

## EINSCHREIBEN

Brugg, 15. August 2019

Gemeinderat Hausen  
Hauptstrasse 29  
5212 Hausen AG

# Einsprache gegen Verkehrsanordnung

Sehr geehrter Herr Gemeindeammann  
Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

Der Verein Pro Velo Brugg-Windisch und die ihm angehörige Ortsgruppe Pro Velo Hausen erheben frist- und formgerecht Einsprache gegen die Verkehrsanordnung „Beschränkte Öffnung der Büntefeldstrasse für Motorfahrzeuge – neue Signalisation“.

## 1. Formelles

Pro Velo Brugg-Windisch ist ein überparteilicher Verein i.S. von Art. 60 ff ZGB mit dem Ziel, die Sicherheit und Verbreitung des Verkehrsmittels Velo im Bezirk Brugg zu fördern und die Interessen der Velofahrenden gegenüber Behörden und Privaten zu vertreten.

Der Verein Pro Velo Brugg Windisch besteht seit dem Jahr 1985, hat rund 500 Mitglieder und ist im Bezirk Brugg aktiv, in der Gemeinde Hausen AG insbesondere durch die Ortsgruppe Pro Velo Hausen.

Zur Verfolgung der statuarischen Ziele kann der Verein Rechtsmittel ergreifen.

Die Legitimation zur Einsprache ergibt sich unter anderem gemäss § 2 Abs. 2 des Gesetzes über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes. Mehrere Mitglieder von Pro Velo Brugg-Windisch haben ein schutzwürdiges eigenes Interesse, da sie an der Büntefeldstrasse wohnen und/oder diese regelmässig und über eine längere Zeitspanne als Fussgänger und Velofahrer benützen. Durch die Verkehrsanordnung entsteht auf der Büntefeldstrasse motorisierter Verkehr, der die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer stark beeinträchtigt.

Die Einsprachefrist, welche bis zum 18.08.2019 läuft, ist eingehalten.

## 2. Antrag

Das bestehende und bewährte Verkehrsregime auf der Büntefeldstrasse sei beizubehalten und die publizierte, neue Verkehrsanordnung sei aufzuheben.

Die Büntefeldstrasse sei so zu gestalten, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet ist.

Gesetze, Verordnungen und Normen sowie Richtpläne des Kantons und der Gemeinde seien einzuhalten.

Auf die Tempo 30 Zone sei zu verzichten, solange keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen umgesetzt sind, welche geeignet sind, die Geschwindigkeit V85% klar unter 38 km/h zu bringen.

### **3. Begründung**

#### **3.1 Widersprüchliche Angaben bezüglich Verkehrsaufkommen**

Der Gemeinderat rechnet gemäss Anwohnerinformation mit lediglich 100-150 Fahrten pro Tag auf der Büntefeldstrasse. Falls dies zutrifft, würde die Holzgasse kaum entlastet. Trotzdem entstehen auf der Büntefeldstrasse durch den motorisierten Verkehr gravierende Nachteile für den Langsamverkehr.

In einem Verkehrsgutachten wird der Gemeinderat jedoch ganz anders zitiert: Der Auftraggeber nehme an, dass alleine am Morgen die Rohr AG 200 Fahrten pro Stunde verursache. Dazu kommen weiteren Wegfahrten von anderen Gewerbebetrieben und die Fahrten der Anwohner zur Arbeit. Am Abend ist mit vielen Heimfahrten der Arbeiter in ihren Privatautos zu rechnen. Sobald das Linksabbiegen in die K118 erlaubt wird, müsste die schmale Büntefeldstrasse wohl die meisten dieser Fahrten aufnehmen.

Für die Beurteilung dieser Verkehrsanordnung ist eine realistische Abschätzung der zu erwartenden Fahrten entscheidend. Wir erwarten eine Klärung, mit wie vielen Fahrten wann zu rechnen ist und wieso der Gemeinderat scheinbar mit so unterschiedlichen Zahlen hantiert.

#### **3.2 Gefährliches Einbiegen in die K118**

Wir haben bedenken, dass insbesondere das Linksabbiegen in die K118 zu einem erhöhten Unfallrisiko führt und es bei hohem Verkehrsaufkommen zu Rückstaus auf die Büntefeldstrasse kommt. Auch besteht die Gefahr, dass dies Schleichverkehr generieren könnte, insbesondere, falls das Tempo 30 Regime nur unzureichend durchgesetzt werden kann.

Der Autoverkehr könnte ortsunkundige Velofahrer verleiten, irrtümlich auf die K118 zu fahren. Wir erwarten eine Klärung, wie diese Gefahren reduziert werden sollen und Schleichverkehr unterbunden wird.

#### **3.3 Unzureichende Massnahmen zur Durchsetzung der Tempo-Beschränkung**

Um das Tempo 30 Regime durchzusetzen, plant der Gemeinderat, lediglich zwei „30“er Bodenmarkierungen als „Verkehrsberuhigungsmassnahme“. Da es sich bei der Büntefeldstrasse aber um eine verkehrorientierte, schnurgerade und übersichtliche Ausserortsstrecke handelt, ist es offensichtlich, dass die Geschwindigkeit V85% den Richtwert von 38 km/h deutlich überschreiten würde.

Wir befürchten, dass nach einem Jahr entweder die neue Tempo 30 Zone aufgehoben werden muss oder aber zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig werden, welche Velofahrer und Skater zusätzlich behindern.

### **3.4 Zeitliche Limitierung funktionieren schlecht**

Die zeitliche Limitierung des Verkehrsregimes führt erfahrungsgemäss zu Irrtümern und Missverständnissen. Daraus können kritische Begegnungen zwischen den Verkehrsteilnehmern resultieren, da sich beide Seiten im „Recht“ fühlen: Fussgänger und Velofahrer rechnen nicht damit, dass Autofahrten zeitweise in eine Richtung erlaubt sind und machen daher nur zögerlich Platz. Einzelne Autofahrer, welche die Strecke unter der Woche benutzen, vergessen die Zeitlimitierung und halten somit das Fahrverbot schlecht ein.

Die zeitliche Limitierung eines Verkehr Regimes reduziert erwiesenermassen die Verkehrssicherheit.

### **3.5 Zu schmal für den zusätzlichen motorisierter Verkehr**

Die Büntefeldstrasse weist im entsprechenden Strassenabschnitt eine einheitliche Breite von 3.77 Meter auf. Die insbesondere für den Fuss- und Radverkehr nutzbare Breite wird jedoch während der Vegetationsperiode durch langes Gras um knapp 0.4 Meter reduziert. Die vorhandene Breite ist für die heutige Funktion als „Zweirichtungsradweg und Fussweg kombiniert mit Landwirtschaftsfahrzeuge“ gerade ausreichend. Generell soll eine solche Strasse eine Breite von 3.5 Meter aufweisen (408\_101 / Version 3, 18.02.2015).

Für Motorwagen bis 3.5 t, was auch Kleinbusse und Lieferwagen mit Breiten von bis zu 2.6 Meter (ohne Aussenspiegel gemessen!) einschliesst, ist die Strasse im heutigen Ausbaustand jedoch klar zu schmal:

- Gemäss der Norm SN 640 201 ist für den Begegnungsfall Velo – PW bei Tempo 50 eine Mindestbreite von 3.90 Meter erforderlich (Lichte Breite 4.3m) und bei Tempo 30 eine Mindestbreite von 3.40 Meter nötig (Lichte Breite 3.8m). Ohne bauliche Massnahmen ist die Einhaltung des Tempo 30 Regimes jedoch nicht realistisch.
- Die Norm SN 640 201 berücksichtigt weder Velos mit Anhänger noch Lastenvelos oder E-Bikes. Da deren Bedeutung ist in den letzten Jahren stark gestiegen ist und noch weiter steigen wird, sollte ein Zuschlag von 0.4 Meter (Differenz eines Lastenvelos zum Norm-Velo aus früheren Jahren) eingerechnet werden.
- Da der Gemeinderat die Strasse explizit für die Gewerbe-Fahrzeuge - wie jene der Rohr AG - öffnen möchte, ist mit überdurchschnittlich vielen breiten Fahrzeugen zu rechnen. Dies ist für die Beurteilung der Begegnungsfälle ebenfalls zu berücksichtigen.
- Fussgänger müssen im entsprechenden Strassenabschnitt die Fahrbahn benutzen, da ihnen kein Trottoir zur Verfügung steht. Für die Festlegung der Mindestbreite ist somit der Begegnungsfall Fussgänger – Velo – PW massgebend, da dieser Begegnungsfall insbesondere am Morgen und Abend regelmässig auftreten wird.

Da die Büntefeldstrasse heute nicht über eine angemessene Mindestbreite für Fuss- und Radverkehr im Zweirichtungs-Regime plus Motorwagen im Einrichtungsregime verfügt, würde es regelmässig zu kritischen Begegnungsfällen kommen, welche alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fussgänger, Velofahrer und Skater, erheblich gefährdeten.

Auch der Benutzungskomfort für den Langsamverkehr würde durch das schwierige Kreuzen in einem inakzeptablen Masse reduziert.

### **3.6 Kein Einbahnregime**

Offenbar soll gar kein echtes Einbahnregime umgesetzt werden, obwohl Kanton und Verkehrsgutachter davon ausgingen. Somit kann es vorkommen, dass zwei Motorwagen kreuzen. Dies kann zum Beispiel auftreten, wenn ein Autofahrer wendet oder wenn ein Lieferwagen Waren vom Muracher in Richtung Hausen/Tannhübel transportiert.

### **3.7 Gefährdungen und Einschränkungen erlauben keine Testphase**

Wird diese Strecke für den motorisierten Verkehr geöffnet, ohne vorgängig zusätzliche und umfassende Massnahmen zu realisieren, werden viele der heutigen Benutzergruppen erheblich eingeschränkt und gefährdet. Die Nachteile für den Langsamverkehr wären so gravierend, dass selbst eine Testphase kategorisch abzulehnen ist, insbesondere da die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet ist.

#### **3.7.1 Fussgänger**

Fussgänger dürfen die Fahrbahn nicht mehr flächig benutzen und „unnötig“ auf der Fahrbahn verweilen. Ausserhalb von Fussgängerstreifen haben die Fussgänger den Fahrzeugen den Vortritt zu lassen. Durch die geringe Breite und den zu erwartenden Verkehr können Fussgänger die Büntefeldstrasse dadurch kaum mehr vernünftig benutzen. Weil aber kein Fussgängerverbot vorgesehen ist, werden die meisten von ihnen die direkte Verbindung von und nach Windisch weiterhin nutzen.

Da Fussgänger nicht gerne ins (nasse) Gras ausweichen und selten im Gänsemarsch unterwegs sind, ist mit vielen Konfliktsituationen und sogar Unfällen zu rechnen.

- **Kinder**

Eltern mit kleinen Kindern verlieren eine wichtige, attraktive, direkte und sichere Fussverbindung nach Windisch, da auf der Strecke kein Trottoir zur Verfügung steht und die Fahrbahn für einen Kinderwagen oder das Neben-dem-Kind-Gehen zu schmal ist.

- **Personen mit eingeschränkter Mobilität**

Für Personen, welche auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, ist die Büntefeldstrasse ein wichtiger und komfortabler Fussweg zwischen Hausen und Windisch. Das Ausweichen auf den Wanderweg am Waldrand ist für diese Personengruppe nicht zumutbar und teilweise nicht machbar.

- **Personen mit Behinderung**

Die Büntefeldstrasse verbindet das Wohnheim der Stiftung Domino mit der Arbeitsstätte Mikado in Windisch. Damit die Klienten der Stiftung ein möglichst selbstbestimmtes Leben führen können, benötigen sie unter anderem einen sicheren und direkten Arbeitsweg, den sie selbstständig bewältigen können. Diese Personengruppe würde mit dieser Verkehrsanordnung ihre bevorzugte Langsamverkehrs-Verbindung verlieren.

- **Hundebesitzer**

Die Büntefeldstrasse wird oft und gerne für Spaziergänge mit Hunden genutzt. Falls jederzeit mit breiten Motorfahrzeugen gerechnet werden muss, ist höchstens noch das Bei-Fuß-gehen an der kurzen Leine möglich, wodurch diese Benutzergruppe vergrault würde.

#### **3.7.2 Radfahrer**

Mit der Öffnung der Büntefeldstrasse für den motorisierten Verkehr ginge eine attraktive Veloroute verloren, selbst wenn das Tempo 30 Regime eingehalten würde, keine Fussgänger mehr die Fahrbahn nutzten und die Strassenränder alle paar Wochen gemäht würden.

Für eine brauchbare Veloroute ist es entscheidend, dass ausreichend Platz zur Verfügung steht, um langsamere Velos gefahrlos überholen zu können, auch wenn diese einen breiten Veloanhänger ziehen oder es sich um Lastenvelo handelt.

Velofahrer, insbesondere Jugendliche und Familien mit Kindern, wählen möglichst verkehrsarme Routen, auf denen sie nicht zuletzt gefahrlos nebeneinander fahren können und dürfen. Dies wird nach der Öffnung nicht mehr möglich sein.

- **Schüler und Schülerinnen**

Die Büntefeldstrasse dient als Schulweg von und zur Oberstufe in Windisch. Gerade wenn die meisten Schüler und Schülerinnen unterwegs sind, würden nebst anderen Fussgängern und Velofahrern auch viele Motorwagen die Büntefeldstrasse benutzen.

- **Pendler und Alltagvelofahrer**

Die Büntefeldstrasse stellt eine wichtige Pendlerroute von und nach Brugg (Bahnhof) dar. Gerade am Morgen und Abend, wenn die meisten Pendler unterwegs sind, würde auch der motorisierte Verkehr die höchste Frequenz erreichen. Auch für Besuche in der Stadt, z.B. zum Einkaufen, ist die Büntefeldstrasse heute eine der besten weil sichersten Routen.

- **E-Biker**

Der zu erwartende Autoverkehr auf der Büntefeldstrasse würde es Velofahrenden schwierig machen, Skater oder langsamer fahrende Velofahrer zu überholen. Schnelle E-Biker wären besonders betroffen.

### **3.7.3 Skater**

Inline-Skater benötigen durch ihre typischen, ausladenden Skating Schritte einerseits mehr Platz als Velofahrer, andererseits fühlen sie sich durch den motorisierten Verkehr noch stärker gefährdet (Sturzgefahr bei Ausweich- oder notfallmässigen Bremsmanöver). Ein besonderes Risiko besteht im Gefälle vor der Abzweigung der Skatingroute von der Büntefeldstrasse. Auch sind Skater oft in Gruppen unterwegs und möchten sich während der Fahrt miteinander austauschen.

Mit der Öffnung für Motorfahrzeuge sinkt die Attraktivität und Sicherheit dieses Abschnittes der schweizweit bedeutendsten Skating-Route (Nationale Skating Route NR 3) in einem inakzeptablen Ausmass.

### **3.7.4 Landwirtschaftsverkehr**

Auf der Büntefeldstrasse wäre der landwirtschaftliche Verkehr nach der Öffnung nicht mehr zugelassen. Die Erschliessung der Felder über einen schmalen, offiziellen Wanderweg ist nicht sinnvoll und inakzeptabel für alle Beteiligten.

## **3.8 Ungeeignet um Holzgasse nachhaltig zu entlasten**

Die Staubildung auf der Holzgasse kann durch eine zeitlich beschränkte oder permanente Aufhebung der beiden Parkplätze vor dem Volg vermieden werden. Eine erhöhte Unfallgefahr auf der Holzgasse können wir nicht ausmachen, steht dem Fussverkehr doch ein Tottoir zur Verfügung.

## **3.9 Keine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik**

Gemäss Verkehrskonzept soll der regionale Radverkehr zukünftig über die Büntefeldstrasse geführt werden. Bereits heute wird diese Route stark durch den nichtmotorisierten Verkehr benutzt. Der Kanton möchte, wie in der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU festgelegt, den Anteil des Fuss- und Radverkehrs am Gesamtverkehr weiter erhöhen. Dazu sind sichere und komfortable Fuss- und Velorouten notwendig, wie dies auch der Stimmbürger letzten Herbst mit der überwältigenden Zustimmung zum «Bundesbeschlusses über die Velowege» zum Ausdruck gebracht hat.

Eine gute, attraktive und v. a. etablierte Verbindung für den Langsamverkehr nun dem Autoverkehr zu opfern läuft den übergeordneten Verkehrszielen diametral zu wider. Um den Anteil des Fuss- und Radverkehrs zu erhöhen, müssen die Gemeinden die Infrastruktur des Langsamverkehrs attraktiver gestalten und nicht zerstören.

**Pro Velo Brugg-Windisch, Postfach, 5201 Brugg**

[www.provelo-brugg-windisch.ch](http://www.provelo-brugg-windisch.ch)

[info@provelo-brugg-windisch.ch](mailto:info@provelo-brugg-windisch.ch)

### 3.10 Führt zu Mehrverkehr

Dank der Umfahrungsstrasse K118 hat Hausen praktisch keinen Durchgangsverkehr. Der motorisierte Ziel-/Quellverkehr ist somit Haus(en)-gemacht. Mit einer weiteren Ausfalls-achse für den Autoverkehr findet zwar eine Verlagerung statt, macht die Benutzung des Autos aber insgesamt noch komfortabler und somit attraktiver. Dagegen verliert der Langsamverkehr eine wichtige Route nach Windisch und Brugg. So würden wohl einige Bezirks-Schülerinnen und -Schüler nicht (mehr) das Velo für den Schulweg benutzen und erfahrungsgemäss später auch für andere Fahrten nicht das Velo wählen.

Um den Modalsplit zugunsten des Langsamverkehrs zu verbessern, muss hingegen der Veloverkehr attraktiver werden. Dies ist dringend nötig, um die zukünftigen Anforderungen an unsere Verkehrsinfrastruktur halbwegs meistern zu können.

### 3.11 Fehlende Massnahmen gegen Schleichverkehr

Es sind keine Massnahmen ersichtlich, die den zu erwartenden Schleichverkehr unterbinden können.

## 4. Fazit

Die verfügbaren Unterlagen lassen bei uns und anderen Betroffenen viele Fragen offene und der gewählte Publikationszeitpunkt in den Sommerferien erschwerte die Klärung dieser erheblich.

Erst wenn die obigen Vorbehalte sauber analysiert und die sich daraus ergebenden Fragen beantwortet sind, ist eine korrekte Beurteilung der Auswirkungen möglich. Für Pro Velo Brugg-Windisch ist schon heute klar, dass diese Verkehrsanordnung nicht den gängigen Normen entspricht und das Unfallrisiko auf der Büntefeldstrasse erheblich erhöht, während der Sicherheitsgewinn bei der Holzgasse nur minimal sein dürfte.

Wir bitten Sie daher höflich, bei der Interessenabwägung die Verkehrssicherheit sowie die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs entsprechend zu gewichten und die vorliegende Einsprache gutzuheissen.

Besten Dank und freundliche Grüsse

**Herbert Künzi**  
Präsident Pro Velo Brugg-Windisch  
[praesident@provelo-brugg-windisch.ch](mailto:praesident@provelo-brugg-windisch.ch)  
Postfach, 5201 Brugg  
079 619 35 11

**Stefan Hintermann**  
Leiter Ortsgruppe Pro Velo Hausen  
[hausen@provelo-brugg-windisch.ch](mailto:hausen@provelo-brugg-windisch.ch)  
5212 Hausen