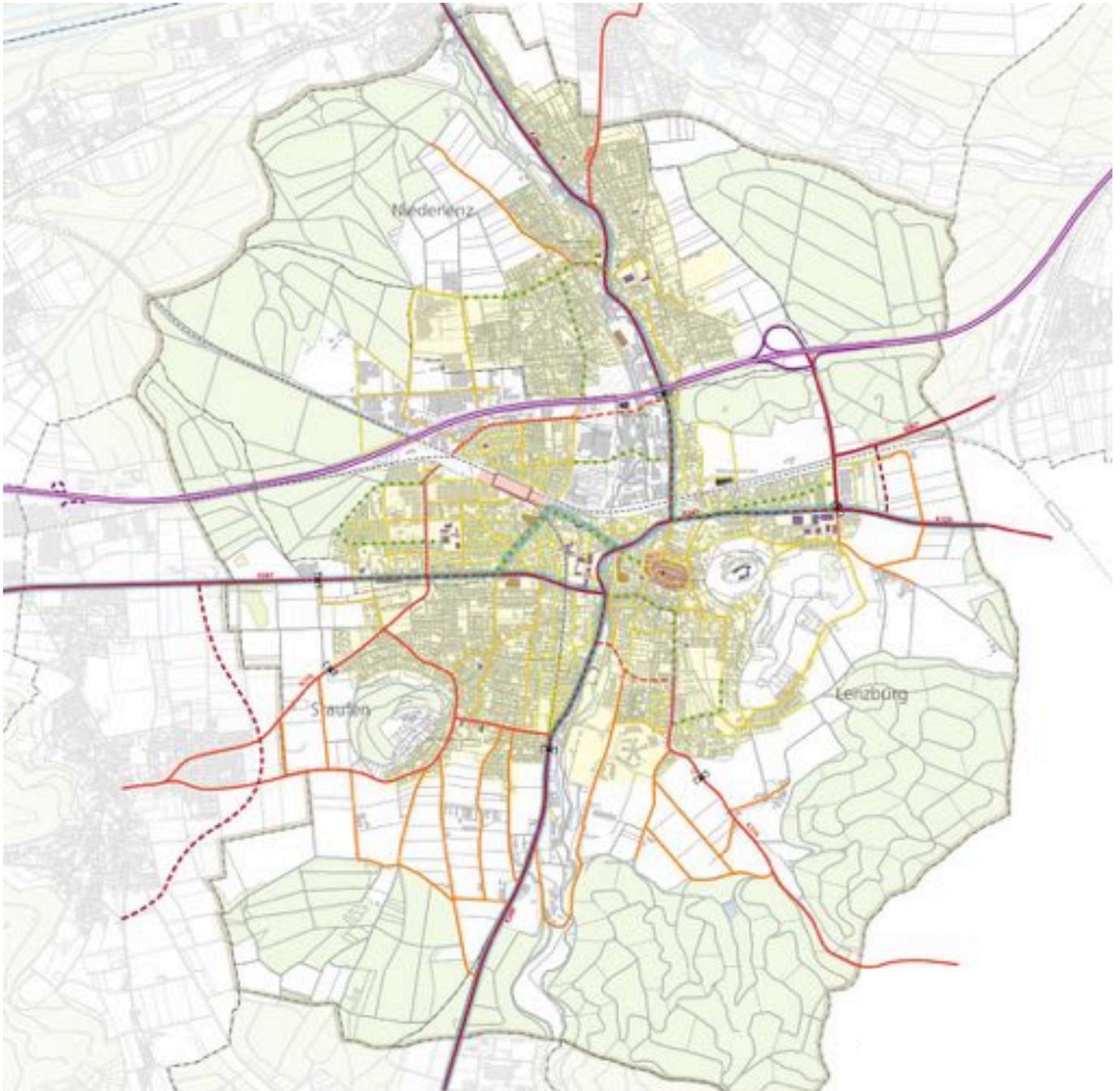


Kommunaler Gesamtplan Verkehr Lenzburg, Staufen, Niederlenz

Schlussbericht, 30.03.2018



Status

Verabschiedet durch die Projektsteuerung	20.12.2016
Verabschiedet durch den Gemeinderat Staufen	07.02.2017
Verabschiedet durch den Stadtrat Lenzburg	15.02.2017
Verabschiedet durch den Gemeinderat Niederlenz	27.02.2017
Zur Vorprüfung eingereicht am	31.03.2017
Auflage zur Mitwirkung ab	03.04.2017

Projektteam

Karin Bächli
Sabrina Bächtiger
Remo Fischer
Christoph Lippuner

Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Telefon +41 44 395 16 16
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Titelbild: Ausschnitt Teilplan MIV
Druck: 30. März 2018; Bericht-Nr.: 215019
180330_Bericht KGV Lenzburg,Staufen,Niederlenz.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Der kommunale Gesamtplan Verkehr	1
1.1	Anlass	1
1.2	Organisation	1
1.3	Ablauf und Aufbau	2
2	Ausgangslage	3
2.1	Übergeordnete Ziele	3
2.2	Kommunale Zielfestlegungen	12
2.3	Befindlichkeits- und Trendstudie	16
2.4	Fazit	18
3	Bestehende kantonale Planungen	20
4	Analyse	34
4.1	Ausgangslage	34
4.2	Ruhender Verkehr (RV)	44
4.3	Veloverkehr (VV)	46
4.4	Fussverkehr (FV)	48
4.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	50
4.6	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	51
4.7	Kombinierte Mobilität (KM)	54
4.8	Verkehrssicherheit (VS)	55
4.9	Mobilitätsmanagement (MM)	57
5	Ziele	58
5.1	Ruhender Verkehr (RV)	58
5.2	Veloverkehr (VV)	59
5.3	Fussverkehr (FV)	60
5.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	61
5.5	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	62
5.6	Kombinierte Mobilität (KM)	63
5.7	Verkehrssicherheit (VS)	64
5.8	Mobilitätsmanagement (MM)	64
5.9	Fazit	64
6	Massnahmen	66
7	Umsetzung und Controlling	67
7.1	Umsetzung	67
7.2	Controlling	68
8	Genehmigungsblatt Kanton	69

Anhang

A1	Analysekarten	70
A2	Massnahmenliste	80
A3	Massnahmenkarte	92
A4	Teilpläne.....	100
A5	Mobilitätsplan.....	103
A6	Fotodokumentation Resultate Workshops.....	107
A7	Ergebnisse Befragung zur heutigen Befindlichkeit	117
A8	Grundlagen Siedlungsentwicklung.....	126
A9	Resultate Verkehrsmodell (Ist- und Prognose-Zustand, MIV).....	133
A10	Resultate Verträglichkeit Verkehrsbelastung (MIV).....	141
A11	ÖV-Zahlen: Buspassagiere Regionalbus	154
A12	Zählung Veloverkehr	157

1 Der kommunale Gesamtplan Verkehr

1.1 Anlass

Die Grenzen zwischen den Gemeinden Staufien, Niederlenz und der Stadt Lenzburg sind kaum mehr erkennbar. Einzelne Entwicklungsgebiete wie beispielsweise die Hammermatte liegen auf dem Gebiet zweier Gemeinden. Auch Verkehrsprobleme kennen keine Gemeindegrenzen. Die Kernstadt Lenzburg hat nach Süden und Osten die Funktion eines Verkehrsknotenpunkts: Hier sind u.a. das Seetal und das Bünztal an den Fernverkehr und das Autobahnnetz angebunden. Die Zufahrt zum Autobahnanschluss Lenzburg führt über die K249 und K248. Damit sind u.a. auch die Ortsdurchfahrten Niederlenz und Staufien von diesem Verkehr tangiert. Die starke Auslastung der A1 und insbesondere der Autobahnanschlüsse Aarau-Ost, Lenzburg und Mägenwil führt zu Ausweichverkehr auf dem Kantonsstrassennetz. Die Kernumfahrung Lenzburg stellt sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr einen Engpass dar. Die Stadt Lenzburg revidiert ihre Bau- und Nutzungsordnung (BNO). Zur Gewährleistung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, soll parallel zur Revision der BNO ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) erarbeitet werden. Im Standbericht Verkehrsplanung 2011 der Stadt Lenzburg (siehe Kapitel 2.2.4) wird die Erarbeitung eines KGV empfohlen, um die Aufgaben der Verkehrsentwicklung zu lösen und die notwendigen Investitionen entsprechend koordiniert und geplant anzugehen. In der Erkenntnis, dass der Verkehr keine Gemeindegrenzen kennt, haben sich die drei Gemeinden Staufien, Niederlenz und Lenzburg entschlossen, gemeinsam einen KGV zu erarbeiten.

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

1.2 Organisation

Der KGV Lenzburg, Niederlenz und Staufien wurde 2015/2016 erarbeitet. Die Arbeiten des KGV wurden von einer Begleitgruppe begleitet, mit welcher fünf Besprechungen stattfanden. Die Organisationsstruktur ist in Abbildung 1 dargestellt. Roland Müller, Mobilitätsinstitut GmbH, ist der Berater der Gemeinden und arbeitet am KGV im Sinne eines Koreferats mit.

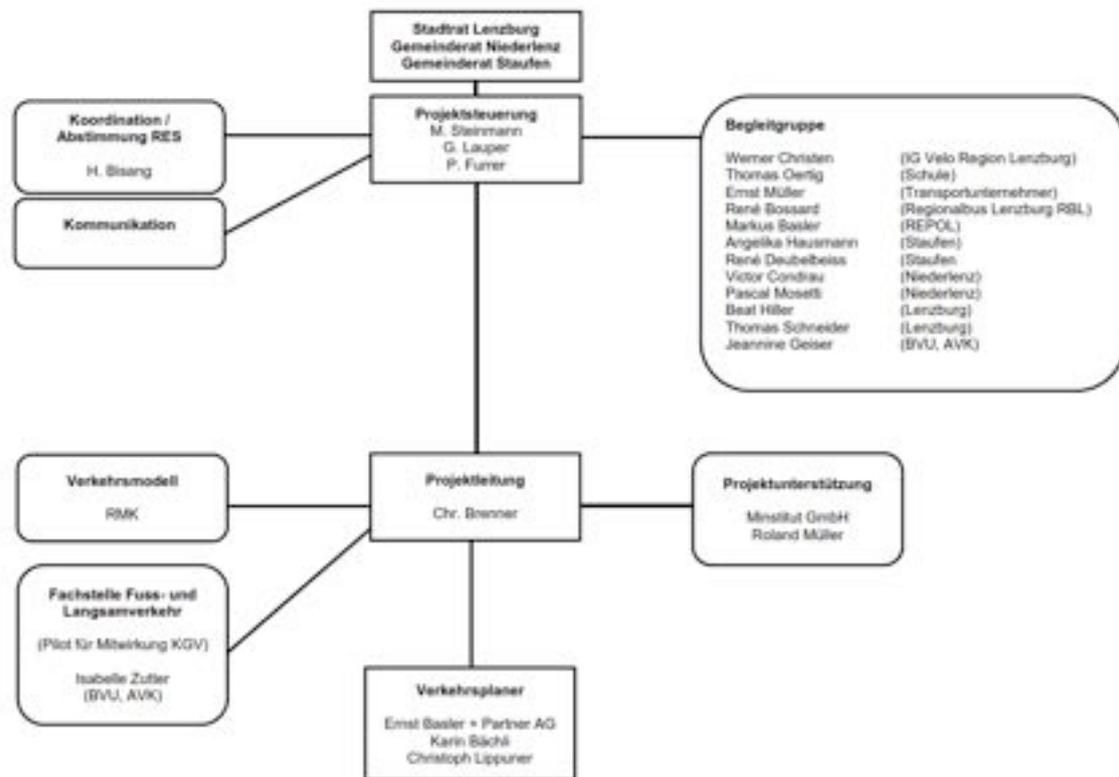


Abbildung 1: Organigramm KGV

1.3 Ablauf und Aufbau

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

Es können ein planerischer und ein operativer Teil unterschieden werden:

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

Der KGV ist nicht statisch, sondern er soll im Rahmen des institutionalisierten Controllings periodisch überprüft und wenn nötig an die veränderten Bedürfnisse angepasst werden. Die Umsetzungsplanung, die begleitenden Anstrengungen hinsichtlich Kommunikation und Marketing, sowie die Durchführung des Controllings sind nicht mehr Gegenstand des KGV.

2 Ausgangslage

2.1 Übergeordnete Ziele

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

2.1.1 Kantonaler Richtplan

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

Raumkonzept Aargau

Gemäss Raumkonzept Aargau ist Lenzburg eine Kernstadt und bildet mit den umliegenden Gemeinden einen urbanen Entwicklungsraum (siehe Abbildung 2). Mit den Gebieten Bahnhof Lenzburg/Hero, Hammermatte und Lenzhard sind wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler Bedeutung definiert. Für alle drei Gebiete sind produzierende/verarbeitende und arbeitsplatzintensive Nutzungen vorgesehen. Für das Gebiet Bahnhof/Hero sind auch Nutzungen mit hohem Personenverkehr zulässig. Ebenfalls wurde im Richtplan für die Gebiete Bahnhof und Zeughaus in Lenzburg ein Wohnschwerpunkt (WSP) festgelegt. Darin sollen Wohn- oder Mischnutzungsgebiete (mit hohem Wohnanteil) mit hoher Dichte und gleichzeitig hoher Wohnbauqualität und attraktiver Freiraumgestaltung realisiert werden.

Kernstädte sind Standorte zentraler Einrichtungen und Knotenpunkte des übergeordneten Verkehrsnetzes. Die urbanen 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.

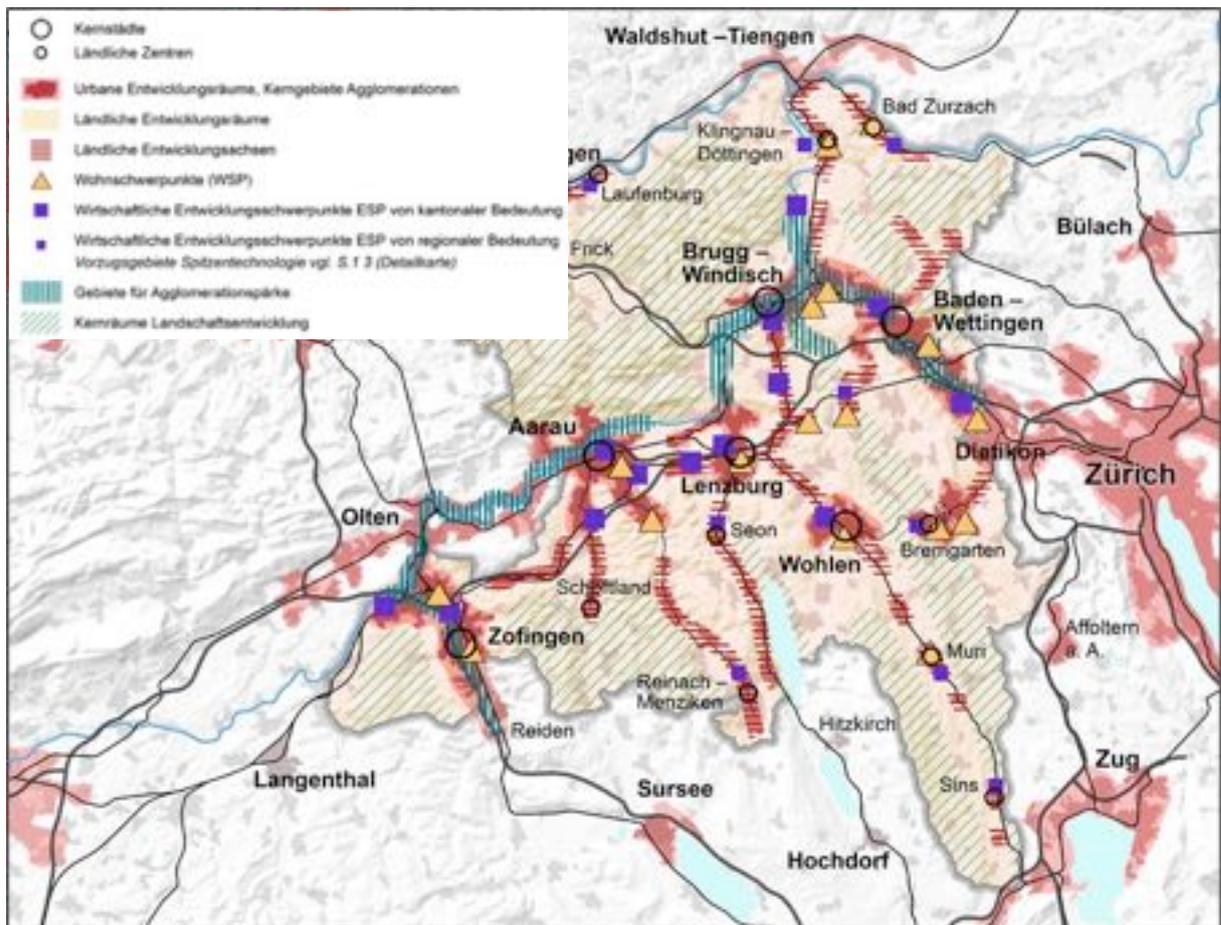


Abbildung 2: Raumkonzept Aargau (Quelle: Richtplan Kanton Aargau)

Mit den nachstehenden Auszügen werden die wesentlichen Inhalte des Richtplans zusammengefasst:

Funktionsfähige Agglomerationen

- Die Agglomerationen werden aufgewertet und wirtschafts-, sozial- und umweltverträglich ausgestaltet.
- In den Agglomerationen werden der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Radverkehr entsprechend ihrem Potenzial gleichwertig und raumverträglich entwickelt. Die Verkehrsträger ergänzen sich.
- Siedlungsnaher Landschaftsräume in den Agglomerationen stehen für die Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung zur Verfügung und werden gleichzeitig vielfältig und naturnah aufgewertet. Gleiches gilt für offene Flächen im Siedlungsraum.

Planungsgrundsätze Kantonsstrassen (Kantonaler Richtplan)

In Abbildung 3 werden die Kantonsstrassen aufgeführt (rot: Hauptverkehrsstrassen, orange: Verbindungsstrassen). Durch Staufen und Lenzburg verkehrt die Hauptverkehrsstrasse K247, die K249 bindet das Seetal und die K123 das Freiamt an die A1 an. Die K248 verläuft in Nord-Süd Richtung durch Niederlenz und die K267 ist ebenfalls eine Hauptverkehrsstrasse an die A1. Daneben sind im Planungsgebiet mehrere Verbindungsstrassen definiert. Die K374 verbindet Lenzburg und Ammerswil, die K379 Lenzburg/Staufen und Schafisheim.

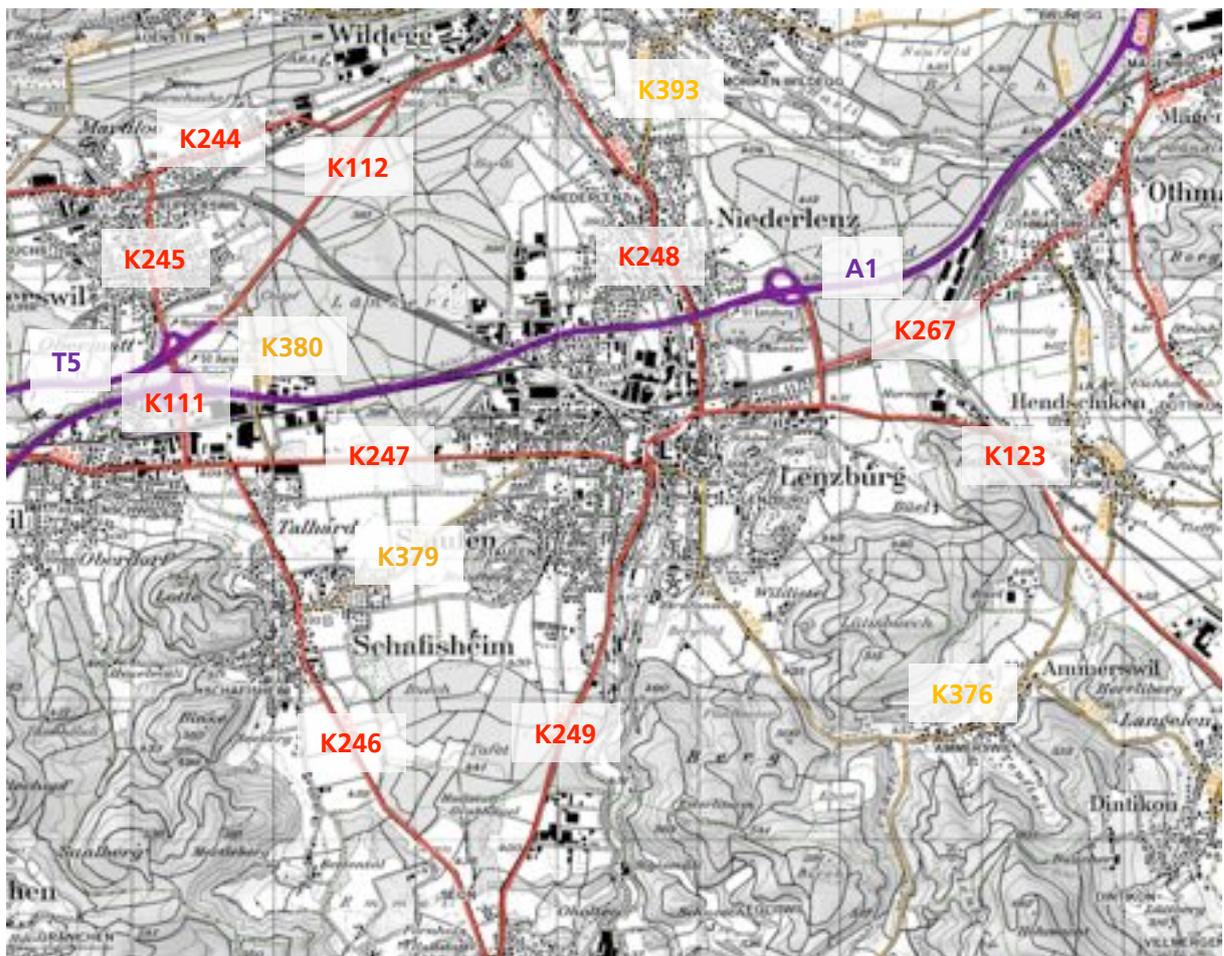


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Kantons- und Nationalstrassennetz (Quelle: AGIS)

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

- Erhalt der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen
- Aufwertung und Gestaltung der Ortsdurchfahrten nach dem Koexistenzprinzip
- Entlastung der historischen Ortskerne
- Werterhalt und Betriebssicherheit

- Optimales Ausnützen der Verkehrsinfrastruktur durch Massnahmen des Verkehrsmanagements
- Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Radverkehrs
- Abstimmen MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr zur Förderung der Kombination der verschiedenen Verkehrsträger
- Gewährleisten der Fahrplanstabilität des strassengebunden ÖV
- Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Beschränken der Umweltbelastungen (Lärm, Luft)
- Optimieren des Mitteleinsatzes

Planungsgrundsätze öffentlicher Verkehr (Kantonaler Richtplan)

Die Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs definiert für das Planungsgebiet für den Personenfernverkehr eine Angebotsdichte zwischen Zürich und Lenzburg von mindestens zwei Fernverkehrszügen pro Stunde und Richtung, die 30 Minuten versetzt zueinander liegen. Aus Lenzburg als Kernstadt soll in die Kernstädte Basel, Bern, Olten, Luzern und Zürich mindestens jede halbe Stunde Fernverkehrsangebote bestehen, teilweise mit Umsteigen.

Für den Regionalzugsverkehr und Busverkehr sind im Richtplan Planungsvorgaben gemäss Abbildung 4 festgehalten.

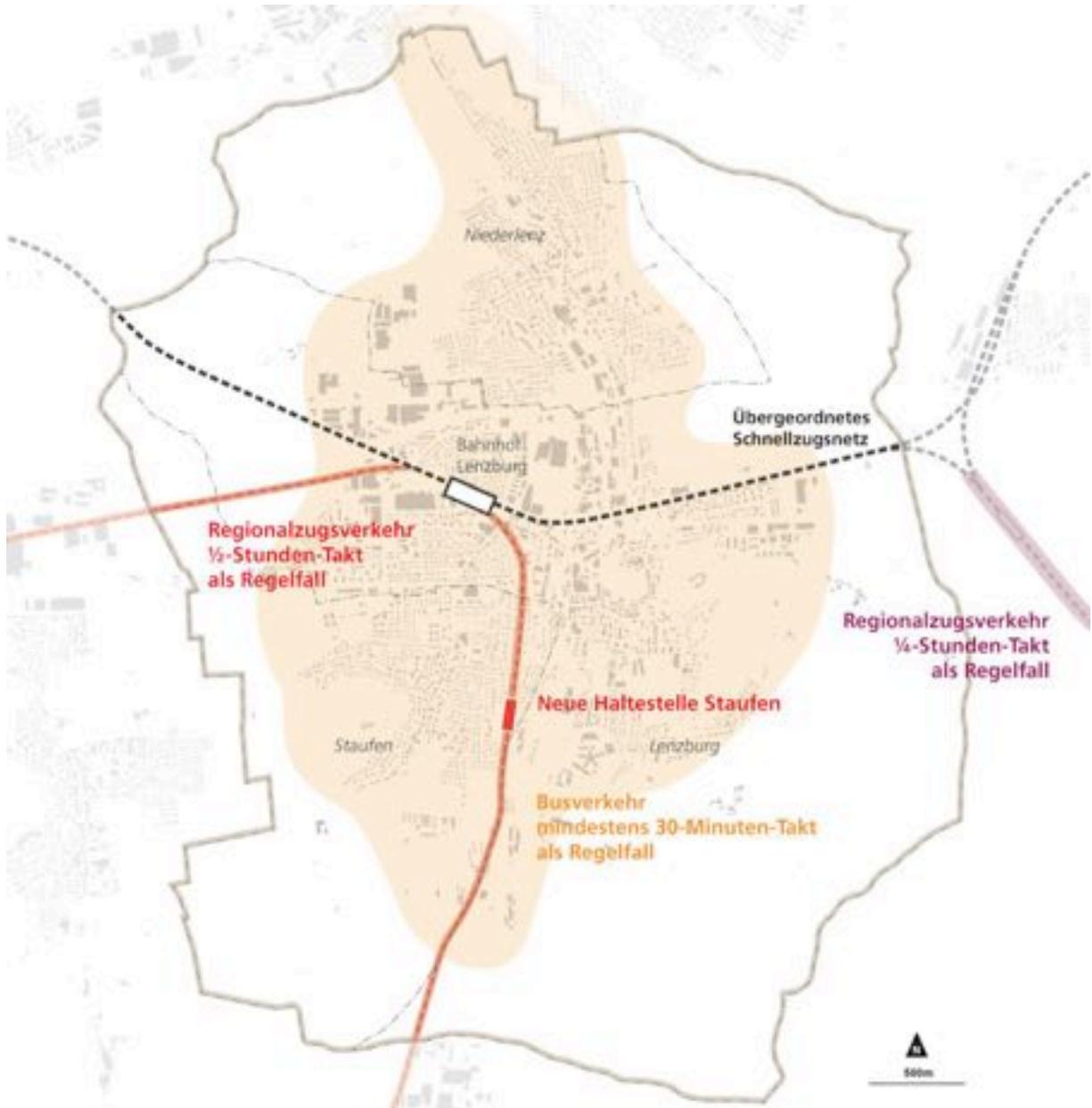


Abbildung 4: Planungsvorgaben Regionalzugsverkehr und Busverkehr

2.1.2 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie formuliert auf strategischer Ebene die zukünftigen Entwicklungsrichtungen für die Mobilität im Kanton Aargau. Diese Strategie wurde 2006 erstellt und 2015/16 überarbeitet aufgrund der vom Grossen Rat beschlossenen Festlegung des Siedlungsgebietes im Richtplan, der aktualisierten Siedlungs- und Verkehrsprognosen sowie der absehbaren technologischen Entwicklungen. Am 13. Dezember 2016 hat der Grosse Rat die neue Strategie mobilitätAARGAU beschlossen. Während des Grundlagenstudiums des KGV lag die überarbeitete Gesamtverkehrsstrategie noch nicht vor, daher werden hier die Inhalte der Strategie 2006 aufgeführt. Die neue Strategie verfolgt im Wesentlichen dieselben strategischen Ziele.

Vor dem Hintergrund der Leitlinien „Koordination“, „Vernetzung“ sowie „Steuerung und Lenkung“ werden folgende, für angrenzende Gemeinden in der Grösse von Lenzburg, Niederlenz und Staufien im Rahmen eines KGV relevante Strategien für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrssystems hergeleitet:

- *Die hohe Standortqualität im Aargau wird durch gute Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete und der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte sichergestellt. Die Standorteignung für Anlagen mit intensivem Verkehrsaufkommen muss erfüllt sein.*
- *Die Verkehrsplanung orientiert sich an den Zielen der Siedlungs- und Raumentwicklung. Die verkehrsrelevante Siedlungsentwicklung wird primär auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem öffentlichen Verkehr und mit ausreichender Strassenkapazität erschlossen sind oder werden können.*
- *Der Strassenraum an Kantonsstrassen wird aufgewertet mit dem Ziel, die Siedlungen trotz Verkehrsbelastung als attraktive Orte bei optimaler Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Dazu dienen Betriebs- und Gestaltungskonzepte.*
- *Der öffentliche Verkehr wird attraktiv und konkurrenzfähig ausgestaltet. Das Angebot wird nachfrageorientiert und nach wirtschaftlichen Aspekten weiterentwickelt und konsolidiert [...].*
- *Der Langsamverkehr (gemeint ist der Fuss- und Radverkehr) wird kantonsweit weiterentwickelt. Die Vorteile des Langsamverkehrs auf kurzen Distanzen und in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln werden genutzt.*
- *Die einzelnen Verkehrsträger werden zur optimalen Nutzung ihrer Vorteile kantonsweit vernetzt [...].*
- *Der Kanton Aargau erhöht die integrale Sicherheit des Strassenraums. Die Sicherheit für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs wird insbesondere an Haltestellen und im Fahrgastraum verbessert.*
- *Durch Vernetzen und Informieren der an der Mobilität Beteiligten wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gemeinsam mit Gemeinden, Firmen und Mobilitätspartnern gefördert.*
- *Zur nachhaltigen Verkehrsbeeinflussung [...] werden organisatorische, finanzielle und technische Massnahmen umgesetzt [...]. Für die Parkplatzbewirtschaftung werden den Gemeinden die nötigen Instrumente zur Verfügung gestellt. Die Parkplatzbetreibenden, allenfalls die Standortgemeinden können Abgeltungen für das Parkieren festlegen.*

Fuss- und Radwege

Im Richtplan wird bezüglich Fuss- und Radwegnetz Folgendes festgehalten:

- *Bereitstellen von attraktiven, direkten und zusammenhängenden Wegnetzen für Fuss- und Radfahrer*
- *Umsetzung des Kantonalen Radroutennetz bis 2015*
- *Die Gemeinden sorgen für sichere, attraktive und möglichst direkte kommunale Fuss- und Radverkehrsverbindungen und stimmen diese mit den Nachbargemeinden ab*
- *Die Gemeinden fördern den lokalen und regionalen Fuss- und Radverkehr. Insbesondere werten sie die Strassenräume auf.*

Kombinierte Mobilität

Für die wesensgerechte Kombination der Verkehrsmittel sind im Richtplan folgende Planungsgrundsätze festgelegt:

- *Der Kanton sorgt zusammen mit den Gemeinden und Transportunternehmungen dafür, dass an geeigneten Bahn- und Bushaltestellen Park+Ride sowie Kiss+Ride-Plätze zur Verfügung stehen. Die P+R-Anlagen sind vor allem dezentral an Haltestellen mit guten ÖV-Verbindungen in die Agglomerationen im Kanton anzulegen.*
- *Bike+Ride-Anlagen werden bedarfsgerecht ausgebaut und deren Zugänge direkt, sicher und hindernisfrei gestaltet.*
- *Gemeinden und Unternehmen stellen an geeigneten Standorten Parkplätze für Car-Sharing zur Verfügung.*
- *Für Elektrofahrzeuge sind Ladestationen vorzusehen.*

2.1.3 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost der 3. Generation wurde 2016 vom Aargauer Regierungsrat verabschiedet. Die Prüfung des Agglomerationsprogrammes und Festlegung des Beitragsatzes an die Massnahmen seitens des Bundes sind noch ausstehend.

Zielsetzungen in Bezug auf Verkehr

- *Ausrichtung des Verkehrsangebotes auf angestrebte Wirtschaftsentwicklung, räumliche Strukturen, Siedlungsentwicklung und Erhaltung der Lebensraumqualitäten*
- *Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung auf benachbarte Agglomerationen und Zentren*
- *MIV, ÖV sowie FRV (Fuss- und Radverkehr) werden entsprechend ihrem Potenzial differenziert und raumverträglich entwickelt.*

- *Lenkung der Nachfrage mit betrieblichen Massnahmen und umfassendem Mobilitätsmanagement*
- *Erhöhung Modal Split Anteil ÖV und FRV mit verbesserten Infrastrukturnetzen und Angeboten*
- *Verkehrsinfrastrukturen werden ökologisch und ökonomisch ausgewogen gebaut, betrieben und unterhalten*
- *Ansiedlung von zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen orientiert sich an der Erschliessung mit dem ÖV und FRV. Zusätzlicher Verkehr soll in erster Priorität über den ÖV und FRV abgewickelt werden (Bremsen des MIV-Wachstums).*
- *Zentren werden gestärkt und an besonders gut erreichbaren Lagen werden regionale Entwicklungsschwerpunkte gefördert.*

Agglomeration Lenzburg

Für den Raum Lenzburg wird folgender Handlungsbedarf definiert. Das Zukunftsbild wird in Abbildung 5 wiedergegeben.

- *Siedlung: Die Einwohnerdichten sind im Vergleich zu anderen Agglomerationsräumen tief. Deshalb haben Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen eine hohe Priorität. Diese umfassen die Festlegung von Wohnschwerpunkten (WSP) im Agglomerationskern Stadt Lenzburg und die Bezeichnung von Gebieten mit hohen Siedlungs- und Arbeitsplatzdichten an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen.*
- *Verkehr:*
 - *Im ÖV soll die Fahrplanstabilität der Regionalbusse verbessert werden. Dazu müssen Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement ergriffen werden. Im Weiteren müssen bereits überbaute Gebiete mit dem ÖV besser erschlossen werden (ESP Schoren, Hammermatte, Lenzhard).*
 - *Beim MIV sollen einige Ortsdurchfahrten gestalterisch aufgewertet werden. Langfristig sind im unteren Seetal (Gemeinden Schafisheim, Seon, Lenzburg) Entlastungen zur Bewältigung des Verkehrs notwendig.*

Ergänzend definiert der Stadtrat Lenzburg, dass die Gesamtreisezeiten der Verkehrsteilnehmenden für den MIV im Binnenverkehr mindestens erhalten werden sollten.

- *Im FRV sollen die Lücken der Velorouten vorab im Raum Lenzburg bis Wildegg geschlossen werden. Die Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt Lenzburg muss zudem in ihrer Attraktivität verbessert werden. Diese Massnahmen stehen auch in Verbindung mit einer Aufwertung des gesamten Bahnhofumfelds in Lenzburg, die im Zuge des lange verzögerten Ausbaus des Bahnhofs durch die SBB angegangen werden müssen.*

Als ergänzendes Ziel soll gemäss Stadtrat Lenzburg auch die Lücke auf der Veloverbindung Raum Lenzburg – Seon geschlossen werden.

- *Landschaft: Der Handlungsbedarf besteht darin, die Qualitäten der Landschaft mit gezielten Lenkungs- und Aufwertungsmassnahmen vor dem Nutzungsdruck zu schützen.*

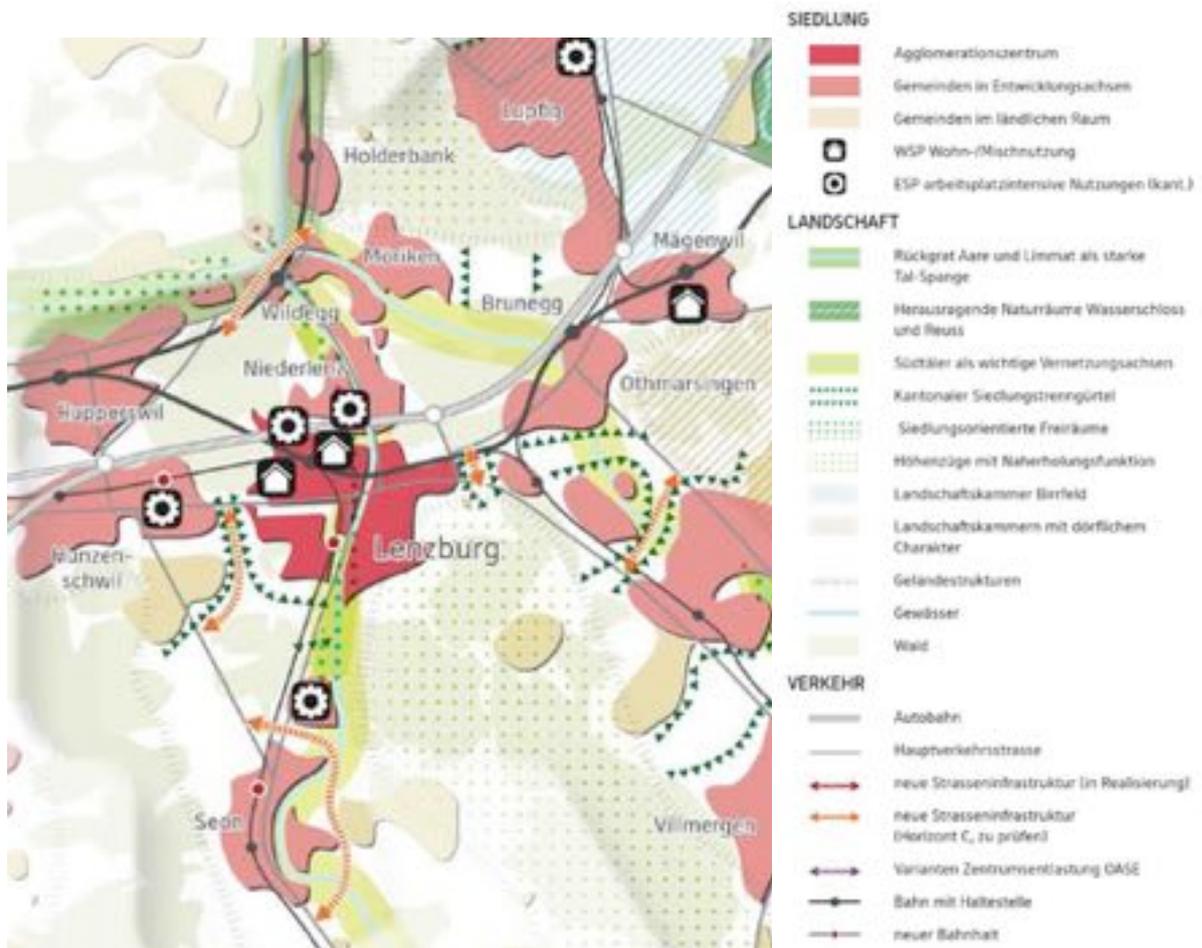


Abbildung 5: Zukunftsbild Teilraum Lenzburg (Quelle: Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, 3. Generation)

2.1.4 Lebensraum Lenzburg Seetal

Der Regionalplanungsverband Lenzburg-Seetal wurde 2013 aufgelöst, an seine Stelle tritt der Verband Lebensraum Lenzburg – Seetal. Ein von der Region separat erarbeitetes regionales Verkehrskonzept liegt nicht vor. Die Anliegen der Region und ihre verkehrliche Entwicklungsvorstellungen werden im Bericht „Netzstrategie Unteres Seetal – Anbindung an die A1“ behandelt (siehe Kapitel 2.1.5). Das regionale Entwicklungskonzept Lenzburg (REK) wurde 2006 verabschiedet. Bei der Ausarbeitung des Agglomerationsprogrammes (AP) der 2. Generation Aargau-Ost wurde das REK berücksichtigt, daher kann als Grundlage für die regionale Entwicklung das Zukunftsbild 2030 des AP für den Teilraum Lenzburg verwendet werden (siehe Abbildung 5).

2.1.5 Netzstrategie Unteres Seetal

Für das untere Seetal und die Gemeinden Lenzburg, Niederlenz, Hunzenschwil, Rapperswil, Staufien, Schafisheim, Seon und Egliswil wurde 2014 eine Netzstrategie entwickelt, welche eine optimierte Anbindung an die Nationalstrasse A1, eine Verbesserung der Erreichbarkeit von Lenzburg sowie verlässliche Reisezeiten für den MIV und den Busverkehr herbeiführen soll. Die Netzstrategie wird von allen beteiligten Gemeinden und dem Kanton als verbindliches Planungsinstrument für die nächsten Jahre mitgetragen. Bezüglich Zeitrahmen wünschen sich die Gemeinden insbesondere für die längerfristigen Massnahmen (Priorität C) eine frühere Umsetzung.

2.2 Kommunale Zielfestlegungen

2.2.1 Leitbild Stadt Lenzburg

Die Stadt Lenzburg hat sich folgende Ziele zur weiteren Entwicklung definiert:

- Qualitatives Wachstum der Bevölkerung
- Erhalten und Weiterentwicklung eines attraktiven Lebensraumes, Erhalten und aktives Fördern der Naherholungsgebiete
- Die Sicherheit wird mit geeigneten Massnahmen gewährleistet.
- Den Mitbürgern soll ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz angeboten werden.

2.2.2 Räumliche Entwicklungsstrategie Lenzburg

Die Räumliche Entwicklungsstrategie (RES) zeigt die Perspektiven für einen Zeitraum von rund 15 – 20 Jahren auf. Sie gibt damit den Rahmen für die anstehenden Planungen.

Das Hauptziel lautet: «Wir wollen Lenzburg als vernetzte und durchmischte Regionalstadt weiter entwickeln und die überkommunale Zusammenarbeit fördern. Wir lassen uns dabei von fünf Zielen leiten:»

- Urbanität und Qualität durch Entwicklung nach innen schaffen
- Zentrumsfunktionen und Entwicklungsschwerpunkte stärken
- Lenzburg für 11'000 bis 12'000 EinwohnerInnen im Jahr 2030 vorbereiten
- Arbeitsstandorte aufwerten
- Landschaft und städtische Freiräume verbinden

Die Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung wurden im Grundkonzept definiert (Skizze gemäss Abbildung 6):

- Entwicklung innerhalb der bestehenden Siedlungsgrenzen konzentrieren: Auf weitere Einzonungen soll – mit Ausnahme des Gebietes Hornerfeld Ost – verzichtet werden. Eine qualitätsvolle Entwicklung soll im bestehenden Siedlungsgebiet stattfinden.
- Zentrumsbereiche und Achse Bahnhof – Altstadt stärken: Die Schwerpunkte Bahnhofgebiet und Altstadt sind heute ungenügend verbunden. Die Achse soll zu einem lebendigen Stadtraum aufgewertet werden. Es werden ein attraktiver Nutzungsmix, eine gute soziale Durchmischung und städtebaulich hochstehende Lösungen verfolgt.
- Die Qualitäten des Aabachtals aufwerten: Der Freiraum führt als wichtigste grüne Achse vom Landschafts- in den Siedlungsraum hinein. Das Aabachtal soll als innerstädtische Grünachse weiterentwickelt werden, die Verbindung zwischen den Quartieren mit dem umliegenden Landschaftsraum soll verbessert werden.
- Siedlungsrand gestalten: Weil keine Siedlungserweiterungen geplant sind, kann der Siedlungsrand und der Übergang zur Landschaft sorgfältig gestaltet werden. Die Zufahrten auf den Hauptachsen werden als Stadteingänge zu Lenzburg aufgewertet.



Abbildung 6: Grundkonzept, Räumliche Entwicklungsstrategie (Quelle: RES, 2015)

2.2.3 Bau- und Nutzungsordnung (BNO)

Lenzburg

Die BNO der Stadt Lenzburg (Stand 22. Mai 1997) macht keine grundsätzlichen Aussagen zu Entwicklungszielen. Folgende Punkte zu den einzelnen Zonen werden genannt:

- Die Altstadt soll in ihrem Bestand und mit den charakteristischen Elementen des städtebaulichen Grundmusters erhalten und erneuert werden.
- Dasselbe gilt für die Gebiete in den weiteren Schutzzonen (Aavorstadt, vier Villen, Schlossbergüberbauung, Häusergruppe Burghalde, Häusergruppe alte Landweibelei, Gesamtanlage Schloss Lenzburg).

- Die Spezialzone Bahnhof – Bahnhofsstrasse – Malagarain soll eine attraktive Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt ermöglichen. Es ist eine angepasste Nutzungsdurchmischung zulässig.

Die Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Lenzburg wird in Abstimmung mit dem KGV 2017/2018 überarbeitet.

Niederlenz

In der BNO der Gemeinde Niederlenz (Stand 1. März 2013) werden keine grundsätzlichen Ziele genannt. Auch diese BNO wird in absehbarer Zeit überarbeitet.

Staufen

Die BNO der Gemeinde Staufen (Stand 12. November 2012) definiert folgende Ziele:

- Harmonisches und kontinuierliches Wachstum der Gemeinde
- Erhaltung der Standortvorteile mit attraktiven Wohnlagen, vielfältigen Erholungsmöglichkeiten und einer reizvollen Kulturlandschaft
- Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Erholung
- Eine massvolle Verdichtung und haushälterische Bodennutzung unter Wahrung angemessener Grün- und Freiräume
- Erhaltung und Weiterentwicklung der guten Anbindung an das Strassen-, Schienen- und Busnetz
- Optimierung des Fuss- und Radverkehrs mit attraktiven und durchgehenden Fuss- und Radwegverbindungen

2.2.4 Verkehrskonzept Lenzburg

1992 hat die Stadt Lenzburg ein Verkehrskonzept erarbeitet und 2003 aktualisiert. Der „Standbericht Verkehrsplanung 2011“ gibt Rechenschaft über die Erreichung der 1992 / 2003 gesetzten Ziele. Ebenfalls in diesem Bericht werden die alten und neuen Herausforderungen aufgezählt. Es sind dies:

- Künftige Verkehrsentwicklung: Die wachsende Anzahl Einwohner und das stetig wachsende Mobilitätsbedürfnis werden zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs – insbesondere in Richtung West-Ost und Süd-Ost – führen.
- Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete: Verschiedene Bau- und Entwicklungsvorhaben wie das Hornerfeld West und das Gebiet Widmi erzeugen zusätzlichen Verkehr. Die Erschliessung und Anbindung an das bestehende Strassennetz muss sorgfältig geplant werden.

- Siedlungsverdichtung: Bestehende Siedlungsgebiete sollen verdichtet und Einzonungen auf der grünen Wiese vermieden werden. Dadurch sollen die Verkehrswege kurz gehalten werden.
- Entwicklung Bahnhof: Der Bahnhof soll als Verkehrsdrehscheibe und Entwicklungsschwerpunkt aufgewertet werden.
- Schulwegsicherheit und verkehrsberuhigte Zonen: Die Umsetzung des Konzeptes zur Erhöhung der Schulwegsicherheit sowie des Konzeptes für Tempo 30-Zonen, Begegnungs- und Fussgängerzonen soll weitergeführt werden.
- Gemeindeübergreifende Zusammenarbeit

2.3 Befindlichkeits- und Trendstudie

Vor der Erarbeitung des eigentlichen KGV erarbeitete Roland Müller zusammen mit der Begleitgruppe eine Befindlichkeits- und Trendstudie. Gestützt auf die im Vorfeld der Workshops mit der Kommission durchgeführte Befragung zur „Befindlichkeit“ soll ein kritischer Blick auf die Analyse und die formulierten Ziele geworfen werden. Mit der Trendbefragung soll ein kritischer Blick auf die vorgeschlagenen Massnahmen geworfen werden. Die Massnahmen sind dann nachhaltig, wenn sie auch in Zukunft bestand haben. Eine Massnahme, welche dem Trend widerspricht, hat in Zukunft einen schweren Stand.

Befindlichkeitsstudie

Die wichtigsten Erkenntnisse aus Befindlichkeitsstudie sind in Tabelle 1 festgehalten, die umfassenden Resultate sind in Anhang A7 enthalten. Hintergründe zu den Einschätzungen wurden nicht befragt.

Verkehrsträger	MIV	ÖV	Zweiradverkehr	Fussverkehr
Dringend verbessern:	<ul style="list-style-type: none"> • Zufahrt zur Autobahn • Zufahrt zum Bahnhofsquartier • Parkiersituation am Bahnhof Lenzburg 	-	<ul style="list-style-type: none"> • Parkiersituation am Bahnhof Lenzburg 	-
Verbessern:	<ul style="list-style-type: none"> • Zufahrt Lenzhard und Hornerfeld • Zufahrt Hammermatte für Güterverkehr • Gestaltung verkehrs- und nutzungsorientierter Strassen • Allgemeine Verkehrssicherheit durch baulichen und regulierende Massnahmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum Fernverkehrsnetz • Zugang zum Flughafen Kloten • Erreichbarkeit Regionalzentren (Aarau, Baden, Luzern) • Erreichbarkeit Zentren (Zürich, Basel, Bern) • Verkehrssicherheit ÖV 	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang Bahnhof Lenzburg • Erreichbarkeit Naherholungsgebiete • Zugang und Parkieren bei ÖV-Anschlusspunkten • Parkieren in der Altstadt • Verkehrssicherheit für Mofa/Velo 	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang Bahnhof Lenzburg • Zugang zu den Naherholungsgebieten • Zugang zum ÖV • Zugang Lenzhard • Verkehrssicherheit für Fussgänger und Kinder

Tabelle 1: Zusammengefasste Resultate der Befindlichkeitsstudie

Trendstudie

Die Trendstudie nimmt erwartete Trends für die vier Themenbereiche Verkehrsnachfrage, Bau und Gestaltung von Verkehrsanlagen, Betrieb von Verkehrsanlagen, Umfeld auf. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die definierten Trends, welche gemäss der Einschätzung der Begleitkommission mittlere bis grosse Auswirkungen haben dürften.

Themenbereich	Bis 2030	Ab 2030
Verkehrsnachfrage	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Individualisierung</i> in der Gesellschaft führt zu Auswirkungen auf die Nachfrage, Nachfrageverteilung und Verkehrsmittelwahl. • <i>Zunahme des Wohlstandes</i> und <i>Zunahme der Siedlungsdichte</i> haben Auswirkungen auf die Gesamtnachfrage. • <i>Rückgang der Sicherheit im öffentlichen Raum</i> beeinflusst die Verkehrsmittelwahl. • <i>Zunehmende Vernetzung der Verkehrsmittel</i> hat Auswirkungen auf Gesamtnachfrage und Verkehrsmittelwahl • <i>Zunahme von Teilzeitarbeit</i> erhöht Gesamtnachfrage, <i>Zunahme von Internetarbeit</i> reduziert diese • <i>Späteres Rentenalter</i> hat Einfluss auf Gesamtnachfrage • <i>Internet-Einkauf</i> reduziert die Nachfrage partiell 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Zunahme des Wohlstandes</i> und <i>Zunahme der Siedlungsfläche</i> haben Auswirkungen auf die Gesamtnachfrage. • <i>Einforderung Nachhaltigkeit</i> führt zu einer Abnahme der Nachfrage
Bau und Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Individualisierung</i> in der Gesellschaft und <i>Zunahme der Siedlungsdichte</i> haben Auswirkungen auf die Anteile der Verkehrsfläche 	-
Betrieb der Verkehrsanlagen	-	-
Umfeld	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Zunahme der Siedlungsdichte</i> hat Auswirkungen auf die Lärmentwicklung, den Parkplatzbedarf, die Sicherheit und die Beanspruchung des Belags 	-

Tabelle 2: Zusammenfassung Trends gemäss Umfrage (Trendstudie)

2.4 Fazit

Gemäss Raumkonzept Aargau ist Lenzburg eine Kernstadt und bildet mit den umliegenden Gemeinden einen urbanen Entwicklungsraum. Im Richtplan ist festgehalten, dass in den Agglomerationen der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr entsprechend ihrem Potenzial gleichwertig und raumverträglich entwickelt werden sollen. Der Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen sollen gewährleisten, dass durch Massnahmen des Verkehrsmanagements die Verkehrsinfrastruktur optimal ausgenützt wird, der öffentliche Verkehr und Fuss-/Veloverkehr gefördert und die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV gewährleistet ist. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist zu erhöhen und die Umweltbelastung zu beschränken. Die Gemeinden sollen den lokalen und regionalen Fuss- und Veloverkehr fördern und sie werten die Strassenräume auf.

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU hat zum Ziel, die gute Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete sicherzustellen, Siedlungsentwicklung auf Gebiete auszurichten, die gut mit dem ÖV und mit ausreichender Strassenkapazität erschlossen sind oder werden können, die Strassenräume an Kantonsstrassen aufzuwerten, der ÖV attraktiv und konkurrenzfähig auszugestalten und das Angebot nachfrageorientiert weiterzuentwickeln, die Vorteile des Fuss- und Veloverkehr auf kurzen Distanzen zu nutzen.

Das Agglomerationsprogramm Aargau-Ost will die Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrsstrassen und des strassengebundenen ÖV erhalten, den ÖV nachfrageorientiert weiterentwickeln, den Fuss- und Veloverkehr weiterentwickeln, die Strassenräume nach dem Koexistenzprinzip weiterentwickeln sowie die verschiedenen Verkehrsmittel durch Mobilitätsmanagement fördern. Für die Agglomeration Lenzburg werden konkret folgende Ziele genannt: Verbesserung der Fahrplanstabilität der Regionalbusse und bessere ÖV-Erschliessung bereits überbauter Gebiete, gestalterische Aufwertung der Ortsdurchfahrten und Schliessung der Lücken der Radrouten.

In der Netzstrategie Unteres Seetal wird eine optimierte Anbindung an die Nationalstrasse A1, die Verbesserung der Erreichbarkeit von Lenzburg sowie verlässliche Reisezeiten für den MIV und den Busverkehr als Ziel gesetzt.

In der räumlichen Entwicklungsstrategie Lenzburg wird eine urbane Entwicklung und eine Stärkung der Zentrumsfunktion und Entwicklungsschwerpunkte angestrebt.

Im Leitbild Stadt Lenzburg ist festgehalten, dass den Mitbürgern ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz angeboten werden soll.

Die drei Gemeinden im Planungsgebiet weisen in Bezug auf die Ausgangslage deutliche Unterschiede auf. Lenzburg ist urban geprägt und muss sich mit Verkehrsproblemen von Zentrums-gemeinden beschäftigen. Diese verkehrlichen Herausforderungen werden mit einer Verkehrskommission besprochen. Niederlenz und Staufen weisen einen dörflichen Charakter und innerhalb des Siedlungsgebiets tiefere Verkehrsbelastungen auf. Auf kommunaler Ebene gibt es bei diesen beiden Gemeinden keine Verkehrskommission. Aufgrund der funktionalen Abhängigkeiten der drei Gemeinden würde die Einführung einer gemeinsamen Verkehrskommission abgestimmte Verkehrslösungen ermöglichen.

3 Bestehende kantonale Planungen

In diesem Kapitel werden bestehende Vorhaben im Planungsgebiet erörtert.

3.1.1 Kantonaler Richtplan

National- und Kantonsstrassen

Im kantonalen Richtplantext sind die Massnahmen gemäss Tabelle 3 enthalten. Sie betreffen das Planungsgebiet direkt oder **indirekt**. Die Zuordnung erfolgt nach Stand der Koordination: Vororientierung (V), Zwischenergebnis (Z), Festsetzung (F).

Massnahme	V	Z	F
6-Streifen-Ausbau ab Verzweigung Wiggertal bis Birrfeld			X*
Ausbau bzw. Neukonzeption der Anschlüsse ab Verzweigung Wiggertal bis Baden-West, inkl. Aarau-Ost und Lenzburg			X*
Verbindungsspanne Hornerfeld Lenzburg			X
Vierspurausbau Bünztalstrasse Lenzburg – Wohlen		X	
Umfahrung Wildeggen		X	
Autobahn-Anschluss Aarau Ost, Aufteilung in zwei Halbanschlüsse	X		
Sanierung Niveauübergang Hendschiken	X		
Ostumfahrung Schafisheim	X		
Nordspange Seon	X		
Ostumfahrung Seon	X		

* Die Festsetzung ist an die Bedingung einer schonenden und abgestimmten Ausgestaltung geknüpft.

Tabelle 3: Massnahmen National- und Kantonsstrassen

Öffentlicher Verkehr

Im kantonalen Richtplantext sind die ÖV-Massnahmen gemäss Tabelle 4 enthalten, welche den Raum Lenzburg direkt oder **indirekt** betreffen. Die Zuordnung erfolgt nach Stand der Koordination: Vororientierung (V), Zwischenergebnis (Z), Festsetzung (F).

Massnahme	V	Z	F
Seetalbahn, Lenzburg – Beinwil: Sicherungstechnische Sanierung und rationalisierter Bahnbetrieb (Regionalzugsverkehr)			X
Neue Haltestelle Seon Nord (Regionalzugsverkehr)			X
Neubaustrecke Chestenbergstunnel (2 Varianten, Personenfernverkehr)		X	
Verknüpfungsbauwerke im Raum Gexi, Lenzburg, Othmarsingen, Hendschiken (Regionalzugsverkehr)		X	
Mehrspurausbau im Freiamt (3. Gleis), Hendschiken – Oberrüti (Regionalzugsverkehr)	X		
Neue Haltestelle Hunzenschwil Schoren (Regionalzugsverkehr)	X		
Neue Haltestelle Seon Birren (Regionalzugsverkehr)	X		
Neue Haltestelle Staufen (Regionalzugsverkehr)	X		

Tabelle 4: Massnahmen öffentlicher Verkehr

3.1.2 Kantonale Radrouten

Lenzburg, Niederlenz und Staufen verfügen über ein dichtes Radroutennetz. Lenzburg bildet dabei einen Knotenpunkt und verbindet wichtige Routen. Die Bahnhofstrasse bündelt dabei sowohl die Nord-Süd- als auch die West-Ost-Achse. Im Osten ist das Radroutennetz zusammenhängend mit den kantonalen Radrouten 541 (von/nach Othmarsingen) und 592 (von/nach Hendschiken). Niederlenz ist im Norden über die kantonale Radroute 550 mit Möriken-Wildegg verbunden. Das Radroutennetz in Staufen bildet im Süden einen Zusammenhang zu der kantonalen Radroute 550 (von/nach Seon) sowie 591 (von/nach Schafisheim). Auch Lenzburg weist durch die kantonale Radroute 750 eine westliche Verbindung mit Schafisheim auf.

Noch bestehende Lücken sollen geschlossen und Schwachstellen behoben werden. So sind auf der kantonalen Radroute 550 zwischen Stauffberg und Seon sowie auf der kantonalen Radroute 541 zwischen Lenzburg und Dintikon jeweils neue Velowege geplant. Auf dem Stadtgebiet von Lenzburg soll auf der Hendschikerstrasse zwischen dem Brauereiweg und der Neuhofstrasse sowie auf der Niederlenzerstrasse zwischen Freiamterplatz und Bollbergstrasse die Sicherheit mittels geplanter Radstreifen erhöht werden.

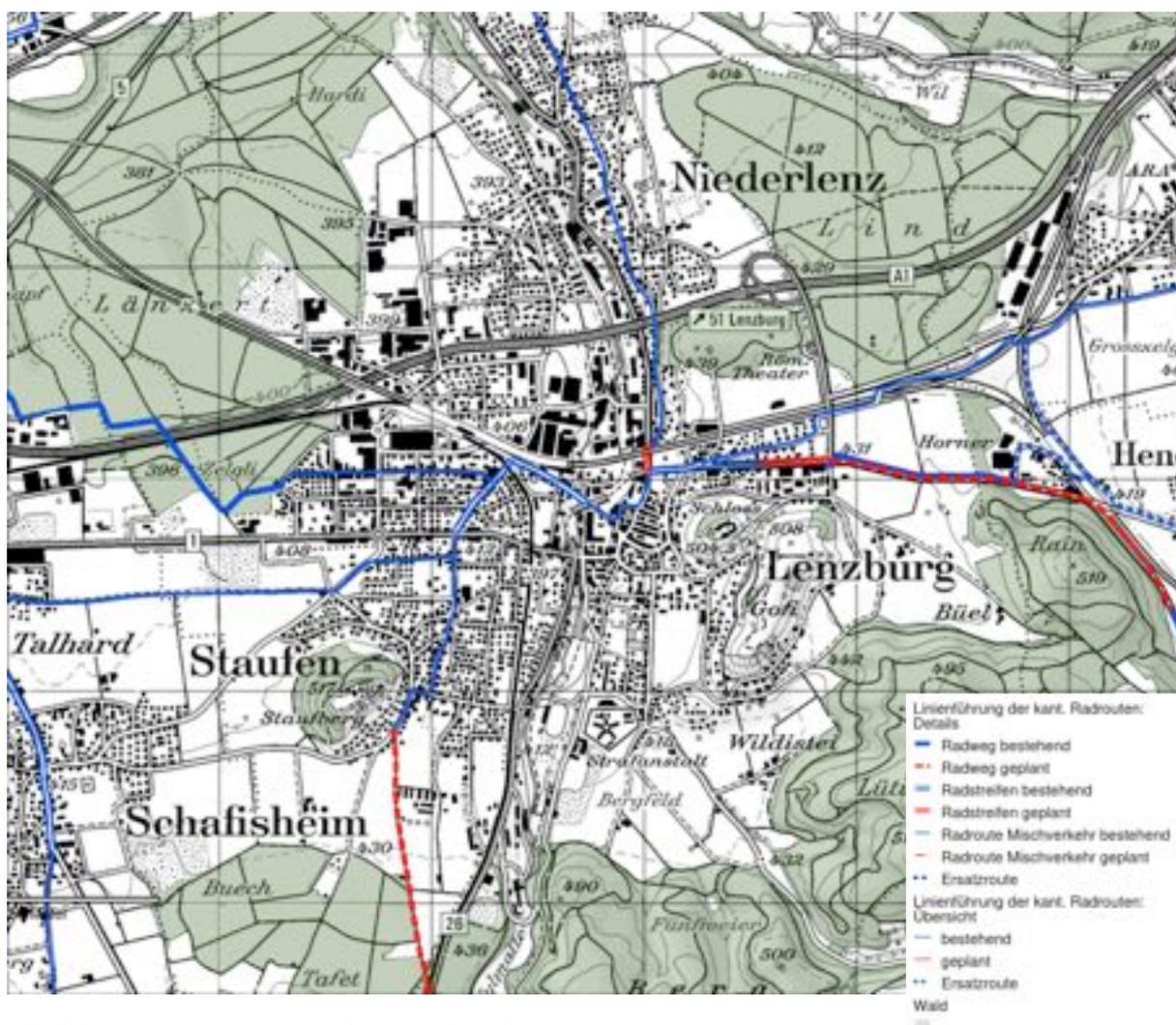


Abbildung 7: Kantonale Radrouten (Quelle: AGIS, 2016)

3.1.3 Wanderwegnetz

Im Raum Lenzburg sind gemäss Abbildung 8 zahlreiche Wanderwege vorhanden, wobei die Stadt Lenzburg einen Knoten bildet:

- Lenzburg – Schloss Lenzburg – Ammerswil
- Lenzburg – Seon
- Lenzburg – Staufen – Schafisheim/Seon
- Lenzburg – Rapperswil
- Lenzburg – Niederlenz – Möriken-Wildegg
- Lenzburg - Othmarsingen



Abbildung 8: Wanderwege (Quelle: AGIS, 2016)

2016 wurden mehrere Anpassungen am Wanderwegnetz vorgenommen. Auf der einen Seite entstand vom Anschlussbereich der A1 am Waldrand ein Wanderweg Lenzburg – Niederlenz – Möriken. In Niederlenz schliesst ein weiterer Wanderweg daran an und führt entlang des Aabachs nach Norden. Dadurch liess sich der wenig attraktive Wanderweg Lenzburg – Niederlenz über den Neugrabenweg aufheben. Des Weiteren wurde auf dem Wanderweg Lenzburg – Rupperswil im Gebiet Länzert das bestehende Teilstückes südlich der Schieneninfrastruktur der Bahn zugunsten eines nördlich der Gleise und im Wald verlaufenden Wanderwegs aufgehoben.

3.1.4 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013

Das Mehrjahresprogramm ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau in den nächsten rund 10 Jahren. Es ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmt, indem deren Zielsetzungen übernommen wurden. Wichtigste Grundlage für die koordinierte Planung im ÖV, MIV und LV ist insbesondere die Richtplanung. Das Mehrjahresprogramm stützt sich darauf ab und konkretisiert die anstehenden Entwicklungsschritte im ÖV.

Durch seine geographische Lage ist der Raum Lenzburg Teil von mehreren Regionen/Korridoren im Mehrjahresprogramm.

Handlungsbedarf Nationalbahn (Zofingen – Lenzburg)

Aufgrund der bestehenden Nachfrage und des Bevölkerungspotentials hat diese ländliche Entwicklungsachse die Vorgabe „Optimierung“ erhalten. Sie bildet verkehrsmässig eine Parallelachse zur Strassen- und Schienenhauptachse West-Ost (Olten-Aarau-Lenzburg). Entlang der Tangente Zofingen-Lenzburg befinden sich verschiedene grosse Güterverkehrserzeuger, welche einen erheblichen Anteil auf der Schiene abwickeln.

Zwischen Zofingen und Lenzburg verkehrt im Rahmen der S-Bahn Aargau die Linie S28. Sie verbindet die ländliche Entwicklungsachse mit den urbanen Entwicklungsräumen Zofingen, Aarau und Lenzburg. Angebotsseitig wird per Fahrplanwechsel 13.12.2015 auf einen durchgehenden 30-min-Takt bis um 20.00 Uhr verdichtet (gemäss Optimierungsmodul 1), auf der Infrastrukturseite sind hierfür Kreuzungsgleise in Hunzenschwil und Kölliken nötig. Des Weiteren sind infrastrukturseitig Neubauten und Ausbauten von Haltestellen zu nennen.

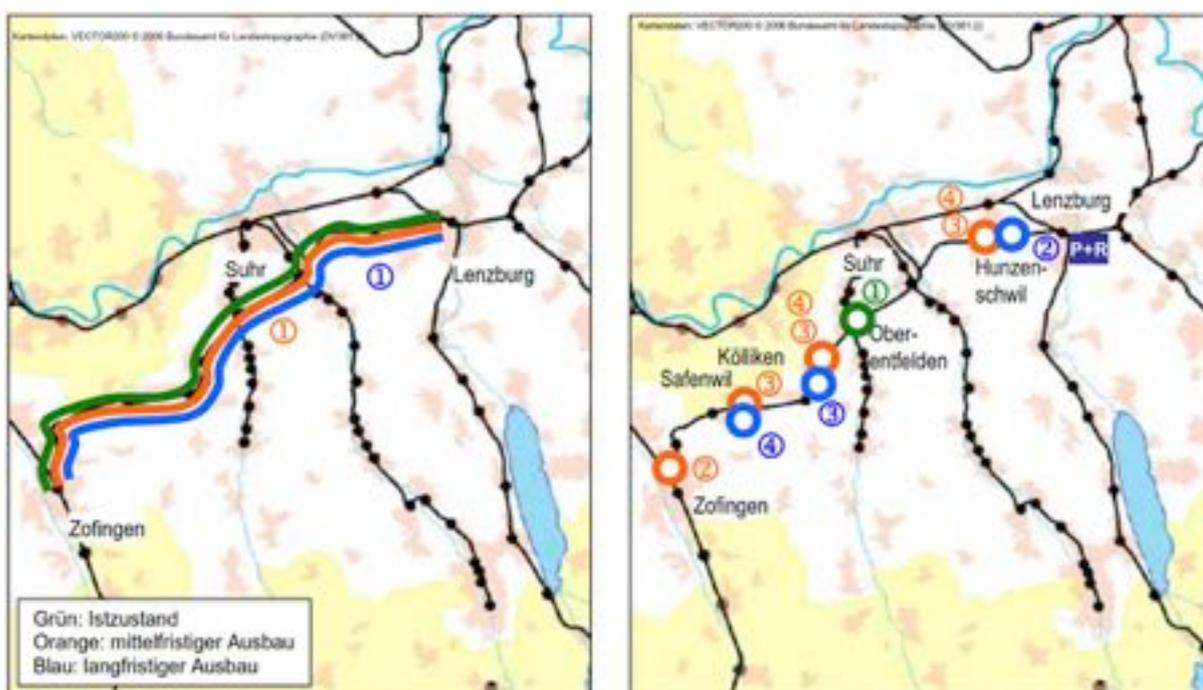


Abbildung 9: Angebots- und Infrastrukturoptimierung im Korridor der Nationalbahn

Angebotsoptimierung auf der Nationalbahn

- Istzustand**
 - Std.-Takt mit Verdichtungen in HVZ (Morgen und Abend) sowie Samstag/Sonntag abends bis 20.00 Uhr
- Optimierungsmodul 1 (mittelfristig)**
 - Montag bis Sonntag 30-Min.-Takt ganztags bis ~ 20.00 Uhr Zofingen–Lenzburg ☺
 - (→ Massnahme der GR-Botschaft S-Bahn Aargau 2016 ff.)
 - Bessere Erschliessung der Gemeinden mit neuen Haltestellen und Verlegung von Haltestellen
- Optimierungsmodul 2 (langfristig)**
 - 30-Min.-Takt Zofingen–Lenzburg am Abend ☺

Infrastrukturoptimierung auf der Nationalbahn

- Laufende Massnahmen**
 - Behindertengerechter Perron und Ausbau Publikumsanlagen Oberentfelden SBB ☺
- Infrastrukturmodul 1 (mittelfristig)**
 - Verlegung Haltestelle Künzliwil ☺
 - Automatisierung, Fernsteuerung und Bahnhofsneubauten Safenwil, Kölliken und Hunzenschwil ☺
 - Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten Regional- und Güterverkehr (Verlängerung Kreuzungsgleise in Hunzenschwil und Kölliken) ☺
 - (→ Alles Massnahmen der Vorlage S-Bahn Aargau 2016 ff.)
- Infrastrukturmodul 2 (langfristig)**
 - Neue Haltestelle Hunzenschwil Schoren ☺
 - Verlegung Haltestelle Kölliken Oberdorf ☺
 - Ausbau Gütergleisanlagen Emil Frey in Safenwil für 30-Min.-Takt am Abend ☺

Abbildung 10: Beschrieb Angebots- und Infrastrukturoptimierung im Korridor der Nationalbahn

Mittelland (inkl. Aarau – Zürich)

In diesem Korridor sollen die Kernstädte untereinander vernetzt und die übergeordneten Zentren angebunden werden. Für die Raumentwicklung Aargau nimmt der Korridor eine Schlüsselstellung ein. Im ganzen Gebiet bestehen ausgeprägte Engpässe auf der Strasse. Die erwünschte Entwicklung der Siedlungsgebiete kann nur mit einem Ausbau des ÖV-Angebots ermöglicht werden.

Für den Raum Lenzburg ist angebotsseitig die Veränderung der heutigen Linie S3 in die Linie S11 mit Verdichtung auf einen 30-min-Takt in den Hauptverkehrszeiten ab Fahrplanwechsel 09.12.2018 relevant (Umsetzung 4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich). Die Verbindung der S-Bahn-Äste wird neu organisiert, die Linie S11 verkehrt dann auf der Strecke Aarau – Zürich – Winterthur (S3 heute: Aarau – Zürich - Wetzikon). Der integrale Halbstundentakt ist ab 2023 vorgesehen. Zudem besteht die Option einer Verlängerung der Linie bis nach Olten. Da mit einer dreiteiligen Zugskomposition (300m) gefahren wird, werden die Bahnhöfe Mägenwil und Othmarsingen ausgebaut.

Mit der neuen S-Bahnlinie S25 Brugg-Muri entstehen ab Fahrplanwechsel 11.12.2016 durch den Anschluss mit der S26 in Henschiken zwei Verbindungen pro Stunde zwischen dem Raum Brugg und Lenzburg (einmal stündlich mit S23 direkt und einmal stündlich S25/S26). Infrastrukturseitig muss für das Modul 1 der Bahnhof Lenzburg ausgebaut werden.

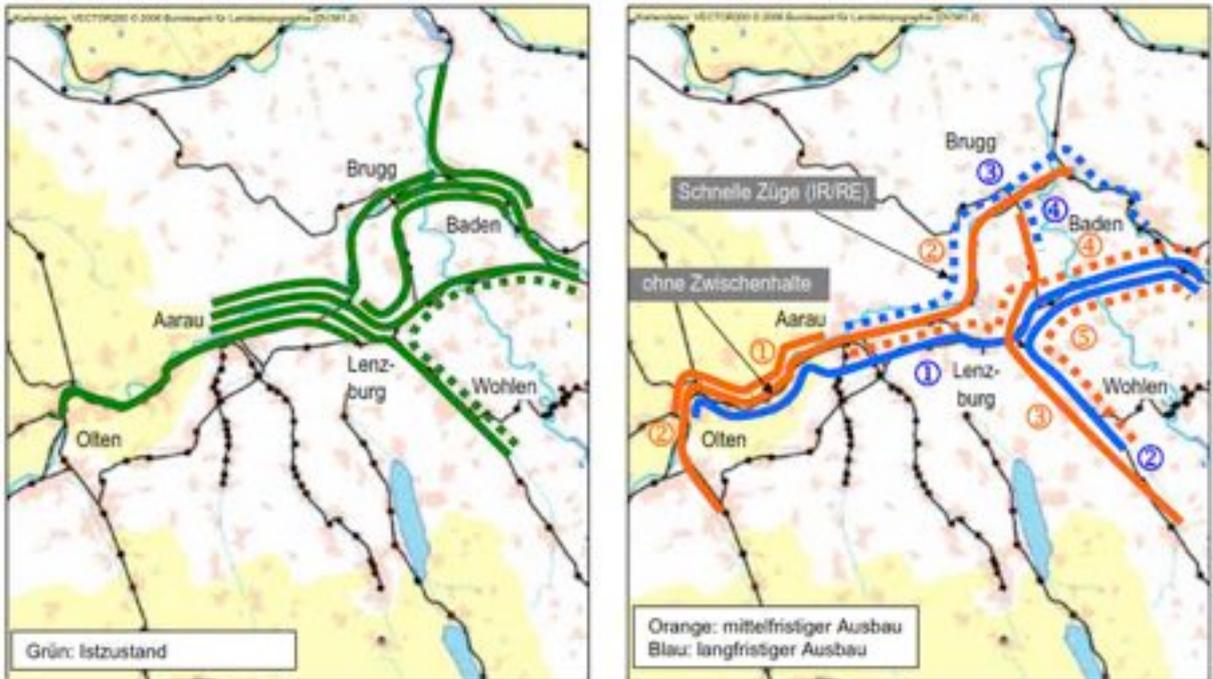


Abbildung 11: Angebot Ist-Zustand (links) und Angebotsentwicklung mittel-/langfristig (rechts)

Angebotsentwicklung im Mittellandkorridor

- Istzustand**
 - Schnelle Verbindungen zwischen den Kernstädten Zürich–Baden–Brugg–Aarau–Olten (IR/RE bzw. IR/RE) und Zürich–Lenzburg–Aarau (RR/RE) – im 30-Min.-Takt (nicht eingezeichnet)
 - S-Bahnverkehr im Korridor Baden–Brugg und Lenzburg–Aarau sehr dicht (Überlagerung von verschiedenen Linien)
 - S-Bahnlinien fahren meistens im 30-Min.-Takt, Verdichtungen aus Kapazitätsgründen teilweise nur in HVZ möglich
 - S3 Aarau–Zürich im Stundentakt (Kapitel 3.9.10)
- Entwicklungsmodul 1 (mittelfristig)**
 - Durchgehender 30-Min.-Takt Aarau–Olten mit Zwischenhalten (S23 und S26) ☐
 - Durchgehender 30-Min.-Takt Turgi–Aarau (ohne Halt)–Olten–Zofingen–Sursee ☐
 - Neue S-Bahnlinie im Std.-Takt Brugg–Muri ☐
 - S3 in HVZ im 30-Min.-Takt ☐
 - Zusätzliche Direktzüge Frelamt–Limmat–Zürich (Fahrt in beide Richtungen, beschleunigt) ☐
 - (→ Alle Massnahmen der Vorlage S-Bahn Aargau 2016 ff.)
- Entwicklungsmodul 2 (langfristig)**
 - S3 ganztags im 30-Min.-Takt (evtl. verlängert nach Olten) ☐
 - Direkte S-Bahnlinie von Zürich via Limmat ins Frelamt ☐
 - Systematische Verdichtungszüge (Wettingen–Baden–Brugg–Aarau–Olten) im schnellen Verkehr in HVZ ☐
 - Verlängerung S-Bahn von Brugg ins Birfeld in HVZ ☐

Infrastrukturentwicklung im Mittellandkorridor

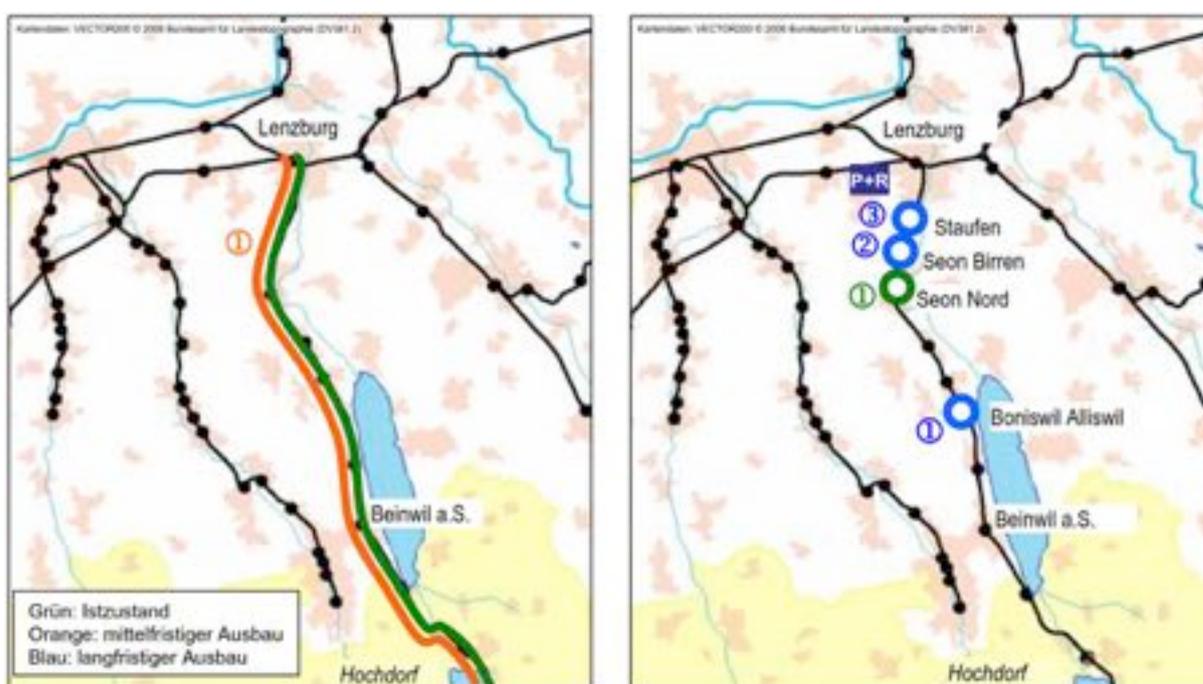
- Laufende Massnahmen**
 - Entzahn Rangierbahnhof Limmat (Lehnenviadukt) ☐
 - Durchgehende Vierspurs Aarau–Olten mit Eppenbergtunnel ☐
 - Infrastrukturmodul 1 (mittelfristig)**
 - Bahnhofsausbauten Oltenmünster und Mägenwil (Perronerweiterung und behindertengerechter Zugang zur Bahn mit Perronerhöhungen und Rampen, schnelle Weichenverbindungen) ☐
 - Schnelle Weichenverbindungen West in Kilwangen ☐
 - Verbesserungen für wendende Züge in Aarau (Wendegleis westlich von Aarau) ☐
 - (→ Alle Massnahmen der Vorlage S-Bahn Aargau 2016 ff.)
 - Ausbau Bahnhof Wettingen (inkl. Wendegleis) ☐
 - Ausbau Bahnhof Lenzburg (inkl. 2. Personenunterführung) ☐
 - Infrastrukturmodul 2 (langfristig)**
 - Wendeanlage für S-Bahnverlängerung im Birfeld ☐
- Wichtige Streckenausbauten werden im Rahmen der nationalen Projekte (ZEB, STEP 2025, Folgeprojekte) von Bund und SBB vorgenommen (in Abbildung zur Infrastrukturentwicklung grau eingezeichnet)

Abbildung 12: Angebots- und Infrastrukturentwicklung im Mittellandkorridor

Seetal

Das von der Bahn erschlossene Seetal ist eine ländliche Entwicklungsachse und bindet es an den urbanen Entwicklungsraum Lenzburg an. Aufgrund der aktuellen Nachfrage und des Bevölkerungspotentials wird das bestehende ÖV-Angebot einer „Optimierung“ unterworfen. Das Seetal weist einen hohen Landschafts- und Erholungswert auf und ist daher wichtig für Freizeit und Tourismus. Neben der Seetalbahn besteht der öffentliche Regionalverkehr auch aus den bahnp parallelen direkten Buslinien Lenzburg-Rechtes Hallwilerseeufer.

Die Optimierung besteht angebotsseitig aus einer Ausdehnung des 30-min-Taktes sowie der Bedienung neuer Haltestellen, welche durch den Bau auch auf der Infrastrukturseite anfallen.



Angebotsoptimierung auf der Seetalbahn

- Istzustand
 - 30-Min.-Takt Montag bis Sonntag bis 20.00 Uhr
- Optimierungsmodul 1 (mittelfristig)
 - 30-Min.-Takt Montag bis Sonntag bis 24.00 Uhr Lenzburg-Beinwil a. S. (-Luzern) ①
- Optimierungsmodul 2 (langfristig)
 - Besseres Erschliessen der Gemeinden mit neuen Haltestellen

Infrastrukturoptimierung auf der Seetalbahn

- Laufende Massnahmen
 - Neue Haltestelle Seon Nord ①
 - Sanierung Bahnübergänge entlang gesamter Seetalbahn (in Grafik nicht eingezeichnet)
- Infrastrukturmodul 1 (mittelfristig)
 - kein ausgewiesener Handlungsbedarf
- Infrastrukturmodul 2 (langfristig)
 - Neue Haltestelle Boriswil Alliswil ①
 - Neue Haltestelle Seon Birren (evtl. inkl. neuer Kreuzungsstelle) ②
 - Neue Haltestelle Staufien ②

Abbildung 13: Angebots- und Infrastrukturentwicklung im Korridor des Seetals

Büntztal und Oberes Freiamt

Im Büntztal liegen Zentren, urbane und ländliche Entwicklungsräume, wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte sowie Erholungsräume. Dies führt zu einem hohen Entwicklungspotential. Mit dem öffentlichen Regionalverkehr wird der Korridor an die kantonalen und ausserkantonalen Zentren angebunden, teilweise dient er auch als Verbindungen zwischen diesen Zentren selbst. Der grosse Nord-Süd-Güterverkehr prägt das ÖV-Angebot stark.

Angebotsseitig soll die S26 Rotkreuz – Aarau via Lenzburg zum Fahrplanwechsel 09.12.2018 bis nach Olten verlängert werden, je nach Modul im 60-min- oder 30-min-Takt. Zwischen Lenzburg und Wohlen soll langfristig ein 15-min-Takt entstehen. Infrastrukturseitig sind weitere Gleisausbauten im Grossraum Lenzburg notwendig.

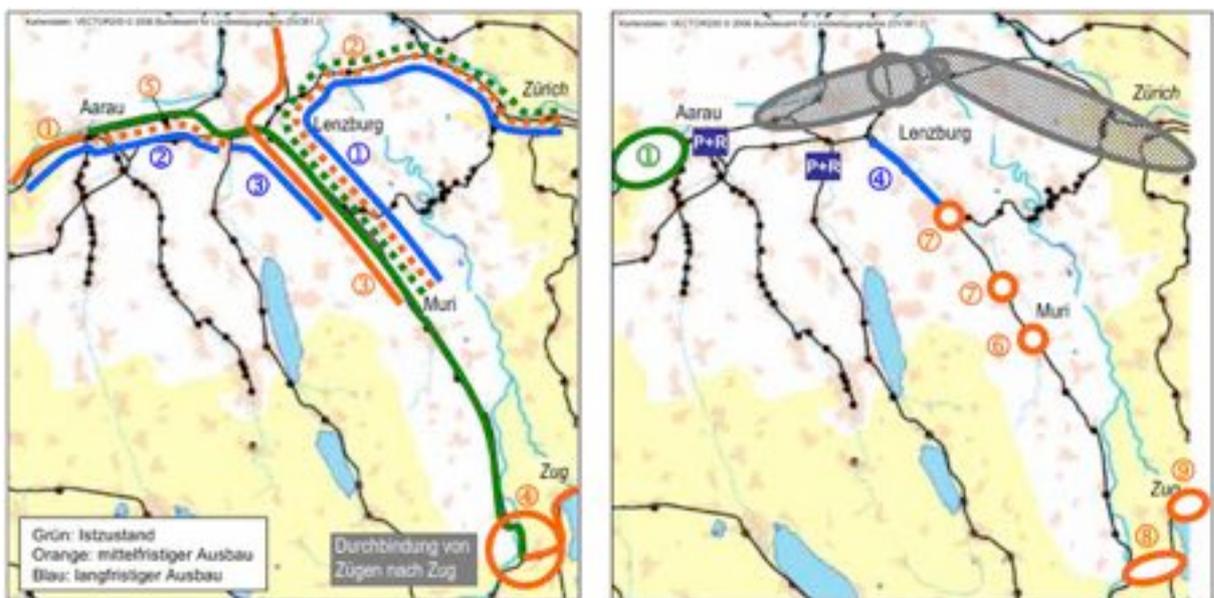


Abbildung 14: Angebots- und Infrastrukturveränderungen Büntztal und Oberes Freiamt

Angebotsveränderung im Büntztal und im Oberen Freiamt

- Istzustand**
 - 30-Min.-Takt Montag bis Sonntag bis 24.00 Uhr (exkl. Benzenschwil, Mühlau, Oberrüti, dort nur HVZ)
 - Zusätzzüge in HVZ Muri-Lenzburg (–Aarau) mit S3 Anschluss → dadurch im Oberen Freiamt für Benzenschwil, Mühlau und Oberrüti 30-Min.-Takt
 - 3 Direktzüge in den Spitzenzeiten in Richtung Limmatal-Zürich (Morgen hin, Abend zurück)
- Entwicklungsmodul 1 (mittelfristig)**
 - Verlängerung S26 im Stundentakt nach Olten mit allen Halten zwischen Aarau und Olten
 - Zusätzliche Direktzüge Freiamt-Limmatal-Zürich (Fahrt in beide Richtungen, beschleunigt)
 - Neue S-Bahnlinie im Std.-Takt Brugg-Muri
 - (→ Alles Massnahmen der Vorlage S-Bahn Aargau 2016 ff.)
 - Direkte Einbindung des Freiamts in Stadtbahn Zug
 - Verlängerung weiterer Freiamter Züge nach Aarau mindestens zur HVZ
- Entwicklungsmodul 2 (langfristig)**
 - Direkte S-Bahnlinie von Zürich via Limmatal ins Freiamt
 - Verlängerung S26 nach Aarau-Olten im 30-Min.-Takt
 - 15-Min.-Takt Lenzburg-Wohlen



Abbildung 15: Angebots- und Infrastrukturentwicklung Bünztal und Oberes Freiamt

3.1.5 Botschaft zur S-Bahn Aargau 2016

Mit der Botschaft S-Bahn Aargau 2016 hat der Regierungsrat am 23. Oktober 2013 die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Netzes der S-Bahn Aargau ab Dezember 2015 ausgeführt. Basis bildet hierzu das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013. Es kommen in Bezug auf den Raum Lenzburg keine ergänzenden Veränderungen dazu, der Umsetzungszeitrahmen wurde in Absprache mit dem Kanton im vorhergehenden Kapitel eingearbeitet. Abbildung 16 zeigt das geplante Liniennetz 2021.

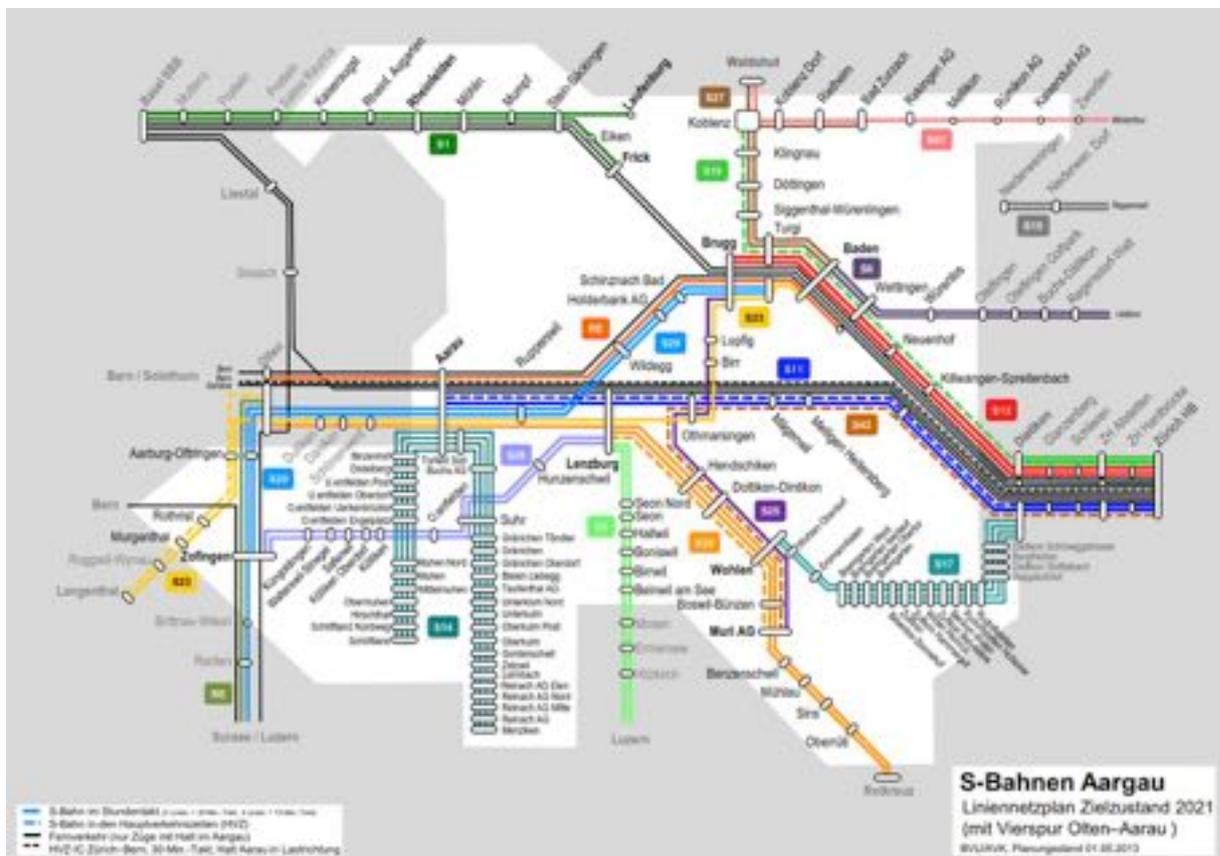


Abbildung 16: Angebot Liniennetzplan Zielzustand 2021 (Quelle: BVUIAVK)

3.1.6 Referenzkonzept 2025 des BAV

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) definiert mit dem Referenzkonzept ZEP und STEP 2025, Stand 08.2014 die Weiterentwicklung des Bahnangebotes in der Schweiz. Das Konzept ist allerdings kein verbindlicher Fahrplan, es sind weitere Verfeinerungen möglich.

Für den Raum Lenzburg mit dem durch den Fernverkehr bedienten Bahnhof Lenzburg ist für das Jahr 2025 in beide Richtungen eine stündliche IR-Verbindung Zürich – Lenzburg – Aarau - Gelterkinden – Sissach – Liestal – Basel vorgesehen. Eine Ergänzung bildet der RegioExpress Zürich – Lenzburg – Aarau mit 60min-Takt (in beide Richtungen). Damit kann auf dem Abschnitt Lenzburg – Zürich zum 30min-Takt verdichtet werden (IR und RegioExpress). Da diese Bedienung des Bahnhofs Lenzburg bereits heute vorhanden ist, wird das Angebot bis 2025 nicht ausgebaut.

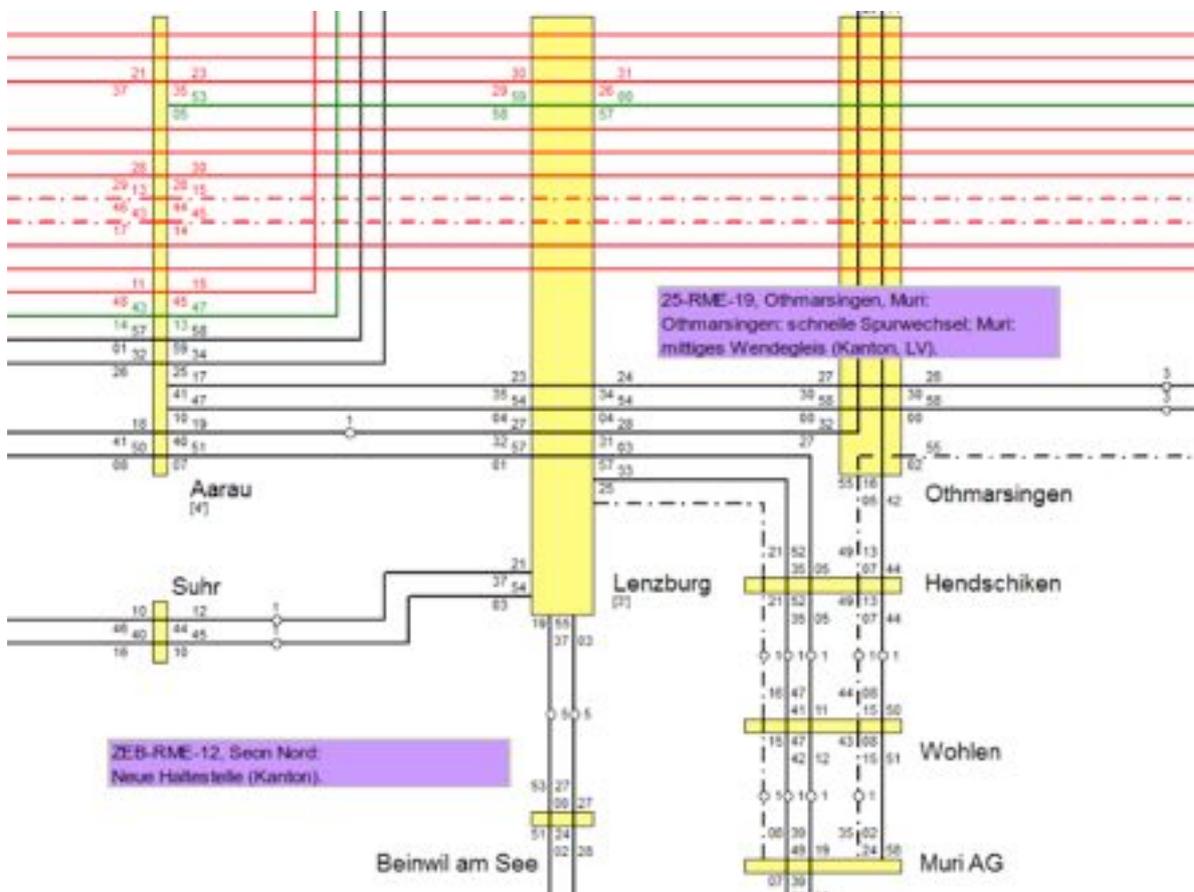


Abbildung 17: Referenzkonzept ZEB und STEP 2025, Fern- und Regionalverkehr (Quelle: BAV)

Aufgrund der betriebsseitigen Verknüpfung der Fernverkehrslinien besteht mit dem derzeitigen Fahrplan eine Direktverbindung an den Flughafen Zürich. Die Linie Basel – Lenzburg – Zürich HB wird pro Tag 17 Mal mit der Linie Zürich HB – Zürich Flughafen – St. Gallen verknüpft. Allerdings beträgt die Aufenthaltsdauer der Züge am HB Zürich 17 Minuten, wodurch Verbindungen mit Umsteigevorgängen schneller sind.

3.1.7 Agglomerationsprogramm Aargau Ost

Das Agglomerationsprogramm Aargau Ost der 2. Generation wurde am 23. Mai 2012 vom Regierungsrat verabschiedet und enthält Massnahmen in Bezug auf Siedlung und Verkehr, welche den Planungsraum betreffen (Übersicht in Abbildung 18). Während der Erarbeitung des KGV wurde das Agglomerationsprogramm Aargau Ost der 3. Generation erstellt und am 18. November 2016 vom Regierungsrat verabschiedet. Die Massnahmen der 3. Generation sind in der Massnahmenliste ebenfalls berücksichtigt.

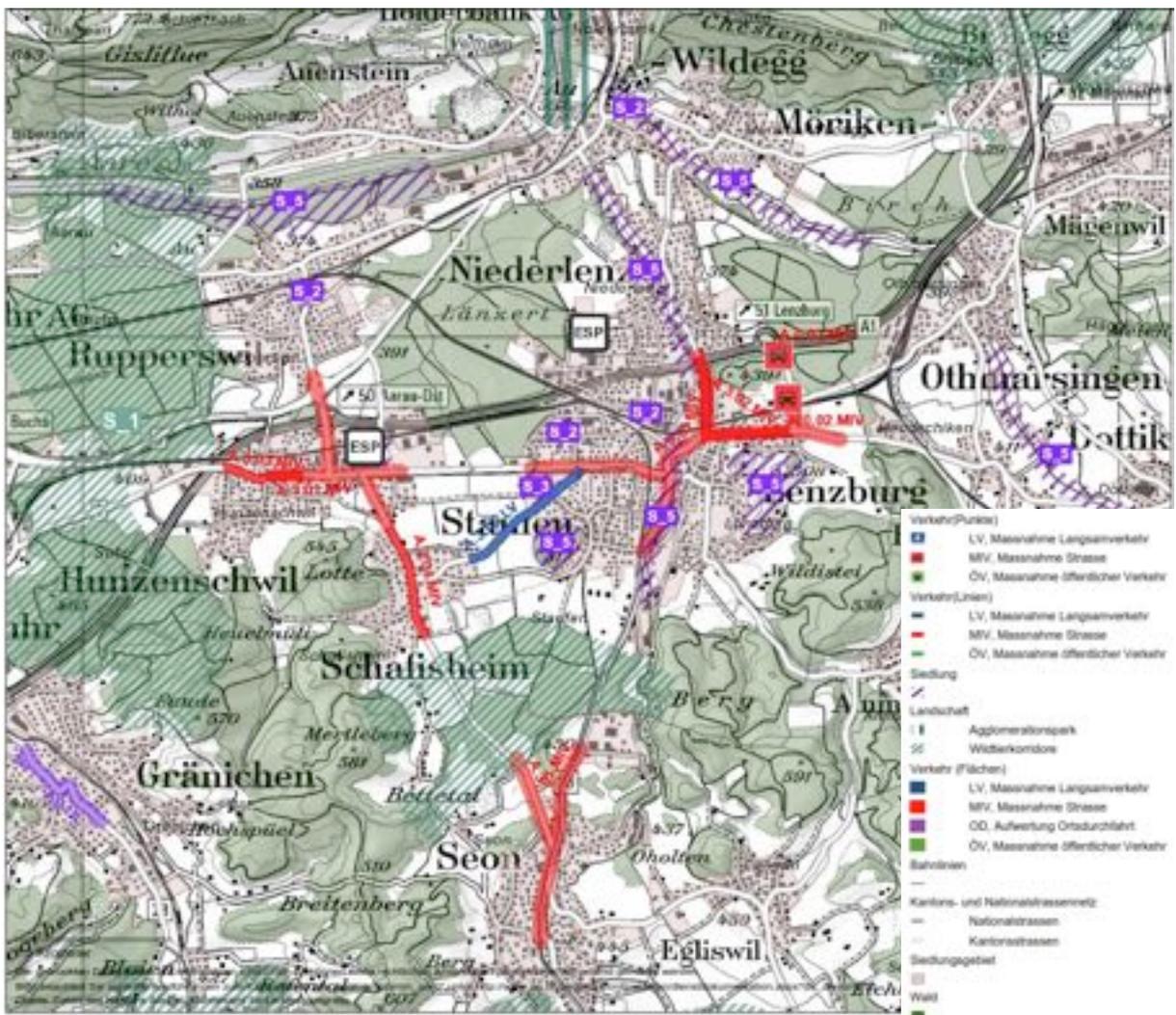


Abbildung 18: Übersicht Massnahmen Agglomerationsprogramm der 2. Generation im Raum Lenzburg (Quelle: AGIS, 2016)

3.1.8 Netzstrategie Unteres Seetal

Zusätzlich zu den bereits geplanten Massnahmen im Perimeter schlägt die Projektgruppe Netzstrategie Unteres Seetal mit regionalen Behörden und kantonalen Fachstellen folgende Massnahmen vor:

Planungshorizont A (bis 2020):

- Erweiterung des Verkehrsmanagements Region Lenzburg durch Dosierungsstellen auf der Zufahrt von Seon und Hunzenschwil
- Optimierung der LSA-Signalsteuerung in Kombination mit den Dosierungsstellen
- Umgestaltung Ortsdurchfahrten Hunzenschwil und Egliswil
- Evtl. Integration der Gemeinde Seon in das Verkehrsmanagement Lenzburg-Seetal

Planungshorizont B:

- Prüfung Aufheben und Verschiebung des A1-Halbanschlusses Aarau Ost von/nach Zürich an die Rupperswilerstrasse zur Entlastung des heutigen Anschlussbereichs
- Fortsetzung der Lösungssuche in Seon (Leistungsfähigkeit der Knoten Dössegger und Unterdorfstrasse)

Planungshorizont C:

Ausrichtung des Seetals auf den A1-Anschluss Aarau Ost (Abbildung 19): Die vorgeschlagene Bestvariante C2 umfasst:

- Aufteilung des A1-Anschlusses Aarau Ost auf zwei Halbanschlüsse
- Ostumfahrung Seon
- Ostumfahrung Schafisheim
- Kapazitätsreduktionen in Seon, Schafisheim und teilweise in Staufen
- Anpassung des Verkehrsmanagements der Region Lenzburg
- Aufhebung des Knotens Dössegger in Seon

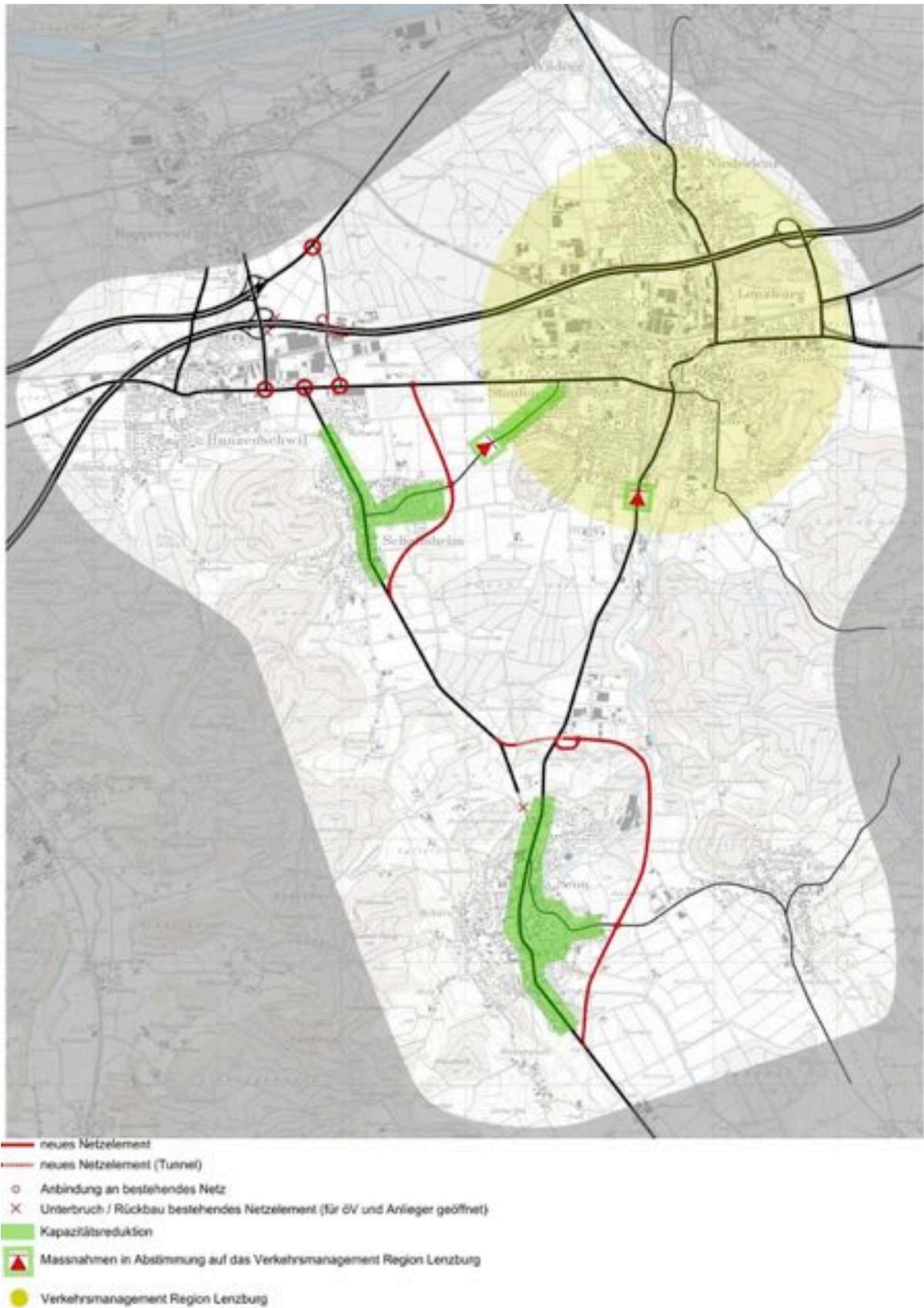


Abbildung 19: Netzstrategie Unterer Seetal, Variante C2 (Quelle: Netzstrategie)

4 Analyse

Die folgenden Ausführungen nehmen Bezug auf die Analysekarten im Anhang A1. Die Stärken / Schwächen für die Handlungsfelder Ruhender Verkehr, Veloverkehr, Fussverkehr, Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, kombinierte Mobilität, Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement wurden aus der Analyse abgeleitet und mit der Begleitgruppe besprochen. Am Workshop mit der Begleitgruppe wurden einzelne Punkte ergänzt oder auch korrigiert. Die Einschätzung der Begleitgruppe ist in der Dokumentation im Anhang A6 ersichtlich.

4.1 Ausgangslage

4.1.1 Wohnbevölkerung: Bestand und Prognose

Am 1. Januar 2016 betrug die Wohnbevölkerung 9'170 Einwohnerinnen und Einwohner in Lenzburg, 4'547 in Niederlenz und 2'945 in Staufen. Damit wohnten zu diesem Zeitpunkt 16'662 Personen im Untersuchungsraum. Seit 2007 wird der kantonale Durchschnitt des Bevölkerungswachstums von den drei Gemeinden häufig deutlich übertroffen. In jüngster Vergangenheit ist insbesondere in Lenzburg und Staufen durch die Realisierung zahlreicher grosser Überbauungen eine deutliche Steigerung der Wohnbevölkerung seit 2004 festzustellen.

Für das Bezirk Lenzburg geht der Kanton Aargau von einer jährlichen Bevölkerungszunahme von 1.8% (2015-2020), 1.4% (2020-2025) bzw. 1.2% (2025-2030) aus. Damit liegt die erwartete Zuwachsrate weiterhin über derjenigen des Kantons. Für das Zentrum Lenzburg wird zudem eine höhere prozentuale Zunahme als für die urbanen Gemeinden Staufen und Niederlenz prognostiziert (siehe Tabelle 5). Staufen erreicht so im Jahr 2030 eine Bevölkerung von über 3'400 Personen, in Niederlenz dürften es rund 5'300 sein. Lenzburg wird bis 2030 rund 11'500 Einwohnerinnen und Einwohner zählen. Von dieser Zahl wird auch in der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES, 2015) der Stadt Lenzburg ausgegangen.

Gemeinde	per 01.01.2016		per 01.01.2020		per 01.01.2025		per 01.01.2030	
	WB	Index	WB	Index	WB	Index	WB	Index
Lenzburg	9'170	100.0	9'959	108.6	10'764	117.4	11'515	125.6
Niederlenz	4'547	100.0	4'818	106.0	5'074	111.6	5'305	116.7
Staufen	2'945	100.0	3'120	106.0	3'252	111.6	3'436	116.7
Summe	16'662	100.0	17'897	107.4	19'090	114.6	20'256	121.6

Tabelle 5: Entwicklung der Wohnbevölkerung (WB) gemäss kantonalen Wachstumsraten für das Bezirk Lenzburg

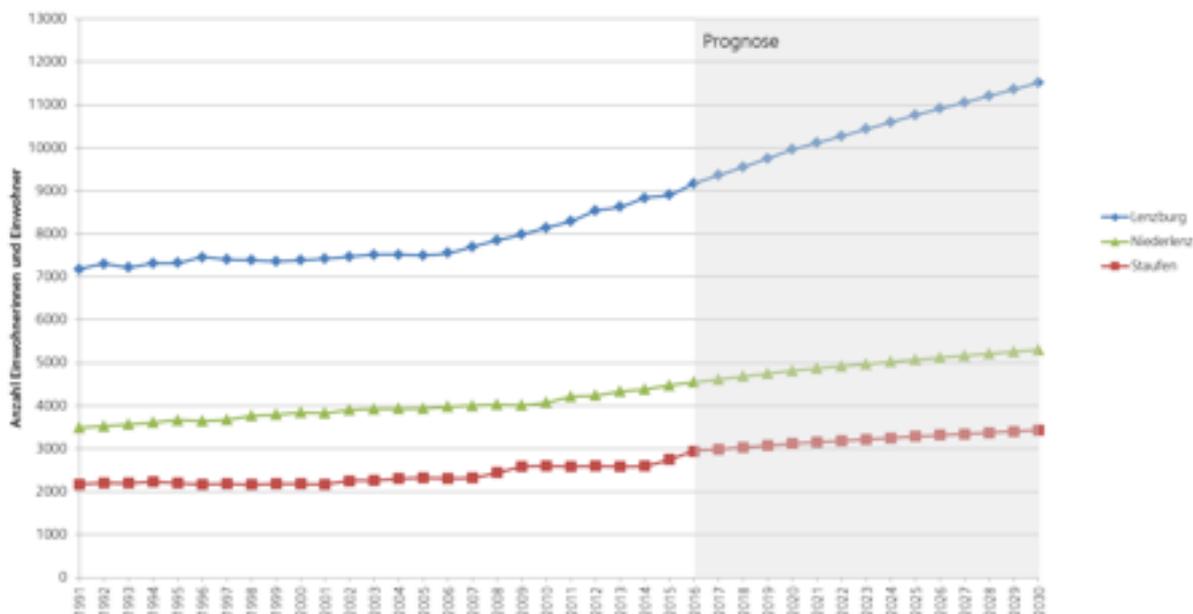


Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung Lenzburg, Niederlenz, Staufen (Quelle: BFS, Statistik Aargau, 2016)

4.1.2 Beschäftigte

Gemäss Betriebszählung 2013 verfügt Lenzburg über 8'827 Beschäftigte, Niederlenz über 1'364 Beschäftigte und Staufen über 542 Beschäftigte. Die Beschäftigtenzahl ist in allen drei Gemeinden seit 1995 stetig gestiegen, insbesondere im dritten Sektor. Gemäss Hektarrasterbetrachtung sind in folgenden Gebieten mehr als 350 Beschäftigten pro ha und damit eine hohe Dichte vorhanden:

- Fabrikstrasse
- Bahnhof Süd
- Müli Märt/Hyiplatz
- Altstadt
- Hammermatte
- Lenzhard (Industrie)

Für die zukünftige Siedlungsentwicklung der Stadt Lenzburg (Nutzungsplanung) werden die Gebiete Fabrikstrasse/Hardstrasse, Industriestrasse, Hammermatte, Hornerfeld und Seonerstrasse Süd explizit als Arbeitsplatzgebiete aufgeführt. Für Staufen und Niederlenz gibt es keine analoge Planung. Zu erwähnen ist zudem das Gebiet Talhard im nahen Schafisheim, wo 2016 das Coop Verteilzentrum mit 1'900 Beschäftigten in Betrieb gegangen ist (entspricht 1'500 Arbeitsplätzen).

4.1.3 Siedlungsstruktur

Die am dichtesten besiedelten Gebiete sind in der Hektarrasterbetrachtung die Altstadt, General Herzog-Strasse, Bahnhof Lenzburg Nord und Süd, Niederlenz Staufbergstrasse und Staufen Postgasse. Derzeit weiterentwickelte Gebiete sind Im Lenz, Widmi, Hornerfeld West und Esterli-Flösch. Während sich die drei letztgenannten am Rande des bestehenden Siedlungsbereiches befinden, liegt das Gebiet Im Lenz direkt beim Bahnhof Lenzburg.

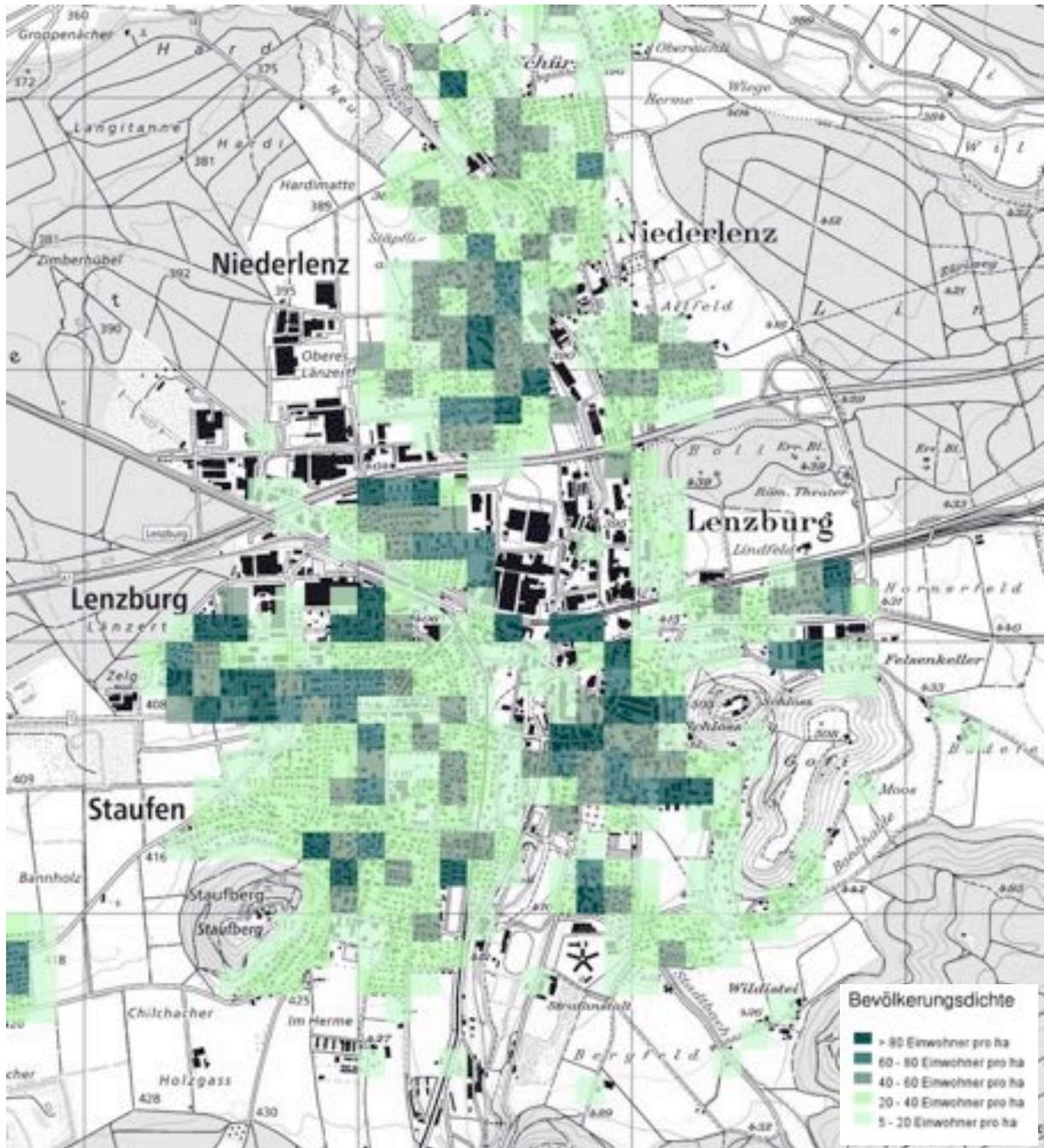


Abbildung 21: Bevölkerungsdichte im Raum Lenzburg (Quelle: BFS, GIS-Portal, 2015)

Die intakte, sorgfältig gepflegte Altstadt in **Lenzburg** bietet in der alten Substanz Raum für eine städtebauliche Erneuerung. 2014 wurde der Stadt Lenzburg für die Überbauung „Isegass-Sandweg“ der Heimatschutzpreis verliehen. Die Altstadt Lenzburg ist als Treffpunkt beliebt, und eigentlich wären mit der verkehrsfreien Zone und den nahen Parkhäusern auch die Voraussetzungen gut, um als Einkaufsgebiet zu bestehen. Es scheint allerdings, dass der nicht einmal 300 m entfernte „Müli Märt“ u.a. mit Migros und Denner statt in Synergie als starke Konkurrenz wirkt. Der Verbindung von Altstadt und Müli Märt ist daher von besonderem Interesse.

Die Gemeinde **Niederlenz** verfügt über ein wahrnehmbares, kompaktes und intaktes Dorfzentrum, welches Einkaufsmöglichkeiten bietet. Zudem befindet sich im südlichen Gemeindegebiet das Hetex-Areal mit einer grossen Aldi-Filiale. **Staufen** verfügt über eine etwas dezentralere Siedlungsstruktur. In der Mitte des Siedlungsgebietes ist ein Lebensmittelladen (Volg) vorhanden, eine wichtige Versorgungseinrichtung bildet das Einkaufszentrum Lenzopark am nördlichen Gemeinderand. Beide Gemeinden müssen sorgfältig weiterentwickelt werden.

Durch das prognostizierte Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sind alle Gemeinden gefordert, eine städtebaulich verträgliche Weiterentwicklung des Siedlungsraumes zu finden. Für die zukünftige Siedlungsentwicklung befindet sich die Nutzungsplanung der Stadt **Lenzburg** derzeit in Revision (siehe Anhang A8). Dabei werden für die Stadtgebiete Zielwerte für die Siedlungsdichte angegeben (Einwohner pro Hektare). Es werden Gebiete mit hohen Dichten (> 50 EW/ha), solche für die Nachverdichtung und zukünftige Entwicklungsgebiete definiert.

Gebiete mit einer Dichte > 80 EW/ha	Gebiete mit einer Dichte 50 – 80 EW/ha	Gebiete zur Nachverdichtung	Entwicklungsgebiete
Zelgli (10)	Wolfsacker (4)	Wolfsacker (4)	Sägestrasse/WISA (8)
Fünflinden (11)	Niederlenzer Kirchweg (5)	Boll (9)	Lenzhard (12)
Lenzhard/Zelgli (12/15)	Im Lenz (7)	Zelgli (10)	Bahnhofquartier (17)
Marktmatte (22)	Lenzhard (16)	Fünflinden (11)	Bahnhofstrasse, Müli
Altstadt (26)	Bahnhofquartier (17)	Lenzhard (15)	Märt (21)
Widmi (33/34)	Bahnhofstrasse und Müli Märt (21)	Lenzhard (16)	
	Othmarsingerstr. (24)	Mattenweg (18)	
	Ringzone (25)	Othmarsingerstr. (24)	
	Neuhof (28)	Steinbrüchliweg (27)	
		Neumatt-/Gartenstr. (31)	
		Untere Widmi (32)	

Tabelle 6: Siedlungsentwicklung gemäss Nutzungsplanung Lenzburg (befindet sich in Revision, Nummerierung siehe Anhang A8)

Für **Staufen** und **Niederlenz** gibt es keine analoge Planung. Aktuelle Bauvorhaben in Staufen (gem. Liste Anhang A8) betreffen insbesondere das Gebiet Esterli-Flöösch sowie Verdichtungen im Dorfzentrum. Für Niederlenz werden mit der Übersicht zum Stand der Erschliessung (siehe Anhang A8) baureife Zonen angegeben. Für Industrie und Gewerbe sind grosse Zonen in den Gebieten Lenzhard und Hammermatte verfügbar. Bei der Wohnnutzung sind vor allem kleinere

Zonen innerhalb des Siedlungsgebietes baureif. Grössere Gebiete befinden sich östlich der Hardstrasse sowie am nördlichen Siedlungsrand.

4.1.4 Verkehrliche Prognose

Kantonales Verkehrsmodell

Das Kantonale Verkehrsmodell Aargau weist auf den Kantonsstrassen im Planungsgebiet für den Prognosezustand 2025 ein Verkehrswachstum von 10-30% gegenüber dem Jahr 2010 aus. Bei diesem Prognosezustand ist die geplante Nachverdichtung in Lenzburg (siehe Kapitel 4.1.3) nicht berücksichtigt. Gemäss Netzstrategie Unteres Seetal wird die Kerntangente Lenzburg 2025 einen DTV von 23'700 Fz aufweisen, was einer Zunahme von 22% gegenüber 2010 entspricht. In Niederlenz wird die Belastung der Hauptstrasse auf einen DTV von 13'800 Fz ansteigen (+21%). Die Verkehrsbelastung der Seonerstrasse dürfte um 13% zunehmen. Durch diese prognostizierten Mehrbelastungen werden zusätzlich zum Knoten Freiämterplatz und den Knoten am Zubringer zur A1 auch die beiden Knoten Seetalplatz und Bleicherain der Kernumfahrung Lenzburg überlastet.

Neue Verkehrserzeugung

Die Wohngebiete mit hohen Dichten bzw. Nachverdichtungspotential und die zukünftigen Entwicklungsgebiete gemäss geplanter Siedlungsentwicklung der Stadt Lenzburg (Nutzungsplanung) liegen in unmittelbarer Nähe zu den verkehrlichen Hauptachsen (Henschikerstrasse, Niederlenzerstrasse, Aarauerstrasse). Ausnahmen bilden das Gebiet Widmi, welche die Ammerswilerstrasse und die Aavorstadt weiter belasten, das Entwicklungsgebiet Bahnhof, welches potentiell die Belastung der Augustin Keller-Strasse und der Bahnhofsstrasse erhöht, sowie das Breitfeld, das zu einem Verkehrsanstieg auf der Ringstrasse Nord führen dürfte.

Im Kern des Planungsraumes sind grössere unüberbaute Bauzonen vorhanden, so zum Beispiel im nördlichen, bahnhofsnahen Gemeindegebiet von Staufen (zwischen Wiesenstrasse und Wiligraben). In Lenzburg sind grundsätzlich nur noch wenige unüberbaute Parzellen vorhanden. Grosse unüberbaute Bauzonen liegen vor allem am Rande des bestehenden Siedlungsbereiches des Planungsraumes und weisen eher tiefe ÖV-Güteklassen auf (jeweils in Klammer). Dies sind die Gebiete Esterli-Flösch (D/E) und Widmi (D/E). Aber auch weitere Gebiete wie Walenacher Staufen (E) oder Lenzhard (D/E) haben eine eher tiefe ÖV-Erschliessung. Eine Ausnahme bildet das Gebiet Hammermatte (C). Es ist bei gleichbleibender Erschliessung davon auszugehen, dass bei der Bebauung der genannten Zonen eine grosse Anzahl Wege mit dem MIV zurückgelegt werden. Die Belastung der Strassenachsen dürfte weiter steigen.

Verkehrsmodell Lenzburg 2035

Zum Beschrieb der zukünftigen Verkehrsbelastung auf den Netzelementen aller Hierarchiestufen im Untersuchungsraum wurde ein Verkehrsmodell erstellt (Roland Müller Küsnacht AG, 2016). Dabei wurde sowohl die Nachfrage aus der geplanten Siedlungsentwicklung gemäss revidierter Nutzungsplanung Lenzburg, als auch das angepasste Angebot durch strassenseitige Erweiterungen und Änderungen berücksichtigt. Bezugsjahr ist dabei 2035. Die Resultate sind im Anhang A9 aufgeführt.

Auf den Hauptachsen im Planungsperimeter wird der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im Zeitraum zwischen 2015 und 2035 um 20-35% erhöht. Die Zunahme auf der Autobahn A1 sowie ihrem Zubringer beträgt rund einen Drittel. Deutliche Veränderungen ergeben sich auf der Henschikerstrasse (DTV 29'300, +25%), Aarauerstrasse (DTV abschnittsweise 13'900 – 18'800, +25-31%), Seonerstrasse (DTV 13'900, +23%) und Ammerswilerstrasse (DTV 6'900, +44%).

Durch die Verlängerung der Ringstrasse wird eine durchgehende Verbindung zwischen Aarauer- und Niederlenzerstrasse geschaffen. Die Ringstrasse erfährt dadurch eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung gegenüber 2015, abschnittsweise zwischen 40 und 65% im DTV. In Kombination mit den flankierenden Massnahmen kann eine Entlastungswirkung von Stauffberg- und Sägestrasse erreicht werden.

In der ASP 2035 fallen die Zunahmen insgesamt etwas schonender aus (+10-37%). Allerdings werden kritische Abschnitte weiter belastet. Der Zubringer zur A1, die Henschikerstrasse, die Kernumfahrung sowie Teile von Niederlenzer, Ring- und Aarauerstrasse weisen so eine Kapazitätsauslastung von über 80% in der ASP aus. In zahlreichen Knoten dürfte die Nachfrage nur ungenügend verarbeitet werden können.

Öffentlicher Verkehr

Beim ÖV sind wie beim MIV Zunahmen zu erwarten, vor allem auf den wichtigen Pendlerbeziehungen, die heute bereits eine grosse Nachfrage aufweisen. Aufgrund der vergangenen Entwicklung ist anzunehmen, dass das Wachstum beim ÖV stärker ist als beim MIV. Detaillierte Zahlen zur zukünftigen Entwicklung analog zum MIV sind allerdings keine verfügbar.

4.1.5 Umwelt

Aus dem Strassenlärmkataster des Kantons Aargau lässt sich ablesen, welche Belastungsgrenzwerte an Kantonsstrassen gelten (nach Empfindlichkeitsstufe, ES) und ob diese überschritten werden (Alarmwerte > Immissionsgrenzwerte). Entlang der Henschikerstrasse werden an zahlreichen Stellen die Alarmwerte überschritten. Dies ist auch für einige Stellen im Siedlungsgebiet südlich der Nationalstrasse A1 der Fall. Bei den restlichen Kantonsstrassen treten an zahlreichen Stellen Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes auf.

Der Kanton Aargau ist als Besitzer und Betreiber der Kantonsstrassen verpflichtet, die lärmbelasteten Strassenabschnitte zu sanieren. Für die Gebiete mit überschrittenen Alarmwerten sind die Sanierungsmassnahmen im Gemeindegebiet **Lenzburg** voraussichtlich 2017 abgeschlossen.

2015 hat Grolimund + Partner AG das Sanierungsprojekt Strassenlärm für die Gemeindestrassen der Stadt Lenzburg erarbeitet. Es legt die Liegenschaften und Parzellen mit Erleichterungen und die Ersatzmassnahmen an den Gebäuden (Schallschutzfenster) fest. Lärmtechnische Sanierungen finden entlang der Ringstrasse West, Ringstrasse Nord, Murackerstrasse, Bahnhofstrasse und Augustin Keller-Strasse statt. Die Realisierung der Massnahmen erfolgte ab Ende 2015. Beim nächsten planmässigen Ersatz der Strassenbeläge werden zudem lärmarme Beläge auf den genannten Strassenabschnitten eingebaut (Ausnahme: Augustin Keller-Strasse).

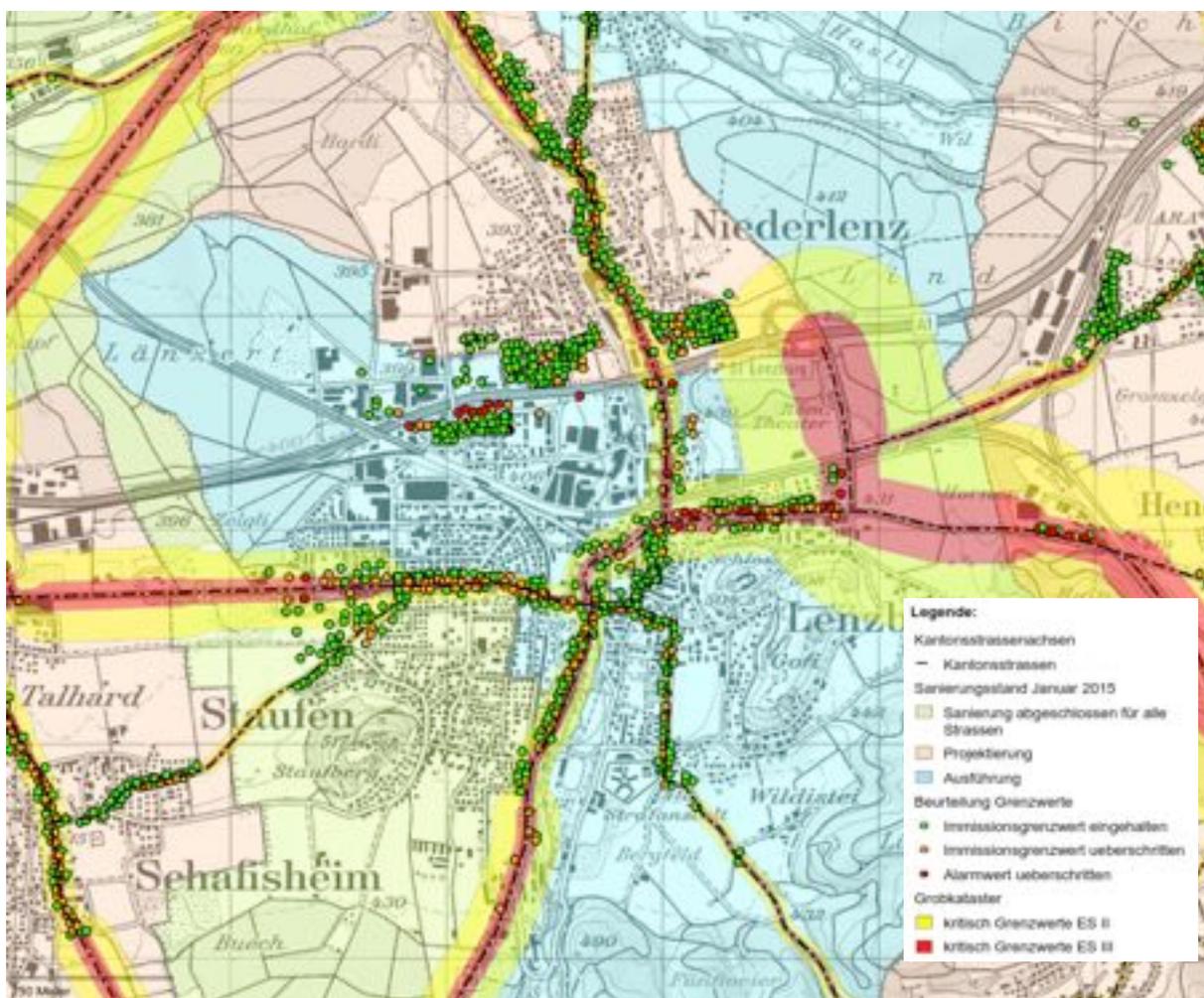


Abbildung 22: Analysekarte Strassenlärm (Quelle: AGIS, 2015)

Bei der Lärmbelastung aus dem schienengebundenen Verkehr spielt vor allem der West-Ost-Verkehr eine zentrale Rolle, die Gebiete entlang der Seetallinie weisen nur geringe Immissionen auf. Im Siedlungsgebiet wurden die lärmbelasteten Flächen mit zahlreichen Massnahmen redu-

ziert, bei Freiflächen ist der Anteil von lärmbelasteten Gebieten deutlich grösser. Weitere Massnahmen sind nicht vorgesehen.

Für den Kanton Aargau liefert das Luftmessnetz "in-Luft" Daten zur Luftqualität. Im Planungsgebiet gibt es allerdings weder eine Messstelle noch einen NO₂-Passivsammler. Die nächstgelegene Messstelle liegt in Suhr (Abstand 8 km), deren Resultate können für Lenzburg nicht verwendet werden. Zur Luftbelastung gibt es daher keine Grundlagen.

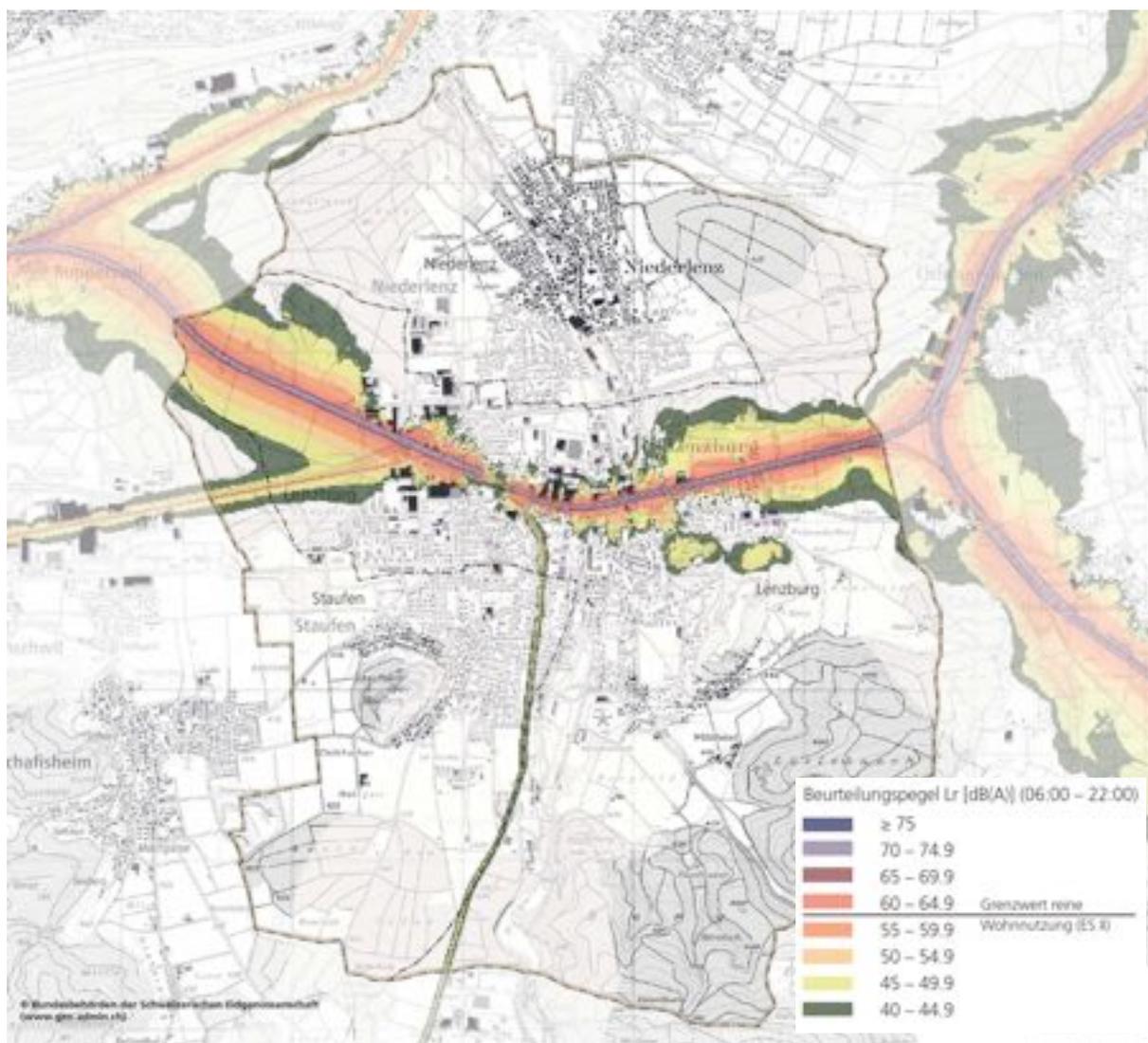


Abbildung 23: Analysekarte Bahnlärm (Quelle: geo.admin.ch, 2015)

4.1.6 Mobilitätsverhalten

Zum Mobilitätsverhalten sind einzig Zahlen zu Pendlerströmen im Planungsgebiet verfügbar. Für andere Fahrtzwecke wie beispielsweise Einkaufs- oder Freizeitverkehr gibt es keine fundierten Datengrundlagen. Für das Planungsgebiet kann generell davon ausgegangen werden, dass der Einkaufsverkehr tendenziell Richtung Westen und Osten und der Freizeitverkehr Richtung Süden und zu den Regionalzentren stattfindet. Im Gegensatz zum Pendlerverkehr kennt der Freizeit-

und Einkaufsverkehr keine „Hauptverkehrszeiten“. Entsprechend ist es schwieriger, ein entsprechendes ÖV-Angebot für diese Verkehrszwecke zur Verfügung zu stellen.

In den Strukturhebungen 2010-2012 wurden die Pendlerströme für die drei Gemeinden erfasst. Von den 3'300 Wegpendlern fährt rund ein Drittel nach Zürich und etwas mehr als ein Sechstel nach Aarau. Die restlichen Zielgemeinden sind vor allem im regionalen Umfeld zu finden. Der ÖV weist nach Zentren wie Zürich (85%), Aarau (46%) und Baden (56%) hohe Anteile auf. Für die umliegenden Gemeinden wie Seon und Schafisheim verwenden die Pendler vor allem das Auto (über 70%).

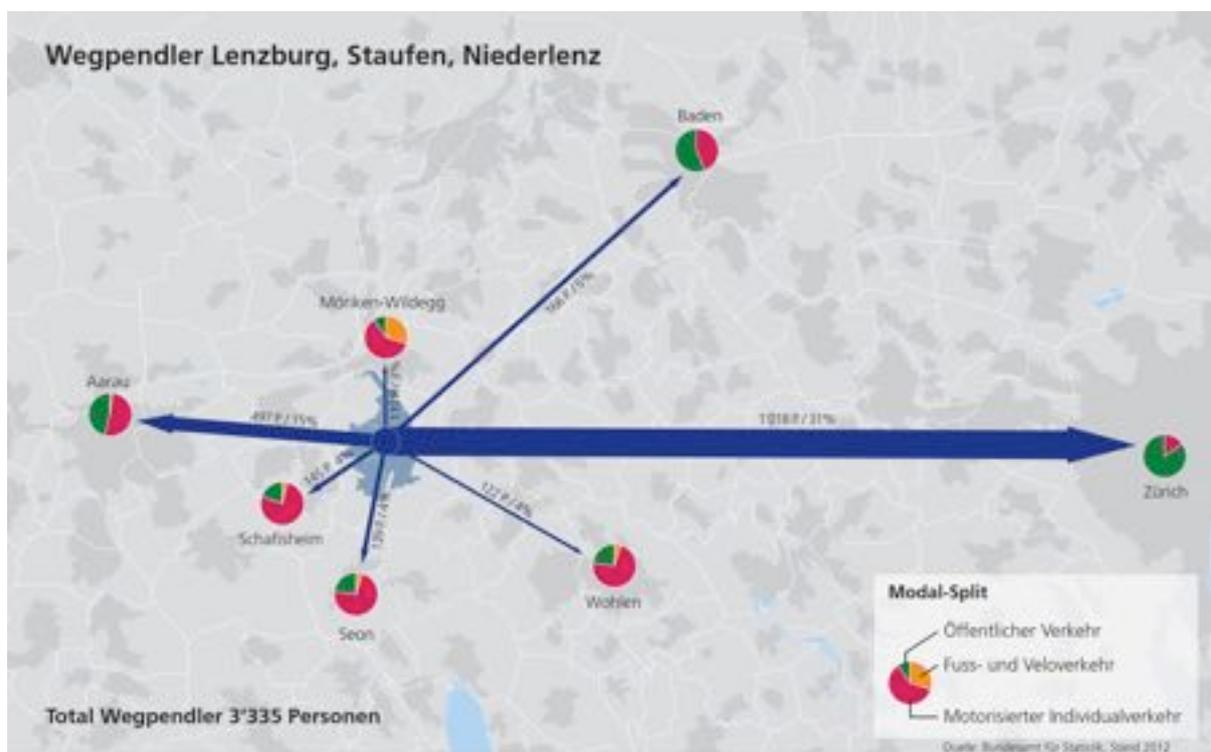


Abbildung 24: Modal Split der Wegpendler Lenzburg, Staufen, Niederlenz (Quelle: BFS, 2012)

Den Wegpendlern stehen aggregiert über die drei Gemeinden 4'300 Zupendler gegenüber, deren Verteilung ist jedoch deutlich disperser. Die meisten kommen aus den umliegenden Gemeinden Seon, Mörken-Wildegg, Schafisheim, Rapperswil sowie Hunzenschwil. Der MIV-Anteil ist dabei hoch (70-85%). Zupendler aus regionalen Zentren wie Wohlen oder Aarau und Suhr kommen auf einen ÖV-Anteil von rund 30%, jene aus Zürich auf über 70%.

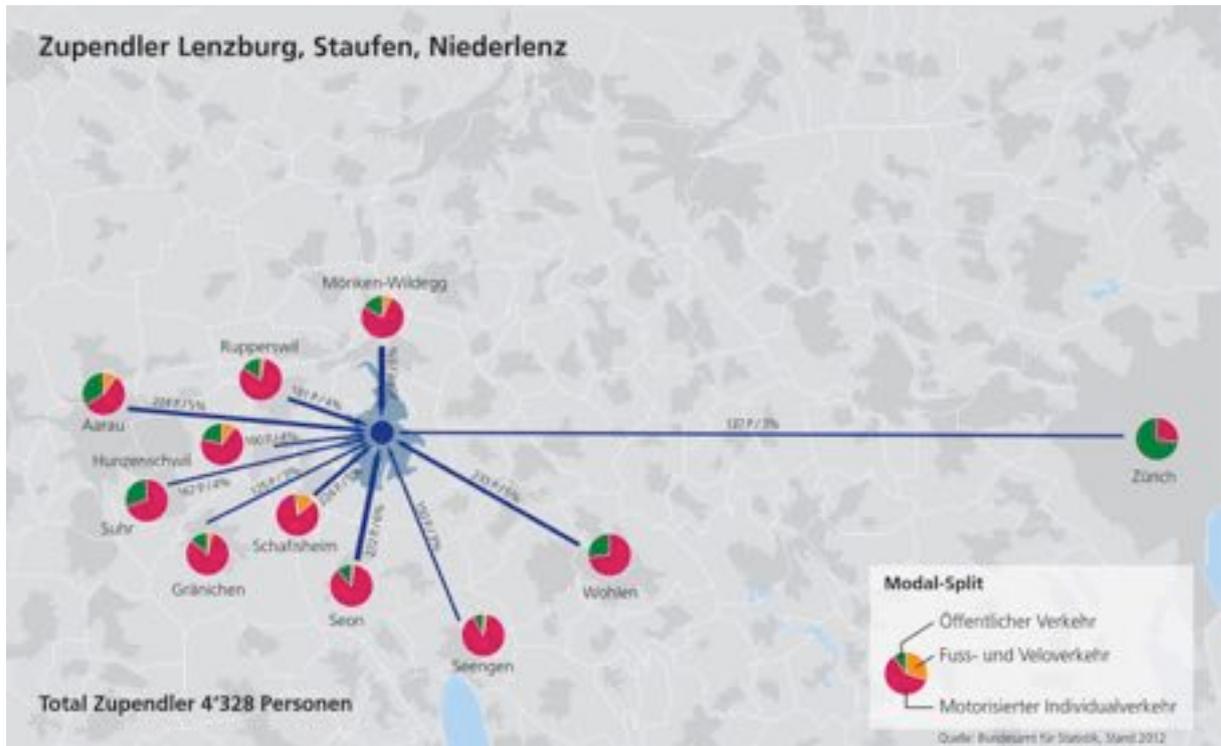


Abbildung 25: Modal Split der Zupendler Lenzburg, Staufen, Niederlenz (Quelle: BFS, 2012)

Im Binnenpendlerverkehr innerhalb Lenzburg, Niederlenz und Staufen werden fast die Hälfte der Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Dies liegt auch an den Schülerwegen, die darin enthalten sind. Der MIV-Anteil ist beinahe gleich gross. Der ÖV wird deutlich weniger für Binnenpendlerwege gewählt.

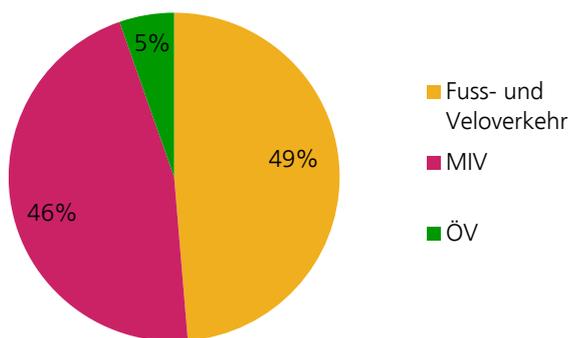


Abbildung 26: Modal Split der Binnenpendler Lenzburg, Staufen, Niederlenz (BFS, 2012)

Werden alle Pendlerströme global betrachtet (Zupendler, Wegpendler, Binnenpendler), ergibt sich ein Modal Split gemäss Abbildung 27. Im Pendlerverkehr wählen knapp zwei Drittel der Personen den MIV. Rund ein Viertel benützt den öffentlichen Verkehr, während der Fuss- und Veloverkehr den kleinsten Teil ausmacht. Damit liegt der ÖV-Anteil geringfügig höher als der Durchschnitt im Gesamtkanton, wo für 24.5% der Pendlerfahrten der ÖV als Hauptverkehrsmittel benutzt wird (BFS, 2013).

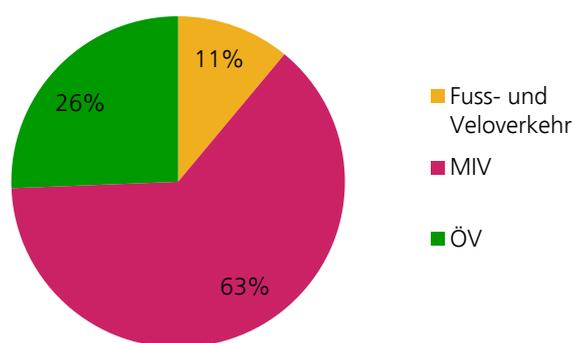


Abbildung 27: Modal Split über alle Pendler Lenzburg, Staufen, Niederlenz (BFS, 2012)

4.2 Ruhender Verkehr (RV)

Lenzburg

Die öffentlich zugänglichen Parkieranlagen in Lenzburg sind mit Parkuhren oder Parkkarten weitgehend bewirtschaftet. Die grösste Anlage befindet sich bei der Berufsschule Lenzburg (358 Parkfelder), die übrigen verteilen sich gleichmässig über das Stadtgebiet, wobei die meisten in der Nähe der Altstadt und des Bahnhofs vorzufinden sind. Für MIV-Nutzer mit Zufahrt von der Aarauerstrasse befinden sich die nächstgelegenen öffentlichen Parkfelder zur Altstadt auf der Parkierananlage Burghalde, womit sich eher weite Wege durch die Aavorstadt ergeben. Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen ist im Allgemeinen hoch. Die Parkhäuser und insbesondere die oberirdischen Parkplätze um die Altstadt sind gut ausgelastet. In der Altstadt ist der Bedarf für fix vermietete Parkplätze hoch. Beim Bahnhof stehend genügend Parkplätze zur Verfügung (siehe auch Kapitel 4.7).

Bei Veranstaltungen auf dem Schloss oder in der Mehrzweckhalle sind zu wenige Parkplätze vorhanden bzw. es gibt kein Konzept für die Parkplatzregelung.

Das gültige Parkierungsreglement II gibt abhängig von der Art und der Lage der Parkierananlage einen Tarifrahmen von 0.50 bis 2.50 CHF/h vor, der Normaltarif beträgt 0.80 CHF/h. Das dauerhafte Parkieren in Blauen Zonen ist mit einer Parkkarte gegen eine Gebühr von 40.00 CHF/Monat für Anwohner und Besucher in den Quartieren möglich.

Zusätzlich sind zahlreiche private oberirdische und unterirdische Parkmöglichkeiten vorhanden. Zentral gelegene private Parkplätze, welche Kundenbedürfnisse des Gewerbes abdecken, sind meist bewirtschaftet – so zum Beispiel derjenige der Migros Müli Märt (317 Parkfelder).

Die Berechnung der Anzahl zu beschaffender Abstellplätze richtet sich gemäss Stadtratsbeschluss vom 21. Dezember 2011 nach der VSS-Norm SN 640 281. Gemäss dieser Norm wird die Anzahl Abstellplätze für Arbeitsnutzungen in Abhängigkeit der Erschliessung durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr reduziert. Eine Reduktion für Wohnnutzungen ist nicht vorgesehen.

Staufen

In Staufen befinden sich keine grossen öffentlichen Parkieranlagen. Anlagen mit einer kleinen Anzahl von Parkfeldern sind vorhanden. Diese werden nicht bewirtschaftet. In Bezug auf das Parkieren auf Quartierstrassen bestehen keine Regelungen. Es existieren zahlreiche privat und gewerblich genutzte Parkieranlagen. In Staufen ist insbesondere der LenzoPark mit einer 250 Parkfelder umfassenden Anlage zu nennen. Alle gewerblich genutzten Parkanlagen sind für Kunden zurzeit kostenlos.

Niederlenz

In Niederlenz befinden sich keine grossen öffentlichen Parkieranlagen. Anlagen mit einer kleinen Anzahl von Parkfeldern sind vorhanden. Diese Parkflächen befinden sich teilweise in „Blauen Zonen“ bzw. werden nicht bewirtschaftet. In Bezug auf das Parkieren auf Quartierstrassen bestehen keine Regelungen. Es existieren zahlreiche privat und gewerblich genutzte Parkieranlagen. Ein Manko an Parkplätzen für das Kleingewerbe besteht entlang der neu ausgebauten K248. In Niederlenz befinden sich die grösseren Anlagen bei Stöckli, Aldi, TanzFabrik, Spar und MusiX. Alle gewerblich genutzten Parkanlagen sind für Kunden kostenlos.

Ein permanentes Parkleitsystem mit Informationsangeboten zur Parkplatzverfügbarkeit in den Parkieranlagen gibt es in keiner der drei Gemeinden. In Lenzburg läuft allerdings derzeit ein Testprojekt.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt Lenzburg beeinflusst mit ihren Parkierungsreglementen aktiv die Parkraumbewirtschaftung. • Die Parkgebühren für Kundinnen und Kunden der Altstadt sind tief. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Parkplatzverfügbarkeit erhöht Attraktivität des MIV als Verkehrsmittel. • Es gibt zu wenige Parkplätze in der Altstadt. • Niederlenz und Staufien verfügen über keine Instrumente zur Beeinflussung Parkraumbewirtschaftung und -verfügbarkeit. • ÖV-Erschliessung hat keine Auswirkung auf die Parkplatzerstellungspflicht für Wohnnutzung. • Kein Parkleitsystem zur Reduktion des Parksuchverkehrs. • Kein Parkplatzkonzept bei Veranstaltungen. • Parkplatzangebot Mehrzweckhalle

Tabelle 7: Resultat der Analyse zum ruhenden Verkehr (Meinung der Begleitgruppe)

4.3 Veloverkehr (VV)

Das kantonale Radroutennetz im Raum Lenzburg ist ausgehend vom Gertrud Villiger Platz auf drei Himmelsrichtungen ausgelegt. Nach Norden wird der Veloverkehr im Wohnquartier parallel zur Kantonsstrasse in Niederlenz geführt. Nach Osten sind am Ende der Altstadt zwei Radrouten nach Othmarsingen und nach Henschiken vorhanden. Nach Westen führt die Radroute am Bahnhof Lenzburg vorbei und verzweigt sich dann in drei Äste: in Richtung Staufien (mit geplanter Erweiterung ins Seetal), über die Route Alter Bernerweg sowie in Richtung Schafisheim nördlich der Autobahn. Das kantonale Radroutennetz bildet das Rückgrat und wird durch zahlreiche regionale und kommunale Radrouten ergänzt. Mit diesem Radroutennetz werden auch Naherholungsgebiete für den Veloverkehr erschlossen.

Im Allgemeinen ist der Anteil von Fuss- und Veloverkehr für Pendlerwege, die innerhalb und zwischen den drei Gemeinden stattfinden (Binnenpendler), mit beinahe 50% hoch (vgl. Abbildung 26). Dies ist zu einem grossen Teil auf die Schulwege zwischen den drei Gemeinden zurückzuführen. Zählwerte zum Veloverkehr auf den regionalen Radrouten sind in Anhang A12 aufgeführt.

Lenzburg

In Lenzburg gibt es grundsätzlich ein dichtes Radroutennetz. Allerdings sind wichtige Quell- und Zielorte, wie beispielsweise Schulen, Altstadt, Bahnhof Lenzburg, neue Wohn- und Arbeitsplatzgebiete nicht direkt oder in ungenügender Qualität miteinander verbunden. Velofahrende sind daher an einigen Stellen gezwungen, auf nicht dafür ausgestatteten Strassen zu fahren oder Umwege zurückzulegen. Zudem sind Abschnitte mit einer gefährlichen Veloführung im Strassenraum auszumachen. Die Stadt Lenzburg hat Defizite auf den Schulwegen identifiziert und erste Massnahmen erarbeitet.

Sowohl am Bahnhof Lenzburg (Bike+Ride-Anlagen werden im Kapitel 4.7 behandelt) als auch in der Altstadt und bei verkehrsintensiven Einrichtungen wie Coop und Migros sind keine, zu wenige oder nicht zweckmässig platzierte Veloabstellmöglichkeiten vorhanden. Insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt stehen zur wenige Abstellplätze zur Verfügung.

Niederlenz

Das Radroutennetz in Niederlenz ist stark auf die vorherrschende Nord-Süd-Beziehung ausgerichtet. Die Anbindung der südwestlichen Quartiere (Bsp. Lenzhard) an den Bahnhof Lenzburg ist nicht ideal. Zudem sind auch in Niederlenz gefährliche Veloführungen im Strassenraum auszumachen.

Staufen

In Staufen ist das Radroutennetz durch den Staufberg topologisch begrenzt und auf die Verbindungen Nord-Süd sowie Nord-West beschränkt. Zwischen den Ästen des regionalen und kantonalen Radroutennetzes bestehen wenige Querverbindungen. Defizite bestehen bezüglich einer direkteren Anbindung an Schafisheim und Seon. Beim Lenzopark in Staufen ist zudem die Veloparkierungssituation ungenügend.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Das kantonale Radroutennetz verbindet das Planungsgebiet mit den meisten umliegenden Gemeinden. • Bestehende Sicherheitsdefizite werden durch die Stadt Lenzburg aktiv angegangen. • Hoher Velo- und Fussverkehrsanteil bei Binnenpendlern (inkl. Schülerinnen und Schüler) 	<ul style="list-style-type: none"> • Im kommunalen Netz sind wichtige Verbindungen nicht oder ungenügend abgedeckt. • Es bestehen einzelne Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr an Knoten und auf Strecken. • Keine durchgehende Radroute nach Wildegg • Qualität Verbindung Ammerswilerstrasse (Lenzburg) • Nach Seon und Henschiken gibt es noch keine Verbindung. • Keine, zu wenige oder nicht zweckmässig platzierte Veloabstellmöglichkeiten in der Altstadt und bei publikumsintensiven Einrichtungen. • Zu wenige Abstellmöglichkeiten (Velos, Roller, etc.) für Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt

Tabelle 8: Resultat der Analyse zum Veloverkehr (Meinung der Begleitgruppe)

4.4 Fussverkehr (FV)

Auf der einen Seite bestehen mit fast flächendeckenden Tempo-30-Zonen in allen drei Gemeinden gute Voraussetzungen für die Fusswegplanung. Andererseits weisen die Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet auf einigen Abschnitten keine fussgänger- resp. siedlungsverträgliche Gestaltung auf. Zudem existiert bezüglich den beiden trennenden Elementen Schieneninfrastruktur und Nationalstrasse für den Fussverkehr ein grosser Bedarf für Querungsstellen. Auch im Süden des Planungsgebiets besteht mit der Bündelung Aabachtal, Seetalbahn und Kantonsstrasse ein trennendes Element für den Fussverkehr.

In allen drei Gemeinden befinden sich attraktive Wanderwege, welche in die Naherholungsgebiete und zu Sehenswürdigkeiten sowie Aussichtspunkten führen. Die Wanderrouten überlagern sich auf dem wenig attraktiven Abschnitt zwischen Bahnhof Lenzburg und Altstadt. Zwischen Staufen Dorf und Lenzburg Süd gibt es keine Querverbindung zwischen den beiden Wanderwegen.

Im Allgemeinen ist der Anteil von Fuss- und Veloverkehr für Pendlerwege, die innerhalb und zwischen den drei Gemeinden stattfinden (Binnenpendler), mit beinahe 50% hoch (vgl. Abbildung 26). Dies ist zu einem grossen Teil auf die Schulwege zwischen den drei Gemeinden zurückzuführen.

Lenzburg

Die provisorische Begegnungszone am Bahnhof Lenzburg gibt den Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt. Die Aufenthaltsqualität des Platzes ist aufgrund der heutigen Randbedingungen eingeschränkt und könnte verbessert werden. Die Begegnungs- resp. Fahrverbotszone in der Altstadt erzeugt eine besonders hohe Aufenthaltsqualität. Hingegen wirkt der Strassenabschnitt zwischen Bahnhof und Altstadt für den Fussverkehr wenig einladend und ist stark auf den motorisierten Individual- und öffentlichen Verkehr ausgerichtet.

Entlang der Aarauer- und Seonerstrasse sowie wichtigen kommunalen Strassen und an Knoten werden an zahlreichen Stellen Defizite ausgewiesen. Am Freiämterplatz sind die Wartezeiten zur Querung der Strasse aufgrund der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen hoch.

Staufen und Niederlenz

In Staufen gilt es, die Sicherheit einzig im Bereich des Schulhauses zu verbessern. In Niederlenz wird der zentrale Abschnitt der Staufbergstrasse als gefährlich eingeschätzt.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Durch die verkehrsberuhigten Quartiere bestehen grundsätzlich attraktive Bedingungen für den Fussverkehr. • Hohe Aufenthaltsqualität in der Begegnungszone Altstadt. • Zahlreiche Wanderrouten erschliessen Naherholungsgebiete. • Hoher Velo- und Fussverkehrsanteil bei Binnenpendlern (inkl. Schüler). 	<ul style="list-style-type: none"> • Grosser Querungswiderstand von Autobahn, Schieneninfrastruktur und Kantonsstrassen. • Geringe Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz sowie zwischen Bahnhof und Altstadt Lenzburg. • Teilweise gefährliche Fussgängerführungen im Strassenraum und an Knoten. • Fussgänger-Unterführungen werden auf den Hauptachsen wenig benutzt, wenn auch FG-Streifen bestehen. • Teilweise sind keine Querverbindungen von Wanderwegen vorhanden.

Tabelle 9: Resultat der Analyse zum Fussverkehr (Meinung der Begleitgruppe)

4.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Raum Lenzburg, Staufien, Niederlenz ist über die beiden Autobahnanschlüssen Lenzburg und Aarau Ost hervorragend an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Östlich des Zentrums schliesst die Autobahnspange an das Kantonsstrassennetz an. Dieses ist in die vier Haupthimmelsrichtungen ausgerichtet: Die Hendschikerstrasse führt nach Osten, die Seonerstrasse nach Süden, die Aarauerstrasse nach Westen und die Lenzburgerstrasse durch Niederlenz nach Norden. Ergänzt werden diese Äste durch die Ammerswilerstrasse nach Ammerswil und die Lenzburgerstrasse nach Schafisheim.

Der zentrale Abschnitt bildet zwischen den Knoten Freiämterplatz und Bleicherain die Kernumfahrung **Lenzburg**. Im Dezember 2005 wurde diese in Betrieb genommen mit dem Ziel, die Altstadt vom Verkehr zu entlasten und keine weiteren MIV-Kapazitäten zu schaffen. Mit über 17'000 Fahrzeugen im DTV stellt die Kernumfahrung einen „Flaschenhals“ dar. Am stärksten belastet ist jedoch die Hendschikerstrasse zwischen Freiämterplatz und Autobahnspange mit rund 22'000 Fahrzeugen im DTV. Dies führt zu Überlastungen von Knoten in den Hauptverkehrszeiten. Kapazitätsdefizite werden für alle Knoten des Nationalstrassenanschlusses sowie für den Knoten Freiämterplatz ausgewiesen. Mit dem Projekt „Zubringer A1/Knoten Neuhof“ werden die bestehenden Probleme am Knoten Neuhof gelöst. Voraussichtlich Ende 2017 erfolgt der Start für den Bau dieser Infrastruktur.

Eine Untersuchung der **Verträglichkeit** der Verkehrsbelastung mit den übrigen Nutzungsansprüchen im Strassenraum (transcon, 2016) zeigt auf, dass die Verkehrszahlen 2016 auf der Hendschikerstrasse das verträgliche Mass bereits deutlich überschreiten. Werden die Verkehrsbelastungen 2035 berücksichtigt (siehe Anhang A10), werden zusätzlich die Achsen der Aarauer-, Lenzburger-/Niederlenzer- und Seonerstrasse kritisch.

Als Ausweichroute zur hochbelasteten Nationalstrasse werden in Ost-West-Richtung die Ammerswiler- und Aarauerstrasse benutzt. Dies führt zu erhöhten Belastungen des bereits überlasteten Knotens Bleicherain am Rande der Kernumfahrung Lenzburg. Zudem gilt auch die Badenerstrasse von/nach Othmarsingen als Ausweichroute.

In **Niederlenz** wird der Lenzhardweg/Dorfrain anstelle der Hardstrasse als Zu- und Wegfahrtroute für das Gebiet Lenzhard benutzt. Dieser Schleichverkehr führt entlang dieser Strassen zu Mehrbelastung und erhöhten Immissionen.

Die Anbindung der Arbeitsplatzgebiete Lenzhard, Hornerfeld und Hammermatte an das übergeordnete Strassennetz wird gemäss Befindlichkeitsstudie für den **Güterverkehr** als verbesserungswürdig eingestuft. Mit dem Projekt Verlängerung Ringstrasse wird die Erschliessung Hammermatte, mit dem Projekt Knoten Neuhof wird die Erschliessung Hornerfeld verbessert.

Über alle Pendlerfahrten 2010-2012 betrachtet (Zu-, Weg-, Binnenpendler), beträgt der MIV-Anteil rund 63%. Insbesondere Wegpendler und Zupendler auf Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden, dem Freiamt und dem Westaargau weisen einen MIV-Anteil über 75% auf.

Auf Verbindungen zu Städten und Regionalzentren, d.h. Zürich, Aarau und Baden, ist der MIV-Anteil tiefer, da der ÖV häufiger benutzt wird. Für andere Fahrtzwecke fehlen Angaben zum Modal Split.

In unmittelbarer Nähe zur Nationalstrasse befindet sich in Lenzburg an der Badenerstrasse in Richtung Othmarsingen eine Park+Pool-Anlage zur Bildung von Fahrgemeinschaften. Mit dem Bau des Knoten Gexi wurde die Anlage von 40 auf 97 Autoparkplätze und 3 Motorrad-Parkplätze vergrössert. Die Auslastung betrug 2014 lediglich 37%, was im kantonalen Vergleich den kleinsten Wert darstellt (Kanton Aargau, 2014).

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Direkter Anschluss an die A1 vorhanden. • Die meisten Quartiere von Lenzburg, Niederlenz und Staufen sind verkehrsberuhigt. • Keine grösseren verkehrlichen Probleme in Niederlenz und Staufen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Anschluss an die A1 zieht Verkehr aus der Region an. • Der Knoten Freiämterplatz ist überlastet, die Erreichbarkeit von Lenzburg, Staufen und Niederlenz ist in Hauptverkehrszeiten beeinträchtigt. • Die Erreichbarkeit von einigen Arbeitsplatzgebieten ist für den Güterverkehr verbesserungswürdig. • Ausweichverkehr zur hochbelasteten Nationalstrasse belastet das Kantonsstrassennetz weiter. • Der Pendlerverkehr, welcher nicht mit Städten oder Regionalzentren verbunden ist, weist einen hohen MIV-Anteil auf.

Tabelle 10: Resultat der Analyse zum MIV (Meinung der Begleitgruppe)

4.6 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der Bahnhof Lenzburg ist aufgrund seiner Lage im Schienennetz und dem breiten Angebot im Regional- und Fernverkehr ein attraktiver ÖV-Knoten. Mit dem RegioExpress nach Aarau und nach Zürich sowie der IR-Verbindung nach Basel und St. Gallen weist Lenzburg eine gute Anbindung an das nationale Fernverkehrsnetz auf. Der mit dem Fahrplanwechsel 2004 im Rahmen der 1. Etappe von Bahn 2000 aufgehobene Halt des ICN Genf – Zürich (und Gegenrichtung) am Bahnhof Lenzburg wird jedoch vermisst. Zum Flughafen Zürich besteht eine direkte Verbindung, welche allerdings einen 17-minütigen Aufenthalt am HB Zürich aufweist. Geplant ist eine neue Haltestelle der Seetalbahn im Süden des Planungsgebiets und eine Ausbau des Bahnhofs Lenzburg.

Im Regionalverkehr werden zahlreiche S-Bahn-Verbindungen ins Freiamt und nach Rotkreuz, ins Seetal und nach Luzern, in den westlichen Aargau und nach Zofingen sowie zu den regionalen Zentren Aarau, Brugg und Baden angeboten. Im Rahmen des Mehrjahresprogrammes für den ÖV sind weitere Angebotsverbesserungen geplant. Die Zugangssituation am Bahnhof Lenzburg weist derzeit Handlungsbedarf auf.

Das strassenseitige ÖV-Angebot im Regionalverkehr wird durch die Regionalbus Lenzburg AG erbracht. Der Raum Lenzburg ist mit wenigen Lücken flächendeckend mit mindestens ÖV-Güteklasse D erschlossen, zur städtischen Erschliessung und Angebotsverdichtung werden neben der städtischen Linie auch Regionallinien eingesetzt. Die Erschliessungsgüte einiger Gebiete in Lenzburg (Hornerfeld, Altersheim Bachstrasse, Widmi Ost) ist jedoch verbesserungswürdig. Auch in den Gemeinden Niederlenz (Lenzhard) und Staufen (Dorf) sind einzelne Quartiere ungenügend erschlossen. Die Bushaltestellen sind mit wenigen Ausnahmen sehr spärlich ausgestattet und nicht witterungsgeschützt.

Gemäss Fahrplan sind die Anschlüsse in den Knoten des ÖV-Netzes mehrheitlich gut und schlank. Einige Defizite in Bezug auf Routenführung, Erschliessung, Taktdichte und Gewährleistung von Anschlüssen wurden 2016 behoben. Die geplante zusätzliche Regionallinie Berufsschule – Bahnhof Hendschiken (Anbindung der Berufsschule an das schienenseitige Angebot Brugg – Muri) ist derzeit zurückgestellt.

Eine Herausforderung der regionalen ÖV-Planung besteht in der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit auf dem Strassennetz in den Hauptverkehrszeiten. Durch die hohe Belastung auf den Einfallsachsen (Aarauerstrasse, Lenzburgerstrasse, Hendschikerstrasse) in den Hauptverkehrszeiten und das Erreichen der Leistungsfähigkeit im Knoten Freiamterplatz wird der Betrieb von Buslinien massgeblich negativ beeinflusst. Es entstehen Fahrzeitverluste und die Fahrplanstabilität ist gefährdet.

Über alle Pendlerfahrten 2010-2012 betrachtet (Zu-, Weg-, Binnenpendler), beträgt der ÖV-Anteil rund 26%. Höhere ÖV-Anteile (über 70%) werden von/nach Zürich erreicht, zudem auch von Wegpendlern in die Regionen Aarau (37%), Baden (38%) und Brugg (37%) sowie von Zupendlern der Region Aarau (27%). Für andere Fahrtzwecke fehlen Angaben zum Modal Split.

Einige grosse unüberbaute Bauzonen weisen eher tiefe ÖV-Güteklassen auf. So zum Beispiel die Entwicklungsgebiete Esterli-Flöösch (D/E), Widmi (D/E) und Hornerfeld (D/E). Aber auch weitere Gebiete wie Walenacher Staufen (E) oder Lenzhard (D/E) haben eine eher tiefe ÖV-Güte.

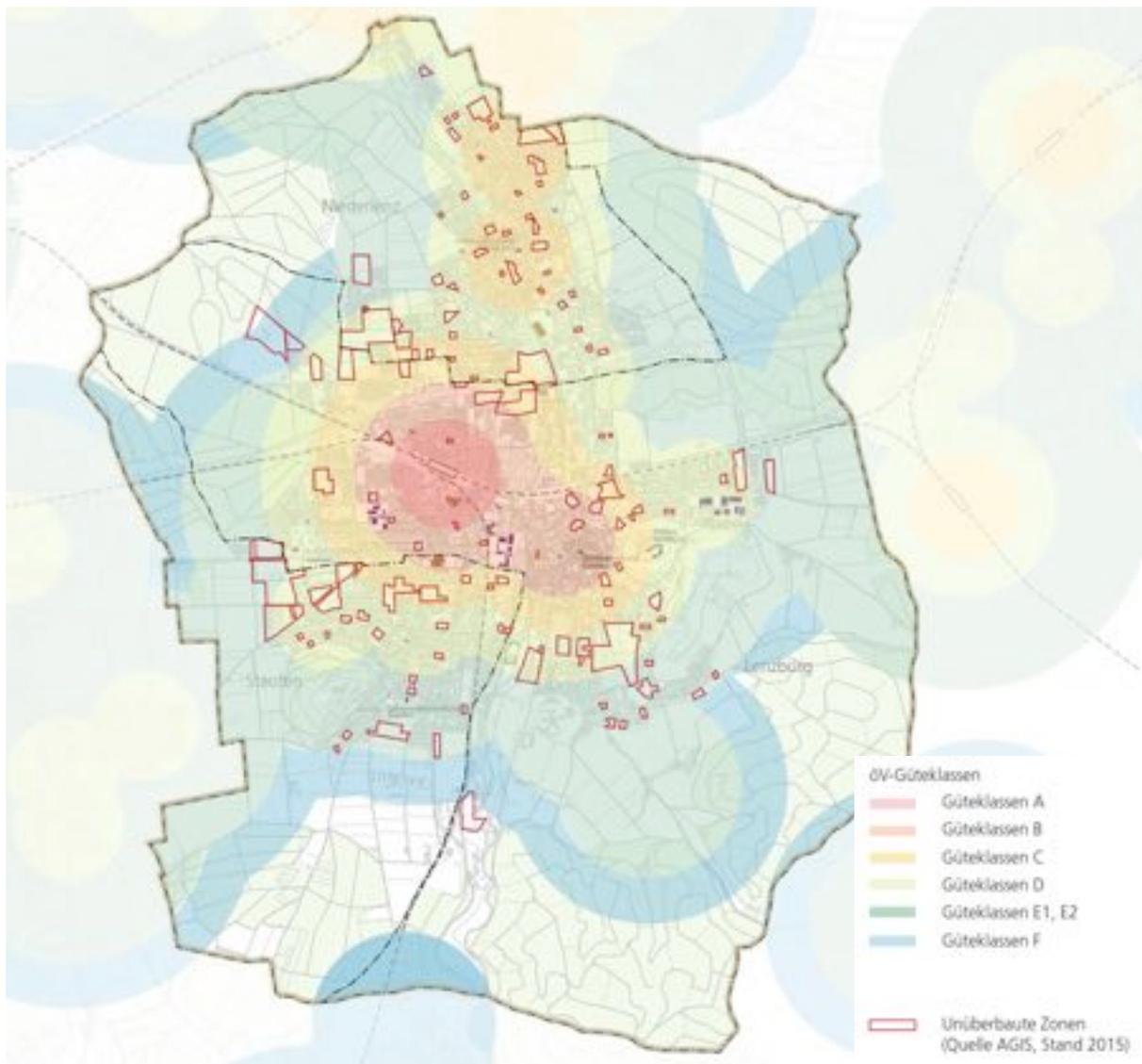


Abbildung 28: ÖV-Erschließungsqualität und unüberbaute Bauzonen (Quelle: AGIS, 2015)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Verbindungen im Fernverkehr nach Aarau, Basel, St. Gallen und Zürich am Bahnhof Lenzburg (RE, IR). • Breites Angebot im schienenseitigen Regionalverkehr mit Verbindungen in wichtige Regionalzentren. • Allgemein gute Erschliessung durch Busangebot im Raum Lenzburg. • Abgestimmte Anschlüsse an ÖV-Knoten. • Hoher ÖV-Anteil bei Weg-/Zupendler in die Regionalzentren, Zentren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe ÖV-Erschliessungsgüte einiger Quartiere und wichtiger Entwicklungsgebiete. • Fahrplanstabilität ist durch Rückstau auf den Kantonsstrassen gefährdet. • Mangelhafte Ausrüstung der Bushaltestellen und des Bahnhofs Lenzburg (Wartehäuschen). • Tiefer ÖV-Anteil bei Weg-/Zupendler in die umliegenden Gemeinden. • Qualitativ unbefriedigende Anbindung an Bern (Umsteigen), Baden, Brugg (viele Zwischenhalte) und Wildegg (keine direkte Verbindung). • Es werden nur wenige attraktive S-Bahn-Anschlüsse am Bahnhof Lenzburg durch die Fahrplanlage der Busse gewährt (ausgerichtet auf Fernverkehr).

Tabelle 11: Resultat der Analyse zum ÖV (Meinung der Begleitgruppe)

4.7 Kombinierte Mobilität (KM)

Mit Angeboten zur kombinierten Mobilität soll die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfacht und damit Alternativen zur reinen MIV-Mobilität attraktiver werden. Hauptfokus ist daher der Bahnhof Lenzburg. Am Bahnhof Lenzburg ist eine grosse provisorische Park+Rail-Anlage mit 264 Parkplätzen auf der Südseite vorhanden (westlich des Bahnhofgebäudes), welche jedoch nur zu rund einem Drittel ausgelastet ist. Der damit erzeugte Verkehr muss allerdings die hoch ausgelasteten Netzabschnitte passieren. Mit der zentralen Park+Rail-Anlage wird zudem der regionale ÖV konkurrenziert. Die Benutzer fahren mit dem Auto anstatt dem regionalen ÖV-Angebot zum/vom Bahnhof Lenzburg.

Am Bahnhof Lenzburg stehen mehrere Bike+Ride-Anlagen mit zahlreichen Plätzen zur Verfügung (gemäss Funktionale Studie Verkehr): vor P+R-Parkplatz (600 P.), zwischen Bushof und Perron Gleis 6 (250 P.), beim Bushof (100 P.), Breitfeldstrasse (100 P.). Diese sind teilweise vollständig belegt und decken die Nachfrage nicht. Im Bahnhofsgebäude besteht eine weitere Veloabstellmöglichkeit (90 P.). Diese ist jedoch nur über eine Rampe erreichbar und wenig attraktiv, entsprechend werden diese Abstellplätze wenig benutzt.

Veloabstellanlagen an weiteren ÖV-Haltestellen, insbesondere an Haltestellen des Regionalbusses, sind nicht vorhanden. Als hochfrequentierte Haltestellen auf dem Netz der Regionalbusse wären die Haltestellen Lenzburg Hypiplatz, Niederlenz Dorfplatz, Staufen Dorfplatz, Niederlenz Staufbergstrasse und Lenzburg Neuhofstrasse dafür geeignet.

Der Bahnhof Lenzburg als Aufenthalts- und Umsteigeort ist mit der provisorischen Begegnungszone wenig attraktiv gestaltet. Mit der Konzentration der Fussgängerströme auf eine Personenunterführung mit Perronzugang ist die Kapazitätsgrenze in den Hauptverkehrszeiten erreicht. Zugangswege zu den Perrons sind bei einer Unterführung zudem mit Umwegen verbunden.

Weitere Angebote zur kombinierten Mobilität im Planungsgebiet sind die vier Carsharing-Parkplätze mit derzeit total 9 Fahrzeugen (Lenzburg Bahnhof, Lenzburg Bleiche, Staufen Lenzo-park, Niederlenz Traitafina). Damit sind auf dem Gebiet aller drei Gemeinden Angebote vorhanden, auch wenn diese auf zentrale Orte konzentriert sind. Geplant sind weitere Carsharing-Parkplätze im Gebiet Im Lenz.

Im Planungsgebiet gibt es kein Veloverleihsystem („Bikesharing“).

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Es bestehen zahlreiche Angebote der kombinierten Mobilität. • Grosse Nachfrage nach Veloabstellplätzen am Bahnhof Lenzburg vorhanden. • Die grösste Bike+Ride-Anlage weist einen hohen Ausbaustandard auf. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapazitäten der Veloparkierung nahe bei den Gleisanlagen beim Bahnhof Lenzburg sind ungenügend. • Keine Veloabstellanlagen an anderen ÖV-Haltestellen. • Der Bahnhof Lenzburg als Aufenthalts- und Umsteigeort ist wenig attraktiv. • Die Park+Rail-Anlage belastet Hauptverkehrsachsen und reduziert Benutzung des regionalen ÖV.

Tabelle 12: Resultat der Analyse zur kombinierten Mobilität (Meinung der Begleitgruppe)

4.8 Verkehrssicherheit (VS)

Die Verkehrsabwicklung hat hohen Ansprüchen in Bezug auf die Sicherheit zu genügen - insbesondere für wenig geschützte Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger und Velo/Mofa-Nutzende. Im Fokus sind hier zentral gelegene und hochbelastete Strassenabschnitte.

In Bezug auf die subjektive Sicherheit wurden in den Workshops Defizite in der Verkehrsführung für den Fuss- und Veloverkehr an den Knoten Othmarsinger-/Henschikerstrasse, Freiämterplatz, Seetalplatz, Bleicherain, Augustin Keller-/Aarauerstrasse sowie an denjenigen der Bahnhofstrasse genannt. Auf den Strecken weisen gemäss der Begleitgruppe die Staufbergstrasse und der Dorf-rain in Niederlenz sowie die Zeughaus- und Dragonerstrasse in Lenzburg Verbesserungspotenzial

in der Fusswegführung auf. Die Stadt Lenzburg kommt jedoch bei der Zeughaus- und Drago-nerstrasse nicht zur gleichen Einschätzung.

Beim Veloverkehr sind Defizite auf der Aarauerstrasse zwischen Augustin Keller-Strasse und Bleicherain, auf der Augustin Keller-Strasse, dem Schafisheimer Grenzweg und der Staufbergstrasse in Niederlenz vorhanden. Die Aarauer- und Seonerstrasse des Kantonsstrassennetzes sind stark verkehrsorientiert.

Im Zusammenhang mit der Neuorganisation der Schulstandorte wurden die Schulwegrouten bezüglich ihrer Sicherheit beurteilt. Bestehende Konfliktstellen auf diesen Routen wurden erfasst und Massnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen. Die Konfliktstellen wurden aufgeteilt in „punktuelle Massnahmen“ und „Verbundmassnahmen“. Bei den punktuellen Massnahmen handelt es sich um kleinere Konfliktstellen, die ohne grössere finanzielle Aufwendungen laufend saniert werden können.

Die objektive Sicherheit wird aufgrund der Unfallstatistik 2012-2014 beurteilt. An einigen oben erwähnten Defizitstellen treten nachweislich Unfälle mit Beteiligung von Fussgängern und Velofahrern auf, so in den Knoten Othmarsinger-/Henschikerstrasse, Seetalplatz und Bleicherain sowie auf den Strecken Aarauerstrasse, Augustin Keller-Strasse und Staufbergstrasse in Niederlenz. Weitere Unfallstellen für den Fuss- und Veloverkehr sind die westliche Altstadt Lenzburg sowie die Fabrikstrasse (nur Veloverkehr). Ein Blick weiter zurück zeigt, dass Unfälle mit Fussgänger und Velofahrenden auch an peripheren Orten auftreten, wo Hauptverkehrsstrassen überquert werden aber keine Querungshilfen vorhanden sind.

Für den MIV wird die objektive Sicherheit auf der Nationalstrasse hier ausgeklammert. Auf den Abschnitten der Kantons- und Kommunalstrassen mit besonders hohen Belastungen in den Hauptverkehrszeiten wurden zahlreiche Unfälle aufgezeichnet (2012-2014). Besonders deutlich wird dies auf dem Anschluss zur Nationalstrasse, wo sich in allen Knoten mehrere Unfälle ereigneten. Aber auch auf den Haupteinfallachsen wie der stark belasteten Henschikerstrasse im Bereich Wedekindrain/Othmarsingerstrasse und der Aarauerstrasse in den Knoten Augustin Keller-Strasse und Neumattstrasse wird eine erhöhte Unfallhäufigkeit registriert. Mehrere Unfälle wurden zudem in den Knoten Bleicherain, Seetalplatz und Hypiplatz verzeichnet. In den verkehrsberuhigten Quartieren sind nur sehr wenige Unfälle registriert.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Wenige Unfälle in verkehrsberuhigten Quartieren. • Breite Untersuchung der Schulwegsicherheit vorhanden, punktuelle Massnahmen werden abgeleitet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zahlreiche Stellen mit subjektiven und objektiven Sicherheitsmängeln für Fuss- und Veloverkehr vorhanden. • Auf hochbelasteten Strassenabschnitten wird eine erhöhte Anzahl an MIV-Unfällen verzeichnet (LSA Autobahnzufahrt allerdings verbessert).

Tabelle 13: Resultat der Analyse zur Verkehrssicherheit (Meinung der Begleitgruppe)

4.9 Mobilitätsmanagement (MM)

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

Ein aktives Mobilitätsmanagement wurde bisher in den drei Gemeinden Lenzburg, Niederlenz und Staufien nicht angewendet. Beim Büro für Tourismus und Mobilität besteht die Möglichkeit, sich über das Mobilitätsangebot zu informieren und Tickets für den öffentlichen Verkehr zu kaufen.

Stärken	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement wird bisher nicht angewendet.

Tabelle 14: Resultat der Analyse zum Mobilitätsmanagement (Meinung der Begleitgruppe)

5 Ziele

Die Ziele für die Handlungsfelder Ruhender Verkehr, Veloverkehr, Fussverkehr, Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, kombinierte Mobilität, Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement wurden aus den übergeordneten Zielen, der Befindlichkeitsstudie sowie den festgestellten Stärken und Schwächen aus der Analyse abgeleitet und mit der Begleitgruppe besprochen. Am Workshop mit der Begleitgruppe wurden einzelne Punkte ergänzt oder auch korrigiert. Die Einschätzung der Begleitgruppe ist in der Dokumentation im Anhang A4 ersichtlich (Roter Punkt: Ablehnung, Grüner Punkt: Zustimmung).

5.1 Ruhender Verkehr (RV)

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt Lenzburg beeinflusst mit ihren Parkierungsreglementen aktiv die Parkraumbewirtschaftung. • Die Parkgebühren für Kundinnen und Kunden der Altstadt sind tief.
---------	---

Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Parkplatzverfügbarkeit erhöht Attraktivität des MIV als Verkehrsmittel. • Es gibt zu wenige Parkplätze in der Altstadt. • Niederlenz und Staufen verfügen über keine Instrumente zur Beeinflussung Parkraumbewirtschaftung und -verfügbarkeit. • ÖV-Erschliessung hat keine Auswirkung auf die Parkplatzerstellungspflicht für Wohnnutzung. • Kein Parkleitsystem zur Reduktion des Parksuchverkehrs. • Kein Parkplatzkonzept bei Veranstaltungen. • Parkplatzangebot Mehrzweckhalle
-----------	---

Ziele

Parkverkehr

- RV_A: Der Parksuchverkehr ist reduziert
- RV_B: Bei Veranstaltungen wird der Besucherverkehr aktiv gelenkt

Reglemente

- RV_C: Die Parkfeld-Bewirtschaftung wird als Mittel zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (zeitliche Lenkung, Beeinflussung Verkehrsmittelwahl) über alle Gemeinden und unter Berücksichtigung der Lage verstärkt genutzt
- RV_D: Die Parkplatzerstellungspflicht für Wohn- und Arbeitsnutzungen wird in Abhängigkeit der Erschliessung durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr festgelegt (Stichwort „autoarmes Wohnen und Arbeiten“)

Parkierungsanlagen

- RV_E: Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkfelder im Zentrum Lenzburg ist plafoniert. Durch eine bessere Bewirtschaftung kann eine bessere Ausnutzung der Parkfelder erreicht werden.
- RV_F: Die Parkierungssituation Bahnhof Lenzburg ist verbessert
- RV_G: In der Altstadt Lenzburg stehen genügend oberirdischen Parkplätze für Kundinnen und Kunden zur Verfügung.

5.2 Veloverkehr (VV)

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Das kantonale Radroutennetz verbindet das Planungsgebiet mit den meisten umliegenden Gemeinden • Bestehende Sicherheitsdefizite werden durch die Stadt Lenzburg aktiv angegangen. • Hoher Velo- und Fussverkehrsanteil bei Binnenpendlern (inkl. Schülerinnen und Schüler)
---------	--

Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Im kommunalen Netz sind wichtige Verbindungen nicht oder ungenügend abgedeckt. • Es bestehen einzelne Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr an Knoten und auf Strecken. • Keine durchgehende Radroute nach Wildegg • Qualität Verbindung Ammerswilerstrasse (Lenzburg) • Nach Seon und Hendschiken gibt es noch keine Verbindung. • Keine, zu wenige oder nicht zweckmässig platzierte Veloabstellmöglichkeiten in der Altstadt und bei publikumsintensiven Einrichtungen. • Zu wenige Veloabstellmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt
-----------	---

Ziele	<p>Verbindungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • VV_A: Die Erreichbarkeit der südlichen Naherholungsgebiete mit dem Velo ist erhöht • VV_B: Das Coop Verteilzentrum ist an das kantonale Veloroutennetz direkt und sicher angebunden • VV_C: Attraktive Veloroute Seetal - Lenzburg • VV_D: Direkte, attraktive und sichere Anbindung Widmi-Areal – Bahnhof Lenzburg • VV_E: Direkte, attraktive und sichere Veloverbindung Altstadt – Bahnhof • VV_F: Direkte, attraktive und sichere Veloverbindung Schulhaus Mühlematt / Angelrain – Lenzhard • VV_G: Attraktive, sichere und direkte Veloverbindung Wohn- und Arbeitsplatzgebiet Im Lenz – Altstadt – kantonale Radroute Nr. 591 • VV_H: Attraktive, sichere und direkte Verbindung kantonale Radroute Nr. 591 (Richtung Schafisheim) – kantonale Radroute Nr. 750 (Richtung Rapperswil) • VV_I: Sichere und direkte Veloverbindung Staufen – Schulhaus Lenzhard • VV_J: Direkte Anbindung Arbeitsplatzgebiet Lenzhard – Bahnhof Lenzburg • VV_K: Möglichst grosse Hindernisfreiheit Nord – Süd und Ost – West <p>Sicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> • VV_L: Sicherheitsdefizite sind behoben <p>Abstellmöglichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • VV_M: In der Altstadt Lenzburg stehen eine ausreichende Anzahl und qualitativ gute Abstellplätze insbesondere für Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung
--------------	--

- VV_N: Bei verkehrsintensiven Einrichtungen stehen eine ausreichende Anzahl und qualitativ gute Abstellplätze zur Verfügung
- VV_O: Regelung der Zahl der Veloabstellplätze für private Vorhaben gemäss VSS-Norm im Rahmen der Bau- und Nutzungsordnung

Mobilitätsverhalten

- VV_P: Auf kurzen Distanzen wird vermehrt das Velo als Verkehrsmittel genutzt (Pendler-, Einkaufs-, Freizeitverkehr, etc.).

5.3 Fussverkehr (FV)

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die verkehrsberuhigten Quartiere bestehen grundsätzlich attraktive Bedingungen für den Fussverkehr. • Hohe Aufenthaltsqualität in der Begegnungszone Altstadt. • Zahlreiche Wanderrouten erschliessen Naherholungsgebiete. • Hoher Velo- und Fussverkehrsanteil bei Binnenpendlern (inkl. Schüler).
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Grosser Querungswiderstand von Autobahn, Schieneninfrastruktur und Kantonsstrassen. • Geringe Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz sowie zwischen Bahnhof und Altstadt Lenzburg. • Teilweise gefährliche Fussgängerführungen im Strassenraum und an Knoten. • Fussgänger-Unterführungen werden auf den Hauptachsen wenig benutzt, wenn auch FG-Streifen bestehen. • Teilweise sind keine Querverbindungen von Wanderwegen vorhanden.

Ziele

Verbindungen

- FV_A: Direkte Verbindung Bahnhof – Lenzhard (Arbeitsplatzgebiet)
- FV_B: Sicherer und direkter Zugang zu den südlichen Naherholungsgebieten und dem Gebiet Lindfeld/Römerstein
- FV_C: Mehr Querungsmöglichkeiten Seetalbahn, Bahngleise, Autobahn
- FV_D: Verbesserte Verbindung Lenzburg Aabachtal – Staufen

Bahnhofsgebiet

- FV_E: Sicherer und direkter Zugang zum Bahnhof
- FV_F: Hohe Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz Lenzburg

Sicherheit

- FV_G: Sicherheitsdefizite sind behoben
- FV_H: Verbesserte Aufenthaltsqualität und erhöhte Sicherheit entlang und quer zur Seoner- und Aarauerstrasse sowie quer zur Ammerswilerstrasse
- FV_I: Verbesserte Fusswegführung Staufbergstrasse

- FV_J: Sichere Fusswegführung Dorfrain
- FV_K: Verbesserte Querungen Seonerstrasse (Höhe Wildkreuzung, Messer) sowie Ammerswilerstrasse (Fünfweiher)

Knoten

- FV_L: Fussgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen sind betrieblich optimiert

Mobilitätsverhalten

- FV_M: Kurze Distanzen werden vermehrt zu Fuss zurückgelegt

5.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Direkter Anschluss an die A1 vorhanden. • Die meisten Quartiere von Lenzburg, Niederlenz und Staufen sind verkehrsbereit. • Keine grösseren verkehrlichen Probleme in Niederlenz und Staufen.
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Der Anschluss an die A1 zieht Verkehr aus der Region an. • Der Knoten Freiämterplatz ist überlastet, die Erreichbarkeit von Lenzburg, Staufen und Niederlenz ist in Hauptverkehrszeiten beeinträchtigt. • Die Erreichbarkeit von einigen Arbeitsplatzgebieten ist für den Güterverkehr verbesserungswürdig. • Ausweichverkehr zur hochbelasteten Nationalstrasse belastet das Kantonsstrassennetz weiter. • Der Pendlerverkehr, welcher nicht mit Städten oder Regionalzentren verbunden ist, weist einen hohen MIV-Anteil auf.

Ziele	<p>Autobahn</p> <ul style="list-style-type: none"> • MIV_A: Die Zufahrt zur Autobahn ist verbessert • MIV_B: Der Ausweichverkehr zur hochbelasteten Nationalstrasse wird reduziert. <p>Güterverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • MIV_C: Die Zufahrt zu den Arbeitsplatzgebieten Lenzhard, Hornerfeld und Hammermatte ist verbessert • MIV_D: Kommunale Kreisverkehrsplätze sind soweit möglich für Sattel- und Anhängerzüge gut befahrbar • MIV_E: Ortseingangspforten sind sorgfältig zu gestalten und die Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge zu berücksichtigen. <p>Erreichbarkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • MIV_F: Die Zufahrt zum Bahnhofsquartier ist verbessert • MIV_G: Erreichbarkeit Altstadt Lenzburg ist verbessert • MIV_H: Erreichbarkeit Zentrum Niederlenz ist erhalten • MIV_I: Erreichbarkeit Zentrum Staufen ist verbessert
--------------	--

- MIV_J: Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete ist erhalten

Umgebung

- MIV_K: Lärmschutzmassnahmen entlang von Wohnnutzen sind ästhetisch ansprechend realisiert
- MIV_L: Strassenraumgestaltung, Geschwindigkeit und angrenzende Nutzungen sind aufeinander abgestimmt

5.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Verbindungen im Fernverkehr nach Aarau, Basel, St. Gallen und Zürich am Bahnhof Lenzburg (RE, IR). • Breites Angebot im schienenseitigen Regionalverkehr mit Verbindungen in wichtige Regionalzentren. • Allgemein gute Erschliessung durch Busangebot im Raum Lenzburg. • Abgestimmte Anschlüsse an ÖV-Knoten. • Hoher ÖV-Anteil bei Weg-/Zupendler in die Regionalzentren, Zentren.
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe ÖV-Erschliessungsgüte einiger Quartiere und wichtiger Entwicklungsgebiete. • Fahrplanstabilität ist durch Rückstau auf den Kantonsstrassen gefährdet. • Mangelhafte Ausrüstung der Bushaltestellen und des Bahnhofs Lenzburg (Wartehäuschen). • Tiefer ÖV-Anteil bei Weg-/Zupendler in die umliegenden Gemeinden. • Qualitativ unbefriedigende Anbindung an Bern (Umsteigen), Baden, Brugg (viele Zwischenhalte) und Wildegg (keine direkte Verbindung). • Es werden nur wenige attraktive S-Bahn-Anschlüsse am Bahnhof Lenzburg durch die Fahrplanlage der Busse gewährt (ausgerichtet auf Fernverkehr).

Ziele	<p>Fernverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖV_A: Die Zentren Zürich, Basel und Bern sind mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar • ÖV_B: Die Anbindung an das weitere Fernverkehrsnetz ist verbessert • ÖV_C: Der Flughafen Kloten ist mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar <p>Regionalverkehr Schiene</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖV_D: Die Regionalzentren Aarau, Baden, Luzern sind mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar <p>Regionalverkehr Strasse</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖV_E: Busse können den Fahrplan einhalten • ÖV_F: Geringe Behinderung des Busverkehrs beim Bahnhofplatz durch den MIV, Fuss- und Veloverkehr
--------------	--

- ÖV_G: Bushaltestellen sind aufgewertet (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Billetautomat, erleichterter Zugang gemäss Behindertengleichstellungsgesetz, attraktiver Zugang Fuss- und Veloverkehr)
- ÖV_H: Das Südquartier von Staufen ist mit dem ÖV besser erschlossen
- ÖV_I: Das Gebiet Esterli-Flöösch ist mit dem ÖV besser erschlossen
- ÖV_J: Das Siedlungsgebiet Widmi ist mit dem ÖV besser erschlossen
- ÖV_K: Das Arbeitsplatzgebiet Lenzhard ist mit dem ÖV besser erschlossen
- ÖV_L: Das Arbeitsplatzgebiet Hornerfeld ist mit dem ÖV besser erschlossen
- ÖV_M: Die ÖV-Güte von Gebieten, die entwickelt oder verdichtet werden, wird parallel dazu gezielt erhöht
- ÖV_N: Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete ist erhalten
- ÖV_O: Bushaltestellen sind grundsätzlich als Busbuchten am Rand von Hauptstrassen gebaut, damit der MIV ruhiger fliesst. Ausnahmen sind begründet durch Verkehrssicherheit, Ortsbild, verkehrsplanerische sowie verkehrstechnische Aspekte und Platzverhältnisse.

Mobilitätsverhalten

- ÖV_P: Weg- und Zupendler zu/von den umliegenden Gemeinden und Regionalzentren nutzen vermehrt den öffentlichen Verkehr als Verkehrsmittel

5.6 Kombinierte Mobilität (KM)

Stärken

- Es bestehen zahlreiche Angebote der kombinierten Mobilität.
- Grosse Nachfrage nach Veloabstellplätzen am Bahnhof Lenzburg vorhanden.
- Die grösste Bike+Ride-Anlage weist einen hohen Ausbaustandard auf.

Schwächen

- Kapazitäten der Veloparkierung nahe bei den Gleisanlagen beim Bahnhof Lenzburg sind ungenügend.
- Keine Veloabstellanlagen an anderen ÖV-Haltestellen.
- Der Bahnhof Lenzburg als Aufenthalts- und Umsteigeort ist wenig attraktiv.
- Die Park+Rail-Anlage belastet Hauptverkehrsachsen und reduziert Benutzung des regionalen ÖV.

Ziele

ÖV mit Fuss- und Veloverkehr

- KM_A: Die Verfügbarkeit von hochwertigen Veloabstellmöglichkeiten nahe bei den Gleisanlagen am Bahnhof Lenzburg ist erhöht
- KM_B: Sicherer und direkter Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr
- KM_C: Bei Bushaltestellen mit hoher Frequenz sind qualitativ gute Veloabstellmöglichkeiten vorhanden

ÖV mit MIV

- KM_D: Am Bahnhof Lenzburg stehen ausreichende K+R-Parkplätze zur Verfügung
- KM_E: Die Anzahl Park+Rail-Parkplätze am Bahnhof Lenzburg sind auf das ÖV-Angebot und die Nutzungen abgestimmt

Allgemeines Angebot

- KM_F: Der Bahnhofplatz Lenzburg ist als Aufenthalts- und Umsteigeort attraktiv gestaltet
- KM_G: Rahmenbedingungen für ein Bikesharing-Angebot sind vorhanden

5.7 Verkehrssicherheit (VS)

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Wenige Unfälle in verkehrsberuhigten Quartieren. • Breite Untersuchung der Schulwegsicherheit vorhanden, punktuelle Massnahmen werden abgeleitet.
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Zahlreiche Stellen mit subjektiven und objektiven Sicherheitsmängeln für Fuss- und Veloverkehr vorhanden. • Auf hochbelasteten Strassenabschnitten wird eine erhöhte Anzahl an MIV-Unfällen verzeichnet (LSA Autobahnzufahrt allerdings verbessert).

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • VS_A: Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird an Stellen mit subjektiven und objektiven Sicherheitsmängeln erhöht • VS_B: Die Schulwegsicherheit ist gewährleistet • VS_C: Unfallstellen werden gezielt behoben
--------------	---

5.8 Mobilitätsmanagement (MM)

Stärken	-
Schwächen	Mobilitätsmanagement wird bisher nicht angewendet.
Ziel	MM_A: Das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigten wird mittels Informationen, Aktionen und Anreizen aktiv beeinflusst

5.9 Fazit

Die definierten Ziele entsprechen zahlreichen Stossrichtungen. Sie nehmen die bestehenden Stärken sowie Schwächen auf und betreffen alle Verkehrsträger.

Die Netzlücken für den Fuss- und Veloverkehr sind – insbesondere bei Neubaugebieten – zu schliessen, sodass ein durchgängiges und attraktives Angebot als Voraussetzung für den vermehrten Einsatz des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen wird. Zudem werden mehrere Ziele zu den damit verbundenen und erforderlichen Veloabstellmöglichkeiten formuliert. Die Verkehrssicherheit soll insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Die Erstellung und der Betrieb von Parkieranlagen sollen als wichtige Instrumente für die Einflussnahme auf die Attraktivität von Zonen und Verkehrsmittel stärker verfolgt werden.

Beim MIV steht die Erreichbarkeit der kommunalen Zentren im Fokus. Diese soll verbessert und – wo bereits zufriedenstellend – erhalten werden. Zudem soll die Gestaltung der Strassen die Um-

gebung und unterschiedlichen Ansprüche berücksichtigen. Bezüglich der nahegelegenen Autobahn sind die Probleme des Ausweichverkehrs und der Zufahrten zu beheben.

Öffentliche Busse sollen auf ihren Routen weniger Behinderungen ausgesetzt sein, damit die Fahrplanstabilität zunehmen kann. Zudem gilt es, die ÖV-Güte einiger schwach erschlossener Siedlungsgebiete durch strassenseitige Angebote gezielt zu erhöhen. Weitere Attraktivitätssteigerungen sollen durch die Ausstattung an Haltestellen erreicht werden.

Ein Mobilitätsmanagement soll im Planungsgebiet umgesetzt werden. Zudem soll der Bahnhof Lenzburg als multimodale Verkehrsdrehscheibe erweitert und aufgewertet werden. Die Qualität seiner Verbindung zur Altstadt gilt es zu verbessern.

In den definierten Zielen sind Konflikte auszumachen. Ein verbessertes Parkierungsangebot und eine hohe MIV-Erreichbarkeit der Zentren lassen die Attraktivität für diesen Verkehrsträger steigen, was einem vermehrten Einsatz von ÖV und Fuss-/Veloverkehr entgegenwirkt. Die Ausrichtung des Strassenraumes auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs und der angrenzenden Nutzungen steht im Allgemeinen der zu verbessernden Erreichbarkeit im MIV gegenüber. Für die verschiedenen Ansprüche ist grundsätzlich die Koexistenz der Verkehrsmittel als Lösungsansatz zu verfolgen.

6 Massnahmen

Die Massnahmen zur Erreichung der Ziele werden in der Massnahmenliste im Anhang A2 aufgeführt.

Die Zusammenstellung der Massnahmen ist ein Arbeitsinstrument für die Verwaltungen der Stadt Lenzburg sowie der Gemeinden Niederlenz und Staufien zur koordinierten Verkehrsentwicklung. Zudem wird aufgezeigt, welche Vorhaben gemeinsam mit dem Kanton angegangen werden müssen.

Die Massnahmen werden jeweils einem Themengebiet (bzw. Verkehrsträger) zugeordnet und bei Zielerfüllung in mehreren Themenfeldern referenziert (beispielsweise kann ein Betriebs- und Gestaltungskonzept sowohl Wirkungen bezüglich MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr haben).

Des Weiteren werden Planungsebene und Verweise auf bestehende Planungen angegeben. Die Priorität wird kategorisiert nach Realisierungshorizont „sofort“ (<1Jahr), „kurzfristig“ (1-3 Jahre), „mittelfristig“ (3-10 Jahre) und „langfristig“ (10-15 Jahre).

Für einige Ziele (MIV_J, MIV_K, ÖV_B) werden noch keine konkreten Massnahmen präsentiert. Trotzdem bleiben diese bestehen und sind künftig mit Massnahmen zu verfolgen.

7 Umsetzung und Controlling

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

7.1 Umsetzung

Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt anhand der definierten Prioritäten (sofort, kurzfristig, mittelfristig, langfristig) sowie unter Berücksichtigung der Resultate zur Befindlichkeit (vgl. Anhang A7).

Den vielfältigen Abhängigkeiten von Verkehrsproblemen wird durch die Berücksichtigung einer Entscheidungshierarchie gemäss Abbildung 29 begegnet. Entscheide, welche das ganze System beeinflussen, werden zuerst gefällt. Solche, die nur Teilsysteme beeinflussen, nachher. Entscheide zu Problemen derselben Stufe werden zusammengefasst getroffen.

Aus den Entscheiden ergeben sich die Randbedingungen für solche der nächsten Stufe. Erweisen sich diese Randbedingungen als nicht erfüllbar, so soll die Entscheidung der unmittelbar vorangegangenen Stufe überarbeitet werden.

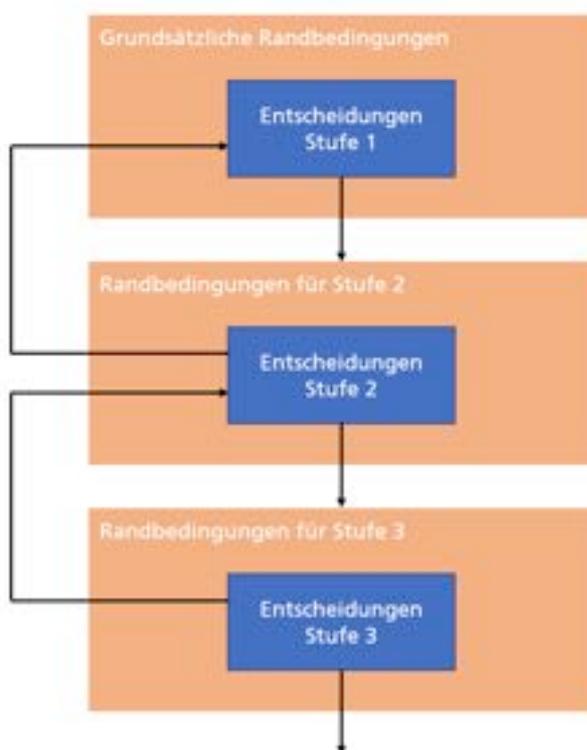


Abbildung 29: Blockdiagramm Entscheidungen

7.2 Controlling

Das Controlling deckt zwei Fragestellungen ab:

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

7.2.1 Vollzugscontrolling

Die Abteilung Tiefbau des Stadtbauamtes Lenzburg (oder eine Arbeitsgruppe aus der Verwaltung und den Gemeindebehörden der drei Gemeinden Lenzburg, Staufen und Niederlenz) wird vom Stadtrat Lenzburg sowie den Gemeinderäten Staufen und Niederlenz für das Vollzugscontrolling der Massnahmen des KGV beauftragt. Sie aktualisiert jährlich die Prioritätenliste und erstattet den Exekutiven Bericht über den Stand der Massnahmen.

7.2.2 Wirkungscontrolling

Der Stadtrat Lenzburg sowie die Gemeinderäte Staufen und Niederlenz beschreiben die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in regelmässigen Abständen über folgende vorgesehene Indikatoren:

- Erhebung Anzahl bewirtschaftete / nicht bewirtschaftete öffentlich zugängliche Parkplätze
- Ermittlung der tatsächlichen Reduktion der Parkplätze durch Förderung von autoarmen Wohnen und Arbeiten
- Umgesetzte Aktivitäten des Mobilitätsmanagements
- Gesamtverkehrsaufkommen auf den Hauptachsen (Henschiker-, Niederlenzer-/Lenzburger-, Ammerswiler-, Seoner-, Aarauerstrasse), DTV anhand von Verkehrsmodellen
- Fahrgastfrequenzen auf den Buslinien und am Bahnhof Lenzburg
- Relevante Verlustzeiten der Busse
- Geschwindigkeitsmessungen in Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen
- Anzahl Unfälle von Fussgängern und Velofahrern, insbesondere an Orten mit erhöhter Häufigkeit
- Regelmässige Überprüfung der Verträglichkeit der Verkehrsbelastung im Strassenraum

Damit ist gewährleistet, dass die wichtigsten Grundlagen zur Beurteilung der Wirksamkeit des KGV erfasst werden. Allfällige Fehlentwicklungen können zeitnah identifiziert und angegangen werden. Gleichzeitig wird die mit der Erarbeitung des KGV angestossene Zusammenarbeit der drei Gemeinden weiterverfolgt.

8 Genehmigungsblatt Kanton

Der kommunale Gesamtplan Verkehr Lenzburg, Niederlenz und Staufien besteht aus dem Bericht inkl. Anhang.

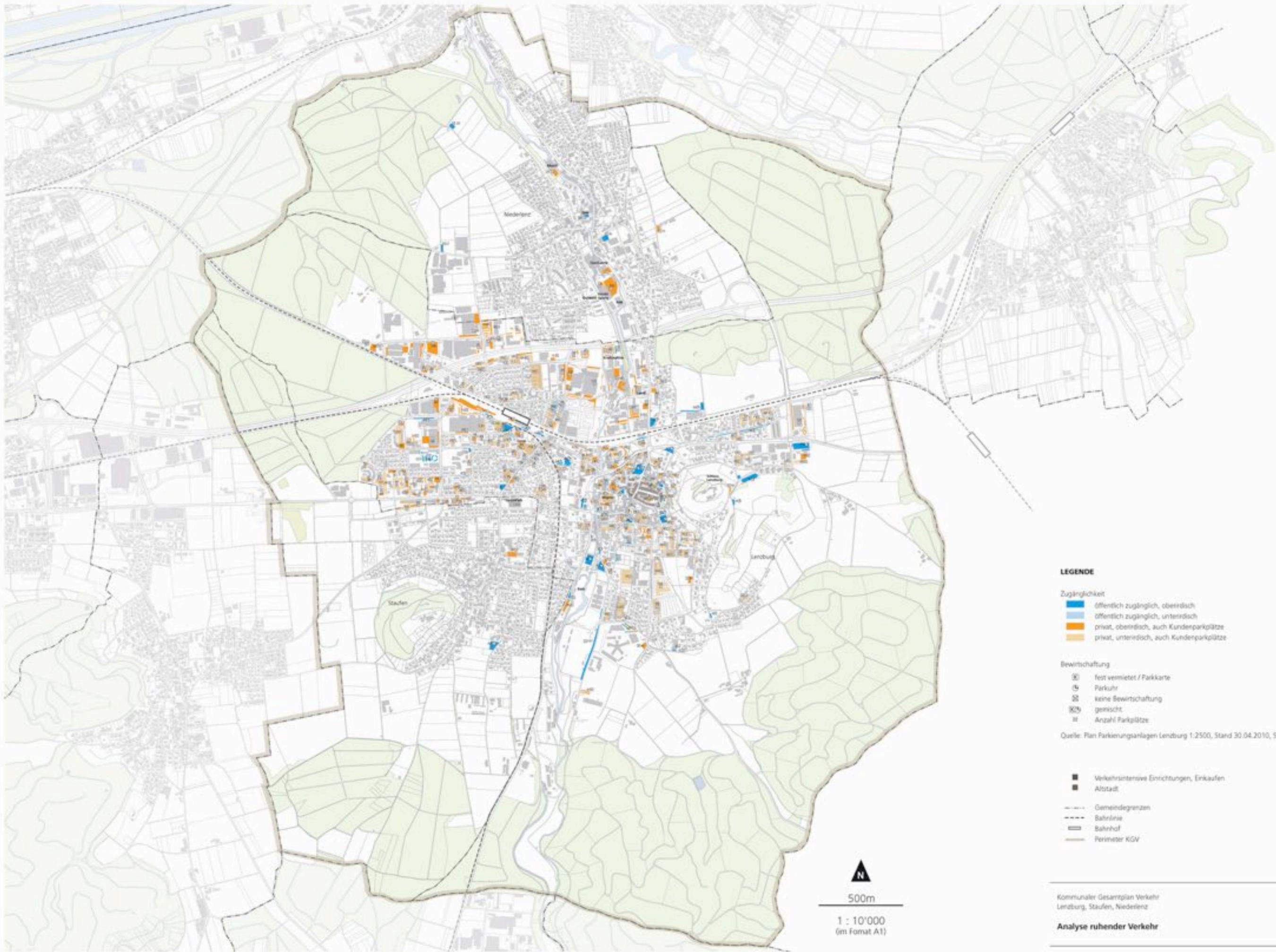
Alle konkretisierten Ziele (siehe Kapitel 5) sind durch das kantonale Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu genehmigen. Dadurch werden diese Inhalte auch für den Kanton behördenverbindlich. Sie sind bei weiteren Planungen als Grundlage zu berücksichtigen. Die Inhalte begründen jedoch keine Leistungsverpflichtung für den Kanton.

Genehmigung

Ort, Datum

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU)

A1 Analysekarten



LEGENDE

- Zugänglichkeit
- öffentlich zugänglich, oberirdisch
 - öffentlich zugänglich, unterirdisch
 - privat, oberirdisch, auch Kundenparkplätze
 - privat, unterirdisch, auch Kundenparkplätze

- Bewirtschaftung
- fest vermietet / Parkkarte
 - P Parkuhr
 - keine Bewirtschaftung
 - K gemischt
 - P Anzahl Parkplätze

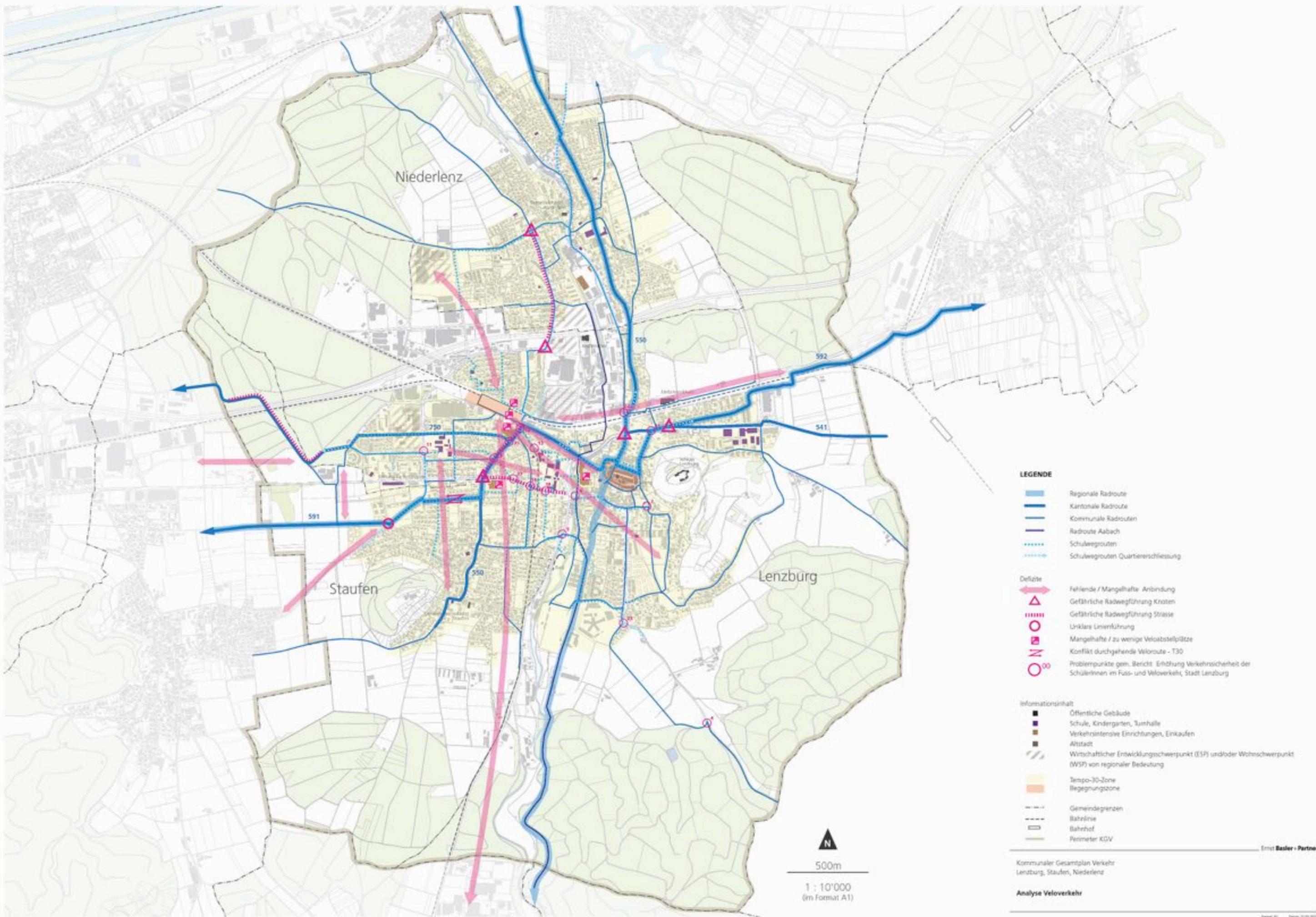
Quelle: Plan Parkieranlagen Lenzburg 1:2500, Stand 30.04.2010, SWL Energie AG / Fluy AG

- Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
- Altstadt
- Gemeindegrenzen
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Perimeter KGV



500m

1 : 10'000
(im Format A1)



- LEGENDE**
- ▬ Regionale Radroute
 - ▬ Kantonale Radroute
 - ▬ Kommunale Radrouten
 - ▬ Radroute Aabach
 - ▬ Schulwegrouten
 - ▬ Schulwegrouten Quartierschliessung
- Defizite**
- ↔ Fehlende / Mangelhafte Anbindung
 - △ Gefährliche Radwegführung Knoten
 - ▬ Gefährliche Radwegführung Strasse
 - ▬ Unklare Linienführung
 - Mangelhafte / zu wenige Velozwischplätze
 - Konflikt durchgehende Veloroute - T30
 - Problempunkte gem. Bericht: Erhöhung Verkehrssicherheit der Schülerinnen im Fuss- und Veloverkehr, Stadt Lenzburg

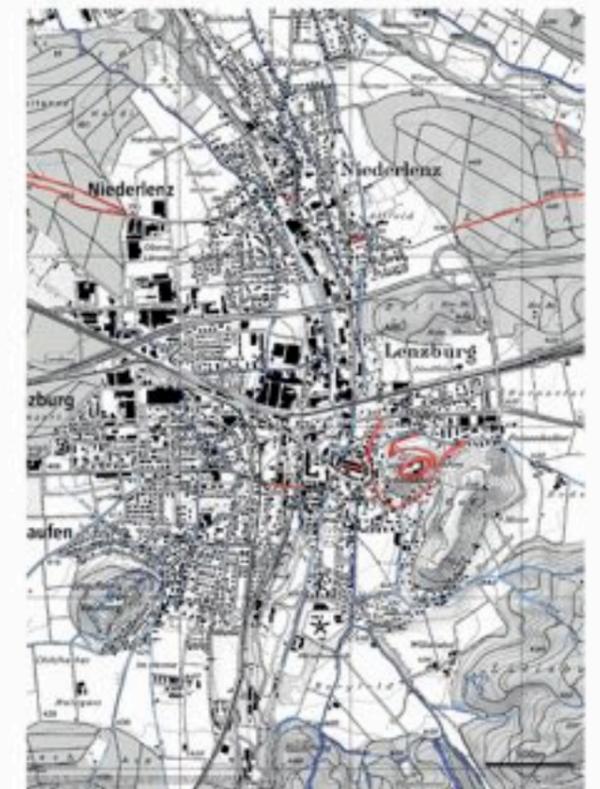
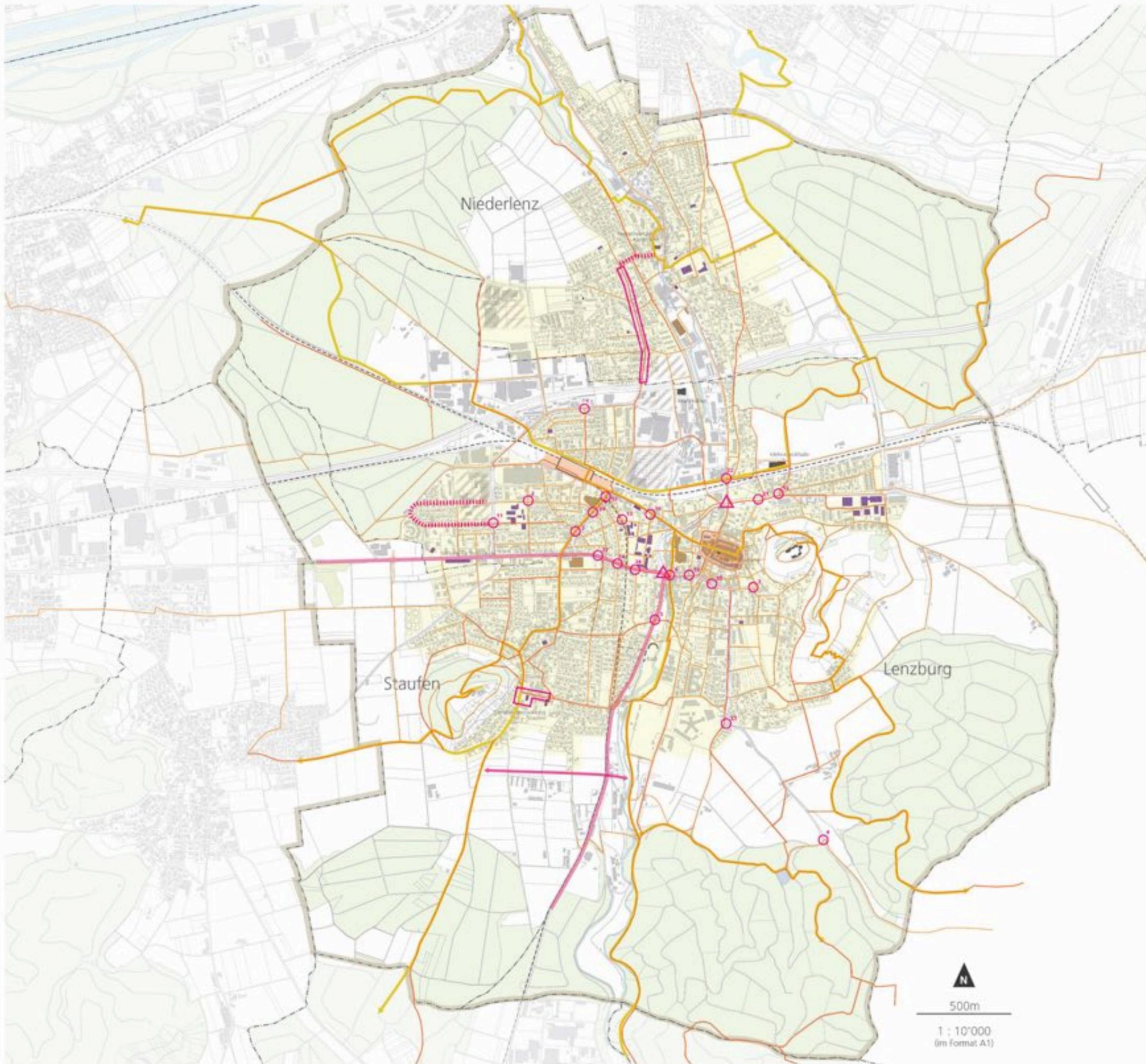
- Informationsinhalt**
- Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
 - Altstadt
 - ▬ Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und/oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - ▭ Tempo-30-Zone
 - ▭ Begegnungszone
 - ▬ Gemeindegrenzen
 - ▬ Bahnlinie
 - ▭ Bahnhof
 - ▬ Perimeter KÖV

500m
 1 : 10'000
 (im Format A1)

Ernst Basler + Partner

Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Lenzburg, Staufen, Niederlenz

Analyse Veloverkehr



- lokal, hist. Verlauf
- lokal, Substanz
- lokal, viel Substanz
- regional, hist. Verlauf
- regional, Substanz
- regional, viel Substanz
- national, hist. Verlauf
- national, Substanz
- national, viel Substanz

LEGENDE

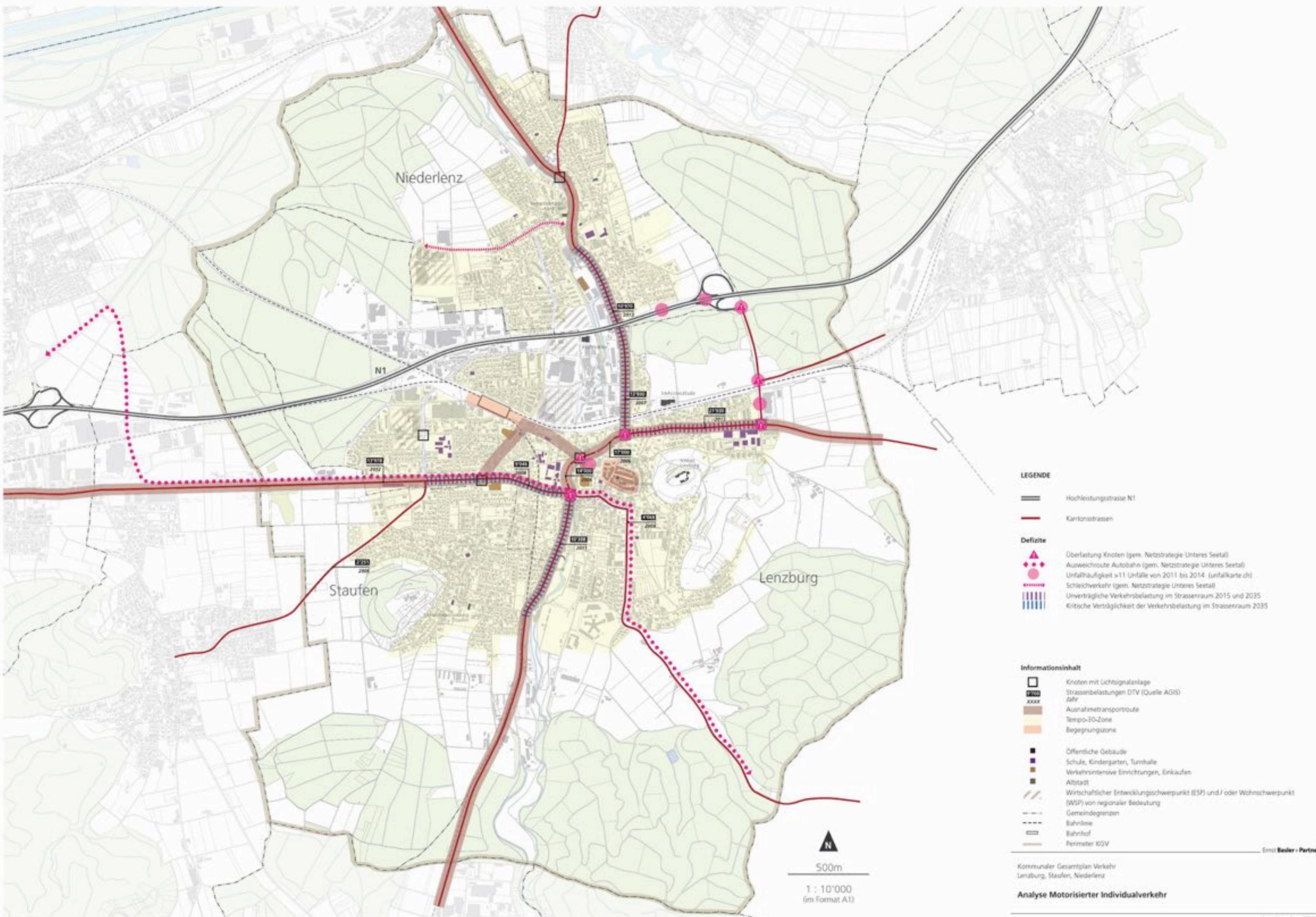
- Wanderweg
- Fussweg Hauptverbindungen
- Fussweg Nebenverbindungen

Defizite

- Problempunkte gem. Bericht Erhöhung Verkehrssicherheit der Schülerinnen im Fuss- und Veloverkehr, Stadt Lenzburg
- ||||| Gefährliche Fusswegführung Strassen
- △ Gefährliche Fusswegführung Knoten
- Unklare Fusswegführung
- Verkehrsorientierte Strasse
- Fehlende Anbindung

Informationsinhalt

- Öffentliche Gebäude
- Schule, Kindergarten, Turnhalle
- Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
- Altstadt
- Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und/oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Gemeindegrenzen
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Perimeter KGV



- LEGENDE**
- Hochleistungsstrasse N1
 - Kantonsstrassen
- Defizite**
- Überlastung Knoten (gem. Netzstrategie Unteres Seetal)
 - Ausweichroute Autobahn (gem. Netzstrategie Unteres Seetal)
 - Unfallhäufigkeit >11 Unfälle von 2011 bis 2014 (unfallkarte.ch)
 - Schleichverkehr (gem. Netzstrategie Unteres Seetal)
 - Unverträgliche Verkehrsbelastung im Strassenraum 2015 und 2035
 - Kritische Verträglichkeit der Verkehrsbelastung im Strassenraum 2035

- Informationsinhalt**
- Knoten mit Lichtsignalanlage
 - Strassenbelastungen DTV (Quelle AGIS) Jahr
 - Ausnahmetransportroute
 - Tempo-30-Zone
 - Begegnungszone
 - Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
 - Altstadt
 - Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - Gemeindegrenzen
 - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Perimeter KGV

500m

 1 : 10'000

 (im Format A1)

Ernst Basler + Partner

 Kommunaler Gesamtplan Verkehr

 Lenzburg, Staufen, Niederlenz

 Analyse Motorisierter Individualverkehr

Nachtwelle (Fahrplan 2016)

Freitag / Samstag
Samstag / Sonntag
sowie 31.12.



nur zum Aussteigen

N82	Lenzburg - Mörigen - Birmensdorf - Dintikon - Seengen - Mäggenwil - Lenzburg
N90	Lenzburg - Dintikon - Oberdorf - Seengen - Mäggenwil - Lenzburg
N92	Lenzburg - Mäggenwil - Lenzburg - Ruppertswil - Seengen - Mäggenwil - Lenzburg
N94	Lenzburg - Ruppertswil - Seengen - Mäggenwil - Lenzburg
N94	Aarau - Birmensdorf - Mäggenwil - Lenzburg
N99	Lenzburg - Seon - Mäggenwil - Birmensdorf - Aarau

Buslinien (Fahrplan 2016)

380
Richtung Wädggen Bahnhof
1h-Takt xx:32 (5:32 - 23:32)
Richtung Lenzburg Hypiplatz
1h-Takt xx:09 (6:09 - 23:09)

381
Richtung Wädggen Bahnhof
1h-Takt xx:31 / (05:05 - 00:01)
xx:01
Richtung Lenzburg Hypiplatz
1h-Takt xx:35 (5:10 - 00:08)
xx:55

382
Richtung Mäggenwil Bahnhof
1h-Takt xx:02 (5:02 - 00:02)
Richtung Lenzburg Hypiplatz
1h-Takt xx:32 (5:32 - 00:32)

389
Richtung Seon Post
ab Lenzburg BfH
07:08, 07:38, 08:08
ab Seon Birnen Nord
07:16, 07:47, 17:30
Richtung Lenzburg Bahnhof
ab Seon Post
07:24, 07:54, 17:37
an Seon Birnen Nord
16:45, 17:10, 17:45, 18:10, 18:45

390
Richtung Bettwil
1h-Takt xx:01 (6:01 - 00:01)
vor 06:00 und Zwischenzeitlich
Busse ab Fahrwangen BfH und
Seengen Poststr.
Richtung Lenzburg Hypiplatz
1h-Takt xx:10 (6:10 - 20:10)
ab Fahrwangen BfH
20:47, 21:47, 22:47

391
Richtung Lenzburg Schloss
1h-Takt xx:17 (06:17 - 19:17)
xx:47
teilweise nur bis Kronenplatz
oder Buswechsel

Bahnhof Lenzburg (Fahrplan 2016)

IR
Richtung Zürich Flughafen
1x täglich 05:06

IR
Richtung Zürich
1h-Takt xx:30 (5:54 - 23:30)
Richtung Basel
1h-Takt xx:28 (05:28 - 00:28)

RE
Richtung Zürich
1h-Takt xx:00 (06:00 - 00:00)
Richtung Aarau
1h-Takt xx:58 (06:58 - 23:58)

Richtung Lenzburg Langsamstg
unregelmässig, morgens und mittags
1h-Takt
abends ca. 1/2h-Takt

392
Richtung Dintikon Oberdorf
1h-Takt xx:38 (6:38 - 20:38)
+ 7:08, 12:08, 17:08, 18:08, 19:08
Richtung Lenzburg Bahnhof
1h-Takt xx:57 (6:57 - 20:57)
+ 6:32, 7:32, 12:32, 17:32,
18:32, 19:32

393
Richtung Mäggenwil Bahnhof
1h-Takt xx:05 (5:05 - 20:05)
+ bis Öthmarsingen BfH
5:27, 6:35, 7:35, 11:35, 12:35,
15:35, 16:35, 17:35, 18:35
Richtung Lenzburg Bahnhof
1h-Takt xx:32 (5:32 - 20:32)
+ ab Öthmarsingen BfH
6:07, 7:07, 8:07, 12:07, 13:07,
16:07, 17:07, 18:07, 19:07

394
Richtung Ruppertswil Bahnhof
1h-Takt xx:06 (6:06 - 20:06)
Richtung Lenzburg Bahnhof
1h-Takt xx:30 (6:30 - 20:30)

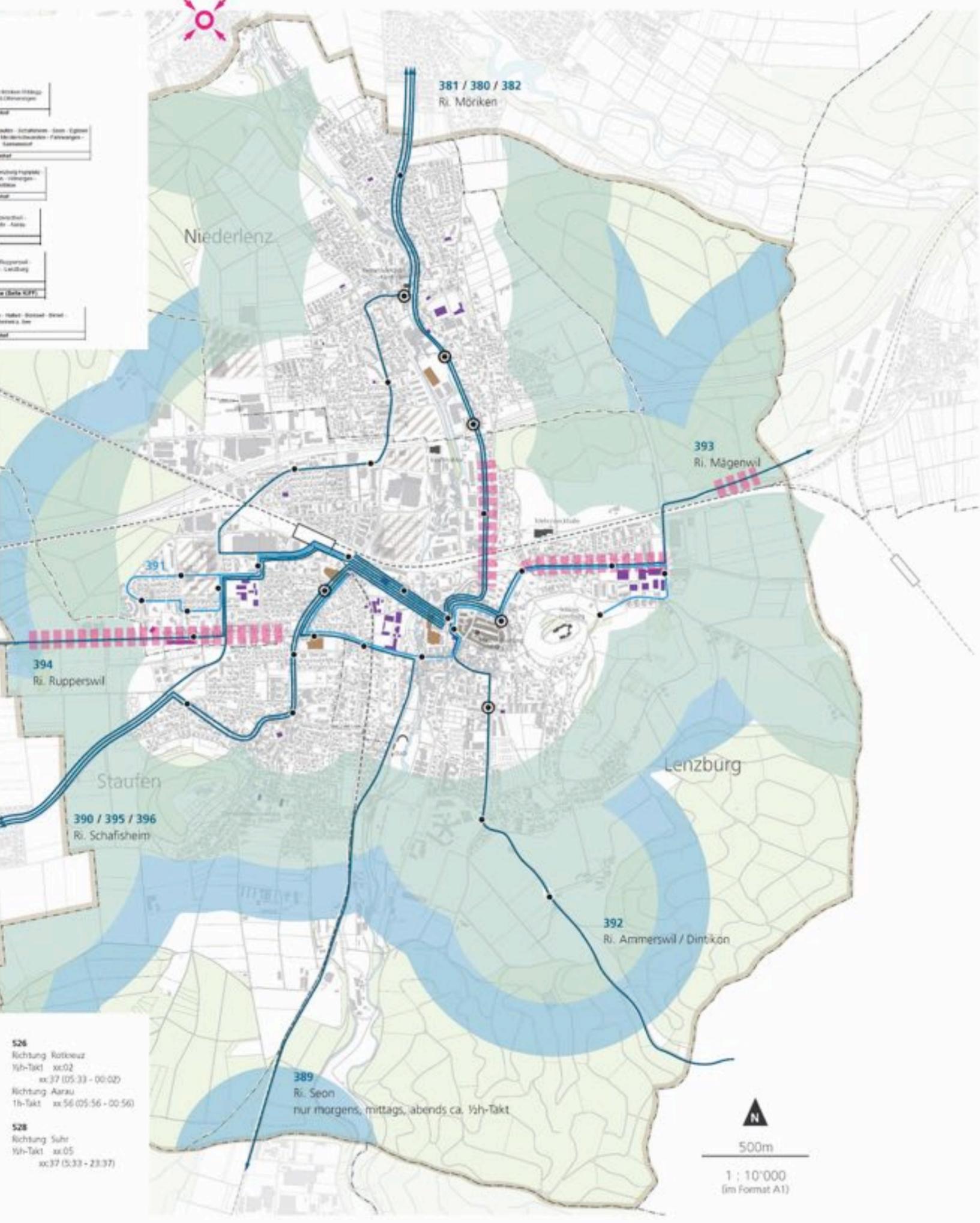
395
Richtung Teufenthal Bahnhof
1h-Takt xx:31 (5:31 - 22:31)
+ ab Seengen Poststr. 6:31, 12:16,
20:31, 21:31, 22:31 nur
bis Seengen Schloss Hallwil
Richtung Lenzburg Hypiplatz
1h-Takt xx:32 (6:32 - 20:32)
+ ab Leutwil Post 5:42
20:32 nur bis Seengen Poststr.

396
Richtung Hunzenschwil
1h-Takt xx:35 (6:35 - 19:35)
+ ab Lenzburg BfH 5:39
Richtung Lenzburg Hypiplatz
1h-Takt xx:00 (6:00 - 20:00)

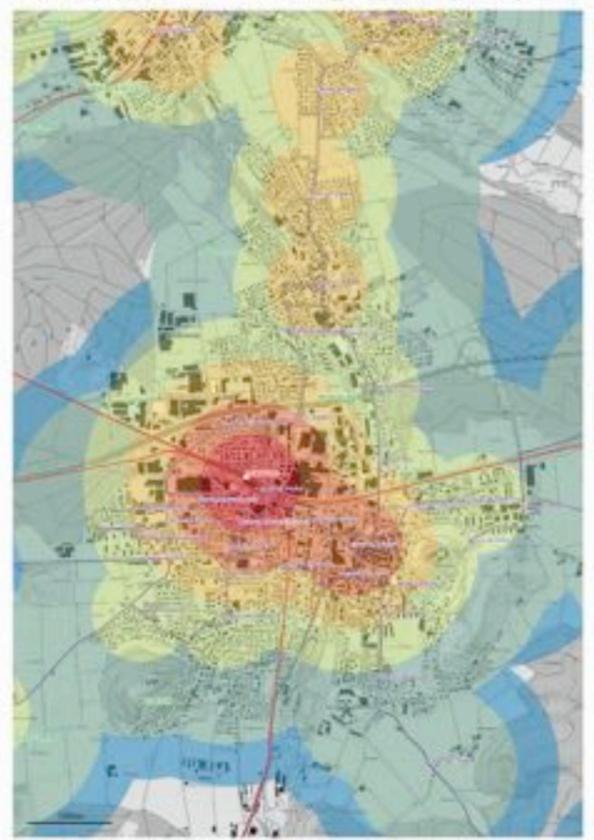
S3
Richtung Wetzikon
1h-Takt xx:24 (05:24 - 23:24)
Richtung Aarau
1h-Takt xx:35 (06:35 - 00:35)

S9
Richtung Luzern
1h-Takt xx:04
xx:38 (06:04 - 23:38)

S23
Richtung Baden
1h-Takt xx:27 (5:29 - 00:27)
Richtung Langenthal
1h-Takt xx:32 (5:32 - 23:32)



ÖV-Güteklassen #Standardtypen VSL, Quelle AGIS, Stand Fahrplan 2016



Gütekategorie A	Gütekategorie D
Gütekategorie B	Gütekategorie E1, E2
Gütekategorie C	Gütekategorie F

LEGENDE

- Bahnhof
- Bushaltestelle (Busbuch)
- Fahrbahnhaltestelle
- Regionalbus
- Städtibus

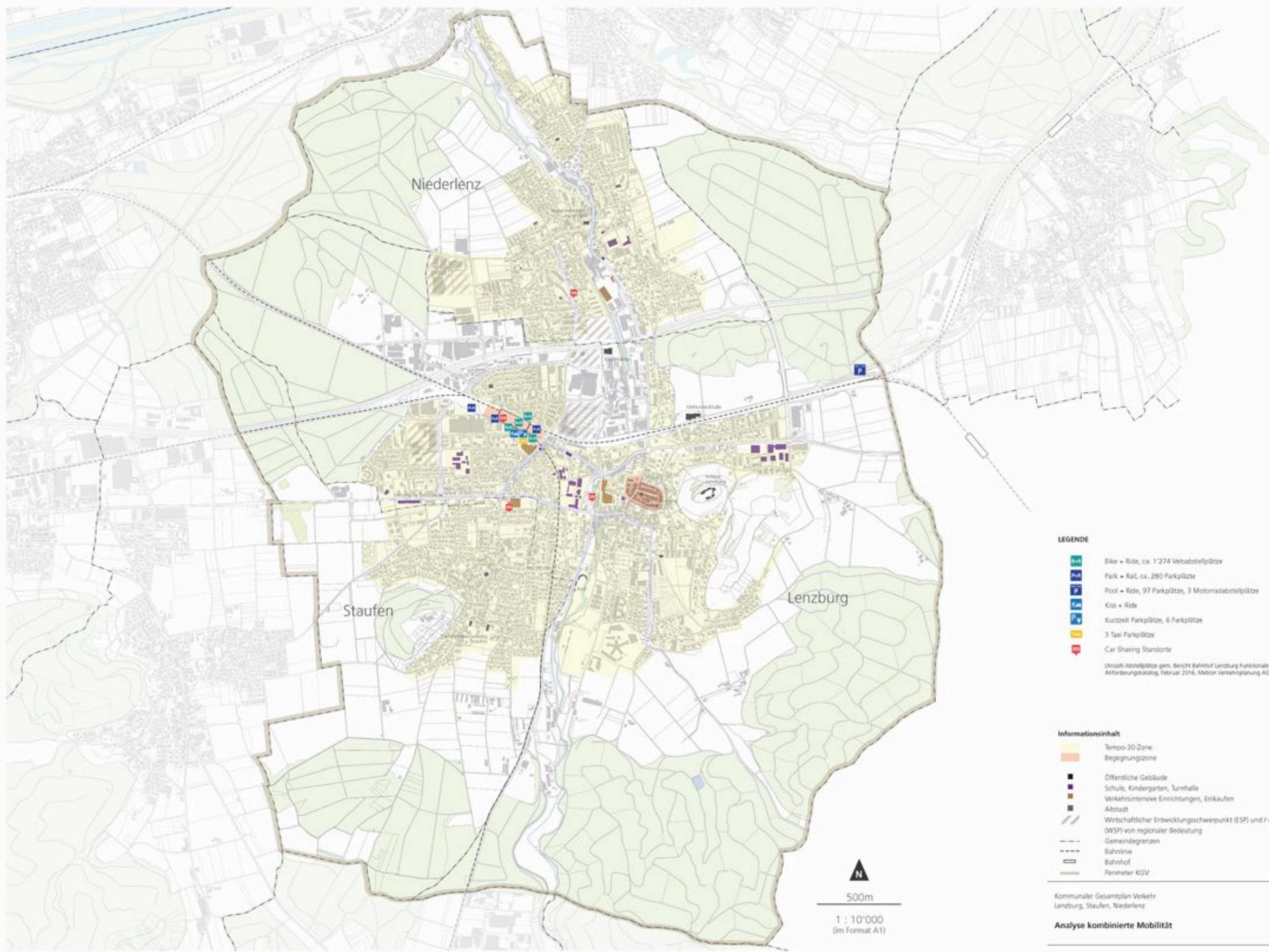
Defizite

- Fahrzeitverlust strassengebundener ÖV
- Fehlende / Mangelhafte ÖV-Erschliessung (Gütekategorie E1 / E2 / F)
- Mangelhafte ÖV-Anbindung

Informationsinhalt

- Öffentliche Gebäude
- Schule, Kindergarten, Turnhalle
- Verkehrsinvasive Einrichtungen, Einkaufen
- Altstadt
- Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
- Gemeindegrenzen
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Perimeter KGV

Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Lenzburg, Staufien, Niederlenz
Analyse öffentlicher Verkehr



Niederlenz

Staufen

Lenzburg

LEGENDE

-  Bike + Ride, ca. 1'274 Veloabstellplätze
-  Park + Rail, ca. 280 Parkplätze
-  Pool + Ride, 97 Parkplätze, 3 Motorradabstellplätze
-  Kiss + Ride
-  Kurzzeit Parkplätze, 6 Parkplätze
-  3 Taxi Parkplätze
-  Car Sharing Standorte

Anzahl Abstellplätze gem. Bericht Bahnhof Lenzburg funktionale Studie Verkehr, Anforderungskatalog, Februar 2016, Metron Verkehrsplanung AG

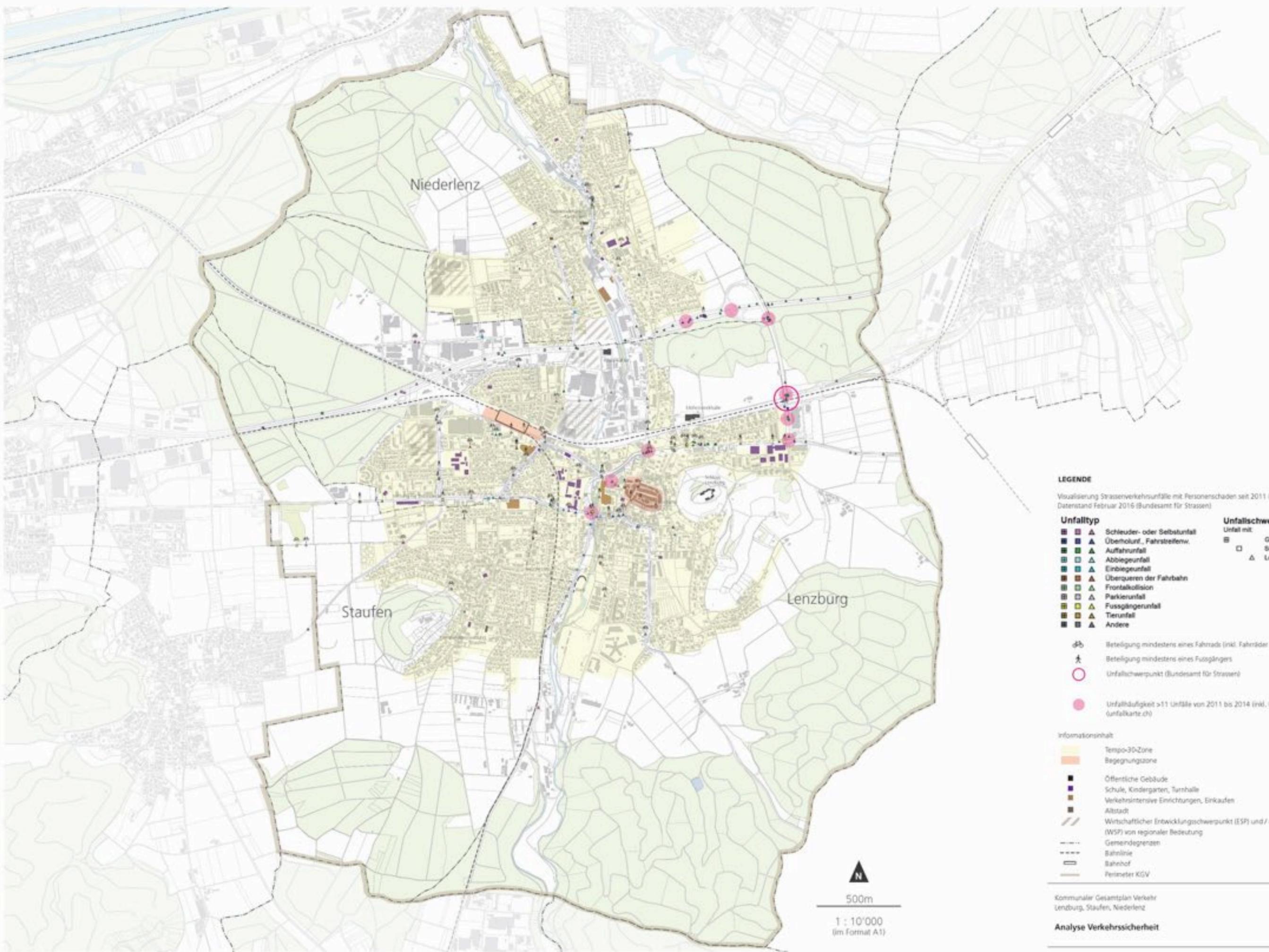
Informationsinhalt

-  Tempo-30-Zone
-  Begegnungszone
-  Öffentliche Gebäude
-  Schule, Kindergarten, Turnhalle
-  Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
-  Altstadt
-  Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
-  Gemeindegrenzen
-  Bahnlinie
-  Bahnhof
-  Perimeter KÖV



500m

1 : 10'000
(im Format A1)



Niederlenz

Staufen

Lenzburg

LEGENDE

Visualisierung Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden seit 2011 (ohne Unfälle nur mit Sachschaden), Datenstand Februar 2015 (Bundesamt für Strassen)

Unfalltyp

- ▲ Schleuder- oder Selbstunfall
- ▲ Überholunf., Fahrstreifenw.
- ▲ Auffahrunfall
- ▲ Abbiegeunfall
- ▲ Einbiegeunfall
- ▲ Überqueren der Fahrbahn
- ▲ Frontalkollision
- ▲ Parkierunfall
- ▲ Fussgängerunfall
- ▲ Tierunfall
- ▲ Andere

Unfallschwere

- Unfall mit Getöteten Unv.
- Schwerverletzten Unv.
- ▲ Leichtverletzten Unv.

- ♻ B Beteiligung mindestens eines Fahrrads (inkl. Fahrer mit elektrischer Treunterstützung)
- ♻ F Beteiligung mindestens eines Fussgängers
- Unfallsschwerpunkt (Bundesamt für Strassen)
- Unfallhäufigkeit >11 Unfälle von 2011 bis 2014 (inkl. Unfälle mit Sachschaden) (unfallkarte.ch)

Informationsinhalt

- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Öffentliche Gebäude
- Schule, Kindergarten, Turnhalle
- Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
- Altstadt
- Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und/ oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
- Gemeindegrenzen
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Perimeter KGV



500m

1 : 10'000
(im Format A1)

Analyse Bauzonenplan

-  Dorf-, Altstadtzone
-  Kernzone
-  Wohnzone, 1 Geschoss
-  Wohnzone, 2 Geschosse
-  Wohnzone, 3 Geschosse
-  Wohn-/Gewerbezone
-  Gewerbezone
-  Industriezone
-  Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
-  Freihaltezone
-  Unüberbaute Zonen
(Quelle AGIS, Stand 2015)

Informationsinhalt

-  Öffentliche Gebäude
-  Schule, Kindergarten
-  Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
-  Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
-  Gemeindegrenzen
-  Bahnlinie
-  Bahnhof
-  Perimeter KGV



Analyse Erschliessung

öV-Güteklassen

-  Güteklassen A
-  Güteklassen B
-  Güteklassen C
-  Güteklassen D
-  Güteklassen E1, E2
-  Güteklassen F

-  Unüberbaute Zonen
(Quelle AGIS, Stand 2015)

Informationsinhalt

-  Öffentliche Gebäude
-  Schule, Kindergarten
-  Verkehrsintensive Einrichtungen,
Einkaufen
-  Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder
Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler
Bedeutung
-  Gemeindegrenzen
-  Bahnlinie
-  Bahnhof
-  Perimeter KGV



A2 Massnahmenliste

Massnahmenübersicht KGV Lenzburg, Staufen, Niederlenz (Stand 30.03.2018)*Lesehilfe*

Auf den folgenden Seiten werden die Massnahmen des KGV Lenzburg, Staufen, Niederlenz aufgeführt. Dabei werden die Massnahmen einem Themengebiet (bzw. Verkehrsträger) zugeordnet und bei Wirkungen in mehreren Themenfeldern referenziert (beispielsweise kann ein Betriebs- und Gestaltungskonzept sowohl Wirkungen bezüglich MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr haben). In den Tabellen werden folgende Eigenschaften definiert:

- Nummer (Nr.) Massnahme: nach Themengebiet
- Art: Bestehende Massnahme (Best.) oder neu vorgeschlagene Massnahme (Neu)
- Planungsebene: kommunal, kantonale oder nationale. Bei der kommunalen Planungsebene wird jeweils ergänzt, welche Gemeinden betroffen sind.
- Titel der Massnahme
- Beschrieb: Kurze Erläuterung
- Zielerfüllung: Erreichen der für das Themengebiet definierten Ziele (X=erfüllt). Die Ziele inkl. Bezeichnung sind im Mobilitätsplan dokumentiert.
- Bemerkung: Abhängigkeiten, Zielkonflikte, offene Fragen
- Priorität: Sofort (<1Jahr), kurzfristig (1-3 Jahre), mittelfristig (3-10 Jahre), langfristig (10-15 Jahre)
- Trend: Massnahme entspricht der Trendentwicklung (X=erfüllt)
- Modell: Modellierung der Massnahme im Verkehrsmodell geplant (X=ja). Kriterien: neue Strasseninfrastruktur, Veränderung Knotenlayout, Anpassung LSA-Steuerung, Veränderung Temporegime
- BNO: Massnahme hat Auswirkung auf die Bau- und Nutzungsordnung (X=ja)

Einfärbung

 Bestehende kantonale und nationale Massnahmen, welche bzgl. Planungsstand schon weit fortgeschritten bzw. im Rahmen des KGV als Randbedingungen verstanden werden.

Verwendete Abkürzungen

AP (1G/2G/3G)	Agglomerationsprogramm (der 1./2./3. Generation)
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
B+R	Bike and Ride (= Veloabstellplätze an Bahnhöfen)
FG	Fussgänger
FV	Fussverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeiten
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
KM	Kombinierte Mobilität
K+R	Kiss and Ride (= Kurzzeitparkplätze an Bahnhöfen)
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Fuss- und Radverkehr (Langsamverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PP	Parkplatz
P+R	Park and Ride (= Parkplätze an Bahnhöfen, insbesondere für Pendler)
PU	Personenunterführung
RV	Ruhender Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
T30	Tempo 30
VS	Verkehrssicherheit
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VV	Veloverkehr

Ruhender Verkehr (RV)

Nr.	Art	Planungs- ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung RV							Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO
					A	B	C	D	E	F	G						
RV_01	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Parkleitsystem	Mittels eines Parkleitsystems wird der Parksuchverkehr in Lenzburg gezielt gelenkt. Folgende Abstellanlagen sind in das Parkleitsystem eingebunden: <ul style="list-style-type: none"> - Ost: Berufsschule, Schloss - Altstadt: Malaga, Erlengut, Sandweg, Kronenplatz, Seifi, Müli-Märt - Süd: Schwimmbad, Obere Mühle, Sportanlagen - West/Bahnhof: Turnerweg, Murackerstrasse, Bahnhof - Nord: Gleis Nord In das Parkleitsystem werden auch Hinweistafeln bzgl. Grossveranstaltungen integriert.	X									Konzept: Sofort Umsetzung: Etappiert (kurz-, mittelfristig)	X		
RV_02	Neu	Kommunal (alle drei Gemeinden)	Rechtliche Verankerung Parkleitsystem	Rechtliche Verankerung im Rahmen von Baubewilligungen / Gestaltungsplänen der Integration von privaten, öffentlich zugänglichen Parkanlagen in das Parkleitsystem	X				X					Kurzfristig	X		
RV_03	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Verkehrskonzept Grossveranstaltungen	Bei Grossveranstaltungen müssen die Verantwortlichen ein Verkehrskonzept erarbeiten. Seitens Lenzburg werden die Anforderungen an ein solches Konzept im Sinne eines „Konzeptgerüsts“ erarbeitet und mögliche Massnahmen aufgezeigt. Primäres Ziel ist die Verlagerung des Besucherverkehrs soweit als möglich auf den öffentlichen Verkehr. Der Parksuchverkehr soll mittels des Parkleitsystems gezielt gelenkt werden.		X						Bezüglich Verkehrskonzept ist eine enge Zusammenarbeit mit der regionalen Mobilitätszentrale anzustreben (Massnahme MM_01)		Sofort	X		
RV_04	Neu	Kommunal (alle drei Gemeinden)	Rechtliche Verankerung Parkplatzbewirtschaftung	Rechtliche Verankerung der Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen (inkl. öffentlich zugänglichen Privatparkplätzen). Es ist zu prüfen, ob auch für nicht-öffentlich zugängliche Privatparkplätze eine Bewirtschaftung vorgesehen werden soll. Damit könnte bei Bedarf auch für Beschäftigten-Parkplätze bei grösseren Unternehmen bzw. Arbeitsplatzarealen eine Gebührenpflicht vorgeschrieben werden.			X							Kurzfristig (Lenzburg, im Rahmen BNO-Revision) Staufen, Niederlenz: Im Rahmen der nächsten BNO-Revision)	X		X
RV_05	Neu	Kommunal (alle drei Gemeinden)	Autoarmes Wohnen	In der BNO werden Gebiete für autoarmes Wohnen in Abhängigkeit der Gesamtverkehrserschliessung und der Ergebnisse des Verkehrsmodells definiert. Bewilligungsvoraussetzungen für autoarmes Wohnen werden definiert. Die Berechnung des minimal bzw. maximal zu realisierenden Angebots an Parkplätzen für Wohnen und Arbeiten richtet sich im Grundsatz nach der VSS Norm SN 640 281. Dies wird ebenfalls in der BNO festgeschrieben.				X						Kurzfristig (Lenzburg, im Rahmen BNO-Revision) Staufen, Niederlenz: Im Rahmen der nächsten BNO-Revision)	X		X
RV_06	Neu	Kommunal (alle drei Gemeinden)	Parkierungskonzept	Über alle drei Gemeinden wird ein konsistentes Parkierungskonzept erarbeitet, welches das Parkieren auf öffentlichem Grund und in öffentlichen Parkhäusern, die zeitliche Beschränkung sowie die Gebühren aufzeigt. Ziel ist eine bestimmungsgemässe Benützung der Parkplätze und die Verbesserung der Verkehrssituation.			X				X			Mittelfristig	X		
RV_07	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Verlagerung Langzeitparkierung	Die Mietverträge von oberirdischen öffentlichen Parkplätzen werden weitgehend gekündigt und – sofern vorhanden – Alternativen in unterirdischen Parkierungsanlagen angeboten.					X		X	Fraglich, ob es genügend unterirdische Parkplätze hat.		Kurzfristig			
RV_08	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Parkierungsanlage Südseite Altstadt	Auf der Südseite der Altstadt (nahe der Ammerswilerstrasse) werden neue Abstellanlagen realisiert. Nach Möglichkeit werden diese unterirdisch in Kombination mit der Entwicklung des Seifi-Areals erstellt.					X		X	Es ist mit hohen Kosten zu rechnen.	Konflikt mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen Ammerswilerstrasse (MIV_16) und dem Ziel «Erreichbarkeit Altstadt Lenzburg ist verbessert» (MIV_G).	Langfristig			

Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkung auf RV

- (KM_01)	Best. 6.11.ÖV (AP 1G) V_14 (AP 3G)	Kommunal, kantonal, SBB	Ausbau Bahnhof Lenzburg	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Zugang zur Bahn: Verbesserung der Führung von Personenströmen am Bahnhof Lenzburg: Erstellung einer neuen, westlich gelegenen PU, Realisierung von Perronzugängen an der PU Ost - Bushof - B+R-Anlage: Angebotsanpassungen Veloabstellanlagen am Bahnhof Lenzburg, Realisierung einer neuen Velostation (bewacht, Service) - Strassenraumgestaltung 						X		In Massnahme KM_01 enthalten		Langfristig	X		
--------------	--	-------------------------------	----------------------------	---	--	--	--	--	--	---	--	------------------------------	--	-------------	---	--	--

Veloverkehr (VV)

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung VV																Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P						
VV_01	Neu	Kommunal (Lenzburg, Staufen)	Veloweg Lenzburg – Coop Verteilzentrum	Zwischen dem Schafisheimer Grenzweg und dem neuen Coop Verteilzentrum wird eine direkte Verbindung realisiert. Damit Wunschlinie definiert werden kann, werden die Herkunft/Ziele der Verkehrsteilnehmenden untersucht.		X													X	Alternativ: MIV_25		Kurzfristig				
VV_02	Neu	Kommunal (Staufen, Lenzburg)	Verbindung kant. Radroute 750 nach Rapperswil und kant. Radroute 591	Schaffung einer Verbindung zwischen der kantonalen Radroute Nr. 750 (Richtung Rapperswil) und der kantonalen Radroute Nr. 591 (Richtung Schafisheim) unter Berücksichtigung der Entwicklung des Gebietes Esterli-Flösch								X							X			Kurzfristig				
VV_03	Best.	Kantonal	Radroute Seetal	Schliessung der Netzlücke des kantonalen Radroutennetzes Staufen – Seon (Seetal)	X		X												X			Kurzfristig				
VV_04	Best. A.3.05.LV (AP 2G)	Kommunal (Staufen)	Veloweg Schafisheim - Staufen	Schliessung der Netzlücke, insbesondere für den Schülerverkehr Schafisheim - Lenzburg														X	X	Der Kanton ist hinsichtlich der Belange der Kantonsstrasse miteinzubeziehen		Sofort (2016)				
VV_05	Best. 6.13.LV (AP 1G)	Kommunal (Niederlenz, Lenzburg)	Neue Radroute entlang Aabach	Radwanderweg Aabach Wildegg – Niederlenz - Lenzburg inkl. Bahnunterführung Wildegg															X	Abschnitt in Lenzburg bereits durch Stadt umgesetzt (inkl. Sanierung Brücke).		Kurzfristig				
VV_06	Best. V_12 (AP 3G)	Kommunal (Lenzburg, Niederlenz)	Radroutenkonzept Lenzburg Nord / Aabach	Ausbau des Radroutennetzes für Naherholung und regionale Vernetzung im Raum Lenzburg Nord														X	X	Vorhaben ist noch genauer zu definieren (noch unkonkret in AP).		Mittelfristig (2022)				
VV_07	Neu	Kommunal (Staufen)	Umbau Knoten Schafisheimerstrasse / Hinterdorfstrasse	Verbesserung Verkehrssicherheit für Veloverkehr, durchgehende Markierung														X	X	Weitere Verbesserungen, die über durchgeführten Umbau hinausgehen		Mittelfristig				
VV_08	Best.	Kommunal (Lenzburg, Niederlenz)	Veloverbindung nach Lenzhard Niederlenz	Zusätzliche Radüberführung über A1 Fliederweg - Ringstrasse Nord (Nutzung Halbüberdeckung Autobahn), kommunale Radroute nach Arbeitsplatzgebiet Lenzhard in Abstimmung mit 2. Personenunterführung am Bahnhof Lenzburg														X	X	Steht aufgrund der Wirkungen in Konkurrenz zu Massnahme MIV_08 (Aufwertung Staufbergstrasse).		Mittelfristig				
VV_09	Neu	Kommunal (alle drei Gemeinden)	Festschreibung Erstellungspflicht Veloabstellplätze in der BNO	Die Richtwerte zur Anzahl der Veloabstellplätze nach VSS-Norm werden verbindlich in die BNO aufgenommen. Qualitätsvorgaben basieren auf der VSS-Norm, werden aber an die Nutzung von Elektrovelos angepasst.															X	X			Kurzfristig	X		X
VV_10	Neu	Kommunal (Staufen, Lenzburg)	Gespräche Migros, Coop	Mit den grössten Einkaufsläden werden Gespräche geführt, in welchem Rahmen die Abstellmöglichkeiten verbessert werden können.															X	X			Sofort			
VV_11	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Konzept Veloabstellplätze	Es wird ein Konzept zu Veloabstellplätzen in der Altstadt primär für Bewohner und auch Kunden erarbeitet (Ort, Gestaltung). Dabei werden die Bedürfnisse an Abstellanlagen von E-Bikes und Veloanhänger berücksichtigt.															X	X			Kurzfristig	X		
VV_12	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal (Lenzburg)	Ausbau Hammermattenstrasse	Erstellung einer Radroute auf der neuen Hammermattenstrasse mit sicherer Querungsmöglichkeit der erweiterten Ringstrasse Nord.														X	X			Mittelfristig (2022)				

Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkung auf VV

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung VV																Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO			
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P									
- (FV_10)	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Ausbau Dammweg Im Lenz - Mehrzweckhalle	Entlang der Schiene wird zwischen Bahnhof/Im Lenz und Werkhof der bestehende Dammweg ausgebaut, Verlängerung bis Niederlenzerstrasse, Überprüfung Sichtweiten und allfällige Anpassungen Querung Niederlenzerstrasse und um Mehrzweckhalle. Realisierung Hartbelag (anstatt Kies).							X											X			Kurzfristig Belag: mittelfristig				
- (VS_01)	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Punktuelle Massnahmen Schulwegsicherheit	Umsetzung der punktuellen Massnahmen gemäss Bericht zur Schulwegsicherheit in Lenzburg																	X				Gemäss Bericht				
- (MIV_07)	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal (Lenzburg)	Erweiterung Ringstrasse Nord	Erweiterung Ringstrasse Nord bis Niederlenzerstrasse																	X		Bedingung für MIV_08 und MIV_09		Mittelfristig (2022)		X		
- (MIV_08)	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal (Niederlenz, Lenzburg)	Aufwertung Staufbergstrasse Niederlenz	Einrichtung T30-Zone, Sicherere Veloführung auf der Staufbergstrasse, aufgewerteter Strassenraum (platzähnliche Erweiterungen, Baumreihen)																	X				Mittelfristig (2022)	X	X		
- (MIV_10)	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Neugestaltung Dragoner-/ Zeughausstrasse	Aufwertung Strassenraum unter Berücksichtigung Fuss- und Veloverkehr, Verbreiterung Trottoirs																		X			Mittelfristig				
- (MIV_13)	Best. A.3.02MIV (AP 2G)	Kantonal	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Hendschiker- und Niederlenzerstrasse, inkl. Knoten Freiämterplatz	BGK Ortsdurchfahrt Lenzburg (Hendschiker-/Niederlenzerstrasse inkl. Knoten Freiämterplatz), Erhöhung Leistungsfähigkeit im Knoten, Verbesserungen für Fuss- und Radverkehr, Einrichtung Busbevorzugung. Betriebliche Abstimmung als Basis für Zuflusssteuerung auf Einfallsachsen für geplantes Verkehrsmanagement Lenzburg																	X			Konflikt mit „Erreichbarkeit Altstadt Lenzburg und Zentrum Staufen ist verbessert“ (MIV_G, MIV_I)	Mittelfristig	X	X		
- (MIV_14)	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Aufwertung Othmarsingerstrasse	BGK in Zusammenhang mit geänderter Busführung																		X			Offen	X			
- (MIV_15)	Best. V_11 (AP 3G)	Kommunal (Lenzburg)	Aufwertung Achse Bahnhof – Altstadt, BGK	Aufwertung des Strassenraumes für Velo- und Fussverkehr, Einführung T30-Zone, Überprüfung der Lage Bushaltestelle Angelrain				X	X													X			Mittelfristig (2022)	X	X		
- (MIV_16)	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Strassenraumgestaltung Südseite Altstadt, Veloverbindung Widmi - Altstadt	Strassenraumgestaltung Aavorstadt/ Burghaldestrasse/ Ammerswilerstrasse mit Berücksichtigung Fuss- und Veloverkehr. Einführung von T30 zwischen unterer Widmi und Burghaldestrasse.				X														X		Zielkonflikt mit neuen Parkierungsanlagen Südseite Altstadt (RV_08)	Langfristig	X	X		
- (MIV_17)	Best.	Kantonal, Kommunal (Lenzburg)	Neue Spange Seoner-/ Ammerswilerstrasse	Realisierung eines neuen Kantonsstrassenabschnittes Ammerswilerstrasse – Bachstrasse – Seonerstrasse (Spange Süd), Entlastung Aavorstadt																		X	Bedingung für MIV_16 Bedingung für MIV_22		Langfristig	X	(X)		
- (MIV_18)	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Strassenraumgestaltung Widmi	Strassenraumgestaltung Widmi gemäss Gestaltungsplan, Realisierung Gehwege (ohne Strassenverbreiterung)				X													X				Kurzfristig	X			
- (MIV_21)	Best.	Kantonal	Knotenoptimierung Seetalplatz	Optimierung Velo- und Fussgängerführung Knoten Seetalplatz, Aufhebung Fussgängerstreifen, Anpassungen LSA, vollständig unterirdische Fussgängerführung (bestehende PU)																		X			Kurzfristig				
- (MIV_22)	Best.	Kantonal, kommunal (Lenzburg)	Knotenoptimierung Bleicherain	Optimierung sekundärer Knoten Aavorstadt/Bachstrasse mit Überprüfung Fahrbeziehungen, Verbesserung Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr				X													X		Voraussetzung: MIV_17 (Spange Seoner-/Ammerswilerstrasse)		Langfristig				
- (MIV_23)	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Neugestaltung Lenzhardweg	Siedlungsorientiertere Umgestaltung Lenzhardweg zur Verhinderung des Schleichverkehrs zum Industriegebiet Lenzhard																		X			Mittelfristig				
- (MIV_24)	Neu	Kantonal, kommunal (Lenzburg, Staufen)	Querungen Seonerstrasse	Erhöhte Anzahl an Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr	X																	X			Mittelfristig	X			

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung VV														Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N						
- (MIV_25)	Neu	Kantonal	BGK Aarau-erstrasse, Querung Aarau-erstrasse	Aufwertung Strassenraum, Schaffung einer sicheren Querungs-stelle der Aarau-erstrasse zwischen Staufen und dem Schulhaus Lenzhard für den Fuss- und Veloverkehr.														X			Kurzfristig	X		
- (MIV_26)	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Aufwertung Augus-tin-Keller-Strasse	Aufwertung des Strassenraumes, Einrichtung T30-Zone, Velo-weg in Seitenlage, Einrichtung Querungsmöglichkeiten Schul-verkehr					X												Mittelfristig	X	X	
- (MIV_27)	Best.	Kantonal	Mehrzweckstreifen Aarau-erstrasse	Kombinierter Rad-/Gehweg im Gegenverkehr, Querungshilfe Aarau-erstrasse für Fussgänger, Mehrzweckstreifen als Abbiege-flächen MIV																	Kurzfristig			
- (KM_01)	Best. 6.11.ÖV (AP 1G) V_14 (AP 3G)	Kommunal, kantonal, SBB	Ausbau Bahnhof Lenzburg	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Zugang zur Bahn: Verbesserung der Führung von Personenströmen am Bahnhof Lenzburg: Erstellung einer neuen, westlich gelegenen PU, Realisierung von Perronzugängen an der PU Ost - Bushof - B+R-Anlage: Angebotsanpassungen Veloabstellan-lagen am Bahnhof Lenzburg, Realisierung einer neuen Velostation (bewacht, Service) - Strassenraumgestaltung 														X			Langfristig	X		

Fussverkehr (FV)

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung FV														Bemerkungen	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M							
FV_01	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Fussgängerquerung Schützenmatten	Zur Querung der Schiene wird im Bereich der Mehrzweckhalle eine zweite Fussgängerüberführung als Bogenbrücke erstellt.			X											X			Langfristig			
FV_02	Neu	Kommunal (Niederlenz)	Kommunaler Fussweg Lenzhard	Fortführung kommunaler Fussweg nach Lenzhard Niederlenz, bauliche Anpassungen ab Quadrant-Gebäude in Projekt Ausbau Hardstrasse	X													X	Projekt in Erarbeitung, In-tegration Fussweg notwendig		Kurzfristig			
FV_03	Best. 6.13.LV (AP 1G)	Kommunal (Niederlenz, Lenzburg)	Neuer Fussweg ent-lang Aabach	Radwanderweg Aabach Wildegg – Niederlenz - Lenzburg inkl. Bahnunterführung Wildegg														X	Abschnitt in Lenzburg bereits durch Stadt umgesetzt (inkl. Sanierung Brücke).		Kurzfristig			
FV_04	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Neuer Fussweg Hor-nerfeld	Integration Nebenverbindung Hornerfeld/Im Gexi ins Fussweg-netz		X												X			Sofort			
FV_05	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Knotenneugestaltung Zeughausstras-se/Ringstrasse West	Verbesserte Steuerung FG-Querung durch erneuerte LSA														X			Sofort (2016) Beschlossen			
FV_06	Best.	Kommunal (Staufen, Lenzburg)	Neue Personenüber-führung Seonerstras-se/Seetalbahn	Neue Personenüberführung Seonerstrasse/Seetalbahn bei Zufahrt östliche Messer-Gebäude		X	X	X			X	X					X	X			Kurzfristig			
FV_07	Neu	Kommunal (Staufen, Lenzburg)	Querverbindung Fusswege ins Seetal	Realisierung Querverbindung zwischen den beiden Wanderwe-gen im Süden unter Verwendung der neuen Überführung, An-passung Teilplan Fussverkehr		X	X	X										X	Abhängig von FV_06		Mittelfristig			
FV_08	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Liftverbindung Schloss Lenzburg	Liftverbindung Schloss Lenzburg: Lenkung Besucherverkehr auf Achse Bahnhofstrasse, Altstadt, Schloss.														X			Langfristig	X		
FV_09	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Ausbau Dammweg Im Lenz - Mehrzweckhal-le	Entlang der Schiene wird zwischen Bahnhof/Im Lenz und Werk-hof der bestehende Dammweg ausgebaut, Verlängerung bis Niederlenzerstrasse, Überprüfung Sichtweiten und allfällige Anpassungen Querung Niederlenzerstrasse und um Mehr-zweckhalle. Realisierung Hartbelag (anstatt Kies).					X									X			Kurzfristig			

Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkungen auf FV

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung FV													Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO				
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M										
- (VS_01)	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Punktueller Massnahmen Schulwegsicherheit	Umsetzung der punktuellen Massnahmen gemäss Bericht zur Schulwegsicherheit in Lenzburg. Integral: Fünfweiher (Knoten Nr. 4), Bezug auf Kantonsstrasse							X								X	X			Gemäss Bericht				
- (VV_08)	Best.	Kommunal	Fussgängerquerung Ringstrasse Nord - Niederlenz	Zusätzliche Fussgängerüberführung über A1 Fliederweg - Ringstrasse Nord (Nutzung Halbüberdeckung Autobahn), Anpassungen Fussgängerführung Ringstrasse Nord			X												X	Steht in aufgrund der Wirkungen in Konkurrenz zu Massnahme MIV_08 (Aufwertung Staufbergstrasse).		Mittelfristig					
- (MIV_07)	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal (Lenzburg)	Erweiterung Ringstrasse Nord	Erweiterung Ringstrasse Nord bis Niederlenzerstrasse															X	Bedingung für MIV_08 und MIV_09		Mittelfristig (2022)		X			
- (MIV_08)	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal	Aufwertung Staufbergstrasse Niederlenz	Einrichtung T30-Zone, Sicherere Fussgängerführung auf der Staufbergstrasse, aufgewerteter Strassenraum (platzähnliche Erweiterungen, Baumreihen)									X						X			Mittelfristig (2022)	X	X			
- (MIV_09)	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal	Aufwertung Sägestrasse Lenzburg	Einrichtung T30-Zone, Aufwertung Strassenraum					X										X	Folgeprojekt zur erweiterten Ringstrasse Nord (MIV_07)		Mittelfristig (2022)	X	X			
- (MIV_10)	Neu	Kommunal	Neugestaltung Dragoner-/ Zeughausstrasse	Aufwertung Strassenraum unter Berücksichtigung Fuss- und Veloverkehr, Verbreiterung Trottoirs															X			Mittelfristig					
- (MIV_13)	Best. A.3.02MIV (AP 2G)	Kantonal	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Hendschiker- und Niederlenzerstrasse, inkl. Knoten Freiämterplatz	BGK Ortsdurchfahrt Lenzburg (Hendschiker-/Niederlenzerstrasse inkl. Knoten Freiämterplatz), Erhöhung Leistungsfähigkeit im Knoten, Verbesserungen für Fuss- und Radverkehr, Einrichtung Busbevorzugung. Betriebliche Abstimmung als Basis für Zuflusssteuerung auf Einfallsachsen für geplantes Verkehrsmanagement Lenzburg															X			Mittelfristig	X	X			
- (MIV_14)	Best.	Kommunal	Aufwertung Othmarsingerstrasse	BGK in Zusammenhang mit geänderter Busführung															X			Offen	X				
- (MIV_15)	Best.	Kommunal	Aufwertung Achse Bahnhof – Altstadt, BGK	Aufwertung des Strassenraumes für Velo- und Fussverkehr, Einführung T30-Zone, Überprüfung der Lage Bushaltestelle Angelrain					X	X									X			Mittelfristig (2022)	X	X			
- (MIV_16)	Best.	Kommunal	Strassenraumgestaltung Südseite Altstadt	Strassenraumgestaltung Aavorstadt/ Burghaldestrasse/ Ammerswilerstrasse mit Berücksichtigung Fuss- und Veloverkehr. Einführung von T30 zwischen unterer Widmi und Burghaldenstrasse.									X						X			Langfristig	X	X			
- (MIV_17)	Best.	Kantonal, Kommunal (Lenzburg)	Neue Spange Seoner- / Ammerswilerstrasse	Realisierung eines neuen Kantonsstrassenabschnittes Ammerswilerstrasse – Bachstrasse – Seonerstrasse (Spange Süd), Entlastung Aavorstadt									X						X	Bedingung für MIV_16 Bedingung für MIV_22		Langfristig	X	(X)			
- (MIV_18)	Best.	Kommunal	Strassenraumgestaltung Widmi	Strassenraumgestaltung Widmi gemäss Gestaltungsplan, Realisierung Gehwege (ohne Strassenverbreiterung)															X			Kurzfristig	X				
- (MIV_21)	Best.	Kantonal	Knotenoptimierung Seetalplatz	Optimierung Velo- und Fussgängerführung Knoten Seetalplatz, Aufhebung Fussgängerstreifen, Anpassungen LSA, vollständig unterirdische Fussgängerführung (bestehende PU)															X			Kurzfristig					
- (MIV_23)	Neu	Kommunal	Neugestaltung Lenzhardweg	Siedlungsorientiertere Umgestaltung Lenzhardweg zur Verhinderung des Schleichverkehrs zum Industriegebiet Lenzhard															X			Mittelfristig					
- (MIV_24)	Neu	Kantonal, kommunal (Lenzburg, Staufen)	Querungen Seonerstrasse	Erhöhte Anzahl an Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr									X						X			Mittelfristig	X				
- (MIV_25)	Neu	Kantonal, kommunal	BGK Aarauerstrasse	Aufwertung Strassenraum, Schaffung einer sicheren Querungsstelle der Aarauerstrasse zwischen Staufen und dem Schulhaus Lenzhard für den Fuss- und Veloverkehr.									X						X			Kurzfristig	X				

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung FV													Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO					
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M											
- (MIV_26)	Neu	Kommunal	Aufwertung Augustin-Keller-Strasse	- Aufwertung des Strassenraumes, Einrichtung T30-Zone, Veloweg in Seitenlage, Einrichtung Querungsmöglichkeiten Schulverkehr																		X			Mittelfristig	X	X	
- (MIV_27)	Best.	Kantonal	Mehrzweckstreifen Aarauerstrasse	- Kombiniertes Rad-/Gehweg im Gegenverkehr, Querungshilfe Aarauerstrasse für Fussgänger, Mehrzweckstreifen als Abbiegeflächen MIV									X									X			Kurzfristig			
- (KM_01)	Best. 6.11.ÖV (AP 1G) V_14 (AP 3G)	Kommunal, kantonal, SBB	Ausbau Bahnhof Lenzburg	- Verbesserung Zugang zur Bahn: Verbesserung der Führung von Personenströmen am Bahnhof Lenzburg: Erstellung einer neuen, westlich gelegenen PU, Realisierung von Perronzugängen an der PU Ost - Bushof - B+R-Anlage: Angebotsanpassungen Veloabstellanlagen am Bahnhof Lenzburg, Realisierung einer neuen Velostation (bewacht, Service) - Strassenraumgestaltung					X	X												X			Langfristig	X		

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung MIV													Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO					
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L												
MIV_01	Best.	National	Pannestreifenumnutzung A1 Aarau Ost – Lenzburg – Birrfeld	Temporäre Umnutzung des Pannestreifens, Nutzung von 6 Fahrstreifen		X																			Mittelfristig		X	
MIV_02	Best.	National	Erweiterung A1 Verzweigung Wiggertal – Verzweigung Birrfeld	Ausbau auf 6 Fahrstreifen		X																			Offen		X	
MIV_03	Best.	National, kantonal	Direktanschluss A1 Lenzburg	Ausbau bzw. Neukonzeption des Autobahn-Anschlusses, direkte Einfahrt in Fahrtrichtung Zürich	X																				Mittelfristig		X	
MIV_04	Best.	Kantonal	A1-Zubringer	Neugestaltung der Knoten Neuhof (LSA), Horner (Kreis) und Lindfeld (T-Knoten) mit Tunnel Neuhofer; Realisierung Verbindungsspange Hornerfeld	X			X																	Kurzfristig		X	
MIV_05	Best.	Kantonal	Vierspurausbau Bünzstalstrasse Lenzburg – Wohlen																						Offen		X	
MIV_06	Best.	Kantonal	Ostumfahrung Schafisheim								X		X										Zielerfüllung nur in Kombination mit Umfahrung Seon		Offen		X	
MIV_07	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal (Lenzburg)	Erweiterung Ringstrasse Nord	Erweiterung Ringstrasse Nord bis Niederlenzerstrasse			X	X													X	Bedingung für MIV_08 und MIV_09		Mittelfristig (2022)		X		
MIV_08	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal (Niederlenz)	Aufwertung Staufbergstrasse Niederlenz	Einrichtung T30-Zone, Sicherere Velo- und Fussgängerführung auf der Staufbergstrasse, aufgewerteter Strassenraum (platzähnliche Erweiterungen, Baumreihen)																	X	Als flankierende Massnahme zu MIV_07		Mittelfristig (2022)	X	X		
MIV_09	Best. V_13 (AP 3G)	Kommunal (Lenzburg)	Aufwertung Sägestrasse Lenzburg	Einrichtung 30-Zone, Aufwertung Strassenraum, teilweise Sperrung für Lastwagen (nur noch Zufahrt)																	X	Als flankierende Massnahme zu MIV_07		Mittelfristig (2022)	X	X		
MIV_10	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Neugestaltung Dragoner-/ Zeughausstrasse	Aufwertung Strassenraum unter Berücksichtigung Fuss- und Veloverkehr, Verbreiterung Trottoirs																	X			Mittelfristig				
MIV_12	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Quartierserschliessungsstrasse Hornerfeld	Verlängerung Karl-Roth-Strasse zur Industrie-Ringstrasse			X															Im Zusammenhang mit Einzonung bis Spange Hornerfeld		Langfristig				
MIV_13	Best. A.3.02 MIV (AP 2G)	Kantonal	Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Henschiker- und Niederlenzerstrasse, inkl. Knoten Freiämterplatz	BGK Ortsdurchfahrt Lenzburg (Henschiker-/Niederlenzerstrasse inkl. Knoten Freiämterplatz), Erhöhung Leistungsfähigkeit im Knoten, Verbesserungen für Fuss- und Radverkehr, Einrichtung Busbevorzugung. Betriebliche Abstimmung als Basis für Zufussteuerung auf Einfallsachsen für geplantes Verkehrsmanagement Lenzburg					X		X	X									X		Konflikt mit MIV_E (Erreichbarkeit Altstadt Lenzburg ist verbessert)	Mittelfristig	X	X		

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung MIV													Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO			
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L										
MIV_14	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Aufwertung Othmarsingerstrasse	BGK in Zusammenhang mit geänderter Busführung														X	Im Zusammenhang mit MIV_03, MIV_04 (Busverlegung)		Offen	X				
MIV_15	Best. V_11 (AP 3G)	Kantonal, Kommunal (Lenzburg)	Aufwertung Achse Bahnhof – Altstadt, BGK	Aufwertung des Strassenraumes für Velo- und Fussverkehr, Einführung T30-Zone, Überprüfung der Lage Bushaltestelle Angelrain														X			Kurzfristig (2020/21)	X	X			
MIV_16	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Strassenraumgestaltung Südseite Altstadt	Strassenraumgestaltung Aavorstadt/ Burghaldestrasse/ Ammerswilerstrasse mit Berücksichtigung Fuss- und Veloverkehr. Einführung von T30 zwischen Widmi und Burghaldenstrasse im Zusammenhang mit MIV_17														X	Voraussetzung: MIV_17	Konflikt mit neuen Parkierungsanlagen Südseite Altstadt (RV_08).	Langfristig	X	X			
MIV_17	Best.	Kantonal, Kommunal (Lenzburg)	Neue Spange Seoner-/ Ammerswilerstrasse	Realisierung eines neuen Kantonsstrassenabschnittes Ammerswilerstrasse – Bachstrasse – Seonerstrasse (Spange Süd), Entlastung Aavorstadt				X						X				X	Bedingung für MIV_16 Bedingung für MIV_22		Langfristig	X	(X)			
MIV_18	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Strassenraumgestaltung Widmi	Strassenraumgestaltung Widmi gemäss Gestaltungsplan, Realisierung Gehwege (ohne Strassenverbreiterung)														X			Kurzfristig	X				
MIV_19	Best. (Netzstrategie)	Kantonal, kommunal (Lenzburg, Staufen)	Verkehrsmanagement Lenzburg	Zufussdosierung mit Busbevorzugung Ammerswiler-, Seoner-, Lenzburger- (optional) und Aarauerstrasse, Basis: Grenzen der Verträglichkeit der Verkehrsbelastung im Strassenraum (siehe Analyse MIV)		X							X						Reduzierte Erreichbarkeit Staufen (von aussen), aber verbesserte Erreichbarkeit Zentrum für Staufen und Niederlenz	Konflikte MIV_G-I (Erreichbarkeiten) nach Perspektive	Kurzfristig		X			
MIV_20	Best. A.3.01. MIV (AP 3G)	Kantonal, kommunal (alle drei Gemeinden)	Erweiterung Verkehrsmanagement Region Lenzburg	Erweiterung Verkehrsmanagement auf Perimeter Lenzburg, Staufen, Niederlenz, Schafisheim, Hunzenschwil, Seon inkl. Kapazitätsreduktion auf Lenzburgerstrasse									X								Mittelfristig		(X)			
MIV_21	Best.	Kantonal, kommunal (Lenzburg)	Knotenoptimierung Seetalplatz	Optimierung Velo- und Fussgängerführung Knoten Seetalplatz, Aufhebung Fussgängerstreifen, Anpassungen LSA, vollständig unterirdische Fussgängerführung (bestehende PU)						X											Kurzfristig					
MIV_22	Best.	Kantonal, kommunal (Lenzburg)	Knotenoptimierung Bleicherain	Optimierung sekundärer Knoten Aavorstadt/Bachstrasse mit Überprüfung Fahrbeziehungen, Verbesserung Querungsmöglichkeiten für den Veloverkehr							X								Voraussetzung: MIV_17 (Spange Seoner-/Ammerswilerstrasse)		Langfristig					
MIV_23	Neu	Kommunal (Niederlenz)	Neugestaltung Lenzhardweg	Siedlungsorientiertere Umgestaltung Lenzhardweg zur Verhinderung des Schleichverkehrs zum Industriegebiet Lenzhard														X			Mittelfristig					
MIV_24	Neu	Kantonal, kommunal (Lenzburg, Staufen)	Querungen Seonerstrasse	Erhöhte Anzahl an Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr														X			Mittelfristig	X				
MIV_25	Neu	Kantonal, kommunal (Lenzburg, Staufen)	BGK Aarauerstrasse	Aufwertung Strassenraum, Schaffung einer sicheren Querungsstelle der Aarauerstrasse zwischen Staufen und dem Schulhaus Lenzhard für den Fuss- und Veloverkehr.					X									X			Kurzfristig	X				
MIV_26	Neu	Kommunal (Lenzburg)	Aufwertung Augustin-Keller-Strasse	Aufwertung des Strassenraumes, Einrichtung T30-Zone, Veloweg in Seitenlage, Einrichtung Querungsmöglichkeiten Schulverkehr														X			Kurzfristig	X	X			
MIV_27	Best.	Kantonal	Mehrzweckstreifen Aarauerstrasse	Verbundmassnahme: - Kombiniertes Rad-/Gehweg im Gegenverkehr (Verbindung Ost – West, Schulhäuser) - Querungshilfe Aarauerstrasse für Fussgänger/Velofahrer (Verbindung Südquartiere – Bahnhof) - Mehrzweckstreifen als Abbiegeflächen MIV														X			Sofort					

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Nr.	Art	Planungs-ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung ÖV																Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO
					A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P						
ÖV_01	Best.	Kantonal	Neue Linie S11 (anstatt S3)	Aarau – Zürich – Winterthur, mit Verdichtung auf 30-min-Takt, ab 2018 Halbstundentakt in den HVZ, ab 2023 integrale Verdichtung	X			X											X	optionale Verlängerung bis Olten derzeit zurückgestellt		Kurzfristig (2018)				
ÖV_02	Best.	Kantonal	Neue Linie S25	Neue Linie S25 Brugg – Muri im 60-min-Takt ab 2016				X											X	Zielerfüllung nur für Berufsschule Umgesetzt per Fahrplanwechsel 2016/2017		Sofort (2016)				
ÖV_03	Best.	Kantonal	Verlängerung S26	Verlängerung S26 Rotkreuz – Lenzburg – Aarau bis Olten				X											X			Kurzfristig (2019)				
ÖV_04	Best.	Kantonal	Angebotsverdichtung S26	Taktverdichtung S26 auf 15-min-Takt zwischen Lenzburg und Wohlen															X			Langfristig				
ÖV_05	Best.	Kantonal	Seetalbahn: Neue Haltestelle Staufen								X								X	Vororientierung (Projektidee), wird im Rahmen des Richtplans freigehalten		Langfristig	X		X	
ÖV_06	Best.	Kantonal, Kommunal	Anpassungen Linie 392	Verdichtung zum integralen 30-min-Takt für die südöstlichen Siedlungsgebiete von Lenzburg (inkl. Widmi)							X								X			Mittelfristig				
ÖV_07	Best.	Kantonal, Kommunal	Anpassungen Linie 393	Verlegung der Route auf Othmarsingerstrasse zur Erschliessung der Wohngebiete und der Hero (Hornerfeld), störungsfreie Route. Veränderte Lage Haltestellen Hero Nord/Karl Roth-Strasse und Neuhofstrasse				X						X				X	X			Offen				
ÖV_08	Best.	Kantonal, Kommunal	Neue Haltestelle Zopfweg	Bedienung durch Linie 393										X			X	X				Kurzfristig				
ÖV_09	Best.	Kantonal, Kommunal	Angebotsverdichtung Linie 393	Linie 393 (Lenzburg – Othmarsingen - Mägenwil): Verdichtung zum integralen 30-min-Takt									X	X	X			X				Mittelfristig				
ÖV_10	Neu	Kantonal, Kommunal	Integraler 30-min-Takt	Einführung des integralen 30-min-Taktes auf allen Buslinien														X				Langfristig				
ÖV_11	Best.	Kantonal, Kommunal	Angebotsverdichtung Linie 396	Linie 396 (Lenzburg – Hunzenschwil): Verdichtung in den HVZ, später zum integralen 30-min-Takt zur besseren Anbindung der Gebiete Talhard, Staufen Nord							X							X	Wirkung Staufen Nord nur in Kombination mit ÖV_13		Kurzfristig Integraler 30-min-Takt: je nach Entwicklung AP-Gebiet					
ÖV_12	Best.	Kantonal, Kommunal	Neue Buslinie 397	Neue Linie 397 (Berufsschule – Bahnhof Hendschiken): Anbindung an neue S25 Brugg – Muri.				X										X	Planung der Linie 397 vorläufig zurückgestellt		Mittelfristig					
ÖV_13	Neu	Kommunal	Konzept Busangebot Staufen Süd	Verbesserung ÖV-Erschliessung Staufen Süd (Dorf), Überprüfung ÖV-Erschliessung restliches Gebiet, Überprüfung Linienangebot und Linienführung (evtl. Integration der Gemeinde in das Konzept des Stadtbusses, Einführung einer neuen Linie, damit einhergehende Beschleunigung der Regionalbuslinien, da keine Halte mehr in Staufen)				X		X	X			X			X	X				Kurzfristig				
ÖV_14	Neu	Kommunal	Erschliessung Lenzhard	ÖV-Erschliessung Arbeitsplatzgebiet Lenzhard in Niederlenz durch Integration in Konzept des Stadtbusses (Erweiterung Nordast), in Kombination mit Bedienung Gebiete Bahnhof West, damit einhergehende Beschleunigung der Regionalbuslinien (keine Halte mehr auf Ringstrasse)									X	X				X	Wirkung nur in Kombination mit ÖV_16		Mittelfristig					
ÖV_15	Neu	Kantonal, Kommunal	Neue Haltestelle „Bahnhof Nord“	Erstellung einer neuen Bushaltestelle für Linien von/nach Norden, Anbindung Im Lenz, direktere Linienführung für Busse mit Verbindung nach Möriken/Wildegg										X		X	X	X	Wirkung nur in Kombination mit ÖV_15		Mittelfristig					
ÖV_16	Neu	Kommunal (alle drei Gemeinden)	Konzept Ausstattung Bushaltestellen	Erhöhung des Ausstattungsstandards von Bushaltestellen (Wartehäuschen), Realisierung von Veloabstellmöglichkeiten und Ticketautomaten					X									X			Kurzfristig	X				

Verkehrssicherheit (VS)

Nr.	Art	Planungs- ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung VS			Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO
					A	B	C						
VS_01	Best.	Kommunal (Lenzburg)	Punktuelle Massnahmen Schulwegsicherheit	Umsetzung der punktuellen Massnahmen gemäss Bericht zur Schulwegsicherheit in Lenzburg	X	X	X			Gemäss Bericht			

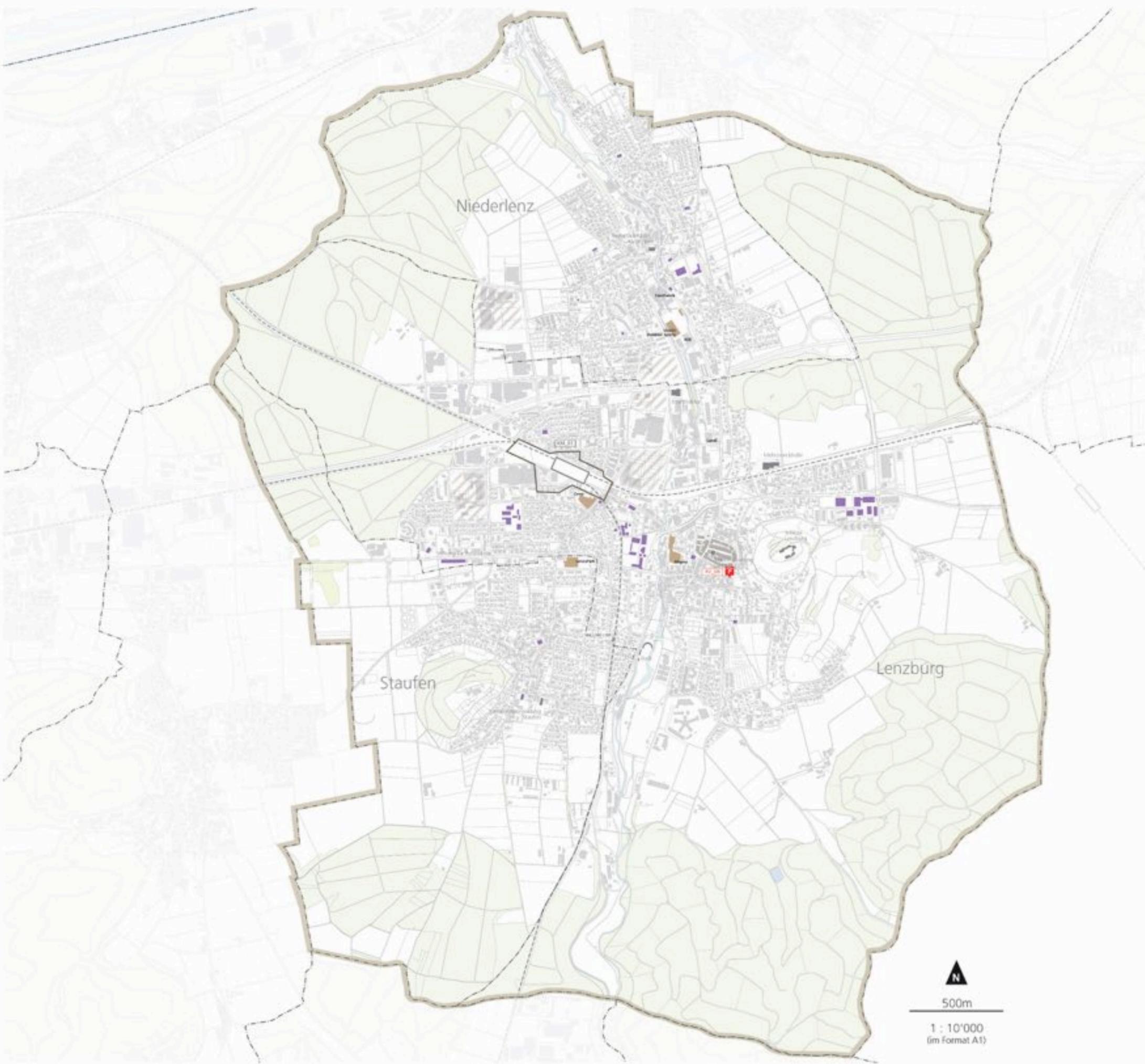
Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkung auf VS

- (VV_07)	Neu	Kommunal (Staufen)	Umbau Knoten Schafisheimerstrasse/Hinterdorfstrasse	Verbesserung Verkehrssicherheit für Veloverkehr, durchgehende Markierung	X					Mittelfristig			
--------------	-----	-----------------------	---	--	---	--	--	--	--	---------------	--	--	--

Mobilitätsmanagement (MM)

Nr.	Art	Planungs- ebene	Titel	Beschrieb	Zielerfüllung MM	Bemerkung	Zielkonflikte	Priorität	Trend	Modell	BNO
					A						
MM_01	Neu	Kommunal (mind. alle drei Gemeinden)	Regionale Mobilitätszentrale	Zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens werden das Beratungsangebot ausgebaut und Aktionen lanciert. Mögliche Standorte sind das Büros für Tourismus und Mobilität (Kronenplatz Lenzburg) oder Räumlichkeiten am Bahnhof Lenzburg. Es werden alle Gemeinden der Region einbezogen (evtl. über Regionalplanung Lebensraum Lenzburg – Seetal).	X			Kurzfristig	X		
MM_02	Best. Ae.0.03.MIV (AP 2G)	Kantonal	Mobilitätsplattform aargaumobil	Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau, insbesondere bei Gemeinden und Unternehmen	X			Laufende Umsetzung	X		

A3 Massnahmenkarte



- Massnahmenliste**
- RV_01 Parkletsystem
 - RV_02 Rechtliche Verankerung Parkletsystem
 - RV_03 Verkehrskonzept Grossveranstaltungen
 - RV_04 Rechtliche Verankerung Parkplatzbewirtschaftung
 - RV_05 Autoarmes Wohnen
 - RV_06 Parkierungskonzept
 - RV_07 Verlagerung Langzeitparkierung
 - RV_08 Parkierungsanlage Südbeite Altstadt

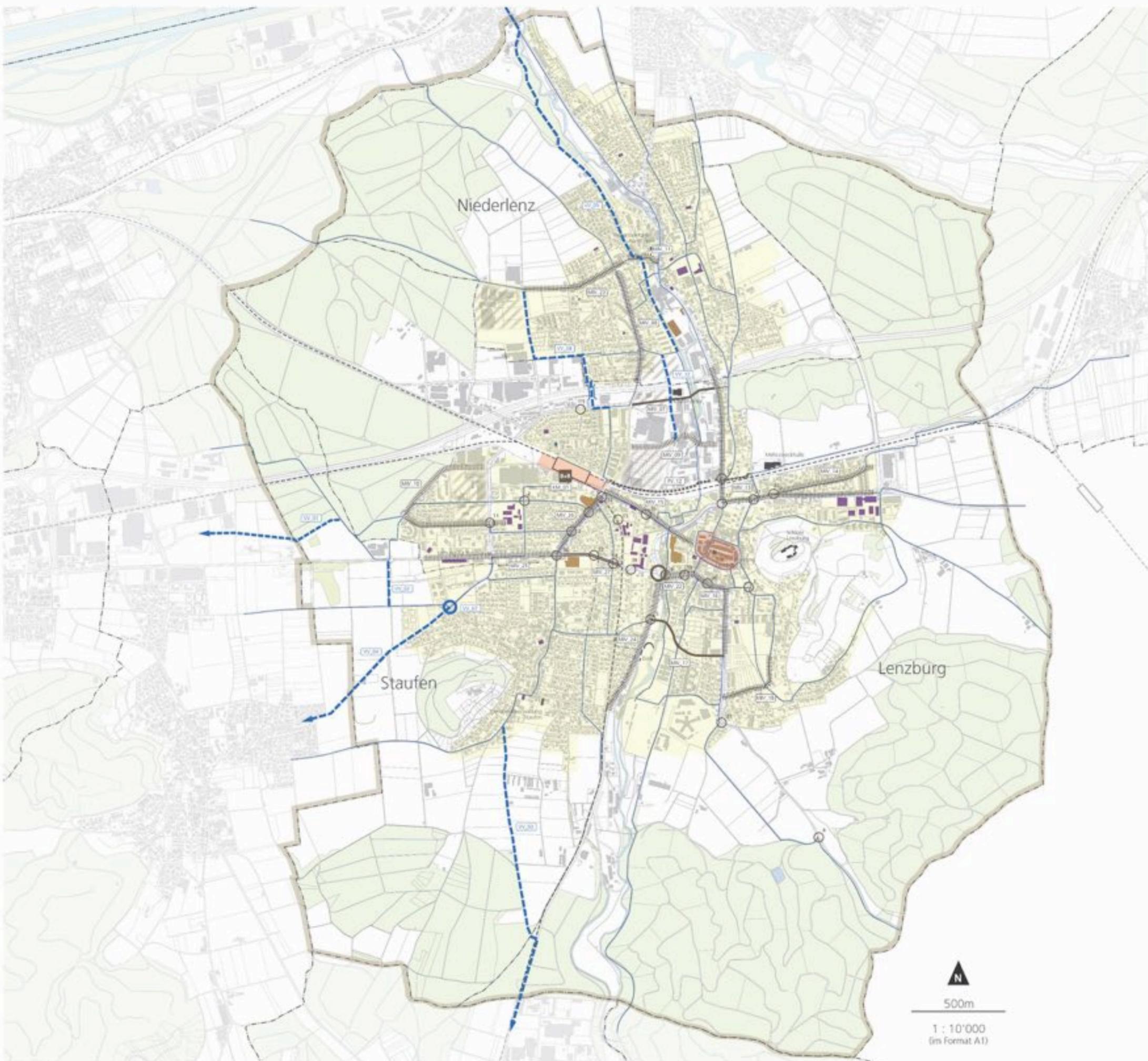
- Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkungen auf ruhenden Verkehr**
- KM_01 Neugestaltung Bahnhofareal

- Informationsinhalt**
- Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrsinterne Einrichtungen, Einkaufen
 - Altstadt
 - Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - Gemeindegrenzen
 - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Perimeter KGV

500m

 1 : 10'000

 (im Format A1)



- Massnahmenliste**
- VV_01 Veloweg Lenzburg – Coop Verteilzentrum
 - VV_02 Verbindung kant. Radroute 750 nach Ruppelswil und kant. Radroute 34
 - VV_03 Radroute Seetal
 - VV_04 Veloweg Schafisheim - Staufen (kommunal)
 - VV_05 Neue Radroute entlang Aabach
 - VV_06 Radroutenkonzept Lenzburg Nord / Aabach
 - VV_07 Umbau Knoten Schafisheimstrasse / Hinterdorfstrasse
 - VV_08 Veloverbindung nach Lenzhard Niederlenz
 - VV_09 Festschreibung Erstellungspflicht Veloabstellplätze in der BNO
 - VV_10 Gespräche Migros, Coop
 - VV_11 Konzept Veloabstellplätze
 - VV_12 Ausbau Hammelmattenstrasse

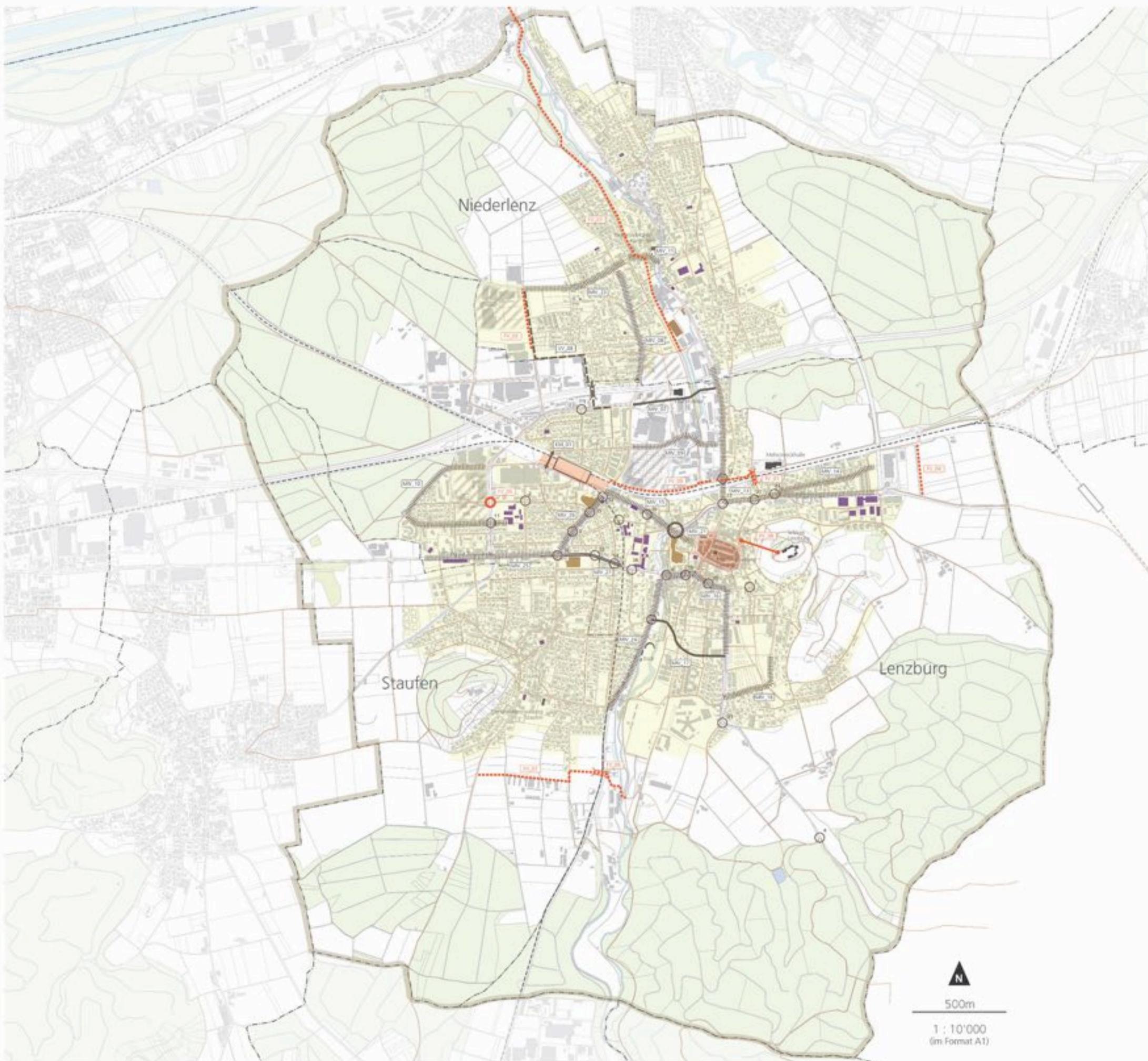
- Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkung auf Veloverkehr**
- FV_10 Ausbau Damweg im Lenz - Mehrzweckhalle
 - VS_01 Punktuelle Massnahmen Schulwegsicherheit
 - KM_01 Ausbau Bahnhof Lenzburg, B+R-Anlage
 - MV_07 Erweiterung Ringstrasse Nord
 - MV_17 Neue Spange Seonew / Ammerwilerstrasse
 - MV_22 Knotenoptimierung Bleicheran
 - MV_27 Mehrzweckstreifen Aaraustrasse
 - Div. Strassenraumgestaltung / Aufwertung MV_08, MV_09, MV_10, MV_13, MV_14, MV_15, MV_16, MV_18, MV_23, MV_24, MV_25, MV_26

Bestehende kantonale und nationale Massnahmen, welche bzgl. Planungsstand schon weit fortgeschritten bzw. im Rahmen des KGV als Randbedingungen verstanden werden.

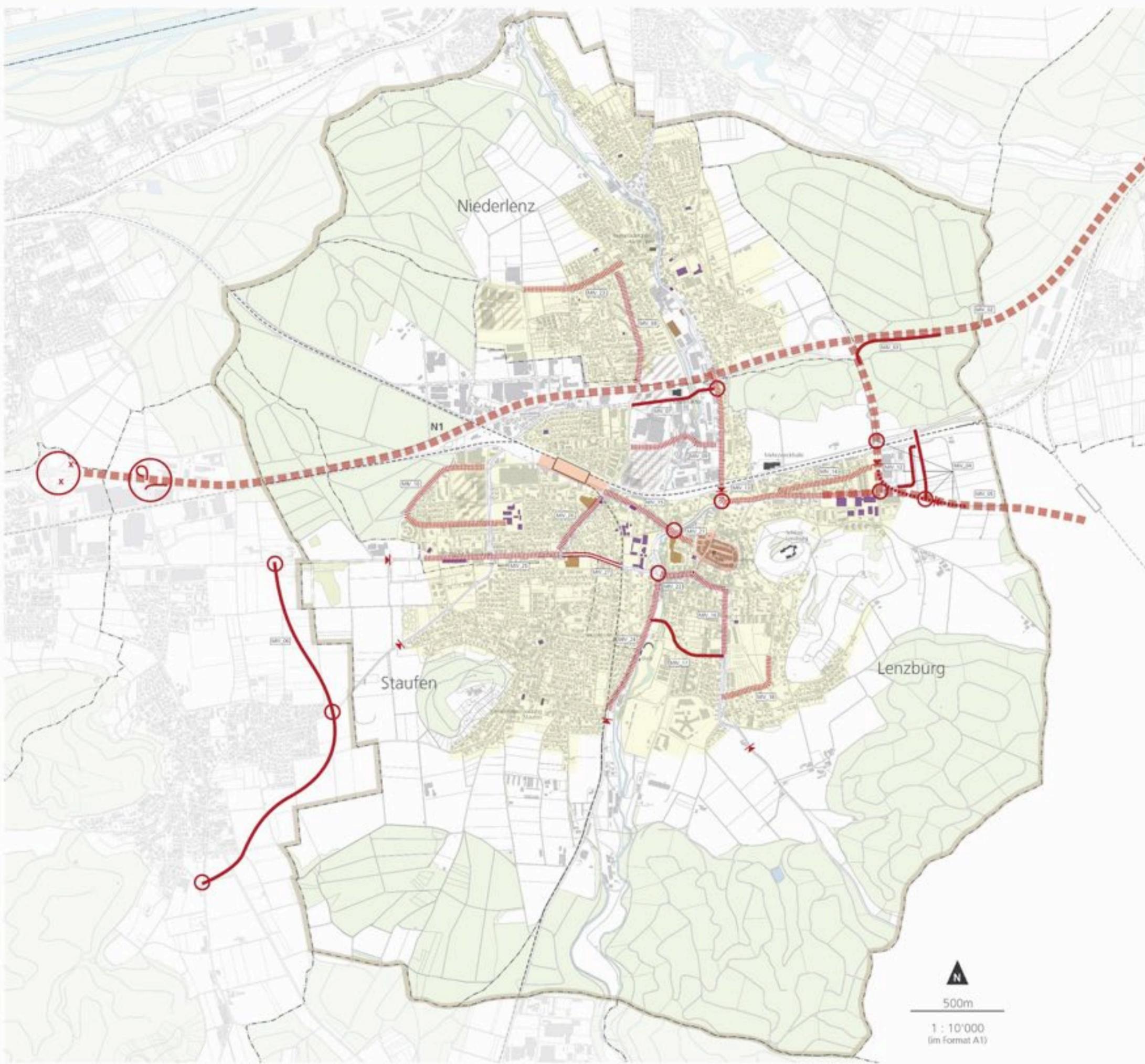
- LEGENDE**
- Bestehendes Radroutennetz
- Massnahmen**
- Neue Veloverbindung
 - Umbau Knoten, Verbesserung Verkehrssicherheit für Veloverkehr

- Informationsinhalt**
- Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
 - Altstadt
 - Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und/oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - Tempo-30-Zone
 - Begegnungszone
 - Gemeindegrenzen
 - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Perimeter KGV

500m
1 : 10'000
(im Format A1)



- Massnahmenliste**
- FV_01 Fussgängerquerung Schützenmatten
 - FV_02 Kommunaler Fussweg Lenzhard
 - FV_03 Neuer Fussweg entlang Aabach
 - FV_04 Neuer Fussweg Hornersfeld
 - FV_05 Knotenreuegestaltung Zeughausstrasse/Ringstrasse West
 - FV_06 Neue Personenüberführung Seonerstrasse/Seetalbahn
 - FV_07 Querverbindung Fusswege ins Seetal
 - FV_08 Liftverbindung Schloss Lenzburg
 - FV_09 Ausbau Dammweg im Lenz - Mehrzweckhalle
- Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkungen auf Fussverkehr**
- VS_01 Punktuelle Massnahmen Schulwegsicherheit
 - VV_08 Fussgängerquerung Ringstrasse Nord - Niederlenz
 - KM_01 Ausbau Bahnhof Lenzburg, Personenunterführung West
 - MV_07 Erweiterung Ringstrasse Nord
 - MV_17 Neue Spange Seoner / Ammerwilerstrasse
 - MV_21 Knotenoptimierung Seetalplatz
 - MV_27 Mehrzweckstreifen Aaraustrasse
 - Div. Strassenraumgestaltung / Aufwertung
MV_08, MV_09, MV_10, MV_13, MV_14, MV_15, MV_16, MV_18, MV_23, MV_24, MV_25, MV_26
- Bestehende kantonale und nationale Massnahmen, welche bzgl. Planungsstand schon weit fortgeschritten bzw. im Rahmen des KGV als Randbedingungen verstanden werden.
- LEGENDE**
- Bestehende Fussgängerverbindung
- Massnahmen**
- Neue Fussgängerverbindung
 - Neuer Wälderweg
 - Wälderweg aufheben
 - Neue Überführung
 - Knotenreuegestaltung
- Informationseinheit**
- Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufen
 - Altstadt
 - Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und/oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - Tempo-30-Zone
 - Begegnungszone
 - Gemeindegrenzen
 - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Perimeter KGV

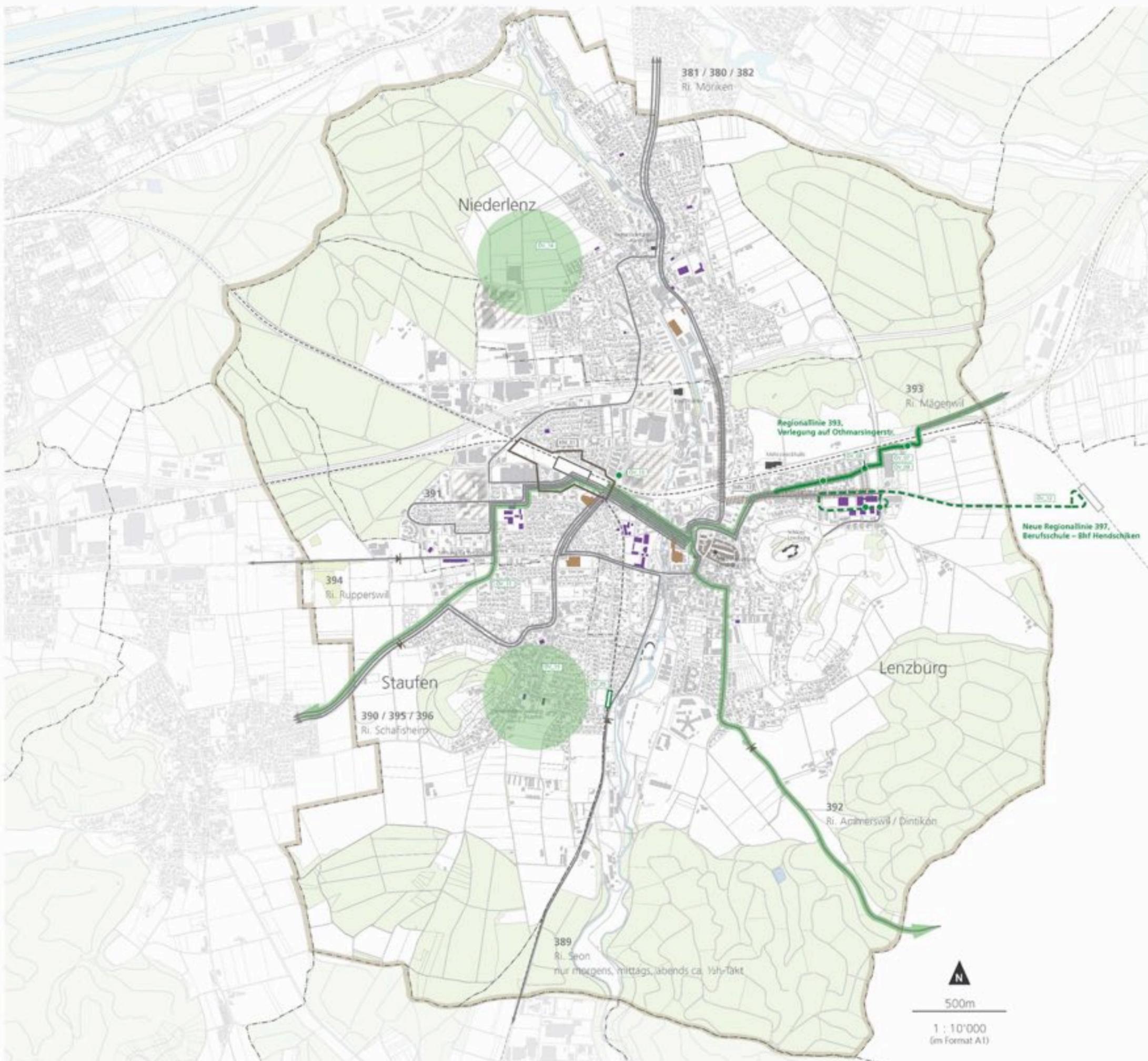


- Massnahmenliste**
- MV_01 Pannerstrassenumnutzung A1 Aarau Ost – Lenzburg – Birrfeld
 - MV_02 Erweiterung A1 Verzweigung Wiggertal – Verzweigung Birrfeld (RP Festsetzung)
 - MV_03 Direktschluss A1 Lenzburg
 - MV_04 A1-Zubringer (Verbindungsspanne Hornfeld) (RP Festsetzung)
 - MV_05 Vierspurausbau Birstalstrasse Lenzburg – Wohlen (RP Zwischenergebnis)
 - MV_06 Ostumfahrung Schafheim (RP Vororientierung)
 - MV_07 Erweiterung Ringstrasse Nord
 - MV_08 Aufwertung Staufbergstrasse Niederlenz
 - MV_09 Aufwertung Sägestrasse Lenzburg
 - MV_10 Neugestaltung Dragoner-/ Zeughausstrasse
 - MV_12 Quartierschliessungsstrasse Hornfeld
 - MV_13 Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Herdschiken- und Niederlenzstrasse
 - MV_14 Aufwertung Othmarsingerstrasse
 - MV_15 Aufwertung Achse Bahnhof – Altstadt, BGK
 - MV_16 Strassenraumgestaltung Südseite Altstadt, Veloverbindung Widn – Altstadt
 - MV_17 Neue Spange Seoner-/ Ammerwilerstrasse
 - MV_18 Strassenraumgestaltung Widni
 - MV_19 Verkehrsmanagement Lenzburg
 - MV_20 Erweiterung Verkehrsmanagement Region Lenzburg
 - MV_21 Knotenoptimierung Seetalplatz
 - MV_22 Knotenoptimierung Bleicherain
 - MV_23 Neugestaltung Lenzhardweg
 - MV_24 Querungen Seonerstrasse
 - MV_25 BGK Aaraustrasse
 - MV_26 Aufwertung Augutrin-Kellen-Strasse
 - MV_27 Mehrzweckstreifen Aaraustrasse

Bestehende kantonale und nationale Massnahmen, welche bzgl. Planungsstand schon weit fortgeschritten bzw. im Rahmen des KGV als Randbedingungen verstanden werden.

- LEGENDE**
- Massnahmen**
- Neue Strasse
 - Spurausbau
 - Knotenumbau
 - Aufwertung, Strassenraumgestaltung
 - Zufusslösung mit Busbevorzugung (provisorische Standorte)

- Informationsinhalt**
- Tempo-30-Zone
 - Begegnungszone
 - Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrssensibles Einrichtungen, Einkaufen
 - Altstadt
 - Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - Gemeindegrenzen
 - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Perimeter KGV



- Massnahmenliste**
- OV_01 Neue Linie S11 (anstatt S10)
 - OV_02 Neue Linie S25
 - OV_03 Verlängerung S26
 - OV_04 Angebotsverdichtung S26
 - OV_05 Seetalbahn: Neue Haltestelle Staufen
 - OV_06 Angebotsverdichtung Linie 392
 - OV_07 Anpassungen Linie 393 inkl. Hst. im Gei und Othmarsingerstr.
 - OV_08 Neue Haltestelle Zopfweg
 - OV_09 Angebotsverdichtung Linie 393
 - OV_10 Integrierter 30-min-Takt auf allen Buslinien
 - OV_11 Angebotsverdichtung Linie 396
 - OV_12 Neue Buslinie 397
 - OV_13 Konzept Busangebot Staufen Süd
 - OV_14 Erschliessung Lenzhard
 - OV_15 Neue Haltestelle Bahnhof Nord
 - OV_16 Konzept Ausstattung Bushaltestellen
 - OV_17 Busangebot Flughafen Zürich

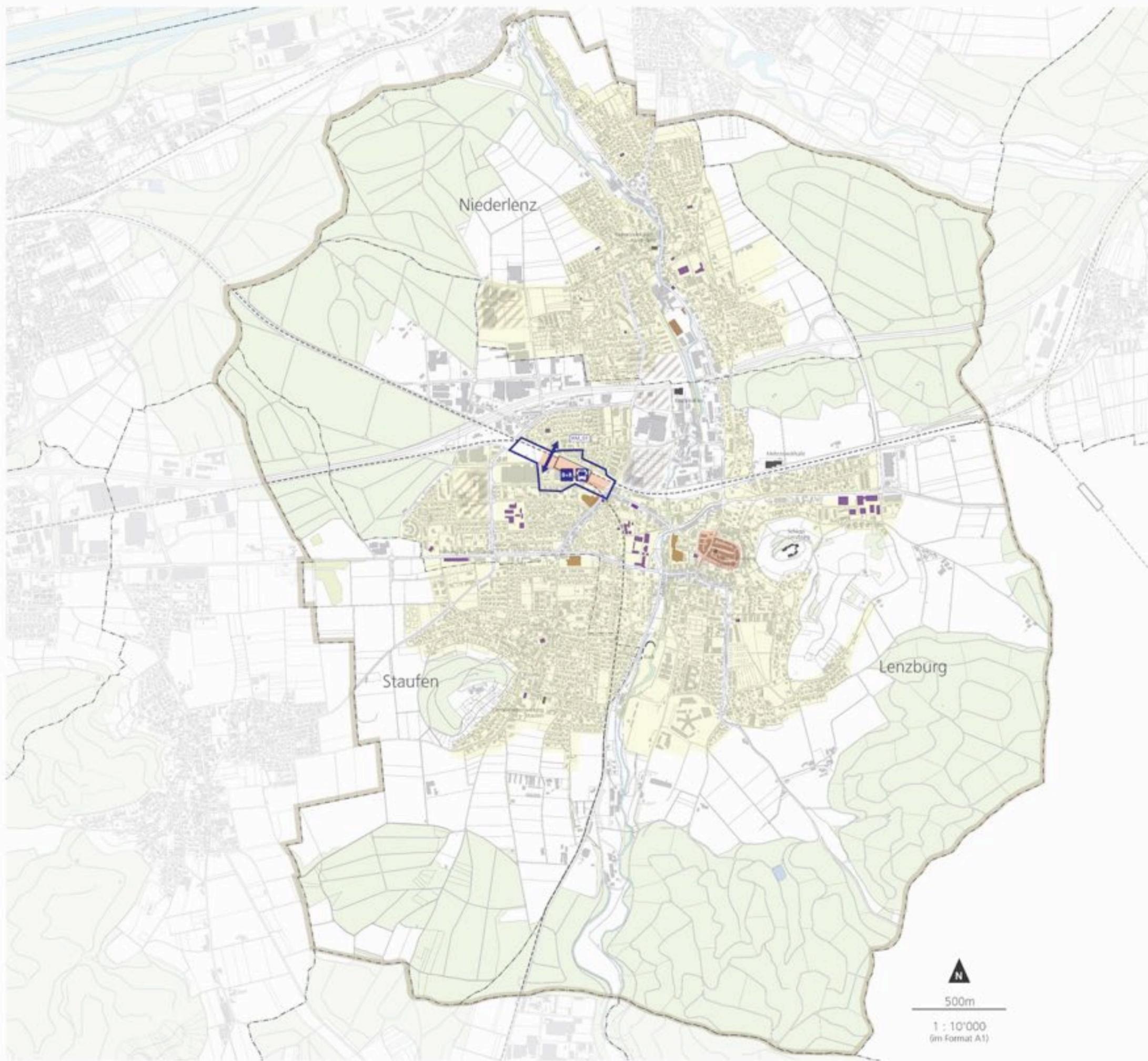
- Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkungen auf öffentlichen Verkehr**
- KM_01 Neugestaltung Bahnhofareal
 - MV_13 Neugestaltung Ortsdurchfahrt Lenzburg Henschiken- und Niederlenzstrasse, inkl. Knoten Freiländerplatz
 - MV_19 Verkehrsmanagement Lenzburg, provisorische Dosierungstafeln

Bestehende kantonale und nationale Massnahmen, welche bzgl. Planungsstand schon weit fortgeschritten bzw. im Rahmen des KGV als Randbedingungen verstanden werden.

- LEGENDE**
- Bestehende Buslinie

- Massnahmen**
- Neue Haltestelle Seetalbahn
 - Neue Bushaltestelle
 - Neue Buslinie
 - Anpassung Buslinie
 - Angebotsverdichtung
 - OV-Erschliessung

- Informationsinhalt**
- Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrsentensive Einrichtungen, Einkäufen
 - Altstadt
 - Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und/ oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - Gemeindegrenzen
 - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Perimeter KGV



Massnahmenliste

-  KM_01 Ausbau Bahnhof Lenzburg
-  KM_02 Rahmenbedingungen für ein Bike-sharing-Angebot

Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkungen auf Kombinierte Mobilität

-  ÖV_17 Ausstattung Bushaltestellen

 Bestehende kantonale und nationale Massnahmen, welche bzgl. Planungsstand schon weit fortgeschritten bzw. im Rahmen des KGV als Randbedingungen verstanden werden.

LEGENDE

-  Ausbau Bahnhof Lenzburg
-  - Bushof
-  - Bike + Ride: Angebotsanpassung und neue Station
-  - Neue Personenunterführung

Informationsinhalt

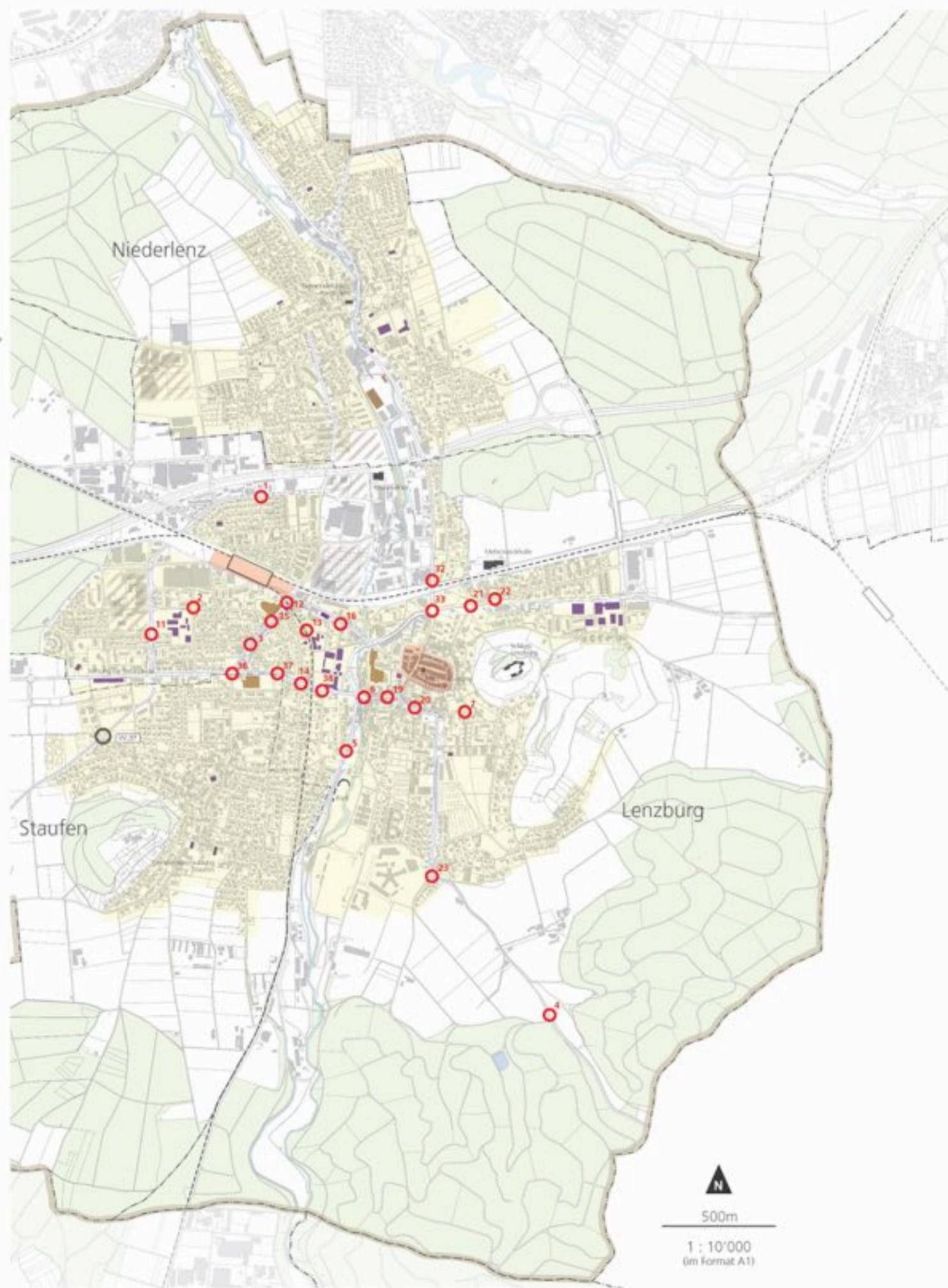
-  Tempo-30-Zone
-  Begegnungszone
-  Öffentliche Gebäude
-  Schule, Kindergarten, Turnhalle
-  Verkehrsmässige Einrichtungen, Einkäufen
-  Altstadt
-  Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
-  Gemeindegrenzen
-  Bahnlinie
-  Bahnhof
-  Perimeter KGV

Ernst Basler + Partner

Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Lenzburg, Staufen, Niederlenz

Massnahmen kombinierte Mobilität

- Karzerstrasse K257 (Kanton)**
Nr. 14 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Provisorische Mittelinsel mit Velofurt erstellen (1.5m)
 - Signaltafel 4.11 installieren
 - Beleuchtung verbessern
 - Mehrzweckstreifen Mehrzweckstreifen umsetzen
 - Fahrbahnhaltestellen
Nr. 36 Linienführung Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Velosäcke zum Impulsen (von und nach Staufen)
- Hendrichstrasse K247 / Niederlenzstrasse K248 (Kanton)**
Nr. 21 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Fussgängerstreifen aufheben oder per LSA steuern
 - Einparthie für Velos markieren
 - Umsetzung Sofortmassnahmen
 - mittelfristig: Betriebs- und Gestaltungskonzept
 - Beleuchtung Wartebäume prüfen
Nr. 22 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Einparthie für Velos markieren
 - Umsetzung Sofortmassnahmen
 - mittelfristig: Betriebs- und Gestaltungskonzept
 - Beleuchtung Wartebäume prüfen
- Ammerwillenstrasse K374 (Kanton)**
Nr. 4 Querungstelle Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Velo: Tempo verringern durch bauliche Massnahmen
 - Auto: Tempo verringern und Aufmerksamkeit erhöhen durch bauliche oder optische Einengung
 - Variante Unterführung prüfen
 - Aufmerksamkeitsbalken mit fluoreszierendem Rand
- Seenerstrasse K249 (Kanton)**
Nr. 5 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Trottoirverbreiterung Westseite
 - Florde Seenerstrasse, im Zusammenhang mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts Lenzburg Süd
 - Plakogramme für Velo
 - Standort Tempo 30 -Stein evtl. mehr in Strasse setzen
 - Geschwindigkeitskontrollen
- Umgebung Lenzhard (Gemeinde)**
Nr. 2 Querungstelle Fussverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Verlagerung Trottoir auf Halbwildstrasse bei Bushaltestelle Richtung Ringstrasse
 - Verschiebung Bushaltestelle auf Zeughausstrasse mit Kapplhaltestelle
 - Beleuchtung Wartebäume prüfen
- Augustin Keller-Strasse (Gemeinde)**
Nr. 3 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Mittelinsel verbreitern, Velofurt
 - Anpassung Strassenquerschnitt
 - Signaltafel 4.11 installieren
 - Beleuchtung verbessern
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept
 - Reduktion Tempo (T30)
Nr. 12 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Anhalten baulich erzwingen (z.B. Velokreisel)
 - "Vorn Vorritt" markieren
 - Tempo 30 prüfen
- Bahnhofstrasse / Turnerweg (Gemeinde)**
Nr. 13 Querungstelle Veloverkehr, Unterführung
 Massnahmenvorschläge
 - Überführung à Niveau mit Schranke
 - Bahn tiefer legen (Option Bahnhof 2025)
 - Beleuchtung in FU überprüfen
- Asvorstadt / Bughaldenstrasse (Gemeinde)**
Nr. 6 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Sichtbehinderungen beseitigen
 - Evtl. Stufen und Einengungen mit LSA legen
 - Fussgängerstreifen als Aufpflasterung ausgetahen
 - Insel auf 2.5m verbreitern (Velo), Lage prüfen
 - Mit der Umsetzung des Verkehrskonzepts Süd könnte der Anschluss an die Asvorstadt aufgelassen und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr deutlich verbessert werden (Einzel)
 - Halbschleifen markieren
 - Beleuchtung Wartebäume prüfen
 - Aufmerksamkeit Veloverkehrung mit blinkendem Lichtsignal verdeutlichen
Nr. 7 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
- Nr. 37** Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Mehrzweckstreifen
 - BSK Asauerstrasse
Nr. 38 Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Fussgängerstreifen Richtung Westen verschieben
 - Insel verbreitern auf 3.0m
 - Einbindung Gartenstrasse aufpflastern
 - Umfahrbogen für MV in die Gartenstrasse aufheben (für Velos belassen)
 - Beleuchtung Wartebäume prüfen
- Nr. 32** Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Schutzinsel auf Höhe Bollbergstrasse (ohne Fussgängerstreifen)
 - Ausbau Dämmweg (Netzergrünung)
 - Neue Lösung mit Betriebs- und Gestaltungskonzept
 - Niederlenzstrasse / Ausbau Knoten Freudenplatz
 - Die Massnahmen sind mit der Konfliktsstelle Nr. 33 zu betrachten und zu koordinieren
Nr. 33 Querungstelle Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Niederlenzstrasse: Velostreifen neu für Velos Richtung Niederlenz, statt auf Rechtsabbieger Richtung Hirschenstrasse
 - Querung Nord-Süd via Fussgängerstreifen mit Velofurt
 - Neue Lösung mit Kantensprojekt (Knotenumbau)
 - Die Massnahmen sind mit der Konfliktsstelle Nr. 22 zu betrachten und zu koordinieren
- Nr. 23** Linienführung Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Mittelständig, gemeinsamer Fuss- und Veloweg verbreitern auf ca. 5.5m (Betriebs- und Gestaltungskonzept Ammerwillenstrasse)
- Ringstrasse Nord (Gemeinde)**
Nr. 1 Querungstelle Fussverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Verschiebung Fussgängerstreifen nach Westen
 - Verbreiterung Mittelinsel auf 2.00 m (Aufhebung Fahrbahn auf ca. 8.00 m)
 - Beleuchtung mittelstarken (Gadabak)
 - Sicherung Sienplatz
 - Verkehrsberuhigungsmassnahmen am Knoten (optisch wirksamer vertikaler Versatz)
 - Geschwindigkeitskontrollen
- Nr. 11** Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept
 - Verkehrsberuhigungsmassnahmen
 - Umgestaltung der Einmündung zur Schule, markantere Ausgestaltung des Querungspunktes
 - Vergrößerung des Wartebereichs auf der Seite der Schule
 - nach Möglichkeit: Vergrößerung des Wartebereichs auf der Westseite
 - breitere Fussgänger-Schutzinsel, evtl. Mittelinsel
 - Beleuchtung Wartebäume prüfen
- Nr. 35** Querungstelle Fuss- und Veloverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Insel gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept Augustin Keller-Strasse
 - Reduktion Tempo (T30), siehe Abbildung unten
 - Aufhebung Velostreifen und Fussgängerstreifen prüfen
 - Die Massnahmen sind mit der Konfliktsstelle Nr. 12 zu betrachten und zu koordinieren
- Nr. 16** Knoten Bahnhofstrasse / Angerstrasse
 Massnahmenvorschläge
 - Einzelne Fahrbahn / Vergrößerung des Wartebereichs für Fussgänger
 - Signaltafel 4.11 installieren
 - Beleuchtung Wartebäume prüfen
 - Tempo 30 ohne Fussgängerstreifen prüfen
- Nr. 19** Querungstelle Fussverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Fussgängerstreifen verschieben
 - Evtl. Parkfeld aufheben
 - Signaltafel 4.11 installieren (evtl. zusätzlich beleuchtet)
 - Klärung Parkierungsregime und Parkplatzanordnung
- Nr. 20** Querungstelle Fussverkehr
 Massnahmenvorschläge
 - Signaltafel 4.11 installieren
 - Beleuchtung Wartebäume prüfen
 - Umsetzung T30 prüfen



Massnahmenliste

VS_01 Punktuelle Massnahmen Schulwegsicherheit
 Umsetzung der punktuellen Massnahmen gemäss Bericht zur Schulwegsicherheit in Lenzburg

Massnahmen anderer Themengebiete mit Auswirkung auf Verkehrssicherheit

VV_07 Umbau Knoten Schulshimerstrasse / Hinterdorfstrasse

LEGENDE

Informationsinhalt

- Offentliche Gebäude
- Schule, Kindergarten, Turnhalle
- Verkehrsentzogene Einrichtungen, Einkaufen
- Altstadt
- Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESF) und/oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone
- Gemeindegrenzen
- Bahnlinie
- Bahnhof
- Perimeter KÖV

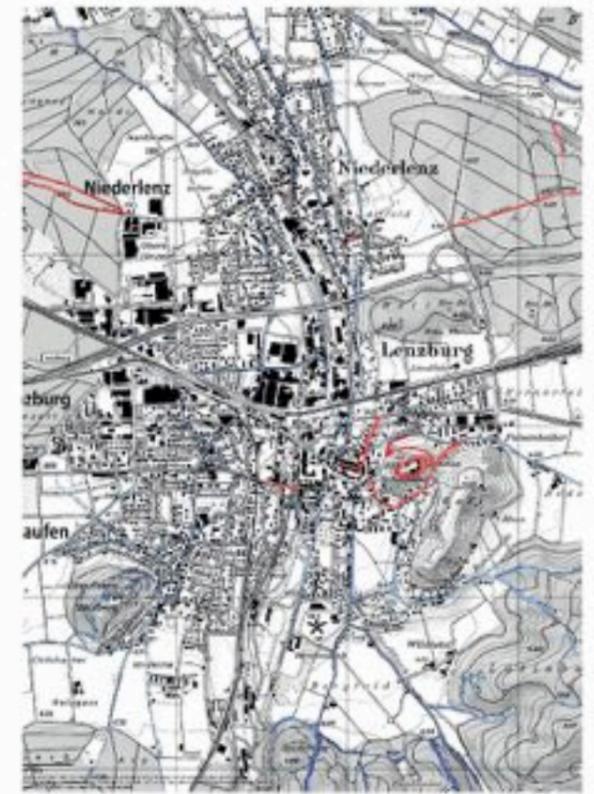
Ernst Basler + Partner

Kommunaler Gesamtplan Verkehr
 Lenzburg, Staufen, Niederlenz

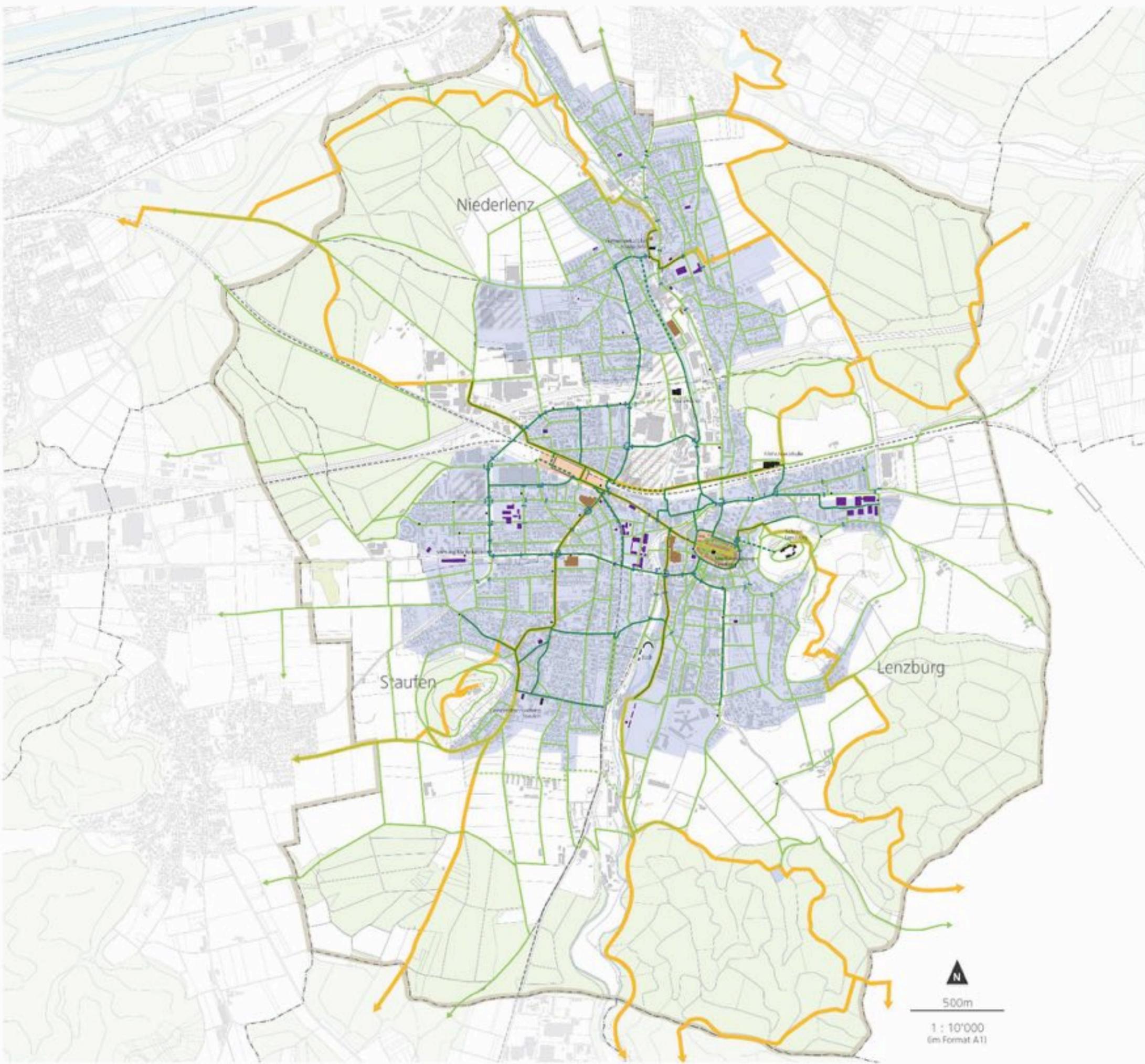
Massnahmen Verkehrssicherheit

Seite 41 von 120/120

A4 Teilpläne



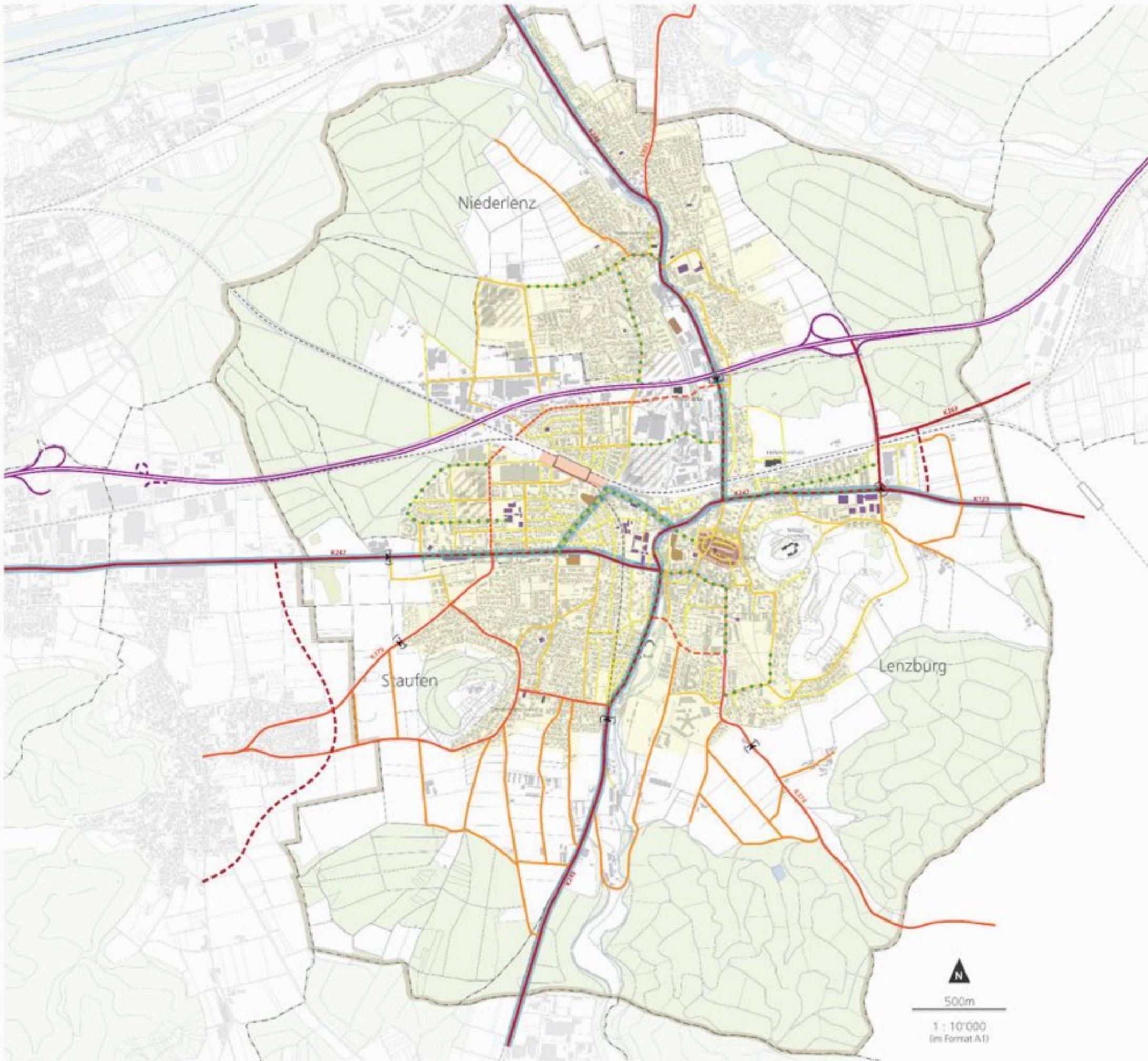
- lokal, hist. Verlauf
- lokal, Substanz
- lokal, viel Substanz
- regional, hist. Verlauf
- regional, Substanz
- regional, viel Substanz
- national, hist. Verlauf
- national, Substanz
- national, viel Substanz



- LEGENDE**
- Hauptroute
 - Nebenroute
 - Wanderweg
 - Fussweg mit Wegrecht (nicht dargestellt)
 - Fussgängerstreifen
 - Weitere Fussverkehrsplanung (mit Schutzstreif)

- Informationsinhalt**
- Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrsintensive Einrichtungen, Einkaufszentren
 - Altstadt
 - Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und/oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - Tempo-30-Zone
 - Begegnungszone
 - Gemeindegrenzen
 - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Bushaltestelle
 - Perimeter KGV

500m
1 : 10'000
6m Format A1



- LEGENDE**
- Strassenhierarchie**
- HVS - Hauptverkehrsstrasse
 - VSH - Verbindungsstrasse mit regionaler Bedeutung
 - VSL - Verbindungsstrasse mit zwenörtlicher Bedeutung
 - SS - Sammelstrasse
 - ES - Erschliessungsstrasse
 - Zufahrtsstrasse / Zufahrtsweg
- Abkassierung Verbindungsstrasse zu Sammelstrasse
 - Aufkassierung Sammelstrasse zu Verbindungsstrasse mit regionaler Bedeutung
- Ausnahmetrasportroute
 - - - Aufgewertete Strassen
- Informationsinhalt**
- Tempo-30-Zone
 - Begegnungszone
- ✘ Verkehrsmanagement Lenzburg, provisorische Codierungsböden
 - Öffentliche Gebäude
 - Schule, Kindergarten, Turnhalle
 - Verkehrsmässige Einrichtungen, Einkaufszentren
 - Altstadt
 - / / Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) und / oder Wohnschwerpunkt (WSP) von regionaler Bedeutung
 - - - Gemeindegrenzen
 - - - Bahnlinie
 - Bahnhof
 - Perimeter KOSV


 500m
 1 : 10'000
 (im Format A1)

A5 Mobilitätsplan

Handlungsfeld	Ruhender Verkehr	Veloverkehr	Fussverkehr	Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Verkehr	Kombinierte Mobilität	Verkehrssicherheit	Mobilitätsmanagement
Stärken	<ul style="list-style-type: none"> Die Stadt Lenzburg beeinflusst mit ihren Parkierungsreglementen aktiv die Parkraumbewirtschaftung. Die Parkgebühren für Kundinnen und Kunden der Altstadt sind tief. 	<ul style="list-style-type: none"> Das kantonale Radrouthenetz verbindet das Planungsgebiet mit den meisten umliegenden Gemeinden Bestehende Sicherheitsdefizite werden durch die Stadt Lenzburg aktiv angegangen. Hoher Velo- und Fussverkehrsanteil bei Binnenpendlern (inkl. Schülerinnen und Schüler) 	<ul style="list-style-type: none"> Durch die verkehrsberuhigten Quartiere bestehen grundsätzlich attraktive Bedingungen für den Fussverkehr. Hohe Aufenthaltsqualität in der Begegnungszone Altstadt. Zahlreiche Wanderrouten erschliessen Naherholungsgebiete. Hoher Velo- und Fussverkehrsanteil bei Binnenpendlern (inkl. Schüler). 	<ul style="list-style-type: none"> Direkter Anschluss an die A1 vorhanden. Die meisten Quartiere von Lenzburg, Niederlenz und Staufen sind verkehrsberuhigt. Keine grösseren verkehrlichen Probleme in Niederlenz und Staufen. 	<ul style="list-style-type: none"> Attraktive Verbindungen im Fernverkehr nach Aarau, Basel, St. Gallen und Zürich am Bahnhof Lenzburg (RE, IR). Breites Angebot im schieneisenseitigen Regionalverkehr mit Verbindungen in wichtige Regionalzentren. Allgemein gute Erschliessung durch Busangebot im Raum Lenzburg. Abgestimmte Anschlüsse an ÖV-Knoten. Hoher ÖV-Anteil bei Weg-/Zupendler in die Regionalzentren, Zentren. 	<ul style="list-style-type: none"> Es bestehen zahlreiche Angebote der kombinierten Mobilität. Grosse Nachfrage nach Veloabstellplätzen am Bahnhof Lenzburg vorhanden. Die grösste Bike+Ride-Anlage weist einen hohen Ausbaustandard auf. 	<ul style="list-style-type: none"> Weniger Unfälle in verkehrsberuhigten Quartieren. Breite Untersuchung der Schulwegsicherheit vorhanden, punktuelle Massnahmen werden abgeleitet. 	-
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Parkplatzverfügbarkeit erhöht Attraktivität des MIV als Verkehrsmittel. Es gibt zu wenige Parkplätze in der Altstadt. Niederlenz und Staufen verfügen über keine Instrumente zur Beeinflussung Parkraumbewirtschaftung und -verfügbarkeit. ÖV-Erschliessung hat keine Auswirkung auf die Parkplatzerstellungspflicht für Wohnnutzung. Kein Parkleitsystem zur Reduktion des Parksuchverkehrs. Kein Parkplatzkonzept bei Veranstaltungen. Parkplatzangebot Mehrzweckhalle 	<ul style="list-style-type: none"> Im kommunalen Netz sind wichtige Verbindungen nicht oder ungenügend abgedeckt. Es bestehen einzelne Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr an Knoten und auf Strecken. Keine durchgehende Radroute nach Wildegg Qualität Verbindung Ammerswilerstrasse (Lenzburg) Nach Seon und Hendrichen gibt es noch keine Verbindung. Keine, zu wenige oder nicht zweckmässig platzierte Veloabstellmöglichkeiten in der Altstadt und bei publikumsintensiven Einrichtungen. Zu wenige Veloabstellmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt 	<ul style="list-style-type: none"> Grosser Querungswiderstand von Autobahn, Schieneninfrastruktur und Kantonsstrassen. Geringe Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz sowie zwischen Bahnhof und Altstadt Lenzburg. Teilweise gefährliche Fussgängerführungen im Strassenraum und an Knoten. Fussgänger-Unterführungen werden auf den Hauptachsen wenig benutzt, wenn auch FG-Streifen bestehen. Teilweise sind keine Querverbindungen von Wanderwegen vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Anschluss an die A1 zieht Verkehr aus der Region an. Der Knoten Freiämterplatz ist überlastet, die Erreichbarkeit von Lenzburg, Staufen und Niederlenz ist in Hauptverkehrszeiten beeinträchtigt. Die Erreichbarkeit von einigen Arbeitsplatzgebieten ist für den Güterverkehr verbesserungswürdig. Ausweichverkehr zur hochbelasteten Nationalstrasse belastet das Kantonsstrassennetz weiter. Der Pendlerverkehr, welcher nicht mit Städten oder Regionalzentren verbunden ist, weist einen hohen MIV-Anteil auf. 	<ul style="list-style-type: none"> Geringe ÖV-Erschliessungsgüte einiger Quartiere und wichtiger Entwicklungsgebiete. Fahrplanstabilität ist durch Rückstau auf den Kantonsstrassen gefährdet. Mangelhafte Ausrüstung der Bushaltestellen und des Bahnhofs Lenzburg (Wartehäuschen). Tiefer ÖV-Anteil bei Weg-/Zupendler in die umliegenden Gemeinden. Qualitativ unbefriedigende Anbindung an Bern (Umsteigen), Baden, Brugg (viele Zwischenhalte) und Wildegg (keine direkte Verbindung). Es werden nur wenige attraktive S-Bahn-Anschlüsse am Bahnhof Lenzburg durch die Fahrplanlage der Busse gewährt (ausgerichtet auf Fernverkehr). 	<ul style="list-style-type: none"> Kapazitäten der Veloparkierung nahe bei den Gleisanlagen beim Bahnhof Lenzburg sind ungenügend. Keine Veloabstellanlagen an anderen ÖV-Haltestellen. Der Bahnhof Lenzburg als Aufenthalts- und Umsteigeort ist wenig attraktiv. Die Park+Rail-Anlage belastet Hauptverkehrsachsen und reduziert Benutzung des regionalen ÖV. 	<ul style="list-style-type: none"> Zahlreiche Stellen mit subjektiven und objektiven Sicherheitsmängeln für Fuss- und Veloverkehr vorhanden. Auf hochbelasteten Strassenabschnitten wird eine erhöhte Anzahl an MIV-Unfällen verzeichnet (LSA Autobahnzufahrt allerdings verbessert). 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsmanagement wird bisher nicht angewendet.

Ziele	Parkverkehr	Verbindungen	Verbindungen	Autobahn	Fernverkehr	ÖV mit Fuss- und Veloverkehr	Verkehrssicherheit	Mobilitätsmanagement
	<p>RV_A: Der Parksuchverkehr ist reduziert</p> <p>RV_B: Bei Veranstaltungen wird der Besucherverkehr aktiv gelenkt</p> <p>Reglemente</p> <p>RV_C: Die Parkfeld-Bewirtschaftung wird als Mittel zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (zeitliche Lenkung, Beeinflussung Verkehrsmittelwahl) über alle Gemeinden und unter Berücksichtigung der Lage verstärkt genutzt</p> <p>RV_D: Die Parkplatzerstellungspflicht für Wohn- und Arbeitsnutzungen wird in Abhängigkeit der Erschliessung durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr festgelegt (Stichwort „autoarmes Wohnen und Arbeiten“)</p> <p>Parkierungsanlagen</p> <p>RV_E: Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkfelder im Zentrum Lenzburg ist plafoniert. Durch eine bessere Bewirtschaftung kann eine bessere Ausnutzung der Parkfelder erreicht werden.</p> <p>RV_F: Die Parkierungssituation Bahnhof Lenzburg ist verbessert</p> <p>RV_G: In der Altstadt Lenzburg stehen genügend oberirdischen Parkplätze für das Gewerbe zur Verfügung.</p>	<p>VV_A: Die Erreichbarkeit der südlichen Naherholungsgebiete mit dem Velo ist erhöht</p> <p>VV_B: Das Coop Verteilzentrum ist an das kantonale Veloroutennetz direkt und sicher angebunden</p> <p>VV_C: Attraktive Veloroute Seetal - Lenzburg</p> <p>VV_D: Direkte, attraktive und sichere Anbindung Widmi-Areal – Bahnhof Lenzburg</p> <p>VV_E: Direkte, attraktive und sichere Veloverbindung Altstadt – Bahnhof</p> <p>VV_F: Direkte, attraktive und sichere Veloverbindung Schulhaus Mühle matt / Angelrain – Lenzhard</p> <p>VV_G: Attraktive, sichere und direkte Veloverbindung Wohn- und Arbeitsplatzgebiet Im Lenz – Altstadt – Regionale Veloroute 591</p> <p>VV_H: Attraktive, sichere und direkte Verbindung kantonale Radroute Nr. 591 (Richtung Schafisheim) – kantonale Radroute Nr. 750 (Richtung Rapperswil)</p> <p>VV_I: Sichere und direkte Veloverbindung Staufen – Schulhaus Lenzhard</p> <p>VV_J: Direkte Anbindung Arbeitsplatzgebiet Lenzhard – Bahnhof Lenzburg</p> <p>VV_K: Möglichst grosse Hindernisfreiheit Nord – Süd und Ost – West</p>	<p>FV_A: Direkte Verbindung Bahnhof – Lenzhard</p> <p>FV_B: Sicherer und direkter Zugang zu den südlichen Naherholungsgebieten und dem Gebiet Lindfeld/Römerstein</p> <p>FV_C: Mehr Querungsmöglichkeiten Seetalbahn, Bahngeleise, Autobahn</p> <p>FV_D: Verbesserte Verbindung Lenzburg Aabachtal – Staufen</p> <p>Bahnhofsgebiet</p> <p>FV_E: Sicherer und direkter Zugang zum Bahnhof</p> <p>FV_F: Hohe Aufenthaltsqualität am Bahnhofplatz Lenzburg</p> <p>Sicherheit</p> <p>FV_G: Sicherheitsdefizite sind behoben</p> <p>FV_H: Verbesserte Aufenthaltsqualität und erhöhte Sicherheit entlang und quer zur Seoner- und Aarauerstrasse sowie quer zur Amerswilerstrasse</p> <p>FV_I: Verbesserte Fusswegführung Staufbergstrasse</p> <p>FV_J: Sichere Fusswegführung Dorfrain</p> <p>FV_K: Verbesserte Querungen Seonerstrasse (Höhe Wildkreuzung, Messer) sowie Amerswilerstrasse (Fünfweiher)</p>	<p>Autobahn</p> <p>MIV_A: Die Zufahrt zur Autobahn ist verbessert</p> <p>MIV_B: Der Ausweichverkehr zur hochbelasteten Nationalstrasse wird reduziert.</p> <p>Güterverkehr</p> <p>MIV_C: Die Zufahrt zu den Arbeitsplatzgebieten Lenzhard, Hornerfeld und Hammermatte ist verbessert</p> <p>MIV_D: Kommunale Kreisverkehrsplätze sind soweit möglich für Sattel- und Anhängerzüge gut befahrbar</p> <p>MIV_E: Ortseingangspforten sind sorgfältig zu gestalten und die Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge zu berücksichtigen.</p> <p>Erreichbarkeit</p> <p>MIV_F: Die Zufahrt zum Bahnhofsquartier ist verbessert</p> <p>MIV_G: Erreichbarkeit Altstadt Lenzburg ist verbessert</p> <p>MIV_H: Erreichbarkeit Zentrum Niederlenz ist erhalten</p> <p>MIV_I: Erreichbarkeit Zentrum Staufen ist verbessert</p> <p>MIV_J: Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete ist erhalten</p> <p>Umgebung</p> <p>MIV_K: Lärmschutzmassnahmen entlang von Wohnnutzen sind ästhetisch ansprechend realisiert</p>	<p>Fernverkehr</p> <p>ÖV_A: Die Zentren Zürich, Basel und Bern sind mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar</p> <p>ÖV_B: Die Anbindung an das weitere Fernverkehrsnetz ist verbessert</p> <p>ÖV_C: Der Flughafen Kloten ist mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar</p> <p>Regionalverkehr Schiene</p> <p>ÖV_D: Die Regionalzentren Aarau, Baden, Luzern sind mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar</p> <p>Regionalverkehr Strasse</p> <p>ÖV_E: Busse können den Fahrplan einhalten</p> <p>ÖV_F: Geringe Behinderung des Busverkehrs beim Bahnhofplatz durch den MIV, Fuss- und Veloverkehr</p> <p>ÖV_G: Bushaltestellen sind aufgewertet (Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Billetautomat, erleichterter Zugang gemäss BehiG, attraktiver Zugang Fuss- und Veloverkehr)</p> <p>ÖV_H: Das Südquartier von Staufen ist mit dem ÖV besser erschlossen</p> <p>ÖV_I: Das Gebiet Esterli-Flösch ist mit dem ÖV besser erschlossen</p> <p>ÖV_J: Das Siedlungsgebiet Widmi ist mit dem ÖV besser erschlossen</p> <p>ÖV_K: Das Arbeitsplatzgebiet Lenzhard ist mit dem ÖV besser erschlossen</p>	<p>ÖV mit Fuss- und Veloverkehr</p> <p>KM_A: Die Verfügbarkeit von hochwertigen Veloabstellmöglichkeiten nahe bei den Gleisanlagen am Bahnhof Lenzburg ist erhöht</p> <p>KM_B: Sicherer und direkter Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr</p> <p>KM_C: Bei Bushaltestellen mit hoher Frequenz sind qualitativ gute Veloabstellmöglichkeiten vorhanden</p> <p>ÖV mit MIV</p> <p>KM_D: Am Bahnhof Lenzburg stehen ausreichende K+R-Parkplätze zur Verfügung</p> <p>KM_E: Die Anzahl Park+Rail-Parkplätze am Bahnhof Lenzburg sind auf das ÖV-Angebot und die Nutzungen abgestimmt</p> <p>Allgemeines Angebot</p> <p>KM_F: Der Bahnhofplatz Lenzburg ist als Aufenthalts- und Umsteigeort attraktiv gestaltet</p> <p>KM_G: Rahmenbedingungen für ein Bikesharing-Angebot sind vorhanden</p>	<p>VS_A: Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird an Stellen mit subjektiven und objektiven Sicherheitsmängeln erhöht</p> <p>VS_B: Die Schulwegsicherheit ist gewährleistet</p> <p>VS_C: Unfallstellen werden gezielt behoben</p>	<p>MM_A: Das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigten wird mittels Informationen, Aktionen und Anreizen aktiv beeinflusst</p>

		<p>Sicherheit</p> <p>VV_L: Sicherheitsdefizite sind behoben</p> <p>Abstellmöglichkeiten</p> <p>VV_M: In der Altstadt Lenzburg stehen eine ausreichende Anzahl und qualitativ gute Abstellplätze insbesondere für Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung</p> <p>VV_N: Bei verkehrsinintensiven Einrichtungen stehen eine ausreichende Anzahl und qualitativ gute Abstellplätze zur Verfügung</p> <p>VV_O: Regelung der Zahl der Veloabstellplätze für private Vorhaben gemäss VSS-Norm im Rahmen der Bau- und Nutzungsordnung</p> <p>Mobilitätsverhalten</p> <p>VV_P: Auf kurzen Distanzen wird vermehrt das Velo als Verkehrsmittel genutzt (Pendler-, Einkaufs-, Freizeitverkehr, etc.)</p>	<p>Knoten</p> <p>FV_L: Fussgängerquerungen mit Lichtsignalanlagen sind betrieblich optimiert</p> <p>Mobilitätsverhalten</p> <p>FV_M: Kurze Distanzen werden vermehrt zu Fuss zurückgelegt</p>	<p>MIV_L: Strassenraumgestaltung, Geschwindigkeit und angrenzende Nutzungen sind aufeinander abgestimmt</p>	<p>ÖV_L: Das Arbeitsplatzgebiet Hornerfeld ist mit dem ÖV besser erschlossen</p> <p>ÖV_M: Die ÖV-Güte von Gebieten, die entwickelt oder verdichtet werden, wird parallel dazu gezielt erhöht</p> <p>ÖV_N: Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete ist erhalten</p> <p>ÖV_O: Bushaltestellen sind grundsätzlich als Busbuchten am Rand von Hauptstrassen gebaut, damit der MIV ruhiger fliesst. Ausnahmen sind begründet durch Verkehrssicherheit, Ortsbild, verkehrsplanerische sowie verkehrstechnische Aspekte und Platzverhältnisse.</p> <p>Mobilitätsverhalten</p> <p>ÖV_P: Weg- und Zupendler zu/von den umliegenden Gemeinden und Regionalzentren nutzen vermehrt den öffentlichen Verkehr als Verkehrsmittel</p>			
--	--	---	---	---	---	--	--	--

A6 Fotodokumentation Resultate Workshops

Workshop 31. März 2016

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN Ruhender Verkehr

zu viel *zu wenig*

STÄRKEN

- Die Stadt Lenzburg beeinflusst mit ihren Parkungsregulierungen aktiv die Parkraumbewirtschaftung
- Tage regulieren für Kunden um 1 km in Altstadt*

SCHWÄCHEN

- Zu wenig PP in der Altstadt*
- Die hohe Parkplatzverfügbarkeit erhöht die Attraktivität des MV als Verkehrsmittel
- Bürger und Städte verfügen über keine Instrumente zur Beeinflussung der Parkraumbewirtschaftung und Parkplatzverfügbarkeit
- Die ÖV-Erreichung hat keine Auswirkung auf die Parkplatzverfügbarkeit für die Wohnnutzung
- Kein Parksystem zur Reduktion des Parksuchverkehrs*
- Kein Parkkonzept bei Veranstaltungen
- Parkplatzkonzept Mehrzwecknutzung*

Workshop 31. März 2016

ZIELE Ruhender Verkehr

- Die Parksuchzeiten sind reduziert
- Bei Veranstaltungen wird der Besucherverkehr aktiv geleitet
- Die Parkungsstellen Bahnhof Lenzburg sind vollausgebaut
- Die Parkraumbewirtschaftung wird als Mittel zur Beeinflussung des Verkehrscharakters (beside Lenkung, Beeinflussung Verkehrsmittelwahl über alle Gemeinden und unter Berücksichtigung der Lage) genutzt
- Die Parkplatzverfügbarkeit für Wohnnutzungen wird in Abhängigkeit der ÖV-Erreichung festgelegt (*und Anfahrtsleistungen*) (Beispiel: „Jahreszeiten Wohnen und Arbeiten“)
- Die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze im Zentrum Lenzburg *ist erhöht*
- In der Altstadt Lenzburg *haben genügend* öffentlichen Parkplätze *so das Anwohner zu Verfügung*

1000 Leisnig - Projekt
Workshop 31. März 2016

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN Veloverkehr

<p>STÄRKEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Das kantonale Velowegnetz verbindet das Planungsgebiet mit den umliegenden Gemeinden. Bestehende Sicherheitsdefizite werden durch die Stadt Leisnig aktiv angegangen hoher Velo- und Fußverkehrsaufwand bei Binnenpendlern (inkl. SchülerInnen und Schülern) 	
<p>SCHWÄCHEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Kein denofphender Weg nach ^{Walden} Walden Kantonale Velowegverbindung → Ammerau ^{SS - Leisnig} Walden Im kommunalen Velowegnetz sind wichtige Verbindungen nicht oder ungenügend abgedeckt Es bestehen einzelne Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr an Knoten und auf Strecken. Keine, zu wenige oder nicht zweckmässig platzierte Veloabstellmöglichkeiten in der Altstadt und bei publikumsintensiven Einrichtungen. Zu wenige Veloabstellmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner in der Altstadt. <p><i>Nachseeon / Hundschieken ist keine Verbindung noch</i></p>	

1000 Leisnig - Projekt
Workshop 31. März 2016

ZIELE Veloverkehr

1/2

<ul style="list-style-type: none"> In der Altstadt Leisnig stehen eine ausreichende Anzahl und qualitativ gute Abstellplätze 	
<ul style="list-style-type: none"> Bei verkehrswichtigen Einrichtungen stehen eine ausreichende Anzahl und qualitativ gute Abstellplätze zur Verfügung 	
<ul style="list-style-type: none"> Die Erreichbarkeit der südlichen Naherholungsgebiete mit dem Velo ist erhöht 	
<ul style="list-style-type: none"> Das Coop Velostation ist an das kantonale Velostationnetz direkt und sicher angebunden 	
<ul style="list-style-type: none"> Sichere Verbindung Schulhaus - Stadler 	
<ul style="list-style-type: none"> Attraktives Velostation Seefel - Leisnig 	
<ul style="list-style-type: none"> Direkte, attraktive und sichere Anbindung Walden-Areal - Bahnhof Leisnig 	
<ul style="list-style-type: none"> Direkte, attraktive und sichere Veloverbindung Altstadt - Bahnhof 	
<ul style="list-style-type: none"> Direkte, attraktive und sichere Veloverbindung Schulhaus Mühlenweg / Angewandte - Leisnig 	

Workshop 31. März 2016 Erich Beiler - Partner

ZIELE Fussverkehr

1/2

- Direkte Verbindung Bahnhof - Innenstadt ● ● ●
- Sichere und direkter Zugang zum Bahnhof ●
- Sichere und direkter Zugang zu den südlichen Naherholungsgebieten und dem Gebiet Lindfeld/Rosenhöhe ●
- Mehr Querungsmöglichkeiten Sektalbahn, Bahngelände, Autobahn ●
- Hohe Aufenthaltsqualität am Bahnhof Lenzburg ● ● ● ● ✓ ●
- ~~Verbesserte Fusswegführung am Schafstutz Stadion~~ ● ● ● ●
- ^{+ Bleibebau} ~~Verbesserte Aufenthaltsqualität und erhöhte Sicherheit entlang Skopen- und Aarauerstrasse~~
 ^{unveränderte Querung} ● ● ● ●
- Verbesserte Fusswegführung Staubergstrasse ● ● ●
- Sichere Fusswegführung Dorfstr ● ● ●

Workshop 31. März 2016 Erich Beiler - Partner

ZIELE Fussverkehr

2/2

- Sichere Fusswegführung Dragoner- und Zeughausstrasse ● ● ●
- Verbesserte Verbindung Lenzburg Aabächel - Staufen ● ● ●
- Reduktion Verkehrsknoten Haslerplatz für den Fussverkehr ● ● ● ● ● ●
- Reduktion Verkehrsknoten Bleich für den Fussverkehr ● ● ●
- Sicherheitsdefizite sind behoben ● ● ●
- Kurze Distanzen werden vermehrt zu Fuss zurückgelegt ● ● ●

Handwritten notes at the bottom:
 Planung ... alle ...
 ...

Workshop 21. März 2016 Bäder - Partner

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Motorisierter Individualverkehr Seite 1/2

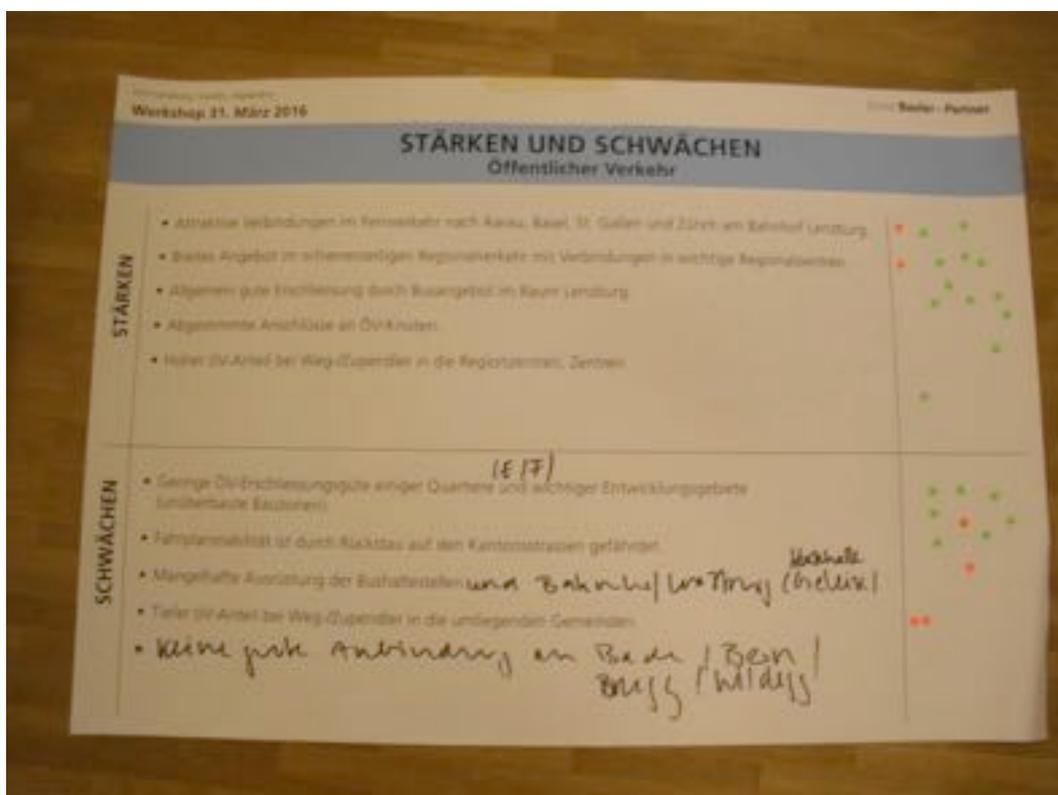
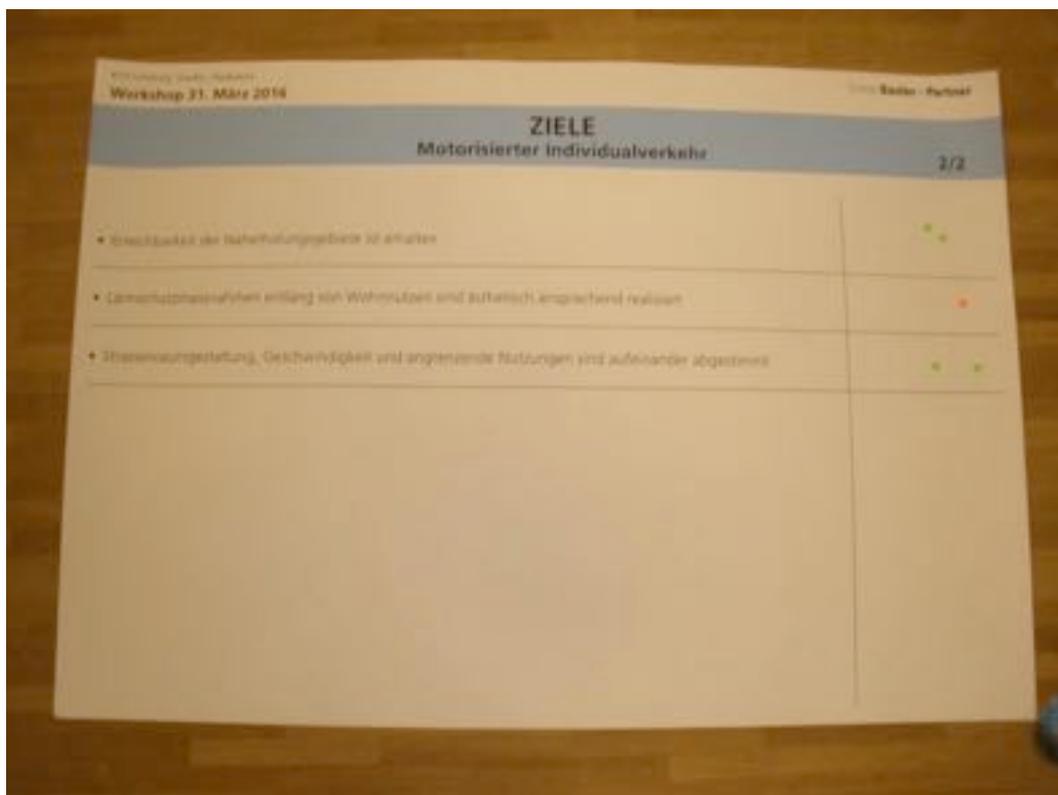
STÄRKEN	<ul style="list-style-type: none"> • Direkter Anschluss an die A vorhanden • Die meisten Quartiere von Lenzburg, Niederenz und Staufen sind verkehrseriebig • Keine grosseren verkehrlichen Probleme in Niederenz und Staufen 	
SCHWÄCHEN	<ul style="list-style-type: none"> • Der Knoten Felsenstrasse ist überlastet, die Erreichbarkeit von Lenzburg ^{des Bfz (Niederenz, Bfz Lenzburg)} ist in Hauptverkehrszeiten beeinträchtigt • Die Erreichbarkeit von einigen Arbeitsplatzgebieten ist für den Güterverkehr verbesserungswürdig • Ausweichverkehr zur hochbelasteten Nationalstrasse belastet das Kantonsstrassenetz weiter • Der Pendlerverkehr, welcher nicht mit Städten oder Regionalzentren verbunden ist, wird einen hohen MV-Anteil auf • Anschluss an nicht verkehrl. an 	

Workshop 21. März 2016 Bäder - Partner

ZIELE

Motorisierter Individualverkehr 1/2

• Die Zufahrt zur Autokahn ist verbessert	
• Die Zufahrt zu den Arbeitsplatzgebieten Lenzburg, Mammern und Hammermühle ist verbessert	
• Der Ausweichverkehr zur Nationalstrasse ^{zur} zur Nationalstrasse ^{ist} verbessert	
• Die Zufahrt zum Bahnhofsquartier ist verbessert	
• Erreichbarkeit Altstadt Lenzburg ist erhalten ^{verbessert}	
• Erreichbarkeit Zentrum Niederenz ist erhalten	
• Erreichbarkeit Zentrum Staufen ist erhalten ^{verbessert}	



Verkehrsmittel, Verkehrsmittel
Workshop 31. März 2016

Ziele Baden - Partner

ZIELE Öffentlicher Verkehr

1/2

• Wege- und Siedlungsstrukturen der umliegenden Gemeinden und Regionalzentren nutzen vermehrt den öffentlichen Verkehr als Verkehrsmittel	•
• Busse können den Fyrtrolen entlasten	• • • • •
• Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete ist erhalten	•
• Die Anbindung an das Schnellzugnetz ist verbessert	• • • • •
• Der Flughafen Kloten ist mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar	• • • • •
• Die Regionalzentren Aarau, Baden, Luzern sind mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar	• • • • •
• Die Zentren Zürich, Basel und Bern sind mit dem öffentlichen Verkehr besser erreichbar	•
• Geringe Behinderung des Busverkehrs beim Bahnhofsplatz durch den MV, Fuss- und Veloverkehr	• • • • •

Verkehrsmittel, Verkehrsmittel
Workshop 31. März 2016

Ziele Baden - Partner

ZIELE Öffentlicher Verkehr

2/2

• Buskaltstellen sind aufgewertet (Wartungsschutz, Sitzplatz, etc.)	•
• Das Zentrum Mäulen ist mit dem ÖV besser erschlossen	• • • • • ✓
• Das Gebiet Erlen-Höblich ist mit dem ÖV besser erschlossen	• • • • • ✓
• Das Siedlungsgebiet Wärs ist mit dem ÖV besser erschlossen	• • • • •
• Das Arbeitsplatzgebiet Lenzburg ist mit dem ÖV besser erschlossen	•
• Das Arbeitsplatzgebiet Hornfeld ist mit dem ÖV besser erschlossen	•
• Die ÖV-Erschließung von unüberbauten Siedlungs- und Verdichtungsgebieten wird gezielt erhöht	•

Verkehrssicherheits-Workshop
 Workshop 31. März 2016 Ernst Basler - Partner

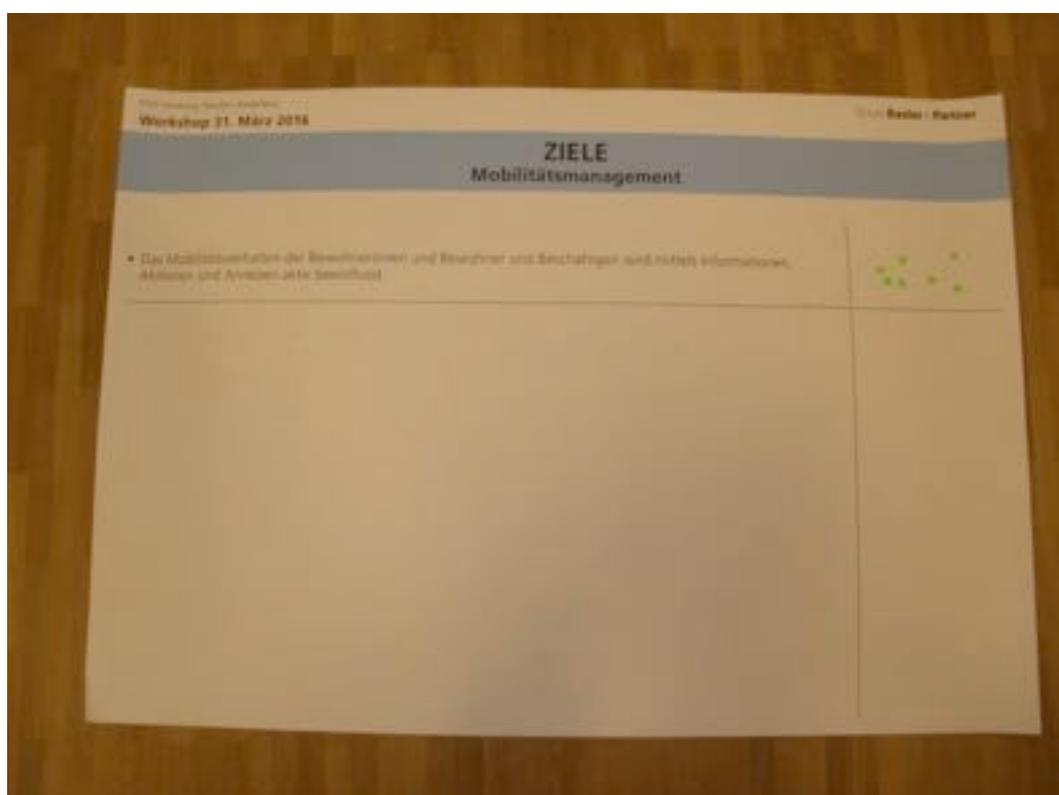
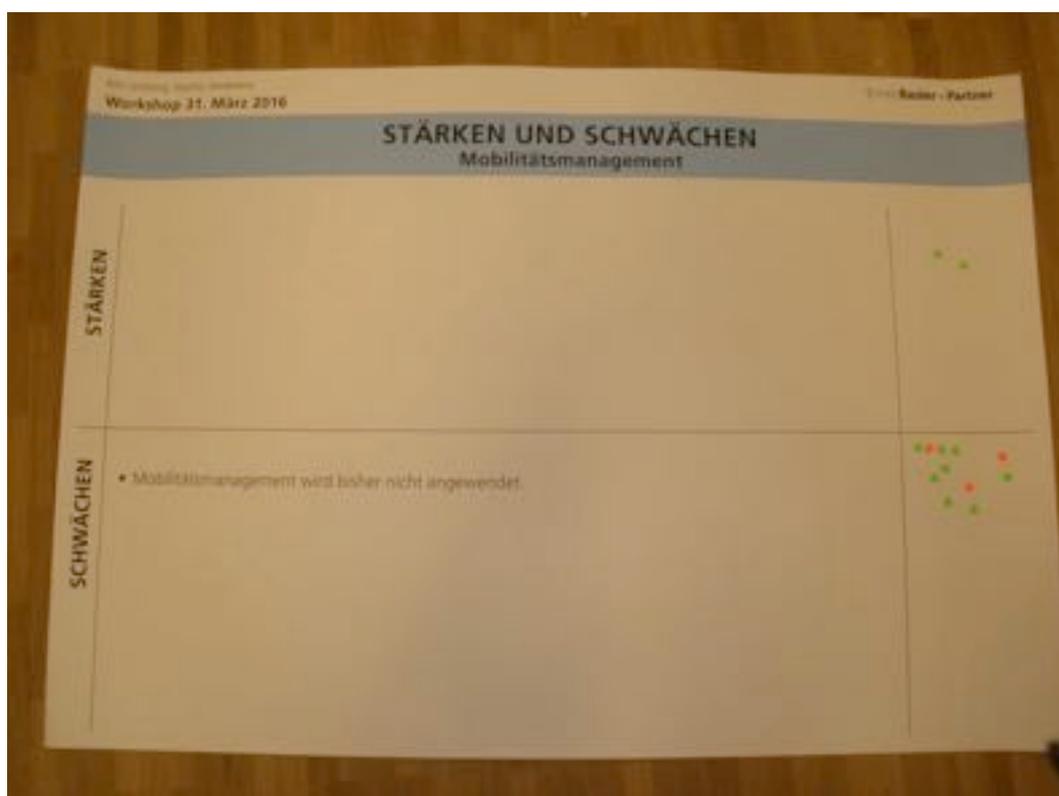
STÄRKEN UND SCHWÄCHEN Verkehrssicherheit

STÄRKEN	<ul style="list-style-type: none"> • Wenige Unfälle in verkehrsberuhigten Quartieren. • Breite Untersuchung der Schulwegsicherheit vorhanden, punktuelle Massnahmen werden abgeleitet. 	
SCHWÄCHEN	<ul style="list-style-type: none"> • Zahlreiche Stellen mit subjektiven und objektiven Sicherheitsmängeln für Fuss- und Veloverkehr vorhanden • Auf hochbelasteten Strassenabschnitten wird eine erhöhte Anzahl an MIV-Unfällen verzeichnet. <i>+ Signal LSA aufbahnzufahrt verbessert</i> 	

Verkehrssicherheits-Workshop
 Workshop 31. März 2016 Ernst Basler - Partner

ZIELE Verkehrssicherheit

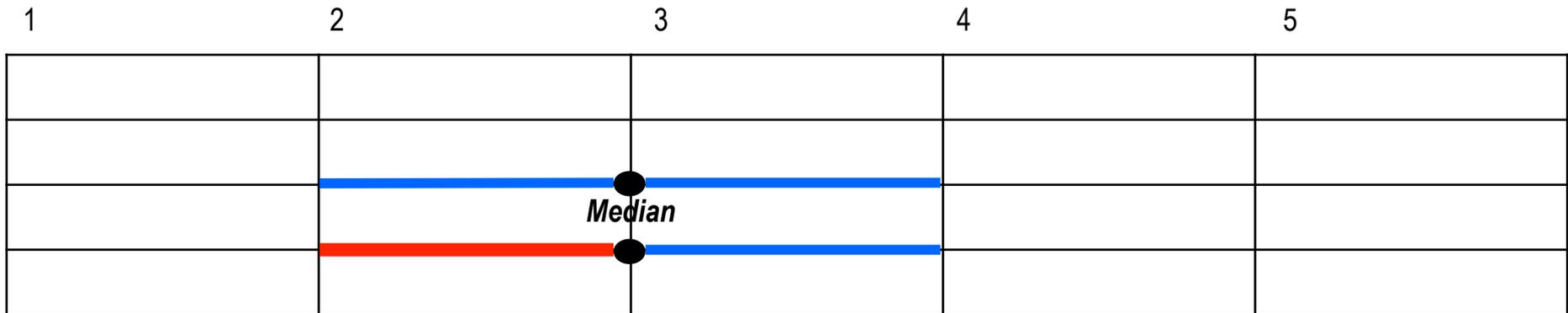
<ul style="list-style-type: none"> • Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird an Stellen mit subjektiven und objektiven Sicherheitsmängeln erhöht 	
<ul style="list-style-type: none"> • Die Schulwegsicherheit ist gewährleistet 	
<ul style="list-style-type: none"> • Unfallzahlen werden gezielt behoben 	



A7 Ergebnisse Befindlichkeit

Ergebnisse der Befragung zur heutigen Befindlichkeit

Auswertung Fragebogen - Methode



Interne Erreichbarkeit (1)

Gute Erreichbarkeit		wichtig			verbessern					halten					abbauen				
		ja	neutral	nein	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Altstadt Lenzburg für:	Mfz Zu-/Wegfahrt	●																	
	Mfz Parkieren	●	●																
	Velo Zu-/Wegfahrt	●																	
	Velo Parkieren	●																	
	Fussgänger	●																	
	Behinderte	●																	
	Betagte	●																	
	Kinder	●																	
	Güterverkehr	●																	
Bahnhofquartier Lenzburg für:	Mfz Zu-/Wegfahrt	●																	
	Mfz Parkieren	●																	
	Velo Zu-/Wegfahrt	●																	
	Velo Parkieren	●																	
	Fussgänger	●																	
	Behinderte	●																	
	Betagte	●																	
	Kinder	●																	
	Güterverkehr	●																	
Zentrum Niederlenz für:	Mfz Zu-/Wegfahrt	●																	
	Mfz Parkieren	●																	
	Velo Zu-/Wegfahrt	●																	
	Velo Parkieren	●																	
	Fussgänger	●																	
	Behinderte	●																	
	Betagte	●																	
	Kinder	●																	
	Güterverkehr	●																	
Zentrum Stauden für:	Mfz Zu-/Wegfahrt	●																	
	Mfz Parkieren	●																	
	Velo Zu-/Wegfahrt	●																	
	Velo Parkieren	●																	
	Fussgänger	●																	
	Behinderte	●																	
	Betagte	●																	
	Kinder	●																	
	Güterverkehr	●																	
Öffentliches Verkehrsmittel für:	Mfz Zu-/Wegfahrt	●																	
	Mfz Parkieren	●																	
	Velo Zu-/Wegfahrt	●																	
	Velo Parkieren	●																	
	Fussgänger	●																	
	Behinderte	●																	
	Betagte	●																	
	Kinder	●																	
	Güterverkehr	●																	

Interne Erreichbarkeit (2)

Gute Erreichbarkeit		wichtig			verbessern halten abbauen				
		ja	neutral	nein	1	2	3	4	5
Lenzhard für:	Mfz Zu-/Wegfahrt	●	—		—	—	●		
	Mfz Parkieren	●	—		—	—	●		
	Velo Zu-/Wegfahrt	●	—		—	—	●		
	Velo Parkieren	●	—		—	—	●		
	Fussgänger	—	●		—	—	●		
	Behinderte	—	●	—	—	—	●		
	Betagte	—	●	—	—	—	●		
	Kinder	—	●	—	—	—	●		
	Güterverkehr	●	—	—	—	—	●		
Hornerfeld für:	Mfz Zu-/Wegfahrt	●	—		—	—	●		
	Mfz Parkieren	—	●		—	—	●		
	Velo Zu-/Wegfahrt	—	●		—	—	●		
	Velo Parkieren	—	●		—	—	●		
	Fussgänger	—	●		—	—	●		
	Behinderte	—	●	—	—	—	●		
	Betagte	—	●	—	—	—	●		
	Kinder	—	●	—	—	—	●		
	Güterverkehr	●	—	—	—	—	●		
Hammermatten für:	Mfz Zu-/Wegfahrt	●	—		—	—	●		
	Mfz Parkieren	—	●		—	—	●		
	Velo Zu-/Wegfahrt	●	—		—	—	●		
	Velo Parkieren	●	—		—	—	●		
	Fussgänger	—	●		—	—	●		
	Behinderte	—	●	—	—	—	●		
	Betagte	—	●	—	—	—	●		
	Kinder	—	●	—	—	—	●		
	Güterverkehr	●	—	—	—	—	●		
Weitere Ziele:									

Externe Erschliessung

Gute Zugang		wichtig			verbessern halten abbauen					
		ja	neutral	nein	1	2	3	4	5	
Autobahnnetz	Privater Verkehr	●			●	■	■			
	Güterverkehr	●			●	■	■			
Schnellzugsnetz	Privater Verkehr	●			■	■	●			
	Öffentlicher Verkehr	●			■	■	●			
	Fussverkehr	●	■		■	■	●			
	Veloverkehr	●	■		■	■	●			
Flughafen Kloten	Privater Verkehr		●				●			
	Öffentlicher Verkehr	●	■		■	■	●			
Regionalzentren (Aarau, Baden, Luzern)	Privater Verkehr	■	●		■	■	●			
	Öffentlicher Verkehr	●	■		■	■	●			
	Fussverkehr			■	■	■	●			
	Veloverkehr		●	■	■	■	●			
Zentren (Zürich, Basel, Bern)	Privater Verkehr	■	●	■	■	■	●			
	Öffentlicher Verkehr	●	■		■	■	●			
Naherholungsgebiete	Privater Verkehr		●	■			●	■		
	Öffentlicher Verkehr	●	■		■	■	●			
	Fussverkehr	■	●	■			●	■		
	Veloverkehr	●	■		■	■	●			
Weitere Ziele:										

Gestaltung von Verkehrsanlagen

Gestaltung von Verkehrsanlagen	wichtig			verbessern halten abbauen				
	ja	neutral	nein	1	2	3	4	5
Verkehrorientierte Strassen								
Nutzungsorientierte Strassen								
Plätze								
Fusswege								
Weiter Anlagen:								

Verkehrssicherheit

Verbesserte Verkehrssicherheit		wichtig			verbessern halten abbauen					
		ja	neutral	nein	1	2	3	4	5	
Massnahmen	Baulich, Beleuchtung	●	—			—	●	—		
	Regulierend (Signalisierung/Markierung)	●	—			—	●	—		
	Informativ, gesellschaftlich	●	—			—	●	—		
	andere:									
Zielgruppen	Mfz			●	—			●		
	Mofa/Velo	●	—			—	●	—		
	Fussgänger	●				—	●	—		
	Öffentlicher Verkehr			●		—	●	—		
	Behinderte		●	—		—	●	—		
	Betagte		●	—		—	●	—		
	Kinder		●	—		—	●	—		
	Güterverkehr			●	—			●		
	andere:									

Konflikte

Konflikte	wichtig			verbessern halten abbauen					
	ja	neutral	nein	1	2	3	4	5	
Strassenlärm:	Wohnen	●	■		■	●	■		
	Freizeit ausser Haus	■	●	■		■	●		
	Einkauf	■	●	■		■	●		
	Arbeiten/Beruf	■	●	■		■	●		
	Andere Aktivitäten	■	●	■		■	●		
Bahnlärm:	Wohnen	●	■		■	●	■		
	Freizeit ausser Haus	■	●	■		■	●		
	Einkauf	■	●	■		■	●		
	Arbeiten/Beruf	■	●	■		■	●		
	Andere Aktivitäten	■	●	■		■	●		
Fluglärm:	Wohnen	●	■			■	●	■	
	Freizeit ausser Haus	■	●	■		■	●		
	Einkauf	■	●	■		■	●		
	Arbeiten/Beruf	■	●	■		■	●		
	Andere Aktivitäten	■	●	■		■	●		
Luftschadstoffe:	Wohnen	■	●	■		■	●		
	Freizeit ausser Haus	■	●	■		■	●		
	Einkauf	■	●	■		■	●		
	Arbeiten/Beruf	■	●	■		■	●		
	Andere Aktivitäten	■	●	■		■	●		
Trennwirkung Strasse:	Wohnen	■	●	■		■	●		
	Freizeit ausser Haus	■	●	■		■	●		
	Einkauf	■	●	■		■	●		
	Arbeiten/Beruf	■	●	■		■	●		
	Andere Aktivitäten	■	●	■		■	●		
Trennwirkung Bahn:	Wohnen	■	●	■		■	●		
	Freizeit ausser Haus	■	●	■		■	●		
	Einkauf	■	●	■		■	●		
	Arbeiten/Beruf	■	●	■		■	●		
	Andere Aktivitäten	■	●	■		■	●		
Weitere Umfeldkonflikte									

A8 Grundlagen Siedlungsentwicklung

Übersicht über den Stand der Erschliessung 2015 Zonenbezeichnung nach **Zonenplan der Gemeinde**

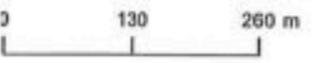
Genehmigungsdatum des Bauzonenplanes: 08.08.2007
 Änderungen berücksichtigt bis: 12.06.2013
 Stand Erschliessung: 31.12.2015

Zone	überbaut	nicht überbaut			Total
		Total nicht überbaut	davon baureif	davon baureif in 5 Jahren davon langfristige Reserven	
A1	13.2	3.7	3.7		16.9
A2	2.6	4.9	1.4	3.4	7.5
E2	12.0	2.4	1.1	1.2	14.3
G	2.9				2.9
K	6.2	0.8	0.8		6.9
OEB	11.5				11.5
V	1.5				1.5
W2	63.1	4.9	4.9		68.0
W3	4.3				4.3
WA	6.7	0.3	0.3		7.0
Total	123.9	16.9	12.3	4.6	140.8

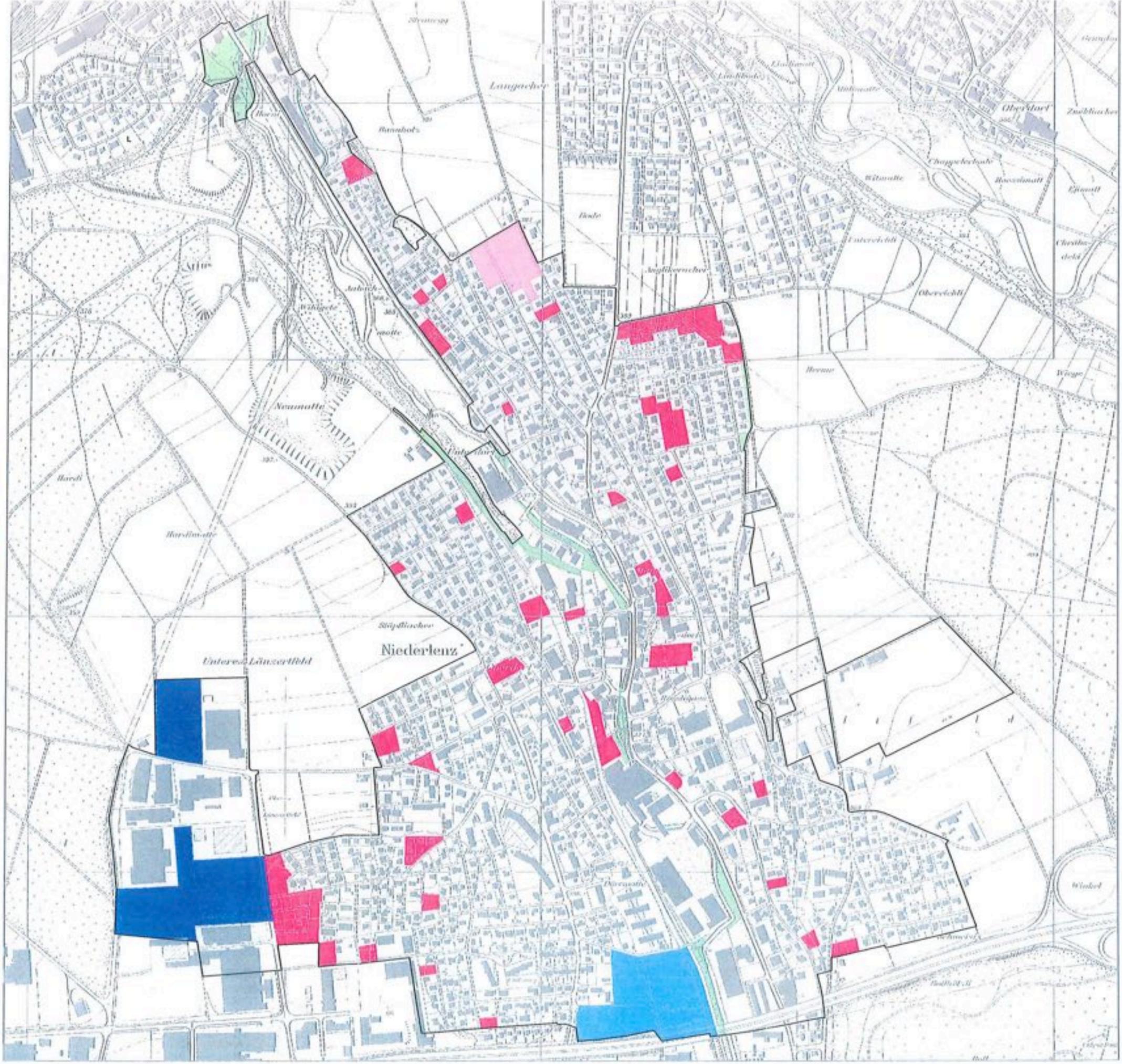
Erstellt durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau,
 Abteilung Raumentwicklung, 5001 Aarau, in Zusammenarbeit mit der Gemeinde.

Übersicht über den Stand der Erschliessung 2015

Genehmigungsdatum des Bauzonenplans: 08.08.2007
Änderungen berücksichtigt bis: 12.06.2013
Stand der Erschliessung: 31.12.2015



	Überbaut	Baureif	Baureif in 5 Jahren	Langfristige Baureserven
Nohnzonen und gemischte Zonen				
ndustrie- und zewerbebezonen				
zonen für Öffentliche Bauten und Anlagen				
Spezialzonen				
Grünzonen				



Erstellt durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raum-
entwicklung, 5001 Aarau in Zusammenarbeit mit der Gemeinde. Dieser Plan zeigt
den Stand der Erschliessung zum Zeitpunkt der Erhebung auf. Er ist rechtlich nicht
verbindlich. Aus dem Plan können keine Rechte abgeleitet werden.

Grundlage: Übersichtsplan Originalmassstab 1:5000 (skaliert),
kantonales Vermessungsamt

Bauvorhaben in Staufen

Firma	PLZ	Ort	Überbauung	Anzahl Wohnu- ngen	Baubeginn	Bezugsbereitschaft	Gebiet	Einwohner- Schätzung	Arbeitsplätze- Schätzung	Jahr
Balmer + Ammann AG	5600	Lenzburg	2 MFH, Esterliweg	20	Juni 2014	Januar 2016	Esterli-Flösch	40	10	2016
Balmer + Ammann AG	5600	Lenzburg	1 MFH, Gässli	9	Sommer 2015	Frühling 2017	Dorfzentrum	18	0	2017
			4 EFH, Gässli	4	Sommer 2015	Dezember 2016 1 EFH / Frühling 2017	Dorfzentrum	8	0	2017
Doninelli GU AG	5603	Staufen	10 EFH, Chrüzweg Parz. 579	10	2015 - 2020	2016 - 2021 * spezial, Anschl. Doninelli KK	Esterli-Flösch	20	0	2016-2021
JKB Immobilien AG	5070	Frick	7 MFH, Alte Bernstrasse (1. Etappe)	56	Dezember 2013	Nov. 2015 / Feb. 2016	Esterli-Flösch	112	20	2016
			7 MFH, Alte Bernstrasse (2. Etappe)	20	Dezember 2013	Juni 2016	Esterli-Flösch	40	0	2016
Architekturbüro M. Schäfer AG	5600	Lenzburg	1 MFH, Alte Bernstrasse 9	8	wird nicht realisiert	BB 15.04.14, Nr. 14003	Esterli-Flösch	16	0	>2020
Einfache Gesellschaft Salm-Baumann	5600	Lenzburg	6 MFH, Pfalzweg	51	Frühjahr 2015	Frühling 2018	Esterli-Flösch	102	0	2018
Reliag AG	5200	Brugg	Gewerbe/Dienstl. + 3 MFH, Zelgli, "Businesspar	63	2017	2018	Esterli-Flösch	126	50	2018
Erbengemeinschaft Rodel	2933	Lugnez	EFH, Hauptstrasse	noch keine konkreten Angaben vorhanden			Dorfzentrum	50	0	>2020
Wohnbaugenossenschaft L'Burg, Kon	5600	Lenzburg	7 MFH "Wohnüberbauung Lindenblick"	167	November 2016	1. Oktober 2018	Esterli-Flösch	334	20	2018
Häberlin AG	8555	Mülheim	8 MFH, Chrüzweg/Alte Bernstr. "Am Staufberg"	111	Anfang 2017	2018	Esterli-Flösch	222	0	2018
Doninelli			Ehemaliger Werkhof				Dorfzentrum	50	20	>2020
Zuckschwerdt			Ehemaliger Werkhof				Dorfzentrum	25		>2020

+ 1163 + 120

Gesamtrevision Nutzungsplanung Lenzburg

Einwohnerberechnung anhand Stossrichtungen Siedlungsentwicklung und Interventionen

Nr.	Siedlungsfläche [ha]	Anzahl Einwohner [E]	E/ha	Zielwert [E/ha]	Zielwert [E]	Potential [zusätzliche E]	Erläuterung
1	27	23	1	1	27		4 Arbeitszone, keine Einwohnerprognose (Status Quo)
2	1	13	14	28	27		14 Verdoppelung der Dichte durch Umzonung
3	10	16	2	2	20		4 Arbeitszone, keine Einwohnerprognose (Status Quo)
4	14	1'009	70	74	1'066		57 Nachverdichtung +5%
5	2	108	54	64	108		0 Gebiet wird als eher statisch beurteilt
6	10	2	0	0	0		-2 Arbeitszone, keine Einwohnerprognose (Status Quo)
7	6	230	39	60	354		124 Abhängig von Bauprojekten und Planungen (Zielwert Kanton)
8	12	72	6	30	356		284 Abhängig von Entwicklung mit Durchmischung (1/2 Zielwert Kanton für Mischzonen)
9	5	150	30	32	161		11 Nachverdichtung +5%
10	7	587	89	94	619		32 Nachverdichtung +5%
11	6	744	127	137	800		56 Nachverdichtung falls neue Regeln für GP mit ca. 10-15% mehr AZ
12	6	39	6	140	910		871 Entwicklungsgebiet - Zielwerte gemäss Kanton für WSP (120 - 150 E/ha)
13	1	43	42	44	45		2 Nachverdichtung durch Aufzonen +10%
14	6	194	35	39	217		23 Nachverdichtung durch Aufzonen ca. 60% der Fläche +10%
15	2	185	76	83	201		16 Nachverdichtung durch Aufzonen +10%
16	8	461	59	62	486		25 Nachverdichtung +5%
17	7	226	31	60	431		205 Entwicklungsgebiet WSP, 50% der Dichtevorgabe für Bestand
18	7	261	37	39	273		12 Nachverdichtung +5%
19	0	4	26	26	4		0 Gebiet wird als eher statisch beurteilt
20	1	9	14	14	9		0 Statisch, Schutzabklärung
21	7	229	34	60	406		177 Entwicklung Zentrumsbereich, Zielwert Kanton für Mischzonen
22	2	231	137	137	231		0 Gebiet wird als eher statisch beurteilt
23	2	36	23	46	73		37 Reserven vorhanden in W3, Verdoppelung der E-Dichte
24	10	584	58	61	612		28 Nachverdichtung +5%
25	17	993	59	70	1'181		188 Ringzone mit Reserven und Verdichtungspotenzial, Mindestdichte Bestand nach RP
26	3	485	166	170	497		12 Altstadt, evtl. Potenzial durch Leerstände und Umnutzung +3%
27	7	256	36	40	288		32 Reserven und Nachverdichtung +5%
28	1	37	53	53	37		0 Gebiet wird als eher statisch beurteilt
29	1	16	18	18	16		0 Gebiet wird als eher statisch beurteilt
30	0	0	0	0	0		0 Gebiet wird als eher statisch beurteilt
31	13	342	27	29	370		28 Nachverdichtung +5%
32	29	1'248	43	45	1'320		72 Nachverdichtung +5%
33	5	171	35	116	569		398 Abhängig von Bauprojekten und Planungen (Zielwert Kanton W3)
34	2	0	0	116	285		285 Abhängig von Bauprojekten und Planungen (Zielwert Kanton W3)
35	9	148	17	18	161		13 Gebiet wird als eher statisch beurteilt mit Reserven +5%
TOTAL / g	245	9'152	37	126	12'161	3'009	
Prognose Kanton 2030					10'400		

rot markiert: Prognosen anhand Bauprojekten und Planungen verifizieren (Input SBA)



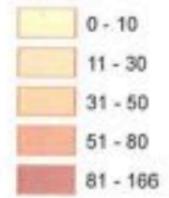
Sachplan Lenzburg

Einwohner pro Hektare

Massstab 1:11'500

Legende

Anzahl Einwohner pro Hektare



Weitere Informationen

- Bauzone
- Gemeindegrenze
- Nummerierung

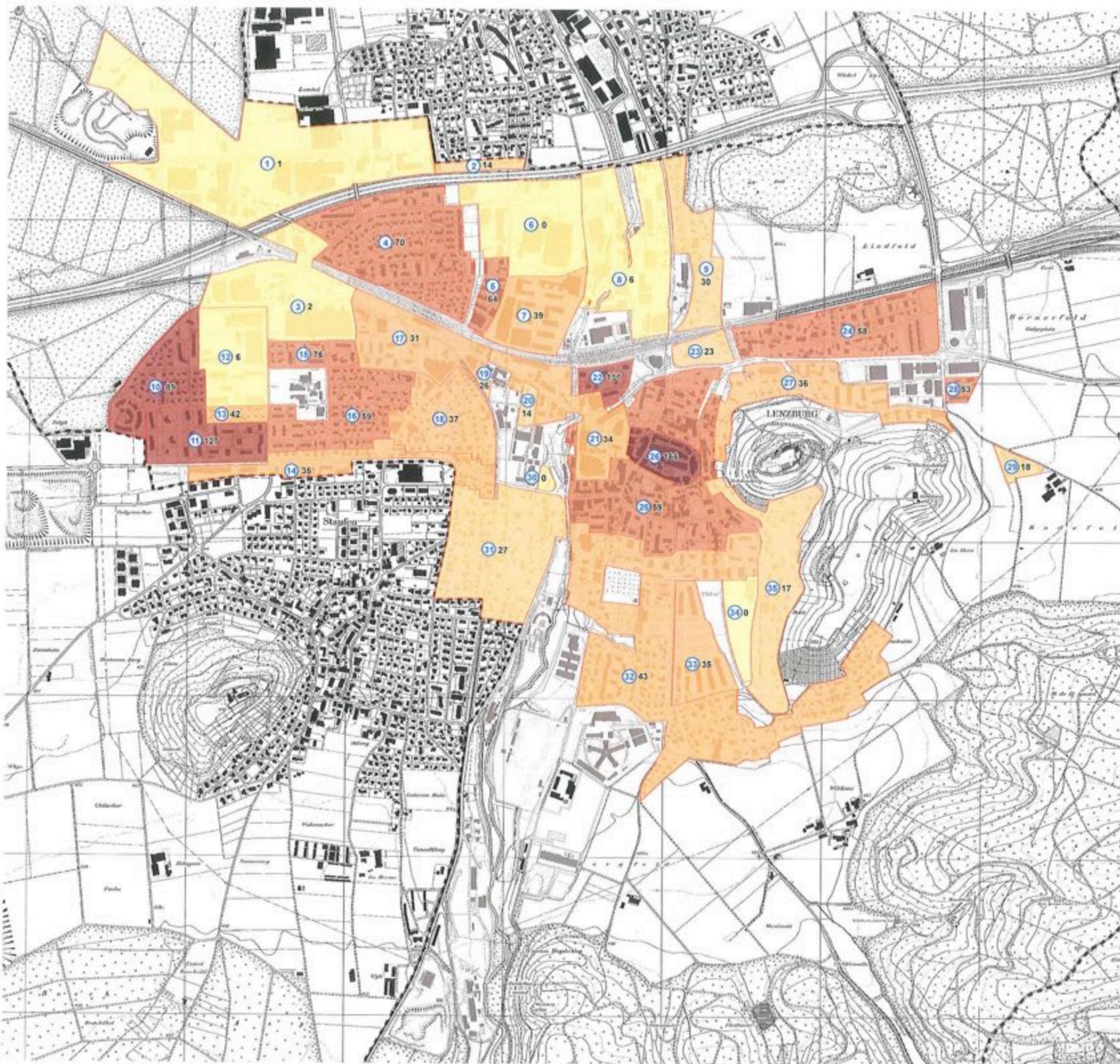


PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

MOSTRASSE 1
8006 ZÜRICH
T 044 421 38 38
F 044 421 38 20
WWW.PLANAR.CH
INFO@PLANAR.CH

Sachplan Lenzburg
Einwohner

Erstellt: 25.05.2016 / MB
Massstab: 1:11'500
Format: A3
Grundlage: AV-Daten Lenzburg Dezember 2015
Date: LEN05_Einwohnerdichte_Flaechen_160526.mxd





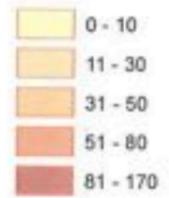
Sachplan Lenzburg

Einwohner pro Hektare Zielwert

Massstab 1:11'500

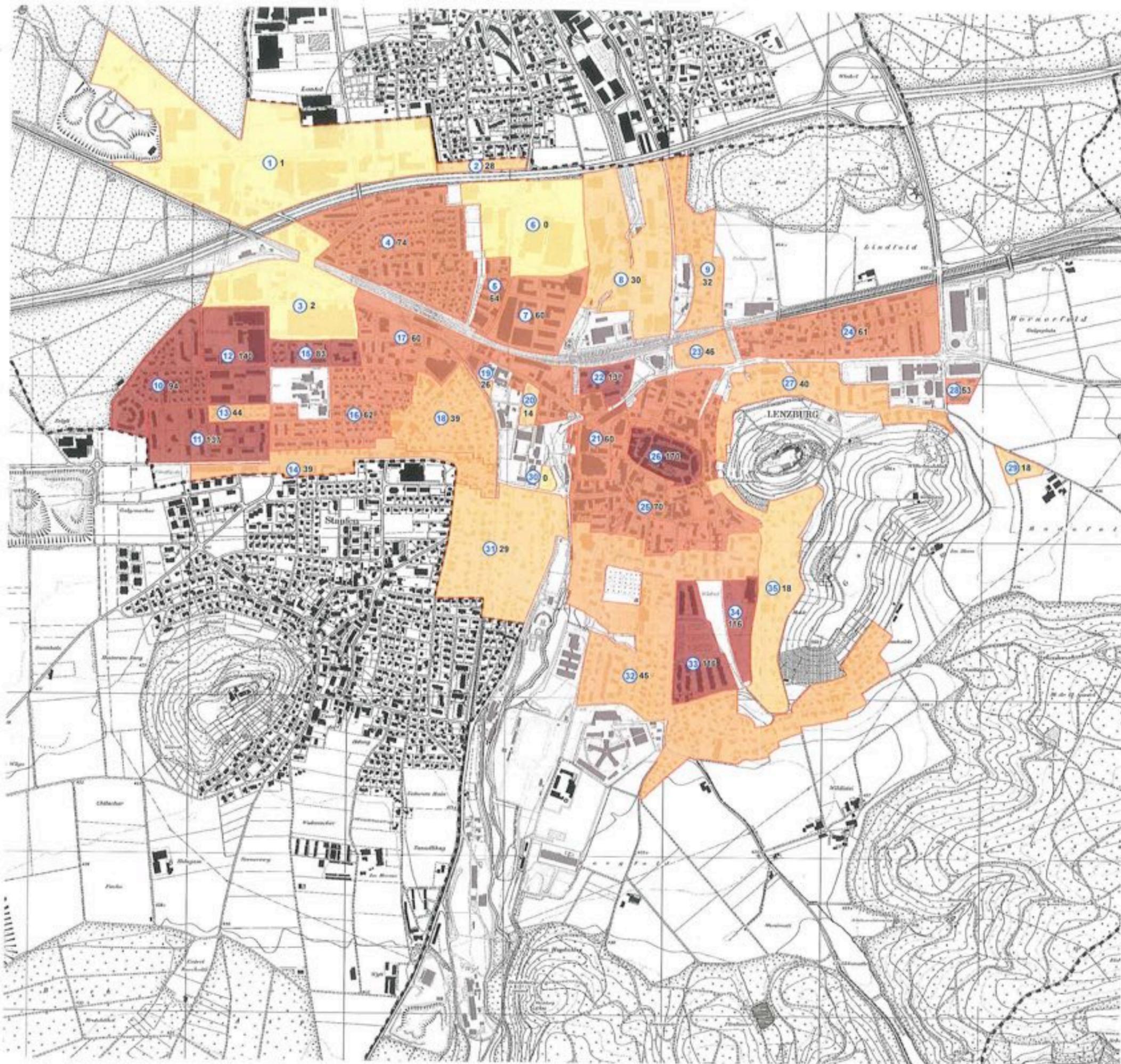
Legende

Anzahl Einwohner pro Hektare Zielwert



Weitere Informationen

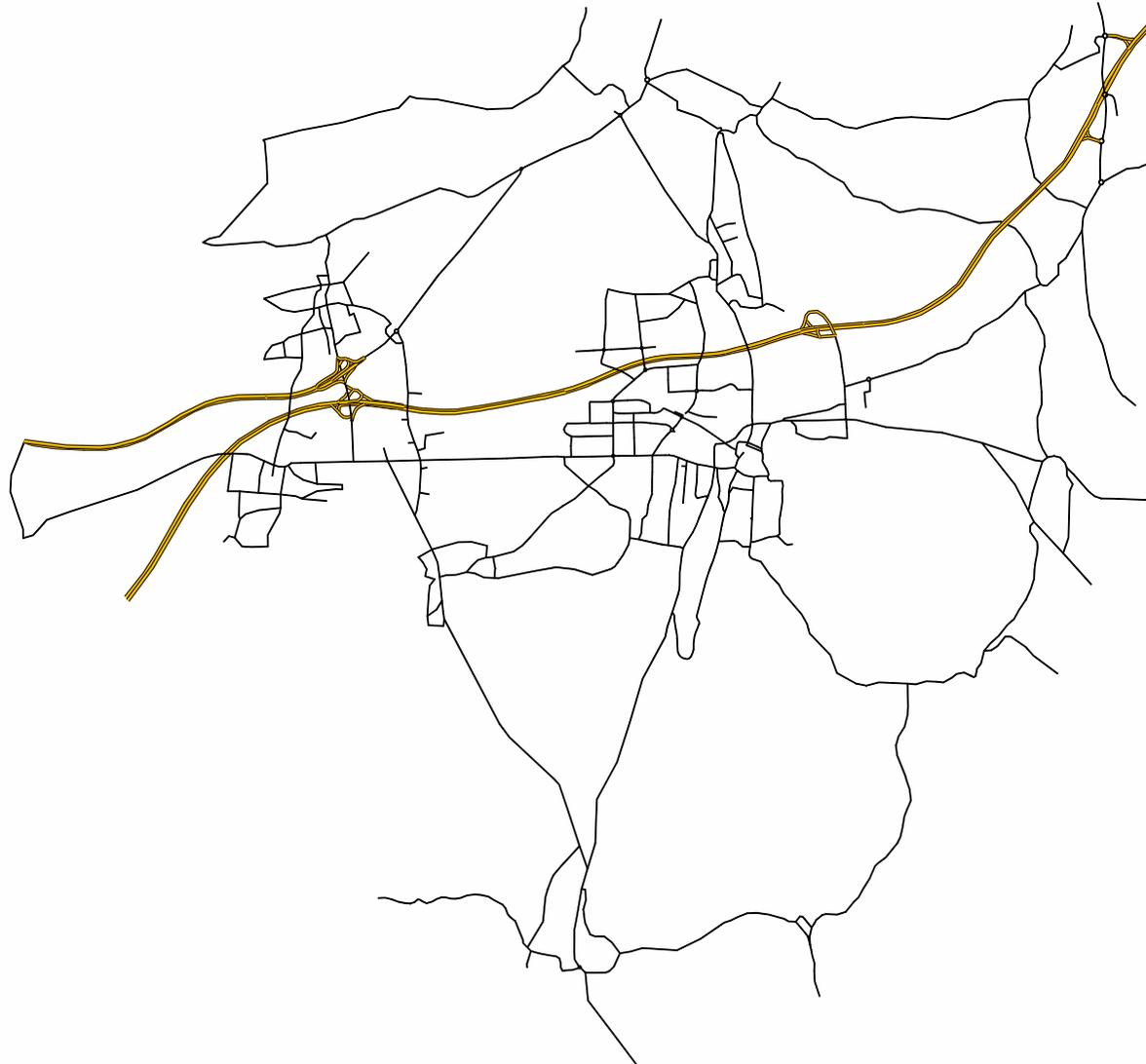
- Bauzone
- Gemeindegrenze
- Nummerierung



A9 Resultate Verkehrsmodell (Ist- und Prognose-Zustand, MIV)

Verkehrsmodell Lenzburg

Gesamter Modellperimeter

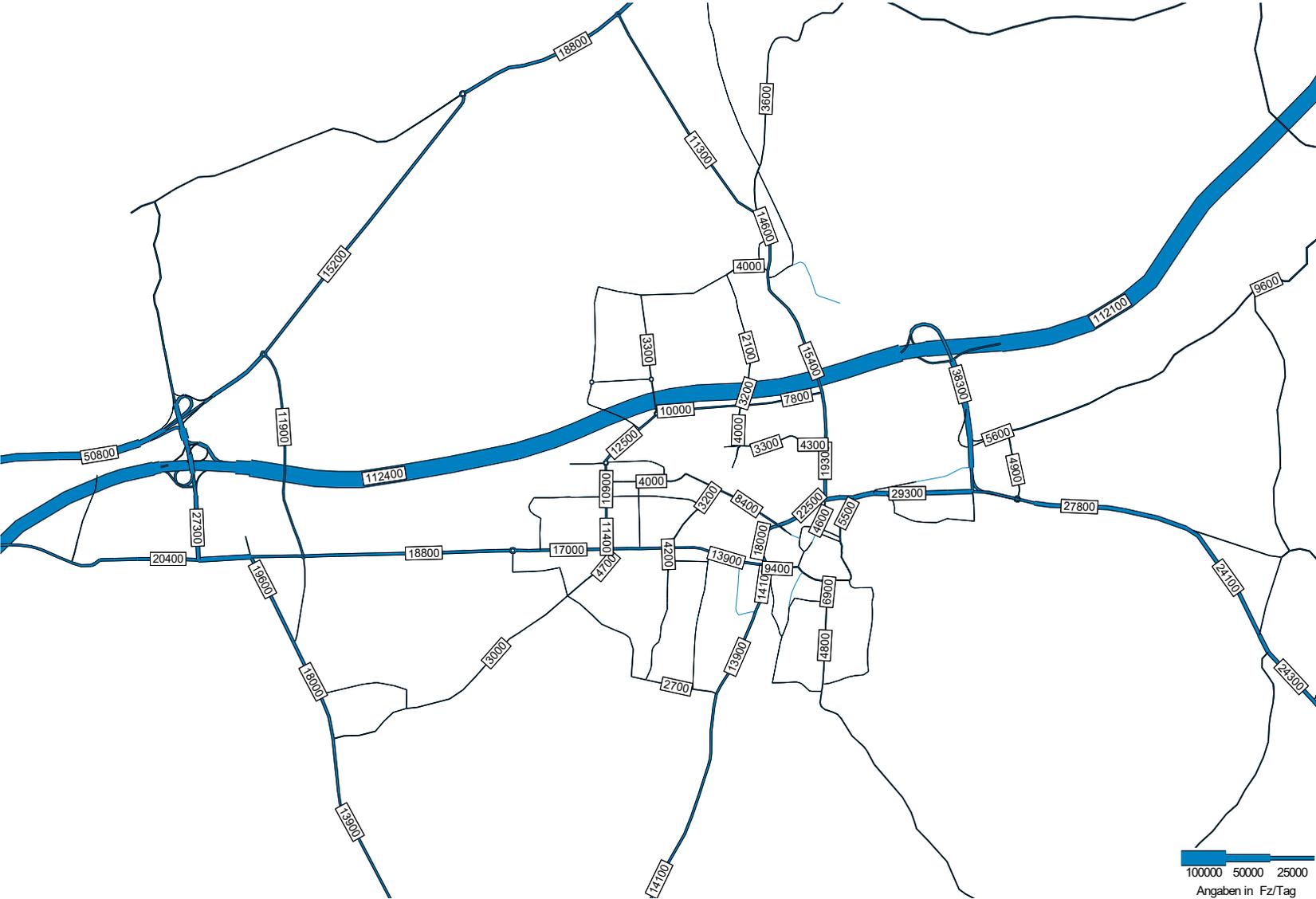


Variantenübersicht

	Ist 2015	Referenzzustand 2035 modifiziert
Netzzustand 2015	•	
Spurausbau A1 auf 6 Spuren		•
Spange Hornerfeld / Gexi		•
Untertunnelung Knoten Hornerfeld Henschiken <-> A1-Zubringer		•
Umbau Kreuzung Lindfeld		•
Neue Rampe A1-Anschluss Lenzburg Ri. Zürich		•
Ausbau Freiämterplatz		•
Verlängerung Ringstrasse Nord zwischen Kirchweg und Niederlenzerstrasse		•
Tempo-30 Othmarsinger-/ Dragoner-/Zeughausstrasse		•
Tempo-30 Sage-/Staufbergstrasse/ Dorfrain		•
Tempo-30 Augustin Keller-Strasse/ Bahnhofstrasse		•
FlaMa Ammerswilerstrasse		•
DTV 2035		•
ASP 2035		•

Belastungsplan

DTV 2035, Referenzzustand 2035 modifiziert



Belastungsvergleichsplan

Referenzzustand modifiziert / DTV 2035 minus Ist-Netz / DTV 2015



Belastungsplan

ASP 2035, Referenzzustand 2035 modifiziert



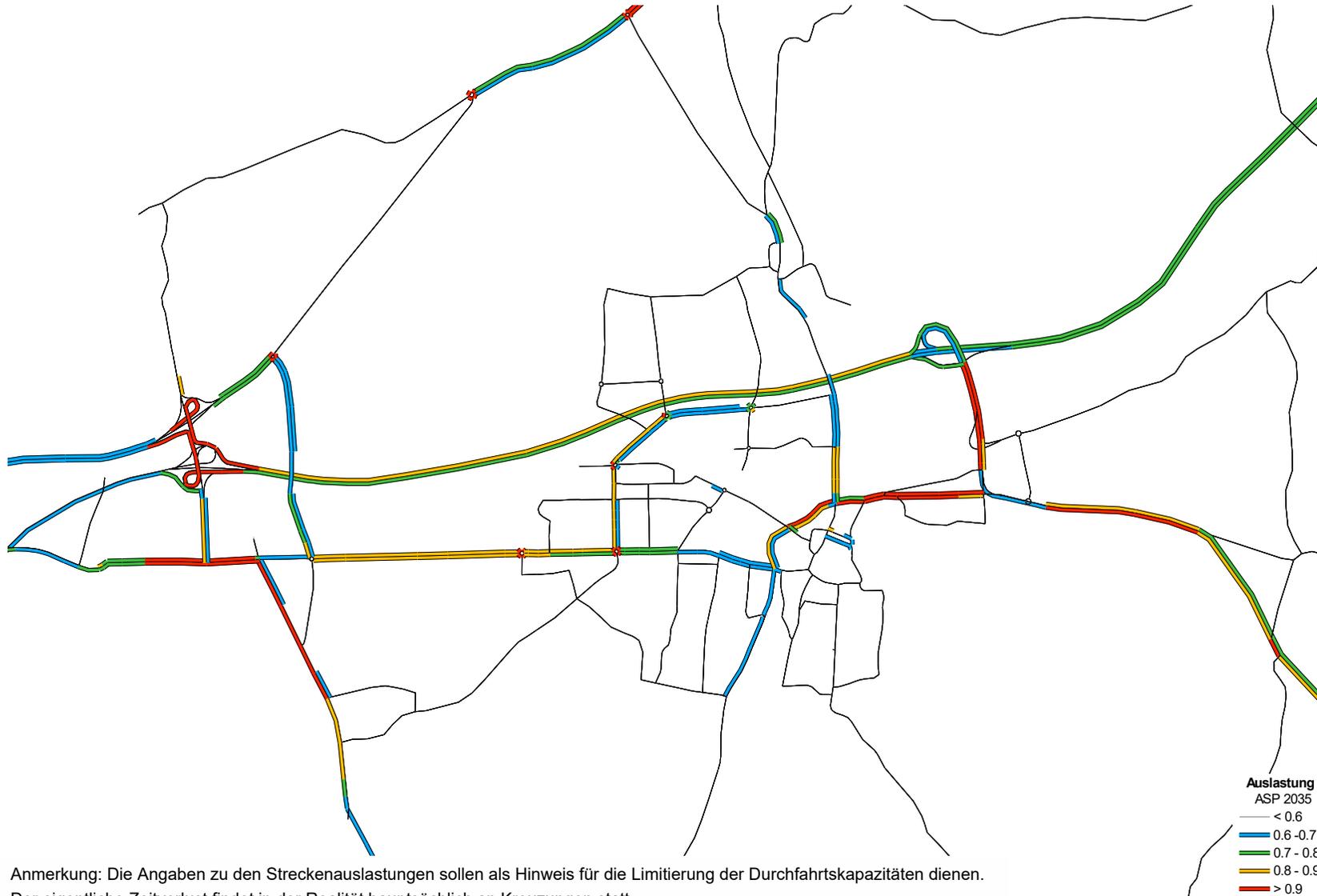
Belastungsvergleichsplan

Referenzzustand modifiziert / ASP 2035 minus Ist-Netz / ASP 2015



Schwachstellen ASP 2035 (Vergleich Verkehrsbelastung zu Streckenkapazität)

Referenzzustand modifiziert



Anmerkung: Die Angaben zu den Streckenauslastungen sollen als Hinweis für die Limitierung der Durchfahrtskapazitäten dienen. Der eigentliche Zeitverlust findet in der Realität hauptsächlich an Kreuzungen statt.

A10 Resultate Verträglichkeit Verkehrsbelastung (MIV)

Lenzburg	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
		Aarauerstrasse	Lenz-1

Objektblatt 1

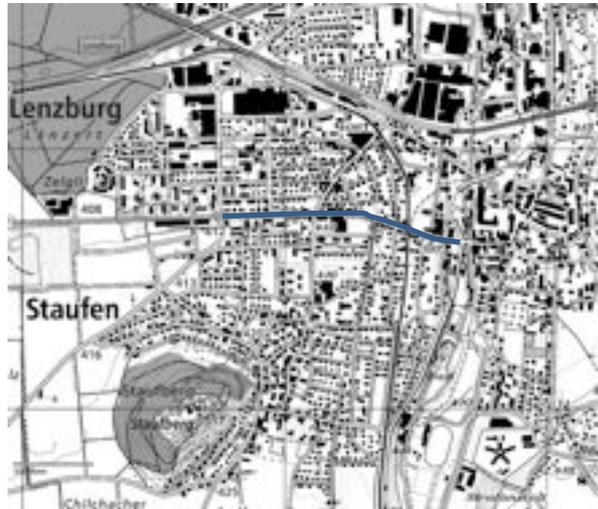
Hinweise zur Aktualität

Datum	22.11.2016
Erfasst durch	M. Laube
Bemerkungen	

Letzte Begehung vor Ort

Datum	Zeit von	bis
17.11.2016	09.00	10.00
Wetter	bedeckt	
Erfasst durch	transcon ag, La	
Bemerkungen		

Karte



Abschnittsbeschreibung

Funktion der Ortschaft	Regionales Zentrum	
Angrenzende Nutzung	Wohnnutzungen / Gewerbe	
Klassierung Strasse	HVS K247	
Bebauungsdichte [%]	100%	
ÖV / Radroute	teilweise	nein

Länge [m]	von Km	bis Km
930		

Bemerkungen

Dimensionen Strassenraum

Anzahl Fahrstreifen	2
Fahrbahnbreite (FB) [m]	8.0 – 9.5
Nutzbare Breite (nB) [m]	11.0 – 13.0
Optische Breite (oB) [m]	20.0 – 25.0
Optische Höhe (oH) [m]	8.0

Verkehrskennwerte (2016)

Abendspitzenstunde (ASP) [Fz/h]	1'151
Tagesverkehr (DTV) [Fz/Tag]	11'420
Gefahrene Geschwindigkeit (gG) [km/h]	
Signalisierte Geschwindigkeit (sG) [km/h]	50
Schwerverkehrsanteil (SV) [%]	3.7

Bemerkungen

Bemerkungen

Fotos



Blickrichtung Westen



Blickrichtung Osten

Gemeinde	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
Lenzburg		Aarauerstrasse	Lenz-1
Objektblatt 2			
Beeinflussung des Verkehrsablaufs MIV durch Öffentlichen Verkehr	Einstufung Text		Wert (1-4)
	Takt \geq 30 min und Busbuchten		1
Querverkehr	mehr als 4 Einmündungen mit höherem Verkehrsaufkommen		4
Fuss- und Zweiradverkehr	gering (ausserhalb Zentrum, vereinzelt Geschäftsnutzung)		2
Parkierung / Tankstellen	\geq 30 Parkfelder entlang Fahrbahn (mit Tankstelle mit Shop)		4
Bemerkungen			
Gestaltung Strassenraum	Einstufung Text		Wert (1-4)
Markierung und Signalisation	Markierung und Signalisation dominieren		1
Bäume, Sträucher	Bäume / Sträucher treten wenig in Erscheinung		2
Struktur Strassenräume (Aufenthaltsqualität, Ausgestaltung)	keine Elemente		1
Ausgestaltung Querungsstelle Fussgänger	Fussgängerstreifen / Fussgänger-Lichtsignalanlage		2
Ausgestaltung Längsverkehr Zweiräder	Mischverkehr		2
Bemerkungen			
Nutzung / Erscheinungsbild Umfeld	Einstufung Text		Wert (1-4)
Umfeldnutzung, Bezug zur Strasse, Erlebniswert	ohne Bezug zur Strasse, monoton		1
Nutzungen	wenige Geschäfte kundenintensiv, öffentliche Gebäude, Schulen		3
Bemerkungen			

Berechnete Verträglichkeit

verträglich

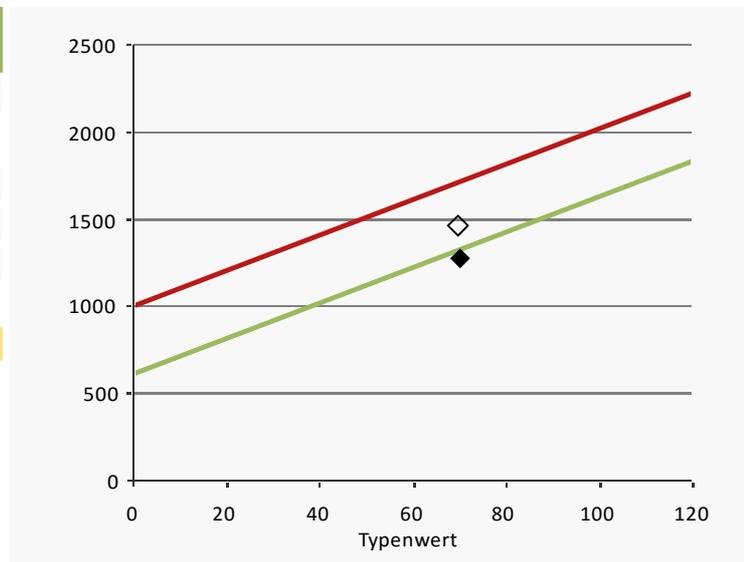
Typenwert	70
Beurteilungsbelastung [FZ/h]:	
- Aktueller Zustand (Grafik)	1255
- Abstand zu Grenzlinie verträglich	-40
- Potential mit optimaler Gestaltung	-170
Verträglichkeit Belastung 2035:	
kritisch	

Belastung 2016 ◆

Belastung 2035 ◇

Grenzlinie unverträglich —

Grenzlinie verträglich —



Lenzburg	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
		Ammerswilerstrasse	Lenz-4

Objektblatt 1

Hinweise zur Aktualität

Datum	22.11.2016
Erfasst durch	M. Laube
Bemerkungen	

Letzte Begehung vor Ort

Datum	Zeit von	bis
17.11.2016	12.30	13.30
Wetter	bedeckt	
Erfasst durch	transcon ag, La	
Bemerkungen		

Karte



Abschnittsbeschreibung

Funktion der Ortschaft	Regionales Zentrum	
Angrenzende Nutzung	Wohnzone	
Klassierung Strasse	VS K374	
Bebauungsdichte [%]	80%	
ÖV / Radroute	ja	nein

Dimensionen Strassenraum

Anzahl Fahrstreifen	2
Fahrbahnbreite (FB) [m]	6.0
Nutzbare Breite (nB) [m]	10.0 – 15.0
Optische Breite (oB) [m]	8.0 – 10.0
Optische Höhe (oH) [m]	6.0 – 8.0
Bemerkungen	

Länge [m]	von Km	bis Km
800		

Bemerkungen

Verkehrskennwerte (2016)

Abendspitzenstunde (ASP) [Fz/h]	547
Tagesverkehr (DTV) [Fz/Tag]	3'195
Gefahrene Geschwindigkeit (gG) [km/h]	
Signalisierte Geschwindigkeit (sG) [km/h]	50
Schwerverkehrsanteil (SV) [%]	2.8
Bemerkungen	

Fotos



Blickrichtung Norden

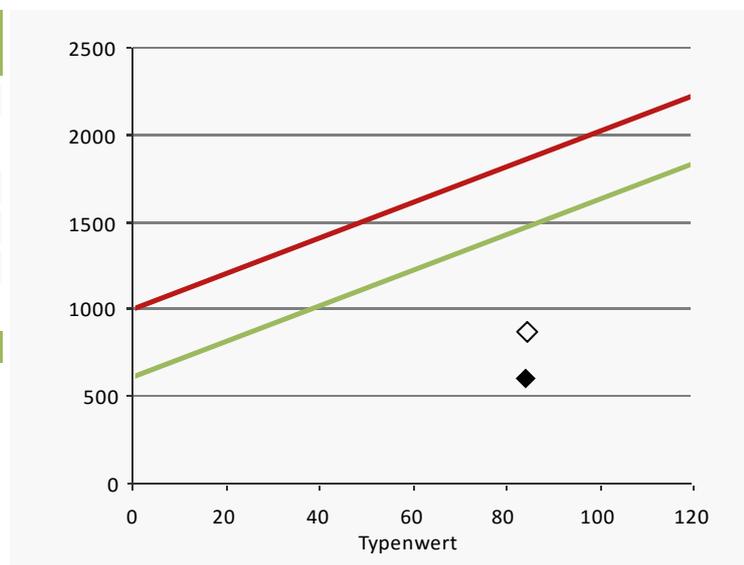


Blickrichtung Süden

Gemeinde	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
Lenzburg		Ammerswilerstrasse	Lenz-4
Objektblatt 2			
Beeinflussung des Verkehrsablaufs MIV durch Öffentlichen Verkehr	Einstufung Text		Wert (1-4)
	Takt \geq 30 min und Fahrbahnhaltestellen		2
Querverkehr	mehr als 4 Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen		3
Fuss- und Zweiradverkehr	unbedeutend (Wohngebiet)		1
Parkierung / Tankstellen	keine Parkfelder entlang Fahrbahn		1
Bemerkungen Fussgängerführung durch Grünstreifen abgetrennt			
Gestaltung Strassenraum	Einstufung Text		Wert (1-4)
Markierung und Signalisation	Markierung und Signalisation stark ausgeprägt		2
Bäume, Sträucher	Bäume / Sträucher treten deutlich in Erscheinung		3
Struktur Strassenräume (Aufenthaltsqualität, Ausgestaltung)	keine Elemente		1
Ausgestaltung Querungsstelle Fussgänger	Fg-Streifen / Fg-LSA		2
Ausgestaltung Längsverkehr Zweiräder	Mischverkehr		2
Bemerkungen			
Nutzung / Erscheinungsbild Umfeld	Einstufung Text		Wert (1-4)
Umfeldnutzung, Bezug zur Strasse, Erlebniswert	ohne Bezug zur Strasse, monoton		1
Nutzungen	keine Geschäfte, öffentliche Gebäude, Schulen		1
Bemerkungen			

Berechnete Verträglichkeit

verträglich	
Typenwert	83
Beurteilungsbelastung [FZ/h]:	
- Aktueller Zustand (Grafik)	577
- Abstand zu Grenzlinie verträglich	-853
- Potential mit optimaler Gestaltung	-160
Verträglichkeit Belastung 2035:	verträglich
Belastung 2016	◆
Belastung 2035	◇
Grenzlinie unverträglich	—
Grenzlinie verträglich	—



Lenzburg	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
		Henschikerstrasse	Lenz-5

Objektblatt 1

Hinweise zur Aktualität

Datum	22.11.2016
Erfasst durch	M. Laube
Bemerkungen	

Letzte Begehung vor Ort

Datum	Zeit von	bis
17.11.2016	13.30	14.30
Wetter	bedeckt	
Erfasst durch	transcon ag, La	
Bemerkungen		

Karte



Abschnittsbeschreibung

Funktion der Ortschaft	Regionales Zentrum	
Angrenzende Nutzung	Wohnzone / Zone für öff. Bauten	
Klassierung Strasse	HVS K247	
Bebauungsdichte [%]	100%	
ÖV / Radroute	ja	ja

Dimensionen Strassenraum

Anzahl Fahrstreifen	2
Fahrbahnbreite (FB) [m]	9.0
Nutzbare Breite (nB) [m]	14.0
Optische Breite (oB) [m]	14.0
Optische Höhe (oH) [m]	10.0
Bemerkungen	

Länge [m]	von Km	bis Km
850		

Bemerkungen

Verkehrskennwerte (2016)

Abendspitzenstunde (ASP) [Fz/h]	1'895
Tagesverkehr (DTV) [Fz/Tag]	23'065
Gefahrene Geschwindigkeit (gG) [km/h]	
Signalisierte Geschwindigkeit (sG) [km/h]	50
Schwerverkehrsanteil (SV) [%]	8.2
Bemerkungen	

Fotos



Blickrichtung Osten

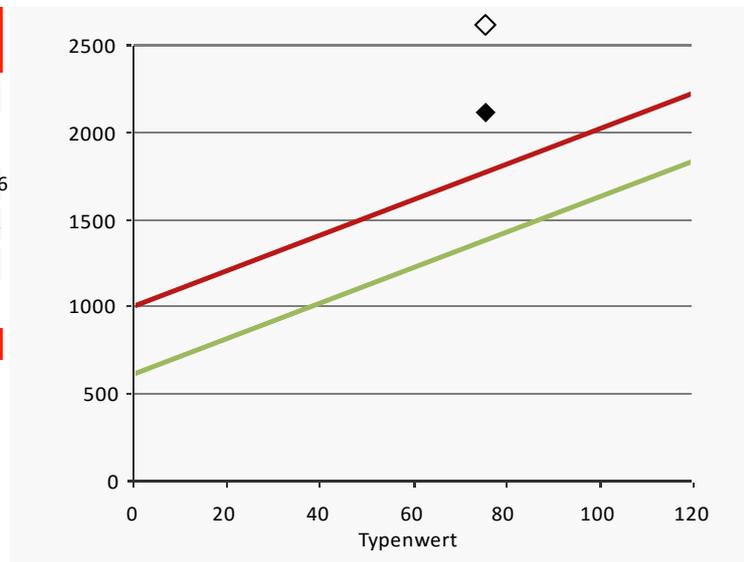


Blickrichtung Westen

Gemeinde	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
Lenzburg		Henschikerstrasse	Lenz-5
Objektblatt 2			
Beeinflussung des Verkehrsablaufs MIV durch Öffentlichen Verkehr			
	Einstufung Text		Wert (1-4)
	Takt 15 min < x < 30 min und Busbuchten		2
Querverkehr	weniger als 4 Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen		1
Fuss- und Zweiradverkehr	gering (ausserhalb Zentrum, vereinzelt Geschäftsnutzung)		2
Parkierung / Tankstellen	≥ 30 Parkfelder entlang Fahrbahn (Tankstelle mit Shop)		4
Bemerkungen Fussgängerführung durch Grünstreifen abgetrennt			
Gestaltung Strassenraum			
	Einstufung Text		Wert (1-4)
Markierung und Signalisation	Markierung und Signalisation dominieren		1
Bäume, Sträucher	Bäume / Sträucher treten deutlich in Erscheinung		3
Struktur Strassenräume (Aufenthaltsqualität, Ausgestaltung)	keine Elemente		1
Ausgestaltung Querungsstelle Fussgänger	Schutzinsel mit / ohne Fg-Streifen		3
Ausgestaltung Längsverkehr Zweiräder	Radstreifen bei "normalen" Querschnitt		3
Bemerkungen			
Nutzung / Erscheinungsbild Umfeld			
	Einstufung Text		Wert (1-4)
Umfeldnutzung, Bezug zur Strasse, Erlebniswert	ohne Bezug zur Strasse, monoton		1
Nutzungen	wenige Geschäfte nicht kundenintensive, Berufsschule		2
Bemerkungen			

Berechnete Verträglichkeit

unverträglich	
Typenwert	74
Beurteilungsbelastung [FZ/h]:	
- Aktueller Zustand (Grafik)	2126
- Abstand zu Grenzlinie verträglich	783
- Potential mit optimaler Gestaltung	-160
Verträglichkeit Belastung 2035:	
unverträglich	
Belastung 2016	◆
Belastung 2035	◇
Grenzlinie unverträglich	—
Grenzlinie verträglich	—



Niederlenz / Lenzburg

BFS-Nr.

Strassenname

Abschnitt ID

Lenzburger- / Niederlenzstrasse

Lenz-6

Objektblatt 1

Hinweise zur Aktualität

Datum	23.11.2016
Erfasst durch	M. Laube
Bemerkungen	

Letzte Begehung vor Ort

Datum	Zeit von	bis
17.11.2016	14.30	15.30
Wetter	bedeckt	
Erfasst durch	transcon ag, La	
Bemerkungen		

Karte



Abschnittsbeschreibung

Funktion der Ortschaft	Regionales Zentrum	
Angrenzende Nutzung	Industrie / Gewerbe, Wohnen	
Klassierung Strasse	HVS K248	
Bebauungsdichte [%]	95%	
ÖV / Radroute	ja	nein

Dimensionen Strassenraum

Anzahl Fahrstreifen	2
Fahrbahnbreite (FB) [m]	7.0 – 7.50
Nutzbare Breite (nB) [m]	12.0 – 13.0
Optische Breite (oB) [m]	> 15.0
Optische Höhe (oH) [m]	6.0

Bemerkungen

Länge [m]	von Km	bis Km
1100		

Bemerkungen

Verkehrskennwerte (2016)

Abendspitzenstunde (ASP) [Fz/h]	899
Tagesverkehr (DTV) [Fz/Tag]	9'485
Gefahrenere Geschwindigkeit (gG) [km/h]	
Signalisierte Geschwindigkeit (sG) [km/h]	50
Schwerverkehrsanteil (SV) [%]	4.0

Bemerkungen

Fotos



Blickrichtung Norden

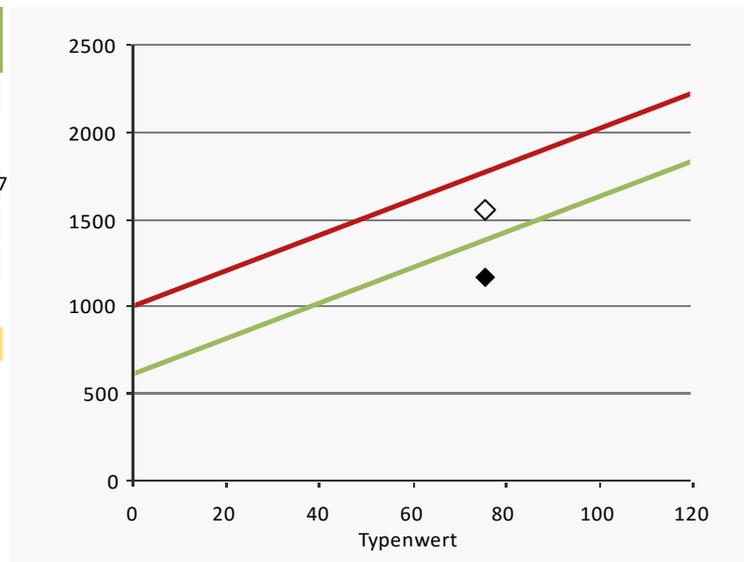


Blickrichtung Süden

Gemeinde	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
Niederlenz / Lenzburg		Lenzburger- / Niederlenzstrasse	Lenz-6
Objektblatt 2			
Beeinflussung des Verkehrsablaufs MIV durch Öffentlichen Verkehr	Einstufung Text		Wert (1-4)
	Takt \geq 30 min und Fahrbahnhaltestellen		2
Querverkehr	mehr als 4 Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen		3
Fuss- und Zweiradverkehr	unbedeutend (Wohngebiete / Industrie und Gewerbe)		1
Parkierung / Tankstellen	\geq 30 Parkfelder entlang Fahrbahn (Tankstelle mit Shop)		4
Bemerkungen Fussgängerführung durch Grünstreifen abgetrennt			
Gestaltung Strassenraum	Einstufung Text		Wert (1-4)
Markierung und Signalisation	Markierung und Signalisation dominieren		1
Bäume, Sträucher	Bäume / Sträucher treten wenig in Erscheinung		2
Struktur Strassenräume (Aufenthaltsqualität, Ausgestaltung)	keine Elemente		1
Ausgestaltung Querungsstelle Fussgänger	keine gesicherten Querungen à Niveau		1
Ausgestaltung Längsverkehr Zweiräder	Mischverkehr		2
Bemerkungen			
Nutzung / Erscheinungsbild Umfeld	Einstufung Text		Wert (1-4)
Umfeldnutzung, Bezug zur Strasse, Erlebniswert	ohne Bezug zur Strasse, monoton		1
Nutzungen	wenige Geschäfte nicht kundenintensive, keine öffentlichen Gebäude oder Schulen		2
Bemerkungen			

Berechnete Verträglichkeit

verträglich	
Typenwert	76
Beurteilungsbelastung [FZ/h]:	
- Aktueller Zustand (Grafik)	1067
- Abstand zu Grenzlinie verträglich	-289
- Potential mit optimaler Gestaltung	-190
Verträglichkeit Belastung 2035:	kritisch
Belastung 2016	◆
Belastung 2035	◇
Grenzlinie unverträglich	—
Grenzlinie verträglich	—



Staufen / Lenzburg	BFS-Nr.	Strassenname Schaffisheimerstrasse	Abschnitt ID Lenz-2
---------------------------	---------	--	-------------------------------

Objektblatt 1

Hinweise zur Aktualität

Datum	23.11.2016
Erfasst durch	M. Laube
Bemerkungen	

Letzte Begehung vor Ort

Datum	Zeit von	bis
17.11.2016	10.00	11.00
Wetter	bedeckt	
Erfasst durch	transcon ag, La	
Bemerkungen		

Karte



Abschnittsbeschreibung

Funktion der Ortschaft	Regionales Zentrum	
Angrenzende Nutzung	Wohnzone	
Klassierung Strasse	VS K379	
Bebauungsdichte [%]	85%	
ÖV / Radroute	ja	teilweise

Länge [m]	von Km	bis Km
700		

Bemerkungen

Dimensionen Strassenraum

Anzahl Fahrstreifen	2
Fahrbahnbreite (FB) [m]	6.0
Nutzbare Breite (nB) [m]	8.5 – 9.5
Optische Breite (oB) [m]	15.0 – 25.0
Optische Höhe (oH) [m]	6.0

Verkehrskennwerte (2016)

Abendspitzenstunde (ASP) [Fz/h]	332
Tagesverkehr (DTV) [Fz/Tag]	3'200
Gefahrene Geschwindigkeit (gG) [km/h]	
Signalisierte Geschwindigkeit (sG) [km/h]	50
Schwerverkehrsanteil (SV) [%]	4.7

Bemerkungen

Bemerkungen

Fotos



Blickrichtung Süden

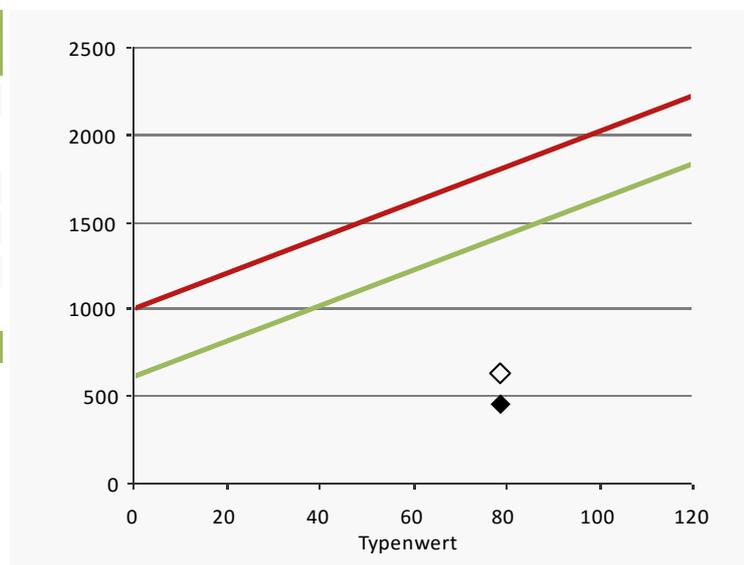


Blickrichtung Norden

Gemeinde	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
Staufen / Lenzburg		Schaffisheimerstrasse	Lenz-2
Objektblatt 2			
Beeinflussung des Verkehrsablaufs MIV durch Öffentlichen Verkehr	Einstufung Text		Wert (1-4)
	keine ÖV-Haltestelle		1
Querverkehr	mehr als 4 Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen		3
Fuss- und Zweiradverkehr	unbedeutend (Wohngebiet)		1
Parkierung / Tankstellen	keine Parkfelder entlang Fahrbahn		1
Bemerkungen			
Gestaltung Strassenraum	Einstufung Text		Wert (1-4)
Markierung und Signalisation	Markierung und Signalisation wenig ausgeprägt		3
Bäume, Sträucher	Bäume / Sträucher treten deutlich in Erscheinung		3
Struktur Strassenräume (Aufenthaltsqualität, Ausgestaltung)	keine Elemente		1
Ausgestaltung Querungsstelle Fussgänger	Schutzinsel mit / ohne Fussgängerstreifen		3
Ausgestaltung Längsverkehr Zweiräder	Mischverkehr		2
Bemerkungen			
Nutzung / Erscheinungsbild Umfeld	Einstufung Text		Wert (1-4)
Umfeldnutzung, Bezug zur Strasse, Erlebniswert	ohne Bezug zur Strasse, monoton		1
Nutzungen	keine Geschäfte, öffentliche Gebäude, Schulen		1
Bemerkungen			

Berechnete Verträglichkeit

verträglich	
Typenwert	79
Beurteilungsbelastung [FZ/h]:	
- Aktueller Zustand (Grafik)	496
- Abstand zu Grenzlinie verträglich	-891
- Potential mit optimaler Gestaltung	-180
Verträglichkeit Belastung 2035:	
verträglich	
Belastung 2016	◆
Belastung 2035	◇
Grenzlinie unverträglich	—
Grenzlinie verträglich	—



Lenzburg	BFS-Nr.	Strassenname Seonerstrasse	Abschnitt ID Lenz-3
-----------------	---------	--------------------------------------	-------------------------------

Objektblatt 1

Hinweise zur Aktualität

Datum	22.11.2016
Erfasst durch	M. Laube
Bemerkungen	

Karte



Letzte Begehung vor Ort

Datum	Zeit von	bis
17.11.2016	11.00	12.00
Wetter	bedeckt	
Erfasst durch	transcon ag, La	
Bemerkungen		

Abschnittsbeschreibung

Funktion der Ortschaft	Regionales Zentrum	
Angrenzende Nutzung	Wohnzone / Zone für öff. Bauten	
Klassierung Strasse	HVS K249	
Bebauungsdichte [%]	80%	
ÖV / Radroute	ja	nein

Länge [m]	von Km	bis Km
800		

Dimensionen Strassenraum

Anzahl Fahrstreifen	2
Fahrbahnbreite (FB) [m]	8.0 – 8.5
Nutzbare Breite (nB) [m]	10.0 – 20.0
Optische Breite (oB) [m]	10.0 – 20.0
Optische Höhe (oH) [m]	6.0

Bemerkungen

Verkehrskennwerte (2016)

Abendspitzenstunde (ASP) [Fz/h]	1'044
Tagesverkehr (DTV) [Fz/Tag]	10'860
Gefahrene Geschwindigkeit (gG) [km/h]	
Signalisierte Geschwindigkeit (sG) [km/h]	60
Schwerverkehrsanteil (SV) [%]	6.1

Bemerkungen

Bemerkungen

Fotos



Blickrichtung Norden



Blickrichtung Süden

Gemeinde	BFS-Nr.	Strassenname	Abschnitt ID
Lenzburg		Soenerstrasse	Lenz-3
Objektblatt 2			
Beeinflussung des Verkehrsablaufs MIV durch Öffentlichen Verkehr	Einstufung Text		Wert (1-4)
	keine ÖV-Haltestelle		1
Querverkehr	weniger als 4 Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen		1
Fuss- und Zweiradverkehr	unbedeutend (Wohngebiet)		1
Parkierung / Tankstellen	keine Parkfelder entlang Fahrbahn		1
Bemerkungen			
Gestaltung Strassenraum	Einstufung Text		Wert (1-4)
Markierung und Signalisation	Markierung und Signalisation stark ausgeprägt		2
Bäume, Sträucher	Bäume / Sträucher treten deutlich in Erscheinung		3
Struktur Strassenräume (Aufenthaltsqualität, Ausgestaltung)	einzelne Elemente, konzentriert auf einen Teilabschnitt		2
Ausgestaltung Querungsstelle Fussgänger	Schutzinsel mit / ohne Fussgängerstreifen		3
Ausgestaltung Längsverkehr Zweiräder	Mischverkehr		2
Bemerkungen			
Nutzung / Erscheinungsbild Umfeld	Einstufung Text		Wert (1-4)
Umfeldnutzung, Bezug zur Strasse, Erlebniswert	ohne Bezug zur Strasse, monoton		1
Nutzungen	keine Geschäfte, öffentliche Gebäude, Schulen		1
Bemerkungen			

Berechnete Verträglichkeit

verträglich

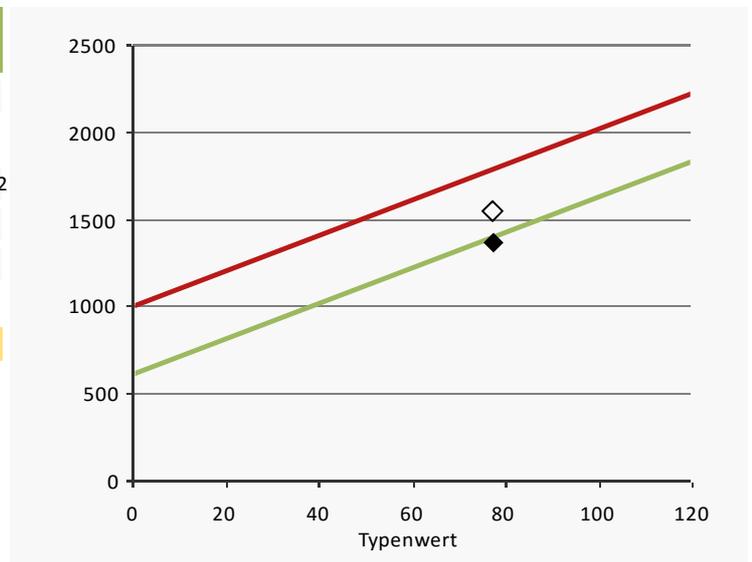
Typenwert	78
Beurteilungsbelastung [FZ/h]:	
- Aktueller Zustand (Grafik)	1352
- Abstand zu Grenzlinie verträglich	-33
- Potential mit optimaler Gestaltung	-200
Verträglichkeit Belastung 2035:	
kritisch	

Belastung 2016 ◆

Belastung 2035 ◇

Grenzlinie unverträglich —

Grenzlinie verträglich —



A11 ÖV-Zahlen: Buspassagiere Regionalbus

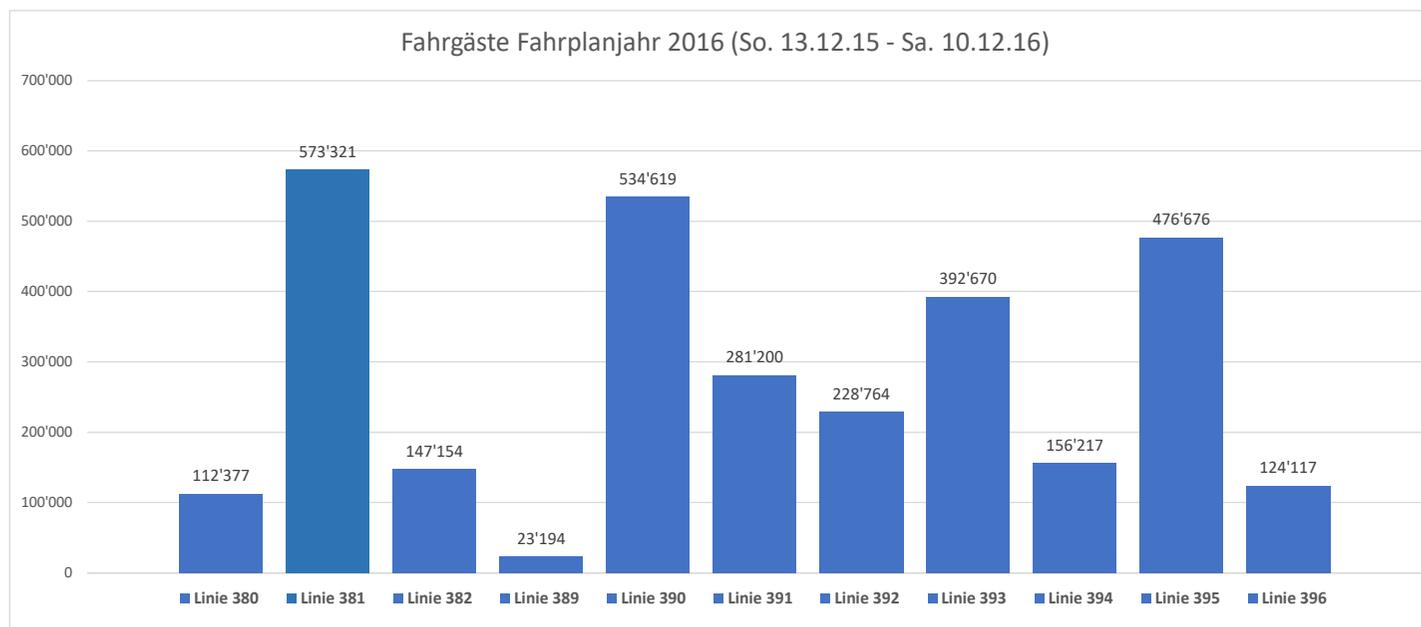
Zählung 2016

Datenbasis: Regionalbus Lenzburg AG

Wochentage: Mo-So

Summe Tage vom So,13.12.2015 bis Sa,10.12.2016 = 364 Tage

Linie	Einsteig	Aussteig
Linie 380	112'377	112'377
Linie 381	573'321	573'321
Linie 382	147'154	147'154
Linie 389	23'194	23'194
Linie 390	534'619	534'619
Linie 391	281'200	281'200
Linie 392	228'764	228'764
Linie 393	392'670	392'670
Linie 394	156'217	156'217
Linie 395	476'676	476'676
Linie 396	124'117	124'117



Zählung 2016

Datenbasis: Regionalbus Lenzburg AG

Die Summenwerte wurden nicht aus den gerundeten Einzelwerten berechnet, sondern mit höherer Genauigkeit. Dadurch können rundungsbedingte Abweichungen auftreten.

Zählung 2016

Mo-Fr

Summe Tage vom So,13.12.2015 bis Sa,10.12.2016 = 253 Tage

	Fahrgäste		
Name	Einsteiger	Aussteiger	Ein + Aus
Lenzburg Bahnhof			
Gesamt	792'199	828'501	1'620'700
Pro Tag	3'131	3'275	6'406

Sa

Summe Tage vom So,13.12.2015 bis Sa,10.12.2016 = 50 Tage

	Fahrgäste		
Name	Einsteiger	Aussteiger	Ein + Aus
Lenzburg Bahnhof			
Gesamt	85'690	92'017	177'708
Pro Tag	1'714	1'840	3'554

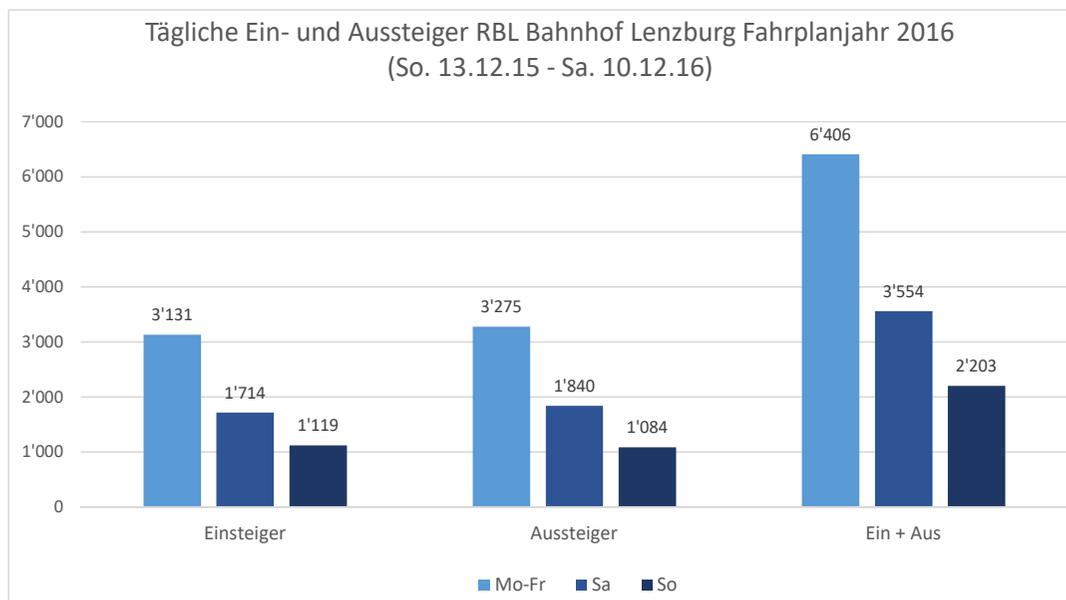
Zählung 2016

So

Summe Tage vom So,13.12.2015 bis Sa,10.12.2016 = 61 Tage

	Fahrgäste		
Name	Einsteiger	Aussteiger	Ein + Aus
Lenzburg Bahnhof			
Gesamt	68'276	66'096	134'372
Pro Tag	1'119	1'084	2'203

Tägliche Ein- und Aussteiger RBL Bahnhof Lenzburg Fahrplanjahr 2016
(So. 13.12.15 - Sa. 10.12.16)

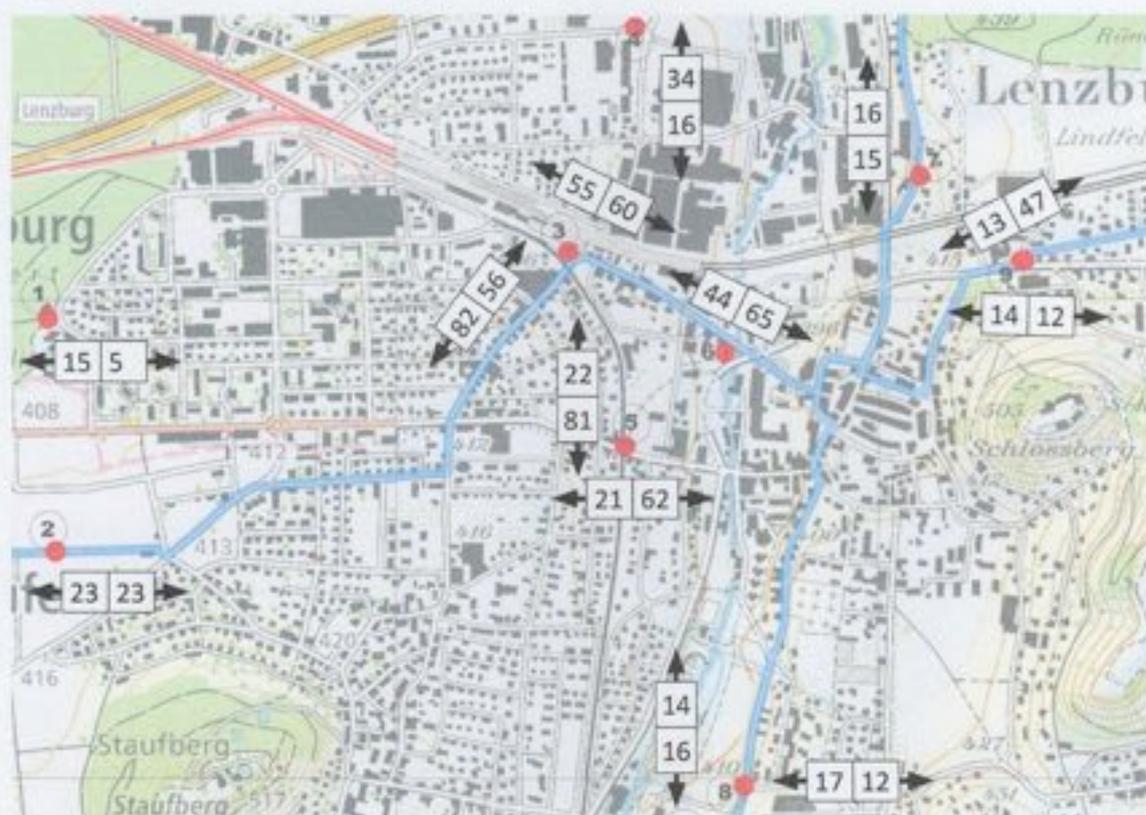


A12 Zählung Veloverkehr

KGV Lenzburg - Niederlenz - Staufen

Zählstellen Veloverkehr

Ergebnisse an einem Werktag im September 2014 von 16.30 - 17.30 Uhr



Mobilitätsinstitut GmbH

13.11.2014