



Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) gemäss § 54a BauG



Auftraggeber:

Gemeinde Büttikon

Bollstrasse 100
5619 Büttikon

Auftragnehmer:

arcoplan klg

Limmatauweg 9
5408 Ennetbaden

Verfasser:

Paul Keller, Siedlungsplaner HTL/NDS GIS, Raumplaner FSU Reg. A
Pascal Duppich, Raumplaner

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einleitung	4
1.1 Rechtliche Grundlagen	4
1.2 Anlass für KGV Büttikon	4
1.3 Kantonale Grundlagen	6
1.3.1 Richtplan Aargau	6
1.3.2 Raumkonzept Aargau 2011	8
1.3.3 Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU	8
1.4 Regionale Planungen	9
1.5 Kommunale Planungen	12
1.5.1 Räumliches Entwicklungskonzept Büttikon (2020)	12
2 Analyse	15
2.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr	15
2.2 Öffentlicher Verkehr (vgl. Anhang 2)	17
2.3 Fussverkehr (vgl. Anhang 3)	17
2.4 Veloverkehr (vgl. Anhang 4)	17
2.5 Motorisierter Verkehr (vgl. Anhang 1)	19
2.5.1 Verkehrsbelastungen	19
2.5.2 Bestehende Planungen	19
2.5.3 Lastwagenverkehr / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	19
2.5.4 Ruhender Verkehr	19
2.5.5 Unfälle	20
2.5.6 Strassenlärm	21
2.5.7 Kommunales Strassennetz	22
3 Ziele	22
4 Massnahmen (vgl. Anhang 5)	23
4.1 Aufwertung Verbindungsstrasse Sarmenstorferstrasse / Wohlerstrasse K364 / K363	24
4.2 Aufwertung Verbindungsstrasse Villmergerstrasse K366	25
4.3 Checkliste für Strassensanierungsprogramm	26
4.4 Verbesserung Angebot an öffentlichen Parkplätzen	27
4.5 Zugänglichkeit und Ausstattung von Bushaltestellen optimieren	28
4.6 Anpassung Verlauf kantonaler Wanderweg	29
5 Controlling	30
6 Koordination	30
7 Genehmigungsblatt Kanton	31

Anhänge (A3)

Teilplan motorisierter Individualverkehr	Anhang 1
Teilplan öffentlicher Verkehr	Anhang 2
Teilplan Fussverkehr	Anhang 3
Teilplan Radverkehr	Anhang 4
Massnahmenplan	Anhang 5

1 Einleitung

1.1 Rechtliche Grundlagen

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) legt die Ziele der Verkehrsentwicklung einer Gemeinde für die nächsten 10 bis 15 Jahre fest. Er bezieht alle Aspekte der Mobilität ein und zeigt auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen sind (§ 2 BauV). Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen, vom zuständigen Departement genehmigt und ist behördenverbindlich (§ 54a Abs. 1 BauG).

Eine Verpflichtung zur Erstellung eines KGV ergibt sich nur in speziellen Fällen, welche explizit in § 54a BauG definiert sind:

- Ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr ist 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 kann das Verkehrsaufkommen in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung abstimmen.

Im Interesse der überkommunalen Abstimmung und zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes kann der Regierungsrat den Gemeinderat zum Erlass eines, mit den Zentrums- und Nachbargemeinden abgestimmten, Kommunalen Gesamtplans Verkehr verpflichten (§ 54a Abs. 3 BauG).

1.2 Anlass für KGV Büttikon

Die Gemeinde Büttikon hat eine Gesamtrevision der aus dem Jahr 1998 stammenden Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland eingeleitet. In Abstimmung mit der Gesamtrevision der Nutzungsplanung erarbeitet die Gemeinde einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Als zentrales Verkehrsplanungsinstrument der Gemeinde soll dieser Aussagen machen zu einem funktionsfähigen und wesensgerechten Strassennetz, zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr, zu attraktiven Fuss- und Veloverkehrswegen und zu verkehrsberuhigenden Massnahmen.

Der KGV thematisiert die Abhängigkeiten von Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage sowie die gegenseitigen Beeinflussungen mit dem Umfeld, in das diese eingebettet sind. Zu berücksichtigen sind Verkehrsinfrastruktur sowie Verkehrsbetrieb, Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sowie das natürliche, gebaute, angestrebte und kulturelle Umfeld.

Gemäss den eingangs erwähnten rechtlichen Grundlagen kann die Gemeinde freiwillig einen KGV erstellen oder unter bestimmten Voraussetzungen zu dessen Erstellung verpflichtet werden. Für die Gemeinde Büttikon ist die Erstellung eines KGVs jedoch rechtlich nicht zwingend, der KGV wird auf Wunsch der Gemeinde erstellt.

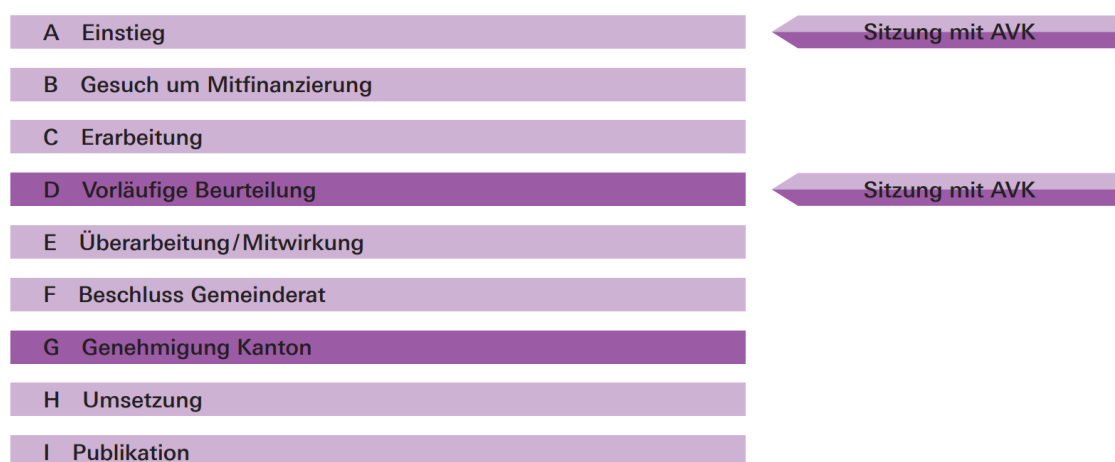
Die Erarbeitung eines KGV Büttikon parallel zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung empfiehlt sich aus folgenden Gründen:

- Sicherstellung einer optimalen Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Ermöglichung der raumplanerischen Bestrebung einer verstärkten Siedlungsentwicklung nach Innen
- Gesamtheitliche Betrachtung aller Verkehrsfragen mit dem Ziel einer Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Fussgänger- und Radverkehr

- Koordinationsinstrument in der detaillierten Massnahmenplanung und -umsetzung in Verkehrsfragen oder bei Themen mit Verkehrsbezug.

Der KGV ist ein behördenverbindliches und dementsprechend ein verwaltungsanweisendes, primär strategisches Führungsinstrument der Gemeinde. Dieses zeigt die Planungsabsichten der Gemeinde in den nächsten 15 Jahren auf und dient als Grundlage für die Koordination aller verkehrs- und raumwirksamen Tätigkeiten.

Mit dem Ziel einer optimalen Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erfolgt die Erarbeitung zwischen der Revision Nutzungsplanung und der kommunalen Verkehrsplanung koordiniert und parallel. In einer ersten Phase werden KGV und räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Der Abschluss des Planungsprozesses dieser beiden Instrumente fällt mit dem Start und den Entwürfen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung zusammen.



Verfahrensablauf KGV (Hellviolett: Zuständigkeit Gemeinde; Violett: Zuständigkeit Kanton), Quelle: Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton. Aargau, Empfehlungen zum KGV, 2017

1.3 Kantonale Grundlagen

1.3.1 Richtplan Aargau

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

b. Gesamtverkehr, Richtplankapitel M1.1

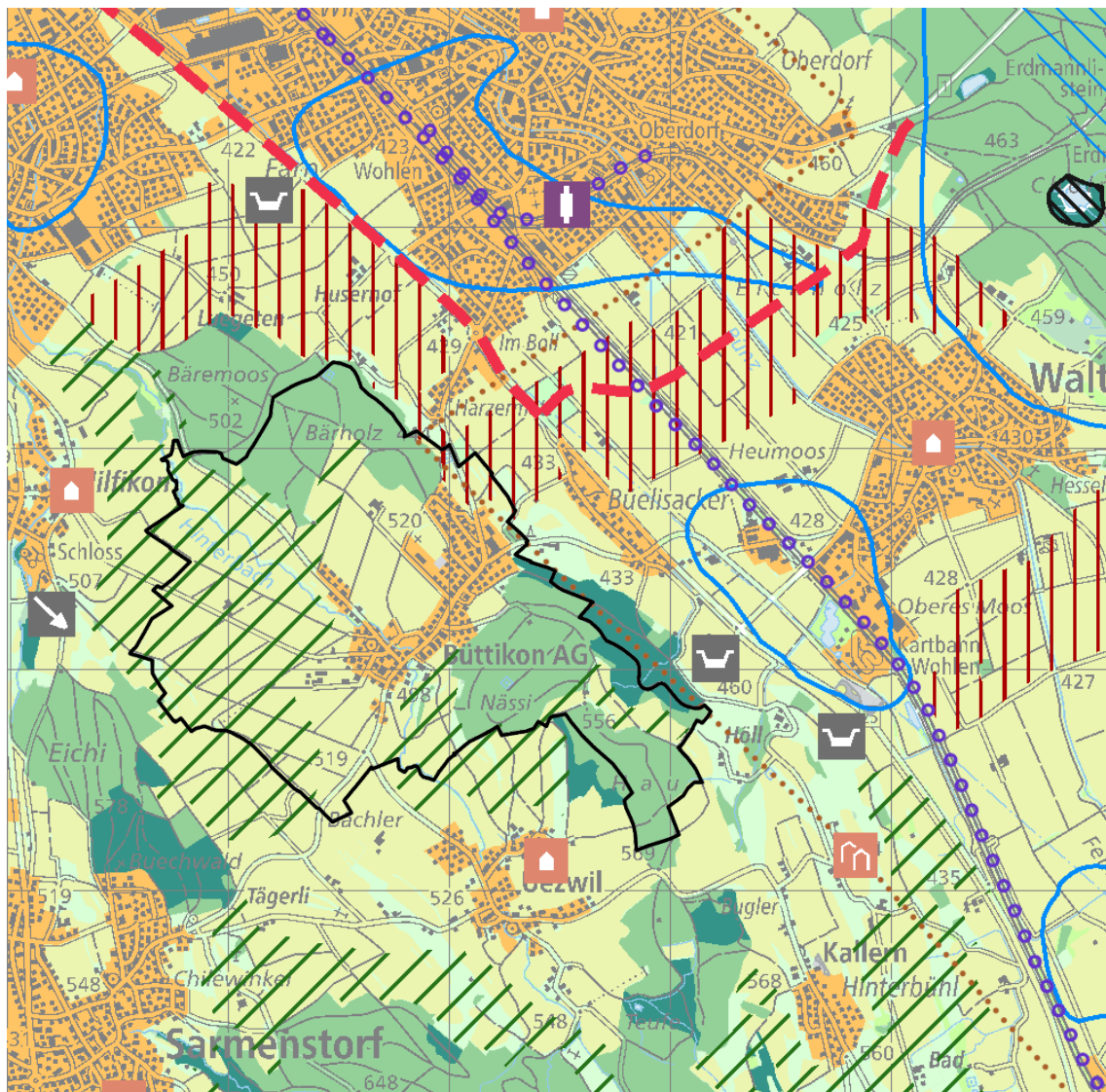
Herausforderungen

- Die Mobilitätsbedürfnisse nehmen laufend zu. Gründe sind die fortschreitende räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten, aber auch die zunehmende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl und der zunehmende Wohlstand. Auf den Hauptverkehrsachsen sowie in den Agglomerationen stösst die Kapazität der einzelnen Verkehrsträger an Grenzen.
- In den dicht besiedelten Gebieten wird der Bau neuer Infrastrukturen aufwändig und teuer. Gleichzeitig ist der Raum knapp und die finanziellen Mittel sind beschränkt. Daher gewinnen neben baulichen Massnahmen Lösungen zur Lenkung und Steuerung des Verkehrs an Bedeutung (Verkehrsmanagement).

Richtplanbeschluss M1.1 / Planungsgrundsatz D:

Der Ausbau der Verkehrsanlagen erfolgt koordiniert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Grundsätzlich werden:

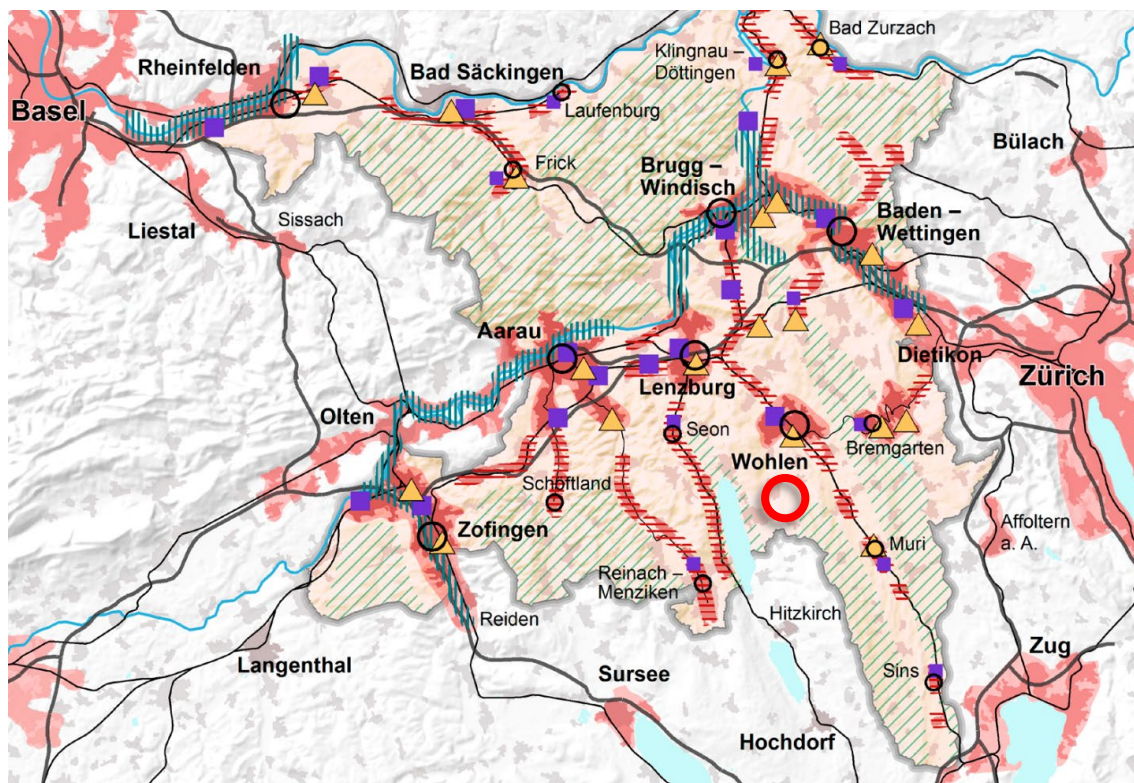
- *der Verkehrsfluss beim Individualverkehr durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen unterstützt (Verkehrsmanagement),*
- *Infrastrukturausbauten gezielt ausgebaut, um den Verkehrsfluss zu unterstützen, wie auch um die Funktionsfähigkeit des strassengebundenen öV sicherzustellen,*
- *bei Infrastrukturbauten die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt beschränkt sowie eine geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds, der Bodenfruchtbarkeit und der Fruchtfolgeflächen angestrebt,*
- *die Verkehrssicherheit durch betriebliche und bauliche Massnahmen erhöht,*
- *der öffentliche Bahn- und Busverkehr nachfrageorientiert und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausgebaut,*
- *der Langsamverkehr konsequent weiterentwickelt,*
- *die Umsteigeanlagen (Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride, Park+Pool) inklusive Zufahrten schnell ausgebaut,*
- *Strassenräume siedlungsverträglich nach dem Koexistenzprinzip gestaltet,*
- *in Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen kommunale Gesamtpläne Verkehr nach § 54a BauG erstellt,*
- *der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel durch Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement).*



Ausschnitt des kantonalen Richtplans, Quelle: kantonaler Richtplan

In der Richtplankarte gibt es, abgesehen vom Siedlungsgebiet (orange Flächen), keine Einträge, welche die Gemeinde Büttikon hinsichtlich des Verkehrs betreffen. Der kantonale Richtplan enthält keine besonderen Strassenbauvorhaben.

1.3.2 Raumkonzept Aargau 2011



Raumkonzept Aargau, Quelle: kantonaler Richtplan

Im Raumkonzept Aargau, welches Bestandteil des kantonalen Richtplanes ist, wurde Büttikon dem ländlichen Entwicklungsraum zugeordnet.

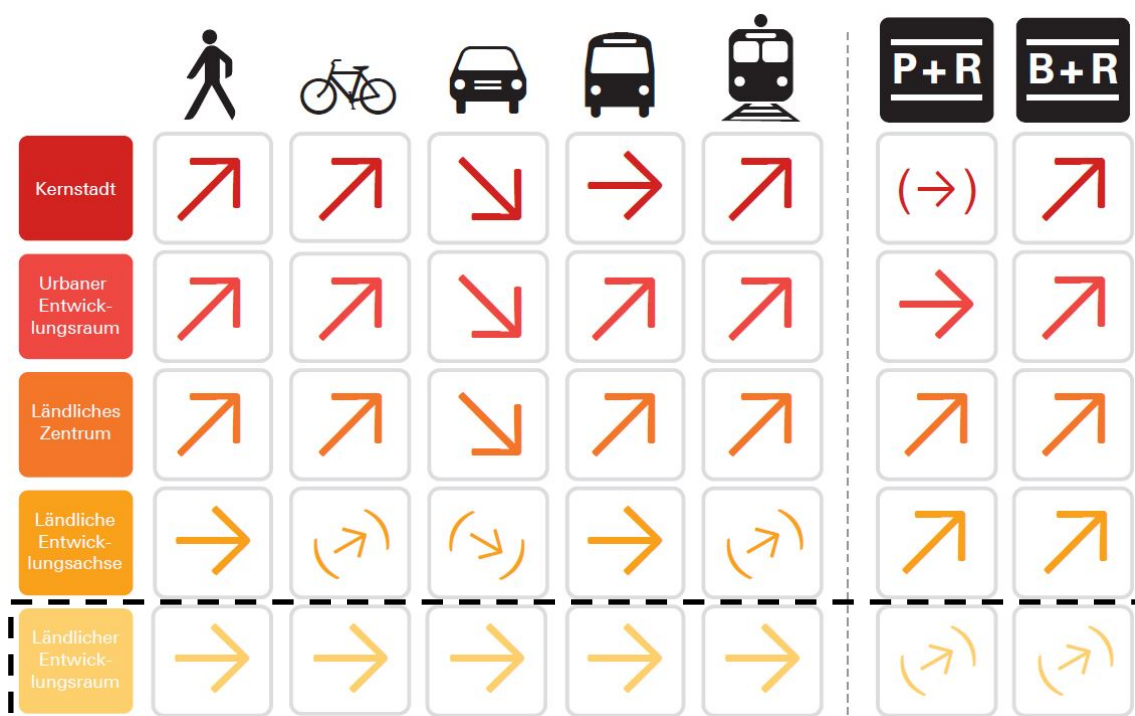
Richtplanbeschluss R1/1.1 LÄNDLICHE ENTWICKLUNGSRÄUME umfassen die Landgemeinden und Agglomerationsgemeinden ausserhalb der urbanen Räume. Sie richten ihre Entwicklung auf ihr spezifisches Potenzial aus und nehmen ihre Funktionen im zugeordneten grösseren Agglomerations- und Wirtschaftsraum wahr. Die Grundversorgung ist sicherzustellen. Die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben im ländlichen strukturschwachen Raum wird subsidiär durch den Finanz- und Lastenausgleich unterstützt.

Ländliche Entwicklungsräume zeichnen sich durch eine hohe Lebensraumqualität aus. Sie dienen dem ländlichen Wohnen und Arbeiten, der Freizeit sowie der Erholung.

1.3.3 Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU

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

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



Mobilitätsstrategie für die verschiedenen Raumtypen gemäss Raumkonzept Aargau, Quelle: Departement BVU

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

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

Da die Gemeinde Büttikon zum ländlichen Entwicklungsraum gehört, gilt es, den Verkehr grundsätzlich zu plafonieren. Ausnahmen sind das Park + Ride (P+R) und Bike + Ride (B+R), hier wird ein leichtes Verkehrswachstum angestrebt.

1.4 Regionale Planungen

Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3. Generation (2016)

Das Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3 besitzt keine Planungen, welche Einfluss auf den KGV Büttikon haben.

Regionales Entwicklungskonzept (REK) Regionalplanungsverband Unteres Bünztal

Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) wurde am 18. Oktober 2017 an der ausserordentlichen Abgeordnetenversammlung verabschiedet. Es zeigt auf, in welche Richtung sich das Untere Bünztal bis ins Jahr 2040 räumlich entwickeln soll und gibt an, mit welchen Strategien und Massnahmen die gewünschte Entwicklung erreicht werden kann.

Ziele Mobilität & Verkehr, welche im REK festgelegt werden

- Die Bevölkerung, Beschäftigten und Besucher / Kunden der Region weisen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten auf.
- Die Bahn bindet die Region an die angrenzenden Wirtschaftsräume Aarau, Baden-Brugg, Zürich-Limmattal, Zug, und Luzern an.
- Die Region verfügt über ein attraktives Regional- und Ortsbusnetz, das einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums übernimmt.
- Der motorisierte Individualverkehr wird auf dem übergeordneten Netz gebündelt.
- Innerhalb der bebauten Gebiete wird der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt.
- Dabei wird insbesondere eine Entlastung des Siedlungsraums vom Durchgangsverkehr angestrebt.
- Die Region verfügt über ein Netz aus direkten, attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverbindungen.

Relevante Strategien für den KGV Büttikon

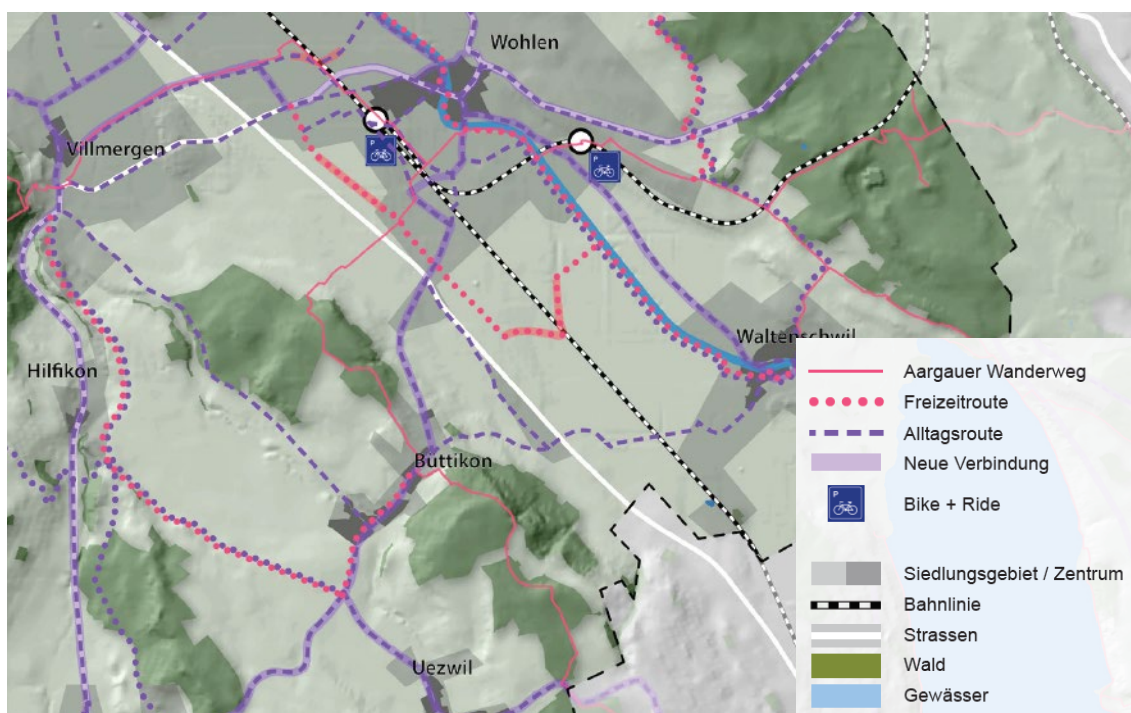
- Die Ortsdurchfahrten werden zu integrierten und siedlungsverträglich gestalteten Strassen aufgewertet.
- Die Wohnquartiere werden verkehrsberuhigt.
- Das S-Bahn Angebot nach Zürich, Aarau-Olten, Baden-Brugg, Zug und Luzern wird ausgebaut.
- Der Regionalbus als Erschliessungsträger der Gemeinden und Zubringer zur Bahn wird gezielt ausgebaut.
- Zwischen den Gemeinden, zu den Bahnhöfen und im Umkreis der Schulen wird ein dichtes Hauptnetz aus direkten Fuss- und Velowegen etabliert.
- In der Landschaft wird ein attraktives Freizeitroutennetz erstellt.
- Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) werden gefördert.
- Siedlungsstrukturen, in denen kurze Wege möglich sind, werden angestrebt.
- Die Angebote der kombinierten Mobilität werden ausgebaut.



Konzeptplan Motorisierter Individualverkehr REK unteres Bünzthal, Quelle: Metron AG / naef Landschaftsarchitektur



Konzeptplan Öffentlicher Verkehr REK unteres Bünzthal, Quelle: Metron AG / naef Landschaftsarchitektur



Konzeptplan Langsamverkehr REK unteres Bünzthal, Quelle: Metron AG / naef Landschaftsarchitektur

Verkehrsplanung in den Nachbargemeinden

Die Nutzungsplanung von Sarmenstorf stammt aus dem Jahr 1997, ein KGV ist nicht vorhanden. Die Nutzungsplanung von Uezwil befindet sich gerade in Revision. Dass ein KGV erarbeitet wird, ist unwahrscheinlich, da es sich um eine kleine Gemeinde handelt.

Der KGV von Villmergen wurde am 12. März 2018 beschlossen. Die einzige für Büttikon relevante Massnahme ist der Ausbau einer Hauptroute für den Fussverkehr Richtung Bärenmoos.

Der KGV Wohlen wurde am 21. November 2011 vom Gemeinderat beschlossen. Er definiert keine für Büttikon relevante Massnahmen.

1.5 Kommunale Planungen

1.5.1 Räumliches Entwicklungskonzept Büttikon (2020)

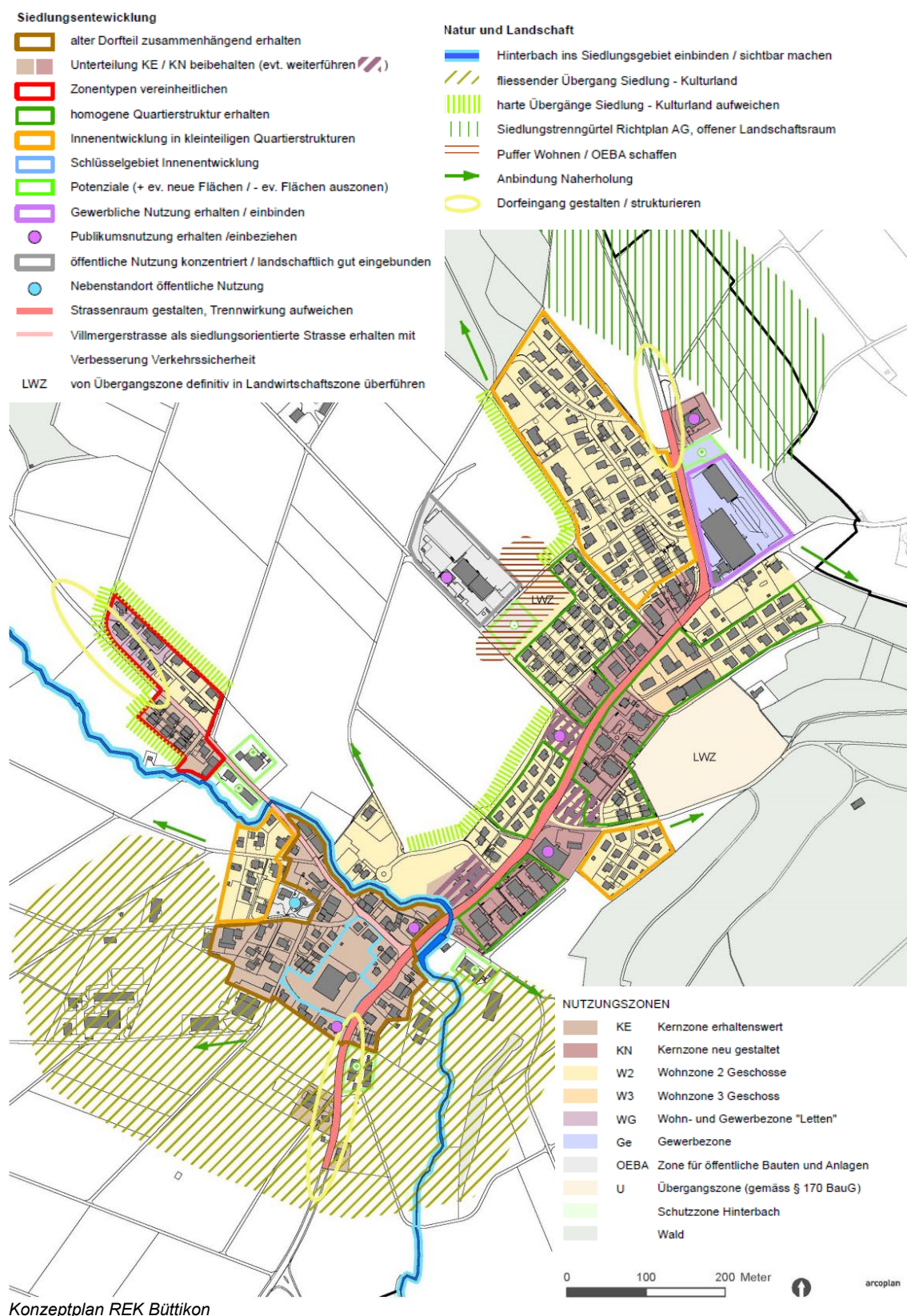
Als Basis für die Gesamtrevision der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland wurden die aktuellen Ziele und Bedürfnisse der Gemeinde Büttikon erarbeitet. Diese wurden am 18. Januar 2020 der Bevölkerung im Rahmen eines Workshops vorgestellt und diskutiert. Die Voten flossen in die Überlegungen des räumlichen Entwicklungskonzeptes „REK Büttikon“ ein.

Zielvorstellung Verkehr

Als eines von fünf Hauptzielen wurde zum Verkehr folgendes Ziel definiert: Das minimale Ziel ist die Beibehaltung der heutigen Erreichbarkeit in alle Richtungen und für alle Verkehrsträger. Im Bereich der ÖV-Anbindung wird eine Verbesserung angestrebt. Weitergehende und detaillierte Ziele werden noch im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) thematisiert.

Handlungsoptionen und Themen der Nutzungsplanungsrevision mit Bezug zum Verkehr	
Oberdorf - Villmergerstrasse: Sichere / verkehrsberuhigte Verbindungsstrasse - Sarmenstorferstrasse: Sichere / siedlungsverträgliche Hauptverkehrsachse (Lärm, Tempo, Gestaltung)	
Brunnächer / Rossweid (Mitteldorf) - Sarmenstorfer- / Wohlerstrasse; sichere / siedlungsverträgliche Hauptverkehrsachse (Lärm, Tempo, Gestaltung) - Auffindbarkeit der Querungen sichtbarer machen / Sicherheit verbessern - Strassenraum offener / partiell platzartiger gestalten - Mobilität allgemein: Busangebot verbessern, attraktive Velowege nach Wohlen / von Sarmenstorf - Energie allgemein: Ladestationen E-Autos, erneuerbare Energien	
Brünishalde (Unterdorf) - Wohlerstrasse: sichere / siedlungsverträgliche Hauptverkehrsachse (Lärm, Tempo, Gestaltung) - Sichere / verkehrsberuhigte Verbindungsstrassen K363 / K364 - Ortseingang Nord: Verkehrsberuhigt bzgl. Tempo, Sicherheit für Velo und Fussgänger	
Natur-, Kulturlandschaft und Wald: - Nebeneinander von Naherholung, Freizeit, Landwirtschaft, Natur und Landschaft (z.B. Info-Tafeln, Parkierungslösung)	

Aus der Analyse und den Zielen ergab sich folgender Konzeptplan, in welchem die Vorstellungen über die räumliche Entwicklung dargestellt sind.



2 Analyse

2.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung

Die neuste kantonale Prognose, welche dem aktuellen Richtplankapitel Siedlungsgebiet S1.2 zu Grunde liegt, rechnet mit einer Bevölkerung von 1'090 Einwohnern im Jahr 2040. Dies entspricht einem Wachstum von 14% im Zeitraum von 2012 (Bezugsjahr) bis 2040.

Die Einwohnerzahl von Büttikon ist in den letzten Jahren, insbesondere zwischen den Jahren 2000 und 2010, sehr stark gewachsen, was auch die folgende Tabelle verdeutlicht.

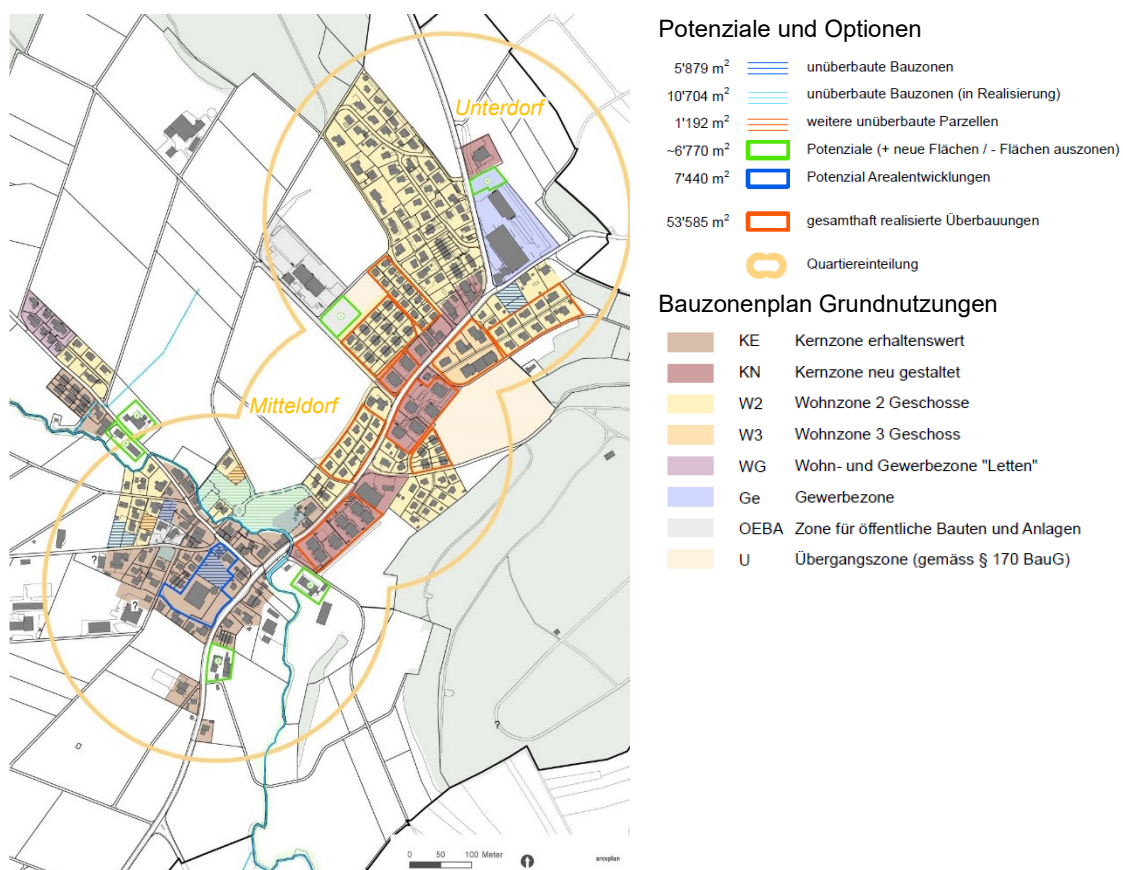
Gemeinde	Jahr	2000	2010	2018	Wachstum seit 2000	Wachstum seit 2010
Büttikon		660	919	980	48.5%	6.6%
Wohlen		13'268	14'483	16'407	23.7%	13.3%
Villmergen		5'078	5'918	7'309	43.9%	23.5%
Waltenschwil		2'038	2'524	2'925	43.5%	15.9%
Uezwil		364	417	484	33.0%	16.1%
Sarmenstorf		2'118	2'480	2'904	37.1%	17.1%
Kanton Aargau		547'462	612'611	677'387	23.7%	10.6%

Bevölkerungsentwicklung Büttikon im Vergleich mit den Nachbargemeinden, Quelle: Kantonale Bevölkerungsstatistik

Im Vergleich zum gesamten Kanton ist die Bevölkerung in der Region seit dem Jahr 2000 überdurchschnittlich stark gewachsen.

Die Gemeinde Büttikon rechnet, gestützt auf die aktuelle Bautätigkeit und die evaluierten Potenziale mit max. rund 1'150 Einwohnern bis ins Jahr 2035 (kein Ziel-, sondern ein Prognosewert).

Obwohl Büttikon mit 0,65 ha (Quelle: Bauzonenstatistik Stand der Erschliessung 2018, www.ag.ch/raumbeobachtung) nur noch wenige Bauzonenreserven hat, wird sich durch die Siedlungsentwicklung nach Innen das Bevölkerungswachstum fortsetzen. Im Zentrum steht dabei die Überbauung Im Husacher (1.07 ha) und eine Arealentwicklung nördlich des Restaurants Post (0,74 ha). Zudem bestehen weitere Potenziale / Optionen (grüne Umrandungen im Plan Seite 16) zur Nutzung bestehender Bauten und für Umzonungen.



Unüberbaute Bauzonen und Potenziale basierend auf dem rechtskräftigen Bauzonenplan

Der Grossteil der Landreserven / Potenziale / Optionen befindet sich im Süden der Gemeinde. Die grossen Innenentwicklungsgebiete liegen in der Nähe des übergeordneten Strassennetzes (Kantonsstrassen), dieses kann die zusätzlichen Fahrten von der Kapazität her problemlos aufnehmen.

2.2 Öffentlicher Verkehr (vgl. Anhang 2)

Buslinien

Die Gemeinde Büttikon wird von der Postautolinie 342 bedient. Die Buslinie 342 verbindet die Endstation Uezwil, Waage im Süden mit dem Bahnhof Wohlen. Die Linie 342 verkehrt grundsätzlich im Stundentakt, zwischen ca. 16 und 18 Uhr jedoch im Halbstundentakt. Es gibt Bestrebungen, die Postautolinie 342 Richtung Halbstundentakt auszubauen.

Beurteilung Anbindung Bus / Ausstattung Haltestellen

Büttikon ist nur minimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen, der Grossteil des Siedlungsgebiets liegt in der Güteklasse D. Mit Ausnahme der Haltestellen Brünishalden und Rossweid besitzen alle Haltestellen eine Busbucht.

2.3 Fussverkehr (vgl. Anhang 3)

Ein kantonaler Wanderweg führt vom Wald Bärholz im Norden mitten durch das Siedlungsgebiet hindurch in Richtung des Waldes Nässi im Süden. Er verbindet Wohlen in Richtung Boswil.

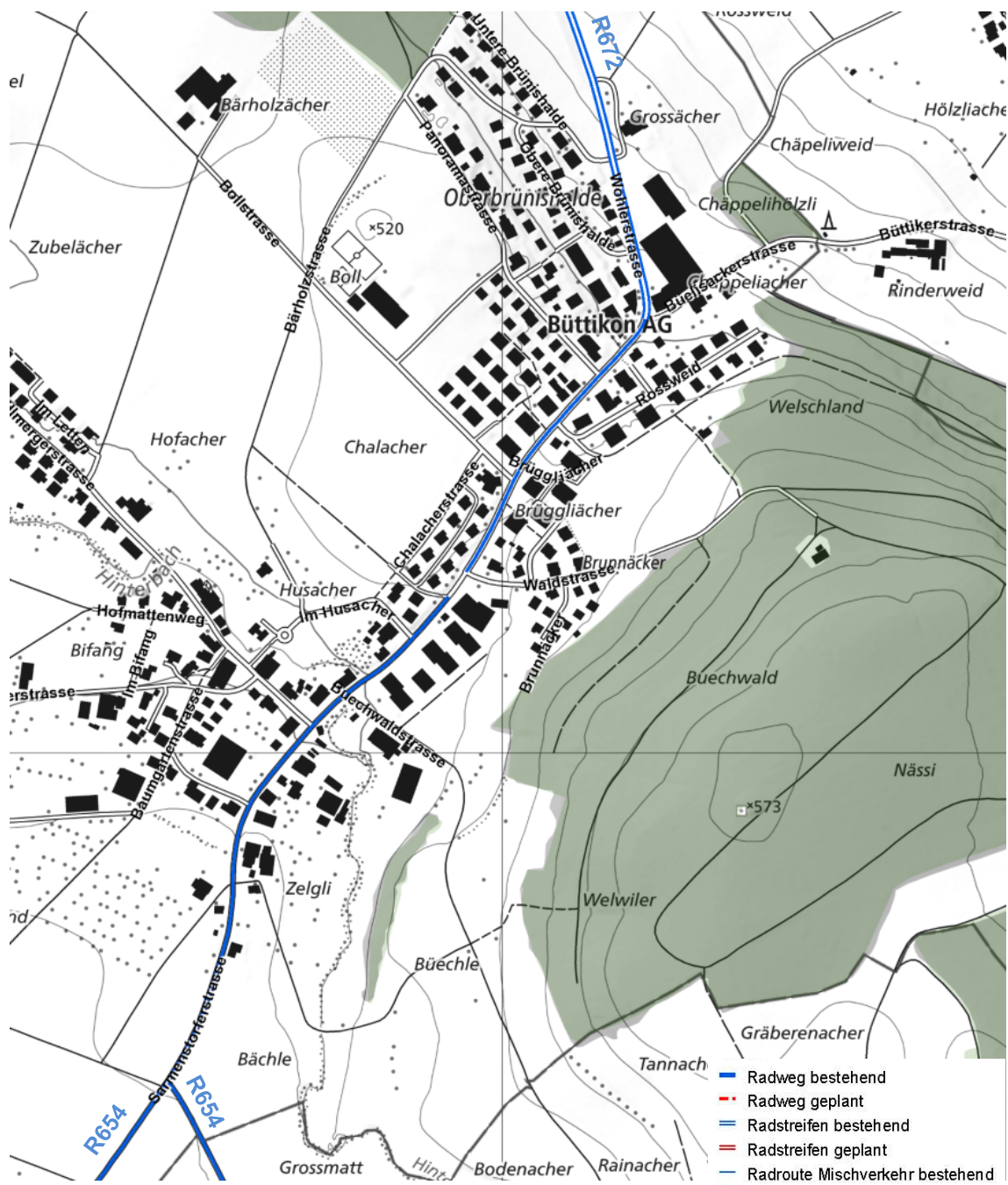
Die Haupttruten Fussverkehr und die Sarmenstorferstrasse verbinden die öffentlichen und publikumsintensiven Anlagen mit der kantonalen Wohlerstrasse, wo sich die Bushaltestellen befinden. Entlang der Wohlerstrasse wird der Fussverkehr auf beidseitigen Trottoirs geführt. Die Nebenrouten des Fussverkehrs verlaufen auf den Erschliessungsstrassen, hier sind bis auf wenige Ausnahmen keine Trottoirs vorhanden.

Sämtliche vorhandene Fussgängerstreifen befinden sich im südlichen Abschnitt der kantonalen Wohlerstrasse. Die Fussgängerstreifen überbrücken dabei nicht nur die Fahrbahn der Wohlerstrasse, sondern auch zwei Einmündungen in die Wohlerstrasse. Bei den Einmündungen handelt es sich um die kantonale Villmergerstrasse sowie die Bollstrasse.

2.4 Veloverkehr (vgl. Anhang 4)

Kantonale Radrouten durchqueren die Gemeinde in Nord – Süd Richtung von Wohlen Richtung Sarmenstorf und Uezwil.

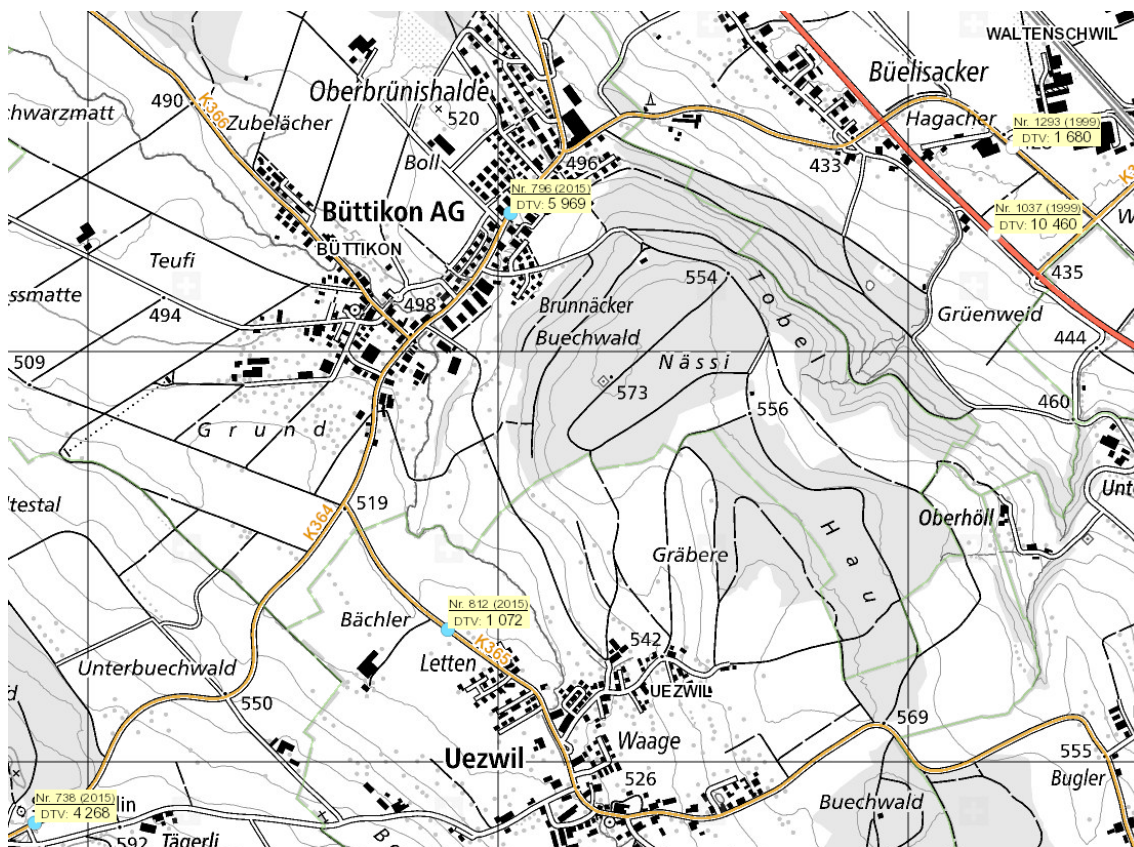
Richtung Wohlen wird die Radroute bis zum Siedlungsrand auf dem Trottoir geführt, danach erfolgt die Führung auf einem einseitigem Radstreifen auf der nach Sarmenstorf führenden Strassenseite bis zur Kreuzung Wohler- / Bollstrasse. Danach werden die Radrouten in Richtung Sarmenstorf wie auch in Richtung Uezwil im Mischverkehr geführt. Die Abzweigung nach Uezwil liegt dabei bereits ausserhalb des Siedlungsgebiets.



Kantonale Radrouten, Quelle: AGIS

2.5 Motorisierter Verkehr (vgl. Anhang 1)

2.5.1 Verkehrsbelastungen



Verkehrsbelastungen der Kantonsstrassen in Büttikon, Quelle: AGIS

Die höchsten Verkehrsbelastungen weisen die K363 Wohlerstrasse und die K364 Sarmenstorferstrasse auf. Die beiden Kantonsstrassen weisen keine wichtige übergeordnete Verbindungsfunktion auf, weshalb der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV 2015) mit rund 6000 Fahrzeugen in einem noch vertretbaren Rahmen ausfällt.

2.5.2 Bestehende Planungen

Eine Sanierung der Villmergerstrasse ist zwischen 2024 und 2028 vorgesehen, bei der Sarmenstorferstrasse zwischen 2029 und 2033.

2.5.3 Lastwagenverkehr / Landwirtschaftliche Fahrzeuge

Lastwagenverkehr wird vor allem durch die Betriebe in den gewerblich genutzten Zonen generiert. Diese befinden sich ausschliesslich an der Bülisackerstrasse im Norden des Siedlungsgebiets. Es führen keine Versorgungsrouten durch das Gemeindegebiet. Die engen Strassen im Dorfteil Oberdorf führen zu erschwerten Verkehrsbedingungen für Landwirtschaftliche Fahrzeuge.

2.5.4 Ruhender Verkehr

Sämtliche Parkierungsanlagen sind gebührenfrei und ohne Beschränkung der maximalen Benutzungsdauer.

Für die Regelung der privaten Parkierung gibt es in der rechtsgültigen BNO keine Bestimmung. Auch besteht zur Zeit kein separates Parkierungsreglement, welches die Parkierung im Strassenraum regeln würde. Es existieren zahlreiche privat und gewerblich genutzte Parkierungsanlagen. Alle gewerblich genutzten Parkierungsanlagen sind für Kunden zurzeit kostenlos zu benutzen. Die Gemeinde toleriert das Parkieren auf den Nebenstrassen ihres Strassennetzes.

Gewerbliche Parkplätze

Restaurant Linde
Restaurant zur Post
Metzgerei Sax

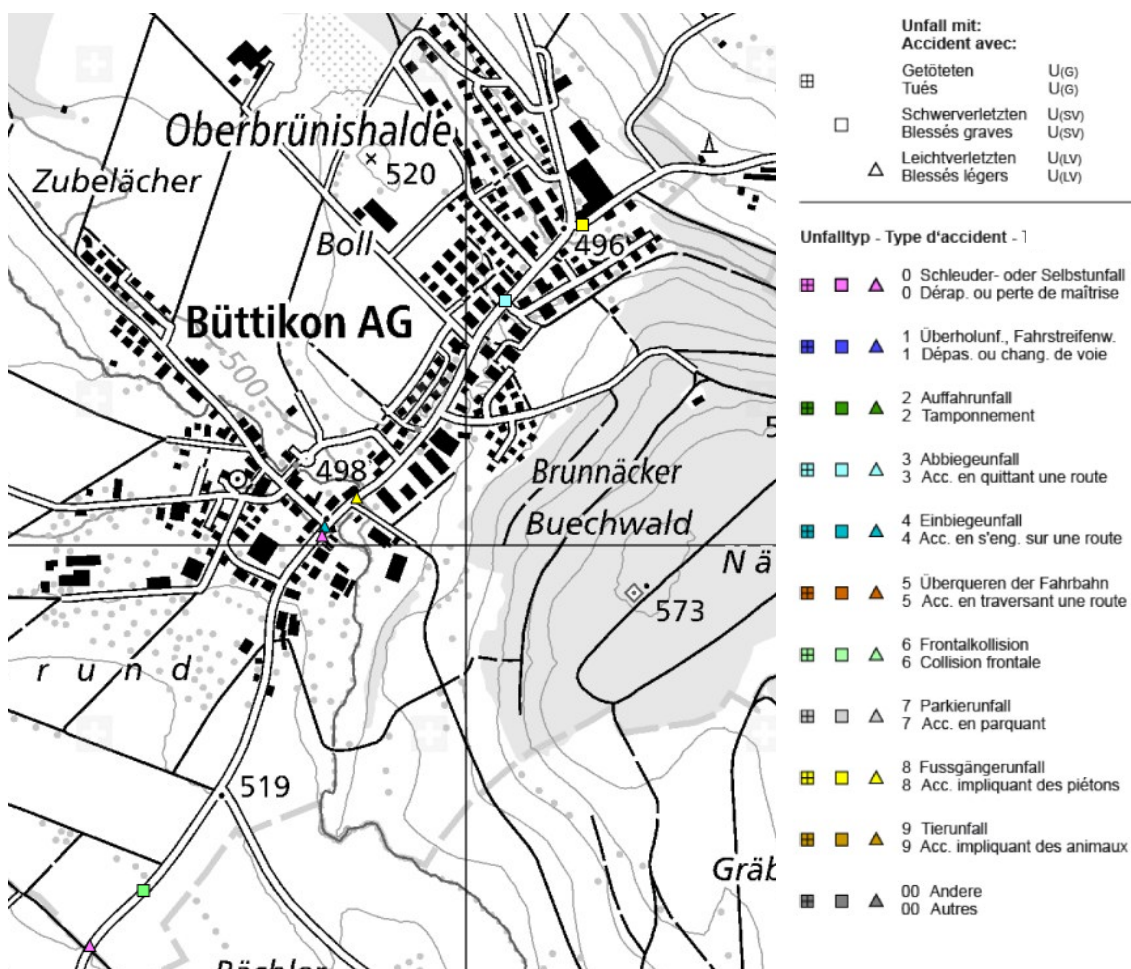
40 Parkplätze
ca. 20 Parkplätze
ca. 3 Parkplätze

Öffentliche Parkplätze

Gemeindeverwaltung
Schulhaus

3 Parkplätze
14 Parkplätze

2.5.5 Unfälle

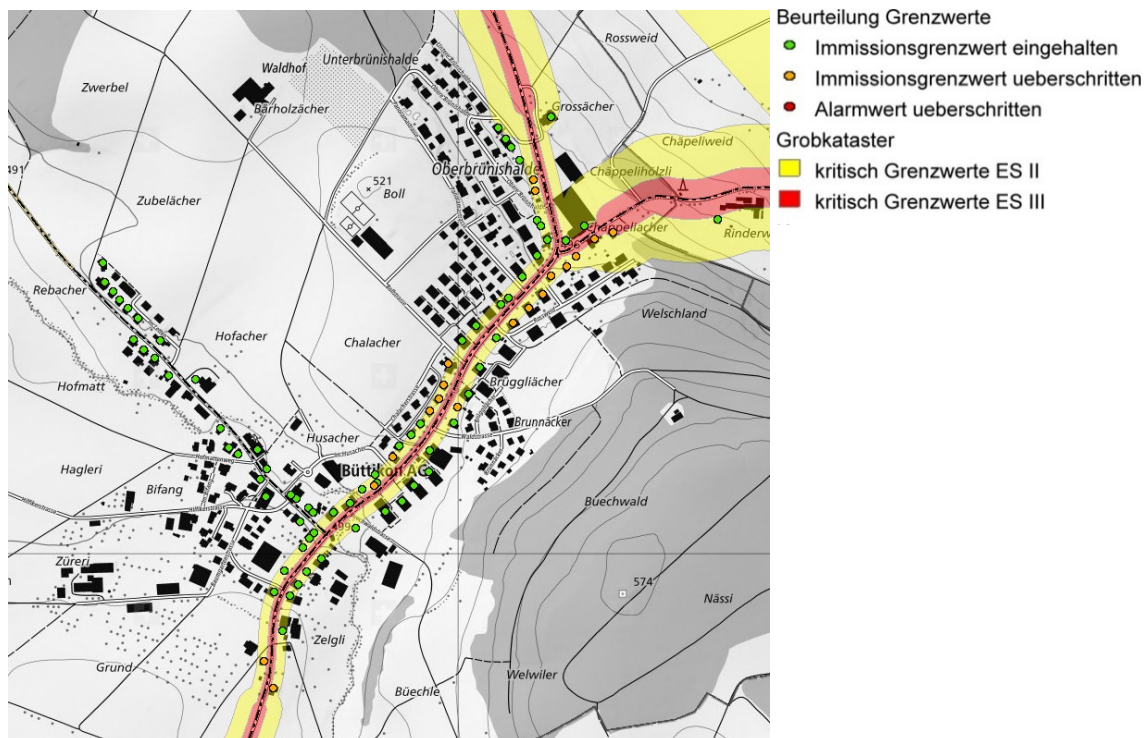


Analyseplan Unfälle, Quelle: ASTRA, swisstopo

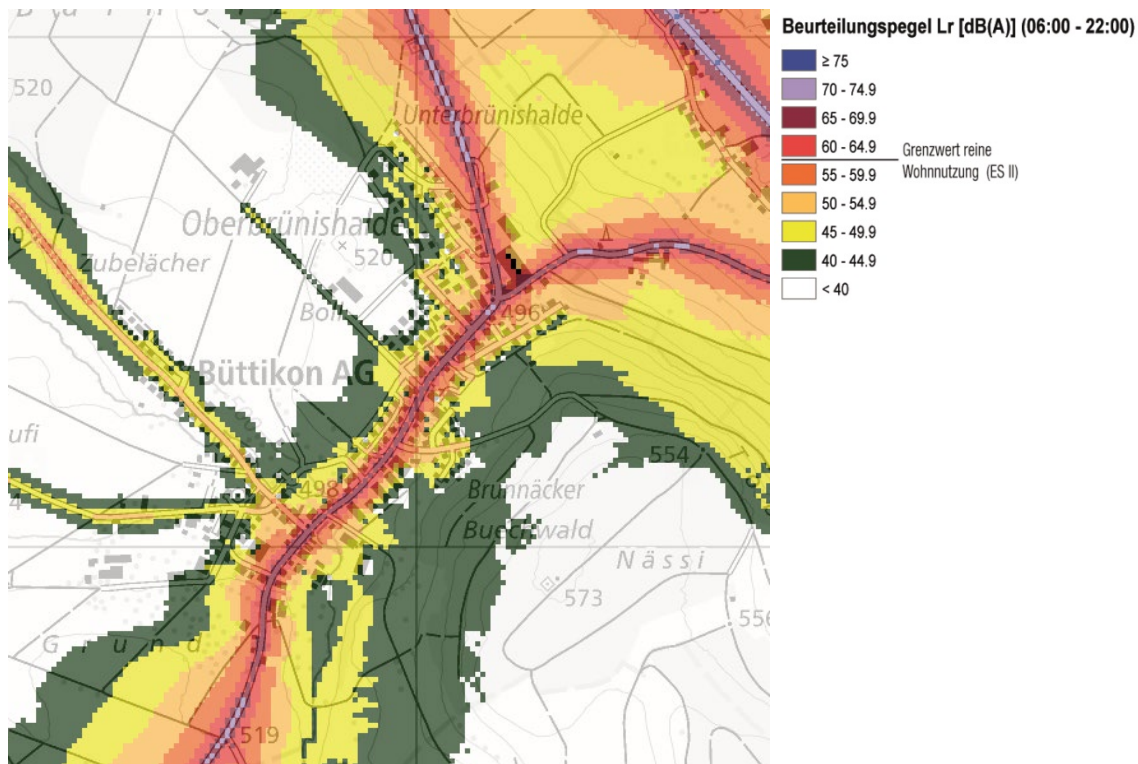
Alle seit 2011 polizeilich registrierten Unfälle haben sich auf Kantonsstrassen ereignet. Betroffen waren dabei die Sarmenstorfer- und Wohlerstrasse, vermutlich aufgrund der unübersichtlichen Situation an den Kreuzungen und Zufahrten sowie der für Büttikoner Verhältnisse vergleichsweise hohen Verkehrsmenge.

2.5.6 Strassenlärm

Lärmvorbelastete Gebiete befinden sich ausschliesslich entlang der Kantonsstrassen, besonders entlang der K364 und K363. Dort wird der Immissionsgrenzwert teilweise leicht überschritten. Alarmgrenzwerte werden jedoch nicht überschritten.



Strassenlärm Aargau, Quelle: AGIS



Strassenverkehrslärm Tag, Quelle: map.geo.admin.ch

2.5.7 Kommunales Strassennetz

Sämtliche Baugebiete sind erschlossen, mit Ausnahme der Gesamtarealentwicklung im Oberdorf und der Umzonung im Unterdorf (siehe privater Anschluss im Teilplan MIV). Die Einmündung des privaten Anschlusses im Unterdorf mündet in die Büelisackerstrasse. Diese weist eine geringere Verkehrsbelastung als die Wohlerstrasse auf. Damit steigt die Verkehrssicherheit der Einmündung.

Der überwiegende Teil des Strassennetzes befindet sich in Privatbesitz. Wichtige Erschliessungsstrassen, welche zu öffentlichen Bauten und Anlagen führen, befinden sich jedoch im Besitz der Gemeinde. Die öffentliche Bollstrasse führt dabei zur Gemeindeverwaltung und zur Schule. Die öffentliche Hilfikerstrasse zur Kapelle und zum Kindergarten.

3 Ziele

Übergeordnet gelten für den Zuständigkeitsbereich des Kantons die Ziele der kantonalen Strategie «mobilität AARGAU» vom 13. Dezember 2016. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung setzt sich die Gemeinde die folgenden Ziele:

Bereich	Schlagwort	Ziel
Gestaltung und Betrieb von Kantonsstrassen	Strassenraumgestaltung	Die Kantonsstrassen verfügen innerhalb des Siedlungsgebietes über eine der Siedlungsstruktur angemessene und daher siedlungsverträgliche Gestaltung.
	Verkehrssicherheit	Sicherheitsrelevante Defizite an der Verkehrsinfrastruktur werden behoben.
	Ausweichroute	Auf überkommunaler Ebene ist zu verhindern, dass die Ortsdurchfahrt zur attraktiven Ausweichroute wird.
Gestaltung und Betrieb von Gemeindestrassen	stimmige / attraktive Strassenräume	Die Strassenräume verfügen über eine der jeweiligen Siedlungsstruktur und Funktion angemessene Gestaltung, Dimensionierung und Funktionalität.
Fussverkehr	Fussverkehr Allgemein	Der Fussverkehr verfügt über ein flächendeckendes und direktes Netz. Netzlücken sollen geschlossen werden.
Veloverkehr	Veloverkehr Allgemein	Der Veloverkehr verfügt über ein flächendeckendes und direktes Netz. Velofahrende fühlen sich auf allen Wegen innerhalb der Gemeinde sicher.
Öffentlicher Verkehr	schnell und direkt	Es sind möglichst gute und direkte Verbindungen in die übergeordneten Zentren sicherzustellen.
	Haltestellen	Attraktive und direkte Zugänge zu den ÖV-Haltestellen werden ermöglicht. Die Bushaltestellen sind hindernisfrei ausgebaut.

4 Massnahmen (vgl. Anhang 5)

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

A Gestaltung und Betrieb von Strassen

A1 Aufwertung Verbindungsstrasse Sarmenstorferstrasse / Wohlerstrasse

A2 Aufwertung Verbindungsstrasse Villmergerstrasse

A3 Checkliste für Strassensanierungsprogramm

B Verkehr und Nutzungen, Mobilitätsmanagement

B1 Verbesserung Angebot an öffentlichen Parkplätzen

C Öffentlicher Verkehr

C1 Zugänglichkeit und Ausstattung von Bushaltestellen optimieren

D Fussverkehr

D1: Anpassung Verlauf kantonaler Wanderweg

Zeithorizonte Massnahmen:

kurzfristig = 0 – 5 Jahre

mittelfristig = 5 – 10 Jahre

langfristig = 10 – 15 Jahre

A1	Gestaltung und Betrieb von Strassen 4.1 Aufwertung Verbindungsstrasse Sarmenstorferstrasse / Wohlerstrasse K364 / K363
Beschrieb der Massnahme und Ziele	- Optimierung der Querungsmöglichkeiten für Fussgänger und Radfahrer / Anpassung Geschwindigkeiten in Sichtdistanz, v.a. bei Fussgängerquerungen. - Steigerung der gestalterischen und funktionalen Qualitäten des Strassenraums. - Verbesserung Verkehrssicherheit für Ein- und Abbiegevorgänge, Minimierung Unfallhäufigkeit. - Verbesserung der bestehenden Radwegverbindung (kantonale Radroute). - Schliessung der Netzlücke im Fussverkehrsnetz.
Begründung	- Es besteht ein Gestaltungs- und Sicherheitsdefizit, das Erscheinungsbild ist stark verkehrsorientiert. - Die Strasse durchschneidet das Dorf. - Unfallhäufungen an und zwischen den Einmündungen der Villmerger- und Büelisackerstrasse. - Über weite Abschnitte fehlt eine gesicherte / markierte Radwegverbindung. - Die Aussenräume sind zum Strassenraum hin abschirmend gestaltet. - Starker Einschnitt in die Topografie stellt erhöhte Anforderungen an die Strassenraumgestaltung.
Übergeordnete Ziele	REK Büttikon: Das minimale Ziel ist die Beibehaltung der heutigen Erreichbarkeit in alle Richtungen und für alle Verkehrsträger. REK Unteres Bünztal: - Die Ortsdurchfahrten werden zu integrierten und siedlungsverträglich gestalteten Strassen aufgewertet. - Zwischen den Gemeinden, zu den Bahnhöfen und im Umkreis der Schulen wird ein dichtes Hauptnetz aus direkten Fuss- und Velowegen etabliert.
Weiteres Vorgehen	Gestalterische Ideen im Hinblick auf anstehende Kantonsstrassensanierung entwickeln
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV- Massnahmen	A3: Checkliste für Strassensanierungsprogramm C1: Zugänglichkeit und Ausstattung von Bushaltestellen optimieren
Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Federführung	Departement BVU, Kt. Abteilung Tiefbau, Gemeinde Büttikon
Beteiligte	Kt. Abteilung Tiefbau / Einbezug Bewohner und Nutzer

A2	Gestaltung und Betrieb von Strassen 4.2 Aufwertung Verbindungsstrasse Villmergerstrasse K366
Beschrieb der Massnahme und Ziele	- Verkehrliche und gestalterische Optimierung der verschiedenen Ansprüche; motorisierter Individualverkehr, attraktive und sichere Hauptrouten für Velofahrer und Fussgänger. - Unterstützende gestalterische Massnahmen zum geltenden Verkehrsregime (Langsame Fahrgeschwindigkeit als Ziel). - Wesentliche Steigerung der Attraktivität für den Fussgänger- und Veloverkehr.
Begründung	- Lastwagen auf schmaler Strasse mit teils zu hohem Tempo. - Verkehr ist unübersichtlich (Sicherheit Fussgänger / Schulweg). - Unfallhäufung an der Einmündung in die Wohlerstrasse.
Übergeordnete Ziele	REK Büttikon: Das minimale Ziel ist die Beibehaltung der heutigen Erreichbarkeit in alle Richtungen und für alle Verkehrsträger. REK Unteres Bünztal: - Alltagsrouten Fuss- und Veloverkehr: Zwischen den Gemeinden, zu den Bahnhöfen und im Umkreis der Schulen wird ein dichtes Hauptnetz aus direkten Fuss- und Velowegen etabliert. - Die Wohnquartiere werden verkehrsberuhigt.
Weiteres Vorgehen	Gestalterische Ideen im Hinblick auf anstehende Kantonsstrassensanierung entwickeln
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV- Massnahmen	A3: Checkliste für Strassensanierungsprogramm B1: Verbesserung Angebot an öffentlichen Parkplätzen
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Federführung	Departement BVU, Kt. Abteilung Tiefbau, Gemeinde Büttikon
Beteiligte	Kt. Abteilung Tiefbau / Einbezug Bewohner und Nutzer

A3	Gestaltung und Betrieb von Strassen 4.3 Checkliste für Strassensanierungsprogramm
Beschrieb der Massnahme und Ziele	Im Rahmen des Strassensanierungsprogramms ist bei jedem Strassensanierungsprojekt zu prüfen, welche Ziele und Massnahmen aus dem KGV, weiteren kommunalen und übergeordneten Planungen kostengünstig und effizient mit dem Sanierungsprojekt realisiert werden können. Die Sanierungsprojekte sind u.a. auf Synergien mit der Umsetzung von untenstehenden Massnahmenbereichen aus dem KGV zu prüfen (gemäss Auflistung „Abstimmung mit anderen KGV-Massnahmen“).
Begründung	Durch eine gute Koordination der Massnahmen und Projekte werden die Gemeindefinanzen sorgsam und effizient eingesetzt.
Übergeordnete Ziele	REK Büttikon: Das minimale Ziel ist die Beibehaltung der heutigen Erreichbarkeit in alle Richtungen und für alle Verkehrsträger. REK Unteres Bünztal: - Die Ortsdurchfahrten werden zu integrierten und siedlungsverträglich gestalteten Strassen aufgewertet. - Zwischen den Gemeinden, zu den Bahnhöfen und im Umkreis der Schulen wird ein dichtes Hauptnetz aus direkten Fuss- und Velowegen etabliert.
Weiteres Vorgehen	Laufende Abstimmung
Koordinationsstand	Vororientierung
Abstimmung mit anderen KGV- Massnahmen	A1: Aufwertung Verbindungsstrasse Sarmenstorferstrasse / Wohlerstrasse A2: Aufwertung Verbindungsstrasse Villmergerstrasse
Umsetzungshorizont	Mittelfristig
Federführung	Gemeinde Büttikon
Beteiligte	-

B1	Verkehr und Nutzungen	
	4.4 Verbesserung Angebot an öffentlichen Parkplätzen	
Beschrieb der Massnahme	Im alten Dorfkern neben der historischen Waage soll ein öffentlicher Parkplatz entstehen. Eine maximale Nutzungsdauer und Gebühren können vorgesehen werden.	
Begründung	Mangel an öffentlichen Parkplätzen für Besucher des alten Dorfkerns und Naherholungssuchende der umliegenden Landschaft. Bisher nur wenige öffentliche Parkplätze, diese liegen zudem abseits des alten Dorfkerns. Kindergarten und Kapelle im alten Dorfkern besitzen bisher keine öffentlichen Parkplätze.	
Übergeordnete Ziele	REK Büttikon: Das minimale Ziel ist die Beibehaltung der heutigen Erreichbarkeit in alle Richtungen und für alle Verkehrsträger.	
Weiteres Vorgehen	Genauer Bedarf an Parkplätzen ermitteln	
Koordinationsstand	Vororientierung	
Abstimmung mit anderen KGV- Massnahmen	A2: Aufwertung Verbindungsstrasse Villmergerstrasse	
Umsetzungshorizont	Mittelfristig	
Federführung	Gemeinde Büttikon	
Beteiligte	Betroffene Grundeigentümer	

C1	Öffentlicher Verkehr 4.5 Zugänglichkeit und Ausstattung von Bushaltestellen optimieren
Beschrieb der Massnahme	Die allgemeine Zugänglichkeit und Ausstattung von Bushaltestellen (Buswartehäuschen, Veloabstellplätze) in der Gemeinde Büttikon soll verbessert bzw. optimiert werden. Im Speziellen soll an den Bushaltestellen Oberdorf und Brünishalden die Zugänglichkeit und Verkehrssicherheit verbessert werden.
Begründung	Die Attraktivitätssteigerung der ÖV-Haltestellen fördert die Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Sichere Zugänge für Fussgänger und Radfahrer sind eine Grundvoraussetzung für den öffentlichen Verkehr.
Übergeordnete Ziele	REK Unteres Bünztal: Die Angebote der kombinierten Mobilität werden ausgebaut.
Weiteres Vorgehen	In Zusammenhang mit dem Projekt „Aufwertung Sarmenstorfer- / Wohlerstrasse“ zu prüfen und zu verbessern.
Koordinationsstand	Festsetzung / Koordination im Rahmen Projekt „Aufwertung Sarmenstorfer- / Wohlerstrasse“
Abstimmung mit anderen KGV- Massnahmen	A1: Aufwertung Sarmenstorfer- / Wohlerstrasse
Umsetzungshorizont	Mittelfristig bzgl. „Aufwertung Sarmenstorfer- / Wohlerstrasse“
Federführung	Gemeinde Büttikon
Beteiligte	Kanton Aargau, Postauto Aargau, evtl. betroffene Grundeigentümer

D1	Fussverkehr 4.6 Anpassung Verlauf kantonaler Wanderweg
Beschrieb der Massnahme	Der Verlauf des kantonalen Wanderwegs soll angepasst werden.
Begründung	- Der neue Verlauf bietet einen besseren Ausblick auf die Landschaft - Der alte Verlauf führt mitten durch die Wohnzone
Übergeordnete Ziele	
Weiteres Vorgehen	Der Verein Aargauer Wanderwege wird nächstes Jahr die Beschilderung des Wanderwegs anpassen. Auch werden sie die Anpassung der Geodaten im AGIS organisieren.
Koordinationsstand	Der Geschäftsleiter des Vereins Aargauer Wanderwege, Horst Sager, hat eine Ortsbegehung basierend auf dem Vorschlag der arcoplan klg gemacht. Aufgrund der Ortsbegehung wurde der geplante Verlauf nochmals etwas abgeändert. Danach fand eine Sitzung mit dem Gemeinderat und Horst Sager statt, der Gemeinderat befürwortete die Anpassung, was auch protokolliert wurde.
Abstimmung mit anderen KGV- Massnahmen	keine
Umsetzungshorizont	Nächstes Jahr
Federführung	Verein Aargauer Wanderwege
Beteiligte	Verein Aargauer Wanderwege, Gemeinde Büttikon., Kanton Aargau

5 Controlling

Umsetzungskontrolle

Die Gemeinde Büttikon überprüft regelmässig, ob die Zielsetzungen nach wie vor aktuell sind, ob diese erreicht werden und kontrolliert die Umsetzung der Massnahmen.

Wirkungskontrolle

Die Gemeinde Büttikon macht eine einfache Kontrolle der Wirkung ihrer Tätigkeiten. Wirkungskontrollen richten sich nach den Zielsetzungen und erfolgen jeweils nach Umsetzung von einzelnen Projekten und Massnahmen oder periodisch.

6 Koordination

Vorläufige Beurteilung

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

Mitwirkung

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

7 Genehmigungsblatt Kanton

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

Durch den Vorsteher des Departements Bau Verkehr und Umwelt ist das Kapitel Ziele (Seite 22) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung durch das Departement BVU:

Öffentliche Mitwirkung:

Beschlossen durch den Gemeinderat:

Kantonale Genehmigung:

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

.....