

KOMMUNALER GESAMTPLAN VERKEHR

VORLÄUFIGE BEURTEILUNG, 5. DEZEMBER 2019

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Vorläufige Beurteilung
Mitwirkung -
Beschluss Gemeinderat
Kantonale Genehmigung

Auftraggeberin:

Gemeinde Hausen AG
Hauptstrasse 29
5212 Hausen AG

Begleitung:

Hermann Zweifel	Gemeinderat, Vorsitz
Eugen Bless	Gemeindeammann
Andreas Schmucki	Leiter Abteilung Bau und Planung
Andreas Schmid	Planungs-, Bau- und Verkehrskommission

Bearbeitung:

Thomas Belloli	Dipl. Ing. FH in Raumplanung
Valentin Müller	BSC FHO in Raumplanung

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Altenburgerstrasse 49
5200 Brugg
062 822 52 01
info@belloli.org
www.belloli.org

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	4
2. Kernthemen	6
3. Übergeordnete Planungen	7
4. Regionale Planungen.....	12
5. Kommunale Planungen	15
6. Analyse	18
7. Ziele	28
8. Massnahmen.....	29
9. Controlling.....	45
10. Koordination.....	45
11. Genehmigungsblatt Kanton	46

BEILAGEN

Beilage 1: Teilplan Motorisierter Individualverkehr MIV 1:5'000

Beilage 2: Teilplan Fussverkehr FV 1:5'000

Beilage 3: Teilplan Veloverkehr VV 1:5'000

Beilage 4: Teilplan Öffentlicher Verkehr ÖV 1:5'000

Beilage 5: Übersichtsplan Defizite und Potenziale 1:5'000

Beilage 6: Übersichtsplan Massnahmen 1:5'000

1. EINLEITUNG

Ausgangslage

Die Gemeinde Hausen überarbeitet zurzeit die aus dem Jahre 2010 stammende Nutzungsplanung (Bauzonenplan, Kulturlandplan, Bau- und Nutzungsordnung). In Abstimmung mit der Gesamtrevision Nutzungsplanung erarbeitet die Gemeinde einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), welcher den Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 2008 ersetzt. Vorgängig wurde durch die Gemeinde ein räumliches Entwicklungsleitbild (REL) erstellt. Das REL zeigt konzeptionell die angestrebte zukünftige Situation im Bezug auf die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr auf.

Der KGV ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument und ist das wichtigste Instrument für eine umfassende und vorausschauende sowie mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung der Gemeinde. Er nimmt die konzeptionellen Handlungsschwerpunkte aus dem REL auf und formuliert daraus konkrete Massnahmen.

Gemeinde Hausen

Die Gemeinde Hausen befindet sich südlich des regionalen Zentrums Brugg-Windisch, zwischen zwei Hügelzügen (Wülpelsberg und Eiteberg) eingebettet, in einem Seitental der Aare. Im Norden ist das Siedlungsgebiet mit demjenigen von Windisch zusammengewachsen, im Süden begrenzt die quer zum Tal verlaufende Nationalstrasse A3 das Siedlungsgebiet.

Die Bevölkerungszahl von Hausen ist in den letzten 5 Jahre jeweils leicht angestiegen. Am 31. Dezember 2018 zählte die Gemeinde 3'629 Einwohnerinnen und Einwohner. Im Jahr 2016 wurden in Hausen 1'584 Arbeitsplätze gezählt. Grösster Arbeitgeber mit ca. 1'200 Beschäftigten ist die im Quartier Tannhübel ansässige Firma Rohr AG.

Im Primarschulhaus und im Kindergarten an der Hauptstrasse werden sowohl die Unterstufe wie auch die Mittelstufe (Kindergarten bis 6. Klasse) angeboten.

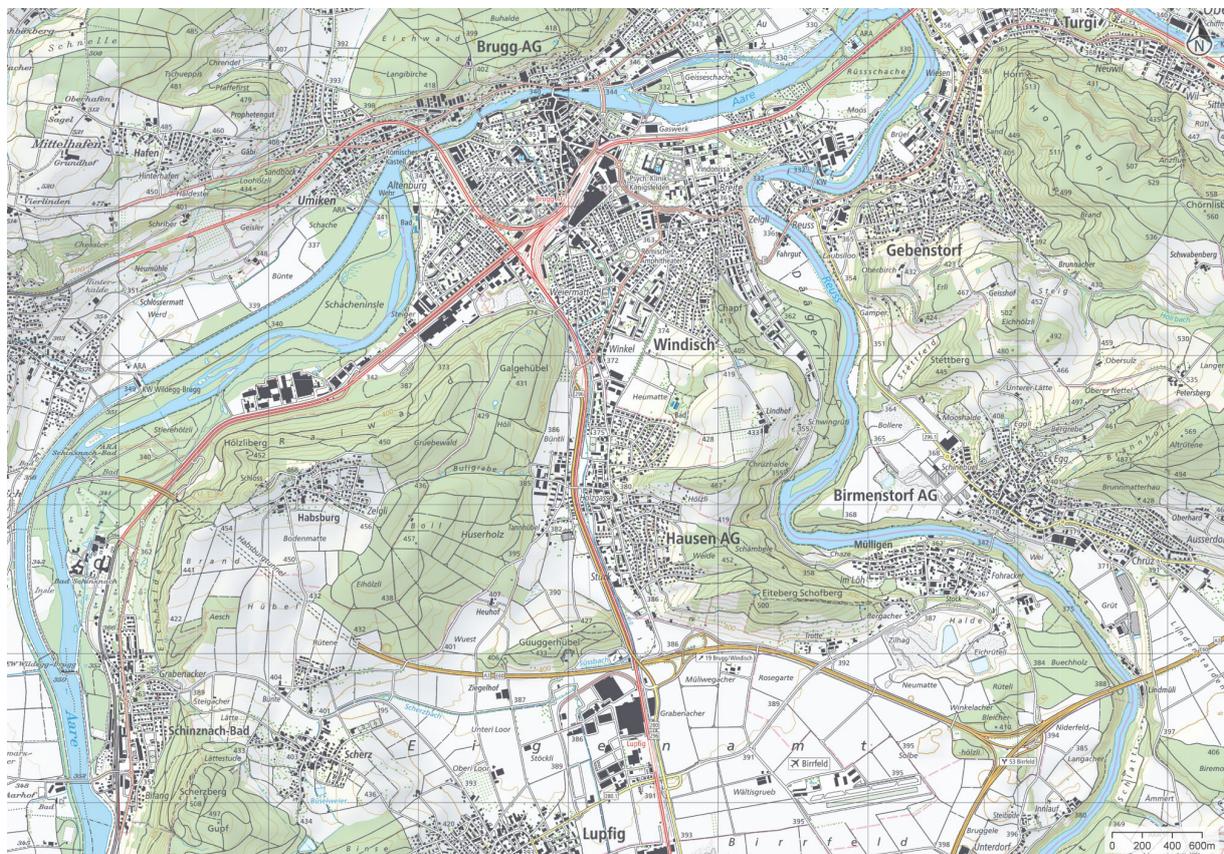


Abbildung: Übersichtsplan der Lage der Gemeinde Hausen in der Region Brugg (Quelle: swisstopo)

Aus verkehrlicher Sicht ist Hausen sehr gut an die überregionalen Verkehrsnetzte der verschiedenen Verkehrsarten angeschlossen. Der Autobahnanschluss Brugg / Windisch an die A3 ist innerhalb von 3 Minuten mit dem Auto erreichbar. Mit dem Bus ist man in wenigen Minuten am Bahnhof Brugg und hat Anschlüsse an das regionale sowie das überregionale Bahnnetz. In der Gegenrichtung ist der Bahnhof Lupfig ebenfalls an das Postauto-Netz angeschlossen, aber noch nicht optimal.

Velo- und Fusswege führen ins regionale Zentrum Brugg-Windisch und die umliegenden Naherholungsgebiete sind bequem auf kantonalen Wanderwegen oder auf kommunalen Fusswegen erreichbar.

Anlass für den KGV Hausen

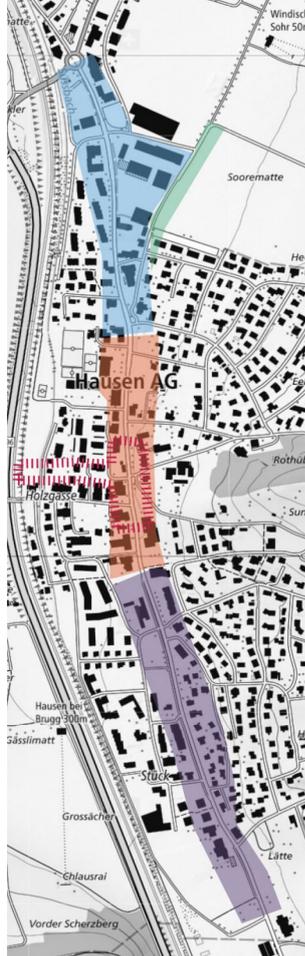
Trotz der guten Anbindung der Gemeinde Hausen an die verschiedenen übergeordneten Verkehrsnetze empfiehlt sich die Erarbeitung des KGVs aus folgenden Gründen:

- Sicherstellung einer optimalen Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit der parallel zu revidierenden Nutzungsplanung.
- Gesamtheitliche Betrachtung aller Verkehrsfragen mit dem Ziel einer grösstmöglichen Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Fuss- und Veloverkehr.
- Koordinationsinstrument in der detaillierten Massnahmenplanung und -umsetzung in Verkehrsfragen oder bei Themen mit Verkehrsbezug.

2. KERNTHEMEN

Die nachfolgend aufgeführten Kernthemata ergeben sich aufgrund der gegebenen Struktur von Hausen sowie aus den Vorgaben des räumlichen Entwicklungsleitbildes und sind bei der Bearbeitung des KGVs besonders zu betrachten:

Ortsdurchfahrt Hauptstrasse



Abschnitt Nord:
REPARIEREN

- Den ausfliessenden Strassenraum räumlich fassen: Einzelbäume und Baumgruppen ergänzen, auch bei industriellen Flächen; Einfriedungen und Vorgärten wiederherstellen
- Die Verkehrssicherheit auf Fuss- und Veloverkehrsrouten gewährleisten, durchgängige Fussverbindung sicherstellen
- Alternativroute für den Fuss- und Radverkehr über die ergänzte Allee am Geerenweg prüfen

Abschnitt Mitte:
**ZUSAMMEN-
HÄNGEND
GESTALTEN**

- Strassenraum von Fassade zu Fassade aufspannen
 - Bauten stehen am Strassenraum
 - Vorbereiche als Teil des Strassenraums gestalten
 - Querung deutlich stärken
- Monotone Strassenräume durch unterschiedliche Fassadengestaltung, Gebäudelängen etc. brechen
- Grünelemente (z.B. Einzelbäume) ergänzen

T-Kreuzung:
ENTSCHÄRFEN

- Verschiedene Varianten, wie Beibehaltung der bestehenden Situation, Verkehrsberuhigung durch Kreisel, Untersuchung Tempo 30 Bereiche usw. prüfen
- T-Kreuzung durch bauliche Massnahmen entschärfen

Abschnitt Süd:
ERGÄNZEN

- Den visuell wahrnehmbaren Ortseingang für die Zukunft sichern
- Das bestehende Muster wechselseitiger Grünstreifen zwischen Strasse und Trottoir vervollständigen
- Das östliche Trottoir am Böschungsrand durchgehend führen
- Die den Strassenraum prägenden und gestaltenden Vorgärten und Vorplätze wiederherstellen

Abbildung: Aussagen zur Ortsdurchfahrt Hausen aus dem räumlichen Entwicklungsleitbild (REL)

Kommunales Fuss- und Veloverkehrsnetz

In Hausen bestehen im kommunalen Fuss- und Velowegnetz noch Netzlücken. Neben bereits heute bestehenden Forderungen für eine bessere Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an den Bahnhof Lupfig erhöht sich dieses Bedürfnis mit der Entwicklung des noch unüberbauten Reichhold-Areals noch einmal deutlich. Entlang des Süssbaches besteht grosses Potenzial für eine durchgehende Fussverkehrsachse für den Freizeitverkehr.

Parkierung

Das Thema Parkierung kann sowohl im privaten wie auch im öffentlichen Bereich als Kernthema identifiziert werden. Im Zentrum von Hausen ist ein auf den Bedarf abgestimmtes Parkierungsangebot anzustreben.

Zugänglichkeit Bushaltestellen

Die Zugänglichkeit zu den Bushaltestellen in Hausen ist grundsätzlich gewährleistet. Trotzdem verfügen einzelne Haltestellen über Potential zur Aufwertung betreffend Zugänglichkeit, Gestaltung und Ausrüstung. Zudem sind die Bushaltestellen bis ins Jahr 2023 hindernisfrei auszugestalten, heute sind sie das noch nicht.

Verkehrsmanagement

Im Rahmen der KGV-Erarbeitung ist die Einbindung von Hausen ins Verkehrsmanagement der Region Brugg-Windisch genauer zu betrachten.

3. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons und zeigt, wie die Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden.

In der Richtplankarte gibt es in Hausen und Umgebung zwei Einträge, welche die Gemeinde Hausen direkt oder indirekt betreffen:

- Die **Südwestumfahrung Brugg** ist als Festsetzung im Richtplan eingetragen. Im Frühling 2019 wurden die Bauarbeiten für das Strassenprojekt aufgenommen, die Fertigstellung ist für das Jahr 2022 vorgesehen.
- Die **Zentrumsentlastung von Brugg/Windisch** ist als Zwischenergebnis festgelegt. Das Projekt steht im Zusammenhang mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE). Zurzeit stehen für die Entlastung des Zentrums zwei Varianten zur Diskussion.

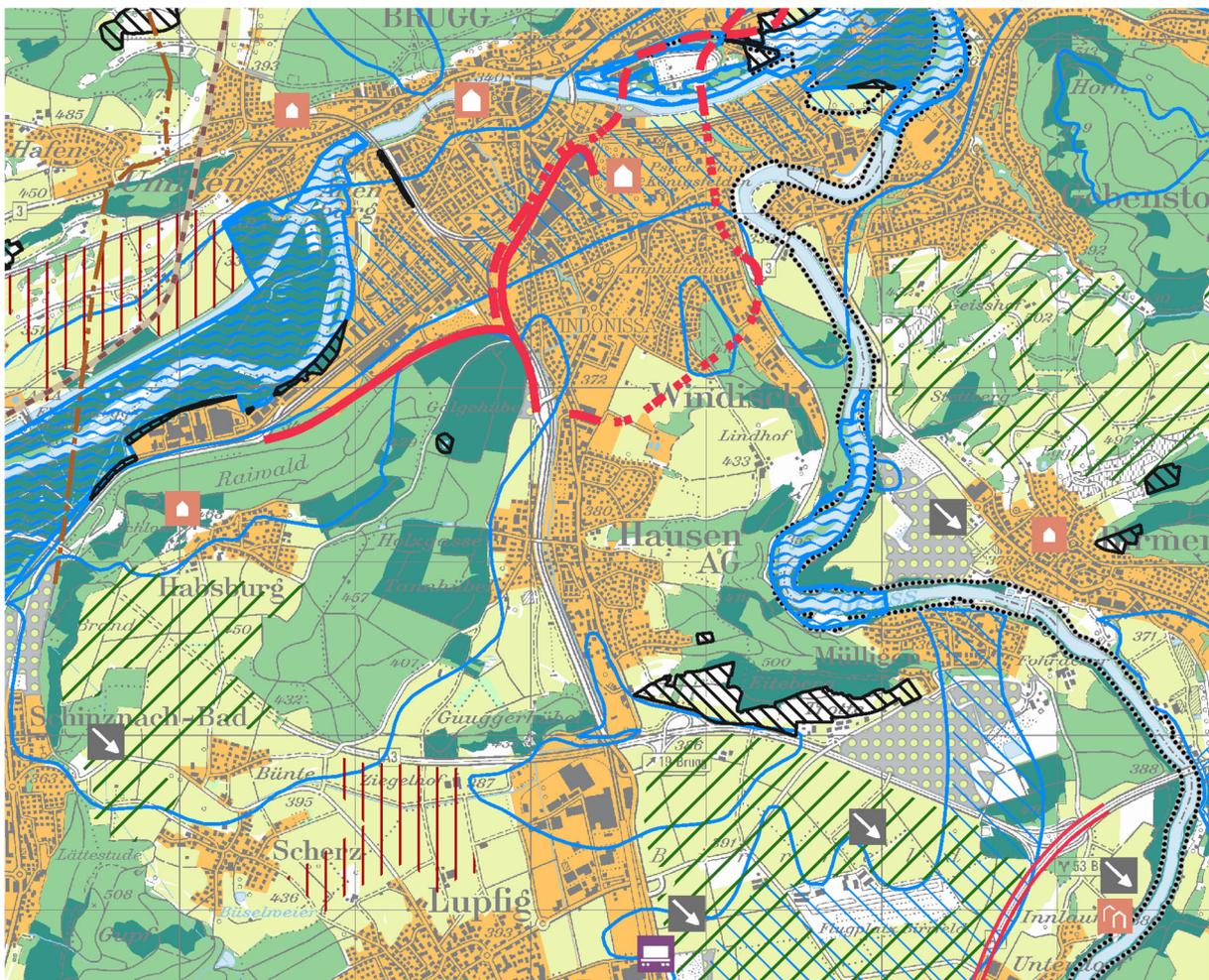


Abbildung: Ausschnitt Richtplankarte des Kantons Aargau (Quelle: AGIS, Zugriff im September 2019)

Raumkonzept Aargau 2011

Im Raumkonzept Aargau, welches Bestandteil des kantonalen Richtplans ist, wurde Hausen dem urbanen Entwicklungsraum zugeordnet. Der urbane Entwicklungsraum wird folgendermassen beschrieben:

Urbane Entwicklungsräume umfassen neben den Kernstädten ihre unmittelbare, dicht besiedelte Nachbarschaft. Sie sind Teil der Agglomerationen. Ihre Funktionsfähigkeit ist zu erhalten. Die räumliche Entwicklung der Gemeinden ist von diesen auf die angestrebte regionale Gesamtentwicklung abzustimmen. Die Erreichbarkeit und der Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz sind zu gewährleisten. Die Lebensqualität und die Standortattraktivität für das urbane Wohnen und Arbeiten sind zu steigern.

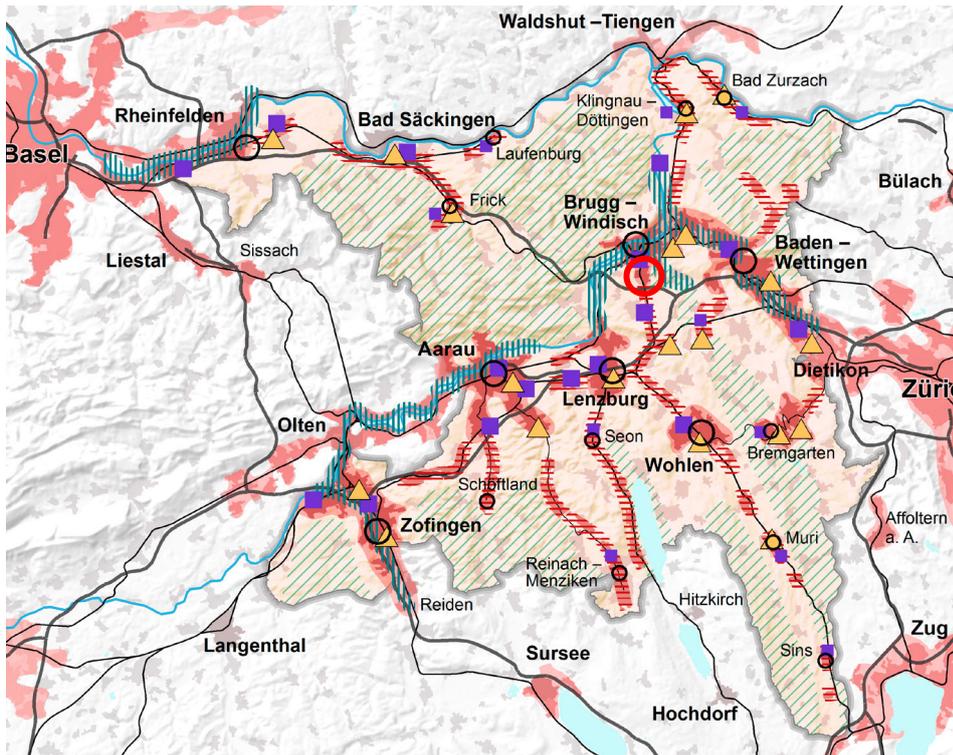


Abbildung: Ausschnitt Raumkonzept Aargau (Quelle: Richtplan Kanton Aargau)

Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau wurde am 13. Dezember 2016 vom Grossen Rat beschlossen. Die Strategie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf.

Es gelten folgende drei strategischen Stossrichtungen:

- Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Kernstadt							
Urbaner Entwicklungsraum							
Ländliches Zentrum							
Ländliche Entwicklungsachse							
Ländlicher Entwicklungsraum							

Abbildung: Mobilitätsstrategie für die verschiedenen Raumtypen gemäss Raumkonzept Aargau (Quelle: Departement BVU)

Die aktuellen Siedlungs- und Verkehrsprognosen sagen für den Kanton Aargau für die nächsten zwei Jahrzehnte ein Bevölkerungswachstum von 25% bis 2040 vorher. Dem begegnet der Kanton Aargau mit einer integralen Betrachtung des Bereichs Mobilität und differenzierten Zielen für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen.

In urbanen Entwicklungsräumen wie Hausen soll der Anteil von Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr am Gesamtverkehr gesteigert werden. Gleichzeitig soll der MIV-Anteil reduziert werden. Bike+Ride-Anlagen sind in Gemeinden im urbanen Entwicklungsraum zu fördern.

Für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie werden Mehrjahresprogramme (MJP) und Umsetzungskonzepte (UK) erarbeitet, die eine auf die Strategie abgestimmte Gesamtplanung mit grundsätzlichen Überlegungen zu Entwicklungen sowie Prioritäten im jeweiligen Verkehrsbereich umfassen.

Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse des Kantons Aargau

Die Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse des Kantons Aargau aus dem Jahr 2011 (IPVS-AG) dient als strategische Grundlage, wie sich das Verkehrssystem weiterentwickeln soll. Sie stellt somit ein übergeordnetes mittel- bis langfristiges kantonales Führungsinstrument dar, als Basis für die nachgelagerten Konzepte, Programme und Planungsinstrumente. In der IPVS-AG werden für das Kantonsstrassennetz die bestehenden wichtigsten Probleme identifiziert, Ziele formuliert und Massnahmen erarbeitet. Entsprechend sind die Ergebnisse in einer Problemkarte, einer Zielkarte und einer Massnahmenkarte aufgeführt.

Das **Verkehrsmanagement von Brugg Regio** sowie die **Südwestumfahrung Brugg** sind in der Infrastrukturplanung Schwerpunkt Strasse die einzigen Massnahmen mit Einfluss auf den KGV der Gemeinde Hausen. Das Verkehrsmanagement hat zum Ziel, verlässliche Reisezeiten für MIV und strassengebundenen ÖV (Fahrplanstabilität) unter Berücksichtigung der Wohn- und Lebensqualität in den Siedlungsgebieten zu gewährleisten.

Für das Teilgebiet Hausen / Lupfig sind im Verkehrsmanagement folgende Massnahmen vorgesehen:

- Seebli, Verlängerung Vorsortierung von Lenzburg Richtung Autobahn
- Seebli, 3-streifige Vorsortierung von der Autobahn
- Überlastungsschutz Hausen (beim RCI-Areal), LSA mit Busschleuse oder temporäre Sperrung (Schanke)
- Verhinderung von Durchgangsverkehr durch Hausen mit Zuflussdosierung am Siedlungsrand und Erhöhung Durchfahrtswiderstand (BGK, Tempo 30 im Zentrum Hausen)

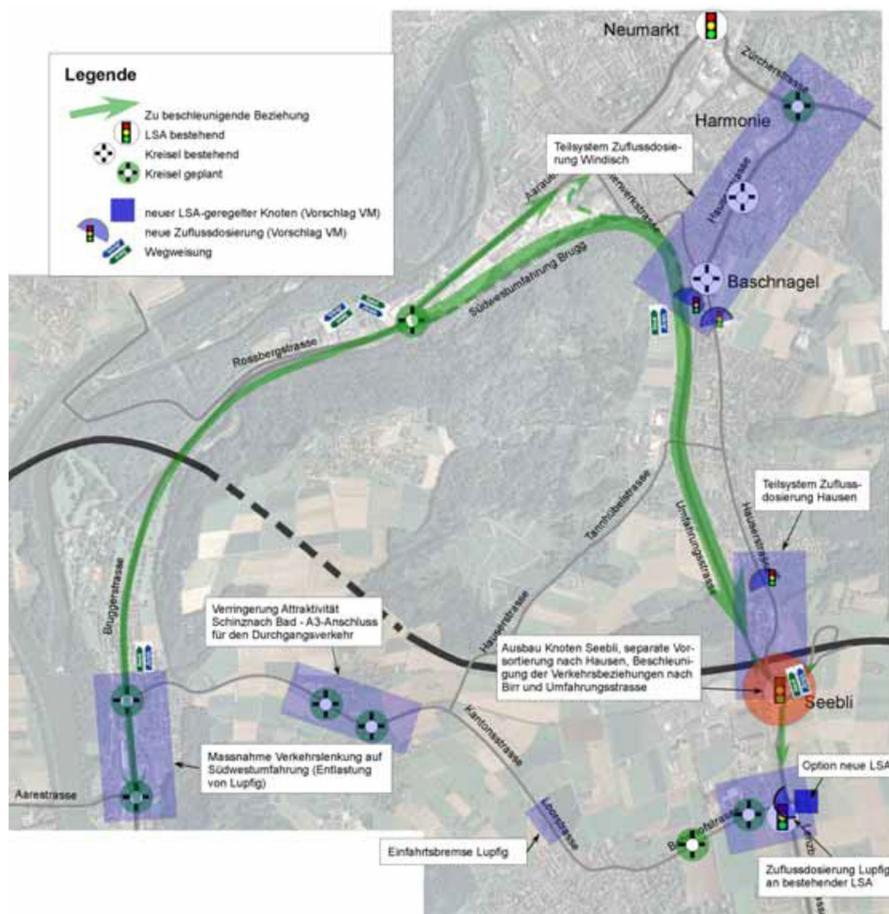


Abbildung: Massnahmen Verkehrsmanagement im Gebiet südlich von Brugg (Quelle: Departement BVU)

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP) aus dem Jahr 2013 stellt eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren dar. Kern des MJP bildet der Ausbau der S-Bahn Aargau, deren Angebot schrittweise erweitert werden soll. Das Busangebot soll auf das veränderte Bahnangebot abgestimmt werden.

Für die Gemeinde Hausen bestehen keine direkten Entwicklungen im Angebot oder in der Infrastruktur. Durch die Nähe zum Bahnhof Brugg verbessert sich die Situation im öffentlichen Verkehr automatisch auch für Hausen, wenn z.B. der Takt der S-Bahnen in Brugg in den Hauptverkehrszeiten verbessert wird.

Mit dem Entwicklungsmodul 1 (mittelfristig) wird festgelegt, dass eine neue S-Bahnlinie im Stundentakt zwischen Brugg und Muri verkehren soll. Seit dem 11. Dezember 2016 verkehrt zwischen Muri und Brugg die S25 im Stundentakt. An dieser Linie ist auch der Bahnhof Lupfig angeschlossen, welcher von Hausen mit dem Bus erreichbar ist.

Ausbauprojekte Kantonsstrassen

Seit dem Frühling 2019 sind die Bauarbeiten der Südwestumfahrung Brugg im Gange. Der Anschluss an die K118 (Autobahnezbringer) erfolgt auf Hausemer Boden. Die Umfahrung sollte bis Ende 2022 ausgebaut sein.

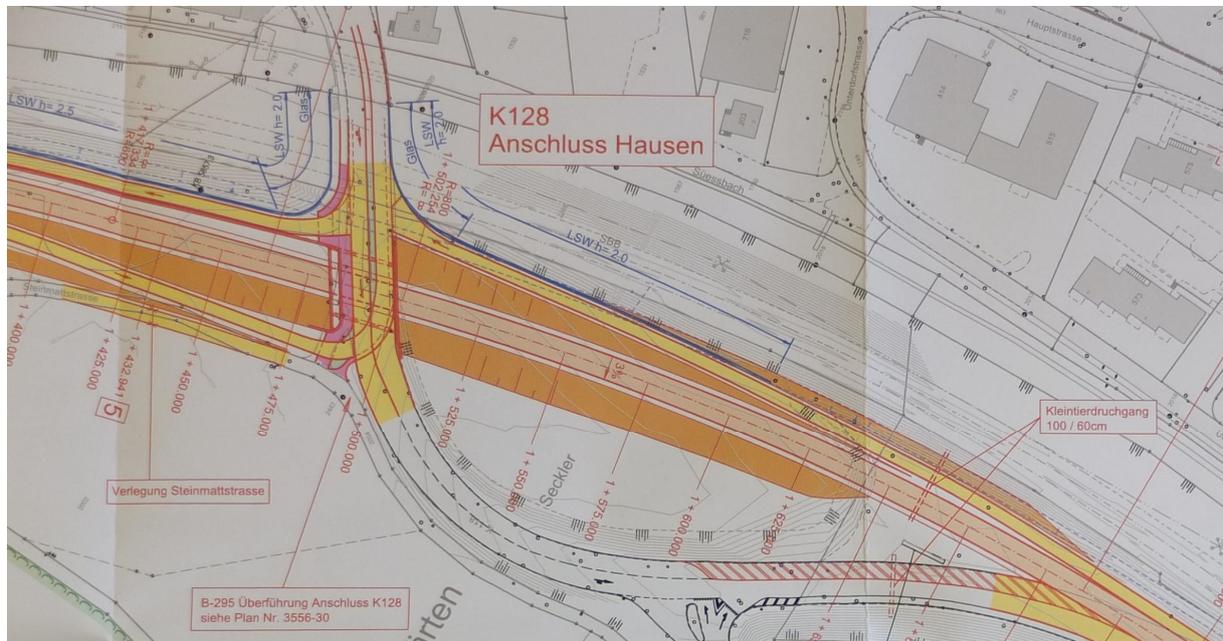


Abbildung: Planausschnitt Situation Süd-West-Umfahrung Brugg, Anschluss Hausen (Quelle: Departement BVU)

Ebenfalls wird seit dem Sommer 2019 die Verbindungsstrasse K401 von Windisch nach Habsburg saniert. Die Kantonsstrasse verläuft auf einem kurzen Abschnitt im Wald auf dem Gemeindegebiet von Hausen.

Der Knoten Seebli stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Das Astra und der Kanton beschäftigen sich zurzeit mit der Langfristplanung der Kapazitätserweiterung des Knotens.

Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr (Dezember 2018)

Das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr (UK FVV) des Kantons Aargau zeigt auf, wie die Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs, wie in der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU als Ziel vorgegeben, gefördert werden soll. Es werden Zielbilder für die gewünschte Entwicklung im Fuss- und Veloverkehr für die fünf Raumtypen gemäss Raumkonzept Aargau entworfen. Anschliessend werden Massnahmen definiert, mit denen das Erreichen der gewünschten Zielbilder gefördert werden kann. Abschliessend wird der Richtplan aktualisiert und ergänzt, um die Ziele der neuen Mobilitätsstrategie in den Richtplan zu übertragen.

Zielbild für urbane Entwicklungsräume:

- Innerhalb und zwischen den Quartieren sind Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet und vernetzt.
- Es bestehen gedeckte Veloabstellplätze bei Bahnhöfen und bei bedeutenden Bushaltestellen; hochwertige Velos und E-Bikes können sicher abgestellt werden.
- Attraktive Velorouten führen zum nächstgelegenen ländlichen Zentrum oder zur Kernstadt
- Velovorzugsrouten führen vom Umland zum Zentrum der Kernstadt.
- Die Durchlässigkeit des Fuss- und Veloverkehrs bei Infrastrukturanlagen von nationaler Bedeutung (Autobahnen, Gleise) und Flüssen ist verbessert.
- Ortsdurchfahrten sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und sicher gestaltet.
- Publikumsintensive Einrichtungen sind direkt für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Die Zu- und Wegfahrwege sind ausreichend dimensioniert, um die aufkommende Fuss- und Veloverkehrsmenge durchleiten zu können.

Es kann nur ein Teil der Fuss- und Veloverkehrsförderung durch den Kanton geleistet werden. Insbesondere die Fussverkehrsförderung ist grösstenteils eine kommunale Aufgabe.

4. REGIONALE PLANUNGEN

Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Im aktuellen Agglomerationsprogramm (3. Generation aus dem Jahre 2017) gibt es keine Massnahmen in oder in direktem Zusammenhang mit der Gemeinde Hausen.

Die Erarbeitung der 4. Generation des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost ist am 24. Juni 2019 gestartet. Die Gemeinde Hausen hat die Langsamverkehrsverbindung vom Reichhold-Areal zum Bahnhof Lupfig als potenzielle Massnahme eingereicht.

Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE)

Die OASE ist ein regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK) für den Ostaargau mit Zeithorizont 2040. Das Konzept sieht aufeinander abgestimmte Massnahmen für alle Verkehrsträger vor – den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den motorisierten Individualverkehr.

Die wachsende Bevölkerung und Anzahl Arbeitsplätze stellen hohe Anforderungen an die zukünftige Organisation von Siedlung und Verkehr. Der kantonale Richtplan und die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU zeigen, wie Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abgestimmt sein müssen.

Der Regierungsrat hat am 25. September 2019 den Bericht zur Anpassung des Richtplans "Festsetzung Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau — rGVK OASE 2040" zur Anhörung freigegeben. Die Anhörung dauert vom Freitag, 18. Oktober 2019 bis am Freitag, 17. Januar 2020.

In der aktuellen Version des rGVK OASE wird die Zentrumsentlastung von Brugg-Windisch direkt an die Südwest-Umfahrung angeschlossen. Das Gemeindegebiet von Hausen wird demnach nicht mit einer neuen Infrastrukturanlage belastet.

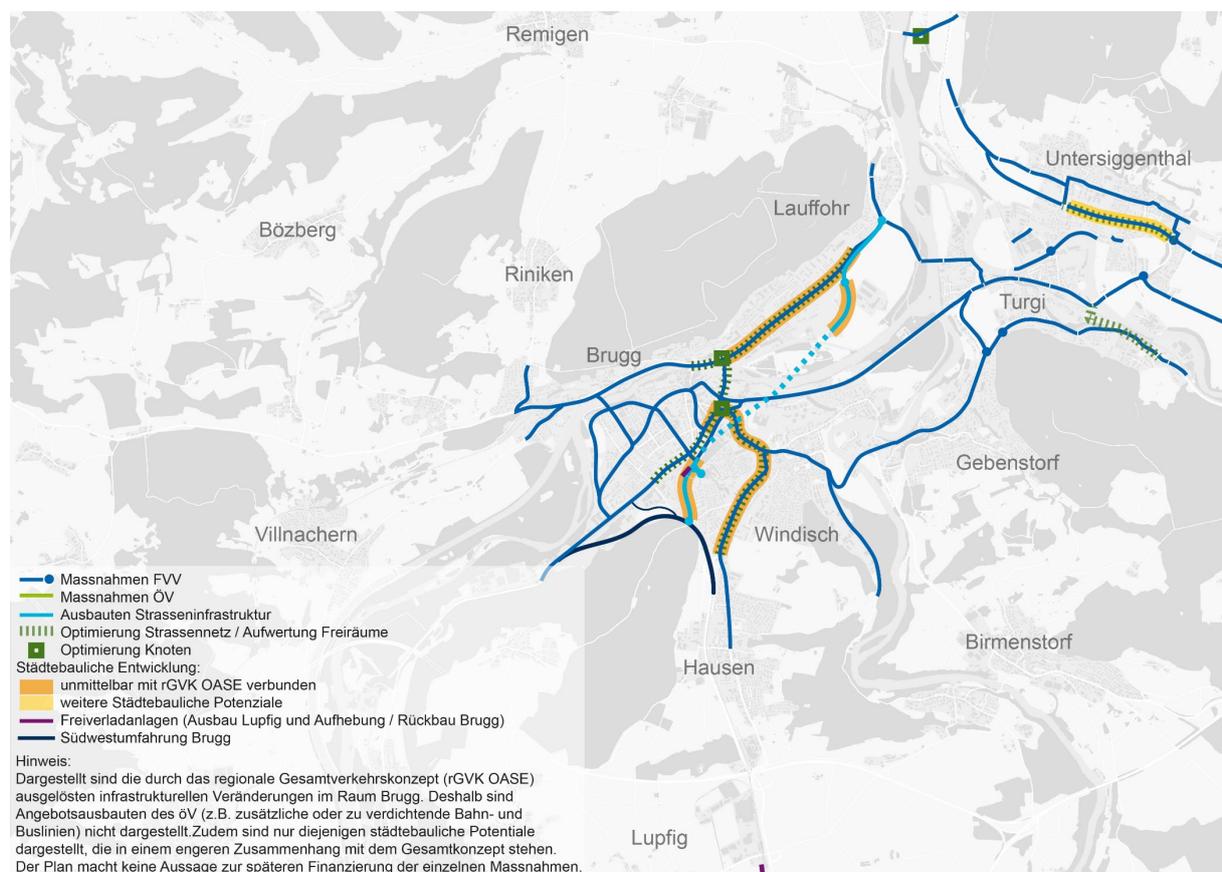


Abbildung: Übersichtskarte OASE-Infrastrukturmassnahmen im Raum Brugg-Windisch (Quelle: Departement BVU)

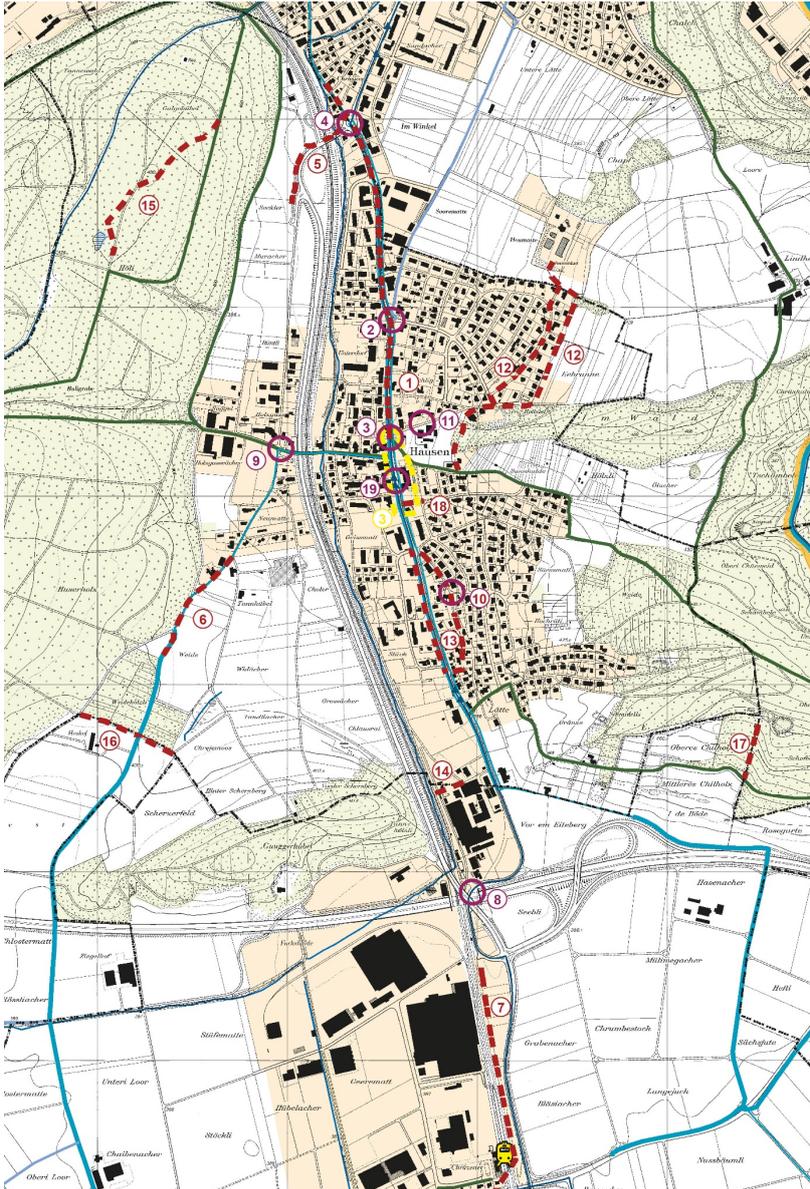
Im Velonetzplan des rGVK OASE sind in Hausen die kantonalen Radrouten (auf der Tannhübelstrasse und der Hauptstrasse) sowie die Verbindung Schützenhausstrasse – Bünfeldstrasse als Velo-Hauptverbindungen eingetragen. Die Verbindungsspanne Holzgasse wurde als Velo-Nebenroute klassiert.

Brugg Regio

Der Regionalplanungsverband Brugg Regio hat im Jahr 2015 das Regionalentwicklungsprojekt verabschiedet. Dieses definiert die Ziele der angestrebten Entwicklung in der Region. Es nennt die zu verfolgenden Strategien zum Erreichen dieser Ziele und die sich daraus ergebenden regionalen Schlüsselaufgaben, welche die Region aktiv angeht oder begleitet.

Im Themenbereich Mobilität soll in der gesamten Region der Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden. Grosse Teile der Region eignen sich gut für den Fuss- und Veloverkehr. Das Angebot wird mit hoher Priorität benutzerfreundlich und sicher ausgebaut. Bei allen Massnahmen am Strassennetz werden die Optimierungsmöglichkeiten für das Fuss- und Veloverkehrsnetz geprüft und umgesetzt.

Dabei ist auch die Ortsdurchfahrt in Hausen ein Schwerpunkt. Diese soll als attraktive Ortsdurchfahrt mit attraktiver Ortsbildgestaltung bei hoher Sicherheit gestaltet werden.



Massnahmen Langsamverkehr (2007)

Im Jahr 2007 wurde für die Gemeinde Hausen, im Zusammenhang mit Planungen von Brugg Region, der Massnahmenplan Aufwertung Langsamverkehr erstellt. Einzelne Massnahmen aus der Planung wurden umgesetzt. Weitere, bisher noch nicht realisierte Massnahmen, wurden bereits ins räumliche Entwicklungsleitbild (REL) aufgenommen und werden im Fuss- und Velonetzplan dieses KGV's berücksichtigt.

Abbildung: Massnahmenplan Aufwertung Langsamverkehr Gemeinde Hausen (Quelle: Gemeinde Hausen)

KGV Raum Brugg Windisch

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr für den Raum Brugg Windisch wurde durch den Stadtrat Brugg bzw. den Gemeinderat Windisch am 29. Mai 2017 beschlossen und durch das Departement BVU des Kantons Aargau am 13. November 2017 genehmigt.

KGV Lupfig

Auch die Gemeinde Lupfig erarbeitet einen kommunalen Gesamtplan Verkehr. Die Planung ist aktuell (Oktober 2019) noch im Stadium der Grundlagenerarbeitung. Die beiden Planungen sind im Verlauf der weiteren Bearbeitung, insbesondere bei gemeindeübergreifenden Massnahmen, aufeinander abzustimmen. Im Speziellen betrifft dies vor allem Massnahmen mit der Entwicklung des Reichhold-Areals sowie mit dessen Anbindung an den Bahnhof Lupfig (Fuss- und Veloverkehr, Bushaltstelle Bahnhof Lupfig Ost).

5. KOMMUNALE PLANUNGEN

Verkehrsrichtplan 2008

Die Gemeinde Hausen verfügt über einen bestehenden Verkehrsrichtplan. Der Bericht mit dem dazugehörigen Plan zum Strassennetz, zum Langsamverkehrs- sowie zum ÖV-Netz wurde im Jahre 2008 vom Gemeinderat beschlossen.

Im Verkehrsrichtplan wurden folgende Einträge gemacht oder Bestimmungen festgelegt:

- Es wurden zwei Standorte für eine mögliche neue Bahnhaltestelle eingetragen. Einer im Zentrumsbereich der Gemeinde und einer im Bereich des Reichhold-Areals.
- Die Strassen werden entsprechend ihrer Funktionen innerhalb des Netzes in verschiedene Typen eingeteilt.
- Der Zentrumsbereich auf der Hauptstrasse zwischen der Mehrzweckhalle und der Einmündung Römer-/Hochrütistrasse im Süden ist als Verkehrsberuhigung mit einer Zonensignalisation 30 eingetragen.
- Die Büntefeldstrasse wurde im Verkehrsrichtplan als Erschliessungsstrasse klassiert. Weil dies aber eine Erschliessung des Baugebiets über Nichtbaugebiet wäre, ist eine Öffnung der Strasse für den motorisierten Individualverkehr rechtlich nicht möglich.

Projekt Aufwertung «Dorfmitte»

Mit dem Bau der Umfahrungsstrasse hat die Hauptstrasse ihre Funktion als Durchgangsrouten verloren. Sie wurde dementsprechend zur kommunalen Strasse zurückgestuft. Im Rahmen des kooperativen Planungsverfahrens "Aufwertung Dorfmitte" wurde für den Zentrumsabschnitt der Hauptstrasse sowie der Holzgasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) entwickelt. Unter Anderem war für einen kurzen Abschnitt im Zentrum ein Tempo-30-Zone auf der Hauptstrasse geplant.

Das Projekt zur Hauptstrasse wurde an der Gemeindeversammlung vom 10. Juni 2010 zurückgewiesen. Auch die überarbeitete Version fand an der Gemeindeversammlung vom 21. Juni 2011 keine Mehrheit in der Bevölkerung und wurde ebenfalls zurückgewiesen. In der weiteren Planung zur Hauptstrasse ist die Planungsgeschichte aus dem Projekt «Dorfmitte» zu berücksichtigen.

Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)

Vorgängig zur Erarbeitung der Nutzungsplanungsrevision sowie des KGV von Hausen wurde für die Gemeinde ein räumliches Entwicklungsleitbild erarbeitet. Dieses wurde im März 2019 vom Gemeinderat verabschiedet. Das REL hat die Aufgabe, mittel- bis langfristig aufzeigen, wie und wo sich Hausen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft entwickeln soll.

Folgende Ziele zum Thema Verkehr werden genannt:

- Querverbindungen sowohl für den MIV wie auch für den Fuss- und Veloverkehr stärken
- Zwei parallele Fuss- und Veloverkehrsachsen
- Ortseingänge erkennbar ausbilden und gestalten
- Strassenräume mit Aufenthaltsqualität schaffen

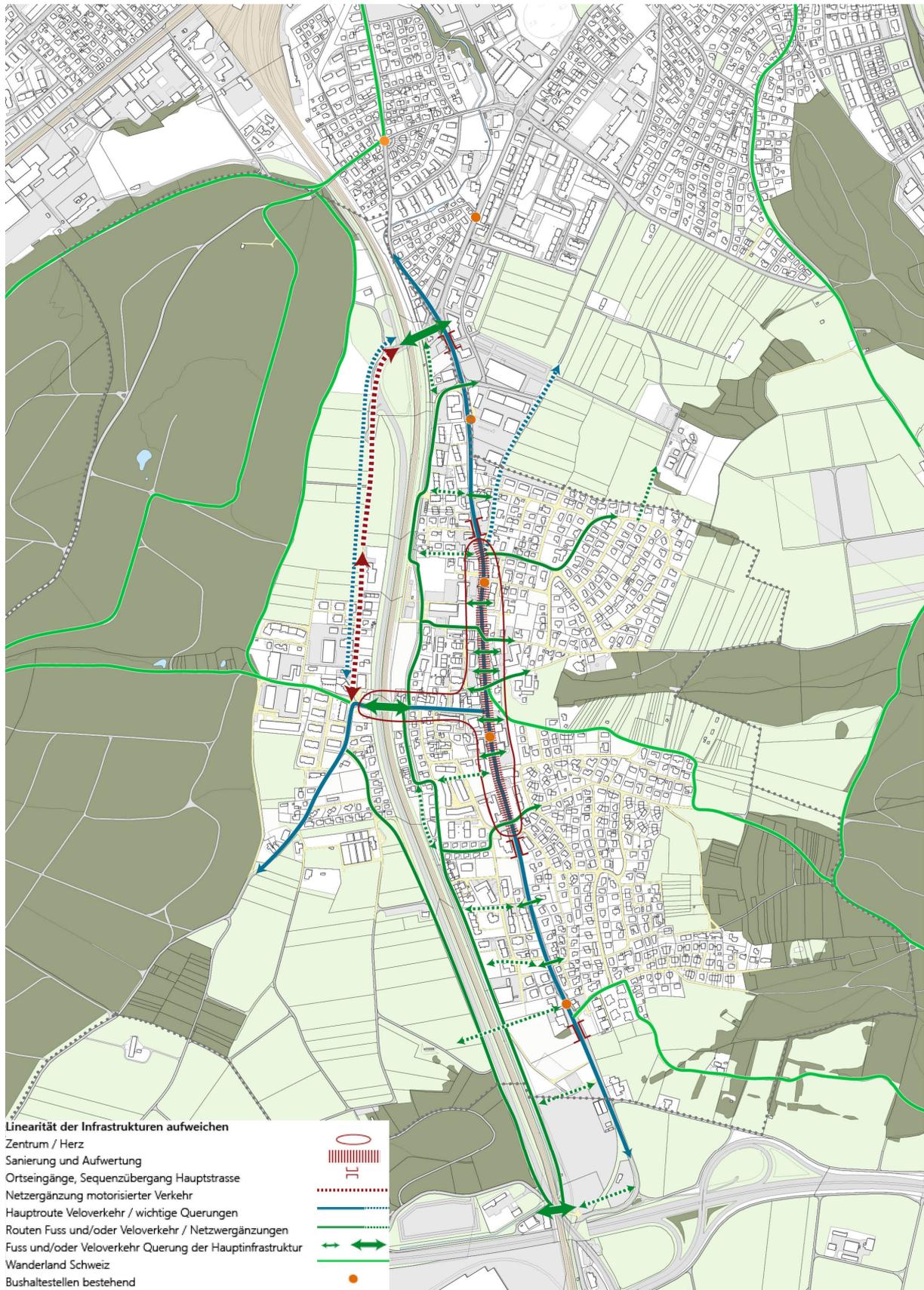


Abbildung: Ausschnitt Verkehrsteil aus dem räumlichen Entwicklungsleitbild von Hausen (Quelle: Gemeinde Hausen)

Masterplan Reichhold-Areal

Der Masterplan Reichhold-Areal aus dem Jahr 2014 ist ein Abstimmungs- und Koordinationsinstrument im Sinne eines kommunalen Richtplans. Der Masterplan bindet die kommunalen Behörden und die Grundeigentümer soweit es in ihrer Kompetenz liegt. Er ist Grundlage für die nachgelagerten Gestaltungspläne.

Für den Verkehr wurde im Masterplan folgende Strategie festgelegt:

- Entlang der Achse Haupt-/Hauserstrasse ist eine ausreichende Zahl Ein-/Ausfahrten für MIV und LW zur Erschliessung des Areals in Richtung Autobahn A3 anzulegen, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden und den Verkehrsfluss zu behindern.
- Um die ÖV-Erschliessung des Reichhold-Areals zu optimieren ist bei ausgewiesenem Bedarf optional eine Bushaltestelle innerhalb des Areals anzulegen.
- Die Ein-/Ausfahrten für den MIV und das innere, öffentliche Erschliessungsnetz sollen ebenfalls dem Langsamverkehr dienen und möglichst fuss- und velofreundlich gestaltet werden.
- Der Grundeigentümer erarbeitet unter Beizug der zukünftigen Nutzer des Areals ein Mobilitätskonzept mit Mobilitätsmanagementsmassnahmen.

Auf der Grundlage des Masterplanes Reichhold-Areal wurde im Jahr 2018 ein Erschliessungskonzept (Vorprojekt) erstellt:

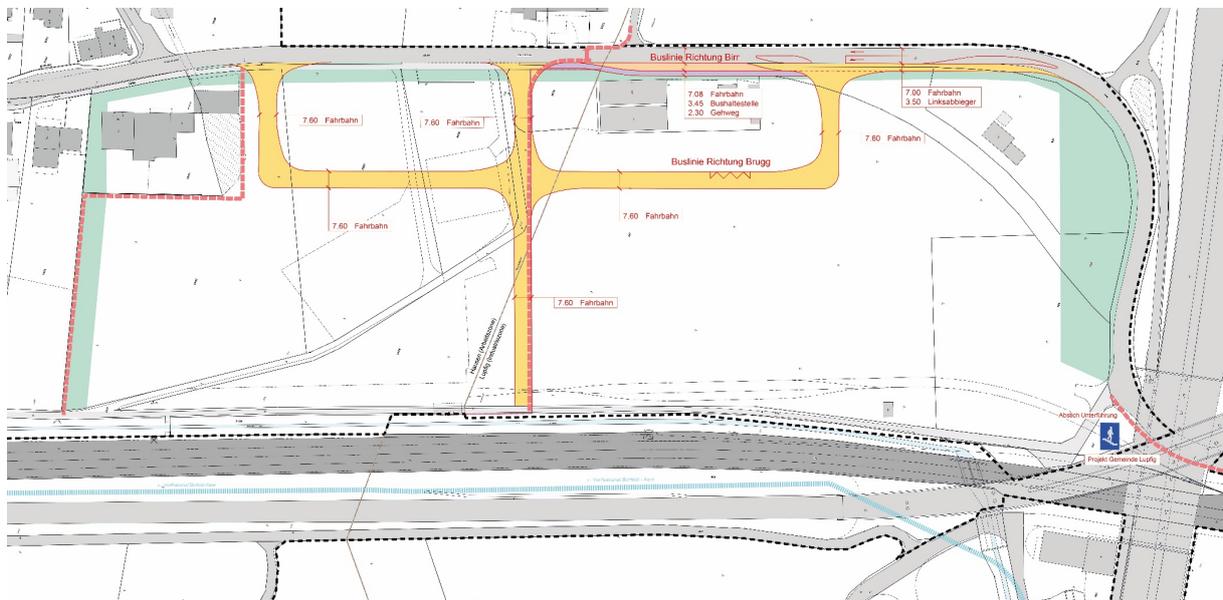


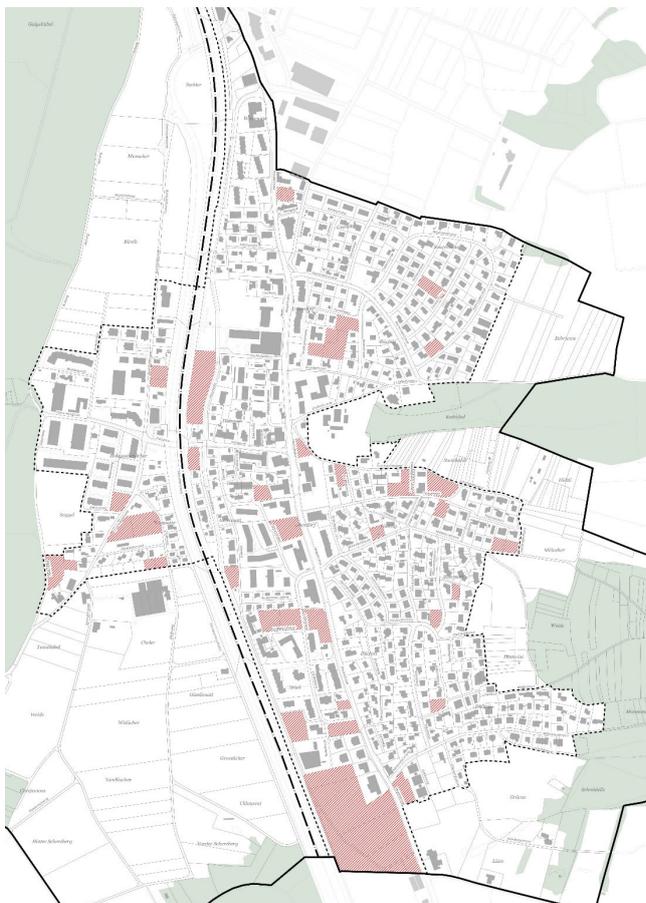
Abbildung: Situationsplan Erschliessungskonzept Reichhold-Areal (Quelle: Steinmann Ingenieure und Planer AG)

6. ANALYSE

Die Analyse gibt einen Überblick über das vorhandene Angebot, das heutige Mobilitätsverhalten und den bestehenden Gestaltungscharakter. Ergänzend zu diesem Kapitel befinden sich viele Informationen in den vier Teilplänen. Die Analyse wird in einem Fazit (Stärken und Defizite) zusammengefasst.

Bevölkerungsprognose

Die kantonale Prognose rechnet gemäss den Grundlagen und Hinweisen der Abteilung Raumentwicklung vom 20. Dezember 2016 mit einem Fassungsvermögen von 4'413 Einwohnerinnen und Einwohnern im Jahr 2040. Gegenüber dem heutigen Wert von 3'629 entspräche dies einem Wachstum von ca. 22%. Die Nutzungsplanung der Gemeinde ist auf einen Planungshorizont von 15 Jahren auszurichten, also bis 2035. Das effektive Potential aufgrund von unüberbauten Bauzonen sowie massvoller Innenentwicklung muss im laufenden Nutzungsverfahren noch detailliert untersucht werden, so dass die Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkretisiert werden kann.



Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die einzelnen Quartiere in Hausen sind über verschiedene Anschlüsse an die Hauptstrasse angeschlossen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Kapazität der Gemeindestrassen sowie der jeweiligen Anschlussknoten an die Hauptstrasse ausreicht, um die Fahrtzunahme aus der Bebauung von unüberbauten Bauzonen und moderater Innenverdichtung aufzunehmen. Mit DTV-Werten zwischen 5'400 Fahrzeugen (Abschnitt Süd) und 6'900 Fahrzeugen (Abschnitt Nord) verfügt die Hauptstrasse noch über eine ausreichende Kapazität. Zudem soll die verkehrsmenge innerhalb des Siedlungsgebietes von Hausen zukünftig mit dem Verkehrsmanagement der Region Brugg gelenkt werden. Speziell zu betrachten sind auf jeden Fall das Reichhold-Areal sowie das Quartier Tannhübel.

Abbildung: Übersichtsplan unüberbaute Bauzonen in der Gemeinde Hausen (Quelle: AGIS, Stand der Erschliessung)

Das Quartier Tannhübel ist über die Holzgasse an die Hauptstrasse angeschlossen. Diese hat neben der Quartierserschliessungsfunktion auch noch eine untergeordnete durchleitende Funktion für Fahrzeuge von und nach Scherz. Der Knoten Hauptstrasse / Holzgasse weist bei einer Hochrechnung der Verkehrszahlen ins Jahr 2035 nach wie vor eine gute Verkehrsqualitätsstufe auf.

Einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssituation hat auch die Entwicklung des Reichhold-Areals. Im Rahmen der Masterplanung Reichhold-Areal wurde für das Planungsgebiet ein detaillierter Kapazitätsnachweis gemäss § 46 BauV erstellt. Im Fazit des Kapazitätsnachweises werden sowohl auf lokaler wie auch auf übergeordneter Ebene verschiedene Infrastrukturmassnahmen aufgezählt. Lokal sollen optimale Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr (neue Bushaltestelle) geschaffen werden. Übergeordnet muss der Autobahnanschluss-Knoten «Seebli» kapazitätsmässig wesentlich ausgebaut werden und der Zugang für den Fuss- und Veloverkehr zum Bahnhof Lupfig ist zu verbessern.

Pendlerstatistik

Für die Pendlerstatistik wurden die Zahlen des Bundesamtes für Statistik (BFS) aus dem Jahre 2014 verwendet (aktuellere Daten sind nicht vorhanden).

Wegpendler von Hausen AG

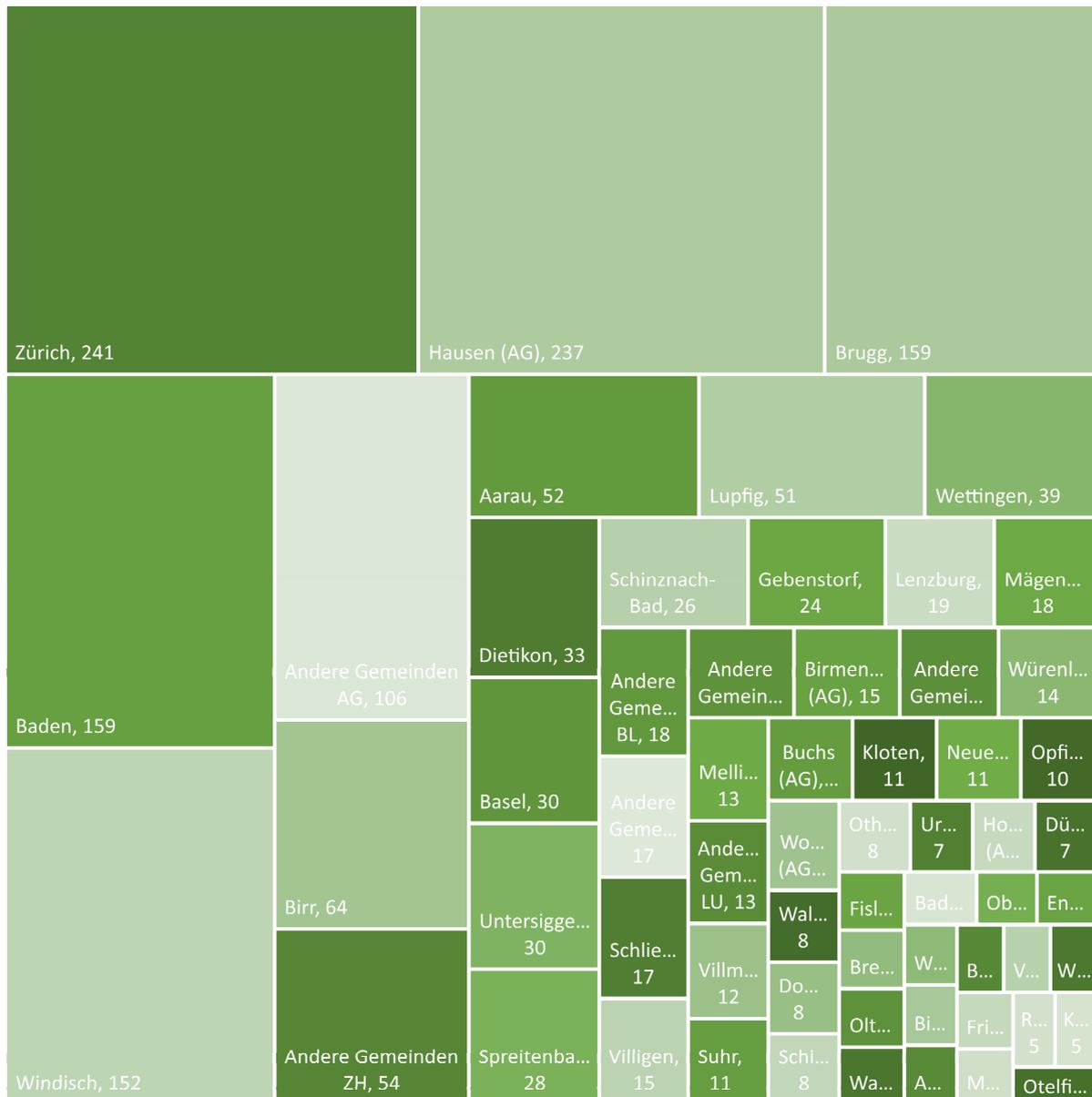


Abbildung: Örtliche Verteilung der Wegpendler von Hausen (Quelle Daten: BFS)

Von den insgesamt 1'897 erwerbstätigen Wegpendlern aus dem Jahre 2014 arbeiten 241 in der Stadt Zürich und 237 bleiben in Hausen. Ein Grossteil der restlichen Wegpendler arbeitet in den umliegenden Gemeinden (Birr, Lupfig, Windisch) oder in den naheliegenden Zentren Brugg, Baden-Wettingen und Aarau. Die restlichen Pendler verteilen sich auf viele einzelne Gemeinden im Kanton Aargau oder in den angrenzenden Kantonen.

Zupendler nach Hausen AG

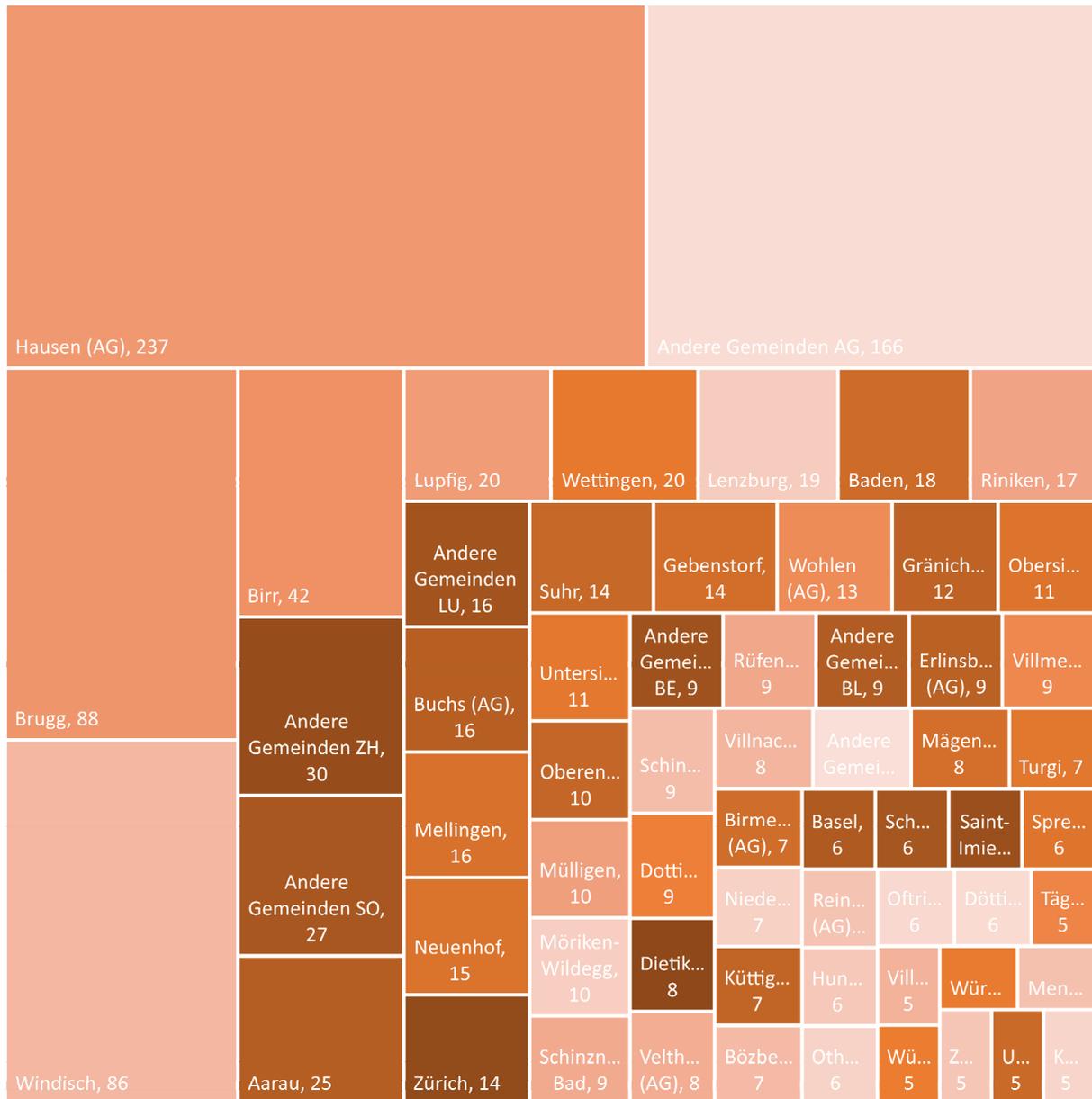


Abbildung: Örtliche Verteilung der Zupendler nach Hausen (Quelle Daten: BFS)

Die Zupendler nach Hausen verteilen sich im Gegensatz zu den Wegpendlern noch stärker auf einzelne Gemeinden im Kanton Aargau oder in den umliegenden Kantonen.

Unfallstatistik

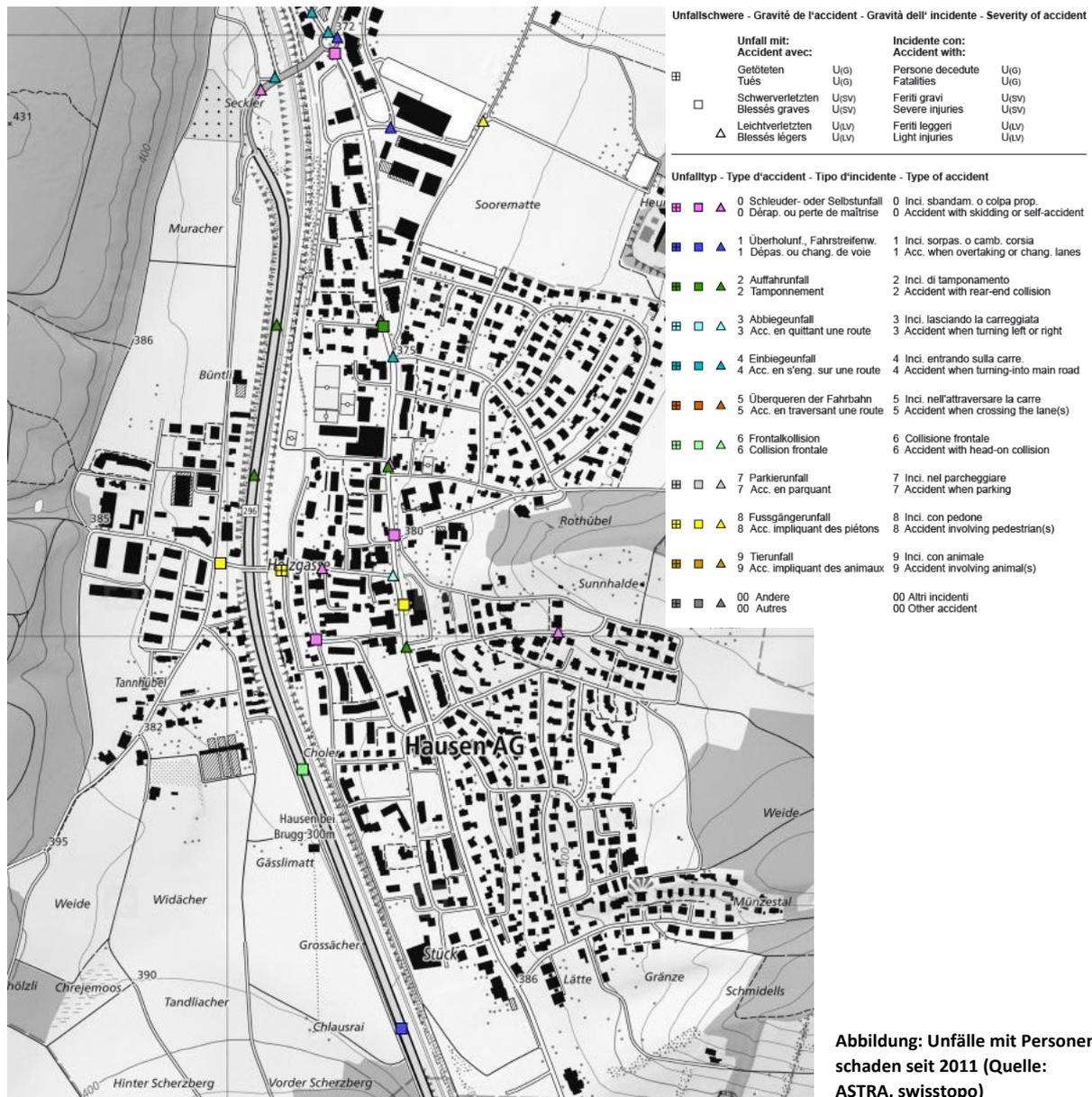


Abbildung: Unfälle mit Personenschaden seit 2011 (Quelle: ASTRA, swisstopo)

Betrachtet man nur die Gemeindestrasse, ereignete sich die grosse Mehrheit der polizeilich registrierten Unfälle auf der Hauptstrasse und auf der Holzgasse. Zwei Fussgängerunfälle endeten mit Schwerverletzten, einer sogar tödlich. Normalerweise ist das Unfallaufkommen dort am grössten, wo auch am meisten Verkehr vorhanden ist. Dies trifft sicher auf die Hauptstrasse und die Holzgasse zu. Es sind aber keine Unfallschwerpunkte (deutliche Häufung von Unfällen an einer spezifischen Stelle) auszumachen. Neben der Unfallstatistik ist aber auch die bestehende Verkehrsinfrastruktur und das subjektive Sicherheitsempfinden zu berücksichtigen.

Strassennetz

Nach der Eröffnung der Umfahrungsstrasse wurde die Hauptstrasse der Gemeinde abgegeben. Die Hauptstrasse übernimmt die Sammelfunktion des Verkehrs und leitet diesen auf das übergeordnete Strassennetz (K118 beim Kreisel Baschnagel sowie der Anschluss an die Nationalstrasse A3 beim Knoten Seebli).

Die K401 ist eine kantonale Verbindungsstrasse zwischen Windisch und Habsburg. Sie verläuft nur auf einer kurzen Teilstrecke durch das Gemeindegebiet von Hausen.

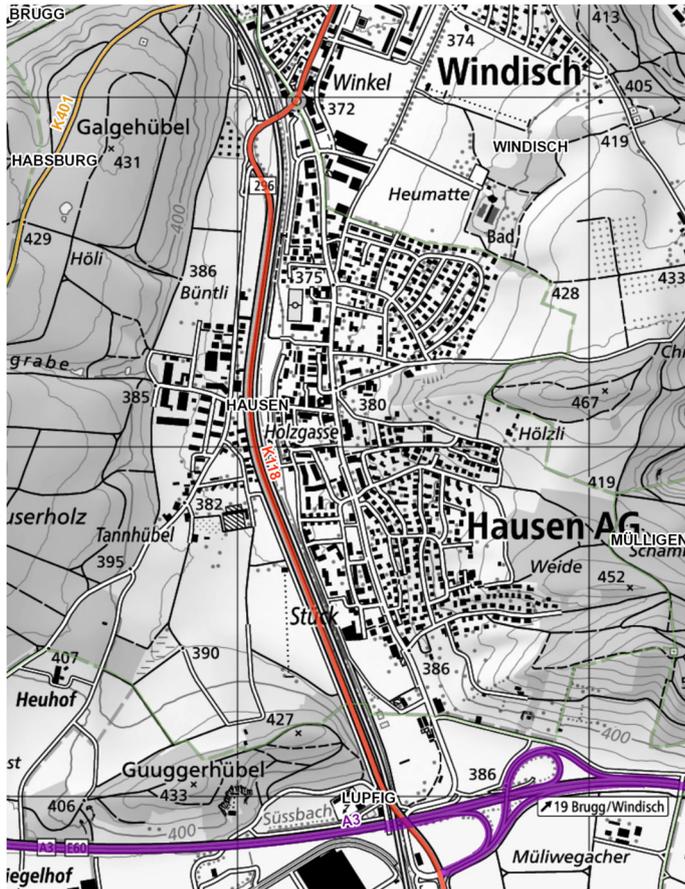


Abbildung: Kantonsstrassennetz (Quelle: AGIS)

Auf der Büntefeldstrasse, welche den Zubringer K118 mit dem Quartier Tannhübel verbindet, ist heute eine Zufahrtsbeschränkung verordnet. Sie ist eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr in die umliegenden Naherholungsgebiete und ins Zentrum Brugg-Windisch.

Verkehrsbelastungen durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

Die Umfahrungsstrasse K118 wies im Jahre 2016 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 17'200 Fahrzeugen auf, der Lastwagenanteil betrug dabei 6 %.

Die wichtigsten Gemeindestrassen weisen folgende Verkehrsmengen auf (Messungen von März bis Mai 2016):

- Hauptstrasse Nord: DTV ca. 6'900 Fahrzeuge
- Hauptstrasse Süd: DTV ca. 5'400 Fahrzeuge
- Holzgasse: DTV ca. 4'400 Fahrzeuge
- Tannhübelstrasse: DTV ca. 1'250 Fahrzeuge

Seit der Inbetriebnahme der Zubringerstrasse Hausen (K118) fährt ein Grossteil des Durchgangsverkehrs nicht mehr durch das Siedlungsgebiet von Hausen, sondern auf der Umfahrungsstrasse. Trotzdem ist davon auszugehen, dass auch heute noch ein gewisser Anteil an Durchgangsverkehr besteht. Dies hat vor allem auch mit der Verbindung via Holzgasse und Tannhübelstrasse nach Scherz zu tun. Ansonsten bestehen keine weiteren Ausweichrouten in der Gemeinde.

Strassenlärm



Der Kanton Aargau beurteilt die Lärm-situation entlang der Kantonsstrassen. Im Gebiet Tannhübel wird der Immissionsgrenzwert bei vereinzelt Parzellen überschritten. Bei den restlichen Parzellen gelten die Grenzwerte als eingehalten.

Der Kanton Aargau ist als Besitzer und Betreiber der Kantonsstrassen verpflichtet, die lärmbelasteten Strassenabschnitte zu sanieren. Für die Gemeinde Hausen gilt die Analyse der Strassenlärmsanierung aus kantonaler Sicht als abgeschlossen. Bei einer Sanierung der Zubringerstrasse ist der Kanton verpflichtet, einen Flüsterbelag einzubauen.

Für die Lärmsanierung der Hauptstrasse, der Holzgasse und der Tannhübelstrasse besteht ein Vorprojekt vom Juni 2019. Dieses legt die Sanierungsmassnahmen und deren Kosten in genereller Form fest. Im Anschluss kann das Lärmsanierungsprojekt (LSP) ausgearbeitet werden.

Abbildung: Übersichtplan der Lärmbelastung der Gemeindestrassen im Beurteilungszustand 2036 (Quelle: AF-Consult Switzerland AG)

Verkehrsberuhigung

In Hausen sind in allen Quartieren abseits der Hauptstrasse verkehrsberuhigte Tempo-30-Zonen signalisiert.

Schwerverkehr / Güterverkehr

Schwer- oder Güterverkehr wird von den Gewerbebetrieben im Quartier Tannhübel generiert. Der Anschluss ans übergeordnete Verkehrsnetz erfolgt über die Holzgasse und die Hauptstrasse. Weit mehr Schwerverkehr entsteht durch die Gewerbe- und Verkehrsbetriebe in Windisch an der Grenze zur Gemeinde Hausen. Das Ziel der Gemeinde Hausen ist es, dass dieser Verkehr die Umfahungsstrasse benützt und das Gemeindegebiet so nicht unnötig mit Schwerverkehr belastet.

Eine Versorgungsroute des Typs II verläuft auf der Umfahungsstrasse K118. Es gelten die entsprechenden Vorgaben der Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau sowie des Bundes.

Ruhender Verkehr

Hausen verfügt seit dem 13. Juni 2018 über ein Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund. Im Parkierungsreglement sind die Bewilligungs- und Gebührenpflicht sowie auch die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund festgelegt. Der Gemeinderat kann aber für einzelne Strassen, Plätze und Tiefgaragen abweichende Parkierungsregeln (z. B. Parkzeitbeschränkung, Bewirtschaftung etc.) festlegen.

Die zum Parkierungsreglement zugehörige Verordnung über das Parkieren auf öffentlichem Grund legt die Regeln für Parkieranlagen fest. Die Gemeinde verfügt über folgende Parkieranlagen im öffentlichen Raum:

TG Mehrzweckhalle	45 Parkplätze
Parkplatz Mehrzweckhalle	15 Parkplätze (+ 16 optionale Parkplätze)
Gemeindeverwaltung	8 Parkplätze
Schule	16 Parkplätze
Mitteldorf	27 Parkplätze
Alterswohnungen	4 Parkplätze
Volg	2 Parkplätze
Reformierte Kirche	ca. 50 Parkplätze
Unterdorfstrasse	20 Parkplätze
Stückstrasse	5 Parkplätze
Schützenhaus	ca. 20 Parkplätze

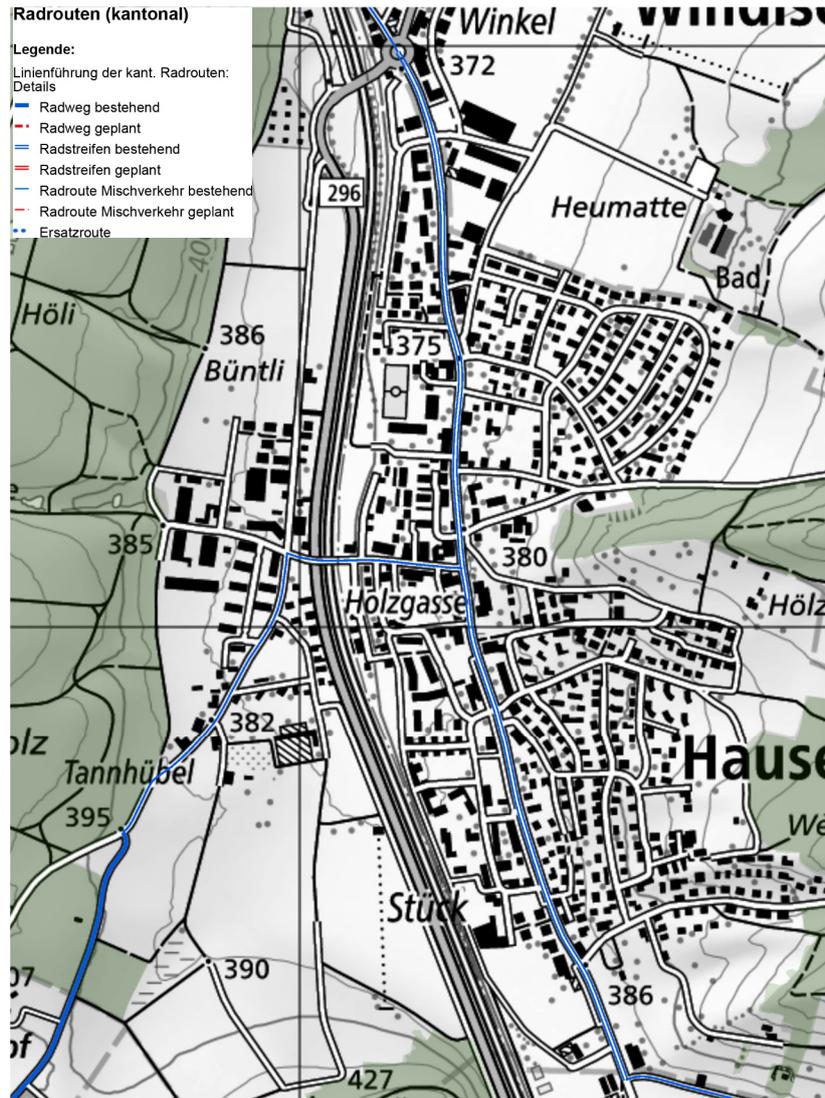
Fussverkehr (FV)

Das Fusswegnetz in Hausen besteht aus den Quartierstrassen sowie den Gehwegen entlang der Hauptstrasse und bei wichtigen Erschliessungsstrassen. Es wird in Haupt- und in Nebenrouten eingeteilt. Die Hauptrouten bilden die wichtigsten Verbindungen innerhalb der Gemeinde ab. Sie verbinden zum Beispiel die Quartiere mit dem Zentrum oder den Bushaltestellen. Die Nebenrouten stellen die flächendeckende Erschliessung des Gemeindegebietes sicher.

Das Netz ist mehrheitlich dicht und durchgängig. Trotzdem wurden verschiedene Netzlücken festgestellt. Zu erwähnen ist hier die Anbindung vom Reichhold-Areal an den Bahnhof Lupfig (auf dem Gemeindegebiet von Lupfig) oder zwei fehlende Gehwegabschnitte auf der Ostseite der Hauptstrasse. Eine lückenlose Fussgängerverbindung für den Freizeitverkehr entlang des Süssbaches wurde bereits im REL als wünschenswert bezeichnet. Mit entsprechenden Querverbindungen sind auch die Nutzungen im Zentrum optimal erreichbar. Noch nicht alle Fussgängerquerungen über die Hauptstrasse sind heute mit Schutzinseln ausgestattet. Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit sind zu prüfen.

Ein kantonaler Wanderweg durchquert die Gemeinde Hausen auf der Höhe der Holzgasse in Ost-West-Richtung. Ab dieser Verbindung zweigen diverse Routen in die umliegenden Gemeinden. Ein weiterer Wanderweg auf dem Gemeindegebiet von Hausen führt von der Bushaltestelle Stollen in Richtung Mülligen.

Veloverkehr (VV)



Auf der Hauptstrasse verläuft die kantonale Radroute R731. Vom Kreisel in Windisch wird sie durch Hausen bis zum Trottenweg (auf dem Gemeindegebiet von Lupfig) mit Radstreifen geführt. Auf dem Trottenweg führt die kantonale Radroute nach Osten und verbindet Hausen mit den Gemeinden Mülligen und Birrhard. Die Veloanbindung an die Gemeinde Lupfig erfolgt über die kantonale Radroute R595. Diese wird auf der Holzgasse und der Tannhübelstrasse im Mischverkehr geführt. Mit den kantonalen Radrouten werden schnelle und direkte Verbindungen auf den Hauptverkehrsachsen angeboten.

Abbildung: Übersichtplan der kantonalen Radrouten (Quelle: AGIS)

Das kommunale Velowegnetz besteht, neben den kantonalen Radrouten, grundsätzlich aus den Quartierstrassen. Wichtige Verbindungen (z.B. Büntefeldstrasse) können als kommunale Hauptrouten bezeichnet werden, untergeordnete Verbindungen als kommunale Nebenrouten. Die Einfahrt von der Sooremattstrasse in den Gerenweg sowie von der Sonnhaldenstrasse in den Lindhofweg stellen für den Veloverkehr Konfliktstellen dar. In den Massnahmen sind zu den Konfliktstellen Aussagen zu machen. Auf der Westseite der Zubringerstrasse verläuft die Veloachse auf der Büntefeldstrasse – Cholerweg – Schützenhausstrasse. Die Anbindung für den Veloverkehr an den Bahnhof Lupfig existiert heute nicht resp. nur mit grossen Umwegen und muss somit im KGV behandelt werden.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

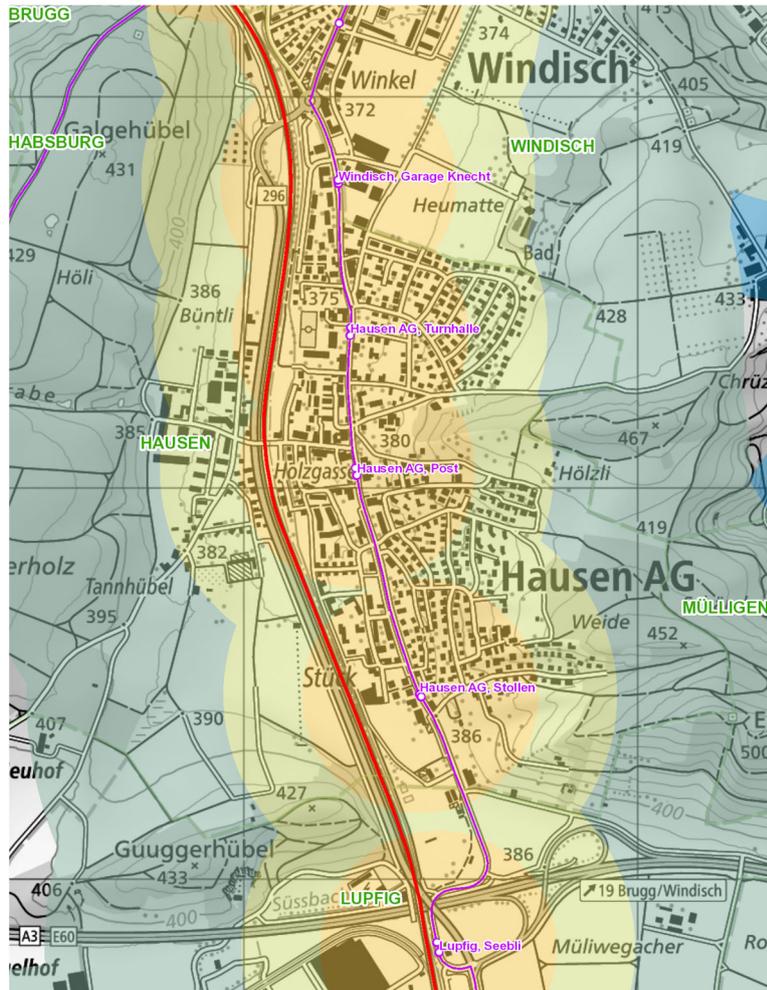


Abbildung: ÖV-Güteklassen in Hausen (Quelle: AGIS)

Das Quartier Tannhübel liegt zwar noch in der ÖV-Güteklasse D. Betrachtet man jedoch die realen Fusswegdistanzen sind einzelne Teile des Quartiers deutlich weiter als 300 m von der nächsten Bushaltestelle entfernt. Um die Erschliessung des Quartiers durch den öffentlichen Verkehr zu verbessern, wurden in Hausen Überlegungen zu einem Zentrumsbus (z.B. in Form eines Rundkurses vom Bahnhof Brugg über Windisch und das Zentrum von Hausen ins Tannhübelquartier) gemacht. Die Machbarkeit eines Zentrumsbusses muss aber noch überprüft werden.

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Bushaltestellen haben den Bestimmungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und zugehörigen Folgeerlassen zu entsprechen. Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind zu beseitigen. Sie sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom benutzen können. Bestehende Anlagen sind daher bis Ende 2023 entsprechend anzupassen, dies gilt sowohl für Haltestellen auf den Kantonsstrassen sowie auf Gemeindestrassen. Wo geradliniges Anfahren und Abfahren möglich ist, ist grundsätzlich ein niveaugleicher Einstieg zu gewährleisten und die Haltekante mit 22 cm Höhe auszuführen.

Da es sich bei der Hauptstrasse um eine Gemeindestrasse handelt, liegt die Umsetzung des BehiG im Aufgabenbereich der Gemeinde. Alle Bushaltestellen in Hausen sind als Bushaldebuchten ausgebildet und sind heute noch nicht hindernisfrei ausgebaut. Die Umgestaltung der Bushaltestellen ist in den KGV-Massnahmen zu behandeln.

Die Gemeinde Hausen wird durch die Postautolinie Nr. 364 erschlossen. Diese verkehrt in den Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt zwischen den Bahnhöfen Brugg und Birr.

Der Bahnhof Brugg ist somit in gut 15 Minuten mit dem Bus erreichbar. Ab Brugg verkehren Interregiozüge nach Zürich HB, Basel und Bern sowie Regioexpresszüge und S-Bahnen nach Wohlen, Schaffhausen, Aarau, Olten, Wil SG und nach Langenthal.

Der Einzugsbereich der Haltestellen in Hausen deckt das Siedlungsgebiet so ab, dass, bis auf einzelne Ausnahmen, alle Gebäude mindestens in der ÖV-Güteklasse D liegen.

Ein Schwachpunkt im ÖV-System ist die Busanbindung von Hausen an den Bahnhof Lupfig. Die Anschlüsse zur Weiterreise werden jeweils um einige Minuten verpasst. Dies vor allem, weil die Bushaltestelle Bahnhof Lupfig noch einige Gehminuten vom Bahnhof entfernt ist.

Fazit Analyse

Stärken

- In den Wohnquartieren besteht kaum Durchgangsverkehr. Der Ziel- und Quellverkehr wird effizient abgeleitet. Ein Grossteil des Ortsdurchgangsverkehrs verläuft über die Umfahrungsstrasse.
- Quartierstrassen sind verkehrsberuhigt signalisiert.
- Es bestehen direkte Fuss- und Veloverbindungen auf den Hauptachsen.
- Das kommunale Fuss- und Velowegnetz ist, trotz kleineren Netzlücken, gut ausgebaut und durchgängig.
- Zur regionalen ÖV-Drehscheibe Bahnhof Brugg bestehen gute Anbindungen mit dem Bus und dem Velo

Defizite

- Die Hauptstrasse und die Holzgasse sind stark verkehrsorientiert ausgestaltet und weisen daher Defizite in der Strassenraumgestaltung und der Einbindung ins Ortsbild auf.
- Querungsstellen über die Hauptstrasse für den Fussverkehr können in Lage und Ausgestaltung noch optimiert werden.
- Am Knoten Hauptstrasse / Holzgasse entstehen in den Spitzenstunden als gefährlich empfundene Situationen für den Fuss- und den Veloverkehr.
- Die Anbindung des Entwicklungsgebiets Reichhold-Areal für den Fuss- und Veloverkehr, unter anderem an den Bahnhof Lupfig, ist ungenügend.
- Die Haltekanten der Bushaltestellen genügen nicht den Vorschriften des BehiG.
- Die realen Fusswegdistanzen vom Quartier Tannhübel zur nächsten Bushaltestelle sind deutlich länger als 300 m.

7. ZIELE

Übergeordnet gelten die Ziele der kantonalen Strategie «mobilitätAARGAU» vom 13. Dezember 2016. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Hausen setzt sich die Gemeinde die folgenden Ziele:

Bereich	Schlagwort	Ziel	Indikator
Gestaltung und Betrieb von Strassen	stimmige / attraktive Strassenräume	Strassenräume verfügen über eine der jeweiligen Siedlungsstruktur und Funktion angemessene Gestaltung, Dimensionierung und Funktionalität.	Gefahrenmeldungen Unfallgeschehen Verkehrsaufkommen
	Verkehrssicherheit	Sicherheitsrelevante Defizite an der Verkehrsinfrastruktur werden baulich behoben.	Unfallgeschehen
Verkehr und Nutzungen	Verkehrsmanagement	Stau tritt vor allem ausserhalb des Siedlungsgebietes auf. Der Schwerverkehr soll von der Ortsdurchfahrt auf die Kantonsstrassen weggelenkt werden. Es ist ein stabiles MIV-Netz zu erreichen.	Stauaufkommen Schwerverkehrsanteil
	Parkierung	Parkfelder werden in sinnvollem Umfang und geeigneter Lage angeboten. Alle Parkfelder werden verkehrssicher ausgestaltet.	Auslastung Parkplätze
Fuss- und Veloverkehr	attraktives Netz	Teilnehmende des Fuss- und Veloverkehrs fühlen sich auf den Wegen innerhalb der Gemeinde wohl und sicher.	Aufenthaltsqualität Störungsfreiheit empfundene und tatsächliche Sicherheit
	dichtes Netz	Die Gemeinde verfügt über ein dichtes und lückenloses sowie flexibles Netz für den Fuss- und Veloverkehr.	Netzdichte Direktheit Netzflexibilität LV
	Verkehrsmittelwahl	Die Bevölkerung wählt für Wege innerhalb der Gemeinde und innerhalb der Agglomeration häufiger die Verkehrsmittel Fuss- oder Veloverkehr.	Modal-Split Ziel, Quell- und Binnenverkehr
öffentlicher Verkehr	Erschliessungsqualität ÖV	Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind mit dem Fuss- und Veloverkehr direkt, nah, hindernisfrei und sicher zu erreichen. Velos können witterungsgeschützt abgestellt werden. Zukünftige Entwicklungsgebiete werden optimal durch den ÖV erschlossen.	reale Distanz zu Haltestellen Schwachstellen Haltestellendichte
	Attraktivität ÖV	Der öffentliche Verkehr bietet genügend (Takt) und schnelle Verbindungen zwischen wichtigen Zielen und dem Wohnort.	Auslastung Modal-Split
	Verkehrsmittelwahl	Die Bevölkerung wählt für Wege innerhalb der Agglomeration häufiger den öffentlichen Verkehr.	Modal-Split

Tabelle: Ziele für die Massnahmen zur Verkehrsentwicklung in Hausen

8. MASSNAHMEN

Um die Ziele zu erreichen sieht die Gemeinde Hausen die folgenden Massnahmen vor:

A Gestaltung und Betrieb von Strassen

- A1 Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse
- A2 Entschärfung Knoten Hauptstrasse / Holzgasse
- A3 Betrieb und Gestaltung Holzgasse

B Verkehr und Nutzungen, Mobilitätsmanagement

- B1 Umsetzung Verkehrsmanagement
- B2 Parkierung Zentrum
- B3 Ermöglichung von autoreduzierten und autofreien Nutzungen
- B4 Mobilitätsmanagement

C Fuss- und Veloverkehr

- C1 Fusswegnetz
- C2 Velowegnetz
- C3 Langsamverkehrsverbindung Reichhold-Areal – Bahnhof Lupfig
- C4 Parallele Fuss- und Veloverkehrsachsen
- C5 Förderung Bike + Ride

D Öffentlicher Verkehr

- D1 Neue Bushaltestelle Reichhold-Areal
- D2 Hindernisfreie Bushaltestellen
- D3 Neue Bushaltestelle Bahnhof Lupfig Ost

Zeithorizonte Massnahmen:

- kurzfristig = 0 – 5 Jahre
- mittelfristig = 5 – 10 Jahre
- langfristig = 10 – 15 Jahre

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT HAUPTSTRASSE

Kurzbeschrieb	Die Hauptstrasse als Ortsdurchfahrt wird in Betrieb und Gestaltung optimiert.																											
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Seit der Erstellung des Zubringers von Windisch zum A3-Autobahnanschluss Brugg-Windisch ist die Hauptstrasse durch Hausen keine Kantonsstrasse mehr, sondern eine Gemeindestrasse. In naher Zukunft steht für die Gemeinde die Sanierung einzelner Abschnitte an. Die Strasse soll in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept jedoch gesamtheitlich betrachtet werden.</p> <p>Für die Ortsdurchfahrt bestehen an verschiedenen Stellen Gestaltungs- und Sicherheitsdefizite:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einlenker Sooremattstrasse / Geerenweg - Zentrumsbereich bei Bushaltestellen Turnhalle - Knotenbereich Hauptstrasse / Holzgasse <p>Im BGK sind auch Fragen im Zusammenhang mit der Veloverbindung auf der Hauptstrasse, den fehlenden Gehwegen entlang der Ortsdurchfahrt sowie mit dem Verkehrsmanagement der Region Brugg zu klären.</p>																											
Ziele	<p>Im Rahmen der Vorbereitung für das BGK wurden für die Ortsdurchfahrt folgende Ziele inkl. Strategie und Massnahmen erarbeitet:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #333; color: white;">Ziel</th> <th style="background-color: #333; color: white;">Strategie</th> <th style="background-color: #333; color: white;">Massnahme</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>gute Realisierbarkeit</td> <td>Überzeugung von Notwendigkeit</td> <td>sorgfältige Kommunikation</td> </tr> <tr> <td>hohe Verkehrssicherheit</td> <td>Fokus auf schwächere Verkehrsteilnehmende</td> <td>Infrastrukturoptimierung (z. B. Sichtzonen, Normen)</td> </tr> <tr> <td>gutes Ortsbild</td> <td>Massstäblichkeit beachten</td> <td>Verkehrsraum- und Siedlungsgestaltung</td> </tr> <tr> <td>angepasste Geschwindigkeiten</td> <td>gut wirkende Gesamtgestaltung</td> <td>Redimensionierung «normal»</td> </tr> <tr> <td>geringe Durchfahrtsattraktivität</td> <td>Lenkung / Steuerung</td> <td>Verkehrsmanagement / Schleusen nach Bedarf (aufgesetzt-flexibel)</td> </tr> <tr> <td>geringe Lärmbelastung</td> <td>ohne Signalisationsanpassung</td> <td>lärmoptimierten Belag einbauen</td> </tr> <tr> <td>angepasste Geschwindigkeiten</td> <td>ohne Signalisationsanpassung</td> <td>gute / konsistente Gestaltung</td> </tr> <tr> <td>intuitiv passende Verkehrsbeziehungen</td> <td>logische Hierarchien</td> <td>Verkehrsraum- und Siedlungsgestaltung</td> </tr> </tbody> </table>	Ziel	Strategie	Massnahme	gute Realisierbarkeit	Überzeugung von Notwendigkeit	sorgfältige Kommunikation	hohe Verkehrssicherheit	Fokus auf schwächere Verkehrsteilnehmende	Infrastrukturoptimierung (z. B. Sichtzonen, Normen)	gutes Ortsbild	Massstäblichkeit beachten	Verkehrsraum- und Siedlungsgestaltung	angepasste Geschwindigkeiten	gut wirkende Gesamtgestaltung	Redimensionierung «normal»	geringe Durchfahrtsattraktivität	Lenkung / Steuerung	Verkehrsmanagement / Schleusen nach Bedarf (aufgesetzt-flexibel)	geringe Lärmbelastung	ohne Signalisationsanpassung	lärmoptimierten Belag einbauen	angepasste Geschwindigkeiten	ohne Signalisationsanpassung	gute / konsistente Gestaltung	intuitiv passende Verkehrsbeziehungen	logische Hierarchien	Verkehrsraum- und Siedlungsgestaltung
Ziel	Strategie	Massnahme																										
gute Realisierbarkeit	Überzeugung von Notwendigkeit	sorgfältige Kommunikation																										
hohe Verkehrssicherheit	Fokus auf schwächere Verkehrsteilnehmende	Infrastrukturoptimierung (z. B. Sichtzonen, Normen)																										
gutes Ortsbild	Massstäblichkeit beachten	Verkehrsraum- und Siedlungsgestaltung																										
angepasste Geschwindigkeiten	gut wirkende Gesamtgestaltung	Redimensionierung «normal»																										
geringe Durchfahrtsattraktivität	Lenkung / Steuerung	Verkehrsmanagement / Schleusen nach Bedarf (aufgesetzt-flexibel)																										
geringe Lärmbelastung	ohne Signalisationsanpassung	lärmoptimierten Belag einbauen																										
angepasste Geschwindigkeiten	ohne Signalisationsanpassung	gute / konsistente Gestaltung																										
intuitiv passende Verkehrsbeziehungen	logische Hierarchien	Verkehrsraum- und Siedlungsgestaltung																										
Massnahmen	Für die gesamte Hauptstrasse wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet.																											
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Betrieb- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse - Einholung Projektierungskredit - Umsetzung abschnittsweise 																											
Federführung	Gemeinde Hausen																											
Koordination	- Private																											
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - A2: Entschärfung Knoten Hauptstrasse / Holzgasse - B1: Umsetzung Verkehrsmanagement - C1: Fusswegnetz - D2: Hindernisfreiheit Bushaltestellen 																											
Zeithorizont	kurzfristig																											
Kosten	Planungs- und Investitionskosten																											
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsmessungen vorher - nachher - Anzahl Unfälle 																											
Grundlagen	REL Gemeinde Hausen																											

ENTSCHÄRFUNG KNOTEN HAUPTSTRASSE / HOLZGASSE

Kurzbeschreibung	Durch geeignete Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden beim Knoten Hauptstrasse / Holzgasse gewährleistet.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Knoten Hauptstrasse / Holzgasse ist die am stärksten belastete Kreuzung innerhalb des Siedlungsgebietes von Hausen. Trotz der noch ausreichenden Kapazität (gemäss Messung vom Oktober 2019) besteht der subjektive Eindruck, dass der Knoten an seine Kapazitätsgrenzen stösst.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - sicherer Verkehrsknoten für alle Verkehrsarten - funktionaler Verkehrsknoten unter Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Verkehrsmengen
Massnahmen	Knotenstudie für den Knoten Hauptstrasse / Holzgasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsabläufe.
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - kurzfristige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Tor Tempo-30 verschieben, laufende Überprüfung der Parkplätze vor Volg) - Erarbeitung Knotenstudie (z.B. Kreisel)
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	-
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - A1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse - A3: Betrieb und Gestaltung Holzgasse
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> - Stauaufkommen - gefühlte Verkehrssicherheit - tatsächliche Verkehrssicherheit (Unfallstatistik)
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - REL Gemeinde Hausen - Knotenstromzählung Hauptstrasse / Holzgasse vom Oktober 2019

BETRIEB UND GESTALTUNG HOLZGASSE

Kurzbeschrieb	Verkehrliche und gestalterische Optimierung der Holzgasse unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Bei der Holzgasse handelt es sich um eine kommunale Sammelstrasse, welche ab der Hauptstrasse das Quartier Tannhübel erschliesst und daher auch eine wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr ist. Die Unfallstatistik der polizeilich registrierten Unfälle zeigt, dass vor allem Fussgänger auf der Holzgasse gefährdet sind. Durch verschiedene Elemente im Strassenraum (Parkplätze bei Volg, Tor Tempo-30, Senkrechtparkierung) entstehen in den Spitzenstunden teilweise unübersichtliche Situationen.
Ziele	- Unterstützende gestalterische Massnahmen zum geltenden Verkehrsregime Tempo 30 - Steigerung der Attraktivität und der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
Massnahmen	Für die gesamte Holzgasse soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden.
nächste Schritte	- Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept Holzgasse - Einholung Projektierungskredit - Umsetzung
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	Private
Abhängigkeiten	- A2: Entschärfung Knoten Hauptstrasse / Holzgasse - C1: Fusswegnetz - C2: Velowegnetz
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	- gefühlte Verkehrssicherheit - tatsächliche Verkehrssicherheit (Unfallstatistik)
Grundlagen	REL Gemeinde Hausen

UMSETZUNG VERKEHRSMANAGEMENT

Kurzbeschreibung	Vermeidung von Stau im Siedlungsgebiet von Hausen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Für die Region Brugg besteht ein gesamtheitliches Verkehrsmanagement. Vereinzelt Massnahmen sind bereits realisiert worden (z.B. Pfortnerung an der Zurzacherstrasse). Auch bei den Ortseingängen von Hausen sind gemäss dem Projekt VM Region Brugg Massnahmen geplant.
Ziele	Folgende Hauptziele der Gemeinde Hausen müssen bei der Umsetzung berücksichtigt werden: <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsstau in Spitzenzeiten soll sich ausserhalb des Siedlungsgebietes befinden. - Die Gemeinde Hausen soll für den motorisierten Verkehr gut erreichbar bleiben. Die Zu- und Wegfahrt für die Bevölkerung von Hausen soll möglichst uneingeschränkt funktionieren. - Durch die Massnahmen des Verkehrsmanagements wird für die Gemeinde kein Mehrverkehr generiert. - Es soll kein unnötiger Schwerverkehr auf der Hauptstrasse durch Hausen fahren (Prüfung eines Lastwagen-Fahrverbots mit Zubringerdienst).
Massnahmen	Die Gespräche mit dem Kanton über die Umsetzung des Verkehrsmanagement in Hausen werden fortgesetzt.
nächste Schritte	weiterer Dialog mit den Abteilungen Tiefbau und Verkehr
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Abteilungen Verkehr und Tiefbau
Koordination	Gemeinde Hausen
Abhängigkeiten	A1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse
Zeithorizont	abhängig von der Umsetzung des regionalen Verkehrsmanagements
Kosten	noch offen
Wirkungskontrolle	- Monitoring vor und nach Umsetzung VM - Kontrolle Fahrverbote
Grundlagen	Bericht Verkehrsmanagement Region Brugg

PARKIERUNG ZENTRUM

Kurzbeschreibung	Im Zentrum besteht ein auf den Bedarf abgestimmtes Parkplatzangebot. Die öffentlichen Parkplätze sind verkehrssicher auszubauen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Im Zentrum von Hausen verfügen die publikumsorientierten Nutzungen heute nur teilweise über ein genügendes privates Parkplatzangebot. Die Gemeinde verfügt mit dem Parkplatz Mitteldorf bereits über einen oberirdischen Parkplatz im Zentrum. Bei einer allfälligen Neukonzipierung des Areals ist eine zusammengefasste unterirdische Parkierung zu prüfen. Diese könnte sowohl den öffentlichen Nutzungen wie auch dem Gewerbe dienen. Auch für den Fall, dass private Parkierungsanlagen im Zentrum erstellt werden, sollte die Gemeinde vorbereitet sein, um Synergien beim Parkplatzangebot zu nutzen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - auf den Bedarf abgestimmtes Parkplatzangebot - belebtes und attraktives Dorfzentrum - hohe Verkehrssicherheit im Bereich der öffentlichen und privaten Parkplätze
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen einer zukünftigen Entwicklung des Zentrums ist eine Neuorganisation auf dem Parkplatz Mitteldorf zu prüfen. - Bei privaten Bauvorhaben schaltet sich die Gemeinde aktiv ein, damit mögliche Synergien im Parkierungsangebot genutzt werden können.
nächste Schritte	Parkplatzbedarf und Bedürfnisse der Benutzergruppen genauer abschätzen
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	Private
Abhängigkeiten	A3: Betrieb und Gestaltung Holzgasse
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Kosten	noch offen
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> - Belegung Parkplätze - Erheben wildes Parkieren
Grundlagen	Parkierungsreglement

ERMÖGLICHUNG VON AUTOREDUZIERTEN UND AUTOFREIEN NUTZUNGEN

Kurzbeschreibung	Im Rahmen der Revision der BNO soll ermöglicht werden, dass bei Vorlage eines geeigneten Mobilitätskonzeptes die Pflichtparkplatzzahl entsprechend reduziert werden kann.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Bestimmung in der BNO soll autoreduzierte oder autofreie Nutzungen in der Gemeinde ermöglichen, damit nicht teure und nicht benötigte Stellplätze erstellt werden müssen. Davon profitieren auch die bisherigen Einwohner, da die Strassenbelastung durch neue Nutzungen im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum weniger steigt.
Ziele	Der Anteil MIV am Gesamtverkehr soll reduziert werden und umweltschonende Verkehrsmittel sollen gefördert werden.
Massnahmen	Entsprechende Bestimmung zum autoreduzierten und autofreien Wohnen in der neuen BNO festlegen.
nächste Schritte	Aufnahme einer Bestimmung für autoreduziertes Wohnen in der BNO im Rahmen der parallel laufenden Revision der Nutzungsplanung.
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	-
Abhängigkeiten	B4: Mobilitätsmanagement
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	-
Wirkungskontrolle	-
Grundlagen	BNO

MOBILITÄTSMANAGEMENT

Kurzbeschrieb	Die Gemeinde berät die Bevölkerung mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Mobilitätsmanagement unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung in den Bereichen Velo, zu Fuss gehen und ÖV. Das verbesserte Verkehrsangebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt. Die Gemeinde Hausen verfolgt z.B. mit dem Angebot von GA-Tageskarten bereits über vereinzelte Massnahmen des Mobilitätsmanagements.
Ziele	Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hinsichtlich einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsmittel- und wegwahl. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung soll nachhaltig sein, insbesondere für Alltags- und Einkaufswege, für Freizeitwege sowie für Schulwege.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Information durch die Gemeinde über Möglichkeiten der Mobilität und der kombinierten Mobilität - Weiterführen der bestehenden Angebote und Beratungen - weitere Massnahmen des MM prüfen und konkretisieren - Kontaktaufnahme mit der Schule betreffend Sensibilisierung der Eltern für das Thema des Schulwegs
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Bezeichnung einer für das Mobilitätsmanagement in der Gemeinde zuständigen Person - Teilnahme an fachspezifischen Veranstaltungen durch die für das Mobilitätsmanagement in der Gemeinde zuständige Person - laufende Überprüfung der Angebote und Optimierung nach Möglichkeit
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	kantonale Fachstellen
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	laufende Aufgabe
Kosten	laufender Verwaltungsaufwand Einzelprojekte oder Massnahmen: noch keine Angaben
Wirkungskontrolle	-
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU - Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement (Juli 2019)

MASSNAHME C1
FUSSWEGNETZ

Kurzbeschreibung	Das Fusswegnetz wird punktuell ergänzt und Schwachstellen im Netz werden eliminiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Fusswegnetz in Hausen besteht aus einem Haupt- und einem Nebenroutennetz. Die beiden Netze erschliessen entlang der Hauptstrasse und im Zentrum alle wichtigen öffentlichen Nutzungen sowie auch die Bushaltestellen. Vereinzelt bestehen noch Netzlücken oder es herrscht Verbesserungspotenzial. Eine durchgehende Langsamverkehrsachse entlang des Süssbaches wäre wünschenswert (vgl. Massnahme C4). Ebenso sind die Netzlücken für den Fussverkehr entlang der Hauptstrasse mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zu koordinieren.
Ziele	Hausen verfügt über ein flächendeckendes, dichtes und attraktives Fusswegnetz, vor allem zu den wichtigsten Zielorten im Zentrum der Gemeinde sowie zu den umliegenden Naherholungsgebieten. Netzlücken werden geschlossen.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Schliessung der Netzlücken entlang der Hauptstrasse - Erstellen eines durchgehenden Fussweges entlang des Süssbaches - Schliessen von weiteren kleinen Netzlücken - Koordination Anschluss Reichhold-Areal an Bahnhof Lupfig
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Fusswege - Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei Bauvorhaben
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> - Grundeigentümer - Kantonale Fachstellen - Einwohnergemeinde Lupfig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - A1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse - A3: Betrieb und Gestaltung Holzgasse - C3: Langsamverkehrsverbindung Reichhold-Areal – Bahnhof Lupfig - C4: Parallele Fuss- und Veloverkehrsachsen - D2: Hindernisfreie Bushaltestellen
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	noch offen
Wirkungskontrolle	Nutzung der neuen Fusswege
Grundlagen	-

VELOWEGNETZ

Kurzbeschreibung	Das Velowegnetz wird punktuell ergänzt, die Konfliktstellen werden behoben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die übergeordnete Velonetzverbindung verläuft auf der Hauptstrasse sowie auf der Holzgasse / Tannhübelstrasse. Die Gemeindestrassen bilden ein ergänzendes Netz von kommunalen Haupt- und Nebenrouten. Das Velowegnetz ist heute schon mehrheitlich durchgängig und dicht. Punktuell sind Konfliktpunkte oder Konfliktstrecken zu beheben.
Ziele	Hausen verfügt über ein flächendeckendes, dichtes und attraktives Velowegnetz, vor allem zu den wichtigsten Zielorten im Zentrum der Gemeinde sowie an die Netze der umliegenden Gemeinden. Netzlücken werden geschlossen.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Beibehaltung und evtl. Optimierung der Veloverbindung auf der Hauptstrasse - Angebot einer durchgehenden Nord-Süd-Achse westlich der Zubringerstrasse - Optimieren von Konfliktpunkten - Koordination Anschluss Reichhold-Areal an Bahnhof Lupfig - Prüfen ob die kantonale Radroute über die Büntefeldstrasse geführt werden soll
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffen der Grundlagen für die Schliessung der Netzlücken im Velowegnetz - Berücksichtigung der Bedürfnisse des Veloverkehrs bei Bauvorhaben
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> - Grundeigentümer - kantonale Fachstellen - Einwohnergemeinde Lupfig
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - A1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse - A3: Betrieb und Gestaltung Holzgasse - C3: Langsamverkehrsverbindung Reichhold-Areal – Bahnhof Lupfig - C4: Parallele Fuss- und Veloverkehrsachsen
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	noch offen
Wirkungskontrolle	Nutzung der neuen Velowege
Grundlagen	

LANGSAMVERKEHRSVERBINDUNG REICHHOLD-AREAL – BAHNHOF LUPFIG

Kurzbeschrieb	Sichere und komfortable Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Entwicklungsgebiet Reichhold-Areal und dem Bahnhof Lupfig.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Vom Reichhold-Areal der Gemeinden Hausen und Lupfig aus gibt es zum Bahnhof Lupfig und umgekehrt keine durchgehende und sichere Verbindung für Fussgänger und Velofahrer. Da die Massnahme hauptsächlich auf dem Gemeindegebiet von Lupfig liegt, ist eine enge Zusammenarbeit mit Lupfig angezeigt.
Ziele	Mit einer zukünftigen Entwicklung des grossflächigen Areals, ist eine gute Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr an den Bahnhof Lupfig wichtig. Die Verbindung ist dabei möglichst direkt und ohne Umwege oder Höhenunterschiede zu realisieren.
Massnahmen	Zwischen dem Reichhold-Areal und dem Bahnhof Lupfig wird eine sichere Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr projektiert und gebaut.
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination Fuss- und Veloverkehrerschliessung Reichhold-Areal - Ausarbeitung Fuss- und Velowegführung im Bereich Knoten Seebli und Bachtele - Ausarbeitung Fuss- und Velowegführung im Bahnhofareal Lupfig
Federführung	Gemeinde Hausen / Gemeinde Lupfig
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinde Hausen - Kantonale Fachstellen - Einwohnergemeinde Lupfig - Entwicklerin Reichhold-Areal - SBB - Astra
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - C1: Fusswegnetz - C2: Velowegnetz - C4: Parallele Fuss- und Veloverkehrsachsen
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionsaufwand
Wirkungskontrolle	Nutzung der neuen Verbindungen
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - RCI-Masterplan - Vorprojekt Erschliessung Reichhold-Areal

PARALLELE FUSS- UND VELOVERKEHRSACHSEN

Kurzbeschrieb	Sowohl für den Fussverkehr wie auch für den Veloverkehr wird neben der Nord-Süd-Achse auf der Hauptstrasse eine zusätzliche Verbindung angeboten.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Hauptstrasse in Hausen verfügt mehrheitlich über einen beidseitigen Gehweg. Allerdings bestehen auf der östlichen Seite der Strasse zwei Netzlücken (zwischen Läteweg und Hochrütistrasse sowie zwischen Sooremattstrasse und Bushaltestelle Garage Knecht). Die kantonale Radwegverbindung wird auf der Hauptstrasse als Radstreifen geführt.</p> <p>Entlang des Süssbaches bestehen heute vereinzelte Abschnitte für den Fussverkehr als Alternativroute. Wünschenswert ist jedoch eine durchgängige Verbindung von der Unterdorfstrasse bis zum Reichhold-Areal und weiter zum Bahnhof Lupfig (vgl. Massnahme C3).</p> <p>Für den Veloverkehr soll auch auf der westlichen Seite der Zubringerstrasse eine attraktive Nord-Süd-Achse bestehen.</p>
Ziele	Mit mehreren parallelen Fuss- und Veloverkehrsachsen können für jedes Bedürfnis Verbindungen durch Hausen angeboten werden. Velofahrer haben auf beiden Seiten der Zubringerstrasse eine durchgehende Verbindung in Nord-Süd-Richtung. Mit einer zusätzlichen Achse für den Fussverkehr entlang des Süssbaches hat auch der Freizeitverkehr eine sichere und durchgehende Verbindung.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Projektierung und Realisierung einer durchgehenden Fusswegverbindung entlang des Süssbaches. - Etablierung einer Veloverkehrsachse auf der westlichen Seite der Zubringerstrasse.
nächste Schritte	Fusswegstudie für die Wegführung entlang des Süssbaches. Einholen von Fusswegrechten.
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	Private
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - C1: Fusswegnetz - C2: Velowegnetz - C3: Langsamverkehrsverbindung Reichhold-Areal – Bahnhof Lupfig
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionsaufwand
Wirkungskontrolle	
Grundlagen	REL Hausen

FÖRDERUNG BIKE+RIDE

Kurzbeschrieb	Eine Vergrösserung des Einzugsgebiets der Bushaltestellen durch Bike+Ride-Infrastruktur wird geprüft und umgesetzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Gemeinde Hausen verfügt über eine gute Busanbindung an die ÖV-Drehscheibe Brugg. Zudem soll die Anbindung an den Bahnhof Lupfig in Zukunft verbessert werden. Mit attraktiven Bike+Ride-Angeboten könnte der Anteil an unnötigem motorisiertem Individualverkehr reduziert werden.
Ziele	Mit der Förderung von Bike-Ride soll der Anteil Veloverkehr am Binnenverkehr sowie der Anteil von Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhöht werden. Dies entspricht auch den Zielen der kantonalen Mobilitätsstrategie für Hausen.
Massnahmen	Für die Bushaltestellen Turnhalle und Post entlang der Hauptstrasse in Hausen besteht ein Bedarf an Veloabstellplätzen. Dabei ist eine hohe Qualität und Nutzerfreundlichkeit sowie die Zugänglichkeit sicherzustellen. Bei der Bushaltestelle Turnhalle wurden die Abstellplätze bereits erstellt. Dies ist auch bei der Bushaltestelle Post anzustreben.
nächste Schritte	- Umsetzung Bike+Ride Bushaltestelle Post
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	- Private - ÖV-Betreiber
Abhängigkeiten	- B4: Mobilitätsmanagement
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	noch offen
Wirkungskontrolle	Nutzung der neuen Veloabstellanlagen
Erläuterungen	An wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können beim Kanton Gesuche für Beiträge an Veloparkanlagen gestellt werden.

NEUE BUSHALTESTELLE REICHHOLD-AREAL

Kurzbeschrieb	Mit der Entwicklung des Reichhold-Areals wird die Erstellung einer neuen Bushaltestelle angestrebt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Siedlungsgebiet von Hausen entlang der Hauptstrasse ist gut durch die bestehenden Bushaltestellen abgedeckt. Beim Reichhold-Areal im Süden der Gemeinde handelt es sich um ein grossflächiges, noch unüberbautes, Entwicklungsgebiet. Im Zuge der Entwicklung und Erschliessung des unüberbauten Reichhold-Areals wird für eine optimale ÖV-Erschliessung eine neue Bushaltestelle gebaut.</p> <p>Die Haltestellen sind optimal auf die Massnahmen des Verkehrsmanagement Region Brugg abzustimmen, so dass der Bus bei Stausituationen priorisiert werden kann.</p> <p>Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sind die Haltestellen hindernisfrei auszubauen (vgl. Massnahme D2).</p>
Ziele	Das Entwicklungsgebiet Reichhold-Areal auf dem Gemeindegebieten von Hausen und Lupfig ist optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Haltestellen werden hindernisfrei und attraktiv ausgestaltet.
Massnahmen	Im Zuge der Entwicklung und Erschliessung des unüberbauten Reichhold-Areals wird für eine optimale ÖV-Erschliessung eine neue Bushaltestelle gebaut.
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Ausarbeitung Erschliessungs- und/oder Gestaltungsplan Reichhold-Areal - Projektierung Arealerschliessung mit Ausgestaltung Bushaltestellen
Federführung	Gemeinde Lupfig / Gemeinde Hausen
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinde Hausen - Gemeinde Lupfig - Entwicklerin Reichhold-Areal - ÖV-Betreiber - Kanton Aargau
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - A1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse - B1: Umsetzung Verkehrsmanagement - C3: Langsamverkehrsverbindung Reichhold-Areal – Bahnhof Lupfig - D2: Hindernisfreie Bushaltestellen
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	noch offen
Wirkungskontrolle	
Grundlagen	<p>Masterplan Reichhold-Areal</p> <p>KGV Lupfig</p>

HINDERNISFREIE BUSHALTESTELLEN

Kurzbeschreibung	Die Haltekanten bei Bushaltestellen werden auf Einhaltung der Vorgaben des BehiG geprüft und entsprechende Defizite baulich behoben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Bushaltestellen haben den Bestimmungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und zugehörigen Folgeerlassen zu entsprechen. Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind zu beseitigen. Sie sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom benutzen können. Bestehende Anlagen sind bis Ende 2023 entsprechend anzupassen.
Ziele	Die Gemeinde baut in absehbarer Zeit die Bushaltestellen hindernisfrei aus und erhöht so die Qualität der Infrastruktur in der Gemeinde und erleichtert deren Benützung für die gesamte Bevölkerung.
Massnahmen	Alle bestehenden und geplanten Bushaltestellen sind hindernisfrei auszubauen. Im Zusammenhang mit dem BGK Hauptstrasse sowie mit der Arealerschliessung Reichhold-Areal können Synergien genutzt und die Umgestaltung kann kostengünstig realisiert werden.
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Hindernisfreie Planung und Projektierung der Bushaltestellen aufgrund BGK Hauptstrasse - Berücksichtigung BehiG in der Projektierung Erschliessung Reichhold-Areal
Federführung	Gemeinde Hausen
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> - Private - ÖV-Betreiber
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - A1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse - D1: Neue Bushaltestelle Reichhold-Areal
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	noch offen
Wirkungskontrolle	-
Grundlagen	BehiG und zugehörige Erlasse

NEUE BUSHALTESTELLE BAHNHOF LUPFIG OST

Kurzbeschrieb	Auf der Ostseite des Bahnhofs Lupfig, entlang der Lenzburgerstrasse, wird eine neue Bushaltestelle angestrebt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Postautolinie Nr. 364 fährt vom Bahnhof Brugg via Hausen und Bahnhof Lupfig nach Birr. Die Bushaltestelle Bahnhof Lupfig an der Bahnhofstrasse liegt einige Gehminuten vom Bahnhof entfernt. Dadurch werden Anschlüsse der Bahn regelmässig verpasst.</p> <p>Im Sinne einer optimalen ÖV-Erschliessung ist entlang der Lenzburgerstrasse in Richtung Birr eine neue Bushaltestelle zu prüfen.</p> <p>Mit der Langsamverbindung vom RCI-Areal soll die SBB-Unterführung nach Osten verlängert werden. Im Zusammenhang mit einer neuen Bushaltestelle können Synergien genutzt werden.</p>
Ziele	Der Anteil von ÖV-Benützern zum Bahnhof Lupfig im Allgemeinen soll durch das verbesserte Angebot und die verkürzte Reisezeit erhöht werden.
Massnahmen	Um die Reisezeiten via Bahnhof Lupfig zu verkürzen und die Anschlüsse an die Bahn zu gewährleisten, ist auf der Ostseite des Bahnhof eine neue Bushaltestelle zu erstellen (auf der Lenzburgerstrasse in Richtung Mägenwil).
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde Hausen setzt sich für die Erstellung der neuen Haltestelle ein und koordiniert die Massnahme mit der Gemeinde Lupfig (→ KGV Lupfig) - Antrag beim Kanton Aargau
Federführung	Kanton Aargau
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeinde Lupfig - Gemeinde Hausen - Busbetriebe - SBB
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - C3: Langsamverkehrsverbindung Reichhold-Areal – Bahnhof Lupfig - D2: Hindernisfreie Bushaltestellen
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	-
Grundlagen	KGV Lupfig

9. CONTROLLING

Umsetzungskontrolle

Die Gemeinde Hausen überprüft regelmässig, ob die Zielsetzungen nach wie vor aktuell sind, ob diese erreicht werden und führt eine Kontrolle über die Umsetzung der Massnahmen im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV).

Wirkungskontrolle

Die Gemeinde Hausen macht eine einfache Kontrolle der Wirkung ihrer Tätigkeiten. Wirkungskontrollen richten sich nach den Zielsetzungen und erfolgen jeweils nach Umsetzung von einzelnen Projekten und Massnahmen oder periodisch. Es sind die folgenden Wirkungskontrollen vorgesehen:

- Beobachtung der Auslastung von Veloabstellplätzen an ÖV-Haltestellen
- laufende Erfassung von Beobachtungen durch die Verwaltung und von Hinweisen aus der Bevölkerung
- Parkplatzauslastung von publikumsorientierten und öffentlichen Nutzungen im Zentrum

10. KOORDINATION

Vorläufige Beurteilung

Die vorläufige Beurteilung erfolgt durch die Abteilung Verkehr des Departements für Bau, Verkehr und Umwelt. Die Hinweise und allfällige Änderungen aufgrund der vorläufigen Beurteilung fliessen in den KGV ein und werden zu gegebener Zeit in diesem Kapitel zusammengefasst.

Mitwirkung

Die Mitwirkung dient dazu, die Anliegen der Bevölkerung in die Planung aufzunehmen. Der KGV wird durch den Gemeinderat zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben und den Nachbargemeinden und der Region zur Stellungnahme zugestellt. Die Hinweise und allfällige Änderungen aus der Mitwirkung fliessen in den KGV ein und werden zu gegebener Zeit in diesem Kapitel zusammengefasst.

11. GENEHMIGUNGSBLATT KANTON

Der KGV der Gemeinde Hausen besteht aus dem vorliegenden Bericht und den Teilplänen motorisierter Individualverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr.

Durch den Vorsteher des Departements Bau Verkehr und Umwelt ist das Kapitel Ziele (Seite 28) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung durch das Departement BVU:

Öffentliche Mitwirkung:

Beschlossen durch den Gemeinderat:

Kantonale Genehmigung:

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

.....