



## Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Erläuterungsbericht



5600 Lenzburg  
Sägestrasse 6a  
Tel. 058 / 733 33 44



6280 Hochdorf  
Bellevuestr. 27

5734 Reinach  
Marktplatz 2

5703 Seon  
Oberdorfstr. 11

5034 Suhr  
Tramstr. 11

4800 Zofingen  
Forstackerstr. 2b

**Flury Planer + Ingenieure AG**  
Dipl. Kult. Ing. ETH/SIA  
Planer, Pat. Ingenieur Geometer  
www.fluryag.ch info@fluryag.ch

**Juli 2023**

tb\_Brittnau\_KGV\_Genehmigung\_Erläuterungsbericht\_230726/mär

Vorläufige Beurteilung seitens der Abteilung Verkehr vom 07. Januar 2019  
Mitwirkungsverfahren vom 25. April 2022 bis 24. Mai 2022  
Rückmeldung zur Einreichung zur Genehmigung seitens der Abteilung Verkehr vom 19. Dezember 2022  
Besprechung mit der Abteilung Verkehr am 05. April 2023  
Rückmeldung Abteilung Verkehr per Mail vom 17. Juli 2023

## Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Brittnau
Auftragnehmer	Flury Planer + Ingenieure AG
Projekt	Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Brittnau
Projekt-Nummer	08.4805.003
Bearbeitung	Angela Hiller, Projektleiterin, Bereichsleiterin Raumplanung bis April 2022 Adrian Lais, Stv. Projektleiter bis Februar 2022 Matthias Räber, Projektleiter, Bereichsleiter Raumplanung ab Mai 2022 Victoria Molina, Stv. Projektleiterin ab Juli 2022 Maria Benito, Sachbearbeiterin ab Juni 2023

Lenzburg, Juli 2022  
erg. Sept. 2022  
erg. Juli 2023

Flury Planer + Ingenieure AG

O. Flury

M. Räber

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>ANLASS UND VORGEHEN .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>AUSGANGSLAGE .....</b>	<b>7</b>
2.1	Räumliche Einordnung der Gemeinde .....	7
2.2	Übergeordnete Interessen und Ziele .....	7
2.2.1	<i>Kantonaler Richtplan .....</i>	<i>7</i>
2.2.2	<i>Kantonale Mobilitätsstrategie „mobilitätAARGAU“ .....</i>	<i>8</i>
2.2.3	<i>Regionalplanung .....</i>	<i>8</i>
2.3	Kommunale Planungen .....	10
2.3.1	<i>Räumliches Entwicklungsleitbild .....</i>	<i>10</i>
2.3.2	<i>Sondernutzungsplanungen .....</i>	<i>11</i>
<b>3</b>	<b>BESTANDSANALYSE .....</b>	<b>12</b>
3.1	Siedlungsstruktur .....	12
3.1.1	<i>Siedlungsentwicklung .....</i>	<i>12</i>
3.1.2	<i>Bevölkerungsentwicklung und Arbeitsplätze .....</i>	<i>13</i>
3.1.3	<i>Nutzungen .....</i>	<i>13</i>
3.1.4	<i>Frei- und Erholungsräume .....</i>	<i>14</i>
3.1.5	<i>Potentialflächen Nutzungsplanung .....</i>	<i>14</i>
3.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	15
3.2.1	<i>Einordnung in das übergeordnete Strassennetz .....</i>	<i>15</i>
3.2.2	<i>Strassennetz und –klassierung .....</i>	<i>16</i>
3.2.3	<i>Verkehrsaufkommen und –prognose .....</i>	<i>16</i>
3.2.4	<i>Lärm .....</i>	<i>18</i>
3.2.5	<i>Tempo-30-Zonen .....</i>	<i>18</i>
3.2.6	<i>Unfallanalyse .....</i>	<i>18</i>
3.2.7	<i>Geschwindigkeit im Strassenverkehr .....</i>	<i>20</i>
3.2.8	<i>Durchgangsverkehr auf Gemeindestrassen .....</i>	<i>21</i>
3.2.9	<i>Parkplätze .....</i>	<i>21</i>
3.3	Öffentlicher Verkehr (ÖV) .....	23
3.3.1	<i>ÖV-Netz .....</i>	<i>23</i>
3.3.2	<i>ÖV-Güteklassen .....</i>	<i>24</i>
3.3.3	<i>Haltestellenqualität .....</i>	<i>25</i>
3.4	Fussverkehr .....	31
3.4.1	<i>Fusswegnetz .....</i>	<i>31</i>
3.4.2	<i>Gefahrenstellen .....</i>	<i>32</i>
3.4.3	<i>Schulwege .....</i>	<i>32</i>
3.5	Radverkehr .....	32
3.5.1	<i>Radwegnetz .....</i>	<i>32</i>
3.5.2	<i>Gefahrenstellen .....</i>	<i>33</i>
3.5.3	<i>Schulwege .....</i>	<i>33</i>
3.6	Strassenraum .....	34
3.6.1	<i>Technische Anforderungen .....</i>	<i>34</i>
3.7	Mobilitäts- und Verkehrsverhalten .....	34
3.7.1	<i>Pendlerströme .....</i>	<i>34</i>
3.7.2	<i>Kombinierte Mobilität .....</i>	<i>34</i>
3.7.3	<i>Mobilitätsmanagement .....</i>	<i>34</i>
3.8	Fazit .....	35
<b>4</b>	<b>ZIELE .....</b>	<b>36</b>
<b>5</b>	<b>HANDLUNGSFELDER .....</b>	<b>36</b>
5.1	MIV .....	36
5.2	Öffentlicher Verkehr .....	36
5.3	Fussverkehr .....	36
5.4	Radverkehr .....	37
5.5	Mobilitätsmanagement .....	37
<b>6</b>	<b>MASSNAHMEN .....</b>	<b>38</b>
<b>7</b>	<b>WIRKUNGSKONTROLLE .....</b>	<b>42</b>

<b>8</b>	<b>REGIONALE ABSTIMMUNG &amp; MITWIRKUNG.....</b>	<b>43</b>
8.1	Regionale Abstimmung .....	43
8.2	Mitwirkung.....	43
<b>9</b>	<b>GENEHMIGUNG .....</b>	<b>44</b>

## **Anhang**

---

- 1) Verkleinerung Teilpläne
- 2) Unfallkarte ASTRA VUGIS (Unfalldaten von 2012 – 2016)

## **Beilagen**

---

- 1) Teilplan MIV 1:5'000 / 10'000
- 2) Teilplan ÖV 1:5'000 / 10'000
- 3) Teilplan Radverkehr 1:5'000 / 10'000
- 4) Teilplan Fussverkehr 1:5'000 / 10'000

Alle personenbezogenen Textteile beziehen sich sowohl auf weibliche als auch auf männliche Personen.

## 1 ANLASS UND VORGEHEN

---

Die stetig zunehmende Mobilität der Bevölkerung stellt hohe Anforderungen an die Siedlungsentwicklung. Der motorisierte Verkehr wird weiter zunehmen und die bereits stark ausgelasteten Verkehrsträger zusätzlich belasten. Neue Mobilitätsformen wie E-Bikes oder die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung bergen ebenfalls neue Herausforderungen für die Raum- und Verkehrsplanung. Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist daher unumgänglich.

Im Rahmen der anstehenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Brittnau empfiehlt es sich einen kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) auszuarbeiten. Diese Möglichkeit nimmt die Gemeinde wahr.

Das Projektteam des KGV ist folgendermassen zusammengesetzt:

- |                                |                            |
|--------------------------------|----------------------------|
| ▪ Frau Gemeindeammann          | Hanna Kunz                 |
| ▪ Vizeammann                   | Christoph Tschupp          |
| ▪ Gemeinderat                  | Kurt Iseli                 |
| ▪ Gemeinderat                  | Armin Schenk               |
| ▪ Gemeinderätin                | Deniz Yeker                |
| ▪ Gemeindeschreiberin          | Denise Woodtli Ritschard   |
| ▪ Flury Planer + Ingenieure AG | Angela Hiller, Adrian Lais |

Der KGV umfasst alle Mobilitätsformen und dient der Abstimmung des Verkehrsaufkommens mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung. Die Gesamtbetrachtung ist auch im Blick auf eine gute Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sinnvoll. Ziel des KGV ist die Ausarbeitung von Handlungsempfehlungen und konkreten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer.

Der KGV wird parallel zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung erarbeitet. Dabei kann der Prozess in folgende Schritte gegliedert werden.

- Grundlagenaufbereitung, Analyse der vorhandenen Unterlagen
- Ausarbeitung der Ziele, Handlungsfelder und Massnahmen
- Vorläufige Beurteilung durch den Kanton
- Mitwirkungsverfahren
- Beschluss durch den Gemeinderat
- Genehmigung des KGV durch den Kanton

Der KGV bietet der Gemeinde eine umfassende Gesamtsicht über die Verkehrssituation und damit ein gutes Instrument zur Planung. Er befindet sich auf einer konzeptionellen Ebene und bildet die Grundlage für weitere Planungen wie die Revision der Nutzungsplanung, und die Erarbeitung von Sondernutzungsplänen. Das kantonale Baugesetz bildet die Grundlage für den KGV (§ 54a BauG).

Nach erfolgter Genehmigung sind die Ziele und Handlungsfelder des KGV für den Kanton behördenverbindlich. Der KGV ermöglicht es somit der Gemeinde verbindliche Zusagen seitens des Kantons in Bezug auf Verkehrsfragen zu erhalten. Für die Gemeinde Brittnau ist der KGV als Ganzes behördenverbindlich.

Das räumliche Entwicklungsleitbild (REL) ist auf derselben Planungsebene angesiedelt und deckt den Bereich der Siedlungsentwicklung ab. Um gegenläufige Ziele zwischen KGV und REL zu vermeiden ist eine Abstimmung der beiden Instrumente erforderlich.

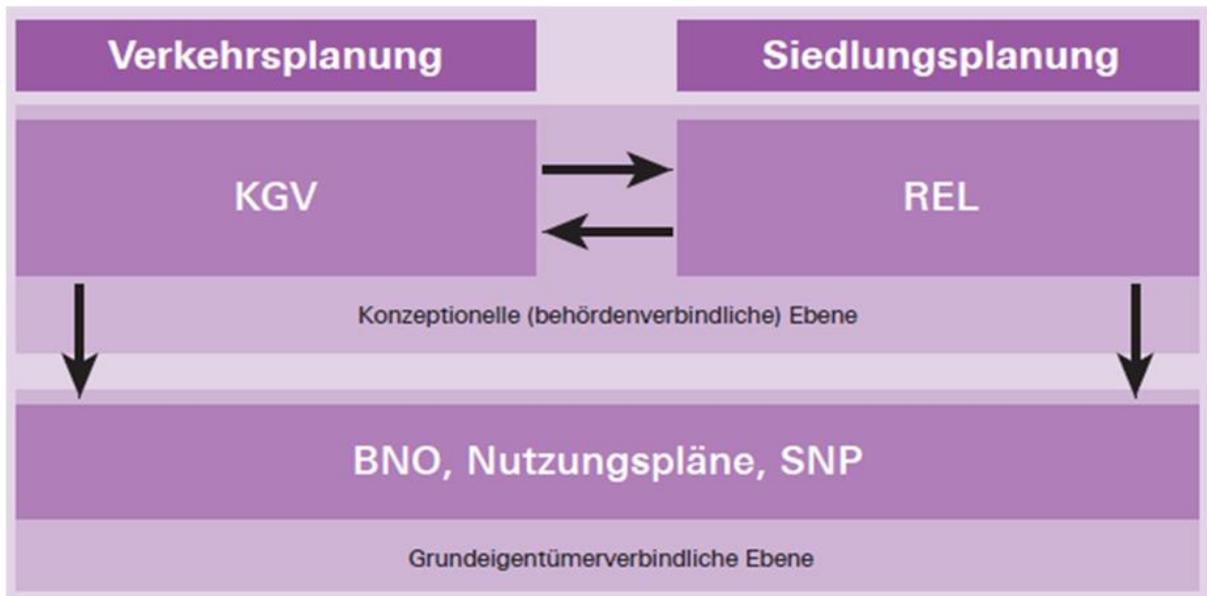


Abbildung 1: Das Zusammenspiel von KGV, REL und Nutzungsplanung

## 2 AUSGANGSLAGE

### 2.1 Räumliche Einordnung der Gemeinde

Brittnau liegt im Wiggertal im Westen des Kantons Aargau. Die nördlich angrenzende Stadt Zofingen, übernimmt für das Dorf verschiedene Zentrumsleistungen (z. B. Teile der Verwaltung, Einkauf, Schwimmbad, Freizeitanlagen für Kinder, etc.). Viele Einwohner pendeln zum Arbeiten nach Olten, Oftringen oder in die weiter entfernten Zentren.



Abbildung 2: Lage Brittnau (swisstopo)

### 2.2 Übergeordnete Interessen und Ziele

#### 2.2.1 Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan führt keine geplanten Verkehrsprojekte auf, welche einen direkten Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in Brittnau aufweisen. Im Richtplantext sind die Grundsätze der erwünschten Verkehrsentwicklung festgelegt. Der Ausbau der Verkehrsanlagen soll koordiniert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt erfolgen (Richtplantext Kanton Aargau, M 1.1). 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 öffentlichen Verkehrs sicherzustellen,
- bei Infrastrukturbauten die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt beschränkt sowie eine geringe Beeinträchtigung des Landschaftsbilds, der Bodenfruchtbarkeit und der Fruchtfolgefleichen 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, und
- der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel durch Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement).

### **2.2.2 Kantonale Mobilitätsstrategie „mobilitätAARGAU“**

Die kantonale Mobilitätsstrategie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Sie wurde am 13. Dezember 2016 verabschiedet und ist behördenverbindlich.

Die Bauzonen von Brittnau liegen gemäss dem Raumkonzept Aargau in einem urbanen Entwicklungsraum. In diesen sollen die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt werden. Die kantonale Mobilitätsstrategie sieht dafür folgende Strategien vor:

- Anteil vom Fuss- und Radverkehr am Gesamtverkehr erhöhen
- Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen
- Dichte Taktfolgen im ÖV anbieten
- Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen
- Zugang zu Orten mit hohem Publikumsaufkommen verbessern

Das übrige Gemeindegebiet Brittnaus, insbesondere der vorwiegend landwirtschaftlich geprägte Westteil, liegt im ländlichen Entwicklungsraum. In diesem soll eine Basiserschliessung die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicherstellen. Die kantonale Mobilitätsstrategie sieht dafür folgende Strategien vor:

- Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren
- Basisangebot im ÖV bereitstellen
- Kombinierte Mobilität fördern

Unabhängig des Entwicklungsraumes sieht die Mobilitätsstrategie weitere Ziele vor:

- Verkehrsangebot und Infrastrukturen sind gut vernetzt
- Verkehrsmiteinsatz ist effizient und nachhaltig
- Nutzung des Strassen- und Schienennetzes ist effizient und nachhaltig
- Verkehrssicherheit der Nutzenden ist erhöht
- Infrastrukturplanung ist koordiniert
- Optimale Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen ist über Lebenszyklus sichergestellt
- Eine hohe Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur ist gewährleistet
- Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt wird möglichst geringgehalten

### **2.2.3 Regionalplanung**

Die Gemeinde Brittnau ist Mitglied des Regionalplanungsverbandes zofingenregio. Die vorhandenen regionalen Planungen umfassen das Agglomerationsprogramm „AareLand“ sowie das Velokonzept Region Zofingen.

Im Agglomerationsprogramm sind keine für den KGV relevanten Aussagen oder Festlegungen enthalten. Die einzige Massnahme im Einzugsbereich von Brittnau ist das geplante Veloverleihsystem der Stadt Zofingen (Agglomerationsprogramm 3. Generation, FVV303A). Die Auswirkungen dieser Massnahme auf Brittnau sind jedoch minimal und müssen daher nicht speziell berücksichtigt werden.

Das regionale Velokonzept von 2012 setzt unter anderem qualitative Ziele für den Veloverkehr in der Region fest:

- Gleichberechtigte Verkehrspartner: Der Veloverkehr bildet zusammen mit dem Fussverkehr eine der drei Säulen des Personenverkehrs. Die anderen zwei Säulen sind der öffentliche Verkehr (ÖV) und der motorisierte Individualverkehr (MIV).
- Es ist ein dichtes, attraktives und sicheres Netz für den Veloverkehr zu den wichtigen Zielen und Quellen sicher zu stellen.
- Auf Hauptverkehrsstrassen und an Knoten sind, wo notwendig, Massnahmen zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs zu treffen.
- Wohnquartiere sind für den Veloverkehr durchlässig zu gestalten.
- Es sind genügend und qualitativ gute Veloabstellplätze an wichtigen Ziel- und Quellorten anzubieten (Bahnhöfe, Ortskerne, öffentliche Gebäude, Einkaufszentren und Arbeitsplatzzonen).
- Velorouten sollen ein flüssiges Fahren erlauben. Zeit- und energieraubende Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu vermeiden.
- Es sind begleitend zu den baulichen betrieblichen Massnahmen auch Massnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit zu treffen, welche die Förderung des Veloverkehrs unterstützen.

Weiter weist das Velokonzept eine grosse Anzahl von Massnahmen auf, wobei für Brittnau ausschliesslich Massnahmen entlang der Kantonsstrassen ausgewiesen sind.

- Br 01: Auf der Strengelbacherstrasse innerhalb des Baugebiets, auf welcher der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, soll der MIV mit baulichen und gestalterischen Massnahmen verlangsamt werden. Dies insbesondere da die gefahrene Geschwindigkeit des MIV hoch ist, die Fahrbahn schmal ist und die Strasse zudem als Schulweg genutzt wird.
- Br 02: Weiter soll die Abzweigung Radweg beim südlichen Ende des Radweges entlang der Strengelbacherstrasse sicherer ausgestaltet werden (Abbiegebereich verlängern, Insel versetzen sowie fachgerechte Verflechtung des Radweges mit der Strengelbacherstrasse).
- Br 03: Bei der Abzweigung Hardstrasse besteht ausserorts eine gefährliche Querung der Strengelbacherstrasse um vom Radweg auf die Hardstrasse oder umgekehrt zu gelangen. Entweder soll die Querung mit einer Insel gesichert und die Höchstgeschwindigkeit für den MIV reduziert, oder aber das bestehende Trottoir östlich der Strengelbacherstrasse von der Hardstrasse bis zur Haltestrasse zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg ausgebaut werden, was einer Verschiebung der Querungsstelle in den Innerortsbereich bedeuten würde.
- Br 04: Die Langnauerstrasse soll innerorts umgestaltet werden. Der Ortseingang soll klar erkennbar ausgestaltet und die Geschwindigkeit baulich reduziert werden. Das Abbiegen und Queren für den Radverkehr soll sicherer werden.
- Br 05: Die Langnauerstrasse soll ausserorts mit einem Radstreifen oder Radweg ergänzt werden.

Das Velokonzept bildet eine verbindliche Grundlage für die Erarbeitung des vorliegenden kommunalen Gesamtplanes Verkehr.

## 2.3 Kommunale Planungen

### 2.3.1 Räumliches Entwicklungsleitbild

Parallel zum kommunalen Gesamtplan Verkehr wurde für Brittnau ein räumliches Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet und durch den Gemeinderat am 08. Mai 2018 genehmigt. Das REL stellt zusammen mit dem KGV eine wichtige Grundlage für die spätere Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung dar, in welcher die Stossrichtungen des REL mit Nutzungsplanungsbezug grundeigentümergebunden umgesetzt werden. Im REL werden verschiedene Entwicklungsziele festgehalten. Die Stärkung der ÖV-Verbindung ist ein Ziel, welches unmittelbare Auswirkungen auf den KGV hat.

Das REL zeigt zudem auf, in welchen Quartieren eine Nutzungsintensivierung angestrebt werden soll und in welchen der Erhalt der vorhandenen Struktur im Vordergrund steht. Eine Intensivierung der Wohnnutzung resp. Verdichtung soll dabei nur an Standorten erfolgen, welche bereits über eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr verfügen und zudem zentrumsnah sind.

In Brittnau wurden drei Gebiete, welche für eine Nutzungsintensivierung geeignet sind, identifiziert. Es handelt sich dabei um die Entwicklungsgebiete «Hausmatte» (Nr. 1), «Mühle» (Nr. 2) und «Chrummacher/Pfrundmatt» (Nr. 3). Eine zuverlässige Abschätzung des induzierten Verkehrs in den Entwicklungsgebieten ist derzeit aufgrund des Bearbeitungsstandes der Revision Nutzungsplanung noch nicht möglich. Die Erschliessung der Entwicklungsgebiete wird durch bereits bestehende (Gebiet Mühle) oder noch zu erarbeitende Sondernutzungspläne sichergestellt.

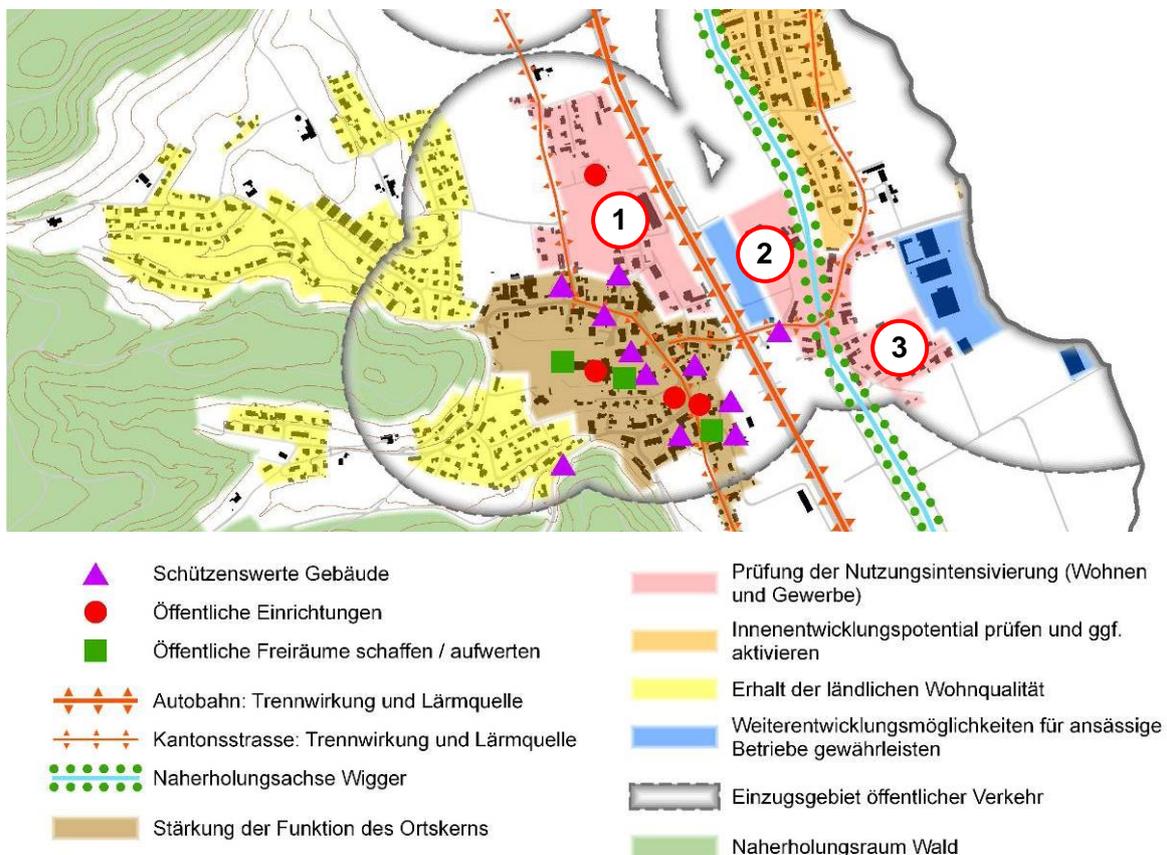


Abbildung 3: Ausschnitt Räumliches Entwicklungsleitbild Siedlungsgebiet

### 2.3.2 Sondernutzungsplanungen

In Brittnau bestehen verschiedene Erschliessungs- und Gestaltungspläne, welche mehrheitlich bereits umgesetzt sind. Noch nicht umgesetzte Elemente sind insbesondere nördlich des Dorfzentrums (EP Grube / Feld) sowie bei der denkmalgeschützten Mühle (EP + GP Mühle) vorhanden.

Die Erschliessungs- und Gestaltungspläne enthalten vorwiegend Festlegungen von Quartierserschliessungen und Grundstückzufahrten. Erwähnenswert ist zudem die SchweizMobil Radroute, welche durch den Perimeter des Erschliessungsplanes sowie des Gestaltungsplanes Mühle führt.

Weitere geplante Erschliessungs- oder Gestaltungsplanverfahren sind in Brittnau nicht bekannt.

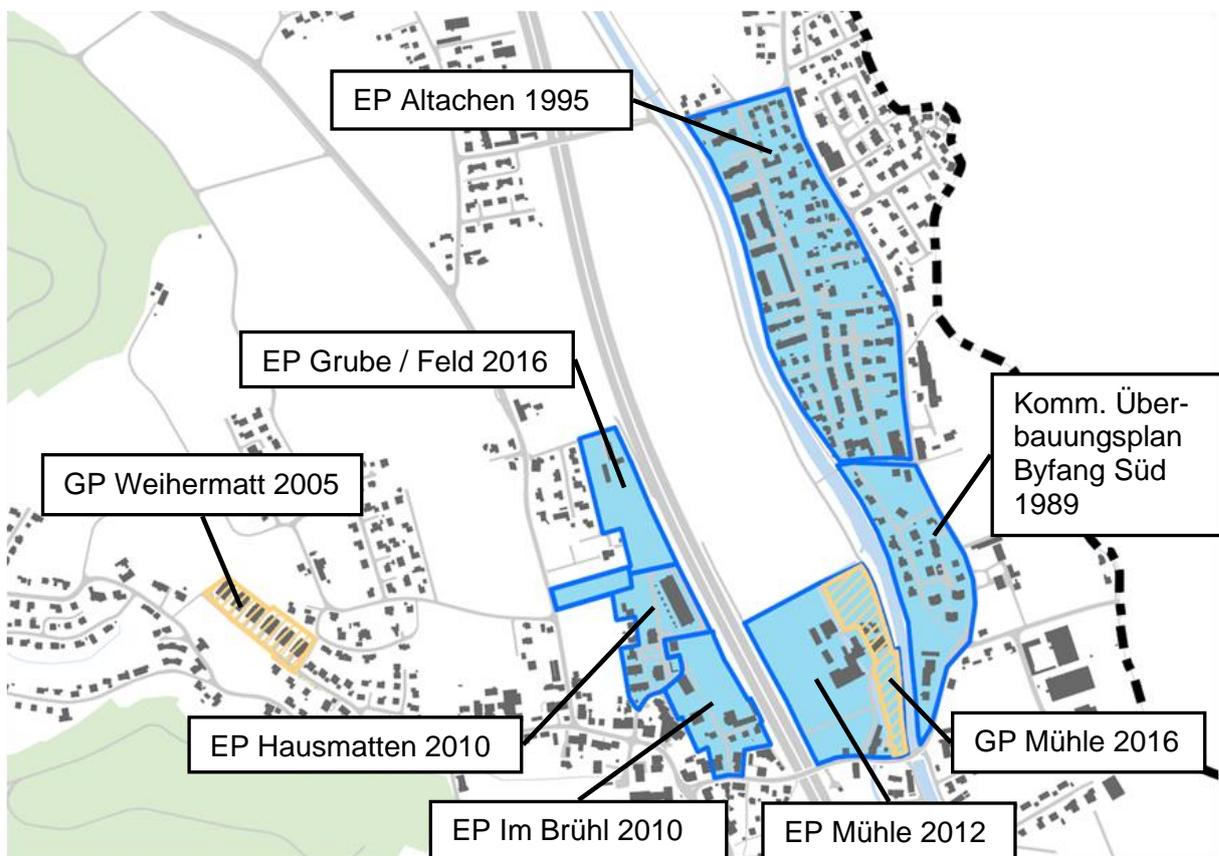


Abbildung 4: Rechtskräftige Erschliessungs- und Gestaltungspläne

### 3 BESTANDSANALYSE

#### 3.1 Siedlungsstruktur

##### 3.1.1 Siedlungsentwicklung

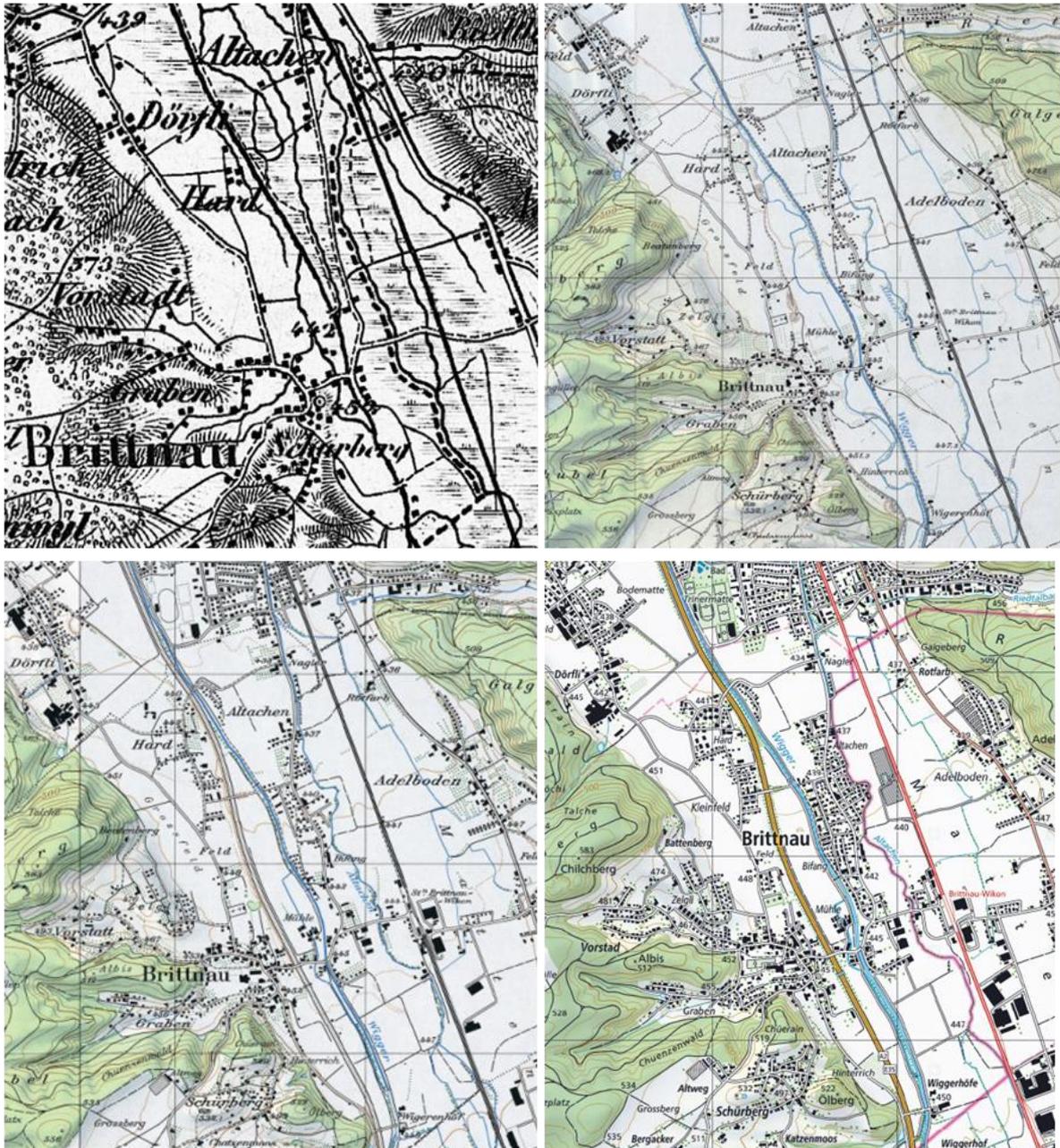


Abbildung 5: Dufourkarte von 1861 und Landeskarten von 1960, 1985 und 2015 (swisstopo)

Brittnau entstand als typisches Haufendorf im Wiggertal. Die Siedlungsentwicklung fand bis Mitte des 20. Jahrhunderts entlang der Strassen statt. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts fand eine flächige Siedlungsentwicklung sowohl in der Wiggerebene als auch auf dem Schürberg statt. Es entstanden viele Einfamilien- sowie Reiheneinfamilienhaussiedlungen mit grosszügigem Umschwung. Der Bau der Autobahn A2 hatte in dieser Zeit einen grossen Einfluss auf das Gesicht der Gemeinde, denn nun trennte diese das Dorf in zwei Teile, welche nur über wenige Brücken miteinander verbunden blieben. Seit der Jahrtausendwende wurden vorwiegend Baulücken mit Ein- oder Mehrfamilienhäusern geschlossen. Eine industrielle Entwicklung fand kaum statt.

Neben vielen historischen Bauernhäusern verfügt Brittnau mit dem Dorfkern über ein historisches Zentrum, welche sowohl gesellschaftlich wie auch städtebaulich den Mittelpunkt der Gemeinde bildet.

### 3.1.2 Bevölkerungsentwicklung und Arbeitsplätze

Die Einwohnerzahl von Brittnau lag zu Beginn des 20. Jahrhunderts bei rund 2'200 Einwohnern. Bis 1960 fand ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum statt, bevor in den 60er und 70er Jahren eine leichte Abnahme zu verzeichnen war. Ab 1980 ist ein stärkeres, aber dennoch verträgliches Bevölkerungswachstum zu registrieren, wodurch sich die Bevölkerungszahl auf rund 4'160 erhöhte.

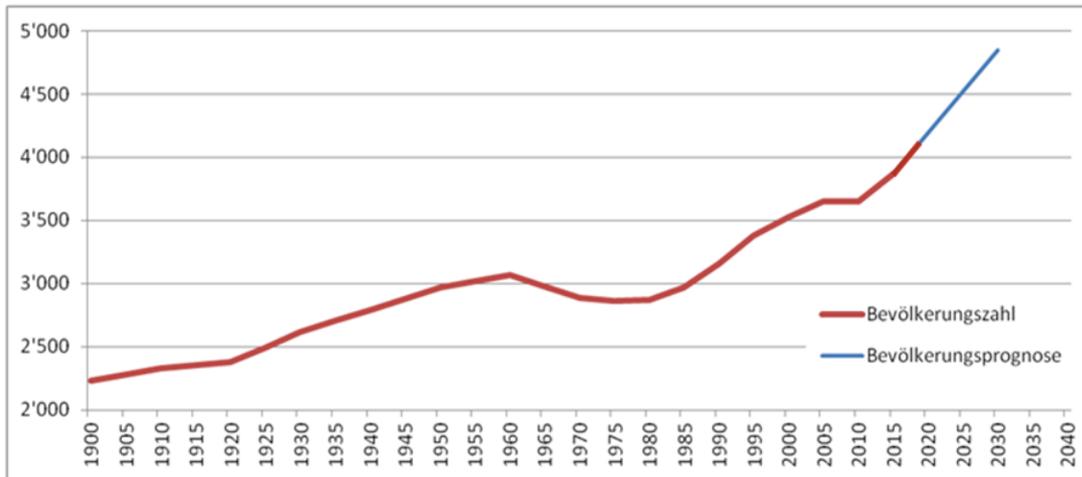


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung 1900 – 2040 (Quelle: Statistik Aargau)

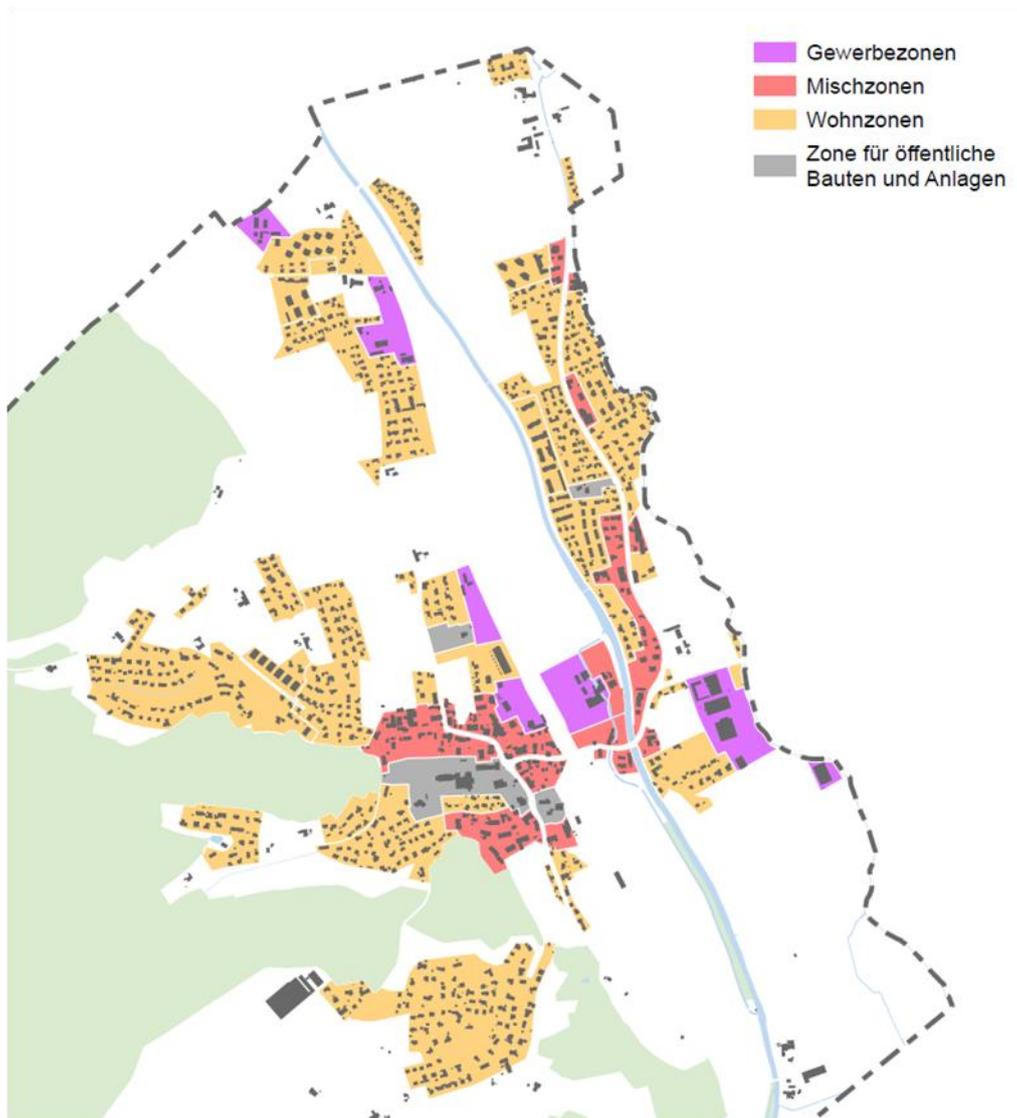
Gemäss kantonalem Richtplan liegt die Gemeinde in einem urbanen Entwicklungsraum. Es ist deshalb ein starkes Einwohnerwachstum anzustreben. Dieses soll durch eine Aktivierung der inneren Reserven bestehend aus den Bauzonenreserven sowie den unternutzen Flächen erreicht werden. Neue Bauzonen können ohne gleichzeitige flächen- und wertgleiche Auszonung in absehbarer Zeit nicht ausgeschieden werden. Die Bauzonenkapazität liegt gemäss kantonaler Berechnungen bei rund 4'590 Einwohnern.

In Brittnau gab es im Jahr 2013 713 Arbeitsplätze (482 Vollzeitäquivalente), davon rund 20 % im ersten sowie im zweiten, und 60 % im dritten Wirtschaftssektor. Bemerkenswert ist die hohe Anzahl an Arbeitsplätzen im 1. Sektor, was auf die vielen aktiven Landwirtschaftsbetriebe zurückzuführen ist. Insgesamt bietet Brittnau für seine Grösse jedoch wenige Arbeitsplätze.

### 3.1.3 Nutzungen

Der Grossteil der Bauzonen ist der Wohnnutzung vorbehalten. Mischnutzungen sind vorwiegend im Dorfzentrum, bei der Mühle sowie entlang der Zofingerstrasse angesiedelt. Im Dorfzentrum befinden sich auch die öffentlichen Einrichtungen wie Gemeindeverwaltung, Schule und Kirche, sowie Einkaufsmöglichkeiten (Coop, Käserei, Bäckerei) und Restaurants. Die Bildungseinrichtungen, öffentliche Bauten und Anlagen sowie Versorgungsmöglichkeiten des täglichen Gebrauchs sind auf den Teilplänen verzeichnet.

Dem Gewerbe vorbehaltene Zonen sind nur stellenweise vorhanden und liegen an der Autobahn, bei der Mühle sowie in der Pfrundmatt nahe dem Bahnhof Brittnau-Wikon. Im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision wird die Zoneneinteilung analysiert und revidiert. Substantielle Änderungen, welche einen bedeutenden Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hätten, sind jedoch nicht vorgesehen.



**Abbildung 7: Bestehende Nutzungszonen (Vereinfachte Darstellung)**

### **3.1.4 Frei- und Erholungsräume**

Brittnau liegt in einem intensiv genutzten Naherholungsgebiet. Erwähnenswert sind die Wigger, die Kulturlandschaft in der äusseren Gemeinde sowie der Wald. Diese Naherholungsgebiete werden sowohl von der ansässigen Bevölkerung wie auch von auswärtigen Besuchern genutzt.

Die Aktivitäten, welche in den Naherholungsgebieten ausgeübt werden, umfassen primär Aktivsportarten wie Wandern, Joggen, Radfahren, Mountainbiken, Inline-Skating, etc. Kommerzielle Freizeitanlagen wie Seilpärke, Erlebnisbauernhöfe oder ähnliches sind nicht vorhanden. Die ausgeübten Aktivitäten generieren wenig bis gar keinen motorisierten Verkehr und die Emissionen daraus sind dementsprechend gering.

### **3.1.5 Potentialflächen Nutzungsplanung**

Die zukünftigen Siedlungsentwicklungen und insbesondere grössere Bebauungen generieren Mehrverkehr, welcher das bestehende Strassennetz belastet. Deshalb kommt der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr eine besondere Bedeutung zu.

Die Gebiete Mühle, Hausmatte, Hard, Weihermatt und Chrummacher bieten zum Teil erhebliches Potential für zusätzliche Einwohner.

### 3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Motorisierte Individualverkehr umfasst sämtliche zu 100 % motorbetriebenen Fahrzeuge, welche individuell durch den Verkehrsteilnehmer genutzt werden, also im Wesentlichen frei hinsichtlich Zeitpunkt und Weg. Auch die Betrachtung des Strassengüterverkehrs fällt in diese Verkehrskategorie.

#### 3.2.1 Einordnung in das übergeordnete Strassennetz

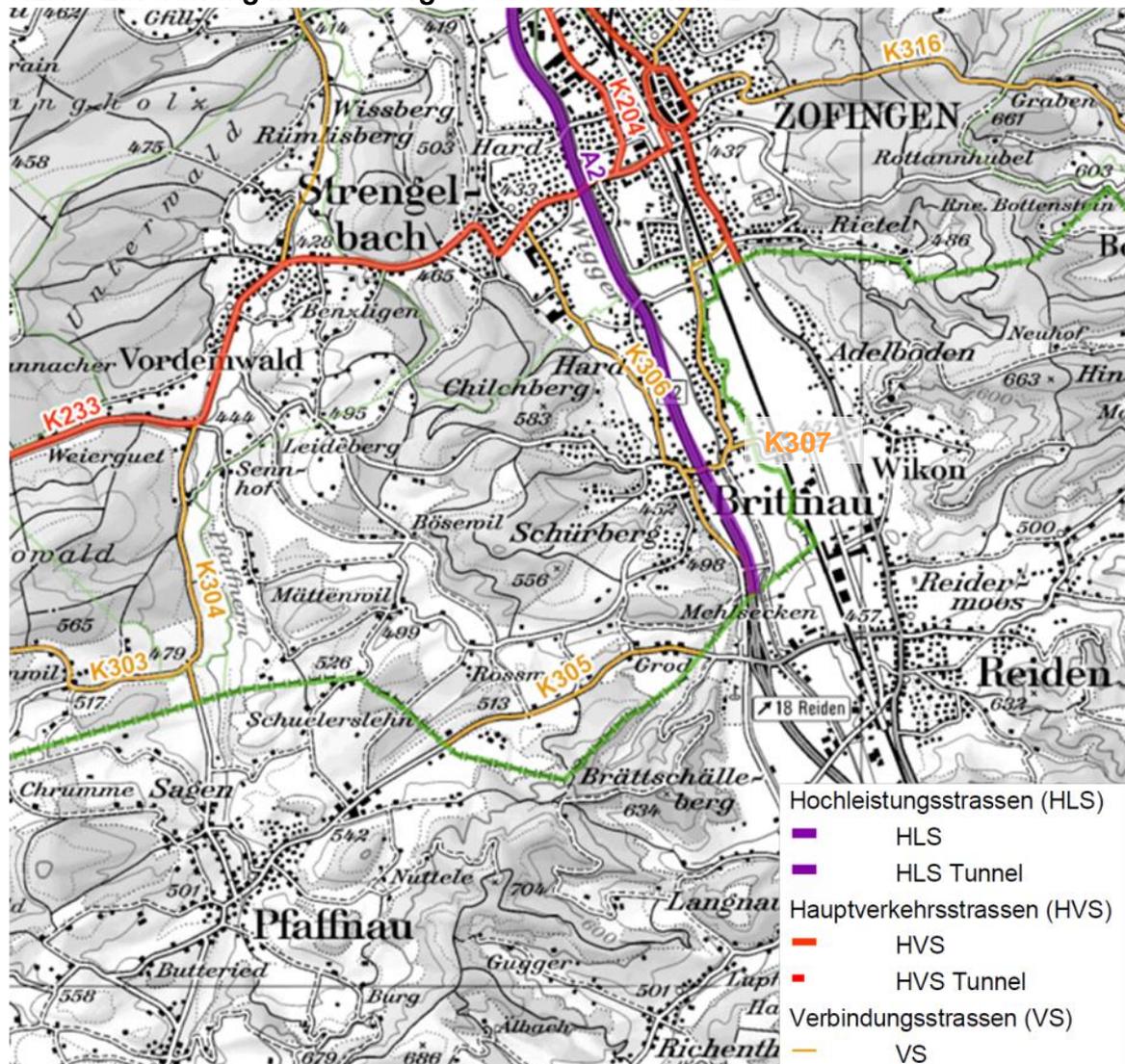


Abbildung 8: Lage im nationalen / kantonalen Strassennetz (agis)

Das kantonale Strassennetz, welches die Gemeinde Brittnau erschliesst und umgibt, ist in Abbildung 8 dargestellt. Brittnau wird aus drei Richtungen mit Kantonsstrassen (K306 und K307) erschlossen, welche an einer zentralen Kreuzung im Zentrum der Gemeinde zusammenlaufen. Weiter quert die Verbindungsstrasse (K305) zwischen Pfaffnau und Reiden das Gemeindegebiet und dient zusammen mit der K304 sowie der K233 als Erschliessung des westlichen Gemeindegebiets. Die K305 ist zudem eine Versorgungsroute gemäss Ausnahmetransportroutenverordnung (siehe 3.6.1).

Die Luzernerstrasse dient neben der Autobahn A2 als Hauptverkehrsträger im Wiggertal und liegt im Osten der Talsohle auf dem Gemeindegebiet Wikons. Die Gemeinde Brittnau bleibt daher von einem Grossteil des Durchgangsverkehrs verschont.

Die nächste Anbindung an das Nationalstrassennetz liegt unmittelbar südlich der Gemeinde (Vollanschluss Reiden / Autobahn A2). Mit der Einbindung an das regionale und das nationale Strassennetz ist Brittnau hinsichtlich MIV als sehr gut erschlossen zu beurteilen.

Zusätzlich zu den Kantonsstrassen bestehen diverse Verbindungsstrassen in die Nachbargemeinden Strengelbach, Vordemwald und Pfaffnau. Diese erschliessen das westliche Landwirtschaftsland mit und weisen ein geringes Verkehrsaufkommen auf.

### **3.2.2 Strassennetz und –klassierung**

Das kommunale Strassennetz ist engmaschig und an diversen Stellen an die Kantonsstrassen angebunden. Die Erschliessung der Quartiere erfolgt grösstenteils über mindestens zwei Anschlüsse, was die Stabilität des Netzes entscheidend erhöht.

Die Strassen werden gemäss ihrer Erschliessungsfunktion einer Klasse zugewiesen. Dabei wird unterschieden zwischen:

Hauptverkehrsstrassen	verbinden Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete.
Verbindungsstrassen	verbinden einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete oder stellen lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen her.
Sammelstrassen	sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des höheren Typs.
Quartiererschliessungsstrassen	erschliessen Quartiere und führen den Verkehr zu den Sammelstrassen.
Zufahrtstrassen, Zufahrtswege	erschliessen einzelne Gebäude oder kleinere Quartiere.
Privatstrassen	befinden sich im Eigentum der erschlossenen Grundeigentümer.

### **3.2.3 Verkehrsaufkommen und –prognose**

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) auf den Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet beträgt zwischen 4'100 und 5'200 Fahrzeuge. Diese für eine Gemeinde dieser Lage und dieser Bevölkerungsgrösse moderate Verkehrsmenge stellt eine Stärke von Brittnau dar und ermöglicht auch die Wohnnutzung entlang der Hauptverkehrsachsen sowie eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung.

Das Verkehrsaufkommen wird vom Kanton in unregelmässigen Abständen an drei Zählstellen erhoben. Die per 2018 aktuellen Messungen sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

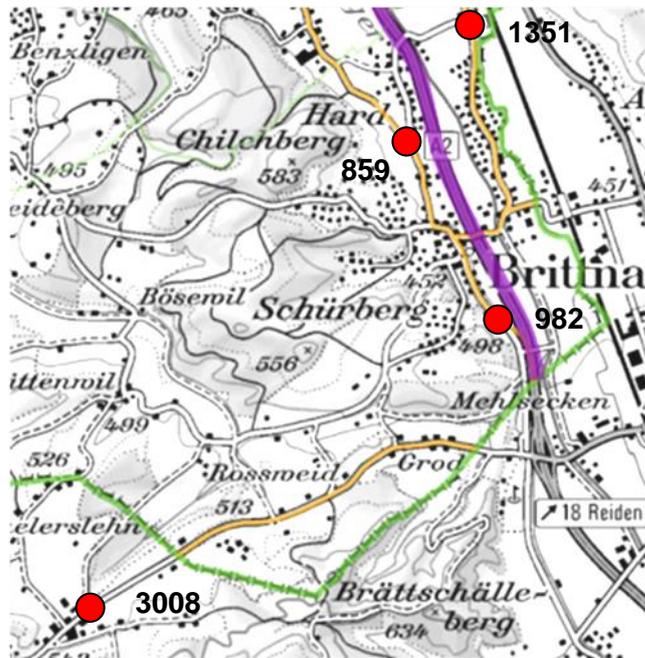


Abbildung 9: Lage der Zählstellen (agis)

Zählstelle-Nr.	Strasse	DTV (Jahr)	DTV (Hochgerechnet auf 2018)	DTV (Hochgerechnet auf 2022)
859	K 306	4'466 (2010)	5'200	5'600
982	K 306	3'522 (2008)	4'100	4'700
1351	K 307	3'915 (2010)	4'600	5'000
3008 (LU)	K 305	6'669 (2015)	7'100	7'700

Tabelle 1: Verkehrsmengen

Während die K305 als Verbindungsstrasse zwischen Pfaffnau und Reiden einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr aufweist, ist das Verkehrsaufkommen auf den Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet vorwiegend auf den Quell- und Zielverkehr von und nach Brittnau zurückzuführen. Aktuelle und genaue Zahlen über den Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen sind jedoch nicht vorhanden.

Gemäss Wachstumsraten aus den kantonalen Empfehlungen zum Kapazitätsnachweis ist auf den Kantonsstrassen in Brittnau mit einer jährlichen Verkehrszunahme von 2% zu rechnen.<sup>1</sup> Somit beträgt die Verkehrsmenge im Prognosejahr 2035 im Siedlungsgebiet zwischen 5'800 (Zählst. Nr. 982) und 7'300 (Zählst. Nr. 859) Fahrten pro Tag. Die vorhandenen Strassen und Verkehrsknoten verfügen über die notwendigen Kapazitäten, um diese zusätzliche Verkehrsmenge bewältigen zu können.

Die Entwicklungen der Potentialflächen der Nutzungsplanung bei der Mühle, in der Hausmatte, im Hard, im Chrummacher sowie in der Weihermatt werden ebenfalls ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen zur Folge haben. Das Potential dieser Entwicklungsgebiete ist überschaubar und die Zusatzbelastung kann soweit heute abschätzbar von den Kantonsstrassen problemlos aufgenommen werden.

Auf der Kantonsstrasse Reiden – Pfaffnau (K 305) wurden 2015 im Durchschnitt täglich 6'670 Fahrzeuge gezählt. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von 5.8% oder 360 Fahrzeugen pro Tag. Damit stieg das Verkehrsaufkommen innert drei Jahren um mehr als 11.0%<sup>2</sup>. Gemäss der kantonalen Wachstumsrate von 2% ist im Prognosejahr 2035 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von rund 10'000 Fahrzeugen zu rechnen. In Kombination mit der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h führt dies zu erheblichen Beeinträchtigungen für die angrenzenden Wohn- und Gewerbenutzungen. Insbesondere der Weiler Grod ist dadurch stark betroffen.

Aus- oder Neubauten von Kantonsstrassen, welche eine Auswirkung auf die Verkehrsentwicklung in Brittnau haben, sind seitens des Kantons nicht geplant.

<sup>1</sup> Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Hrsg.); Kapazitätsnachweis (§46 BauV); 2011; Aarau

<sup>2</sup> Zimmermann, Bruno; Resultate der automatischen Strassenverkehrszählung 2015 des Kantons Luzern; 22. November 2016; Kriens

Die Belastung der Autobahn A2 beträgt im Jahr 2017 ca. 50'000 Fahrzeuge pro Tag. Da auf dem Gemeindegebiet jedoch kein Anschluss besteht, hat dieses Verkehrsaufkommen auf das kommunale und kantonale Strassennetz in Brittnau keine unmittelbaren Auswirkungen.

### **3.2.4 Lärm**

Wie bereits festgehalten, hat Brittnau ein vergleichsweise geringes Verkehrsaufkommen. Die erste Bautiefe entlang der Kantonsstrassen ist in der bestehenden Bau- und Nutzungsordnung der Empfindlichkeitsstufe III zugewiesen. Bei Lärmmessungen (hochgerechnet auf das Jahr 2017) wurden die Immissionsgrenzwerte (ES III: IGW Tag 65 dB, Nacht 55 dB) mit wenigen Ausnahmen eingehalten. Nicht eingehalten wurden die Immissionsgrenzwerte bei mehreren alten Gebäuden, welche historisch bedingt im Unterabstand zur Kantonsstrasse stehen und die Fenster deshalb näher an der Lärmquelle liegen. Die Alarmwerte werden an keiner Stelle überschritten.

Die bedeutendste Lärmquelle stellt die Autobahn A2 dar. Die Lärmimmissionen der benachbarten Grundstücke sind beträchtlich und es müssen spezielle Lärmschutzmassnahmen am Bauobjekt vorgenommen werden. Jedoch bestehen gegenüber dem Siedlungsgebiet mehrheitlich Lärmschutzwände.

### **3.2.5 Tempo-30-Zonen**

Im Jahr 2014 wurde die erste und bislang einzige Tempo-30-Zone in Brittnau eingerichtet. Diese umfasst das gesamte Siedlungsgebiet im Hard. Die Rechtsvortritte wurden markiert und bei den Eingängen zur Tempo-30-Zone jeweils eine Signalisierung installiert. Weitere bauliche Massnahmen wie Fahrbahnverengungen, Sanierung der Bushaltestellen oder Eingangsbauwerken wurden keine vorgenommen.

Im März 2015 wurden Geschwindigkeitsmessungen entlang der Hardstrasse durchgeführt, um die Wirksamkeit der getroffenen Massnahme zu überprüfen. Diese Messungen können jedoch aufgrund von offensichtlichen Messfehlern nicht für eine Beurteilung der Wirksamkeit herangezogen werden.

### **3.2.6 Unfallanalyse**

In den letzten 5 Jahren (2012 – 2016) ereigneten sich 40 Verkehrsunfälle auf dem Gemeindegebiet von Brittnau. Mit durchschnittlich acht Unfällen pro Jahr ist in Brittnau keine überdurchschnittliche Häufung der Unfälle zu beobachten. Die Unfallzahlen blieben über die letzten Jahre konstant und sind über das gesamte Strassennetz von Brittnau verteilt. Dennoch können zwei Stellen mit einem erhöhten Unfallvorkommen ausgemacht werden.

Auf der Pfaffnauerstrasse gibt es eine Häufung von Unfällen. In den letzten 5 Jahren waren neun Unfälle zu verzeichnen, welche alle den Ausserortsbereich (Tempolimit 80 km/h) betrafen. Der Grossteil dieser Unfälle sind Streif- oder Frontalkollisionen bei Überholmanövern. Im Bereich Bruderhöfli ist zudem eine Häufung von Unfällen mit Personenschäden zu beobachten, wogegen im Grodhölzli vorwiegend Sachschäden erfasst werden.

An der Kreuzung Strählgasse / Dorfstrasse ist mit sechs polizeilich registrierten Unfällen in den Jahren 2012 - 2016 eine Häufung von Unfällen zu beobachten. Die Unfälle sind vorwiegend Einbiegeunfälle, sowie Schleuder- und Selbstunfälle. Die Komplexität der vortrittsregulierten Kreuzung mit Fussgängerquerungen, eingeschränkter Sicht durch Gebäude im Strassenraum sowie einer Busbucht im Kreuzungsbereich, erfordert von den Verkehrsteilnehmern eine erhöhte Aufmerksamkeit.

Unfälle mit Fussgänger oder Radfahrer sind in Brittnau selten. Dies weist auf ein gutes und sicheres Verkehrssystem hin. Die erfassten Unfälle sind jedoch im Hinblick auf punktuelle Sicherheitsmängel im Strassensystem weiter zu analysieren (vgl. Kapitel 3.4.2 und 3.5.2).

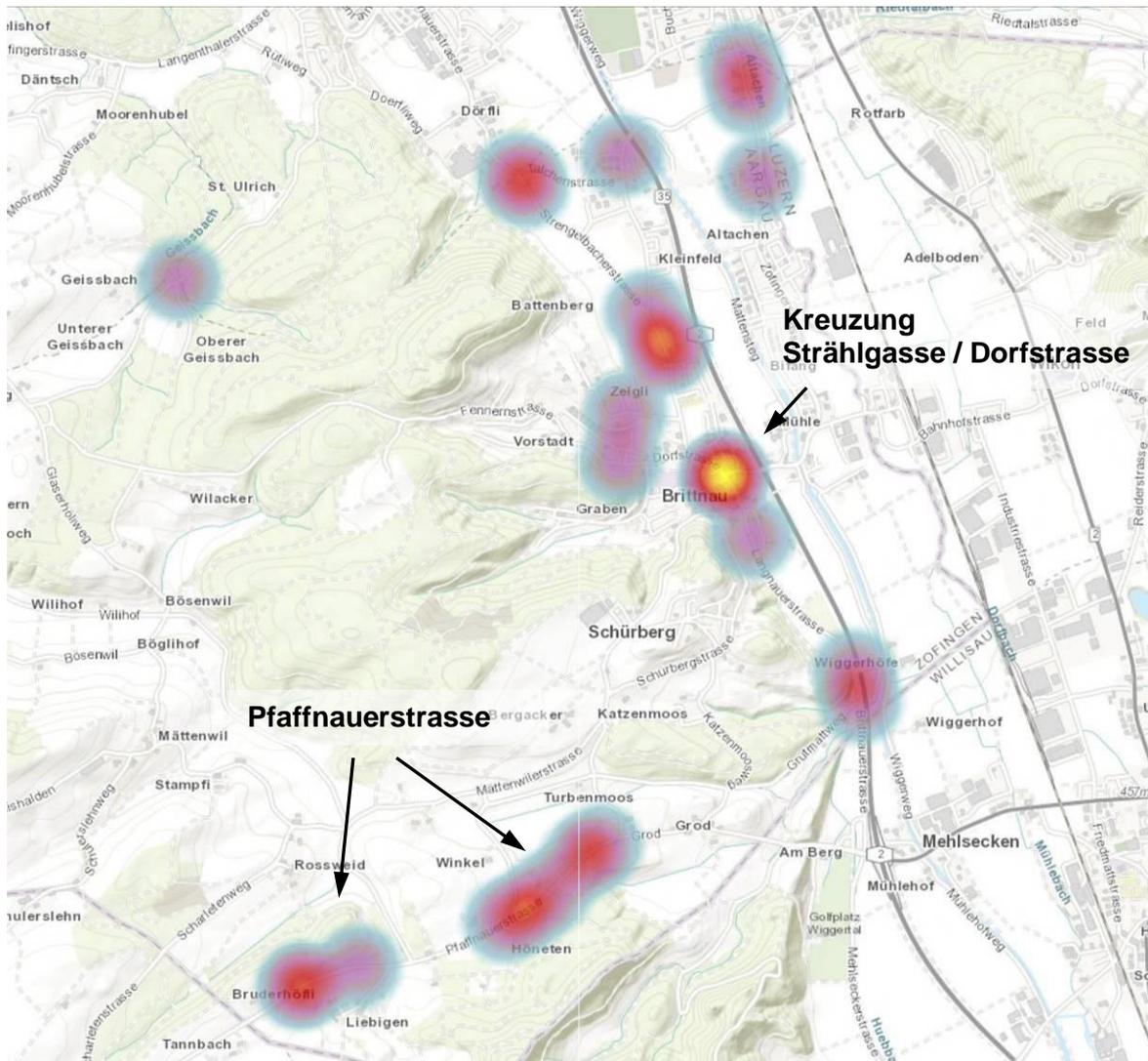
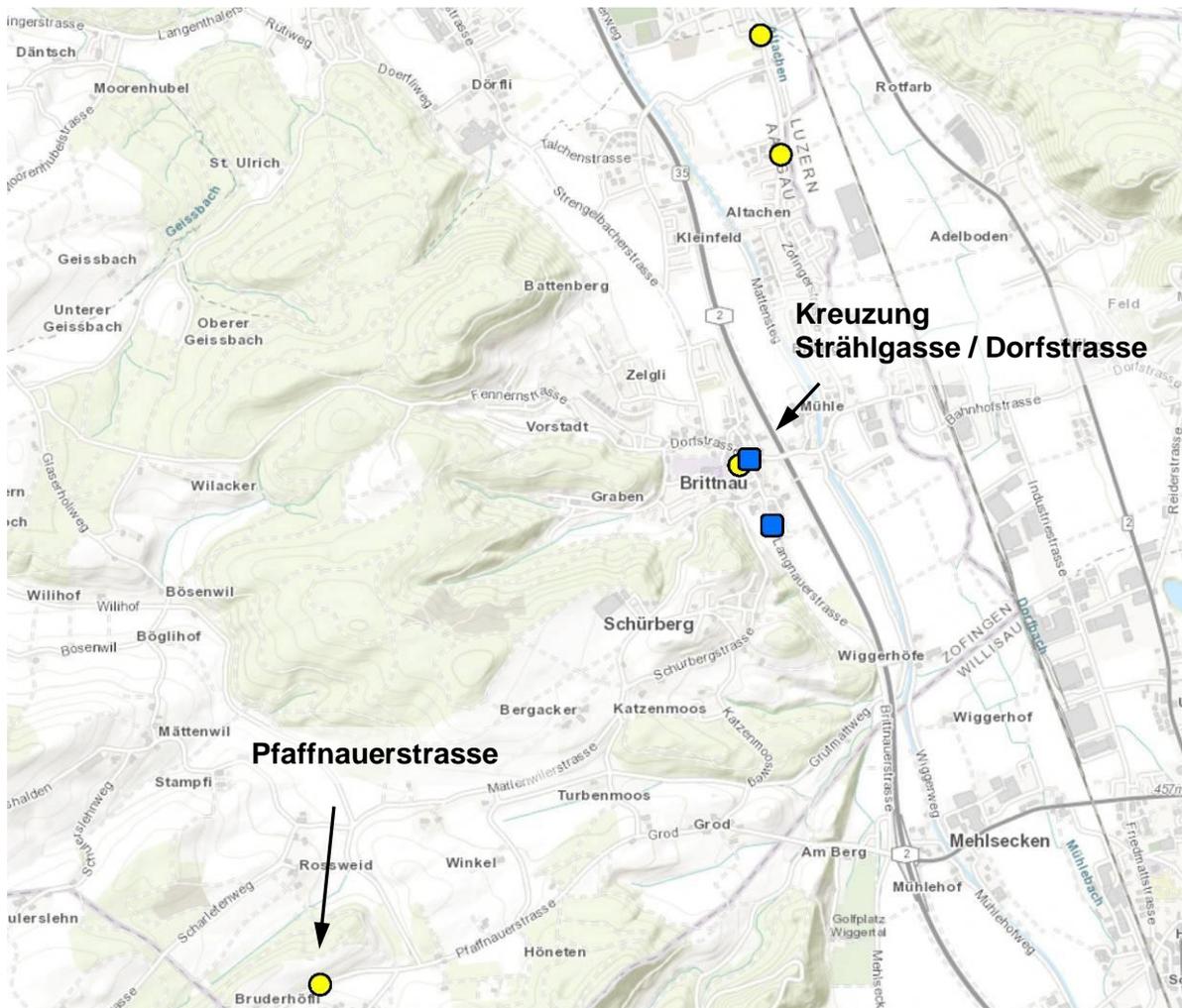


Abbildung 10: Unfälle ohne Selbst- und Schleuderunfälle 2012 – 2016 (Quelle: ASTRA VUGIS)



**Abbildung 11: Unfälle mit Fussgängerbeteiligung (blau) oder Fahrradbeteiligung (gelb); ohne Selbst- und Schleuderunfälle 2012 – 2016 (Quelle: ASTRA VUGIS)**

**3.2.7 Geschwindigkeit im Strassenverkehr**

Die Regionalpolizei Zofingen führt entlang der Kantonsstrassen regelmässig Geschwindigkeitskontrollen innerhalb des Siedlungsgebietes von Brittnau durch. Die Auswertung der Messungen hat gezeigt, dass die gefahrene Geschwindigkeit je nach Ort variiert, wogegen die Uhrzeit sowie die Witterung keinen entscheidenden Einfluss auf die Ergebnisse der Messungen hatten.

In dem Zeitraum von Januar 2014 bis März 2017 wurden 108 Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Dabei wurden rund 75'000 Fahrzeuge kontrolliert und 8'300 Übertretungen registriert. Die höchste gemessene Geschwindigkeit im Innerortsbereich betrug 88 km/h. Nachfolgend ist eine Kurzzusammenfassung der Messungen abgebildet.

	Langnauerstr. (K306)	Strengelbacherstr. (K306)	Zofingerstr. (K307)	Pfaffnauerstr. (K305)
Übertretungen	7.6%	9.0 %	5.6 %	13.8 %
Geschwindigkeit max.	84 km/h	84 km/h	70 km/h	88 km/h

**Tabelle 2: Geschwindigkeitsmessungen Kantonsstrassen (Quelle: Regionalpol. Zofingen)**

Auf den Gemeindestrassen wurden keine verwertbaren Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Eine Aussage über die Einhaltung der Geschwindigkeit insbesondere in der Tempo-30-Zone kann deshalb nicht gemacht werden.

### 3.2.8 Durchgangsverkehr auf Gemeindestrassen

Verschiedene Gemeindestrassen haben aufgrund ihrer Erschliessungsfunktion als Sammelstrasse ein hohes Verkehrsaufkommen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist zudem hoch und die Strassen werden als Verbindungsstrassen genutzt. Besonders betroffen sind hierbei:

- Die Hardstrasse zwischen der Strengelbacherstrasse und der Zofingerstrasse.
- Die Fennerstrasse, sowie die Dorfstrasse als Verbindungsstrasse Richtung Vorderwald.
- Der Altweg, sowie die Schürbergstrasse als Verbindung Richtung Pfaffnau.

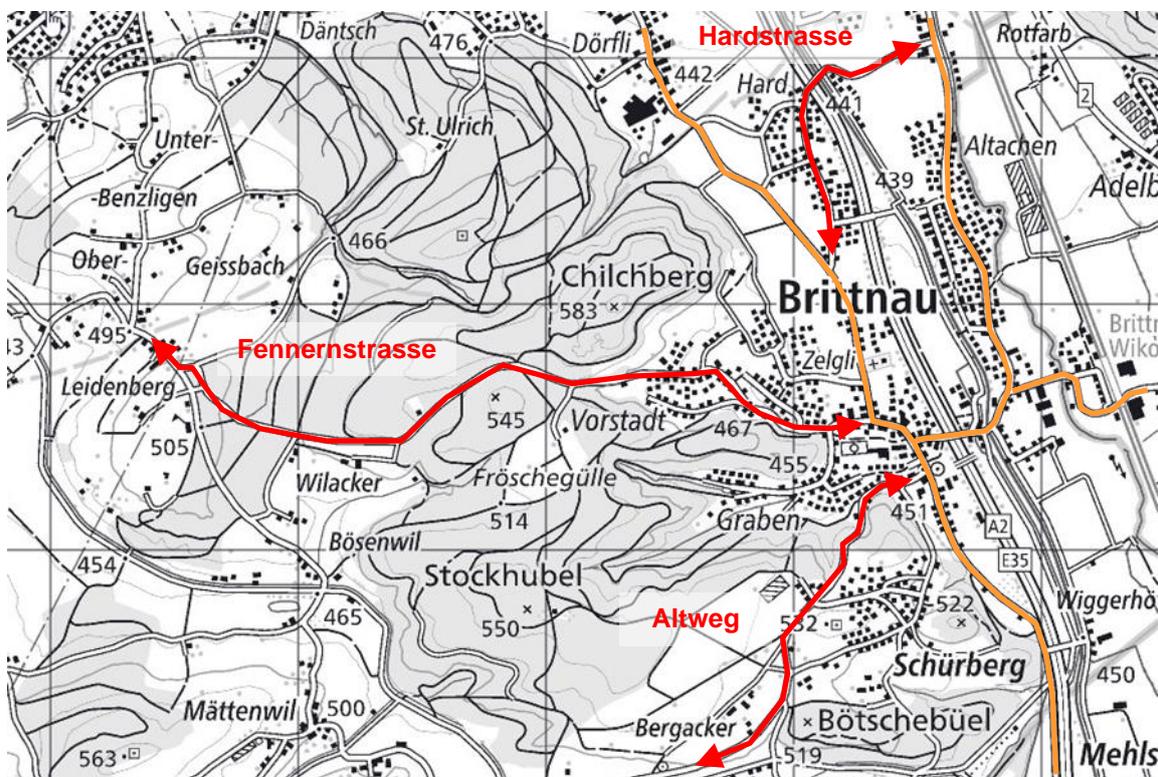


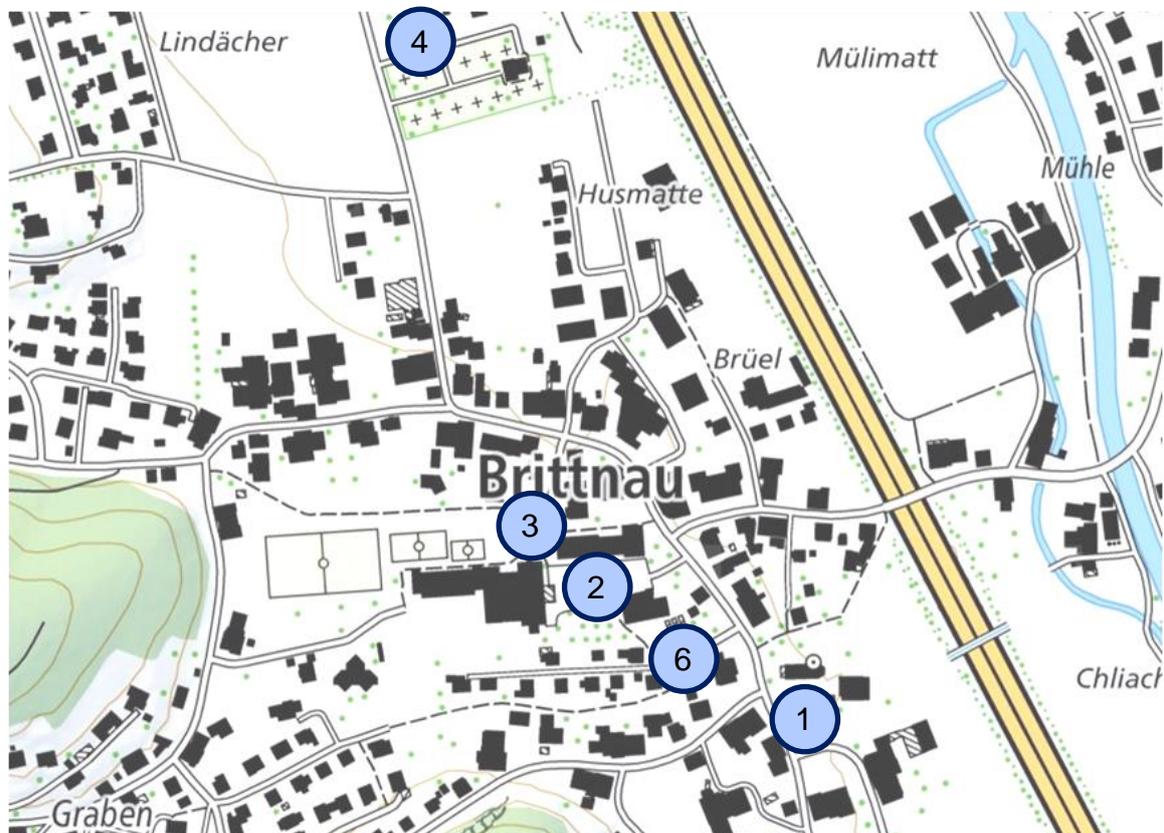
Abbildung 12: Strassen mit teilweise ortsfremdem Durchgangsverkehr (swisstopo)

### 3.2.9 Parkplätze

Öffentliche Parkplätze sind vorwiegend im Umfeld der öffentlichen Gebäude vorhanden. Eine Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder findet nicht statt und ist seitens des Gemeinderates auch nicht geplant. Nachfolgend sind die öffentlichen Parkplätze aufgeführt:

1. Kirche	ca. 15 PP (nicht markiert)
2. Schulhausplatz	23 PP
3. Schulweg	11 PP
4. Friedhof	ca. 40 PP (nicht markiert)
5. Fröschengülle (Naturfreundehaus)	ca. 15 PP (nicht markiert)
6. Gemeindehaus	6 PP

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Anzahl der öffentlichen Parkplätze in Brittnau ausreichend ist. Besucher und Benützer öffentlicher Einrichtungen finden ausreichende Parkmöglichkeiten vor. Bei grösseren Anlässen (Sportveranstaltung, Ausstellung, weitere publikumsintensive Veranstaltungen) darf der Kiesplatz beim Sportweg zum Parkieren mitbenutzt werden.



**Abbildung 13: Öffentliche Parkplätze im Dorfzentrum (ohne Parkplatz Fröschengülle)**

Die Bauherren bei Neu- oder Umbauten sind verpflichtet, genügend Parkplätze auf ihrem Grundstück zu erstellen. Da Brittnau über kein Parkierungsreglement verfügt, sind die kantonalen Bestimmungen direkt anwendbar (§ 56 BauG; § 43 BauV). Es gilt demnach die VSS-Norm 40 281 „Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen“.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Bauherren üblicherweise nur das gesetzliche Minimum an Parkplätzen für die Bewohner zur Verfügung stellen. Es wird folge dessen, bei fehlenden Kapazitäten auf den Privatgrundstücken, im Strassenraum parkiert. In diesem ist das Parkieren erlaubt, sofern es nicht ausdrücklich verboten ist und weder den Verkehrsfluss noch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Beobachtungen zeigen, dass es sich dabei insbesondere um Anwohner handelt. Das Konfliktpotential ist jedoch gering. Die Gemeinde hat Ende 2018 das neue Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen in Kraft gesetzt. Mit Hilfe dieses Reglements kann das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund (Bsp. Laternenparking) durch den Gemeinderat als gebührenpflichtig eingestuft werden.

Aufgrund der parkierten Privatwagen im Strassenraum ist von einer zu geringen Parkplatzanzahl auf Privatgrund auszugehen oder die vorhandenen Privatparkplätze werden anderweitig genutzt (Lager, etc.). Diese Problematik tritt fast ausschliesslich bei Mehrfamilienhaussiedlungen auf. Die Ein- und Zweifamilienhäuser verfügen in der Regel über eine genügende Anzahl an Privatparkplätzen.

Betriebe mit Publikumsverkehr müssen über genügend Kundenparkplätze verfügen. Dazu gehören der Coop, die Restaurants sowie weitere Geschäfte.

In Zentrumsgebiet bzw. Dorfkernzone wird der Parkfeldbedarf für private Nutzungen gemäss VSS-Norm 40 281 empfohlene Obergrenze, bzw. den Richtwert für Wohnnutzungen begrenzt. Im weiteren Gemeindegebiet wird auf Massnahmen für Privatparkplätze wie beispielsweise eine Parkplatzbewirtschaftungspflicht oder Fixierung einer Obergrenze an Parkfeldern verzichtet.

Der kantonale Richtplan ordnet alle Gemeinden der Wiggertalebene, also auch die Gemeinde Brittnau, dem urbanen Entwicklungsraum zu. Das Zielbild der Strategie mobilität-AARGAU sieht für den Raumtyp der urbanen Entwicklungsräume vor, dass der relative MIV-Anteil am Gesamtverkehr sinken soll. Für die MIV-Nachfrage ist die Verfügbarkeit von Parkraum zentral. Daher ist es wichtig für Gemeinden in den urbanen Entwicklungsräume wichtig, dass nicht zu viel Parkraum zur Verfügung gestellt wird.

In den regionalen Überlegungen des Entwicklungsmodul 1: Koordinierte Raumentwicklung (EM1)<sup>3</sup> werden die Vorgaben des kantonalen Richtplans differenziert. Es wird festgehalten, dass Brittnau nicht als urbane Gemeinde zu beurteilen sei. Aus diesem Grund richtet die Gemeinde Brittnau ihre Nutzungsplanung auf ein geringeres Wachstum aus, weshalb auch keine Reduktion der Parkplätze ausser für das Zentrumsgebiet vorgesehen ist. Im Zentrumsgebiet wird der Parkfeldbedarf für private Nutzungen, auf die in der VSS-Norm 40 281 empfohlene Obergrenze bzw. den Richtwert für Wohnnutzungen begrenzt.

### 3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der öffentliche Verkehr umfasst jenen Teil des Verkehrs, welcher für jeden Nutzer in der Bevölkerung zugänglich ist. Es besteht keine individuelle Zeit- und Wegwahl, die jeweiligen Verkehrsunternehmen bedienen definierte Routen mit festgelegten Fahrplänen.

#### 3.3.1 ÖV-Netz

Brittnau wird von drei Regionalbuslinien der Limmatt Bus AG sowie einer Regionalzuglinie der S-Bahn Luzern erschlossen. In Zofingen und Reiden besteht Anschluss an die Regionalexpresslinie Olten – Luzern. Der nächste Anschluss an das Schnellzugnetz der SBB ist in Olten (Richtung Zürich, Bern, Luzern, Solothurn und Basel).

Innerhalb des Gemeindegebiets von Brittnau liegen 11 Haltestellen, welche mehrheitlich entlang der Kantonsstrassen angeordnet sind. Der Haltestellenabstand liegt zwischen 300m und 600m innerhalb der Bauzone sowie bei ca. 1500m ausserhalb der Bauzone.

- S8 S-Bahn Luzern mit der Haltestelle Brittnau-Wikon Die Haltestelle liegt auf dem Gemeindegebiet der luzernischen Gemeinde Wikon und ist rund 850m Gehdistanz vom Zentrum von Brittnau entfernt.
  - Durchgehender 1h-Takt (05 – 01 Uhr) Richtung Sursee und Richtung Olten.
- Regionalbus Zofingen Nr. 4 (Brittnau – Wikon – Strengelbach - Zofingen)
  - 1h-Takt (Mo – Fr 06 – 24 Uhr; Sa 07 – 24 Uhr; So 20 – 24 Uhr)
  - Die Haltestellen Nelkenweg und Kleinfeld werden ab 20 Uhr nicht mehr bedient.
- Regionalbus Zofingen Nr. 5 (Brittnau – Zofingen)
  - Mo – Sa: 30min-Takt (06 – 21 Uhr), So 1h-Takt (07 – 21 Uhr)
- Regionalbus Zofingen Nr. 8 (St. Urban – Reiden)
  - Mo – Fr: 1h-Takt (06 – 21 Uhr) mit Taktverdichtungen in den Morgen- und Abendstunden; Sa 1h-Takt (07 – 21 Uhr); So 1h-Takt (07 – 20 Uhr)

---

<sup>3</sup> Regionalplanung Zofingenregio

- Anschlüsse an den Fernverkehr insbesondere Richtung Olten nicht immer gewährleistet.



Abbildung 14: Netzplan Region Zofingen ([www.zofingenregio.ch](http://www.zofingenregio.ch))

### 3.3.2 ÖV-Güteklassen

Die Güte des öffentlichen Verkehrs ist in Güteklassen eingeteilt. Demnach ist die ÖV-Güteklasse eines Standortes abhängig von der Distanz zur nächstgelegenen Haltestelle, der Art des dort erreichbaren Verkehrsmittels sowie vom durchschnittlichen Kursintervall. Die Haltestellen der Buslinie Nr. 5 (Zofingen – Brittnau) und die Bahnhaltestelle Brittnau-Wikon sind der Haltestellenkategorie V zugeordnet. Die Haltestellen der Buslinie Nr. 4 (Zofingen – Strengelbach – Brittnau) verfügen aufgrund des geringeren Taktes nur über eine Kategorie VI. Aus den Haltestellenkategorien folgt nachstehende Einteilung:

Tabelle 3: ÖV-Güteklassen gemäss neuer Einteilung des Kantons Aargau

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestelle (Distanz)			
	≤ 300 m	301 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000 m
V	Klasse D	Klasse E2	Klasse E2	Klasse F
VI	Klasse E1	Klasse E2	Klasse F	nicht erschlossen

In Brittnau ist der Grossteil des Siedlungsgebietes den Güteklassen D und E1 zugeordnet, was einer genügenden Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr entspricht. Das übrige Siedlungsgebiet, welches insbesondere die Einfamilienhausquartiere in der Vorstadt oder auf dem Schürberg umfasst, verfügt über die Güteklasse E2, was eine schwache Erschliessung bedeutet. Ausserhalb des Siedlungsgebietes ist eine Erschliessung mit dem ÖV nur

entlang der Pfaffnauerstrasse und im Umfeld des Pflegeheims Sennhof gewährleistet. Der Weiler Mättenwil verfügt ebenfalls über keine ÖV-Erschliessung.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die ÖV-Erschliessung die Bedürfnisse der Bevölkerung ausreichend befriedigen kann. Für den Grossteil der Einwohner ist in kurzer Distanz eine Haltestelle erreichbar und eine umsteigefreie Verbindung nach Zofingen gewährleistet.

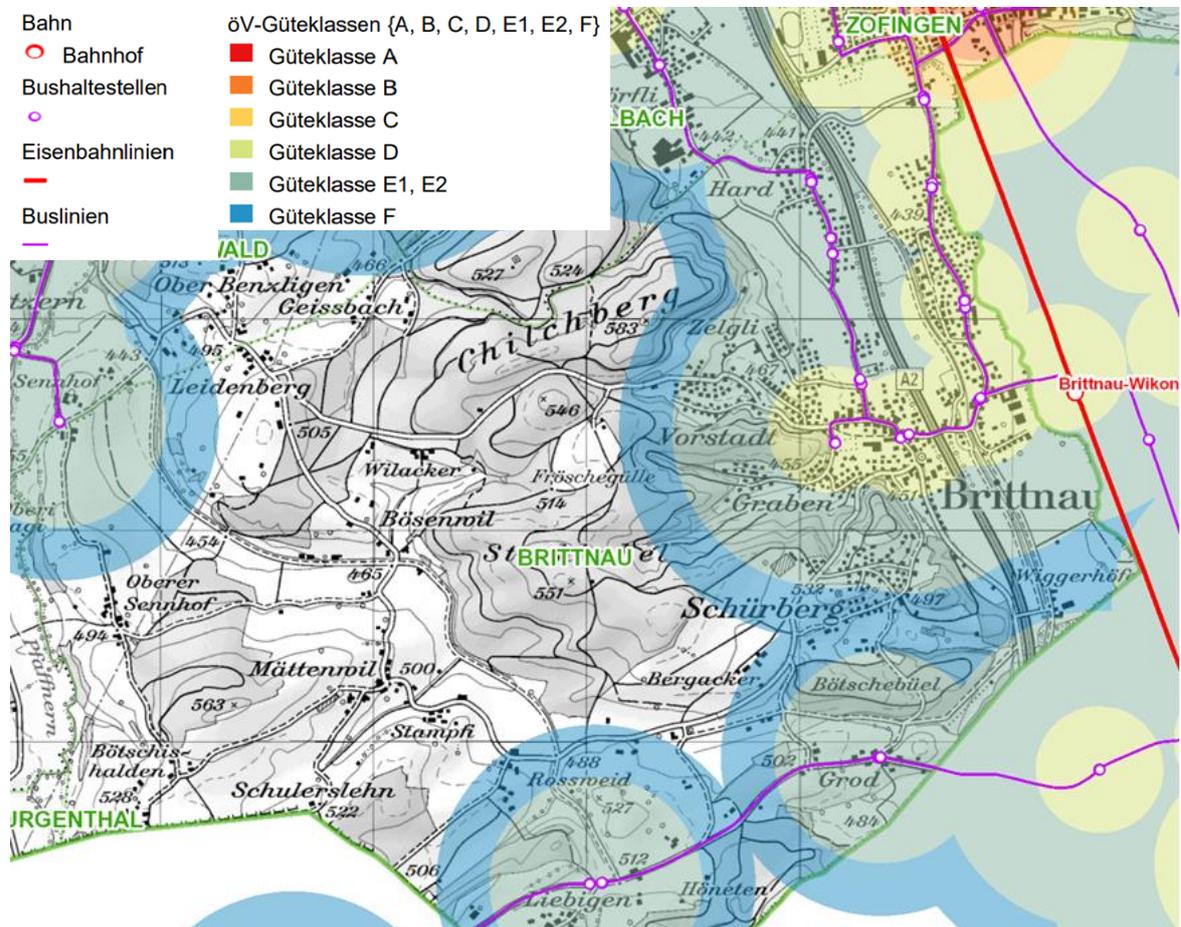


Abbildung 15: Erweiterte ÖV-Güteklassen (agis)

### 3.3.3 Haltestellenqualität

Die 11 Haltestellen auf dem Gemeindegebiet von Brittnau sind unterschiedlich in der Ausgestaltung und Qualität. Während die Mehrheit der Haltestellen als Fahrbahnhaltestelle bestehen, sind entlang der Kantonsstrassen auch einige Busbuchten vorhanden. Grundsätzlich sind Fahrbahnhaltestellen innerorts bis zu einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von ca. 10'000 Fahrzeugen geeignet, wobei auch weitere Faktoren wie die Anzahl der Kurse oder die Überholbarkeit berücksichtigt werden müssen. Der DTV von 10'000 wird auch langfristig im Siedlungsgebiet von Brittnau nicht überschritten.

Die Bushaltestellen sind derzeit mit Ausnahme der Haltestelle Ausserdorf nicht behindertengerecht (hindernisfrei) ausgebaut. Insbesondere die Höhe der Haltekanten ist zu gering und ein niveaugleicher Einstieg in den Bus nicht möglich. Gemäss der VSS-Norm 640 075 sollen Haltekanten über eine Höhe von 22 cm verfügen, um einen autonomen Einstieg zu ermöglichen. Falls dies nicht möglich ist, wird eine Höhe der Haltekante von mind. 16 cm empfohlen, was den Einstieg mithilfe einer Rampe ermöglicht.

Bei den Haltestellen ist teilweise keine Querungsmöglichkeit für den Fussverkehr vorhanden. Dazu sind die vorhandenen Querungsstellen weit von den Haltestellen entfernt und

verfügen teilweise über keine Querungshilfe (Mittelinsel). Infolgedessen wird die Fahrbahn an diversen, ungesicherten Stellen von den Fußgängern überquert, was ein Sicherheitsmangel darstellt. Nachfolgend sind die einzelnen Haltestellen aufgeführt.

	<b>Haltestelle Nelkenweg</b>	<b>Haltestelle Kleinfeld</b>
Ausgestaltung	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle
Höhe Haltekante	0 cm	0cm / ca. 5cm
Warteraum (Breite)	2.0m ohne Buswartehaus	1.5m ohne Buswartehaus (Ri. St.) 2.0m ohne Buswartehaus (Ri. Br.)
Hindernisfrei	Nein	Nein
Veloabstell- plätze	Keine	Keine
Zugänge		

Haltebereich



**Abbildung 16: Luftbild (agis)**



**Abbildung 17: Luftbild (agis)**

	<b>Haltestelle Einmündung Zelgli</b>	<b>Haltestelle Ausserdorf</b>
Ausgestaltung	Fahrbahnhaltestelle	Haltestelle mit Wendeanlage
Höhe Haltekante	0cm	16cm
Warteraum (Breite)	2.0m ohne Buswartehaus	2.5m mit Buswartehaus
Hindernisfrei	Nein	Ja
Veloabstellplätze	Keine	10 Plätze gedeckt
Zugänge		

Haltebereich



Querungsmögl. vorhanden



Abbildung 18: Luftbild (agis)

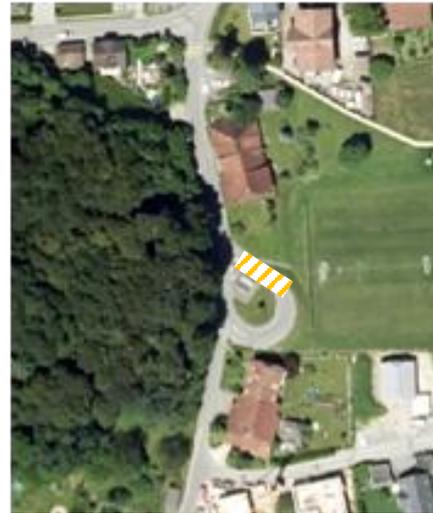


Abbildung 19: Luftbild (agis)

	<b>Haltestelle Schulhaus / Post</b>	<b>Haltestelle Abzw. Bahnhof</b>
Ausgestaltung	Busbucht (Ri. Abzw. Bahnhof) Fahrbahnhaltestelle (Ri. Strengelbach / Ausserdorf)	Fahrbahnhaltestelle
Höhe Haltekante	ca. 5cm / 0cm	ca. 5cm
Warteraum (Breite)	2.0m mit Buswartehaus (Bhf.) 2.0m ohne Buswartehaus (Str.)	2.0m ohne Buswartehaus
Hindernisfrei	Nein	Nein
Veloabstell- plätze	Auf dem Schulareal	Keine
Zugänge		

Haltebereich



Querungsmögl.  
vorhanden



Abbildung 20: Luftbild (agis)



Abbildung 21: Luftbild (agis)

	<b>Haltestelle Bifang</b>	<b>Haltestelle Lärchenweg</b>
Ausgestaltung	Busbucht (Ri. Brittnau) Fahrbahnhaltestelle (Ri. Zofingen)	Fahrbahnhaltestelle
Höhe Haltekante	ca. 8cm	0cm (Ri. Zof.) / ca. 8cm (Ri. Br.)
Warteraum (Breite)	1.5m mit Buswartehaus	1.5m mit Buswartehaus (Ri. Zof.) 2.0m mit Buswartehaus (Ri. Br.)
Hindernisfrei	Nein	Nein
Veloabstellpl.	Keine	Keine
Zugänge		

Haltebereich



Querungsmögl. fehlt



Abbildung 22: Luftbild (agis)



Abbildung 23: Luftbild (agis)

	<b>Haltestelle Abzw. Hard</b>	<b>Haltestelle Grod</b>
Ausgestaltung	Fahrbahnhaltestelle	Busbucht (Ri. Reit.) Fahrbahnhaltestelle nicht markiert (Ri. Pf.)
Höhe Haltekante	ca. 5cm	0 cm
Warteraum (Breite)	1.1m mit Buswartehaus (Ri. Zof.) 1.9m ohne Buswartehaus (Ri. Br.)	2.7m mit Buswartehaus (Ri. Reit.) Keine Infrastruktur (Ri. Pf.)
Hindernisfrei	Nein	Nein
Veloabstellpl.	Keine	Keine
Zugänge		

Haltebereich



Querungsmögl. fehlt



Abbildung 24: Luftbild (agis)

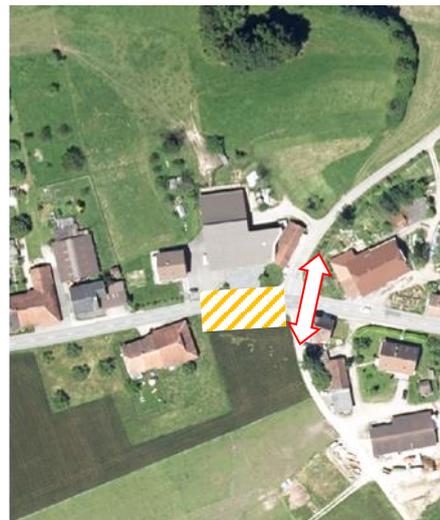


Abbildung 25: Luftbild (agis)

### Haltestelle Liebigen

Ausgestaltung	Busbucht
Höhe Haltekante	0cm
Warteraum (Breite)	1.5m mit Buswartehaus (Ri. Br.) 2.2m mit Buswartehaus (Ri. Pf.)
Hindernisfrei	Nein
Veloabstellplätze	Keine
Zugänge	

Haltebereich

Querungsmögl.  
fehlt

Abbildung 26: Luftbild (agis)

## 3.4 Fussverkehr

### 3.4.1 Fusswegnetz

Die bestehenden Fusswege werden aufgrund ihrer Erschliessungsfunktion in Haupt- und Nebenrouten aufgeteilt. Ausserhalb des Siedlungsgebietes sind insbesondere die kantonalen Wanderwege von Bedeutung. Brittnau verfügt über ein dichtes und gut ausgebautes Fusswegnetz. Die wichtigen öffentlichen Einrichtungen sind aus allen Ortsteilen ohne unzumutbare Umwege erreichbar. Dennoch weist das Netz verschiedene Schwierigkeiten und Mängel auf:

- Die Topografie im Westen Brittnaus stellt insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität ein Hindernis dar.
- Durch das verstreute Baugebiet sowie die grosse Fläche der Gemeinde sind die Wege ins Dorfzentrum unter Umständen sehr weit.
- Die Anzahl Querungsmöglichkeiten der Kantonsstrassen ist eher gering. An einigen sensiblen Stellen fehlen Querungshilfen.

In Abschnitte ohne Trottoir, sind an verschiedenen Stellen Fussgängerlängsstreifen („Aargauer Trottoir“) markiert. Dabei handelt es sich um Not- bzw. Übergangsmassnahmen, mit welchen kurzfristig und ohne bauliche Massnahme die Sicherheit für die Fussgänger verbessert werden kann.

In Brittnau sind an folgenden Stellen Aargauer Trottoire vorhanden:

- Hardstrasse (Abzw. Kleinfeldweg bis Abzw. Hardgässli)
- Altweg (Altweg 6 bis Abzw. Rütliweg)
- Fennergasse (Abzw. Weihermattweg bis Abzw. Kilchbergweg)
- Holunderweg (Privatstrasse)

Die Hardstrasse, der Altweg und die Fennernstrasse weisen wie bereits in 3.2.8 erwähnt den Charakter einer Durchgangsstrasse auf. Die Strassen werden zudem als Schulwege genutzt, wodurch die Anforderungen an die Sicherheit der Fussgänger hoch sind.

### **3.4.2 Gefahrenstellen**

Wie bereits in Kapitel 3.2.6 aufgezeigt sind Unfälle mit Fussgänger oder Radfahrer in Brittnau eher selten. Die Unfälle weisen jedoch auf punktuelle Sicherheitsmängel im ansonsten sicheren Strassensystem hin.

Seit 2012 wurden zwei Unfälle mit verletzten Fussgängern registriert. Einer ereignete sich auf der Kreuzung Strählgasse/Dorfstrasse, der andere auf der Langnauerstrasse beim südlichen Dorfeingang. Während der Unfall im Zentrum auf die allgemeinen Gefahren eines vortrittsgeregelten Hauptstrassenknotens mit einer Fussgängerführung auf Strassenniveau zurückzuführen ist, weist der Fussgängerunfall auf der Langnauerstrasse auf einen möglichen Mangel im Fusswegnetz hin, denn auf der Langnauerstrasse besteht im südlichen Bereich keine Querungsmöglichkeit für den Fussverkehr. Seitens der Gemeinde wird auf eine Forderung nach einer neuen Querungsstelle aufgrund der geringen Anzahl der betroffenen Liegenschaften verzichtet. Die 4 Liegenschaften, welche westlich der Langnauerstrasse liegen sind mit einem schmalen Randstreifen neben der Fahrbahn ans Fusswegnetz der Gemeinde angeschlossen.

Entlang der Gemeindestrassen ist die Einhaltung der Sichtzonen aufgrund von Hecken u.ä. nicht immer gewährleistet. Weiter wird die Geschwindigkeit in den Quartieren nicht von allen Autofahrern den herrschenden Bedingungen angepasst. Dies beeinträchtigt die Sicherheit der Fussgänger und der im Strassenraum spielenden Kinder. Die generell signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h in den Quartieren ist zu hinterfragen. Im Gebiet Hard wurde deswegen bereits eine Tempo-30-Zone eingeführt.

### **3.4.3 Schulwege**

Schulwege stellen zusätzliche Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Da kein Schulwegplan existiert, kann der Handlungsbedarf an den einzelnen Strassen nur abgeschätzt werden.

- Auffällig ist, dass die Schulwege meist entlang der Hauptachsen für den motorisierten Verkehr verlaufen. Der Schulweg für die Schüler des Quartiers Hard verläuft beispielsweise auf einem Trottoir entlang der Ausserortsstrecke (Strengelbacherstrasse), was suboptimal ist.
- Verschiedene Strassen, welche als Schulweg genutzt werden sind teilweise unübersichtlich und es besteht Verbesserungspotential bezüglich der Verkehrssicherheit. Erwähnenswert ist dabei der Altweg (Richtung Schürberg) oder die Fennernstrasse (Vorstadt).

## **3.5 Radverkehr**

### **3.5.1 Radwegnetz**

Die bestehenden, für den Radverkehr nutzbaren Wege werden aufgrund ihrer Erschliessungsfunktion in Haupt- und Nebenrouten aufgeteilt. Die kantonalen Radrouten 661, 782 und 783 sowie die SchweizMobil Routen Nr. 73 und 84 stellen die Anbindung an das übergeordnete Radroutennetz sicher.

Die Radrouten werden fast ausschliesslich abseits der Hauptverkehrsachsen des MIV geführt was die Attraktivität und Verkehrssicherheit bedeutend erhöht. Die Strecke entlang der Wigger, welche einen Grossteil der Radroute ausmacht, ist gar dem Fuss- und Radverkehr

vorbehalten. Problematisch ist hierbei lediglich die Kreuzung der Langnauerstrasse an der südlichen Gemeindegrenze im Ausserortsbereich.

Brittnau verfügt über ein dichtes kommunales Radroutennetz und die wichtigen öffentlichen Einrichtungen sind aus allen Ortsteilen ohne unzumutbare Umwege erreichbar.

Entlang der Kantonsstrassen besteht auf dem gesamten Gemeindegebiet mit Ausnahme des Radweges entlang der Strengelbachstrasse (Ausserorts) keine Radinfrastruktur. Die Radfahrer nützen die kommunalen und kantonalen Strassen im Mischverkehr, was aufgrund der verhältnismässig moderaten Belastung der Strassen bisher möglich ist. Durch den zunehmenden Verkehr insbesondere auf den Kantonsstrassen ist die Zukunftsfähigkeit dieser Variante jedoch kritisch zu hinterfragen. Bereits das Velokonzept Region Zofingen (siehe 2.2.3) listet mehrere Massnahmen in dieser Hinsicht auf.

### **3.5.2 Gefahrenstellen**

Gefahrenstellen für den Radverkehr sind insbesondere entlang der Kantonsstrassen vorhanden, wie die Unfallstatistik aufzeigt (siehe 3.2.6). Von 2012 – 2016 ereigneten sich 7 Unfälle mit Fahrradbeteiligung. Für die Eruiierung der Gefahrenstellen wurden Unfälle mit Alkoholeinwirkung sowie Selbst- und Schleuderunfälle von Radfahrern nicht berücksichtigt. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die Anzahl der Unfälle für die Grösse der Gemeinde Brittnau verhältnismässig gering ist, was auf ein sicheres Radverkehrsnetz hinweist. Dennoch bestehen verschiedene Mängel und Schwachpunkte:

- Die Analyse hat gezeigt, dass die Kreuzung Strählgasse/Dorfstrasse wie bereits für den Fussverkehr auch für den Radverkehr eine Gefahrenstelle darstellt. Die Unfälle ereignen sich vorwiegend bei Einbiege- und Abbiegevorgängen und sind auf die Komplexität der Verkehrssituation zurückzuführen.
- Auf der Zofingerstrasse ereigneten sich mehrere Unfälle, davon zwei bei Linkseinbiegevorgängen in die Kantonsstrasse.
- Auf der Pfaffnauerstrasse fällt die fehlende Radinfrastruktur aufgrund der hohen Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs besonders ins Gewicht. In den letzten Jahren wurde ein Unfall mit einem verletzten Radfahrer registriert.

### **3.5.3 Schulwege**

Wie bereits festgehalten existiert kein Schulwegplan. Der Handlungsbedarf kann daher nur abgeschätzt werden.

- Die Schüler der äusseren Gemeinde (westliches Gemeindegebiet) meistern den Schulweg mit dem Velo. Dabei müssen sie mit wenigen Ausnahmen weder eine Hauptverkehrsstrasse queren noch eine benutzen, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt.
- Aufgrund der Konzentrierung der Oberstufe von Strengelbach und Brittnau in Brittnau gewinnt die Verbindung von Strengelbach nach Brittnau (Strengelbacherstrasse) an zusätzlicher Bedeutung. Positiv zu erwähnen ist der bereits bestehende Radweg entlang der Kantonsstrasse im Ausserortsbereich. Im Innerortsbereich besteht keine Radinfrastruktur. Die Schüler benutzen deshalb teilweise das Trottoir.
- Spätestens ab 2027 wird die Oberstufe von Zofingen, Strengelbach und Brittnau in Zofingen konzentriert. Damit gewinnt die Verbindung Brittnau-Zofingen für den Radverkehr an Bedeutung. Aktuell fehlen entlang der Zofingerstrasse und der Hardstrasse entsprechende Radinfrastrukturen.

## 3.6 Strassenraum

### 3.6.1 Technische Anforderungen

Die K 305 (Pfaffnauerstrasse) wird gemäss der Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten des Kantons Aargau (Ausnahmetransportroutenverordnung, ATRV) als „Versorgungsrouten Typ III“ bezeichnet. Dementsprechend sind bei Änderung oder Erneuerung die Anforderungen gemäss dieser Verordnung einzuhalten. Diese sind gemäss § 5 Abs. 1 ATRV eine Durchfahrtsbreite von 4.5 m, eine lichte Höhe von 4.8 m sowie ein Gesamtgewicht von 900 kN.

## 3.7 Mobilitäts- und Verkehrsverhalten

### 3.7.1 Pendlerströme

Ein Grossteil der in Brittnau wohnhaften Erwerbstätigen pendelt zur Arbeit in eine andere Gemeinde. In Brittnau selbst ist die Anzahl der Arbeitsplätze verhältnismässig gering. Eine aktuelle Angabe über die Pendlerströme von und nach Brittnau ist nicht möglich. Die letzte vollständige Erhebung der Pendlerstatistik erfolgte im Jahr 2000 anlässlich der Volkszählung.

**Tabelle 4: Pendlerstatistik Brittnau 2000 (nur Erwerbstätige mit  $\geq 6$  Arbeitsstunden pro Woche) (Statistik Aargau)**

In der Gemeinde wohnend	Wegpendler (inkl. Arb.ort unbekannt)	Zupendler	In der Gemeinde arbeitend	Pendlerquoten		Pendlerbilanzfaktor (PBF)
				Wegpendler (WPQ)	Zupendler (ZPQ)	
1785	1435	263	613	80.4	42.9	0.53

WPQ: Wegpendler in Prozent der in der Gemeinde wohnhaften Erwerbstätigen

ZPQ: Zupendler in Prozent der in der Gemeinde arbeitenden Erwerbstätigen

PBF: Verhältnis zwischen Zu- und Wegpendlern (ZPQ:WPQ)

Brittnau ist als klassische Wohngemeinde anzusehen, da im Jahr 2000 der Pendlerbilanzfaktor 0.53 betrug, also die Wegpendlerquote nahezu doppelt so hoch ist wie die Zupendlerquote. Es ist anzumerken, dass die Arbeitsplätze innerhalb der Gemeinde zu mehr als 50% durch Einwohner Brittnaus gedeckt werden.

### 3.7.2 Kombinierte Mobilität

Angebote für eine kombinierte Mobilität sind in Brittnau nur spärlich vorhanden. Als Angebot stehen Park+Rail-Parkplätze an den Bahnhöfen Brittnau-Wikon und Zofingen zur Verfügung. Die Kapazität dieser Anlagen ist jedoch beschränkt. Weiter bestehen an den beiden genannten Bahnhöfen Veloabstellplätze. Weitere Angebote zur Förderung der kombinierten Mobilität sind nicht vorhanden.

### 3.7.3 Mobilitätsmanagement

Bislang wurden sowohl von der Gemeinde als auch von den ansässigen Betrieben keine Massnahmen ergriffen, um eine Vermeidung oder Verlagerung des motorisierten Verkehrs hin zu umwelt- und siedlungsverträglichen Mobilitätsformen zu fördern.

### 3.8 Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass in Brittnau ein funktionierendes Verkehrssystem vorhanden ist, welches für die zukünftigen Herausforderungen und insbesondere für die Mehrbelastung durch das potenzielle zukünftige Wachstum gewappnet ist. In verschiedenen Bereichen wurden dennoch Mängel bzw. Verbesserungspotentiale festgestellt. Diese betreffen alle untersuchten Verkehrsträger.

Beim motorisierten Verkehr liegt ein Schwerpunkt in der verkehrssicheren und siedlungsverträglichen Gestaltung der Kantonsstrassen, deren Trennwirkung durch die steigende Verkehrsbelastung zunehmen wird.

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist im Zentrum Brittnaus ausreichend, wogegen die peripheren Siedlungsgebiete (Bsp. Schürberg, Vorstadt oder Mättenwil) nicht oder nur schwach erschlossen sind. Bei den Haltestellen bestehen zudem Mängel in der Ausgestaltung. Insbesondere die Hindernisfreiheit, welche gemäss Behindertengleichstellungsgesetz bis 2023 gewährleistet sein muss, ist mit einer Ausnahme nicht gegeben. Ebenso fehlen vielfach direkte Zu- und Abgangswege sowie Querungsmöglichkeiten.

Für Fuss- und Radfahrer ist in Brittnau ein dichtes und gut ausgebautes Wegnetz vorhanden, welches alle Dorfteile miteinander verbindet. Die Verkehrssicherheit ist ebenfalls gut, was sich anhand der niedrigen Unfallzahlen in den vergangenen Jahren belegen lässt. Dennoch ist Verbesserungspotential festzustellen, z. B. hinsichtlich fehlender Querungstellen. Zudem ist die Situation bzgl. der nicht vorhandenen Fuss- und Wegrechte zu klären.

Im Bereich der Parkierung besteht zurzeit ein geringes Konfliktpotential. Es wird jedoch zunehmend eine Nutzung des öffentlichen Strassenraums als Ersatz für fehlende Privatparkplätze beobachtet. Die Gemeinde hat deshalb im neuen Reglement über die Finanzierung der Erschliessungsanlagen bereits die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, um eine Gebühr für die Nutzung des öffentlichen Strassenraumes erheben zu können.

## 4 ZIELE

---

Die Gemeinde strebt mit dem KGV die folgenden Ziele an:

1. Koexistenz der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer fördern
2. Gestaltung funktionaler und attraktiver Strassenräume für alle Verkehrsteilnehmer
3. Verbesserung der Verkehrssicherheit
4. Zweckmässige Erschliessung von Wohnquartieren und Gewerbebezonen sowie der Anlagen für Freizeit, Erholung und Sport
5. Stärkung des Öffentlichen Verkehrs
6. Komfortable, sichere und direkte Fuss- und Radwege
7. Zweckmässige Information und Motivation der Verkehrsteilnehmenden im Sinne eines Mobilitätsmanagements

## 5 HANDLUNGSFELDER

---

### 5.1 MIV

Funktionale und gut ausgebaute Verkehrsträger sind von grosser Bedeutung. Gleichzeitig spielt die Gestaltung der Strassen für die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle. Strassenräume bilden wichtige Treffpunkte und haben eine Repräsentationsfunktion.

Für das Handlungsfeld MIV werden folgende Teilziele festgehalten:

- Aufenthalt im Strassenraum wird in den Quartieren ermöglicht
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Strassenraumgestaltung und Neuordnung von Verkehrsknoten
- Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Verkehrskapazitäten
- Abstimmung der Strassenraumgestaltung auf die Strassenklassierung
- Siedlungsverträgliche Gestaltung der Kantonsstrassen innerhalb des Siedlungsgebiets und insbesondere im Dorfzentrum, in Schulnähe und entlang von Schulwegen
- Anstreben einer Verlagerung der Mobilität in den Entwicklungsgebieten auf den öffentlichen Verkehr, sowie den Fuss- und Radverkehr

### 5.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr stellt eine umweltfreundliche Alternative zum MIV dar. Eine gute ÖV-Anbindung führt zu einem Umsteigeverhalten der Einwohner, was wiederum zu einer Entlastung der Strassen führt und die durch den MIV generierten Kosten reduziert. Ein hoher Anteil an ÖV-Nutzer liegt deshalb im Interesse der Gemeinde. Der ÖV-Ausbau ist jedoch immer an Kriterien wie Mindestnachfrage, Wirtschaftlichkeit, etc. gebunden.

Für das Handlungsfeld ÖV werden folgende Teilziele festgehalten:

- Sichere, attraktive und behindertengerechte Gestaltung der Haltestellen und Haltestellenumfelder sowie direkte Zugänge zu denselben.
- Ausbau des ÖV-Angebots auf den bestehenden Linien.

### 5.3 Fussverkehr

Jeder Autofahrer und ÖV-Benützer ist auch ein Fussgänger. Ein sicheres, direktes und engmaschiges Fusswegnetz kommt deshalb allen Einwohnern zugute. Ansprechende Fusswege fördern den Fussverkehr, was wiederum den Strassenraum belebt. Die Fussgänger

sind je nach Alter und körperlicher Voraussetzung sehr unterschiedlich und stellen demnach verschiedenste Anforderungen an den Strassenraum. All diesen gerecht zu werden stellt eine grosse Herausforderung dar.

Für das Handlungsfeld FV werden folgende Teilziele festgehalten:

- Direkte, sichere und komfortable Wege zwischen den Wohnquartieren und den wichtigen öffentlichen Einrichtungen (Schule, Gemeindeverwaltung, Detailhandel, ÖV-Haltestellen)
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen
- Schaffung und Sicherung gut ausgebauter Querungshilfen der Kantonsstrassen
- Ermöglichen des Koexistenz-Prinzips auf Quartierstrassen
- Schliessen von Netzlücken im Fusswegnetz
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität (Barrierefreiheit)
- Fördern der Aufenthaltsqualität des Strassenraumes bei Quartiersstrassen

#### **5.4 Radverkehr**

Radfahrer stellen aufgrund ihrer Geschwindigkeit eine eigene Kategorie der Verkehrsteilnehmer dar und weisen andere Anforderungen an den Strassenraum auf als Fussgänger. Die verschiedenen Nutzergruppen der Radfahrer haben wiederum unterschiedliche Bedürfnisse. Die ambitionierten Radfahrer benützen die Kantonsstrasse, während die gemütlichen Freizeitfahrer sich vorwiegend neben den Hauptverkehrsstrassen bewegen. Bei den Radfahrern, welche sich im täglichen Berufsverkehr bewegen und deshalb den grössten Risiken ausgesetzt sind, handelt es sich mehrheitlich um Schüler der Oberstufe.

Für das Handlungsfeld RV werden folgende Teilziele festgehalten:

- Es wird ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz angestrebt
- Schliessen von Netzlücken im Radwegnetz
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit, insbesondere auf den Schulwegen Brittnau-Zofingen und Strengelbach-Brittnau
- Stärkung des Koexistenz-Prinzips im Siedlungsgebiet
- Angebot an komfortablen Radabstellanlagen an ÖV-Haltestellen

#### **5.5 Mobilitätsmanagement**

Das Mobilitätsmanagement besteht aus Massnahmen zur Verkehrsreduktion und der Verkehrsverlagerung hin zu siedlungsverträglichen Verkehrsmitteln. Dabei können durch Anreize und Angebote die Einwohner und Beschäftigten motiviert werden, kürzere Distanzen zukünftig öfter zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen, sowie Angebote der kombinierten Mobilität zu nutzen. Die Massnahmen des Mobilitätsmanagement setzen jedoch grundsätzlich die Bereitschaft und Freiwilligkeit der Beteiligten voraus.

Für das Handlungsfeld MM werden folgende Teilziele festgehalten:

- Massnahmen zur Verkehrsverlagerung sollen geprüft werden
- Gewerbliche Betriebe sollen Mobilitätsmanagementmassnahmen prüfen
- Angebote der kombinierten Mobilität prüfen

## 6 MASSNAHMEN

Nr.	Massnahme	Beschreibung	Handlungsfeld	Priorität	Realisierungshorizont	Abhängigkeit / Koordinationsbedarf	Beteiligte Stellen (Verantwortliche unterstrichen)
1	Prüfung Neuorganisation Knoten Strählgasse / Dorfstrasse	<p>An der Kreuzung Strählgasse / Dorfstrasse passieren immer wieder Unfälle. Die Komplexität der vortrittsgeregelten Kreuzung mit Fussgängerquerungen, die eingeschränkte Sicht durch Gebäude im Strassenraum sowie die bestehende Busbucht im Kreuzungsbereich tragen entscheidend zu diesem Umstand bei.</p> <p>Aus diesen Gründen soll eine Neuorganisation des Knotens geprüft werden. Des Weiteren ist zu prüfen, ob gestalterische Massnahmen die Geschwindigkeit an diesem Knoten reduzieren können.</p> <p>Eine Neugestaltung kann im Rahmen der nächsten Sanierung der Kantonsstrasse erfolgen bzw. soll im Rahmen der behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltestelle angegangen werden.</p>	MIV, RV, FV, ÖV	Hoch	Langfristig	3, 5	<u>Kt. AG (BVU)</u> , Gemeinderat, Busbetriebe
2	Prüfung Einführung Tempo-30-Zone	<p>Auf den Gemeindestrassen von Brittnau gilt, mit Ausnahme des Quartiers Hard, ein generelles Tempolimit von 50 km/h. Ein Teil der Autofahrer passen ihre Geschwindigkeit jedoch nicht der jeweiligen Situation in den Quartieren mit schmalen Strassen, nicht vorhandenen Trottoirs sowie ungenügenden Sichtzonen an und gefährden damit Fussgänger und insbesondere Kinder auf dem Schulweg. Durch eine Tempo-30-Zone wird die Verkehrssituation beruhigt und dadurch die Sicherheit erhöht.</p> <p>Die Behörden müssen seit dem 1. Januar 2023 kein Gutachten mehr erstellen, um auf nicht verkehrorientierten Strassen Tempo-30-Zonen anzuordnen (s. Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Stand am 1. Januar 2023).</p> <p>In der bestehenden sowie den allfälligen zukünftigen Tempo-30-Zonen sollen regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden, um die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduktion zu überprüfen.</p>	MIV, RV, FV	Mittel	Kurzfristig	-	<u>Gemeinderat</u> , Kanton
3	Prüfung Umgestaltung Kantonsstrassen Innerorts	<p>Die Kantonsstrassen weisen für Fussgänger und Velofahrer stellenweise Mängel auf. Die Querungsstellen der Kantonsstrassen für den Fussverkehr sind mehrheitlich ohne Fussgängerschutzinseln ausgestaltet. In der Dorfstrasse ist die Übersichtlichkeit aufgrund der kurvigen Strassenführung und der Nähe der Gebäude zur Strasse eingeschränkt. Im Zuge der nächsten Sanierung soll diesbezüglich eine Verbesserung geprüft werden. Darüber hinaus ist das Erfordernis der Platzierung allfälliger weiterer Querungsmöglichkeiten zu prüfen.</p> <p>Weiter wäre eine siedlungsverträglichere Gestaltung insbesondere im Dorfzentrum und Umfeld der Schule wünschenswert. Insbesondere in unmittelbarer Schulumnähe ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Kantonsstrasse zu prüfen. Auf Kantonsstrassen innerorts gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30) ist auf Kantonsstrassen grundsätzlich kein Thema. Zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30) müssen grundsätzlich die Anforderungen aus Art. 108 SVV erfüllt sein.</p> <p>Der Gemeinderat soll im Rahmen der nächsten Sanierung der Kantonsstrassen eine Überprüfung der Ausgestaltung und Organisation der Kantonsstrassen einfordern. Ein dazu geeignetes Instrument könnte ein Betriebs- und Gestaltungskonzept sein.</p>	MIV, FV, RV	Mittel	Langfristig	1, 4, 5, 6, 7	<u>Kt. AG (BVU)</u> , Gemeinderat, Busbetriebe
4	BGK Zofingerstrasse (innerorts)	<p>Die Zofingerstrasse weist hinsichtlich der Ausgestaltung Mängel (geringe Trottoirbreiten, Lücken im Fusswegnetz, fehlende Radinfrastruktur) auf. Der Gemeinderat soll beim Kanton auf die Erstellung eines BGKs hinwirken, um eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung zu erreichen.</p>	MIV, RV, FV, ÖV	Hoch	Mittelfristig	3, 5	<u>Kt. AG (BVU)</u> , Gemeinderat, Busbetriebe

Nr.	Massnahme	Beschreibung	Handlungsfeld	Priorität	Realisierungshorizont	Abhängigkeit / Koordinationsbedarf	Beteiligte Stellen (Verantwortliche unterstrichen)
5	Überprüfung Haltestellen bzgl. Haltestellenzugang, Haltestellenausstattung, Behindertengerechte Bushaltestellen (Barrierefreiheit).	<p>Mit Ausnahme der Haltestelle Ausserdorf weisen alle Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet von Brittnau Mängel hinsichtlich der Ausgestaltung, der Barrierefreiheit und/oder dem Haltestellenzugang auf.</p> <p>ÖV-Haltestellen benötigen attraktive Zu- und Abgangswege. Diese sind aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten oder Trottoirs teilweise mangelhaft. Weiter müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz spätestens im Jahr 2023 alle Bushaltestellen behindertengerecht resp. barrierefrei gestaltet sein.</p> <p>Bei Bushaltestellen, welche auf Gemeindestrassen liegen (Nelkenweg, Kleinfeld) soll die Gemeinde den Umbau bis spätestens 2023 gewährleisten.</p> <p>Die Haltestellen, welche entlang der Kantonsstrasse liegen, fallen in die Kompetenz der Kantone. Der Gemeinderat soll mit Nachdruck auf einen behindertengerechten Umbau bestehen.</p>	ÖV	Hoch	Mittelfristig	1, 2, 3, 4, 6, 11	<u>Kt. AG (BVU)</u> , <u>Gemeinderat</u> , Busbetriebe
6	Verbesserung Radinfrastruktur Strengelbacherstrasse	<p>Der Radverkehr soll wie bisher im Mischverkehr geführt werden. Der MIV soll mit baulichen und gestalterischen Massnahmen verlangsamt werden.</p> <p>Signalisation: Auf der Strengelbacherstrasse vor der Abzweigung Hardstrasse (Bereich Siedlungsbeginn, vor Parz. 1000 bis zur heutigen Signalisation T50 vor Einmündung Radweg in Strengelbacherstrasse) eine Temporeduktion von T80 auf T60 geprüft werden.</p> <p>Darüber hinaus bestehen zwei weitere Bereiche in denen punktuelle Anpassungen notwendig sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei der Abzweigung des Radweges muss eine fachgerechte Verflechtung des Radweges mit der Strengelbacherstrasse realisiert werden. Ein entsprechendes Projekt ist vorhanden. Bei der Einfahrt des Radweges muss der Abbiegebereich verlängert und die Insel versetzt werden.</li> <li>Zur Verbesserung der Querung der Strengelbacherstrasse und bei der Abzw. Hardstrasse ist eine zusätzliche Signalisation der Fahrwege am Boden mit dem Kanton zu prüfen.</li> </ul> <p><i>(Diese Massnahme ist Teil des Velokonzeptes Region Zofingen - Br 01, Br 02 und Br 03).</i></p> <p>Eine Koordination mit den kantonalen Behörden fand bisher noch nicht statt.</p>	RV	Hoch	Kurzfristig	3, 5, 11	<u>Kt. AG (BVU)</u> , <u>Gemeinderat</u>
7	Verbesserung Radinfrastruktur Langnauerstrasse	<p>Der Ortseingang soll klar erkennbar ausgestaltet und die Geschwindigkeit baulich reduziert werden. Innerorts soll der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr geführt, und es müssen die Abbiege- und Querungsmöglichkeiten der Strasse überarbeitet werden. Ausserorts soll ein Radstreifen oder ein separater Radweg eingerichtet werden.</p> <p><i>(Diese Massnahme ist Teil des Velokonzeptes Region Zofingen - Br 04 und Br 05).</i></p> <p>Die Planung der Sanierung der Langnauerstrasse ist bereits (Stand Februar 2020) abgeschlossen. Es wird eine Insel in der Fahrbahnmitte (Einfahrtsbremse) erstellt.</p>	RV	Mittel	Mittelfristig	3	<u>Kt. AG (BVU)</u> , <u>Gemeinderat</u>
8	Mobility-Standort	<p>In Brittnau ist mit Ausnahme der P+R-Anlage am Bahnhof Brittnau-Wikon kein Angebot der kombinierten Mobilität vorhanden. Mit einem Mobility-Fahrzeug auf Gemeindegebiet wird ein neues Angebot für die Bevölkerung geschaffen. Der erste Schritt hierfür ist die Bedarfsabklärung. (Nur bei einem positiven Prüfergebnis ist das Projekt weiterzuentwickeln.)</p>	MM	Tief	Mittelfristig	-	<u>Gemeinderat</u>

Nr.	Massnahme	Beschreibung	Handlungsfeld	Priorität	Realisierungshorizont	Abhängigkeit / Koordinationsbedarf	Beteiligte Stellen (Verantwortliche unterstrichen)
9	Erschliessung Entwicklungsgebiet „Mühle“	Der bestehende Erschliessungsplan stellt den Anschluss an die Strählgasse (K307) sicher und regelt zumindest teilweise auch die Erschliessung innerhalb des Entwicklungsgebiets. Aus Sicht der Gemeinde ist insbesondere die Sicherung des öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechts (SchweizMobil Route Nr. 73) auf dem Areal von grossem Interesse. Die Verkehrssicherheit ist regelmässig zu überprüfen. Die Signalisation der Fahrwege am Boden ist im Querungsbereich der Strasse zur Mühle / Strählgasse (K307) mit dem Kanton zu prüfen.	MIV, RV, FV, ÖV, MM	Hoch	Kurzfristig	-	<u>Gemeinderat</u> , Kanton
10	Erschliessung Entwicklungsgebiet „Chrummacher/Pfrundmatt“	Im Chrummacher/ in der Pfrundmatt bestehen Baulandreserven sowohl für Gewerbe- als auch für Wohnnutzungen. Die Erschliessung der Baulandreserven mit MIV, RV und FV muss für das Gesamtgebiet betrachtet und gesichert werden. Diesbezüglich sollte die Festsetzung einer Sondernutzungsplanpflicht im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung geprüft werden. Eine MIV-Erschliessung ist sowohl einseitig über die Industriestrasse als auch zweiseitig über die Industriestrasse und den Mühlackerweg möglich. Im Rahmen des Sondernutzungsplanverfahrens muss die geeignete Erschliessungsrichtung eruiert, festgelegt sowie die dafür notwendigen Flächen gesichert werden. Die Sanierung und Abgabe von Strassen sowie die Umsetzung von Tempo-30 sind mit dem Kanton separat abzuklären.	MIV, RV, FV, ÖV, MM	Mittel	Mittelfristig	-	<u>Gemeinderat</u>
11	Erschliessung Entwicklungsgebiet „Hausmatte“	Die Erschliessung der Baulandreserven in den Hausmatten sind mit zwei rechtskräftigen Erschliessungsplänen sichergestellt. In diesen Plänen wurde auf die Anliegen des Fuss- und Radverkehrs Rücksicht genommen und insbesondere die Durchwegigkeit des Gebietes sichergestellt. Der Neuanschluss an die Strengelbacherstrasse (K306) wurde ebenfalls gesichert, wobei die Kapazität des zukünftigen Knotens nicht überprüft wurde. Bei einer allfälligen Nutzungsintensivierung in diesem Gebiet im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung müssen die rechtskräftigen Erschliessungspläne in Bezug auf die Funktionalität und Kapazität überprüft werden. Der geplante Knoten an der Strengelbacherstrasse ist ebenfalls mit den höheren Belastungswerten zu überprüfen.	MIV, RV, FV, ÖV, MM	Mittel	Mittelfristig	5, 6	<u>Gemeinderat</u> , Kanton
12	Mobilitätsmanagement: Mobilitätskonzepte	Die durch eine Überbauung bzw. ein Areal ausgelöste Mobilität manifestiert sich im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsmittelwahl. Um die Effizienz im Bereich der Mobilität zu erhöhen, ist das Verkehrsaufkommen zu reduzieren sowie die Verkehrsmittelwahl in Richtung vermehrter Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zu beeinflussen. Um ein effizientes Mobilitätsmanagement betreiben zu können, ist ein Mobilitätskonzept als Planungsinstrument zu erstellen. Anhand des Mobilitätskonzepts kann beurteilt werden, ob das Mobilitätsmanagement zielführend aufgebaut und betrieben wird. <ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements im Rahmen von Sondernutzungsplanungen. Dafür sind insbesondere entsprechende Vorgaben für die Sondernutzungsplanungsgebiete in der BNO vorzusehen.</li> </ul>	MM	Tief	Mittelfristig	13	<u>Gemeinderat</u>
13	Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen	Die Gemeinde fördert das MM bei Veranstaltungen. Bei Veranstaltungen ab 300 Besuchern wird der Veranstalter angehalten, ein Verkehrskonzept für die Veranstaltung vorzulegen. Darin enthalten sind Eckinformationen, wie zum Beispiel die voraussichtlich erwartete Zahl an Besuchern sowie der grobe Herkunftsbereich (lokal, regional, überregional). Der Veranstalter wird aufgefordert aufzuzeigen, welche Massnahmen er zur Verkehrsbeeinflussung und -lenkung vorsieht, um den Anteil MIV möglichst gering zu halten. Die Regelung der Parkierung ist mit der Feuerwehr vorgängig abzustimmen.	MM	Tief	Mittelfristig	12	<u>Gemeinderat</u>

Nr.	Massnahme	Beschreibung	Handlungsfeld	Priorität	Realisierungshorizont	Abhängigkeit / Koordinationsbedarf	Beteiligte Stellen (Verantwortliche unterstrichen)
14	Prüfung Taktverdichtung der Regionalbuslinien	Die Buslinie 5 verfügt an Werktagen über einen durchgehenden 30-min Takt, die Buslinie 4 über einen 1h-Takt. Insbesondere bei der Buslinie 4 wäre ein durchgängiger 30min-Takt wünschenswert, zumindest sollte aber eine Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten geprüft werden.	ÖV	Tief	Mittelfristig	-	<u>Kt. AG (BVU)</u> , Gemeinderat, Busbetriebe
15	Erwerb fehlende Fusswegrechte	Im Fusswegnetz bestehen verschiedene Privatstrassen ohne öffentliches Wegrecht. Obwohl diese Strassen teilweise eine bedeutende Stellung im bestehenden Fusswegnetz aufweisen ist die Nutzbarkeit aufgrund der fehlenden Wegrechte nicht gesichert. Diese fehlenden Wegrechte sind nach Möglichkeit im Grundbuch einzutragen und das öffentliche Wegnetz somit zu sichern.	FV	Mittel	Langfristig	-	<u>Gemeinderat</u>
16	Pflichtparkplätze Obergrenze	Für die Erstellung von privaten Parkfelder wird im Zentrumgebiet bzw. Dorfkernzone eine Obergrenze eingeführt.	MIV	Hoch	Kurzfristig		<u>Gemeinderat</u>

## **7 WIRKUNGSKONTROLLE**

---

Die Gemeindeverwaltung führt eine einfache Umsetzungskontrolle durch und aktualisiert die Objektblätter der Massnahmen laufend mit den aktuellen Erkenntnissen oder Planungsfortschritten.

Jährlich erstellt die Gemeindeverwaltung einen kurzen „Statusbericht“ über den Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen.

## **8 REGIONALE ABSTIMMUNG & MITWIRKUNG**

---

### **8.1 Regionale Abstimmung**

Der Regionalplanungsverband zofingenregio hat sich in seiner Stellungnahme vom 31. Oktober 2018 zustimmend zum Entwurf des kommunalen Gesamtplanes Verkehr Brittnau geäußert. Es wurden keine Änderungswünsche angebracht.

### **8.2 Mitwirkung**

Die Mitwirkung der kommunalen Gesamtplans Verkehrs (KGV) fand vom 25. April 2022 bis zum 24. Mai 2022 statt. Auf der Gemeinde gingen drei Mitwirkungsbeiträge aus der Bevölkerung ein, welche in einem separaten Mitwirkungsbericht beschrieben und behandelt sind. Der Genehmigungsinhalt hat mit Beschluss vom 13. Juni 2022 dem Mitwirkungsbericht zur Kenntnis genommen und gutgeheissen. Aufgrund der Mitwirkungen wurde entschieden, dem Kiesplatz in Plan und im Bericht Ziff. 3.2.9 nicht mehr als öffentlichen Parkplatz aufzuführen. Im Text des erläuternden Berichtes wird erwähnt, dass diese Fläche bei Grossanlagen mitbenutzt werden darf. Im Übrigen werden aufgrund der Mitwirkungen keine Anpassungen am KGV vorgenommen.

## 9 GENEHMIGUNG

---

Der KGV besteht aus dem vorliegenden Bericht sowie den Teilplänen.

Die Pläne

- Teilplan MIV
- Teilplan ÖV
- Teilplan Radverkehr
- Teilplan Fussverkehr

sind zur besseren Lesbarkeit im Massstab 1: 5'000 / 1:10'000 beigelegt.

Es sind folgende Inhalte des KGV zu genehmigen:

- Zielsetzungen gemäss Kap. 4
- Handlungsfelder gemäss Kap. 5

**Genehmigung:**

Ort und Datum:

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt:

**Beschluss:**

beschlossen durch den Gemeinderat am: