

Gemeinde Brunegg

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)



Erläuterungsbericht Mitwirkung Mai 2022

Kommunaler Gesamtplan Verkehr nach BauG § 54a

bestehend aus:

- Teilplänen Mst. 1:2000
- Erläuterungsbericht



Impressum

Auftraggeber:

Einwohnergemeinde Brunegg 5505 Brunegg

Auftragnehmer:

Tschudin Urech Bolt AG Architektur und Planung Industriestrasse 21 5201 Brugg 056 442 11 16

www.tschudinurechbolt.ch wtschudin@tubarchitekten.ch

Begleitung

Die Begleitung des KGV erfolgte durch den Gemeinderat Brunegg und das verantwortliche Planungsbüro, Marti Partner Architekten und Planer AG, für die Gesamtrevision Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland.

Bearbeitung

Walter Tschudin, Projektleiter, dipl. Arch. ETH/SIA, FSU Filip Bolt, Master of Arts FHNW in Architecture / SIA Domenic Müller, dipl. Arch. ETH (bis 2021)

Titelbild: Ortszentrum, Einfahrt Winkelstrasse

Inhalt

1.	Einleitung
2. 2.1 2.2 2.3	Ausgangslage und Rahmenbedingungen Übergeordnete Planungen Kommunale Zielsetzung Siedlung und Verkehr Nachbargemeinden
3. 3.1 3.2 3.2.1 3.2.2 3.2.3 3.2.4 3.2.5 3.2.6 3.2.7	Analyse, Grundlagen und Konflikte Siedlungsentwicklung Motorisierter Individual Verkehr (MIV) Strassenhierarchie Verkehrsbelastung Unfälle Ruhender Verkehr Öffentlicher Verkehr (ÖV) Fussverkehr (VK) Veloverkehr (VV)
4. 4.1 4.2 4.3	Zielsetzung Abstimmen Vernetzen Lenken
5. 5.1 5.1.1 5.1.2 5.1.3 5.1.4 5.1.5	Massnahmenbereiche Massnahmen Umgestaltung Feldstrasse Fussweglücken Sandhübel / Winkel Mobilitäts- und Verkehrsverhalten Erschliessung Kiesgrubenareal Erschliessung Reitstall Massnahmenübersicht
6.	Massnahmenkontrolle
7. 7.1 7.2 7.3	Genehmigungen Prozessablauf Genehmigungsvermerke Genehmigungsinhalte
3.	Genehmigungsblatt Kanton
9.	Anhang
	Teilpläne Nr. 1 bis 4, KGV Mst. 1:2000
	Hinweis:
	Kantonale und kommunale Dokumente zur Erarbeitung des KGV

1. Einleitung

Die Einwohnergemeinde Brunegg hat sich entschieden, die Ortsplanung von Brunegg einer Gesamtrevision zu unterziehen. Dies aufgrund verschiedener Fragestellungen in der Siedlungsentwicklung des Dorfes und aktueller Bauvorhaben. Damit die Abstimmung von Siedlung und Verkehr optimal erreicht werden kann, hat sich der Gemeinderat Brunegg entschlossen, die Verkehrssituation in der Gemeinde ebenfalls umfassend zu betrachten.

Der aktuelle Kommunale Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1973 entspricht nicht mehr in allen Teilen den aktuellen Bedürfnissen und musste entsprechend angepasst werden.

Mit der Kantonalen Gesetzgebung über Raumentwicklung und Bauwesen steht den Gemeinden das Instrument des Kommunalen Gesamtplanes Verkehr (KGV) zur Verfügung. Die Gemeinden legen im KGV die Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie diese mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden kann. Das Instrument des KGV bietet auch kleineren Gemeinden die Möglichkeit, mit einer reduzierten Themenauswahl spezifisch auf die Bedürfnisse der Gemeinde reagieren zu können.

Aufgrund der aktuellen gesetzlichen Grundlage wird der Kommunale Verkehrsrichtplan Brunegg durch den neu erarbeiteten Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) ersetzt.

Hinweise zum Verfahrensablauf

Die Grundlagenerarbeitung zum KGV erfolgte noch vor der Sanierung der Innerortsdurchfahrt von Brunegg. Bedingt durch diese Planung (BGK) und der anstehenden Realisierung wurden die Arbeiten am KGV sistiert. Erst nach deren Vollendung und der weiteren Entwicklung der Gesamtrevision Nutzungsplang wurden die Arbeiten 2021 zum KGV wieder aufgenommen. Es hat sich gezeigt, dass massgebende Fragestellungen der Verkehrslenkung und Sicherheit durch die Hauptstrassensanierung gelöst wurden und nun keinen Einzug mehr halten im aktuellen KGV. Durch die neue kantonale Empfehlung zur Erarbeitung eines KGV aus dem Jahr 2017 hat sich auch der Vefahrensweg vereinheitlicht und somit geklärt.

Im Rahmen der Grundlagenerarbeitung wurde eine Begleitgruppe eingesetzt und eine öffentliche Mitwirkung im Rahmen von Infoveranstaltungen durchgeführt.

Da sich im Rahmen der Überarbeitung keine neuen wichtigen Fragestellungen ergeben haben, hat der Gemeiderat vorerst entschieden, auf eine zweite öffentliche Mitwirkung zu verzichten.

Auf Empfehlung der zuständigen kantonalen Prüfstelle des KGV, DBVU hat der Gemeindrat im Frühjahr 2022 entschieden zusammen mit der öffentlichen Auflage der Gesamtrevision Nutzungsplanung eine zweite Mitwirkung zum überarbeiteten KGV durchzuführen. Damit können Anliegen aus der Bevölkerung von Brunegg erneut aufgenommen werden, da sich die Gesamtsituation in den letzten Jahren doch in einigen Punkten verändert hat und erste Erfahrungen seitens der Bevölkerung mit dem neuen Verkehrsregime gesammelt werden konnten.

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

In den "Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)" (Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Neuauflage 2017) sind im Kapitel 2.2 "Zentrale Fragestellungen Verkehr" die Mindestinhalte definiert, die in einem KGV behandelt werden müssen. In Abstimmung mit der Grösse der Gemeinde Brunegg wurden die folgenden Themenbereiche zur Bearbeitung festgelegt.

- Erläuterungsbericht KGV
- Mobilitätsmanagement (MM), Ruhender Verkehr

Öffentlicher Verkehr (ÖV)
 Fussverkehr (FV)
 Veloverkehr (VV)
 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
 Teilplan Nr. 3
 Teilplan Nr. 4

2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

2.1 Übergeordnete Planungen

Kantonaler Richtplan

Der Ausschnitt Richtplan - Gesamtkarte Kanton Aargau zeigt keine übergeordnete Strassenführung im Raum Brunegg. Das Kantonsstrassennetz der Gemeinde Brunegg muss nicht die Funktion einer direkten Anbindung an das Nationalstrassennetz erfüllen.

Die Gemeinde Brunegg ist als Ortsbild von regionaler Bedeutung eingestuft.



Abb. Kartenausschnitt Brunegg (<u>www.agis.ch</u>) Richtplan Gesamtkarte Kanton Aargau Stand März 2021

Agglomerationsprogramm

Im Agglomerationsprogramm 2, 2014 wird neu der Wildtierkorridor zwischen Birrhard und dem Kestenberg erfasst.

(S_1, grüne, diagonale Schraffur).

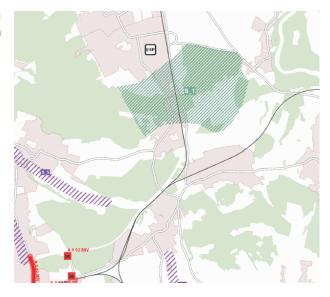


Abb. Kartenausschnitt Brunegg Agglomerationsprogramm 2, 2014 Kanton Aargau (www.agis.ch)

Im Agglomerationsprogramm 3, 2016 wird die Massnahme für den Fuss- und Veloverkehr von Brunegg in Richtung Birr erfasst. Zwischenzeitlich ist die Fuss- und Velowegverbindung zwischen Birr und Brunegg fertiggestellt.

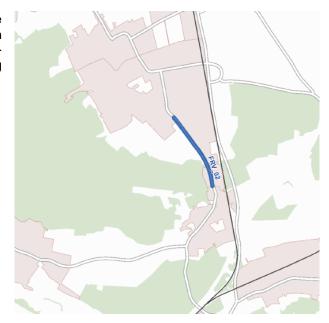
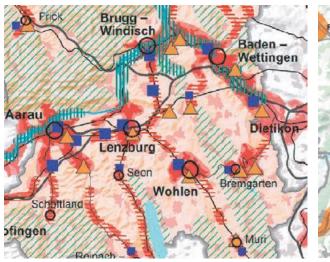


Abb. Kartenausschnitt Brunegg Agglomerationsprogramm 3, 2016 Kanton Aargau (www.agis.ch)

Im Agglomerationsprogramm 4, 2021 sind keine weiteren Massnahmen in Brunegg geplant.

Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU



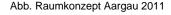




Abb. Ländliche Entwicklungsachsen und Wirtschaftliche ESP

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.

"mobilitätAARGAU" setzt gezielt räumliche Akzente und differenzierte Ziele pro Raumtyp für die einzelnen Verkehrsmittel, wodurch die Mobilität zukunftsgerecht und nachhaltig gestaltet werden kann. Ziel ist ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem, welches die künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft abdeckt, sowie die Erreichbarkeit als wichtigen Standortfaktor sicherstellt.

"mobilitätAARGAU" definiert drei strategische Stossrichtungen:

- Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots f\u00f6rdern
- Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Die aktuellen Siedlungs- und Verkehrsprognosen sagen für den Kanton Aargau für die nächsten zwei Jahrzehnte ein Bevölkerungswachstum von 25% bis 2040 vorher. Dem begegnet der Kanton Aargau mit einer integralen Betrachtung des Bereichs Mobilität und differenzierten Zielen für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen.

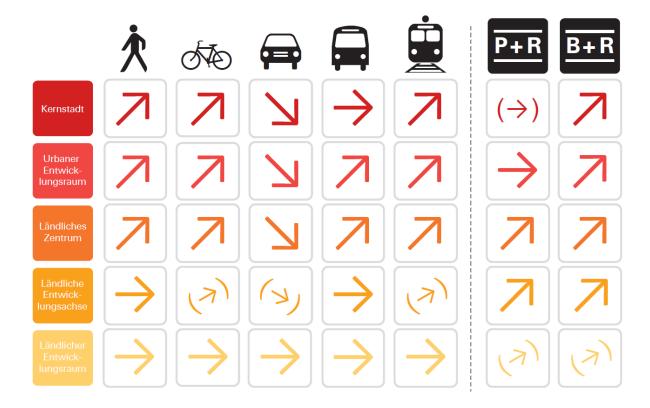


Abb. Mobilitätsstrategie für die verschiedenen Raumtypen gemäss Raumkonzept Aargau (Quelle: Departement BVU)

Brunegg liegt im ländlichen Entwicklungsraum, angrenzend an die ländliche Entwicklungsachse Brugg/Windisch-Birrfeld--Wohlen.

In dem ländlichen Entwicklungsraum soll der Anteil von Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr am Gesamtverkehr stetig gefördert werden. Gleichzeitig stabilisiert sich der MIV-Anteil auf Grund dieser Bemühungen. Bike+Ride und Park+Ride Anlagen sind in Gemeinden in ländlichen Entwicklungsgebieten zu fördern. Für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 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. Die Gemeinde Brunegg unterstützt diese Strategie mit ihren formulierten Massnahmen und Zielen des KGV.

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP öV 2020)

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr des Kantons Aargau wurde am 3. Dezember 2019 vom Grossen Rat beschlossen. Die Strategie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für den öffentlichen Verkehr für die nächsten zehn Jahre, abgestimmt auf die Strategie mobilitätAARGAU.

Die Gemeinde Brunegg ist nicht direkt betroffen durch Massnahmen aus dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr. Die direkte Bus-Anbindung an die S-Bahnhaltestellen Birrfeld und Othmarsingen werden im KGV formuliert. Der Zugang zu den Bushaltestellen für den Fuss- und Veloverkehr soll innerhalb der Gemeinde Brunegg verbessert werden. Bei den Bushaltestellen sind genügend Abstellplätze für B+R bereitzustellen.

Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr (Dezember 2018)

Die neue Verkehrsstrategie mobilitätAARGAU 2016 zeigt auf, dass der Anteil von Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr erhöht werden soll um den Kapazitätsengpässen im ÖV und MIV entgegenzuwirken und Ortskerne zu entlasten. In ländlichen Entwicklungsräumen ist die Zugänglichkeit zu Haltestellen und Umsteigeplätze B + R und P + R zu fördern. Für Brunegg bedeutet dies, direkte Zugänge zu den beiden Bushaltestellen zu schaffen mit den notwendigen Abstellplätzen für Velo. Beim Autobahnzubringer wird P + R angeboten. Weitere P + R Anlagen im Ortskern werden nicht angestrebt, da die Hatltestellen für die Fahrgäste innerhalb der gewünschten Fuss- und Velodistanz liegen.

SBB Verbindungsspange Mägenwil

Der Bau der SBB Verbindungsspange Mägenwil hat keinen direkten Einfluss auf das Verkehrssystem von Brunegg. Mit Ausnahme der Verlängerung der Unterführung für die Ortszufahrt ab der K 118 waren keine baulichen oder betrieblichen Massnahmen notwendig. Für die Gemeinde Brunegg wird der Neubau dieser SBB Linie mit einer erhöhten Lärmimmissionen durch den Bahnverkehr spürbar sein. Massgebend dazu wird die erhöhte Frequenz der Bahnfahrten und die Verlängerung der Zugskompositionen sein. Die grossen Gewerbebauten entlang der Bahn können auf Grund ihrer Abstände keinen anhaltenden Lärmschutz bieten. Bemühungen seitens der Gemeinde Brunegg für durchgehende Lärmschutzmassnahmen an der Bahnlinie wurden durch die SBB nicht umgesetzt.

Ausbau Autobahn A1

Der geplante Ausbau der Autobahn A1 2030 wird durch den Gemeinderat Brunegg mitverfolgt. Dieser entscheidet über allfällige Verfahrensmassnahmen seitens der Gemeinde.

2.2 Kommunale Zielsetzung Siedlung und Verkehr

Brunegg wird sich in den nächsten Jahren nicht weiter über den heutigen Siedlungsrand hinaus entwickeln, sondern ein Wachstum erlangen durch innere Verdichtung. Bezüglich einer zukünftigen Neuerschliessung und langfristigen Anbindung ist die südliche Übergangszone des Industrieareals zu betrachten.

Ausser den Mindestinhalten, die ein KGV zu behandeln hat, sind weitere Schwerpunkte mit der "Arbeitsgruppe Nutzungsplanung" abgesprochen worden. Dabei gilt es die Inhalte des KGV auf die aktuelle Revision der BNO und des Bauzonenplans abzustimmen.

Zusätzlich sind übergeordnet die Massnahmen des KGV abzustimmen auf den Leistungsauftrag "Entwicklungsschwerpunkt Eigenamt", Konzept für die räumliche Entwicklung 2007.

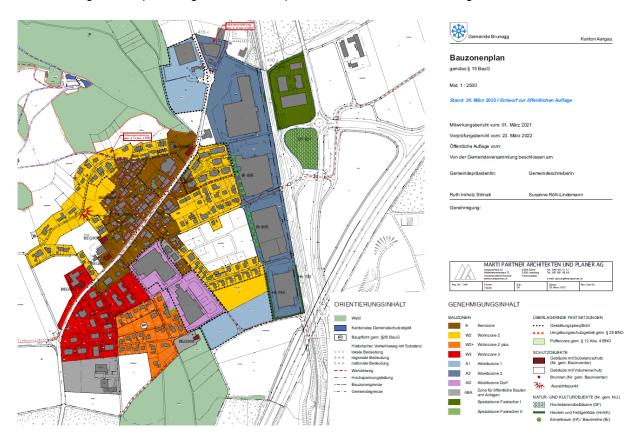


Abb. Bauzonenplan / Kulturlandplan März 2022 (Marti Partner Architekten und Planer AG)

Die angestrebte Gesamtentwicklung aus dem "Leitbild der räumlichen Entwicklung" vom 9. September 2019, welches im Rahmen der Gesamtrevision BNO vom Gemeinderat Brunegg verabschiedet wurde, bildet die Grundlage zu den formulierten Massnahmen im vorliegenden KGV.

In diesem Leitbild sind unter Kapitel 4, Angestrebte Gesamtentwicklung, die massgebenden Schwerpunkte im Siedlungsgebiet beschrieben und abgeglichen mit den Zielen und Massnahmen des KGV,

Weitere Themenbereiche des KGV, in Absprache mit der "Arbeitsgruppe Nutzungsplanung".

Durch die zwischenzeitliche Sanierung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt und dem neuen Verkehrsregime auf dem Kantonsstrassennetz haben sich wesentliche Verbesserungen ergeben bezüglich der genannten Themenbereiche.

2.3 Nachbargemeinden

Das Gemeindegebiet Brunegg grenzt an die 5 Nachbargemeinden Birr, Möriken - Wildegg, Othmarsingen, Mägenwil und Birrhard. Zur Sicherstellung der gemeinsamen Schnittstellen bezüglich der verschiedenen Verkehrsanliegen sind mit den einzelnen Behörden Koordinationsgespräche geführt worden. Die folgenden Schnittstellen und planerischen Überschneidungen sind aus Sicht der Gemeinde Brunegg bekannt. Sofern diese einen direkten Einfluss ausübern auf den KGV, so sind sie im Erläuterungsbericht aufgeführt.

Die Abstimmung erfolgt über die beiden Reginalplanungsverbände, Brugg Regio, 5200 Brugg und Lebensraum Lenzburg Seetal, 5600 Lenzburg.

Gemeinde Birr

ÖV Anbindung an das Birrfeld, Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Eigenamt

Gemeinde Möriken - Wildegg

Knotensignalisation K 394 / K 395, LKW - Abfluss in Richtung Othmarsingen zur A1

Gemeinde Othmarsingen

- Masterplanung mit neuer Verkehrslenkung zur A1
- Langfristige Anbindung Velo an die Bahn
- Buserschliessung zum Bahnhof Othmarsingen

Gemeinde Mägenwil

Erschliessung Industrie Süd nach dem Kiesabbau und Rekultivierung

Gemeinde Birrhard

keine direkten Anliegen

3. Analyse, Grundlagen und Konflikte

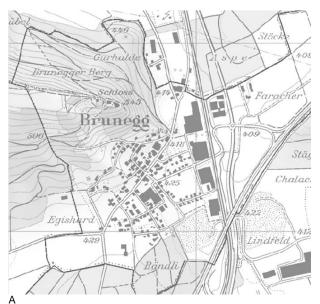
3.1 Siedlungsentwicklung



Abb. Verschiedene historische Abbildungen zur Siedlungsentwicklung seit ca. 1800 bis 1950 (www.agis.ch)

In den Grundstrukturen hat sich Brunegg in den 150 Jahren zu einem typischen Strassendorf entwickelt an der Achse Birrfeld - Othmarsingen. Die Bauten lehnen sich an den geschützten Südhang des Schlosshügels. Daraus entstand ein kleines Ortszentrum im Bereich Feldstrasse - Winkelstrasse.

Im Jahr 2021 zeigt sich Brunegg als flächendeckende Siedlung mit starken Industrien am Ostrand des Dorfes und der Türenfabrik im Zentrum des Dorfes. Die alten Strukturen des Strassendorfes sind nicht mehr deutlich abzulesen. Der Südliche Teil des Dorfes wurde überbaut mit Wohnbauten. Dieser aktuelle Trend setzt sich weiter fort. 2021 zeigt sich eine Verdichtung im Bereich Türenfabrik und dem nördlichen Arbeitszonenbereich.



bb. Aktueller Landeskartenausschnitt (www.agis.ch)

Heute zeichnet sich Brunegg aus durch seine ruhige Wohnlage. Insbesondere die Wohnlage am Südhang des Kestenbergs zeichnet sich aus mit guter Besonnung, ruhiger Lage und Fernblick. Bei ungünstigen Windverhältnissen kann die nahe gelegene Autobahn störende Lärmimissionen erzeugen. In der Ebene liegen ruhige, kinderfreundliche Wohnquartiere. Einen besonderen Reiz bilden die historischen Bauten im Dorfkern von Brunegg. Gestalterisch weist die Schnittstelle zur Industrie bezüglich der Wohnqualität wesentliche Defizite auf.

Insgesamt ist das Dorf Brunegg eine ruhige Wohngemeinde, welche ihren ländlichen Charakter bewahren konnte trotz massiver Gewerbe- und Industriegebiete.

Der östliche Dorfrand entlang der Bahn wird geprägt durch grosse Industrie- und Logistikunternehmen, welche zahlreiche Arbeitsstellen geschaffen haben in der Gemeinde. Auch die Türenfabrik im Dorfkern trägt einen wesentlichen Teil bei zur Arbeitsattraktivität von Brunegg. In Richtung Birrfeld, dem Bifang, sind noch Ausbaureserven vorhanden für weitere Gewerbebetriebe. Die heutigen Kiesabbaugebiete in Richtung Mägenwil stellen ein Ausbaupotential dar für weitere Betriebe. Für die weitere Entwicklung der Gemeinde sind diese Betriebe wichtig, damit Brunegg nicht zur Schlafgemeinde verkommt

Hauptmerkmale zur Siedlungsstruktur und Qualitäten

- Die historische Bebauung eines Strassendorfes ist nordwestlich der Hauptstrasse in grossen Teilen noch erhalten. Auf der Gegenseite der Hauptstrasse sind lediglich einzelne historische Bauten erhalten.
- Der Südliche Dorfteil wird geprägt von Neubauten, welche ausschliesslich dem Wohnen dienen.
- Prägend wirken die Türenfabrik im Zentrum des Dorfes und die grossen Industriebauten entlang der Bahnlinie. Drei grosse Entwicklungsgebiete (Bifang, Breitacker und Mattacher) stehen noch als Baulandreserve zur Verfügung. Diese wurden in den letzten Jahren jedoch teilweise überbaut.
- Der Charme von Brunegg liegt in seinem erhaltenen dörflichen Charakter, den kleinmassstäblichen Strukturen und einer überblickbaren Gesellschaftsgrösse.
- Besondere Landschaftsbezüge bestehen am südlichen Schlosshang und mit dem freien Blick über das Mörikerfeld, hin zu den Jurahöhen.
- Bezüglich der Schulen kann Brunegg die Kindergarten-, Unter- und Mittelstufe abdecken. Übrige Infrastrukturen wie Läden, Kulturräume, Freizeitanlagen, etc. kann das Dorf bescheiden anbieten. Die ÖV - Anbindung ist mit dem Bus in Richtung Mägenwil und Lenzburg sichergestellt.

Bevölkerungsentwicklung

In Brunegg hat sich in den letzten 20 Jahren die Wohnbevölkerung beinahe verdoppelt auf 874 Personen. Es fällt auf, dass diese Zunahme vor allem ab 2005 stattgefunden hat durch eine grosse Zuwanderung. Diese gesamtschweizerisch überdurchschnittliche Zunahme hat einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in Brunegg selber.

Bevölkerungszunahme:

Zunahme (Jahre):	5 J	10 J	20 J
2000	465			
2005	449	- 16		
2010	671	+222	+ 206	
2015	732	+ 61		
2019	874	+142	+ 203	+ 409

Die mittlere Zunahme der Bevölkerung hat in den Jahren 2010 bis 2019 stagniert, liegt aber mit 11.6% noch deutlich über dem schweizerischen Schnitt von 6.2%.

Auch wenn sich die Zunahme der Wohnbevölkerung von Brunegg in Zukunft abschwächen wird, so ist die günstige Verkehrsanbindung an das Nationalstrassennetz und die ruhige Wohnlage ein Anziehungspunkt für weitere Wohnbauten.

Landreserven sind eher knapp vorhanden. Die Verkehrsplanung muss diesem Umstand Rechnung tragen und ein entsprechendes Verkehrskonzept vorlegen, welches diese Anforderungen auf verträgliche Art und Weise erfüllt für alle Verkehrsteilnehmer.

Infrastruktur

Brunegg weist wenige öffentliche Infrastrukturen auf. Das ist für eine ländliche Wohngemeinde eher typisch. Für die vollständige Grundversorgung sind die Einwohner auf die umliegenden Infrastrukturen der Nachbargemeinden und der Zentren Lenzburg, Brugg und Baden angewiesen.

Der Gemeinde Brunegg stehen folgende Infrastrukturanlagen zur Verfügung:

- Gemeindeverwaltung
- Kindergarten
- Schulanlage für Unter- und Mittelstufe
- Einkaufsmöglichkeit, Bäckerei mit Café (Reduziertes Grundangebot), Hofladen
- Gastronomie
- Kapelle

Wirtschaft

Im Industriegürtel zwischen dem Dorf und der Bahnlinie sind einige Grossfirmen angesiedelt. Diese Firmen im Bereich Produktion und Logistik erzeugen einen namhaften Schwerverkehr.

Im heutigen Kiesabbaugebiet ist eine langfristige Erweiterung dieser Industriezone vorgesehen. Diese bildet den Lärmriegel zur nahen Autobahn. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass die Zuweisung zu einer definitiven Nutzung erst in einer nachfolgenden Revision der Nutzungsplanung erfolgen wird. Der Planungshorizont beträgt mindestens 10 Jahre. Der zusätzlich erzeugte Verkehr muss vom bestehenden Strassennetz aufgenommen werden. In Richtung Birrfeld bietet sich für eine spätere Entwicklung das Areal zwischen der K 395 und dem Fuß des Schlosshügels (Kestenberg) an.

Die alteingesessene Türenfabrik im Zentrum von Brunegg bringt einerseits willkommene Arbeitsplätze, auf der anderen Seite sind die Immissionen durch den Verkehr und die Expansion des Betriebes im Lauf der Zeit auch eine Belastung geworden. Es sind Lösungsansätze zu finden, welche den Standort sichern, aber auch die verkehrlichen Anforderungen erträglich machen für die Bevölkerung.

- 3WCON GmbH
- Bäckerei Lehmann / Verkaufswagen
- Baugeschäft Urech
- Chicorée Mode AG
- > Chilbibetriebe Schuler
- > Driver Center Brunegg, Pneuhandel und Autoservice
- Gewerbeverein Othmarsingen und Umgebung
- JaZo Fit
- Kreativagentur Friedli
- Landgasthof Zu den drei Sternen
- Lekkerland AG
- Letsch GmbH
- LÜSCHER informatik
- M & M BUILDING SOLUTIONS GmbH Küchenmontagen
- MARC MALER GIPSER GMBH
- M-Z Entsorgungs-Management AG
- > Publitrice
- > Reitsportanlage Brunegg
- > Ruchti Lernstation AG
- Schlossgarage Brunegg AG
- Schreinerei Markus Renold
- Steibruchhoflädeli
- Sternen-Garage AG
- > Sulser Logistics Solutions AG
- Touring Club, Technisches Zentrum Brunegg (Gde Birr)
- Türenfabrik Brunegg AG (Brunex)
- <u>Ultima Goccia pure Freude bis zum letzten Tropfen</u>
- Vianco Arena

Abb. Liste der ansässigen Firmen gemäss Website der Gemeinde Brunegg, 2019

Kleinere und mittlere Unternehmungen ergänzen das Unternehmerangebot in Brunegg. Dank der starken Wirtschaft und der steigenden Einwohnerzahl, konnte der Steuerfuss in den letzten Jahren kontinuierlich gesenkt werden. Damit verbunden ist jedoch eine verstärkte Abhängigkeit von Erträgen aus Aktiensteuern.

Mit der weiteren Entwicklung des ESP Eigenamt und der allgemeinen Verdichtung aus dem Limmattal über den Bareggtunnel hinaus, werden die Wohn- und Arbeitszonen im Autobahndreieck A1/A3 immer attraktiver. Diese Tendenz wird auch in Brunegg nicht aufzuhalten sein.

3.2 Motorisierter Individual Verkehr (MIV), Teilplan Nr. 4

3.2.1 Strassenhierarchie

Das kommunale Strassen- und Wegenetz der Gemeinde Brunegg ist weitgehend intakt und unterhalten.

Eine technische Bestandesaufnahme, welche die Gemeinde Brunegg in Auftrag gegeben hat, gibt Auskunft über den Zustand der Strassen. Die Strassenquerschnitte entsprechen dem flächen-deckenden Verkehrsregime von Tempo 30. Die Verkehrsanbindung der Industrie ist angemessen. Grössere Defizite bestehen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs und notwendiger Abstellflächen für LKW. Insbesondere rückwärtige Fussgängerbeziehungen sind durch Privatparzellen unterbrochen. Die Entwicklungsgebiete Breitacker und Bifang werden in die vorliegenden Konzepte eingebunden.

Die K 395 wurde, gestützt auf ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, als neu gestaltete Ortsdurchfahrt in den letzten Jahren saniert. Diese Umgestaltung stützt die Zielsetzung von Brunegg, den attraktiven Zugangsverkehr zur Autobahn zu unterbinden. Die Verkehrssicherheit konnte erhöht werden durch geeignete Massnahmen wie Querungshilfen und durchgehende Längsbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Das Strassen- und Wegenetz von Brunegg wurde einer neuen Klassifizierung unterzogen. Die K 396 wurde mit dem neuen Verkehrsregime abklassiert zur Gemeindestrasse. Mit Ausnahme der Kantonsstrasse vom Birrfeld nach Mägenwil (K 118, Hauptverkehrstrasse HVS), der Ortsdurchfahrt von Birr nach Othmarsingen (K 395, Lokalverbindungsstrasse LVS) und der von Brunegg nach Möriken-Wildegg führenden (K 394, Lokalverbindungsstrasse LVS), sind die wichtigen Gemeindestrassen den beiden Kategorien Sammel- und Erschliessungsstrassen zugeordnet. Ergänzt werden sie durch wenige Privatstrassen. Kommunale Verbindungsstrassen und Verbindungswege sind im Teilplan Nr. 4 (MIV) ausserhalb der Baugebietsgrenze nicht speziell dargestellt.

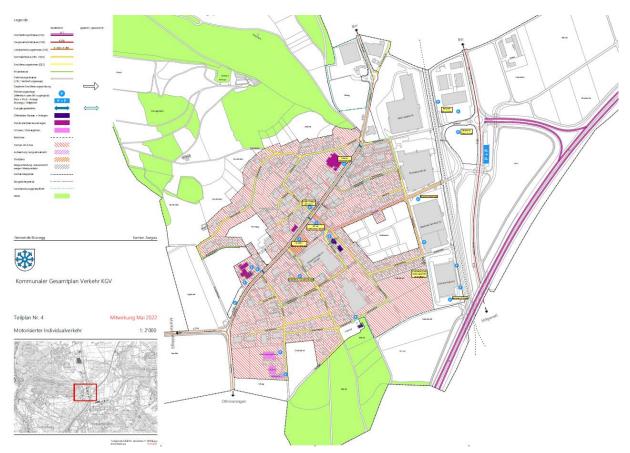


Abb. Teilplan Nr. 4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

3.2.2 Verkehrsbelastung DTV

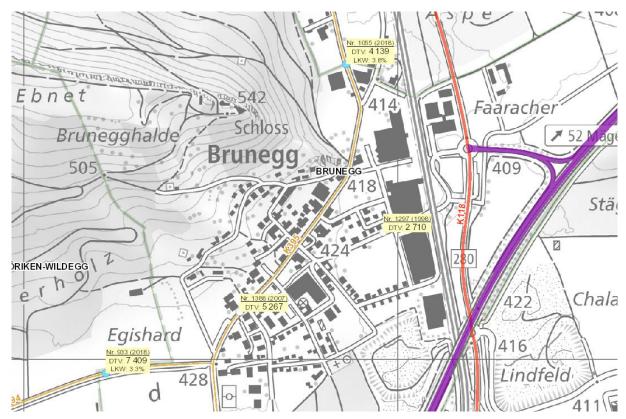


Abb. Verkehrsbelastung (agis) Stand 2021

Im Jahr 2018 wurden die Verkehrsbelastungen der K 394 (Brunegg - Möriken) und der K 395 (Brunegg - Birr) neu gemessen.

In Richtung Birrfeld liegt das DTV bei 4'139 Fahrzeugen mit einem LKW Anteil von 3.8 %. Die Ortsdurchfahrt im Zentrumsbereich wurde 2018 nicht neu gemessen. Die Feldstrasse, ehemals K 396, ist nicht mehr erfasst worden.

Insgesamt kann die Verkehrsmenge als eher gering betrachtet werden. Durch den Ausbau der Ortsdurchfahrt kann das Kantonsstrassennetz als unproblematisch betrachtet werden. Nicht ausgeschlossen sind Stausituationen in den Spitzenstunden, da keine durchgehenden, parallelen Erschliessungsachsen zum Kantonsstrassennetz bestehen, welche eine rückwertige Zufahrt zu den einzelnen Quartierabschnitten zulassen würden.

Die flächendeckende Tempo 30 Zone von Brunegg sorgt für eine angemessene Fahrweise im ganzen Dorf. Die Gefahr von Schleichverkehr ist in den Quartieren nicht gegeben. Die Feldstrasse muss als Ausnahme betrachtet werden, da sie direkt als Autobahnzubringer dient. Eine Sperrung dieser Achse würde auch eine Zweiteilung des Dorfes bedeuten. Der LKW - Verkehr für Unberechtigte wurde bereits unterbunden.

3.2.3 Unfälle

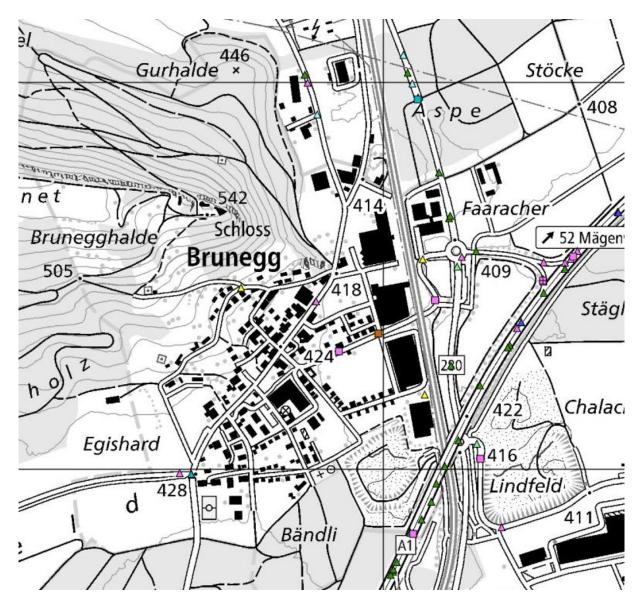
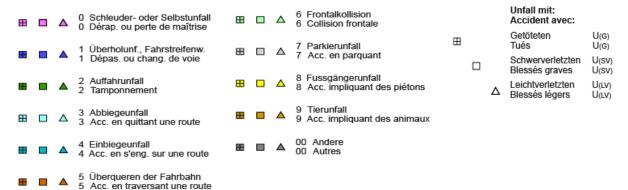


Abb. Unfälle mit Personenschaden seit 2011 (map.geo.admin.ch)



Die Unfälle konzentrieren sich auf das Kantonsstrassennetz, wobei sich zwei Zonen abzeichnen. In der Regel waren dies in den letzten 10 Jahren Unfälle mit leicht bis mittelschwer verletzten Personen. Auffällig ist die Feldstrasse mit mehreren Unfällen auf der gesamten Länge. Durch die Abklassierung und Tempo 30 Zone dürfte sich das Gefahrenpotential aber wesenttlich gesenkt haben. Durch die Umgestaltung konnte die Kreuzung K 394 / K 395 in Richtung Möriken - Wildegg / Othmarsingen ebenso sicherer gemacht werden.

Auf den Gemeindestrassen ist ein Fussgängerunfall mit einer leicht verletzten Person registriert.

Insgesamt darf Brunegg 2021 als Siedlungsort mit geringem Unfallrisiko bezeichnet werden. Hohe Beachtung ist nach wie vor der Schulwegsicherung zu schenken.

3.2.4 Ruhender Verkehr

Seit dem 1. Januar 2021 ist in der Gemeinde Brunegg das Reglement über die Parkierung von Motorfahrzeugen und Fahrzeuganhängern auf öffentlichen zugänglichen Flächen in Kraft. Dieses Reglement regelt flächendeckend mit ausgewiesenen Parkierungsflächen und Parkraumzonen das kostenpflichtige Parkieren von Motorfahrzeugen bei längerer Standzeit.

Im Teilplan 4 MIV sind die Parkierungsflächen, welche öffentlich oder öffentlich zugänglich sind erfasst.

Die Bewirtschaftung grösserer, privater Parkierungsflächen ist nicht reglementiert und es besteht zurzeit seitens der Gemeinde kein Bedarf an dieser Ausgangslage etwas zu ändern.

3.2.5 Öffentlicher Verkehr (ÖV), Teilplan Nr. 1



Abb. Teilplan Nr. 1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Brunegg ist der ÖV - Güteklasse E1 zugeteilt.

Die Gemeinde Brunegg hat für den MIV eine ausgezeichnete Anbindung an das übergeordnete Strassennetz. Innert Minuten sind die Autobahnanschlüsse im Birrfeld in Richtung Bern, Zürich und Basel erreichbar. Ebenfalls sind die Regionalen Zentren Lenzburg, Wohlen, Baden und Brugg innerhalb von 10-15 Minuten erreichbar.

Diese sehr gute Verkehrsanbindung kann beim Öffentlichen Verkehr nicht erreicht werden. Brunegg ist mit dem Regionalbus Lenzburg Nr. 382 mit drei Bushaltestellen im Stundentakt angebunden an Lenzburg Hypiplatz und Mägenwil SBB.

Die aktuell zur Verfügung stehende Karte der ÖV Güteklassen zeigt die drei Haltestellen Zentrum, Industriestrasse und Brunegg Arena. Die drei Haltestellen sind als Fahrbahn Haltestellen ausgebildet.

Alle drei Bushaltestellen sind als Fahrbahn Haltestellen ausgebildet. Zwei Standort sind zweckmässig mit Einsteigekante und Schutzdach ausgestattet. Ein minimales Angebot für B + R steht zur Verfügung. Ein weiterer Ausbau wird bei Bedarf angestrebt. Beim Standort Vianco Arena fehlen zur Zeit diese Massnahmen. Diese Haltestelle wird in der Regel bei Anlässen in der Arena stark frequentiert.

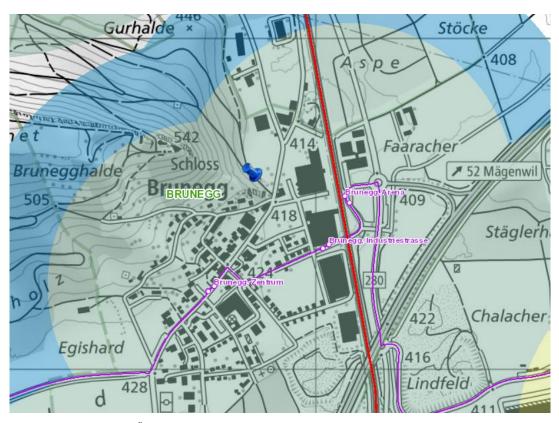


Abb. Ausschnitt der Karte ÖV - Güteklassen (www.agis.ch, Stand April 2022)

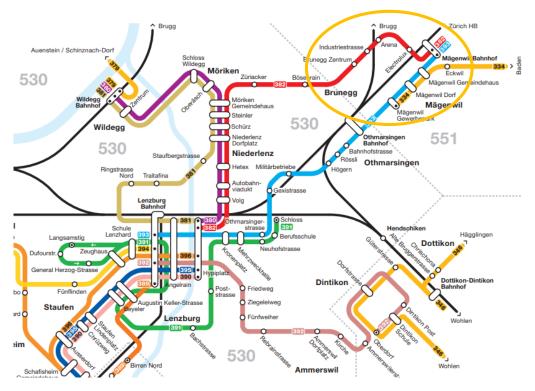


Abb. Ausschnitt Netzplan A-Welle Region Lenzburg 12.12.2021

Die Anbindung in Richtung Birrfeld - Brugg fehlt zurzeit noch, wird aber angestrebt mit dem Neubau des Busterminals Süd in Brugg, welcher die Fahrzeit in Richtung Birrfeld verkürzt und neuen Fahrplanspielraum ergeben würde. Ebenfalls wird die Anbindung an den SBB Bahnhof Othmarsingen angestrebt. Diese Anbindungen sind abhängig von einem entsprechenden Nachfragepotential.

3.2.5 Fussverkehr (FV), Teilplan Nr. 2

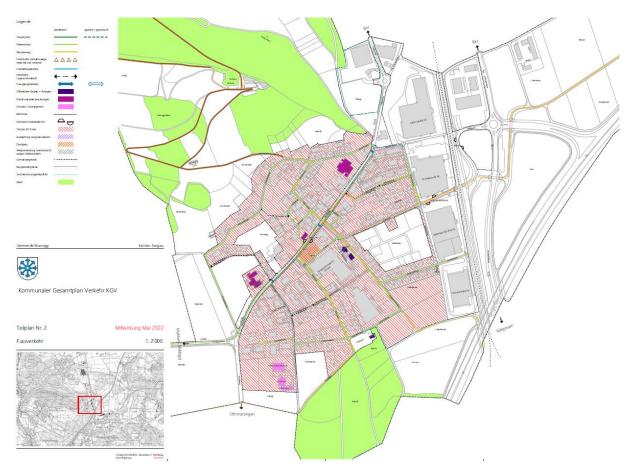


Abb. Teilplan Nr. 2 Fussverkehr (FV)

Die kleinmassstäblichen und dörflichen Verhältnisse sorgen dafür, dass beim Fussverkehr keine wesentlichen Probleme oder Gefahrenstellen auftreten. Durch die Sanierung der Hauptstrasse sind beidseitige, sichere Fusswegbeziehungen gegeben. Die Querungen sind gesichert und somit können auch die Ansprüche an die Schulwegbeziehungen erfüllt werden. Die grossflächige Abdeckung mit Tempo 30 sorgt zusätzlich für Sicherheit auf den Strassen für den Fussverkehr. Einzelne Fussverkehrslücken im Wegenetz sind erfasst und sollen zukünftig eliminiert werden.

Noch ungelöst ist die Ausgestaltung für den Fussverkehr auf der Feldstrasse. Angestrebt wird eine attraktive und sichere Fusswegverbindung vom Dorfzentrum zu dem zukünftigen Entwicklungsgebiet Mattacher und den östlich angrenzenden Grossbetrieben. Für den Ausbau der Feldstrasse wird ein zusätzlicher Landbedarf benötigt. Dieser kann jedoch nur über die Einzonung des Mattacher erreicht werden. Ein Landerwerb von den nördlich angrenzenden Grundeigentümern steht für die Gemeinde ausser Diskussion. Aus diesem Grund kann eine zeitnahe Umsetzung dieses Anliegens nicht erfüllt werden.

Die angestrebte Fusswegverbindung auf dem Brunex Areal kann auf Grund der privaten Grundeigentumsverhältnisse und dem Werkverkehr zurzeit nicht umgesetzt werden. Die Gemeinde plant keine Massnahmen zur Aufhebung von Netzlücken auf Privatstrassen und privaten Grundstücken.

Die Sicherheit der Fussgängerquerung bei der Fahrbahn Haltestelle Vianco Arena und der Parkierungsanlage ist zu erhöhen.

Insgesamt darf der Fussverkehr in Brunegg jedoch mit wenigen Ausnahmen als unproblematisch eingestuft werden.

Topin No. 3 Whether May 2002 Whether May 2002

3.2.6 Veloverkehr (VV), Teilplan Nr. 3

Abb. Teilplan Nr. 3 Veloverkehr (VV)

Das kantonale Veloroutennetz ist ausgebaut mit Velowegen oder markierten Velostreifen auf dem Kantonsstrassennetz.

Innerorts erfüllen die Erschliessungs- und Sammelstrassen die Anforderungen an den Veloverkehr. Die flächendeckende Zone 30 sorgt für erhöhte Sicherheit.

Bei den ÖV Haltestellen sind bei Bedarf genügend Abstellplätze für Fahrräder (B + R) bereit zu stellen.

Analog dem Fussverkehr kann auch der Veloverkehr in Brunegg als weitgehend gelöst betrachtet werden.

4. Zielsetzung

Auch in Zukunft werden die Verkehrsmengen weiter zunehmen. Es zeichnet sich nicht ab, dass der Trend der Zunahme MIV der letzten Jahre sinkt. Somit werden die Lärm- und Luftimmissionen weiter ansteigen. Dank der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 in allen Quartieren hat sich die Siedlungs- und Wohnqualität erhöht und die Zahl von möglichen Verkehrsunfällen wird sinken.

Brunegg hat in den letzten Jahren zusammen mit dem Kanton wesentliche Investitionen getätigt um die Abstimmung von Siedlung und Verker zu verbessern. Es werden jedoch weitere flankierende Massnahmen notwendig sein, um dieser Anforderung auch in Zukunft gerecht zu werden. Der KGV soll dieser Absicht Unterstützung leisten. Es wird eine nachhaltige Verkehrsentwicklung auf der Basis der definierten Leitgedanken angestrebt.

Diese Leitgedanken sind einerseits abgestimmt auf das Konzept von Brugg Regio "Entwicklungsschwerpunkt Eigenamt für die räumliche Entwicklung" vom September 2007 und andererseits auf den Bericht "Leitbild räumliche Entwicklung" Brunegg, vom September 2019, Kap. 4, Abs. 4.4 Verkehr "Angestrebte Gesamtentwicklung Handlungsfelder räumlicher Entwicklung".

Strategie Verkehrslenkung in Brunegg für den MIV

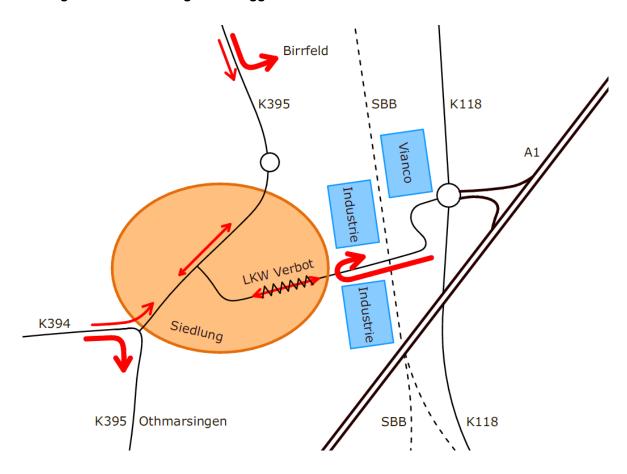


Abb. Schema der langfristigen Strategie Verkehrslenkung von Brunegg (Umgestaltung Feldstrasse noch offen)

Der MIV, insbesondere der Schwerverkehr, wird grossräumig über die ausgebauten Anschlüsse auf das Nationalstrassennetz geleitet. Der Durchgangsverkehr wurde reduziert mit einem höheren Durchfahrtswiderstand. Die Feldstrasse wurde abklassiert und soll entsprechend umgestaltet werden. Die Anzahl LKW Durchfahrten für den Zubringerdienst auf der Feldstrasse ist zu minimieren.

Verkehrszunahme vermeiden

Durch ein gut ausgebautes Fuss- und Veloverkehrsnetz innerhalb des Dorfes und eine sichere Anbindung an die Nachbargemeinden können Ziel- und Quellverkehrsfahrten reduziert werden. Eine gute Schulwegsicherung reduziert das alltägliche Schultaxi.

Der langfristige Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Bewusstseinsförderung der kombinierten Mobilität führt zu einem möglichst kleinen Wachstum des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Verträglichkeit erhöhen und Abbau der physischen und psychischen Verkehrsdominanz

Der verbleibende Verkehr wird mit einer siedlungsorientierten Planung auf einem verträglichen Niveau stabilisiert und verstetigt. Dies macht das Verkehrsaufkommen verträglicher und es entstehen weniger Lärm- und Luftimmissionen. Zusätzlich wird die Verkehrssicherheit erhöht und periodisch überprüft.

Auf diesen Grundsätzen aufgebaut ergibt sich der Handlungsbedarf für die Zielsetzungen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr. Sie decken sich mit den übergeordneten Zielen, insbesondere mit dem Konzept "mobilitätAARGAU" und den Vorgaben der lokalen Bedürfnisse.

4.1 Abstimmen

Siedlung und Verkehr

- Die bestehenden und neuen Wohngebiete und Arbeitsplatzflächen sind durch den öffentlichen Verkehr vermehrt zu erschliessen und dieser ist weiter auszubauen unter Abwägung eines positiven Kosten-Nutzenverhältnisses.
- Das bestehende Strassennetz darf durch Neuerschliessungen nicht überlastet werden und Engpässe sind zu vermeiden.
- Die Feldstrasse soll mit einer sorgfältigen Umgestaltung den zukünftigen Bedürfnissen angepasst werden.

4.2 Vernetzen

Mobilität

 Auf Grund der geografischen Lage und der vorhandenen Infrastruktur in Brunegg geniesst das private Fahrzeug einen hohen Stellenwert. Im Bewusstsein dieser Tatsache f\u00f6rdert der Gemeinderat das Bewusstsein einer kombinierten Mobilit\u00e4t in der Bev\u00f6lkerung. Eine Verschiebung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und \u00f6V wird angestrebt.

Öffentlicher Verkehr

- Möglichst alle Quartiere und öffentlichen Institutionen sollen zukünftig an den ÖV angeschlossen sein. Optimale Frequenzen im Taktfahrplan sind anzustreben.
- Eine Busanbindung in Richtung Birrfeld und Bahnhof Othmarsingen ist zu prüfen, sobald sich ein entsprechendes Nachfragepotenzial abzeichnet.
- Alle Ein- und Aussteigepunkte sind kundenfreundlich zu gestalten und müssen sicher an das Fussund Velowegnetz angebunden sein. Es ist anzustreben, genügend Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen.

Fussgänger

- Das Fusswegnetz soll im ganzen Siedlungsraum ausgebaut und mit gesicherten Übergängen auf dem Kantonsstrassennetz ausgerüstet werden, inkl. der Anbindung an die ÖV - Haltestellen.
- Lückenlose Schulwege sind in allen Quartieren sicher zu stellen.
- Festlegung und Schaffung zusätzlicher Fusswege, direkte Anbindung Sandhübel an die Kantonsstrasse.
- Durch geeignete Beleuchtungen ist auf wichtigen Fusswegen die soziale Sicherheit zu gewährleisten.

Veloverkehr

- Die Hauptvelorouten sind entlang den Kantonsstrassen sicher zu stellen mit Velowegen oder geeigneten Bodenmarkierungen.
- Im ganzen Siedlungsbereich soll ein möglichst lückenloses Befahren der Strassen mit Velos möglich sein.
- Genügend Veloabstellplätze schaffen für die kombinierte Mobilität.

Motorisierter Individualverkehr

 Der eigene Schwerverkehr aus den Industriegebieten soll auf möglichst direktem Weg dem übergeordneten Kantonsstrassennetz zugeführt werden.

4.3 Lenken

Schwerverkehr

 Der Schwerverkehr aus dem Raum Birrfeld und M\u00f6rikerfeld soll durch geeignete Massnahmen davon abgehalten werden, \u00fcber den Innerortsbereich von Brunegg den Anschlu\u00ds an die A1 zu ben\u00fctzen.

Parkierung

- Die private und öffentliche Parkierung sollen einheitlich und klar geregelt sein. Öffentliche und grössere private Parkierungsanlagen sollen nach Möglichkeit bewirtschaftet werden.
- Für bestehende grössere Parkierungsanlagen mit grossen Besucherzahlen sollen die Lenkungsmassnahmen auf der Stufe Baubewilligung geregelt werden.

Mobilitätsverhalten

- Durch gezielte Informationen und Anreize soll die Bevölkerung sensibilisiert werden, ihr Mobilitätsverhalten in Richtung einer kombinierten Mobilität zu verschieben.
- Das Mobilitätsmanagement in Unternehmen soll gefördert werden.

5. Massnahmenbereiche

5.1 Massnahmen

In diesem Kapitel werden die, für die Umsetzung des KGV Brunegg notwendigen Massnahmen in Form von Massnahmenblättern konkretisiert. Die Massnahmen werden einzeln erfasst und ausgewiesen. Die Problemstellungen werden grundlegend erläutert und es werden Massnahmen und Handlungsweisen dazu definiert.

Gleichzeitig werden Realisierungszeiträume definiert.

Kurzfristig innerhalb der nächsten 3 Jahre Mittelfristig innerhalb der nächsten 4-10 Jahre

Langfristig in mehr als 10 Jahren

5.1.1	Umgestaltung Feldstrasse
Kurzbeschrieb	Durch die Umsetzung des BGK zum Kantonsstrassennetz konnte die Feldstrasse abklassiert und aus dem Kantonsstrassennetz entlassen werden. Diese Massnahme ermöglicht neue Gestaltungsformen für die Feldstrasse.
Ausgangslage Defizite	Die Verkehrssicherheit ist durch die provisorischen Massnahmen noch zu unsicher für Velo und Fussgänger. Der Strassenraum weist keine gestalterischen Qualitäten auf.
Ziele	Umgestaltung für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und für eine angemessene Strassenraumgestaltung. Anbindung der neuen Baufelder Mattacher.
Beschreibung	Mit provisorischen Massnahmen wurde die Feldstrasse umgestaltet auf der Stufe Tempo 30 und mit einem Durchfahrtsverbot für LKW belegt, mit Ausnahme des Zubringerdienstes.
Mögliche Massnahmen	Sichere Längsbeziehungen für Fussgänger durch gesicherte Gehwege. Baumpflanzungen Verkehrsberuhigende Massnahmen, Verengungen etc.
Handlungsanweisung	Die Gemeinde beauftragt das Strassenbauprojekt mit anschliessendem Verpflichtungskredit zum Zeitpunkt der notwendigen Einzonung.
Zuständigkeit	Gemeinde
Zeithorizont	Langfristig
Abhängigkeiten	Notwendige Landanteile für den Strassenbau können nur durch eine südliche Einzonung erreicht werden.

	1		
5.1.2	Fussweglücken Sandhübel / Winkel		
Kurzbeschrieb	Fehlende Fusswegverbindung vom Sandhübel ins Dorfzentrum.		
Ausgangslage Defizite	Zurzeit besteht keine gesicherte Fusswegverbindung von der Sandhübelstrasse zum Winkel und damit fehlt die Anbindung zum Dorfzentrum mit ÖV – Anschluss.		
Ziele	Schaffung einer sicheren Fusswegverbindung.		
Beschreibung	Durch die aktuellen Grundeigentumsverhältnisse ist keine Fusswegverbindung gesichert. Mit der Planung auf dem Areal Sandhübel ist diese Verbindung zu sichern.		
Mögliche Massnahmen	Fusswegverbindung		
Handlungsanweisung	Sicherstellung der Fusswegverbindung im Zusammenhang mit der zukünftigen Sondernutzungsplanpflicht.		
Zuständigkeit	Gemeinde		
Zeithorizont	Mittelfristig		
Abhängigkeiten	Keine		

5.1.3	Mobilitäts- und Verkehrsverhalten
55	
Kurzbeschrieb	Der Fuss- und Veloverkehr, der öffentliche Verkehr, sowie die bedürfnisgerechte Nutzung des MIV sollen gefördert werden.
Ausgangslage Defizite	Im Kanton Aargau hat die Mobilität stark zugenommen und steigt stetig an. Das Hauptverkehrsmittel ist das Auto. Mit einem Mobilitätsmanagement werden Anreize geschaffen zum wesensgerechten Einsatz des MIV, sowie zur Nutzung anderer Mobilitätsformen (Bahn, Bus, Velo, zu Fuss, CarSharing, Fahrgemeinschaften oder andere Kombinationen).
Ziele	Bedarfsgerechter Einsatz aller möglichen Verkehrsmittel und Verkehrsformen.
Beschreibung	In Ergänzung zu den verkehrlichen und infrastrukturellen Anpassungen im Ver- kehrsnetz werden Massnahmen des Mobilitätsmanagements geprüft. Diese sind direkt auf die Bevölkerung, die Betriebe und die Bauherren ausgerichtet.
Mögliche Massnahmen	Prüfung möglicher Velo - Abstellplätze bei ÖV - Haltestellen.
	Information auf den öffentlichen Plattformen der Gemeinde Brunegg.
	Prüfung der BNO - Anforderungen an Veloabstellplätze.
	Intensive Bemühungen zum Ausbau der Busanbindungen.
Handlungsanweisung	Die Gemeinde verweist auf ihren öffentlichen Plattformen auf die Websites von SchweizMobil und Mobilitätsdurchblick.
	Die Gemeinde macht die Industrieunternehmungen auf die Möglichkeit eines Mobilitätsmanagements aufmerksam, zur Förderung der internen Attraktivität von kombinierter Mobilität.
Zuständigkeit	Gemeinde / Nachbargemeinden
Zeithorizont	Laufend
Abhängigkeiten	Ausbau ÖV - Anbindungen Birrfeld und Othmarsingen. Fussweganbindung an ÖV - Haltestellen in Brunegg. Umsetzung Fuss- und Radwegnetz. Parkierungsreglement

5.1.4	Erschliessung Kiesgrubenareal			
Kurzbeschrieb	Wiederherstellung des Strassennetzes im Kiesgrubenareal.			
Ausgangslage Defizite	Befristete Unterbrechung einer untergeordneten Ortsverbindung nach Mägenwil.			
Ziele	Schliessung von Netzlücken.			
Beschreibung	Ursprüngliches Wegenetz			
	Kiesabbau/Auffüllung 2021			
	Im Rahmen des Kiesabbaus und der Wiederauffüllung im Bereich Unterbändli/- Lyri wurde das Strassennetz unterbrochen. Insbesondere die Verbindungs- strasse nach Mägenwil. Mit der Renaturierung des Areals ist das Strassen- und Wegenetz wieder zu erstellen.			
Mögliche Massnahmen	Erstellung des gleichwertigen Strassen- und Wegenetz.			
Handlungsanweisung	Die geplante Wiederherstellung des Strassen- und Wegenetzes im Kiesgruben- areal ist im Rahmen des ausstehenden Gestaltungsplanverfahrens zu prüfen und sicherzustellen.			
Zuständigkeit	Gemeinde / Grundeigentümer			
Zeithorizont	Mittelfristig			
Abhängigkeiten	Keine			

5.1.5	Erschliessung Reitstall
Kurzbeschrieb	Erschliessung des Areals "Reitstall".
Ausgangslage Defizite	Das Areal "Reitstall", eingespannt zwischen Hauptstrasse und Steinrütistrasse, ist heute ungenügend erschlossen und muss einer zweckmässigen Erschliessung zugeführt werden.
Ziele	Innere Entwicklung im Ortskern mit hoher Qualität bezüglich - Erschliessung - Gebäudestellung - Baubereiche - Grünstrukturen
Beschreibung	Das Areal "Reitstall" soll im Sinne der inneren Verdichtung im Ortskern einer qualitativ hochwertigen Nutzung zugeführt werden.
Mögliche Massnahmen	Qualitätssicherung durch ein Konkurrenzverfahren oder eine Sondernutzungsplanungspflicht.
Handlungsanweisung	Die Gemeinde stellt sicher, dass die Massnahmen im Rahmen der Sonder- nutzungsplanpflicht umgesetzt werden.
Zuständigkeit	Gemeinde / Grundeigentümer
Zeithorizont	Mittelfristig
Abhängigkeiten	Keine

5.2 Massnahmenübersicht

	Zeithorizont			Zuständigkeiten			
Massnahme	laufend	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Gemeinde	Kanton	Andere
5.1.1 Feldstrasse							
5.1.2 Sandhübel Fussweg							
5.1.3 Mobilitäts- management							
5.1.4 Erschliessung Kiesgrubenreal							
5.1.5 Erschliessung Reitstall							

6. Massnahmenkontrolle

Die Gemeinde Brunegg macht eine einfache und stufengerechte Umsetzungskontrolle. Sie aktualisiert periodisch die Massnahmenübersicht (siehe Kapitel 5.2). Die Kontrolle der geplanten Wirkung erfolgt zeitunabhängig. Sie orientiert sich an den Zielsetzungen und erfolgt sinngemäss nach der Umsetzung der jeweiligen Massnahmen. Es sind die folgenden Wirkungskontrollen vorgesehen.

- Geschwindigkeitskontrollen in Brunegg, durchgeführt von der Polizei (ca. 6 x jährlich).
- ➤ Kontrolle der Parkplatzbewirtschaftung, Durchführungsstelle offen.
- Periodische Beobachtung durch Behörden und laufende Verarbeitung schriftlicher Eingaben der Bevölkerung.

7. Genehmigungen

7.1 Prozessablauf

Der Prozessablauf des KGV richtet sich nach Kapitel 3.2, Abb. 7 der "Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)" (Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Neuauflage 2017). Da die Grundlagen zu diesem KGV bereits 2013 erstellt wurden, sind in der Form der Darstellung möglicherweise kleinere Abweichungen feststellbar. Diese stellen jedoch inhaltlich keine Differenzen dar zur aktuellen Situation und der Prozess kann bei Punkt E, Mitwirkung weitergeführt werden mit der überarbeiteten Fassung des KGV, 2022.

In einem Vorgespräch im August 2018 mit der Gemeinde Brunegg und der verantwortlichen Fachstelle des Kantons wurde dieses Vorgehen festgelegt.



Abb. Prozessablauf nach Vorgabe DBVU

7.2 Genehmigungsvermerke

Die Gemeinden legen im Genehmigungsinhalt fest, welche Inhalte des KGV vom Kanton zu genehmigen sind. Mit der Genehmigung durch den Kanton werden diese Inhalte auch für den Kanton behördenverbindlich und sind bei weiteren Planungen bindend für den Kanton.

7.3 Genehmigungsinhalte

Für der Gemeinde Brunegg sollen die Zielsetzungen im Kapitel 4 (Seite 22-24) dieses Berichtes durch den Kanton genehmigt werden.

8. Genehmigungsblatt Kanton

Der KGV der Gemeinde Brunegg besteht aus dem vorliegenden Erläuterungsbericht und den 4 Teilplänen Mst. 1:2000, Öffentlicher Verkehr, Fussverkehr, Veloverkehr und Motorisierter Individualverkehr.

Durch den Vorsteher des Departements Bau Verkehr und Umwelt ist das Kapitel 4 Zielsetzungen (Seite 22-24) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung durch das Departement BVI	J: 22. März 2022
Öffentliche Mitwirkung:	Mai/Juni 2022
Beschlossen durch den Gemeinderat:	
Kantonale Genehmigung:	
	Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

9. Anhang

Teilpläne KGV Brunegg Mst. 1:2000:

- Teilplan Nr. 1 Öffentlicher Verkehr (öV)
- Teilplan Nr. 2 Fussverkehr (FV)
- Teilplan Nr. 3 Veloverkehr (VV)
- Teilplan Nr. 4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Hinweis:

Kantonale und kommunale Dokumente zur Erarbeitung des KGV Brunegg

- Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtverkehrsplan (KGV), 2017
- Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU, 2016
- Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr, 2018
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP öV 2020), 2019
- Entwicklungsschwerpunkt Eigenamt Konzept für die räumliche Entwicklung, 2007
- Leitbild räumliche Entwicklung, Gesamtrevision Nutzungsplanung, 2019
- Planungsbericht und Bauzonenplan, Gesamtrevision Nutzungsplanung, 2022