänzungen zum kantonalen Strassennetz geplant. Es ist denkbar, dass diese Massnahmen wieder zu einer gewissen Rückverlagerung von Verkehr vom Grenzübergang Bad Zurzach nach Koblenz führen. Die Projekte sind jedoch noch nicht im Detail ausgearbeitet und die Umsetzung nicht gesichert. Deshalb werden die Auswirkungen für den KGV nicht berücksichtigt. Eine weitere Möglichkeit besteht in Verkehrsleitsystemen, die im MIV zu einer besseren Verteilung der Verkehrsbelastung an den Grenzübergängen führen könnten. Diese müssen jedoch über die Region und die Landesgrenze abgestimmt werden.

Verkehrslärm

Entlang des Strassennetzes sind die Alarmwerte in Bad Zurzach bei einigen Gebäuden überschritten. Dies betrifft vor allem das Gebiet Flecken. Die Immissionsgrenzwerte sind neben Bad Zurzach auch in den Gemeinden Rietheim, Rekingen, Rümikon und Kaiserstuhl überschritten.

Grösste Probleme Strassenlärm mit Ost-Umfahrung Bad Zurzach wahrscheinlich behoben

Mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach dürften die Probleme der am schwersten betroffenen Liegenschaften behoben sein. Hinzu konnten durch bauliche Massnahmen, wie Schallschutzwände, die Emission in Rümikon und Rekingen reduziert bzw. die damit verbundenen Probleme behoben werden.

2.3.5 Vision/Charta Zurzibiet (2011): Massnahmen

Die Vision/Charta enthält folgende relevante Massnahmen im Bereich Verkehr:

- Lenkung des Verkehrsaufkommens mittels überregional greifender flankierender Massnahmen.
- Realisierung der Ostumfahrung in Bad Zurzach zur Entlastung des Fleckens vom Durchgangsverkehr.
- Einführung eines regionalen Veloverleihs mit Verleihstellen an den wichtigsten Einrichtungen mit Publikum.
- Förderung des Neu- bzw. Ausbaus von P+R Anlagen sowie die Einrichtung von Mobility Carsharing-Standorten in der Region.
- Anbieten und Vermittlung von Beratungen für Unternehmen im Bereich zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität (Zurzibiet Massnahmen).

2.3.6 Ost-Umfahrung Bad Zurzach

Die Ostumfahrung Bad Zurzach besteht aus einer neuen zweispurigen Kantonsstrasse, welche die beiden Einfallstrassen Bruggerstrasse und Zürcherstrasse auf einer Länge von rund einem Kilometer östlich von Bad Zurzach neu verbindet. Die Ostumfahrung entlastet die Hauptstrasse und Schwertgasse in Bad Zurzach deutlich (vgl. Abbildung 10).

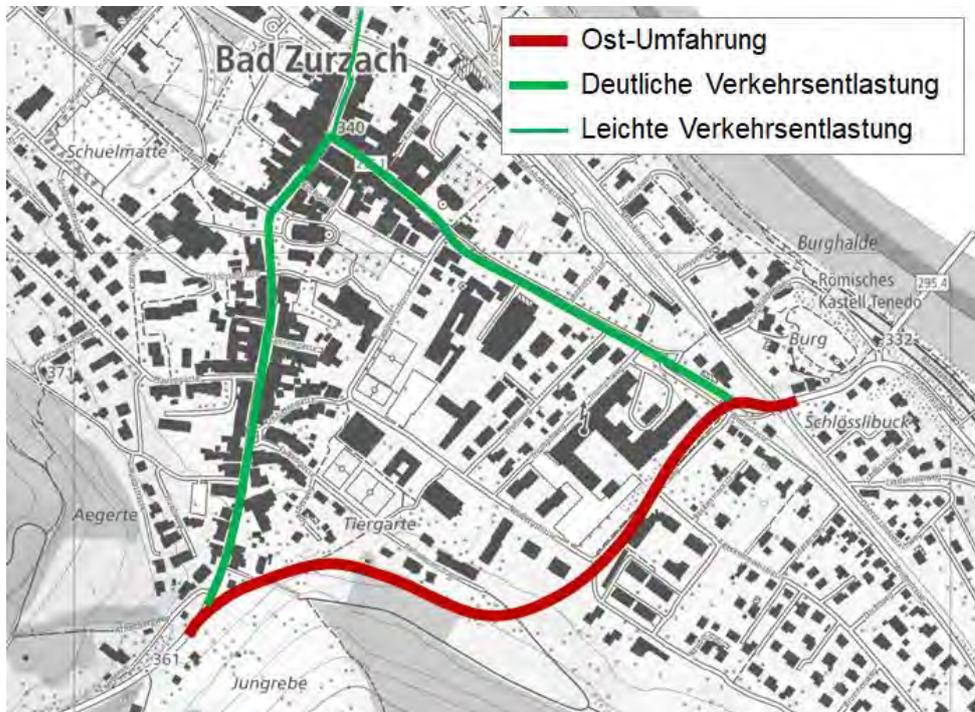


Abbildung 10 Ost-Umfahrung Bad Zurzach und hauptsächlich entlastete Strassen im Siedlungsgebiet

Im Fleckenkonzept sind Massnahmen erläutert, mit welchen das Zentrum aufgewertet werden soll (vgl. Kapitel 2.3.7).

2.3.7 Fleckenkonzept, Flankierende Massnahmen im Flecken Bad Zurzach

Mit der Fertigstellung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach nimmt die Verkehrsbelastung im Zentrum von Bad Zurzach, im «Flecken», spürbar ab. Zur zusätzlichen Steigerung der Attraktivität und Qualität des Zentrums soll gleichzeitig mit der Entlastung der Strassenraum aufgewertet werden. Die Massnahmen sind im Fleckenkonzept¹ zusammengefasst. Einerseits sind als flankierende Massnahmen zur Ost-Umfahrung Verkehrsberuhigungsmassnahmen geplant, andererseits soll das Ortsbild durch die Schaffung von Aufenthalts- und Erlebnisräumen aufgewertet und neu inszeniert werden.

Flankierende Massnahmen zu Ost-Umfahrung Bad Zurzach

Das Projekt gliedert sich in vier Teilprojekte (vgl. Abbildung 11):

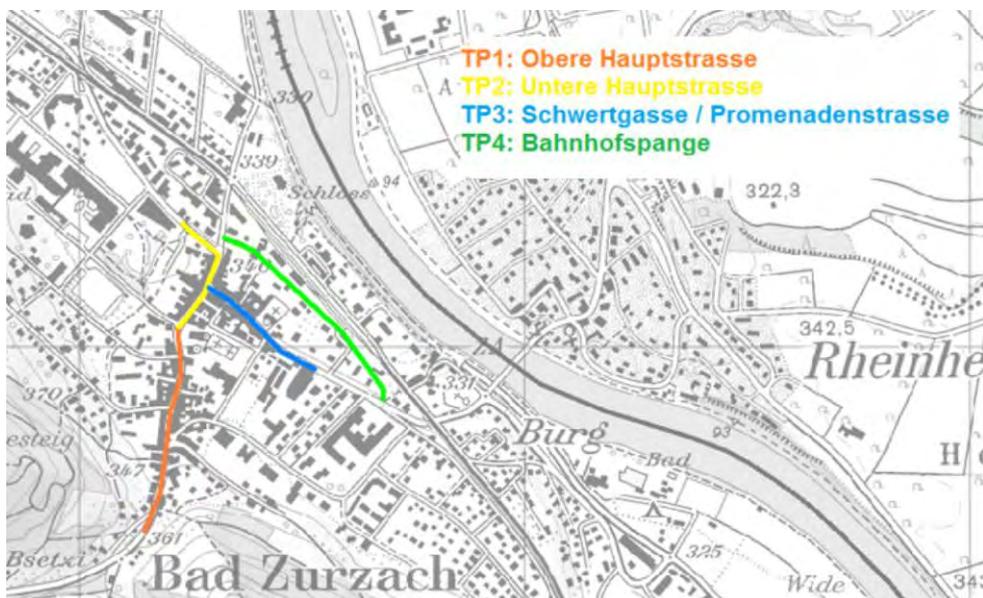


Abbildung 11 Teilprojekte Fleckenkonzept Bad Zurzach (Quelle: Fleckenkonzept¹)

Die zentralen Elemente bei der Gestaltung und Aufwertung auf den verschiedenen Strassenzügen sind:

- Um die Wahrnehmung des Gesamtraumes zu stärken, wird die Fahrbahn als Element in die Gestaltung eingebunden und dadurch in ihrer Erscheinung optisch zurückgenommen. Die durchgehend 6.0m breite Fahrbahn wird mit beidseitigen Belagsbändern, die, abhängig vom Gefälle, gleichzeitig als Entwässerungsrinne dienen, gekennzeichnet.
- Die Vorzonen der angrenzenden Altstadt Häuser werden bis an die fahrbahnbegleitenden Bänder mit einem hochwertigen Belag (Grosssteinpflaster) ausgebildet. Dadurch erhalten die zum Teil denkmalgeschützten Gebäude einen adäquaten Fuss und die Attraktivität der Vorbereiche wird erhöht. Abhängig von den Platzverhältnissen besteht für die vorhandenen Sockelnutzungen die Möglichkeit, die neue attraktive Flanierzone aus

¹ Ingenieurbüro Senn AG/SKK Landschaftsarchitekten AG: Fleckenkonzept, Flankierende Massnahmen im Flecken Bad Zurzach. März 2019

Vorbereich und Trottoir für sich zu nutzen (z.B. Strassencafés, kleine Aussenverkaufsstände, o.Ä.).

- Zur Hervorhebung verschiedener Orte und zur Strukturierung der Strasse wird der hochwertige Belag über die Fahrbahn erweitert. Der Belagswechsel in der Fahrbahn bewirkt zudem, dass die Geschwindigkeit automatisch reduziert wird.
- Die bestehenden Bushaltestellen bleiben erhalten und werden als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Zur Optimierung werden sie in der Lage teilweise minimal verschoben. Das heutige Angebot an Parkplätzen (Blaue Zone) wird ebenfalls beibehalten.
- Die Bahnhofspange wird mit einem 30 km/h-Regime versehen und der Bahnhofsvorbereich wird als Begegnungszone (20 km/h) ausgebildet. Dies soll auch mittels eines andersfarbigen Belags (Farbasphalt, Ort beton) ablesbar sein. Der Strassenraum wird gegen die Siedlung mit einer Baumreihe gefasst. Die Kurve beim östlichen Beginn wird zusätzlich kurvenaussenseitig mit einer Baumreihe mit säulenförmigen Bäumen gefasst.

2.3.8 Kreisschulverband Chrüzlibach

Aufgrund der geringen Grösse einzelner Gemeinden sind nicht in allen Gemeinden Schulhäuser vorhanden. Seit 2016 sind die Schulverbände der Gemeinden Baldingen, Böbikon, Mellikon, Rekingen, Rümikon und Wislikofen in der Kreisprimarschule Chrüzlibach zusammengefasst mit dem Standort Rekingen (Abbildung 12).

Regionale Organisation der Schule und Schulstandorte

- Die SuS² aus Bad Zurzach besuchen Kindergarten, Primarschule und Oberstufe in Bad Zurzach.
- Die SuS aus Baldingen besuchen Kindergarten, Primarschule in Rekingen und die Oberstufe in Bad Zurzach.
- Die SuS aus Böbikon besuchen Kindergarten, Primarschule in Rekingen und die Oberstufe in Bad Zurzach.
- Die SuS aus Kaiserstuhl besuchen den Kindergarten in Fisibach, Primarschule und Oberstufe in Weiach bzw. Stadel im Kanton Zürich.
- Die SuS aus Rekingen besuchen Kindergarten, Primarschule in Rekingen und die Oberstufe in Bad Zurzach.
- Die SuS aus Riethem besuchen Kindergarten und Primarschule in Riethem und die Oberstufe in Bad Zurzach.
- Die SuS aus Rümikon besuchen den Kindergarten sowie die Primarschule in Rekingen und die Oberstufe in Bad Zurzach.
- Die SuS aus Wislikofen besuchen den Kindergarten sowie die Primarschule in Rekingen und die Oberstufe in Bad Zurzach.

² Die Abkürzung SuS wird im zugrundeliegenden Bericht für Schülerinnen und Schüler inklusive Kindergartenkinder verwendet.



Abbildung 12 Heutige Standorte für die obligatorische Schulbildung in der Gemeinde Zurzach

Die regionale Organisation der Schule bzw. die Zusammenlegung von Schulstandorten führt dazu, dass SuS einzelner Gemeinden bereits heute weitere Schulwege zurücklegen müssen. Kindergartenkinder sowie Schülerinnen und Schüler der 1.-3. Primarschule werden mit zwei kleinen Schulbussen befördert. Diese sind nicht öffentlich nutzbar. Ältere Schulkinder legen den Schulweg zu Fuss, mit dem Velo oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Die Stundenpläne sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der ÖV abgestimmt. Der Zusammenschluss zur neuen Gemeinde Zurzach hat zur Folge, dass der Gemeindeverband Kreisprimarschule Chrüzlibach aufgelöst wird. Eine Veränderung der Schulstandorte ist jedoch vorerst nicht vorgesehen.

Zusammenlegung Schulstandorte führt zu weiteren Schulwegen

Im Zusammenhang mit der Standortkonzentration der Bezirksschulen im Zurzibiet per Schuljahr 2022/2023 wird der Bezirksschulstandort Klingnau aufgehoben. Dies hat zur Folge, dass ab dem Schuljahr 2021/2022 Bezirksschülerinnen und Bezirksschüler aus den Gemeinden Klingnau und Koblenz die Bezirksschule der heutigen Kreisschule Rheinland-Studenland (Standort Bad Zurzach) besuchen. Mit den S-Bahnen S27 und S36 bestehen entsprechende ÖV-Verbindungen. Kantonsschulen und Berufsschulen befinden sich in Baden/Wettingen oder Bülach. Der Weg dafür ist auch mit dem E-Bike bereits relativ weit.

Weitere Schulstandorte

2.3.9 Privatschule Wislikofen

Die Privatschule «FLOW» in Wislikofen erweitert das öffentliche Schulangebot in der Gemeinde Zurzach. Die Tagesschule bietet Unterricht für SuS in altersdurchmischten Gruppen für die Klassenstufen 1.-4. an. Die Schule befindet sich inmitten von Wislikofen und ist nur wenige Meter von der Bushaltestelle «Dorf» entfernt.

3. Analyse

3.1 Siedlung

Fünf der heutigen acht Gemeinden grenzen an den Rhein. Deren Siedlungsgebiete befinden sich mehrheitlich in der Talsohle (vgl. Abbildung 13). Die drei (heutigen) Gemeinden Böbikon, Baldingen und Wislikofen schliessen südlich an diese Gemeinden an und liegen etwas erhöht.

Geografie



Abbildung 13 Übersicht über die acht Gemeinden

Bevölkerung und Beschäftigte

Per Ende 2019 lebten im Bereich der künftigen Gemeinde Zurzach gut 7'600 Einwohnende (vgl. Tabelle 1). Davon lebte mit rund 4'400 Einwohnenden der grösste Teil in Bad Zurzach. Die Zahl der Beschäftigten betrug per Ende 2017 knapp 4'200, wovon mit knapp 3'200 Beschäftigten der grosse Teil in Bad Zurzach arbeitet. Mit rund 26 km² Fläche wird nach dem Zusammenschluss die flächenmässig grösste Gemeinde des Kantons entstehen.

Heute rund 7'600
EW und 4'200 Be-
schäftigte

Gemeinde	Einwohner (2019)	Beschäftigte (2017)	Fläche
Bad Zurzach	4'368	3'162	6.52 km ²
Baldingen	267	44	2.82 km ²
Böbikon	171	67	2.60 km ²
Kaiserstuhl	418	93	0.32 km ²
Rekingen	944	398	3.10 km ²
Rietheim	715	181	3.94 km ²
Rümikon	339	55	2.94 km ²
Wislikofen	354	157	3.75 km ²
Zurzach total	7'576	4'157	25.99 km²

Tabelle 1: Einwohner und Fläche in der zukünftigen Gemeinde Zurzach
Quelle: Statistik Aargau

Die Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Zurzach lag zwischen 2005 und 2019 bei +6% respektive zwischen 2010 – 2019 bei +4%. Im Vergleich zum gesamten Kanton Aargau und der Schweiz wächst die Gemeinde damit unterdurchschnittlich. Auch für die nächsten 20 Jahre bis 2040 prognostiziert Statistik Kanton Aargau ein unterdurchschnittliches Wachstum (vgl. Tabelle 2).

Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung

Prognose	2020 - 2025	2025 - 2030	2030 - 2035	2035 - 2040
Wohnbevölkerung				
Bezirk Zurzach	1.7 %	0.9 %	0.1%	- 1.0%
Kanton Aargau	5.2 %	4.4 %	3.6 %	2.8 %

Tabelle 2: Prognose Wohnbevölkerung Bezirk Zurzach und Kanton Aargau
Quelle: Statistik Aargau

Die Altersverteilung der Bewohnenden der künftigen Gemeinde Zurzach zeigt im Vergleich mit dem gesamten Kanton eine leichte Überalterung (vgl. Tabelle 3).

Demografie

Alter	Gemeinde Zurzach (Zusammenschluss)	Kanton Aargau
0 – 19	17.7%	20.2 %
20 - 39	23.0 %	26.0 %
40 - 69	30.5 %	29.4 %
60-79	23.3 %	19.7 %
> 80	5.5 %	4.6 %

Tabelle 3: Altersverteilung Gemeinde Zurzach (in Prozent) im Vergleich zum Kanton Aargau. Quelle Statistik Aargau

Siedlung und Baulandreserven

Im Flecken sowie nördlich davon werden in Bad Zurzach etwas höhere Bevölkerungsdichten erreicht (vgl. Abbildung 14). Sie liegen in diesen Gebieten bei 40 bis ca. 80 Einwohnern pro Hektare, nur vereinzelt darüber. In den

Bevölkerungsdichte

anderen Gemeinden werden höchstens vereinzelt Bevölkerungsdichten von mehr als 40 Einwohnern pro Hektare erreicht.

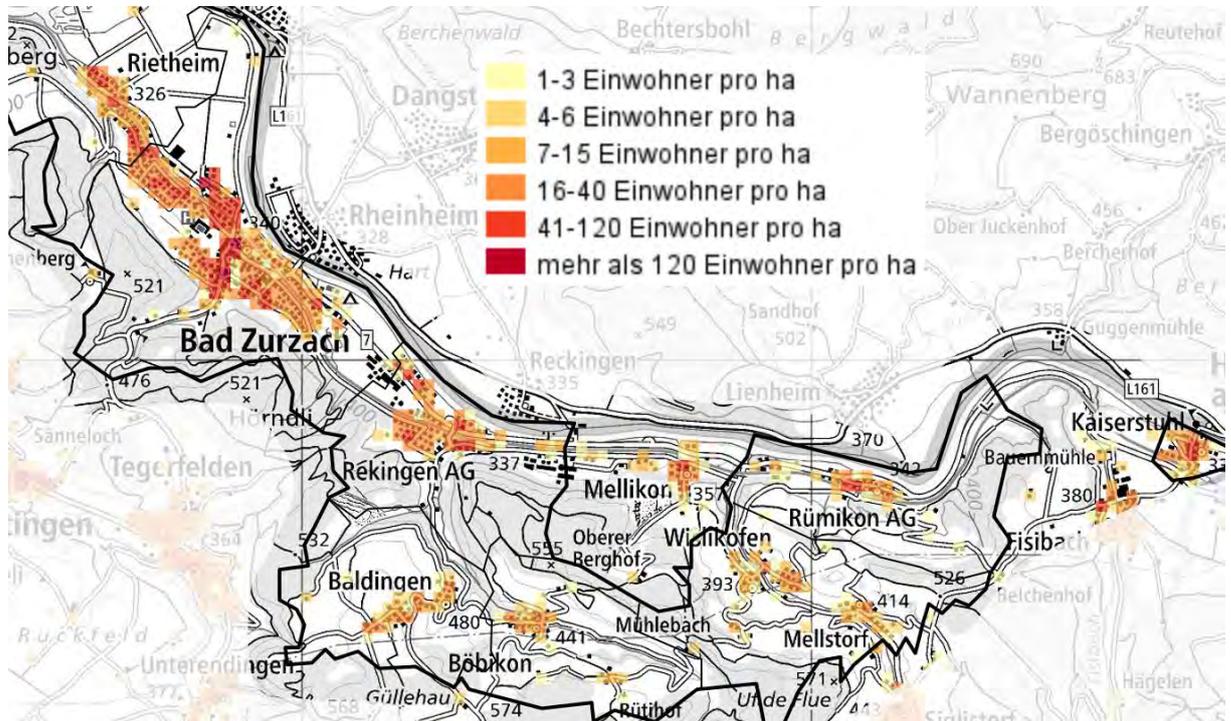


Abbildung 14 Bevölkerungsdichte im Perimeter (Quelle: BFS, GIS-Portal Schweiz, 2020)

Mit der erwarteten unterdurchschnittlichen Bevölkerungsentwicklung in der künftigen Gemeinde Zurzach sowie der angestrebten Entwicklung in den verschiedenen Raum- und Siedlungstypen wird sich diese Situation nicht grundlegend ändern. In einzelnen Teilgebieten in Bad Zurzach darf mit einer leichten Nachverdichtung gerechnet werden. Auch Baulandreserven befinden sich mehrheitlich in Bad Zurzach (vgl. Tabelle 4).

Baulandreserven

Gemeinde	Überbaut	Nicht überbaut	Baureif	Baureif in 5 Jahren	Langfristige Reserven
Bad Zurzach	139.81	33.54	18.41	15.13	0.00
Baldingen	11.11	1.27	1.27	0.00	0.00
Böbikon	6.80	1.05	1.05	0.00	0.00
Kaiserstuhl	11.57	3.97	3.17	0.22	0.58
Rekingen	49.40	7.42	5.33	0.96	1.13
Rietheim	15.56	4.15	2.90	0.94	0.31
Rümikon	10.22	3.04	2.48	0.56	0.00
Wislikofen	13.87	1.08	1.08	0.00	0.00
Zurzach total	258.34	55.52	35.69	17.81	2.02
Kanton Aargau	18'294.28	2'286.19	1'538.18	424.83	323.18

Tabelle 4: Übersicht Bauzonen und Baulandreserven in Hektaren (ha), Quelle Statistik Aargau

Siedlungsentwicklung

Parallel zum KGV wurde das «REL Zurzach mit Mellikon» erarbeitet, das Ziele zur räumlichen Entwicklung in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Städtebau, Nutzungsgliederung, Landschaft und Klima sowie Mobilität festlegt (Horizont: 25 Jahre). Im Rahmen der Erarbeitung hat eine mehrfache Abstimmung stattgefunden. Der KGV konkretisiert die Ziele aus dem REL.

REL als Basis

Abgeleitet von einer Vision zur räumlichen Entwicklung werden im REL unter anderem folgende Leitsätze zur Siedlungsentwicklung festgehalten:

Stossrichtungen

- Bad Zurzach bildet das Hauptzentrum der neuen Gemeinde mit Mellikon, Kaiserstuhl das Subzentrum. Alle Ortskerne tragen massgeblich zur hohen Attraktivität der Ortschaften und einem diversifizierten und zukunftsorientierten Wohnraumangebot bei.
- Der Fokus der Siedlungsentwicklung liegt auf Qualität und Innenentwicklung. Das Wachstum erfolgt abgestimmt auf die angestrebte Entwicklungsdynamik in den zentralen Lagen in Bad Zurzach, Rietheim und Rekingen sowie den Bahnhofsumfeldern. In den ländlich geprägten Ortschaften leistet die Innenentwicklung einen wichtigen Beitrag zur Stärkung und Weiterentwicklung bestehender Dorfstrukturen.
- Zurzach mit Mellikon stimmt die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung konsequent aufeinander ab. Dabei liegt ein besonderes Augenmerk auf der Sicherstellung der zentralen Lage der S-Bahnstationen und der Inwertsetzung der Bahnhofsumfelder.
- Zurzach mit Mellikon etabliert sich als innovativer Arbeitsplatzstandort mit Fokus auf Tourismus, Gesundheit und produzierendem Gewerbe unter Inwertsetzung der Synergien mit dem PSI.

Die Siedlungsentwicklung wird im REL mithilfe einer Karte räumlich konkretisiert (vgl. Abbildung 15). Dabei werden die vorgesehenen Entwicklungen gemäss Kantonalem Richtplan aufgenommen. Dieser sieht einerseits einen Wohnschwerpunkt in Bad Zurzach (Bahnhofareal) vor. Die entsprechenden Gebiete werden im REL den «dynamischen Entwicklungen» zugeteilt. Andererseits wird der wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von regionaler Bedeutung Bad Zurzach / Rekingen / Mellikon im REL mit den Gebieten «Arealentwicklung Arbeiten» konkretisiert. Der Zeitpunkt der Entwicklung von WSP und ESP sind noch nicht definiert, diese soll aber bis 2045 erfolgen. Zu den Nutzungen sowie dem resultierenden Verkehrsaufkommen liegen noch keine Planungen oder Grundlagen vor. Aufgrund der mit dem heutigen Strassennetz bereits weitgehend vorhandenen Verkehrserschliessung der Gebiete sowie einer generell geringen Auslastungsproblematik wird grundsätzlich von einem geringen Handlungsbedarf hinsichtlich der Verkehrserschliessung ausgegangen. Einzige Herausforderung bildet das ÖV-Angebot, welches angesichts einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl attraktiv sein muss.

WSP/ESP

Neben den Entwicklungsschwerpunkten zeigt das REL auf, dass eine Innenentwicklung in weiteren Bahnhofsumfeldern stattfinden soll (Rietheim, Bad Zurzach, Rekingen, Rümikon, Kaiserstuhl). Diese soll insbesondere auch im Zusammenhang mit dem geforderten Halbstundentakt der S-Bahn zwischen Koblenz und Kaiserstuhl erfolgen, der jedoch bisher nicht im ÖV-

Weitere Entwicklung

Mehrjahresprogramm enthalten ist (vgl. Abschnitt 2.3.3). Des Weiteren sollen die Dorfkern der Gemeinde Zurzach in ihrer Funktion gestärkt werden sollen. Im REL ist keine weitere Aussenentwicklung enthalten, die für eine verkehrliche Erschliessung zu berücksichtigen ist. Zudem sind dem REL auch keine quantitativen Aussagen zur Siedlungsentwicklung oder zum Verkehrsaufkommen zu entnehmen. Diese werden im Rahmen der anstehenden Nutzungsplanung erarbeitet.

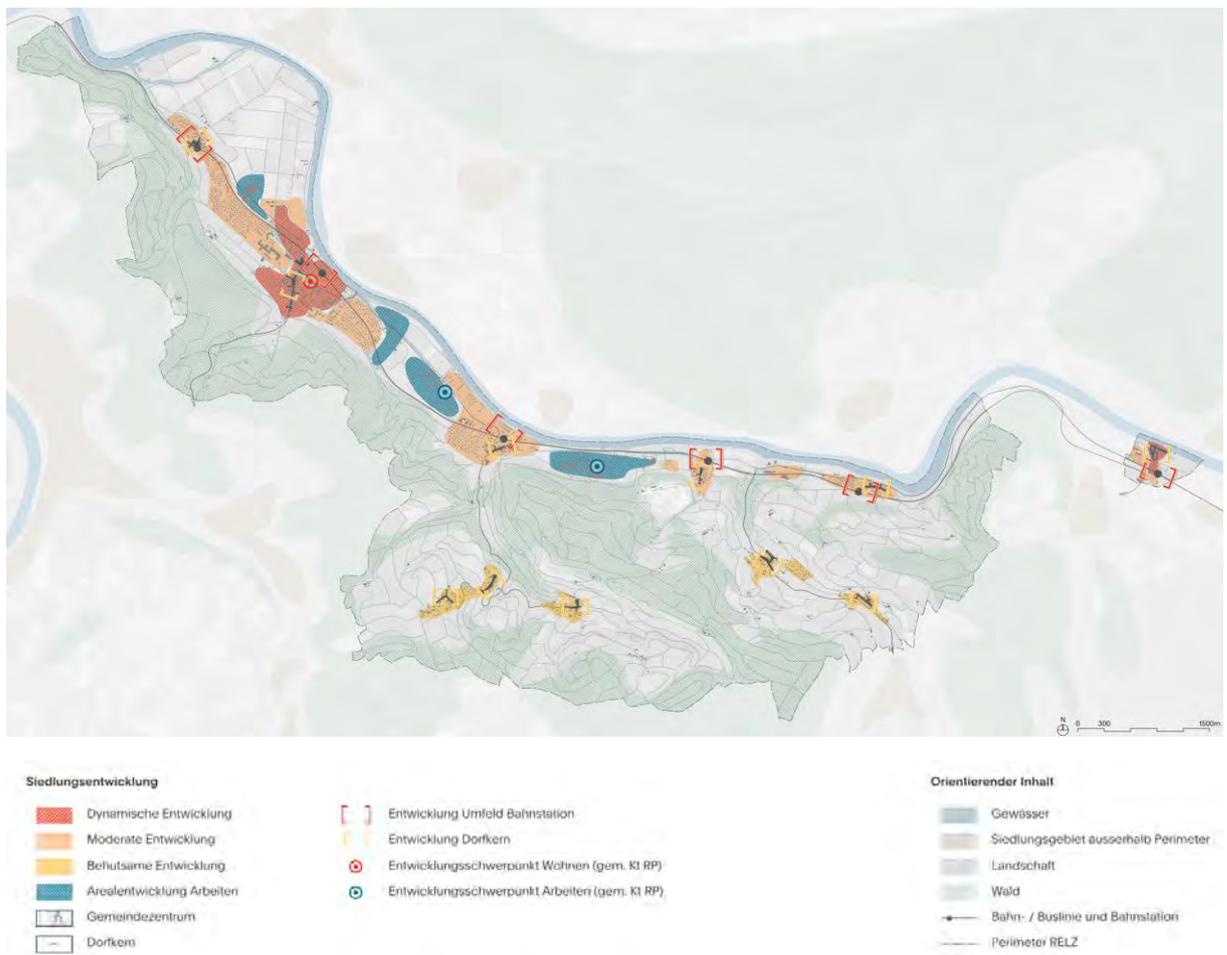


Abbildung 15 Siedlungsentwicklung (Quelle: REL, 2021)

3.2 Mobilitätsverhalten

Pendlerstatistik

Die Basis für die zugrundeliegende Pendlerstatistik bilden Erhebungen des Bundesamts für Statistik (Stand 2018). Diese umfassen Informationen hinsichtlich der Pendlermobilität im betrachteten Planungsgebiet. Fundierte Datenangaben zu Verkehrsmittelwahl sowie Wegzwecke sind in der vorhandenen Statistik nicht enthalten. Lediglich eine Pendlerstatistik (BFS) aus dem Jahr 2000 beinhaltet Daten zum Modal Split, aufgrund der über 20 Jahre zurückliegenden Erhebungen werden diese Datengrundlagen jedoch für die weiterführende Analyse nicht herangezogen.

Die Pendlerströme wurden für die acht Ortschaften erfasst und als Gemeinde Zurzach aggregiert. Laut Pendlerstatistik (BFS 2018) beträgt der Anteil der Binnen- und Wegpendler aus der Gemeinde Zurzach ca. 3'900

Binnen- und Wegpendler/innen

Personen. Davon sind knapp ein Drittel (31%; n= 1193) Binnenpendler innerhalb der Gemeinde Zurzach. Die übrigen 69% (n=2682) zählen als Wegpendler, welche sich sehr dispers im regionalen Umfeld verteilen (siehe). Für eine Mehrheit der Wegpendler sind die Relationen zu den Bezirken Zurzach, Baden und zur Stadt Zürich bedeutend (37% von 69%). Die restlichen Zielgemeinden verteilen sich vor allem auf die umliegenden Bezirke und Städte im Kanton Aargau bzw. Zürich. Die Verteilung aus der aggregierten Gesamtgemeinde kann nicht direkt für die einzelnen Ortschaften verwendet werden. So weist beispielsweise Kaiserstuhl eine stärkere Beziehung mit Stadt und Kanton Zürich auf als Bad Zurzach. Trotzdem gibt die aufgeführte Verteilung ein wichtiges Bild für die Planung ab.

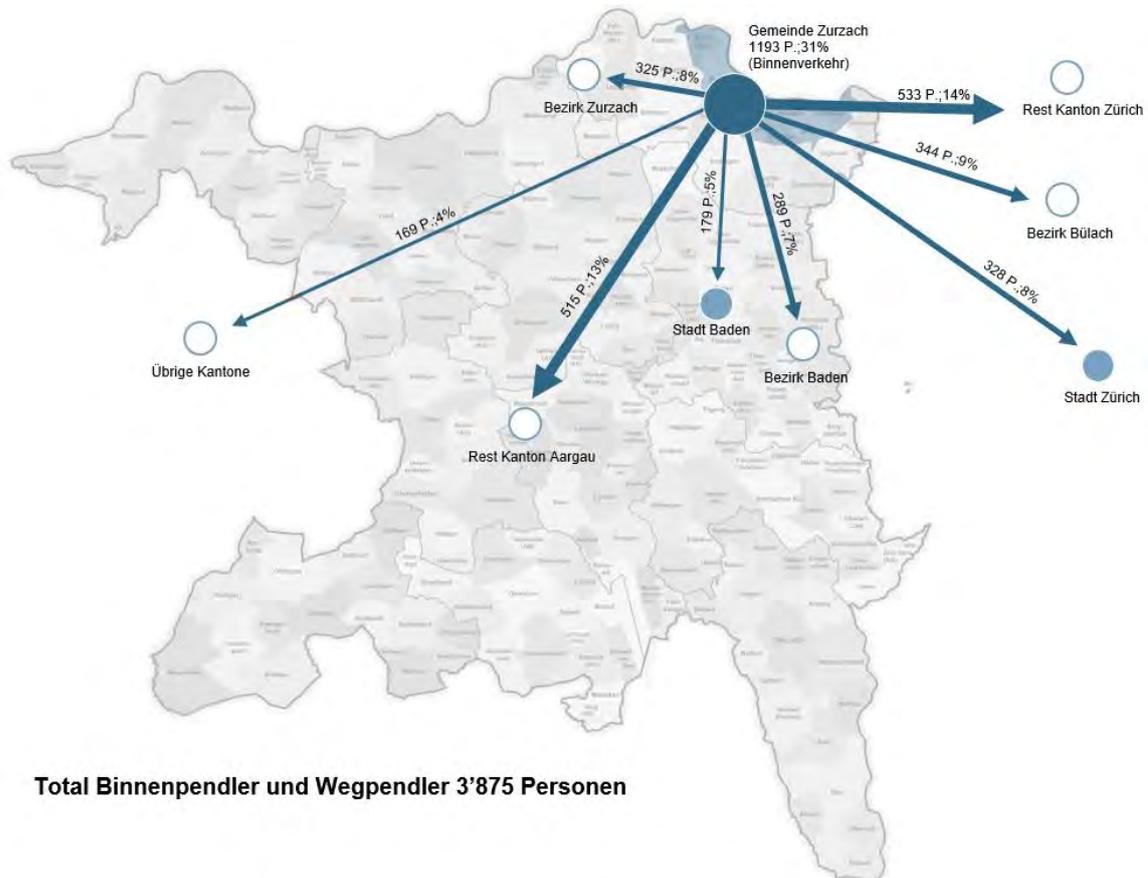


Abbildung 16: Binnenpendler und räumliche Verteilung der Wegpendler in die Gemeinde Zurzach (Quelle: BFS, 2020)

Den 2682 Wegpendlern stehen aggregiert über die acht Ortschaften 1'323 Zupendler gegenüber. Die meisten Zupendler verkehren aus den Bezirken Zurzach (37%; n=484) und Baden (19%; n=248) sowie der Stadt Zürich (10%; n=138) in die Gemeinde (siehe). Insbesondere die Ortschaft Bad Zurzach als ländliches Zentrum mit Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkt in der Region verzeichnet den höchsten Anteil an Zupendlern in der Gemeinde.

Zupendler/innen

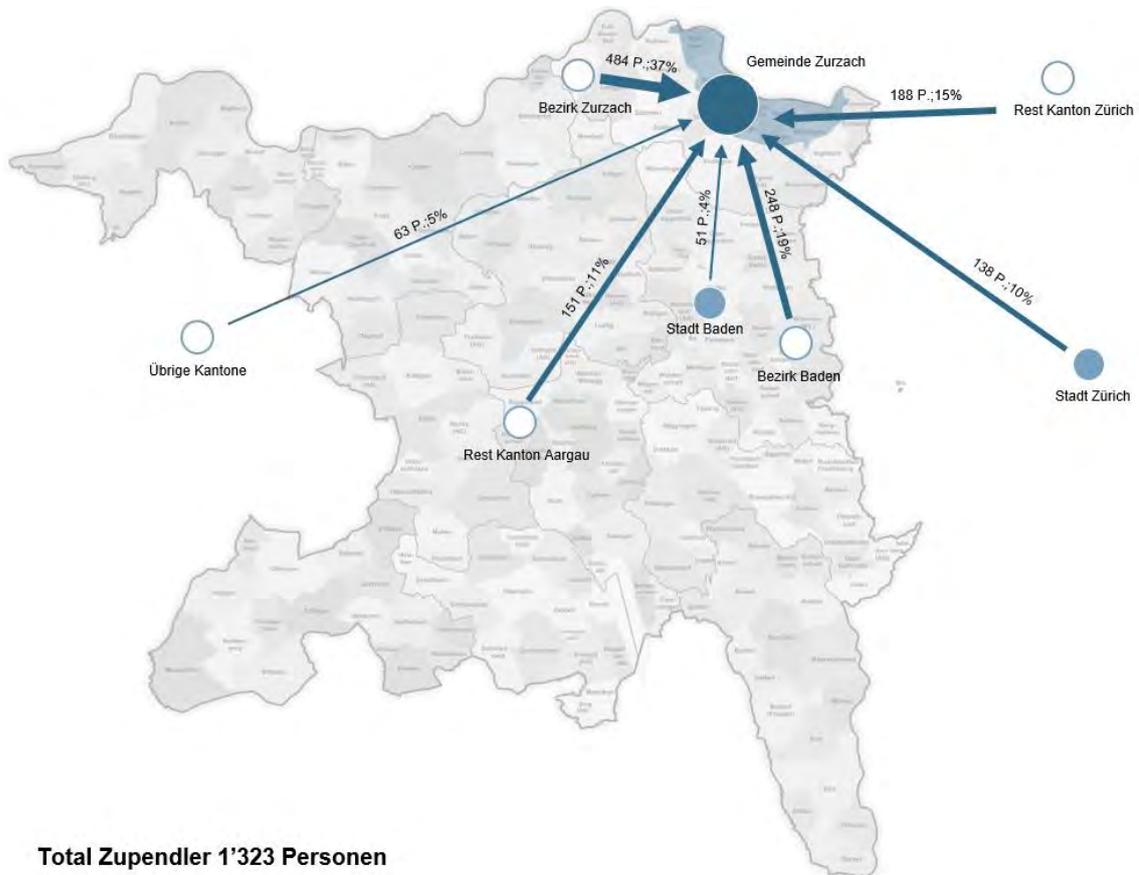


Abbildung 17: Räumliche Verteilung der Zupendler in die Gemeinde Zurzach (Quelle: BFS, 2020)

Bei Betrachtung der Zupendler innerhalb der Gemeinde Zurzach wird ebenfalls deutlich, dass 70 % (158 von 225 Personen) aus der Gemeinde Zurzach in die Ortschaft Bad Zurzach zupendeln. Die restlichen Ortschaften verzeichnen deutlich geringere Pendlerbeziehungen untereinander.

Motorfahrzeugstatistik

Per 30. September 2021 waren in der neuen Gemeinde Zurzach über 7'000 Motorfahrzeuge (ohne Motorfahräder) angemeldet. Davon waren rund 4'700 oder 67% Personenwagen, der Rest waren Kleinbusse, Nutzfahrzeuge, Motorräder, Landwirtschaftsfahrzeuge, Anhänger oder Ähnliches (vgl. Tabelle 5). Mit 611 Personenwagen pro 1'000 Einwohner/innen liegt die Gemeinde Zurzach über dem kantonalen Schnitt von 590 Personenwagen pro 1'000 Einwohner/innen, was auf ein MIV-affines Verhalten hinweist. Die räumliche Verteilung der angemeldeten Fahrzeuge zeigt auf, dass insbesondere die ländlicheren und höher gelegenen Ortschaften Baldingen, Böbikon und Wislikofen hohe Personenwagendichten aufweisen, während in den Ortschaften entlang des Rheins und der Bahnlinie pro Einwohner/in weniger Personenwagen angemeldet waren. Die tiefste Personenwagendichte weisen Bad Zurzach und Kaiserstuhl auf. Wie erwartet korreliert die Personenwagendichte negativ mit dem ÖV-Angebot. Die Motorfahrzeugstatistik macht keine Aussagen zur tatsächlichen Nutzung der Fahrzeuge.

Hohe Personenwagendichte

Gemeinde	Fahrzeuge ohne Mofas	davon Personenwagen (PW)	PW pro 1'000 Einwohner/innen
Bad Zurzach	3'485	2'552	578
Baldingen	345	197	722
Böbikon	249	130	765
Kaiserstuhl	358	261	604
Rekingen	1'086	613	647
Rietheim	675	465	644
Rümikon	323	220	649
Wislikofen	492	237	673
Zurzach total	7'013	4'675	611
Kanton Aargau	585'472	412'121	590

Tabelle 5: Motorfahrzeuge nach Gemeinde per 30.09.21, Quelle: Statistik Aargau

3.3 Radverkehr (RAV)

Sechs der acht Ortschaften sind über das kantonale Radroutennetz erreichbar, Baldingen und Böbikon liegen an keiner kantonalen Radroute. Richtung Osten ist unter anderem Eglisau relativ direkt erreichbar. Richtung Nordwesten ist Koblenz direkt erreichbar. Döttingen als weiteres ländliches Zentrum sowie die Kernstädte Brugg-Windisch und Baden sind entweder mit deutlichen Umwegen über Koblenz und das Untere Aaretal erreichbar oder via Tegerfelden oder Schneisingen. Die direkteren Wege via Tegerfelden oder Schneisingen bedeuten jedoch spürbare, zu überwindende Höhenunterschiede.

Periphere Lage führt zu langen Wegen zu Zentren

Insbesondere unter Berücksichtigung der zentralisierten Schulstandorte bereits ab frühen Schulstufen ist die Lücke im Radroutennetz zwischen Rümikon und Mellikon von grosser Bedeutung.

Netzlücke

Obwohl Baldingen und Böbikon an keiner kantonalen Radroute liegen, sind die zu den beiden Ortschaften führenden Strassen aufgrund der geringen Verkehrsbelastung grundsätzlich für den Radverkehr geeignet. Jedoch führen die teilweise hohen Fahrgeschwindigkeiten in den ausserortsabschnitten zu gefährlichen Situationen. Zudem ist die Topografie für den Radverkehr hinderlich; was in etwas geringerem Mass auch für Wislikofen gilt.

Topografie als Erschwernis für Radverkehr

Praktisch in allen Ortschaften sind Schwachstellen im Radverkehr erkennlich. Eine vertiefte Betrachtung je Ortschaft erfolgt in den folgenden Abschnitten.

Schwachstellen im Velonetz

Bad Zurzach

Bad Zurzach als das künftige Zentrum der Gemeinde Zurzach ist aus den anderen Ortschaften grundsätzlich erreichbar. In Bad Zurzach ist das lokale Velonetz in den Wohnquartieren weitgehend dicht und intakt. Viele der Quartierstrassen sind verkehrsberuhigt und es gilt Mischverkehr Velo-MIV.

Dichtes und intaktes Velonetz

Schwächen im heutigen Radverkehr stellen unter anderem die Verbindung nach Rietheim dar: Auf der wichtigen Badstrasse gibt es Konflikte zwischen dem Radverkehr und der hohen MIV-Belastung. Die hohe MIV-Belastung ist

einerseits auf Pendlerverkehr von/nach Bad Zurzach zurückzuführen, andererseits auf den mit dem Bad verbundenen Verkehr.

Für den Radverkehr gibt es keine sichere und attraktive Veloroute zum Regibad, obwohl das Regibad oft auch von Schulklassen besucht wird. Dies betrifft auch den direkt nebendran liegenden Campingplatz. Vor allem der Knoten am Grenzübergang ist für die Velofahrerinnen und -fahrer unübersichtlich. Auch die Veloabstellplätze beim Regibad entsprechen nicht mehr den heutigen Standards.

Regibad nicht gut erreichbar

Die heutigen Probleme für den Velolängsverkehr sowie für den querenden Verkehr im Flecken sind mit der Ost-Umfahrung Bad Zurzach sowie der Umsetzung der flankierenden Massnahmen teilweise gelöst.

Konflikte im Flecken mit Ost-Umfahrung behoben

Baldingen und Böbikon

Der Radverkehr von/nach Baldingen und Böbikon ist im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Die Verkehrsbelastung auf der Baldingerstrasse ist jedoch mit nur gut 1'000 Fahrzeugen pro Tag gering. Aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten ist der Weg nach Rekingen insbesondere für Kindergarten- und Schulkinder nicht gut geeignet. Erschwerend kommt der zu überwindende Höhenunterschied hinzu.

Mischverkehr Velo-MIV und Topografie nicht ideal

Kaiserstuhl

Richtung Fisibach, Weiach und Rümikon ist der Radverkehr auf Radwegen geführt. Dadurch ist ein sicheres Erreichen dieser Ortschaften gewährleistet. Der Radweg Richtung Weiach wurde erst 2017/18 realisiert.

Veloführung auf Radwegen

Direkt südlich der Altstadt, Richtung Bahnhof Kaiserstuhl, führt die Hauptverbindung für den Radverkehr entlang der Vorstadt. Diese ist gleichzeitig die einzige Verbindung zum Grenzübergang. Durch den tendenziell engen Strassenquerschnitt sowie die MIV-Verkehrsbelastung ist dieser Abschnitt für den Radverkehr nicht optimal.

Geringe Mängel Richtung Bahnhof

Rekingen

Richtung Bad Zurzach ist ein Radweg vorhanden. Richtung Mellikon führt die Veloverbindung im Mischverkehr zuerst durch das Industrie- und Gewerbegebiet, anschliessend der kantonalen Verbindungsstrasse nach Mellikon entlang. Weiter Richtung Rümikon ist eine Lücke im Velonetz vorhanden; der Radverkehr wird dort auf der hochbelasteten K131 geführt.

Radwege oder nicht hoch belastete Strassen in Nachbardörfer

Im Siedlungsgebiet von Rekingen gilt mehrheitlich Tempo 30. Der Radverkehr ist dort im Mischverkehr geführt. Aufgrund der Verkehrsbelastungen sind diese Strassen gut für den Radverkehr geeignet.

Tempo 30 im Siedlungsgebiet

In der Dorfstrasse, welche sowohl den Weg zum Bahnhof darstellt als auch die Hauptverbindung nach Mellikon bildet, gilt noch Tempo 50. Mit der Abklassierung zur Gemeindestrasse möchte die Ortschaft dort jetzt auch Tempo 30 umsetzen. Damit würde die Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie der Weg Richtung Mellikon etwas sicherer.

Riethem

Richtung Koblenz ist der Radverkehr auf einem Radweg geführt. Richtung Bad Zurzach gilt auf der Radroute Mischverkehr in verkehrsberuhigten Quartierstrassen.

Rietheim ist durch die Bahnlinie und die K131 in zwei Teile geteilt. Entlang der Kantonsstrasse ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden, die kantonale Radroute führt südlich der Bahnlinie durch Rietheim. Durch die Zweiteilung ist vom nördliche Dorfteil aus auch der Bahnhof nicht gut erreichbar.

Zweiteilung Siedlungsgebiet durch Bahn und Kantonsstrasse

Die Querung der Kantonsstrasse ist à Niveau möglich, jedoch aufgrund der Verkehrsbelastung der Kantonsstrasse erschwert. Für ungeübte Velofahrende gibt es eine Unterführung, welche jedoch bezüglich Breite und Rampenneigungen nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht.

Die Querung der Bahnlinie ist in einer Unterführung im Mischverkehr mit dem MIV möglich. Der Querschnitt ist jedoch eher knapp und deshalb sicherheitstechnisch nicht optimal. Die MIV-Verkehrsbelastung in der Unterführung ist zudem hoch, da diese eine Schleichroute für Pendler in die westlichen Siedlungsgebiete von Bad Zurzach darstellt.

Der Schleichverkehr führt auch dazu, dass die Hauptverbindung für den Radverkehr nach Bad Zurzach erschwert ist. Trotz Tempo 30 weist deshalb die Badstrasse für den Radverkehr Verbesserungspotenzial auf.

Hohe Verkehrsbelastung Badstrasse

Rümikon

Fisibach und Kaiserstuhl im Osten sind auf einem Radweg erreichbar. Richtung Mellikon und weiter nach Rekingen ist eine Lücke im Radroutennetz vorhanden. In diese Richtung müssen heute entweder Umwege in Kauf genommen oder entlang der stark befahrenen K131 gefahren werden. Richtung Wislikofen existiert eine kaum befahrene Lokalverbindungsstrasse, welche von Velofahrenden benutzt werden kann, um die deutlich stärker belastete K131 und die Hauptstrasse zu vermeiden. Sie bedeutet jedoch knapp 30 zusätzlich zu überwindende Höhenmeter.

Netzlücke Richtung Mellikon/Rekingen

Auf der Dorfstrasse gilt Tempo 50. Die Verkehrsbelastung ist jedoch gering und die Strassenbreiten der Verkehrsbelastung entsprechend, so dass Mischverkehr für den Radverkehr kein Problem darstellt.

Mischverkehr im Siedlungsgebiet

Wislikofen

Richtung Rümikon existiert eine kaum befahrene Lokalverbindungsstrasse, welche von Velofahrenden benutzt werden kann, um die deutlich stärker belastete K131 und die Hauptstrasse zu vermeiden. Sie bedeutet jedoch knapp 30 zusätzlich zu überwindende Höhenmeter.

Richtung Mellikon und weiter Richtung Rekingen gibt es heute keine sinnvolle Alternative zur Hauptstrasse. Bergwärts ist auf der Hauptstrasse ein Radstreifen markiert, talwärts fährt der Radverkehr mit dem MIV im Mischverkehr. Die Verbindung ist deshalb insbesondere für SuS aus Wislikofen, welche nach Rekingen in die Schule fahren, nicht ideal.

Nicht ideale Verbindung nach Mellikon und Rekingen

Richtung Siglistorf ist die Hauptstrasse ab der Ortschaft Mellstorf als Kernfahrbahn mit beidseitigen Radstreifen ausgestaltet.

Zwischen den Ortschaften Wislikofen und Mellstorf ist der Radverkehr auf einem Radweg geführt. Die übrigen Gemeindestrassen sind aufgrund der geringen Verkehrsbelastung gut für den Radverkehr geeignet, hingegen führt die Topografie zu Erschwernissen für den Radverkehr.

Topografie als Herausforderung für den Radverkehr

3.4 Fussverkehr (FV)

Bad Zurzach

Das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet ist weitgehend dicht und intakt. In vielen Quartierstrassen gilt Mischverkehr, in stärker befahrenen Strassen sind Trottoirs ein- oder zweiseitig vorhanden. Das Siedlungsgebiet ist relativ kompakt, so dass das Zentrum aus dem meisten Ortschaften zu Fuss in maximal zehn bis fünfzehn Minuten erreicht werden kann.

Dichtes und intaktes Fusswegnetz

Die Mängel im Flecken im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt sind mit der Fertigstellung der Ost-Umfahrung und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen behoben oder zumindest stark reduziert. Mit der deutlich reduzierten Verkehrsbelastung im Flecken kann auch das hohe querende Fussverkehrsaufkommen besser bewältigt werden.

Mängel im Flecken mit Ost-Umfahrung und FlaMa behoben

Rund eine halbe Million von Besucherinnen und Besucher besuchen jährlich das Thermalbad Bad Zurzach. Ein grosser Anteil reist mit dem Auto an. Der Parkplatz ist rund 100 Meter vom Eingang entfernt. Vom Parkplatz bis zum Eingang des Thermalbads müssen die Besucherinnen und Besucher zweimal die Strasse überqueren. Die heutige Situation führt zu Konfliktsituationen zwischen MIV und dem Fussverkehr.

Konflikte Fussverkehr mit Fahrverkehr beim Thermalbad

Mit dem Fahrplanwechsel 2035 würde der Zug auf einem neuen Kopfgleis von Bülach kommend halten bzw. wenden. Die Wege ins Zentrum und insbesondere zu den beiden Schulstandorten in Bad Zurzach wären mit spürbaren Umwegen verbunden. Grund dafür ist, dass durch das Gelände der reformierten Kirche kein durchgehender Weg führt. Demnach wären Bewohnende sowie Reisende südlich der Schwertgasse bzw. Promenadenstrasse vom Bahnhof abgeschnitten.

Direkter Weg zu Bahnhof fehlt

Vom Zentrum von Bad Zurzach aus ist der Rhein und das Naherholungsgebiet am besten via Unterführung beim Bahnhof erreichbar. Weiter östlich, direkt westlich des Regibads, gibt es eine weitere gute Zugangsmöglichkeit via eine Überführung über die K131.

Baldingen

Die Distanzen innerhalb des Siedlungsgebiets von Baldingen betragen höchstens einen knappen Kilometer. Jedoch liegen zwischen den oberen und unteren Dorfteilen fast 100 Höhenmeter.

Kurze Wege abseits Hauptstrasse

Zwischen den verschiedenen Quartieren sind Fusswege abseits der Hauptstrasse verfügbar. Auch die Bushaltestellen sind meist auf kurzen Wegen abseits der Hauptstrasse erreichbar.

Böbikon

Die Distanzen innerhalb des Siedlungsgebiets von Böbikon betragen ohne Berücksichtigung des Weilers Rütihof höchstens 500 Meter. Der Weiler Rütihof liegt rund einen Kilometer südöstlich von Böbikon, etwa 100 Höhenmeter höher.

Kurze Wege abseits Hauptstrasse

Zwischen den verschiedenen Quartieren führen die Fusswege meist entlang schwach belasteter Strassen; auch die Hauptstrasse durch das Dorfzentrum spielt dabei eine Rolle für den Fussverkehr. Die beiden Bushaltestellen liegen an den beiden wichtigsten Knotenpunkten der Ortschaft.

Kaiserstuhl

Das Siedlungsgebiet in Kaiserstuhl ist sehr kompakt. Dies erlaubt kurze Wege zwischen allen Gebieten der Ortschaft. Insbesondere in der Altstadt gilt Mischverkehr oder der motorisierte Verkehr ist eingeschränkt.

Weg zwischen Altstadt und Bahnhof ohne Trottoir

Der Weg zwischen der Altstadt und dem Bahnhof weist kein Trottoir auf.

Der Rheinuferweg führt direkt nördlich der Altstadt vorbei.

Rekingen

Die Ortschaft Rekingen wird durch die K131 sowie die Baldingerstrasse in verschiedene Bereiche geteilt. Die beiden Bereiche südlich der K131 sind kompakt und erlauben kurze Wege.

Weg zum Bahnhof mit Einführung Tempo 30 verbessert

Im grössten, im Südwesten gelegenen Ortschaften gilt auf allen Quartierstrassen Tempo 30 und mehrheitlich sind keine Trottoirs vorhanden. Für die östlich der Baldingerstrasse gelegene Dorfstrasse gilt noch Tempo 50. Dies führt vor allem zu Sicherheitsmängeln für SuS zwischen dem Bahnhof und der Primarschule auf der östlichen Seite der Baldingerstrasse. Für das Gebiet Chrüzwies sind dank einer Unterführung der K131 beim Bahnhof sowie einer Treppe zur Überführung über die K131 und die Bahngleise kurze Wege zum Bahnhof respektive ins Zentrum möglich. Vom Gebiet Reinächer ist ein separater Fuss- und Radwege Richtung Zentrum vorhanden. Die K131 kann in einer Unterführung gequert werden. Auch die Bahnlinie kann in einer Unterführung gequert werden. Insbesondere die Unterführung unter der Bahnlinie hindurch genügt den heutigen Anforderungen jedoch nicht mehr.

Vom Zentrum von Rekingen aus ist das Naherholungsgebiet beim Rhein und der Rheinuferweg via die beiden Unterführungen erreichbar.

Riethem

Die K131 zerschneidet Riethem und bildet eine Barriere für den Fussverkehr. Ein Fussgängerstreifen sowie eine Unterführung zur Querung der K131 sind vorhanden. Die Unterführung genügt den heutigen Ansprüchen des Fuss- und Radverkehrs jedoch nicht mehr.

Starke Zerschneidung Siedlungsgebiet durch K131 und Bahnlinie

Auch die Bahnlinie bildet eine starke Zäsur; die Unterführung östlich des Bahnhofs bildet die einzige Querungsmöglichkeit der Bahnlinie. In der Unterführung gibt es ein Trottoir, dieses liegt jedoch auf der «falschen» Seite: SuS, welche vom südlichen Siedlungsgebiet zum Schulhaus gehen wollen und dazu die Unterführung unter der K131 benützen wollen, müssen zweimal die Strassenseite wechseln.

Abseits der K131 gilt im gesamten Siedlungsgebiet auf allen Strassen Tempo 30. Dies erlaubt meist sicheren Fussverkehr auch dort, wo keine Trottoirs vorhanden sind. Nur die Badstrasse weist eine tendenziell hohe Verkehrsbelastung auf, was zur Beeinträchtigung der subjektiven Verkehrssicherheit führt.

Rümikon

Fast das gesamte Siedlungsgebiet von Rümikon ist um die Dorfstrasse angeordnet. Diese bildet somit die zentrale Achse für den Fussverkehr. Auf der Dorfstrasse gilt Tempo 50. Mit der geringen Verkehrsbelastung ist die

Dorfstrasse als zentrale Achse für den Fussverkehr

Qualität für den Fussverkehr jedoch auch ohne Trottoirs gewährleistet. Von den wenigen Liegenschaften südlich der Bahnlinie führt der Weg zum Bahnhof durch eine Unterführung; ein Trottoir ist in der Unterführung vorhanden.

Vom Zentrum von Rümikon aus ist das Naherholungsgebiet beim Rhein und der Rheinuferweg via eine Überführung über die K131 erreichbar. Diese ist jedoch schmal und auf der Rheinseite gibt es lediglich eine Treppe.

Wislikofen

Die Ortschaft Wislikofen besteht aus den beiden Ortschaften Mellstorf und Wislikofen. Beide Ortschaften sind um die Hauptstrasse angeordnet, welche von der K131 nach Siglistorf und weiterführt. Nordöstlich der Hauptstrasse verbinden mehrere Strassen die beiden Ortschaften; diese sind aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen deutlich besser für den Fussverkehr geeignet. In Wislikofen ist zur Querung der Hauptstrasse an der zentralen Kreuzung ein Fussgängerstreifen vorhanden.

Fusswegnetz abseits der Hauptstrasse vorhanden

Auch auf den Gemeindestrassen gilt Tempo 50. Aufgrund der meist sehr geringen Verkehrsbelastungen sind diese trotzdem für den Fussverkehr geeignet.

Bei der zentral gelegenen Bushaltestelle in Mellstorf ist kein Fussgängerstreifen über die Hauptstrasse vorhanden. Die Bushaltestelle für die Ortschaft Wislikofen befindet sich beim Kindergarten, knapp 200m südöstlich der zentralen Kreuzung. Bei der Bushaltestelle ist eine Unterführung zur Querung der Hauptstrasse vorhanden. Die Bushaltestelle kann ohne an der Hauptstrasse Entlanglaufen erreicht werden.

Bushaltestellen von allen Ortschaften aus gut erreichbar

Der Kindergarten ist aus den Ortschaften Wislikofen und Mellstorf auch ohne der Hauptstrasse Entlanglaufen erreichbar.

Besuchenden und Gästen des Seminarhotels und Bildungshauses Probstei Wislikofen ist teilweise der direkte Weg zur Bushaltestelle nicht bekannt. Diese Gäste gehen vermehrt der Hauptstrasse entlang, was teilweise zu gefährlichen Situationen führt.

3.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Durch die periphere Lage sind die Wege aus der Gemeinde Zurzach zur Autobahn weit. Aus dem östlichen Teil ist das Teilstück A50 in Glattfelden respektive die A51 in Bülach am schnellsten erreichbar, aus dem westlichen Teilgebiet die A1 in Brugg oder Baden. Für die Erreichbarkeit von Winterthur bzw. der Ostschweiz bietet die Hauptstrasse bis zur A1 eine staufreie Route, Richtung Basel die Rheintalstrasse bis Eiken und von dort auf die A3 nach Basel.

Weite Wege zur Autobahn

Im Hardwald soll die Autobahn A51 Richtung Norden mit einer «Miniautobahn» mit vier Spuren ohne Pannestreifen verlängert werden. Die Umsetzung soll ab 2021 erfolgen. Damit würde die heute zeitweise starke Überlastung in diesem Abschnitt behoben und die Erreichbarkeit des Raums Zürich und der Ostschweiz aus Zurzach verbessert.

Überlastetes Strassennetz Richtung Autobahn

Richtung Baden und Brugg ist die Hauptstrasse durch das Untere Aaretal, insbesondere in Siggenthal Station vor dem Abzweiger zur Stillibrücke,

zeitweise überlastet. Auch die Zentren von Baden und Brugg sind heute zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Mit dem Projekt OASE, welches zentrumsnahe Umfahrungen der beiden Zentren Baden und Brugg vorsehen, sollen diese Probleme reduziert werden.

Die höchsten Verkehrsbelastungen (DTV > 10'000 Fz/d) weisen die K131 (Rheintalstrasse) zwischen Bad Zurzach und Rekingen sowie die K286 Bruggerstrasse – Rheinbrücke Bad Zurzach auf (vgl. Tabelle 6), da auf diesen Abschnitten verschiedene Verkehrsströme gebündelt werden. Die anderen Strassenabschnitte sind deutlich tiefer belastet. Innerhalb der Gemeinde Zurzach gibt es kaum Strassenabschnitte mit regelmässigen Verkehrsüberlastungen bzw. mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach fallen diese weg.

Verkehrsbelastungen

Gemeinde	Strasse	DTV 2019 [Fz/d]	DWV 2019 [Fz/d]	ASP 2019 [Fz/h]
Rietheim	Hauptstrasse, K131 (HVS)	6'900	6'900	680
Bad Zurzach	Rheintalstrasse, Tunnelportal West K131 (HVS)	5'500	5'800	550
Bad Zurzach	Bruggerstrasse K286 (RVS)	10'200	10'200	1'170
Bad Zurzach	Rheinbrücke Zoll K286 (HVS)	10'700	11'400	1'230
Rekingen	Rheintalstrasse K131 (HVS)	10'800	11'500	1'130
Kaiserstuhl	Hauptstrasse K131 (HVS)	7'800	8'100	760
Kaiserstuhl	Rheinbrücke K430 (LVS)	4'600	4'900	540

Tabelle 6: Strassenbelastungen im Querschnitt, Quelle: AVK, 2019

Auf der K131 zwischen Kaiserstuhl und Rekingen (Unterwerk Sodafabrik) verläuft eine Ausnahmetransportroute des Typs II (II B). Die Anbindung des Unterwerks Rekingen erfolgt ab der K131 auf der K432 über eine Ausnahmetransportroute des Typs III. Die Anforderungen an die Abschnitte sind der Ausnahmetransportroutenverordnung (ATRV) zu entnehmen.

Ausnahmetransportrouten

Bad Zurzach

Mit der Ost-Umfahrung Bad Zurzach verbessert sich die Situation im Flecken und die Aufenthaltsqualität nimmt deutlich zu. Für den MIV wird auf der Ost-Umfahrung flüssigerer Verkehr ermöglicht. Mit der Fertigstellung fährt sowohl der Ost-West- als auch der Nord-Süd-Verkehr nicht mehr durch das Zentrum. Davon ausgenommen ist jedoch der Bäderverkehr, welcher nicht aktiv über die Ost-Umfahrung gelenkt wird. Auch der landwirtschaftliche Verkehr darf aufgrund der tiefen Fahrgeschwindigkeiten der Fahrzeuge nicht über die Ost-Umfahrung verkehren und fährt weiterhin durch den Flecken.

Deutliche Aufwertung Flecken durch Ost-Umfahrung

Auf einzelnen Quartierstrassen führt die hohe MIV-Verkehrsbelastung zu Konflikten mit dem Fuss- und Radverkehr. Eine Priorisierung des einen oder

anderen Verkehrsträgers auf einzelnen Achsen ist zurzeit nicht genügend implementiert.

Baldingen

Der Durchgangsverkehr durch Baldingen weist insbesondere Richtung Lengnau und Endingen höhere Verkehrsbelastungen auf. Die teilweise hohen Geschwindigkeiten führen zu Beeinträchtigungen für die Anwohnenden.

Hohe Geschwindigkeiten auf Hauptachsen

Böbikon

Die Hauptachse durch Böbikon weist praktisch keinen Durchgangsverkehr auf und hat tendenziell geringe Verkehrsbelastungen.

Kein Durchgangsverkehr auf Hauptachsen

Kaiserstuhl

Die K131 führt südlich des Gemeindegebiets vorbei und führt nicht zu einer Zäsur im Siedlungsgebiet. Auch die K430 Richtung Zoll ist grösstenteils um die Altstadt herumgeführt, schneidet diese jedoch etwas vom Rheinufer ab.

Konflikte entlang K430 zwischen Altstadt und Bahnhof

Das momentan gültige Geschwindigkeitsregime auf der K430 Richtung Zoll sowie fehlende Infrastruktur für den Fuss- und Radverkehr führen zu Konflikten. Eine Anfrage beim Kanton zur Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der K430 ist beim Kanton hängig.

Rekingen

Die K131 führt nördlich des grössten Teils des Siedlungsgebiets vorbei. Sie führt jedoch zu einer Trennung der beiden Gebiete Rainächer und Chrüzwies vom Zentrum.

Leichte Zäsur durch K131

Trotz der nicht allzu hohen Verkehrsbelastung der Baldingerstrasse führt diese zu einer starken Zäsur im Siedlungsgebiet von Rekingen. Dies ist insbesondere auf die Gestaltung der Ortsdurchfahrt zurückzuführen: Mit der Überführung auf der Nordseite und der strassenbegleitenden Bestockung in vielen Abschnitten wird diese nicht als Ortsdurchfahrt wahrgenommen. Dies führt dazu, dass teilweise hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Bushaltestelle auf der Westseite der Baldingerstrasse führt zudem zu einer starken optischen Verbreiterung des Strassenraums.

Nicht attraktive Baldingerstrasse hat Trennwirkung

Die Dorfstrasse ab dem Zentrum von Rekingen ist eine wichtige Zufahrtssachse zum Industrie- und Gewerbegebiet für Angestellte; es ist jedoch ein Lastwagenfahrverbot signalisiert. Dadurch ist der Fuss- und Radverkehr zum Bahnhof sowie weiter Richtung Mellikon beeinträchtigt. Für das Industrie- und Gewerbegebiet bestünde eine zusätzliche Erschliessung ab der K131, zwischen Rekingen und Mellikon.

Dorfstrasse mit Gewerbeverkehr

Riethem

Die K131 führt mitten durch das Zentrum von Riethem und bildet eine starke Zäsur zwischen den beidseits liegenden Siedlungsgebieten.

Starke Trennwirkung der K131

Der Verkehr auf der Badstrasse Richtung Bad Zurzach führt zu einer Beeinträchtigung für die Anwohnenden und zu Konflikten mit dem Fuss- und Radverkehr.

Rümikon

Die K131 führt nördlich von Rümikon vorbei. Dadurch gibt es im Siedlungsgebiet keinen relevanten Durchgangsverkehr.

Wislikofen

Die Hauptstrasse trennt sowohl die Ortschaft Wislikofen als auch die Ortschaft Mellstorf in zwei Teile. Auf der Achse gibt es Durchgangsverkehr zwischen der K131 und Siglistorf, Niederweningen und weiter.

3.6 Ruhender Verkehr (RV)

Bad Zurzach

Die meisten der grösseren öffentlichen Parkierungsanlagen befinden sich in Bad Zurzach. Insgesamt 133 öffentliche Parkfelder befinden sich im Flecken; insbesondere entlang der Hauptstrasse, der Schwertgasse, der Baslerstrasse und der Bahnhofstrasse.

Öffentliche Parkierungsanlagen

Grosse öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen liegen allesamt in Bad Zurzach; u.a. die Anlage beim Thermalbad mit 290 Parkfeldern, Migros mit 120 Parkfeldern, Tennis- und Sportclub Barz mit 97 Parkfeldern und Coop mit 64 Parkfeldern.

Private, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen

Im Flecken in Bad Zurzach führen einige der Parkplätze zu schwierigen Sichtverhältnissen bei Querungen für Fussgänger. Mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen werden diese Probleme jedoch behoben bzw. reduziert.

Konflikte durch Parkierung im Strassenraum

In Bad Zurzach werden die öffentlichen Parkplätze sowie der öffentliche Strassenraum wie folgt bewirtschaftet:

Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze

- Die Bewirtschaftung unterscheidet sich in Bad Zurzach abhängig von der Zone: Zone 1 im Zentrum, Zone 4 in der Peripherie der Gemeinde.
- In der Zone 1 sind die Parkfelder entlang der Strassen monetär bewirtschaftet. Auf weiteren Parkfeldern im Zentrum ist die Parkzeit auf 1 Stunde beschränkt (blaue Zone). Für die Zone 1 werden keine Dauerparkkarten für Anwohner ausgegeben.
- In der Zone 2 darf nur auf markierten Parkfeldern parkiert werden. Mit Parkuhren sind die Gebühren für die Parkplätze geregelt. Maximal die erste Stunde ist jeweils gratis, danach sind die Parkplätze kostenpflichtig. Für die Zone 2 werden für bestimmte Benutzer Dauerparkkarten ausgegeben zu CHF 480.- bis 720.- pro Jahr bzw. CHF 6.- pro Tag.
- In der Zone 3 ist das Parkieren unter Vorbehalt gebührenlos; auf einzelnen Parkfeldern gelten Parkgebühren, diese Gebühren werden an Parkuhren beglichen. Für die Zone 3 werden für die gebührenpflichtigen Parkfelder für bestimmte Benutzer Dauerparkkarten ausgegeben zu CHF 480.- bis 720.- pro Jahr.
- In der Zone 4 ist das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen und entlang der öffentlichen Strassen nicht eingeschränkt.

In der Bau- und Nutzungsordnung vom 21.11.1997 wird hinsichtlich der Pflichtabstellplätze auf die kantonalen Grundlagen bzw. auf die damals gültigen VSS-Normen verwiesen. Es gilt ein Grenzbedarf gemäss VSS-Norm. Unter Berücksichtigung des ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs sowie einer Mehrfachnutzung der Parkfelder kann der Bedarf reduziert werden.

Parkplatzerstellung in der BNO

Baldingen

In Baldingen gibt es einen grösseren öffentlichen Parkplatz bei der Kirche sowie drei Parkplätze beim Friedhof. Vereinzelt gibt es zu wenige Parkplätze auf privatem Grund, beispielsweise im Gebiet «im Rank». In Baldingen ist das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen und Strassen nicht geregelt.

Öffentliche
Parkplätze

In der Bau- und Nutzungsordnung vom 09.06.1998 sind keine Bestimmungen hinsichtlich Erstellung von privaten Parkfeldern enthalten.

Parkplatzerstellung
in der BNO

Böbikon

In Böbikon ist das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen und Strassen nicht geregelt.

Öffentliche Park-
plätze

In der Bau- und Nutzungsordnung vom 30.06.1998 sind keine Bestimmungen hinsichtlich Erstellung von privaten Parkfeldern enthalten.

Parkplatzerstellung
in der BNO

Kaiserstuhl

In Kaiserstuhl ist das Parkierungsangebot nicht mehr ausreichend. Dies hat unter anderem mit der hohen Zahl Pendler aus dem Süddeutschen Raum zu tun, welche ihr Fahrzeug beim Bahnhof Kaiserstuhl abstellen und mit der S-Bahn weiterfahren. Mit der geplanten Erweiterung des P+R und des Parkplatzes beim Bahnhof wird dieses Problem jedoch auf absehbare Zeit behoben.

Parkierungsange-
bot für Altstadt
nicht mehr ausrei-
chend

In Kaiserstuhl werden die öffentlichen Parkplätze sowie der öffentliche Strassenraum auf Basis des Parkierungsreglementes wie folgt bewirtschaftet:

Bewirtschaftung öf-
fentlicher Park-
plätze

— In der Altstadt ist das Parkieren von Montag bis Freitag von 17:00 Uhr bis 07:00 Uhr sowie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gebühren- und bewilligungspflichtig. Anwohnerparkkarten werden ausgegeben zu CHF 420.- pro Jahr, Bewilligungen für sonstige Berechtigte kosten CHF 660.- pro Jahr.

— Ausserhalb der Altstadt ist das generell gebühren- und bewilligungspflichtig. Anwohnerparkkarten werden ausgegeben zu CHF 360.- pro Jahr, Bewilligungen für sonstige Berechtigte kosten CHF 660.- pro Jahr.

In der derzeit rechtskräftigen Bau- und Nutzungsordnung vom 13.05.1996 ist festgehalten, dass sich die Berechnung der Parkfelder nach den kantonalen Vorgaben bzw. der VSS-Richtlinie richtet. Zur Altstadt liegt zudem ein Gesamtkonzept Parkierung vor. Darin wird festgehalten, dass pro Wohnung und pro Gewerbebetrieb min. und max. 1 Parkplatz zu erstellen ist. Für Besuchende stehen öffentliche Abstellplätze zur Verfügung, die über das kommunale Parkierungsreglement geregelt sind. Im Rahmen der geplanten BNO-Revision (Stand: Mitwirkung 2020) sind für die gestaltungsplanpflichtigen Gebiete «Ziel», «Strehlgasse», «Bahnhof» und «Blöleboden» diverse Anpassungen hinsichtlich Zusammenfassung von Pflichtparkfeldern in einer Anlage und hinsichtlich Ermöglichung einer reduzierten Parkplatzerstellung (in Verbindung mit einem Mobilitätskonzept) vorgesehen. Für das Areal «Bahnhof» wird zudem eine bewirtschaftete P+R-Anlage vorgegeben. Aufgrund einer Beschwerde steht die Rechtskraftsetzung der neuen BNO noch aus.

Parkplatzerstellung
in BNO

Rekingen

In Rekingen werden die öffentlichen Parkplätze sowie der öffentliche Strassenraum wie folgt bewirtschaftet:

Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze

- Das regelmässige Abstellen von Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen oder Parkplätzen ist nur mit gemeinderätlicher Bewilligung erlaubt. Die Gebühren betragen CHF 600.- bis 840.- pro Jahr.
- Besucher- und Kundenparkplätze sind speziell gekennzeichnet und dürfen auch nur als solche genutzt werden.

In der Bau- und Nutzungsordnung vom 06.06.2018 sind keine Bestimmungen hinsichtlich Erstellung von privaten Parkfeldern im MIV enthalten. Es wird lediglich festgehalten, dass sich Garagen und Parkieranlagen gut ins Ortsbild einzufügen haben. In jedem Mehrfamilienhaus sind zudem separat zugängliche, abschliessbare Räume u.a. für Velos vorzusehen.

Rietheim

In Rietheim gibt es einen Parkplatz an der Schlossgasse beim Dorfbrunnen. Dieser ist nicht als öffentlicher Parkplatz gekennzeichnet. Er wird teilweise von Anwohnenden für das Dauerparkieren oder von Pendlern für das P+R genutzt.

Öffentlicher Parkplatz Schlossgarten

In Rietheim werden die öffentlichen Parkplätze sowie der öffentliche Strassenraum wie folgt bewirtschaftet:

Bewirtschaftung

- Das Parkieren auf den öffentlichen Parkierungsflächen beim Auenschutzgebiet «Chly Rhy» ist für Auswärtige gebührenpflichtig. Die Gebühren betragen CHF 1.- pro Stunde. Die Parkierungsdauer ist nicht beschränkt.
- Für Einwohner von Rietheim ist das Parkieren mit im Auto hinterlegter Parkkarte kostenlos. Parkkarten können auf der Gemeindekanzlei bezogen werden. Die Parkkarte ist jeweils für ein Jahr gültig.

In der Bau- und Nutzungsordnung vom 26.11.1999 sind keine Bestimmungen hinsichtlich Erstellung von privaten Parkfeldern enthalten.

Parkplatzerstellung in der BNO

Rümikon

In Rümikon werden die öffentlichen Parkplätze sowie der öffentliche Strassenraum wie folgt bewirtschaftet:

Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze

- Das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen und Strassen ist nur mit gemeinderätlicher Bewilligung gestattet. Anwohnerparkkarten können auf der Gemeindeverwaltung bezogen werden. Die Gebühren für die Anwohnerparkkarten betragen CHF 1'320 pro Jahr.

In der Bau- und Nutzungsordnung vom 04.06.2004 sind keine Bestimmungen hinsichtlich Erstellung von privaten Parkfeldern im MIV enthalten. Es wird lediglich festgehalten, dass sich Garagen und Parkieranlagen gut in die Umgebung einzufügen haben. In jedem Mehrfamilienhaus sind zudem separat zugängliche, abschliessbare Räume u.a. für Velos vorzusehen.

Parkplatzerstellung in der BNO

Wislikofen

In Wislikofen hat der öffentliche Parkplatz bei der Probstei ca. 40 Parkfelder. In der Gemeinde Wislikofen ist das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen und Strassen nicht geregelt.

Öffentliche Parkplätze

In der Bau- und Nutzungsordnung vom 01.02.1998 sind keine Bestimmungen hinsichtlich Erstellung von privaten Parkfeldern enthalten. In jedem Mehrfamilienhaus sind separat zugängliche, abschliessbare Räume u.a. für Velos vorzusehen.

Parkplatzerstellung in der BNO

3.7 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

In der Gemeinde Zurzach bildet die Bahnlinie das wichtigste Element für die ÖV-Erschliessung (vgl. Abbildung 18). Von West nach Ost hält sie in den Ortschaften Rietheim, Bad Zurzach, Rekingen, Rümikon und Kaiserstuhl. Die Bahn ermöglicht unter anderem das Erreichen der Schulen in Bad Zurzach und Rekingen für die SuS der anderen Ortschaften.

Bahnlinie als Rückgrat der ÖV-Erschliessung

Die Ortschaften Baldingen und Böbikon sind von Bad Zurzach aus mit einem Bus erschlossen. Dieser hält auch im Zentrum von Rekingen und ermöglicht so den älteren Primarschulkindern den Schulweg mit dem öffentlichen Bus.

ÖV wichtig für Schulwege

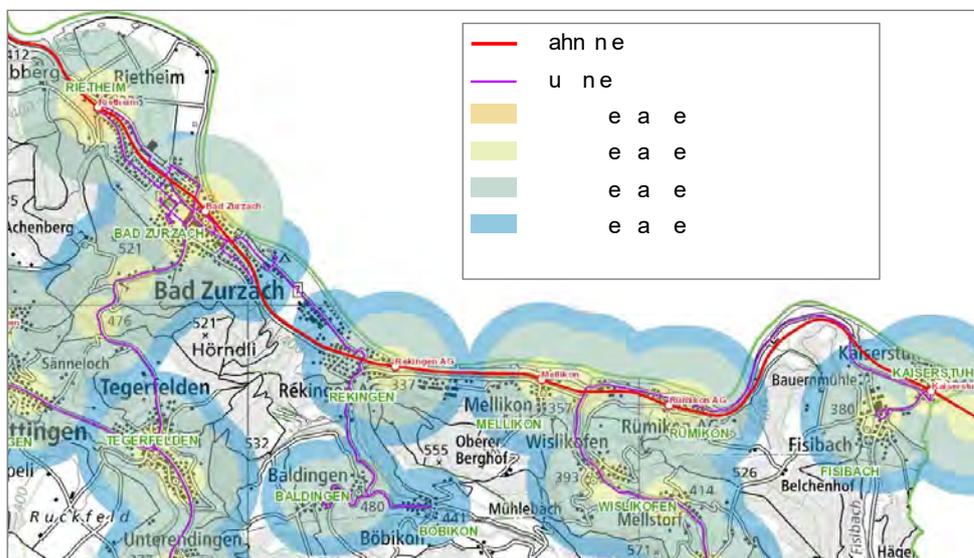


Abbildung 18 ÖV-Angebot und ÖV-Güteklassen unter Berücksichtigung des Bahn- und Busangebots

Das bestehende ÖV-Angebot führt für die Bahnhöfe von Rietheim und Bad Zurzach zur ÖV-Güteklasse C. Das ÖV-Angebot bei den Bahnhöfen von Rekingen, Rümikon und Kaiserstuhl sowie den Bushaltestellen in Wislikofen führt zur ÖV-Güteklasse D. Baldingen liegt in der ÖV-Güteklasse E und Böbikon in der ÖV-Güteklasse F. Die ÖV-Güteklasse der zwei Ortschaften unterscheiden sich dahingehend, dass Böbikon nicht von allen Kursen der Buslinie 358 bedient wird. Die besten ÖV-Güteklassen A und B werden auch beim Bahnhof Bad Zurzach nicht erreicht.

Der Bahnhof Bad Zurzach ist barrierefrei. Für die Bahnhöfe Kaiserstuhl und Rietheim ist ein barrierefreier Umbau 2025 geplant. Für Rekingen und Rümikon ist ein solcher vorerst nicht geplant.

Bad Zurzach

Bad Zurzach ist über die S-Bahn stündlich direkt mit den Zentren Baden und Bülach verbunden, nach Baden gibt es zur anderen Halbstunde eine Verbindung mit Umsteigen in Koblenz. Ab ca. 2035 soll das Angebot ohne

Stündliche Direktverbindungen nach Baden und Bülach

Umsteigen nach Baden zum Halbstundentakt verdichtet werden. Auf diesen Zeitpunkt wird auch eine halbstündliche Direktverbindung nach Zürich eingeführt.

Mit der Postautolinie 360 besteht darüber hinaus eine Verbindung mit Brugg, in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich und in den Nebenverkehrszeiten stündlich. In Brugg bestehen gute Anschlüsse an den Fernverkehr. Die Linie 360 bedient zudem Haltestellen in Endingen und Siggenthal-Würenlingen, wo weitere Anschlüsse im Bus- und S-Bahnnetz vorhanden sind.

Regionale Buslinien

Der Bus von/nach Baldingen/Böbikon (Postautolinie 358) sowie die S-Bahn Richtung Koblenz sind zeitlich gut aufeinander abgestimmt. Der Bus von/nach Tegerfelden (Postautolinie 360) ist weder auf die den Zug Richtung Koblenz noch auf jenen Richtung Kaiserstuhl Bülach abgestimmt.

Im Gemeindegebiet wird das ÖV-Angebot zudem durch den Zurzibus verdichtet und ergänzt. Dies führt im gesamten Gemeindegebiet zu einer zufriedenstellenden ÖV-Erschliessung. Der Zurzibus fährt auf vier Linien in regelmässigen Abständen (1 bzw. 2h Takt je nach Linie). Das Angebot ist für alle Fahrgäste gratis und kann sieben Tage die Woche von 08.00 Uhr – 17.30 Uhr genutzt werden. Insbesondere von Thermalbadbesuchern wird das Angebot rege genutzt.

Zurzibus

Bad Zurzach hat mit den Nachtbussen N51 nach Oberglatt ZH (via Kaiserstuhl) und N73 nach Baden am Wochenende ein ÖV-Nachtangebot.

Insbesondere der Entwicklungsschwerpunkt von regionaler Bedeutung Bärloo/Solvay ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht ausreichend erschlossen. Ebenfalls schlecht erschlossen sind die Arbeitsplatzgebiete Seesteg/Seeächer und Galgenacher/Stettbrunnen sowie die Wohnquartiere Entwies, Wasenacher, Lindenrain und Breite. Die meisten dieser Gebiete werden durch den Zurzibus bedient. Dieser verkehrt jedoch vor 08:00 Uhr morgens sowie abends ab 17:30 Uhr nicht. Das Angebot ist somit für den Pendlerverkehr kaum geeignet.

Einzelne Erschliessungslücken

Baldingen

Dank des Schulbusses bzw. des öffentlichen Busses ist der Schulweg nach Rekingen für Kindergarten- und Primarschulkinder gewährleistet. Für SuS der Oberstufe besteht ebenfalls ein umsteigefreies Angebot nach Bad Zurzach.

Öffentlicher Bus für Schulweg wichtig

Abends und am Samstag ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark reduziert bzw. ab ca. 20:00 Uhr sowie am Sonntag nicht mehr vorhanden.

Die drei Haltestellen in Baldingen weisen geringe Haltestellenabstände auf.

Die Bushaltestelle Baldingen, Unterdorf soll in den nächsten Jahren BehiG-konform ausgebaut werden.

Böbikon

Dank des Schulbusses bzw. des öffentlichen Busses ist der Schulweg nach Rekingen für Kindergarten- und Primarschulkinder gewährleistet. Für SuS der Oberstufe besteht ebenfalls ein umsteigefreies Angebot nach Bad Zurzach.

Grundangebot ÖV-Erschliessung vorhanden

Abends und am Samstag ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs stark reduziert bzw. ab ca. 20:00 Uhr sowie am Sonntag nicht mehr vorhanden.

Die Bushaltestelle Böbikon, Gemeindehaus soll in den nächsten Jahren BehiG-konform ausgebaut werden.

Kaiserstuhl

Vom Bahnhof Kaiserstuhl sind stündliche Bahnverbindungen vorhanden nach Koblenz und weiter nach Waldshut sowie nach Bülach. Ab ca. 2035 wird die S36 bereits in Bad Zurzach gewendet und verkehrt nicht mehr bis Koblenz bzw. Waldshut. Baden ist per Bahn mit einmal Umsteigen erreichbar; heute muss in Koblenz umgestiegen werden, künftig in Bad Zurzach.

Stündliche Direktverbindungen nach Bülach und Koblenz

Mit dem Umbau des Bahnhofs Kaiserstuhl bis 2025 ist eine gleichzeitige Optimierung des Bushofs inkl. BehiG-konformer Halteketten geplant. Zudem soll auch das Parkierungsangebot für das P+R sowie B+R deutlich vergrößert und verbessert werden.

Es besteht ein gewisser Pendlerverkehr zwischen Kaiserstuhl und Hohentengen (D). Eine ÖV-Verbindung ist jedoch nicht vorhanden. Die Verbindung Hohentengen – Waldshut über Kaiserstuhl dürfte mit dem veränderten Bahnangebot ab 2035 an Attraktivität verlieren.

Die Postautolinie 510 verbindet Kaiserstuhl im Halbstundentakt direkt mit dem Flughafen Zürich und stellt mit Umsteigen in Oberglatt die Anbindung ans S-Bahnnetz von Zürich sicher. In den Morgen- und Abendspitzen verdichten je drei Zusatzkurse der Buslinie 515 das Angebot der S36 zu einem faktischen Halbstundentakt von/nach Bülach. Die Anordnung der Halteketten für die Postautolinien am Bahnhof Kaiserstuhl weist Defizite bzgl. Übergänge Bahn – Bus auf.

Die Postautolinie 354 verbindet Kaiserstuhl im Stundentakt direkt mit Baden, in den Morgen- und Abendspitzen, sowie über den Mittag im Halbstundentakt. Mit Umsteigen in Niederweningen besteht eine zusätzliche Anbindung ans S-Bahnnetz Zürich. Mit Umsteigezeiten von sieben (S36) bzw. zwölf Minuten (Bus 510) beim Bahnhof Kaiserstuhl ist der Bus 354 und die S-Bahn nach Bülach nicht optimal aufeinander abgestimmt.

Rekingen

Vom Bahnhof Rekingen sind stündliche Verbindungen vorhanden nach Koblenz und weiter nach Waldshut sowie nach Bülach. Ab ca. 2035 wird die S36 bereits in Bad Zurzach gewendet und verkehrt nicht mehr bis Koblenz bzw. Waldshut. Baden ist mit einmal Umsteigen erreichbar; heute muss in Koblenz umgestiegen werden, künftig in Bad Zurzach.

Stündliche Direktverbindungen nach Bülach und Koblenz

Der Bahnhof in Rekingen liegt nicht zentral im Siedlungsgebiet. Dadurch sind insbesondere die westlichen Siedlungsbereiche nicht optimal mit ÖV erschlossen.

Die Bushaltestelle im Zentrum von Rekingen ist nicht BehiG-konform. Der Bus muss in beide Fahrrichtungen auf der Westseite der Baldingerstrasse halten. Dies führt teilweise zu gefährlichen Verkehrssituationen.

Die Bushaltestelle Dorf soll in den nächsten Jahren BehiG-konform ausgebaut werden.

Rietheim

Der Bahnhof Rietheim ist stündlich direkt mit den Zentren Baden und Bülach verbunden (S27). Zudem besteht über einen Umsteigevorgang in Koblenz (von S36 auf S27) eine weitere stündliche Verbindung mit Baden. Ab ca. 2035 soll das Angebot ohne Umsteigen nach Baden zum Halbstundentakt verdichtet werden. Richtung Bülach muss ab diesem Zeitpunkt in Bad Zurzach umgestiegen werden.

Stündliche Direktverbindungen nach Bülach und Koblenz

Der Zurzibus erschliesst auch die südliche Hälfte des Gemeindegebiets von Rietheim. Damit wird das mit dem Bahnhof bestehende ÖV-Angebot verdichtet und ergänzt.

Rümikon

Vom Bahnhof Rümikon sind stündliche Verbindungen vorhanden nach Koblenz und weiter nach Waldshut sowie nach Bülach. Ab ca. 2035 wird die S36 bereits in Bad Zurzach gewendet und verkehrt nicht mehr bis Koblenz bzw. Waldshut. Baden ist mit einmal Umsteigen erreichbar; heute muss in Koblenz umgestiegen werden, künftig in Bad Zurzach.

Stündliche Direktverbindungen nach Bülach und Koblenz

Die Postautolinie 354 verbindet Rümikon im Stundentakt direkt mit Baden und Kaiserstuhl, in den Morgen- und Abendspitzen sowie über den Mittag im Halbstundentakt. Mit Umsteigen in Niederweningen besteht eine Anbindung ans S-Bahnnetz Zürich. Beim Bahnhof Rümikon sind der Bus 354 und die S36 nach Bad Zurzach mit Umsteigezeiten von fünf bzw. sieben Minuten zufriedenstellend aufeinander abgestimmt.

Wislikofen

Die Postautolinie 354 verbindet Wislikofen im Stundentakt direkt mit Baden und Kaiserstuhl, in den Morgen- und Abendspitzen sowie über den Mittag im Halbstundentakt. Mit Umsteigen in Niederweningen besteht eine Anbindung ans S-Bahnnetz Zürich. Mit zufriedenstellend aufeinander abgestimmten Umsteigezeiten von fünf bzw. sieben Minuten in Rümikon besteht eine Anbindung im Stundentakt auf die S36 nach Bad Zurzach. Schulkinder von Wislikofen, welche die Schulen in Rekingen und Bad Zurzach besuchen, haben somit keine direkte ÖV-Verbindung.

Bus nach Kaiserstuhl

Die Bushaltestelle Wislikofen, Dorf soll in den nächsten Jahren BehiG-konform ausgebaut werden.

3.8 Kombinierte Mobilität (KM)

Mit attraktiven Angeboten zur kombinierten Mobilität soll die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfacht und damit Alternativen zur reinen MIV-Mobilität attraktiver werden. Dabei kann die Verknüpfung auf verschiedenen Ebenen stattfinden: Veloabstellplätze an zentralen Bushaltestellen sind ebenso sinnvoll wie grössere Veloabstellanlagen und ein P+R-Angebot bei Bahnhöfen.

Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel

Ebenfalls förderlich für eine nachhaltige Mobilität und für die kombinierte Mobilität kann ein Carsharing-Angebot sein. Dieses ermöglicht in vielen Fällen ebenfalls die Kombination von ÖV und dem Carsharing-Fahrzeug. Ebenfalls

Nutzen Carsharing-Angebot

erleichtert es Haushalten, auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten, wenn in der Umgebung ein Carsharing-Fahrzeug vorhanden ist.

In der Gemeinde Zurzach ist derzeit kein Mobility-Fahrzeug vorhanden. In Bad Zurzach war früher ein Angebot vorhanden, welches jedoch aufgrund zu geringer Nutzerzahlen (mit einer damals umständlichen Buchung) eingestellt wurde. Ein (E-)Bikesharing-Angebot ist nur in Bad Zurzach verfügbar.

Bad Zurzach

Beim Bahnhof Bad Zurzach stehen 37 P+R-Parkplätze zur Verfügung. Die Gebühren für die Benützung betragen CHF 5.- pro Tag, CHF 50.- pro Monat und CHF 500.- pro Jahr.

Park + Ride

Beidseits der Gleise stehen Veloabstellplätze für das B+R zur Verfügung. Die Anzahl Abstellplätze ist ausreichend. Die B+R-Abstellplätze sind mehrheitlich überdacht und das Velo kann an den Ständer angeschlossen werden und ist vor dem Umfallen geschützt.

Baldingen und Böbikon

In Baldingen und Böbikon ist bei den Bushaltestellen kein eigentliches Abstellangebot für Velos vorhanden. Aufgrund der geringen Grösse des Siedlungsgebiets wird dies auch nicht unbedingt als notwendig erachtet.

Kaiserstuhl

Beim Bahnhof Kaiserstuhl stehen 12 P+R-Parkplätze zur Verfügung. Mit der Umgestaltung des Bahnhofareals inkl. Bushof ist eine deutliche Vergrösserung des P+R geplant. Inklusiv sonstiger öffentlicher Parkplätze sollen über 100 Parkfelder realisiert werden. Die Gebührenstruktur für das P+R nach der Umgestaltung ist noch nicht bekannt.

Park + Ride

Beim Bahnhof stehen auch Veloabstellplätze für das B+R zur Verfügung. Das Angebot soll mit dem Umbau ausgebaut werden.

Rekingen

Beim Bahnhof Rekingen stehen 14 P+R-Parkplätze zur Verfügung. Die Gebühren für die Benützung betragen CHF 5.- pro Tag, CHF 50.- pro Monat und CHF 500.- pro Jahr.

Park + Ride

Beim Bahnhof stehen ebenfalls Veloabstellplätze für das B+R zur Verfügung. Die Anzahl Abstellplätze ist ausreichend, die Qualität der Veloabstellplätze genügt jedoch den heutigen Anforderungen nicht mehr. Unter anderem können die Velos nicht angeschlossen werden.

Rietheim

Beim Bahnhof Rietheim ist kein P+R-Angebot vorhanden. Veloabstellplätze sind jedoch vorhanden.

Rümikon

Beim Bahnhof Rümikon ist kein P+R-Angebot vorhanden. Veloabstellplätze sind jedoch vorhanden.

Wislikofen

Bei der Haltestelle Mellstorf fehlt ein B+R-Angebot. Dies entspricht jedoch einem Bedürfnis der Bevölkerung.

3.9 Verkehrssicherheit (VS)

Die Verkehrsabwicklung hat hohen Ansprüchen in Bezug auf die Sicherheit zu genügen – insbesondere für wenig geschützte Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger und Velo/Mofa-Nutzende. Im Fokus sind hier zentral gelegene und hochbelastete Strassenabschnitte. Zu unterscheiden ist zwischen der objektiven und der subjektiven Verkehrssicherheit: Die objektive Verkehrssicherheit lässt sich anhand Unfallstatistiken ermitteln. Die subjektive Verkehrssicherheit stützt sich auf persönliche Einschätzungen und Empfindungen und kann sich zwischen verschiedenen Nutzenden unterscheiden.

Subjektive und objektive Verkehrssicherheit

Subjektive Verkehrssicherheit

Eine subjektiv schlechte Verkehrssicherheit kann zu einer Reduzierung der Zahl der Unfälle führen, wenn aufgrund der Einschätzung der Situation die Verkehrsteilnehmenden ein defensives Verkehrsverhalten an den Tag legen. Auf der anderen Seite kann eine subjektiv schlechte Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Radverkehr hinderlich sein. Sie kann dazu führen, dass Verkehrsteilnehmende vermehrt auf das vermeintlich sichere Auto als Verkehrsmittel setzen und so einer nachhaltigeren Mobilität im Weg stehen.

In Bezug auf die subjektive Sicherheit wurden in den Workshops die folgenden Orte als potenziell gefährlich erwähnt:

Mehrere Orte mit subjektiv wahrgenommenen Sicherheitsproblemen

- Im Flecken gibt es mehrere Stellen, die als gefährlich wahrgenommen werden. Unter anderem wegen fehlender Fussgängerstreifen, parkierter Fahrzeuge, die die Sicht auf querende Fussgänger behindern etc. Mit der Umsetzung der flankierenden Massnahmen ist davon auszugehen, dass sich die subjektive Verkehrssicherheit im Flecken deutlich verbessern wird.
- Potenzielle Konflikte zwischen MIV sowie Fuss- und Radverkehr in der Badstrasse in Bad Zurzach und Riethem wegen der hohen MIV-Belastung.
- Zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten des MIV auf der Rebbergstrasse in Bad Zurzach.
- Fussverkehr auf der Lokalverbindungsstrasse in Baldingen und Böbikon sind potenziell gefährdet durch den MIV.
- Knoten Vorstadt und Bahnhofplatz in Kaiserstuhl. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass mit einer Umgestaltung des Bahnhofplatzes auch der Knotenbereich optimiert wird.
- Die Ortsdurchfahrt der Baldingerstrasse durch Rekingen ist schlecht gestaltet, was zu hohen Geschwindigkeiten führt. Dies ist insbesondere für den Schülerverkehr gefährlich, welcher zwischen Bahnhof und Schule die Strasse queren muss.
- Die Dorfstrasse in Rekingen ist teilweise schmal und es sind keine Trottoirs vorhanden. Momentan ist noch Tempo 50 signalisiert, eine Reduktion auf Tempo 30 jedoch geplant. Dadurch dürfte sich die subjektive Verkehrssicherheit der Dorfstrasse sowohl für den Fuss- als auch für den Radverkehr verbessern.

- Gefährliche Situation bei der Unterführung in Rietheim, da das Trottoir auf der falschen Strassenseite ist. Dadurch müssen SuS im Bereich der Unterführung die Feldstrasse innerhalb von weniger als 50 Metern zweimal queren.
- Schlechte Sicht bei der Unterführung in Rümikon (Wislikoferstrasse).
- Gefährlicher Fussweg beim Restaurant «Bahnhöfli» in Rümikon (beim ehemaligen Bahnhof).
- Abzweigung von der K131 nach Wislikofen in Rümikon bzw. Mellikon.
- Mischverkehr Velo-MIV im Ausserortsbereich auf der Hauptstrasse Richtung K131. Hier wurde gleichzeitig bemängelt, dass der Radweg nicht genügend gut beschildert ist und mit einer besseren Beschilderung die Zahl der Velofahrenden auf der Hauptstrasse reduziert werden könnte.
- Fehlender Fussgängerstreifen bei der Haltestelle «Mellstorf» in Wislikofen.
- Bestehender Rechtsvortritt bei eingeschränkten Sichtbeziehungen im Knoten der Strasse Haslifeld (Böbikon, Richtung Biffig) und der Lokalverbindungsstrasse Lengnau – Rekingen (Baldingerstrasse).

Objektive Verkehrssicherheit

Die objektive Verkehrssicherheit wird aufgrund der Unfallstatistik des Bundes für den Zeitraum von 2011 bis Februar 2020 beurteilt. In diesem Zeitraum gab es im Gebiet der Gemeinde Zurzach drei tödliche Unfälle, davon einer mit einem beteiligten Fussgänger.

Wenige Bereiche mit erhöhtem Unfallaufkommen

Es zeigt sich, dass einige der als subjektiv unsicher wahrgenommene Abschnitte im Verkehrsnetz eine gewisse Unfallhäufung zeigen. Dies betrifft unter anderem den Flecken in Bad Zurzach sowie den Bereich der Abzweigung der Hauptstrasse nach Wislikofen inklusive der angrenzenden Strassenabschnitte der K131. Aus objektiver Verkehrssicherheit zusätzlich zu erwähnen sind der Knoten K131/Sodaquartier sowie der Kreisel in Kaiserstuhl.

Wenn nur die Unfälle mit beteiligten zu Fuss Gehenden oder Velofahrenden berücksichtigt werden, ist nur eine Häufung im Flecken auszumachen. Unter Berücksichtigung, dass dort der Fussverkehrs- und Veloanteil deutlich höher sein dürfte als in den anderen Gebieten des Perimeters ist dies so zu erwarten.

Unfälle mit Velo- oder Fussgängerbeteiligung insbesondere im Flecken

3.10 Mobilitätsmanagement (MM)

Mit Mobilitätsmanagement (MM) werden Dienstleistungen bezeichnet, welche den Fuss- und Radverkehr fördern, die Benutzung des ÖV erhöhen und zur effizienten Nutzung von Autos animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Als Partner werden Unternehmen, die öffentliche Verwaltung oder die Bevölkerung direkt mittels Informationen, Aktionen und Anreizen angesprochen.

Massnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität

Ein aktives Mobilitätsmanagement wurde bisher in den acht Ortschaften nicht angewendet. In der Vision/Charta Zurzibiet ist das MM mit dem Ziel

«Anbieten und Vermittlung von Beratungen für Unternehmen im Bereich zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität» jedoch festgehalten.

4. Zielsetzungen

Die Ziele für die verschiedenen Mobilitätsfelder wurden unter Berücksichtigung der vorangehenden Analyse und den daraus resultierenden Stärken und Schwächen festgelegt. Die Zielsetzungen für den KGV Zurzach werden anhand übergeordneter kommunaler Ziele und konkretisierter Zielsetzungen im Folgenden erläutert.

4.1 Gesamtmobilität (GM)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für die Gesamtmobilität identifiziert worden:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> — Die regionale Zusammenarbeit bei der Bildung führt dazu, dass selbst jüngere SuS mit dem ÖV oder Velo in die Schule fahren müssen. Dadurch lassen sich einerseits Investitionen in durchgängige und sichere Radwege rechtfertigen, andererseits ist im ÖV eine Basisnutzung durch SuS vorhanden, wodurch sich auch für die restliche Bevölkerung ein nutzbares Angebot ergibt. — Trotz der peripheren Lage ist Bad Zurzach vergleichbar mit ÖV erschlossen wie andere, auch zentraler gelegene ländliche Zentren im Kanton Aargau. 	<ul style="list-style-type: none"> — Die periphere Lage der Gemeinde sowie die geringe Bevölkerungsdichte erschweren die ÖV-Erschliessung des Gebiets sowie die Einführung eines attraktiven ÖV-Angebotes. Dies führt zu einem hohen MIV-Anteil. — Fehlende Einkaufsmöglichkeiten in den meisten Ortschaften führen dazu, dass auch für den täglichen Einkauf längere Strecken zurückgelegt werden müssen. — Insbesondere in Rietheim führt die K131 zu einer starken Zerschneidung des Siedlungsgebiets, wodurch eine Trennwirkung im Strassenverkehr entsteht. Andere Hauptverkehrsachsen durch andere Ortschaften führen ebenfalls zu einer Zäsur, jedoch in deutlich geringerem Mass.

Tabelle 7: Stärken/Schwächen Gesamtmobilität

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung der Gesamtmobilität orientiert sich die Gemeinde Zurzach an folgenden übergeordneten kommunalen Zielen:

Die verschiedenen Verkehrsmittel werden übergreifend betrachtet und dienen einer möglichst nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilität.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

- Ziel GM_1: Der Quell- und Zielverkehr der Gemeinde wird vermehrt mit dem ÖV abgewickelt, der Binnenverkehr zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV.
- Ziel GM_2: Die unterschiedlichen Verkehrsmittel sind gut miteinander verknüpft, sodass ein attraktives intermodales Verkehrsangebot vorhanden ist.

- Ziel GM_3: Die Trennwirkung durch die Bahnlinie und die Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet ist reduziert.

4.2 Radverkehr (RAV)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für den Radverkehr identifiziert worden:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> — Zwischen vielen der Ortschaften existieren gut ausgebaute Radwege. — Die Topografie ist hinsichtlich des Radverkehrs für die fünf Ortschaften Rietheim, Bad Zurzach, Rekingen, Rümikon und Kaiserstuhl vorteilhaft, da sie entlang des Rheins liegen. — Das kommunale Strassennetz ist wegen verkehrsberuhigter Zonen bzw. wegen der geringen Verkehrsbelastungen meist gut für den Radverkehr geeignet. — Mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen sind die Schwachstellen für den Radverkehr im Flecken mehrheitlich behoben. 	<ul style="list-style-type: none"> — Die Netzlücke zwischen Rümikon und Mellikon führt zu einem einschneidenden Qualitätsverlust für den Radverkehr in der Region und zu deutlichen Sicherheitseinbussen für Schulwege. — Die periphere Lage des Gebiets führt dazu, dass grössere Zentren, beispielsweise die Kernstädte Brugg-Windisch und Baden sowie Bülach für den Radverkehr weit weg liegen. — Die Wege zum ländlichen Zentrum Bad Zurzach sind für Wislikofen (ca. 8km), Rümikon (ca. 7km) und insbesondere Kaiserstuhl (ca. 12km) bereits relativ weit. — Die Topografie ist für die Ortschaften Baldingen, Böbikon und Wislikofen ein Hindernis für die Benutzung des Velos als Verkehrsmittel.

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung des Radverkehrs orientiert sich die Gemeinde Zurzach an folgenden übergeordneten kommunalen Zielen:

- Das Velonetz in der Gemeinde Zurzach ist sicher und direkt gestaltet.
- Die Nutzung des Radverkehrs gewinnt an Attraktivität und nimmt zu.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

Verbindungen

- Ziel RAV_1: Die Lücken im Radroutennetz sind geschlossen.
- Ziel RAV_2: Direkte und attraktive Radwege aus den Wohnquartieren zu den verkehrintensiven Einrichtungen (z.B. Bahnhof, Schule, Einkaufsnutzungen, Arbeitsplatzgebiete) in den Ortschaften sind sichergestellt.
- Ziel RAV_3: Defizite an Querungsstellen von Hauptverkehrsachsen sind ortsverträglich beseitigt und die Sicherheit sowie der Komfort für den Radverkehr verbessert.
- Ziel RAV_4: Für heutige Bedürfnisse unzureichende lineare Radverkehrsinfrastrukturen sind ortsverträglich ausgebaut und optimiert.

Veloabstellplätze

- Ziel RAV_5: Bei den wichtigen Attraktoren (z.B. Bahnhof, Schule, Einkaufsnutzungen) sind qualitativ hochwertige Veloabstellplätze in ausreichender Zahl vorhanden. (bzgl. ÖV-Haltstellen siehe Ziel KM_6)

Signaletik

- Ziel RAV_6: Die Veloverbindungen in der Gemeinde sind durchgehend beschildert.

4.3 Fussverkehr (FV)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für den Fussverkehr identifiziert worden:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> — Die Siedlungsgebiete der einzelnen Ortschaften sind mehrheitlich kompakt, so dass die Wege für den Fussverkehr kurz sind. — Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in den Ortschaften sind für den Fussverkehr gut erreichbar. — Das kommunale Strassennetz ist wegen verkehrsberuhigter Zonen bzw. wegen der geringen Verkehrsbelastungen meist gut für den Fussverkehr geeignet. — Mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen sind die Schwachstellen für den Fussverkehr im Flecken mehrheitlich behoben. — Dem nahegelegenen Rhein als Naherholungsgebiet wird eine hohe Bedeutung für den Fussverkehr beigegeben. Von den nahe am Rhein gelegenen Ortschaften ist der Rhein durch eine bestehende Fusswegeverbindung erreichbar, auch wenn die Wege dahin den heutigen Anforderungen nicht mehr in jedem Fall genügen. 	<ul style="list-style-type: none"> — Starke Trennwirkung durch Hauptverkehrsstrassen oder durch die Bahnlinie im Siedlungsbereich einzelner Ortschaften. — Zur Querung der trennenden Hauptverkehrsstrassen oder der Bahnlinie sind oftmals Unter- oder Überführungen vorhanden. Diese genügen den heutigen Ansprüchen jedoch häufig nicht mehr (Trottoirs fehlen, nicht barrierefrei zugänglich, schlechte Sichtverhältnisse) — Die Wegeführung vom/zum Bahnhof in Rekingen weist einerseits durch seine periphere Lage, andererseits durch das noch geltende Temporegime Defizite für den Fussverkehr auf.

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung des Fussverkehrs orientiert sich die Gemeinde Zurzach an folgenden übergeordneten kommunalen Zielen:

Das Fusswegnetz ist sicher, dicht, direkt und lückenlos gestaltet. Kurze Wege im Binnenverkehr werden vermehrt zu Fuss zurückgelegt.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

Verbindungen

- Ziel FV_1: Lücken im kommunalen Fusswegenetz sind geschlossen.
- Ziel FV_2: Lineare sowie punktuelle Schwachstellen wurden behoben, indem beispielsweise fehlende Trottoirs sowie Fussgängerquerungen errichtet wurden.
- Ziel FV_3: Direkte und attraktive Verbindungen zwischen den Wohnquartieren und den zentralen Attraktoren in den Ortschaften (z.B. Bahnhöfe/Bushaltestellen, Einkaufsnutzungen) sind sichergestellt.

Signaletik

- Ziel FV_4: Wichtige Fusswege sind durchgehend beschildert.

4.4 Strassenverkehr (SV)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für den Strassenverkehr identifiziert worden:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> — Die meisten Ortschaften haben Umfahrringstrassen oder die Hauptstrassen durch das Siedlungsgebiet weisen geringe Belastungen auf. Mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach gilt dies auch für Bad Zurzach. — Mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach werden die Konflikte mit dem Fuss- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität im Flecken deutlich erhöht. Dadurch ergeben sich Potenziale für neue Strassenraumgestaltungen — In der Gemeinde Zurzach gibt es – mit einer Ausnahme – keine Strassenabschnitte oder Knoten mit relevanten Verkehrsüberlastungen in Spitzenstunden. Ebenfalls wird für das Gebiet im kantonalen Vergleich im Allgemeinen ein unterdurchschnittliches MIV-Verkehrswachstum prognostiziert. 	<ul style="list-style-type: none"> — Zurzach ist über drei verschiedene Himmelsrichtungen an das Nationalstrassennetz angebunden, die Qualität der Anbindung ist aber tief: Die Distanzen zu den nächstgelegenen Autobahnanschlüssen sind weit. Zudem sind einige Streckenabschnitte Richtung Autobahn sowohl bei Brugg-Windisch und Baden als auch bei Bülach in Spitzenzeiten häufig überlastet. Mit der Realisierung der Mini-Autobahn im Hardwald verkürzt sich die Fahrzeit Richtung Autobahn Bülach jedoch etwas. — Auf der K430 in Kaiserstuhl kommt es in der Abendspitzenstunde teilweise zu Stausituationen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Bahnübergang.

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung des Strassenverkehrs orientiert sich die Gemeinde Zurzach an den folgenden übergeordneten kommunalen Zielen:

Die Nutzung des vorhandenen Strassenraums erfolgt effizient und orientiert sich an einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs. Die unterschiedlichen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden sowie Anwohnenden werden berücksichtigt.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

Verkehrsmanagement

- Ziel SV_1: Das Strassennetz ist hierarchisiert, der motorisierte Verkehr wird möglichst rasch auf die Hauptverkehrsachsen gelenkt und auf diesen kanalisiert.

Siedlungsverträglichkeit

- Ziel SV_2: In den Zentren und Ortsdurchfahrten sind Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln durch betriebliche und gestalterische Massnahmen minimiert.
- Ziel SV_3: Auf Gemeindestrassen sind Massnahmen der Verkehrsberuhigung betrieblicher und/oder gestalterischer Art flächendeckend umgesetzt. Dies verbessert einerseits die Verträglichkeit von Velo-, Fuss- und motorisiertem Verkehr miteinander, andererseits wird die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Lärmbelastung für Wohnnutzungen nimmt ab.

Güterverkehr

- Ziel SV_4: Der Güterverkehr verkehrt auf den Hauptverkehrsstrassen und belastet verkehrlich keine Wohngebiete.

4.5 Ruhender Verkehr (RV)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für den ruhenden Verkehr identifiziert worden:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> — Das Parkierungsangebot ist in den Ortschaften grundsätzlich ausreichend. — In fünf der acht Ortschaften ist das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen in kommunalen Reglementen geregelt. 	<ul style="list-style-type: none"> — Fehlende Parkraumbewirtschaftung in Baldingen, Böbikon und Wislikofen. — Die Regelungen unterscheiden sich zwischen den Ortschaften. — An einzelnen Stellen (z.B. «im Rank» Baldingen) führen parkierte Fahrzeuge zu Problemen, beispielsweise für die Sicht auf querende Fussgänger oder die Durchfahrt für Blaulichtfahrzeuge. — Die ÖV-Erschliessung wird für die Parkplatz-Erstellungspflicht nicht berücksichtigt.

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung des ruhenden Verkehrs orientiert sich die Gemeinde Zurzach an den folgenden übergeordneten kommunalen Zielen:

Mittels Parkraummanagement wird ein effizienter Einsatz des PW gefördert. Die Parkierung erfolgt möglichst siedlungsverträglich und behindert den übrigen Verkehr nicht.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

Öffentliche Parkierungsanlagen

- Ziel RV_1: Eine gemeinsame Parkraumbewirtschaftung über alle Ortschaften wird als Lenkungsinstrument zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens umgesetzt. In

- zentralen Gebieten steht eine monetäre Bewirtschaftung im Vordergrund, in peripheren Lagen ist eine rein zeitliche Bewirtschaftung möglich.
- Ziel RV_2: Die Gemeinde sorgt dafür, dass eine bedarfsgerechte Versorgung von Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum zur Verfügung steht.
- Grosse Verkehrserzeuger**
- Ziel RV_3: Grössere private Parkieranlagen sind bewirtschaftet.
 - Ziel RV_4: Bei Veranstaltungen wird der Besucherverkehr aktiv gelenkt.

4.6 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für den öffentlichen Verkehr erarbeitet worden:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> — Die Ortschaften Rietheim und Bad Zurzach sind mit der Bahn mit einem Halbstundentakt mit dem Zentrum Baden verbunden. Die Ortschaften Bad Zurzach, Rekingen, Mellikon, Rümikon und Kaiserstuhl sind mit einem Stundentakt mit dem Zentrum Bülach verbunden. Nach Zürich stehen via Baden oder Bülach zwei Reisewege zur Verfügung. — Die Ortschaften Kaiserstuhl, Rümikon und Wislikofen werden zudem mit einer Postautolinie via Niederweningen direkt mit dem Zentrum Baden verbunden. — Die Ortschaften Baldingen und Böbikon und die Ortsmitte Rekingen gelangen mit einer Postautolinie direkt nach Bad Zurzach. — Der Zurzibus verdichtet und ergänzt das ÖV-Angebot in Bad Zurzach und Rietheim. — Dank der Busse sowie der Bahnlinie können die meisten SuS den Schulweg umsteigefrei mit dem ÖV zurücklegen. — Der Bahnhof Bad Zurzach ist bereits heute barrierefrei, für die Bahnhöfe Kaiserstuhl und Rietheim ist ein BehiG-konformer Umbau 2025 geplant. 	<ul style="list-style-type: none"> — Auch mit dem Fahrplanangebot 2035 ist keine Verdichtung des S-Bahn-Angebots zwischen Bad Zurzach und Bülach vorgesehen. Mit der Verkürzung der S36 von Bülach bis Bad Zurzach ist für die Bahnhöfe dazwischen eher von einer Verschlechterung des Grundangebots zu sprechen, da Direktverbindungen entfallen. — Der Bevölkerungsdichte entsprechend ist das ÖV-Angebot in manchen Ortschaften nur als Basisangebot zu verstehen. — Es gibt keine direkte Bus-Verbindung von Wislikofen Richtung Bad Zurzach. Die SuS von Wislikofen können die Schule in Rekingen nur mit Umsteigen in Rümikon erreichen. Eine Verbindung vom Bahnhof Niederweningen via Wislikofen nach Bad Zurzach wird zurzeit geprüft. — Einige Umsteigebeziehungen Bus-Bahn (wie z.B. in Rekingen) sind nicht optimiert und führen zu Reisezeitverlusten für die ÖV-Reisenden. — Der Bahnhof Rekingen liegt ausserhalb des Siedlungsgebietes.

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung des öffentlichen Verkehrs orientiert sich die Gemeinde Zurzach am folgenden übergeordneten kommunalen Ziel:

Das Angebot des ÖV ist für die Bevölkerung und die Beschäftigten von Zurzach attraktiv.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

<p>Öffentlicher Verkehr allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ziel ÖV_1: Regionale und kantonale Zentren sind mit dem öffentlichen Verkehr gut und schnell erreichbar. Umsteigevorgänge sind möglichst zeitverlustfrei. <p>Öffentlicher Bus</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ziel ÖV_2: Grössere Siedlungsgebiete sind unter Berücksichtigung ihrer Siedlungsdichte mit dem ÖV in ansprechendem Takt erreichbar. — Ziel ÖV_3: Die Verbesserung des ÖV-Angebots zwischen Bad Zurzach und Niederweningen wird unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses geprüft. Dabei liegen die Arbeitsplätze in den dazwischenliegenden Industrie-/Gewerbegebieten im Fokus. — Ziel ÖV_4: Umsteigeverbindungen zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln sind möglichst zeitverlustfrei. — Ziel ÖV_5: Schulwege zwischen Ortschaften sind entweder durch den öffentlichen Bus allein, in optimierter Kombination mit der S-Bahn oder mit einem Schulbus gewährleistet. <p>Ausbau und Umgestaltung Bahnhöfe und Bushaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ziel ÖV_6: Der Bahnhof Rekingen ist ins Zentrum des Siedlungsgebiets verschoben und optimal mit den Quartieren in der Umgebung verbunden. Damit verbessert sich die ÖV-Gütekategorie der Siedlung. — Ziel ÖV_7: Sämtliche Bahnhöfe und Bushaltestellen in der Gemeinde Zurzach werden BehiG-konform umgebaut. Bei den Bushaltestellen erfolgt in der Umsetzungsphase eine Priorisierung anhand der Ein-/Aussteigerzahlen und unter Berücksichtigung, dass zeitnah pro Ortschaft mindestens eine BehiG-konforme Bushaltestelle zur Verfügung steht. — Ziel ÖV_8: Bushaltestellen werden unter Berücksichtigung von der Zahl der Ein- und Aussteigerzahlen mit einem ausreichend dimensionierten Warteraum, Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ausgestattet. <i>(siehe auch Ziel KM_2)</i>
--

4.7 Kombinierte Mobilität (KM)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für die kombinierte Mobilität erarbeitet worden:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> — Bei den Bahnhöfen ist ein B+R-Angebot vorhanden. Dies vereinfacht das Benutzen der S-Bahn auch für weiter entfernt wohnende Personen. Die Zahl der Abstellplätze ist bei allen Bahnhöfen ausreichend. — Die P+R-Angebote bei den Bahnhöfen Bad Zurzach, Kaiserstuhl und Rekingen erlauben eine gute Kombination von MIV und ÖV. — In Bad Zurzach ist ein Bikesharing-Angebot verfügbar. 	<ul style="list-style-type: none"> — Das B+R-Angebot entspricht nicht bei allen Bahnhöfen dem heutigen Standard und Bedürfnis der Nutzenden. Gründe dafür können sein eine fehlende Überdachung, keine abschliessmöglichkeit für das Velo oder ungenügender Schutz vor dem Umfallen. — Das Parkplatzangebot in Kaiserstuhl in Bezug auf P+R ist zu knapp bemessen. — Ein Carsharing-Angebot fehlt in allen Ortschaften.

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung der kombinierten Mobilität orientiert sich die Gemeinde Zurzach am folgenden übergeordneten kommunalen Ziel:

Mit der kombinierten Mobilität werden die Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel optimal miteinander verbunden.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

ÖV mit MIV, Fuss- und Radverkehr

- Ziel KM_1: Die Zugänge zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen zu Fuss und mit dem Velo sind direkt. Netzlücken im Umfeld der Bahnhöfe und Bushaltestellen werden geschlossen.
- Ziel KM_2: An den Bahnhöfen sowie Bushaltestellen mit einem grösseren Einzugsgebiet sind ausreichend qualitativ hochwertige B+R-Angebote vorhanden (*siehe auch Ziele RAV_6 und ÖV_6*).
- Ziel KM_3: An den dafür geeigneten Bahnhöfen ist ein ausreichendes Angebot für das P+R vorhanden. Der durch das P+R verursachte Verkehr führt nicht zu einer übermässigen zusätzlichen Verkehrsbelastung im Ortszentrum oder in Wohnquartieren.

Sharing-Angebote

- Ziel KM_4: Ein Carsharing-Angebot ist vorhanden und wird von der Gemeinde und der Verwaltung unterstützt. Dies vereinfacht den Verzicht auf ein eigenes Auto.

4.8 Verkehrssicherheit (VS)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für die Verkehrssicherheit erarbeitet worden:

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> — Insgesamt gibt es nur wenige Stellen mit einer Unfallhäufung. — Mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen sind deutliche Verbesserungen der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit im Flecken zu erwarten. — In den verkehrsberuhigten Quartieren ereignen sich wenige Unfälle. 	<ul style="list-style-type: none"> — Zahlreiche Stellen mit subjektiven Sicherheitsmängeln für den Fuss- und Radverkehr vorhanden. — Vier Bereiche mit einem erhöhten Unfallaufkommen; sowohl im Flecken als auch an drei verschiedenen Stellen entlang der K131.

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung der Verkehrssicherheit orientiert sich die Gemeinde Zurzach am folgenden übergeordneten kommunalen Ziel:

Die Verkehrssicherheit hat sich für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

- Ziel VS_1: Gefährliche Strassenabschnitte sind saniert.
- Ziel VS_2: Querungen für den Fuss- und Radverkehr sind sicher gestaltet.
- Ziel VS_3: Für den Kindergarten- und Schulverkehr sind sichere Fuss- und Velorouten vorhanden bzw. wurden durch attraktive, direkte und sichere Routen erweitert. Nach Möglichkeit (bspw. Sanierungen an Stellen mit Bedürfnissen) sind die Trottoirbreiten auf Schulwegen auf die Velo-Benutzung von Kindern bis 12 Jahren auszurichten.
- Ziel VS_4: Ausserorts ist der Radverkehr bei entsprechender Verkehrsbelastung bzw. Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs eigenstrassiert.

4.9 Mobilitätsmanagement (MM)

Stärken und Schwächen

Die folgenden Stärken und Schwächen sind für das Mobilitätsmanagement erarbeitet worden:

Stärken	Schwächen
	— Mobilitätsmanagement wird bisher nicht angewendet

Übergeordnete kommunale Ziele

Bei der Entwicklung und Planung des Mobilitätsmanagements orientiert sich die Gemeinde Zurzach am folgenden übergeordneten kommunalen Ziel:

Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden eingesetzt, um die Gesamtmobilität innerhalb der Gemeinde sowie im Quell- und Zielverkehr nachhaltiger zu gestalten.

Konkretisierte Zielsetzungen

Die übergeordneten kommunalen Ziele werden durch konkretisierte Zielsetzungen verfolgt:

- Ziel MM_1: In der Bau- und Nutzungsordnung ist das Mobilitätsmanagement in geeigneter Form verankert.
- Ziel MM_2: Das Mobilitätsverhalten der Bewohnenden und Beschäftigten wird mittels Informationen, Aktionen und Anreizen aktiv beeinflusst und nachhaltig verändert.

5. Massnahmen

5.1 Massnahmenpaket

Die Massnahmen zur Erreichung der Ziele werden in der Massnahmenliste im Anhang A2 aufgeführt und in den Teilplänen im Anhang A3 räumlich dargestellt. Über alle Mobilitätsfelder wurden insgesamt 37 Massnahmen definiert. Die Massnahmenliste gemäss Anhang A2 ist ein Arbeitsinstrument zur koordinierten Verkehrsentwicklung für die Verwaltung der Gemeinde Zurzach. Dabei wird aufgezeigt, welche Vorhaben gemeinsam mit dem Kanton angegangen werden müssen.

Umfassende
Massnahmenliste

Die Massnahmen werden jeweils einem Mobilitätsfeld zugeordnet, können aber teilweise auch einen Zielbeitrag in anderen Mobilitätsfeldern leisten. Beispielsweise kann ein Betriebs- und Gestaltungskonzept sowohl Wirkungen bezüglich Strassenverkehr, ÖV, Fuss- und Radverkehr haben. Die genauen Zielbezüge werden im Abschnitt 5.2 deklariert.

Zuordnung zu
Mobilitätsfeldern

Die Priorität der Massnahmen wird kategorisiert nach Realisierungshorizont «sofort» (<1Jahr), «kurzfristig» (1-5 Jahre), «mittelfristig» (5-10 Jahre) und «langfristig» (10-15 Jahre). Zudem wird eine grobe Kostengrösse abgeschätzt.

Prioritäten

5.2 Zielbeiträge und Wirkungsbeurteilung

Die detaillierten Bezüge der Massnahmen zu den konkretisierten Zielen (vgl. Abschnitt 4) werden in Tabelle 8 dargestellt. Das erarbeitete Massnahmenpaket nimmt alle definierten Ziele auf, einzig zum Ziel SV_4 («Der Güterverkehr verkehrt auf den Hauptverkehrsstrassen und belastet verkehrlich keine Wohngebiete.») ist im Rahmen des KGV keine Massnahme enthalten. Die Umsetzung dieses Ziels geschieht vor allem über die Anordnung der güterverkehrserzeugenden Einrichtungen im Rahmen der BNO.

Verknüpfung Ziele
und Massnahmen

33 der 37 Massnahmen wirken zum Ziel GM_1 («Der Quell- und Zielverkehr der Gemeinde wird vermehrt mit dem ÖV abgewickelt, der Binnenverkehr zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV.») und spiegeln damit die umfassenden Vorhaben hinsichtlich einer veränderten Verkehrsmittelwahl und einer verträglichen Verkehrsabwicklung wider. Mindestens 10 Massnahmen weisen Beiträge zu den drei Zielen RAV_4 (Ausbau lineare Radverkehrsinfrastrukturen), FV_2 (Behebung lineare und punktuelle Schwachstellen) und FV_3 (direkte und attraktive Verbindungen zwischen Wohnquartiere und Attraktoren) auf. Dies ist insofern sinnvoll, als dass beim Fuss- und Radverkehr viele vergleichsweise kleine Massnahmen enthalten sind, die für sich allein eine mittlere oder kleine Wirksamkeit aufweisen, im Paket aber eine grössere Wirksamkeit entfalten können.

Häufigste
Zielbezüge

Massnahmen mit besonders vielen Zielbeiträgen (mindestens 10) sind M.SV1 «Flankierende Massnahmen im Flecken Bad Zurzach», M.SV4 «BGK Baldingerstrasse (Rekingen)» und M.SV10 «Erarbeitung von Strassenstandards». Damit wird deutlich, dass gut angeordnete betriebliche und gestalterische Strassenanpassungen hohe Wirkungen bringen, auch wenn damit meist nicht unerhebliche Investitionen einhergehen.

Breiteste
Massnahmen

Ziele	GM_1	GM_2	GM_3	RAV_1	RAV_2	RAV_3	RAV_4	RAV_5	RAV_6	FV_1	FV_2	FV_3	FV_4	SV_1	SV_2	SV_3	SV_4	RV_1	RV_2	RV_3	RV_4	ÖV_1	ÖV_2	ÖV_3	ÖV_4	ÖV_5	ÖV_6	ÖV_7	ÖV_8	KM_1	KM_2	KM_3	KM_4	VS_1	VS_2	VS_3	VS_4	MM_1	MM_2	Anzahl			
M.RAV1	x			x	x	x	x	x	x	x																															8		
M.RAV2	x			x	x	x	x	x	x																																	5	
M.RAV3	x			x	x	x	x	x	x																																	5	
M.RAV4	x			x	x	x	x	x	x																																	4	
M.RAV5	x			x	x	x	x	x	x																																	5	
M.RAV6	x	x							x																																	4	
M.RAV7	x	x																																								2	
M.FV1	x	x								x			x																													5	
M.FV2	x	x									x	x																														5	
M.FV3	x	x									x		x																													7	
M.FV4	x	x									x																															1	
M.FV5	x									x				x																												3	
M.FV6	x	x								x				x																												4	
M.SV1	x		x		x	x	x				x	x			x	x																										11	
M.SV2	x		x		x	x					x	x				x																										8	
M.SV3	x		x		x	x	x									x	x																									9	
M.SV4	x	x	x		x	x	x																																			10	
M.SV5	x																																									6	
M.SV6	x																																									6	
M.SV7	x																																									7	
M.SV8	x																																									7	
M.SV9	x																																									3	
M.SV10	x		x	x																																						11	
M.RV1	x																																									4	
M.RV2	x																																										4
M.ÖV1	x																																										4
M.ÖV2	x	x																																									6
M.ÖV3	x	x																																									6
M.ÖV4	x																																										3
M.ÖV5	x																																										6
M.ÖV6	x																																										5
M.KM1		x																																								2	
M.KM2																																											1
M.KM3	x	x																																									4
M.MM1	x																																									2	
M.MM2	x																																										2
M.MM3	x																																										2
Anzahl	33	11	5	2	9	6	12	2	5	4	12	13	2	7	7	5	0	1	2	1	1	2	3	1	3	1	1	1	3	1	5	3	1	1	4	6	4	4	2	2			

Tabelle 8 Verknüpfungsmatrix Ziele – Massnahmen

Die Wirksamkeit aller Massnahmen wurde hinsichtlich der Zielerreichung qualitativ in den drei Stufen «gering», «mittel», «hoch» eingeschätzt (vgl. Massnahmenliste im Anhang A2). Grundlage dafür bildeten Erfahrungswerte und Wirkungen von vergleichbaren Massnahmen in anderen Gemeinden sowie die Berücksichtigung der jeweiligen Situation.

Wirksamkeitsbeurteilung

Mit dem umfassenden Massnahmenpaket, der breiten Abdeckung der KGV-Ziele sowie dem hohen Anteil an Massnahmen mit einer mittleren und hohen Wirksamkeit sind die erarbeiteten Massnahmen umfassend und effektiv.

Fazit

6. Umsetzung und Controlling

Die Wirkung des KGV ist periodisch zu überprüfen und wenn nötig ist der KGV an veränderte Bedürfnisse anzupassen.

6.1 Umsetzung

Der Gemeinderat von Zurzach ist gewillt, die erarbeiteten Massnahmen im Interesse der Siedlungs- und Verkehrsqualität schrittweise umzusetzen und die dafür erforderlichen Mittel in die Finanzplanung aufzunehmen. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt anhand der in der Massnahmenliste (vgl. Anhang A2) definierten Prioritäten «sofort» (<1Jahr), «kurzfristig» (1-5 Jahre), «mittelfristig» (5-10 Jahre) und «langfristig» (10-15 Jahre). Dabei werden Synergien mit ohnehin notwendigen baulichen Sanierungen von Strassen oder Werkleitungen nach Möglichkeit gesucht.

Den vielfältigen Abhängigkeiten von Verkehrsproblemen wird durch die Berücksichtigung einer Entscheidungshierarchie bei der Massnahmenumsetzung begegnet. Entscheide, welche das ganze System beeinflussen, werden zuerst gefällt. Solche, die nur Teilsysteme beeinflussen, anschliessend.

6.2 Controlling

Das Controlling deckt zwei Fragestellungen ab:

- Vollzugscontrolling: Werden die Massnahmen tatsächlich gemäss KGV umgesetzt?
- Wirkungscontrolling: Zeigen die vorgeschlagenen Massnahmen die erwartete Wirkung?

Für das Vollzugscontrolling der Massnahmen des KGV bildet die Gemeinde Zurzach eine kommunale Verkehrskommission unter Beteiligung der entsprechenden Abteilungsleitung der kommunalen Verwaltung. Sie aktualisiert jährlich die Prioritätenliste und erstattet der Exekutive Bericht über den Umsetzungsstand der Massnahmen.

Vollzugscontrolling

Die kommunale Verkehrskommission erarbeitet zudem einen jährlichen Bericht über die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Gemeinde. Zum Beschrieb sind folgende Indikatoren vorgesehen:

Wirkungscontrolling

- Erhebung Anzahl bewirtschaftete / nicht bewirtschaftete öffentlich zugängliche Parkplätze
- Ermittlung der tatsächlichen Reduktion der Parkplätze durch Förderung des autoarmen Wohnens und Arbeitens
- Umgesetzte Aktivitäten des Mobilitätsmanagements
- Gesamtverkehrsaufkommen auf den Hauptachsen (K131, K286, K430, K431, K432, K437) inkl. Trend 5-10 Jahre anhand der kantonalen Zählstellen
- Ergänzende Verkehrsmessungen auf dem kommunalen Netz gemäss identifizierten Schwachstellen (nach Bedarf)
- Fahrgastfrequenzen auf den Buslinien und den Bahnhöfen

- Allfällige Verlustzeiten der Busse
- Geschwindigkeitsmessungen in Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen
- Anzahl Unfälle von Fussgängern und Velofahrern, insbesondere an Orten mit erhöhter Häufigkeit

Damit ist gewährleistet, dass die wichtigsten Grundlagen zur Beurteilung der Wirksamkeit des KGV erfasst werden. Allfällige Fehlentwicklungen können zeitnah identifiziert und angegangen werden.

7. Genehmigungsblatt Kanton

Der kommunale Gesamtplan Zurzach besteht aus dem Bericht inkl. Anhang.

Alle übergeordneten kommunalen Ziele sowie die konkretisierten Zielsetzungen (siehe Kapitel 4) sind durch das kantonale Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu genehmigen. Dadurch werden diese Inhalte auch für den Kanton behördenverbindlich. Sie sind bei weiteren Planungen als Grundlage zu berücksichtigen. Die Inhalte begründen jedoch keine Leistungsverpflichtung für den Kanton.

Genehmigung

Ort, Datum

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU)

A1 Übersichtstabelle

KGV Zurzach: Übersichtstabelle
Stand: 30.11.2021

	Gesamtmobilität (GM)	Radverkehr (RAV)	Fussverkehr (FV)	Strassenverkehr (SV)	Ruhender Verkehr (RV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Verkehrssicherheit (VS)	Mobilitätsmanagement (MM)	
Analyse	Stärken	Regionale Zusammenarbeit bei der Bildung führt zu Basis-Nutzung von ÖV sowie Radverkehr durch SuS und rechtfertigt entsprechende Investitionen.	Zwischen vielen der Ortschaften existieren gut ausgebaut Radwege.	Kompakte Siedlungsgebiete der einzelnen Ortschaften, so dass die Wege für den Fussverkehr kurz sind.	Die meisten Ortschaften haben Umfahrungsstrassen oder die Hauptstrassen durch das Siedlungsgebiet weisen geringe Belastungen auf. Mit der Realisierung der Ost-Umfahrung gilt dies auch für Bad Zurzach.	Das Parkierungsangebot ist in den Ortschaften grundsätzlich ausreichend.	Die Ortschaften Rietheim und Bad Zurzach sind mit der Bahn mit einem Halbstundentakt mit dem Zentrum Baden verbunden. Die Ortschaften Bad Zurzach, Rekingen, Mellikon, Rümikon und Kaiserstuhl sind mit einem Studententank mit dem Zentrum Bülach verbunden. Nach Zürich stehen via Baden oder Bülach zwei Reisewege zur Verfügung.	Bei den Bahnhöfen ist ein bzgl. Abstellplätze ausreichendes B+R-Angebot vorhanden. Dies vereinfacht das Benutzen der S-Bahn auch für weiter entfernt wohnende Personen.	Insgesamt gibt es nur wenige Stellen mit einer Unfallhäufung.	
		Allgemein gute ÖV-Erschliessung von Bad Zurzach trotz peripherer Lage	Vorteilhafte Topografie für die fünf Ortschaften entlang des Rheins	Haltestellen des ÖV sind für den Fussverkehr gut erreichbar.	Mit der Ost-Umfahrung Bad Zurzach und den FlaMa werden die Konflikte mit dem Fuss- und Radverkehr sowie die Aufenthaltsqualität im Flecken deutlich erhöht.	In fünf der acht Ortschaften ist das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen in kommunalen Reglementen geregelt.	Die Ortschaften Kaiserstuhl, Rümikon und Wislikofen werden mit einer Postautolinie via Niederweningen direkt mit dem Zentrum Baden verbunden.	Die P+R-Angebote bei den Bahnhöfen Bad Zurzach, Kaiserstuhl und Rekingen erlauben eine gute Kombination von MIV und ÖV.	Mit der Realisierung der Ost-Umfahrung Bad Zurzach inkl. FlaMa sind deutliche Verbesserungen der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit im Flecken zu erwarten.	
			Kommunales Strassennetz meist gut für den Radverkehr geeignet wegen verkehrsberuhigter Zonen bzw. wegen geringer Verkehrsbelastungen	Kommunales Strassennetz meist gut für den Fussverkehr geeignet wegen verkehrsberuhigter Zonen bzw. wegen geringer Verkehrsbelastungen	Keine Strassenabschnitte oder Knoten mit relevanten Verkehrsüberlastungen in Spitzenstunden (mit einer Ausnahme), zudem unterdurchschnittliches MIV-Verkehrswachstum prognostiziert.		Die Ortschaften Baldingen und Böbikon und die Ortsmitte Rekingen gelangen mit einer Postautolinie direkt nach Bad Zurzach.	In Bad Zurzach ist ein Bikesharing-Angebot verfügbar.	In den verkehrsberuhigten Quartieren ereignen sich wenige Unfälle.	
			Schwachstellen für den Radverkehr im Flecken Bad Zurzach mit der Realisierung der Ost-Umfahrung und der FlaMa mehrheitlich behoben.	Schwachstellen für den Fussverkehr im Flecken Bad Zurzach mit der Realisierung der Ost-Umfahrung und der FlaMa mehrheitlich behoben.			Der Zurzibus verdichtet und ergänzt das ÖV-Angebot in Bad Zurzach und Rietheim.			
				Hohe Bedeutung des Rheins als Naherholungsgebiet, kurze Wege zur bestehenden Fusswegerverbindung			Dank der Busse sowie der Bahnlinie können die meisten SuS den Schulweg umsteigefrei mit dem ÖV zurücklegen.			
							Der Bahnhof Bad Zurzach ist bereits heute barrierefrei, für die Bahnhöfe Kaiserstuhl und Rietheim ist ein BehiG-konformer Umbau 2025 geplant.			
	Schwächen	Erschwerte Einführung eines attraktiven ÖV-Angebotes durch periphere Lage der Ortschaften sowie geringe Bevölkerungsdichte.	Netzlücke zwischen Rümikon und Mellikon führt zu einem Qualitätsverlust für den Radverkehr in der Region und zu deutlichen Sicherheitseinbussen für Schulwege.	Starke Trennwirkung durch Hauptverkehrsstrassen oder durch die Bahnlinie im Siedlungsbereich einzelner Ortschaften	Anbindung an das Nationalstrassennetz über drei verschiedene Himmelsrichtungen mit tiefer Qualität (hohe Distanzen, überlastete Zulaufstrecken).	Fehlende Parkraumbewirtschaftung in Baldingen, Böbikon und Wislikofen.	Keine Verdichtung des S-Bahn-Angebots zwischen Bad Zurzach und Bülach vorgesehen (Fahrplanangebot 2035). Verkürzung der S36 von Bülach bis Bad Zurzach führt eher zu einer Verschlechterung für die Bahnhöfe dazwischen (Direktverbindungen entfallen).	Das B+R-Angebot entspricht nicht bei allen Bahnhöfen dem heutigen Standard und Bedürfnis der Nutzenden (fehlende Überdachung, keine Abschlussmöglichkeit, ungenügender Schutz vor Umfallen).	Zahlreiche Stellen mit subjektiven Sicherheitsmängeln für den Fuss- und Radverkehr vorhanden.	Mobilitätsmanagement wird bisher nicht angewendet
		Fehlende Einkaufsmöglichkeiten in den meisten Ortschaften führen zu längeren Wegen.	Weite Wege im Radverkehr von/zugrösseren Zentren durch periphere Lage der Gemeinde	Einige Unter- oder Überführungen zur Querung der HVS oder der Bahnlinie vorhanden, die aber den heutigen Ansprüchen häufig nicht mehr genügen	Auf der K430 in Kaiserstuhl kommt es in der Abendspitzenstunde teilweise zu Stausituationen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Bahnübergang.	Die Regelungen unterscheiden sich zwischen den Ortschaften.	Der Bevölkerungsdichte entsprechend ist das ÖV-Angebot in manchen Ortschaften nur als Basisangebot zu verstehen.	Das Parkplatzangebot in Kaiserstuhl in Bezug auf P+R ist zu knapp bemessen.	Vier Bereiche mit einem erhöhten Unfallaufkommen; sowohl im Flecken als auch an drei verschiedenen Stellen entlang der K131.	
		Starke Zerschneidung und Trennwirkung von Rietheim durch K131.	Weite Wege zum Zentrum Bad Zurzach für Wislikofen (ca. 8km), Rümikon (ca. 7km) und insbesondere Kaiserstuhl (ca. 12km).	Wegeführung vom/zum Bahnhof in Rekingen durch periphere Lage und geltendes Temporegime als Schwachstelle		An einzelnen Stellen (z.B. «im Rank» Baldingen) führen parkierte Fahrzeuge zu Problemen, beispielsweise für die Sicht auf querende Fussgänger oder die Durchfahrt für Blaulichtfahrzeuge.	Keine direkte Bus-Verbindung zwischen Wislikofen und Bad Zurzach. Die SuS von Wislikofen können die Schule in Rekingen nur mit Umsteigen in Rümikon erreichen.	Carsharing-Angebot fehlt in allen Ortschaften.		
			Topografie als Hindernis für die Ortschaften Baldingen, Böbikon und Wislikofen			Die ÖV-Erschliessung wird für die Parkplatz-Erstellungspflicht nicht berücksichtigt.	Einige Umsteigebeziehungen Bus-Bahn (wie z.B. in Rekingen) sind nicht optimiert und führen zu Reisezeitverlusten für die ÖV-Reisenden.			
					Der Bahnhof Rekingen liegt ausserhalb des Siedlungsgebietes.					

		Gesamtmobilität (GM)	Radverkehr (RAV)	Fussverkehr (FV)	Strassenverkehr (SV)	Ruhender Verkehr (RV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Verkehrssicherheit (VS)	Mobilitätsmanagement (MM)
Ziele	übergeordnet	Die verschiedenen Verkehrsmittel werden übergreifend betrachtet und dienen einer möglichst nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilität.	Das Velonetz in der Gemeinde Zurzach ist sicher und direkt gestaltet. Die Nutzung des Radverkehrs gewinnt an Attraktivität und nimmt zu.	Das Fusswegnetz ist sicher, dicht, direkt und lückenlos gestaltet. Kurze Wege im Binnenverkehr werden vermehrt zu Fuss zurückgelegt.	Die Nutzung des vorhandenen Strassenraums erfolgt effizient und orientiert sich an einer siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs. Die unterschiedlichen Anforderungen aller Verkehrsteilnehmenden sowie Anwohnenden werden berücksichtigt.	Mittels Parkraummanagement wird ein effizienter Einsatz des PW gefördert. Die Parkierung erfolgt möglichst siedlungsverträglich und behindert den übrigen Verkehr nicht.	Das Angebot des ÖV ist für die Bevölkerung und die Beschäftigten von Zurzach attraktiv.	Mit der kombinierten Mobilität werden die Vorteile der einzelnen Verkehrsmittel optimal miteinander verbunden.	Die Verkehrssicherheit hat sich für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert.	Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden eingesetzt, um die Gesamtmobilität innerhalb der Gemeinde sowie im Quell- und Zielverkehr nachhaltiger zu gestalten.
	konkretisiert	Ziel GM_1: Der Quell- und Zielverkehr der Gemeinde wird vermehrt mit dem ÖV abgewickelt, der Binnenverkehr zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV.	RAV_1: Die Lücken im Radroutennetz sind geschlossen.	FV_1: Lücken im kommunalen Fusswegennetz sind geschlossen.	SV_1: Das Strassennetz ist hierarchisiert, der motorisierte Verkehr wird möglichst rasch auf die Hauptverkehrsachsen gelenkt und auf diesen kanalisiert.	RV_1: Eine gemeinsame Parkraumbewirtschaftung über alle Ortschaften wird als Lenkungsinstrument zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens umgesetzt. In zentralen Gebieten steht eine monetäre Bewirtschaftung im Vordergrund, in peripheren Lagen ist eine rein zeitliche Bewirtschaftung möglich.	ÖV_1: Regionale und kantonale Zentren sind mit dem ÖV gut und schnell erreichbar. Umsteigevorgänge sind möglichst zeitverlustfrei.	KM_1: Die Zugänge zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen zu Fuss und mit dem Velo sind direkt. Netzlücken im Umfeld der Bahnhöfe und Bushaltestellen werden geschlossen.	VS_1: Gefährliche Strassenabschnitte sind saniert.	MM_1: In der Bau- und Nutzungsordnung ist das Mobilitätsmanagement in geeigneter Form verankert.
		Ziel GM_2: Die unterschiedlichen Verkehrsmittel sind gut miteinander verknüpft, sodass ein attraktives intermodales Verkehrsangebot vorhanden ist.	RAV_2: Direkte und attraktive Radwege aus den Wohnquartieren zu den verkehrsensitiven Einrichtungen (z.B. Bahnhof, Schule, Einkaufsnutzungen, Arbeitsplatzgebiete) in den Ortschaften sind sichergestellt.	FV_2: Lineare sowie punktuelle Schwachstellen wurden behoben, indem beispielsweise fehlende Trottoirs sowie Fussgängerquerungen errichtet wurden.	SV_2: In den Zentren und Ortsdurchfahrten sind Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln durch betriebliche und gestalterische Massnahmen minimiert.	RV_2: Die Gemeinde sorgt dafür, dass eine bedarfsgerechte Versorgung von Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum zur Verfügung steht.	ÖV_2: Grössere Siedlungsgebiete sind unter Berücksichtigung ihrer Siedlungsdichte mit dem ÖV in ansprechendem Takt erreichbar.	KM_2: An den Bahnhöfen sowie Bushaltestellen mit einem grösseren Einzugsgebiet sind ausreichend qualitativ hochwertige B+R-Angebote vorhanden.	VS_2: Querungen für den Fuss- und Radverkehr sind sicher gestaltet.	MM_2: Das Mobilitätsverhalten der Bewohnenden und Beschäftigten wird mittels Informationen, Aktionen und Anreizen aktiv beeinflusst und nachhaltig verändert.
		Ziel GM_3: Die Trennwirkung durch die Bahnlinie und die Hauptverkehrsstrassen im Siedlungsgebiet ist reduziert.	RAV_3: Defizite an Querungsstellen von Hauptverkehrsachsen sind ortstragend beseitigt und die Sicherheit sowie der Komfort für den Radverkehr verbessert.	FV_3: Direkte und attraktive Verbindungen zwischen den Wohnquartieren und den zentralen Attraktoren in den Ortschaften (z.B. Bahnhöfe/Bushaltestellen, Einkaufsnutzungen) sind sichergestellt.	SV_3: Auf Gemeindestrassen sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung betrieblicher und/oder gestalterischer Art flächendeckend umgesetzt. Dies verbessert einerseits die Verträglichkeit von Velo-, Fuss- und motorisiertem Verkehr miteinander, andererseits wird die Aufenthaltsqualität gesteigert und die Lärmbelastung für Wohnnutzungen nimmt ab.	RV_3: Grössere private Parkierungsanlagen sind bewirtschaftet.	ÖV_3: Die Verbesserung des ÖV-Angebots zwischen Bad Zurzach und Niederweningen wird unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses geprüft. Dabei liegen die Arbeitsplätze in den dazwischenliegenden Industrie-/Gewerbegebieten im Fokus.	KM_3: An den dafür geeigneten Bahnhöfen ist ein ausreichendes Angebot für das P+R vorhanden. Der durch das P+R verursachte Verkehr führt nicht zu einer übermässigen zusätzlichen Verkehrsbelastung im Ortszentrum oder in Wohnquartieren.	VS_3: Für den Kindergarten- und Schulverkehr sind sichere Fuss- und Velorouten vorhanden bzw. wurden durch attraktive, direkte und sichere Routen erweitert. Nach Möglichkeit (bspw. Sanierungen an Stellen mit Bedürfnissen) sind die Trottoirbreiten auf Schulwegen auf die Velo-Benutzung von Kindern bis 12 Jahren auszurichten.	
			RAV_4: Für heutige Bedürfnisse unzureichende lineare Radverkehrsinfrastrukturen sind ortstragend ausgebaut und optimiert.	FV_4: Wichtige Fusswege sind durchgehend beschildert.	SV_4: Der Güterverkehr verkehrt auf den Hauptverkehrsstrassen und belastet verkehrlich keine Wohngebiete.	RV_4: Bei Veranstaltungen wird der Besucherverkehr aktiv gelenkt.	ÖV_4: Umsteigeverbindungen zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln sind möglichst zeitverlustfrei.	KM_4: Ein Carsharing-Angebot ist vorhanden und wird von der Gemeinde und der Verwaltung unterstützt. Dies vereinfacht den Verzicht auf ein eigenes Auto.	VS_4: Ausserorts ist der Radverkehr bei entsprechender Verkehrsbelastung bzw. Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs eigentrasseiert.	
			RAV_5: Bei den wichtigen Attraktoren (z.B. Bahnhof, Schule, Einkaufsnutzungen) sind qualitativ hochwertige Veloabstellplätze in ausreichender Zahl vorhanden.				ÖV_5: Schulwege zwischen Ortschaften sind entweder durch den öffentlichen Bus allein, in optimierter Kombination mit der S-Bahn oder mit einem Schulbus gewährleistet.			
			RAV_6: Die Veloverbindungen in der Gemeinde sind durchgehend beschildert.				ÖV_6: Der Bahnhof Rekingen ist ins Zentrum des Siedlungsgebiets verschoben und optimal mit den Quartieren in der Umgebung verbunden. Damit verbessert sich die ÖV-Güteklasse der Siedlung.			
							ÖV_7: Sämtliche Bahnhöfe und Bushaltestellen in der Gemeinde Zurzach werden BehiG-konform umgebaut. Bei den Bushaltestellen erfolgt in der Umsetzungsphase eine Priorisierung anhand der Ein-/Aussteigerzahlen und unter Berücksichtigung, dass zeitnah pro Ortschaft mindestens eine BehiG-konforme Bushaltestelle zur Verfügung steht.			
							ÖV_8: Bushaltestellen werden unter Berücksichtigung von der Zahl der Ein- und Aussteigerzahlen mit einem ausreichend dimensionierten Warteraum, Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ausgestattet.			

	Gesamtmobilität (GM)	Radverkehr (RAV)	Fussverkehr (FV)	Strassenverkehr (SV)	Ruhender Verkehr (RV)	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Kombinierte Mobilität (KM)	Verkehrssicherheit (VS)	Mobilitätsmanagement (MM)
Massnahmen	<i>Wirkungen durch Massnahmen in allen anderen Mobilitätsfeldern</i>	M.RAV1 Lückenschluss Rümikon - Mellikon	M.FV1 Neue Verbindung Zentrum - Bahnhof Bad Zurzach	M.SV1 Flankierende Massnahmen im Flecken Bad Zurzach	M.RV1 Überarbeitung Parkierungsreglement	M.ÖV1 Anpassungen Bahnangebot Ausbauschrift 2035	M.KM1 P+R-Konzept	<i>Wirkungen durch Massnahmen in anderen Mobilitätsfeldern</i>	M.MM1 Mobilitätskonzepte Entwicklungsgebiete
		M.RAV2 Bevorrechtigung bzw. Velostrasse auf Badstrasse, Durchfahrtsverbot MIV	M.FV2 Umgestaltung Bahnunterführung Rietheim	M.SV2 BGK Hauptstrasse (Rietheim)	M.RV2 BNO: Parkplatzerstellungspflicht und E-Mobilität	M.ÖV2 Verschiebung Bahnhof Rekingen ins Zentrum	M.KM2 Car-Sharing in Zurzach		M.MM2 Information und Kommunikation zur Mobilität
		M.RAV3 Bevorrechtigung bzw. Velostrasse auf Breitestrasse	M.FV3 Fussgängerquerung Mellstorf	M.SV3 Strassenraumgestaltung Vorstadt (Kaiserstuhl)		M.ÖV3 Aufwertung Bahnhof Kaiserstuhl	M.KM3 Veloparkierung an ÖV-Haltestellen		M.MM3 Vorbildfunktion der Gemeindevertretenden
		M.RAV4 Anpassung Veloführung Knoten Zürcherstrasse/Zoll	M.FV4 Neue Verbindung Parkplatz - Thermalbad	M.SV4 BGK Baldingerstrasse (Rekingen)		M.ÖV4 Optimierung Zurzibus			
		M.RAV5 Anpassung Veloführung Pintenstrasse/Gassa	M.FV5 Verbesserte Signaletik Wislikofen	M.SV5 T30 auf Dorfstrasse in Rekingen		M.ÖV5 Optimierung regionale Buslinienführung			
		M.RAV6 Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten und wichtigen ÖV-Haltestellen	M.FV6 Fussgängerleitsystem Gemeinde Zurzach	M.SV6 T30-Zone auf Dorfstrasse und Quartierstrassen in Rümikon		M.ÖV6 Aufwertung Bushaltestellen			
		M.RAV7 Bike-Sharing in Zurzach	<i>+ weitere Wirkungen durch Massnahmen SV</i>	M.SV7 Betriebliche Anpassungen auf Ortsdurchfahrt und Quartierstrassen in Baldingen					
		<i>+ weitere Wirkungen durch Massnahmen SV</i>		M.SV8 Betriebliche Anpassungen auf Ortsdurchfahrt und Quartierstrassen in Böbikon					
				M.SV9 Verkehrsregime Baldingerstrasse (Böbikon)					
				M.SV10 Erarbeitung von Strassenstandards					

A2 Massnahmenliste

KGV Zurzach: Massnahmenliste

EBP, Stand: 30.11.2021

Attribute

Nummer (Nr.) Massnahme: nach Themengebiet (GM: Gesamtmobilität, RAV: Radverkehr, FV: Fussverkehr, SV: Strassenverkehr, RV: Ruhender Verkehr, ÖV: Öffentlicher Verkehr, KM: Kombinierte Mobilität, VS: Verkehrssicherheit, MM: Mobilitätsmanagement)

Titel der Massnahme

Beschrieb: Kurze Erläuterung

Verortung: Betroffene Ortschaften der Massnahmen innerhalb der Gemeinde Zurzach

Bemerkungen: Abhängigkeiten, Zielkonflikte, offene Fragen, Diskussion Arbeitsgruppe

Quelle der Massnahme: bereits vorliegend oder aus Erarbeitung KGV

Vorschlag Schwerpunkt: Massnahmen von grosser Bedeutung und hoher Wirksamkeit für Gemeinde

Wirksamkeit auf das gesamte Verkehrssystem (qualitative Einschätzung): gering, mittel, hoch

Kostengrösse: < 100'000 CHF, 100'000 bis 1 Mio. CHF, 1 bis 5 Mio. CHF, > CHF 5 Mio. CHF

Priorität: Sofort (<1 Jahr), kurzfristig (1-5 Jahre), mittelfristig (5-10 Jahre), langfristig (10-15 Jahre)

Massnahmenträger (Lead): Gemeinde, Kanton, andere

Planungsstand der Massnahme

Nächste Schritte: aus Sicht der Gemeinde Zurzach

Einfärbung

Schwerpunktmassnahmen (Multimodale ÖV-Haltestellen, neue Ausrichtung wichtiger Strassenräume im Siedlungsbereich, Ergänzung Velonetz, Parkierung)

Ausschliesslich kommunale Massnahmen (Massnahmenträger: Gemeinde)

Nr.	Titel	Beschrieb	Verortung	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	Massnahmenträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
Radverkehr												
M.RAV1	Lückenschluss Rümikon - Mellikon	Realisierung eines kombinierten Rad-/Gehwegs zur Schliessung der bestehenden Netzlücke im Velonetz und Erhöhung der Sicherheit (kein Ausweichen des Radverkehrs auf die K131). Zudem Erweiterung des Fusswegnetzes zum Gebiet des Alten Bahnhofs bzw. Restaurant «Bahnhöfi» in Rümikon. Prüfung von Querungen für den Fuss- und Radverkehr.	Rümikon	Kantonale Radroute, dh. Kanton ist Massnahmenträger. Voraussichtliche Realisierung ab 2024. Aus kommunaler Sicht ist die Massnahme sehr wichtig. Im Bereich der K431 sind nach wie vor Konflikte vorhanden, die es aus Sicht der Gemeinde im weiterführenden Projekt zu adressieren gilt.	Kantonale Planung	ja	mittel	1-5 Mio. CHF	kurzfristig	Kanton	Bauprojekt	Öffentliche Auflage 2. Jahreshälfte 2021
M.RAV2	Bevorrechtigung bzw. Velostrasse auf Badstrasse, Durchfahrtsverbot MIV	Einführung einer bevorrechtigten Velostrasse auf der Badstrasse zwischen Dr. Martin Erb-Strasse und Feldstrasse, angepasste Signalisation und Markierung, Stärkung als Veloachse im Quartier. Erhöhter Komfort sowie erhöhtes Sicherheitsempfinden im Fuss- und Veloverkehr, Verringerung von Konflikten zum MIV, auch über Fahrverbot (nur Zubringerfahrten, Verlagerung auf Riethheimerstrasse als Sammelstrasse).	Bad Zurzach Riethheim	Schwächen im heutigen Radverkehr stellen unter anderem die Verbindung nach Riethheim dar: Auf der wichtigen Badstrasse gibt es Konflikte zwischen dem Radverkehr und der hohen MIV-Belastung. Die hohe MIV-Belastung ist einerseits auf Pendlerverkehr von/nach Bad Zurzach zurückzuführen, andererseits auf den mit dem Bad verbundenen Verkehr.	Erarbeitung KGV	ja	mittel	<100 kCHF	sofort	Gemeinde	Strategische Planung	Erarbeitung Verkehrsgutachten, allenfalls Pilotversuch mit Kanton klären
M.RAV3	Bevorrechtigung bzw. Velostrasse auf Breitestrasse	Einführung einer bevorrechtigten Velostrasse auf der Breitestrasse zwischen Promenadestrasse und Friedhofweg, angepasste Signalisation und Markierung, Stärkung als Veloachse im Quartier. Erhöhter Komfort sowie erhöhtes Sicherheitsempfinden im Fuss- und Veloverkehr, Verringerung von Konflikten zum MIV.	Bad Zurzach		Erarbeitung KGV	ja	mittel	<100 kCHF	sofort	Gemeinde	Strategische Planung	Erarbeitung Verkehrsgutachten, allenfalls Pilotversuch mit Kanton klären
M.RAV4	Anpassung Veloführung Knoten Zürcherstrasse/Zoll	Verbesserte Veloführung zur Knotenquerung von/zum Grenzübergang sowie in der Verbindung mit dem Regibad (Überführung Schiffsmühleacherweg)	Bad Zurzach	Im Bereich Knoten Zoll startet der Kanton ein Projekt zur Verbesserung der Verkehrssituation. Neben der Vermeidung von Rückstau in den Tunnel der Ostumfahrung soll die Situation für den Veloverkehr verbessert werden. Gemäss einer Vorstudie wurde eine Bestvariante mit einer Wendeschleife an der westlichen Zürcherstrasse und der Veloführung über den Lindenrain gewählt.	Erarbeitung KGV		gering	100'000 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	Kanton, Gemeinde	Strategische Planung	Abstimmungsgespräch zw. Gemeinde und Kanton
M.RAV5	Anpassung Veloführung Pintenstrasse/Gassa	Verbesserte Veloführung auf Abschnitt Pintenstrasse (hinter Lärmschutzwänden, Konfliktminderung mit Erschliessung Quartier) sowie zur Knotenquerung Pintenstrasse/Gassa (Aufhebung Stop auf wichtiger Veloroute)	Rümikon	Abstimmung mit Massnahme M.SV6 T30-Zone auf Dorfstrasse	Erarbeitung KGV		gering	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Variantenstudium
M.RAV6	Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten und wichtigen ÖV-Haltestellen	Schaffung nachfragegerechter und attraktiver Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten: Regibad in Bad Zurzach, Altstadt Kaiserstuhl, Schule Riethheim sowie im Dorf Wislikhofen. Hoher und einheitlicher Ausbaustandard mit Beleuchtung, Überdachung an allen Veloparkierungsanlagen.	Bad Zurzach Kaiserstuhl Riethheim Wislikhofen	-	Erarbeitung KGV		mittel	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Umsetzungsvorschlag erarbeiten
M.RAV7	Bike-Sharing in Zurzach	Regionales Bikesharing-Angebot prüfen und wenn nötig bestehendes Angebot in Bad Zurzach (Bad Zurzach Tourismus) erweitern. Zu prüfende Standorte: Bahnhof Zurzach, Zentrum Kaiserstuhl und weitere (möglichst flächendeckend). Eventuelle Zusammenarbeit mit weiteren Bike-Sharing-Anbietern (z.B. Publibike) prüfen. Austausch und Abstimmungen mit Nachbargemeinden über eigenes, regionales Veloverleih-System an relevanten Attraktoren in der Region.	Gemeinde Zurzach		Vision/Charta Zurzibiet (2011)		gering	<100 kCHF	mittelfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Auswertung heutige Nutzungszahlen, Standorte evaluieren, Umsetzungsvorschlag erarbeiten
Fussverkehr												
M.FV1	Neue Verbindung Zentrum - Bahnhof Bad Zurzach	Attraktive und möglichst direkte Fussverbindung über das Gelände der reformierten Kirche zwischen Zentrum (südlich der Schwertgasse bzw. Promenadenstrasse) sowie Schule und Bahnhof in Bad Zurzach.	Bad Zurzach	Diese Massnahme wird insbesondere dann von Bedeutung sein, wenn das geplante Vorhaben des Fahrplanwechsel 2035 am Bahnhof Bad Zurzach umgesetzt wird. Geplant ist, dass der Zug auf einem neuen Kopfgleis von Bülach kommend halten bzw. wenden soll. Die Wege ins Zentrum und insbesondere zu den beiden Schulstandorten in Bad Zurzach wären dann mit (noch) grösseren Umwegen verbunden. Grund dafür ist, dass durch das Gelände der reformierten Kirche kein durchgehender Weg führt. Demnach wären Bewohnende sowie Reisende südlich der Schwertgasse bzw. Promenadenstrasse vom Bahnhof abgeschnitten. Die Umsetzung des neuen Kopfgleises wird aktuell jedoch noch geprüft. Es steht ebenfalls zur Diskussion, dass sich die Züge auf einem Gleis treffen.	Entwurf KGV Riethheim		mittel	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Projektierung
M.FV2	Umgestaltung Bahnunterführung Riethheim	Attraktive und barrierefreie Gestaltung der Bahnunterführung im Bereich der Feldstrasse. Neugestaltung des Strassenquerschnitts, sodass Trottoir für den Fussverkehr und insbesondere für SuS sicher gestaltet ist und auf der richtigen Seite gelegen ist.	Riethheim	Bahnunterführung in Riethheim genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr; Trottoir ist auf der falschen Seite. Daher müssen SuS zu Fuss die Feldstrasse innerhalb von weniger als 50 Meter zweimal queren	Kantonale Planung		mittel	100'000 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Projektierung
M.FV3	Fussgängerquerung Mellistorf	Realisierung einer sicheren Fussgängerquerungsstelle (Fussgängerstreifen) an der Haltestelle "Mellistorf" über die Hauptstrasse in Wislikhofen, allenfalls in Kombination mit einem Eingangstor auf der Kantonsstrasse.	Mellistorf	Der Kanton ist Massnahmenträger; aus Sicht der Gemeinde wäre diese Massnahme jedoch sehr begrüssenswert.	Kantonale Planung		gering	<100 kCHF	kurzfristig	Kanton	Strategische Planung	Abstimmungsgespräch zw. Gemeinde und Kanton
M.FV4	Neue Verbindung Parkplatz - Thermalbad	Neue Fusswegverbindung zwischen Parkplatz (nördlich der Badstrasse) und Eingang Thermalbad Bad Zurzach zur Vermiedung von Konflikten im Mischverkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	Bad Zurzach	Tausende von Besucherinnen und Besucher besuchen jährlich das Thermalbad Bad Zurzach. Ein grosser Anteil reist mit dem Auto an. Der Parkplatz ist rund 100m vom Eingang entfernt. Vom Parkplatz bis zum Eingang des Thermalbads müssen die Besucherinnen und Besucher zweimal die Strasse überqueren. Die heutige Situation führt zu Konfliktsituationen zwischen MIV und Fussgängerinnen und Fussgänger. Gemäss KGV Bad Zurzach (2013) wird als Massnahme die Errichtung einer Begegnungszone im erweiterten Eingangsbereich des Thermalbads vorgeschlagen. Die neue Verbindung ist eine Alternative dazu.	Erarbeitung KGV		gering	100'000 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Projektierung

Nr.	Titel	Beschrieb	Verortung	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	Massnahmenträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
M.FV5	Verbesserte Signaletik Wislikofen	Beschilderung der Fusswegverbindung vom Seminarhotel und Bildungshaus Propstei in Wislikofen zur Bushaltestelle «Dorf» (gilt für beide Richtungen)	Wislikofen		Erarbeitung KGV		gering	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Umsetzungsvorschlag erarbeiten
M.FV6	Fussgängerleitsystem Gemeinde Zurzach	Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur Beschilderung der wichtigen Attraktoren für den Fussverkehr über die gesamte Gemeinde (Stein oder Wegweiser, unter Berücksichtigung der touristischen Orte). Dabei wird geprüft, ob auch kommunale Velorouten integriert werden können.	Gemeinde Zurzach		Kommunale Planung		mittel	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Umsetzungsvorschlag erarbeiten
Strassenverkehr												
M.SV1	Flankierende Massnahmen im Flecken Bad Zurzach	Im Zusammenhang der Umsetzung der Ostumfahrung in Bad Zurzach werden zur Umgestaltung und Aufwertung des Fleckens flankierende Massnahmen in den folgenden Streckenabschnitten umgesetzt: - Altstadteingang Zurzberg und Platz "Zum Kindli" - Sternplatz - Einmündung Tannengasse/ Waaggässli und Vorbereich Propstei - Kirchplatz Verenamünster - Bezirksmuseum - Kreuzung Rathaus - Altstadteingang Nord und Baslerstrasse - Reformierte Kirche - Bahnhofsvorbereich - Bahnhofsspanne Zwischenbereich - Einmündungsbereich Zürcherstrasse	Bad Zurzach	Mit der Ostumfahrung Bad Zurzach wird die historische Altstadt mit ihrem Ortsbild von nationaler Bedeutung und deren Zufahrtsachsen vom Verkehr entlastet werden. Es wird beabsichtigt, mit der Umfahrung eine deutliche Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erreichen. Um die Wirksamkeit der Umfahrung zu unterstützen und eine weitere Verkehrsberuhigung des Fleckens zu bewirken, sind flankierende Massnahmen vorgesehen.	Gemeinde Bad Zurzach	ja	hoch	> 5 Mio. CHF	kurzfristig	Gemeinde	Konzept vorliegend	Umsetzung
M.SV2	BGK Hauptstrasse (Rietheim)	Hauptstrasse von Knoten Unterdorf bis Knoten Im Ziehl (ca. 250m): Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes im Siedlungsraum, hinsichtlich: - Verringerung Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr - Akzentuierung der Ortseingänge, um Siedlungsbereich erkenntlicher zu gestalten - Senkung des Geschwindigkeitsniveau durch gestalterische Interaktionen - Neuaufteilung der Fahrbahn durch attraktivere Querungen à niveau für Fuss- und Veloverkehr (z.B. Knoten Hauptstrasse/Feldstrasse) - Erhöhung Aufenthaltsqualität Fuss- und Veloverkehr, auch in Bezug auf subjektive Verkehrssicherheit insbesondere für SuS - Erhöhung Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie der auf der Nordseite gelegenen Schule für Fuss- und Veloverkehr - Punktuelle Aufwertung entlang Hauptstrasse	Rietheim	Rietheim ist durch die Bahnlinie und die K131 in zwei Teile geteilt. Entlang der Kantonsstrasse ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden, die kantonale Radroute führt südlich der Bahnlinie durch Rietheim. Durch die Zweiteilung ist vom nördliche Dorfteil aus auch der Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr nicht gut erreichbar.	Entwurf KGV Rietheim	ja	hoch	1-5 Mio. kCHF	mittelfristig	Kanton	Strategische Planung	Abstimmungsgespräch zw. Gemeinde und Kanton
M.SV3	Strassenraumgestaltung Vorstadt (Kaiserstuhl)	Vorstadt/Neustrasse von Kreisel bis Knoten Stadtgraben (ca. 200m): Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: - Verringerung Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr - Reduktion Konflikte durch betriebliche Anpassungen - Verstärkte Koexistenz von Velo und Fuss im Strassenraum durch z.B. Shared Space - Verbesserung Fuss- und Veloinfrastruktur durch umfassende gestalterische Elemente, wie Bodenbelag oder farbliche Bodenmarkierungen - Erhöhung Aufenthaltsqualität Fuss- und Veloverkehr Zudem sollen die Umsetzungsmöglichkeiten von klimaadaptiven Massnahmen (Beschattung, Begrünung etc.) geprüft werden.	Kaiserstuhl	Planung zum Abschnitt laufen. Das momentan gültige Geschwindigkeitsregime auf der K430 Richtung Zoll sowie fehlende Infrastruktur für den Fuss- und Radverkehr führen zu Konflikten. Aufgrund enger Platzverhältnisse im Mischverkehr zwischen Altstadt und Bahnhof in Kaiserstuhl ist die Errichtung eines Trottoirs respektive Velostreifens nicht möglich. Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden müssen trotz enger Platzverhältnisse gelöst werden. Eine Anfrage zur Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der K430 ist beim Kanton hängig. Es hat eine Abstimmung mit der Massnahme M.OV3 "Aufwertung Bahnhof Kaiserstuhl" zu erfolgen.	Kantonale Planung	ja	hoch	1-5 Mio. kCHF	mittelfristig	Kanton	Vorstudie	Abstimmungsgespräch zw. Gemeinde und Kanton
M.SV4	BGK Baldingerstrasse (Rekingen)	Weihweg/Baldingerstrasse von Überführung Bahntrasse bis Lättenstrasse (ca. 350m). Abstimmung von Betrieb und Gestaltung des Strassenraumes, hinsichtlich: - Verringerung Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmenden (OV, MIV, Fuss- und Veloverkehr) durch angepasste Fahrbahnaufteilung und Gestaltung (Materialisierung) - Prüfung betriebliche Anpassungen (Tempo) - Akzentuierung der Ortsdurchfahrt und Verschmälerung des Strassenbereichs, um Siedlungsbereich erkenntlicher zu gestalten - Anpassungen OV-Haltestelle "Rekingen, Dorf" bzgl. Lage und Gestaltung - Erhöhung Aufenthaltsqualität Fuss- und Veloverkehr, auch in Bezug auf subjektive Verkehrssicherheit insbesondere für SuS	Rekingen	Zum Knoten Baldinger-/Dorfstrasse liegen bereits Planungen vor. Integrale Bestandteile sind dabei ein (Mini-)Kreisel, um die Zufahrt des Schwerverkehrs in die Dorfstrasse zu erschweren und die gefährlichen Geschwindigkeiten auf der Baldingerstrasse zu reduzieren, eine Verschiebung des Fussgängerstreifens sowie eine angepasste Führung des Fussverkehrs.	Erarbeitung KGV	ja	hoch	1-5 Mio. kCHF	kurzfristig	Kanton	Ausführungsprojekt (2021)	Klärung Projektperimeter (insbesondere Strassenabschnitt K432) und ergänzende Massnahmen
M.SV5	T30 auf Dorfstrasse in Rekingen	Umsetzung von Tempo-30 auf der Dorfstrasse in Rekingen gemäss vorliegendem T30-Gutachten (inkl. gestalterischer Elemente). Ziel ist die Erreichung folgender Effekte: - Verringerung der Fahrgeschwindigkeit - Reduktion der Gefährdung durch unangepasste Geschwindigkeit; insbesondere Erhöhung Schulwegsicherheit - Verbesserung der Wohnqualität, Reduktion von Lärm und Luftbelastung - Aufwertung des Wohnumfeldes	Rekingen		Kommunale Planung		mittel	100'000 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	Gemeinde	Gutachten T30 vorliegend	Umsetzung
M.SV6	T30-Zone auf Dorfstrasse und Quartierstrassen in Rümikon	Erarbeitung T30-Gutachten inkl. Massnahmenumsetzung, mit folgenden Zielen: - Reduktion Konflikte - Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit - Reduzierte Emissionen angrenzende Siedlung	Rümikon		Erarbeitung KGV		mittel	100'000 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	Gemeinde	Gutachten T30 vorliegend, aber veraltet	Aktualisierung Verkehrsgutachten
M.SV7	Betriebliche Anpassungen auf Ortsdurchfahrt und Quartierstrassen in Baldingen	Erarbeitung Massnahmen zur Temporeduktion und verbesserten Koexistenz, mit folgenden Zielen: - Reduktion Konflikte, insbesondere im Zusammenhang mit Zu-/Abgangswegen der Bushaltestellen - Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit (im Zusammenhang mit den Knoten im Rechtsvortritt) - Verbesserung Bedingungen Fuss-/Veloverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Reduktion Immissionen der angrenzenden Siedlung	Baldingen	Prüfung Erweiterung T30 in alle Wohnquartiere, damit hinsichtlich Temporegime in der gesamten Gemeinde kohärent Zudem Prüfung, ob die K432 ab Dorfeingang (Knoten mit Unterdorfstrasse) durch die Gemeinde übernommen werden kann, um eine Verkehrsberuhigung umzusetzen (T30).	Erarbeitung KGV		mittel	100'000 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Erarbeitung Verkehrsgutachten
M.SV8	Betriebliche Anpassungen auf Ortsdurchfahrt und Quartierstrassen in Böbikon	Erarbeitung Massnahmen zur Temporeduktion und verbesserten Koexistenz, mit folgenden Zielen: - Reduktion Konflikte, insbesondere im Zusammenhang mit Zu-/Abgangswegen der Bushaltestellen - Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit - Verbesserung Bedingungen Fuss-/Veloverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Reduktion Immissionen der angrenzenden Siedlung	Böbikon	Prüfung Erweiterung T30 in alle Wohnquartiere, damit hinsichtlich Temporegime in der gesamten Gemeinde kohärent Zudem Prüfung, ob die K433 ab Dorfeingang (Knoten Tobelacker) durch die Gemeinde übernommen werden kann, um eine Verkehrsberuhigung umzusetzen (T30).	Erarbeitung KGV		mittel	100'000 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Erarbeitung Verkehrsgutachten

Nr.	Titel	Beschrieb	Verortung	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	Massnahmenträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
M.SV9	Verkehrsregime Baldingerstrasse (Böbikon)	Betriebliche Überprüfung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: - Temporeduktion von 80 km/h auf 50 km/h auf Baldingerstrasse - Prüfung zur Aufhebung des Rechtsvorrangs an der Strasse Haselfeld (Richtung Biffig) in die Ortsverbindungsstrasse Lengnau – Rekingen (Baldingerstrasse) in Böbikon.	Baldingen Böbikon		Erarbeitung KGV		mittel	<100 kCHF	sofort	Gemeinde	Strategische Planung	Erarbeitung Verkehrsgutachten, rasche Umsetzung
M.SV10	Erarbeitung von Strassenstandards	Erarbeitung von Strassenstandards zur besseren Aufnahme von Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und der Gemeinde. Die vorliegende Strassentypisierung aus dem KGV wird detailliert geprüft und wo nötig angepasst. Anschliessend werden pro Strassentyp die funktionalen Anforderungen sowie die betrieblichen und gestalterischen Parameter definiert (inkl. Dimensionierung). Damit liegt für die Gemeinde Zurzach (insb. Bauverwaltung) ein gutes Arbeitsinstrument bei Sanierungen und Veränderungen von Strassenabschnitten zur Verfügung.	Gemeinde Zurzach		Erarbeitung KGV		hoch	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Bildung einer Arbeitsgruppe, Submission für Begleitung
Ruhender Verkehr												
M.RV1	Überarbeitung Parkierungsreglement	Vereinheitlichung bzw. Zusammenführung der Parkierungsreglemente, sodass die Gemeinde über ein gemeinsames Reglement verfügt. Folgende Aspekte müssen geprüft und vereinheitlicht werden: - Bestimmung über einheitliche Parkgebühren der bewirtschafteten öffentlichen Parkplätze (Parkuhren) in Abhängigkeit ihrer Lage, Anpassung PP-Bewirtschaftung. - Einheitliche Anpassungen der Parkkartengebühren sowie Parkkartenvergabe. - Stärkere Ausrichtung der Parkplatzbewirtschaftung als Teil der Lenkung der Verkehrsmittelwahl. - Behebung von Parkierungsproblemen auf öffentlichen und privaten Grund durch Erhöhung des Parkplatzangebots mit Hilfe von geeignete Massnahmen (z.B. Parkzeitbeschränkungen, gebührenpflichtiges Parken). Dies betrifft insbesondere die Standorte Friedhof Baldingen/Böbikon, Siedlungsgebiet "Im Rank" in Baldingen, Schlossgasse in Rietheim, Zentrum Böbikon sowie Altstadt Kaiserstuhl. - Integration von Parkraummanagement bei Veranstaltungen	Gemeinde Zurzach	Ein einheitliches Parkierungsreglement für die Gemeinde Zurzach wird bereits (Stand:Februar 2021) von der Arbeitsgruppe Verkehr erarbeitet. Demnach befindet sich diese Massnahme bereits in der Umsetzungsphase.	Erarbeitung KGV	ja	hoch	<100 kCHF	sofort	Gemeinde	Parkierungsreglement in Erarbeitung	Fertigstellung und Festsetzung
M.RV2	BNO: Parkplatzerstellungspflicht und E-Mobilität	Einerseits Reduktion Pflichtbedarf Abstellplätze bei Neubauten/Umnutzungen (für Wohnnutzungen und übrige Nutzungen) in Abstimmung mit ÖV-Erschliessungsgüte, Velo- und Fussnetz, Standortbedingungen sowie Einkaufs- und Freizeitangeboten. Zudem Einführung einer Begrenzung der zu erstellenden Parkfelder auf den Pflichtbedarf (als verbindliche Obergrenze, für Wohnnutzungen und übrige Nutzungen). Beim reduzierten Pflichtbedarf ist ein Mobilitätskonzept vorzulegen. Andererseits Vorgabe von E-Ladestationen für Fahrzeuge ab gewisser Arealgrösse (bspw. ab 20 PP). Integration in Bau- und Nutzungsverordnung (BNO).	Gemeinde Zurzach	Der reduzierte Pflichtbedarf für Wohn- und Arbeitsnutzungen wird in Abhängigkeit der Erschliessung durch ÖV, Fuss- und Radverkehr gemäss BauG (Kanton Aargau), §55 berechnet (Stichwort „autoarmes Wohnen“). Die genauen Kriterien sind im Rahmen der BNO-Revision zu konkretisieren.	Erarbeitung KGV		mittel	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Aufnahme bei Überarbeitung der BNO
Öffentlicher Verkehr												
M.ÖV1	Anpassungen Bahnangebot Ausbauschritt 2035	Im nationalen strategischen Entwicklungsprogramm des öffentlichen Verkehr sind für den Ausbauschritt 2035 folgende Veränderungen im öffentlichen Bahnverkehr geplant: - Verlängerung S6 von Baden via Koblenz bis Bad Zurzach. Bad Zurzach sowie Rietheim erhalten eine direkte Verbindung nach Zürich HB im Halbstundentakt. - Aufhebung Linie S27 - Linienanpassung S36: Die Linie verkehrt nur noch zwischen Bülach und Bad Zurzach und nicht mehr bis nach Koblenz bzw. Waldshut. Anschluss zwischen S6 und S36 in Bad Zurzach gewährleistet.	Gemeinde Zurzach		Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP ÖV 2020)		mittel	> 5 Mio. CHF	langfristig	Kanton, Bund	STEP AS 2035	Informationsbeschaffung
M.ÖV2	Verschiebung Bahnhof Rekingen ins Zentrum	Verschiebung des Bahnhofs Rekingen ins Zentrum des Siedlungsgebietes. Diese Massnahme wird als Ausbauschritt 2035 im Mehrjahresprogramm des öffentlichen Verkehr erwähnt. Folgende Ziele sind damit verbunden: -Optimierung Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr -Erhöhung Verkehrssicherheit insbesondere für SuS -Erhöhung Aufenthaltsqualität -Verbesserte Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn - Prüfung Angebot Motorrad-PP	Rekingen	Der Bahnhof in Rekingen liegt nicht zentral im Siedlungsgebiet. Dadurch sind insbesondere die westlichen Siedlungsbereiche nicht optimal mit ÖV erschlossen. Verschiebung Bahnhof erst nach ca. 2035 möglich, wenn sich im Bahnhof Rekingen die Züge nicht mehr kreuzen. Im Zentrum hätte nur ein eingleisiger Bahnhof mit nur einem Perron Platz.	Gemeinde	ja	hoch	> 5 Mio. CHF	langfristig	Kanton	Vorstudie	Informationsbeschaffung
M.ÖV3	Aufwertung Bahnhof Kaiserstuhl	Der Umbau des Bahnhofs Kaiserstuhl bis 2025 ermöglicht eine Aufwertung der Bahnhofsumgebung. Prüfung und Optimierung für betriebliche sowie gestalterische Ergänzungen bei z.B. Zu-/Abgangswegen (inkl. Führung von Fuss- und Radverkehr auf der Relation mit Weiach), Platzgestaltungen, Aufenthaltsqualität. Zudem Prüfung Angebot Motorrad-PP.	Kaiserstuhl		SBB/Gemeinde	ja	mittel	1-5 Mio. kCHF	kurzfristig	Bund, Gemeinde	Vorprojekt	Koordination mit SBB, Teilfinanzierung
M.ÖV4	Optimierung Zurbibus	Optimierung der Linienführung und Taktung: - Verdichtung der Linien 3 und 4 von zweistündiger Taktung auf einstündige Taktung. - Anpassung Linienführung mit verbesserter Erschliessung der Wohnquartiere Entwies, Wasenacher, Lindenrain und Breite - Linie 4: Aufhebung unterschiedliche Linienführung je Saison (Breite oder Regibad), durchgehende Bedienung des Breitequartiers	Bad Zurzach	Bedürfnis hinsichtlich Takterhöhung fraglich bzw. genau zu prüfen	Erarbeitung KGV		mittel	100'000 - 1 Mio. CHF	mittelfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Potenzialabschätzung
M.ÖV5	Optimierung regionale Buslinienführung	Optimierung der regionalen Linienführung und Umsteigebeziehungen. In einer nächsten Phase sind diese Massnahmen in Abhängigkeit von Kosten und Nutzen zu prüfen: - Neue Buslinie Bad Zurzach - Rekingen - Wislikofen - Niederweningen inkl. verbesserte Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Bärlou/Solvay sowie der Arbeitsplatzgebiete Seeächer, Sodi und LGZ - Ergänzung des ÖV-Angebots in Böbikon und Baldingen durch Ruftaxis insbesondere abends sowie am Wochenende - Verbesserte Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn am Bahnhof Kaiserstuhl mit Busbetreiber prüfen. - Ergänzung des ÖV-Angebots durch einen Zubringerbus, um Pendlerverkehr zwischen Kaiserstuhl und Hohentangen (D) zu befördern.	Bad Zurzach Rekingen Wislikofen Baldingen Böbikon Kaiserstuhl		Erarbeitung KGV		hoch	100'000 - 1 Mio. CHF	mittelfristig	Kanton, Gemeinde	Strategische Planung	Abstimmungsgespräch zw. Gemeinde und Kanton
M.ÖV6	Aufwertung Bushaltestellen	Ein BehiG-konformer Ausbau ist bei den Bushaltestellen Baldingen, Unterdorf (Baldingen), Gemeindehaus (Böbikon), Zentrum (Rekingen), Dorf (Wislikofen) bereits geplant. Die Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit etc.) an den Bushaltestellen wird darüber hinaus gemäss den Fahrgastfrequenzen verbessert. Das sind u.a. die Bushaltestellen Bahnhof Rümikon sowie Dorf (Mellstorf)	Rümikon Wislikofen Böbikon Rekingen Baldingen Mellstorf		Erarbeitung KGV		mittel	100'000 - 1 Mio. CHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Projektiertung

Nr.	Titel	Beschrieb	Verortung	Bemerkungen	Quelle	Vorschlag Schwerpunkt	Wirksamkeit	Kostengrösse	Priorität	Massnahmenträger	Planungsstand	Vorschlag Nächste Schritte
Kombinierte Mobilität												
M.KM1	P+R-Konzept	Förderung des Neu- bzw. Ausbaus von P+R Anlagen durch Evaluierung bestehender Angebote und Prüfung neuer Angebote mit der SBB. Hierzu soll insbesondere die Erweiterung des P+R-Angebotes am Bahnhof Kaiserstuhl sowie der Ersatz der P+R-Anlage in Rekingen (durch Verschiebung des Bahnhofs) untersucht werden.	Kaiserstuhl Rekingen	Bahnhöfe Rietheim (geringer Bedarf, erschwerte bauliche Umsetzung) und Rümikon (Konkurrenz Buslinie 354) nicht im Fokus	Vision/Charta Zurzibiet (2011)	ja	gering	100'000 - 1 Mio. CHF	mittelfristig	SBB/Gemeinde	Strategische Planung	Studie inkl. Potenzialabschätzung
M.KM2	Car-Sharing in Zurzach	Evaluierung und Prüfung eines Carsharing-Angebots an relevanten Standorten in der Gemeinde (wie z.B. Bahnhof Bad Zurzach) mit Sharing-Anbieter "Mobility".	Gemeinde Zurzach		Vision/Charta Zurzibiet (2011)		gering	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Gespräch mit Mobility
M.KM3	Veloparkierung an ÖV-Haltestellen	An gut frequentierten Bus-/Bahnhaltstellen sind Veloabstellplätze sowie B+R-Angebote in hoher Qualität bereitzustellen. Ein Ausbau am Bahnhof Kaiserstuhl ist im Zusammenhang der Umbaumaassnahmen geplant. Hoher und einheitlicher Ausbaustandard mit Beleuchtung, Überdachung an allen Veloparkierungsanlagen; insbesondere Neu- bzw. Ausbau an Bushaltestellen "Dorf, Mellstorf" und "Dorf, Wislikofen". Sanierung der Anlagen am Bahnhof Rekingen (falls der Bahnhof Rekingen nicht verschoben wird) bzw. Neubau der Anlagen am Bahnhof Rekingen (falls Massnahme ÖV 2 in Kraft tritt).	Kaiserstuhl Rekingen Wislikofen Mellstorf		Erarbeitung KGV	ja	mittel	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Umsetzungsvorschlag erarbeiten
Mobilitätsmanagement												
M.MM1	Mobilitätskonzepte Entwicklungsgebiete	Festschreibung von Mobilitätskonzepten bei grossen Bauvorhaben (>30 Parkplätze) in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO). Darin wird u.a. die Erschliessung mit ÖV/Fuss- und Veloverkehr, Anzahl Parkplätze und Veloabstellplatz festgesetzt. Prüfung durch Gemeinde. Bei Nutzungsformen, die ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge haben, wird eine Bewirtschaftungspflicht für neue private, öffentlich zugängliche Parkplätze vorgeschrieben. Prüfung des Gebührenreglements durch Gemeinde.	Gemeinde Zurzach	Gestaltungspläne müssen bereits heute ein Mobilitätskonzept aufweisen, mit der Massnahme werden auch für weitere Gebiete und grosse Bauvorhaben (>30 PP) Mobilitätskonzepte eingefordert. Darin sollen die Parkplatzgebühren angegeben und durch die Gemeinde geprüft werden.	Erarbeitung KGV		mittel	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Aufnahme bei Überarbeitung der BNO
M.MM2	Information und Kommunikation zur Mobilität	Wie in der Vision/Charta Zurzibiet verankert, werden Bewohner/innen und Arbeitenden sowie ansässige Unternehmen durch die Gemeinde über die Benutzung und das Angebot von ÖV und Fuss- und Veloverkehr informiert. Bsp. Aktionstage für einzelne Zielgruppen; Mögliche Kampagnen: Bike to Work, Gratis-Veloflicktag, mit dem Velo zur Schule (Weiterführung Veloprüfung), Spielerisches Velofahren z.B. in einem Parcours (z.B. wie bestehender Pumptrack in Bad Zurzach), Velo-Check-Tag bei Schulen mit kleinen Reparaturen vor Ort. Auch Bewusstseinsbildung über Gefahrenstellen, insbesondere bei den besonders "gefährdeten" Gruppen (Senioren, Schulkinder).	Gemeinde Zurzach		Vision/Charta Zurzibiet (2011)		mittel	100'000 - 1 Mio. CHF	sofort	Gemeinde	Strategische Planung	Konzept erarbeiten
M.MM3	Vorbildfunktion der Gemeindevertretenden	Die Gemeindevertreter/innen nutzen das vorhandene Sharing-Angebot aktiv und dienen so als Vorbilder in der Gemeinde für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen. Hinzu stehen der Gemeindeverwaltung inkl. Lernpersonal keine kostenlosen öffentlichen Parkplätze zur Verfügung. Eine Verankerung im Parkierungsreglement ist wünschenswert.	Gemeinde Zurzach	-	Erarbeitung KGV		gering	<100 kCHF	kurzfristig	Gemeinde	Strategische Planung	Konzept erarbeiten

A3 Teilpläne

Gemeinde Zuzach

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Teilplan Radverkehr

Masstab 1:10'000

bestehend	geplant	Kantonale Radroute
		SchweizMobil Route
		Kommunale Hauptroute
		Kommunale Nebenroute
		Historische Verkehrswege
		Biker-Ride
		Veloparkierungsanlage
		Fussgängerzone
		Begegnungszone
		Tempo 30-Zone

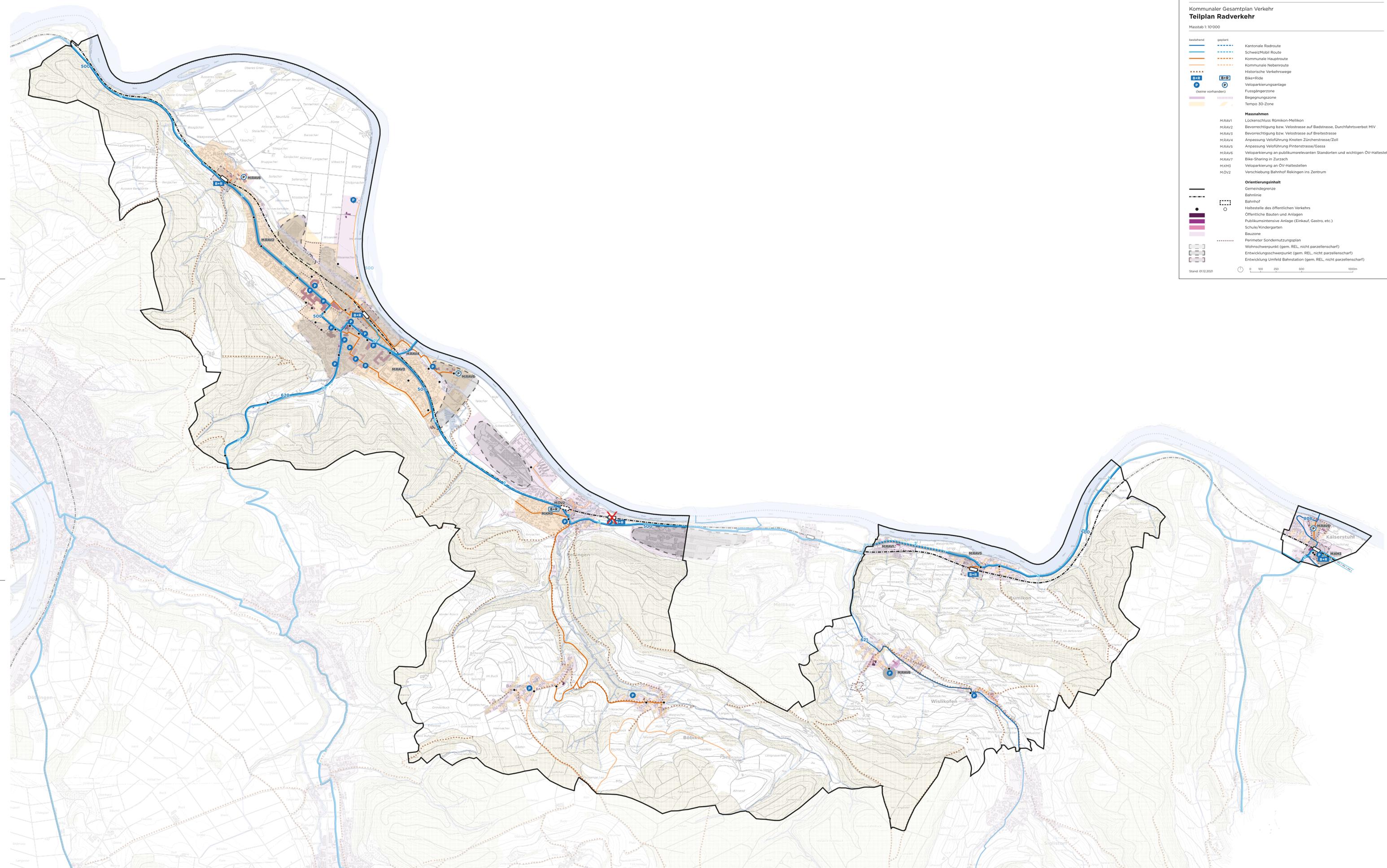
Massnahmen

- MRAV1 Lückenschluss Rümikon-Mellikon
- MRAV2 Bevorrechtigung bzw. Velostrasse auf Badstrasse, Durchfahrtsverbot MIV
- MRAV3 Bevorrechtigung bzw. Velostrasse auf Breitstrasse
- MRAV4 Anpassung Veloführung Knoten Zürcherstrasse/Zoll
- MRAV5 Anpassung Veloführung Pintenstrasse/Gassa
- MRAV6 Veloparkierung an publikumsrelevanten Standorten und wichtigen OV-Haltestellen
- MRAV7 Bike-Sharing in Zuzach
- MRAV8 Veloparkierung an OV-Haltestellen
- MKM3 Verschiebung Bahnhof Rekingen ins Zentrum
- MÖV2

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Haltestelle des öffentlichen Verkehrs
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlage (Einkauf, Gastro, etc.)
- Schule/Kindergarten
- Bauzone
- Perimeter Sondernutzungsplan
- Wohnschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
- Entwicklungsschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
- Entwicklung Umfeld Bahnstation (gem. REL, nicht parzellenscharf)

Stand: 01.12.2021



Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Teilplan Fussverkehr

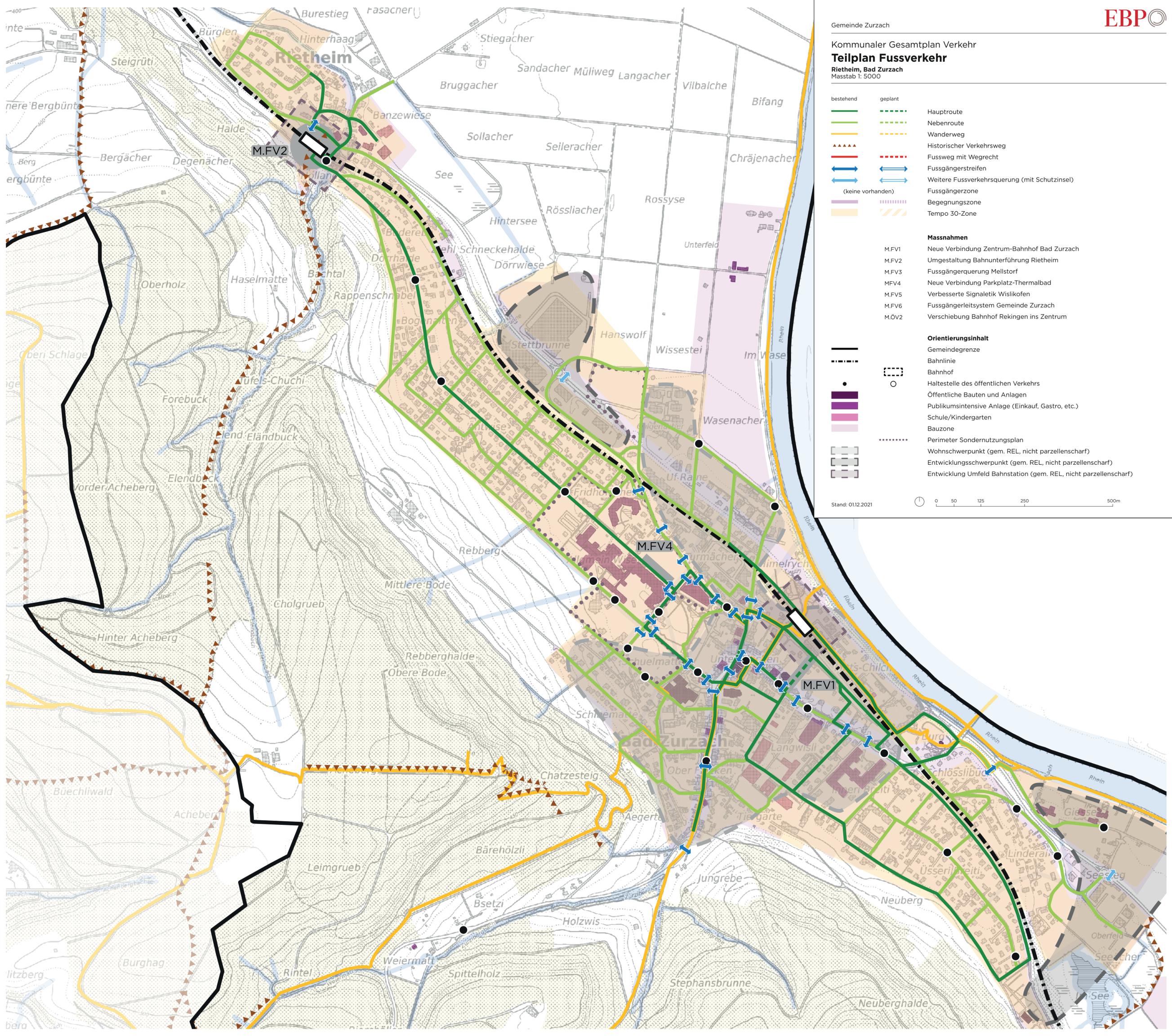
Rietheim, Bad Zurzach
 Masstab 1: 5000

bestehend	geplant	
		Hauptroute
		Nebenroute
		Wanderweg
		Historischer Verkehrsweg
		Fussweg mit Wegrecht
		Fussgängerstreifen
		Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel)
(keine vorhanden)		Fussgängerzone
		Begegnungszone
		Tempo 30-Zone

Massnahmen	
M.FV1	Neue Verbindung Zentrum-Bahnhof Bad Zurzach
M.FV2	Umgestaltung Bahnunterführung Rietheim
M.FV3	Fussgängerquerung Mellstorf
M.FV4	Neue Verbindung Parkplatz-Thermalbad
M.FV5	Verbesserte Signaletik Wislikofen
M.FV6	Fussgängerleitsystem Gemeinde Zurzach
M.ÖV2	Verschiebung Bahnhof Rekingen ins Zentrum

Orientierungsinhalt	
	Gemeindegrenze
	Bahnlinie
	Bahnhof
	Haltestelle des öffentlichen Verkehrs
	Öffentliche Bauten und Anlagen
	Publikumsintensive Anlage (Einkauf, Gastro, etc.)
	Schule/Kindergarten
	Bauzone
	Perimeter Sondernutzungsplan
	Wohnschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
	Entwicklungsschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
	Entwicklung Umfeld Bahnstation (gem. REL, nicht parzellenscharf)

Stand: 01.12.2021



bestehend	geplant	
		Hauptroute
		Nebenroute
		Wanderweg
		Historischer Verkehrsweg
		Fussweg mit Wegrecht
		Fussgängerstreifen
		Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel)
(keine vorhanden)		Fussgängerzone
		Begegnungszone
		Tempo 30-Zone

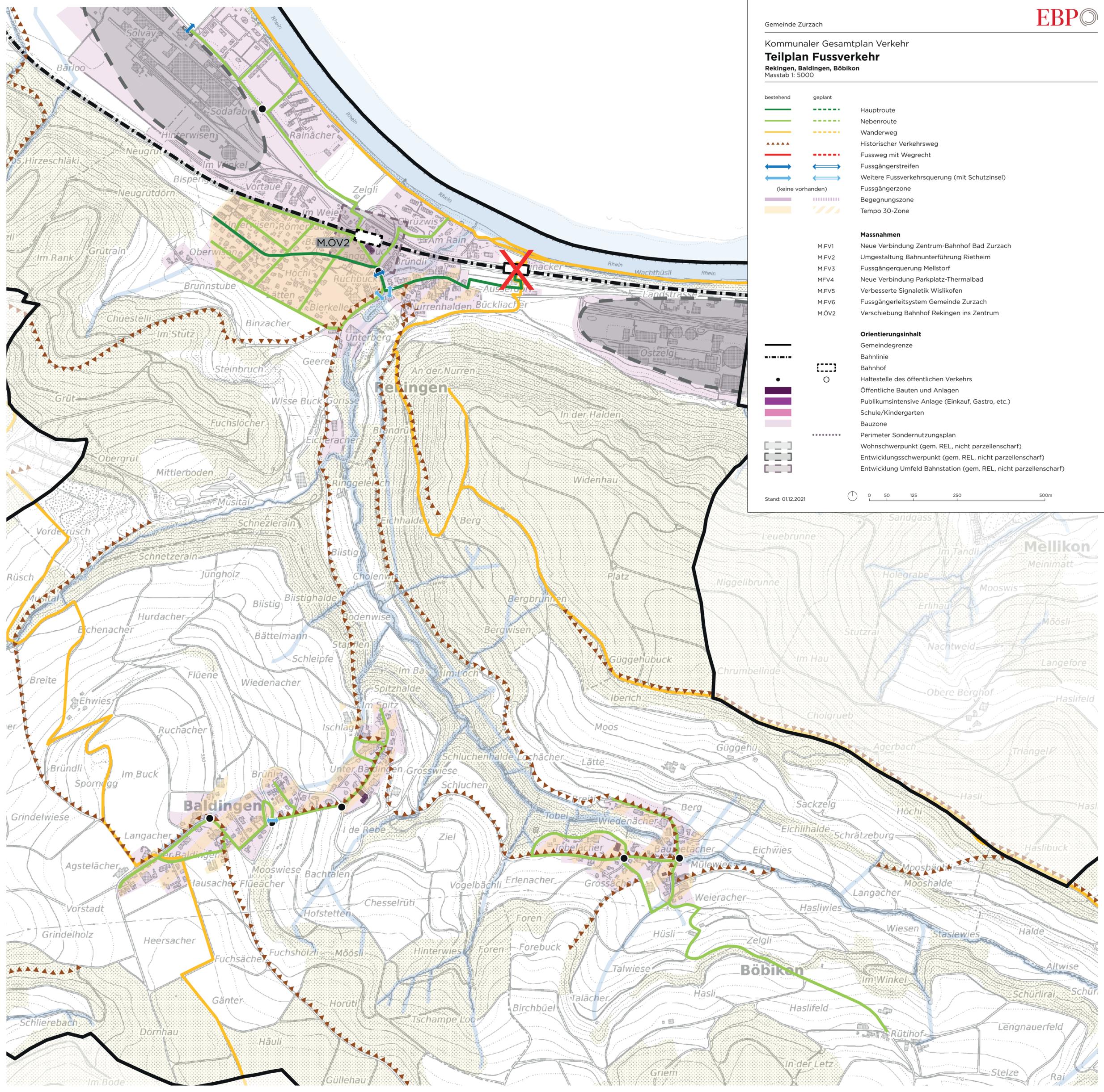
Massnahmen

- M.FV1 Neue Verbindung Zentrum-Bahnhof Bad Zurzach
- M.FV2 Umgestaltung Bahnunterführung Rietheim
- M.FV3 Fussgängerquerung Mellstorf
- M.FV4 Neue Verbindung Parkplatz-Thermalbad
- M.FV5 Verbesserte Signaletik Wislikofen
- M.FV6 Fussgängerleitsystem Gemeinde Zurzach
- M.ÖV2 Verschiebung Bahnhof Rekingen ins Zentrum

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Haltestelle des öffentlichen Verkehrs
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsintensive Anlage (Einkauf, Gastro, etc.)
- Schule/Kindergarten
- Bauzone
- Perimeter Sondernutzungsplan
- Wohnschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
- Entwicklungsschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
- Entwicklung Umfeld Bahnstation (gem. REL, nicht parzellenscharf)

Stand: 01.12.2021



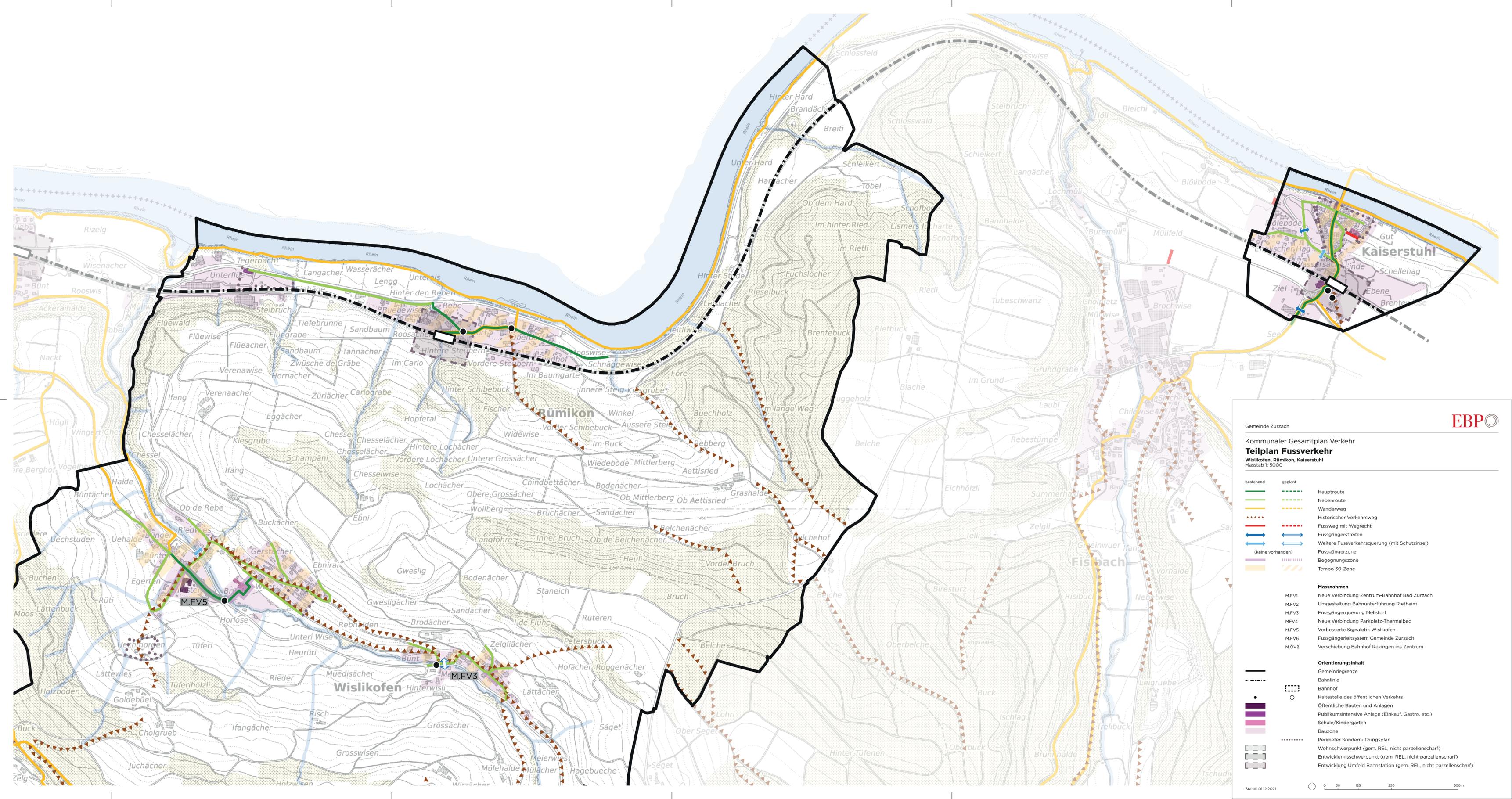
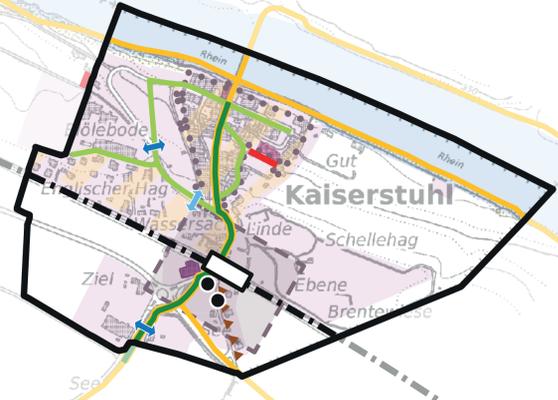
Gemeinde Zurzach

Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Teilplan Fussverkehr
 Wislikofen, Rümikon, Kaiserstuhl
 Masstab 1:5000

- | | | |
|-----------|---------|---|
| bestehend | geplant | |
| | | Hauptroute |
| | | Nebenroute |
| | | Wanderweg |
| | | Historischer Verkehrsweg |
| | | Fussweg mit Wegrecht |
| | | Fussgängerstreifen |
| | | Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel) |
| | | Fussgängerzone |
| | | Begegnungszone |
| | | Tempo 30-Zone |

- Massnahmen**
- M.FV1 Neue Verbindung Zentrum-Bahnhof Bad Zurzach
 - M.FV2 Umgestaltung Bahnunterführung Rietheim
 - M.FV3 Fussgängerquerung Mellstorf
 - M.FV4 Neue Verbindung Parkplatz-Thermalbad
 - M.FV5 Verbesserte Signaletik Wislikofen
 - M.FV6 Fussgängerleitsystem Gemeinde Zurzach
 - M.OV2 Verschiebung Bahnhof Rekingen ins Zentrum

- Orientierungsinhalt**
- Gemeindegrenze
 - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Haltestelle des öffentlichen Verkehrs
 - Öffentliche Bauten und Anlagen
 - Publikumsintensive Anlage (Einkauf, Gastro, etc.)
 - Schule/Kindergarten
 - Bauzone
 - Perimeter Sondernutzungsplan
 - Wohnschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
 - Entwicklungsschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
 - Entwicklung Umfeld Bahnstation (gem. REL, nicht parzellenscharf)



Gemeinde Zurzach
Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Teilplan MIV
 Masstab 1:10'000

		Hauptverkehrsstrasse HVS / Tunnel (kant.)
		Regionalverbindungsstrasse RVS / Tunnel (kant.)
		Lokalverbindungsstrasse LVS (kant.)
		Lokalverbindungsstrasse reduziert LV5red (kant.)
		Lokalverbindungsstrasse LVS (komm.)
		Sammelstrasse SS (komm.)
		Erschliessungsstrasse ES (komm.)
		Privatstrasse
		Ausnahmstransportroute (mit Typenbezeichnung)
		Parkierungsanlage
		Park+Ride
		Stelle mit Unfallhäufung
		Tempo 30-Zone

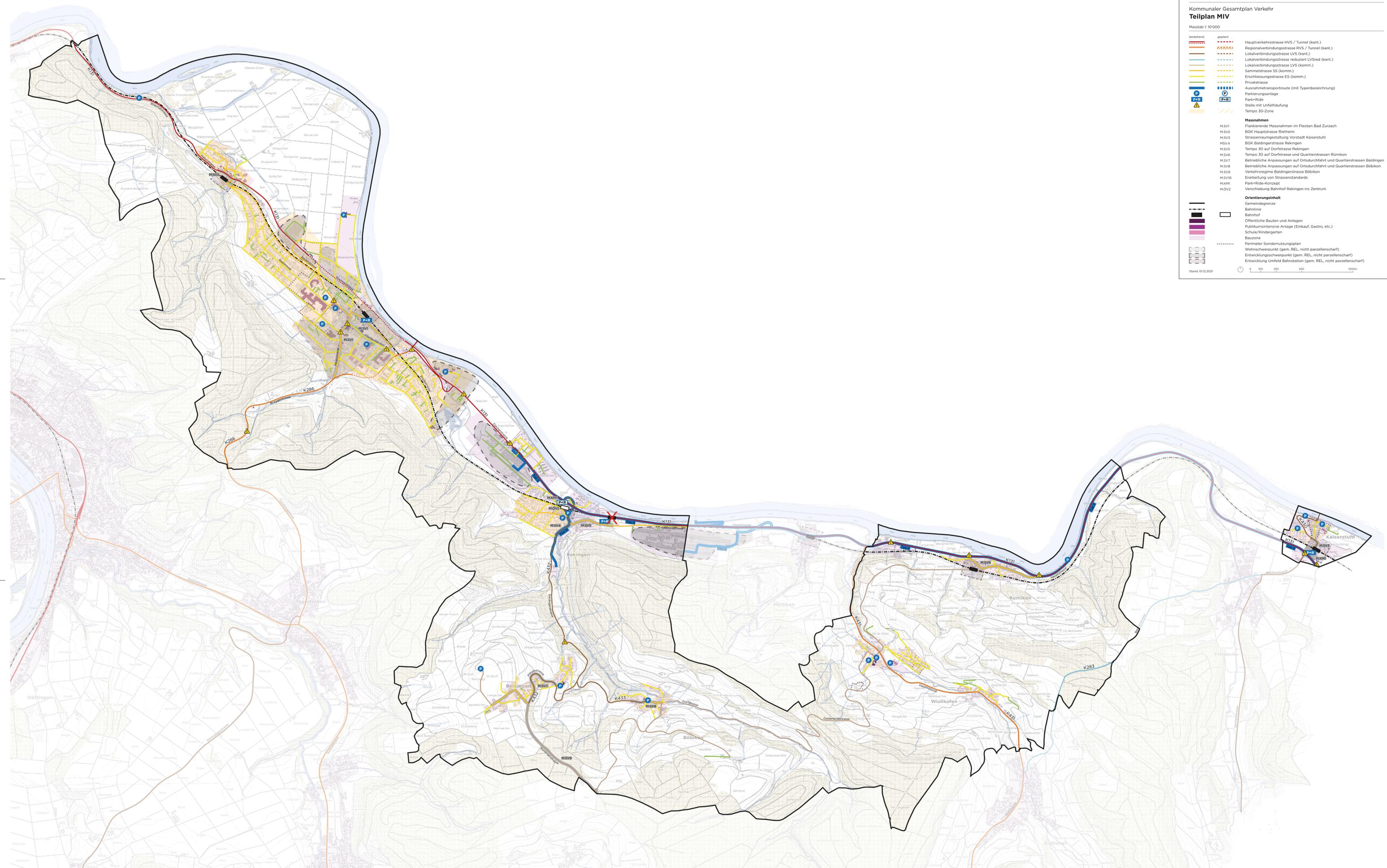
Massnahmen

M.SV1	Flankierende Massnahmen im Flecken Bad Zurzach
M.SV2	BGK Hauptstrasse Rietheim
M.SV3	Strassenraumgestaltung Vorstadt Kaiserstuhl
M.SV4	BGK Badingerstrasse Balingen
M.SV5	Tempo 30 auf Dorfstrasse Rekingen
M.SV6	Tempo 30 auf Dorfstrasse und Quartierstrassen Rümikon
M.SV7	Betriebliche Anpassungen auf Ortsdurchfahrt und Quartierstrassen Balingen
M.SV8	Betriebliche Anpassungen auf Ortsdurchfahrt und Quartierstrassen Böbikon
M.SV9	Verkehrsregeln Badingerstrasse Böbikon
M.SV10	Erarbeitung von Strassenstandards
M.KM1	Park+Ride-Konzept
M.OV2	Verschiebung Bahnhof Rekingen ins Zentrum

Orientierungsinhalt

	Gemeindegrenze
	Bahnlinie
	Bahnhof
	Öffentliche Bauten und Anlagen
	Publikumsintensive Anlage (Einkauf, Gastro, etc.)
	Schule/Kindergarten
	Bauzone
	Reiniger Sondernutzungsplan
	Wohnschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
	Entwicklungsschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
	Entwicklung Umfeld Bahnstation (gem. REL, nicht parzellenscharf)

Stand: 01.12.2021



Gemeinde Zurzach
Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Teilplan Öffentlicher Verkehr
 Masstab 1:10'000

	bestehend		geplant		Bahnlinie
	Gemeindegrenze		Bahnlinie		Bahnhof
	Öffentliche Bauten und Anlagen		Buslinie (mit Liniennummer)		Fahrbahnhaltestelle
	Publikumsintensive Anlage (Einkauf, Gastro, etc.)		Busbuch		Busbuch
	Schule/Kindergarten		Park+Ride		Park+Ride
	Perimeter Sondernutzungsplan		Veloparkierungsanlage		Veloparkierungsanlage
	Wohnschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)		Fussverkehrszone bei Haltestelle		Fussverkehrszone bei Haltestelle
	Entwicklungsschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)		300m Einzugsbereich der Haltestelle		300m Einzugsbereich der Haltestelle
	Entwicklung Umfeld Bahnstation (gem. REL, nicht parzellenscharf)				

Massnahmen

M.ÖV1	Anpassungen Bahnangebot Ausbauschritt 2035
M.ÖV2	Verschiebung Bahnhof Rekingen ins Zentrum
M.ÖV3	Aufwertung Bahnhof Kaiserstuhl
M.ÖV4	Optimierung Zurbus
M.ÖV5	Optimierung regionale Buslinienführung
M.ÖV6	Aufwertung Bushaltestellen
M.KM1	Park+Ride-Konzept
M.KM2	Car-Sharing in Zurzach
M.KM3	Veloparkierung an ÖV-Haltestellen

Orientierungsinhalt

Gemeindegrenze
 Öffentliche Bauten und Anlagen
 Publikumsintensive Anlage (Einkauf, Gastro, etc.)
 Schule/Kindergarten
 Perimeter Sondernutzungsplan
 Wohnschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
 Entwicklungsschwerpunkt (gem. REL, nicht parzellenscharf)
 Entwicklung Umfeld Bahnstation (gem. REL, nicht parzellenscharf)

Stand: 01.12.2021

