



Eckwerte der Verkehrsplanung

*Schlussbericht zuhanden des Einwohnerrates
Genehmigt vom Gemeinderat am 10. August 2009*

Gemeinde Wohlen

Auftraggeberin

Gemeinde Wohlen, Bauverwaltung, Kapellstrasse 1, 5610 Wohlen AG

Mitglieder des Projektteams

*Walter Dubler, Vorsitz, Gemeindeammann
Tel. 056 619 92 01, dubler.walter@wohlen.ch*

*Marcel Wegmann, Bauverwalter
Tel. 056 619 92 20, wegmann.marcel@wohlen.ch*

*Reto Studer, Bereichsleiter Tiefbau
Tel. 056 619 92 25, studer.reto@wohlen.ch*

*Felix Brühwiler, Regionalpolizei
Tel. 056 621 17 17, bruehwiler.felix@wohlen.ch*

*Peter Hotz, Metron Verkehrsplanung AG
Tel. 056 460 92 20, peter.hotz@metron.ch*

*Esther Arnet, Metron Verkehrsplanung AG
Tel. 056 460 92 11, esther.arnet@metron.ch*

Beauftragte Verkehrsplaner

<i>Peter Hotz</i>	<i>MSc. ETHZ/SVI/SIA</i>
<i>Esther Arnet</i>	<i>dipl. Betriebsökonomin FH</i>
<i>Marco Starkermann</i>	<i>dipl. Ing. FH in Raumplanung</i>
<i>Maria Andreou</i>	<i>Sekretärin</i>

<i>Metron Verkehrsplanung AG</i>	<i>T 056 460 91 11</i>
<i>Postfach 480</i>	<i>F 056 460 91 00</i>
<i>Stahlrain 2</i>	<i>Mail: info@metron.ch</i>
<i>5201 Brugg</i>	<i>www.metron.ch</i>

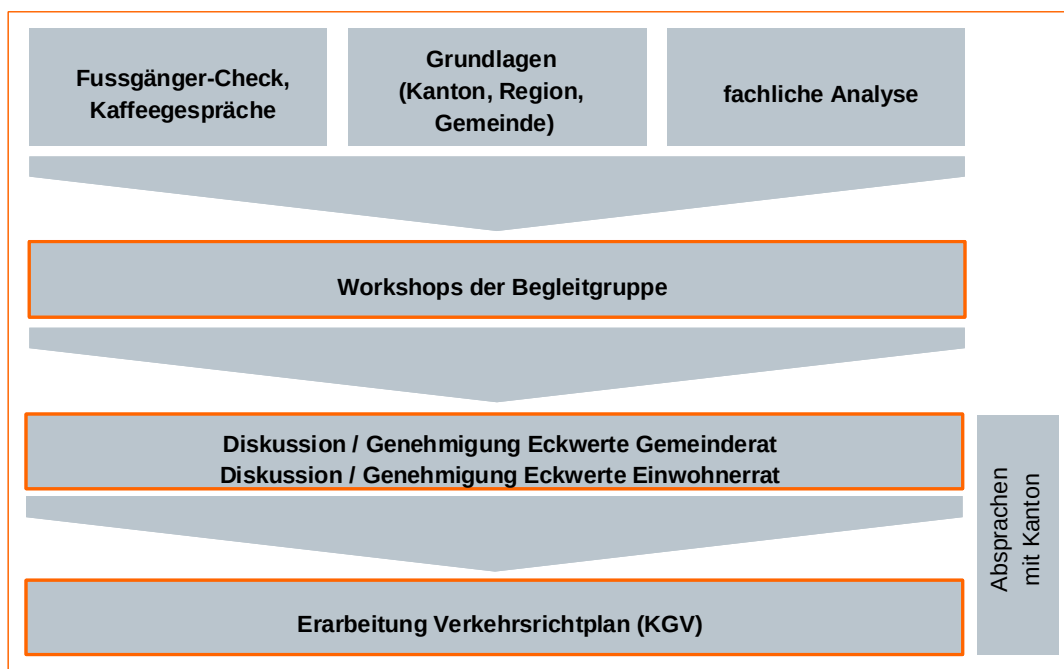
Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	4
2 Ausgangslage und Erarbeitungsprozess	5
2.1 Allgemeines und Anlass	5
2.2 Erarbeitungsprozess	5
2.3 Zusammenstellung der Begleitgruppe	7
3 Übergeordnete Grundlagen	8
3.1 Eidgenössische Grundlagen	8
3.2 Kantonale Grundlagen	8
3.3 Regionale Grundlagen	8
3.4 Kommunale Grundlagen	9
4 Anforderungen	10
4.1 Agglomerationsprogramm	10
4.2 Baugesetz (nBauG)	11
4.3 Siedlungs- und Masterplanung (Zentrum)	11
4.4 Parkierung	11
5 Gesamtverkehr - Siedlung und Verkehr - Umwelt	12
5.1 Feststellungen	12
5.2 Leitsätze und Massnahmen zur räumlichen Entwicklung	13
5.3 Säulen der Verkehrsplanung	14
6 Motorisierter Individualverkehr	18
6.1 Feststellungen	18
6.2 Stossrichtungen	18
6.3 Massnahmenpaket	19
6.4 Geschwindigkeitsplan	20
7 Fuss- und Veloverkehr	24
7.1 Feststellungen	24
7.2 Stossrichtungen	24
7.3 Massnahmenpaket	25
8 Öffentlicher Verkehr	26
8.1 Feststellungen	26
8.2 Stossrichtungen	26
8.3 Massnahmenpaket	27
9 Weiteres Vorgehen	28
9.1 Revision des Verkehrsrichtplans	28
9.2 Laufende Umsetzung einzelner Massnahmen und Sofortmassnahmen	28
9.3 Termine	28

1 Zusammenfassung

Mit den Eckwerten der Verkehrsplanung werden die Grundsätze der künftigen Verkehrsplanung für die Gemeinde Wohlen festgelegt. Zu allen Verkehrsarten werden Stossrichtungen und Massnahmen festgesetzt. Zur Verdeutlichung werden Beispiele aufgezeigt, die als Muster und Baukasten für die konkreten Projektierungen dienen.

Die Eckwerte der Verkehrsplanung sind eingebettet in eine Vielzahl von kantonalen, regionalen und kommunalen Grundlagen. Eine wichtige Grundlage stellen auch die Inputs aus dem breiten Mitwirkungsverfahren dar. Die interessierte Wohler Bevölkerung konnte an drei Kaffeeegesprächen, einem Fussgängercheck und in einer Begleitgruppe Anliegen und Vorschläge einbringen, die umfassend dokumentiert wurden. Die Resultate flossen ebenfalls in diesen Bericht ein.



Als wichtigste Säulen der Verkehrsplanung werden die folgenden sechs Themenbereiche definiert:

- Attraktivität des Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsortes steigern. Die Rolle als regionales Zentrum stärken.
- Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallzahlen reduzieren.
- sorgfältiger Umgang und gestalterische Aufwertung von Strassen und Plätzen
- schonender Umgang mit den Ressourcen und Reduktion der Lärm- und Luftbelastung
- Aufwertung des Zentrums
- optimale Nutzung der bestehenden Infrastrukturen und Strassen

2 Ausgangslage und Erarbeitungsprozess

2.1 Allgemeines und Anlass

Die Gemeinde Wohlen hat sich entschieden, den bestehenden kommunalen Verkehrsrichtplan 1996 zu revidieren. Um eine breite Akzeptanz für das behördenverbindliche Planungsinstrument zu finden, wird die Erarbeitung stufenweise vorgenommen und durch ein breites, öffentliches Mitwirkungsverfahren begleitet. Als Vorstufe zum Verkehrsrichtplan werden die Eckwerte der Verkehrsplanung definiert. Während der Richtplan selber vom Gemeinderat genehmigt wird, werden die Eckwerte dem Einwohnerrat zur Diskussion und Verabschiedung vorgelegt. Mit diesem Vorgehen wird eine breite Abstützung der kommunalen künftigen Verkehrsplanung gesucht. Neu heisst der Verkehrsrichtplan (VRP) Gesamtplan Verkehr (KGV) gemäss Art. 54a des neuen Baugesetzes (nBauG).

Die Eckwerte der Verkehrsplanung - wie auch der spätere KGV - umfassen neben Aussagen zur Gesamtmobilität und zur zu allen Verkehrsarten: Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr inkl. Parkierung), Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (Bus/Bahn). Heute sind zusätzlich die Auswirkungen des Verkehrs auf die Lebensgrundlagen der Bevölkerung und die Umwelt vermehrt zu berücksichtigen. Im Bereich des Lärmschutzes gilt es zu beachten, dass der Schutz der Wohnnutzungen vor zu hohem Lärm bis ins Jahr 2018 vollzogen sein muss. Der KGV ist eng abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung. Die Erarbeitung des kommunalen Gesamtplans Verkehr bietet die Chance, auch diese Aspekte miteinzubeziehen.

2.2 Erarbeitungsprozess

Eine breite Akzeptanz der Verkehrsplanung kann nur erreicht werden, wenn die Betroffenen von Anfang an in den Prozess der Erarbeitung einbezogen werden und so aus Betroffenen Beteiligte werden. Bei der Erarbeitung der Eckwerte der Verkehrsplanung legt der Gemeinderat grossen Wert auf das Zusammenwirken von Fachleuten (Verkehrsplanung / Masterplan / Nutzungsplanung) und betroffener Bevölkerung. Der Gemeinderat verfolgt dabei folgende Strategie:

- Die Eckwerte sollen auf dem neuesten Stand des Fachwissens basieren.
- Die Eckwerte sollen durch den Einbezug der Bevölkerung auf breite Akzeptanz stossen.

Elemente des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens

- Kaffeegespräche (eines davon in Anglikon): Sammeln von Bedürfnissen und Anliegen
- Fussgängercheck: Erfassen von Mängeln v.a. im Fussverkehr
- Begleitgruppe: Überprüfung und Mitgestaltung der Eckwerte der Verkehrsplanung durch Interessenvertretungen
- Genehmigung der Eckwerte durch den Einwohnerrat: Einbezug der Legislative in den Prozess

Die Mitwirkung der Bevölkerung und der Begleitgruppe, sowie der Einbezug des Einwohnerrates ersetzen die umfassende Analyse der Fachleute keineswegs, sie ermöglichen aber den Fachleuten einen vertieften Einblick in die „Alltagssorgen“ der Bevölkerung. Im Gegenzug erhalten die Fachleute die Möglichkeit, der Bevölkerung ihre Lösungsvorschläge zu erklären. Mit diesem Vorgehen wird das Prozessrisiko beim Verkehrsrichtplan reduziert resp. berechenbarer bzw. die Umsetzung von Projekten erleichtert und beschleunigt; da 1. eine breit abgestützte Grundlage vorhanden ist und 2. übergeordnete Instanzen bei ihren Vorlagen auf positive Voten der Standortgemeinde angewiesen sind.

2.3 Zusammenstellung der Begleitgruppe

An den zwei Workshops der Begleitgruppe nahmen die folgenden Personen teil:

Becklas Michael	
Brühwiler Felix	Regionalpolizei
Christen Peter	Regionalpolizei
Dubler Walter	Gemeindeammann
Haller Christoph	Projektleiter Masterplan Ortszentrum
Huwiler Paul	Gemeinderat
Ineichen Armin	Raum-, Bau- und Verkehrsplanungskommission
Isler Roger	Einwohnerrat / Strategiekommission
Jauslin Matthias	Gemeinderat
Kaufmann Werner	BVU, Sektionsleiter Strassen
Kern Regula	
Koch Beat	Vertreter Ortsbürgergemeinde
Kohli Benno	Einwohnerrat / Raum-, Bau- und Verkehrsplanungskommission
Kuhn Urs	Vertreter Ortsmuseum Schlössli
Lehmann Sandra	Einwohnerrätin / Strategiekommission
Lüthi Werner	
Manimanakis-Meyer Corinne	Einwohnerrätin / Strategiekommission
Maranta Gregor	Strategiekommission
Meier Thomas	Ortsplaner
Meyer Hans	
Meyer Walter	
Müller Heinz	Bauverwaltung
Müller Herb	
Müller Urs	Raum-, Bau- und Verkehrsplanungskommission
Oswald Barbara	
Perroud Arsène	Einwohnerrat
Perroud Hedy	Raum-, Bau- und Verkehrsplanungskommission
Stadler Rolf	Strategiekommission
Steiner Landert Judith	Einwohnerrätin / Strategiekommission
Studer Reto	Bauverwaltung
Veghini Dario	Raum-, Bau- und Verkehrsplanungskommission
Wagner Michel	Strategiekommission
Weber Raymond	
Wegmann Marcel	Bauverwalter
Zingg Patrick	Postauto Aargau

3 Übergeordnete Grundlagen

3.1 Eidgenössische Grundlagen¹

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979
- Verordnung über die Raumplanung (RPV) vom 28. Juni 2000
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985
- Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) vom 26. November 1986
- Bundesgesetz über Wohnbau- und Eigentumsförderung (WEG) vom 4. Oktober 1974
- Bundesgesetz über Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001

3.2 Kantonale Grundlagen

- Kantonaler Verkehrsrichtplan
 - Richtplankarte vom 17.12.1996
 - Verkehrskonzept und Planungsgrundsätze, 17.12.1996
 - Nationalstrassen, 26.01.2009
 - Kantonsstrassen, 26.01.2009
 - Radroutennetz, 02.11.2004
 - Wanderwegnetz, 20.02.2008
 - Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr, 17.12.1996
 - Personenfernverkehr, 08.01.2009
 - Regionalzugsverkehr, 26.01.2009
 - Busverkehr, 17.12.1996
 - Güterverkehr, 08.01.2009
 - P+R-Anlagen, 17.12.1996
 - Flugplätze, 17.12.1996
 - Freihaltegebiete für Wasserstrassen, 17.12.1996
- MobilitätAARGAU, Gesamtverkehrsstrategie, 19.9.2006
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr, 28.8.2007
- Lärmkataster (laufend)
- Neues Baugesetz (Art. 54), Entwurf, Volksabstimmung vom 27.9.2009
- Ortsdurchfahrten - Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Mai 2009

3.3 Regionale Grundlagen

- Zukunftsvision Bünztal / regionales Entwicklungskonzept, Nov. 2006
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung „Aargau-Ost“, Dez. 2007
- Agglomerationsprogramm, Prüfbericht und Bundesbeschluss, Dez. 2008 (UVEK)

¹ vgl. Empfehlungen kommunaler Verkehrsrichtplan (VRP), Baudepartement des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, Januar 2002

3.4 Kommunale Grundlagen

- Leitbild des Gemeinderats Wohlen, März 2008
- Kommunalen Verkehrsrichtplan, 1996
- Fussgänger- und Velokonzept (1992/1993), Metron AG
- Kundenzufriedenheitsmessung Ortsbus Wohlen (2007); PostAuto AG Region Nord-schweiz
- Potenzialabschätzung "Neue BDWM-Haltestelle Bifang", März 2009
- Verkehrszählungen (laufend)
- Geschwindigkeitsmessungen (laufend)
- Unfalldaten (laufend, 2004-2008)

4 Anforderungen

4.1 Agglomerationsprogramm

Im Dezember 2007 verabschiedete der Regierungsrat des Kantons Aargau das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost. Die nachfolgenden Massnahmen sind für die Aufwertung der Agglomeration Wohlen enthalten. In einer umfassenden Massnahmenliste wurden die Kosten geschätzt und die Prioritäten angegeben.

Massnahmen der Priorität A sind zur Umsetzung zwischen 2011 und 2014 vorgesehen, Massnahmen der Priorität B zwischen 2015 und 2018, und solche der Priorität C nach 2019.

Massnahmen	Investitions- kosten (Mio.)	Realisierungs- zeitraum	Kanton: Priorität Massnahme	Bund: Priorität Kostenbeitrag
Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung				
7.11 Unterführung SBB für den LV Wilerzelgstrasse - Allmendstrasse	0.6	2011-14	A	A/0.5
7.12 BDWM: Neue Einführung in den Bahnhof Wohlen	6	2011-14	A	C
7.31 Wendegleis Bahnhof Wohlen (S-Bahn Zürich-Freiamt)	15	2015-18	B	C
Strasseninfrastrukturen (inkl. Knotensanierungen)				
7.18 Verkehrsknoten Bullenberg- und Anglikerstrasse (Vorinvestition zur Bünztalstr.)	5	2011-14	A	A
7.32 Ausbau Bünztalstr. K123 Wohlen - Lenzburg (Abschnitt bis Verzweigung Dottikon)	30	2015-18	B	B
7.33 Flank. Massnahmen zur Bünztalstr. in Anglikon, Dottikon, Othmarsingen (K266)	3	2015-18	B	B
7.41 Wohlen Südumfahrung	40	ab 2019	C	C
Parkraum- und Mobilitätsmanagement				
7.13 Mobilitätsmanagement Wohlen (Beratung von Unternehmen, Information/Internet)	0.5			
Siedlungsentwicklung und -aufwertung				
7.14 Entwicklung ESP Wohlen/Villmergen (Güter/Transp., Fachm., Prod., DL/Büro zu prüfen)	0.5	2011-14	A	
7.16 Siedlungsaufwertung Bahnhof Wohlen (Verdichtung)	0	2011-14	A	
7.17 Aktive kommunale Boden- und Wohnbaupolitik zur Förderung verdichtetes Bauen	0	2011-14	A	
Strassenraumgestaltung				
7.15 Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten Wohlen (K127/K266)	6	2011-14	A	A/2.1
Bemerkungen: Für den Ausbau der Bünztalstrasse werden zur Zeit mehrere Varianten im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung geprüft. Im Agglomerationsprogramm wird nur der Teil innerhalb des Agglomerationsperimeters berücksichtigt (ausserhalb: zusätzlich ca. CHF 30 Mio.)				

4.2 Baugesetz (nBauG)



Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

Kanton Aargau

Seite 3

▪ **§ 54a Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)**

- Abstimmung des Verkehrsaufkommens mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung
- Wird vom Gemeinderat beschlossen und vom RR genehmigt
- KGV erforderlich für **Parkleitsystem, Begrenzung oder Bewirtschaftung** der Parkfelder, letztere werden in der NP umgesetzt
- RR kann unter bestimmten Voraussetzung Gemeinde zum Erlass eines mit Nachbargemeinden abgestimmten KGV verpflichten
- Kanton unterstützt mit Beiträgen (Dekret)

☺ Zustimmung

Prüfungsauftrag: Voraussetzungen für Verpflichtung einer Gemeinde zu einem KGV neu auf Gesetzesstufe geregelt.
Ausführungsbestimmungen liegen im Entwurf vor.

Feldschau - Aargau

Seite 3

4.3 Siedlungs- und Masterplanung (Zentrum)

- Siehe Schlussbericht Masterplan
- Siehe Siedlungsplanung

4.4 Parkierung

- Auftrag von Einwohnerrat erteilt, 18.5.2009
- Ziele:
 - Genügend grosses Angebot an Parkplätzen im Zentrum
 - Optimale Auslastung der bestehenden Anlagen
 - Reduktion von kurzen Fahrten von Geschäft zu Geschäft (Hüpfverkehr)
 - Minimierung der Behinderung von Fussgängerverkehr im Trottoirbereich durch Parkplätze, attraktive Gestaltung des Strassenraums
 - Reduktion von Suchverkehr
 - Den Verhältnissen angepasste Bemessungsgrundlagen für die Berechnung von Pflichtparkplätzen
 - Reduktion des "wildes Parkierens" (Laternenparkieren)

5 Gesamtverkehr - Siedlung und Verkehr - Umwelt

5.1 Feststellungen

Die verkehrlichen Konflikte lassen sich nicht überall vollständig lösen, zu widersprüchlich sind die Ansprüche jedes Einzelnen. Indessen lassen sich die Auswirkungen der Konflikte minimieren: Hier heisst der Ansatz, den Verhältnissen angepasste Fahrgeschwindigkeiten. Dass dies mit Verkehrsgeboten und -verboten alleine nicht realisierbar ist, ist inzwischen mehrfach bewiesen. Aus Erfahrung wissen wir alle: der Strassenraum muss attraktiv sein für alle; keine Schikanen, sondern gestalterisch überzeugende - möglichst einfache - Massnahmen.

In den übergeordneten, stärker befahrenen Strassen, sind organisatorische und betriebliche Massnahmen, die die gegenseitige Verträglichkeit verbessern, nötig. Sie sind häufig schwieriger zu realisieren, weil verschiedenste Akteure (unter anderem auch der Kanton) mitentscheiden.

Ein wichtiger Grundsatz für die nachfolgenden Kapitel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Der Schutz der Schwächeren (Kinder und Betagte, Fussgängerinnen und Velofahrer, Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung) hat hier Priorität. Meist bedeuten Massnahmen zum Schutz der Schwächeren auch ein Mehrwert für alle, weil gestalterische Massnahmen den öffentlichen Raum aufwerten und das Leben rund um die Strassen verbessern. Bezüglich der Unfallsituation in Wohlen wurde ein separater Analysebericht erstellt. Er belegt, dass die Unfallzahlen in Wohlen sehr hoch sind, vor allem bei den hohen Zahlen an Unfällen mit schwer Verletzten sind Massnahmen nötig.

Zu beachten ist, dass die verschiedenen Massnahmen in der Verkehrsplanung sehr unterschiedliche Planungs- und Umsetzungszeiträume haben (vgl. Abbildung 1): Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändert sich sehr langsam. Auch die Planung und Umsetzung von Netzergänzungen und Umfahrungsstrassen dauert üblicherweise mindestens 15 bis 20 Jahre. Die Realisierung von Verbesserungen am bestehenden Strassensystem kann hingegen schnell und in Etappen in Angriff genommen werden. Deshalb liegt diesen Eckwerten auch die Haltung zugrunde, dass mit dem bestehenden Strassensystem realisierbare Verbesserungen erzielt werden müssen. Das schliesst nicht aus, dass Netzergänzungen und -ausbauten (z.B. Umfahrungsstrassen) in die langfristige Planung im Sinne einer Trasseesicherung einfliessen. Sie sollen aber nicht als Alternativen zur Verbesserung am Bestand betrachtet werden, weil ihre Realisierung unsicher und nicht zeitgerecht möglich ist.

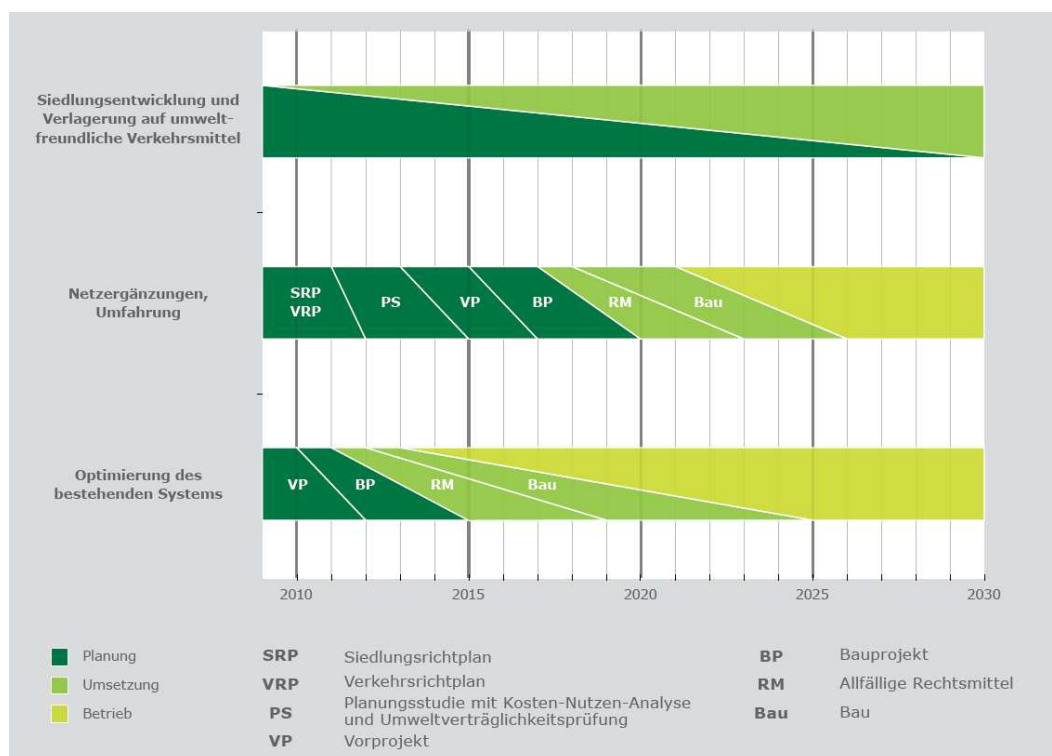


Abbildung 1:
Darstellung der unterschiedlichen Umsetzungsfristen

5.2 Leitsätze und Massnahmen zur räumlichen Entwicklung

Im März 2008 verabschiedete der Gemeinderat folgende Leitsätze, die im engen Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung stehen. Die Eckwerte der Verkehrsplanung sind eine Konkretisierung und Umsetzung dieser Leitsätze.

Stärkung des Regionalzentrums Wohlen

- Das Regionalzentrum Wohlen soll gestärkt werden.
- Die räumliche Entwicklung kann wie folgt dazu beitragen:
 - Das kontinuierliche und gezielte Wachstum von qualitativ hochwertigen Wohnungen und Arbeitsplätzen ist zu fördern.
 - Die bestehende Infrastruktur ist optimal auszunutzen. (Strassen, Öffentlicher Verkehr, Ver- und Entsorgung, Schulraum, öffentliche Bauten und Anlagen)
 - Die Attraktivität des Ortsbildes und der öffentlichen Aussenräume soll gesteigert werden.

Kontinuierliches und gezieltes Wachstum

Das kontinuierliche und gezielte Wachstum von qualitativ hochwertigen Wohnungen und Arbeitsplätzen ist zu fördern.

optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur

Die bestehende Infrastruktur ist optimal auszunutzen (Strassen, öffentlicher Verkehr, Ver- und Entsorgung, Schulraum, öffentliche Bauten und Anlagen)

Steigerung der Attraktivität

Die Attraktivität des Ortsbildes und der Aussenräume soll gesteigert werden.

5.3 Säulen der Verkehrsplanung

Die Eckwerte der Verkehrsplanung bauen auf sechs Säulen auf:

1. Siedlung und Verkehr
Die Attraktivität des Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsortes wird durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert und mit der Region abgestimmt. Die Rolle als regionales Zentrum wird gestärkt.
2. Verkehrssicherheit: Mobilität und Koexistenz
Alle Verkehrsarten werden wesensgerecht berücksichtigt. Dabei gilt der Grundsatz der Koexistenz, also der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit. Die hohen Unfallzahlen müssen drastisch reduziert werden.
3. Strassen und Plätze
Der sorgfältigen Gestaltung der öffentlichen Räume (Plätze, Strassen, Grünräume) kommt erhöhte Bedeutung zu. Dies gilt besonders für das Zentrum und die Wohnquartiere.
4. Umweltbelastungen
Die stellenweise hohe Lärm- und Luftbelastung wird reduziert. Zusätzlich ist ein schonender Umgang mit den Ressourcen (z.B. Boden, Flächen) anzustreben.
5. Kernentwicklung: Aufwertung des Zentrums
Mit dem Masterplan Ortszentrum wird die notwendige Aufwertung des Zentrums vorangetrieben. Die künftige Verkehrsplanung unterstützt diesen Prozess.
6. Bestehende Infrastrukturen/Strassen etc. sind optimal zu nutzen

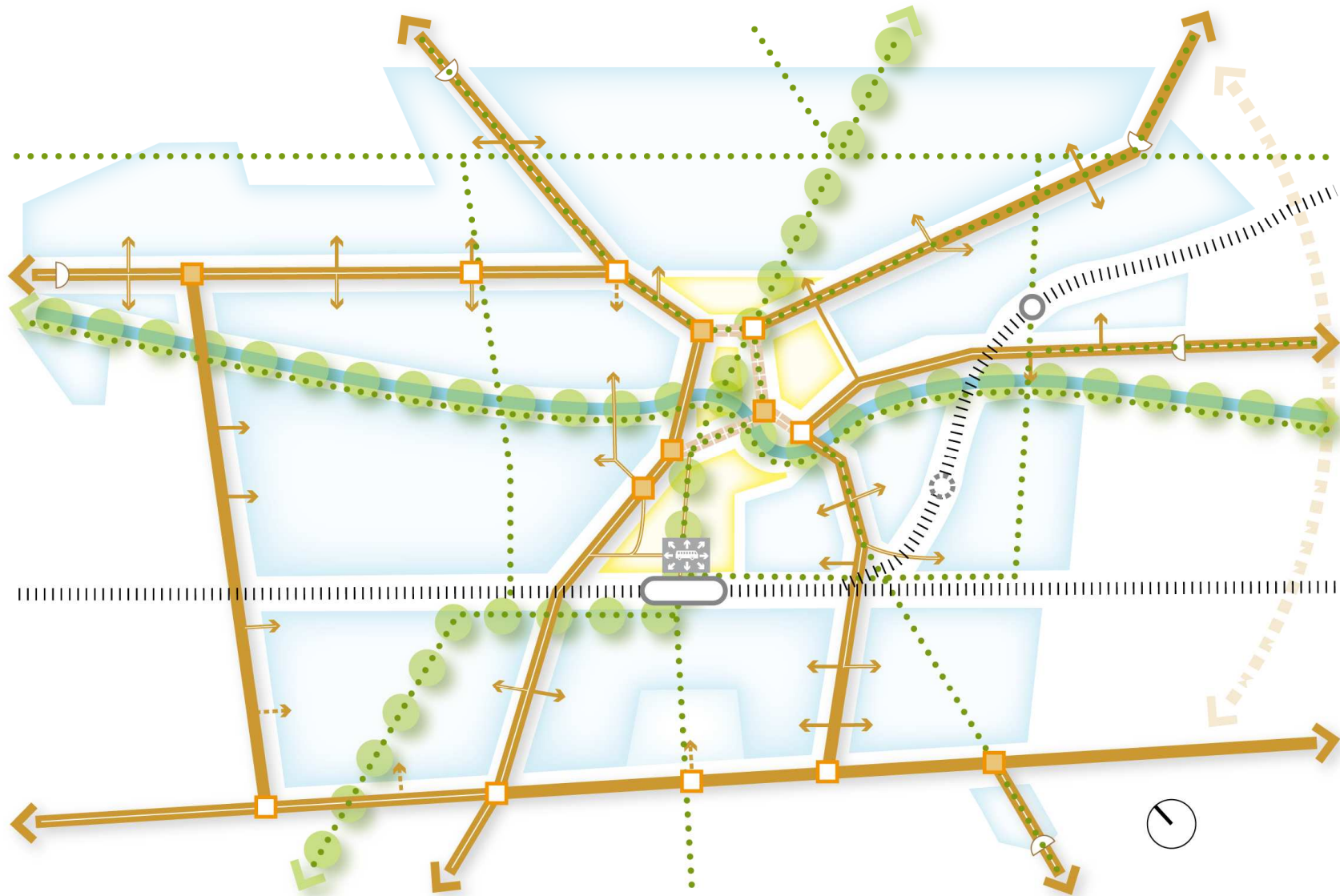
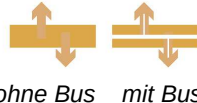
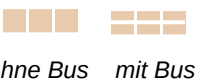
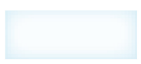


Abbildung 2:
Grobkonzept Verkehrsrichtplan

<i>Legende</i>	<i>Funktion</i>	<i>Betriebs- und Gestaltungsprinzipien</i>	<i>Bemerkungen</i>
Hauptachsen 	verbinden, erschliessen Hauptträger des gesamten Verkehrs (MIV, ÖV, Fussgänger, Velo)	primär verkehrsorientiert Abgrenzung zwischen MIV und sanften Mobilitätsformen (Fuss- und Veloverkehr) hohe Leistung	sichere Führung Fuss- und Veloverkehr (Trottoir, Radweg, Radstreifen, Mehrzweckstreifen, Mittelinsel) Bestehende Engstellen (z.B. Waltenschwilerstrasse) erhalten und sicher gestalten
Hauptachsen im Zentrum 	verbinden, erschliessen, repräsentieren, kommunizieren, sich aufhalten	primär siedlungsorientiert Koexistenz der Verkehrsteilnehmer	Aufwertung und Umgestaltung Strassenraum (Gebiete 1. Priorität)
Zentrum 	erschliessen, repräsentieren, kommunizieren, sich aufhalten	siedlungsorientiert Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, verkehrsberuhigt (Tempo 30 einführen)	Aufwertung und Umgestaltung Strassenraum (Gebiete 1. Priorität)
Quartiere 	erschliessen, sich aufhalten, kommunizieren, parkieren	siedlungsorientiert, verkehrsberuhigt (Tempo 30 etappiert einführen)	direkte Erschliessung zu Hauptachsen. Unattraktive Verbindungen für Schleichverkehr.
Grünachsen 	verbinden, erschliessen Hauptader des Fuss- und Velowegnetzes	attraktiv und grosszügig gestaltete Wege gesäumt von Naturelementen (Gewässer, Bepflanzung etc.)	weitere sanfte Mobilitätsformen (InlineskaterInnen, Wanderer, ReiterInnen etc.) berücksichtigen (Regionale Wanderrouen)
Hauptrouen Fuss- / Veloverkehr 	verbinden und erschliessen wichtiger Nutzungen Hauptnetz für Fuss- und Veloverkehr	sichere, attraktive, direkte und durchgehende Fuss- und Veloverbindungen	(Regionale Wanderrouen)

Regional- und Ortsbusnetz  Pforten 	örtliche und zeitliche Erschliessung des Siedlungsgebietes Verbindung zu benachbarten reg. und nat. Zentren (Anschluss an SBB/BDWM) Siedlungsanfang kennzeichnen	Beschleunigung Ortsbus (Bevorzugung an Knoten, Fahrbahnhaltestellen etc.) benutzerfreundliche Haltestellen und Zugänge Geschwindigkeiten reduzieren, sichere Querungen für Fuss- und Veloverkehr anbieten, Aufwertung	dichter Taktfahrplan (15'-Takt) anbieten, Neuorganisation und Neugestaltung Bushof beim Bahnhof, Durchmesserlinien anstelle Schlaufenfahrten prüfen Pforten anstelle der Dosierstellen (gemäss Verkehrsrichtplan 1996)
Knoten  <i>bestehend prüfen</i>	verteilen, lenken Leistungsfähigkeit Netz bestimmen	Verbesserung Verkehrssicherheit (Reduktion Unfälle), Verbesserung Querung Fuss- und Veloverkehr, Verkehrslenkung MIV, Priorisierung Bus	Kreisel oder unregelter Knoten

6 Motorisierter Individualverkehr

6.1 Feststellungen

In den letzten Jahren wurden beim motorisierten Individualverkehr weitere Zunahmen festgestellt. Auch als Folge neuer Wohnungs- und Gewerbebauten wird in Wohlen mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen sein.

Die teilweise hohe Belastung des Strassennetzes während der Spitzenstunden, der Stop-and-go-Verkehr und die teilweise überhöhte Geschwindigkeit - verbunden mit hohen Unfallzahlen - stellen neben dem Schleichverkehr durch die Quartiere beim motorisierten Individualverkehrs die Hauptproblem dar. Die Folgen für die Bevölkerung sind hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Beeinträchtigungen der Sicherheit und unwirtliche Strassenräume.

Massnahmen im Strassenraum und Verkehrsablauf, welche auf einer Koexistenz aller Verkehrsarten basieren, führen nicht nur zu angepassten, tieferen stetigen Geschwindigkeiten und höherer Sicherheit, sondern auch zu weniger Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Dazu kommt, dass mit diesen Massnahmen auch höhere Verkehrsleistungen verarbeitet und eine verbesserte Gestaltung der Strassen und Plätze erzielt werden können.

6.2 Stossrichtungen

1. Sicherheit erhöhen

Mit angepassten Geschwindigkeiten und gestalterischen Massnahmen wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht. Dies wird durch Tempo 30 in den Wohnquartieren sowie verkehrsberuhigter Gestaltung der Hauptstrassen im Zentrum erreicht. Zudem werden Unfallschwerpunkte saniert.

2. Leistung sicherstellen und Verkehr auf bestehende Hauptstrassen lenken

Durch Optimierungen am Strassennetz und insbesondere der Knoten wird die Leistungsfähigkeit auch künftig gewährleistet sein, sodass Schleichwege durch Quartiere weniger attraktiv werden. Der Durchgangsverkehr (v.a. Lastwagen) wird durch lenkende Massnahmen möglichst vom engen Zentrum und den Wohnquartieren ferngehalten. Das Trasse für einen Netzausbau (Südumfahrung) wird als längerfristige Option gesichert

3. Erschliessung garantieren und Regeln für die Parkierung aufstellen

Für ein lebendiges Zentrum und als gute Rahmenbedingung für die Vielfaltigkeit der Einkaufsmöglichkeiten braucht es Parkplätze. Diese sind möglichst ohne Umwege erreichbar. Eine zeitliche Beschränkung der Parkierungsdauer verhindert die unerwünschte Dauerparkierung im Zentrum und damit eine zu grosse Nachfrage. Es wird ein Parkierungskonzept erarbeitet und umgesetzt, das die Nutzung der bestehenden Parkplätze im Zentrum, die Gebührenpflicht für Dauerparkierung auf öffentlichem Grund und die Einführung von blauen Zonen in den Quartieren vorsieht.

4. Aufwertung des Zentrums und der Quartiere
Verkehrsberuhigung und gestalterische Massnahmen erhöhen die Attraktivität des Zentrums und der Wohnquartiere. Diese Verbesserung der Aufenthaltsqualität verändert den Charakter der Strassen und Plätze - ohne Verbotsschilder.
5. Flankierende Massnahmen zu regionalen Ausbauten
Um die Entlastungswirkung von Umfahrungsstrassen zu sichern, werden flankierende Massnahmen ergriffen, welche das gesamte Gemeindegebiet langfristig vom Durchgangsverkehr entlasten und dank guter Gestaltung das Zentrum aufwerten.

6.3 Massnahmenpaket

- Aufwertung Strassenraum:
Auf allen Hauptachsen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Reduktion der Geschwindigkeiten)
- Aufwertung Strassenraum Zentrum, Verkehrsberuhigung und gestalterische Aufwertung zur Stärkung des Ortsbildes und der Aufenthaltsqualität (Zentralstrasse, Bahnhofstrasse, alte Bahnhofstrasse)
- Wohnquartiere mit T30-Zonen, Etappierung und Prioritäten
- Eingangspforten bei allen Ortseinfahrten
- Verkehrsführung
 - Lenkung des Durchgangsverkehrs ausserhalb des engeren Zentrums
 - Unterbindung der Schleichwege
(z.B. der Verbindung Bremgarterstrasse / Waltenschwilerstrasse)
 - Kantonale Netzlösung (Binz- und Zentralstrasse)
- Parkierung
 - Optimierte Nutzung der bestehenden Parkieranlagen im Zentrum
 - Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlichem Grund
 - Prüfung der Notwendigkeit von zusätzlichen zentralen Parkierungsmöglichkeit
 - Einfaches (statisches) Parkleitsystem
- Netzausbau Zukunft
 - Trassensicherung für eine allfällige langfristige Realisierung einer Umfahrungsstrasse (Südumfahrung)

6.4 Geschwindigkeitsplan

Mit der Festlegung eines kommunalen Geschwindigkeitsplans (vgl. Abbildung 3 und Abbildung 4) geht Wohlen einen neuen Weg. Zur Erreichung einer grossen Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden und zur Erhaltung und Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität soll auf dem Wohler Strassennetz die Geschwindigkeit des fahrenden Verkehrs angepasst und entsprechend der Festlegung der einzelnen Strassen, reduziert werden. Mit dem Instrument des Geschwindigkeitsplans werden für das Gemeindegebiet konzeptionell die angestrebten Geschwindigkeiten festgelegt. Das Ziel soll in erster Linie mit gestalterischen Massnahmen im Strassenraum und erst in zweiter Linie mit polizeilichen Massnahmen und Signalisationen erreicht werden.

Die Strassentypisierung (vgl. Tabelle 1) dient einerseits als Legende zum Geschwindigkeitsplan, sie legt aber auch den angestrebten Charakter der Strassen fest.

Gemeinde Wohlen

metron

Revision Verkehrsrichtplan

Projekt - Nr. 17 08 056 00

Plan - Nr. 002

Format 297 x 610

Gez. / Geprüft mel / mat, ph

Datum 30.04.2009

Revidiert edo 12.08.2009

Geschwindigkeitsplan

Situation



F:\daten\m7\08-056-00\o_PLAENE\Illustrator\Grobkonzept\pla_geschw090401.ai

Metron Verkehrsplanung AG

Stahira 2 / 5200 Brugg

T: 056 460 91 11

F: 056 460 91 00

info@metron.ch

www.metron.ch

LEGENDE

	Kantonsstrasse ausserorts	Vsignalisiert 80 / Vgefahren 60 km/h
	Kantonsstrasse innerorts	Vsignalisiert 50 / Vgefahren 40-50 km/h
	Kantonsstrasse Kerngebiet	Vsignalisiert 50 / Vgefahren 30-40 km/h
	Sammelstrasse	Vsignalisiert 30 / Vgefahren 30 km/h
	Erschliessung	Vsignalisiert 30 / Vgefahren 30 km/h
	Plätze, Orte	Vsignalisiert 20, 30 / Vgefahren 20-30 km/h

Orientierender Inhalt

	Erschliessungsstrasse
	Gemeindegrenze
	Bauzonengrenze
	Wichtige öffentliche Nutzungen
	Öffentliche Parkplätze
	Entwicklungsgebiete

Abbildung 3:
Legende zu Geschwindigkeitsplan

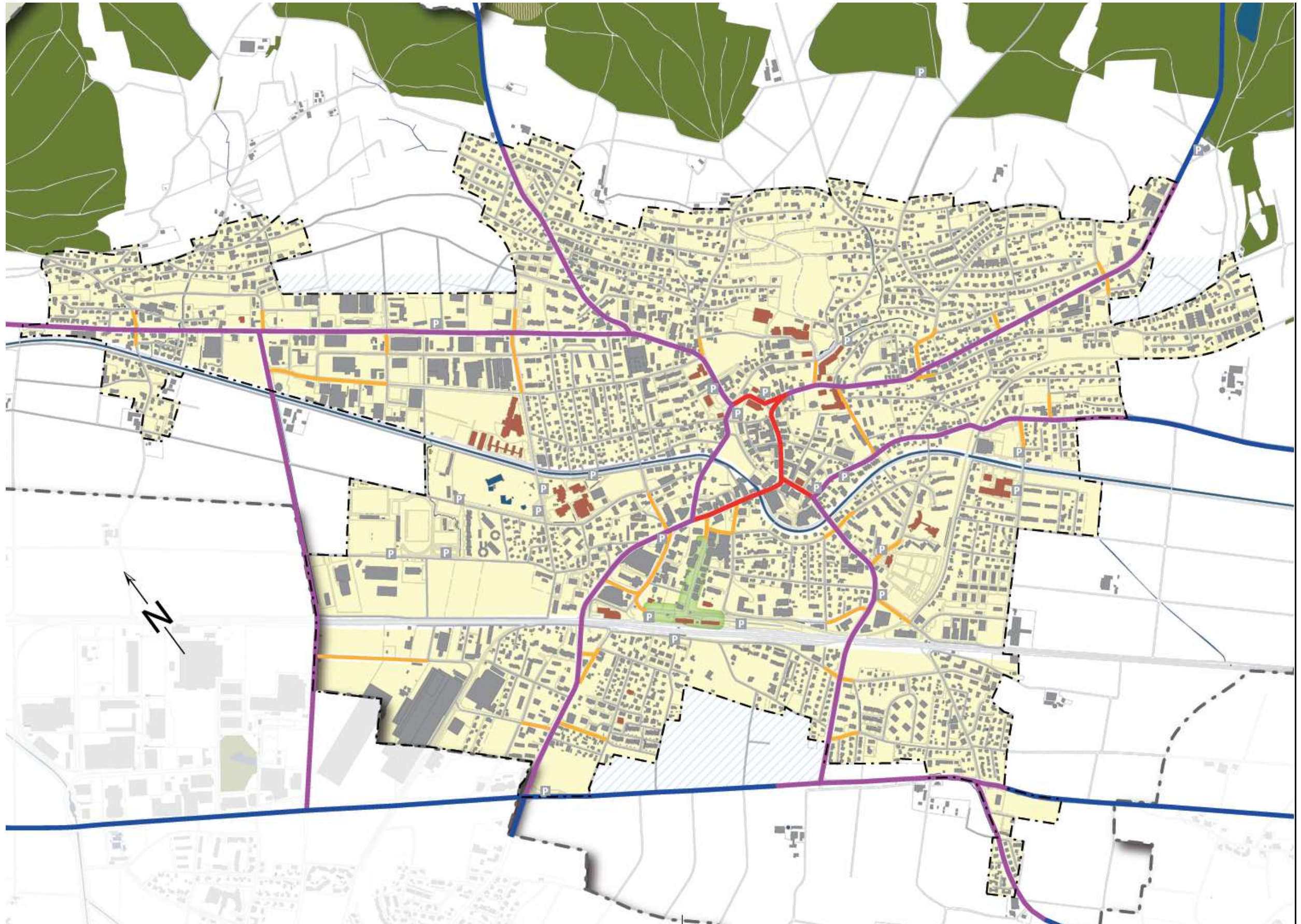


Abbildung 4: Geschwindigkeitsplan

Anforderungen	Strasstyp	Plätze, Orte (Sonderfälle)	ES Erschliessung	SS Sammelstrassen	KS-K Kantonsstrasse Kerngebiet	KS- I Kantonsstrasse innerorts	KS – A Kantonsstrasse ausserorts
	Darstellung im Plan						
	Lage	innerhalb Siedlung					ausserorts
	Eigentümer (i.d. Regel)	Private / Gemeinde / Kanton	Private / Gemeinde	Gemeinde	Kanton	Kanton	Kanton
	Haupt-Funktionen	- repräsentieren - kommunizieren - sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren	- erschliessen - sich aufhalten, spielen - parkieren, abstellen	- sammeln - erschliessen - parkieren, abstellen	- verbinden, erschliessen - repräsentieren - ein- und ausladen - queren - kommunizieren - sich aufhalten	- verbinden - repräsentieren - ein- und ausladen - queren	- verbinden - erschliessen
	Umfeld: 1) Fussverkehr 2) Veloverkehr 3) Parkierung 4) Schwerverkehr 5) Öffentlicher Verkehr	1) viele, längs und quer 2) längs und quer 3) Ein- / Aussteigen, -laden 4) wenn mögl.: ohne 5) meistens	1) längs und quer 2) v.a. längs 3) Parkieren: ja 4) nur Ausnahmsweise 5) Ortsbus, i.R. ohne Regionalbus	1) vor allem längs 2) vor allem längs 3) teilweise parkieren und abstellen 4) ja, nur Erschliessung 5) Regionalbus oder Ortsbus	1) längs und quer 2) ja 3) Ein- und Auslad 4) wenn möglich vermeiden 5) ja	1) v. a. längs 2) ja 3) möglichst zu vermeiden 4) ja 5) ja	1) wenig 2) ja 3) an bestimmten Orten 4) ja 5) ja
	Belastbarkeit; Verkehrsstärke MIV	je nach Situation und Ausgestaltung	bis 4'000 DTV ca. 500 Fzg./ Spitzenstunde	bis 4'000- 6'000 DTV ca. 500 – 1000 Fzg./ Spitzenstunde	bis 7'000 DTV ca. 1'000 Fzg./ Spitzenstunde	bis 16'000 DTV ca. 1'800 Fzg./ Spitzenstunde	bis 20'000 DTV ca. 2'400 Fzg./ Spitzenstunde
	Spezielles	Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich	Belastbarkeit ist stark begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch Hoher LW-Anteil möglich	Sehr hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten	ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten Berücksichtigung Schwerverkehrstransportrouten	gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten
	Gestaltungsprinzipien	stark siedlungsorientiert		primär siedlungsorientiert		primär verkehrsorientiert	
	Ausbaugrössen: Signalisierte Geschwindigkeit	20, 30	30 (Tempo 30 Zone)	30	50	50	80 (teils evtl. 60)
Parameter	Fahrgeschwindigkeit	ca. 20 bis 30	25 - 30	30	30 bis 40	40-50	ca. 60
	massgebender Begegnungsfall	Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)	PW / Velo; örtlich PW / PW (LW)	PW / LW (Bus / Bus) Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus	Velo + Bus / Bus + Velo
	Fahrbahnbreite in m.	je nach Situation	3.6 / 4.8 (teils: mehr)	4.8 / 5.5	je nach Betriebskonzept	je nach Betriebskonzept	6.5 – 9.0
	öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen (Busbuchten)	Busbuchten
	Veloverkehr	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz);	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz);	i.R. ohne Massnahmen (Koexistenz)	i.R. ohne Massnahmen (Koexistenz), evtl. Radstreifen / oder Mehrzweckstreifen	Radwege / Radstreifen / Mehrzweckstreifen	Radweg oder Radstreifen, bergwärts ≥ 1.6m
	Fussverkehr	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz);	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen beidseitig zuweisen	Gehweg beidseits, Fussgängerstreifen mit Insel	gegebenenfalls Trottoir, Fussgänger und Velo auf gleicher Fahrbahn separat möglich (3.5 m) Mittelinsel ohne Fg-streifen

Tabelle 1:
Strassentypisierung: Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume

7 Fuss- und Veloverkehr

7.1 Feststellungen

Ein oft unterschätzter Anteil des Verkehrs wird bereits heute zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Ein dichtes Netz an attraktiven Fuss- und Veloverbindungen fördert diese umweltfreundliche und gesunde Art der Fortbewegung.

Der Fuss- und Veloverkehr ist vor allem auch in den Zentren wichtig. Die Wege von den Wohn- und Arbeitsorten zu den Zentren, von Platz zu Platz, von Laden zu Laden werden dann zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt, wenn sie als sicher und angenehm empfunden werden. Gerade ungeübte Velofahrende brauchen mehr Platz um sicher mit dem Velo unterwegs zu sein.

Die Sicherheit von Fussgängern und Velofahrenden wird stark eingeschränkt durch überhöhte Geschwindigkeiten der Autos. Davon speziell betroffen sind Kinder auf ihren Schulwegen und in der Freizeit sowie Senioren und Menschen mit Mobilitätsbehinderung.

7.2 Stossrichtungen

1. Attraktive Fuss- und Veloverbindungen

Fuss- und Veloverbindungen sind direkt und durchgehend. Die Wege werden so gestaltet, dass man sie als sicher und angenehm empfindet. Ausserorts werden Radstreifen oder Radwege angestrebt.

2. Schulwegsicherung

Schulwege werden kindergerecht und sicher gestaltet. Den sicheren Strassenquerungen ist besondere Beachtung zu schenken.

3. Netzausbau und Lücken schliessen

Die Wege zwischen den Wohn- und Arbeitsorten (inkl. Industrie), von und zu den Zentren und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind lückenlos und als solche erkennbar. Die Zugänglichkeit ist auch für Menschen mit Mobilitätsbehinderung gewährleistet.

4. Attraktive und sichere Spazierwege

Die Spazierwege sind attraktiv und sicher, auch für Kinder und Betagte. (Sie sind mit den Spazierwegen verbunden)

5. Die beiden "Grünachsen" bilden das Rückgrat des Fussgänger- und Velonetzes.

7.3 Massnahmenpaket

- Massnahmen zum und im Zentrum
 - Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Zentrum
 - Fuss- und Veloverbindungen zwischen Wohnquartieren und Zentrum
 - Veloparkplätze
- Einzelmassnahmen an einzelnen Strassen prüfen (siehe Resultate Kaffeegespräche, Fussgängerchecks)
- Massnahmen bei Unfallschwerpunkten
- Massnahmen auf Schulwegen und bei Alterszentren
- Sanierungen im Rahmen von Strasseninstandstellungen / Werkleitungssanierungen

8 Öffentlicher Verkehr

8.1 Feststellungen

In den letzten Jahren konnten neben regionalen Buslinienverbesserungen das Ortsbusnetz eingeführt werden. Diese Mobilitätsvorsorge wird sehr geschätzt ist ausbaubar.

Die Schwachstellen beim öffentlichen Verkehr liegen in Erschliessungslücken, ungenügender Fahrplandichte, fehlenden Haltestellen und Störungen durch Stau. Ungenügend ist zudem die Erschliessung der Aussenquartiere und des Industriegebietes. Besonders wichtig ist auch eine gute Koordination von Zug und Bus. Schlanke Anschlüsse erhöhen die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs vor allem für Pendlerinnen und Pendler.

Die Bahnverbindungen zu den umliegenden Städten und anderer häufiger Destinationen (Baden/Brugg, Lenzburg/Aarau sowie Zürich, Luzern, Bern, Basel, Tessin) sind ungenügend.

Der 3-Gleisbetrieb muss für die Verbreiterungen genutzt werden. Die innerörtliche Erschliessung mit dem Bus ist teilweise wenig attraktiv. Ein attraktives Busnetz, das auch regelmässig genutzt wird und zum Umsteigen motiviert, muss über einen durchgehenden Viertelstundentakt verfügen.

8.2 Stossrichtungen

1. Erschliessungslücken schliessen
Die Lücken in der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr werden zeitlich und örtlich geschlossen. Die Koordination von Zug und Bus mit schlanken Anschlüssen wird verbessert.
2. Taktverdichtungen und Durchmesserlinien beim Bus
Der Bus verfügt grundsätzlich über einen Viertelstundentakt, die Schlaufenkurse werden möglichst durch Durchmesserlinien ersetzt.
3. Benutzerfreundlichkeit erhöhen
Die Benutzerfreundlichkeit des ÖV wird erhöht und die Zugänglichkeit zu den Haltestellen verbessert.
4. Der Bus steht nicht im Stau
Durch Bus-Bevorzugung beim strassengebundenen ÖV werden die Zuverlässigkeit erhöht und die Anschlüsse gesichert

8.3 Massnahmenpaket

- Zug: SBB und BDWM
 - Verbesserung der Takte der Verbindungen zu den benachbarten regionalen und nationalen Zentren
 - Neue Haltestelle Bifang
 - Nachtbusverbindungen
- Bus
 - Erschliessung Aussenquartiere
 - Verbesserung Ortsbusnetz (grundsätzlich: 15-Minuten-Takt auf dem gesamten Ortsgebiet (z.B. Anglikon))
 - Ersetzen der Rundkurse durch Durchmesserlinien
 - Ergänzung: Schnellbusse zu Hauptverkehrszeiten
 - Nachtbusverbindungen
- Haltestellen / Bahnhof
 - attraktives, sicheres Bus- und Bahn-Terminal (Bushof West oder Ost)
 - Parkierung am Bahnhof, Kiss+Ride, Park+Ride
 - Neue Gleise zur Einführung BDWM
 - Wendegleis S-Bahn Wohlen - Zürich

9 Weiteres Vorgehen

9.1 Revision des Verkehrsrichtplans

Der Richtplan besteht aus einem Text- und einem Kartenteil. Der Richtplan wird auf der Basis der Eckwerte der Verkehrsplanung erarbeitet. Der Textteil entspricht in etwa den Eckwerten der Verkehrsplanung. Der Richtplan wird der Begleitgruppe zur Diskussion gestellt. Danach wird er vom Gemeinderat definitiv formuliert und dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Nach der formellen Anhörung kann er öffentlich aufgelegt werden. Die Einwendungen werden geprüft und nach Möglichkeit berücksichtigt. Zu den nicht berücksichtigten Einwendungen wird ein Bericht mit Begründung erstellt, der öffentlich zugänglich ist. Der Gemeinderat beschliesst den Verkehrsrichtplan und den Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen und legt ihn dem Einwohnerrat zur Kenntnisnahme vor.

9.2 Laufende Umsetzung einzelner Massnahmen und Sofortmassnahmen

Die Erarbeitung der Eckwerte und die Revision des Verkehrsrichtplans dürfen nicht dazu führen, dass anstehende Projekte (z.B. im Zusammenhang mit Werkleitungssanierungen) verzögert oder blockiert werden. Sie sollen bereits frühzeitig im Sinne der Stossrichtungen angegangen werden.

9.3 Termine

Die Eckwerte der Verkehrsplanung wurden mit der Begleitgruppe diskutiert und bereinigt. Am 10. August 2009 hat der Gemeinderat die Eckwerte der Verkehrsplanung genehmigt. Er legt sie dem Einwohnerrat zur Kenntnisnahme vor. Nach der Diskussion und Kenntnisnahme im Einwohnerrat dienen die Eckwerte zur Verkehrsplanung als Grundlage des kommunalen Verkehrsrichtplanes, welcher im Herbst 2009 der Begleitgruppe zur Diskussion vorgelegt werden soll. Die Festsetzung des Verkehrsrichtplanes fällt in die Kompetenz des Gemeinderates, sie wird voraussichtlich gegen Ende 2009 erfolgen.

Beschlossen durch den Gemeinderat am 10. August 2009

Gemeinderat Wohlen

Walter Dubler, Gemeindeammann

Daniela Betschart, Gemeindeschreiber-Stv.

Zur Kenntnis genommen durch den Einwohnerrat am

Konrad Gfeller, Präsident

Orlando Saxer, Aktuar