

KOMMUNALER GESAMTPLAN VERKEHR

BERICHT

23. November 2021

Vorläufige Beurteilung	13. April 2021
Mitwirkung	15. März 2021 bis 14. April 2021
Beschluss Gemeinderat	22. November 2021

HINWEIS:

GENEHMIGUNG VOM KANTONALEN DEPARTEMENT NOCH AUSSTEHEND

Auftraggeberin:

Gemeinde Lengnau
Zürichstrasse 34
5426 Lengnau

Begleitung:

Marcel Elsässer
Andreas Walder
Roland Laube
Markus von Allmen
Thomas Eckert

Gemeinderat, Vorsitz
Bauverwalter Bauverwaltung Surbtal
Schulpflegemitglied
Präsident Energiekommission
Einwohnervertreter

Bearbeitung:

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Museumstrasse 9
5200 Brugg
Tel.: 062 822 52 01
www.belloli.org / info@belloli.org

Thomas Belloli
Valentin Müller
Patricia Belloli

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

INHALTSVERZEICHNIS

1. Ausgangslage	3
2. Rahmenbedingungen	5
3. Analyse	11
4. Handlungsfelder	19
5. Zielsetzungen	26
6. Massnahmen	27
7. Umsetzung und Controlling	49
8. Koordination und Mitwirkung	50
9. Genehmigungsblatt Kanton	52
Planverzeichnis	53

Beilagen:

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

Beilage 2: Teilplan Fussverkehr FV 1:5'000

Beilage 3: Teilplan Veloverkehr VV 1:5'000

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

1. AUSGANGSLAGE

Die Gemeinde Lengnau hat im Jahre 2006 ein Verkehrskonzept erarbeitet. Weil im Zentrum mit der Dorfplatzentwicklung wichtige Fragestellungen zum Verkehr anstehen und das Verkehrskonzept in die Jahre gekommen ist, nutzt die Gemeinde Lengnau die Gelegenheit, einen kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu erarbeiten.

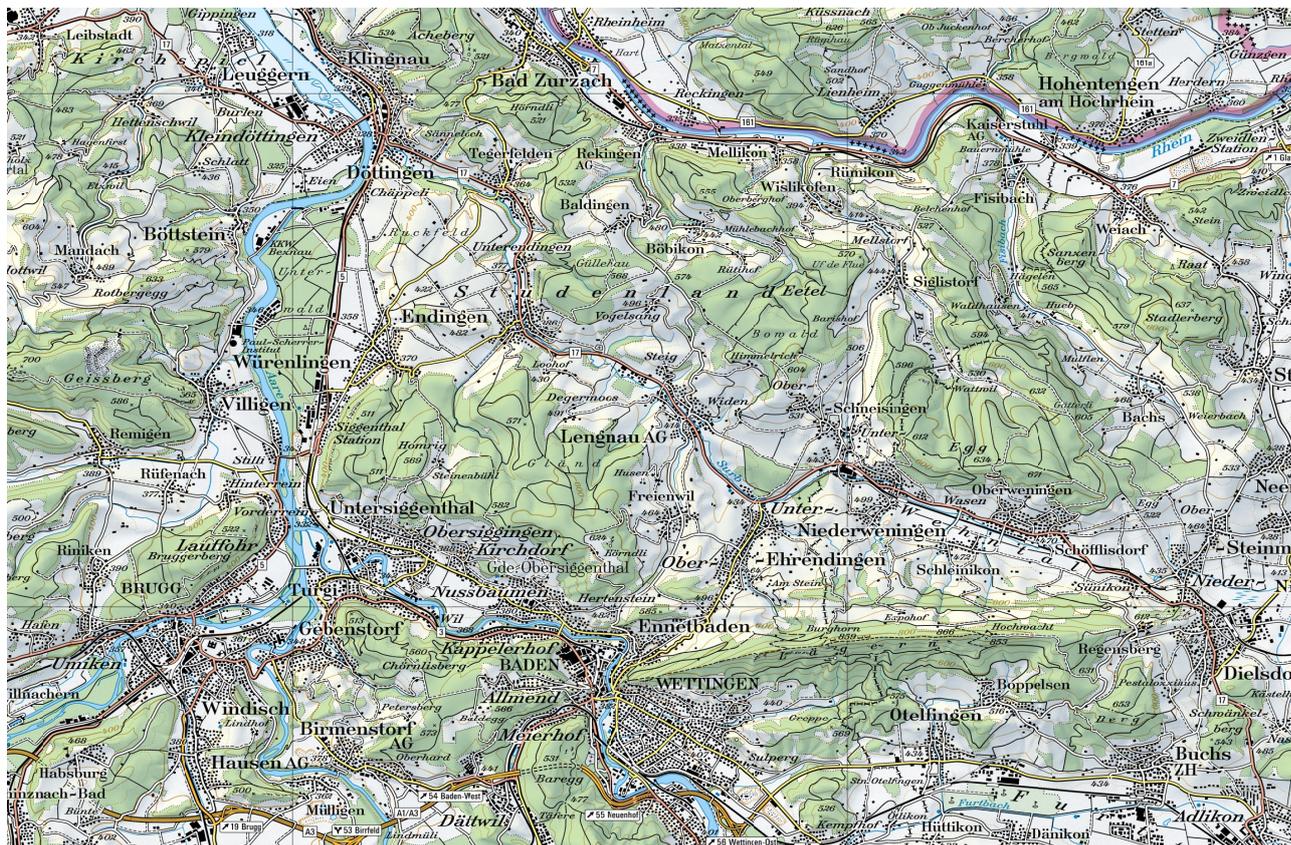
Neben der Behandlung der bereits genannten Aufgaben sowie der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sollen im KGV auch die Auswirkungen von regionalen Verkehrsprojekten auf die Verkehrsnetze von Lengnau betrachtet werden. Zudem soll der KGV wichtige Erkenntnisse für die zu lösenden Verkehrsfragen im Rahmen der vorgesehenen Zentrumsentwicklung von Lengnau liefern.

1.1 Lage der Gemeinde Lengnau

Die Gemeinde liegt im Surbtal (Bezirk Zurzach), nördlichen anschliessend an die Agglomeration der Kernstadt Baden. Das Hauptsiedlungsgebiet liegt beidseitig der Surb, welche hier in nordwestlicher Richtung fliesst. Das wellige Gelände steigt im Norden zum Wannebuck, im Süden befindet sich der Siggenberg, welcher die natürliche Grenze zum Limmattal bildet. Jeweils ca. zwei Kilometer vom Dorfszentrum entfernt liegen die folgenden Weiler: Vogelsang im Norden, Himmelrich im Nordosten, Husen im Süden und Degermoos im Westen.

Über das Kantonsstrassennetz ist die Gemeinde gut an die Autobahnanschlüsse der Nationalstrasse A1 in Baden und Wettingen angeschlossen. Buslinien binden die Gemeinde an die Bahnhöfe Baden und Niederweningen an.

Übersichtsplan 1:100'000 (Quelle: swisstopo, Plan genordet)



1.2 Auslöser Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Der KGV wird als eigenständige Planung erstellt und soll der Gemeinde einen Gesamtüberblick über die Abstimmung zwischen Verkehrsentwicklung und Siedlungsentwicklung bieten und die verkehrlichen Grundlagen für die Zentrumsplanung liefern. Gemäss §54a BauG ist ein kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) erforderlich, wenn

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

Die Gemeinde Lengnau möchte weder ein Parkleitsystem einführen noch die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder aktiv begrenzen. Auch eine Pflicht zur Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund ist nicht vorgesehen. Beispielsweise könnte aber mit einer Bewirtschaftung aller Parkplätze im Zentrum (privat und öffentlich) auf freiwilliger Basis einen Gewinn in der Anzahl der benötigten Parkfelder sowie der Auslastung der Parkfelder erzielt werden.

1.3 Projektorganisation

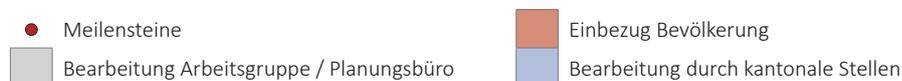
Für die Bearbeitung wurde die Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH beauftragt. Der Gemeinderat Lengnau hat für eine breitere Abstützung der Planung eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus der Schulpflege, der Energiekommission und aus der Bevölkerung sowie Mitgliedern des Gemeinderates und der Bauverwaltung gebildet.

1.4 Ablauf der Planung

Die Entwurfsphase des KGV ist abgestimmt auf die Zentrumsplanung. Durch die Analyse im KGV sollen die verkehrlichen Grundlagen für die Zentrumsplanung geschaffen werden.

**Terminplan
KGV Lengnau**

Jahr	2020												2021											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
Analyse / Teilpläne / Auslegeordnung	■	■																						
Zielsetzungen und Strategie, Massnahmen		■	■																					
Verabschiedung Entwurf KGV > GR			●																					
Fertigstellung Entwurf KGV				■	■	■																		
Verkehrserhebungen					■																			
Verabschiedung Gemeinderat > BVU																								
Vorläufige Beurteilung BVU										■	■	■	■											
Mitwirkung KGV														■	■									
Überarbeitung																■	■	■	■	■	■			
Beschluss Gemeinderat																					●			
Genehmigungsverfahren																					■			



2. RAHMENBEDINGUNGEN

Es ist eine Hauptaufgabe der kommunalen Verkehrsplanung, eine Übersicht über vorhandene Planungen zu bieten und die zu koordinierenden Auswirkungen aufzunehmen.

2.1 Kommunale Planungen

Die nachfolgend aufgeführten kommunalen Planungen, Vorhaben und Ideen sind durch ihre absehbaren Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsverteilung, die Verkehrszusammensetzung oder die Infrastruktur relevant.

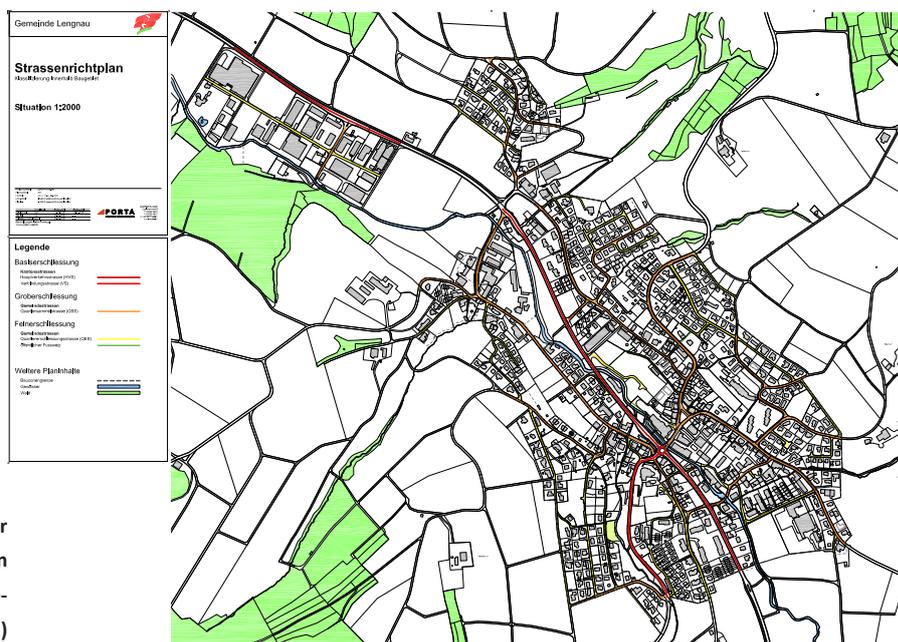
Verkehrskonzept 2006

Die Gemeinde hat im Jahre 2006 ein Verkehrskonzept erstellt. Im Verkehrskonzept wurden, aufgrund von Analyse und Zielsetzung, verschiedene Massnahmen erarbeitet. Während einige Massnahmen umgesetzt wurden, hat sich bei anderen die Situation bis heute nicht verändert und sie sind darum noch pendent:

- Verkehrssicherheit Fussgängerstreifen Vogelsangstrasse (beim Kindergarten Sonnenrain, bei der Einmündung Bodenstrasse) überprüfen
- Signalisation Tempo-30-Zonen auf der Bodenstrasse und der Vogelsangstrasse
- Bushaltestelle Freienwilstrasse
- Eingangspforte Freienwilstrasse
- Knoten Bodenstrasse / Surbtalstrasse / Landstrasse
- Aufwertung Dorfplatz

Strassenrichtplan 2018

Die Gemeinde Lengnau hat in einem Strassenrichtplan (Situationsplan 1:2'000) die Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes klassiert. Es wird dabei zwischen Basiserschliessung (Kantonsstrassennetz) sowie Grob- und Feinerschliessung (Gemeindestrassennetz) unterschieden.



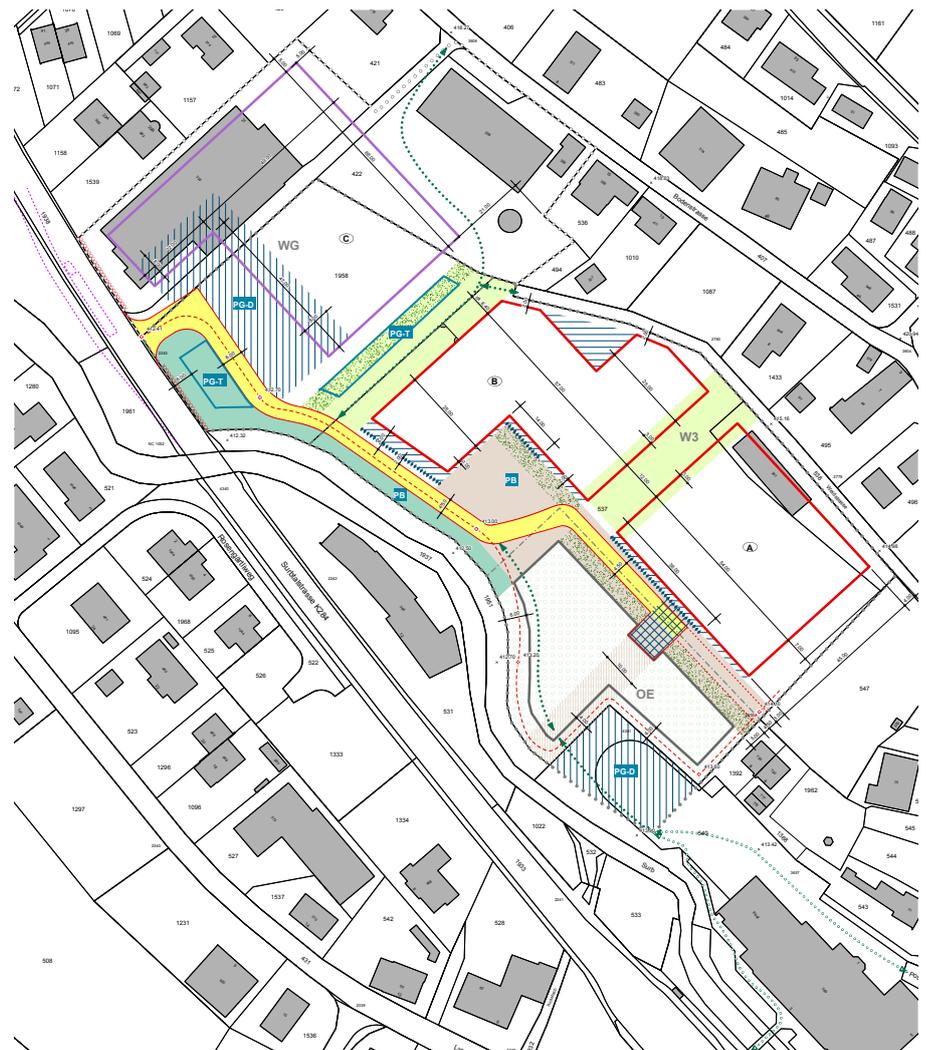
Strassenrichtplan der
Gemeinde Lengnau vom
April 2018 (Quelle: Ge-
meinde Lengnau)

Gestaltungsplan „Bleiwiese“

Das Areal „Bleiwiese“ ist ein grosses und noch unüberbautes Areal im Zentrum der Gemeinde. Der Gestaltungsplan für das Areal wurde im Oktober 2012 vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt. Neben Wohnnutzungen gibt es auch noch Flächen für öffentliche Bauten und Anlagen. Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr (ab der Surbtalstrasse K284) wurde bereits erstellt. Damit in das Areal abbiegende Fahrzeuge den Fahrfluss auf der Kantonsstrasse nicht behindern, wurde im Anschlussbereich ein Mehrzweckstreifen realisiert.

Die Parkierung der Wohnnutzungen muss, mit Ausnahme der Besucherparkierung, unterirdisch erfolgen. Für die Nutzung des Gärtnerei- und Gartenbaubetriebes dürfen maximal 50 oberirdische Parkplätze dauerhaft angeboten werden.

Mit öffentlichen Fusswegverbindungen an die Bodenstrasse sowie an die Poststrasse wird die Anbindung ans Zentrum sowie die Durchlässigkeit im Areal gewährleistet. Die Bushaltestellen „Brücke“ können via Zentrum Schmitte in kurzer Distanz (ca. 120m) erreicht werden.



Situationsplan Gestaltungsplan „Bleiwiese“ Lengnau (Quelle: arcoplan)

Zentrumsplanung

Angesichts der anstehenden Sanierung der Belagsoberflächen und Werkleitungen sollen die baulichen Synergien genutzt werden, um den Zentrumsraum aufzuwerten. Ziel des Verfahrens ist es, ein Gestaltungskonzept für den Erhalt und die Entwicklung eines attraktiven Zentrums in Lengnau zu erarbeiten. Bestandteil des Konzepts ist die Gestaltung des Dorfplatzes und seines Umfelds. Dazu gehört etwa, die Probleme bei der Verkehrssicherheit zu beheben, die lokale Verkehrsführung optimal zu gestalten und die öffentlichen Räume gestalterisch aufzuwerten.

Die primäre Aufgabe des Studienauftrages ist es, ein hochwertiges Gestaltungskonzept für attraktive Räume (Dorfplatz, Strassenräume) zu erarbeiten, um optimale Voraussetzungen für obenstehende Ziele schaffen zu können. Mit der gestalterischen Aufwertung des Raumes gewinnt das Zentrum an Attraktivität, was sich ebenfalls zu Gunsten des lokalen Gewerbes auswirken soll. Dadurch sollen publikumswirksame und das Dorf belebende Erdgeschossnutzungen gestärkt und gefördert werden.

Das Verfahren wird als 2-stufiger Studienauftrag durchgeführt. Drei Teams werden im Rahmen der Präqualifikation für die Bearbeitung ausgewählt. Die Resultate des Studienauftrages und das Siegerprojekt werden der Bevölkerung nach Abschluss des Verfahrens vorgestellt. Basierend auf dem Siegerprojekt kann an der Gemeindeversammlung der Planungskredit für die Sanierung / Umgestaltung der Strassen und des Platzes abgeholt werden. Der Bearbeitungszeitraum des Studienauftrags wurde auf Herbst 2021 bis Sommer 2022 festgelegt.



Luftbild des Zentrumsbereiches von Lengnau (Quelle: swisstopo)

Projekt Doppeltür

Im 18. und 19. Jahrhundert waren Endingen und Lengnau die einzigen Dörfer, in denen sich Juden in der damaligen Schweiz dauerhaft niederlassen durften. Das Projekt Doppeltür möchte dieses Kulturerbe erfahrbar und erlebbar machen. Herzstück des Projekts ist ein stattliches Doppeltürhaus, ideal am Dorfplatz in Lengnau und in unmittelbarer Nähe zur Synagoge gelegen, das als Begegnungszentrum dienen wird. Neben praktischen Funktionen wie Empfang und Café sind im Begegnungszentrum auch Ausstellungen, Workshops, Kleinkonzerte und weitere Veranstaltungen vorgesehen. Das Zentrum Doppeltür ist auch der Ausgangspunkt, um sich auf Entdeckungstour zu begeben und die Stationen des Jüdischen Kulturwegs kennenzulernen.

Die Gemeinde Lengnau hat im Rahmen des Baugesuchs ein Mobilitätskonzept für das Projekt verlangt. Das Mobilitätskonzept für das Projekt Doppeltür soll helfen, den durch das Projekt generierten Verkehr zu lenken und optimal zu bewältigen. Zudem soll ein möglichst hoher Anteil der Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln stattfinden. Im Mobilitätskonzept wird aufgezeigt, wie dieses Ziel mit entsprechenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements unterstützt werden soll.



Visualisierung des Projektes Doppeltür am nördlichen Ende des Dorfplatzes (Quelle: www.doppeltuer.ch)

2.2 Kantonale Planungen

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

Kantonaler Richtplan

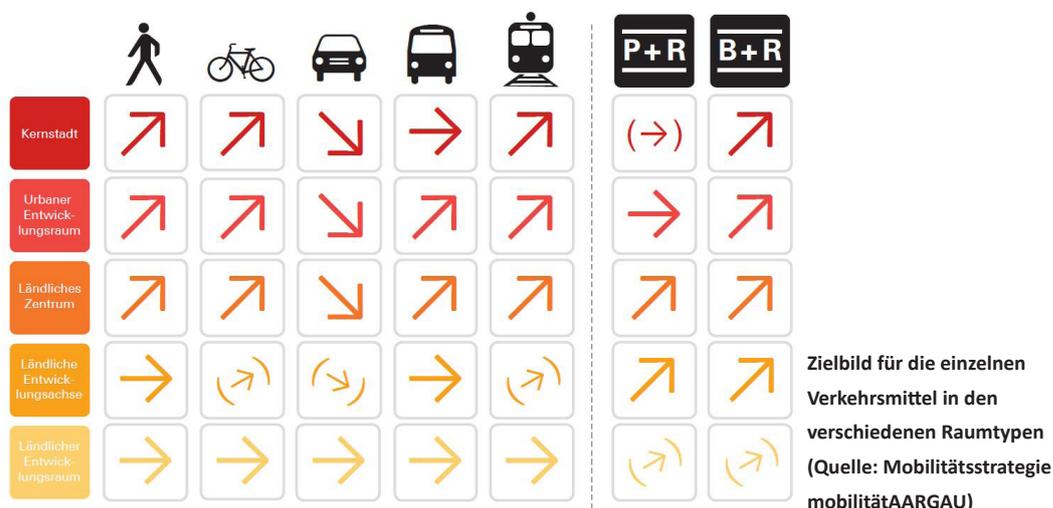
Der kantonale Richtplan ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons und zeigt, wie die Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden. In der Richtplankarte gibt es für Lengnau keine verkehrsrelevanten Einträge.

Raumkonzept Aargau 2011

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

Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau wurde am 13. Dezember 2016 vom Grossen Rat beschlossen. Die Strategie zeigt die Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Die drei strategischen Stossrichtungen Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen, effiziente und sichere sowie nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern und Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten, gelten übergeordnet. Für ländliche Entwicklungsachsen ist in der Mobilitätsstrategie eine **Förderung von Bike + Ride und Park + Ride entlang der ÖV-Achsen** vorgesehen. Der motorisierte Individualverkehr verliert dadurch tendenziell an Anteilen am Gesamtverkehr, da vermehrt Fahrten mit dem Velo bis zum Bahnhof gemacht werden und dann auf den ÖV umgestiegen wird. Es kann dadurch einen Verlagerungseffekt geben, ohne dass die Infrastruktur für den Radverkehr oder ÖV ausgebaut wird oder das Angebot für den motorisierten Individualverkehr abgebaut.



Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr

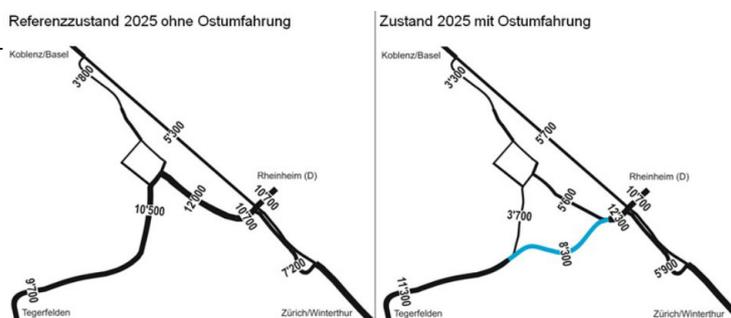
Das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr des Kantons Aargau vom Dezember 2018 zeigt auf, wie die Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs gemäss Mobilitätsstrategie gefördert werden soll. Für ländliche Entwicklungsachsen gilt das folgende Zielbild:

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

Ostumfahrung NK286 Bad Zurzach

Die Ostumfahrung Bad Zurzach besteht aus einer neuen, zweispurigen Kantonsstrasse, welche die beiden Einfallstrassen Bruggerstrasse und Zürcherstrasse neu verbindet. Durch die Umfahrungsstrasse wird der Flaschenhals im Zentrum von Bad Zurzach beseitigt. Im Rahmen des Projektes hat der Kanton die Verkehrszahlen für Bad Zurzach für das Referenzjahr 2025 mit und ohne Realisierung der Ostumfahrung berechnet.

Vergleich der Verkehrszahlen mit und ohne Ostumfahrung (Quelle: Departement Bau, Verkehr und Umwelt)



Schlussendlich kann eine allfällige Abnahme des Durchgangsverkehr über die Baldinger- / Vogelsangstrasse durch Lengnau nicht exakt beziffert werden. Von Seiten des Kantons wird aber davon ausgegangen, dass der Verkehr von Bad Zurzach in

Richtung Rekingen (und somit auch nach Lengnau) mit der Realisierung der Ostumfahrung abnimmt.

Gesamtverkehrskonzept OASE

Im Jahr 2020 hat der Kanton das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau in die öffentliche Anhörung gegeben. Eine Auswertung der Rückmeldungen wird für den Herbst 2020 erwartet. Lengnau befindet sich nicht direkt im Perimeter des OASE-Projektes, welches vor allem die Agglomerationen von Baden und Brugg vertieft betrachtet. Die Verkehrsmengen werden bis ins Jahr 2040 (Betrachtungshorizont OASE) durch die steigenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen deutlich ansteigen. Allfällige Massnahmen der OASE können durchaus Auswirkungen auf die Verkehrsnetze im Surbtal haben (z.B. Umfahrung von Stausituationen im Siggenthal aufgrund des Verkehrsmanagements).

2.3 Verkehrsplanung der Nachbargemeinden

Weil das Siedlungsgebiet von Lengnau wie auch diejenigen der direkten Nachbargemeinden klar getrennt voneinander sind, haben die Verkehrsplanungen der Nachbargemeinden keinen direkten Einfluss auf Lengnau.

3. ANALYSE

Die Analyse gibt einen Überblick über das vorhandene Angebot, das heutige Mobilitätsverhalten und den bestehenden Gestaltungscharakter. Ergänzend zu diesem Kapitel befinden sich viele Informationen in den vier Teilplänen (Beilagen 1-4). Die Analyse wird in einem Fazit (Defizite und Potenziale) zusammengefasst.

3.1 Siedlungsentwicklung

Im kantonalen Richtplan ist das Siedlungsgebiet der Gemeinde Lengnau festgesetzt. Es sind gemäss Richtplankarte keine zusätzlichen Einzonungen möglich. Die Entwicklung erfolgt daher durch das Bebauen von noch unüberbauten Bauzonen sowie der inneren Siedlungsentwicklung.

3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im August sowie im September 2020 wurden in Lengnau verschiedene Verkehrsmessungen durchgeführt. Im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung wurde rund um den Dorfplatz sowie auf der Baldingerstrasse während einer Woche die Verkehrsmengen sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten erhoben. Für den Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse wurden Knotenstromzählungen in der Morgenspitzenstunde (von 7.00 bis 8.00 Uhr) sowie in der Abendspitzenstunde (von 17.00 bis 18.00 Uhr) durchgeführt.

Die Wochenmessungen (mittels Seitenradargeräten) haben folgende Verkehrszahlen ergeben:

Baldingerstrasse

FZ/d 1'508 Fahrzeuge
V_{max} 89km/h

Vogelsangstrasse (Dorfplatz)

FZ/d 2'162 Fahrzeuge
V_{max} 68km/h

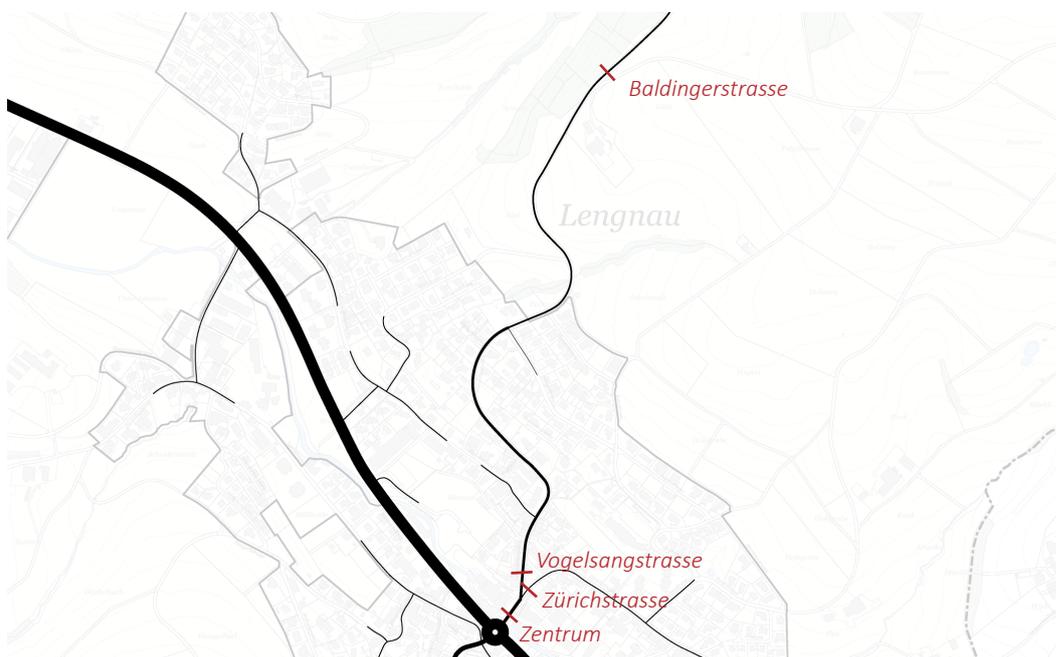
Zürichstrasse (Dorfplatz)

FZ/d 1'065 Fahrzeuge
V_{max} 46km/h

Zentrum (Schulhaus Dorf)

FZ/d 3'406 Fahrzeuge
V_{max} 53km/h

Messstellen auf dem
kommunalen Strassen-
netz



Die Messungen zeigen, dass mit ca. 1'500 Fahrzeugen pro Tag eine beachtliche Verkehrsbelastung auf der Baldingerstrasse gemessen wurde. Der Grossteil des Verkehrs im Zentrum von Lengnau ist jedoch hausgemacht (Ziel- / Quellverkehr, Binnenverkehr).

Zum motorisierten Individualverkehr zählt der Personenwagen-, Motorrad- und Lastwagenverkehr. Das **Strassennetz** der Gemeinde Lengnau ist in sich **flexibel**. Das heisst, dass keine Fahrverbote signalisiert sind und dass sich der Verkehr diejenige Fahrtroute mit dem geringsten Widerstand sucht. Weil der Verkehr auf den Hauptachsen grundsätzlich flüssig verläuft und mit dem Kreisel im Zentrum eine leistungsfähige Anlage vorhanden ist, wird vom Durchgangsverkehr auf der Achse Surbtalstrasse nicht über Gemeindestrassen ausgewichen.

Durchgangsverkehr im Zentrum wird aber durch die kommunale Ortsverbindung von Rekingen via Baldingen generiert. Für den Grenzverkehr (z.B. Grenzgänger, Einkaufstourismus) zum Zoll ist diese Route kürzer als durch das Zentrum von Bad Zurzach. Auf dieser Strasse gilt heute die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 80km/h. Das Unfallgeschehen weist auf verschiedene Probleme hin. Hohe Geschwindigkeiten im Zusammenhang mit dem vorhandenen (geringen) Ausbaugrad führen zu wahrgenommenen Sicherheitseinschränkungen bei Fuss- und Veloverkehr.

Die Verkehrszahlen der kantonalen Messstelle Nr. 1110 (Ortseingang Unterlengnau) zeigen, dass der durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV) die Belastung von rund 10'000 Personenwagen-Einheiten pro Werktag überschritten hat. Die Knotenstromzählung am Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse vom 20. August 2020 hat gezeigt, dass die Verkehrskapazität des Knotens grundsätzlich ausreichend ist (Verkehrsqualitätsstufe B, sehr gut). Trotzdem kann das Einbiegen aus den Gemeindestrassen auf die Kantonsstrasse in Spitzenzeiten zu längeren Wartezeiten führen. Als Folge daraus benutzt der hausgemachte Verkehr vermehrt den Kreisel im Zentrum, obwohl andere Anschlüsse näher liegen. Dadurch wird auch der Zentrumsbereich mit unnötigem Mehrverkehr belastet.

Betrieb / Signalisation

Aktuell sind nur in zwei Quartieren in Lengnau Tempo 30 Zonen signalisiert. Auf der Surbtalstrasse ist neben der generellen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h im Bereich vom Gartencenter bis zum Ortsausgang Unterlengnau eine Geschwindigkeit von 60km/h signalisiert. Das Geschwindigkeitsregime in Lengnau ist sowohl auf den Gemeindestrassen wie auch auf den Kantonsstrassen nicht einheitlich.

Parkierung

Die Gemeinde Lengnau verfügt nicht über ein Parkierungsreglement, welches das regelmässige Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund regeln würde. Im Zusammenhang mit der Zentrumsplanung und einer allfälligen zukünftigen Bewirtschaftung der öffentlichen (und evtl. privaten) Parkplätze, wäre ein Parkierungsreglement erforderlich. Aktuell gilt im Zentrum eine maximale Parkierungsdauer von 2 Stunden zwischen 7.00 Uhr und 18.00 Uhr.

Die Gemeinde verfügt vor allem im Zentrumsbereich über öffentliche Parkfelder. Vor dem Zentrum Schmitte, neben der Liegenschaft Krone sowie rund um den Dorfplatz bestehen rund 56 Parkfelder. Auf der Zürichstrasse (7 Parkfelder) sowie auf der Landstrasse (6 Parkfelder) sind Parkfelder auf öffentlichen Strassen markiert. Weitere vereinzelt Parkplätze sind beim Friedhof (3) sowie beim Kindergarten Dorf (3) vorhanden. Beim Schulhaus Rietwiese sind ca. 40 öffentliche Parkfelder auf dem Parkdeck vor dem Schulhaus sowie auf dem Kiesplatz hinter dem Schulhaus vorhanden.

Mit dem Parkplatz Kirche an der Freienwilstrasse (26 Parkfelder) und dem Parkplatz beim Alters-

heim Margoa (27 Parkfelder) gibt es bei wichtigen Institutionen der Gemeinde zwei grössere private Parkieranlagen.

In der rechtsgültigen Bau- und Nutzungsordnung von Lengnau bestehen keine, über die VSS-Norm hinausgehende, Bestimmungen zur Festlegung des Pflichtbedarfs an Parkfeldern.

Versorgungsrouten

Auf der Surbtalstrasse K284 wird eine Versorgungsroute vom Typ IA geführt.

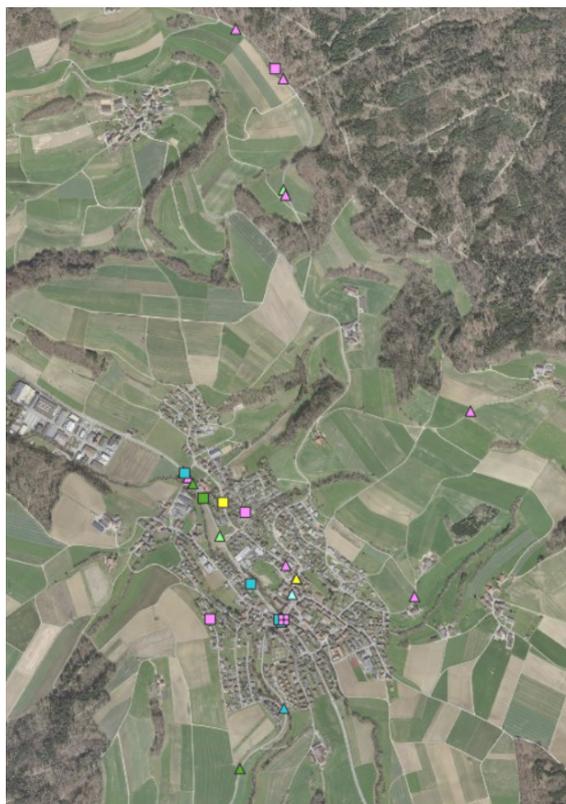
Strassenlärm

Das Lärmsanierungsprojekt für die Kantonsstrassen in Lengnau ist abgeschlossen. Reduktionen von Strassenlärm ist durch das Einbauen von lärmreduzierenden Deckbelägen oder Geschwindigkeitsreduktionen möglich.

Verkehrssicherheit

Verkehrsunfälle mit Personenschaden haben sich gemäss der swisstopo-Datenbank seit 2011 auf den ersten Blick hauptsächlich dort ereignet, wo auch viel Verkehr vorhanden ist. Vor allem auch bei den Knoten Unterlengnau und beim Kreisel, wo viel Konfliktpotenzial vorhanden ist.

Unfälle mit Personenschaden
seit dem Jahr
2011, Zugriff
am 07.09.2021
(Quelle: swisstopo)



Unfälle mit Personenschaden

Unfallschwere - Gravité de l'accident - Gravità dell'incidente - Severity of accident

Unfall mit: Accident avec:		Incidente con: Accident with:	
☒	Getöteten Tués	U(0)	Personne decedute Fatalities
☐	Schwerverletzten Blessés graves	U(5V)	Feriti gravi Severe injuries
△	Leichtverletzten Blessés légers	U(1V)	Feriti leggeri Light injuries

Unfalltyp - Type d'accident - Tipo d'incidente - Type of accident

☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall 0 Dérap. ou perte de maîtrise	0	Inci. sbandam. o colpa prop. Accident with skidding or self-accident
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw. 1 Dépas. ou chang. de voie	1	Inci. sorpas. o camb. corsia Acc. when overtaking or chang. lanes
☒	2 Auffahrunfall 2 Tamponnement	2	Inci. di tamponamento Accident with rear-end collision
☒	3 Abbiegeunfall 3 Acc. en quittant une route	3	Inci. lasciando la carreggiata Accident when turning left or right
☒	4 Einbiegeunfall 4 Acc. en s'eng. sur une route	4	Inci. entrando sulla carre. Accident when turning into main road
☒	5 Überqueren der Fahrbahn 5 Acc. en traversant une route	5	Inci. nell'attraversare la carre. Accident when crossing the lane(s)
☒	6 Frontalkollision 6 Collision frontale	6	Collisione frontale Accident with head-on collision
☒	7 Parkierunfall 7 Acc. en parquant	7	Inci. nel parcheggiare Accident when parking
☒	8 Fussgängerunfall 8 Acc. impliquant des piétons	8	Inci. con pedone Accident involving pedestrian(s)
☒	9 Tierunfall 9 Acc. impliquant des animaux	9	Inci. con animale Accident involving animal(s)
☒	00 Andere 00 Autres	00	Altri incidenti Other accident

Beim Knoten Unterlengnau ist eine Häufung von Auffahrunfällen auszumachen, auch im Bereich des Fussgängerstreifens. Beim Kreisel und auf der Baldingerstrasse ereigneten sich mehrer Schleuder- oder Selbstunfälle. Verteilte, einzelne Unfälle in den Quartieren sind ebenfalls vorhanden. Bereits ohne Detailanalyse kann anhand der Karte erkannt werden, dass die Verkehrssicherheit in Lengnau ein Thema sein muss. Der Handlungsbedarf ist nicht nur örtlich konzentriert, sondern auch flächig verteilt.

3.3 Fussverkehr (FV)

Das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet von Lengnau besteht aus einem Haupttroutennetz sowie aus einem Nebenroutennetz. Die Fusswege werden grundsätzlich auf den Sammelstrassen wie auch auf den Erschliessungsstrassen geführt.

Auf verschiedenen Strassen sind Gehwege vorhanden. Auf der Landstrasse und auf einem Abschnitt der Bodenstrasse, zwei wichtigen Schulwegen, wurde die fehlende Fussverkehrsinfrastruktur durch einen markierten Fussgängerlängsstreifen („Aargauertrottoir“) kompensiert.

Ausserhalb der bewohnten Gebiete verfügt die Gemeinde über ein dichtes Netz an Flur- und Waldwegen, welche rege vom Freizeitverkehr genutzt werden. Eine Ergänzung in diesem Netz ist der geplante Freizeitweg entlang der Surb von Unterlengnau bis ins Industriegebiet.

Das gesamte Netz weist bereits heute eine gute Dichte und Durchlässigkeit auf. Es bestehen wenige, dafür explizite Lücken im Fussverkehrsnetz:

- Gehweg entlang Surbtalstrasse zwischen Chratzstrasse und Beginn Radweg Richtung Ehrendingen
- Gehweg entlang Freienwilstrasse zwischen Winkelweg und Parkplatz Kirche
- Fusswegverbindung entlang der Freienwilstrasse zwischen dem Anschluss Hofacherweg und dem Anschluss zur Chratzstrasse (Ausserorts)
- Fusswegverbindung zwischen Wydenstrasse und dem Flueweg
- Fusswegverbindung zwischen der Vogelsangstrasse und dem Quartier Büel
- Fusswegverbindung zwischen dem Schützenhausweg und dem Quartier Büel
- Fusswegverbindung entlang Vogelsangstrasse zwischen Baugebietsgrenze und Abzweigung Richtung Weiler Vogelsang, insbesondere das Teilstück zwischen dem Gehwegabschluss oberhalb der Sternenstrasse und der Büelstrasse.

3.4 Veloverkehr (VV)

Die wichtige kantonale Veloroute R512 verläuft innerhalb des Siedlungsgebietes auf der Surbtalstrasse mit Radstreifen und Richtung Endingen und Ehrendingen als abgesetzter Rad- Gehweg. Die Veloroute Richtung Freienwil wird abseits der Hauptachse geführt.

Parallel zur Surbtalstrasse bestehen für den Veloverkehr weitere gute Verbindungen abseits der Hauptachse (z.B. Bodenstrasse, Zürichstrasse, Landstrasse). Diese und die weiteren Quartierstrassen dienen dem Veloverkehr als ergänzendes Netz.

Als Netzlücke kann die Verbindung zwischen dem Wendehammer Wiesenweg und dem Anschluss Weidacherweg (Fahrverbot für Velos) bezeichnet werden.

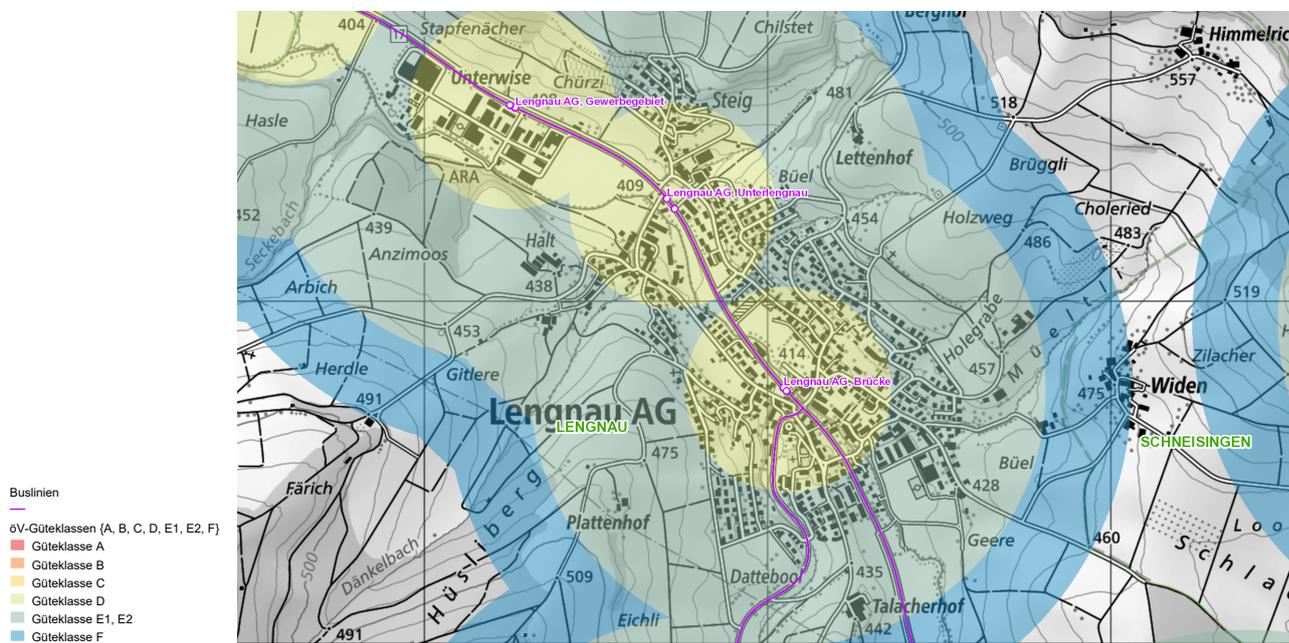
Potenzial besteht in Lengnau bei den Veloabstellplätzen vor allem bei der Bushaltestelle Unterlengnau. Es fehlen gedeckte und gut zugängliche Abstellplätze. Auch bei wichtigen Zielpunkten sowie bei öffentlichen Bauten und Anlagen in der Gemeinde (z.B. Dorfmuseum, Kirche) besteht bezüglich Anzahl Abstellplätze und Ausstattung noch Handlungsbedarf.

Die Gemeinde hat das Angebot der Veloabstellplätze im Frühling 2019 erhoben und verfügt somit über eine wertvolle Grundlage bei zukünftigen Planungen und Projekten.

3.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Lengnau besteht aus drei Postautolinien. Die beiden Linien 352 (via Ehrendingen) und 353 (via Freienwil) verbinden Lengnau mit dem Bahnhof Baden und fahren im Stundentakt. So besteht für alle Haltestellen, mit Ausnahme der Abzweigung Husen, der Halbstundentakt nach Baden. In der anderen Richtung verkehrt die Linie 352 bis nach Eendingen und die Linie 353 bis nach Tegerfelden. Die Linie 355 verkehrt zwischen dem Bahnhof Döttingen und dem Bahnhof Niederwenigen im Stundentakt. Mit dem Anschluss an den S-Bahnhof Niederwenigen besteht somit eine gute Alternative für Zugreisende Richtung Zürich, da die Fahrplanstabilität zum Bahnhof Baden in Stosszeiten problematisch sein kann. Durch die Buspriorisierung im Höhtal und den Bustunnel beim Schulhausplatz Baden wurden bereits Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität realisiert. Gemäss Richtplan-Teilkarte M 3.4 Busverkehr sollte für Lengnau der 15-Minuten-Takt als Regelfall gelten. In den Hauptverkehrszeiten ist dieser Takt bereits vorhanden.

Für das Siedlungsgebiet von Lengnau bestehen die beiden Bushaltestellen Unterlengnau und Brücke auf der Hauptachse Surbtalstrasse. Durch diese Anordnung liegen doch erhebliche Teile der Wohnquartiere ausserhalb des 300m-Radiuses um die beiden Bushaltestellen. Der Wunsch nach einer zusätzlichen Bushaltestelle auf der Freienwilstrasse im Bereich Birkenweg / Eichlstrasse besteht schon seit längerer Zeit (vgl. Massnahme im Verkehrskonzept 2006). Im Bereich der Schulstrasse liegen zudem grössere Neubauquartiere sowie das Oberstufenschulhaus Rietwiese ausserhalb dieses Einzugsbereiches der Bushaltestelle Brücke.



Buslinien und ÖV-Güteklassen (Quelle: AGIS)

Die beiden Haltestellen im Siedlungsgebiet (Unterlengnau, Brücke) sind sehr gut zugänglich und jeweils mit Witterungsschutz in beiden Richtungen ausgestattet. Die Haltestellen Gewerbegebiet und Husen weisen Defizite bei der Zugänglichkeit (Wartebereiche, Fusswege zur Haltestelle) sowie bei der Ausstattung (Witterungsschutz) auf.

Hindernisfreiheit der Haltestellen

Auf den 1. Januar 2004 wurde das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen für Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) in Kraft gesetzt. Der öffentliche Verkehr ist bei den Fahrzeugen sowie Bauten und Anlagen, namentlich Haltestellen, betroffen. Während die Zuständigkeit für hindernisfreie Bahnhaltstellen und Fahrzeuge bei der Infrastrukturbetreiberin beziehungsweise bei den Transportunternehmen liegt, sind die Kantone und die Gemeinden als Strasseneigentümer für die Umsetzung des BehiG bei Bushaltestellen verantwortlich. Grundsätzlich müssen alle Haltekanten hindernisfrei angepasst werden. Für Haltestellen an den Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig, für Haltestellen an Gemeindestrassen die Standortgemeinde. Ein Verzicht auf die Umsetzung von Massnahmen ist nur in Ausnahmefällen möglich, wenn keine rechtlichen Vorgaben verletzt werden.

Da es keine Bushaltestellen an Gemeindestrassen gibt, ist für die Umsetzung in Lengnau der Kanton zuständig. Bis auf die Bushaltestellen Brücke (beide Richtungen) sind die Bushaltestellen in Lengnau noch nicht hindernisfrei ausgebaut. Der Kanton hat die Umsetzung schrittweise geplant, zuerst sollen die Haltekanten in einem definierten Grobnetz saniert werden.

3.6 Mobilitätsmanagement

Die Gemeinde Lengnau verfolgt aktuell keine Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

3.7 Zusammenfassung Analyse / Handlungsbedarf

Aufgrund der aufbereiteten Ausgangslage und mit der Analyse wurde festgestellt, dass in Lengnau der folgende Handlungsbedarf vorhanden ist:

Zentrumsplanung

- Aufwertung des Dorfkentrums für Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, weil es sich um einen der wichtigsten öffentlichen Räume in Lengnau handelt.
- Überprüfung der Parkierungsnachfrage sowie des Parkierungsangebots im Zentrum. Grundlagen für die Bewirtschaftung von Parkfeldern auf öffentlichem Grund schaffen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Führung für den Fuss- und Veloverkehr im Zentrum.

MIV

- Die Parkierung auf öffentlichem Grund soll einheitlich geregelt werden.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Wohnquartieren, damit Unfälle nicht mehr oder gar nicht passieren.
- Die Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz werden überprüft, damit Wohnquartiere nicht mit unnötigem Verkehr belastet werden.
- Die Verkehrssicherheit auf der Ortsverbindung Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse wird erhöht.

Fussverkehr / Veloverkehr

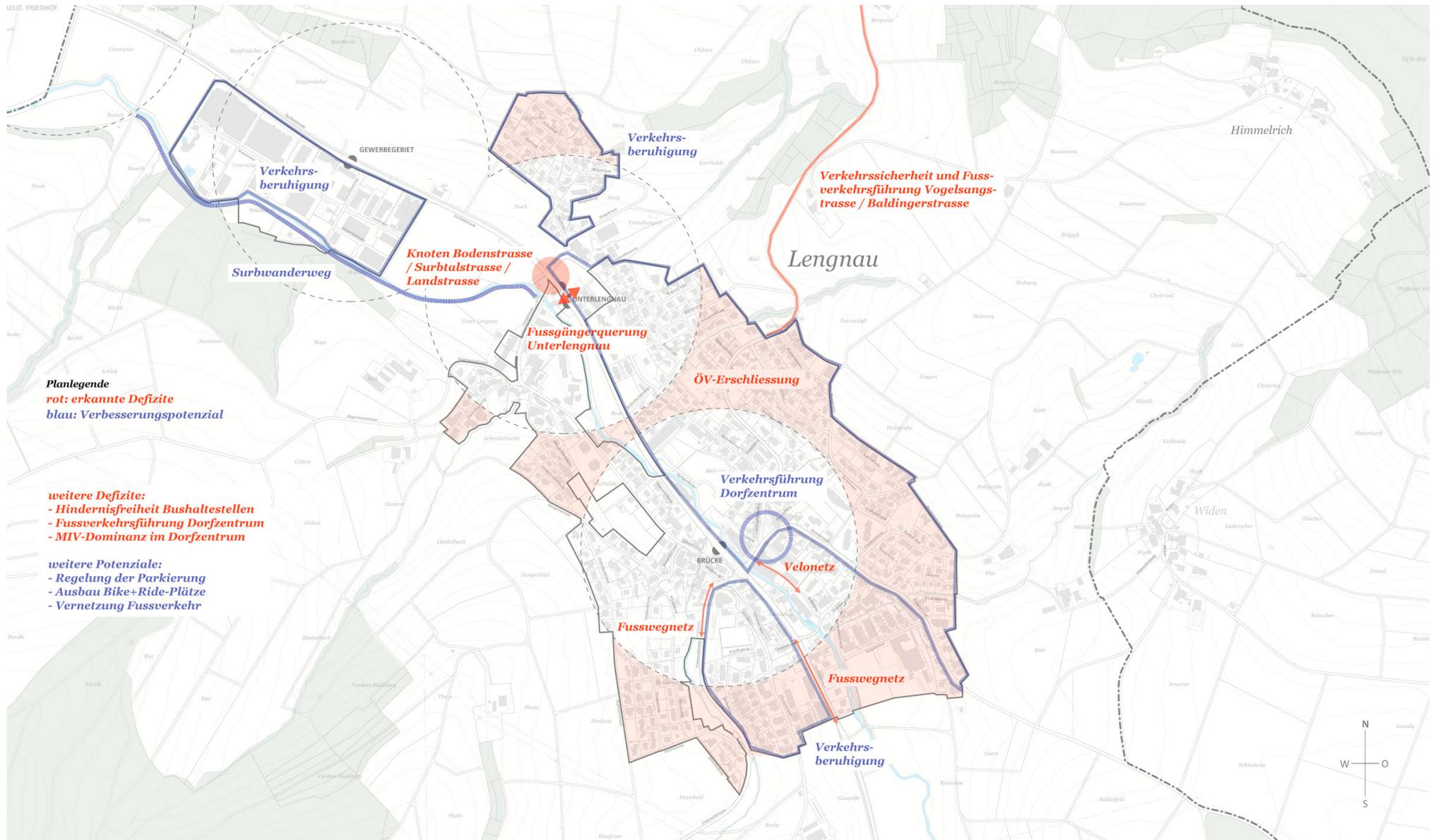
- Netzlücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz werden geschlossen.
- Bereitstellen von genügend und gut ausgestatteten Veloabstellplätzen bei Bushaltestellen (z.B Haltestelle Unterlengnau) sowie bei wichtigen öffentlichen Bauten und Anlagen.

Öffentlicher Verkehr

- Herstellen der Hindernisfreiheit im öffentlichen Raum, weil es moralische und gesetzliche Pflicht ist.
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung der Wohnquartiere anstreben, damit der Anteil des motorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr reduziert wird.

Allgemein

- Geeignete Massnahmen des Mobilitätsmanagement zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs definieren.

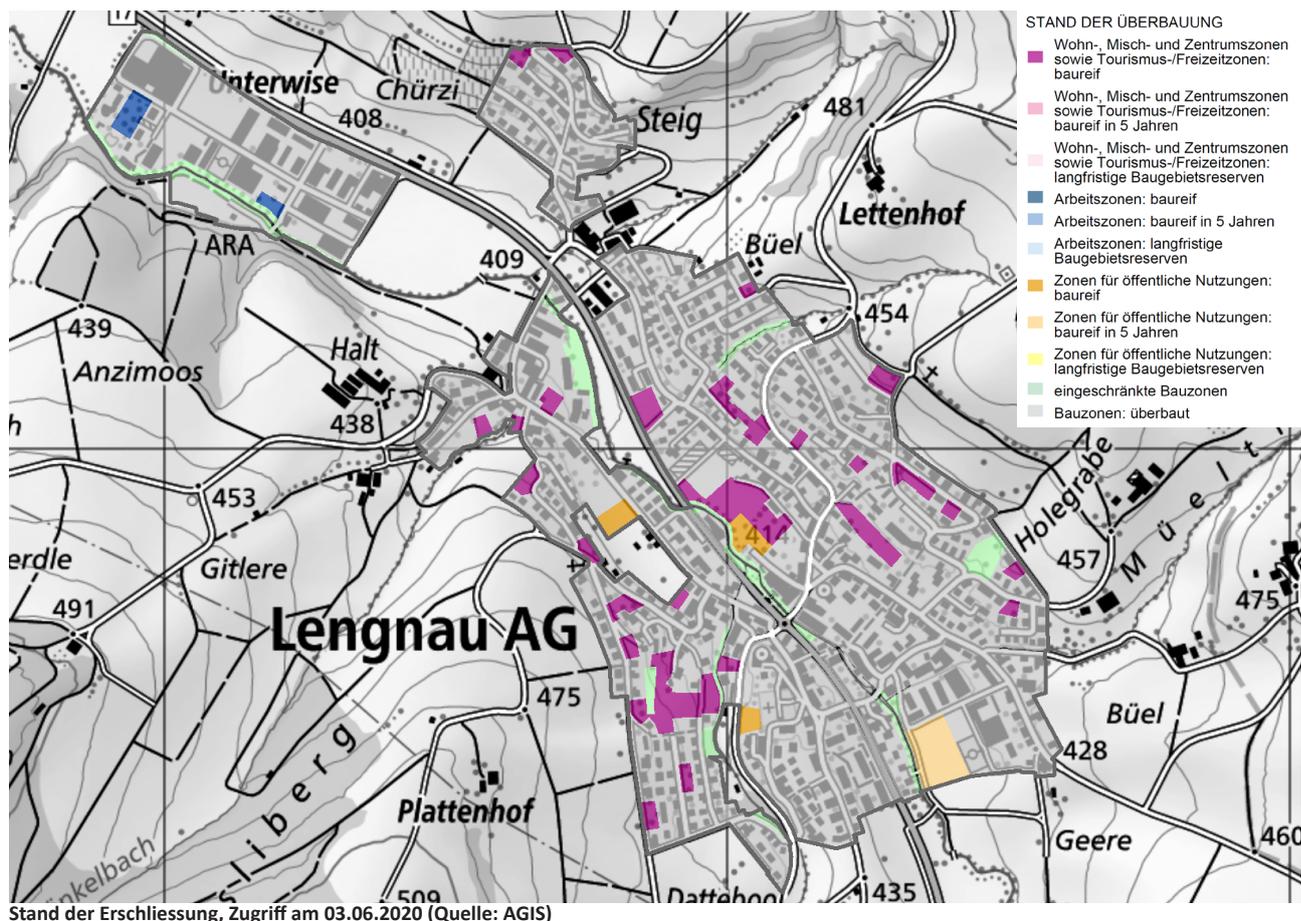


Übersichtsplan Defizite und Potenziale als Ergänzung zur Analyse auf der Seite 17

4. HANDLUNGSFELDER

4.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist eine Pflichtaufgabe im KGV.



In der Gemeinde Lengnau befinden sich zwei noch unüberbaute grössere Areal in der Wohnzone W3 (Bleiwiese, Bodenbachstrasse). Für beide ist die Erschliessung bereits geregelt, wobei für das Areal Bleiwiese eine neue Erschliessungsstrasse mit Ein- und Abbiegehilfe auf die Surbtalstrasse erstellt wurde. Die weiteren unüberbauten Flächen befinden sich in Einfamilienhauszonen oder vereinzelt in der Dorfzone sowie in der öffentlichen Zone.

Ein Blick auf den Übersichtsplan «Stand der Erschliessung» zeigt, dass sich die unüberbauten Landreserven über das gesamte Siedlungsgebiet verteilen. Es ist daher davon auszugehen, dass zusätzliche Fahrten aus neu überbauten Arealen sowie aus Innenentwicklungsgebieten über die bestehenden Hauptanschlüsse auf das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrassen) geführt werden und sich dabei nicht nur auf einen Anschluss konzentrieren. Die Hauptanschlüsse sind klar und weisen verkehrstechnisch beurteilt eine genügende Kapazität auf.

Handlungsbedarf besteht vor allem bei einer beruhigten Abwicklung des Verkehrs auf den Quartierstrassen. Bis auf wenige kommunale Sammelstrassen werden die Gemeindestrassen im Mischverkehr geführt, ein tiefes Geschwindigkeitsniveau dient vor allem den schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

4.2 Schwerpunkt Zentrum

Ausgangslage

Im Zentrum von Lengnau treffen die verschiedensten Verkehrsmittel und-zwecke aufeinander. Beim motorisierten Verkehr gibt es den Erschliessungsverkehr der Quartiere nord-östlich der Surbtalstrasse sowie Durchgangsverkehr aus Richtung Baldingen. Die publikumsintensiven Nutzungen im Zentrum generieren sowohl motorisierten Verkehr wie auch Fuss- und Veloverkehr. Zudem befinden sich rund um den Dorfplatz verschiedene Parkplätze und es führen wichtige Fusswege durch das Zentrum (auch Schulwege und Wanderwege).

Für das Zentrum besteht in der Gemeinde schon seit längerer Zeit der Bedarf einer Attraktivitätssteigerung. Die ersten Planungen wurden bereits in der Mitte der 80er Jahre initiiert, der vorletzte Versuch zum Start einer Zentrumsplanung scheiterte im Jahre 2016. Auch weil in den nächsten Jahren im Zentrum Werkleitungssanierungen anstehen, möchte die Gemeinde die Planung für das Zentrum vorantreiben, um Synergien nutzen zu können.

Motorisierter Verkehr im Zentrum

Neben dem gemeindeintern verursachten Erschliessungsverkehr aus den Quartieren generiert die kommunale Verbindungsstrasse von Baldingen Durchgangsverkehr im Zentrum von Lengnau. Der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz funktioniert im Zentrum durch den bestehenden Kreisel sehr gut. Die Verkehrsmessungen vom August und September 2020 haben folgende Verkehrszahlen ergeben:

- DTV ¹ Baldingerstrasse (bei der Abzweigung Himmelrich): 1'508 Fahrzeuge pro Tag
- DTV Vogelsangstrasse (beim Dorfplatz): 2'126 Fahrzeuge pro Tag
- DTV Zürichstrasse (beim Dorfplatz): 1'065 Fahrzeuge pro Tag
- DTV beim Kreisel (beim Schulhaus Dorf): 3'406 Fahrzeuge pro Tag

Zum Umgang mit dem motorisierten Verkehr im Zentrum gibt es zwei zu prüfende Grundstrategien:

- 1** Verdrängung des MIV durch Umfahrungen innerhalb oder ausserhalb des Siedlungsgebietes
- 2** Steigerung der Verkehrsverträglichkeit durch geeignete Massnahmen im Zentrum

¹ DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke



Bestehende Strassennetzstruktur in der Gemeinde Lengnau: Ausgangslage

1 Umfahrungen

Mit einer Umfahrungsstrasse ausserhalb des Siedlungsgebietes könnte der Durchgangsverkehr von Baldingen aus dem Zentrum verbannt werden. Eine neue kommunale Strasse über Landwirtschaftsgebiet widerspricht aber den raumplanerischen Grundsätzen, wonach die Landschaft zu schonen sei. Für eine Umfahrungsstrasse sind übergeordnete Interessen erforderlich, welche in diesem Fall nicht gegeben sind. Wenn man davon ausgeht, dass der Durchgangsverkehr im Zentrum nur einen untergeordneten Anteil ausmacht, würde eine solche Umfahrung ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Zudem würde der Mehrverkehr durch ein neues Quartier bei der dortigen Bevölkerung wohl auf starken Widerstand stossen und dem lokalen Gewerbe (Volg, Bäckerei) würde ein gewisser Anteil an Kundschaft wegfallen.

Eine Umfahrung des Zentrums innerhalb des Baugebietes wäre alternativ zu prüfen. Würde man beispielsweise die Erschliessung der Wohnquartiere nord-östlich der Surbtalstrasse nur noch über die Bodenstrasse und die Brunnengasse führen, wäre das Zentrum, mit Ausnahme des Einkaufsverkehrs ab dem Kreisel und des Zubringerverkehrs zu den Wohnnutzungen im Zentrum, vom motorisierten Verkehr befreit. Eine solche Massnahme entspricht jedoch nicht dem grundlegenden Ziel, den Verkehr aus den Wohnquartieren möglichst schnell auf das übergeordnete Strassennetz zu bringen und die Quartiere von quartierfremden Verkehr frei zu halten. Zudem würden wichtige Schulwege mit grossem Mehrverkehr belastet werden und die betroffenen Quartierstrassen müssten ausgebaut werden.

2 Koexistenz im Zentrum

Aufgrund der bestehenden Netzstruktur und der übergeordneten Gesetzgebung ist eine Abwicklung des Verkehrs über das Zentrum die einzig sinnvolle und adäquate Lösung.

Mit geeigneten Massnahmen gilt es, die Verkehrsverträglichkeit und die Verkehrssicherheit im Zentrum von Lengnau zu steigern. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei dem Fussverkehr und insbesondere dem Schülerverkehr. Das Geschwindigkeitsregime soll auf die Anforderungen im Zentrumsbereich sowie die angrenzenden Nutzungen abgestimmt werden. Aber der Fokus zur Verbesserung der Verkehrssituation soll nicht nur im Zentrum liegen. Bereits die Anfahrt ins Zentrum über die Vogelsangstrasse ist aufzuwerten und sicherer zu gestalten. Es sind daher geeignete Massnahmen und Vorgaben für die Zentrumsentwicklung sowie die Vogelsangstrasse auszuarbeiten.

Der Durchfahrtswiderstand für den Durchgangsverkehr (z.B. Grenzverkehr) kann im Innerortsbereich durch eine Temporeduktion leicht erhöht werden. Gemessen auf die gesamte Strecke von Rekingen bis nach Lengnau ist der Zeitverlust und dadurch die Wirkung jedoch minimal und eine Reduktion des Durchgangsverkehrs ist kaum zu erreichen. Die Umsetzung eines Fahrverbotes auf der Baldingerstrasse, um den Durchgangsverkehr auf andere Routen umzulenken, wurde vom Gemeinderat mit Variantenstudien eingehend geprüft und mit Kantonsvertretern besprochen. Der Gemeinderat sieht eine Umsetzung aktuell nicht vor.

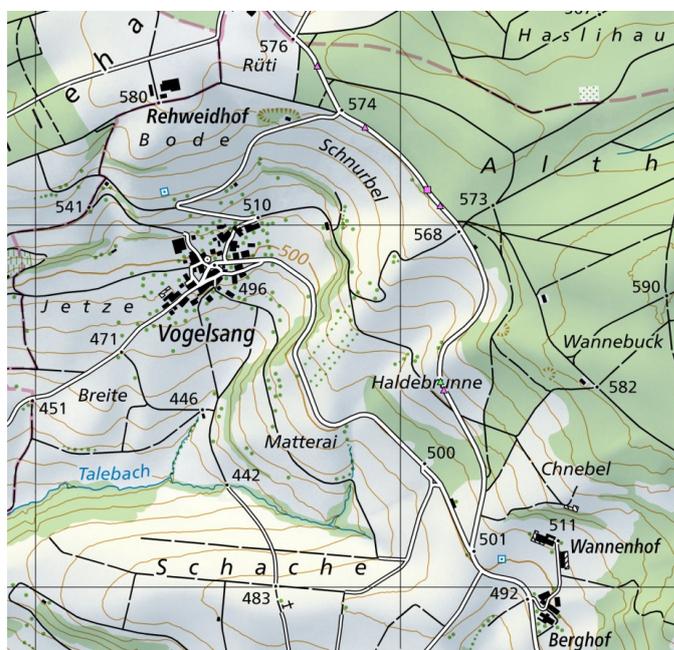


Netzstruktur Strassennetz in der Gemeinde Lengnau: Koexistenz aller Verkehrsarten im Dorfzentrum

4.3 Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse

Ausgangslage

Die Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse ist eine Gemeindestrasse und stellt die Ortsverbindung zwischen Lengnau und Rekingen her. Zudem dient sie der Erschliessung des Weilers Vogelsang sowie der Gemeinden Baldingen und Böbiken. Die untergeordnete Strasse ist grundsätzlich eine Alternative zur Verbindung zwischen dem Zoll in Bad Zurzach und dem Raum Baden via Tegerfelden. Das Unfallgeschehen weist auf verschiedene Probleme hin. Die Strasse wird offenbar als „Raserstrecke“ missbraucht, hohe Geschwindigkeiten im Zusammenhang mit dem vorhandenen (geringen) Ausbaugrad führen zu wahrgenommenen Sicherheitseinschränkungen bei Fuss- und Veloverkehr.



Übersicht der Unfälle mit Personenschäden auf der Baldingerstrasse seit 2011 (Quelle: swisstopo, 19. Juni 2020). Bei 5 von 6 Unfällen handelt es sich um Selbstunfälle (lila Symbole), beim sechsten um eine Frontalkollision (grünes Symbol).

Ziel, mögliche Massnahmen und Grobbeurteilung

Es ist das Ziel der Gemeinde, die Verkehrssicherheit auf der Vogelsangstrasse zu gewährleisten. Dieses Ziel kann mit verschiedenen Massnahmen unterschiedlich gut erreicht werden. Es bestehen grundsätzlich die folgenden (zu prüfenden) Strategien:

- Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit: Die Überprüfung der Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit erfolgt in einem Gutachten.
- Ausbau Strasse: Die Strasse wird so ausgebaut, dass der Begegnungsfall von zwei Personenwagen gewährleistet ist.
- Ausbau Bankette: Die Bankette werden so ausgebaut, dass der Begegnungsfall von zwei Personenwagen mit Benützung der Bankette gewährleistet ist.
- Befahrung Bankette verhindern, strategische Ausweichstellen schaffen: die Bankette sind durch geeignete Massnahmen nicht mehr befahrbar und es werden einzelne Ausweichstellen geschaffen. Die Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge bleibt gewährleistet.
- Präventionsmassnahmen (Beschilderung Gefahrenstellen)

In einem ersten Schritt lassen sich die möglichen Strategien folgendermassen beurteilen:

	Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr	Nutzen für die Verkehrssicherheit	Kosten der Massnahme	Risiko der Massnahme
Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit	mittel: Leichte Erhöhung der Durchfahrtszeit.	mittel: Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Veloverkehr sowie MIV ist noch immer gross.	mittel: Gutachten und Signalisation (zahlreiche Schilderstandorte)	Reelle Chance, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit negativ beurteilt werden muss. Übersichtlichkeit der Strasse verleitet trotzdem zu höheren Geschwindigkeiten.
Ausbau Strasse	gross: Erhöhung des Fahrkomforts und der Geschwindigkeiten.	mittel: Das Kreuzen von zwei Personenwagen ist ohne Einschränkungen möglich. Geschwindigkeiten bleiben aber hoch.	sehr hoch: kompletter Ausbau des Strassenkörpers erforderlich	Durchgangsverkehr wird „angezogen“, mehr Verkehr bedeutet auch mehr Begegnungsfälle. Breitere Strassen verleiten zu höheren Geschwindigkeiten.
Ausbau Bankette	mittel: Erhöhung des Komforts bei Kreuzungsmanövern.	klein: Das Kreuzen von zwei Personenwagen wird komfortabler. Geschwindigkeiten bleiben aber hoch, weil vermehrt auf Banketten gefahren wird.	hoch: Ausbau und regelmässige Instandhaltung der Bankette erforderlich	Durchgangsverkehr wird „angezogen“, mehr Verkehr bedeutet auch mehr Begegnungsfälle. Befahrbare Bankette verleiten zu höheren Geschwindigkeiten.
Befahrung Bankette verhindern	mittel: Kreuzungsmanöver mit grossen Fahrzeugen sind nicht mehr überall möglich	klein: bei guter Übersichtlichkeit der Strasse sind hohe Geschwindigkeiten weiterhin möglich	klein: Bauliche Massnahmen (Elemente zur Verhinderung der Befahrbarkeit der Bankette)	Gefahr von provozierten Rückwärtsfahrmanövern.
Präventionsmassnahmen (z.B. Beschilderung Gefahrenstellen)	klein: keine Einschränkungen	klein: Präventive Massnahmen welche eher unterstützend eingesetzt werden können.	klein: Beschilderung	Weiche Massnahme mit minimalen Auswirkungen auf die effektive Verkehrssicherheit

Fazit

Mit einem Ausbau der Ortsverbindungsstrasse würden eindeutig die falschen Ziele erreicht. Zwar würde der Fahrkomfort und auch die wahrgenommene Sicherheit erhöht, durch die breitere Fahrbahn würden aber wohl mehr Fahrzeuge „angezogen“ werden und auch die gefahrenen Geschwindigkeiten dürften sich eher erhöhen.

Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit müssten im Rahmen eines Gutachtens genauer geprüft werden. Eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit gemäss dem Art. 108 der Signalisationsverordnung dürfte auf der Ortsverbindungsstrasse nur schwer zu erreichen sein, weil dem Grundpfeiler der schweizerischen Strassenverkehrsgesetzgebung eine hohe Bedeutung zukommt (*Art. 4 VRV: Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können*). Es wären auch die zahlreichen notwendigen Verkehrsschilder in der Abwägung zu gewichten, denn bei einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit muss diese nach jeder Einmündung wiederholt werden.

Allfällige Massnahmen sind in einem Verkehrskonzept vertieft zu überprüfen.

4.4 Weitere Handlungsfelder

Parkierung

Die Parkierung des motorisierten Verkehrs ist aufgrund der zukünftigen Entwicklung im Zentrum (Kurzzeitparkplätze, Bewirtschaftung) sowie aufgrund der Parkierung auf öffentlichem Grund (Dauerparkieren) ein Handlungsfeld. In einem Parkierungskonzept sollen das Angebot und die Nachfrage an Parkfeldern sowie die Lage der Parkfelder überprüft werden.

Verkehrsberuhigung / Strassenraumgestaltung

Tempo 30 gilt nur bisher nur auf einem Teil der Quartierstrassen in Lengnau. Zudem verfügen die Strassenräume der wichtigsten Sammel- resp. Erschliessungsstrassen über Aufwertungspotenzial.

Anschlüsse ans übergeordnete Strassennetz

Der Anschluss ans Kantonsstrassennetz im Zentrum funktioniert mit dem Kreisel, der Knoten weist eine gute Leistungsfähigkeit auf. Das Einbiegen auf die Kantonsstrassen funktioniert aber nicht überall reibungslos. Es werden daher oft Umwege durch Wohnquartiere in Kauf genommen (um via Kreisel auf das Kantonsstrassennetz zu gelangen), womit diese unnötig belastet werden.

Fussverkehrsnetz

Die Gemeinde verfügt bereits über ein gutes und dichtes Fussverkehrsnetz sowohl im Alltagsverkehr wie auch im Freizeitverkehr. Die noch vorhandenen Schwachstellen und Netzlücken sind zu beseitigen.

Veloverkehr - Netz und Veloabstellanlagen

Die Gemeinde verfügt bereits über ein gutes und dichtes Velonetz. Die noch vorhandenen Netzlücken sind zu schliessen. Verbesserungspotenzial besteht zudem beim Angebot sowie bei der Infrastruktur der Veloabstellanlagen bei Bushaltestellen, bei öffentlichen Gebäuden sowie bei publikumsintensiven Nutzungen.

Öffentlicher Verkehr - ÖV-Erschliessung und Haltestellen

Die Führung der Buslinien auf den Hauptachsen ist gegeben. Die ÖV-Erschliessung der Wohnquartiere könnte durch zusätzliche Haltestellen verbessert werden. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind zudem hindernisfrei auszubauen.

Mobilitätsmanagement

Die Gemeinde fördert ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bewohner.

5. ZIELSETZUNGEN

5.1 Ziele / Zielsystem

Übergeordnet gelten die Ziele der kantonalen Strategie „mobilitätAARGAU“ vom 13. Dezember 2016. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Lengnau setzt sich die Gemeinde die folgenden Ziele:

Bereich	Handlungsfeld	Ziel
Betrieb und Gestaltung von Strassen	Verkehrsträglichkeit Zentrum	Der Strassenraum und das Geschwindigkeitsniveau von Gemeindestrassen sowie die angrenzenden Nutzungen im Zentrum sind aufeinander abgestimmt. Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten ist hoch.
	Verkehrsberuhigung	Alle Verkehrsteilnehmenden und insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmenden verfügen über ein hohes Wohl- und Sicherheitsempfinden auf dem Gemeindestrassennetz von Lengnau. Dadurch wird auch eine hohe Wohnqualität erreicht.
	Baldingerstrasse	Die Verkehrssicherheit auf der Baldingerstrasse (kommunale Verbindungsstrasse) ist hoch.
	Kantonsstrassen	Auf den Kantonsstrassen gilt im Innerortsbereich ein auf die angrenzenden Nutzungen abgestimmtes Geschwindigkeitsregime. Es gelten die nach den gesetzlichen Bestimmungen angeordneten Geschwindigkeiten.
	Gemeindestrassen	Strassenräume der Gemeindestrassen werden den durch sie bestimmten Siedlungsraum auf.
	Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz	Der motorisierte Verkehr wird auf kurzen Wegen auf das Hauptverkehrsnetz gelenkt. Die Anschlüsse an das übergeordnete Netz sind aus betrieblicher Sicht optimiert, der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Netz wird sichergestellt. Lösungsansätze müssen ein gutes Kosten-Nutzen Verhältnis aufweisen.
Verkehr und Nutzungen	Parkierung im Zentrum	Parkierung auf öffentlichem Grund sowie grössere private Abstellanlagen werden in sinnvollem Umfang und an geeigneter Lage angeboten, dienen den vorgesehenen Nutzungen und sind bewirtschaftet.
Fussverkehr	Fussverkehr Allgemein	Der Fussverkehr verfügt über ein flächendeckendes und direktes Netz. Netzlücken sind nicht mehr vorhanden.
	Querungsstellen	Alle Querungsstellen über die Kantonsstrassen sind sicher ausgebaut.
Veloverkehr	Veloverkehr Allgemein	Der Veloverkehr verfügt über ein flächendeckendes und direktes Netz. Netzlücken sind nicht mehr vorhanden.
	Veloabstellplätze	Bei allen Bushaltestellen, öffentlichen Gebäuden und sonstigen Nutzungen mit Publikumsverkehr stehen gedeckte Veloabstellplätze in genügender Anzahl zur Verfügung.
Öffentlicher Verkehr	ÖV-Erschliessung	Die Qualität der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr wird erhalten. Wo möglich, wird die ÖV-Erschliessung der Wohnquartiere gegenüber dem heutigen Zustand mit zusätzlichen Haltestellen verbessert. Lösungsansätze müssen ein gutes Kosten-Nutzen Verhältnis aufweisen.
	Haltestellen	Die Zugänge zu den Bushaltestellen sind attraktiv und direkt. Die Bushaltestellen sind hindernisfrei ausgebaut.
Mobilitätsmanagement	Nachhaltige Mobilität	Die Bevölkerung wählt für Wege innerhalb der Gemeinde sowie für Wege innerhalb der Region häufiger die Verkehrsmittel Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr oder Kombinationen daraus.

6. MASSNAHMEN

Massnahmenliste

BG1 Grundlagen für Studienauftrag Zentrumsentwicklung	28
BG2 Begegnungszone Zentrum	30
BG3 Verkehrsberuhigung	31
BG4 Verkehrssicherheit Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse	32
BG5 Geschwindigkeitsregime Kantonsstrassen	33
BG6 Strassenraumgestaltung Gemeindestrassen	34
BG7 Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse	35
VN1 Parkierungsreglement	36
VN2 Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht	37
FV1 Fussverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken	38
FV2 Querungsstelle Bushaltestelle Unterlengnau	40
FV3 Querungsstelle Industriegebiet	41
VV1 Veloverkehrsnetz	42
VV2 Veloabstellplätze / Förderung Bike+Ride	43
ÖV1 Bushaltestelle Freienwilstrasse	44
ÖV2 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG	45
MM1 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung	46
MM2 Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger	47

BG1 Grundlagen für Studienauftrag Zentrumsentwicklung

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Lengnau möchte den Zentrumsbereich rund um den Dorfplatz und bis zum Kreisel auf der Surbtalstrasse attraktiver und verkehrssicherer gestalten. Dafür ist ein Studienauftrag Zentrumsentwicklung vorgesehen. Im Rahmen des kommunalen Gesamtplan Verkehr wird für den Studienauftrag die verkehrliche Analyse durchgeführt und die verkehrsplanerische Grundstrategie festgelegt.
Handlungsbedarf	Vor allem in den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend kommt es im Zentrum von Lengnau zu einer regen Benützung der Verkehrsflächen durch alle Arten von Verkehrsteilnehmenden. Es kommt dadurch vermehrt zu Stresssituationen und Verkehrssicherheitsproblemen. Die Zürichstrasse und die Vogelsangstrasse werden im Zentrum von Kindergarten- und Schulkindern regelmässig und an verschiedenen Standorten gequert. Die genaue Führung für den Fussverkehr vor allem im Bereich des Dorfplatzes ist nicht eindeutig ersichtlich. Daneben gibt es zwischen den beiden Strassenseiten im Zentrum auch weiteren querenden Fussverkehr, welcher nicht die gesicherten Fussgängerquerungsstellen benutzt. Rund um den Dorfplatz dominieren die Flächen für den motorisierten Verkehr das Bild. Die heutige Anordnung, Ausgestaltung und Organisation der Parkplätze führt bei Parkierungsmanövern zu Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit durch ein angepasstes Geschwindigkeitsregime unter dem Prinzip der Koexistenz aller Verkehrsarten • Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle, aber insbesondere für den Fussverkehr und die Schulkinder • Minderung der Trennwirkung zwischen den Nutzungen sowie Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zentrum
Massnahmen	Aus der Verkehrsanalyse des kommunalen Gesamtplan Verkehr werden folgende Vorgaben für die weitere Zentrumsentwicklung festgelegt: <ul style="list-style-type: none"> • im Zentrum wird eine Begegnungszone signalisiert • Parkplätze werden verkehrssicher ausgestaltet • Die Parkierung soll zeitlich geregelt und eine Bewirtschaftung der Parkieranlagen (öffentlich und privat, auf freiwilliger Basis) soll überprüft werden. • Der Zentrumsbereich soll, sofern dies siedlungsverträglich ist, mit Rei-secars befahren werden können (unter Anderem im Zusammenhang mit dem Projekt Doppeltür). Sofern eine Durchfahrt via Zürichstrasse möglich ist, müssen keine Wendemöglichkeiten im Zentrum vorgesehen werden. Standplätze für Cars sind zwingend ausserhalb des Zentrums vorzusehen. • Für die öffentlichen und publikumsorientierten Nutzungen im Zentrum stehen genügend und gut ausgestattete Veloabstellplätze zur Verfügung.
Nächste Schritte	Gutachten / Verkehrsversuch Begegnungszone Studienauftrag Zentrumsentwicklung Ausarbeitung Projekt Umsetzung
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig)

Abhängigkeiten	BG2 Begegnungszone Zentrum VN1 Parkierungsreglement VV2 Veloabstellplätze / Förderung Bike+Ride
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Planungskosten Zentrumsentwicklung: 180'000 CHF (Kredit bereits genehmigt) • Projektierungskosten: noch unbekannt • Baukosten: noch unbekannt, projektabhängig
Wirkungskontrolle	Überprüfung ob behördenverbindliche Vorgaben aus dem KGV in die Planungen zum Zentrum aufgenommen werden (z.B. in Programm Studienauftrag).
Erläuterungen	Die Festlegung der verkehrlichen Grundstrategie schafft Klarheit sowie Planungssicherheit für die nachfolgenden Planungen im Zentrum (Studienauftrag). Es ist im Rahmen des KGV's aber nicht zweckmässig, sehr konkrete Vorgaben (z.B. Linienführung der Gemeindestrassen) zu machen. Dies wird im Studienauftrag unter Berücksichtigung der Gesamtsituation im Zentrum gemacht.

BG2 Begegnungszone Zentrum

Kurzbeschreibung	Signalisation einer Begegnungszone im Zentrumsbereich von Lengnau
Handlungsbedarf	Die Zürichstrasse und die Vogelsangstrasse werden im Zentrum von Kindergarten- und Schulkindern regelmässig und an verschiedenen Standorten gequert. Die genaue Führung für den Fussverkehr vor allem im Bereich des Dorfplatzes ist nicht eindeutig ersichtlich. Daneben gibt es zwischen den beiden Strassenseiten im Zentrum auch weiteren querenden Fussverkehr, welcher nicht die gesicherten Fussgängerquerungsstellen benutzt.
Ziele	Der Verkehr im Zentrum von Lengnau ist möglichst verträglich abzuwickeln und die Verkehrssicherheit ist vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu steigern.
Massnahmen	Signalisation einer Begegnungszone im Zentrumsbereich von Lengnau
Nächste Schritte	Durchführung eines Verkehrsversuchs einer Begegnungszone im Zentrum (inkl. Verkehrsgutachten nach Art. 3 der Verordnung über die Tempo 30 Zonen und die Begegnungszonen)
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig) Kanton Aargau (Aufsichtspflicht)
Abhängigkeiten	BG1 Grundlagen für Studienauftrag Zentrumsentwicklung FV1 Fussverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken VV1 Veloverkehrsnetz
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Kosten Verkehrsversuch: ca. CHF 30-35'000.- (über bereits genehmigten Verpflichtungskredit Zentrumsplanung finanzierbar)
Wirkungskontrolle	erfolgt im Rahmen des Verkehrsversuchs (Begleitung und Dokumentation)
Erläuterungen	<p>Rund um die Einführung von Tempo 30 Zonen oder Begegnungszonen bestehen in der Bevölkerung erfahrungsgemäss Unsicherheiten zur Funktionalität von Koexistenzonen. Ein Verkehrsversuch enthält einerseits wenig Risiko für hohe Fehlinvestitionen und andererseits ermöglicht er das Erleben einer Veränderung. Mit einem begleiteten Verkehrsversuch, auf die Dauer von einem Jahr beschränkt, lässt sich eine Begegnungszone installieren, die während der Versuchsdauer auf Herz und Nieren geprüft werden kann. Vor Ablauf des Verkehrsversuchs kann entschieden werden, ob der Versuch abgebrochen werden soll oder ob er in eine definitive Lösung überführt werden soll.</p> <p>In einer Begegnungszone gelten die folgenden Verkehrsregeln (gemäss Signalisationsverordnung Art. 22b):</p> <p>¹ Das Signal „Begegnungszone“ kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern</p> <p>² Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.</p> <p>³ Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.</p>

BG3 Verkehrsberuhigung

Kurzbeschreibung	In Lengnau werden alle Gemeindestrassen innerhalb des Siedlungsgebietes in Tempo 30 Zonen integriert.
Handlungsbedarf	In Lengnau sind heute vereinzelte verkehrsberuhigte Zonen (Schulstrasse-Brunnengasse, Quartier süd-westlich der Surbtalstrasse und der Freienwilstrasse) signalisiert. Mit der Reduktion der Geschwindigkeiten dürften sich einige Sicherheitsdefizite ganz oder teilweise entschärfen (z.B. ungenügende Sichtweiten bei Knoten). Zudem gilt durch die Vereinheitlichung der Zonen in der gesamten Gemeinde ein klares und plausibles Geschwindigkeitsregime.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung Verkehrssicherheit auf Gemeindestrassen • Entschärfung von lokalen Problemstellen • Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum • Senkung der Lärm- und Luftbelastung • Verträgliches Geschwindigkeitsniveau
Massnahmen	Einführung von Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung Verkehrsgutachten nach Art. 3 der Verordnung über die Tempo 30 Zonen und die Begegnungszonen • Abstimmung an der Gemeindeversammlung über den Kredit für die Einführung von Tempo 30 • Umsetzung von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig) Kanton Aargau (Aufsichtspflicht)
Abhängigkeiten	BG4 Verkehrssicherheit Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse BG6 Strassenraumgestaltung Gemeindestrassen FV1 Fussverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken VV1 Veloverkehrsnetz
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten Verkehrsgutachten Tempo 30 Zonen: ca. CHF 15-20'000.- • Kosten Umsetzung abhängig von Massnahmen
Wirkungskontrolle	Nachkontrolle zum Verkehrsgutachten, Rückmeldungen aus der Bevölkerung zum subjektiven Sicherheitsgefühl, weitere Verkehrsmessungen
Erläuterungen	

BG4 Verkehrssicherheit Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse

Kurzbeschreibung	Überprüfung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Geschwindigkeitssignalisation der Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse ausserhalb des Siedlungsgebietes.
Handlungsbedarf	Die Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse ist eine Gemeindestrasse und stellt die Ortsverbindung zwischen Lengnau und Baldingen sowie Rekingen her. Die untergeordnete Strasse ist zudem grundsätzlich eine Alternative zur Verbindung zwischen dem Zoll Zurzach dem Raum Baden über Tegerfelden. Von der Bevölkerung wird eine hohe Verkehrsmenge bemängelt, was insbesondere innerhalb des Siedlungsgebietes stört. Das Unfallgeschehen weist auf verschiedene Probleme hin. Die Strasse wird offenbar als „Raserstrecke“ missbraucht, hohe Geschwindigkeiten im Zusammenhang mit dem vorhandenen (geringen) Ausbaugrad führen zu wahrgenommenen Sicherheitseinschränkungen bei Fuss- und Veloverkehr. Zuletzt fordert eine Petition der Bevölkerung, dass für die Strasse eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 60km/h signalisiert werden soll.
Ziele	Die Verkehrssicherheit auf der kommunalen Verbindungsstrasse wird erhöht.
Massnahmen	Die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse wird im Rahmen einer Verkehrskonzeptes überprüft. Im Innerortsbereich (Vogelsnagstrasse) wird die Umsetzung einer Tempo-30-Zone prioritär behandelt.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Offerte für Verkehrskonzept einholen • Erarbeitung Verkehrskonzept Verkehrssicherheit Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig) Gemeinde Böbikon (beteiligt) Gemeinde Baldingen (beteiligt) Gemeinde Endingen (beteiligt) Kanton Aargau (Aufsichtspflicht)
Abhängigkeiten	BG3 Verkehrsberuhigung VV1 Veloverkehrsnetz
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Planungskosten Verkehrskonzept • Kosten Umsetzung abhängig der Massnahmen
Wirkungskontrolle	Unfallstatistik
Erläuterungen	

BG5 Geschwindigkeitsregime Kantonsstrassen

Kurzbeschreibung	Die Kantonsstrassen im Innerortsbereich von Lengnau weisen ein einheitliches Geschwindigkeitsregime auf.
Handlungsbedarf	Ab dem Gartencenter Lengnau in Richtung Endingen gilt, im Unterschied zu den restlichen Abschnitten auf den Kantonsstrassen in Lengnau, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60km/h. Vor allem im Bereich des Knotens Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse könnten mit einer tieferen Geschwindigkeit auf der Hauptachse Sicherheitsdefizite behoben werden und Verkehrsabläufe vereinfacht werden (z.B. Einbiegemanöver aus der Landstrasse oder der Bodenstrasse).
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Geschwindigkeitsregime auf dem gesamten Abschnitt der Surbtalstrasse • Erhöhung der Verkehrssicherheit für den querenden Fussverkehr im Bereich der Bushaltestelle Unterlengnau • Erhöhung des Fahrkomforts auf der kantonalen Veloroute auf der Surbtalstrasse (Radstreifen) • Verminderung der Lärmbelastung entlang der Kantonsstrasse
Massnahmen	Anpassung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf der Surbtalstrasse zwischen dem Ortseingang von Endingen und dem Gartencenter Lengnau.
Nächste Schritte	Die Gemeinde beantragt eine Anpassung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit im beschriebenen Abschnitt.
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lengnau (beteiligt) Kantonspolizei Aargau (beteiligt über Vollzugsauftrag)
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	keine massgebenden Kosten
Wirkungskontrolle	Geschwindigkeitsmessungen
Erläuterungen	

BG6 Strassenraumgestaltung Gemeindestrassen

Kurzbeschreibung	Die wichtigsten Gemeindestrassen (z.B. Vogelsangstrasse, Zürichstrasse, Bodenstrasse und Landstrasse) werden im Rahmen der ordentlichen Sanierungszyklen auf ihre Funktionalität, Dimensionierung und Gestaltung überprüft.
Handlungsbedarf	<p>Die vier obengenannten Strassen haben neben der reinen Erschliessungsfunktion auch noch andere Funktionen, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung (z.B. Durchleitungsfunktion, Sammelfunktion). Sie dienen zudem auf der gesamten Länge oder nur auf Teilen wichtigen Schulwegbeziehungen.</p> <p>Im bestehenden Zustand weisen viele Elemente in den Strassenräumen auf eine Diskrepanz zwischen der gewünschten Infrastruktur und der ursprünglich vorhandenen Verhältnisse (z.B. Fussgängerlängsstreifen). Zudem bestehen in diesen Strassenräumen verschiedene Sicherheitsdefizite (z.B. ungenügende Annäherungsbereiche beim Fussgängerstreifen Vogelsangstrasse oder Sichtprobleme bei Knoten).</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive und sichere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden • Lesbarkeit der Strassenfunktion anhand der Strassenraumgestaltung
Massnahmen	<p>Erarbeitung von minimalen Betriebs- und Gestaltungsprojekten oder zumindest der Beibehaltung einer fachlichen Begleitung bei der Projektierung im Sanierungsfall. Folgende Elemente sind zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dimensionierung der Fahrbahn • Fussgängerinfrastruktur • Geschwindigkeitsregime • Vortrittsregelung • Gestaltung des Strassenraums
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Laufende Überprüfung der Strassenräume im Zusammenhang mit Sanierungszyklen und laufenden Projekten • Auslösung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig)
Abhängigkeiten	<p>BG3 Verkehrsberuhigung</p> <p>BG4 Verkehrssicherheit Vogelsangstrasse / Baldingerstrasse</p>
Zeithorizont	Abhängig von der Werterhaltungsplanung der wichtigsten Gemeindestrassen
Kosten	Abhängig der getroffenen Massnahmen
Wirkungskontrolle	-
Erläuterungen	

BG7 Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse

Kurzbeschreibung	Durch geeignete Massnahmen werden die Verkehrsabläufe beim Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse verbessert und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet.
Handlungsbedarf	Der Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse ist nach dem Kreisel im Zentrum die am stärksten belastete Kreuzung innerhalb des Siedlungsgebietes von Lengnau. Trotz der noch ausreichenden Kapazität (Verkehrsqualitätsstufe B gemäss Messung vom 19. August 2020) entstehen durch die starke Belastung der Kantonsstrasse teilweise lange Wartezeiten bei Ein- und Abbiegen von und in die Gemeindestrasse. Dies führt dazu, dass Bewohner einen Umweg in Kauf nehmen um via Kreisel im Zentrum auf das übergeordnete Strassennetz zu gelangen. Dies widerspricht dem Ziel, den Verkehr auf möglichst direkt auf das Kantonsstrassennetz zu führen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • funktionaler Verkehrsknoten unter Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Verkehrsmengen • sicherer Verkehrsknoten für alle Verkehrsarten
Massnahmen	Knotenstudie für den Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsabläufe.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrserhebungen • Erarbeitung Knotenstudie
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lengnau (beteiligt)
Abhängigkeiten	BG5 Geschwindigkeitsregime Kantonsstrassen FV2 Querungsstelle Bushaltestelle Unterlengnau ÖV2 Hindernisfreie Bushaltestelle Unterlengnau
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	-
Erläuterungen	

VN1 Parkierungsreglement

Kurzbeschreibung	Regelung der Parkierung auf öffentlichem Grund mit einem Parkierungsreglement.
Handlungsbedarf	Über ein Parkierungsreglement liesse sich das Parkieren auf öffentlichem Grund (z.B. Dauerparkieren in Quartierstrassen), der Gebührenrahmen für das Parkieren auf öffentlichem Grund (z.B. im Zentrum) sowie die Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze regeln (falls dies von der Gemeinde gewünscht wird).
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • klare Regelung des ruhenden Verkehrs bei steigendem Druck durch die Siedlungsentwicklung • praktikable und faire Regelung • hohe Verkehrssicherheit und gute Ordnung in den öffentlichen (Strassen-)Räumen • Geregelt und faire Mehrfachnutzung der Parkplätze bei Anlässen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen
Massnahmen	Erstellung Parkierungsreglement mit dafür nötigen Abklärungen, wie z.B. die Einteilung von Parkraumzonen.
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterarbeitung im Rahmen Entwurf Parkierungsreglement (Parkierungskonzept) • Beschluss • Umsetzung
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig) Regionalpolizei (beteiligt)
Abhängigkeiten	BG1 Grundlagen für Studienauftrag Zentrumsentwicklung BG2 Verkehrsgutachten Begegnungszone Zentrum
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Planungskosten Parkierungsreglement • weitere Kosten abhängig von Konzept
Wirkungskontrolle	Geringer Verwaltungsaufwand zum Thema Parkierung, hohe Verkehrssicherheit und gute Ordnung in den öffentlichen Strassenräumen
Erläuterungen	

VN2 Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht

Kurzbeschreibung	In Lengnau werden in der Bau- und Nutzungsordnung in Abhängigkeit eines plausiblen Mobilitätskonzepts autofreie oder autoreduzierte Nutzungen zugelassen. Es ist zudem zu prüfen, ob mit einer Bestimmung in der Bau- und Nutzungsordnung der gemäss VSS-Norm berechnete Pflichtbedarf für Parkfelder begrenzt werden soll.
Handlungsbedarf	Gemäss Bauverordnung ermittelt sich die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze aus der VSS Norm SN 640 281 «Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006. Damit wird der Pflichtbedarf an Parkfeldern festgelegt. Für geeignete Nutzungen in besonders gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen ist jedoch eine grössere Flexibilität gewünscht (z. B. autoreduziertes / autofreies Wohnen). Dies soll grundsätzlich (sofern die Grundeigentümer es wünschen und die Funktionalität mit einem Mobilitätskonzept nachweisen) ermöglicht werden. Die Gemeinde kann die Möglichkeit schaffen, den Pflichtbedarf an Parkfeldern in der BNO zu begrenzen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung Überangebot an Parkplätzen • wirtschaftliche Bauweise fördern • Förderung von Fuss- und Veloverkehr in den Quartieren, in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr • Entlastung des Strassennetzes von motorisiertem Individualverkehr
Massnahmen	Konkretisierung der kantonalen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht in der Bau- und Nutzungsordnung. Formulierung von Anforderungen an das Mobilitätskonzept, Geltungsbereich Um- und Neubauten.
nächste Schritte	Prüfung und allfällige Formulierung der Bestimmungen im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig)
Abhängigkeiten	VN1 Parkierungsreglement
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Kosten	Planungskosten im Rahmen Gesamtrevision Nutzungsplanung
Wirkungskontrolle	Geringere Verkehrszunahme aufgrund weniger realisierter Parkfelder
Erläuterungen	<ul style="list-style-type: none"> • kantonales Baugesetz (BauG) • kantonale Bauverordnung (BauV) • SN 640 281 vom 1. Februar 2006 • Baden Regio, regionales Parkraumkonzept 2016

FV1 Fussverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken

Kurzbeschreibung	Das Fusswegnetz wird punktuell ergänzt und Schwachstellen im Netz werden eliminiert.
Handlungsbedarf	Die Gemeinde verfügt grundsätzlich bereits über ein gut strukturiertes Fusswegnetz, bestehend aus einem Hauptnetz und einem Nebennetz im Siedlungsgebiet sowie einem Freizeitnetz auf den Feld- und Waldwegen ausserhalb des Siedlungsgebietes. Vereinzelte bestehen noch Netzlücken. Dies betrifft insbesondere einige kurze Abschnitte entlang der Kantonsstrasse sowie ein durchgängiges Fusswegnetz entlang des nord-östlichen Siedlungsrandes. Die Surb ist für die Bevölkerung nur an wenigen Stellen zugänglich. Im Sinne einer Netzergänzung soll ein Fussweg entlang der Surb von Unterlengnau bis an die Gemeindegrenze entstehen.
Ziele	Lengnau verfügt über ein flächendeckendes, sicheres, dichtes und attraktives Fusswegnetz, vor allem zu den wichtigsten Zielorten im Zentrum der Gemeinde sowie zu den umliegenden Naherholungsgebieten. Netzlücken werden geschlossen.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Schliessung der Netzlücken entlang der Kantonsstrassen • Schliessen von weiteren kleinen Netzlücken • Umsetzung Surbwanderweg
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Fusswege • Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei Bauvorhaben
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig bei Gemeindestrassen) Kanton Aargau (zuständig bei Kantonsstrassen) Grundeigentümer (beteiligt)
Abhängigkeiten	BG3 Verkehrsberuhigung BG6 Strassenraumgestaltung Gemeindestrassen FV2 Querungsstelle Bushaltestelle Unterlengnau
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> • keine verbleibenden Lücken im Fusswegnetz • Direktheit Fusswegnetz • Fussverkehrsaufkommen
Erläuterungen	

Folgende Netzergänzungen sind abgestimmt mit den Bau- oder Sanierungsvorhaben schrittweise zu erstellen:

Nr	Netzlücke	Zeithorizont	Quelle
1	Gehweg entlang Surbtalstrasse zwischen Chratzstrasse und Beginn Radweg Richtung Ehrendingen	langfristig	KGV
2	Gehweg entlang Freienwilstrasse zwischen Winkelweg und Parkplatz Kirche	mittelfristig	Projekt Kanton Aargau

3	Fusswegverbindung entlang der Freienwilstrasse zwischen dem Anschluss Hofacherweg und dem Anschluss zur Chratzstrasse (Ausserorts)	mittelfristig	KGV
4	Fusswegverbindung zwischen Flueweg und Wydenstrasse	mittelfristig	KGV
5	Fusswegverbindung zwischen der Vogelsangstrasse und dem Quartier Büel	langfristig	KGV
6	Fusswegverbindung zwischen dem Schützenhausweg und dem Quartier Büel	langfristig	KGV
7	Fusswegverbindung entlang der Vogelsangstrasse zwischen dem Siedlungsrand bei der Sternenstrasse und der Büelstrasse	kurzfristig	KGV
8	Fusswegverbindung entlang der Vogelsangstrasse zwischen der Büelstrasse und Abzweigung Richtung Steig	langfristig	KGV
9	Fusswegverbindung entlang der Vogelsangstrasse zwischen der Abzweigung Steig und der Abzweigung Richtung Weiler Vogelsang	kurzfristig	KGV
10	Surbwanderweg zwischen der Landstrasse und der Gemeindegrenze zu Endingen	mittelfristig	Perspektive Surbtal

Folgende Gefahrenstellen im Fussverkehrsnetz sind abgestimmt mit den Bau- oder Sanierungsvorhaben sowie anderen Massnahmen des KGV zu beheben:

Nr	Gefahrenstelle	Zeithorizont	Quelle
1	Fussgängerquerung über Surbtalstrasse bei der Bushaltestelle Unterlengnau	mittelfristig	KGV
2	Fussgängerquerung über Vogelsangstrasse beim Kindergarten Sonnenrain	kurzfristig	Schule
3	Fussgängerquerung über Vogelsangstrasse bei der Bodenstrasse	kurzfristig	Schule

FV2 Querungsstelle Bushaltestelle Unterlengnau

Kurzbeschreibung	Die Fussverkehrsquerung über die Surbtalstrasse bei der Bushaltestelle Unterlengnau wird entsprechend den gültigen Normen ausgebaut.
Handlungsbedarf	Bei der Bushaltestelle Unterlengnau ist die Fussgängerquerung über die Kantonsstrasse durch einen Fussgängerstreifen gesichert. Dieser verfügt jedoch über keine Schutzinsel und verläuft zudem noch über Teile der Bushaldebucht. In Richtung Zentrum Lengnau wird zudem die Überhol-sichtweite aufgrund des Buswartehäuschen nicht eingehalten.
Ziele	Verbesserung der Sicherheit für den querenden Fussverkehr
Massnahmen	Ausarbeitung eines Projektes für eine sichere Querungsstelle. Idealerweise wird eine Ausführung mit möglichen Massnahmen beim Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse (vgl. Massnahme BG7) sowie dem hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen (vgl. Massnahme ÖV2) verbunden.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Absprache mit Abteilung Tiefbau bezüglich Sanierungszeitpunkt Kantonsstrassenabschnitt • Ausarbeitung Projekt
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lengnau (beteiligt)
Abhängigkeiten	BG5 Geschwindigkeitsregime Kantonsstrassen BG7 Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse FV1 Fussverkehrsnetz / Schliessung Netzlücken ÖV2 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	keine spezifischen Kontrolle der Massnahme
Erläuterungen	Gemäss der VSS-Norm SN 40 241 sind Fussgängerschutzinseln immer anzustreben. Nur wenn der durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) weniger als 3'000 Fahrzeuge beträgt, kann darauf verzichtet werden. Die Surbtalstrasse weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von ca. 10'000 Fahrzeugen auf.

FV3 Querungsstelle Industriegebiet

Kurzbeschreibung	Die Fussverkehrsquerung über die Surbtalstrasse im Industriegebiet wird bezüglich Verkehrssicherheit überprüft und wenn möglich optimiert.
Handlungsbedarf	Die Querung der Surbtalstrasse bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80km/h ist grundsätzlich nicht sehr komfortabel. Kaum wahrnehmbare Annäherungsbereiche, der aktuelle Ausbau der Mittelinsel sowie die Querung von mehreren Fahrstreifen ohne Mittelinsel entsprechend nicht den gängigen Normen und Richtlinien. Auch die Zugänge zur Querungsstelle und den Bushaltestellen sind nicht ausgebaut.
Ziele	Verbesserung der Sicherheit für den querenden Fussverkehr sowie der Zugänge zu den Bushaltestellen
Massnahmen	Im Rahmen eines allfälligen Sanierungskonzeptes sowie dem hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen „Gewerbegebiet“ (vgl. Massnahme ÖV2) sind Projekte durch die zuständigen kantonalen Fachstellen und die Gemeinde abzusprechen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr anzustreben.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Absprache mit Abteilung Tiefbau bezüglich Sanierungszeitpunkt Kantonsstrassenabschnitt • Ausarbeitung Projekt
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lengnau (beteiligt)
Abhängigkeiten	ÖV2 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	keine spezifischen Kontrolle der Massnahme
Erläuterungen	

VV1 Veloverkehrsnetz

Kurzbeschreibung	Das Velowegnetz wird punktuell ergänzt, die Konfliktstellen werden behoben.
Handlungsbedarf	Das Velonetz in Lengnau ist heute schon mehrheitlich durchgängig und dicht. Es besteht die folgende Netzlücke im Velowegnetz: <ul style="list-style-type: none"> • Verbindung Wiesenweg- Weidacherweg (kommunale Nebenroute)
Ziele	Lengnau verfügt über ein flächendeckendes, sicheres, dichtes und attraktives Velowegnetz.
Massnahmen	Schliessung von Lücken im Netz
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit Grundeigentümern • Auflage der Signalisationsänderung
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig) Grundeigentümer (beteiligt)
Abhängigkeiten	BG3 Verkehrsberuhigung
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	Nutzung der Velowege
Erläuterungen	

VV2 Veloabstellplätze / Förderung Bike+Ride

Kurzbeschreibung	Das Velowegnetz wird punktuell ergänzt, die Konfliktstellen werden behoben.
Handlungsbedarf	Da die Bushaltestellen auf der kantonalen Hauptachse Surbtalstrasse liegen, befinden sich verschiedene Wohnquartierteile ausserhalb des Einzugsradius von 300m um die Bushaltestelle. Aufgrund der bestehenden Netzstruktur werden die Buslinien auch in Zukunft nur auf den Kantonsstrassen geführt. Umso wichtiger sind gut ausgebaute Veloabstellplätze bei den Bushaltestellen und bei den wichtigen Zielpunkten (Schulhäuser, öffentliche Bauten, publikumsorientierte Nutzungen) der Gemeinde.
Ziele	Stärkung und Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Veloverkehrs
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • laufender Ausbau der Veloparkieranlagen nach Bedarf • Sicherstellen einer hohen Qualität und Nutzerfreundlichkeit • Sicherstellen der Zugänglichkeit • Priorisierung Veloabstellplätze gegenüber Autoabstellplätzen • Kommunikationsmassnahmen zur Veloförderung
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Detailkonzept auszurüstende Haltestellen • laufende Berücksichtigung bei Projekten / Umbauten / Sanierung an Haltestellen
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig) Schule (beteiligt) Private (beteiligt)
Abhängigkeiten	VV1 Veloverkehrsnetz
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Beteiligung an Investitionsaufwand durch die Gemeinde im Rahmen von Einzelprojekten und Sanierungen.
Wirkungskontrolle	Belegungsgrad der Veloabstellplätze mit täglich bewegten Velos
Erläuterungen	<p>Eine Bestandesaufnahme der bestehenden Veloabstellmöglichkeiten wurde von der Gemeinde bereits gemacht.</p> <p>An wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können beim Kanton Gesuche für Beiträge an Veloparkanlagen gestellt werden.</p>

ÖV1 Bushaltestelle Freienwilstrasse

Kurzbeschreibung	Prüfung einer neuen Bushaltestelle der Buslinie 353 an der K427 Freienwilstrasse.
Handlungsbedarf	Die Erschliessung durch den Bus in den Wohnquartieren östlich und westlich der Freienwilstrasse ist ungenügend. Mit einer neuen Bushaltestelle würde die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz gesteigert.
Ziele	Bessere Abdeckung des Siedlungsgebietes durch dichteres Netz von ÖV-Haltestellen
Massnahmen	hindernisfreie Bushaltestelle an der K427 Freienwilstrasse
nächste Schritte	Projekt koordinieren
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lengnau (beteiligt) Busbetriebe (beteiligt)
Abhängigkeiten	ÖV2 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG
Zeithorizont	mittel- langfristig
Kosten	noch nicht geschätzt, Planungs- und Investitionskosten
Wirkungskontrolle	Frequenz an der Bushaltestelle
Erläuterungen	

ÖV2 Hindernisfreie Bushaltestellen nach BehiG

Kurzbeschreibung	Die Haltekanten bei Bushaltestellen werden auf die Einhaltung der Vorgaben des BehiG geprüft und entsprechende Defizite baulich behoben.
Handlungsbedarf	Bushaltestellen haben den Bestimmungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und zugehörigen Folgeerlassen zu entsprechen. Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind zu beseitigen. Sie sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom benutzen können. Bestehende Anlagen sind bis Ende 2023 entsprechend anzupassen.
Ziele	Der Kanton baut in absehbarer Zeit die Bushaltestellen hindernisfrei aus und erhöht so die Qualität der Infrastruktur in der Gemeinde und erleichtert deren Benützung für die gesamte Bevölkerung.
Massnahmen	Alle bestehenden und geplanten Bushaltestellen hindernisfrei ausbauen.
Nächste Schritte	Hindernisfreie Projektierung der Bushaltestellen
Zuständigkeiten	Kanton Aargau (zuständig) Gemeinde Lengnau (beteiligt)
Abhängigkeiten	BG7 Knoten Surbtalstrasse / Bodenstrasse / Landstrasse ÖV1 Bushaltestelle Freienwilstrasse
Zeithorizont	kurz- mittelfristig
Kosten	Infrastrukturkosten im Rahmen der Sanierungsprojekte und der Projekte für die neuen Haltestellen
Wirkungskontrolle	Hindernisfreiheit der Bushaltestellen gemäss Vorgaben / Normierung
Erläuterungen	BehiG und zugehörige Erlasse. Aufgrund der Forderung einer hohen Haltekante (22cm) zur Gewährleistung des hindernisfreien Einstiegs wird für Busbuchten und für Fahrbahnhalte generell viel mehr Platz benötigt als bisher. Dies führt unter Umständen zu weitreichenden Veränderungen im Strassenraum.

MM1 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Kurzbeschreibung	Das Mobilitätsmanagement (MM) umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die das Zufussgehen und Velofahren fördern sowie zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Carsharing und zur effizienten Nutzung des Autos bewegen. Mobilitätsmanagement unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels (oder einer Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln) durch Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie Koordination von Angeboten. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und tragen insgesamt zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse bei.
Handlungsbedarf	Lengnau ist Bestandteil der Energiestadt Surbtal und nimmt die Verantwortung wahr, dabei zu helfen, den Verkehr in der Gemeinde effizienter und umweltverträglicher zu gestalten.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der Verkehrsemissionen und -immissionen • Sicherung der getätigten beziehungsweise der zu tätigen Investitionen ins Verkehrssystem • Sicherung der zukünftigen Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung
Massnahmen	<p>Mobilitätsmanagements-Massnahmen für die Bevölkerung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Über den Internetauftritt der Gemeinde werden alle die Mobilität betreffenden Informationen für die Gemeinde zusammengestellt und so für die Bevölkerung einfacher zugänglich gemacht. Dazu werden mit Kurzinformationen zu den verschiedenen Angeboten und mittels geschickter Verlinkung zu den eigentlichen Mobilitätsanbietern, Informationen rund um die Mobilität gebündelt aufbereitet. • Die Neuzuzüger der Gemeinde erhalten bei der Anmeldung auf der Gemeindeverwaltung ein Set mit Mobilitätsinformationen zum öffentlichen Verkehr, Carsharing, Velofahren und zu Ausflugsmöglichkeiten mit nicht motorisierten und/oder öffentlichen Verkehrsmitteln.
Nächste Schritte	Die Gemeinde überprüft ihren Internetauftritt sowie das Informationsdossier für Neuzuzüger mit Bezug auf Mobilitätsinformationen.
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig) Energiekommission Surbtal (beteiligt)
Abhängigkeiten	unabhängig von anderen Massnahmen
Zeithorizont	laufend
Kosten	-
Wirkungskontrolle	greifende Massnahmen des Mobilitätsmanagements
Erläuterungen	<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Energieleitbild Surbtal • www.aargaumobil.ch

MM2 Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger

Kurzbeschreibung	Das Mobilitätsmanagement (MM) umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die das Zufussgehen und Velofahren fördern sowie zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Carsharing und zur effizienten Nutzung des Autos bewegen. Mobilitätsmanagement unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels (oder einer Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln) durch Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie Koordination von Angeboten. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und tragen insgesamt zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse bei.
Handlungsbedarf	Lengnau ist Bestandteil der Energiestadt Surbtal und nimmt die Verantwortung wahr, dabei zu helfen, den Verkehr in der Gemeinde effizienter und umweltverträglicher zu gestalten.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der Verkehrsemissionen und -immissionen • Sicherung der getätigten beziehungsweise der zu tätigen Investitionen ins Verkehrssystem • Sicherung der zukünftigen Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung
Massnahmen	<p>Mobilitätsmanagements-Massnahmen für Verkehrserzeuger:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinde stellt sicher, dass bei neuen grösseren Wohnsiedlungen die Möglichkeiten des MM im Rahmen der Gestaltungsplanung oder des Baubewilligungsverfahrens von Seiten Bauherrschaft wahrgenommen werden. Dazu nutzt sie Informationsmaterialien von aargaumobil und weist die Bauherren auf das Angebot des kantonalen Mobilitätsmanagements hin. • Die Gemeinde bietet bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen ab 50 oder 100 Mitarbeitenden, die in einem Verfahrensprozess mit der Gemeinde stehen, eine Impulsberatung an. Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Unternehmensverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des MM werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierenden Probleme analysiert. Für die Fachberatung bei Unternehmen zieht die Gemeinde das Angebot des kantonalen Mobilitätsmanagements aargaumobil bei. • Die Gemeinde nimmt ihre Vorbildfunktion gegenüber ansässigen Verkehrserzeugern wahr und setzt deshalb auch innerhalb der Verwaltung Massnahmen des MM um.
Nächste Schritte	Die Gemeindeverwaltung prüft im Rahmen einer Impulsberatung mit aargaumobil, wie die vorgeschlagenen Massnahmen in ein Programm „Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeugern“ aufgenommen werden können.
Zuständigkeiten	Gemeinde Lengnau (zuständig) Energiekommission Surbtal (beteiligt)
Abhängigkeiten	unabhängig von anderen Massnahmen
Zeithorizont	laufend
Kosten	-

Wirkungskontrolle	greifende Massnahmen des Mobilitätsmanagements
Erläuterungen	Grundlagen: <ul style="list-style-type: none">• Energieleitbild Surbtal• www.aargaumobil.ch

7. UMSETZUNG UND CONTROLLING

7.1 Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit

Um die Bevölkerung von den Zielen und Massnahmen des kommunalen Gesamtplan Verkehr zu überzeugen, kommt der Öffentlichkeitsarbeit eine zentrale Rolle zu.

Das Mitwirkungsverfahren sorgt grundsätzlich dafür, dass die Bevölkerung bei der Erarbeitung des KGV's in geeigneter Weise am Planungsprozess teilnehmen kann. Der Partizipationsprozess soll aber schon vor der eigentlichen Mitwirkung gestartet werden. Im Rahmen eines Workshops (Futurum) wird die Bevölkerung eingeladen, Ideen zur verkehrlichen Ausrichtung der Gemeinde einzubringen.

Die Massnahmen und speziell diejenigen für den Zentrumsbereich müssen von der Behörde sorgfältig kommuniziert werden. Dazu bestehen folgende Möglichkeiten:

- Informations- und Mitwirkungsveranstaltungen (Futurum)
- Informationen im Rahmen der Gemeindeversammlung
- Flyer an alle Haushalte
- Inserate / Berichte in den Lokalzeitungen (Surbtaler, Die Botschaft, Rundschau, Aargauer Zeitung)
- Internetauftritt: übersichtlicher und einfacher Zugang zu Informationen und Planungsunterlagen auf der Website der Gemeinde

Mit einer transparenten Kommunikation und einem frühzeitigen Einbezug der Bevölkerung ist davon auszugehen, dass die Akzeptanz für Massnahmen und deren Kosten bei der Bevölkerung steigt.

7.2 Umsetzung; Zuständigkeiten

Die Gemeinde Lengnau überprüft regelmässig, ob die Zielsetzungen nach wie vor aktuell sind, ob diese erreicht werden und führt eine Kontrolle über die Umsetzung der Massnahmen. Bau- und Gemeindeverwaltung informieren den Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen.

7.3 Organisation der Wirkungskontrolle

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

- Geschwindigkeitsmessungen (Nachkontrollen) in neuen Tempo-30-Zonen
- Verkehrsaufkommen auf Basis der kantonalen Verkehrszählungen (Kantonsstrassen) sowie der erhobenen Daten mit dem Speedy-Messgerät der Gemeinde (Gemeindestrassen)
- Ein- und Aussteiger im öffentlichen Verkehr (soweit verfügbar via kantonale Fachstelle)
- Auslastung der Veloabstellplätze bei ÖV-Haltestellen und wichtigen öffentlichen Bauten
- laufende Erfassung von Beobachtungen durch die Verwaltung und von Hinweisen aus der Bevölkerung

8. KOORDINATION UND MITWIRKUNG

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

8.1 Entstehungsgeschichte

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

- Vorbereitung der Startsitung mit Analyse und Handlungsfelder. Aufbereitung der Teilpläne im Entwurf.
- 19.05.2020, Startsitung der Arbeitsgruppe: Durchsprache der Auslegeordnung, Inputs über laufende und zu koordinierende Projekte, Probleme und Absichten. Ein Entwurf der Teilpläne liegt bereits vor. Koordination des Terminplanes.
- Juni 2020: Entwurf Erläuterungsbericht
- 17.06.2020, Sitzung der Arbeitsgruppe: Durchsprache Teilpläne und Erläuterungsbericht, inklusive Massnahmenblätter. Verabschiedung des Entwurfes zuhanden des Gemeinderates Lengnau (mit Änderungen).
- 06.07.2020: Eingabe der Entwürfe von Bericht und Teilplänen zur ersten Lesung beim Gemeinderat Lengnau.
- 23.11.2020, Verabschiedung durch den Gemeinderat zur vorläufigen Beurteilung und zur Mitwirkung
- 15.12.2020, Eingangsbestätigung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt
- 15.03.2021 bis 14.04.2021, der KGV Lengnau liegt zur öffentlichen Mitwirkung auf.
- 06.04.2021, Online-Sprechstunde für die Bevölkerung zum KGV Lengnau
- 13.04.2021, Erhalt der Stellungnahme (vorläufige Beurteilung)
- 11.11.2021, Besprechung der Arbeitsgruppe: Verabschiedung der überarbeiteten Planung zuhanden des Gemeinderates
- ..., Gemeinderat beschliesst den KGV
- ..., Einreichen zur Genehmigung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt

8.2 Vorläufige Beurteilung / Mitwirkung der Bevölkerung

Die Resultate der vorläufigen Beurteilung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt sowie diejenigen der Mitwirkung wurden in separaten Tabellen zusammengefasst.

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

Bericht:

- Allgemeine Ergänzungen zur Analyse gemäss Hinweisen aus der vorläufigen Beurteilung
- Informationen zum Unfallgeschehen im Gemeindegebiet
- Aussagen zum Potenzial bei den Veloabstellplätzen
- Aussagen zur Ausstattung und Zugänglichkeit der Bushaltestellen

- Die Zusammenfassung der Analyse wurde konkretisiert, damit der Handlungsbedarf erkennbar wird
- Zielsetzung „Verkehrsverträglichkeit im Zentrum“ und „Verkehrsberuhigung“ geändert
- Zielsetzung „Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz“ angepasst
- Zielsetzung zu den Kantonsstrassen präzisiert
- Zielsetzung ÖV-Erschliessung präzisiert
- VN2: Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht- mit einer Massnahme zur Parkplatzerstellungspflicht wird im KGV eine Grundlage für einen entsprechenden BNO-Paragraphen geschaffen

Teilpläne:

- Teilplan MIV: Anpassung der Strassenklassierung der K284 zu Regionalverbindungsstrasse (RVS)
- Teilplan MIV: Anpassung der Bezeichnung der Versorgungsrouten

9. GENEHMIGUNGSBLATT KANTON

Der KGV der Gemeinde Lengnau besteht aus dem vorliegenden Bericht und den Teilplänen 1 motorisierter Individualverkehr, 2 Fussverkehr, 3 Veloverkehr und 4 öffentlicher Verkehr. Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das Kapitel Ziele (Seite 26) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung durch das Dep. BVU: 13. April 2021
Öffentliche Mitwirkung: 15. März 2021 bis 14. April 2021
Beschlossen durch den Gemeinderat: 22. November 2021

GEMEINDERAT LENGNAU

Der Gemeindeammann:
Franz Bertschi

.....

Der Gemeindeschreiber:
Anselm Rohner

.....

Kantonale Genehmigung:

DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT

Der Vorsteher:
Stephan Attiger

.....

PLANVERZEICHNIS

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

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

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

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