

KOMMUNALER GESAMTPLAN VERKEHR

BERICHT

20. Juli 2021

Vorläufige Beurteilung	20. November 2020
Mitwirkung	29. März 2021 bis 27. April 2021
Beschluss Gemeinderat	12. Juli 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage	3
2. Rahmenbedingungen	5
3. Analyse	15
4. Zielsetzungen	22
5. Massnahmen	23
6. Umsetzung und Controlling	40
7. Koordination und Mitwirkung	41
8. Genehmigungsblatt Kanton	43
Planverzeichnis	44

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

Auftraggeberin:

Gemeinde Lupfig
Breitenstrasse 14
5242 Lupfig

Begleitung:

Richard Plüss
Roland Bodenmann
Michèle Bächli
Fabienne Zinniker
Rahel Schneider

Gemeindeammann, Vorsitz
Gemeinderat
Gemeindeschreiberin
Gemeindeschreiberin
Bauverwalterin

Jules Fricker
Reto Ribolla

Ackermann + Wernli AG
Ackermann + Wernli AG

Bearbeitung:

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Spitalrain 8
5200 Brugg
Tel.: 062 822 52 01
www.belloli.org / info@belloli.org

Thomas Belloli
Valentin Müller
Patricia Belloli

Dipl. Ing. FH in Raumplanung
BSC FHO in Raumplanung
Dipl. Techn. HF

1. AUSGANGSLAGE

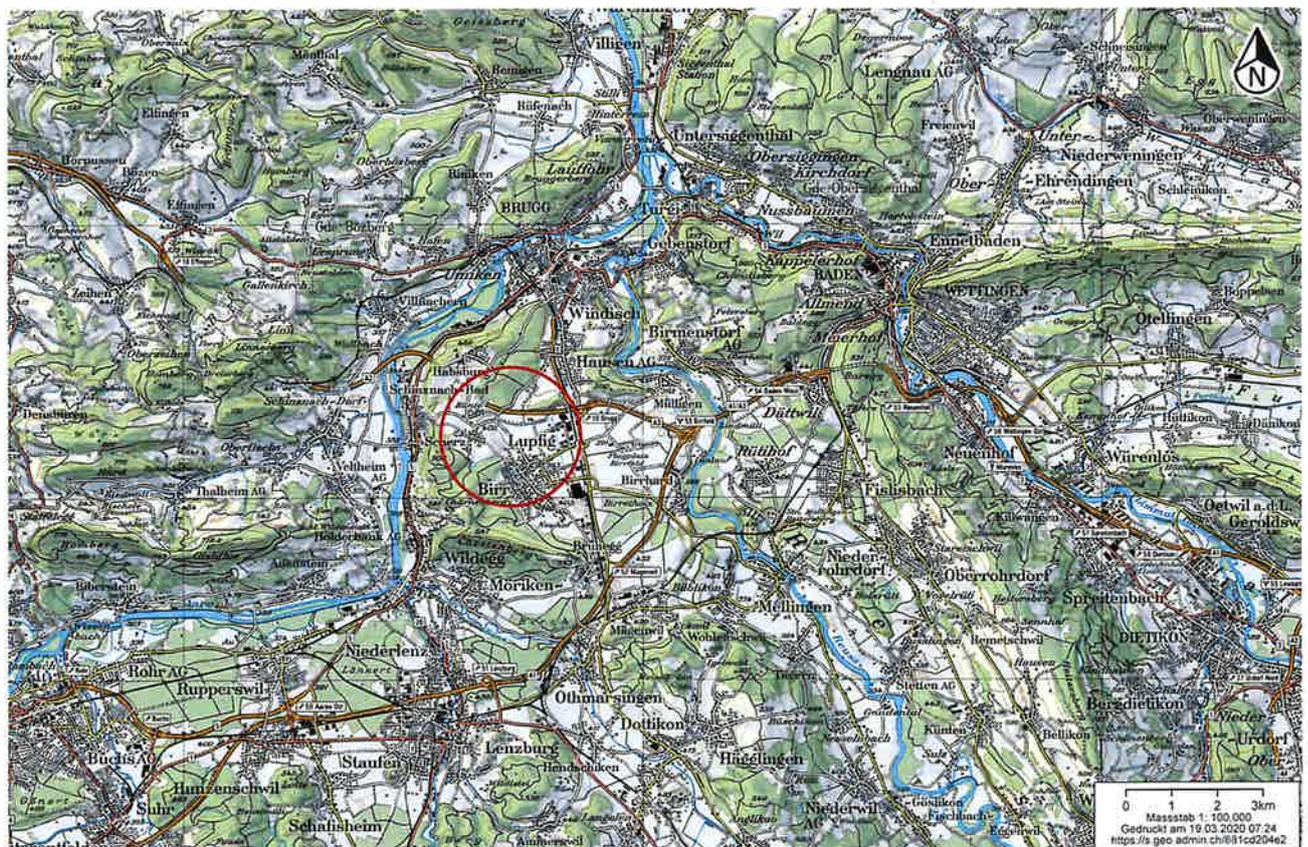
Die Gemeinde Lupfig überarbeitet zur Zeit ihre aus dem Jahre 1998 stammende Nutzungsplanung. Der Zusammenschluss mit der Gemeinde Scherz bietet Anlass, die im Januar 2018 in Kraft getretene Nutzungsplanung des Dorfteils Scherz zu integrieren. Da im Umfeld der Gemeinde wichtige und grössere Verkehrsprojekte in Umsetzung sind oder deren Planung ansteht, soll zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr ein kommunaler Gesamtplan Verkehr erarbeitet werden. Der neue KGV löst den Verkehrsrichtplan Lupfig aus dem Jahr 2001 (Alter ca. 20 Jahre) sowie den Verkehrsrichtplan Scherz aus dem Jahr 1990 (Alter ca. 30 Jahre) ab.

1.1 Lage der Gemeinde Lupfig

Lupfig liegt im Herzen der Schweiz an einer mit dem motorisierten Individualverkehr äusserst gut erreichbaren Lage. Im Birrfeld treffen die Autobahnen A3 Basel- Zürich und A1 Bern- Zürich zusammen. Diese privilegierte Lage hinsichtlich der Erschliessung mit motorisiertem Individualverkehr unterscheidet sich von der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Lupfig liegt nicht an einer Haupt- Bahnlinie. Eine solche kann nur über eine zusätzliche Wegetappe (Bus, Bahn oder Velo) erreicht werden.

Lupfig befindet sich am westlichen Rand des Birrfelds, wahrnehmbar davon abgetrennt durch die Zäsur der Bahnlinie und der Kantonsstrasse. Gegen Norden begrenzt die Autobahn die wahrnehmbare Verbindung zur Agglomeration Brugg, im Süden trennt der Hügelzug des Chestenbergs zu Lenzburg. Das Siedlungsgebiet des Ortsteils Lupfig ist mit dem Siedlungsgebiet von Birr zusammengewachsen. Der Ortsteil Scherz ist allseitig von Landwirtschaftsland umgeben.

Übersichtsplan 1:100'000



1.2 Auslöser Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Der KGV wird im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung erstellt und soll für die neu zusammengeschlossene Gemeinde einen Gesamtüberblick über die Abstimmung zwischen Verkehrsentwicklung und Siedlungsentwicklung bieten. Gemäss §54a BauG ist ein kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) erforderlich, wenn

- ein Parkleitsystem eingeführt,
- die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über §56 BauG hinaus begrenzt oder
- eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll.

Lupfig möchte weder ein Parkleitsystem einführen, die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder aktiv begrenzen oder eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorschreiben können. Somit wird der KGV freiwillig erstellt.

1.3 Projektorganisation

Mit der Erarbeitung des KGV's wurde die Kerngruppe der Gesamtrevision der Nutzungsplanung beauftragt. Die Gesamtleitung auf der Seite Auftragnehmer übernimmt das mit der Revision beauftragte Planungsbüro Ackermann & Wernli AG. Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH leistet im Team die Verkehrsplanungsarbeiten. Relevant ist auch das Räumliche Entwicklungsleitbild (REL), welches Ackermann + Wernli AG zusammen mit dem Büro Husistein & Partner AG erarbeitet.

2. RAHMENBEDINGUNGEN

In einer sich dynamisch entwickelnden Region sind zum Zeitpunkt einer Planung jeweils verschiedene bereits bekannte Projekte, Vorhaben und Ideen zu koordinieren. Es ist eine Hauptaufgabe der kommunalen Verkehrsplanung, eine Übersicht über vorhandene Planungen zu bieten und die zu koordinierenden Auswirkungen aufzunehmen.

2.1 Kommunale Planungen

Die folgenden noch nicht realisierten kommunalen Planungen, Vorhaben und Ideen sind durch ihre absehbaren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsverteilung, die Verkehrszusammensetzung oder auf die Infrastruktur relevant:

Erschliessungsplan „Bachtele“

Die Gemeinde plant eine Erschliessung des Gewerbegebiets östlich Flachsacher zur Nutzung als Gewerbezone, für den regionalen Werkhof Birrfeld und das Forstamt. Im Perimeter befindet sich zudem der Freiverlad SBB. Erschliessungsplan und Teiländerung des Bauzonen- und Kulturlandplanes sind im März 2020 öffentlich aufgelegt und wurden am 6. Dezember 2019 genehmigt. Der Erschliessungsplan ist rechtskräftig. Es ist eine Erschliessungsstrasse (vorgesehen zur Übernahme in das Kantonsstrassennetz als Verbindungsstrasse) zwischen der K399 Bahnhofstrasse und der Wydestrasse (Gemeinde Birr) geplant. Um einen angemessenen Anschluss an das übergeordnete Netz sicherzustellen, wird am Knoten Bachtele / K399 Bahnhofstrasse der Raum für einen normgemässen und leistungsfähigen Kreisverkehrsplatz gesichert. Aktuell befindet sich an dieser Stelle ein Kreisel-Provisorium. Es ist zudem ein mit einem Grünstreifen abgetrennter Rad- Gehweg vorgesehen (analog Industrie West).

Neue Verbindungsspange K398 (Birr) - K 399 (Lupfig)

Die Verbindungsspange Birr-Lupfig soll als Umfahrung die beiden Dörfer Birr und Lupfig von Durchgangsverkehr entlasten und der raschen und zielgerichteten Führung des Werk- und Schwerverkehrs auf das Hochleistungsstrassennetz dienen. Das Vorhaben bildet die Fortsetzung der bereits realisierten K395 zwischen dem Kreisel Neuhof und dem Kreisel Schulhaus in Birr. Die Verbindungsspange wird durch die Gemeinde in Abstimmung mit dem Kanton geplant sowie realisiert und danach an den Kanton abgetreten werden. Der entlastete Abschnitt der K395 (Trottmattstrasse) soll an die Gemeinde abgetreten werden. Der Grosse Rat hat über die entsprechende Richtplanänderung am 15. September 2020 beschlossen (GRB 2020-1919).

Entwicklung „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. Der Masterplan ist Grundlage für die noch zu erstellenden Gestaltungspläne. Für den Verkehr wurde im Masterplan folgende Strategie festgelegt:

- Entlang der Achse Haupt- / Hauserstrasse ist eine ausreichende Anzahl Zufahrten für motorisierten Verkehr 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 motorisierten Verkehr und das innere, öffentliche Erschlies-

sungsnetz sollen ebenfalls dem Fuss- und Veloverkehr dienen und fuss- und velo-freundlich gestaltet werden.

- Der Grundeigentümer erarbeitet unter Beizug zukünftiger Nutzer des Areals ein Mobilitätskonzept mit Mobilitätsmanagementsmassnahmen.

Auf der Grundlage des Masterplanes wurde im Jahr 2018 ein Erschliessungskonzept (Vorprojekt) erstellt. Aktuell (Stand Juni 2020) werden durch die Grundeigentümer weitere Entwicklungsschritte abgeklärt.

Räumliches Entwicklungsleitbild REL

Gemäss dem räumlichen Entwicklungsleitbild soll insbesondere die Dorfstrasse aufgewertet werden, die Ortseingänge sollen besser erkennbar gestaltet sein und ein räumlicher Bezug zwischen dem Geschäftszentrum Flachsacher und dem Dorf ist herzustellen. Einfallsachsen ins Dorf sollen zudem als Visitenkarte die Besuchenden freundlich empfangen. Diese Ziele aus dem REL sind bei zukünftigen Projekten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur angemessen aufzunehmen. Konkrete Auswirkungen auf Verkehrsinfrastrukturen werden jedoch mit dem räumlichen Entwicklungsleitbild nicht erkennbar, da die Gestaltungshinweise im REL hauptsächlich auf die Gestaltung der Bauten und der durch die Bauten definierten Räume abzielen.

Unterdorfstrasse Scherz

Die Unterdorfstrasse in Scherz wird voraussichtlich im Sommer 2021 saniert und umgestaltet. Dabei wird auch der Bach renaturiert. Das Projekt hat Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur, so wird die Bushaltestelle hindernisfrei ausgestaltet.



Projektplan Unterdorfstrasse Scherz, Realisierung im Jahr 2020 (Quelle: VZP Ingenieure AG)

Bestehende Verkehrsrichtpläne

Der Verkehrsrichtplan Lupfig aus dem Jahr 2001 sowie der Verkehrsrichtplan Scherz aus dem Jahr 1992 werden durch den vorliegenden kommunalen Gesamtplan Verkehr ersetzt und in einen Plan zusammengefügt. Der Verkehrsrichtplan Lupfig zeigt noch die damals geplante Umfahrung Lupfig Nord, welche in den neuen Plan nicht mehr eingetragen wird (gemäss Kant. Richtplan).

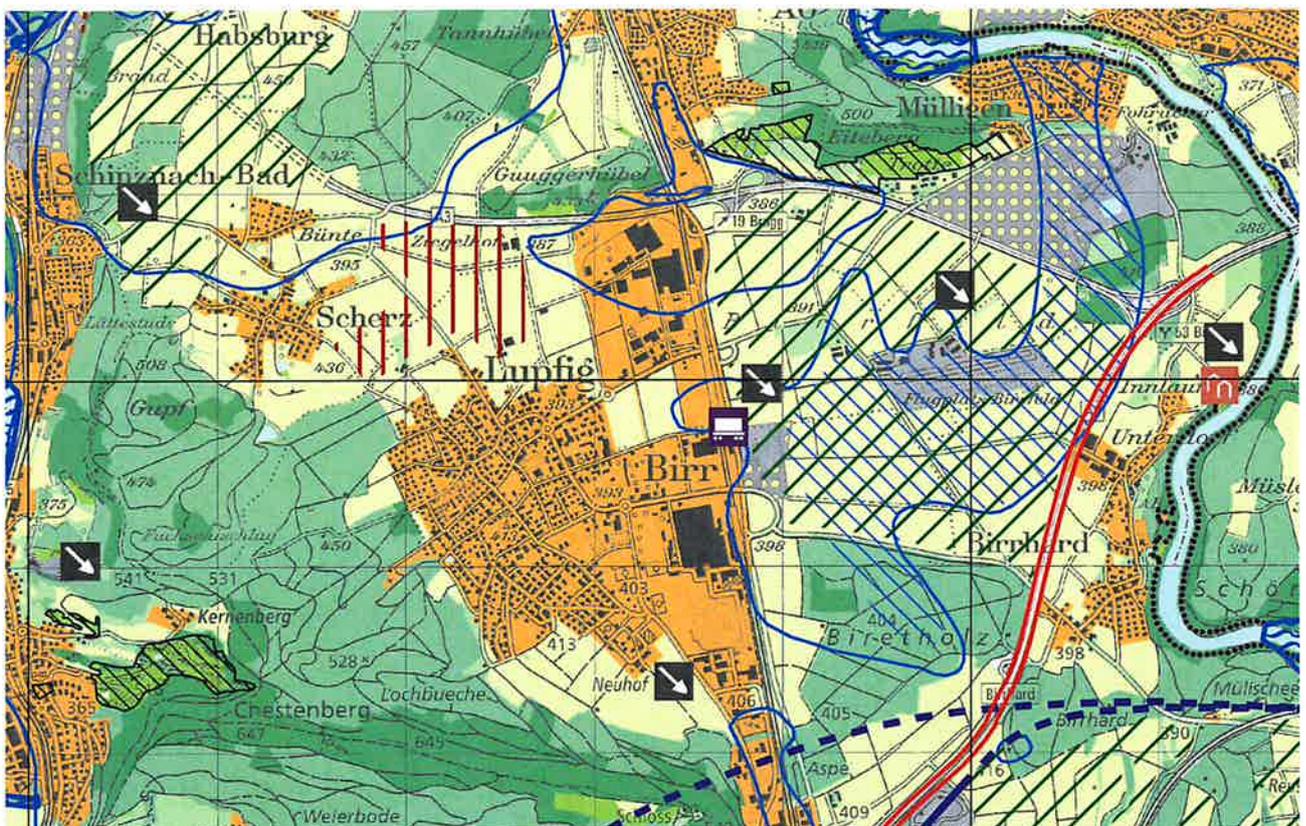
2.2 Kantonale Planungen

Der Kanton ist auf verschiedenen Massstäben involviert. Einerseits über kantonale und regionale Planungen, andererseits über lokale Infrastrukturprojekte an den Kantonstrassen.

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 mehrere für Lupfig relevante Einträge:

- Die Südwestumfahrung Brugg ist im Richtplan als Festsetzung eingetragen. Im Frühling 2019 wurden die Bauarbeiten für diese Strasse aufgenommen, die Fertigstellung ist für das Jahr 2022 zu erwarten.
- Die Zentrumsentlastung Brugg / Windisch ist als Zwischenergebnis festgelegt. Das Projekt steht in Zusammenhang mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE).
- Zwischen den Ortsteilen Scherz und Lupfig ist ein Siedlungstrenngürtel festgelegt.
- Das Kiesabbaugebiet Humbelacher / Langsamstig befindet sich auf Lupfiger Boden.



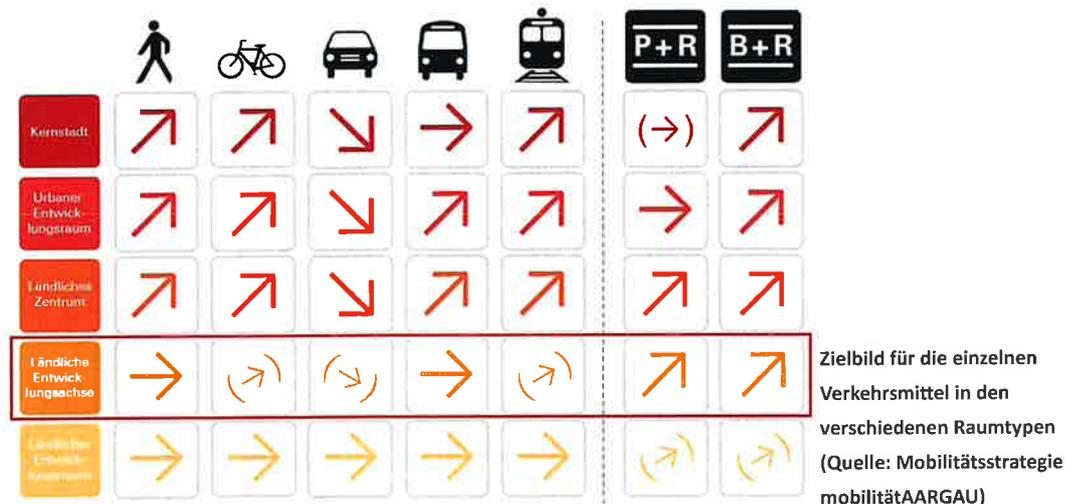
Kantonaler Richtplan
(Quelle: AGIS)

- Die Anlage des kombinierten Verkehrs (Güterverkehr; Freiverlad) zwischen den Bahnhöfen Lupfig und Birr, auf Lupfiger Boden.
- Kantonale Interessengebiete für Grundwassernutzung und Landschaft von kantonaler Bedeutung (LkB Birrfeld).

Raumkonzept Aargau 2011

Im Raumkonzept Aargau, welches Bestandteil des kantonalen Richtplans ist, wurde Lupfig dem Raumtyp „**Ländliche Entwicklungsachse**“ zugeordnet. Ländliche Entwicklungsachsen verbinden den ländlichen Raum mit den Zentren und Agglomerationen. Die Siedlungsentwicklung wird an gut erreichbaren Standorten der wichtigen kantonalen Verkehrsachsen gefördert, namentlich im Talbereich, wo eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr vorhanden ist. Das Potenzial des öffentlichen Verkehrs wird durch den kombinierten Verkehr und die Anbindung an die Zentren und Agglomerationen genutzt. Die ländlichen Zentren sind Stützpunkte der Versorgung und der regionalen Wirtschaft.

Zudem ist das Gewerbegebiet Lupfig gemäss Raumkonzept ein **wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung (ESP Eigenamt)**. Es handelt sich um ein Arbeitsplatzgebiet an einem gut erschlossenen Standort in einer ländlichen Entwicklungsachse. Die Voraussetzungen für wettbewerbsfähige Arbeitsplätze sind durch eine aktive Bewirtschaftung flexibel zu gestalten und zu verbessern. Die Nutzungsprioritäten sind auf ihre Lage abzustimmen und die Verfügbarkeit des Baulandes ist zu erhöhen. Das Reichhold-Areal ist ein Teil des Entwicklungsschwerpunktes.



Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau wurde am 13. Dezember 2016 vom Grossen Rat beschlossen. Die Strategie zeigt die Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Die drei strategischen Stossrichtungen Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen, effiziente und sichere sowie nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern und Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten gelten übergeordnet. Für ländliche Entwicklungsachsen ist in der Mobilitätsstrategie eine **Förderung von Bike + Ride und Park + Ride entlang der**

ÖV-Achsen vorgesehen. Der motorisierte Individualverkehr verliert dadurch tendenziell an Anteilen am Gesamtverkehr, da vermehrt Fahrten mit dem Velo bis zum Bahnhof gemacht werden und dann auf den ÖV umgestiegen wird. Es kann dadurch einen Verlagerungseffekt geben, ohne dass die Infrastruktur für den Radverkehr oder ÖV ausgebaut wird oder das Angebot für den motorisierten Individualverkehr abgebaut.

Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr

Das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr des Kantons Aargau vom Dezember 2018 zeigt auf, wie die Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs gemäss Mobilitätsstrategie gefördert werden soll. Für ländliche Entwicklungsachsen gilt das folgende Zielbild:

- Es bestehen gedeckte Veloabstellplätze bei Bahnhöfen und/oder bei bedeutenden Bushaltestellen
- Attraktive Velorouten führen zum nächstgelegenen Zentrum oder zur Kernstadt
- Ortsdurchfahrten sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet
- Publikumsintensive Einrichtungen sind direkt für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Die Zu- und Wegfahrwege sind ausreichend dimensioniert, um die aufkommende Fuss- und Veloverkehrsmenge bewältigen zu können.

Verkehrsmanagement Brugg Regio

Im Rahmen des Projekts Verkehrsmanagement Brugg Regio werden die Massnahmen zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Agglomeration laufend verfeinert. Die folgenden Bestandteile des Projekts sind oder wären für Lupfig zentral:

- Massnahmen zur Verkehrslenkung auf die Südwestumfahrung ab dem Korridor Bruggerstrasse in Schinznach-Bad, sobald diese geöffnet werden konnte
- Anschluss an die A3 im Bereich Knoten Seebli, wird aktuell durch das ASTRA projektiert
- Sicherstellung der Funktionalität für die Buslinie beim Anschluss Reichhold-Areal
- Sicherstellung der Attraktivität der Umfahrungsstrasse (Brugg, Hausen) zur Vermeidung von Durchgangsverkehr in Lupfig

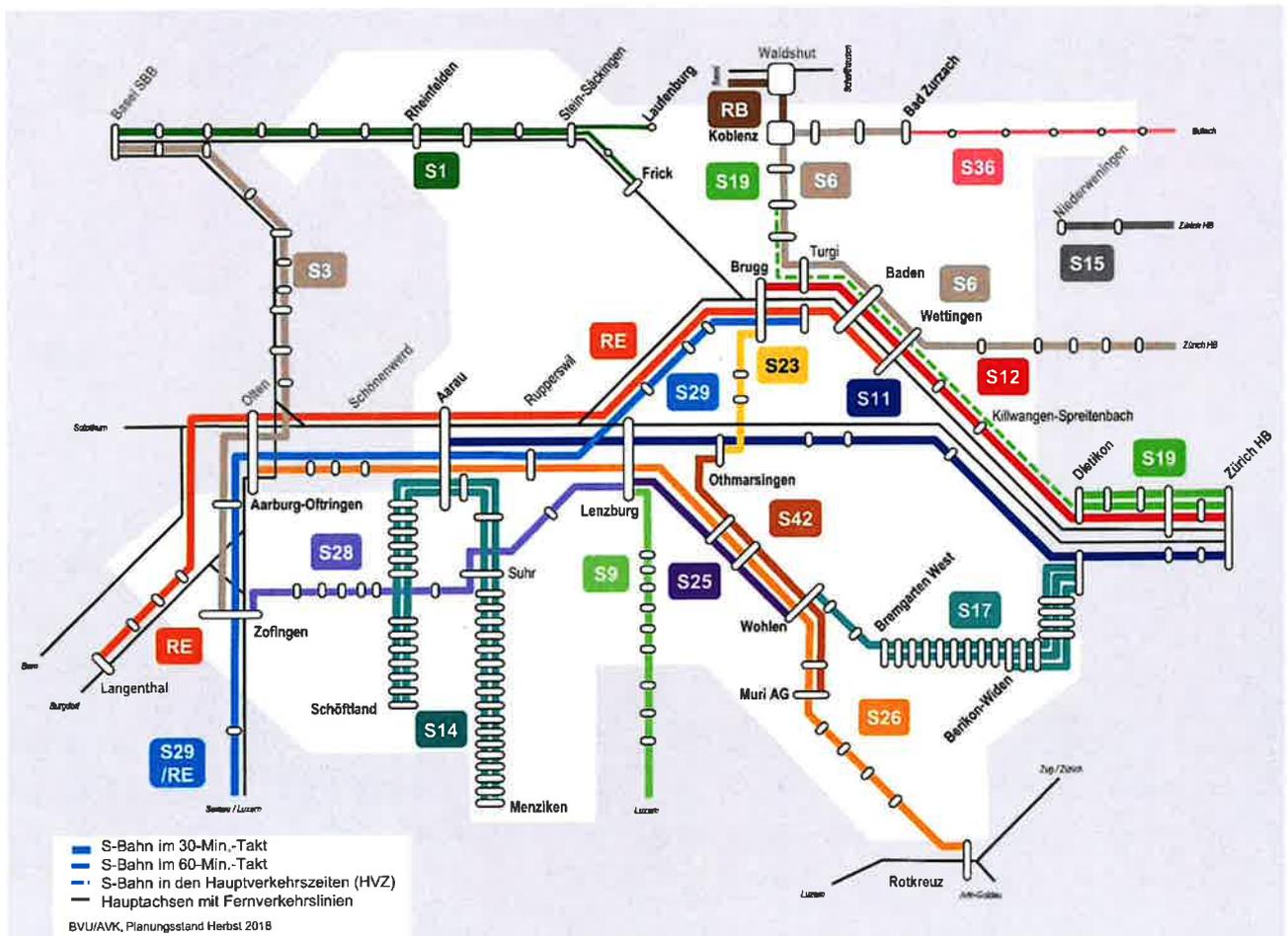
Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Am 3. Dezember 2019 wurde das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 vom Grossen Rat beschlossen.

Bis ins Jahr 2035 wird Folgendes vorausgesehen: Die S23 verkehrt im Halbstundentakt zwischen Brugg und Othmarsingen und bietet an beiden Endpunkten Anschlüsse. Eine Weiterführung der S23 nach Baden beziehungsweise Aarau-Olten ist aufgrund der Abkreuzungskonflikte mit dem stark ausgebauten Zugverkehr auf den Achsen Zürich-Baden-Brugg und Zürich-Lenzburg-Aarau nicht mehr möglich.

Im Entwicklungsschritt 2035 fährt die S25 nicht mehr zwischen Brugg und Wohlen, sondern zwischen Lenzburg und Wohlen. Die S23 wendet in Othmarsingen.

Zudem soll bis ins Jahr 2035 die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Brugg abgeschlossen sein. In der Massnahme enthalten ist auch ein Neubau „Busterminal Bahnhof Zentrum“ und ein Ausbau der Campus-Passage. Die Umsetzung der ÖV-Drehscheibe Bahnhof Birr ist im Mehrjahresprogramm auf langfristig gesetzt.



STEP 2035 (Quelle: BVU)

Im Zielbild Fernverkehr 2050 wird angegeben, dass für das Birrfeld eine verbesserte Anbindung an die Zentren Baden und Lenzburg- Aarau sowie eine gleichzeitige Verdichtung des Angebots zum Viertelstundentakt (S23) vorgesehen ist.

Projekt Sanierung K399 Dorfstrasse

Kanton und Gemeinde planen aktuell eine Sanierung der Dorfstrasse, wobei insbesondere die Hindernisfreiheit der Bushaltekanten untersucht wird. Weitere Themen sind die Leistungsfähigkeit der Ochsen-Kreuzung in Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit, die Sicherheit von Fussgängerquerungen und die gestalterische Aufwertung des Strasseraumes. Das Bauprojekt wird zurzeit durch die Abteilung Tiefbau erarbeitet und soll dem Gemeinderat im Frühling 2021 zur Kreditgenehmigung unterbreitet werden.

Sanierung K399 Bahnhofstrasse im Ausserortsbereich

Zwischen dem Knoten mit der K118 Lenzburgerstrasse und der Gemeindegrenze ist eine reine Belagssanierung geplant.

Südwestumfahrung Brugg

Die Südwestumfahrung befindet sich im Bau und wird voraussichtlich im Jahr 2022 eröffnet.

Gesamtverkehrskonzept OASE

Im Jahr 2020 hat der Kanton das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostargau in die öffentliche Anhörung gegeben. Eine Auswertung wird für den Herbst 2020 erwartet. Lupfig befindet sich nicht im OASE-Perimeter.

Freiverlad (Gemeindegebiet Lupfig)

Je nach schlussendlich realisierter Variante der Zentrumsentlastung Brugg / Windisch, muss der heutige Freiverlad am Bahnhof Brugg aufgehoben werden. Zusätzliche Kapazitäten am Freiverlad Birr / Lupfig sollen diesen Wegfall aufnehmen. Die Verträglichkeit der zusätzlichen Frequenzen (Strasse und Schiene) wird in einer eigenen Planung abgeklärt. Das Strassennetz in Lupfig ist oder wird auf die zusätzlichen Frequenzen vorbereitet.

Kiesabbau

Gemäss kantonalem Richtplan ist ein Kiesabbaugebiet Humbelacher / Langsamstig festgesetzt. Die Planungen für diesen Kiesabbau sind schon fortgeschritten. Es ist ein Direktanschluss an die K 399 vorgesehen. Betriebliche Fahrten werden voraussichtlich zu 100% über die K118 Lenzburgerstrasse geführt. Das Siedlungsgebiet (Lupfig, Mülligen und Birrhard) wird höchstens aufgrund von zeitlich begrenzten Baustellen in diesen Gebieten belastet. Dasselbe gilt für den geplanten Kiesabbau Lindenacher Ost auf dem Gebiet der Gemeinde Mülligen.

Anpassungen Versorgungsroutennetz

Die Versorgungsrouten zwischen Möriken-Wildegg und Lupfig werden aufgehoben. Dies betrifft in Lupfig die Sandgasse und die Dorfstrasse (Teil Gemeindestrasse). Die Versorgungsroute auf der Dorfstrasse (Teil Kantonsstrasse K399) und der Trottmattstrasse bleibt bestehen. Die Anpassung der Ausnahmetransportroutenverordnung (ATRV) wurde am 12. August 2020 durch den Regierungsrat beschlossen.

2.3 Planungen des Bundes

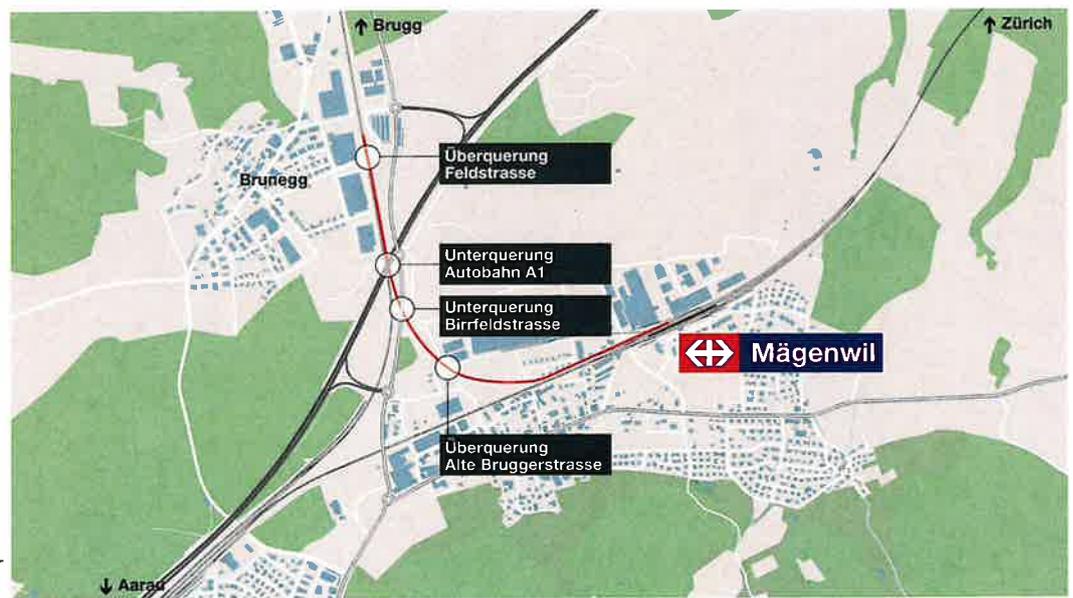
Der Bund ist insbesondere über seine Zuständigkeit für die Nationalstrassen und die Bahnlinien relevant.

Seebli-Kreuzung

Im Bereich Knoten Seebli projiziert das ASTRA einen komplett neuen Anschluss an die A3. Ziel ist eine Kapazitätssteigerung. Aus Gründen der Verkehrssicherheit hat das Projekt eine hohe Priorität erhalten.

Bahnschleife Mägenwil

Die rund ein Kilometer lange, einspurige Bahnschleife Mägenwil verbindet die Heitersberglinie mit der Linie Othmarsingen–Birr. Diese neue Verbindung ermöglicht die neue Güterverkehrsführung, welche den Abschnitt Rapperswil–Mägenwil entlastet und so die nötige Kapazität für den durchgehenden S11-Halbstundentakt schafft. Die Inbetriebnahme der Schleife ist für Dezember 2023 geplant. Die Schleife wird mit dem Fokus auf den Güterverkehr geöffnet, es ist nicht vorgesehen, die Schleife Mägenwil für den Personenverkehr zu öffnen.



Schleife Mägenwil (Quelle: sbb.ch)

2.5 Planungen der Region

Agglomerationsprogramm Aargau Ost

Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation enthält die Massnahme 15.13 „Knotenausbau Bahnhofstrasse (Industriekreisel). An der bezeichneten Stelle ist aktuell ein Kreiselprovisorium installiert, die Erstellung eines vollwertigen Kreisverkehrsplatzes ist im Erschliessungsplan „Bachtele“ berücksichtigt. In der 1. Generation ebenfalls enthalten ist das Projekt „Verkehrsmanagement Brugg Regio“ (bereits erwähnt).

In der 2. Generation ist die Massnahme S_5: Siedlungsorientierte Freiräume enthalten. Es sind keine konkreten Projekte diesbezüglich zu erwähnen.

Das Programm der 3. Generation enthält auf Gemeindegebiet Lupfig keine Massnahmen.

Die Erarbeitung der 4. Generation des Agglomerationsprogramms ist am 24. Juni 2019 gestartet. Die Gemeinden Hausen und Lupfig haben die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen dem Reichhold-Areal und dem Bahnhof Lupfig als potenzielle Massnahme eingereicht.

Regionales Entwicklungskonzept Brugg Regio, Mobilität

Der Regionalplanungsverband Brugg Regio hat im Jahr 2015 das Regionalentwicklungskonzept 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 Schlüsselaufgaben. 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. Diesbezüglich sind im Entwicklungskonzept die wichtigen Ortsdurchfahrten in Lupfig mit einer Signatur als wichtige siedlungsorientierte Kantonsstrassenräume gekennzeichnet (Loorstrasse, Dorfstrasse, Trottmattstrasse, aber auch Sandgasse). Es soll sich dabei mindestens zukünftig um attraktive Ortsdurchfahrten mit attraktiver Ortsbildgestaltung bei hoher Verkehrssicherheit handeln. Die Sandgasse ist keine Kantonsstrasse mehr.

2.6 Verkehrsplanung der Nachbargemeinden

Da die Siedlungsgebiete von Birr und Lupfig schon länger zusammengewachsen sind, kommt der Abstimmung über die Gemeindegrenze hinaus besondere Bedeutung zu. Auch mit den anderen Nachbargemeinden müssen Abstimmungen der kommunalen Planungen erfolgen, wobei dort eine Koordination auch durch die übergeordneten Instanzen erfolgt. Alle Gemeinden an der Buslinie 364 müssen sich gemeinsam um deren Fahrplanstabilität sorgen.

KGV der Gemeinde Birr

Die Berührungspunkte zwischen Lupfig und Birr sind zahlreich und wichtig. Die einzelnen Teilpläne sind auch durch die gemeinsame Bauverwaltung dahingehend überprüft, dass sie nahtlos aneinander gehalten werden können. Für die Koordination stand ein Entwurf des KGV Birr zur Verfügung. Besonders zu koordinieren sind:

- die Fragestellungen im Bereich Freiverlad / Verbindungsspanne / Bachtele
- die zukünftige Bedeutung und Gestaltung der Strassenverbindung Nidermattstrasse (Birr)-Trottmattstrasse (Lupfig)

- Buskonzept (Auswirkungen der Planungen in Birr auf Linienführung und Haltestellen in Lupfig)
- Steuerung der Verkehrsnachfrage (Mobilitätsmanagement, Parkierung)

KGV der Gemeinde Hausen

Für die Koordination stand ein Entwurf des KGV Hausen zur Verfügung. Die Gemeinden sind sich einig, dass zwischen dem Reichhold-Areal und dem Bahnhof Lupfig eine Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden muss. Dabei handelt es sich nicht nur um einen Wunsch von Hausen an die Gemeinde Lupfig, sondern auch um ein Eigeninteresse von Lupfig. Das Reichhold-Areal, welches von einer solchen Verbindung profitieren würde, gehört ca. zur Hälfte zur Gemeinde Lupfig. Die folgenden Berührungspunkte sind wichtig:

- Fuss- und Veloverkehrsverbindung östlich der Umfahrungsstrasse- K118
- Fuss- und Veloverkehrsverbindung westlich der Umfahrungsstrasse- K118
- Umgang mit der Ortsverbindung (Tannhübelstrasse in Hausen)
- Bushaltestelle Reichhold- Areal
- Steuerung der Verkehrsnachfrage (Mobilitätsmanagement, Parkierung)

3. 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 (Beilagen 1-4): Die Analyse wird in einem Fazit (Kernthemen) zusammengefasst.

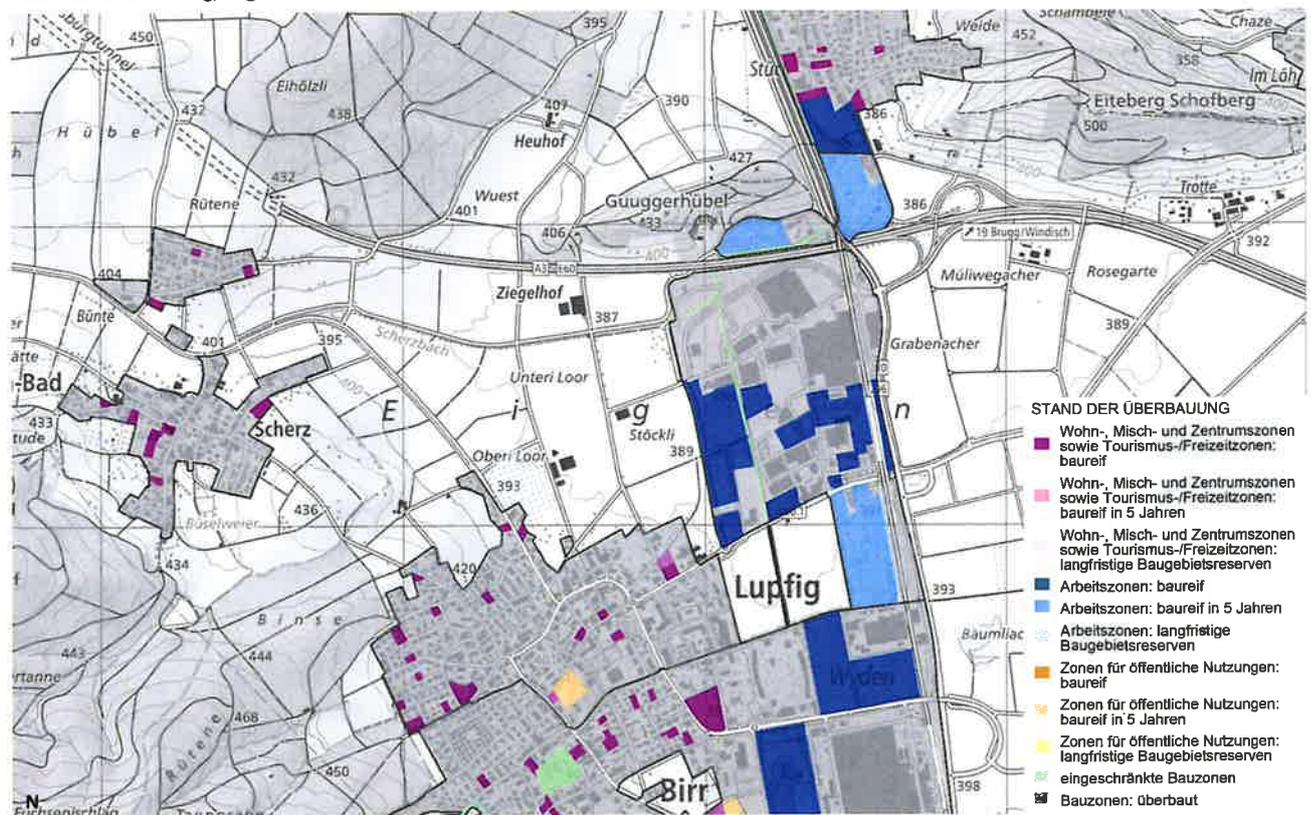
3.1 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognose

Die Einwohnergemeinde Lupfig (Ortsteile Lupfig und Scherz) hatte am 01.01.2020 ein Total von **3'138 Einwohnerinnen und Einwohner**. Gestützt auf das Raumkonzept prognostiziert der Kanton ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 0.77%.

Das effektive Potenzial von noch unüberbauten Wohn- und Mischzonen beträgt in Scherz grob geschätzt ca. 20 Wohneinheiten, in Lupfig sind es ca. 75. Das effektive Potenzial einer massvollen Innenentwicklung muss im laufenden Nutzungsplanungsverfahren noch detaillierter untersucht werden. Es ist jedoch nicht abzusehen, dass eine bauliche Entwicklung, welche in einem Auffüllen von einzelnen kleineren Parzellen sowie in einzelnen Transformationen besteht, auf dem Strassen- und Kapazitätsengpässen führen wird. Die Anschlüsse an das übergeordnete Netz (Kantonsstrassen) weisen sowohl in Lupfig wie in Scherz noch genügend Leistungsfähigkeitsreserven auf.

Aufgrund der Festlegung des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunktes von kantonaler Bedeutung kommt dem Wachstum der Arbeitsplätze eine hohe Bedeutung zu. Diesbezüglich sind die Prognosen schwieriger und ungenauer, da unterschiedliche Betriebe auch ganz unterschiedliche Verkehrserzeugungspotenziale haben können. Die für Betriebe nutzbaren und noch nicht genutzten Zonen weisen beträchtliche Flächen aus. Jedenfalls sind diese Bereiche komplett um

Stand der Überbauung, Zugriff am 19.03.2020 (Quelle: AGIS)



den Autobahnanschluss angesiedelt und von dort direkt erreichbar, ohne dass erzeugter Verkehr Hauptwohngebiete belasten muss. Für das Reichhold-Areal wird auf den diesbezüglichen Kapazitätsnachweis verwiesen, welcher eine Machbarkeit des Vorhabens grundsätzlich bestätigt. Für die „Industrie West“ besteht ein rechtskräftiger Erschliessungsplan und die Flächen sind baureif. Der Erschliessungsplan „Bachtele“ befindet sich in Erarbeitung.

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Zum motorisierten Individualverkehr zählt der Personenwagen-, Motorrad- und Lastwagenverkehr. Aktuell ist die Ortsdurchfahrt K399 Loorstrasse- Dorfstrasse- Bahnhofstrasse in der Abendspitzenstunde von ca. 1'010 Personenwagen-Einheiten belastet. Diese aktuellste verfügbare Zahl stammt aus einer eigenen Knotenstromzählung an der Einmündung Loorstrasse in die Dorfstrasse vom 17.12.2019. Rechnet man diese Stichprobe anhand von Erfahrungswerten aus Dauerzählstellen auf einen durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) hoch, so zeigt sich, dass schon bald die Belastung von rund 10'000 Personenwagen-Einheiten pro Werktag erreicht sein dürfte. Damit sind Dimensionen erreicht, welche erfahrungsgemäss an Einmündungen und verkehrstechnisch ungünstigen Knoten zu längeren Wartezeiten führen können. Aus solchen Gründen wurden in der näheren Vergangenheit mehrere Knoten entlang der K399 Bahnhofstrasse teils temporär, teils definitiv, mit der Knotenform Minikreisel ausgerüstet. Dadurch konnte die Verkehrssicherheit auf einem annehmbaren Stand gehalten werden. Aktuell zeigen sich vermehrt längere Wartezeiten in der Abendspitze an der Einmündung der Loorstrasse in die Dorfstrasse. Dies ist insofern problematisch, weil sich im Staubereich eine Fussgängerquerung ohne Schutzinsel befindet.

Die Kapazitätsengpässe am **Seebli-Knoten** sind nicht nur durch die Gemeinde Lupfig verursacht, sondern durch die ganze Region. Es handelt sich um einen Autobahnanschluss, der Verkehr aus vielen Richtungen „anzieht“. Die Kapazitätsengpässe und die damit verbundenen Sicherheitsprobleme wurden erkannt. Deren Behebung ist Gegenstand der Projektierung des ASTRA. Für die Gemeinde sehr relevant sind die zu erwartenden Auswirkungen einer Kapazitätssteigerung am Seebli-Knoten, falls dies zu unerwünschten Nebenwirkungen führt (z. B. mehr Durchgangsverkehr durch das Dorf und damit höhere Luft-, Lärm- und Staubbelastung). Aktuell werden durch ASTRA und Kanton Variantenstudien durchgeführt. Es ist davon auszugehen, dass mit dem Ausbau eine Kapazität von mehr als 5'000 Personenwagen-Einheiten pro Stunde geschaffen werden soll. Heute ist der Knoten mit einer Grössenordnung von 3'500 Personenwagen-Einheiten pro Abendspitzenstunde belastet.

Prinzipiell wird mit den erwähnten Projekten, insbesondere der **Südwestumfahrung Brugg**, ein leistungsfähiges und zielgerichtetes Verkehrssystem gebaut. Jedoch ist die Lage der Südwestumfahrung aufgrund der längeren Distanz aus dieser Richtung kaum geeignet, um Verkehr aus dem Raum Wildegg / Veltheim von einer Durchfahrt durch Scherz und Lupfig abzuhalten. Von der Netzstruktur her ist es offensichtlich, dass Lupfig von der Südwestumfahrung keine oder kaum eine Entlastung erwarten kann. Dies bedeutet für die Gemeinde, dass sie von einer mindestens gleichbleibenden Belastung durch Durchgangsverkehr ausgehen kann und vorsichtshalber auch muss.

Als flankierende Massnahmen zur Südwestumfahrung sollten diese Massnahmen bezeichnet werden, welche dazu beitragen, die Funktionalität der Umfahrung (inklusive ihrem Anschluss an die Autobahn) sicher zu stellen. Sollte es zu Stau auf der Umfahrung kommen, entweder weil sie tatsächlich mehr Verkehr anzieht oder weil nötige Kapazitäten (noch) nicht geschaffen werden konnten. Grundsätzlich bestünde die Möglichkeit, die Kapazität der Ortsdurchfahrt Lupfig zu beschränken oder mindestens nicht zu erweitern. Dies würde jedoch die Erreichbarkeit der Gemeinde für den Zielverkehr beeinträchtigen. Dies wäre nicht im Interesse von Lupfig, könnte aber prinzipiell Verkehr auf die Südwestumfahrung verlagern und wäre deshalb als flankierende

Massnahme zu bezeichnen.

Mit dem Autobahnanschluss auf dem eigenen Gemeindegebiet ist es offensichtlich, dass Lupfig nicht alleine für die Verkehrsmengen auf dem Kantonsstrassennetz im Umfeld verantwortlich ist. Was aus Sicht der Gemeinde weder kontrolliert noch wirksam gesteuert werden kann, ist die Entwicklung des Durchgangsverkehrs. Würde der Durchgangsverkehr in seiner Menge gleich bleiben wie heute, wäre die Funktionalität der kritischen Knoten in ca. 15 Jahren noch weitestgehend gegeben. Nimmt der Durchgangsverkehr aber zu, entweder proportional zur allgemeinen Entwicklung oder aussergewöhnlich aufgrund von nicht vorhergesehenen Effekten, kann es zu einer Überlastung kommen.

Das **Strassennetz** der Gemeinde Lupfig ist in sich **stabil**. Das heisst, auch bei Überlastungen zu gewissen Zeiten oder an einzelnen Stellen kann nicht zum Beispiel über Quartierstrassen ausgewichen werden.

Das Erschliessungssystem ist in Scherz mit zusammengefassten Anschlüssen an die Kantonsstrasse gelöst. Ausnahmen davon sind eine Privatzufahrt an die Kantonsstrasse sowie die Unterdorfstrasse (Rüchlig) und der Riedacherweg. In Lupfig sind die Quartiere im Nordwesten (z. B. Brunweg und Holzgass) bereits in der Vergangenheit stabilisiert oder von Anfang an so geplant worden. Es bestehen keine Probleme mit quartierfremdem Durchgangsverkehr. Im Kern (Bereich um Gemeindehaus und Schulanlagen) ist die Stabilität nicht durchgesetzt, es besteht dafür aber auch keine Notwendigkeit. Die Belastung der Quartierstrassen dort besteht lediglich aus Ziel- und Quellverkehr der im Quartier vorhandenen Nutzungen.

Betrieb / Signalisation

Tempo 30 Zonen als betriebliche Optimierungsmassnahmen sind in Lupfig kein Kernthema mehr. Die Quartiere sind durchwegs als Tempo 30 Zonen signalisiert, auch in Scherz. Die Bevölkerung möchte dies nicht mehr ändern. Noch nicht in die Tempo 30 Zonen einbezogen sind die ehemaligen Kantonsstrassen (Abschnitt der Dorfstrasse und Sandgasse). Diese Abschnitte sind noch nicht vollständig velogerecht gestaltet und betrieben.

Parkierung

Die Gemeinde Lupfig verfügt noch nicht über ein Parkierungsreglement, welches das regelmässige Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund regelt. Aufgrund der bisher verfolgten Strategie, pro Nutzung genügend Parkplätze anzubieten, erachtet es die Gemeinde aktuell auch nicht als notwendig, ein solches Reglement einzuführen, prüft dieses Bedürfnis jedoch laufend. §40 der bestehenden Bau- und Nutzungsordnung gibt dem Gemeinderat die Möglichkeit, in den Zonen I und G die Anzahl zu erstellenden Parkplätze abzumindern. Zudem ist die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze in den Zonen I und G gedeckt (§40 BNO: „Die Anzahl der realisierten Abstellplätze darf den reduzierten Bedarf gemäss VSS nicht überschreiten“). Für die Wohnzonen enthält die aktuelle BNO keine vom kantonalen Baugesetz abweichende Regelung.

Lupfig verfügt über total ca. 75 öffentlich zugängliche Parkplätze. Alle 75 Parkplätze sind nicht monetär und auch nicht zeitlich bewirtschaftet.

Eine grössere private Parkierungsanlage besteht beim Flachsacher (Parkhaus Migros). Diese Anlage ist nutzungsbezogen, wie auch die anderen Parkfelder im Gebiet Flachsacher.

Am Bahnhof stellt die Gemeinde für die SBB eine Anzahl von 35 Parkfeldern zur Verfügung (Benützung kostenlos), schränkt die Benützung aber auf Kunden der SBB ein (Park+Ride). Die Auslastung dieser Anlage wird beobachtet, aktuell ist sie noch nicht ausgelastet.

Beim Autobahnanschluss besteht ein Umsteigeparkplatz des Kantons mit ca. 40 Abstellplätzen. Die genaue Anzahl lässt sich aufgrund der nicht vorhandenen Einteilung nicht feststellen (teilweise Kiesplatz). Dieser Umsteigeparkplatz ist rege frequentiert wenn nicht gar fast immer ausgelastet.

3.3 Fussverkehr (FV)

Durch das kompakte Siedlungsgebiet in den Ortsteilen Lupfig und Scherz bestehen grundsätzlich gute Voraussetzungen für den Fussverkehr. Die Verbindung zwischen den Ortsteilen ist verkehrsfrei und wird auch rege als Naherholungsweg genutzt. Die sich berührenden Siedlungsgebiete von Lupfig und Scherz erfordern eine enge Abstimmung der Netze, was aber bereits in der Vergangenheit erfolgt ist. Auffallend in Lupfig sind die zahlreichen ausschliesslichen Fusswege, welche die für den motorisierten Individualverkehr stabilen Quartiere für den Fussverkehr durchlässig machen. Dadurch müssen kaum Umwege gegangen werden, was grundsätzlich den Fussverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr fördert. Für die Verbindung zwischen dem Zentrum Flachsacher und dem Ortskern bestehen direkte Fusswege. Für diese Verbindung wurde allerdings im räumlichen Entwicklungskonzept gestalterisches Aufwertungspotenzial erkannt.

In Lupfig bestehen nur wenige, dafür explizite Lücken im Fussverkehrsnetz:

- fehlender Gehwegabschnitt entlang der Dorfstrasse im Zentrum, Nordseite
- fehlender Gehwegabschnitt entlang der Bahnhofstrasse, Nordseite, wichtig insbesondere im Hinblick auf eine dort noch mögliche Siedlungsentwicklung
- fehlende Fusswegverbindung zwischen dem Reichhold-Areal und dem Bahnhof
- fehlender Fussweg zwischen dem Reichhold-Areal und der Gewerbezone Lupfig

Der Ortsteil Scherz ist von Wanderwegen umgeben und einer führt mitten durch den Kern des Ortsteils. In Lupfig führt eine Wanderwegverbindung am westlichen Siedlungsrand entlang des Waldrandes. Um diesem Weg einen Anschluss an den Bahnhof zu geben, wurde ein kantonaler Wanderweg über die Breitenstrasse und den südlichen Gehweg der Bahnhofstrasse signalisiert. Am Bahnhof endet dieser Wanderweg.

Von Hausen (Fuchshalde) kommend verläuft eine der drei schweizweiten Skate-Routen durch Lupfig und weiter nach Birr. Der Attraktivität dieser nationalen Skate-Route 3 Mittelland ist zu beachten.

3.4 Veloverkehr (VV)

Für den Veloverkehr bestehen gute und weitgehend ungestörte Verbindungen abseits der Hauptachsen. Hervorzuheben ist auch hier die Verbindung zwischen Lupfig und Scherz für den Schülerverkehr. Nach Hausen gelangt man mit dem Velo über die kantonale Radroute R595, vorbei an Windrosenhof und Heuhof, mit einer eigenen Unterführung bei der Autobahn. Erst in Hausen trifft die Radroute auf der Tannhübelstrasse mit dem dort vorhandenen motorisierten Verkehr zusammen. Die kantonale Radroute R730 verbindet die Ortsteile Lupfig und Scherz und führt weiter nach Schinznach-Bad ohne viel Topografie, weist aber im Siedlungsgebiet von Lupfig (Loorstrasse) keine eigene Infrastruktur auf. Ausserorts ist ein abgesetzter Rad- Gehweg vorhanden. In Richtung Bahnhof und Birrfeld führt die Route R732, auf der Dorfstrasse und Teilen der Bahnhofstrasse ohne Veloverkehrsinfrastruktur. Beim Industriekreisel wechselt die Führung in einen abgesetzten Rad- Gehweg für den Ausserortsbereich und es findet bei der Abzweigung zum Flugplatz eine Verteilung statt. Sämtliche Radwege in der Landschaft von kantonaler Bedeutung sind als abgesetzte Radwege ausgeführt.

Explizite **Netzlücken** bestehen östlich und westlich der Bahnlinie zwischen dem Bahnhof Lupfig respektive der Industrie Lupfig und dem Seebli-Center, dem Reichhold-Areal und auch der Gemeinde Hausen. Durch das Schliessen dieser beiden Netzlücken verkürzt sich die Fuss- und Velo-Verbindung um je 1.4 km. Auch fehlt eine fahrbare Verbindung von der Küfergasse zur Flachsacherstrasse, um aus dem Zentrum die Einkaufszone Flachsacher zu erreichen.

Die fehlenden Veloverkehrsinfrastrukturen auf den Hauptachsen innerorts (z. B. Dorfstrasse und Bahnhofstrasse) werden dem gegenüber nicht als Netzlücke bezeichnet. Dort ist Velo fahren im Mischverkehr zwar möglich, wenn auch nicht mit einem besonders hohen Sicherheitsgefühl. In der Loorstrasse fehlt eine Veloinfrastruktur, da dieser Abschnitt einen anderen Charakter aufweist als die Dorfstrasse.

3.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Lupfig besteht aus Bahn und Bus.

S-Bahn

Vom Bahnhof Lupfig verkehren die folgenden S-Bahn Verbindungen:

Linie	Richtung Brugg	Richtung Othmarsingen
S23	xx:40	xx:19
S25	xx:20	xx:36

Es sind dies je zwei Züge pro Stunde Richtung Brugg und Othmarsingen. Gemäss STEP 2035 könnte dieses System in Zukunft mehrere Änderungen erfahren (Taktfahrplan STEP 2025 und Wegfall S25 STEP 2035).

Bus

Die Buslinie 364 verbindet Lupfig mit Brugg (Bahnhof) tagsüber im Viertelstundentakt, abends im Halbstundentakt. Nach Scherz fährt die Linie 336 im Stundentakt von Brugg über Habsburg. Diese Linie wendet in Scherz. Das Siedlungsgebiet ist mit der aktuellen Haltestellenanordnung gut abgedeckt. Die Distanzen zu den Haltestellen (Fusswege) sind überall kurz und direkt, wobei wie üblich die reelle Distanz leicht länger ist als die Luftlinie.

Zwischen den Ortsteilen **Scherz und Lupfig** besteht **keine Verbindung** mit dem öffentlichen Verkehr, da die Buslinien sternförmig von Brugg ausgerichtet sind. Diesbezüglich wurden in der Vergangenheit schon Ideen entwickelt. Der durch die Gemeinde zu verschiedenen Gelegenheiten angebotene (temporäre) Shuttle-Dienst ist jeweils kaum auf eine Nachfrage gestossen. Dies zeigt ein geringes Bedürfnis für diese lokale Verkehrsbeziehung- ein Versuchsbetrieb, sofern sich ein solcher irgendwie sinnvoll kombinieren liesse, müsste voraussichtlich vollständig durch die Gemeinde finanziert werden. Die Gemeinde ist sich bewusst, dass dieses Problem nur über eine regionale Betrachtung gelöst werden kann, wenn sich betrieblich Kombinationsmöglichkeiten ergeben.

Ein **Problem** besteht offensichtlich bei der **Anbindung des Bahnhofes aus Richtung Reichhold-Areal** und Gemeinde Hausen. Die Anschlüsse bei einer Weiterreise in Richtung Othmarsingen werden jeweils um einige Minuten verpasst. Der Busfahrplan der Linie 364 ist so ausgerichtet, dass die Abfahrtszeiten beim Bahnhof Brugg auf die abfahrenden Züge passt. Das führt dazu, dass der von Brugg nach Birr fahrende Bus jeweils ca. 2-3 Minuten vor Abfahrt der S23 Richtung Langenthal respektive der S25 Richtung Muri ankommt. Diese Zeit reicht nicht für den Fussweg von der Bushaltestelle an der Bahnhofstrasse auf das Perron. Die Bushaltestelle Lupfig Bahnhof befindet sich ca. sechs Gehminuten vom Bahnhof Lupfig entfernt. Ein früherer Halt des Busses und ein kürzerer Fussweg zum Perron würden dieses Problem voraussichtlich lösen.

Die Fahrplanstabilität der Linie 364 ist bereits aktuell zeitweise problematisch. In Zukunft dürfte sich die Stabilität noch verschlechtern, wenn auf dieser Linie nicht bald stabilisierende Massnahmen umgesetzt werden. Da bereits heute teilweise un stabile Fahrzeiten zu beobachten sind, spielen zusätzliche Halte auf der Linie eine grosse Rolle (z. B. Reichhold-Areal und Lenzburgerstrasse, falls diese konkret vorgesehen werden können).

3.6 Kombinierte Mobilität

Für die Bildung von **Fahrgemeinschaften** besteht mit dem Umsteigeparkplatz bei der Seebli-Kreuzung ein ideales und rege genutztes Angebot. Dieses hilft nicht dabei, den Verkehr in der Gemeinde zu reduzieren, sondern jenen auf der Autobahn. Der Kanton verfolgt die Strategie, P+P-Plätze grundsätzlich nicht mehr neu zu realisieren respektive bestehende Anlagen nicht zu vergrössern, da der Umsteige-Effekt zu gering ist und das Umsteigen früher in der Mobilitätskette geschehen soll. Aus diesem Grund sieht er trotz zeitweise guter Auslastung der P+P-Anlage von einem Ausbau ab.

Der Parkplatz der SBB beim Bahnhof ist für Einwohnerinnen und Einwohner im Ortsteil Scherz besonders wichtig, da keine ÖV-Verbindung zum Bahnhof besteht. Ein Ausbau ist nicht dringend, allerdings stellt sich die Frage nach einer Bewirtschaftung. Wenn Park & Ride Plätze im Umfeld zukünftig bewirtschaftet werden, könnte es sich einstellen, dass der Parkdruck auf die Anlage beim Bahnhof Lupfig steigt, wenn diese nicht ebenfalls bewirtschaftet wird. Es handelt sich allerdings um eine Anlage der SBB und nicht um eine Anlage der Gemeinde.

Ein Bike & Ride Angebot an Bushaltestellen ist in Lupfig nicht nötig. Es sind keine grösseren abgele-

genen Siedlungsgebiete vorhanden, es kann und wird zu Fuss zur Bushaltestelle gegangen. Anders ist dies beim Bahnhof. Da dieser, wie in anderen Gemeinden auch, in einer gewissen Entfernung zum Haupt- Siedlungsgebiet liegt, ist das Velo für die erste und letzte Wegetappe ein geeignetes Verkehrsmittel. Die SBB bietet auf ihrem Areal gedeckte Veloabstellplätze an. Diese sind üblicherweise recht gut ausgelastet. Die Auslastung der B+R-Anlage am Bahnhof ist zu beobachten, da sie eine wichtige Funktion für die Erreichbarkeit des Bahnanschlusses hat. Bei Bedarf ist das Angebot anzupassen.

3.7 Mobilitätsmanagement

Die Gemeinde Lupfig verfolgt beim Mobilitätsmanagement einen Ansatz ohne Repressionen. Über die verschiedenen Planungsinstrumente achtet sie auf eine gute Kombination der Nutzungen Arbeiten und Wohnen. Sie achtet zudem bei all ihren Tätigkeiten auf ein gutes Angebot und eine sichere Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Im Rahmen der Masterplanung zum Reichhold-Areal ergreift die Gemeinde bereits Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements.

3.7 Zusammenfassung Analyse / Kernthemen

Aufgrund der aufbereiteten Ausgangslage und mit der Analyse wurde festgestellt, dass in Lupfig die folgenden Themen besonders wichtig sind (Kernthemen):

Abstimmung Siedlung (Industrie / Gewerbe) und Verkehr

- Kontrolle und Management der Verkehrserzeugung, insbesondere bei den Nutzungen Industrie und Gewerbe
- Schutz des Dorfkerns vor Gewerbeverkehr
- Schutz des Dorfkerns vor übermässigem Durchgangsverkehr

Weiterentwicklung Strassenraum Dorfstrasse

- verkehrstechnische Zwänge versus gestalterische Ansprüche
- Sicherheit Fuss- und Veloverkehr
- Aufwertung unterstützen
- Verkehrsbelastung und insbesondere Stau kontrollieren

Regionale Koordination und Bedürfnisse der Nachbargemeinden

- Abstimmung mit Birr im Detail, strategisch und insbesondere in Sachen Buslinien
- Koordination mit Hausen im Bereich Seebli / Bahnhof / Reichhold-Areal und der Gewerbezone Lupfig
- Koordination der Verkehrsführung regional, insbesondere im Zusammenhang mit der Südwestumfahrung Brugg, dem Ausbau Knoten Seebli und des direkten Veloroutennetzes
- ÖV Planung gemeinsam innerhalb der Region, Verbesserung der ÖV-Verbindungen

Regionale Verkehrsanbindung

- Gewährleistung der Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr

4. ZIELSETZUNGEN

4.1 Ziele / Zielsystem

Übergeordnet gelten die Ziele der kantonalen Strategie „mobilitätAARGAU“ vom 13. Dezember 2016. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Lupfig setzt sich die Gemeinde (in Anlehnung an das Leitbild 2018-2021 und das räumliche Entwicklungsleitbild) die folgenden Ziele:

Handlungsfeld	Schlagwort	Ziel	Indikatoren
Betrieb und Gestaltung von Kantonsstrassen	rücksichtsvoll	Die Kantonsstrasse als Gesamtheit (Dimensionierung, Signalisation, Gestaltung) nimmt so gut wie möglich auf die Anforderungen der Siedlung Rücksicht.	Raumbedarf Gestaltung Trennwirkung
	gut verträglich	Negative Verkehrseffekte sind soweit beschränkt oder reduziert, dass die jeweilige Strasse als gut verträglich bezeichnet werden kann.	Luftbelastung Lärmbelastung Sicherheit
Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	identitätsgebend	Strassenräume der Gemeindestrassen sind klassierungsgerecht gestaltet und betrieben und bewirken bei den Benützenden einen Wiedererkennungseffekt.	Gestaltung Ortsbezug Regime
	aufwertend	Strassenräume der Gemeindestrassen werden durch sie bestimmten Siedlungsraum auf.	Nutzbarkeit Aufenthaltsqualität
Fussverkehr	sicher	Das Fusswegnetz weist ein gleichmässiges und hohes Sicherheitsniveau auf.	Anzahl empfundene Gefahrenstellen
	direkt	Wege innerhalb der Gemeinde sind zu Fuss ohne störende Umwege zurückzulegen.	Netzdichte
Veloverkehr	sicher	Das Velowegnetz weist ein für die jeweilige Strassen- und Wegklasse hohes Sicherheitsniveau auf.	Veloinfrastruktur Kompensationsmassnahmen
	direkt	Den Velofahrenden stehen auch auf den direkten Verbindungen sichere und attraktive Velorouten zur Verfügung.	Velotauglichkeit Hauptachsen
öffentlicher Verkehr	attraktiv	Die Benützung des öffentlichen Verkehrs ist grundsätzlich attraktiv.	Witterungsschutz Erreichbarkeit Hst. Takt / Stabilität Auslastung etc.
	schnell	Der öffentliche Verkehr stellt, bezogen auf den Zeitbedarf für den Weg, eine ernstzunehmende Alternative zu anderen Verkehrsmitteln dar.	Beförderungsgeschwindigkeit Zeitverluste Wegkette
Querschnittsziel	ausgewogene Verkehrsmittelwahl	Die Bevölkerung wählt für Wege innerhalb der Gemeinde sowie für Wege innerhalb der Region häufiger die Verkehrsmittel Fuss- Velo- und öffentlichen Verkehr oder Kombinationen daraus.	Modal Split

5. MASSNAHMEN

Massnahmenliste	
K1 Ausbau Seebli-Kreuzung	24
K2 Stauvermeidung K399 Loorstrasse	25
K3 Aufwertung Dorfstrasse	26
K4 Verkehrslenkungskonzept / Verkehrslenkung	27
G1 Aufwertung Dorfstrasse Lupfig	28
G2 Ergänzung Tempozone	29
G3 Erschliessung „Bachtele“ / Neubau Verbindungsstrasse Birr- Lupfig	30
G4 Verkehrssicherheit Ortsverbindung Scherz- Hausen	31
FV1 Unterführung Bahnhof Lupfig verlängern	32
FV2 Fuss- und Radweg zwischen Reichhold-Areal und K399 Bahnhofstrasse	33
FV3 Schliessung Netzlücken Fussverkehr	34
ÖV1 Bushaltestelle Bahnhof Lupfig an K118 Lenzburgerstrasse	35
ÖV2 Neue Bushaltestelle Reichhold-Areal	36
ÖV3 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG	37
ÖV4 Koordination Entwicklung Busnetz (Birr)	38
MM1 Mobilitätsmanagement	39

Zeithorizont:

kurzfristig: 0-5 Jahre
mittelfristig: 5-10 Jahre
langfristig: > 10 Jahre

K1 Ausbau Seebli-Kreuzung

Kurzbeschreibung	Das Bundesamt für Strassen ASTRA plant mit hoher Priorität, die Leistungsfähigkeit des Anschlusses an die A3 beim Knoten Seebli zu erhöhen.
Handlungsbedarf	In Spitzenzeiten reicht die Kapazität der Seebli-Kreuzung (Lichtsignalanlage, echte Kreuzung zwischen der K118 Lenzburgerstrasse, der Hauserstrasse und der Zufahrt auf die A3) nicht mehr aus. Es kommt zu Staus und dadurch verursacht vermehrt auch zu Verkehrssicherheitsproblemen auf den Knotenzufahrten. Eine eingeschränkte Verkehrsqualität an dieser Stelle hat schnell negative Auswirkungen auf die Verlagerungsabsichten im Zusammenhang mit der sich in Bau befindenden Südwestumfahrung.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherheit und Funktionalität des Autobahnanschlusses gewährleisten • Ausweichverkehr auf untergeordnete Strassen vermeiden • Belastung der betroffenen Strassen bestimmungsgemäss • sichere und attraktive Führung des Fuss- und Veloverkehrs
Maassnahmen	Entflechtung des Autobahnanschlusses mit einer leistungsfähigen Anlage
nächste Schritte	Vorprojekt
Zuständigkeiten	Bundesamt für Strassen ASTRA (zuständig) Kanton Aargau (beteiligt) Gemeinde Lupfig (beteiligt)
Abhängigkeiten	K2 Stauvermeidung K399 Loorstrasse K3 Aufwertung Dorfstrasse K4 Verkehrslenkungskonzept / Verkehrslenkung G1 Aufwertung Dorfstrasse Lupfig FV1 Unterführung Bahnhof Lupfig verlängern FV2 Fuss- und Radweg zwischen Reichhold-Areal und K399 Bahnhofstr. ÖV1 Bushaltestelle Bahnhof Lupfig an K118 Lenzburgerstrasse
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	noch nicht bekannt, Anteil Gemeinde für Innerortsteil / Fuss- und Veloverkehrsverbindung
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastung Ortsdurchfahrt (Durchgangsverkehr) • Zeitbedarf Fuss- und Veloverkehr Hausen- Bahnhof Lupfig • gewährleistete Anschlüsse ÖV
Erläuterungen	Vorstudien / Vorprojekte wurden bereits erarbeitet, sind jedoch erst durch eine interne Vernehmlassung gelaufen. Es können daher noch keine Abbildungen der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

K2 Stauvermeidung K399 Loorstrasse

Kurzbeschrieb	Stau innerhalb des Siedlungsgebietes ist zu vermeiden.
Handlungsbedarf	Der besonders zur Abendspitzenstunde zu beobachtende Stau vor der Einmündung der K399 Loorstrasse in die K399 Dorfstrasse hat zwar eine dosierende Wirkung, führt aber zu Sicherheitsproblemen auf der Ortsdurchfahrt (zum Beispiel Sicht einschränkungen bei Fussgängerstreifen).
Ziele	Geregelte, verträgliche und insbesondere sichere Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmenden.
Massnahmen	Stauvermeidung, verschiedene Möglichkeiten sind abzuwägen: <ul style="list-style-type: none"> durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Kontrolle und Steuerung der Verkehrsmenge
nächste Schritte	Studie (Variantenbetrachtung und Variantenbewertung) Entscheid für eine Bestvariante Umsetzung
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lupfig (beteiligt)
Abhängigkeiten	K1 Ausbau Seebli-Kreuzung K3 Aufwertung Dorfstrasse K4 Verkehrslenkungskonzept / Verkehrslenkung G1 Aufwertung Dorfstrasse Lupfig ÖV3 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Abhängig von den Varianten: geringe Kosten für ein Provisorium Minikreisels als Kapazitätssteigernde Massnahme, höhere Kosten für eine Zuflusssteuerung mit Staudetektion.
Wirkungskontrolle	Beobachtung Stauvorkommen Beobachtung Verkehrssicherheit
Erläuterungen	Eine Knotenstromzählung im Dezember 2019 (Stichprobe) zeigt deutliche Anzeichen für eine Überlastung des Knotens, mindestens in näherer Zukunft. Stau wird jedoch bereits heute häufig beobachtet. Eine abknickende Vorfahrt für die K399 hätte eine unzureichende Verkehrsqualität für die Einmündung der Dorfstrasse zur Folge, was aus Sicht der Fahrplanstabilität der Buslinie Nr. 364 auf jeden Fall nicht annehmbar wäre. Ein Minikreisels (z. B. analog Büchlikreuzung) wäre deutlich leistungsfähiger als die heute bestehende Einmündung mit der Signalisation „Kein Vortritt“ für die K399 Loorstrasse.

K3 Aufwertung Dorfstrasse

Kurzbeschreibung	Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die heutigen Anforderungen im Rahmen einer Strassensanierung.
Handlungsbedarf	Beim Abschnitt der Dorfstrasse zwischen Loorstrasse und Trottmattstrasse handelt es sich um das Zentrum der Gemeinde Lupfig, weshalb dort die wichtigsten Verkehrsbeziehungen (auch Schulwege) zusammentreffen. Die Verkehrsbelastung hat in der Vergangenheit zugenommen und dürfte auch in Zukunft weiter ansteigen. Abgesehen davon genügt die Infrastruktur den heutigen Anforderungen nicht mehr. Sanierungsbedarf im Untergrund, die Pflicht zur Herstellung von hindernisfreien Bushaltestellen und die normativen Anforderungen zum Schutz des Fussverkehrs führen zum Bedürfnis, die Infrastruktur gesamthaft zu überarbeiten und an die aktuellen Anforderungen anzupassen.
Ziele	Sicherer Verkehrsablauf und attraktive Raumqualität im Zentrum der Gemeinde, gewährleisten der Velotauglichkeit
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Aktualisierung Betriebs- und Gestaltungskonzept • Erarbeitung Bauprojekt • Umsetzung
nächste Schritte	Konsolidierung überarbeitetes Betriebs- und Gestaltungskonzept (2020)
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lupfig (beteiligt)
Abhängigkeiten	K1 Ausbau Seebli-Kreuzung K2 Stauvermeidung Loorstrasse K4 Verkehrslenkungskonzept / Verkehrslenkung G1 Aufwertung Dorfstrasse Lupfig FV3 Schliessung Netzlücken Fussverkehr ÖV3 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Die Kosten für Kantonsstrassenprojekte werden dekretsgemäss zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt. Genauere Angaben zu den Kosten werden im Rahmen des Vorprojekts geschätzt.
Wirkungskontrolle	Gemäss Zielsetzung und Erreichung der vorgegebenen Aufgaben Funktionalität / Sicherheit / Zufriedenheit mit der Anlage über Statistiken und Rückmeldungen der Bevölkerung.
Erläuterungen	Die Herstellung der Hindernisfreiheit der Bushaltestellen ist eine gesetzliche Pflicht und kann unter Beachtung der Verhältnismässigkeit zu beträchtlichen Veränderungen führen.

K4 Verkehrslenkungskonzept / Verkehrslenkung

Kurzbeschreibung	Monitoring, eventuell Planung und Umsetzung von Massnahmen zur bedarfsgerechten Beeinflussung des Durchgangsverkehrs auf der Ortsdurchfahrt K399 Dorfstrasse
Handlungsbedarf	Für Verkehr aus dem Raum Wildegg / Holderbank und dem Schenkenbergertal ist die K399 auch nach Eröffnung der Südwestumfahrung Brugg eine offensichtliche Route, um an den Autobahnanschluss zu gelangen. Für die Gegenrichtung genauso. Es sind verschiedene Abhängigkeiten zu Zeitpunkt und Wirkung der Massnahme K1 Ausbau Seebli-Kreuzung vorhanden.
Ziele	sicherstellen einer stabilen und klassierungsgerechten Belastung der K399 Ortsverbindung- Loorstrasse- Dorfstrasse- Bahnhofstrasse, gewährleisten der Erreichbarkeit Lupfig gewährleisten Velotauglichkeit Kantonsstrassen
Massnahmen	Planung und Durchführung Monitoring, laufende Beurteilung der Daten, Konzepterstellung und Umsetzung nach Bedarf
nächste Schritte	Monitoring- Konzept
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lupfig (beteiligt)
Abhängigkeiten	K1 Ausbau Seebli-Kreuzung K2 Stauvermeidung Loorstrasse K3 Aufwertung Dorfstrasse ÖV3 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	Initial geringe Kosten für Monitoring- Konzept und Durchführung des Monitorings.
Wirkungskontrolle	auch in Zukunft verträgliche Verkehrsbelastung auf der K399 Dorfstrasse
Erläuterungen	Falls sich nach Eröffnung der Südwestumfahrung Probleme zeigen, könnte eine erste einfache Massnahme sein, den Autobahnanschluss ab Schinznach-Bad über die Südwestumfahrung zu weisen (simple Wegweiser). Dies kann von vornherein vorgesehen werden. Auch eine dynamische Wegweisung wäre grundsätzlich denkbar. Es wird sich zeigen, ob solche weichen Massnahmen ausreichen um die Ziele zu erreichen, zudem lässt sich aktuell die Wirkung der Südwestumfahrung noch nicht exakt voraussagen. Im Rahmen der durch den Kanton geplanten Wirkungskontrolle Südwestumfahrung Brugg werden auch die Auswirkungen auf die Ortsdurchfahrt Lupfig überprüft werden.

G1 Aufwertung Dorfstrasse Lupfig

Kurzbeschreibung	gestalterische Aufwertung der Dorfstrasse / Erhalt der attraktiven Raumqualität
Handlungsbedarf	Der verkehrstechnische „Druck“ auf die Ortsdurchfahrt könnte dazu führen, dass die Strasseninfrastruktur deutlich erweitert werden müsste. Dies hätte negative Auswirkungen auf die Raumqualität, die Aufenthaltsqualität und generell die Attraktivität des Ortszentrums.
Ziele	Aufwertung, gute Erkennbarkeit, Aufenthaltsqualität steigern
Massnahmen	hohe Gewichtung Raumbedarf und Sicherheit Fuss- und Veloverkehr, Reduktion Raumbedarf MIV und ÖV
nächste Schritte	Aktualisierung Betriebs- und Gestaltungskonzept Festlegungen in BNO, welche dabei helfen, die Ziele des REL zu erreichen
Zuständigkeiten	Gemeinde Lupfig (zuständig) Kanton Aargau (beteiligt)
Abhängigkeiten	K3 Aufwertung Dorfstrasse FV3 schliessen Netzlücken Fussverkehr ÖV3 hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	langfristig
Kosten	noch keine Angaben
Wirkungskontrolle	Attraktivität Ortszentrum (Raumqualität, Erkennbarkeit etc.)
Erläuterungen	Die Massnahme übernimmt den Teil Gestaltung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (Massnahme K3 Aufwertung Dorfstrasse). Die Massnahme wird nötig, weil bei alleiniger Betrachtung der zahlreichen Vorgaben und geometrischen Zwänge die angemessene Dimension des Raumes aus dem Fokus geraten könnte.

G2 Ergänzung Tempo zonen

Kurzbeschreibung	Die Wohnquartiere sind vollständig mit Tempo 30 Zonen ausgerüstet. Für die wichtigen Strassenräume Sandgasse, Dorfstrasse West und Trottmattstrasse ¹ ist dies noch nicht umgesetzt.
Handlungsbedarf	Gerade an den wichtigen Sammelstrassen (ehemalige Kantonsstrassen) treffen viele Fuss- und Radwegbeziehungen zusammen und eine hohe Verkehrssicherheit ist zentral. Die Strassen können aktuell aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht komplett umgestaltet werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Verkehrssicherheit, • einheitliches und verständliches Regime auf Gemeindestrassen, • Verkehrslenkungseffekte (untergeordnet) • Entschärfung von lokalen Problemstellen
Massnahmen	Erweiterung Tempo 30 Zonen und ev. ergänzende Massnahmen
nächste Schritte	Erstellung Verkehrsgutachten
Zuständigkeiten	Gemeinde Lupfig (zuständig) Gemeinde Birr (zu koordinieren)
Abhängigkeiten	ÖV3 hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG ÖV4 Koordination Entwicklung Busnetz (Birr)
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	ca. 6'000.- für Verkehrsgutachten ca. 30'000.- für Signalisation und Markierungen (abhängig von den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens)
Wirkungskontrolle	gemäss Zielsetzung sowie Nachkontrolle Tempo 30 Zone
Erläuterungen	

¹ Umsetzung möglich, sobald die Strasse in den Besitz der Gemeinde übergeht. Die Trottmattstrasse kann eventuell aus Verhältnismässigkeitsgründen nicht komplett umgestaltet werden.

G3 Erschliessung „Bachtele“ / Neubau Verbindungsstrasse Birr - Lupfig

Kurzbeschrieb	Die Umsetzung der Verbindungsspange Birr- Lupfig entlastet die beiden Dörfer Birr und Lupfig vom Durchgangsverkehr und dient der effektiven Lenkung des Werk- und Schwerverkehrs auf das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz. Die neue Verbindungsspange wird als kommunale Strasse erstellt und soll im Anschluss an den Kanton abgetreten werden.
Handlungsbedarf	Für die Erschliessung der Gewerbezone, des geplanten Werkhofs sowie für den zu erweiternden Freiverlad ist sowieso eine verkehrstechnisch genügende Anbindung an die K399 Bahnhofstrasse erforderlich. Um die Funktionalität zu erhöhen und das Siedlungsgebiet (insbesondere im Bereich Trottmattstrasse) von Gewerbe- und Industrieverkehr zu entlasten, erachtet die Gemeinde Lupfig eine Verbindung der Erschliessung Bachtele mit der Zentralstrasse (Birr) als zweckmässig. Diese Lückenschliessung ist jedoch unabhängig vom Erfordernis einer Erschliessung zu betrachten, die geplante Erschliessung funktioniert auch ohne eine Fortführung in Birr und muss trotzdem erstellt werden.
Ziele	sicherstellen der Erschliessung, Entlastung Siedlungsgebiet von Durchgangs- und Gewerbeverkehr
Massnahmen	Erstellung Erschliessungsstrasse, Anschlussknoten K399 Bahnhofstrasse
nächste Schritte	Genehmigung Erschliessungsplan Projekt Umsetzung
Zuständigkeiten	Gemeinde Lupfig (zuständig) Gemeinde Birr (beteiligt) Kanton Aargau, BVU
Abhängigkeiten	Die Koordination mit dem kantonalen Projekt zur Erstellung des Anschlusskreisels an die K399 ist sicherzustellen.
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	gemäss Erschliessungsprojekt
Wirkungskontrolle	gewährleistete Erschliessung Entlastungswirkung Trottmattstrasse
Erläuterungen	Der Grosse Rat entscheidet voraussichtlich im Jahr 2020 über die Richtplanänderung und damit über die Aufnahme der Verbindung ins Kantonsstrassennetz.

G4 Verkehrssicherheit Ortsverbindung Scherz - Hausen

Kurzbeschreibung	Die Ortsverbindung von Scherz nach Hausen ist eine Gemeindestrasse. Die untergeordnete Strasse ist zudem grundsätzlich eine Alternative zur Verbindung zwischen Lupfig und Hausen über den Seebli-Knoten. Von der Bevölkerung wird eine hohe Verkehrsmenge bemängelt, was insbesondere innerhalb des Siedlungsgebietes stört. Das Unfallgeschehen weist auf verschiedene Probleme hin. Die Strasse wird offenbar als „Raserstrecke“ missbraucht, hohe Geschwindigkeiten im Zusammenhang mit dem vorhandenen (geringen) Ausbaugrad führen zu wahrgenommenen Sicherheitseinschränkungen bei Fuss- und Veloverkehr. Von der Gemeinde wird gefordert, dass sie eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 60km/h signalisieren soll.
Handlungsbedarf	Mittels Gutachten muss abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Verkehrssicherheit (Reduktion Unfallzahlen und Unfallschwere, Verbesserung Sicherheitsgefühl) • verlässliche und angepasste Geschwindigkeiten von allen durchfahrenden Fahrzeugen • ermöglichen der Benützung des Weges durch Teilnehmende des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere auch durch Kinder • Schutz von Wildtieren
Massnahmen	mit Gutachten abzuklären
nächste Schritte	Gutachten und Konzept erarbeiten
Zuständigkeiten	Gemeinde Lupfig (zuständig) Gemeinde Hausen (zu koordinieren)
Abhängigkeiten	unabhängig realisierbar
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Gutachten / Konzept ca. 8'000.- Massnahmen noch nicht beziffert
Wirkungskontrolle	gewährleistete Erschliessung gewährleistete Verkehrssicherheit
Erläuterungen	Die Anwendung des massgebenden Artikel 108 SSV wird in den Weisungen des UVEK zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten vom 13. März 1990 präzisiert.

FV1 Unterführung Bahnhof Lupfig verlängern

Kurzbeschreibung	Verlängerung der Personenunterführung unter der Bahnlinie
Handlungsbedarf	Der Bahnhof Lupfig ist von Osten her nicht direkt erreichbar. Wenn eine neue Haltestelle eingerichtet werden kann und wenn die Netzlücke zum Reichhold-Areal für Fuss- und Veloverkehr geschlossen wird, braucht es gleichzeitig einen Zugang zum Bahnhof (zu den Perrons) ab der K118 Lenzburgerstrasse.
Ziele	Verknüpfung Bus / Bahn verbessern
Massnahmen	Unterführung verlängern
nächste Schritte	Projekt koordinieren
Zuständigkeiten	Gemeinde Lupfig (federführend) SBB (federführend) Kanton Aargau (beteiligt wo nötig)
Abhängigkeiten	K1 Ausbau Seebli-Kreuzung FV2 Fuss- Radweg zwischen Reichhold-Areal und K399 Bahnhofstrasse
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	noch keine Angaben
Wirkungskontrolle	geschlossene Netzlücke, gewährleistete Anschlüsse ÖV
Erläuterungen	Die SBB hat sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt, dieses Projekt weiter zu verfolgen. Sie stellt die folgenden Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> • Zaun zwischen Gleisanlage und Radweg • Mindestabstand von 5m zwischen Radweg und der Gleisachse • Beleuchtung mit SBB-Standardleuchten, best. Beleuchtung ersetzen • Vertrag zwischen der SBB und der Gemeinde für Unterführung • Vertrag zwischen der SBB und der Gemeinde für Radweg

FV2 Fuss- und Radweg zwischen Reichhold-Areal und K399 Bahnhofstrasse

Kurzbeschreibung	Zwischen dem Reichhold-Areal und der K399 Bahnhofstrasse wird ein Rad- Fussweg erstellt.
Handlungsbedarf	Die vorhandene Radroute R731 verursacht zwischen Hausen und Lupfig einen Umweg von 1.4 Kilometer. Für Fuss- und Veloverkehr bedeutet dies eine empfindliche Lücke. Hausen hat keinen Bahnhof, auch das Reichhold-Areal ist für Fuss- und Veloverkehr nicht an den Bahnhof Lupfig angeschlossen.
Ziele	Veränderung Modal-Split hin zu einem höheren Anteil Fuss- und Veloverkehr für neue Nutzungen, Netzlücken schliessen, Erhöhung der Benutzerzahl Bahnhof Lupfig durch verbesserte Anbindung
Massnahmen	Erstellung Rad- Gehweg entweder unabhängig oder zusammen mit dem Ausbau Seebli-Knoten des ASTRA
nächste Schritte	Integration des Anliegens in das Gesamtprojekt Knoten Seebli
Zuständigkeiten	Gemeinde Lupfig (federführend) Kanton Aargau (beteiligt wo nötig) ASTRA (beteiligt) SBB (beteiligt) Gemeinde Hausen (zu koordinieren)
Abhängigkeiten	K1 Ausbau Seebli-Kreuzung FV1 Unterführung Bahnhof Lupfig verlängern FV3 Schliessung Netzlücken Fussverkehr ÖV1 Bushaltestelle Bahnhof Lupfig an K118 Lenzburgerstrasse ÖV3 hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	noch nicht beziffert
Wirkungskontrolle	Lückenschluss Fuss- und Velowegnetz erreicht, Benützung der Anlage, Frequenzen an Bahnhof und Bushaltestelle, Frequenzen Umsteiger
Erläuterungen	Anbindungen an das übergeordnete Netz des öffentlichen Verkehrs sind möglichst in beide Richtungen sicher zu stellen, nicht nur hin zum Knotenpunkt am Bahnhof Brugg. Zudem stellt der Fussweg eine direkte Verbindung entlang der Talachse her. Veloverkehr lässt sich fördern, wenn direkte und schnelle Verbindungen angeboten werden können.

FV3 Schliessung Netzlücken Fussverkehr

Kurzbeschreibung	verbleibende Lücken im Fusswegnetz werden geschlossen
Handlungsbedarf	Es bestehen noch Lücken bei den Fusswegen entlang der Kantonsstrassen und den Bahngleisen.
Ziele	lückenloses, sicheres und direktes Fusswegnetz
Massnahmen	Gehwegabschnitte im Rahmen von Strassensanierungsprojekten integrieren, erwerben und umsetzen. Netzlücken schliessen.
nächste Schritte	Sanierungsprojekt Dorfstrasse
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lupfig (beteiligt)
Abhängigkeiten	K3 Aufwertung Dorfstrasse G1 Aufwertung Dorfstrasse Lupfig
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Landerwerbs- und Infrastrukturkosten im Rahmen Strassensanierungsprojekt
Wirkungskontrolle	keine verbleibenden Lücken im Fusswegnetz, Direktheit Fusswegnetz, Fussverkehrsaufkommen
Erläuterungen	

ÖV1 Bushaltestelle Bahnhof Lupfig an K118 Lenzburgerstrasse

Kurzbeschreibung	neue Bushaltestelle (Umsteigehaltestelle) der Buslinie 364 an der K118 Lenzburgerstrasse
Handlungsbedarf	fehlende ÖV-Anschlüsse
Ziele	Umsteigebeziehung schaffen, Anteil von ÖV-Benützenden am Bahnhof Lupfig erhöhen, kürzere Reisezeiten, Steigerung Attraktivität ÖV im Allgemeinen, Entlastung Buslinie nach Brugg
Massnahmen	hindernisfreie Bushaltestelle an K118 Lenzburgerstrasse
nächste Schritte	Projekt koordinieren
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) ASTRA (zuständig) Gemeinde Lupfig (beteiligt) Busbetriebe (beteiligt) SBB (beteiligt)
Abhängigkeiten	K1 Ausbau Seebli-Kreuzung FV1 Unterführung Bahnhof Lupfig verlängern (zwingende Abhängigkeit) FV2 Fuss- und Radweg zwischen Reichhold-Areal und K399 Bahnhofstrasse
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	noch nicht geschätzt, Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	gewährleisteter Anschluss
Erläuterungen	Der Busfahrplan der Linie 364 ist so ausgerichtet, dass die Ankunftszeiten beim Bahnhof Brugg auf die abfahrenden Züge passen. Das führt dazu, dass der von Brugg nach Birr fahrende Bus jeweils 2-3 Minuten vor Abfahrt der S23 Richtung Langenthal respektive der S25 Richtung Muri ankommt. Die Anschlüsse werden verpasst, weil die Bushaltestelle Lupfig Bahnhof ca. 6 Gehminuten vom Bahnhof entfernt liegt.

ÖV2 Neue Bushaltestelle Reichhold-Areal

Kurzbeschreibung	Mit der Entwicklung des Reichhold-Areals wird die Erstellung einer neuen Bushaltestelle angestrebt.
Handlungsbedarf	Beim Reichhold-Areal handelt es sich um ein noch unüberbautes Entwicklungsgebiet. Im Zuge der Entwicklung und Erschliessung des Reichhold-Areals wird für eine optimale ÖV-Erschliessung eine neue Bushaltestelle gebaut. Die Haltestellen sind optimal auf die Massnahmen des Verkehrsmanagements Region Brugg abzustimmen, so dass der Bus bei Stausituationen priorisiert werden kann. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz BehiG sind neue Haltestellen hindernisfrei auszubauen.
Ziele	Das Entwicklungsgebiet Reichhold-Areal auf den Gemeindegebieten von Hausen und Lupfig ist optimal durch den öffentlichen Verkehr erschlossen.
Massnahmen	hindernisfreie Bushaltestelle im / am Reichhold-Areal
nächste Schritte	Ausarbeitung Erschliessungs- und/oder Gestaltungsplan Reichhold-Areal, Projektierung Arealerschliessung mit Ausgestaltung Bushaltestellen
Zuständigkeiten	Gemeinde Lupfig (zuständig) Gemeinde Hausen (zuständig) Kanton Aargau (beteiligt über Buslinie) Busbetreiber (beteiligt über Buslinie)
Abhängigkeiten	ÖV3 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG ÖV4 Koordination Entwicklung Busnetz (Birr)
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	noch nicht geschätzt, Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	gewährleisteter Anschluss
Erläuterungen	Masterplan Reichhold-Areal KGV Hausen

ÖV3 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG

Kurzbeschreibung	Die Haltekanten bei Bushaltestellen werden auf die Einhaltung der Vorgaben des BehiG geprüft und entsprechende Defizite baulich behoben.
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 hindernisfrei ausbauen.
nächste Schritte	Hindernisfreie Projektierung der Bushaltestellen
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig bei Haltestellen an Kantonsstrassen), Gemeinde Lupfig (beteiligt bei Haltestellen an Kantonsstrassen, zuständig bei Haltestellen an Gemeindestrassen)
Abhängigkeiten	K3 Aufwertung Dorfstrasse G1 Aufwertung Dorfstrasse Lupfig G2 Gestaltungsmaßnahmen Knoten Frohsinn G2 Ergänzung Tempozone ÖV1 Bushaltestelle Bahnhof Lupfig an K118 Lenzburgerstrasse ÖV4 Koordination Entwicklung Busnetz (Birr)
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Infrastrukturkosten im Rahmen der Sanierungsprojekte und der Projekte für die neuen Haltestellen
Wirkungskontrolle	Hindernisfreiheit der Bushaltestellen gemäss Vorgaben / Normierung
Erläuterungen	BehiG und zugehörige Erlasse. Aufgrund der Forderung einer hohen Haltekante (22cm) zur Gewährleistung des hindernisfreien Einstiegs wird für Busbuchten und für Fahrbahnhalte generell viel mehr Platz benötigt als bisher. Dies führt unter Umständen zu weitreichenden Veränderungen im Strassenraum.

ÖV4 Koordination Entwicklung Busnetz (Birr)

Kurzbeschrieb	Die Buslinie 364 verbindet Lupfig und Birr mit dem Agglomerationskern und dem Bahnhof Brugg. Die Angebotsqualität muss erhalten oder verbessert werden.
Handlungsbedarf	Die Gemeinde Lupfig plant zwei neue Haltestellen an der Linie, die Gemeinde Birr plant im Zusammenhang mit ihren Entwicklungsgebieten verschiedene Anpassungen an Linienführung und Haltestellen. Die Auswirkungen sind zu koordinieren.
Ziele	gute Abdeckung der Siedlungsgebiete, der Entwicklungsgebiete und gute Anschlüsse an den Bahnhöfen
Massnahmen	gemeinsame Planung der Linie (schrittweise)
nächste Schritte	Koordination und Erstellung Entwicklungskonzept in Zusammenarbeit mit Kanton und Fachplanern
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Birr (beteiligt) Gemeinde Lupfig (beteiligt) Gemeinde Hausen (beteiligt) Gemeinde Windisch (beteiligt) Gemeinde Brunegg (beteiligt)
Abhängigkeiten	Arealentwicklungen in Hausen, Lupfig und Birr Verkehrsmanagement Brugg Regio K1 Ausbau Seebli-Kreuzung K3 Aufwertung Dorfstrasse G1 Aufwertung Dorfstrasse Lupfig G2 Ergänzung Tempozone ÖV1 Bushaltestelle Bahnhof Lupfig an K118 Lenzburgerstrasse ÖV3 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	langfristig
Kosten	Planungskosten im Rahmen regionaler ÖV-Planung
Wirkungskontrolle	gemäss Zielsetzung
Erläuterungen	Bei der Planung der Buslinie muss sozusagen alles berücksichtigt werden, was in der Region geschieht.

MM1 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde erstellt bei Bedarf ein Mobilitätsmanagementkonzept
Handlungsbedarf	<p>Im Rahmen der Planungen zum Entwicklungsschwerpunkt Eigenamt haben die beteiligten Gemeinden bereits übergeordnete und wirkungsvolle Massnahmen behördenverbindlich festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine publikumsintensiven Einrichtungen mit Gütern für den täglichen Bedarf • Logistikbetriebe sind an den dafür geeigneten Standorten (hauptsächlich Birr und Lupfig) möglich, sofern sie die zulässige Nutzung ausschöpfen; bevorzugt werden Betriebe, die den Gleisanschluss nutzen (Güterumschlag) sowie wertschöpfungsintensive Branchen • publikumsintensive Einrichtungen für „Güter des a-periodischen Bedarfs“ (z. B. Fachmarkt) nur in untergeordnetem Masse und verbunden mit konkreten Massnahmen (z. B. Netzergänzung mit Direktanschluss an die K118) möglich
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der Verkehrsemissionen und -immissionen • Sicherung der zu tätigen Investitionen ins Verkehrssystem • Sicherung der Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung
Massnahmen	<p>Mögliche Massnahmen, deren Zweckmässigkeit für Lupfig im Rahmen der Konzepterarbeitung geprüft werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement in Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen und im Baubewilligungsverfahren verankern • Mobilitätsmanagement in der Gestaltungsplanung oder im Baubewilligungsverfahren von neuen Wohnsiedlungen verankern • Mobilitätsberatung in Unternehmen fördern • Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen fördern • Mobilitätsmanagement in der Verwaltung einführen • Ausbau der kommunalen Webseite mit Mobilitätsinformationen • Prüfung neuer Mobility-Standorte • Mobilitätsset für Neuzuzüger erstellen • Mobilitätsaktionen zur Sensibilisierung der Bevölkerung
nächste Schritte	Erstellung Mobilitätsmanagementkonzept
Zuständigkeiten	Gemeinde (zuständig)
Abhängigkeiten	unabhängig von anderen Massnahmen
Zeithorizont	nach Bedarf (Handlungsbedarf aufgrund überlasteter Gemeindestrassen)
Kosten	ca. 15'000.- Honorarkosten, Umsetzungskosten werden im Konzept geschätzt
Wirkungskontrolle	Wirkungskontrollen sind im Mobilitätsmanagementkonzept zu definieren
Erläuterungen	Das Mobilitätsmanagement umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die das Zufussgehen und Velofahren fördern sowie zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Carsharing und zur effizienten Nutzung des Autos bewegen. Mobilitätsmanagement unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels (oder einer Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln) durch Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie Koordination von Angeboten. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und tragen insgesamt zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse bei.

6. UMSETZUNG UND CONTROLLING

6.1 Umsetzung; Zuständigkeiten

Die Gemeinde Lupfig überprüft periodisch, ob die Zielsetzungen nach wie vor aktuell sind, ob diese erreicht werden und führt eine Kontrolle über die Umsetzung der Massnahmen.

6.2 Organisation der Wirkungskontrolle

Die Wirkung der Tätigkeiten sollen auf eine einfache Weise kontrolliert werden. Die Wirkungskontrolle richtet sich nach den Zielsetzungen und erfolgt jeweils nach der Umsetzung von einzelnen Projekten oder Massnahmen. Es sind die folgenden Wirkungskontrollen vorgesehen:

- Beobachtung der Auslastung von Veloabstellplätzen am Bahnhof
- laufende Erfassung von Beobachtungen durch die Bevölkerung

7. KOORDINATION UND MITWIRKUNG

Der folgende Abschnitt bietet einen Überblick über das Verfahren, die im Verlauf der Erarbeitung durchgeführten Änderungen und die Mitwirkung.

7.1 Entstehungsgeschichte

Die folgenden Arbeitsschritte und Besprechungen haben zur vorliegenden Fassung des KGV Lupfig geführt:

- Vorbereitung der Startsitzen mit Analyse, Kernthemen und Ideen für erste Massnahmen durch das Planungsbüro. Aufbereitung der Teilpläne im Entwurf.
- 26.02.2020, Startsitzen der Kerngruppe: Durchsprache der Auslegeordnung, Inputs über laufende und zu koordinierende Projekte, Probleme und Absichten. Ein Entwurf der Teilpläne liegt bereits vor. Koordination des Terminplanes.
- März 2020: Entwurf Erläuterungsbericht, Kontrolle der Teilpläne durch die Bauverwaltung (insbesondere Privatstrassen und Wegrechte).
- 03.06.2020, Sitzungen der Kerngruppe: Durchsprache Teilpläne und Erläuterungsbericht, inklusive Massnahmenblätter. Verabschiedung (mit Änderungen) zur ersten Lesung durch den Gemeinderat.
- 02.07.2020, Vorstellung des Entwurfs KGV im Gemeinderat
- 13.07.2020, Verabschiedung durch den Gemeinderat zur vorläufigen Beurteilung
- 15.07.2020, Versand zur vorläufigen Beurteilung und Stellungnahme Nachbargemeinden
- 20.11.2020, Erhalt der Stellungnahme (vorläufige Beurteilung)
- 13.01.2021, Sitzungen der Kerngruppe: Thema ist der Umgang mit den Hinweisen aus der vorläufigen Beurteilung und der Stellungnahmen der Nachbargemeinden. Zudem wird die Durchführung der Mitwirkung geplant.
- 29.03 bis 27.04.2021, der KGV Lupfig liegt zur öffentlichen Mitwirkung auf.
- 03.06.2021, Besprechung mit ProVelo Brugg Windisch
- 14.06.2021, Besprechung der Kerngruppe: Umgang mit den Inputs aus der Mitwirkung
- 12. Juli 2021, Gemeinderat beschliesst den KGV
- 20. Juli 2021, Einreichen zur Genehmigung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt

7.2 Änderungs- und Überarbeitungsverlauf

Seit der vorläufigen Beurteilung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wurden die folgenden für das Departement relevanten Änderungen und Ergänzungen durchgeführt:

Teilpläne:

- Teilplan MIV: Neue Spange Seebli-Knoten war während der Mitwirkung eingezeichnet, wurde dann aber aufgrund von noch unklarem Projektstand wieder entfernt
- Teilplan FV: Bestehende Fussgängerstreifen im Grenzbereich zu Birr als Informationsinhalt
- Teilplan FV: Netzlücke Fussverkehr zwischen Reichhold-Areal und Unterführung entlang Autobahn
- Teilplan ÖV: Position Bushaltestelle Trotte angepasst
- Teilplan ÖV: Haltekanten für beide Fahrtrichtungen im Reichhold-Areal
- Teilplan VV: verschiedene Klassierungsänderungen, eine Korrektur und zusätzliche Nebenrouten aufgrund von Inputs ProVelo
- Teilpläne FV und VV: Netzlücke Querverbindung Industrie nach Süden verschoben

Bericht:

- Erschliessungsplan „Bachtele“ ist mittlerweile genehmigt und rechtskräftig
- Richtplanänderung für neue Verbindungsspange mittlerweile durch Grossen Rat beschlossen
- Aktualisierung zum Projekt K399 Dorfstrasse (Projektstand)
- Anpassung Ausnahmetransportroutenverordnung durch Regierungsrat beschlossen
- Bahnschlaufe Mägenwil, Öffnung für Personenverkehr nicht vorgesehen
- Klärung Hölistrasse- Holzgass, es war nie eine Öffnung vorgesehen
- Kantonale Strategie zu Park+Pool Plätzen ergänzt
- laufende Prüfung zur Notwendigkeit der Einführung eines Parkierungsreglements
- Zielsetzung zur Velotauglichkeit der Hauptachsen geändert
- Hinweis auf fehlende Veloinfrastruktur in der Loorstrasse bei der Analyse eingefügt
- G2 Ergänzung Tempozone auch für Trottmattstrasse, sobald diese in den Besitz der Gemeinde übergeht
- FV1 Federführung bei Gemeinde und SBB, nicht beim Kanton
- FV2 Federführung bei Gemeinde (nicht beim Kanton und nicht beim ASTRA)
- ÖV1 (Haltestelle) ist zwingend abhängig von FV1 (Unterführung)
- MM1 Parkplatzkonzept- Massnahme entfernt da Bedarf bereits geprüft
- MM2 Umformulierung Massnahme, Erstellung Mobilitätsmanagementkonzept jedoch nach wie vor abhängig vom Bedarf, neue Bezeichnung MM1

8. GENEHMIGUNGSBLATT KANTON

Der KGV der Gemeinde Lupfig besteht aus dem vorliegenden Bericht und den Teilplänen 1 motorisierter Individualverkehr, 2 Fussverkehr, 3 Veloverkehr und 4 öffentlicher Verkehr. Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das Kapitel 4. Zielsetzungen (Seite 22) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung (Departement BVU): 20. November 2020
Öffentliche Mitwirkung: 29. März bis 27. April 2021
Beschlossen durch den Gemeinderat: 12. Juli 2021

GEMEINDERAT LUPFIG

Der Gemeindeammann:

Richard Blüss



Die Gemeindeschreiberin:

Fabienne Zinniker



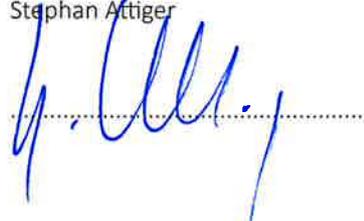
Kantonale Genehmigung:

14.2.22

DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT

Der Vorsteher:

Stephan Attiger



PLANVERZEICHNIS

Plan Nr. 1: Teilplan motorisierter Individualverkehr MIV 1:5'000

Plan Nr. 2: Teilplan Fussverkehr FV 1:5'000

Plan Nr. 3: Teilplan Veloverkehr VV 1:5'000

Plan Nr. 4: Teilplan öffentlicher Verkehr ÖV 1:5'000

