

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Bericht

gemäss § 54a BauG



Eigene Aufnahme (2019)

vom Gemeinderat am 28. Juni 2022 beschlossen, vom BVU genehmigt am 09. September 2022

Auftraggeber

Gemeinderat Henschiken
Schulweg 3
5604 Henschiken

Auftragnehmer und Kon-
taktadresse für Planungs-
auskünfte

Marti Partner Architekten und Planer AG
Zweierstrasse 25
8004 Zürich

und

Niederlenzerstrasse 25
5600 Lenzburg

Tel: 044 422 51 51 / 062 891 68 88

E-Mail: planung@martipartner.ch

www.martipartner.ch

Projektbearbeitung: Lidia Räber

Verantwortliche Partner: Thomas Meier, Lidia Räber

Inhalt

1	Einleitung.....	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Aufgabenstellung Kommunalen Gesamtplan Verkehr gemäss Baugesetzgebung	6
1.3	Grundlagen	6
1.4	Bearbeitung / Verfahren.....	7
2	Rahmenbedingungen	8
3	Analyse	14
3.1	Siedlung	14
3.2	Verkehr	16
3.2.1	Strassenhierarchie.....	16
3.2.2	Verkehrsbelastung DTV	18
3.2.3	Geschwindigkeiten	19
3.2.4	Parkierung	19
3.2.5	Quartierschliessungen.....	19
3.2.6	Unfälle	20
3.2.7	Öffentlicher Verkehr.....	21
3.2.8	Fussverkehr.....	22
3.2.9	Radverkehr	23
3.2.10	Verkehrsmittelwahl, kombinierte Mobilität	24
3.2.11	Lärmbelastung.....	25
3.2.12	Fazit.....	26
4	Ziele.....	27
4.1	Motorisierter Individualverkehr / Parkierung	27
4.2	Fusswegverbindungen	27
4.3	Radverkehrsverbindungen	27
4.4	Öffentlicher Verkehr	27
4.5	Mobilitätsmanagement.....	27
5	Massnahmen	29
5.1	Durch die Schliessung von zwei Anschlüssen an die K123 sowie die entsprechende Entflechtung der Strasse und der Bahn soll eine Zunahme des Durchgangsverkehrs verhindert werden. Es sind entsprechende flankierende Massnahmen zu ergreifen.	30
5.2	Prüfung Umsetzung Tempo 30.....	32
5.3	Umsetzung Teilplan Fussverkehr, Schliessung der Netzlücken	34

5.4	Umsetzung Unterführung (Maiengrün).....	35
5.5	Zugang zum Wald, nach Ammerswil, in den Ortsteil Bühl und zum geplanten Radweg R541 über die Bünzthalstrasse für den Fuss- und Radverkehr sicherstellen	36
5.6	Bekämpfung Wildparkieren	37
5.7	Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der kantonalen Radersatzroute im Bereich der Abzweigung Ballyweg	38
5.8	Verkehrsberuhigung Ortseingänge	39
5.9	Einführung Angebot Mitfahrbänkli	40
5.10	Mobilitätsmanagement.....	41
5.11	Wiederherstellung der Park & Ride Parkplätze auf der Parzelle 280 am Bahnhof.....	42
5.12	Siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume	43
5.13	Massnahmenübersicht.....	44
6	Massnahmenkontrolle	45
7	Genehmigungsinhalt	46

Pläne

Teilplan Fussverkehr, Mst. 1:3'500, Stand 16. Juni 2022

Teilplan Radverkehr, Mst. 1:3'500, Stand 16. Juni 2022

Teilplan MIV, Mst. 1:3'500, Stand 07. Juli 2022

Arbeitsplan Tempo 30, Stand 16. Juni 2022

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Lage

Die Gemeinde Hendschiken gehört zum Bezirk Lenzburg und liegt im unteren Bünztal. Gemäss Raumkonzept Aargau (kantonaler Richtplan) liegt die Gemeinde in der ländlichen Entwicklungsachse. Die Erreichbarkeit und der Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz sind zu gewährleisten.

Strassenverkehr

Die Gemeinde Hendschiken verfügt über sechs Kantonsstrassen:

- Bünztalstrasse (K123)
- Ammerswilerstrasse (K376)
- Othmarsingerstrasse (K390)
- Dintikerstrasse (K389)
- Othmarsingerstrasse (K266 Verbindungsstrasse Hendschiken - Dottikon)
- Dottikerstrasse / Hauptstrasse (K388).

Die Bünztalstrasse und die Othmarsingerstrasse (K266) sind Hauptverkehrsstrassen, die Übrigen sind Verbindungsstrassen.



Abb. 1: Ausschnitt Kantonsstrassennetz (agis, 2022)

Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde Hendschiken verfügt über einen Bahnhof mit Direktverbindungen nach Lenzburg, Aarau, Olten, Muri, Wohlen, Rotkreuz, Brugg, Dietikon und Zürich. Die Gemeinde hat keine Buslinie in die umliegenden Gemeinden und vom Dorf zum peripher gelegenen Bahnhof. Seit Bahnhof befindet sich eine Park- und Ride-Anlage der SBB mit 16 Parkplätzen sowie seit 2017 eine doppelstöckige Bike- und Ride-Anlage.

1.2 Aufgabenstellung Kommunalen Gesamtplan Verkehr gemäss Baugesetzgebung

Zweck	Für Hendschiken soll ein "Kommunalen Gesamtplan Verkehr" (KGV) gemäss § 54a BauG erarbeitet werden. Er wird vom Gemeinderat beschlossen, vom zuständigen Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt und ist behördenverbindlich. Er dient als anweisendes Instrument für die Verwaltung und kann bei zukünftigen verkehrsplanerischen Fragestellungen beigezogen werden. Ein KGV ist erforderlich, wenn ein Parkleitsystem eingeführt, die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über § 56 BauG hinaus begrenzt oder eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll. Für die Gemeinde Hendschiken ist die Erstellung eines KGV somit fakultativ.
Inhalte	In § 2 BauV sind mögliche Inhalte aufgeführt, wie zum Beispiel die Angaben zur Klassierung der Strassen, Angaben zur Entwicklung des Strassennetzes, des öffentlichen Verkehrs (öV) sowie des Fuss- und Radverkehrsnetzes, die Erschliessung, die Parkierung, Parkleitsysteme und Verkehrsberuhigungsmassnahmen sowie ein Konzept, wie die Umsetzungs- und Wirkungsziele erreicht und allenfalls angepasst werden.
Kommunalen Verkehrsrichtplan 2002	Der KGV ist ein neues Planungsinstrument, welches den "kommunalen Verkehrsrichtplan" ablöst. Der KGV umfasst die kommunalen Verkehrsrichtpläne und geht darüber hinaus. Der neu zu erarbeitende KGV entnimmt aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan des Jahres 2002 die Angaben zur Klassierung der Strassen. Die Strassenklassierung wird im Teilplan motorisierter Individualverkehr (MIV) festgesetzt.

1.3 Grundlagen

- Räumliches Entwicklungsleitbild Gemeinde Hendschiken, September 2020
- Verkehrsmanagement Lenzburg, Dezember 2019
- Verkehrsunfallauswertung 2011-2019, geo.admin.ch
- Geschwindigkeitsmessprotokolle, Regionalpolizei Lenzburg, 2015-2018
- Online Karten Kanton Aargau
- Richtplan Gesamtkarte Kanton Aargau
- Raumkonzept Aargau
- Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020
- Faktenblatt 3: öffentlicher Verkehr BehiG

1.4 Bearbeitung / Verfahren

Begleitung	Der kommunale Gesamtplan Verkehr wird im Rahmen der Revision der kommunalen Nutzungsplanung von einer Arbeitsgruppe erarbeitet und durch die Planungskommission begleitet.
Abstimmung mit den Nachbargemeinden	Die Gemeinde Hendschiken grenzt verkehrstechnisch im Norden an die Gemeinde Othmarsingen, im Süden an die Gemeinden Dintikon sowie Dottikon, im Osten an die Gemeinde Ammerswil und im Südosten an die Gemeinde Villmergen sowie im Westen an die Gemeinde Lenzburg. Die Stellungnahmen der Gemeinden werden im Rahmen der Mitwirkung eingeholt.
Verfahren	Gemäss § 3 der BauV wird der Entwurf von der kantonalen Fachstelle vorläufig beurteilt. Die Unterlagen wurden am 03. November 2020 eingereicht. Die vorläufige Beurteilung lag mit Schreiben vom 26. Februar 2021 vor. Die Mitwirkung zum KGV fand zusammen mit der öffentlichen Mitwirkung der Revision der Nutzungsplanung vom 20. August 2021 bis am 20. September 2021 statt. Dabei gingen einige Mitwirkungen ein, welche Fragen beinhalteten und deren Abhandlung der Erläuterung diene. Nur eine Mitwirkungseingabe aus der Bevölkerung betreffend Geschwindigkeitsreduktion am Ortseingang führte zu einer Anpassung des KGV.
Regionalplanungsverband Unteres Bünzetal und Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS)	Die Gemeinde Hendschiken gehört zwei Regionalplanungsverbänden an: Unteres Bünzetal und Lebensraum Lenzburg Seetal (LLS). Entsprechend werden beide Verbände miteinbezogen, indem sie im Rahmen der Mitwirkung gebeten werden, eine regionale Stellungnahme abzugeben. Die Stellungnahme des LLS datiert vom 25. Februar 2021 und diejenige der Repla Unteres Bünzetal vom 03. Dezember 2020.
Beschluss	Der kommunale Gesamtplan Verkehr wurde am 22.02.2022 und 28.06.2022 vom Gemeinderat beschlossen und dem Kanton zur Genehmigung zugestellt. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt die Ziele. Der KGV ist behördenverbindlich.

2 Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan

Hendschiken zählt gemäss Raumkonzept Kanton Aargau zum Raumtyp ländliche Entwicklungsachse.

Die Gemeinden der ländlichen Entwicklungsachse fördern die Siedlungsentwicklung an gut erreichbaren Standorten der wichtigen kantonalen Verkehrsachsen namentlich im Talbereich, wo eine gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr vorhanden ist. Das Potenzial des öffentlichen Verkehrs wird durch den kombinierten Verkehr und die Anbindung an die Zentren und Agglomerationen genutzt. Die Kernstadt Lenzburg ist Stützpunkt der Versorgung und der regionalen Wirtschaft.

Ausschnitt Hendschiken
Kantonaler Richtplan



Abb. 2: Ausschnitt kantonalen Richtplan (agis, 2019)

Aussagen für Hendschiken gemäss
Kantonalen Richtplan

- Abschliessende Festlegung Siedlungsgebiet (orange)
- Ortsbild von regionaler Bedeutung
- Siedlungstrenngürtel (dunkelrote Längsstriche)
- Naturschutzgebiete von kantonalen Bedeutung im Wald (dunkel grün)
- Vororientierung: Hendschiken, K388/389, Sanierung Niveauübergang (Variante "Schwarester") (rote Punkte)
- Vororientierung: Dottikon West Umfahrung (rote Punkte)
- Zwischenergebnis: Lenzburg-Wohlen, Vierspurausbau Bünztalstrasse (rot gestrichelte Linie)
- Vororientierung Mehrspurenausbau SBB im Freiamt (violette Punkte)
- Kantonales Interessengebiet für die Grundwassernutzung (blaue Linie)

– Verknüpfungsbauwerke im Raum Gexi (violette Linie)

Strassenbauprojekte

Die Spange Lenzburg / Hornerfeld des A1-Zubringers wurde fertig gestellt und am 05. August 2021 dem Verkehr übergeben. Der Entscheid Netzvariante Bünztalstrasse ist im Jahr 2023 vorgesehen heute. Dem Entscheid voraus erfolgt ein Monitoring des A1 Zubringers nach einem Jahr in Betrieb. Ziel des Monitorings ist es aufzuzeigen, welche Massnahmen zweckmässig sind. Aus dem Ergebnis des Monitorings erfolgt eventuell eine Anpassung der Richtplaneinträge. Der 4-Spur-Ausbau ist seit 1981 als Zwischenergebnis im Richtplan eingetragen. Aus diesem Zwischenergebnis entstand die Zweckmässigkeitsbeurteilung der Bünztalstrasse mit Varianten und daraus folgte der Eintrag Vororientierung der Westumfahrung Dottikon im Richtplan. Die Beurteilung der Notwendigkeit der Umfahrung Dottikon wird ebenfalls nach dem Monitoring des neuen A1-Zubringers erfolgen. Der Gemeinderat steht der Westumfahrung Dottikon und dem damit verbundenen grossen Verlust an landwirtschaftlicher Fläche sehr kritisch gegenüber. Auf der Dottikerstrasse (K266) ist ein Strassensanierungsprojekt mit Erstellung des Radweges (R540) sowie der Personenunterführung Maiengrün geplant (vgl. Kapitel 3.2.8 und 3.2.9). Auf der Dottikerstrasse (K388) wird die Verkehrssicherheit an den Einmündungen Seckacker, Ballyweg und Schmittengässli durch die Neugestaltung der Knoten erhöht. Im Innerortsbereich wird bis zum Schmittengässli ein Flüsterbelag eingebaut. Weiter wird das Trottoir zwischen Seckacker bis Schmittengässli ergänzt. Der dafür erforderliche Baukredit wird der Gemeindeversammlung im Juni 2022 zur Genehmigung unterbreitet. Zudem wird die Hornerstrasse (K123) mit der Einmündung Dottikerstrasse (K388) und Industriestrasse mit Radweg R541 saniert. Die Auflage dieses Projekts ist Ende 2021 / Anfangs 2022 vorgesehen.

Verkehrsmanagement
Lenzburg

Das Konzept Verkehrsmanagement Lenzburg (Kanton Aargau, Dezember 2019) sieht auf der K374 von Ammerswil in Fahrrichtung Lenzburg eine Dosierstelle vor dem Siedlungsgebiet vor. Die Dosierstelle soll ungefähr bei der Einmündung des Bölliweiherwegs angeordnet werden. Durch diesen Netzüberlastungsschutz können der Knoten Bleiche und die Kernumfahrung in Lenzburg entlastet werden. Zudem wird die Ausweichroute via Ammerswil durch den erhöhten Durchfahrtswiderstand weniger attraktiv.

Weiter soll der Knoten K123/K376 (Ammerswiler-/Bünztalstrasse) kurz-/mittelfristig mit einer Lichtsignalanlage (LSA) mit Berücksichtigung des Fuss- und Radverkehrs, angestrebt wird eine Realisierung bis 2023, ausgestattet werden, welche die Verkehrssicherheit am Knoten verbessern und gleichzeitig den Ausweichverkehr via Ammerswil reduzieren soll. Gespräche dazu haben zwischen den Gemeinden und dem Kanton stattgefunden. Der Bericht Verkehrsmanagement Lenzburg Steuer- und Leitdefinitionen befindet sich momentan in den Gemeinden zur Vernehmlassung.

Als kurzfristige Umsetzung wird das Monitoring / die Wirkungskontrolle (u.a. K390, K376) zur Verhinderung von Ausweichverkehr aufgenommen.

Die Gemeinde Hendschiken verfügt momentan über drei Anschlüsse an die K123. Zwei Anschlüsse sind Kantonsstrassen (K388 und K389) und ein Anschluss ist eine Gemeindestrasse (Schwarester). Langfristig (ca. 20 Jahre) soll nur noch ein Anschluss der Gemeinde an die K123 bestehen und entsprechend zwei Bahnübergänge geschlossen werden. Welcher der drei Anschlüsse bestehen bleibt, ist noch offen. In der Gemeinde wird befürchtet, dass durch die Verbesserung an der Einmündung der K376 (Ammerswil) in die K123 sowie den Anschluss ins Dorf ohne Einschränkungen durch Barrieren eine Zunahme des Durchgangsverkehrs erfolgt. Dies möchte die Gemeinde unbedingt verhindern. Die Vorschläge des Gemeinderates zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs werden in die Variantenbeurteilung des Kantons einfließen. Ziel des Kantons ist es, dass der Betrieb der K123 störungsfrei funktioniert und somit kein Grund besteht über Hendschiken auszuweichen. Durch die Schliessung von zwei Zufahrten zur K123 werden zwei Strassen zu Sackgassen, welche Potential für eine siedlungsorientiertere Gestaltung bieten.

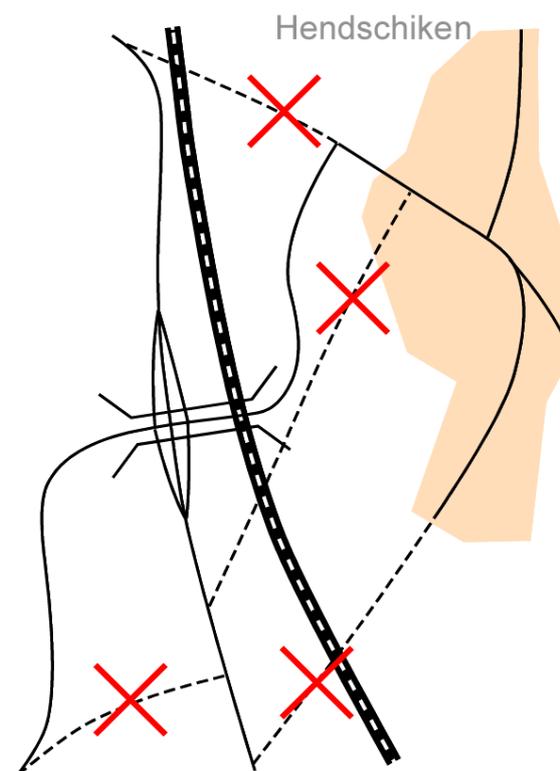


Abb. 3: Lösungsvariante Konzept Verkehrsmanagement, Dezember 2019

Gesamtverkehrsstrategie
mobilitätAARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie 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, dass die künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft abdeckt sowie die Erreichbarkeit als wichtigen Standortfaktor sicherstellt. Es werden drei strategische Stossrichtungen definiert:

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

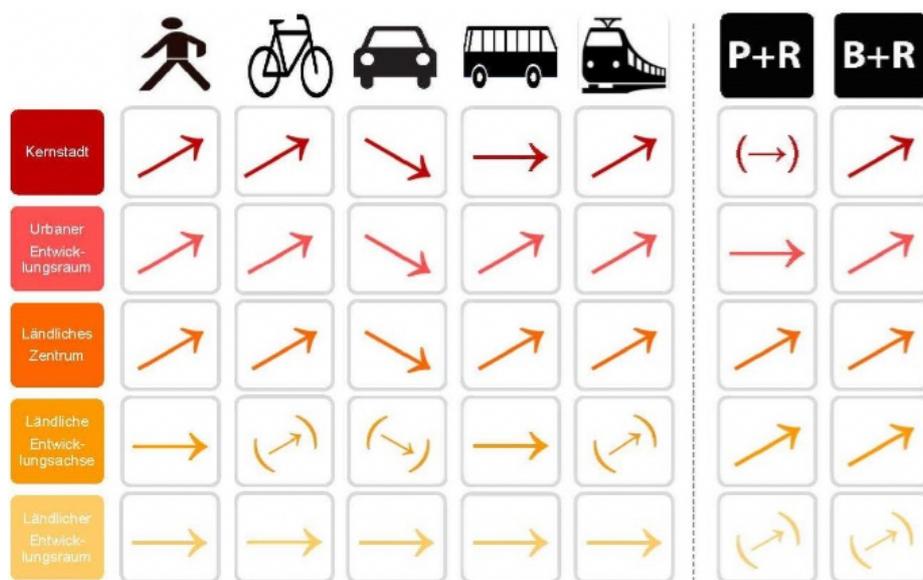


Abb. 4: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei mittlerem Wachstumsszenario, Strategie Kt Aargau mobilitätAARGAU, 13.12.2016

Ländliche Entwicklungsachse

Die Gemeinde Hendschiken gehört gemäss Raumkonzept Aargau zu den Gemeinden auf der ländlichen Entwicklungsachse. Das Zielbild (vgl. Abb. 4) der Strategie mobilitätAARGAU für die ländliche Entwicklungsachse beinhaltet, dass zukünftig die Mobilitätsbedürfnisse in diesem Raum vermehrt mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Der Anteil des Fuss- und Busverkehrs bleibt auf dem heutigen Niveau. Der Anteil der kombinierten Fahrten für Bike and Ride sowie Park and Ride nimmt zu. In Kombination mit der attraktiven Verbindungssituation am Bahnhof Hendschiken ist eine Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen denkbar.

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öV 2020 ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau der nächsten rund 10 Jahre. Es ist auf den Richtplan, die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU sowie auf die aktuellen Arbeiten bei den zukünftigen Bahn- und Busangeboten abgestimmt. Die Gemeinde Hendschiken ist mit der S26 (Aarau -) Lenzburg - Wohlen - Rotkreuz, der S42 Muri - Wohlen - Dietikon - Zürich HB sowie der S25 Brugg - Wohlen - Muri erschlossen.

Gemäss Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr wird ab 2021 die Umsteigeverbindung aus dem Freiamt neu auch zwischen S42 und S11 funktionieren, was zum Beispiel die Reise Wohlen - Mellingen Heitersberg neu in der Hauptverkehrszeit (HVZ) halbstündlich ermöglicht.

Langfristig sind im Konzept STEP2035 ein 15-Min.-Takt Wohlen - Lenzburg (S25/S26; Konzept 2025: 30-Min.-Takt und HVZ-Züge) sowie für die S42 im 30-Min.-Takt bis Othmarsingen (Konzept 2025: S25/S42 mit Std.-Takt und HVZ-Zügen) vorgesehen.

Mehrspurenbau im Freiamt (3. Gleis)

Im kantonalen Richtplan ist der Mehrspurenbau im Freiamt (3. Gleis) zwischen Hendschiken und Oberrüti als Vororientierung eingetragen.

Ausbau Güterverkehr

Das Projekt Leistungssteigerung Rapperswil–Mägenwil zur Realisierung des Ausbaus des S-Bahn-Angebotes – namentlich der Einführung des Halbstundentaktes der S11 von Aarau nach Zürich – beinhaltet drei Teilprojekte. Diese werden von 2019 bis Ende 2023 in mehreren Etappen umgesetzt. Herzstück des Projekts ist die neue Schleife Mägenwil, eine rund ein Kilometer lange Verbindungslinie zwischen Birr und Mägenwil. Teil dieser Realisierung ist auch das im kantonalen Richtplan auf dem Gemeindegebiet Hendschiken als Zwischenergebnis eingetragene Verknüpfungsbauwerk im Raum Gexi.

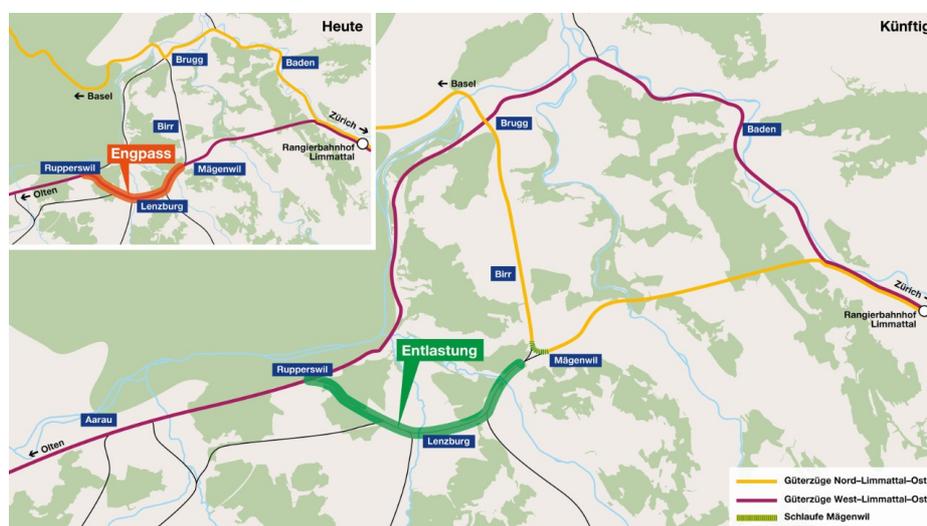


Abb. 5: Leistungssteigerung Rapperswil - Mägenwil, SBB, August 2020

Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3., 4. und 5. Generation

Die Gemeinde Hendschiken wird im Agglomerationsprogramm der 3. Generation vom 30. November 2016 nicht als Agglomerationsgemeinde ausgewiesen. Die Gemeinde wurde jedoch in den Betrachtungsperimeter aufgenommen. Im Betrachtungsperimeter sind keine verkehrlichen Massnahmen geplant.

Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird die Gemeinde Hendschiken vom Bundesamt für Statistik ebenfalls nicht

als Agglomerationsgemeinde ausgewiesen und gehört auch nicht zum Betrachtungsperimeter.

Für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation hat der Kanton Aargau beim Bund beantragt, den Perimeter unter anderem durch die Gemeinde Hendschiken zu erweitern. Der Gemeinderat hat den Antrag in seiner Stellungnahme vom 20.12.2021 begrüsst.

Zusammenlegung der Primarschulen

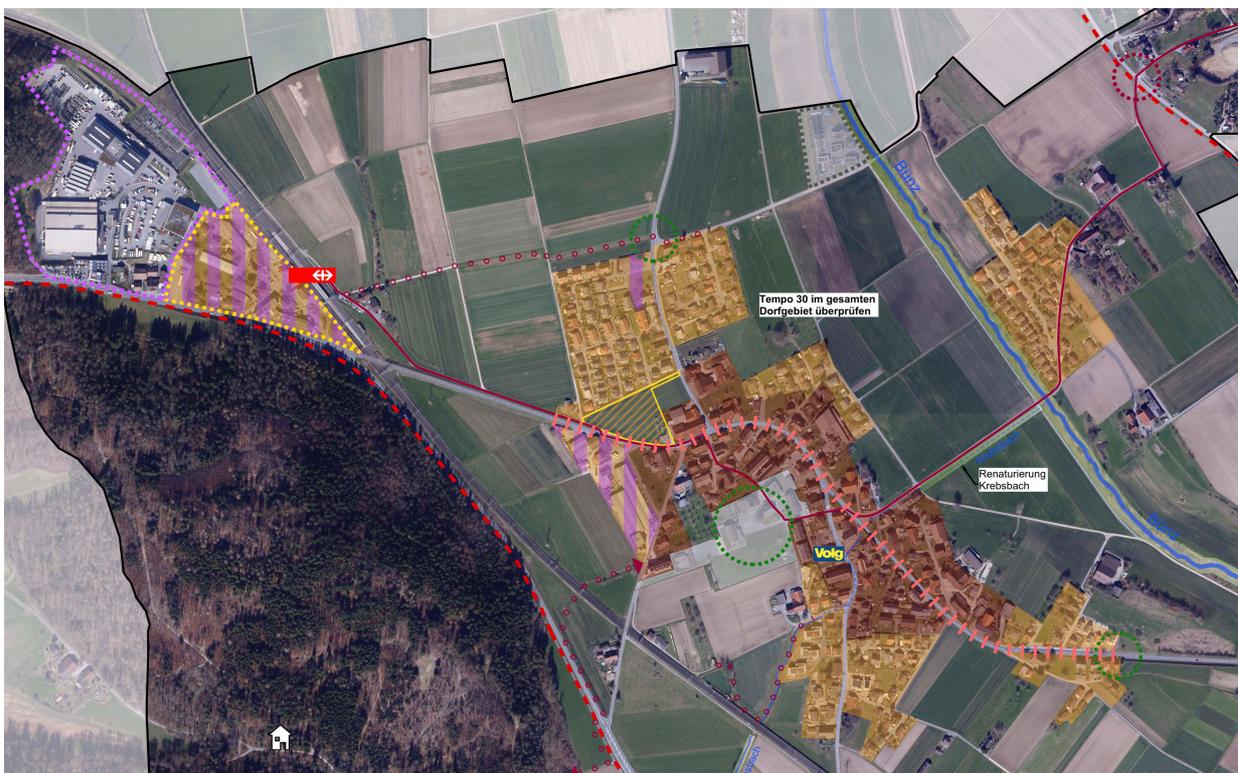
Die Primarschulen Hendschiken, Hägglingen und Dottikon bilden per 01.01.2022 zusammen mit der Oberstufe den Verband «Schulen am Maiengrün SAM». Es ergeben sich daraus jedoch keine Massnahmen.

3 Analyse

3.1 Siedlung

Einwohnerkapazität

Per 31. Dezember 2021 verfügte die Gemeinde über 1'344 Einwohner. Die Bauzonenkapazität der Gemeinde Henschiken umfasst ein Fassungsvermögen von ca. 460 zusätzlichen Einwohnern. Dies setzt sich zusammen aus: rund 300 Einwohnern in den überbauten Zonen und rund 160 Einwohnern in den unüberbauten Zonen. Insgesamt ergibt sich eine Einwohnerkapazität von ca. 1'640 Einwohnern in den Bauzonen.



Innenentwicklung:



Innenentwicklungspotential Dorfzone unter Erhalt des bäuerlichen Dorfcharakters



Wohnzone, unüberbaute Fläche



Innenentwicklungspotential Mischzone im Horner

Abb. 6: Einwohnerentwicklung, Grundlage Ausschnitt räumliches Entwicklungsleitbild

Verkehrskapazität

Wie in der Abbildung 6 ersichtlich, ist vor allem im Gebiet Horner in der Wohn- und Mischzone eine Einwohnerzunahme vorgesehen. In diesem mit einer Gestaltungsplanpflicht belegten Gebiet ist mit einer Zunahme von 285 Einwohnern zu rechnen.

Das Gebiet liegt direkt am Bahnhof und ist aus diesem Grund ideal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Gestaltungsplanpflicht sowie ein gefordertes Mobilitätskonzept sollen den bedarfsgerechten Einsatz der Verkehrsmittel sicherstellen. Die konkreten Massnahmen zur Reduzierung des MIV werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts festgelegt.

Die Berechnung zur Mehrbelastung des Anschlussknotens des Gebiets Horner an die K123 erfolgt auf Grundlage der Studie von Metron zum Mikrozensus (Einwohnerdichte von 100 Einwohnern, Anteil MIV 24%). Daraus ergibt sich ein Durchschnittswert für den MIV von 302 zusätzlichen Fahrten pro Tag (bei einer Annahme von 3.4 Wegen pro Tag und einer totalen Einwohnerzahl im Gebiet Horner von 370).

Die Parzelle 224 (Gestaltungsplangebiet Trottenhof Zielvorgaben vgl. §6 rev. BNO) ist die einzig grosse noch unüberbaute Parzelle in Hendschiken. Es wird von einer möglichen Dichte von 110 E/ha auf dem Gebiet ausgegangen, was einem Einwohnerpotential von ca. 87 Einwohnern entspricht.

Im bereits überbauten Bereich der Dorfzone ist eine Verdichtung durch Ergänzungs- und Anbauten vorgesehen, unter Wahrung des heutigen Ortsbildes.

Die bezeichneten Gebiete im Bereich der Dorfzone werden über die genügend gross dimensionierten Kantonsstrassen erschlossen, welche die zusätzlichen Fahrten problemlos aufnehmen können.

Es ist somit mit geringem Mehrverkehr zu rechnen und es ist keine zusätzliche Verkehrsproblematik auf den Gemeindestrassen zu erwarten. Der Durchgangsverkehr findet ausschliesslich auf den Kantonsstrassen statt. Auswärtiger Schleichverkehr auf Gemeindestrassen kann unter der Woche auf der Eichhof- und Mattenstrasse zwischen 16.00 und 18.30 Uhr festgestellt werden. Die oben erläuterte Einwohnerzunahme kann vom kommunalen Netz problemlos aufgenommen werden, da dieses nur lokal genutzt wird.

Planungsbericht Revision Bau- und Nutzungsordnung

Detaillierte Angaben zur Siedlungsentwicklung und zum Bestand der Bauzonen sind im Planungsbericht über die Revision der Nutzungsplanung ersichtlich, welcher im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens von der Bevölkerung eingesehen werden konnte.

3.2 Verkehr

3.2.1 Strassenhierarchie

Kantonsstrassen

Die Kantonsstrasse K123 verläuft westlich der Gemeinde Hendschiken und ist eine Hauptverkehrsstrasse (HVS). Sie führt vom Autobahnanschluss Lenzburg bis nach Wohlen und ist als Versorgungsroute (Typ I) eingetragen. Zudem ist sie als Ausnahmetransportroute vom Typ I A klassifiziert.

Die Kantonsstrasse K266 ist ebenfalls eine HVS und verläuft im östlichen Teil der Gemeinde. Sie beginnt in Othmarsingen und führt bis nach Wohlen. Auch auf dieser Kantonsstrasse verläuft eine Ausnahmetransportroute vom Typ I A.

Die Kantonsstrasse K376 führt ausgehend von der K123 in Richtung Ammerswil.

Durch den Ortskern verlaufen zusätzlich die Lokalerbindungsstrassen (LVS) K388 K390 sowie die Lokalverbindungsstrasse reduziert (LVS red) K389.

Gemeindestrassen

Die restlichen Strassen in der Gemeinde Hendschiken sind Gemeinde- oder Privatstrassen. Die Strassen gehören den Sammel- und Quartierserschliessungsstrassen sowie den kommunalen Verbindungsstrassen und Zufahrtsstrassen / Zufahrtswegen an. Der Durchgangsverkehr findet ausschliesslich auf den Kantonsstrassen statt, der lokale Verkehr in den Quartieren. Hendschiken weist im Vergleich mit anderen Gemeinden eine sehr hohe Anzahl an Privatstrassen auf; eine Übernahme dieser Strassen durch die Gemeinde wird allerdings nicht angestrebt.

Das Gebiet Horner ist direkt über die K123 Bünzthalstrasse sowie über die K388 erschlossen.

Die Strassenhierarchien werden im Teilplan MIV festgesetzt.

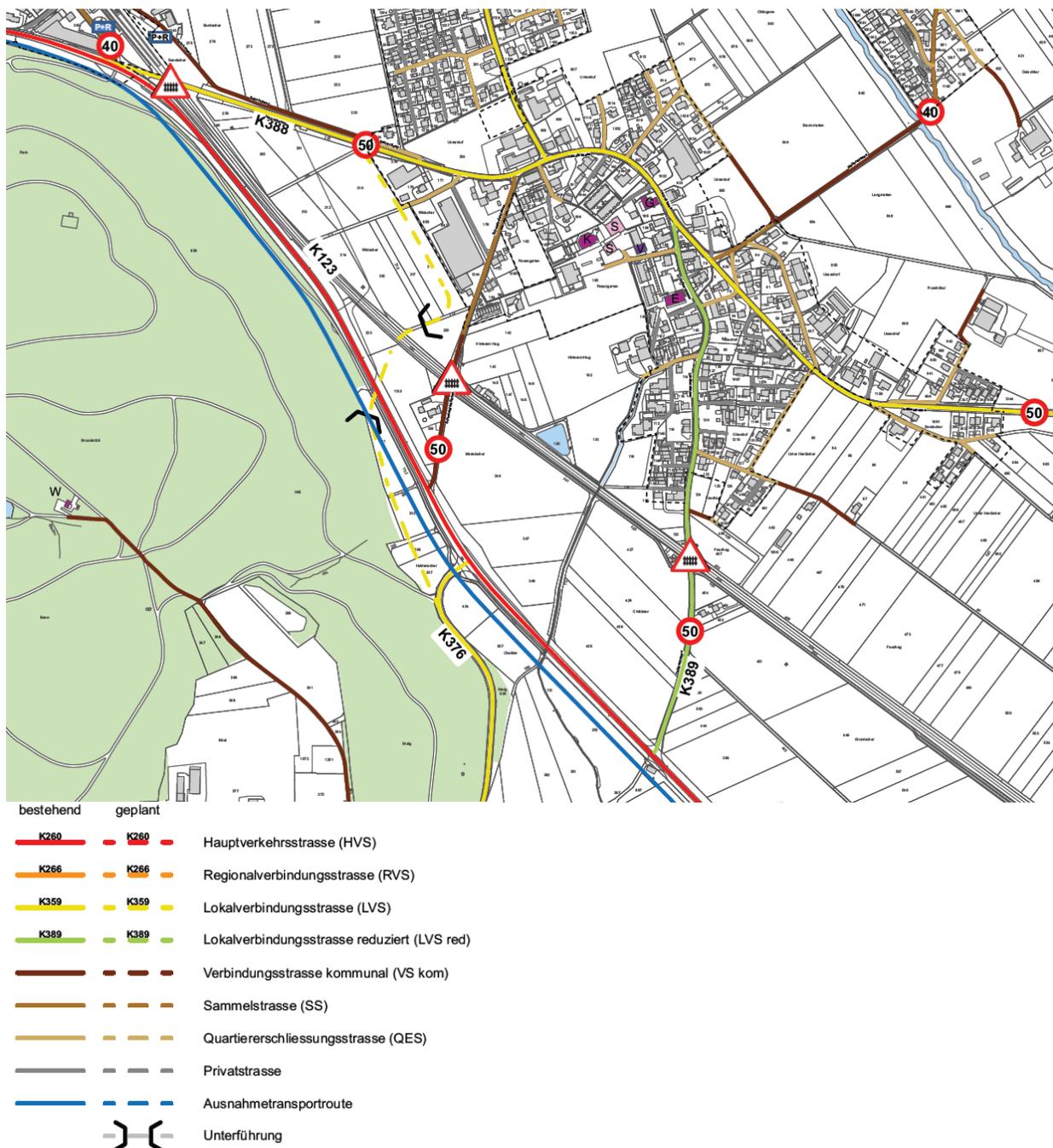


Abb. 7: Strassenhierarchien, Ausschnitt Teilplan MIV, Gemeinde Hendschiken, Stand 07. Juli 2022

3.2.2 Verkehrsbelastung DTV

Kantonsstrassen

Die Kantonsstrasse K123 ist stark befahren und weist einen DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von rund 20'000 Fahrzeugen (Zählung aus dem Jahr 2016) mit einem Lastwagenanteil von 10% am Tag und 8% in der Nacht auf. Die Verkehrsbelastung auf der K390 beträgt 3'200 Fahrzeuge, auf der K388 1'900 Fahrzeuge sowie nach Einbieger Othmarsingen 2'950 Fahrzeuge und auf der K389 426 Fahrzeuge.

Die Strassenbelastung der vergangenen Jahre zeigt auf, dass der Verkehr insbesondere auf der Bünztalstrasse angestiegen ist (vgl. DTV im Jahr 2011; 19'000 Fahrzeuge).

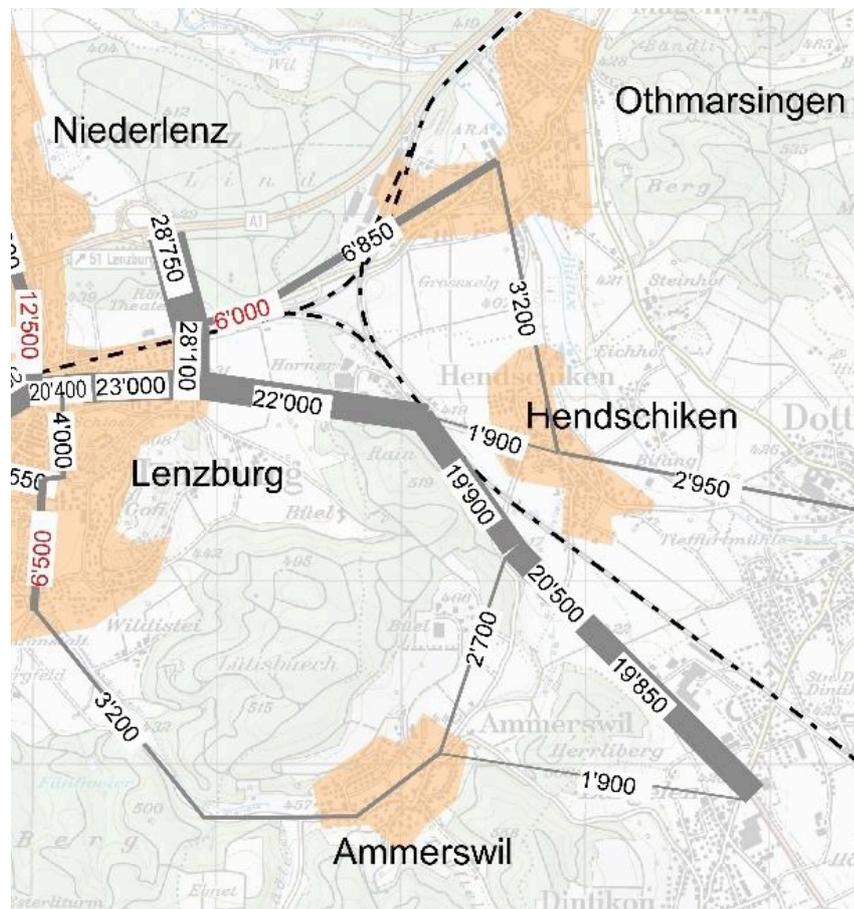


Abb. 8: Verkehrsbelastung Ist-Zustand (2016) DTV (Konzept Verkehrsmanagement Lenzburg), Dezember 2019

Mobilitätsmanagement

Im Bereich Mobilitätsmanagement hat die Gemeinde bereits am Bahnhof eine neue Bike & Ride Anlage mit genügend Veloabstellplätzen erstellt. Weiter befanden sich auf der Parzelle 280 bahnhofsseitig Park & Ride Parkplätze, welche im Mai 2021 zurückgebaut werden mussten. In den Kapiteln 4.5 sowie 5.10 werden die vielfältigen Zielsetzungen und Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement beschrieben.

3.2.3 Geschwindigkeiten

Messungen der REPOL Die von der Regionalpolizei Lenzburg durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen auf den Kantonsstrassen innerorts aus den Jahren 2018 und 2019 liegen vor. Daraus kann festgehalten werden, dass die Geschwindigkeitsverstösse auf der Dottikerstrasse je nach Messdatum und Messort zwischen 1.14% und 22.53% und auf der Othmarsingerstrasse zwischen 1.06% und 9.62% der gemessenen Fahrzeuge betragen. Nur in wenigen Fällen kam es zu einer Anzeige.

Neueste Messungen der Repol Lenzburg und auch des Kantons beim Ortseingang Dottikerstrasse K388 im Herbst 2021 zeigten jedoch massive Geschwindigkeitsübertretungen in beide Fahrtrichtungen.

Auf der Mattenstrasse (Gemeindestrasse) führte die Regionalpolizei Lenzburg ebenfalls Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei kam es jeweils zu vier Anzeigen. Gemäss Angaben der Regionalpolizei wird auf dieser Strasse die vorgegebene Geschwindigkeit von 50 km/h nur schlecht eingehalten.

Tempo 30 In der Gemeinde Hendschiken gilt generell Tempo 50 km/h. Im Gebiet Horner auf der Industriestrasse gilt Tempo 40 km/h ebenso im Ortsteil Eichhof auf der Eichhofstrasse. Auf den Gemeindestrassen sollen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorgenommen werden. Aus diesem Grund werden im gesamten Dorfgebiet verschiedene Tempo 30 Zonen geprüft.

3.2.4 Parkierung

Problematik „wild parkieren“ Das «Wildparkieren» in den Quartieren behindert die Landwirtschaft sowie Schutz und Rettung. Eine Besprechung mit der Regionalpolizei hat ergeben, dass ein Parkierungsreglement nicht sinnvoll ist. Die Gemeinde Hendschiken möchte das «Wildparkieren» mittels Verboten sowie weiteren Signalisierungsmassnahmen (Markierung von Parkplätzen) unterbinden. Öffentliche Parkplätze bestehen heute im Bereich der Schule und der Gemeindeverwaltung.

3.2.5 Quartierserschliessungen

Wohngebiete und Dorfzone Die Erschliessung der Wohnquartiere erfolgt zu einem grossen Teil über separate Sammel- und Erschliessungsstrassen. Nur entlang der Hauptstrasse (Dottikerstrasse) erfolgt die Erschliessung der Liegenschaften vereinzelt direkt über die Hauptstrasse oder über Privatstrassen.

Gebiet Horner Die Erschliessung des Gebietes Horner erfolgt über die Industriestrasse im Osten sowie im Westen. Die geplanten Bauten auf der Parzelle 1023 werden direkt über die Kantonsstrasse erschlossen.

3.2.6 Unfälle

Das Unfallgeschehen wurde im Zeitraum vom 01. Januar 2012 bis am 28. Februar 2020 analysiert.

Kantonsstrasse K123

Die Unfälle konzentrieren sich auf die stark befahrene Bünztalstrasse. Im betrachteten Zeitraum kam es aufgrund des Verkehrsaufkommens immer wieder zu Auffahrunfällen und Abbiege- bzw. Einbiegeunfällen. In den meisten Fällen handelte es sich dabei um Unfälle mit Leicht- und Schwerverletzten. Für die Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit können jedoch keine direkten Massnahmen abgeleitet werden.

Quartier- und Erschliessungsstrassen

Auf den Quartier- und Erschliessungsstrassen ereigneten sich zwei Unfälle.

Unfallschwere - Gravité de l'accident - Gravi		
☒	Unfall mit: Accident avec:	
	Getöteten Tués	U(0) U(0)
	Schwerverletzten Blessés graves	U(sv) U(sv)
△	Leichtverletzten Blessés légers	U(LV) U(LV)
Unfalltyp - Type d'accident - Tipo d'incidenti		
☒	0 Schleuder- oder Selbstunfall 0 Dérap. ou perte de maîtrise	
☒	1 Überholunf., Fahrstreifenw. 1 Dépas. ou chang. de voie	
☒	2 Auffahrunfall 2 Tamponnement	
☒	3 Abbiegeunfall 3 Acc. en quittant une route	
☒	4 Einbiegeunfall 4 Acc. en s'eng. sur une route	
☒	5 Überqueren der Fahrbahn 5 Acc. en traversant une route	
☒	6 Frontalkollision 6 Collision frontale	
☒	7 Parkierunfall 7 Acc. en parquant	
☒	8 Fussgängerunfall 8 Acc. impliquant des piétons	
☒	9 Tierunfall 9 Acc. impliquant des animaux	
☒	00 Andere 00 Autres	

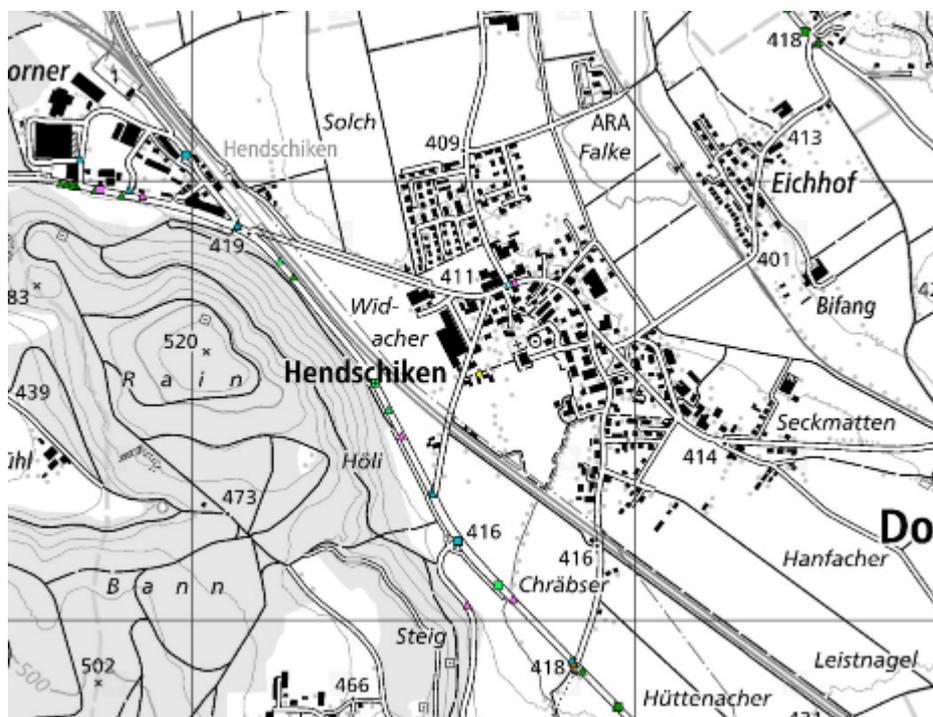


Abb. 9: Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden, Bundesamt für Strassen, Datenstand 28.02.2020

3.2.7 Öffentlicher Verkehr

Bahn

Die Gemeinde Hendschiken wird mit den Eisenbahnlinien S25 (Brugg - Wohlen - Muri), S26 (Aarau - Lenzburg - Wohlen - Rotkreuz) und S42 (Muri - Wohlen - Dietikon - Zürich HB) bedient.

Fahrzeit von der Bahnstation Hendschiken:

Bahnhof Wohlen: 6 Minuten

Bahnhof Rotkreuz: 29 Minuten

Bahnhof Lenzburg: 4 Minuten

Bahnhof Aarau: 12 Minuten

Bahnhof Baden: 24 Minuten (über Brugg)

Zürich HB: 31 Minuten (über Lenzburg)

Fahrplan 2020:

Letzter Kurs Lenzburg ab Richtung Hendschiken: 00.02 Uhr

Letzter Kurs Hendschiken ab Richtung Lenzburg 00.20 Uhr

Fazit: Das ÖV-Angebot ist für Berufspendler und für Personen, welche die Regionalzentren Wohlen, Rotkreuz, Lenzburg, Brugg und Baden oder die Kantonshauptstädte Aarau und Zürich besuchen, ideal.

Der Bahnhof besitzt aufgrund seiner guten Anbindungen und seiner Lage sowie mit der Bike und Ride Anlage eine überkommunale Ausstrahlungskraft. Diese könnte durch eine sichere Verbindung über die Bünzthalstrasse an den Bahnhof Hendschiken noch gesteigert werden.

Unter der Woche ist die Gemeinde Hendschiken mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Nacht gut erschlossen. Am Wochenende jedoch besteht nach ein Uhr Nachts keine Möglichkeit mehr, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Hendschiken zu gelangen.

Fehlende Buslinie

Die Gemeinde hat keine Buslinie in die umliegenden Gemeinden und / oder vom Dorf zum peripher gelegenen Bahnhof. Die Wirtschaftlichkeit einer solchen Busverbindung wurde 2019 abgeklärt und ist nicht gegeben.

öV-Güteklassen

Die Bauzonen befinden sich weitestgehend in der ÖV-Güteklasse E, einige wenige Bauzonen gehören keiner Güteklasse an (vgl. Abb. 10, Quelle: agis Aargau).

öV-Güteklassen (A, B, C, D, E1, E2, F)

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

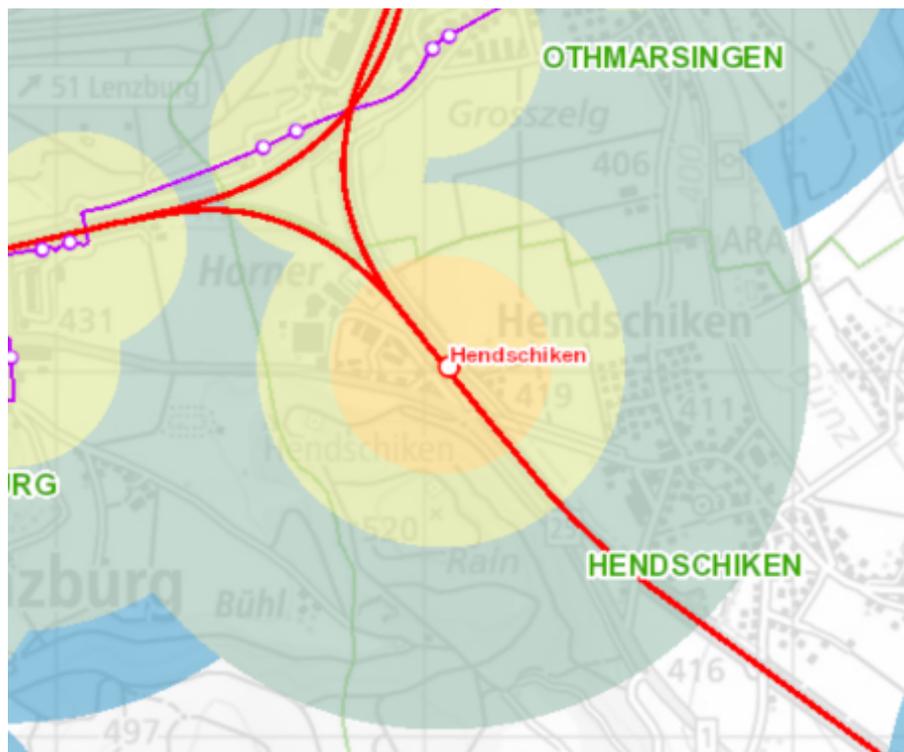


Abb. 10: Ausschnitt öV-Güteklassen in Hendschiken, agis, Mai 2020

3.2.8 Fussverkehr

Fusswegnetz

Im Teilplan Fussverkehr sind die Netzlücken des Fusswegnetzes festgehalten.

Die Gemeinde Hendschiken verfügt über ein Fusswegnetz, welches drei Lücken aufweist.

Zwischen Bahnhof, Brüggliacher und Gebiet Steiacher fehlt eine Fusswegverbindung. Durch das fehlende Angebot entstand ein Trampelpfad über Privatland, welcher rechtlich jedoch nicht gesichert ist.

Entlang der Mattenstrasse fehlt ein Fussweg in den Ortsteil Eichhof. Dies ist insbesondere für die Schulkinder im Winter gefährlich, welche heute den Radstreifen als Fussweg nutzen, was gemäss Rückmeldung der Eltern gut klappt, jedoch langfristig keine befriedigende Lösung darstellt.

Die Gemeinde plant gemäss Räumlichem Entwicklungsleitbild (REL) langfristig eine Melioration. Im Zuge derer muss auch der Krebsbach ausgedolt werden. Durch diese Massnahme ergibt sich allenfalls die Möglichkeit Land für die beiden benötigten Fusswege auszuscheiden und die Lücken zu schliessen.

Es fehlt eine sichere Überquerungsmöglichkeit der Bünzthalstrasse K123 in den Wald Richtung Rain (Waldhütte), Richtung Ammerswil und in den Ortsteil Bühl, welcher durch die Bünzthalstrasse völlig von der Gemeinde abgeschnitten ist. Im Rahmen des Baus des neuen Radweges R541 soll für den Rad- und Fussverkehr eine sichere Überquerungsmöglichkeit, sofern dies auf Grund der anfallenden Kosten für die Gemeinde möglich ist, über die Bünzthalstrasse geschaffen werden.



Abb. 11: Mattenstrasse Richtung Eichhof ohne Trottoir, google maps, 2020

Wanderwege

Von der Bahnstation Hendschiken besteht ein Wanderweg, welcher über das Dorfzentrum in den Ortsteil Eichhof und über die Othmarsingerstrasse K266 führt. Der Neubau der Personenunterführung Maiengrün erfolgt im Rahmen des Strassensanierungsprojekts an der K266 (Baubeginn Herbst 2022).

Der Freiämterweg (Bergroute von Othmarsingen nach Dietwil) verläuft am Rande des Dorfes Hendschiken.

3.2.9 Radverkehr

Radverkehrsnetz

Im Teilplan Radverkehr werden die kantonalen Radrouten sowie die kommunalen Haupt- und Nebenrouten festgehalten. Die kantonale Ersatzroute wird gemäss Stellungnahme des LLS als regionale Radroute ausgewiesen.

Kantonale Radroute

Bei den kantonalen Radrouten 540 und 541 sind Radwege entlang der Hauptstrassen (K123 und K266) geplant.

Im Rahmen des Strassensanierungsprojektes an der K266 ist ein Radstreifen (R540) entlang der K266 von Othmarsingen bis zur Einfahrt Steinhof geplant (Baubeginn Herbst 2022). Die Weiterführung des Radwegs bis Dottikon ist gemäss Fachkarte kantonale Radrouten geplant.

Zwischen Lenzburg und Dintikon ist auf der westlichen Strassenseite entlang der Bünztalstrasse ein kantonaler Radweg (R541) geplant (Baubeginn frühestens 2023).

Eine Überquerung der Bünztalstrasse und Anschluss an den geplanten Radweg (R541) wird einzig beim Anschluss Horner durch den geplanten Mehrzweckstreifen im Rahmen des Baus des Radweges R541 ermöglicht. Dieser liegt jedoch zu peripher, zudem muss für den Anschluss ins Dorf die Unterführung der SBB genutzt werden und das bedingt, dass das Rad geschoben werden muss.

Somit verfügt die Gemeinde Hendschiken über keinen sicheren Anschluss über die K123 auf den neuen Radweg R541. Der Gemeinderat hat aus diesem Grund das Gespräch mit den kantonalen Fachstellen gesucht. Ziel ist es zusammen mit dem Bau des Radweges einen sicheren, direkten Anschluss für den Fuss- und Radverkehr an den geplanten Radweg R541, die Waldhütte sowie nach Ammerswil und in den Ortsteil Bühl, welcher durch die Bünztalstrasse völlig von der Gemeinde abgeschnitten ist, zu gewährleisten (siehe Kapitel 5.5).

Es soll eine kurzfristige Lösung zusammen mit dem Bau der geplanten kantonalen Radrouten R541 realisiert werden, um den Zugang zum Radweg und allgemein über die Bünztalstrasse Richtung Ammerswil, in den Wald und zum Ortsteil Bühl sicherzustellen. Es ist vorgesehen, den Knoten an der Ammerswilerstrasse (K376) mit einer LSA zu sichern. Darin integriert haben Fussgehende und Radfahrende die Möglichkeit zur sicheren Querung der Bünztalstrasse. Darüber hinaus wird so der Zugang an die geplante kantonale Radroute R541 ermöglicht. Die Kosten des Projekts gehen vollumfänglich zu Lasten des Kantons.

3.2.10 Verkehrsmittelwahl, kombinierte Mobilität

Hendschiken Erschliessung Bahnstation

Alternativen zur im Kapitel 3.2.7 beschriebenen Busverbindung werden von der Gemeinde geprüft (Mitfahrbank, Ruftaxi, siehe Kap. 5.9). Wie bereits im Kapitel 3.2.7 erläutert, befindet sich am Bahnhof eine Bike und Ride Anlage mit einer ausreichenden Anzahl an Veloabstellplätzen. Die Park und Ride Anlage musste im Mai 2021 zurückgebaut werden.

Auf der Parzelle 280 hat die Gemeinde 8 Parkplätze betrieben. Die Parkplätze, die sich direkt beim Bahnhof befinden sind keine Alternative, da die Barriere mit den sehr langen Schliesszeiten überquert werden muss, um das Auto auf den entsprechenden Parkplätzen abstellen zu können. Die Gemeinde befürchtet, dass nun als Folge der fehlenden Parkierungsmöglichkeit auf der Dorfseite des Bahnhofs ein Wildparkieren entlang des Wegs und auf Wiesen erfolgen wird. Aus diesem Grund ist es der Gemeinde ein grosses Anliegen, die Parkplätze auf Grundlage einer rechtmässigen Bewilligung wieder erstellen zu können. Momentan führt der Gemeinderat Gespräche mit dem Kanton. Im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung soll eine flächengleiche Umlagerung einer OeBA Fläche beim Schulhaus an den Standort der rückgebauten Parkplätze, ebenfalls OeBA, umgesetzt werden. Im §14 Abs. 2 der revidierten BNO wurden entsprechende Bestimmungen aufgenommen. Sollte eine Erstellung als standortgebundene Parkplätze ohne entsprechende OeBA Zonierung möglich sein, wird auf die Umlagerung verzichtet.

Gebiet Horner

Das Arbeitsplatzgebiet Horner ist durch seine Lage perfekt an den Bahnhof angeschlossen und erfüllt sowohl für das Wohnen wie auch für das Arbeiten beste Voraussetzungen für die Erschliessung mit der Bahn. Es bietet sich an, im Rahmen der geplanten

Gestaltungsplanpflicht ein Mobilitätskonzept für den bedarfsgerechten Einsatz zu verlangen.

3.2.11 Lärmbelastung

Strassenlärm

Der Strassenlärm innerhalb des Dorfkernes wurde nicht überschritten und ist in einem akzeptablen Bereich.

Der von der Bünztalstrasse ausgehende Lärm ist für die Gemeinde Hendschiken eine Herausforderung. Wie in der Abb. 12 ersichtlich können die Grenzwerte der ES III entlang der Bünztalstrasse nicht eingehalten werden.

- Beurteilung Grenzwerte**
- Immissionsgrenzwert eingehalten
 - Immissionsgrenzwert ueberschritten
 - Alarmwert ueberschritten
- Grobkataster**
- kritisch Grenzwerte ES II
 - kritisch Grenzwerte ES III

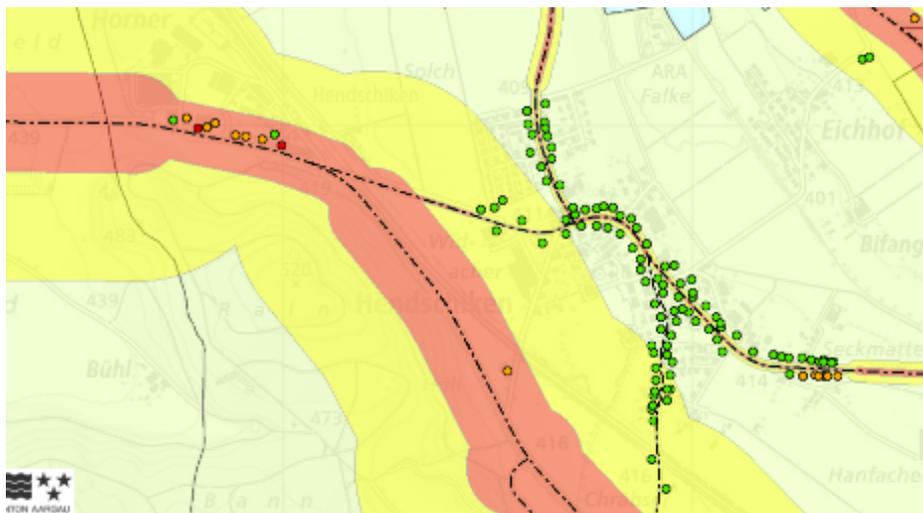
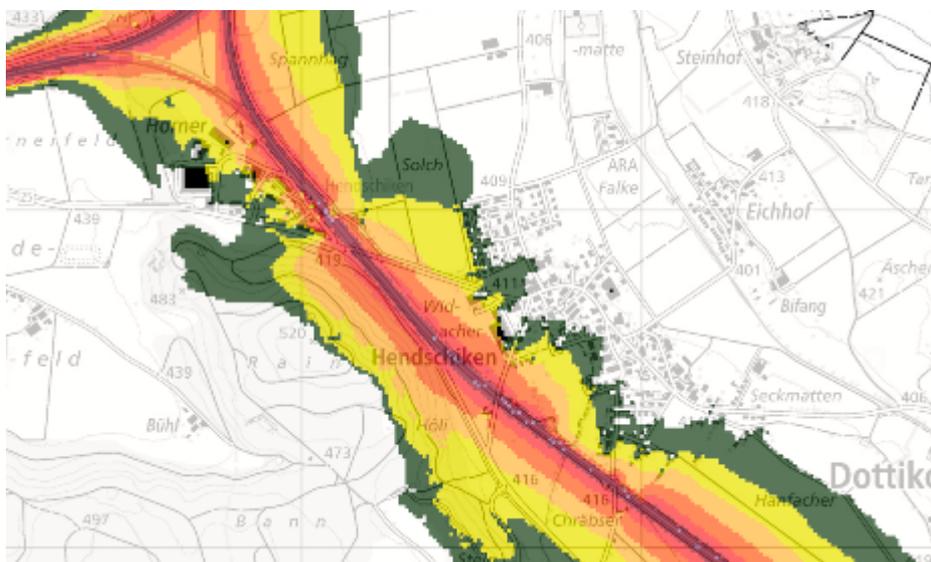


Abb. 12: Ausschnitt Strassenbelastungsplan in Hendschiken (agis), Mai 2020

Bahnlärm

Doppelt von Lärm betroffen ist das Gebiet Horner zwischen Bahnlinie und Bünztalstrasse. Der Bahnlärm fällt nicht nur am Tag, sondern auch in der Nacht an. Die Grenzwerte für eine reine Wohnnutzung können ohne bauliche Vorkehrungen nicht eingehalten werden.

- Beurteilungspegel Lr [dB(A)] (22:00 - 06:00)**
- > 75
 - 70-74.9
 - 65-69.9
 - 60-64.9
 - 55-59.9
 - 50-54.9 Grenzwert nahe
 - 45-49.9 Wohnnutzung ES II
 - 40-44.9
 - < 40
- Für eine detailliertere Ansicht werden Sie sich bitte an die Vollzeitleisten.



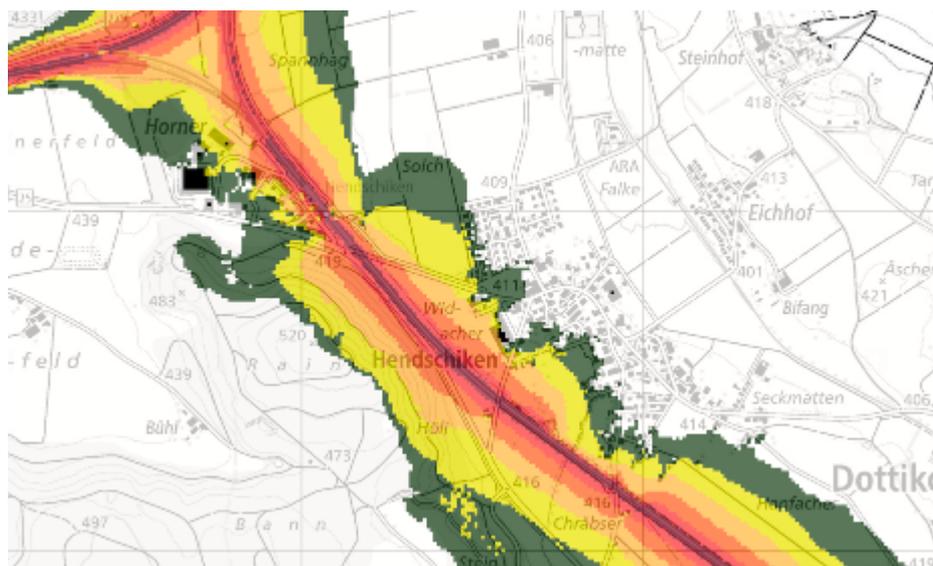


Abb. 13: Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr, Tag (oben), Nacht (unten), Bundesamt für Umwelt BAFU, Datenstand: 31.12.2015

Freiraum und Ortsbild

Die Strassenräume sind für die Wahrnehmung und damit das Wohlbefinden im öffentlichen Raum zentral. Die Strassenräume sollen daher mit Grünflächen und Bäumen gestaltet werden. Bei Gebäuden mit Erdgeschosswohnungen ist im Minimum die Hälfte des Vorlandes zwischen Strassenrand und Fassadenflucht als Grünraum zu gestalten. Abweichungen in speziellen Situationen sind möglich. Die Baumkrone wird angerechnet.



Abb. 14: Die Hälfte des Vorlandes zwischen Fassadenflucht und Strassenrand muss begrünt werden.

3.2.12 Fazit

Die Hauptmassnahmen werden vom Kanton ergriffen. Der Gemeinderat Hendschiken nimmt jedoch die vom Kanton gebotene Möglichkeit wahr, sich bei Verkehrsprojekten und Planungen (namentlich bei Vernehmlassungen) aktiv einzubringen.

4 Ziele

4.1 Motorisierter Individualverkehr / Parkierung

- Mit der Schliessung von zwei Anschlüssen an die K123 sowie der entsprechenden Entflechtung der Strasse und der Bahn soll eine Zunahme des Durchgangsverkehrs verhindert werden. Es sind entsprechende flankierende Massnahmen zu ergreifen.
- Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Quartieren. Die Ortseingänge werden durch geeignete gestalterische und bauliche Massnahmen erkenntlich, sorgfältig und attraktiv gestaltet und sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion.
- Mit Hilfe von Signalisationen sowie markierten Parkplätzen wird das Wildparkieren auf öffentlichem Grund vor allem in den Quartieren, vor dem Gemeindehaus sowie vor dem Schulhaus reduziert und die Verkehrssicherheit damit erhöht.

4.2 Fusswegverbindungen

- Der Teilplan Fussverkehr wird umgesetzt, namentlich werden die bestehenden Netzlücken langfristig geschlossen
- Im Zusammenhang mit der Sanierung der K266 und dem Neubau des Radweges wird eine Unterführung (Maiengrün) erstellt.
- Der sichere Zugang vom Anschluss Schwaresterstrasse über die Bünztalstrasse K123 zum Wald (Rain / Lütisbuech), nach Ammerswil und in den Ortsteil Bühl wird mit dem Bau der R541 und einer Lichtsignalanlage (s. Kapitel 5.5) sichergestellt.

4.3 Radverkehrsverbindungen

- Der sichere Zugang vom Anschluss Schwaresterstrasse über die Bünztalstrasse K123 zum geplanten Radweg R541, in den Wald (Rain / Lütisbuech), nach Ammerswil und in den Ortsteil Bühl wird im Rahmen des Baus des Radweges R541 und einer Lichtsignalanlage (s. Kapitel 5.5) sichergestellt.
- Auf der kantonalen Ersatzroute entlang der Hauptstrasse / Dottikerstrasse K388 soll die Verkehrssicherheit erhöht werden.

4.4 Öffentlicher Verkehr

- Der regionale Bahnverkehr wird in seiner Qualität erhalten
- Das Behinderten Gleichstellungsgesetz des Bundes wird an der Bahnstation Hendschiken durch die SBB umgesetzt.

4.5 Mobilitätsmanagement

- Einführung des Angebotes eines „Mitfahrbänkli“, um die Anbindung

an den Bahnhof zu verbessern. Langfristig soll die Anbindung auch durch den Bau von Fusswegen sichergestellt werden.

- Bessere Bekanntmachung der Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements für die Bevölkerung und für Verkehrserzeuger.
- Umsetzung Pflicht zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes im gestaltungsplanpflichtigen Gebiet der Mischzone im Horner in der BNO
- Wiederherstellung der Park & Ride Parkplätzen auf der Parzelle 280 am Bahnhof unter dem Vorbehalt, dass die raumplanungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt werden können
- Aufnahme einer Vorschrift zur Strassenraumgestaltung in der BNO (ausgenommen Kantonsstrassenparzellen)

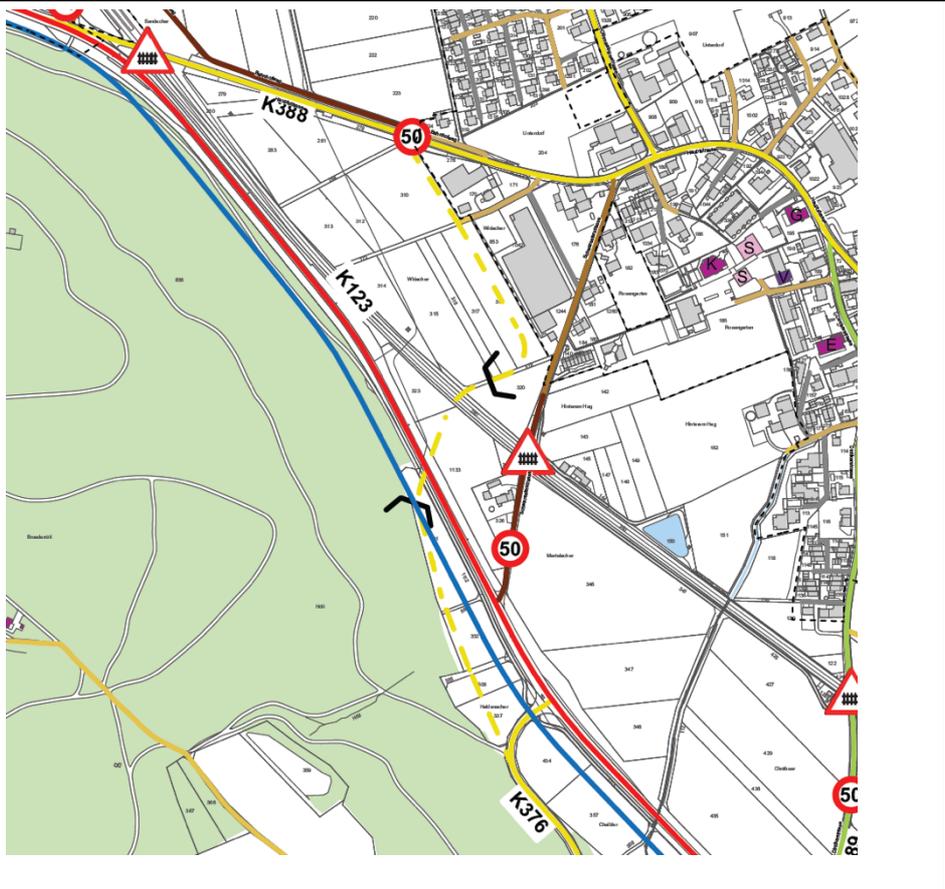
5 Massnahmen

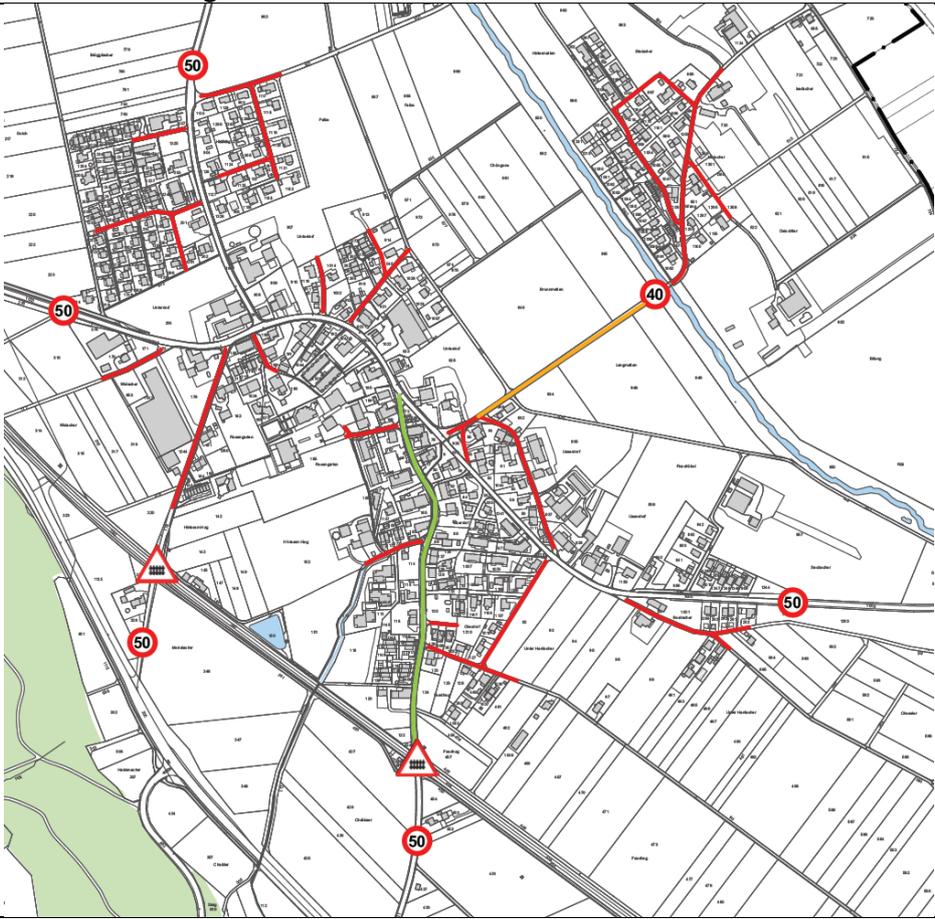
Massnahmen

In diesem Kapitel werden die für die Umsetzung des KGV Hendschiken notwendigen Massnahmen in Form von Massnahmenblättern konkretisiert. Pro Thema oder Massnahme ist ein separates Blatt ausgewiesen. Die Problematiken werden nochmals grundlegend erläutert; es werden die Massnahmen und Handlungsanweisungen dazu definiert sowie ein Realisierungszeitraum angegeben. Die Realisierungszeiträume werden wie folgt definiert:

- Kurzfristig: innerhalb der nächsten 3 Jahre
- Mittelfristig: innerhalb 4 – 10 Jahre
- Langfristig: in mehr als 10 Jahren

5.1 Mit der Schliessung von zwei Anschlüssen an die K123 sowie der entsprechenden Entflechtung der Strasse und der Bahn soll eine Zunahme des Durchgangsverkehrs verhindert werden. Es sind entsprechende flankierende Massnahmen zu ergreifen.	
Kurzbeschreibung	Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die Schliessung von zwei Anschlüssen an die K123 und die damit verbundene Entflechtung der Strasse und der Bahn.
Ausgangslage / Defizite	Momentan bestehen für den MIV lange Wartezeiten vor den Bahnübergängen (bis 45 Minuten). Es entsteht zeitweise ein Rückstau bis auf die K123. Die Situation ist auch für die Hendschiker Landwirte, welche Felder auf der gegenüberliegenden Seite der K123 bewirtschaften, nicht mehr zumutbar.
Ziele	Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die Schliessung von zwei Anschlüssen an die K123 und die damit verbundene Entflechtung der Strasse und der Bahn
Beschreibung	<p>Wie bereits im Kapitel 3.2.1 erläutert, soll in Zukunft (langfristig) nur noch ein Anschluss der Gemeinde an die K123 bestehen und die Bahnübergänge sollen entsprechend geschlossen werden. Welcher der drei Anschlüsse bestehen bleibt, ist noch offen. Im kantonalen Richtplan ist als Vororientierung der Übergang Schwaresterstrasse eingetragen. Die Gemeinde befürchtet, durch die Verbesserung an der Einmündung der K376 (Ammerswil) in die K123 sowie den Anschluss ins Dorf ohne Einschränkungen durch Barrieren, eine Zunahme des Durchgangsverkehrs. Dies möchte der Gemeinderat unbedingt verhindern. Der Gemeinderat hat aus diesem Grund eine mögliche Lösungsvariante erarbeitet und beim Kanton deponiert. Die Lösungsmöglichkeit wird vom Kanton beim Prüfen der verschiedenen Varianten miteinbezogen und wurde im Konzept Verkehrsmanagement Lenzburg vom Dezember 2019 berücksichtigt. Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich zu einem späteren Zeitpunkt aufgrund geänderter Rahmenbedingungen eine besser geeignete Variante für die Gemeinde Hendschiken aufdrängt.</p> <p>Als kurzfristige Umsetzung wird gemäss Konzept Verkehrsmanagement Lenzburg (Kanton Aargau, Dezember 2019) das Monitoring / die Wirkungskontrolle (u.a. K390, K376) zur Verhinderung von Ausweichverkehr aufgenommen.</p>

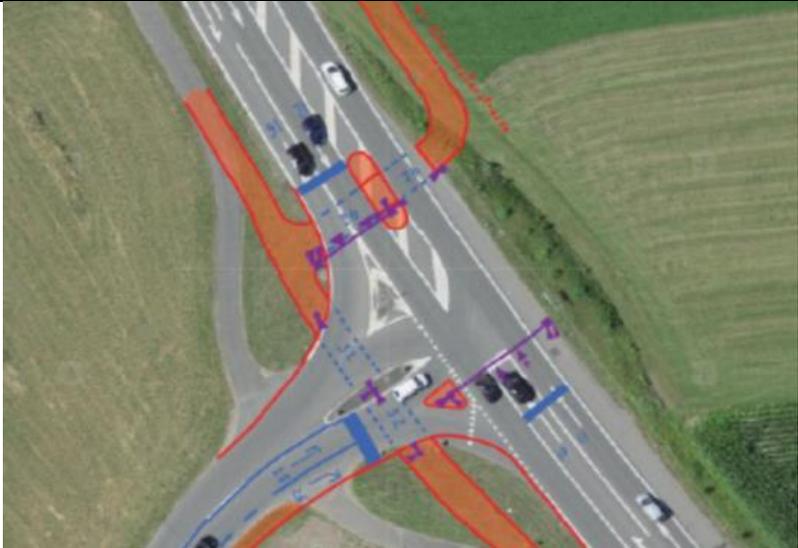
<p>Gelb gestrichelt: Lösungsvorschlag im Verkehrsmanagement Lenzburg (2019) der Gemeinde Henschiken</p>	
Mögliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Schliessung der drei bestehenden Übergänge • Schaffung eines neuen Zuganges
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinde Henschiken befindet sich im Gespräch mit dem Kanton und kann ihre Vorstellungen aktiv einbringen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Aargau, Gemeinderat
Zeithorizont	Sehr kurzfristig (Monitoring) langfristig (20 Jahre)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	-

5.2 Prüfung Umsetzung Tempo 30	
Kurzbeschreibung	Im Rahmen des KGV wurden verschiedene Strassen eruiert, auf welchen die Schaffung einer Tempo 30 Zone geprüft und umgesetzt werden soll.
Ausgangslage / Defizite	Auf den Quartier- und Erschliessungsstrassen gilt heute Tempo 50, was immer wieder zu Konflikten sowie Beinaheunfällen führt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit • Verträgliches Geschwindigkeitsniveau • Verbesserung Aufenthaltsqualität im Strassenraum
Beschreibung	Es sollen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten vorgenommen werden. Aus diesem Grund wurden im gesamten Dorfgebiet verschiedene Strassen geprüft, welche für eine Tempo 30 Zone in Frage kommen (siehe Abbildung Massnahmen). Schleichverkehr ist in Hendschiken grundsätzlich kein Problem, Tempo 30 kann jedoch zu einer weiteren Reduktion von Schleichverkehr beitragen.
Mögliche Massnahmen Ausschnitt Arbeitsplan T30	
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung T30-Konzept • Informationsveranstaltung • Erstellung verkehrstechnisches Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG sowie Massnahmenkonzept • Einreichung zur Stellungnahme beim Kanton

	<ul style="list-style-type: none">• Ausschreibung und Ausführung der Signalisations- und Bauarbeiten• Langfristig: Überprüfung T30 auf heutigen Kantonsstrassen nach Schliessung Bahnübergänge, namentlich auf der K389→Entwicklung zu siedlungsorientierten Strassen
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinderat Weitere Beteiligte: Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau
Zeithorizont	mittelfristig / langfristig (20 Jahre)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">• Sehr langfristig: Schliessung Bahnübergänge, damit verbunden Änderungen im Kantonsstrassennetz

5.3 Umsetzung Teilplan Fussverkehr, Schliessung der Netzlücken	
Kurzbeschreibung	Im Rahmen des KGV wurde ein Teilplan Fussverkehr erarbeitet.
Ausgangslage / Defizite	Im Fusswegnetz bestehen teilweise Lücken, insbesondere zwischen Bahnhof und Brüggliacher und zwischen Hendschiken und dem Ortsteil Eichhof. Aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel der Gemeinde sollen jedoch kurzfristig keine Massnahmen getroffen werden. Für den entstandenen Trampelpfad zwischen Bahnhof und Brüggliacher besteht momentan keine Möglichkeit diesen rechtlich zu sichern. Die Nachfrage nach einem Fussweg zum Bahnhof ist jedoch vorhanden und es besteht allerspätestens im Rahmen der Melioration die Möglichkeit, den Weg zu schaffen. Im Abschnitt zwischen Eichhof und Hendschiken fehlt ein Trottoir oder ein Fussweg. Die Kindergarten- und Schulkinder gehen auf dem markierten Velostreifen auf der Strasse, was gemäss Rückmeldung der Eltern gut funktioniert. Die Erstellung eines Fussweges wäre zusammen mit der Ausdolung des Krebsbaches (Aufgabe des Kantons) eine langfristige Möglichkeit (zum Beispiel im Rahmen einer Melioration). Als mittelfristige Massnahme wird die Erstellung eines Aargauertrottoirs (Breite: 1.50m) auf Kosten des Radstreifens geprüft. Voraussetzung für die Erstellung ist eine genügend grosse Strassenbreite, sodass ein LKW passieren kann, ohne das Aargauertrottoir zu queren. Alternativ bietet sich mittelfristig die Schaffung eines Trampelpfad an. Im Teilplan wird eine Netzlücke eingetragen.
Ziele	Verbesserung der Fusswegverbindungen
Beschreibung	Der Teilplan Fussverkehr schlägt verschiedene Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken der Fusswegverbindungen vor.
Mögliche Massnahmen	A) Schliessung der Netzlücke Bahnhof – Brüggliacher als langfristige Massnahme B) Schliessung der Netzlücke zwischen Eichhof und Hendschiken durch Erstellung eines zur Strasse parallelen Fussweges als langfristige Massnahme; Prüfung eines Aargauertrottoirs als mittelfristige Lösung Fussgängerquerung mit LSA vom Dorfkern zum Wald Rain / Lütisbuech (Erholungsgebiet / Waldhütte) vgl. 5.5
Handlungsanweisung	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinderat Weitere Beteiligte: Grundeigentümer
Zeithorizont	Mittelfristig (Prüfung Aargauertrottoir) Langfristig (Schliessung der Netzlücken)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Melioration

5.4 Umsetzung Unterführung (Maiengrün)	
Kurzbeschreibung	Zur hindernisfreien Überquerung der K266 soll eine Unterführung erstellt werden.
Ausgangslage / Defizite	Momentan ist die sichere Überquerung der K266 für den Fuss- und Radverkehr nicht vorhanden.
Ziele	Hindernisfreie Querung der K266 für den Fuss- und Radverkehr.
Beschreibung	Im Zusammenhang mit der Sanierung der K266 und dem Neubau des Radweges wird eine Unterführung (Maiengrün) erstellt. Mit dieser Unterführung wird der Zugang zum Wald Maiengrün sichergestellt. Gemäss Angaben des Kantons ist mit Baubeginn im Jahr 2022 zu rechnen. Die Gemeinde hat für die Bauarbeiten bereits den Kredit gesprochen und wünscht sich eine zeitnahe Umsetzung.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung der Unterführung Maiengrün im Rahmen der Sanierung der K266
Handlungsanweisung	-
Zuständigkeit	Kanton Aargau
Zeithorizont	kurzfristig
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	-

5.5 Zugang zum Wald, nach Ammerswil, in den Ortsteil Bühl und zum geplanten Radweg R541 über die Bünztalstrasse für den Fuss- und Radverkehr sicherstellen	
Kurzbeschreibung	Der Zugang zum Wald, nach Ammerswil, in den Ortsteil Bühl und zum geplanten Radweg R541 vom Anschluss Schwaresterstrasse über die Bünztalstrasse K123 soll sichergestellt werden.
Ausgangslage / Defizite	Es besteht keine sichere Querungsmöglichkeit über die stark befahrene Bünztalstrasse K123 vom Anschluss Schwaresterstrasse in den Wald, nach Ammerswil, in den Ortsteil Bühl sowie zum geplanten Radweg R541.
Ziele	Sichere Querung der Bünztalstrasse in den Wald, nach Ammerswil und in den Ortsteil Bühl für den Fuss- und Radverkehr. Zugang zum geplanten kantonalen Radweg R541.
Beschreibung	Es soll eine mittelfristige Lösungsmöglichkeit zusammen mit dem Bau der geplanten kantonalen Radrouten R541 realisiert werden, um den Zugang zum Radweg und allgemein über die Bünztalstrasse Richtung Ammerswil, in den Wald und zum Ortsteil Bühl sicherzustellen. Es ist vorgesehen, den Knoten an der Ammerswilerstrasse (K376) mit einer LSA zu sichern. Darin integriert haben Fussgehende und Radfahrende die Möglichkeit zur sicheren Querung der Bünztalstrasse. Darüber hinaus wird so der Zugang an die geplante kantonale Radroute R541 ermöglicht. Die Kosten des Projekts gehen vollumfänglich zu Lasten des Kantons.
Massnahmen	
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Vollumfängliche Finanzierung des Projektes durch den Kanton Aargau • Realisierung zusammen mit dem Bau des Radweges R541 (kurz-/mittelfristig)
Zuständigkeit	Kanton Aargau / Gemeinderat
Zeithorizont	kurz-/mittelfristig (Realisierung)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	Realisierung der geplanten kantonalen Radroute R541

5.6 Bekämpfung Wildparkieren	
Kurzbeschreibung	Die Gemeinde Hendschiken bekämpft durch verbesserte Signalisation sowie Markierung von Parkplätzen das Wildparkieren.
Ausgangslage / Defizite	Das Wildparkieren in den Quartieren behindert die Landwirtschaft sowie Schutz und Rettung.
Ziele	Abnahme der Parkierung auf öffentlichem Grund (vor allem Langzeitparkierung entlang von Strassen)
Beschreibung	Die Gemeinde löst das Problem des Wildparkierens durch Markierung von Parkplätzen und weiteren Signalisationen.
Mögliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Signalisationen (Parkverbote) • Markierung von Parkplätzen (zum Beispiel blaue Zonen)
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Gespräch mit den Landwirten suchen Mit Unterstützung der REPOL: <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Signalisation • Markierung der Parkfelder
Zuständigkeit	Gemeinderat Unterstützung: REPOL
Zeithorizont	kurzfristig
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	-

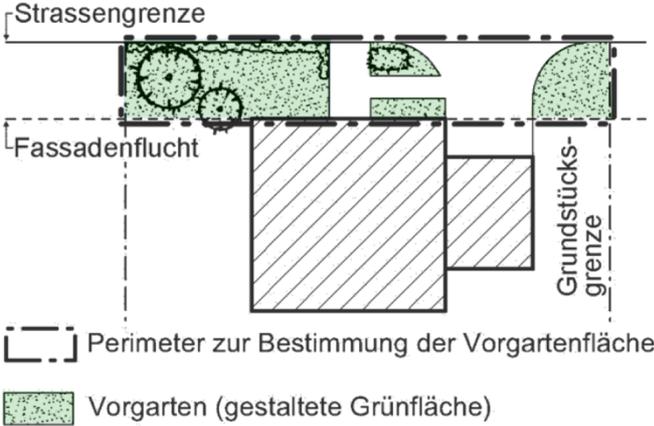
5.7 Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der kantonalen Radersatzroute im Bereich der Abzweigung Ballyweg	
Kurzbeschreibung	Auf der kantonalen Ersatzroute entlang der Hauptstrasse / Dottikerstrasse werden mögliche Lösungsansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit namentlich im Bereich der Abzweigung Ballyweg geprüft.
Ausgangslage	<p>Im Bereich der Abzweigung Ballyweg / K388 werden Radfahrer trotz des Überholverbotes überholt, was aufgrund der fehlenden Sichtbeziehungen zu gefährlichen Situationen führt. Die Radfahrer biegen kurz nach der Gefahrenstelle auf den Ballyweg ab.</p> 
Ziele	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
Beschreibung	Ziel ist die Verdeutlichung des Überholverbotes im Kreuzungsbereich. Es besteht die Möglichkeit zur Verbesserung der Markierung am Boden, d.h. die gestrichelte Mittellinie im Kreuzungsbereich wird zur Verdeutlichung des Überholverbotes an gewissen Stellen durchgezogen.
Mögliche Massnahmen	Verbesserung der Markierung am Boden durch durchziehen der Mittellinie in weiteren Bereichen. Diese Massnahme wird im Rahmen des Sanierungsprojekts K388 umgesetzt.
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung Fachstelle Verkehrssicherheit mit dem Unterhaltskreis • Ausführung der Markierung am Boden • Prüfung Wirksamkeit der Massnahmen
Zuständigkeit	Gemeinderat Unterhaltskreis (Ausführung)
Zeithorizont	<ul style="list-style-type: none"> • Erledigt (Markierung)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	-

5.8 Geschwindigkeitsreduktion Ortseingänge	
Kurzbeschreibung	Die Ortseingänge werden durch geeignete gestalterische und bauliche Massnahmen erkenntlich, sorgfältig und attraktiv gestaltet und sorgen für eine Geschwindigkeitsreduktion.
Ausgangslage / Defizite	Neueste Messungen der Repol Lenzburg und auch des Kantons beim Ortseingang Dottikerstrasse K388 im Herbst 2021 haben massive Geschwindigkeitsübertretungen in beide Fahrtrichtungen gezeigt. Die geradlinigen Strassen an allen Ortseingängen ermöglichen ein- und ausfahrenden Automobilistinnen ein zu frühes Beschleunigen oder ein zu spätes Verringern der Geschwindigkeit, was eine erhöhte Lärmbelastung in diesen Gebieten zur Folge hat. Zudem besteht darin ein Sicherheitsrisiko.
Ziele	Reduktion von Tempoüberschreitungen an den Ortsein- und ausgängen entlang der Kantonsstrassen (K388 / K390)
Beschreibung	Die Gemeinde setzt sich bei der Sanierung der Kantonsstrassen für geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen an den Ortseingängen ein.
Mögliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsinseln / Eingangspforten
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinderat bringt sich im Rahmen der Sanierung beim Kanton ein
Zuständigkeit	Gemeinderat Kanton Aargau
Zeithorizont	kurz-/mittelfristig (K388, Baukredit 2022, Realisierung 2025) / mittel-/langfristig (K390)
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	Sanierung der Kantonsstrassen K388/K390

5.9 Einführung Angebot Mitfahrbänkli	
Kurzbeschreibung	Schaffung eines Mitfahrbänklis
Ausgangslage / Defizite	Der Bahnhof der Gemeinde Hendschiken liegt abseits vom Dorf und ist nicht durch einen Bus erschlossen. Abklärungen haben ergeben, dass ein Busangebot finanziell nicht rentabel ist.
Ziele	Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes Hendschiken und der Stadt Lenzburg insbesondere für die ältere Bevölkerung.
Beschreibung	Die Mitfahrbank ist eine im öffentlichen Raum aufgestellte Sitzbank. Durch das Platznehmen auf dieser Bank signalisieren die Personen, dass sie auf eine spontane, kostenlose Mitfahrgelegenheit im PKW zu einem bestimmten Ziel hoffen. Die Wartenden müssen bei dem Wegweiser – Stange hinter der Bank den gewünschten Zielort auswählen (z.B. Bahnhof Hendschiken, Altstadt Lenzburg). Hält ein Auto an, sprechen sich Fahrer und Mitfahrer ab, wohin es gehen soll und ob sie sich gegenseitig vertrauen.
Abbildung: Beispiel Masein GR	
Mögliche Massnahmen	Schaffung eines Mitfahrbänklis wie in Berg SG, Masein GR und Leuggern AG realisiert
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgleisung des Projektes
Zuständigkeit	Gemeinderat
Zeithorizont	kurzfristig
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	-

5.10 Mobilitätsmanagement	
Kurzbeschreibung	Der Fuss- und Radverkehr, der öffentliche Verkehr sowie die bedürfnisgerechte Nutzung des Autos sollen gefördert werden.
Ausgangslage / Defizite	Im Kanton Aargau hat die Mobilität stark zugenommen. Das Hauptverkehrsmittel ist das Auto. Mit einem Mobilitätsmanagement werden Anreize zum wesensgerechten Einsatz des motorisierten Individualverkehrs sowie zur Nutzung der Mobilitätsformen Bahn, Bus, Velo, zu Fuss, CarSharing oder deren Kombination geschaffen.
Ziele	Bedarfsgerechter Einsatz der Verkehrsmittel; Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
Beschreibung	In Ergänzung zu den infrastrukturellen Anpassungen im Verkehrsnetz werden Massnahmen des Mobilitätsmanagements umgesetzt. Diese sind direkt auf die Bevölkerung, die Betriebe und Bauherren ausgerichtet.
Mögliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung einer Pflicht zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes im Rahmen des Gestaltungsplanes im Gebiet Horner (Mischzone) in der revidierten BNO • Mappe „Mobilitätsmanagement für Unternehmen“ von aargaumobil den KMU bekannt machen. • Ausbau der Website der Gemeinde Hendschiken mit Links auf zum Beispiel Seite von SchweizMobil, Mobilitätsdurchblick
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gemeinde verweist auf ihrer Homepage auf die Websites von SchweizMobil und Mobilitätsdurchblick. • Die Gemeinde macht die Mappe „Mobilitätsmanagement für Unternehmen“ bei den KMU bekannt. • Einführung eines Mitfahrbänklis • Festlegung einer Pflicht zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes im Gebiet Horner in der revidierten BNO • Wiederherstellung der rückgebauten Parkplätze Park & Ride Bahnhof Ostseite • Umsetzung Vorschrift §51 rev. BNO zur Begrünung der Strassenräume
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinderat, bei Bedarf Unterstützung durch aargaumobil
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Revision Nutzungsplanung • Umsetzung geplanter Radweg R541 • Der Zugang zum Wald über die Bünztalstrasse wird mit dem Bau der R541 für die Fussgänger sichergestellt • Der Zugang zum geplanten Radweg R541 wird im Rahmen des Baus des Radweges R541 sichergestellt

5.11 Wiedererstellung der Park & Ride Parkplätze auf der Parzelle 280 am Bahnhof unter dem Vorbehalt, dass die raumplanungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt werden können	
Kurzbeschreibung	Die Park & Ride Parkplätze Bahnhof Ostseite auf der Parzelle 280 (Eigentümerin SBB) mussten aufgrund der fehlenden Bewilligung rückgebaut werden
Ausgangslage / Defizite	Auf der Parzelle 280 hat die Gemeinde 8 Parkplätze betrieben. Diese mussten aufgrund einer fehlenden Bewilligung rückgebaut werden. Die Parkplätze, die sich direkt beim Bahnhof befinden sind keine Alternative, da die Barriere mit den sehr langen Schliesszeiten überquert werden muss, um das Auto auf den entsprechenden Parkplätzen abstellen zu können. Die Gemeinde befürchtet, dass nun als Folge der fehlenden Parkierungsmöglichkeit auf der Dorfseite des Bahnhofs ein Wildparkieren entlang des Wegs und auf Wiesen erfolgen wird. Aus diesem Grund ist es der Gemeinde ein grosses Anliegen die Parkplätze auf Grundlage einer rechtmässigen Bewilligung wieder erstellen zu können.
Ziele	Wiedererstellung der Park & Ride Anlage am Bahnhof auf der Parzelle 280 unter dem Vorbehalt, dass die raumplanungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt werden können
Beschreibung	Momentan führt der Gemeinderat Gespräche mit dem Kanton. Im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung wird eine flächengleiche Umlagerung einer OeBA Fläche beim Schulhaus an den Standort der rückgebauten Parkplätze, ebenfalls OeBA, umgesetzt. Im §14 Abs. 2 der revidierten BNO werden entsprechende Bestimmungen aufgenommen. Sollte eine Erstellung als standortgebundene Parkplätze ohne entsprechende OeBA Zonierung möglich sein, wird auf die Umlagerung verzichtet.
Mögliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Umlagerung von öBA Fläche beim Schulhaus auf die Parzelle 280 (flächen- und wesensgleiche Umlagerung) • Ergänzung von §14 Abs. 2 rev. BNO betreffend Zweck der Zone • Anmeldung der Massnahme als Massnahme im Agglomerationsprogramm 5. Generation
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Massnahmen in der Revision der Nutzungsplanung (Umlagerung & BNO Vorschrift) • Weiterhin Führung von Gesprächen mit den kantonalen Fachstellen, Verzicht auf eine Umlagerung bei Erstellung der Parkplätze als standortgebunden • Anmeldung der Massnahme als Massnahme im Agglomerationsprogramm 5. Generation
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinderat
Zeithorizont	Mittelfristig - langfristig
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Revision Nutzungsplanung • Agglomerationsprogramm

5.12 Siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume	
Kurzbeschreibung	In der revidierten BNO §51 wird eine Vorschrift zur Begrünung des Strassenraumes aufgenommen.
Ausgangslage / Defizite	Strassenräume werden oft durch vorgelagerte „Asphaltwüsten“ oder Steingärten optisch aufgeweitet.
Ziele	Siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume (ausgenommen Kantonsstrassenparzellen)
Beschreibung	<p>Die Strassenräume sind für die Wahrnehmung und damit das Wohlbefinden im öffentlichen Raum zentral. Die Strassenräume sollen daher mit Grünflächen und Bäumen gestaltet werden. Bei Gebäuden mit Erdgeschosswohnungen ist im Minimum die Hälfte des Vorlandes zwischen Strassenrand und Fassadenflucht als Grünraum zu gestalten. Abweichungen in speziellen Situationen sind möglich. Die Baumkrone wird angerechnet.</p>  <p>— Strassengrenze</p> <p>— Fassadenflucht</p> <p>— Grundstücksgrenze</p> <p>— Perimeter zur Bestimmung der Vorgartenfläche</p> <p>■ Vorgarten (gestaltete Grünfläche)</p>
Mögliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Vorschrift §51 rev. BNO zur Begrünung der Strassenräume
Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der Vorschrift §51 rev. BNO zur Begrünung der Strassenräume
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinderat
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Revision Nutzungsplanung

5.13 Massnahmenübersicht

Massnahme	Zeithorizont				Zuständigkeit		
	erledigt	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Gemeinde	Kanton	Andere
5.1 Mit der Schliessung von zwei Anschlüssen an die K123 sowie der entsprechenden Entflechtung der Strasse und der Bahn soll eine Zunahme des Durchgangsverkehrs verhindert werden. Es sind entsprechende flankierende Massnahmen zu ergreifen.							
5.2 Prüfung Umsetzung Tempo 30							
5.3 Umsetzung Teilplan Fussverkehr, Schliessung Netzlücken							
5.4 Umsetzung Unterführung (Maiengrün)							
5.5 Zugang zum Wald, nach Ammerswil, in den Ortsteil Bühl und zum geplanten Radweg R541 über die Bünzstalstrasse für den Fuss- und Radverkehr sicherstellen							
5.6 Bekämpfung Wildparkieren							
5.7 Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der kantonalen Radersatzroute im Bereich der Abzweigung Ballyweg							
5.8 Geschwindigkeitsreduktion Ortseingänge							
5.9 Einführung Angebot Mitfahrbänkli							
5.10 Mobilitätsmanagement							
5.11 Wiederherstellung der Park & Ride Parkplätze auf der Parzelle 280 am Bahnhofunter dem Vorbehalt, dass die raumplanungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt werden können							
5.12 Siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume							

6 Massnahmenkontrolle

Wirkungskontrollen

Der Gemeinderat Hendschiken führt eine einfache Umsetzungskontrolle durch. Sie aktualisiert laufend die Prioritätenliste (siehe Kap.5.13). Die Wirkungskontrollen erfolgen zeitunabhängig. Sie orientieren sich an den Zielsetzungen und erfolgen logischerweise nach der Umsetzung der jeweiligen Massnahmen. Es sind folgende Wirkungskontrollen vorgesehen:

- Geschwindigkeitskontrollen in der Gemeinde Hendschiken durchgeführt von der Polizei (mehrfach jährlich)
- Auswertung polizeilich registrierter Unfälle (jährlich)
- Beobachtungen durch Behörden und schriftliche Eingabe der Bevölkerung (laufend)

7 Genehmigungsinhalt

Die Gemeinden legen im Genehmigungsinhalt fest, welche Inhalte 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. Im Falle der Gemeinde Hendschiken sollen die Zielsetzungen im Kapitel 4 durch den Kanton genehmigt werden.

Vom BVU genehmigt am 09. September 2022,

Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt:

.....