



KAISTEN
UNSER DORF

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Bericht



Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Josua Schwegler, BSc FHO in Raumplanung FSU, Akustiker CAS FHNW
Nora Farrag, BSc ZHAW in Umweltingenieurwesen
Oliver Tschudin, dipl. Arch. FH SIA, NDS FH/HSB, Raumplaner FSU

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Der Kommunale Gesamtplan Verkehr	4
1.2	Anlass	4
1.3	Prozess und Beteiligte	4
1.4	Aufbau und Grundlagen	5
2	Rahmenbedingungen	7
2.1	Sachpläne des Bundes	7
2.2	Kantonale Planungen	7
2.3	Planungen von Region und Nachbargemeinde	9
2.4	Kommunale Planungen	12
3	Analyse	14
3.1	Lage	14
3.2	Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung	14
3.3	Zukünftige Siedlungsentwicklung	17
3.4	Mobilitätsverhalten	20
3.5	Öffentlicher Verkehr	20
3.6	Motorisierter Individualverkehr	24
3.7	Radverkehr	27
3.8	Fussverkehr	29
3.9	Unfälle	31
3.10	Lärm	32
3.11	Analysefazit	33
4	Ziele	34
5	Massnahmen	35
5.1	A: Öffentlicher Verkehr	36
5.2	B: MIV und Parkierung	39
5.3	C: Radverkehr	42
5.4	D: Fussverkehr	45
5.5	E: Mobilitätsmanagement	48
6	Controlling	50
7	Verfahren	51
	Anhang	52

1 Einleitung

1.1 Der Kommunale Gesamtplan Verkehr

behördenverbindliches
Planungsinstrument

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) gemäss § 54a BauG ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, in dem eine Gemeinde die Ziele der Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre festlegt. Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt. Der Genehmigungsinhalt besteht aus den Zielen und umfasst weder die Massnahmen noch die einzelnen Teilpläne. Die Ziele sind jedoch sowohl für die Gemeinde als auch den Kanton verbindlich.

1.2 Anlass

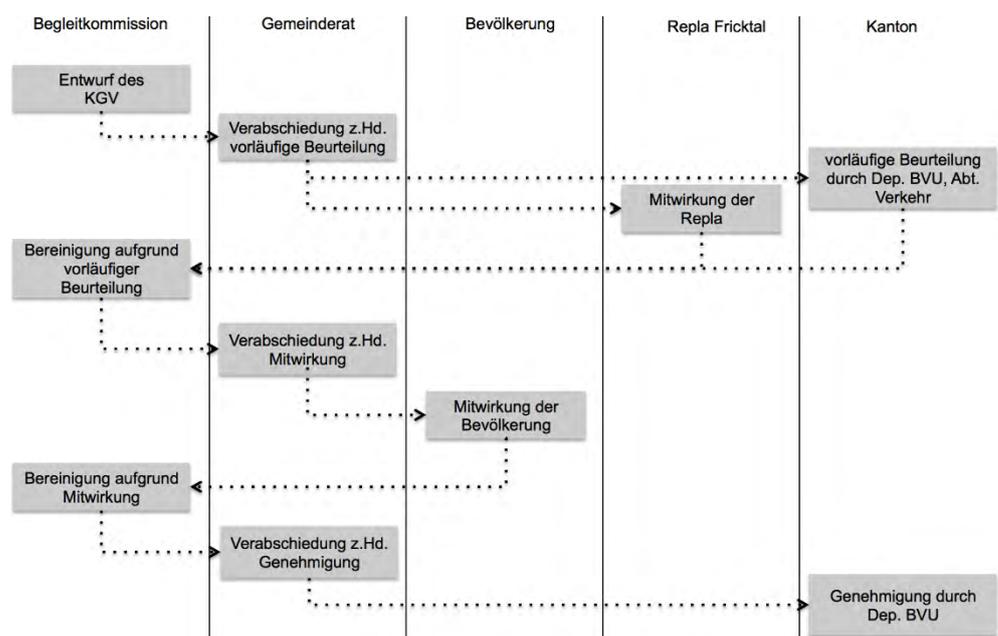
Dieser KGV wurde parallel zum räumlichen Entwicklungsleitbild 2045+ erarbeitet, in welchem die Gemeinde die Ziele und Absichten der Siedlungsentwicklung formuliert. Diese beiden Instrumente erlauben eine sinnvolle Abstimmung von Siedlung und Verkehr und bilden wichtige Grundlagen für die aktuell laufende Gesamtrevision der Nutzungsplanung.

Die Gemeinde Kaisten hat einen kommunalen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1992, welcher seither jedoch nicht nachgeführt wurde. Dieser Verkehrsrichtplan wird aufgehoben und durch den vorliegenden KGV ersetzt.

1.3 Prozess und Beteiligte

Der Gemeinderat erarbeitet und beschliesst den KGV, die Genehmigung erfolgt durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons. Im Rahmen der Erarbeitung sind gemäss § 2 BauV die Regionalplanungsverbände in geeigneter Weise miteinzubeziehen. Bevor die Bevölkerung zur Mitwirkung eingeladen wird, erfolgt eine vorläufige Beurteilung durch die kantonale Fachstelle.

Abb. 1: Ablaufschema



Projektorganisation

Zur Abstimmung des KGV auf die parallellaufende Gesamtrevision der Nutzungsplanung werden beide Planungen durch dasselbe Gremium begleitet:

- Oliver Brem, Gemeinderat
- Manuel Corpataux, Gemeindeschreiber
- Silvan Erni, Kommissionsmitglied
- Werner Herzog, Kommissionsmitglied
- Albert Gassmann, Kommissionsmitglied
- Oliver Tschudin, PLANAR
- Andrea Gammeter, PLANAR
- Josua Schwegler, PLANAR

1.4 Aufbau und Grundlagen

Der KGV setzt sich aus einem planerischen und einem operativen Teil zusammen:

planerischer Teil

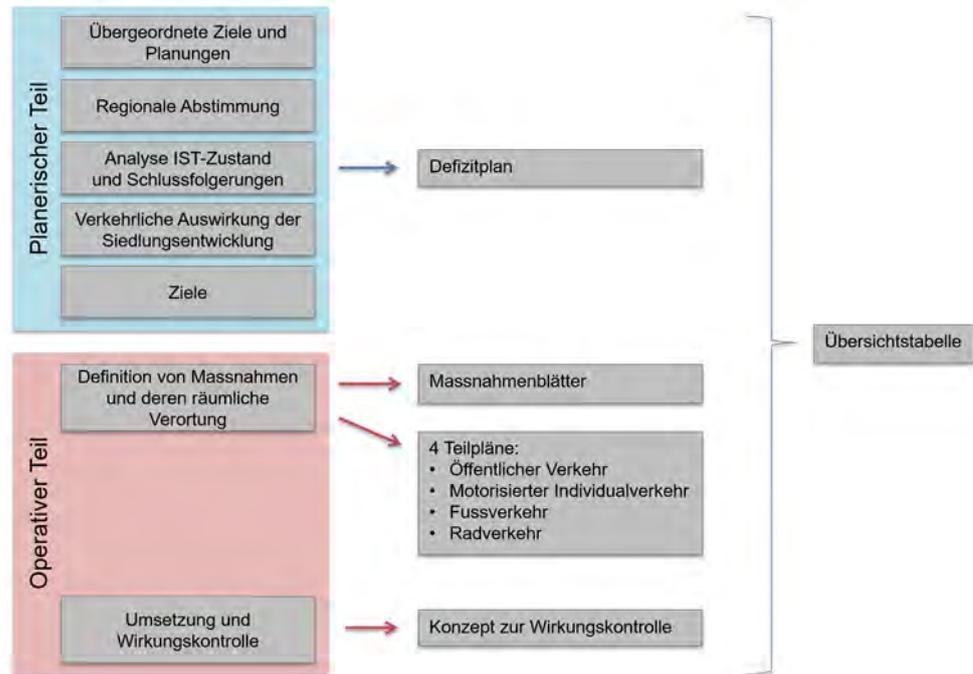
Der planerische Teil umfasst die Berücksichtigung der übergeordneten Rahmenbedingungen: Ziele und Strategien des Kantons, Absichten und Planungsinstrumente der Region und nebengelagerte kommunale Instrumente. Die Analyse untersucht das aktuelle Verkehrsangebot und die -nachfrage, das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten, bestehende Konflikte und Sicherheitsmängel im Verkehrsablauf, usw. Daraus lassen sich die verkehrlichen Werte und Defizite ableiten. In einem nächsten Schritt werden Ziele festgelegt, um die erkannten Werte zu erhalten und zu fördern, und um die Defizite zu beheben.

operativer Teil

Im operativen Teil werden Massnahmen getroffen, mit welchen die definierten Ziele erreicht werden sollen. In Massnahmenblättern werden Zweck, Ziel, Vorgehen, Koordination, Federführung und Priorität zu den einzelnen Massnahmen festgehalten.

Die Wirkung des KGV sollte periodisch überprüft werden, bei Bedarf ist der KGV an die veränderten Bedürfnisse anzupassen. Deshalb ist ein wirksames Controlling Bestandteil des KGV. Dieses umfasst eine Vollzugskontrolle ("Werden die Massnahmen gemäss KGV umgesetzt?"), eine Wirkungskontrolle ("Zeigen die Massnahmen die erwartete Wirkung?") und eine Zielüberprüfung ("Sind die gesetzten Ziele weiterhin richtig?").

Abb. 2: Aufbau KGV



Bestandteile des KGV

Der KGV besteht aus:

- vorliegendem Planungsbericht mit Analyse, Zielen, Massnahmenblättern und Übersichtstabelle
- Defizitplan
- Teilpläne Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Fussverkehr und Radverkehr

Übergeordnete Grundlagen

- Sachplan Verkehr des Bundes, ASTRA
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)
- Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV)
- SN 640 040b "Projektierung, Grundlagen, Strassentypen"
- Ausnahmetransportroutenverordnung (ATRV)
- Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- mobilitätAARGAU - Strategie Kanton Aargau, Departement BVU Kanton AG
- Raumkonzept Aargau, BVU Kanton AG
- Kantonaler Richtplan, Kanton Aargau
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020, BVU Kanton AG
- Regionales Entwicklungskonzept - Fricktal Charta, Planungsverband Fricktal Regio, 2008
- Mobilitätsplan Sisslerfeld, Fricktal Regio Planungsverband, 2016
- Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), Departement BVU Kt. AG, Neuauflage 2017
- ESP-Cluster Fricktal, Verkehrsgrundlagen und Ausblick, 2017
- Diverse Geodaten, bezogen via AGIS (2018)

Kommunale Grundlagen

- Räumliches Entwicklungsleitbild 2045+ der Gemeinde Kaisten, PLANAR, 2019
- Gemeinde Kaisten, Entwicklungskonzept (Phase 1 bis 3), arm / asa ag, 2015/2016
- Strassenreglement Gemeinde Kaisten, Ausgabe 2000
- Kommunaler Verkehrsrichtplan, 1992

2 Rahmenbedingungen

Bei der Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplan Verkehrs sind die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes und des Kantons sowie die übergeordneten Planungen zu berücksichtigen. Nachfolgend sind die verkehrsrelevanten Planungsabsichten von Bund, Kanton, Region und Gemeinde – nach aktuellem Projekt- und Wissensstand – aufgeführt. Diese werden zur vollständigen Übersicht teilweise auch dann aufgeführt, wenn kein konkreter Handlungsbedarf im KGV Kaisten daraus resultiert. Für weitere Grundlagen zur räumlichen Entwicklung wird auf den Planungsbericht der Gesamtrevision Nutzungsplanung (PLANAR AG) verwiesen.

2.1 Sachpläne des Bundes

Gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt (Massnahme OB 2.2) ist der Rhein für die spätere Grossschifffahrt freizuhalten. Am Gewässer oder in dessen unmittelbarer Umgebung dürfen keine Massnahmen getroffen werden, die den Ausbau und den Betrieb einer Wasserstrasse technisch und finanziell erheblich erschweren oder verunmöglichen.

2.2 Kantonale Planungen

2.2.1 Raumkonzept Kanton Aargau

Ländlicher Entwicklungsraum

Die Gemeinde Kaisten liegt gemäss Raumkonzept Aargau im *ländlichen Entwicklungsraum*. *Ländliche Entwicklungsräume* umfassen die Landgemeinden und Agglomerationsgemeinden ausserhalb der urbanen Räume.

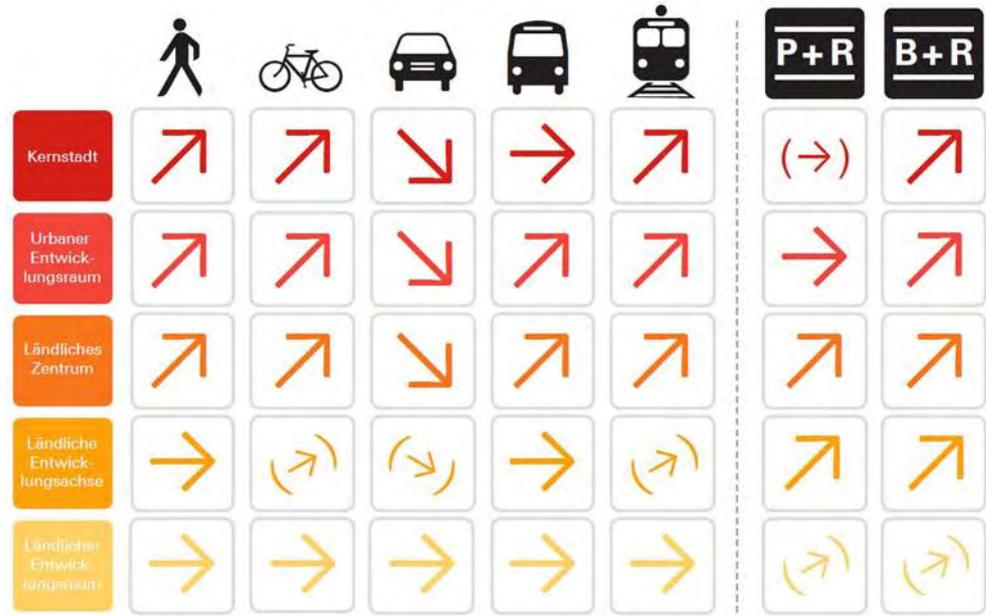
Der nördliche Teil des Gemeindegebiets wird als *ländliche Entwicklungsachse* bezeichnet. So werden Talachsen bezeichnet, welche verkehrlich gut erschlossen sind. Die bauliche Entwicklung soll sich entlang dieser Achsen konzentrieren. Das Potenzial des öffentlichen Verkehrs wird durch den kombinierten Verkehr und die Anbindung an die Zentren und Agglomerationen genutzt.

2.2.2 Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU

Abstimmung von Raumentwicklung und Verkehrsangebot auf kantonaler Ebene

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau, mobilitätAARGAU, vom Dezember 2016 zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Die strategischen Stossrichtungen beinhalten eine Abstimmung des Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau, eine Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen sowie den ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen. Zu den drei Stossrichtungen sind Ziele definiert und Strategien bestimmt, mit denen die Ziele erreicht werden sollen. Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie erfolgt durch Massnahmen, die in Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten beschrieben sind.

Abb. 3: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040
(Quelle: Kanton Aargau)



Das Verkehrsangebot soll in den verschiedenen Raumtypen differenziert ausgestaltet werden, denn nicht in jedem Raumtyp sind die Mobilitätsbedürfnisse mit den gleichen Mitteln zu bewältigen. Bei einem mittleren Wachstumsszenario für die Bevölkerung ist kantonsübergreifend von einem Verkehrswachstum von rund 20% MIV und 50% ÖV auszugehen. Im Gegensatz zu den anderen Raumtypen ist es im ländlichen Entwicklungsraum, zu dem auch Kaisten gehört, nicht das prioritäre Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Gesamtverkehr zu reduzieren. Vielmehr soll mit Umsteigeinfrastrukturen von MIV und Radverkehr auf den öffentlichen Verkehr ein Anreiz zur kombinierten Mobilität geschaffen werden.¹

2.2.3 Richtplan Kanton Aargau

ESP von regionaler Bedeutung

Der kantonale Richtplan legt Laufenburg / Kaisten als gemeinsamen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von regionaler Bedeutung fest. Die Nutzungen sollen standortgerecht und auf die bestehenden und noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Der Standort eignet sich gemäss Richtplaneintrag vor allem für produzierende und verarbeitende sowie arbeitsplatzintensive Nutzungen (PVN + APN). Die Nutzungen sind regional auf die Kapazitäten der übergeordneten Verkehrserschliessung abzustimmen.

Verkehrsgrundlagen und Ausblick ESP

Der Kanton hat für die Entwicklungsschwerpunkte einen Kapazitätsnachweis erarbeiten lassen, um die verkehrlichen Auswirkungen zu untersuchen und allfällige Infrastrukturanpassungen oder Angebotsergänzungen im öffentlichen Verkehr frühzeitig zu planen (vgl. Kap. 3.6).

¹ Quelle: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) (2016): Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU

Neuer Rheinübergang in Sisseln (Vororientierung Richtplan)

Als Ergänzung des Kantonsstrassennetzes ist auf Stufe Vororientierung die Projektidee eines neuen Rheinüberganges in Sisseln im kantonalen Richtplan eingetragen. Zurzeit läuft eine Analyse zu den Auswirkungen auf die Baslerstrasse (K130). Mit deren Ergebnisse, die im ersten Halbjahr 2020 erwartet werden, kann abgeschätzt werden, inwiefern es zu einer Entlastung der Kantonsstrasse kommen könnte. Die Realisierung des Rheinübergangs ist jedoch ausserhalb des Planungshorizonts des KGVs vorgesehen.

Abb. 4: Ausschnitt Gesamtkarte Kantonaler Richtplan Aargau (Quelle: Kant. Richtplan Aargau, 24.03.2015)



2.2.4 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr des Kantons Aargau ist eine Gesamtplanung der nächsten rund 10 Jahre. Es ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmt, stützt sich auf die kantonale Richtplanung und konkretisiert die anstehenden Entwicklungsschritte im ÖV.

Für das Fricktal sind darin folgende Ziele enthalten:

Bahn-Entwicklungsschritt STEP 2025	InterRegio halten in Zukunft in Rheinfelden, Möhlin und Stein-Säckingen
Entwicklung Busangebot	Verdichtung Busangebot in Zusammenhang mit zusätzlichem Fernverkehrshalten im Fricktal
Zielbild S-Bahn 2050	15-Min. Takt im Fricktal bis Stein-Säckingen mit jeweils 30-Min. Takt nach Laufenburg und Frick

2.3 Planungen von Region und Nachbargemeinde

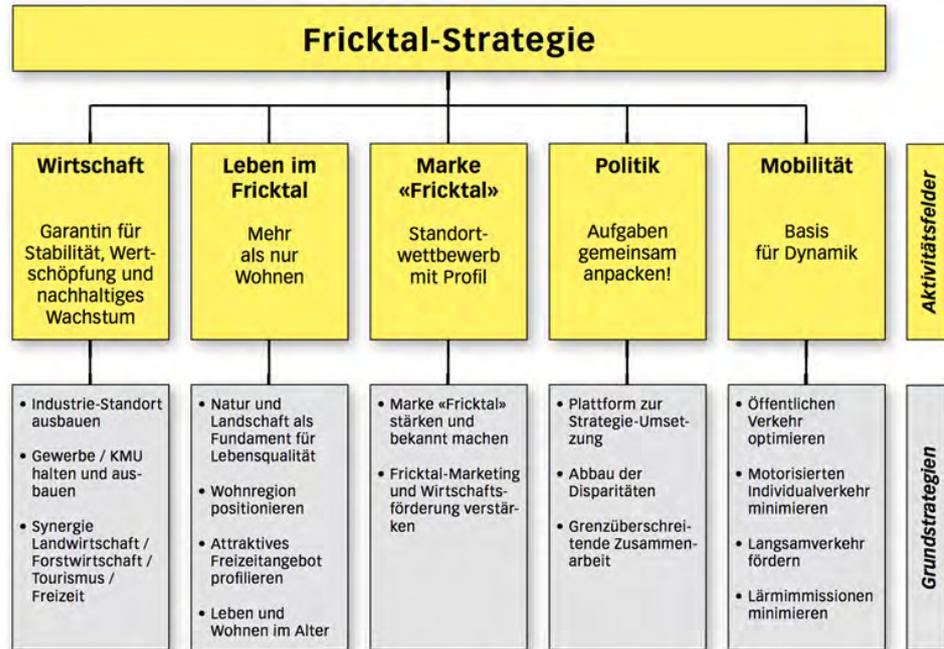
2.3.1 Regionales Entwicklungskonzept Fricktal

Kaisten ist Mitglied des Planungsverbandes Fricktal Regio. Im regionalen Entwicklungskonzept REK Fricktal² wird das Ziel definiert, das Fricktal als eine international wettbewerbsfähige Region zu positionieren. Im Bereich der Mobilität wird angestrebt, die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme zu verbessern, um den Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung auch in Zukunft gerecht zu werden.

Regionales Entwicklungskonzept REK

² Fricktal Regio Planungsverband (2008): Regionales Entwicklungskonzept Fricktal-Charta

Abb. 5: Strategie
Regionales Entwicklungs-
konzept Fricktal
(Quelle: Fricktal Regio)



Im REK werden hinsichtlich Mobilität insbesondere folgende Ziele definiert:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| Bahnverkehr | <ul style="list-style-type: none"> – durchgehender Viertelstunden-Takt der Regio-S-Bahn bis Stein-Säckingen, mindestens durchgehender Halbstunden-Takt der S-Bahn auf den Aussenästen nach Frick und Laufenburg – Halbstunden-Takt der Fernverkehrszüge ab Frick, Stein-Säckingen und Rheinfelden Richtung Brugg/Zürich und Basel, optimale Abstimmung der Fernverkehrszüge mit der Regio-S-Bahn in Richtung Basel – Verlängerung der S-Bahn aus Richtung Zürich/Brugg bis nach Frick |
| Busverkehr | <ul style="list-style-type: none"> – Optimierung des Busnetzes, jeweils abgestimmt auf den Bahnverkehr – gezielter Ausbau orientiert an den Schwerpunkten Industrie/Gewerbe, den Schulstandorten und den Verdichtungsräumen Wohnen – Weiterentwicklung der Nachtangebote |
| Motorisierter Individualverkehr MIV | <ul style="list-style-type: none"> – untergeordnetes Strassennetz entlasten, d.h. den Verkehr, wenn möglich auf die Hauptachsen (Kantons- und Nationalstrassen) kanalisieren. Die bestehende Strasseninfrastruktur wird optimal ausgenützt und punktuell angepasst – neue verkehrsentensive Einrichtungen sind möglichst direkt an den Zufahrten der Nationalstrassen anzuordnen und auf die regionalen Schwerpunkte von Besiedlung und Wirtschaft abzustimmen – Ortsdurchfahrten sind gestalterisch aufzuwerten |
| Langsamverkehr | <ul style="list-style-type: none"> – attraktives und sicheres Langsamverkehrsnetz für Fussgänger und Radfahrer |
| Mobilitätsmanagement | <ul style="list-style-type: none"> – weiteres Absenken der Verkehrsemissionen – Investitionen ins Verkehrssystem halten und sichern – Handlungsspielräume der zukünftigen Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung sichern – Verkehrsmittelwahl anhand der Bedürfnisse von Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt optimieren – Gemeindeverwaltungen und grosse Unternehmen nehmen Vorbildfunktion wahr |

Lärmschutz

- die Lärmsanierungen der Bahn auf Basis des Emissionsplans 2015 sind zügig fortzusetzen und abzuschliessen. Danach die weitere Entwicklung des Verkehrs genau beobachten und den Emissionsplan, wenn nötig, entsprechend anpassen.

2.3.2 Mobilitätsplan Sisslerfeld

Das Sisslerfeld ist ein wichtiges Industrie- und Gewerbegebiet in den benachbarten Gemeinden Münchwilen, Stein, Sisseln und Eiken. Als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung sollen an diesem Standort künftig wertschöpfungsintensive und immissionsarme Betriebe angesiedelt werden. Als grösste unbebaute Landreserve (rund 85 ha) besteht ein grosses Potenzial für eine Vielzahl von neuen Arbeitsplätzen. Als nahegelegene Gemeinde könnte die Gemeinde Kaisten als Wohnort für im Sisslerfeld tätige Arbeitnehmer interessant werden. Dazu ist eine gute Anbindung mit dem öffentlichen sowie dem Radverkehr von grosser Bedeutung. Der Planungsverband Fricktal Regio hat 2016 ein Mobilitätsplan Sisslerfeld in Auftrag gegeben. Dieser soll die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems für Personen und Güter im Sisslerfeld sichern. Der vorliegende KGV ist mit den Zielen des Mobilitätsplans abgestimmt.

2.3.3 KGV Laufenburg (AG)

Die Gemeinde Laufenburg erarbeitete ebenfalls einen KGV, der am 8. Januar 2018 vom Gemeinderat beschlossen und am 10. Juli 2018 vom Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt wurde. Darin sind unter anderem folgende Massnahmen enthalten:

- **B1: Sanierung / Ausbau K130 / K462**
Sanierung K130 zwischen Bahnhofplatz und der Einmündung der K462 und Behebung des Engpasses beim Knoten K130/K462 mittels Lichtsignalanlage.
- **B2: Anpassung Kreisel Grenzübergang**
Als kurzfristige Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssituation beim Grenzübergang wird eine Anpassung des Kreisels angestrebt.
- **B4: Verkehrsmanagement für Laufenburg**
Um die Kapazität auf dem Basisverkehrsnetz sicherzustellen dürfte sich das lenkende Eingreifen in den Verkehrsfluss mittels Verkehrsmanagement aufdrängen.
- **E1: Verdichtung S-Bahn-Takt Basel - Laufenburg**
Fahrplanverdichtung der S1 zwischen Laufenburg und Basel SBB vom Stunden- zum Halbstundentakt.
- **F1: Ausbau P+R, B+R am Bahnhof Laufenburg**
Im Bereich der kombinierten Mobilität sollen die Parkierungsengpässe mittels eines Ausbaus des P+R und B+R entschärft werden.

Die vorgesehenen Massnahmen dürften zu einem flüssigeren Verkehrsablauf und weniger Rückstau auf der K130 führen. Zudem wird der Halbstundentakt der SBB-Linie den Bahnhof Laufenburg auch für Kaisten attraktiver machen. Eine gute Anbindung zum Bahnhof für den Radverkehr (z.B. auch E-Bike) sowie durch eine auf den Fahrplan abgestimmte Buslinie ist für Kaisten wichtig, um von dieser Fahrplanverdichtung zu profitieren. Sie kann auch dazu dienen, die kombinierte Mobilität zu fördern.

2.4 Kommunale Planungen

2.4.1 Entwicklungskonzept

Die Gemeinde Kaisten hat 2016 ein Entwicklungskonzept ausgearbeitet (arm, asa AG). Das Konzept besteht aus einer Standortbestimmung, einer darauf basierenden Strategie und einem Massnahmenbericht. Auf der Basis einer umfassenden Analyse wurden 40 Massnahmen formuliert, deren Umsetzung für die Jahre 2016 – 2040 geplant ist. Hinzu kommen weitere Massnahmen in Form von „Daueraufgaben“ und „pro memoria“, denen keine unmittelbare Priorität zugeordnet worden ist.

Die Kernstrategie des Handlungsfeldes Mobilität liegt in der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilität: Die Verkehrspolitik soll auf der Siedlungsentwicklung und der Sicherung der hohen Wohnqualität basieren und eine hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bieten.

Das Entwicklungskonzept beinhaltet folgende sechs Massnahmen zum Handlungsfeld „Mobilität“:

- M1 Siedlungsverträgliche und sichere Gestaltung der Hauptstrassen
- M2 Aufwertung öffentlicher Strassenraum Mitteldorf
- M3 Verkehrsberuhigung in (Wohn-)Quartieren
- M4 Direkte Verkehrserschliessung BASF / Syngenta
- M5 Langsamverkehrskonzept ausarbeiten und umsetzen
- M6 Verkehrssicherheit rund um die Schulanlagen verbessern

Diese Massnahmen wurden im Rahmen der KGV-Massnahmenerarbeitung berücksichtigt und mit der Planungskommission diskutiert. Es wurde entschieden, die dringlichsten Massnahmen mit grösstem Handlungsbedarf in geeigneter Form im KGV aufzunehmen. Die Massnahmen M2 und M4 wurden als Massnahmen im KGV behördenverbindlich festgelegt. Für die Massnahme M6 wurde im Rahmen des KGV eine vertiefende Schulweganalyse in Auftrag gegeben, die darin empfohlenen Sofortmassnahmen teils bereits umgesetzt (vgl. Kapitel 3.8).

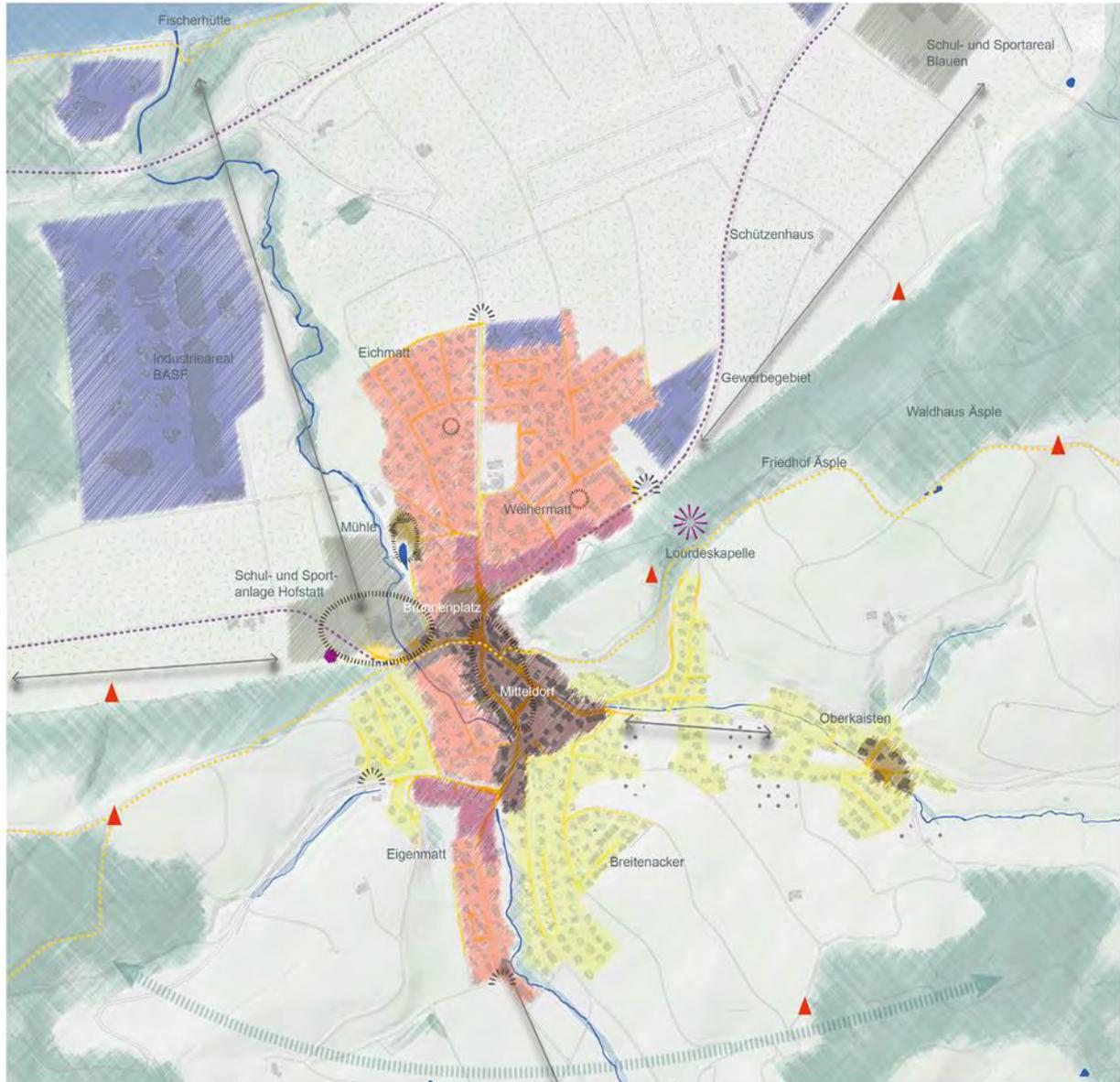
2.4.2 Räumliches Entwicklungsleitbild – Vision 2040+

Die Gemeinde Kaisten erarbeitete im Vorfeld der Gesamtrevision Nutzungsplanung – vor der Erarbeitung der eigentlichen Planungsinstrumente – ein räumliches Entwicklungsleitbild. Dieses dient der Gemeinde Kaisten als Grundlage und behördenverbindliches Führungsinstrument für die Gesamtrevision. Es gibt Auskunft über die Ziele und Absichten der räumlichen Entwicklung im Gemeindegebiet, vergleicht diese mit dem IST-Zustand und definiert den in der Revision umzusetzenden Handlungsbedarf.

Zu Mobilität und Verkehr enthält das Leitbild folgende Ziele:

Ziel: Gute Verkehrsanbindungen und Durchwegung

- Kaisten ist gut an das übergeordnete LV-, ÖV- und Strassennetz angebunden;
- Es gibt attraktive und sichere Fuss- und Velowege insbesondere im Dorf, zwischen den Ortsteilen, zum Rhein und nach Laufenburg (Schule, Bahnhof).



Legende

-  Lebendiges Dorfzentrum
-  Historischer Dorfkern / historische Baugruppe
-  Zentrumsnahe, dichte Bebauung (Mischnutzung)
-  Dichte Wohnsiedlung
-  Gut in die Landschaft eingepasstes Wohnquartier
-  Industrie- und Gewerbebestandort
-  Schul- und Sportanlage
-  Strukturreiche / produktive Landschaft
-  Bestockte Fläche
-  Ortsbildrelevanter Obstgarten
-  Aussichtspunkt
-  Öffentliche Grillstelle
-  Attraktiver Ortseingang
-  Begegnungsort / Quartierzentrum
-  Zentrale Entsorgung



-  Strassenraum als Begegnungsraum
-  Attraktiver Wanderweg
-  Attraktiver Veloweg
-  Gute Anbindung Langsamverkehr
-  Überregionale Vernetzung
-  Gewässer

PLANAR
AG FÜR RAUMENTWICKLUNG

Abb. 6: Zielbild der Gemeinde Kaisten: Vision 2045 + (Quelle: PLANAR, 2019)

3 Analyse

3.1 Lage

Kaisten liegt eingebettet in die Hügel des Tafeljuras, etwa zwei Kilometer südlich des Rheins. Im Süden des Dorfes erstreckt sich ein über drei Kilometer langes Tal, an dessen Ende der Ortsteil Ittenthal liegt. Im Jahr 2010 fusionierten die beiden noch unabhängigen Gemeinden zur gemeinsamen Gemeinde Kaisten.

Knapp einen Kilometer nördlich des Dorfes verläuft dem Rhein entlang die Hauptstrasse 7 zwischen Basel und Winterthur. Durch den Ortsteil Kaisten führt die Kantonsstrasse von Laufenburg nach Frick. Die nächstgelegenen Wirtschaftszentren Basel und Zürich sind via Autobahn A3 mit Anschlüssen in Eiken und Frick sowie mit der Bahn ab Frick (Basel zusätzlich ab Laufenburg) zu erreichen.

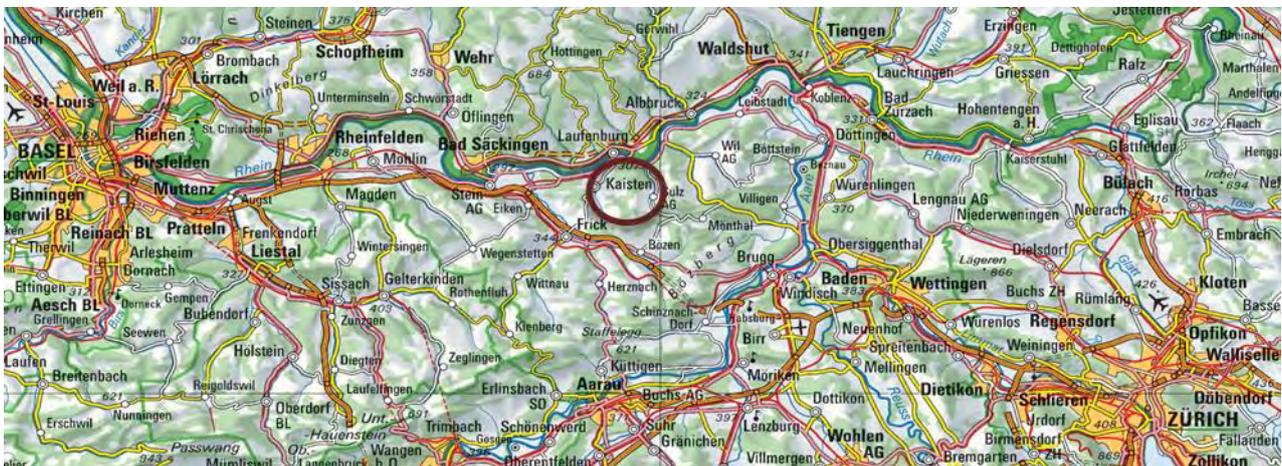


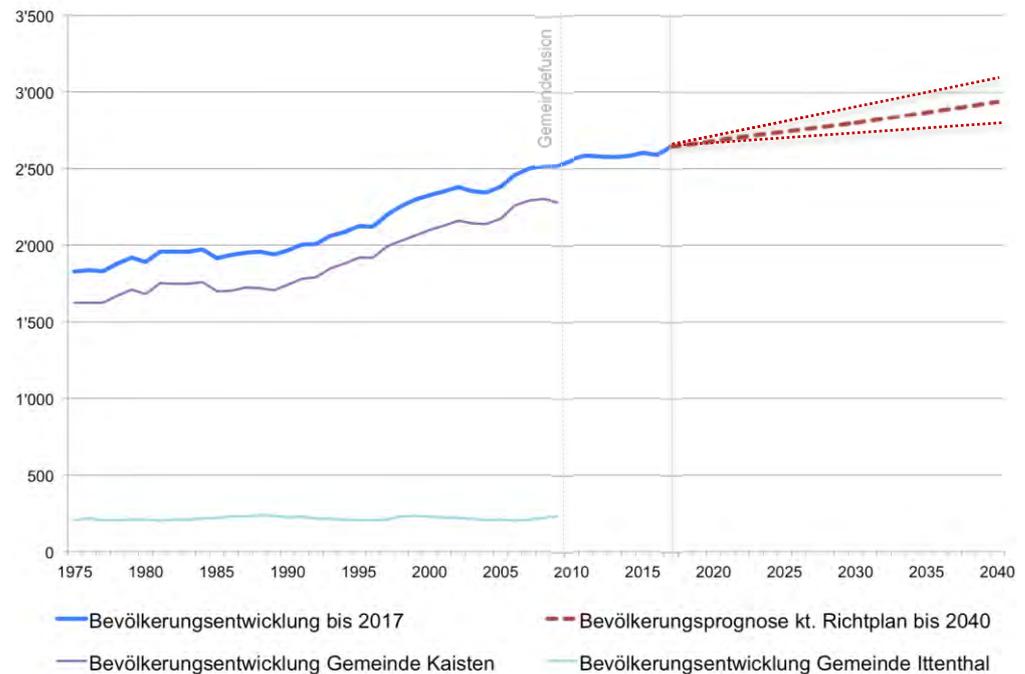
Abb. 7: Einbettung von Kaisten zwischen Basel und Zürich (Quelle: map.geo.admin.ch)

3.2 Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung

Bevölkerungswachstum

Die Bevölkerungszahl vom Ortsteil Kaisten ist seit 1975 kontinuierlich gestiegen, diejenige von Ittenthal pendelt relativ konstant zwischen 200 und 240 Einwohnern. Seit der Fusion der beiden Ortsteile im Jahr 2010 konnte die Gemeinde 90 zusätzliche Einwohner zählen, was ein Wachstum von durchschnittlich +0.43% pro Jahr bedeutet und die Einwohnerzahl auf 2'649 Personen Ende 2017 brachte. Gemäss kantonalem Richtplan resp. Raumkonzept Aargau wurde von 2012 bis 2040 ein jährliches Wachstum von 0.47% prognostiziert. Demnach sollen im Jahr 2030 rund 2'800 Personen, im Jahr 2040 rund 2'940 Menschen in Kaisten leben. Gegenüber dem Jahr 2017 ist dies eine Zunahme von 291 Personen oder 10.99 %.

Abb. 8:
Bevölkerungsentwicklung
und -prognose für Kaisten
(Quelle Daten: Statistik
Aargau)



Arbeitsgebiete und -reserven

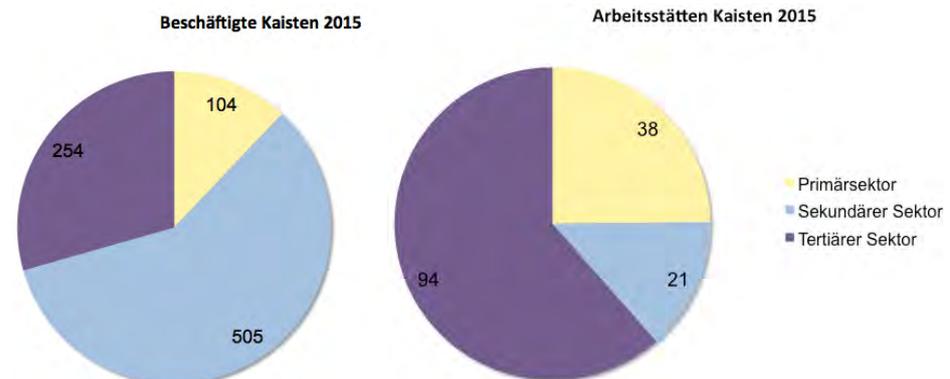
Der grösste Arbeitgeber in Kaisten ist die BASF, welche im Gebiet Hardmatt ein grosses Areal beansprucht. Hier befindet sich auch ein Standort der Syngenta. Die chemische Industrie ist sehr wichtig für die Gemeinde als Arbeitgeber und soll auch in Zukunft an diesem Standort gefördert werden. Insbesondere die BASF hat noch betriebseigene Landreserven von ca. 9 ha an diesem Standort, wovon ein Teil aber mit Restriktionen belegt ist (z.B. nur für Nebenanlagen nutzbar).

Weiter gibt es am Ortseingang gegen Laufenburg hin eine kleine Gewerbezone mit einem Autohandel sowie eine Gewerbezone am Siedlungsrand an der Unterdorfstrasse. Hier sind noch rund 0.5 ha frei (Parzelle Kat. Nr. 497). Weitere Reserven für Gewerbe sind aktuell nicht vorhanden, obwohl eine gewisse Nachfrage, gerade für Kleingewerbebetriebe, vorhanden wäre.

Beschäftigtenentwicklung

Durch die grossen Produktionsanlagen der Chemieindustrie liegt die Anzahl der Beschäftigten zu mehr als der Hälfte im zweiten Sektor (Stand 2015). Diese verteilt sich jedoch auf lediglich 21 Arbeitsstätten, wovon nur drei über 50 Mitarbeitende zählen. Im ersten und dritten Sektor tätig sind hingegen praktisch nur Kleinstbetriebe mit weniger als neun Beschäftigten.

Abb. 8: Beschäftigte und
Arbeitsstätten in Kaisten
2015
(Quelle: BFS, STATENT,
prov. Zahlen 2015)



Die Veränderung der Beschäftigten vom Jahr 2011 bis zum Jahr 2015 zeigt eine Zunahme von rund 6 %. Durch den Wegzug der Swissgrid nach Aarau fielen 2018 rund 20 Arbeitsstellen weg. Eine Prognose der zukünftigen Entwicklung ist schwierig, da die längerfristigen Planungen der grösseren Firmen nicht bekannt sind. Aufgrund der heutigen Kenntnisse ist jedoch auch künftig von einem leichten Wachstum auszugehen.

Ziel sollte es sein, das Verhältnis zwischen Beschäftigten und Einwohnern, das mit den aktuellsten Zahlen (Jahr 2015) bei 0.33 liegt, mindestens halten, besser noch zugunsten der Beschäftigten verbessern zu können.

3.3 Zukünftige Siedlungsentwicklung

Im Rahmen der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbildes (2018) wurde eine quartierweise Abschätzung der Einwohner-Entwicklung bis im Jahr 2040 vorgenommen. Dabei wurde abgeschätzt, wo das prognostizierte Bevölkerungswachstum (vgl. Kap. 3.2) in welchem Umfang stattfinden könnte.

Im Ortskern und in den noch unbebauten oder unternutzten Entwicklungsgebieten besteht das grösste Potenzial. Die randlich gelegenen Wohnquartiere mit niedriger Dichte werden eher ein moderates Wachstum erfahren.

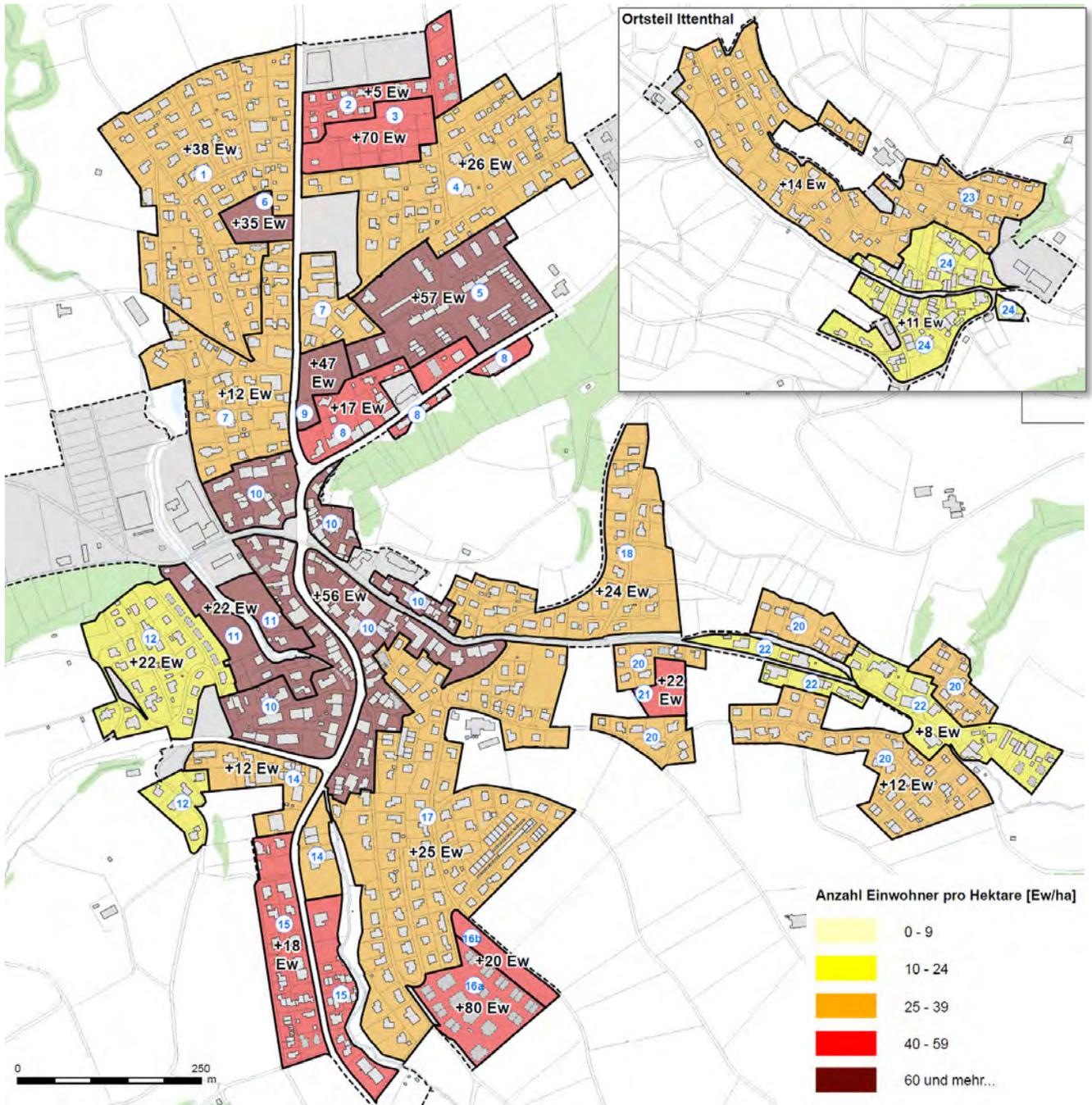
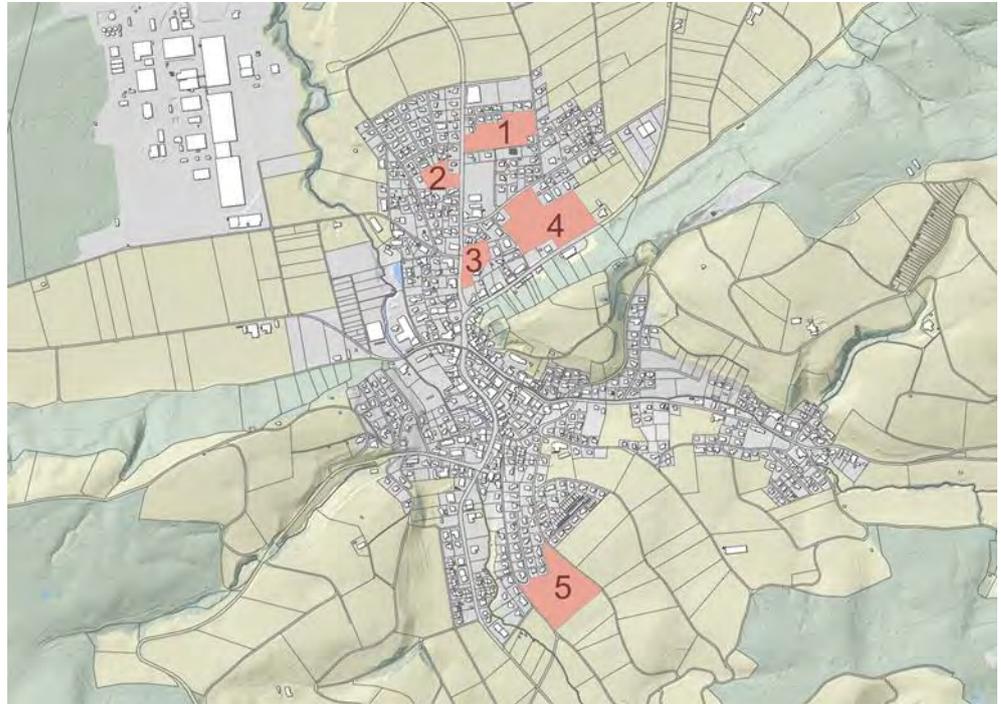


Abb. 9: Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung pro Quartier bis 2040 (Quelle: PLANAR, 2019)

Entwicklungsgebiete

In Kaisten gibt es fünf Gebiete, welche in den nächsten Jahren neu entwickelt, bebaut oder umstrukturiert bzw. saniert werden und damit massgeblichen Mehrverkehr generieren werden.

Abb. 10:
Entwicklungsgebiete
(Quelle: PLANAR 2018)



Gebiet 1: Rüttene

Für das Gebiet Rüttene gibt es einen Erschliessungsplan, aufgrund dessen die Ringstrasse gebaut und eine feinteilige Parzellierung vorgenommen wurde. Einige dieser Parzellen sind bereits mit Ein- oder Doppel-einfamilienhäuser überbaut, viele der Parzellen sind aber noch leer. Es ist im Interesse der Gemeinde, viele der verbleibenden Flächen zusammen zu beplanen und dadurch ein Quartier mit einer angemessenen Dichte in Anlehnung an die Vorgaben im kantonalen Richtplan zu erreichen.

Für dieses Gebiet wird von einem Potenzial von rund 70 zusätzlichen Einwohnern ausgegangen. Wenn grosszügig mit rund 35 zusätzlichen Wohneinheiten gerechnet wird (ca. 2 Personen/Wohneinheit), und pro Wohneinheit ein Parkplatz erstellt wird, welcher jeweils 3 Fahrten pro Tag erzeugt, entsteht für dieses Gebiet ein Fahrtenpotenzial von rund 105 Fahrten pro Tag.

Gebiet 2: Eichmatt

Die grosse unüberbaute Bauzone im Gebiet Eichmatt bietet eine weitere Möglichkeit, um eine attraktive, qualitätsvolle und dichte Wohnbebauung zu realisieren. Aufgrund der flachen Topografie, der Nähe zum Zentrum und der Grösse der Parzelle eignet sich die Fläche für eine etwas dichtere, gesamtheitlich geplante Bebauung (Arealüberbauung oder Gestaltungsplan).

In diesem Gebiet wird von einem Potenzial von rund 35 zusätzlichen Einwohnern ausgegangen, was bei ca. 17 Wohneinheiten einem Fahrtenpotenzial von rund 50 Fahrten pro Tag entspricht.

Gebiet 3: Unterdorfstrasse	<p>Das Gebiet östlich der Unterdorfstrasse wird heute landwirtschaftlich genutzt. Aufgrund der zentralen Lage mit entsprechender ÖV-Erschliessung (grösstenteils Güteklasse C) ist es im Interesse der Gemeinde, hier neuen Wohnraum mit einer angemessenen Dichte zu erreichen. Das Gebiet soll gesamtheitlich beplant werden (Arealüberbauung oder Gestaltungsplan).</p> <p>In diesem Gebiet werden rund 50 zusätzliche Einwohner erwartet. Bei 25 Wohneinheiten sind dies rund 75 Fahrten pro Tag.</p>
Gebiet 4: Weihermatt	<p>Die Wohnsiedlung Weihermatt stammt aus den 1970/80er Jahren und muss in den nächsten Jahren saniert werden. Im Sinn der Siedlungsentwicklung nach innen ist es im Interesse der Gemeinde, hier eine qualitätsvolle Neubebauung (Ersatzneubau) oder Sanierung mit Teilerneuerungen (z.B. mit Aufstockung) zu realisieren. Die gute Lage in der Ebene mit guter Erschliessung insb. Richtung Laufenburg und Eiken sowie die Nähe zum Zentrum machen diese Wohnlage attraktiv. Die Neukonzeption der heutigen oberirdischen Parkierung in einer unterirdischen Sammelgarage bietet zudem ein grosses Potenzial, eine bessere Nutzung der Flächen und eine bessere Aufenthaltsqualität im Sinn eines Quartierzentrums zu erreichen.</p> <p>In diesem Gebiet könnten mit der angestrebten Quartiersanierung und Innenentwicklung zusätzlich rund 60 Personen leben, was einem Fahrtenpotenzial von rund 90 Fahrten pro Tag entspricht.</p>
Gebiet 5: Ob der Steig	<p>In diesem Gebiet ist die Erweiterung des Wohnquartiers vorgesehen, die Zufahrtsstrasse wurde bereits realisiert.</p> <p>Es wird von einem Potenzial von insgesamt rund 100 zusätzlichen Einwohnern und damit rund 150 Fahrten pro Tag ausgegangen.</p>
Verkehrliche Auswirkungen	<p>In allen fünf Entwicklungsgebieten wird der Mehrverkehr durch die gute Anbindung an die Unterdorfstrasse schnell auf die Hauptachsen (Unterdorfstrasse / Baslerstrasse) geleitet, ohne die umliegenden Wohnquartiere übermässig zu belasten. Kapazitätsengpässe auf dem übergeordneten Verkehrsnetz der Gemeinde Kaisten sind durch diese Entwicklungsgebiete aufgrund der heute niedrigen Verkehrsmengen (vgl. Kap. 3.6) nicht zu erwarten. Es ist jedoch zu bedenken, dass der Mehrverkehr in Kaisten zu einer Zunahme in den angrenzenden Zentren Frick und Laufenburg führen kann. Eine gute ÖV-Erschliessung der Entwicklungsgebiete, attraktive Veloinfrastruktur sowie die Förderung kombinierter Mobilität sind daher von grosser Bedeutung.</p>

3.4 Mobilitätsverhalten

Pendlerstatistik

Die Pendlerstatistik (2014)³ lässt folgende Schlüsse zu:

- Knapp ein Drittel der in Kaisten wohnhaften Erwerbstätigen arbeitet auch in Kaisten. Von den übrigen gut zwei Dritteln arbeitet der grösste Teil in umliegenden Aargauer Gemeinden, ein kleiner Teil arbeitet im Nachbarkanton Basel-Landschaft.
- Die in Kaisten arbeitenden Erwerbstätigen wohnen hauptsächlich in den umliegenden Aargauer Gemeinden oder wohnen als Grenzgänger in Deutschland.

Schlussfolgerung

Ein Drittel der erwerbstätigen Bevölkerung lebt und arbeitet in Kaisten. Wenn für diese Personen eine attraktive Alternative zum Auto angeboten werden kann, bspw. E-Bike oder Velo sowie kombinierte Mobilität (z.B. mit Velo / Auto zu Bushaltestelle / Bahnhof), sinkt die Lärm- und Verkehrsbelastung in den Wohnquartieren sowie der Parkplatzbedarf. Voraussetzung dafür sind sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindungen zu den wichtigen Quell- und Zielorten sowie zu den Bushaltestellen und Bahnhöfen, sichere Strassenquerungen und genügend Auto- und Veloabstellplätze an wichtigen ÖV-Haltestellen und an Zielgebieten.

3.5 Öffentlicher Verkehr

3.5.1 Bahnverkehr

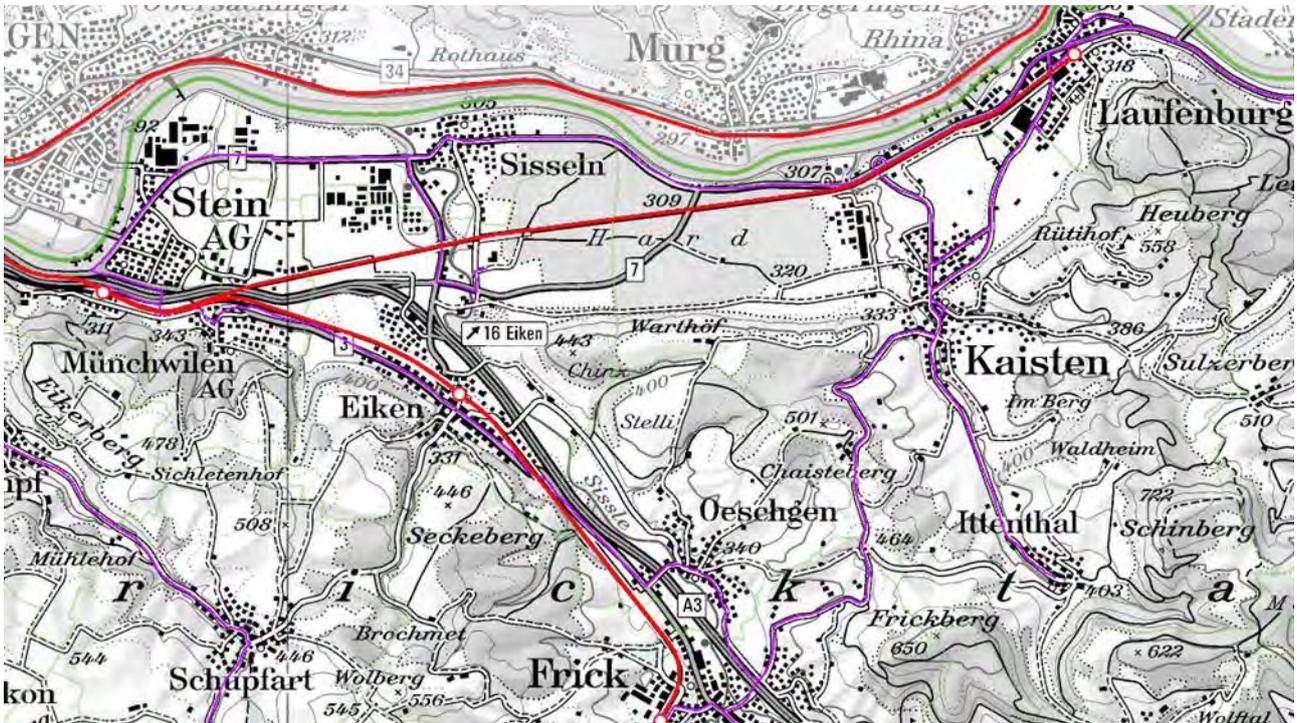


Abb. 11: Das Netz des öffentlichen Verkehrs (Quelle: map.geo.admin.ch)

³ Bundesamt für Statistik, 2019: «Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde» 2014

Kaisten verfügt nicht über einen eigenen Bahnhof. Der nächste S-Bahn-Anschluss befindet sich in Laufenburg. Dieser wird durch die S1 im Stundentakt nach Basel SBB bedient. Aufgrund eines parlamentarischen Vorstosses werden momentan die Grundlagen für einen durchgehenden Halbstundentakt erarbeitet. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat die Kosten aufzeigen, die das Parlament zu genehmigen hat. Die Verdichtung des Taktes ist eine langfristige Massnahme (Planungshorizont 2050 gemäss Mehrjahresprogramm öV 2019). Diese Massnahme würde die Wichtigkeit des Bahnhofs Laufenburg für die Region und insbesondere auch für Kaisten zunehmen. Mit einer guten Anbindung durch den Bus und für den Radverkehr nach Laufenburg kann die Attraktivität des ÖV und der kombinierten Mobilität (vgl. Kap. 3.5.3) gesteigert werden.

An den benachbarten Bahnhöfen Stein-Säckingen und Frick erreicht man die Anschlüsse auf den Interregio Basel SBB - Zürich HB, den «Flugzug» Basel SBB - Zürich Flughafen sowie die S1 Basel SBB - Frick / Laufenburg (nur ab Stein-Säckingen).

3.5.2 Busverkehr

Das Dorfzentrum in Kaisten verfügt über eine mittlere ÖV-Erschliessungsgüte. Die übrigen Dorfteile weisen geringe oder sehr geringe Erschliessungsqualitäten auf. Insbesondere das Arbeitsgebiet Hardmatt (1) und die Ortsteile Oberkaisten (2) und Ittental (3) sind zurzeit schlecht an das Busnetz angebunden. In der Hardmatt läuft derzeit eine dreijährige Testphase (aktuell im 2. Betriebsjahr), die via Baslerstrasse die Haltestelle «Industrie Hardmatt» (u.a. BASF) erschliesst. Detaillierte Erkenntnisse und Erfahrungen aus der Testphase stehen noch aus.

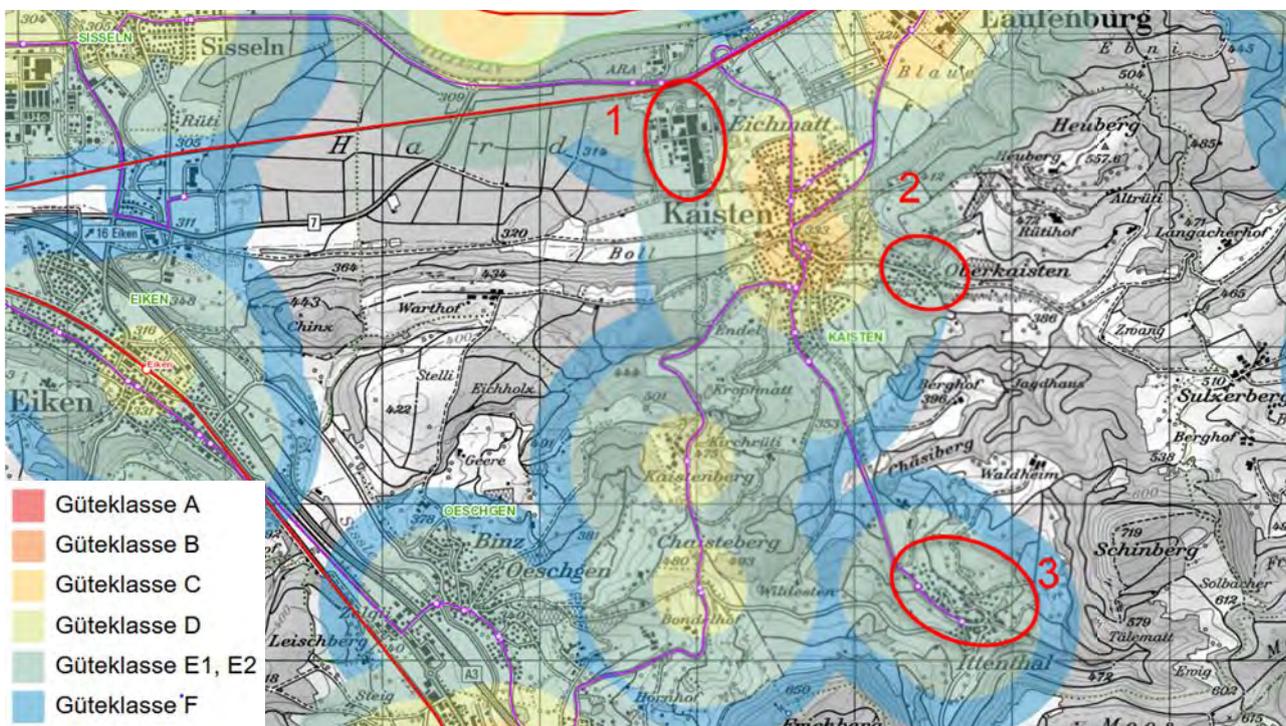


Abb. 12: ÖV-Erschliessungsgüte (Quelle: map.geo.admin.ch)

Kaisten wird von drei Buslinien der Postauto AG bedient:

Linie	Anzahl bediente Haltestellen in Kaisten	Einsteiger pro Werktag	Aussteiger pro Werktag
135	4	229	247
143	3	121	112
144	4	69	79

Linie 135 Aarau - Laufenburg

Die Linie 135 verkehrt zweimal pro Stunde zwischen "Aarau, Bahnhof" und "Laufenburg, Bahnhof" und bedient in Kaisten die Bushaltestellen "Kaisterberg", "Lümburg", "Gemeindehaus" und "Weidstrasse".

Linie 143 Laufenburg - Stein

Die Linie 143 verkehrt zwischen "Laufenburg, Bahnhof" und "Stein-Säckingen, Bahnhof". Sie bedient die Haltestellen "Ritanne", "Unterdorf" und "Gemeindehaus": morgens (7-9 Uhr), mittags und abends halbstündlich und nachmittags stündlich. Am Wochenende wird sie nur nachmittags stündlich bedient. Im zurzeit laufenden Testbetrieb wird morgens (Richtung Laufenburg) und abends (Richtung Stein) zusätzlich die Haltestelle "Industrie Hardmatt" stündlich angefahren.

Linie 144 Laufenburg - Ittenthal

Die Linie 144 verkehrt zwischen Laufenburg und Kaisten / Ittenthal. Der Kurs zwischen Laufenburg und Kaisten "Gemeindehaus" wird durch den Tag in beide Richtungen vier Mal stündlich geführt. Von und nach Ittenthal verkehrt der Bus jedoch nur während der Stosszeiten am Morgen, Mittag und Abend.

Nachtnetz

In den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag verkehrt zwischen Frick und Eiken ein Nachtbus (N95) mit Halt um 01.17 Uhr in Kaisten "Gemeindehaus". Diese Linie ergänzt die letzte reguläre S-Bahn-Verbindung von Basel SBB nach Frick.

Abb. 13: Ausschnitt Netzplan Region oberes Fricktal (Quelle: TNW Tarifverbund Nordwestschweiz)



Ausstattung der Bushaltestellen

Um kombinierte Mobilitätsformen zu ermöglichen und auch attraktiv zu machen, müssen die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs entsprechend ausgestattet sein. Der Grossteil aller Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet von Kaisten besteht lediglich aus einer Fahrplan-Tafel, der Bus hält jeweils auf der Fahrbahn. Bei den Haltestellen „Gemeindehaus“ und „Lümburg“ wird der Halteraum durch gelbe

Umsetzung BehiG

Haltelinien am Boden markiert, bei der Haltestelle Ritanne besteht eine Busbucht. Witterungsschutz im Wartebereich ist kaum vorhanden. Bei der Haltestelle „Gemeindehaus“ besteht die Möglichkeit, unter dem Vordach des Gemeindehauses zu warten.

Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen den ÖV grundsätzlich autonom benutzen können. Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes werden heute in Kaisten erst an der Haltestelle «Unterdorf» eingehalten, diese wurde im Rahmen der Strassensanierung mit hohen Haltekanten ausgestattet. Sofern dies nicht im groben Missverhältnis zwischen dem für Behinderte zu erwartenden Nutzen und wirtschaftlichem Aufwand, den Interessen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz oder Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht, haben bis ins Jahr 2023 sämtliche Haltestellen des ÖV den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie den Folgeerlassen zu entsprechen. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt bei den jeweiligen Anlagehaltern. Die Gemeinde ist bei der Haltestelle «Gemeindehaus» für die Umsetzung zuständig, die übrigen Haltestellen befinden sich alle auf Kantonsstrassen.

3.5.3 Kombinierte Mobilität

Mit dem Kombinieren verschiedener Verkehrsträger können deren Stärken optimal genutzt werden. Gleichzeitig kann dadurch ein Anreiz zur Verlagerung auf ökologische Verkehrsträger wie den öffentlichen Verkehr geschaffen werden, was wiederum die Verkehrsmenge auf den Strassen reduziert. Wichtig ist insbesondere die Umsteigebeziehung von Langsam- und motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr. Entsprechende Angebote und Infrastrukturen müssen vorhanden sein, damit kombinierter Verkehr attraktiv wird.

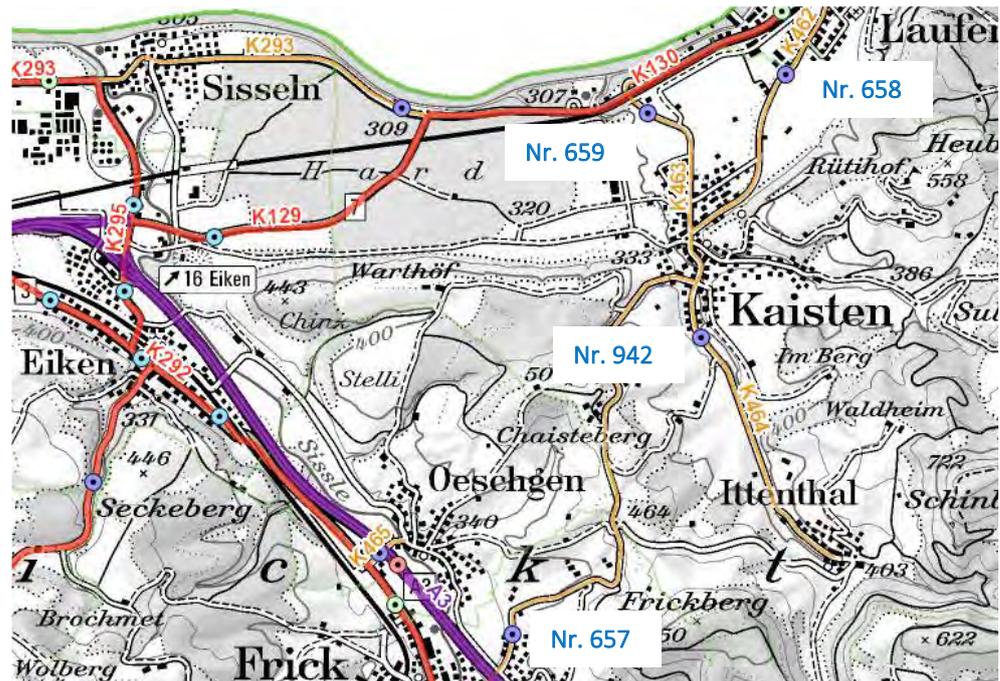
In Kaisten sind wenig Infrastrukturen des Kombinierten Verkehrs vorhanden. An der Bushaltestelle Gemeindehaus befindet sich ein Velokeller, welcher eine Anreise mit dem Fahrrad und ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr ermöglicht. Einrichtungen zum diebstahlsicheren Abstellen von Fahrrädern fehlen jedoch, und der Velokeller ist als solcher schlecht erkennbar und wenig attraktiv (fehlende Beschilderung / schlechte Belichtung). Carsharing-Angebote sind in Kaisten nicht vorhanden, der nächste Standort befindet sich am Bahnhof Frick (Mobility).

Am Bahnhof Laufenburg sind 38, in Frick 139 Park+Rail - Abstellplätze vorhanden (Preise 7/70/700 pro T/M/J). Veloabstellplätze sind an beiden Orten verfügbar.⁴ Die Gemeinde Laufenburg prüft im Rahmen ihres Kommunalen Gesamtplans Verkehr den Ausbau des Park+Ride-Angebots am Bahnhof, was insbesondere im Hinblick auf die Taktverdichtung zum durchgehenden Halbstunden-Takt der SBB-Linie wichtig erscheint und auch für Kaisten von Bedeutung sein kann.

⁴ sbb.ch, Übersicht Park-and-Rail-Standorte

3.6 Motorisierter Individualverkehr

Abb. 14: Auszug Kantons- und Nationalstrassennetz
(Quelle: agis)



DTV (Durchschnittlicher täglicher Verkehr)

- < 5'000 Fahrzeuge
 - 5'000 - 9'999 Fahrzeuge
 - 10'000 - 14'999 Fahrzeuge
 - 15'000 - 20'000 Fahrzeuge
 - > 20'000 Fahrzeuge
- Hochleistungsstrasse
 - Hauptverbindungsstrasse
 - Verbindungsstrasse

Strassennetz

Die Nationalstrasse A3 (Basel-Zürich) verläuft südwestlich des Gemeindegebiets von Kaisten. Die nächsten Anschlüsse befinden sich in Eiken und in Frick. Kaisten wird zudem durch drei kantonale Verbindungsstrassen erschlossen (K462, K463 und K464). Im Norden, ausserhalb des Siedlungsgebiets verläuft die Hauptverbindungsstrasse zwischen Laufenburg und Eiken. Auf den Gemeindestrassen beträgt die Höchstgeschwindigkeit generell 50 km/h. Lediglich ein Teil der Schulstrasse in der Umgebung des Schulhauses ist als Begegnungszone (T 20) signalisiert.

Verkehrsmenge

Mit weniger als 5000 Fahrzeugen pro Tag weist Kaisten an allen Zählstellen auf eigenem Gemeindegebiet eine vergleichsweise tiefe Verkehrsmenge auf, die auch durch die Entwicklungsplanungen der nächsten Jahre nicht zu Verkehrsüberlastungen führen dürfte. Nachfolgende Tabelle zeigt die aktuellsten Verkehrszahlen der Zählstellen gemäss obiger Abbildung:

Zählstelle	Aktuell DTV	Vergleich DTV
Nr. 657, Kaistenbergstrasse, Abzweiger Traubenstrasse	4'798 (2016)	4'083 (2005)
Nr. 658, Unterhalden, Sportplatz	4'913 (2015)	3'967 (2005)
Nr. 659, Unterdorfstrasse, Stierenmatt	2'161 (2015)	1'583 (2004)
Nr. 942, K 464, Kaisten - Ittenthal	-	600 (1993) <i>einzigste Erhebung</i>

ESP Laufenburg - Kaisten

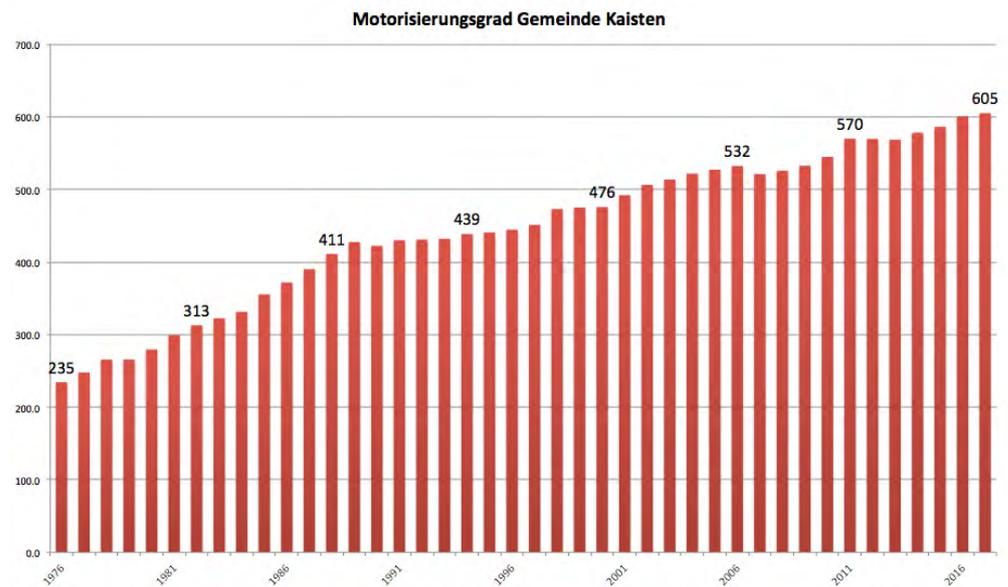
Für den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung Laufenburg/Kaisten liess das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr AVK einen Kapazitätsnachweis mit entsprechenden Verkehrserhebungen erarbeiten⁵. Dieser führt aus, dass es in der Morgenspitze in Kaisten zu 3- bis 4-mal mehr Einfahrten als Ausfahrten kommt. In der Abendspitze dreht sich das Verhältnis. Dies legt den Rückschluss nahe, dass der grösste Teil, der in Kaisten arbeitenden Erwerbstätigen mit dem Auto anreist. Dementsprechend einen grossen Wirkungsgrad hätten sinnvolle Massnahmen und alternative Angebote zur Anreise bei den grossen Arbeitgebern BASF und Syngenta.

Der Kapazitätsnachweis prognostiziert im übergeordneten Netz von Laufenburg und Kaisten kritische Belastungen an den Knotenpunkten, hauptsächlich in den Abendspitzenstunden (Prognosehorizont 2030). Kapazitätsprobleme dürften an den Knoten K130 / K462 (Eimündung Basler- / Kaisterstrasse) sowie K130 / K463 (Basler- / Unterdorfstrasse) und K130 / Hardmatt auftreten.

Motorisierungsgrad

Gemäss der Motorfahrzeugstatistik 2017 des Kantons Aargau weist die Gemeinde Kaisten einen Motorisierungsgrad von 605 Personenwagen pro 1'000 Einwohner auf. Im Vergleich zu anderen Gemeinden im Kanton Aargau liegt dieser Wert etwa im Durchschnitt. In den letzten 10 Jahren hat der Motorisierungsgrad in der Gemeinde Kaisten stetig zugenommen. Deshalb sind Bemühungen wichtig, den Rad- und Fussverkehr sowie die kombinierte Mobilität (vgl. Kap. 3.5.3) attraktiver zu machen.

Abb. 15:
 Motorisierungsgrad
 (PW / 1'000 Einw.)
 1976-2017 in Kaisten
 (Quelle:
 Motorfahrzeugstatistik
 Kanton Aargau)



⁵ Departement BVU, Abt. Verkehr, 2017: ESP Cluster Fricktal, Verkehrsgrundlagen + Ausblick

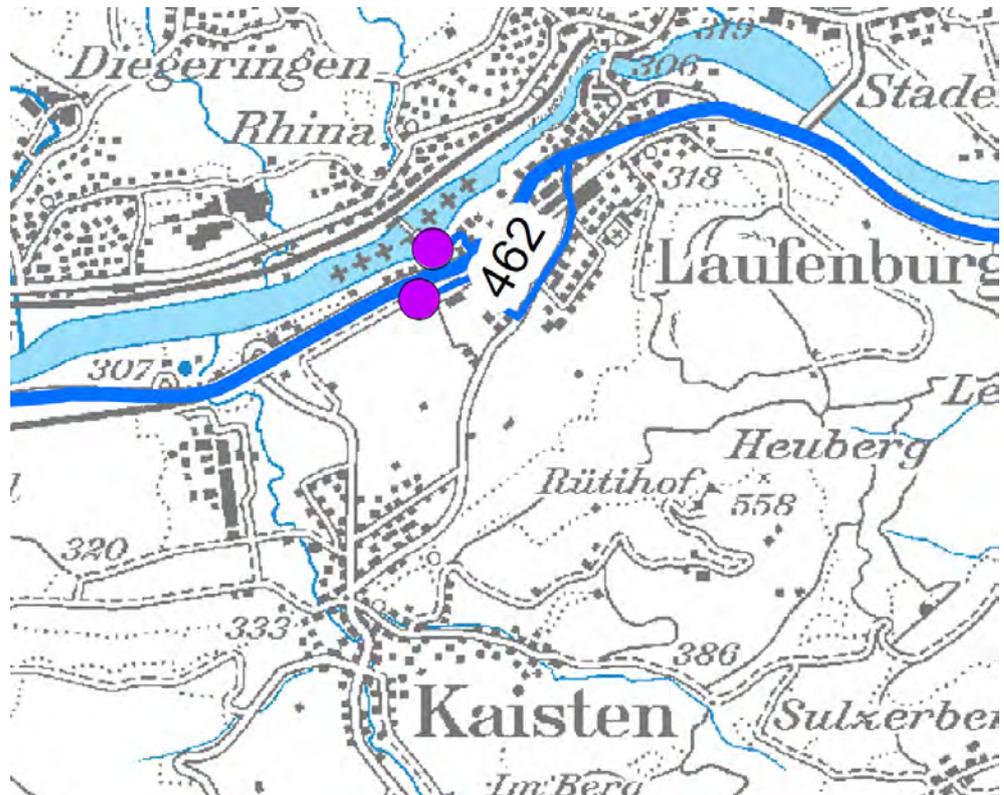
Ausnahmetransport

Durch das Gemeindegebiet von Kaisten verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ I auf der Baslerstrasse und eine Route Typ II, diese erschliesst die Anlagen der Swissgrid an der Grenze zur Nachbargemeinde Laufenburg.

Routentyp	Durchfahrtsbreite	Lichte Höhe	Gesamtgewicht	Achslast
	b	H	G ¹⁾	A
I	6.50 m	5.20 m	4'800 kN	300 kN
II	5.00 m	4.80 m	2'400 kN	200 kN

● Werke: Kraftwerk, Unterwerk, Kernkraftwerk

Abb. 16: Ausschnitt Plan Versorgungsrouten (Quelle: Abt. Verkehr, Kt. AG)



Parkierung

Die Gemeinde verfügt über öffentlich zugängliche Parkplätze bei wichtigen öffentlichen Bauten und Anlagen. Das Angebot genügt in der Regel. Bei Spezialanlässen (z.B. Hochzeiten in der Kirche) sind zuweilen zu wenig Parkplätze vorhanden, weshalb dann auch auf öffentlichen Strassen parkiert wird. Sollte dies zukünftig zu Problemen im Verkehrsablauf oder der Sicherheit führen, kann die Parkierung, Signalisation und Verkehrsregelung bei Spezialanlässen in einem Reglement festgehalten werden.

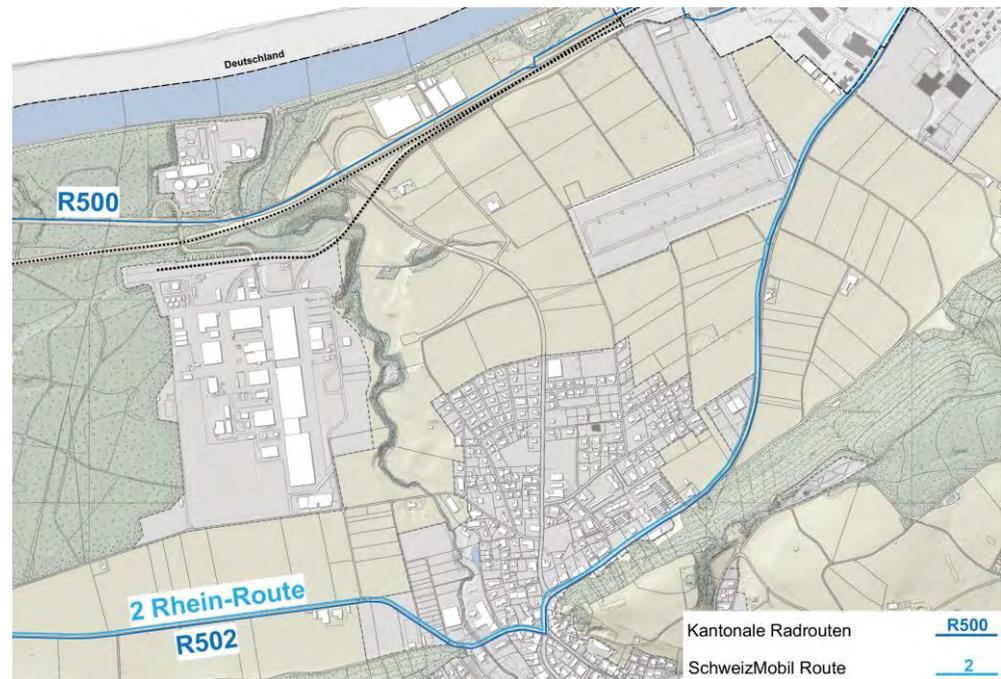
Im Mitteldorf sind für den Volg und die Raiffeisenbank Parkplätze vorhanden, allerdings kommt es immer wieder zu Engpässen. Die Parkplätze beim Gemeindehaus stehen als Ausweichparkplätze nur ausserhalb der Öffnungszeiten zur Verfügung. Im Rahmen der Einführung einer Begegnungszone soll die Parkplatzsituation genauer analysiert und Optimierungen geprüft werden. Zudem sind Massnahmen zu prüfen, die Alternativen zum MIV (z.B. Radverkehr) fördern.

3.7 Radverkehr

Ein gut ausgebautes, zusammenhängendes und sicheres Netz an Radrouten trägt dazu bei, dass das Velo in Kaisten zur echten Alternative für das Auto werden kann, insbesondere für Wege, die innerhalb der Gemeinde für Einkaufen, Freizeit, Schule, Arbeiten etc. zurückgelegt werden.

Der Freizeit-Radverkehr hat diesbezüglich etwas andere Ansprüche: hier ist der Erlebnisfaktor wichtiger als die direkte und schnelle Verbindung. Da der Freizeitverkehr jedoch oftmals auch aus ortsunkundigen Personen besteht, sollten die entsprechenden Freizeitrouten abseits der Hauptachsen entsprechend beschildert sein.

Abb. 17: Bestehendes übergeordnetes Radverkehrsnetz
(Quelle: PLANAR, 2019)



übergeordnetes Radwegnetz

Durch das Siedlungsgebiet von Kaisten führt in Ost-West-Richtung die nationale Velolandroute Nr. 2 von SchweizMobil (Rhein-Route). Die Route verläuft von Laufenburg her via Dorf- und Schulstrasse weiter nach Westen in Richtung Eiken. In derselben Richtung verläuft die kantonale Radroute R502 sowie südlich des Rheins die Route R500 (Kaiseraugst - Rheinfelden - Möhlin). Auf der Baslerstrasse zwischen Laufenburg und dem Kreisels mit Ausfahrten nach Eiken und Sisseln sind beidseitig Radstreifen markiert.

Kommunales Radwegnetz

Wichtige Zielorte wie Gemeindehaus, Freizeitanlagen und Schulen, sowie Bushaltestellen, der Bahnhof Laufenburg und die grösseren Arbeitsgebiete sollen sicher und direkt mit dem Velo erreichbar sein. Von Kaisten führt ein separat geführter Radweg entlang der Unterhalden / Kaisterstrasse nach Laufenburg mit direkter Verbindung zur Kreisschule. Das Arbeitsgebiet Hardmatt ist von Kaisten her über wenig befahrene Strassen mit dem Velo sicher erreichbar. Entlang der Dorfstrasse / Unterhalden sind Radstreifen innerhalb des Siedlungsgebiets vorhanden. Wo grössere Einfahrten gequert werden, wird mit farblicher Markierung zur erhöhten Aufmerksamkeit animiert.

Die direkte Verbindung von Kaisten zur K500 (Baslerstrasse) führt über die Unterdorfstrasse, die weder Radstreifen noch Radweg enthält. Sollte diese Route zukünftig an Attraktivität gewinnen, z.B. als E-Bike-Arbeitsweg von Kaisten ins Sisslerfeld, sollte geprüft werden, ob auf der Unterdorfstrasse Massnahmen für den Veloverkehr notwendig sind.

Die Kantonsstrasse «Eigenmatt» zwischen Kaisten und Ittenthal ist für den MIV die direkte Verbindung, jedoch für den Radverkehr wenig attraktiv (keine Strassenmarkierungen, Temporegime 80 für MIV). Für den Rad- und Fussverkehr würde eine Parallelroute über die Wege «Steig» und «Trottenhofweg» auf der gegenüberliegenden Seite des Kaisterbachs zur Verfügung stehen. Diese Route ist zwar mehrheitlich chaussiert, wäre für den Freizeitverkehr jedoch ideal und attraktiv. Diese Alternativroute sollte entsprechend beschildert werden.

Das übrige Radwegnetz erscheint heute zufriedenstellend, die Ortsteile, Wohnquartiere, die grösseren Entwicklungsgebiete und das Arbeitsgebiet Hardmatt sind mit dem Velo grundsätzlich direkt und sicher erreichbar.

Abstellplätze für Zweiräder

Damit das Velo zur wirklichen Alternative zum Auto wird, ist eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur von zentraler Bedeutung. Damit lässt sich ein massgeblicher Teil des «hausgemachten» motorisierten Verkehrs innerhalb der Gemeinde (z.B. Einkaufen, Freizeit, etc.) reduzieren. An den wichtigen Zielorten (Schulen, öffentliche Gebäude, Sportplätze und Freizeitorte, Bushaltestellen, etc.) sollen deshalb ausreichend abschliessbare und witterungsgeschützte Abstellplätze in der Nähe der Hauseingänge vorhanden sein.

Nebst einigen kleinen Velo-Ständern befinden sich grössere Veloabstellanlagen bei der Sporthalle Hofstatt sowie bei der Kreisschule in Laufenburg. Beim Gemeindehaus besteht die Möglichkeit, das Zweirad in einem Velokeller abzustellen, dieser sollte jedoch aufgewertet und mit diebstahlsicheren Einrichtungen versehen werden, wodurch er für Velofahrer attraktiver würde.

Abb. 18: Velokeller beim Gemeindehaus
(Quelle: PLANAR, 2018)



3.8 Fussverkehr

Das Zufussgehen verbindet Verkehrsmittel miteinander. Dies ist insbesondere für die kombinierte Mobilität und bei der Gestaltung der Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖV zu berücksichtigen. Gehen dient nebst der Fortbewegung auch der Erholung. Die guterhaltene, wertvolle Landschaft in Kaisten und Umgebung, das Rheinufer und die verschiedenen Ausflugsziele und Aussichtspunkte machen einen grossen Teil der Wohnqualität und des Standortvorteils der Gemeinde aus. Diesen Qualitäten ist einerseits Sorge zu tragen, andererseits sollen sie mit einem attraktiven Fusswegnetz der Bevölkerung vermehrt zugänglich gemacht werden.

Im Gemeindegebiet existiert ein grosses Netz an verschiedenen Fuss- und Wanderwegen. Dieses erschliesst die Ortsteile, Wohnquartiere und das Arbeitsgebiet Hardmatt. Auch in den Ortskernen von Kaisten und von Ittenthal sind grundsätzlich direkte und sichere Fusswegverbindungen und entlang der wichtigen Strassen Trottoirs vorhanden. Die Gemeinde hat das Fusswegnetz und insbesondere zusätzliche Fusswegverbindungen innerhalb der Quartiere überprüft, zurzeit scheint diesbezüglich kein Bedarf zu bestehen. Bei der weiteren Planung der Entwicklungsgebiete ist auf eine gute Durchlässigkeit zu achten.

Das Fusswegnetz ist teilweise für Ortsunkundige nicht ausreichend beschildert. Alternativrouten zu den Hauptstrassen, insbesondere wo kein Trottoir vorhanden ist (z.B. die Strasse «Eigenmatt» von Kaisten nach Ittenthal), sollten entsprechend beschildert werden.

Schulwegsicherheit

Als Grundlage für den KGV wurde eine Schulweganalyse durchgeführt⁶, wobei die wichtigsten Schulwegrouten auf ihre Zumutbarkeit für Schulkinder unterschiedlicher Altersstufen untersucht und kritische Stellen genauer überprüft wurden.

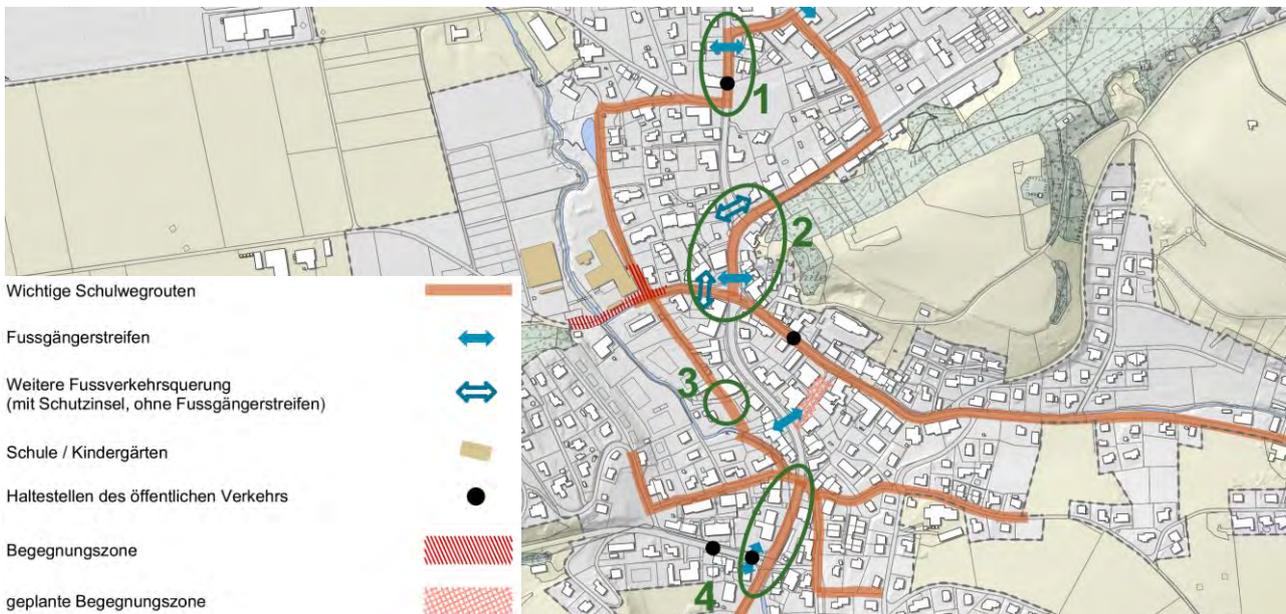


Abb. 19: Grün: Kritische Schulwegpassagen (Quelle: Schulweganalyse, PLANAR, 2018)

⁶ PLANAR, 2018: Schulweganalyse, Bericht

Die daraus abgeleiteten Sofortmassnahmen (Beschilderungen und neue Fussgängerstreifen) und die noch umzusetzenden weiteren Massnahmen sind im Massnahmenblatt D1 und im Teilplan Fussverkehr ersichtlich.

Mitteldorf: Konflikte im Verkehrsablauf

Im Mitteldorf kommt es im Bereich vor dem Volg oftmals zu Behinderungen im Verkehrsablauf. Die engen und unübersichtlichen Platzverhältnisse werden durch das Postauto, den motorisierten Individualverkehr, parkierte Fahrzeuge und die Laufkundschaft von Volg, Raiffeisenbank usw. beansprucht.

Die Gemeinde prüft zurzeit die Neugestaltung des Dorfplatzes und beabsichtigt, eine Begegnungszone einzuführen. Ein diesbezüglich in Auftrag gegebenes Gutachten vom Büro Kohli + Partner Kommunalplan AG (2016) analysierte den Ist-Zustand und stellt folgendes fest:

- Die Fahrzeugbewegungen durchs Mitteldorf, das Ein- und Ausparkieren der Personewagen und die Fussgänger führen zu Konflikten.
- Das gemessene Geschwindigkeitsniveau ist für einen durch Fussgänger häufig gequerten Strassenbereich zu hoch.
- Im Mitteldorf treffen Verkehrsteilnehmende mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten aufeinander, infolgedessen und aufgrund der unterschiedlichen Wunschnlinien der Verkehrsteilnehmenden sind Konflikte absehbar. Für den Fussverkehr ist ein erhöhtes Gefahrenpotential vorhanden.

Das Gutachten kommt zum Schluss, dass für Erhöhung der Verkehrssicherheit, ein ruhiger Verkehrsablauf und eine Attraktivitätssteigerung durch die neue Platzgestaltung eine Begegnungszone die einzige verhältnis- und zweckmässige Lösung sei und die gesetzlichen Voraussetzungen der Signalisationsverordnung (SSV) für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit erfüllt seien.

Abb. 20: Heutige Situation im Mitteldorf: Einmündung in die Dorfstrasse
(Quelle: PLANAR, 2018)



3.9 Unfälle

Die Auswertung der Unfälle auf dem Gemeindegebiet im Zeitraum von 2011 bis 2015 (ohne Autobahn) ergab, dass sich von 38 Unfällen einer in der Begegnungszone (max. 20 km/h), 11 (29%) auf Strassen mit 50 km/h und 26 (68%) auf Strassen bis 80 km/h ereigneten. Die häufigsten Unfallarten sind Schleuder- oder Selbstunfälle (13 Unfälle), gefolgt von Auffahrunfällen, Einbiegeunfällen und Frontalkollisionen (je 6 Unfälle). Es lassen sich anhand der Unfallkarte keine direkten Rückschlüsse auf besonders sicherheitskritische Mängel an Verkehrsführung, Signalisation oder Strassenraumgestaltung ziehen.

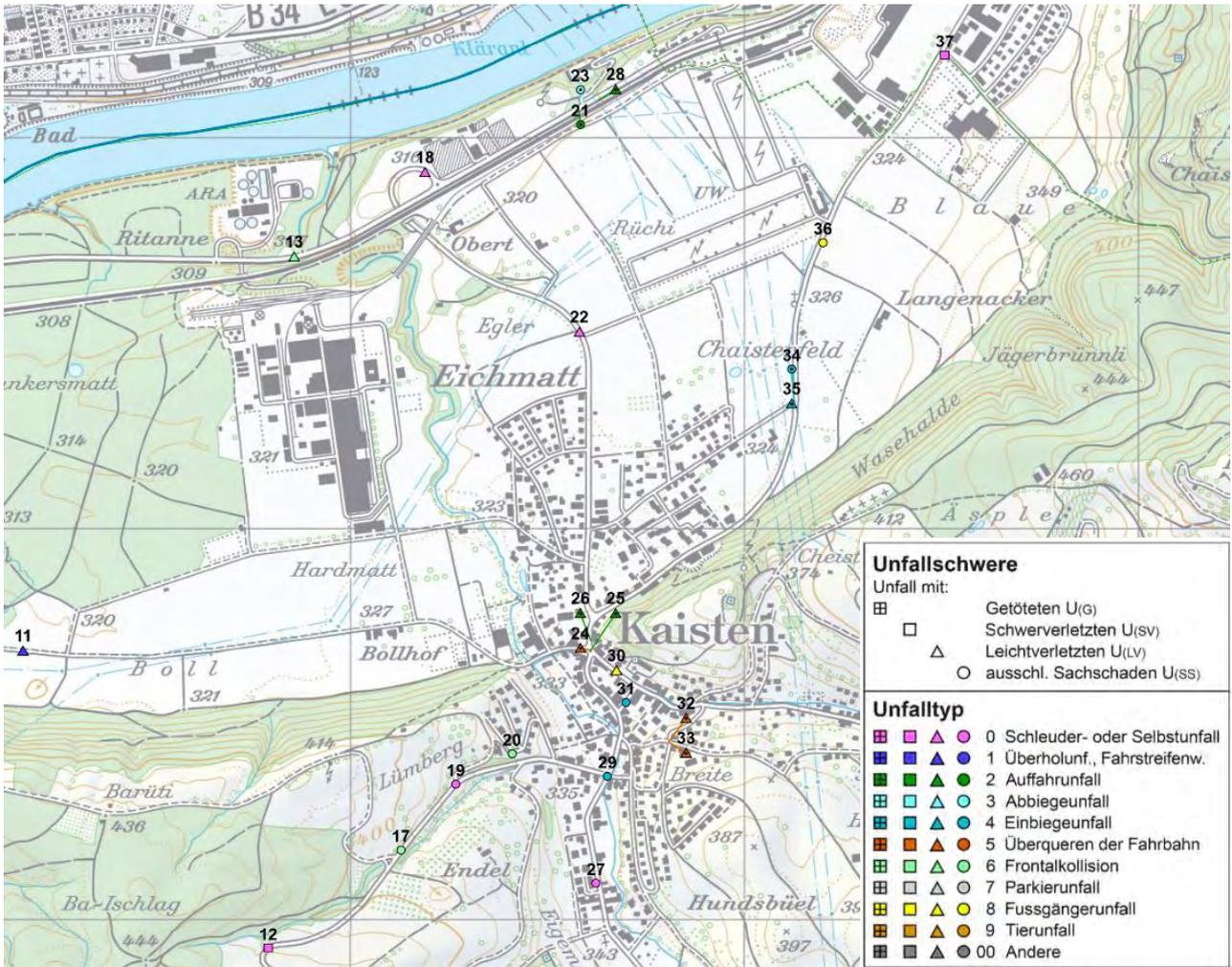


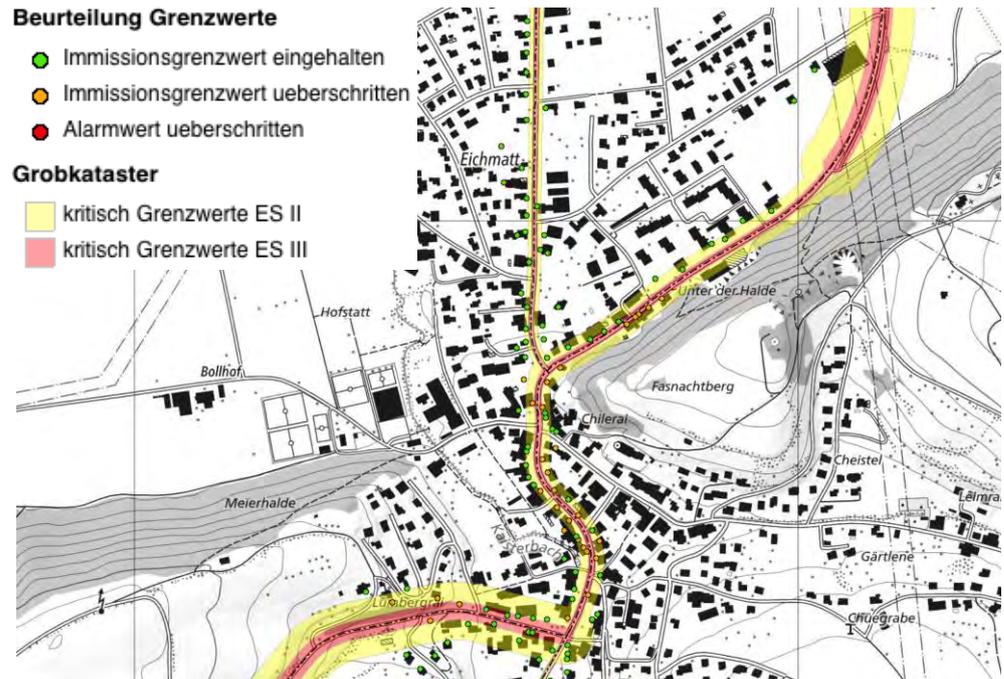
Abb. 21: Unfälle 2011 bis 2015 (Quelle: ASTRA)

3.10 Lärm

Strassenlärm

Eine der störenden negativen Auswirkungen des Verkehrs ist die Lärmbelastung. Diese ist von diversen Faktoren abhängig: Verkehrsmenge, Anteil an Schwerverkehr, gefahrene Geschwindigkeit, Neigung, Belagszustand usw. Das Massnahmenspektrum reicht von Massnahmen an der Quelle (z.B. Flüsterbelag) über Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwand) bis zu baulichen Massnahmen (z.B. lärmoptimierte Grundrisse, Loggien usw.). In dieser Reihenfolge sind die Massnahmen auch zu priorisieren.

Abb. 22: Grobkataster
Strassenlärm Ist-Zustand
(Quelle: agis.ch)



Aus dem Grobkataster zum Strassenlärm (Lärmbelastung Ist-Zustand) ist ersichtlich, dass nur vereinzelt Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) zu erwarten sind. Eine Verkehrsbelastung, die zur Überschreitung der Grenzwerte führen könnte, ist nur auf den Kantonsstrassen vorhanden. Der Kanton ist als Anlagehalter für die Strassenlärmisanierung der betroffenen Strassen zuständig. Er hat 2013 in einem entsprechenden Sanierungsprojekt auf Basis der Lärm-Prognosewerte bis 2030 Lärmisanierungsmassnahmen geprüft und vorgenommen. Die Strassenlärmisanierung ist somit abgeschlossen.

Eisenbahnlärm

Das Siedlungsgebiet von Kaisten liegt ausserhalb des durch Eisenbahnlärm belasteten Gebiets.

3.11 Analysefazit

Zusammenfassend sind die erkannten Werte und Defizite in der Übersichtstabelle in Anhang A aufgeführt. Die Defizite sind zudem - wo möglich und zweckmässig - auf dem Defizitplan in Anhang B verortet.

Werte	<ul style="list-style-type: none"> – gute Anbindung an Wirtschaftszentren wie Basel und Zürich durch die Autobahn – Anbindung an kantonale Radrouten und Route Veloland Schweiz (Rhein-Route) – Nähe zum Bahnhof Laufenburg (attraktive E-Bike-Distanz) – intakte Landschaft und schöne Einbettung der Dorfteile, Dorfcharakter spürbar – Rhein als attraktives Naherholungsgebiet – viele Grillplätze und Sitzgelegenheiten an attraktiven Aussichtspunkten, gut funktionierender Unterhalt – beliebte Ausflugsziele (Fischerhütte am Rhein, Lourdeskapelle usw.)
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> – geplanter durchgehender 30-Min-Takt auf der Strecke Laufenburg – Stein – zu erwartende Entlastung auf der Baslerstrasse durch die neugeplante Rheinquerung in Sisseln – Durch Anreize und Information zum Umsteigen auf den ÖV sowie den Fuss- und Radverkehr animieren und damit Verkehrsbelastung / Parkplatzbedarf (v.a. im Mitteldorf) reduzieren
Defizite	<ul style="list-style-type: none"> – mässige bis schlechte ÖV-Erschliessung der Ortsteile Ittenthal, Oberkaisten und des Arbeitsgebiets Hardmatt – Probleme im Verkehrsablauf im Mitteldorf – nicht behindertengerechte ÖV-Haltestellen – wenig witterungsgeschützte Haltestellen – Trennwirkung der Hauptstrasse im Ortskern – zu schnelles Fahren bei Dorfeingängen, Lärmbelastung durch Beschleunigen – Mangel an Parkmöglichkeiten für Kunden im Mitteldorf (Volg) – Zusätzliche Verkehrsbelastung der Wohnquartiere durch Zufahrten zum Arbeitsgebiet Hardmatt (von Kaisterberg herkommend) – Defizite Radverkehrsführung auf der Unterdorfstrasse (Anbindung R500) – Defizite Radverkehrsführung auf der «Eigenmatt» (Kaisten-Ittenthal) – Nur einzelne und wenig attraktive Veloabstellplätze (Bike+Ride) bei Bushaltestellen vorhanden – Sicherheitsdefizite bei Schulwegen und im Umfeld der Schulen – Unklare Fusswegführung von Ittenthal via Kaisten zum Rhein: fehlende Orientierungshilfe für Ortsunkundige – Konflikte ÖV, Auto und Fussgänger im Mitteldorf – mittelgrosse und grosse Betriebe sowie grössere Überbauungen haben heute kein Mobilitätskonzept, neue Betriebe werden nicht dazu verpflichtet – viele Beschäftigte ortsansässiger Betriebe kommen mit dem Auto zur Arbeit – Fahrten für Einkaufen, Freizeit etc. innerhalb der Gemeinde werden mit dem Auto zurückgelegt

4 Ziele

Aus den übergeordneten Planungsinstrumenten, der Analyse und den Begehungen vor Ort lassen sich konkrete Ziele ableiten. Diese bezwecken die Stärkung und Förderung der erkannten Werte, die Beseitigung von Defiziten und die optimale Abstimmung auf die beabsichtigte Siedlungsentwicklung. Die Ziele sind bewusst konkret formuliert, um eine gewisse Verbindlichkeit und Aussagekraft zu entfalten:

Ziele ÖV	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bus-Verbindungen zwischen Stein (Sisslerfeld) und Laufenburg sind zu verbessern, dabei sind die Anschlüsse an die S1 zu berücksichtigen – reibungsloser und sicherer Verkehrsablauf im Mitteldorf – bessere ÖV-Erschliessung Arbeitsgebiet Hardmatt, unter Beachtung der Ergebnisse der aktuellen Testphase sowie Kosten-Nutzen-Überlegungen – behindertengerechte, hindernisfrei zugängliche, sichere und gut ausgerüstete Bushaltestellen
Ziele MIV	<ul style="list-style-type: none"> – gut gestaltete und gut erkennbare Ortseingänge und Strassenräume – Optimieren der Parkierungssituation im Mitteldorf – Erschliessung für Beschäftigte / Anlieferung zum Arbeitsgebiet Hardmatt erfolgt über die Direktzufahrt ab K130, unter der Voraussetzung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Anschlussknoten
Ziele Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – zusammenhängendes, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz – genügend Veloabstellplätze bei wichtigen Quell- und Zielgebieten sowie Bushaltestellen – attraktive Veloinfrastruktur für Freizeitverkehr
Ziele Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – sichere und attraktive Schulwege, jeweils ein neuer Fussgängerstreifen auf der Unterdorf- und der Schulstrasse – eine neue Fussgängerquerung auf der Dorfstrasse (südlich der Einmündung «Steig / Dorfstrasse») – zusammenhängendes, sicheres und gut beschildertes kommunales Fusswegnetz – Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Mitteldorf, Verkehrssicherheit gewährleisten
Ziele Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Sensibilisierung der Bevölkerung zum Umsteigen auf ÖV sowie Fuss- und Radverkehr – kontinuierliche Reduktion der Verkehrsemissionen – Reduktion Verkehr und Lärmemissionen in den Wohnquartieren – Reduktion Parkplatzbedarf
Massnahmen	<p>Zur Umsetzung der konkreten Ziele sind griffige Massnahmen nötig. In Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe wurden entsprechende Massnahmen definiert. Für jede Massnahme existiert im nachfolgenden Kapitel ein Massnahmenblatt.</p>

5 Massnahmen

Mit den nachfolgend beschriebenen Massnahmen will die Gemeinde die aufgezeigten Defizite und Konflikte mittels gezielter Interventionen angehen und die gesetzten Ziele erreichen. Die Massnahmen haben folgende unterschiedliche Planungshorizonte (Vierjahresstruktur gemäss der Legislaturplanung, vgl. Kap. 6):

kurzfristig: bis 4 Jahre

mittelfristig: 4 - 8 Jahre

langfristig: > 8 Jahre

5.1 A: Öffentlicher Verkehr

Massnahme	A1	Bus-Verbindungen zwischen Stein (Sisslerfeld) und Laufenburg verbessern
Kurzbeschreibung	<p>Durch den geplanten Ausbau der S1 auf einen durchgehenden Halbstundentakt wird die Wichtigkeit des Bahnhofs Laufenburg für die Region und insbesondere für Kaisten zunehmen. Mit einer guten Anbindung durch den Bus nach Laufenburg kann die Attraktivität des ÖV gesteigert werden. Das ist eine langfristige Massnahme, die im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2019 im Zielbild S-Bahn 2050 aufgeführt ist. Die Gemeinde soll zu gegebenem Zeitpunkt mit dem Kanton in Kontakt treten.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	<p>– die Bus-Verbindungen zwischen Stein (Sisslerfeld) und Laufenburg sind zu verbessern, dabei sind die Anschlüsse an die S1 zu berücksichtigen</p>	
Vorgehen	<p>Gemeinde setzt sich aktiv für dieses Anliegen bei Kanton und Postauto AG ein</p>	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	<p>Gespräche ausstehend</p>	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>-</p>	
Federführung / Beteiligte	<p>Kanton / Postauto AG / Gemeinde Kaisten</p>	
Umsetzungshorizont	<p>noch offen, rechtzeitig mit Einführung Halbstundentakt</p>	
Priorität	<p>hoch</p>	
Massnahme	A2	Auswerten Erkenntnisse aus Testphase ÖV-Linie Hardmatt
Kurzbeschreibung	<p>Das Arbeitsgebiet Hardmatt ist zurzeit schlecht an das Busnetz angebunden. Hier läuft eine dreijährige Testphase (zurzeit im 2. Betriebsjahr) für eine zusätzliche Buslinie, die via Baslerstrasse das Gebiet erschliesst. Detaillierte Erkenntnisse und Erfahrungen aus der Testphase stehen noch aus. Diese werden nach Abschluss der Testphase ausgewertet. Entsprechende Folgemassnahmen sind zu prüfen.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	<p>– bessere ÖV-Erschliessung Arbeitsgebiet Hardmatt, unter Beachtung der Ergebnisse der aktuellen Testphase sowie Kosten-Nutzen-Überlegungen</p>	
Vorgehen	<p>Gespräch mit der Postauto AG zu den Erkenntnissen aus der Testphase. Prüfen, ob und welche Folgemassnahmen notwendig.</p>	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	<p>Auswertungen ausstehend</p>	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>A1: Fahrplan Postauto auf Halbstundentakt S-Bahn abstimmen</p>	
Federführung / Beteiligte	<p>Postauto AG / Gemeinde Kaisten</p>	
Umsetzungshorizont	<p>kurzfristig</p>	
Priorität	<p>hoch</p>	

Massnahme	A3	Ausbau Haltestelle «Gemeindehaus»
Kurzbeschreibung	<p>Sofern dies nicht im groben Missverhältnis zwischen dem für Behinderte zu erwartenden Nutzen und wirtschaftlichem Aufwand, den Interessen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz oder Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht, haben bis ins Jahr 2023 sämtliche Haltestellen des ÖV den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie den Folgeerlassen zu entsprechen. Die Verantwortung zur Umsetzung liegt bei den jeweiligen Anlagehaltern. Die Gemeinde ist bei der Haltestelle «Gemeindehaus» für die Umsetzung zuständig, die übrigen Haltestellen befinden sich alle auf Kantonsstrassen.</p> <p>Bei der Überprüfung der Haltestelle «Gemeindehaus» sind auch die Überlegungen zum besseren Verkehrsablauf für den öffentlichen Verkehr (vgl. Massnahme D3) zu berücksichtigen.</p> <p>Im Rahmen des Ausbaus der Haltestelle soll der Velokeller ausgebaut werden (Diebstahlsicherheit, Belichtung) und entsprechend als solcher gekennzeichnet werden.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– behindertengerechte, hindernisfrei zugängliche, sichere und gut ausgerüstete Bushaltestellen	
Vorgehen	Ausbau mit hohen Haltekanten prüfen, um niveaugleiches Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Velokeller ausbauen und beschildern.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Überprüfung ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A4: Überprüfung Bushaltestellen D3: Begegnungszone im Mitteldorf einführen, Massnahmen Verkehrsablauf prüfen	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten / Postauto AG, Kanton	
Umsetzungshorizont	kurzfristig (Umsetzung BehiG hat bis 2023 zu erfolgen)	
Priorität	hoch	

Massnahme	A4	Überprüfung Bushaltestellen
Kurzbeschreibung	<p>Quartiere, die eine weite Distanz zur nächsten Bushaltestelle aufweisen, profitieren besonders von witterungsgeschützten und diebstahlsicheren Abstellplätzen bei Bushaltestellen. In Kaisten ist bei den wenigsten Haltestellen ein witterungsgeschütztes Warten möglich (z.B. Wartehäuschen, Überdachung). Die Attraktivität des ÖV kann gesteigert werden, wenn komfortables Warten ermöglicht wird.</p> <p>Die Bushaltestellen in Kaisten sollen deshalb gesamtheitlich untersucht und nach einheitlichem Konzept aufgewertet werden. Wichtig sind insbesondere der behindertengerechte Ausbau sowie die Prüfung, ob Anlagen für kombinierte Mobilität zweckmässig sind.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– behindertengerechte, hindernisfrei zugängliche, sichere und gut ausgerüstete Bushaltestellen	
Vorgehen	Haltestellen nach einheitlichem Konzept überprüfen	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Überprüfung ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A3: Ausbau Haltestelle «Gemeindehaus»	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten / Postauto AG, Kanton	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	hoch	

5.2 B: MIV und Parkierung

Massnahme	B1	Aufwertung Ortseingänge und Strassenraumgestaltungen im Rahmen von Sanierungsprojekten prüfen
Kurzbeschreibung	<p>Ortseingänge sollen den Beginn des Dorfes wahrnehmbar machen und idealerweise mit einer entsprechenden Strassenraumgestaltung zum Verlangsamen der Geschwindigkeit animieren. In Kaisten führt die heutige Gestaltung teilweise dazu, dass die effektiv gefahrene Geschwindigkeit zu hoch ist.</p> <p>Die Hauptstrassen Dorfstrasse, Unterdorfstrasse, Ittenthalerstrasse, Oberkaisterstrasse sind in Kaisten wichtige Verkehrsachsen. Diese sollen jedoch für alle Verkehrsteilnehmer sicher nutzbar und attraktiv sein. Strassenräume sind Aufenthalts- und Begegnungsräume. Mit entsprechender Gestaltung kann die gefahrene Geschwindigkeit, die Lärmemissionen und die Trennwirkung der Strassen reduziert und diese damit siedlungsverträglicher gemacht werden.</p> <p>Strassenraum-Gestaltungsmassnahmen können am besten im Zuge einer Strassensanierung umgesetzt werden, denn so können Synergien genutzt werden und der finanzielle Aufwand wird tragbar. Die Gemeinde prüft entsprechende Massnahmen, wenn Sanierungsarbeiten anfallen.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– gut gestaltete und gut erkennbare Ortseingänge und Strassenräume	
Vorgehen	Im Rahmen von Strassensanierungen und allenfalls bei Bauprojekten gestalterische Massnahmen bei Ortseingängen prüfen.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Überprüfung ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	-	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten / Kanton (bei Sanierungen Kantonsstrassen)	
Umsetzungshorizont	mittel- bis langfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	B2 Parkierung im Mitteldorf prüfen
Kurzbeschreibung	<p>Im Mitteldorf sind in den Spitzenstunden oft zu wenig Parkplätze für Besucher von Volg, Raiffeisen und Post vorhanden. Folgende Massnahmen sind zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mit genügend Veloabstellplätzen, entsprechender Information der Bevölkerung und sicheren Gestaltung (z.B. Begegnungszone, vgl. Massnahme D3) sollen Anreize geschaffen werden, damit die Bevölkerung für Einkaufen, Freizeit etc. das Velo nutzt. – Im Rahmen der Umgestaltung des Dorfplatzes und der Einführung der Begegnungszone im Mitteldorf sollen Alternativen für die Parkplatz-Situation geprüft werden.
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– Optimieren der Parkierungssituation im Mitteldorf
Vorgehen	Überprüfung im Rahmen der Dorfplatz-Gestaltung und der Einführung der Begegnungszone
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Abklärungen pendent
Abstimmung mit anderen Massnahmen	D3: Begegnungszone im Mitteldorf einführen, Massnahmen Verkehrsablauf prüfen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten / Kanton
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	mittel

Massnahme	B3	Zufahrt zum Arbeitsgebiet Hardmatt überprüfen
Kurzbeschreibung	<p>Viele Beschäftigte des Arbeitsgebiets Hardmatt kommen mit dem Auto zur Arbeit. Diejenigen, die von Frick her über den Kaisterberg nach Kaisten fahren und deshalb durch den Ortskern und durch die Wohnquartiere zum Industriegebiet gelangen, belasten die Wohnquartiere zusätzlich.</p> <p>Insbesondere auch im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Arbeitsgebiete (Entwicklungsschwerpunkt von regionaler Bedeutung) ist es das Ziel, dass die Zufahrt zur Hardmatt über die Direktzufahrt ab der Hauptstrasse (K 130) erfolgt. Dazu sind bereits verschiedene Überlegungen getätigt worden. Die Gemeinde möchte eine Erhebung der Verkehrsmenge durchführen, um konkrete Grundlagen über den Anteil an Fremdverkehr zu erhalten. Danach sind konkrete Massnahmen (z.B. alternative Zufahrt, Zufahrtsbeschränkung, Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Quartierstrassen etc.) zu prüfen. Die genaue Vorgehensweise ist noch zu bestimmen.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	<p>– Erschliessung für Beschäftigte / Anlieferung zum Arbeitsgebiet Hardmatt erfolgt über die Direktzufahrt ab K130, unter der Voraussetzung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Anschlussknoten</p>	
Vorgehen	<p>Vorgehen definieren, Verkehrsmenge auf der Unterdorfstrasse erheben; Gesamtüberprüfung Zufahrt (Alternativen, flankierende Massnahmen) in Auftrag geben.</p>	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	<p>Überprüfung ausstehend</p>	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>-</p>	
Federführung / Beteiligte	<p>Gemeinde Kaisten</p>	
Umsetzungshorizont	<p>kurzfristig</p>	
Priorität	<p>mittel</p>	

5.3 C: Radverkehr

Massnahme	C1	Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Radwegnetz
Kurzbeschreibung	<p>Für den Freizeit-Radverkehr ist der Erlebnisfaktor wichtiger als die direkte und schnelle Verbindung. Da der Freizeitverkehr jedoch oftmals auch aus ortsunkundigen Personen besteht, sollten die entsprechenden Freizeitrouten abseits der Hauptachsen entsprechend beschildert sein.</p> <p>Ein Beispiel ist die Kantonsstrasse «Eigenmatt» zwischen Kaisten und Ittenthal: diese ist für den MIV die direkte Verbindung, jedoch für den Radverkehr wenig attraktiv (keine Strassenmarkierungen, Temporegime 80 für MIV). Für den Rad- und Fussverkehr würde eine Parallelroute über die Wege «Steig» und «Trottenhofweg» auf der gegenüberliegenden Seite des Kaisterbachs zur Verfügung stehen. Diese Route ist zwar mehrheitlich chaussiert, wäre für den Freizeitverkehr jedoch ideal und attraktiv.</p> <p>Die wichtigsten kommunalen Radrouten sollen einheitlich beschildert werden.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– zusammenhängendes, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz	
Vorgehen	wichtige Radrouten (insb. Freizeitverkehr) definieren und einheitlich beschildern	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	D2: Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Fusswegnetz	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten	
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig	
Priorität	mittel	
Massnahme	C2	Massnahmen Radverkehr auf Unterdorfstrasse prüfen
Kurzbeschreibung	<p>Die direkte Verbindung von Kaisten zur K500 (Baslerstrasse) führt über die Unterdorfstrasse, die weder Radstreifen noch Radweg enthält. Sollte diese Route zukünftig an Attraktivität gewinnen, z.B. als E-Bike-Arbeitsweg von Kaisten ins Sisslerfeld (Entwicklungsgebiet), will die Gemeinde überprüfen, ob auf der Unterdorfstrasse Massnahmen für den Veloverkehr notwendig sind.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– zusammenhängendes, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz	
Vorgehen	Bedarf beobachten, ggf. entsprechende Überprüfung initiieren	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Entwicklung Sisslerfeld mitverfolgen	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C1: Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Radwegnetz	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten / Kanton	
Umsetzungshorizont	langfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	C3	Periodische Prüfung öffentlicher Veloabstellplätze
Kurzbeschreibung	<p>Damit das Velo zur wirklichen Alternative zum Auto wird, ist eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur von zentraler Bedeutung. Damit lässt sich ein massgeblicher Teil des motorisierten Binnen-Verkehrs innerhalb der Gemeinde (z.B. Einkaufen, Freizeit, etc.) reduzieren.</p> <p>An den wichtigen Zielorten (Schulen, öffentliche Gebäude und Einrichtungen, Sportplätze und Freizeitorde, Bushaltestellen, etc.) sollen deshalb ausreichend abschliessbare und witterungsgeschützte Abstellplätze in der Nähe der Hauseingänge vorhanden sein. Die Gemeinde überprüft die wichtigen Zielorte und stellt, wo noch nicht oder nicht in ausreichendem Mass vorhanden, entsprechende Abstellplätze zur Verfügung. Sie prüft periodisch den Bedarf und erweitert bei Engpässen das Angebot Abstellplätzen an den wichtigen Orten.</p> <p>Bei Bauvorhaben, insbesondere bei neuen Gewerbebetrieben, bei publikumsorientierten Nutzungen und bei grösseren Wohnüberbauungen verlangt sie entsprechende Veloabstellplätze in Eingangsnähe auf Basis der gesetzlichen Grundlagen. Sie sensibilisiert die Bauherrschaft und verlangt die Erstellung von Mobilitätskonzepten (vgl. Massnahme E1 und E2).</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– genügend Veloabstellplätze bei wichtigen Quell- und Zielgebieten sowie Bushaltestellen	
Vorgehen	Bedarf und Angebot an Veloabstellplätzen bei wichtigen Orten überprüfen, ggf. Abstellplätze anordnen.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Überprüfung ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A3: Ausbau Haltestelle «Gemeindehaus»	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten	
Umsetzungshorizont	Daueraufgabe	
Priorität	hoch	

Massnahme	C4 Erstellung eines Biketrails prüfen
Kurzbeschreibung	Die Gemeinde möchte auf einem räumlich klar definierten Gebiet die Erstellung eines zum Teil künstlich angelegten, jedoch gut in die Landschaft eingepassten Biketrails prüfen. Dies wäre ein attraktives regionales Freizeit-Angebot in der Gemeinde darstellen und würde den sehr aktiven und erfolgreichen Veloclub im Dorf unterstützen. Im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision soll geprüft werden, ob und welches Gebiet dafür geeignet wäre und wie dies planungsrechtlich gesichert werden kann.
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– attraktive Veloinfrastruktur für Freizeitnutzungen
Vorgehen	Die Gemeinde erarbeitet ein Konzept für einen Biketrail (ggf. unter Beizug eines versierten Fachbüros) und stimmt das Vorhaben mit den betroffenen kantonalen Fachstellen ab (Raumplanung, Verkehr, Wald, weitere). In der BNO ist zu prüfen, wo und wie diese Freizeiteinrichtung gesichert werden kann.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Konzepterarbeitung ausstehend Umsetzung in der Nutzungsplanung nach Vorliegen Konzept
Abstimmung mit anderen Massnahmen	-
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten / Regionalplanungsverband, Kanton, ggf. Fachbüro
Umsetzungshorizont	rechtlich: kurzfristig (im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision) baulich: mittelfristig
Priorität	mittel

5.4 D: Fussverkehr

Massnahme	D1	Massnahmen Schulwegsicherheit
Kurzbeschreibung	<p>In der Analysephase des KGV wurde eine Schulweganalyse durchgeführt⁷. Dabei wurden die wichtigsten Schulwegrouten auf ihre Zumutbarkeit für Schulkinder unterschiedlicher Altersstufen untersucht und kritische Stellen genauer überprüft. Daraus wurden Sofortmassnahmen mit hoher Dringlichkeit und weitere Massnahmen abgeleitet.</p> <p>Die Sofortmassnahmen sind inzwischen bereits umgesetzt worden. Folgende Massnahmen sind noch pendent:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fussgängerquerungen Schulstrasse und Unterdorfstrasse kurz vor der Einmündung in die Dorfstrasse / «Unterhalten»: hier sind zwei Fussgängerquerungen mit Mittelinseln, jedoch ohne Fussgängerstreifen-Markierung vorhanden. Da diese Querungen Teil von wichtigen Schulwegrouten sind, ist das Anbringen von Fussgängerstreifen durch den Kanton angezeigt. Der Antrag dazu ist bereits beim Kanton eingereicht. Die Markierung wird realisiert, sobald die Anforderungen bezüglich Sicht, Beleuchtung, Warteräume usw. erfüllt sind. – Auf der Dorfstrasse soll südlich der Einmündung «Steig» das Anbringen einer neuen Fussgängerquerung geprüft werden, da hier zwei wichtige Schulwegrouten zusammentreffen und die Dorfstrasse queren. Die genaue Lage der Fussgängerquerung wird unter Berücksichtigung der Sichtzonen noch festzulegen sein. Die Umsetzung ist spätestens mit der Strassensanierung der Kantonsstrasse (in 4 bis 6 Jahren vorgesehen) geplant. 	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	<ul style="list-style-type: none"> – sichere und attraktive Schulwege, jeweils ein neuer Fussgängerstreifen auf der Unterdorf- und der Schulstrasse – neue Fussgängerquerung auf der Dorfstrasse (südlich der Einmündung «Steig / Dorfstrasse») 	
Vorgehen	Massnahmen gem. Bericht Schulweganalyse umsetzen. Für Massnahmen auf den Kantonsstrassen: Koordination mit Kanton.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Analyse erstellt; wichtigste Sofortmassnahmen wurden umgesetzt. Übrige Massnahmen pendent	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	-	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten / Kanton	
Umsetzungshorizont	kurzfristig. Umsetzung Fussgängerquerung Dorfstrasse spätestens im Rahmen der Strassensanierung Kantonsstrasse (in 4 bis 6 Jahren vorgesehen) geplant.	
Priorität	hoch	

⁷ PLANAR AG, 2018: Schulweganalyse, Bericht

Massnahme	D2	Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Fusswegnetz
Kurzbeschreibung	<p>Da Kaisten von einer weitgehend intakten und naturnahen Landschaft umgeben ist, ist ein gutes Fusswegnetz wichtig. Fuss- und Wanderwege sollen auch für Ortsunkundige klar als solche erkennbar sein. Im Gemeindegebiet existiert grundsätzlich ein grosses Netz an verschiedenen Fuss- und Wanderwegen.</p> <p>Die wichtigsten Fusswegrouten zu den umliegenden Ausflugszielen sowie zu den Nachbargemeinden (z.B. Fusswege nach Laufenburg, zum Rhein-Ufer, Verbindung Kaisten – Ittenthal: Alternativroute via «Trottenhofweg» etc.) sollen einheitlich beschildert werden. Dazu sind die Empfehlungen des ASTRA «Signalisation wandernaher Angebote» zu beachten.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– zusammenhängendes, sicheres und gut beschildertes kommunales Fusswegnetz	
Vorgehen	Wichtigste Fusswegrouten für Freizeit-Fussverkehr definieren und einheitlich beschildern.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	C1: Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Radwegnetz	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	D3	Begegnungszone im Mitteldorf einführen, Massnahmen Verkehrsablauf prüfen
Kurzbeschreibung	<p>Im Mitteldorf kommt es im Bereich vor dem Volg oftmals zu Behinderungen im Verkehrsablauf. Die Gemeinde prüft zurzeit die Neugestaltung des Dorfplatzes und sieht vor, eine Begegnungszone einzuführen. Die Kantonsstrasse ist von der Begegnungszone ausgenommen.</p> <p>Für einen besseren Verkehrsablauf für den öffentlichen Verkehr (Postauto) sollten zusätzlich Alternativen zur heutigen Situation geprüft werden, bspw.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Alternativen in der Linienführung des Postautos (Koordinieren mit Massnahme A3: Ausbau Haltestelle «Gemeindehaus») – das Einführen eines Einbahn-Verkehrsregimes auf der Strasse Mitteldorf. <p>Da im Mitteldorf verschiedene Massnahmen im KGV vorgesehen sind, welche voneinander abhängen und sich bei nicht zeitgleicher Überprüfung evtl. gegenseitig behindern, sollte im Rahmen der Begegnungszone ein Gesamtkonzept erarbeitet und insbesondere folgende Massnahmen koordiniert geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei Umgestaltung Dorfplatz neue Veloabstellplätze für Volg, Raiffeisen, Post prüfen und miteinbeziehen (Massnahme C3) – Parkierung im Mitteldorf in Überlegungen einbeziehen (Massnahme B2) – Alternativen zum besseren Verkehrsablauf für das Postauto (gemäss obiger Auflistung) prüfen und mit Ausbau Haltestelle «Gemeindehaus», welche ggf. verlegt werden müsste, koordinieren (Massnahme A3) 	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	– Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Mitteldorf, Verkehrssicherheit gewährleisten	
Vorgehen	Gesamtkonzept zur Einführung der Begegnungszone erarbeiten (gemäss obigem Beschrieb)	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Ausarbeitung Gesamtkonzept ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A3: Ausbau Haltestelle «Gemeindehaus» B2: Parkierung im Mitteldorf prüfen C3: Periodische Prüfung öffentlicher Veloabstellplätze	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten / Kanton, Postauto	
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig	
Priorität	hoch	

5.5 E: Mobilitätsmanagement

Massnahme	E1	Mobilitätsmanagement verankern
Kurzbeschreibung	Die Pflicht zur Prüfung und Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements bei grösseren Bauvorhaben soll im Rahmen von Planungen, Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen oder des Baubewilligungsverfahrens verankert werden können. Es soll dabei auf das Angebot des kantonalen Mobilitätsmanagements aargaumobil aufmerksam gemacht werden. Eine Pflicht kann insbesondere dann festgesetzt werden, wenn ein verkehrlich sensibles Gebiet betroffen ist oder wenn ein Projekt eine hohe Verkehrserzeugung (mehr als 30 Parkplätze) aufweist. Insbesondere im Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts von regionaler Bedeutung (Arbeitsgebiet Hardmatt) ist die Verpflichtung zu Mobilitätskonzepten eingehend zu prüfen.	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	<ul style="list-style-type: none"> – kontinuierliche Reduktion der Verkehrsemissionen – Reduktion Verkehr und Lärmemissionen in den Wohnquartieren – Reduktion Parkplatzbedarf 	
Vorgehen	Aufnahme einer Bestimmung in der BNO im Rahmen der Gesamtrevision Nutzungsplanung	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Gesamtrevision Nutzungsplanung in Arbeit	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	-	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	E2	Mobilitätsberatung in Unternehmen
Kurzbeschreibung	<p>Die Gemeinde möchte den Velo- und Fussverkehr als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr positionieren. Dazu bietet sie eine attraktive und gut ausgebaute Infrastruktur bei öffentlichen Einrichtungen an.</p> <p>Die Gemeinde bietet zudem bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen ab 50 Mitarbeitenden, die in einem Verfahrensprozess mit der Gemeinde stehen, eine Impulsberatung an. Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Unternehmensverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des Mobilitätsmanagements werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierende Probleme analysiert. Die Fachexperten entwickeln im Nachgang Massnahmenvorschläge. Für die Fachberatung bei Unternehmen zieht die Gemeinde das Angebot des kantonalen Mobilitätsmanagements aargautomobil bei.</p>	
Ziele gemäss Übersichtstabelle	<ul style="list-style-type: none"> – Sensibilisierung der Bevölkerung zum Umsteigen auf ÖV sowie Fuss- und Radverkehr – kontinuierliche Reduktion der Verkehrsemissionen – Reduktion Verkehr und Lärmemissionen in den Wohnquartieren – Reduktion Parkplatzbedarf 	
Vorgehen	Impulsberatung anbieten, Unternehmen begleiten und unterstützen	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	laufend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	-	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Kaisten	
Umsetzungshorizont	Daueraufgabe	
Priorität	hoch	

6 Controlling

Die Wirkung des KGV ist periodisch zu überprüfen. Wenn nötig, ist der KGV an die veränderten Verhältnisse und Bedürfnisse anzupassen. Ein Konzept zur Wirkungskontrolle ist deshalb Bestandteil des KGV. Das Controlling umfasst eine **Vollzugs-** und eine **Wirkungskontrolle**.

Vollzugskontrolle

Im Zuge der vierjährigen Legislaturplanung sind folgende Überprüfungen durch die Bauverwaltung zuhanden des Gemeinderats durchzuführen:

- Vollzugskontrolle: wurden die in der letzten Legislatur zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen realisiert?
- Zielüberprüfung: Entsprechen die Ziele den aktuellen Verhältnissen und Bedürfnissen? Ist die Übersichtstabelle mit Zielsetzung und Massnahmen allenfalls zu ergänzen?
- Massnahmenplanung: Für die kommende Legislatur sind die umzusetzenden Massnahmen gemäss ihrer Dringlichkeit auszuwählen und in die Budgetplanung aufzunehmen.

Der Gemeinderat hält zusammen mit der Verwaltung alle vier Jahre den Umsetzungsstand fest und bezieht die in der kommenden Legislatur fälligen Massnahmen in die Finanzplanung ein.

Wirkungskontrolle

Die Gemeinde Kaisten erhebt alle vier Jahre die Mobilitätsentwicklung der Gemeinde:

- Wirkungskontrolle: Zeigen die Massnahmen die gewünschte Wirkung? Sind allenfalls weitere flankierende Massnahmen nötig?

Mittels aussagekräftiger Indikatoren sollen jeweils Rückschlüsse auf die Wirkung der getroffenen Massnahmen ermöglicht werden. Folgende Daten werden erhoben:

- Mikrozensus zum Mobilitätsverhalten
- Gesamtverkehrsaufkommen (kantonale Verkehrszählungen können im Zuge von aktuellen Projekten punktuell durch Zählungen auf den Gemeindestrassen ergänzt werden, vgl. auch Massnahme B3)
- Auswertung des Sicherheitsempfindens auf Schulwegen sowie nach Sanierungsarbeiten
- Überprüfen der Nachfrage und des Angebots an Veloabstellplätzen (vgl. auch Massnahme C3).

Über die Wirkung der getroffenen Massnahmen anhand der erhobenen Daten wird dem Gemeinderat zusammen mit der Vollzugskontrolle alle vier Jahre in kleinem Rahmen Bericht erstattet.

7 Verfahren

Kantonale vorläufige Beurteilung	Der Entwurf des KGVs wurde gemäss § 3 BauV der kantonalen Fachstelle zur vorläufigen Beurteilung unterbreitet. Mit Schreiben vom 3. Februar 2020 hat der Kanton seine Hinweise und Änderungsanträge mitgeteilt. Einige wenige Anpassungen waren erforderlich, damit der KGV als genehmigungsfähig beurteilt wird.
Stellungnahme Fricktal Regio und Nachbargemeinden	Der Regionalplanungsverband Fricktal Regio wurde während der kantonalen vorläufigen Beurteilung zur Stellungnahme eingeladen. Mit Schreiben vom 29. November 2019 teilt Fricktal Regio mit, dass sich die im KGV formulierten Ziele grundsätzlich mit den regionalen Strategien decken. Es wird empfohlen, den Mobilitätsplan Sisslerfeld zu berücksichtigen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass beim Planungsstart zur Massnahme C4 (Biketrail) frühzeitig mit dem Regionalplanungsverband Kontakt aufgenommen werden soll.
öffentliche Mitwirkung	Der Einbezug der Bevölkerung in die Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) ist der Gemeinde Kaisten ein grosses Anliegen. Über die Infoseite www.ortsplanung-kaisten.ch wurde über die zentralen Inhalte der Vorlage und zum Ablauf der Mitwirkung informiert. Der Entwurf des KGV wurde der Bevölkerung vom 14. September bis am 31. Oktober 2020 zur Stellungnahme unterbreitet. Die Bevölkerung, politische Behörden, Parteien und Verbände konnten über die digitale Mitwirkung (oder alternativ auf herkömmliche Art in schriftlicher Form) ihre Stellungnahmen abgeben. Während dieser Zeit lagen die Dokumente zudem auf der Gemeindeverwaltung zur öffentlichen Einsichtnahme auf. Die Gemeinde hat zu allen acht eingegangenen Anträge Stellung genommen und diese auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft. Die Mitwirkungsanträge hatten keine Änderungen am KGV zur Folge.
Beschluss KGV und Aufhebung Verkehrsrichtplan	Der Gemeinderat hat am 25. Januar 2021 den vorliegenden KGV beschlossen. Mit dem Beschluss wird gleichzeitig der bestehende kommunale Verkehrsrichtplan der Gemeinde Kaisten von 1992 aufgehoben.
Genehmigungsinhalt	Der KGV Kaisten besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. Anhang, dem Defizitplan und den Teilplänen ÖV, MIV, Radverkehr und Fussverkehr. Vom Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau sind die Ziele gemäss Kapitel 4 zu genehmigen. Mit der Genehmigung werden die Ziele für den Kanton behördenverbindlich, er verpflichtet sich damit, die Erreichung der Ziele zu unterstützen.

Genehmigungsvermerk:

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Anhang

A Übersichtstabelle

Übersichtstabelle

		A. Öffentlicher Verkehr	B. MIV und Parkierung	C. Radverkehr	D. Fussverkehr	E. Mobilitätsmanagement
Erkenntnisse aus der Analyse	Werte und Chancen	<ul style="list-style-type: none"> geplanter durchgehender 30-Min-Takt Laufenburg - Stein 	<ul style="list-style-type: none"> gute Anbindung an Wirtschaftszentren wie Basel und Zürich durch die Autobahn zu erwartende Entlastung auf der Baslerstrasse durch die neugeplante Rheinquerung in Sisseln 	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an kantonale Radrouten und Route Veloland Schweiz (Rhein-Route) Nähe zum Bahnhof Laufenburg (attraktive E-Bike-Distanz) 	<ul style="list-style-type: none"> intakte Landschaft und schöne Einbettung der Dorfteile, Dorfcharakter spürbar Rhein als attraktives Naherholungsgebiet viele Grillplätze und Sitzgelegenheiten an attraktiven Aussichtspunkten, gut funktionierender Unterhalt beliebte Ausflugsziele (Fischerhütte am Rhein, Lourdeskapelle usw.) 	<ul style="list-style-type: none"> Durch Anreize und Information zum Umsteigen auf den ÖV sowie den Fuss- und Radverkehr animieren und damit Verkehrsbelastung / Parkplatzbedarf (v.a. im Mitteldorf) reduzieren
	Defizite	<ul style="list-style-type: none"> mässige bis schlechte ÖV-Erschliessung der Ortsteile Ittenthal, Oberkaisten und des Arbeitsgebiets Hardmatt Probleme im Verkehrsablauf im Mitteldorf nicht behindertengerechte ÖV-Haltestellen wenig witterungsgeschützte Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> verkehrsorientierte Gestaltung der Hauptstrasse im Ortskern zu schnelles Fahren bei Dorfeingängen, Lärmbelastung durch Beschleunigen Mangel an Parkmöglichkeiten für Kunden im Mitteldorf (Volg) Zusätzliche Verkehrsbelastung der Wohnquartiere durch Zufahrten zum Arbeitsgebiet Hardmatt (von Kaisterberg kommend) 	<ul style="list-style-type: none"> Defizite Radverkehrsführung auf der Unterdorfstrasse (Anbindung R500) Defizite Radverkehrsführung auf der «Eigenmatt» (Kaisten-Ittenthal) nur einzelne und wenig attraktive Veloabstellplätze bei Bushaltestellen (Bike+Ride) vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherheitsdefizite bei Schulwegen und im Umfeld der Schulen unklare Fusswegführung von Ittenthal via Kaisten zum Rhein: fehlende Orientierungshilfe für Ortsunkundige Konflikte ÖV, Auto und Fussgänger im Mitteldorf 	<ul style="list-style-type: none"> mittelgrosse und grosse Betriebe sowie grössere Überbauungen haben heute kein Mobilitätskonzept, neue Betriebe werden nicht dazu verpflichtet viele Beschäftigte der ortsansässigen Betriebe kommen mit dem Auto zur Arbeit Fahrten für Einkaufen, Freizeit etc. innerhalb der Gemeinde werden mit dem Auto zurückgelegt
Ziele		<ul style="list-style-type: none"> die Bus-Verbindungen zwischen Stein (Sisslerfeld) und Laufenburg sind zu verbessern, dabei sind die Anschlüsse an die S1 zu berücksichtigen reibungsloser und sicherer Verkehrsablauf im Mitteldorf bessere ÖV-Erschliessung Arbeitsgebiet Hardmatt, unter Beachtung der Ergebnisse der aktuellen Testphase sowie Kosten-Nutzen-Überlegungen behindertengerechte, hindernisfrei zugängliche, sichere und gut ausgerüstete Bushaltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> gut gestaltete und gut erkennbare Ortseingänge und Strassenräume Optimieren der Parkierungssituation im Mitteldorf Erschliessung für Beschäftigte / Anlieferung zum Arbeitsgebiet Hardmatt erfolgt über die Direktzufahrt ab K130, unter der Voraussetzung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Anschlussknoten 	<ul style="list-style-type: none"> zusammenhängendes, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz genügend Veloabstellplätze bei wichtigen Quell- und Zielgebieten sowie Bushaltestellen attraktive Veloinfrastruktur für Freizeitverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> sichere und attraktive Schulwege, jeweils ein neuer Fussgängerstreifen auf der Unterdorf- und der Schulstrasse neue Fussgängerquerung auf der Dorfstrasse (südlich der Einmündung «Steig / Dorfstrasse») zusammenhängendes, sicheres und gut beschildertes kommunales Fusswegnetz Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Mitteldorf, Verkehrssicherheit gewährleisten 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisierung der Bevölkerung zum Umsteigen auf ÖV sowie Fuss- und Radverkehr kontinuierliche Reduktion der Verkehrsemissionen Reduktion Verkehr und Lärmemissionen in den Wohnquartieren Reduktion Parkplatzbedarf
Massnahmen		<p>A1: Bus-Verbindungen zwischen Stein (Sisslerfeld) und Laufenburg verbessern</p> <p>A2: Auswerten Erkenntnisse aus Testphase ÖV-Linie Hardmatt</p> <p>A3: Ausbau Haltestelle «Gemeindehaus»</p> <p>A4: Überprüfung Bushaltestellen</p> <p>vgl. auch Massnahme D3</p>	<p>B1: Aufwertung Ortseingänge und Strassenraumgestaltungen im Rahmen von Sanierungsprojekten prüfen</p> <p>B2: Parkierung im Mitteldorf prüfen</p> <p>B3: Zufahrt zum Arbeitsgebiet Hardmatt prüfen</p>	<p>C1: Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Radwegnetz</p> <p>C2: Massnahmen Radverkehr auf Unterdorfstrasse prüfen</p> <p>C3: Periodische Prüfung öffentlicher Veloabstellplätze</p> <p>C4: Erstellung eines Biketrails prüfen</p>	<p>D1: Massnahmen Schulwegsicherheit</p> <p>D2: Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Fusswegnetz</p> <p>D3: Begegnungszone im Mitteldorf einführen, Massnahmen Verkehrsablauf prüfen</p>	<p>E1: Mobilitätsmanagement verankern</p> <p>E2: Mobilitätsberatung in Unternehmen</p>

B Defizitplan

Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Defizitplan

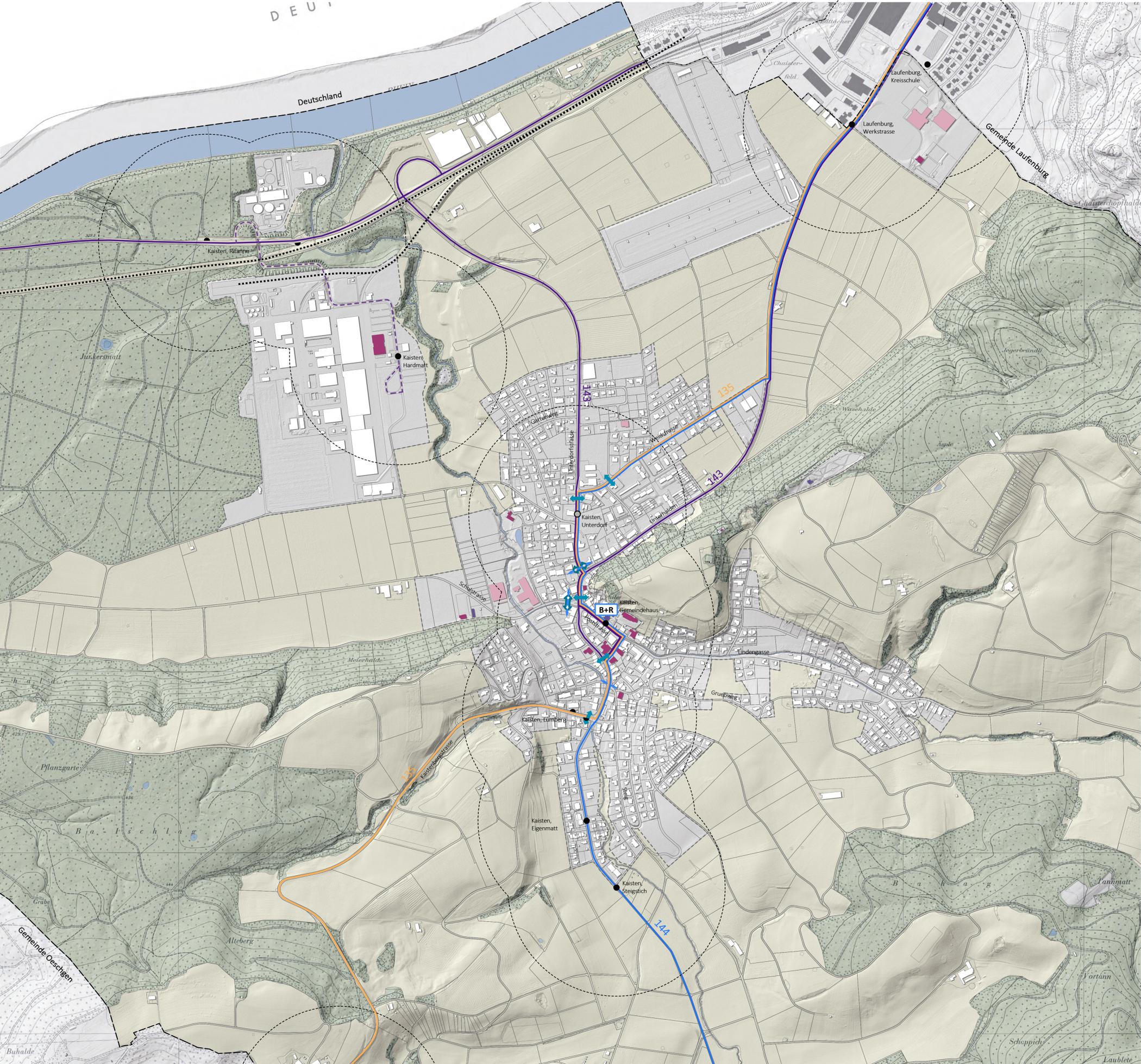
Originalmassstab 1 : 5'000

Legende

-  schlechte ÖV-Erschliessungsgüte
-  Konfliktpunkt Schwachstelle Strassenabschnitt
-  Konfliktpunkt Schwachstelle Schulweg
-  Ortseingang schlecht erkennbar
-  nicht behindertengerechte Haltestelle
-  unbefriedigender, öffentlicher Veloabstellplatz
-  unbefriedigende Velo- und Fusswegführung (Lage schematisch)
-  Mangel an Parkplätzen und Veloabstellplätzen
-  Zufahrt belastet Wohnquartiere
-  Trennwirkung Ortsdurchfahrt
-  Öffentliche Bauten und Anlagen
-  publikumsintensive Anlagen (Einkauf, Gastro, usw.)
-  Schulen / Kindergärten
-  Freizeitanlagen
-  Feuerstellen
- Aussichtspunkte
- Sitzbänke



C Teilplan ÖV



Kommunaler Gesamtplan Verkehr Teilplan Öffentlicher Verkehr

Originalmassstab 1 : 5'000

Legende

	bestehend	geplant
Bahnlinie	
Buslinie mit Liniennummer		
Buslinie (Testbetrieb)		
Bushaltestelle	●	
Gemäss BehiG ausgerüstete Haltestelle	○	
300m Einzugsgebiet der Haltestelle	○	
Fussgängerstreifen	↔	↔
Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel, ohne Fussgängerstreifen)	↔	
Bike + Ride (an Bushaltestelle)		
Öffentliche Bauten und Anlagen		
Publikumsorientierte Anlagen		
Schule / Kindergärten		
Bauzonen		
Kulturland		
Wald		

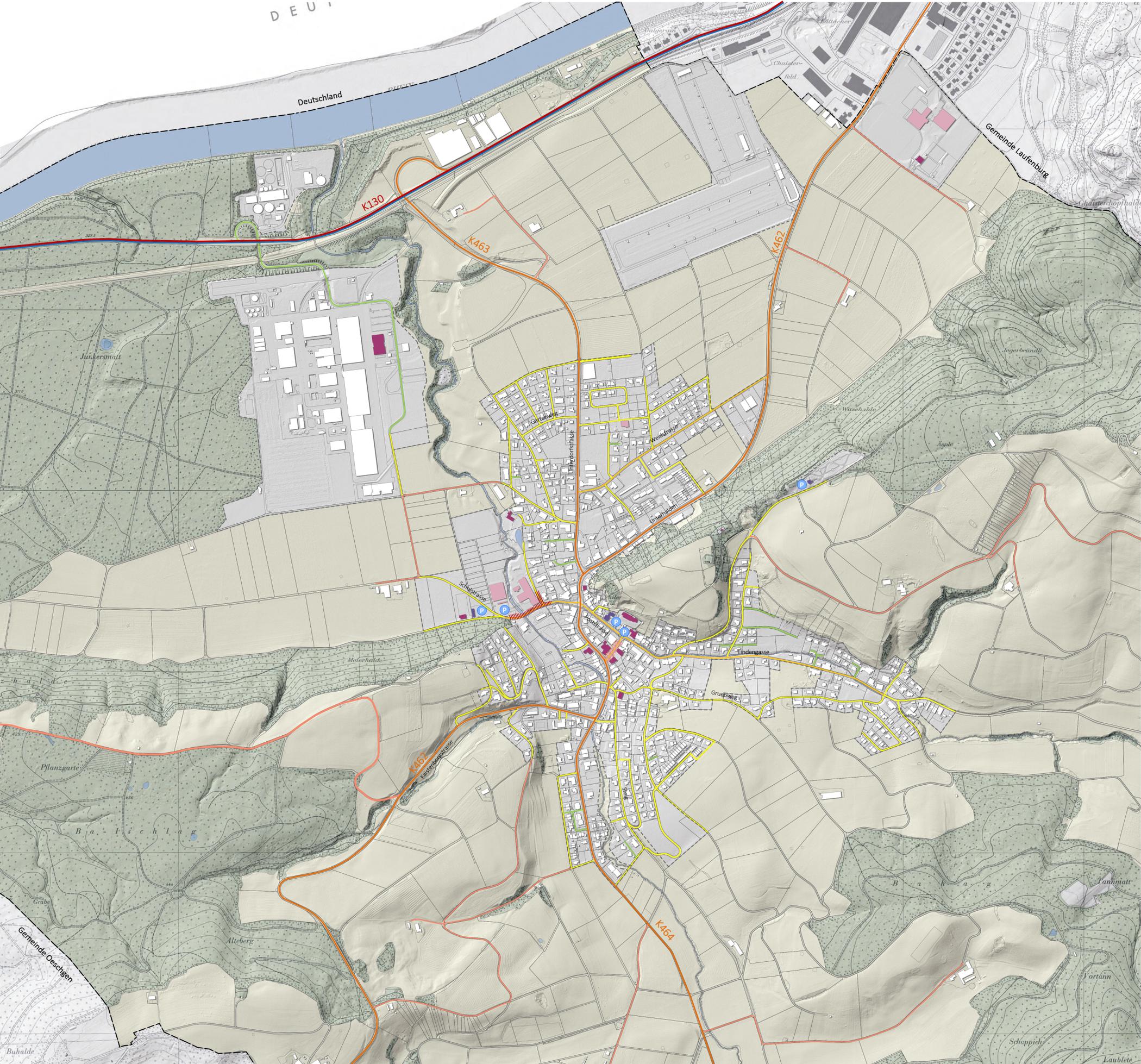


0 50 150 300
Meter

PLANAR
RAUMENTWICKLUNG

KGV - Teilplan Öffentlicher Verkehr
 Gez. / Gep. MF / JS
 Datum: 22.09.2021
 Massstab: 1:5'000
 Format: 900 x 630
 Grundlage: AV-Daten: September 2017
 DTM 0.5 m Hillshade AGIS
 Datei: KAS03_KGV.vwx

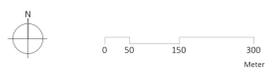
D Teilplan MIV



Kommunaler Gesamtplan Verkehr
Teilplan Motorisierter Individualverkehr

Originalmassstab 1 : 5'000

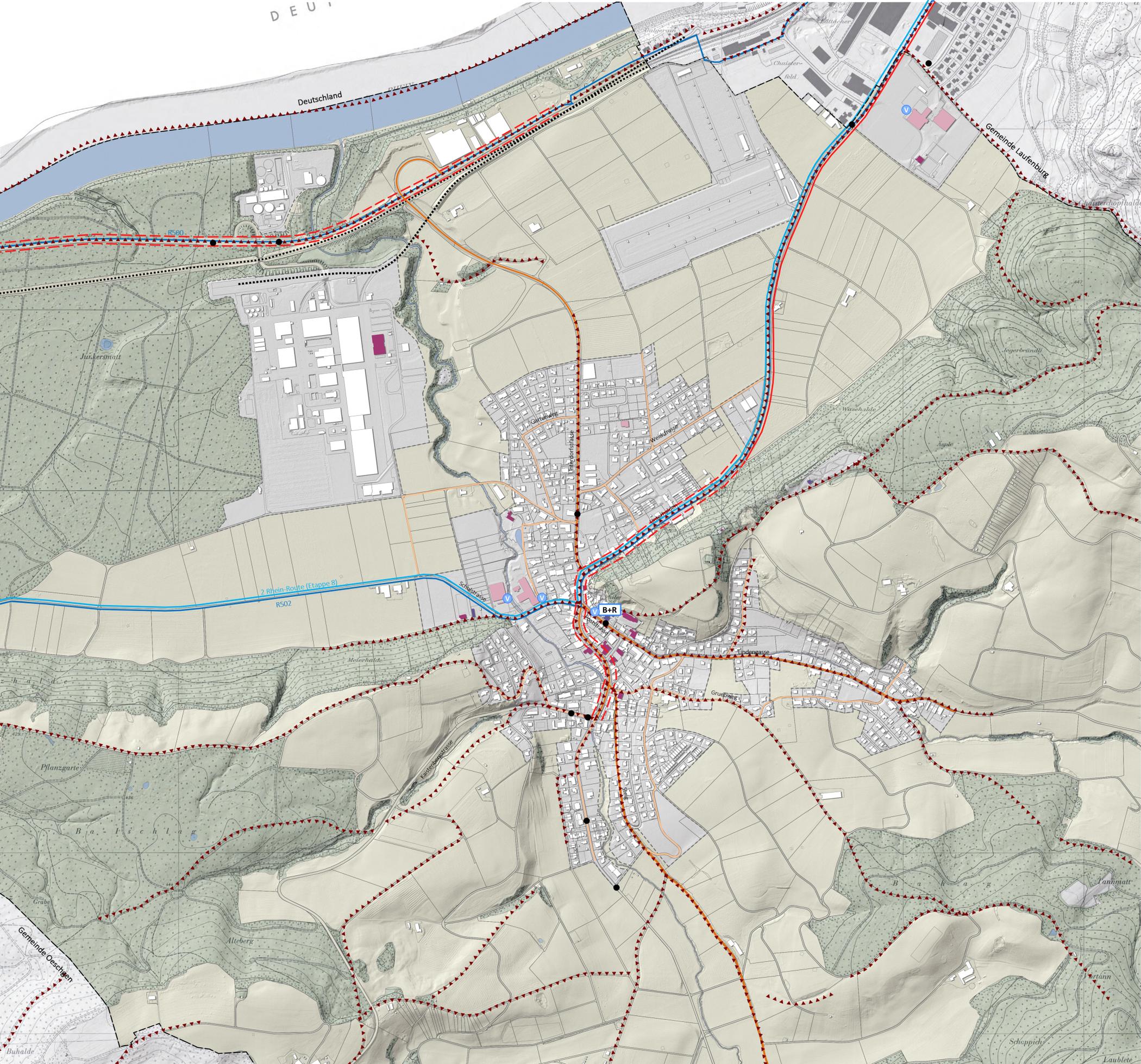
Legende	bestehend	geplant
Hauptverkehrsstrasse (HVS)		
Verbindungsstrasse (VS) Kanton		
Verbindungsstrasse (VS) Gemeinde		
Sammelstrasse (SS)		
Erschliessungsstrasse (ES)		
Privatstrasse		
Ausnahmetransportroute		
Übrige Strassen (Zufahrtsstrassen / -wege)		
Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkierungsanlage		
Begegnungszone		
Öffentliche Bauten und Anlagen		
Publikumsorientierte Anlagen		
Schule / Kindergärten		
Bauzonen		
Kulturland		
Wald		



PLANAR
 RAUMENTWICKLUNG

KGV - Teilplan Motorisierter Individualverkehr
 Gez. / Gep. MF / JS
 Datum: 22.09.2021
 Massstab: 1:5'000
 Format: 900 x 630
 Grundlage: AV-Daten: September 2017
 DTM 0.5 m Hillshade AGIS
 Datei: KAS03_KGV_vwx

E Teilplan Radverkehr



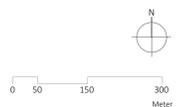
Kommunaler Gesamtplan Verkehr Teilplan Radverkehr

Originalmassstab 1 : 5'000

Legende

	bestehend	geplant
Kantonale Radrouten		
SchweizMobil Route (mit Nummer)		
Kommunale Hauptroute		
Kommunale Nebenroute		
Radstreifen beidseitig		
Radweg		
Historische Verkehrswege		
öffentliche Zweiradabstellanlage		
Bike + Ride (an Bushaltestelle)		
Bahnlinie		
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs		

Öffentliche Bauten und Anlagen	
Publikumsorientierte Anlagen	
Schule / Kindergärten	
Bauzonen	
Kulturland	
Wald	

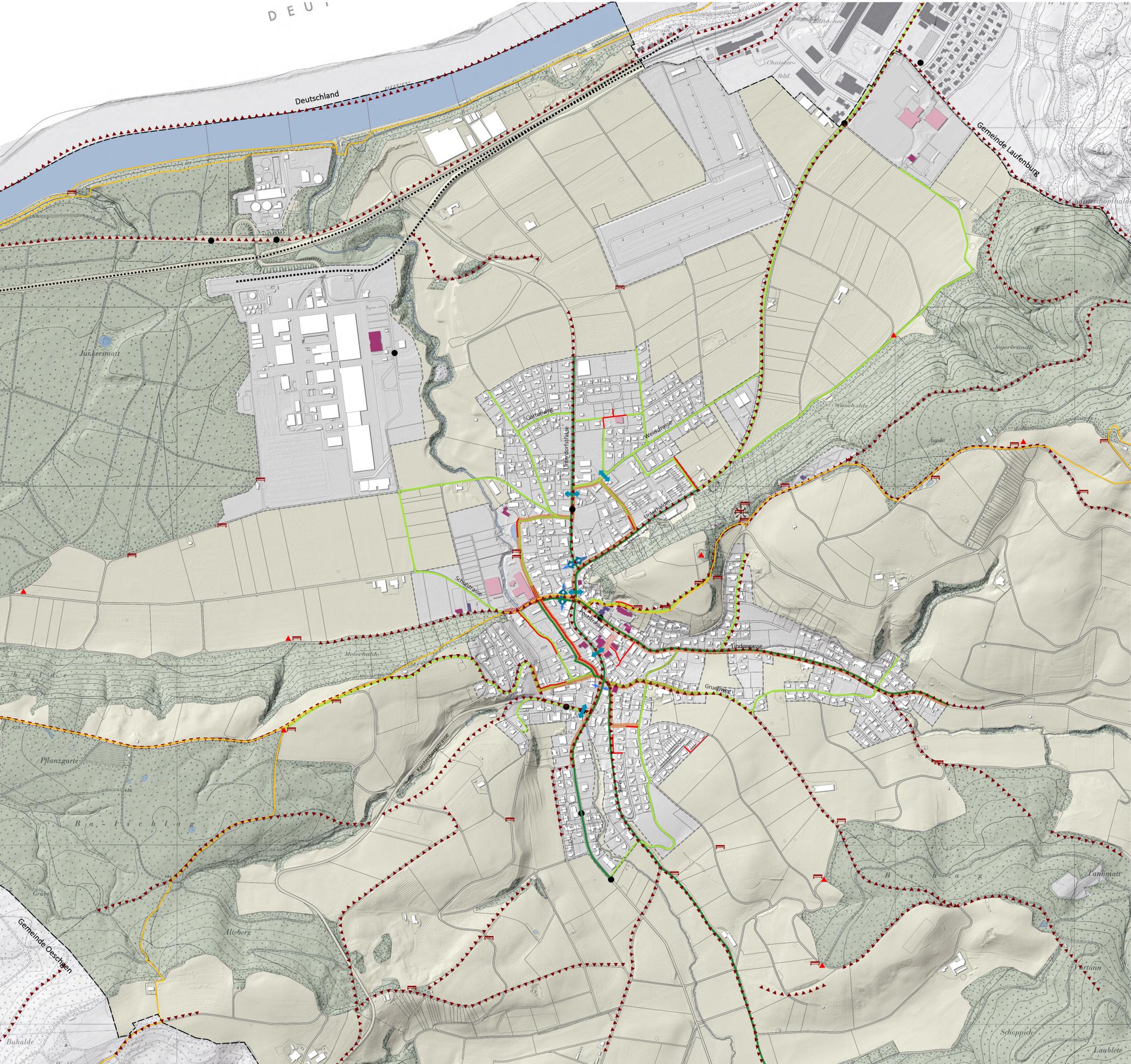


PLANAR
RAUMENTWICKLUNG

KGV - Teilplan Radverkehr

Gez. / Gep. MF / JS
 Datum: 22.09.2021
 Massstab: 1:5'000
 Format: 900 x 630
 Grundlage: AV-Daten: September 2017
 Übersichtplan AGIS
 DTM 0.5 m Hillshade AGIS
 Datei: KAS03_KGV_vvxx

F Teilplan Fussverkehr



Kommunaler Gesamtplan Verkehr Teilplan Fussverkehr

Originalmassstab 1 : 5'000

Legende

	bestehend	geplant
Kommunale Hauptroute		
Kommunale Nebenroute		
Wichtige Schulwegrouten		
Wanderweg		
Historischer Verkehrsweg		
Fussweg mit Wegrecht		
Fussgängerstreifen		
Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel, ohne Fussgängerstreifen)		
Begegnungszone		
Bahnlinie		
Haltestellen des öffentlichen Verkehrs		

Ausflugsziele

Feuerstellen	
Aussichtspunkte	
Sitzbänke	
Öffentliche Bauten und Anlagen	
Publikumsorientierte Anlagen	
Schule / Kindergärten	
Bauzonen	
Kulturland	
Wald	

0 50 150 300
Meter

PLANAR
RAUMENTWICKLUNG

KGV - Teilplan Fussverkehr

Gez. / Gep. MF / JS
Datum: 22.09.2021
Massstab: 1:5'000
Format: 900 x 630
Grundlage: AV-Daten: September 2017
Übersichtsplan AGIS
DTM 0.5 m Hillshade AGIS
Datei: KAS03_KGV.vwx