



Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Schlussbericht

Gemeinde Wohlen

*vom Gemeinderat beschlossen am 21. November 2011
vom kant. Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt am 2. Mai 2012*

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 Handler-Wegmann, Bauverwalter
Tel. 056 619 92 20, handler.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</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

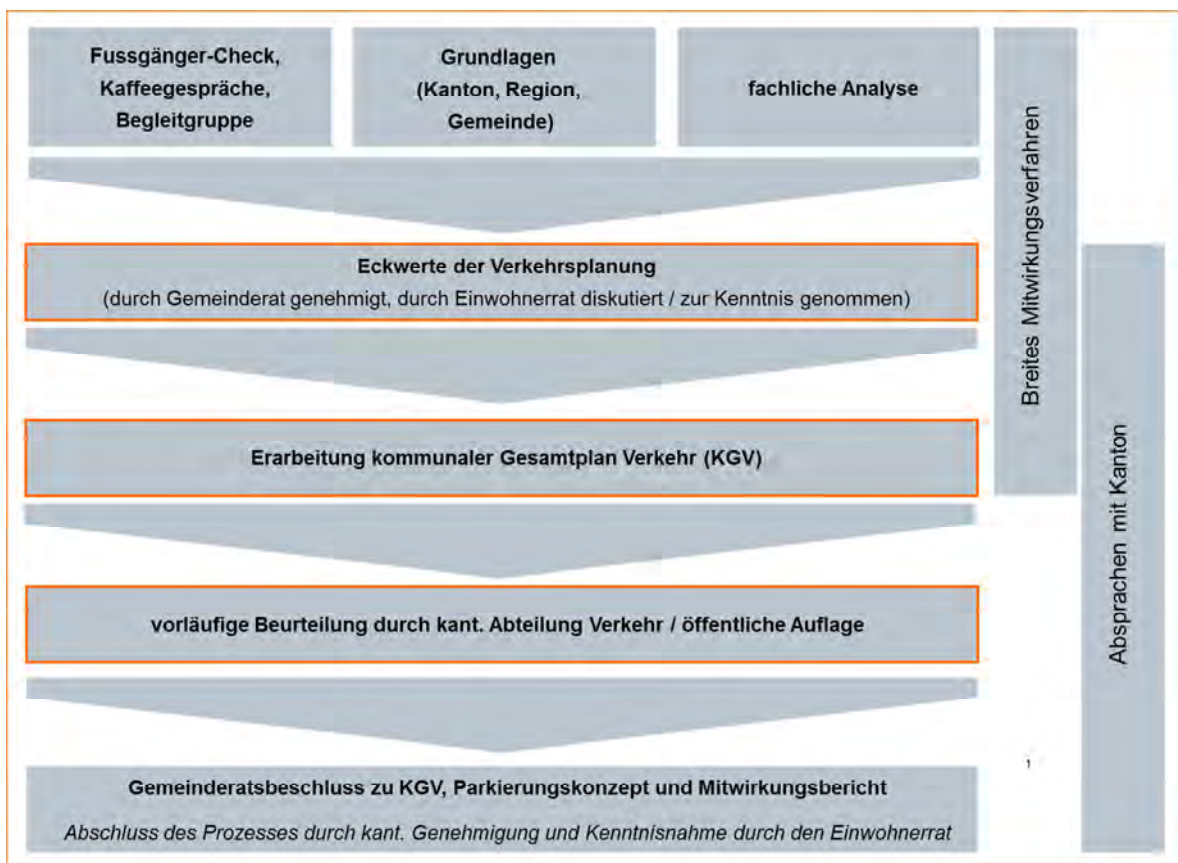
1 Zusammenfassung	3
2 Ausgangslage und Erarbeitungsprozess	5
2.1 Allgemeines und Anlass	5
2.2 Verfahren	5
2.3 Mitwirkungsverfahren	6
2.4 Vorprüfung und öffentliche Auflage	7
3 Genehmigungsblatt	8
4 Übergeordnete Grundlagen	9
4.1 Eidgenössische Grundlagen	9
4.2 Kantonale Grundlagen	9
4.3 Regionale Grundlagen	9
4.4 Kommunale Grundlagen	10
5 Analysen	11
5.1 Geschwindigkeitsmessungen	11
5.2 Unfälle	13
5.3 Verkehrsbelastungen	15
5.4 Lärmbelastungen	15
6 Anforderungen	17
6.1 Agglomerationsprogramm	17
6.2 kantonales Baugesetz	18
6.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr	19
6.4 Parkierung	19
6.5 Mobilitätskonzept	19
6.6 Monitoring und Controlling	20
7 Gesamtverkehr – Siedlung und Verkehr – Umwelt	21
7.1 Feststellungen	21
7.2 Abstimmung von Siedlung und Verkehr	22
7.3 Mobilitätsmanagement	23
7.3.1 Begriff und Ziele	23

7.3.2	<i>Massnahmenbereiche und Zielgruppen</i>	23
7.3.3	<i>Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern</i>	24
7.3.4	<i>Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung</i>	24
7.4	<i>Klassierung der Strassen und Strassenreglement</i>	24
7.5	<i>Säulen der Verkehrsplanung</i>	25
7.6	<i>Grobkonzept</i>	25
8	<i>Motorisierter Individualverkehr und Parkierung</i>	29
8.1	<i>Feststellungen</i>	29
8.2	<i>Stossrichtungen</i>	29
8.3	<i>Geschwindigkeitsplan</i>	30
8.4	<i>Strassentypisierung</i>	30
8.5	<i>Teilrichtplan MIV</i>	34
8.6	<i>Übersicht Massnahmen</i>	36
9	<i>Fuss- und Veloverkehr</i>	37
9.1	<i>Feststellungen</i>	37
9.2	<i>Stossrichtungen</i>	37
9.3	<i>Teilrichtplan Fussgänger</i>	38
9.4	<i>Teilrichtplan Velo</i>	40
9.5	<i>Übersicht Massnahmen</i>	42
10	<i>Öffentlicher Verkehr</i>	43
10.1	<i>Feststellungen</i>	43
10.2	<i>Stossrichtungen</i>	43
10.3	<i>Teilrichtplan Öffentlicher Verkehr</i>	44
10.4	<i>Übersicht Massnahmen</i>	46
11	<i>Anhänge</i>	47

1 Zusammenfassung

Mit dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) 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.

Der KGV basiert auf den Eckwerten der Verkehrsplanung und dem Parkierungskonzept und ist eingebettet in eine Vielzahl von kantonalen, regionalen und kommunalen Grundlagen. Eine wichtige Basis stellen auch die Inputs aus dem breiten Mitwirkungsverfahren dar. Die interessierte Wohler Bevölkerung konnte an drei Kaffeegesprächen, einem Fussgängercheck und an mehreren Workshops 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:

- **Siedlung und Verkehr**
Die Attraktivität des Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsortes wird durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert. Die Rolle als regionales Zentrum wird gestärkt.
- **Verkehrssicherheit: Mobilität und Koexistenz**
Alle Verkehrsarten werden wesensgerecht berücksichtigt. Dabei gilt der Grundsatz der Koexistenz, also der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit. Die Unfallzahlen sollen reduziert werden.

- 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. Dabei sind auch die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbehinderung zu berücksichtigen.
- Umweltbelastungen
Die stellenweise hohe Lärm- und Luftbelastung wird reduziert. Zusätzlich ist ein schonender Umgang mit den Ressourcen (z.B. Boden, Flächen) anzustreben.
- Kernentwicklung: Aufwertung des Zentrums
Mit dem Masterplan Ortszentrum wird die notwendige Aufwertung des Zentrums vorangetrieben. Die künftige Verkehrsplanung unterstützt diesen Prozess.
- Bestehende Infrastrukturen/Strassen etc. sind optimal zu nutzen

Während der Bearbeitung wurde das kantonale Baugesetz revidiert, der Verkehrsrichtplan wurde daher zu einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr gemäss § 54a weiter entwickelt. Da zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle Anforderungen an einen KGV vorlagen und sich auch noch keine Praxis entwickelt hat, wurde diese Überführung mit der Unterstützung und in enger Zusammenarbeit mit der kantonalen Abteilung Verkehr durchgeführt.

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, wurde die Erarbeitung stufenweise vorgenommen und durch ein breites, öffentliches Mitwirkungsverfahren begleitet. Als Vorstufe zum kommunalen Gesamtplan Verkehr (zu Beginn noch als kommunaler Verkehrsrichtplan vorgesehen) wurden die Eckwerte der Verkehrsplanung definiert. Während der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) selber vom Gemeinderat beschlossen und vom Kanton genehmigt wird, wurden die Eckwerte dem Einwohnerrat zur Diskussion und Kenntnisnahme vorgelegt. Mit diesem Vorgehen wurde eine breite Abstützung der künftigen Verkehrsplanung gesucht. Auch der KGV wird nach dem Genehmigungsprozess dem Einwohnerrat zur Kenntnisnahme und Diskussion vorgelegt.

Der kommunale Gesamtplan Verkehr umfasst alle Verkehrsarten: Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr inkl. Parkierung), Fuss- und Veloverkehr sowie 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. Die Erarbeitung des KGV bietet die Chance, auch diesen Aspekt miteinzubeziehen, und somit der geforderten Abstimmung von Siedlung und Verkehr Rechnung zu tragen.

2.2 Verfahren

Der kommunale Gesamtplan Verkehr basiert auf den Eckwerten der Verkehrsplanung. Die Erarbeitung dieser Eckwerte wurde von einem breiten Mitwirkungsverfahren begleitet. Auch die kantonale Abteilung Verkehr wurde in die Erarbeitung einbezogen: Mit Schreiben vom 26. Juni 2009 bat die Gemeinde Wohlen die Abteilung Verkehr des BVU um eine erste Stellungnahme zu den Eckwerten der Verkehrsplanung. Am 24. August 2009 ging die umfassende Stellungnahme mit Bemerkungen und Hinweisen ein. Das Projektteam prüfte die Hinweise und Anregungen. Der Gemeinderat nahm darauf basierend entsprechende Korrekturen an den Eckwerten vor. Zudem diente die Stellungnahme der nachfolgenden Formulierung des kommunalen Gesamtplans Verkehr.

Während des laufenden Prozesses wurde das kantonale Baugesetz geändert und in Kraft gesetzt. Anstelle der kommunalen Verkehrsrichtpläne sieht das neue Baugesetz den kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) vor: Im Gespräch mit der kantonalen Abteilung Verkehr wurde vereinbart, dass der geplante Verkehrsrichtplan für Wohlen bereits als KGV formuliert wird. Die Schwierigkeit, dass der entsprechende Leitfaden und Vorgaben noch nicht definitiv vorliegen.

Am 6. Mai 2010 reichte die Gemeinde Wohlen der Abteilung Verkehr des BVU den Entwurf des KGV zur Stellungnahme ein. Mit Schreiben vom 31. Mai 2010 erfolgte die Stellungnahme der Abteilung Verkehr. Am 24. August 2010 fand eine gemeinsame Sitzung mit Vertretern der Abteilung Verkehr und der Gemeinde Wohlen statt. Dabei einigte man sich gemeinsam auf einen pragmatischen Weg, der der Gemeinde Wohlen erlaubte, die Arbeiten zügig fortzuführen, obschon der Leitfaden noch nicht vorlag.

Ein wichtiger Punkt ist die Einführung des Genehmigungsblattes und die entsprechende Kennzeichnung im Dokument. Damit wird klargestellt, welche Teile des KGV der kantonalen Genehmigung unterliegen, und in welchen Teilen sie lediglich durch den Gemeinderat genehmigt werden.

Der KGV wurde am 21. November 2011 durch den Gemeinderat beschlossen und in den gekennzeichneten Teilen am 2. Mai 2012 durch den Departementsvorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau genehmigt. In dieser Form wird er dem Einwohnerrat zur Diskussion und Kenntnisnahme vorgelegt.

2.3 Mitwirkungsverfahren

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. Während des gesamten Prozesses legte der Gemeinderat grossen Wert auf das Zusammenwirken von Fachleuten und betroffener Bevölkerung. Der Gemeinderat verfolgte dabei folgende Strategie:

- Der KGV soll auf dem neuesten Stand des Fachwissens basieren.
- Der KGV soll durch den Einbezug der Bevölkerung auf breite Akzeptanz stossen.

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 „Alltagsorgen“ der Bevölkerung. Im Gegenzug erhalten die Fachleute die Möglichkeit, der Bevölkerung ihre Lösungsvorschläge zu erklären. Mit diesem Vorgehen wird das Prozessrisiko reduziert resp. berechenbarer. Die Umsetzung von Projekten wird erleichtert und beschleunigt; da erstens eine breit abgestützte Grundlage vorhanden ist und zweitens. übergeordnete Instanzen bei ihren Vorlagen auf positive Voten der Standortgemeinde angewiesen sind.

Elemente des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens

- 3 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 und des KGV durch Interessenvertretungen
- Diskussion und Kenntnisnahme im Einwohnerrat

2.4 Vorprüfung und öffentliche Auflage

Mit Schreiben vom 25. Februar 2011 gab die Abteilung Verkehr des kant. Departements Bau, Verkehr und Umwelt den Bericht über die vorläufige Beurteilung ab. Die öffentliche Auflage erfolgte vom 15. November 2010 bis 21. Januar 2011. Innert der gesetzten Frist gingen 18 schriftliche Eingaben ein.

Gleichzeitig mit dem kommunalen Gesamtplan Verkehr und dem Parkierungskonzept verabschiedete der Gemeinderat am 21. November 2011 auch den Bericht zu den nicht berücksichtigten Einwendungen.

3 Genehmigungsblatt

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau (BVU) nimmt den kommunalen Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Wohlen als Ganzes positiv zur Kenntnis.

Folgende Inhalte werden durch das BVU genehmigt:

Gesamtverkehr – Siedlung und Verkehr - Umwelt (Kap. 7)

- Säulen der Verkehrsplanung (Kap. 7.5)
- Grobkonzept: Plan inkl. Legende (Kap. 7.6)

Motorisierter Individualverkehr (Kap. 8)

- Stossrichtungen (Kap. 8.2)
- Geschwindigkeitsplan als Leitinstrument (Kap. 8.3)
- Teilrichtplan MIV: Plan mit Legende und Übersicht Massnahmen (Kap. 8.5 + 8.6)

Fuss- und Veloverkehr (Kap. 9)

- Stossrichtungen (Kap. 9.2)
- Teilrichtplan Fussgänger und Teilrichtplan Velo: Pläne mit Legende und Übersicht Massnahmen (Kap. 9.3 + 9.4 + 9.5)

öffentlicher Verkehr (Kap. 10)

- Stossrichtungen (Kap.10.2)
- Teilrichtplan öffentlicher Verkehr: Plan mit Legende und Übersicht Massnahmen (Kap. 10.3+ 10.4)

Die Inhalte, welche der kantonalen Genehmigung unterliegen sind im Dokument entsprechend hervorgehoben (grauer Rahmen).

4 Übergeordnete Grundlagen

4.1 Eidgenössische Grundlagen

- 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
- Strategie nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008 - 2011, Bern, 2008
- Sachplan Verkehr, Bern, 2008
- Leitbild Langsamverkehr (Entwurf), Bern, 2002
- Strategie nachhaltige Entwicklung, Auszug Langsamverkehr, Bern, 2008
- Vision Zero (Sicherheitsstrategie), ASTRA

4.2 Kantonale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, Grosser Rat vom 20.09.2011
- Beschluss des Grossen Rates vom 22.06.2010 zur Umsetzung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
- Neues Baugesetz (KGV, neues Instrument gemäss Änderungen BauG vom 10.3.2009 Volksabstimmung 27.9.09; in Krafttreten 1.1.10)
- raumentwicklungAARGAU, Gesamtstrategie Raumentwicklung, Grosser Rat, 5. 9.06
- MobilitätAARGAU, Gesamtverkehrsstrategie, Grosser Rat, 19.9.2006
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr, Grosser Rat, 28.8.2007
- Datengrundlagen GIS zu Kantonsstrassen, Radrouten- und Wanderwegnetz, Lärmmissionen (www.ag.ch/agis/)
- Ortsdurchfahrten - Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Mai 2009
- Kommunalen Gesamtplan Verkehr - Empfehlungen, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), März 2011

4.3 Regionale Grundlagen

- Anforderungen an Agglomerationsprogramme, ARE
- Zukunftsvision Bünzthal / regionales Entwicklungskonzept vom November 2006
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung „Aargau-Ost“, Dezember 2007
- Agglomerationsprogramm, Prüfbericht und Bundesbeschluss, Dezember 2008 (UVEK)

4.4 Kommunale Grundlagen

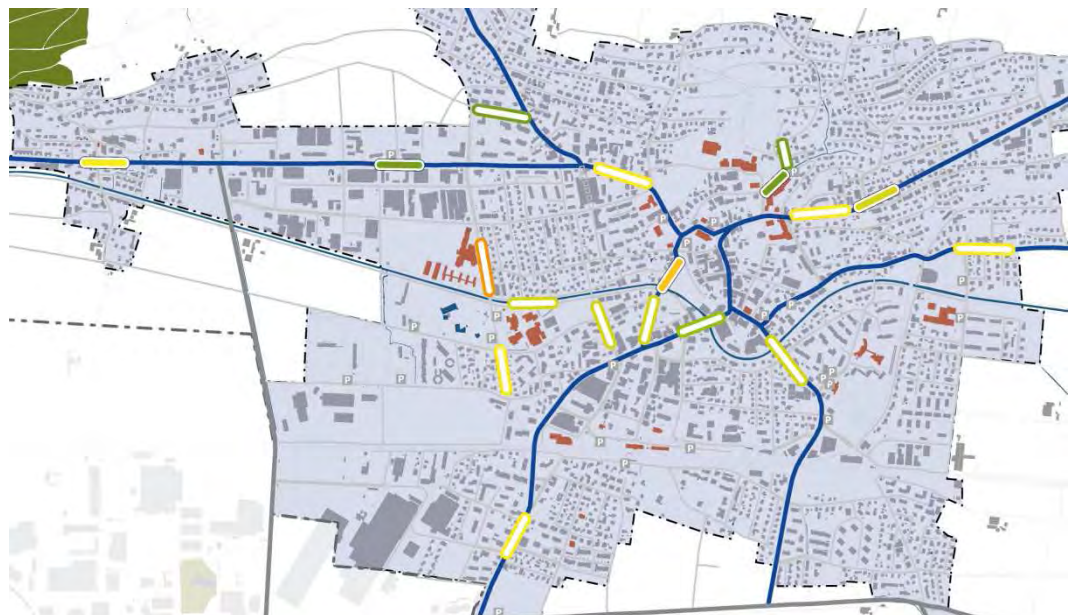
- Leitbild des Gemeinderats Wohlen, März 2008
- Revision Bauzonenplan – Leitsätze und Massnahmen zur räumlichen Entwicklung, Gemeinderat, März 2008
- Kommunalen Verkehrsrichtplan, 1996
- Fussgänger- und Velokonzept (1992/1993); Metron AG
- Kundenzufriedenheitsmessung Ortsbus Wohlen (2007); PostAuto AG Region Nordschweiz
- Potenzialabschätzung "Neue BDWM-Haltestelle Bifang", März 2009
- Verkehrszählungen (laufend)
- Geschwindigkeitsmessungen (laufend)
- Unfalldaten (laufend, 2004-2008)

5 Analysen

5.1 Geschwindigkeitsmessungen



An 18 verschiedenen Standorten wurden die Geschwindigkeiten der motorisierten Fahrzeuge gemessen. Die Aussagekraft der Messungen ist aufgrund der Messzeit unterschiedlich: die Messungen während mind. 24 Stunden sind repräsentativ, die Messungen während 40 min bis 1h bilden lediglich eine Momentaufnahme ab.

Die gemessenen Geschwindigkeitsmessungen wurden sowohl mit der signalisierten Geschwindigkeit als auch mit der Zielgeschwindigkeit gemäss Geschwindigkeitsplan (Kap. 6.3) verglichen. Massgebend für den Vergleich ist der Geschwindigkeitswert V85, also die Geschwindigkeit, welche von 85% der gemessenen Fahrzeuge eingehalten wurde. Detaillierte Auswertung siehe Grundlage „Analyse Geschwindigkeitsmessungen“.



LEGENDE

Auswertungen Geschwindigkeiten

-  Messdauer mind. 24h
-  Messdauer 40min oder 1h

Abweichung V85 zur signalisierten Geschwindigkeit:

- | | |
|--|---|
|  +5.0 bis +7.4 km/h |  -5.0 bis -2.6 km/h |
|  +2.5 bis +4.9 km/h |  -7.5 bis -5.1 km/h |
|  -2.5 bis +2.4 km/h |  -10.0 bis -7.6 km/h |




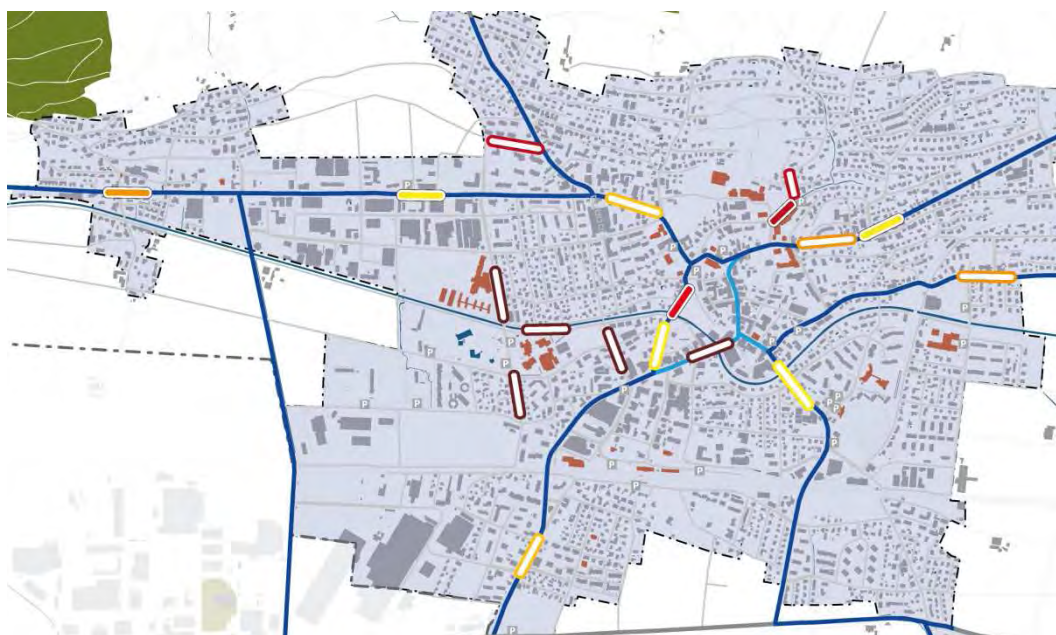
-   Signalisierte Geschwindigkeit Tempo 50
-  Kantonsstrassen ausserorts

Abbildung 1:
Vergleich V85 mit signalisierter Geschwindigkeit



LEGENDE

Auswertungen Geschwindigkeiten



Messdauer mind. 24h



Messdauer 40min oder 1h

Abweichung V85 zur Zielgeschwindigkeit gemäss Geschwindigkeitsplan:



> +12.4 km/h



+5.0 bis +7.4 km/h



+10.0 bis +12.4 km/h



+2.5 bis +4.9 km/h



+7.5 bis +9.9 km/h



-2.5 bis +2.4 km/h



Kantonsstrassen ausserorts



Kantonsstrassen innerorts Zielgeschwindigkeit Tempo 45



Kantonsstrassen Kerngebiet Zielgeschwindigkeit Tempo 30



Sammel- und Erschliessungsstrassen Tempo 30

Abbildung 2:
Vergleich V85 mit Zielgeschwindigkeit

Fazit

Auf verschiedenen Strassenabschnitten werden die signalisierten und die angestrebten Fahrgeschwindigkeiten teilweise deutlich überschritten (z.B. Allmendstrasse / Bünzstrasse). Wenn die Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten ein Ziel ist, sind Massnahmen z.B. bei der Strassenraumgestaltung nötig.

5.2 Unfälle

Unfallkarte

Die nachfolgende Analysekarte bildet die Anzahl registrierter Unfälle vom 1. Januar 2004 bis 30. Juni 2008 (4.5 Jahre) ab. Da nur die gemeldeten Unfälle registriert werden können, geht die Beratungsstelle bfu von einer sehr hohen Dunkelziffer aus. Detaillierte Auswertung siehe Unfallanalyse (Kurzbericht vom 3. März 2009).

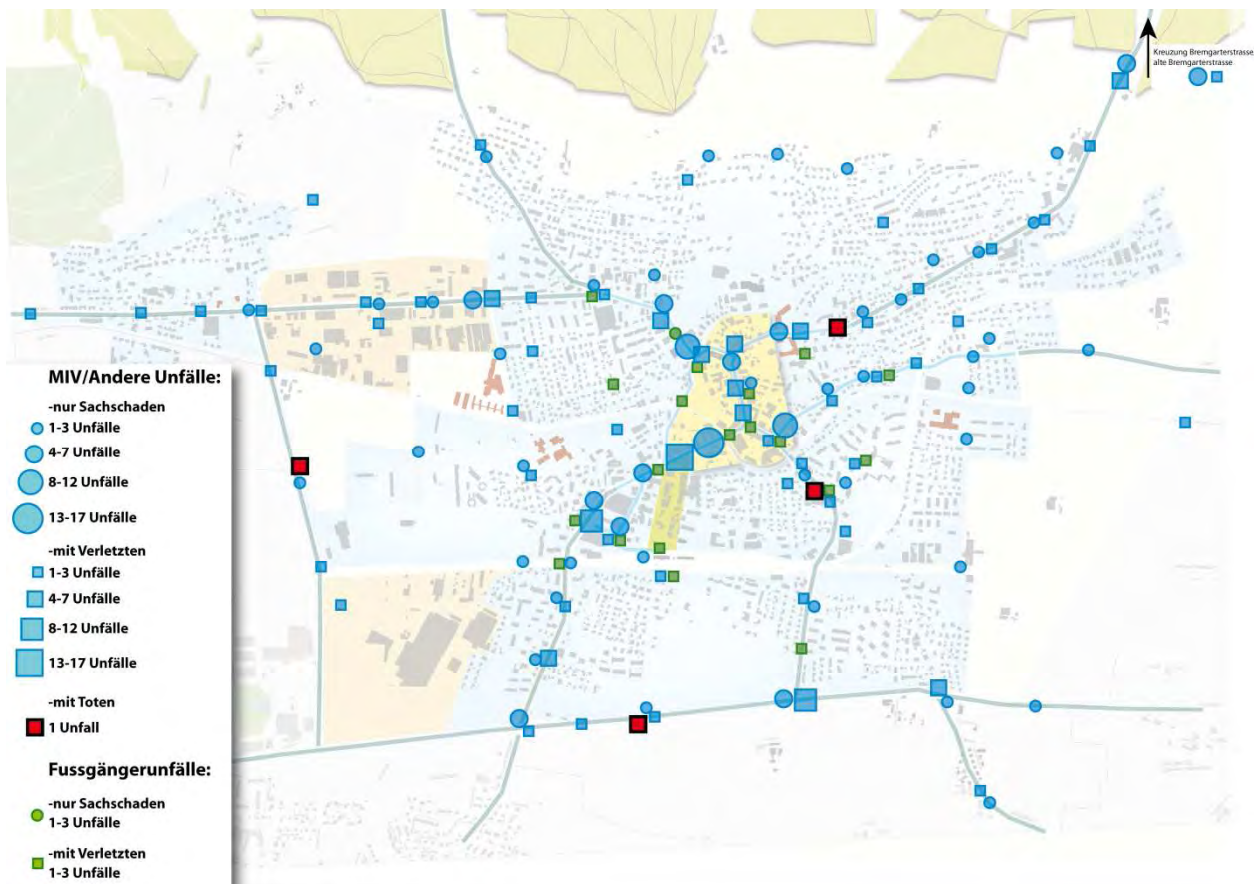


Abbildung 3:
Anzahl registrierte Unfälle zwischen 1.1.04 bis 30.6.2008

Vergleichswerte

Ein einfacher Vergleich mit Unfallzahlen aus dem Kanton Aargau und dem Kanton Zürich gibt Anhaltspunkte über die Unfallsituation in Wohlen. Dabei gilt zu beachten, dass bezüglich dieser Vergleiche keine wissenschaftliche Untersuchung durchgeführt, sondern lediglich ein Schnellvergleich vorgenommen wurde. Insbesondere gilt zu beachten, dass die Anzahl Todesfälle sich nicht für Rückschlüsse eignen, da ihre Zahl - glücklicherweise - sehr tief ist.

Die Vergleichswerte wurden aufgrund der Polizeistatistik (für Wohlen) sowie der Kantonswerte des Bundesamtes für Statistik berechnet. Sie beziehen sich auf 14'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Für die kantonalen Werte wurde das Jahr 2007 gewählt, für Wohlen der Durchschnittswert der betrachteten 4.5 Jahre.

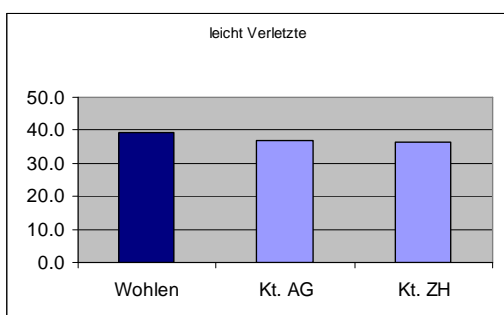


Abbildung 4:
Vergleichswerte leicht Verletzte

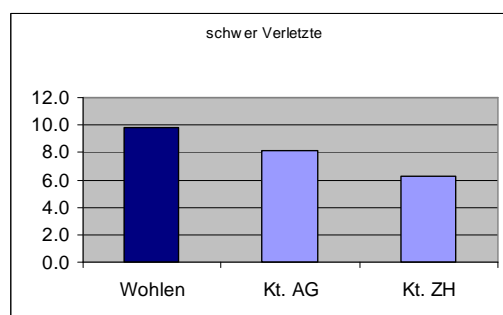


Abbildung 5:
Vergleichswerte schwer Verletzte

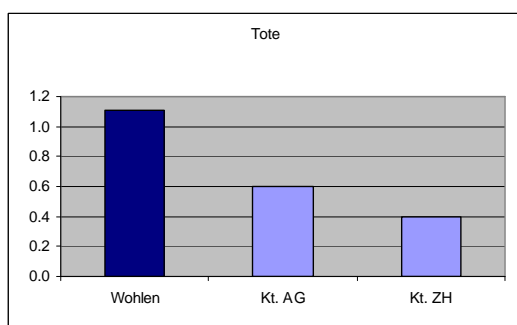


Abbildung 6:
Vergleichswerte Tote

Fazit

Es gibt eine Häufung von Unfällen im Zentrumsbereich und entlang von Kantonsstrassen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit die Reduktion der Verkehrsunfälle ist durch ein aufeinander abgestimmtes Massnahmenpaket (bauliche und betriebliche Massnahmen, Kontrollen etc.) als wichtiges Ziel des KGV zu verfolgen.

5.3 Verkehrsbelastungen

Das Hauptstrassennetz der Gemeinde Wohlen weist während der Abendspitzenstunde folgende Verkehrsbelastungen auf:



Abbildung 7:
Belastungen Abendspitzenstunde 2006

Am stärksten belastet ist die Farnstrasse mit rund 1'600 Fz während der Abendspitzenstunde (entspricht ca. DTV 15'000). Hohe Belastungen weisen auch die Villmergerstrasse (1'300 FZ/ASP), die Bünzstrasse (1'200 FZ/ASP), die Zentralstrasse (1'000 FZ/ASP), die Bremgarterstrasse (1'500 Fz/ASP) und die Anglikerstrasse auf (1'1000 FZ/ASP). Informationen zu Auswirkungen der Belastungen aufgrund verschiedener Szenarien wie z.B. die Umfahrungsstrasse Süd können den Ergebnisberichten vom Feb. 2008, Nov. 2008 und Okt. 2009 des Ingenieurbüros Roland Müller, Künsnacht entnommen werden.

5.4 Lärmbelastungen

Abbildung 8 zeigt die Lärmsituation bezüglich des Strassenlärms in Wohlen, wobei bei dieser Darstellung nur die Kantonsstrassen berücksichtigt werden. Entlang mehrerer Kantonsstrassen wurden Immissionsgrenzwert- (gelbe Punkte) und sogar Alarmwert-überschreitungen (rote Punkte) berechnet.

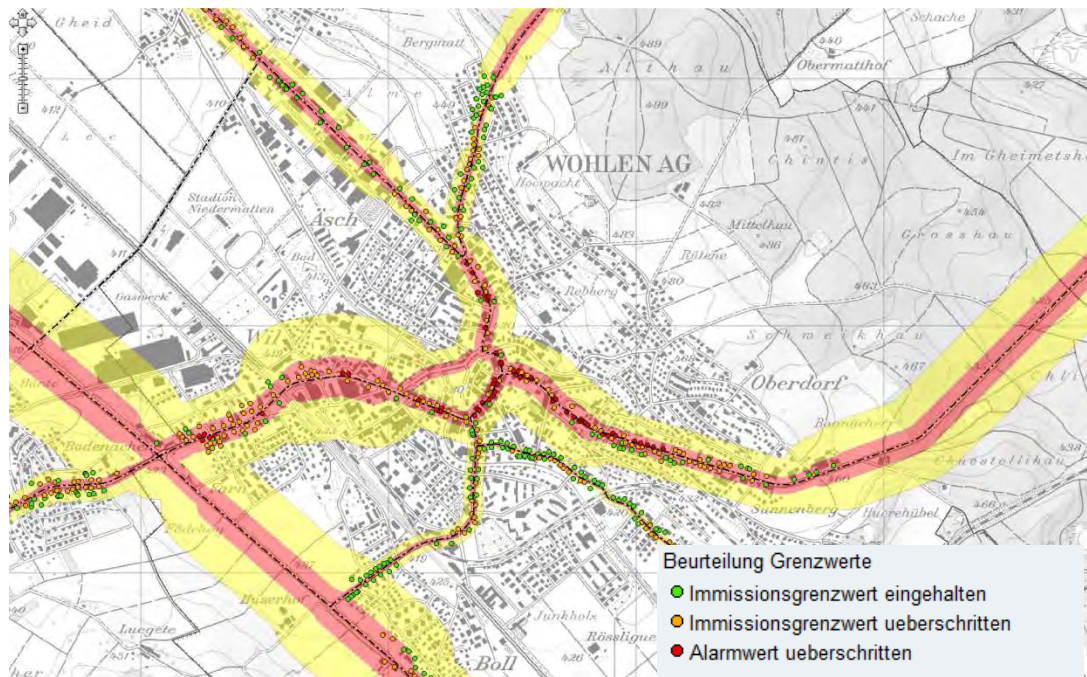


Abbildung 8: Überschreitungen Lärmimmissionsgrenzwerte an Kantonsstrassen (Quelle: www.ag.ch/geoportal)

6 Anforderungen

6.1 Agglomerationsprogramm

Am 30. Oktober 2009 legte das Bundesamt für Raumentwicklung den Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost vor. Darin wurden mehrere Massnahmen in der Gemeinde Wohlen in ihrer Priorisierung zurückgestuft.

In Abbildung 9 wird ein Auszug mit den für Wohlen relevanten Massnahmen gezeigt.

Die Massnahmen sind nach Prioritäten eingeteilt: 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 - falls überhaupt - nach 2019.

Massnahmen	Investitions- kosten (Mio.)	Realisierungs- zeitraum	Kanton: P riorität Massnahme	Bund: P riorität
Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung				
7.11 Unterführung SBB für den LV Wilerzelgstrasse - Allmendstrasse	0.6	2011-14	A	A
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	C
7.32 Ausbau Bünztalstr. K123 Wohlen – Lenzburg (Abschnitt bis Verzweigung Dottikon)	30	2015-18	B	C
7.33 Flank. Massnahmen zur Bünztalstr. in Anglikon, Dottikon, Othmarsingen (K266)	3	2015-18	B	C
7.41 Wohlen Südumfahrung	40	ab 2019	C	C
Parkraum- und Mobilitätsmanagement				
7.13 Mobilitätsmanagement Wohlen (Beratung von Unternehmen, Information/Internet)	0.5			abge- lehnt
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
Bemerkungen: Für den Ausbau der Farnstrasse werden zurzeit mehrere Varianten im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung geprüft. Im Agglomerationsprogramm wird nur der Teil innerhalb des Agglomerationsperimeters berücksichtigt (ausserhalb: zusätzlich ca. CHF 30 Mio.)				

Abbildung 9: Auszug aus Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, gemäss Prüfbericht Bund vom 30. Oktober 2009

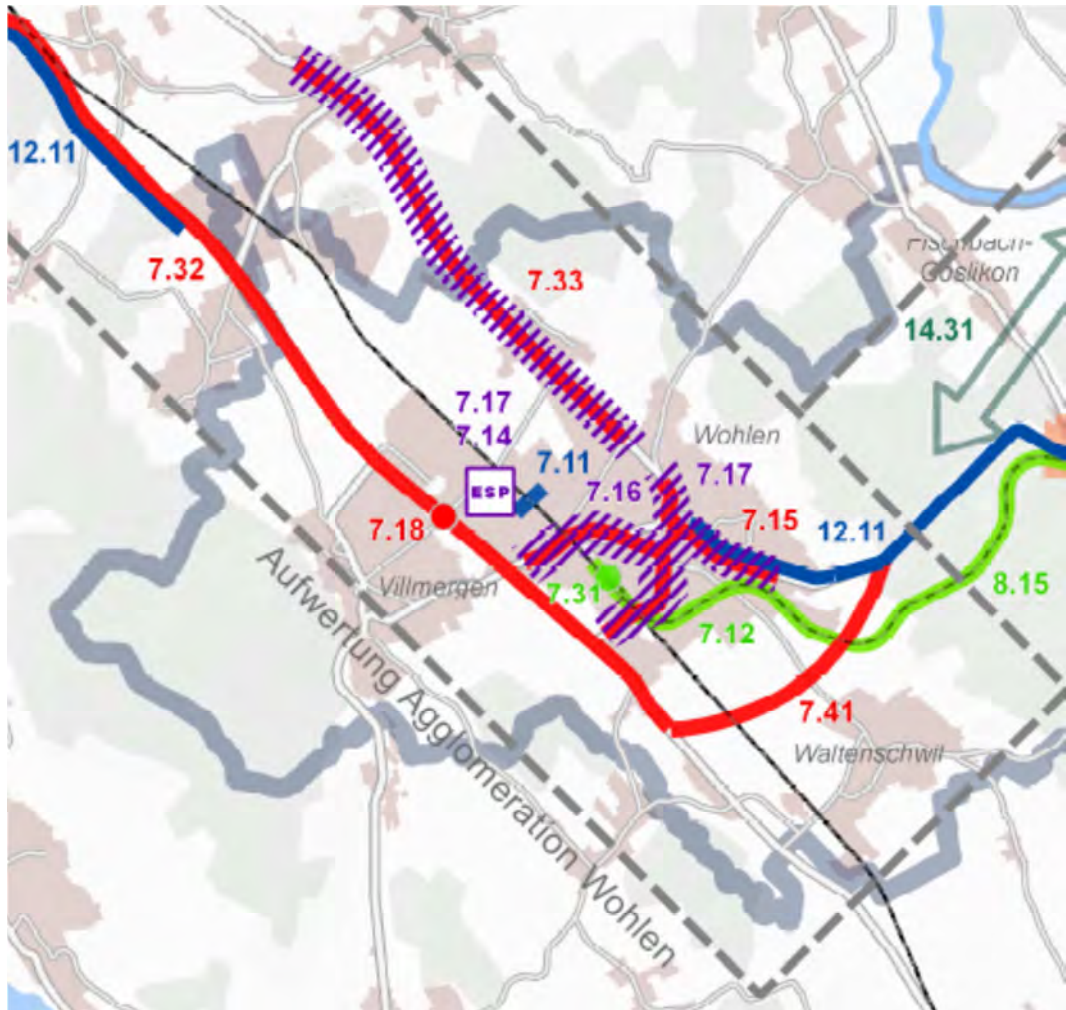


Abbildung 10: Ausschnitt aus der Massnahmenkarte zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

6.2 kantonales Baugesetz

Das kantonale Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz) wurde am 10. März 2009 (Inkrafttreten 1. Januar 2010) geändert. Neu wurde der kommunale Gesamtplan Verkehr wie folgt eingeführt:

„Kommunaler Gesamtplan Verkehr

1 Die Gemeinde kann das Verkehrsaufkommen in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung abstimmen. Er wird vom Gemeinderat beschlossen, vom zuständigen Departement genehmigt und ist behördenverbindlich.

2 Ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr ist erforderlich, wenn ein Parkleitsystem eingeführt, die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über § 56 hinaus begrenzt oder eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll. Begrenzung und Bewirtschaftung werden in einem Nutzungsplan umgesetzt.

3 Im Interesse der überkommunalen Abstimmung und zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes kann der Regierungsrat den Gemeinderat zum Erlass eines mit den Zentrums- und Nachbargemeinden abgestimmten Kommunalen Gesamtplans Verkehr verpflichten.

4 Der Kanton unterstützt die Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr durch Beiträge. Der Grosse Rat bestimmt durch Dekret Voraussetzungen und Höhe der Beitragsleistungen.“

6.3 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Mit dem Ziel einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr wurde die Erarbeitung von Anfang an koordiniert und parallel geschaltet mit der Revision der Nutzungsplanung, der Masterplanung und der Überarbeitung der Grundlagen der Parkierung. Ebenso sind die Anforderungen bezüglich Lärm und Luftschadstoffentwicklung eingeflossen;

6.4 Parkierung

Parallel zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr wurde ein Parkierungskonzept erarbeitet. Die Ziele des Konzeptes sind:

- **Abdeckung des Bedarfs:** Mit den verfügbaren Parkplätzen sollen die heutigen und künftigen Bedürfnisse abgedeckt werden.
- **Verbesserung der Verkehrssituation:** Parkleitsysteme, welche weitere Parkierungsmöglichkeiten informieren, reduzieren den Suchverkehr und sind ein nützliches Informationssystem für Parkplatzsuchende.
- **Bestimmungsgemässe Benützung der Parkflächen:** Mit einem geeigneten Bewirtschaftungskonzept können die angestrebten Nutzungen (z.B. Kunden oder Pendler) bevorzugt werden.
- **Integration ins Ortsbild:** Parkplätze im Strassenraum des Zentrums wirken einer sorgfältigen Gestaltung des Ortsbildes entgegen. Darauf wird beim Bewirtschaftungskonzept Rücksicht genommen: Parkplätze im Freien sind daher teurer als solche in den Parkhäusern. Die Aufhebung von Parkplätzen im Freien bei einer allfälligen Erstellung zusätzlicher Parkhäuser unterstützt diesen Aspekt zusätzlich.
- **Homogenes, leicht verständliches System:** Mit möglichst wenigen, gut verständlichen Massnahmen wird die Verständlichkeit sichergestellt.
- **Wirtschaftlichkeit:** Mit der Umsetzung des Parkierungskonzeptes werden einerseits zusätzliche Einnahmen generiert, da weitere Parkplätze gebührenpflichtig werden und das System der Parkkarten ausgedehnt wird. Andererseits fallen mit Beschaffung und Betrieb neuer Parkuhren auch zusätzliche Kosten an. Allerdings sind die bestehenden Parkuhren ohnehin in nächster Zeit zu ersetzen, da der Unterhalt nicht mehr wirtschaftlich möglich ist

6.5 Mobilitätskonzept

Der KGV definiert die Grundzüge und Ziele für Mobilitätskonzepte. Daher ist nicht nur der einzelne Verkehrsträger isoliert, sondern die Mobilität als Gesamtes zu betrachten. Zudem sind die Wechselwirkungen von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Es ist daher wichtig, alle Verkehrs- und raumplanerischen Planungen und Instrumente als Säulen des Wohler Mobilitätskonzeptes zu definieren.

6.6 Monitoring und Controlling

Die umfassende und detaillierte Massnahmenliste hilft den Beteiligten, die Festlegungen im KGV umzusetzen. Zusätzlich wird ein Monitoring eingeführt. Mit dem Jahresbericht soll jährlich Rechenschaft über den Stand der Umsetzung abgegeben werden.

7 Gesamtverkehr – Siedlung und Verkehr – Umwelt

7.1 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 für alle attraktiv sein; keine Schikanen, sondern gestalterisch überzeugende - möglichst einfache - Massnahmen.

Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist ein wichtiger Grundsatz der neuen Mobilitätskultur. Sie schliesst auch die städtebauliche Aufwertung des Zentrums mit ein und bezweckt, das hohe Potential bei der Förderung der sanften Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) besser zu nutzen, denn die Distanzen in Wohlen sind relativ kurz.

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 einen 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 11): 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 dem KGV 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 die Realisierung allfälliger Netzergänzungen unsicher und nicht zeitgerecht möglich ist.

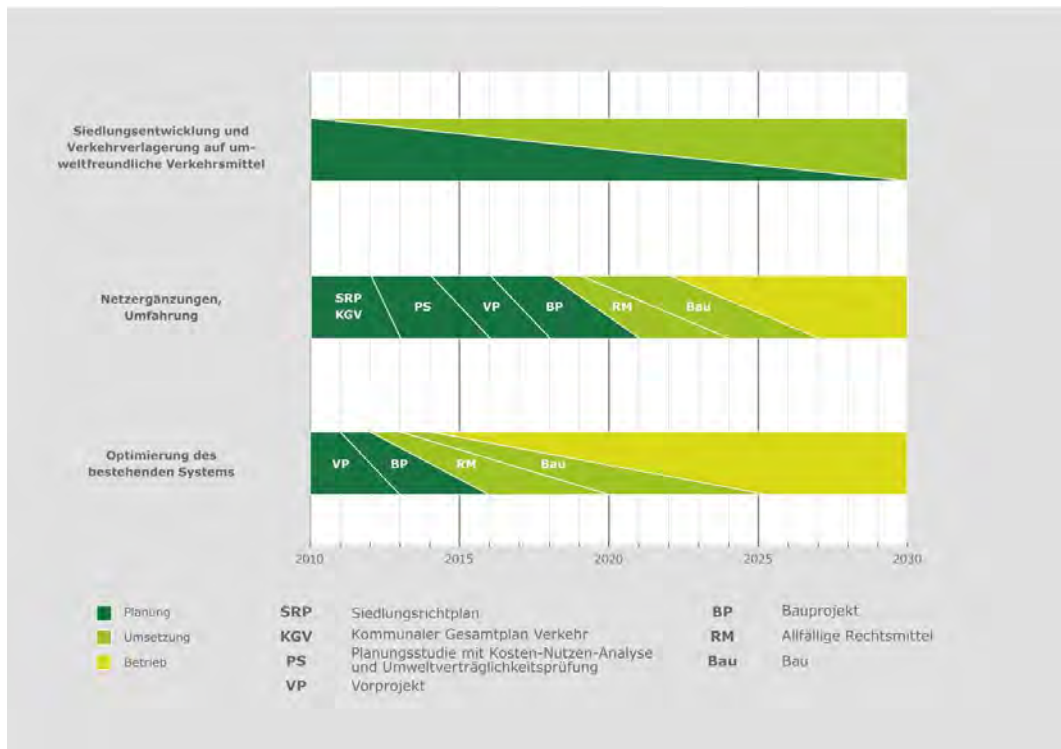


Abbildung 11:
Darstellung der unterschiedlichen Umsetzungsfristen

7.2 Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Im März 2008 verabschiedete der Gemeinderat folgende Leitsätze zur räumlichen Entwicklung, die im engen Zusammenhang mit der verkehrlichen Entwicklung stehen: Der kommunale Gesamtplan Verkehr stellt eine Konkretisierung und Umsetzung dieser Leitsätze dar und bietet die Grundlage für eine auf einander abgestimmte, ausgewogene Entwicklung von Siedlung und Verkehr.

1. 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.

2. Kontinuierliches und gezieltes Wachstum

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

3. Optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur

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

4. Steigerung der Attraktivität

Die Attraktivität des Ortsbildes und der Aussenräume soll gesteigert werden.

Der kommunale Gesamtplan Verkehr stellt eine Konkretisierung und Umsetzung dieser Leitsätze dar und bietet die Grundlage für eine auf einander abgestimmte, ausgewogene Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass mit den heutigen Kapazitäten auf dem Strassennetz mindestens mittelfristig auskommen werden muss. Daher muss die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung das Ziel verfolgen, möglichst wenig Mehrverkehr auf den Strassen zu generieren. Die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung liegen daher im Zentrum und in der Nähe der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Siedlungserweiterungen an peripheren und vom ÖV schlecht erschlossenen Lagen sind möglichst zu vermeiden. Bei grösseren Bauvorhaben wird ein Mobilitätskonzept mit konkreten Massnahmen verlangt. Mit dieser Verpflichtung, den Massnahmen des KGV und des parallel erarbeiteten Parkierungskonzeptes werden die Bestrebungen einer abgestimmten und ausgewogenen Entwicklung von Siedlung und Verkehr verfolgt.

7.3 Mobilitätsmanagement

7.3.1 Begriff und Ziele

Das Mobilitätsmanagement umfasst Dienstleistungen gegenüber Verkehrsteilnehmenden, welche das zu Fussgehen und das Velofahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Tram, CarSharing, etc. sowie zur effizienten Nutzung des Autos animieren. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und helfen mit, die Nutzung des Fuss-, Velos- und öffentlichen Verkehrs zu optimieren und den wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern.

Mit den kommunal umgesetzten Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden – in Ergänzung zu anderen Massnahmen - Beiträge zu nachstehenden Zielen geleistet:

- Minimierung der Verkehrs-Emissionen und -Immissionen
- Sicherung der getätigten bzw. der zu tätigen Investitionen ins Verkehrssystem
- Sicherung der zukünftigen Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung
- Wegzweckspezifisch optimale Wahl der Mobilitätsformen durch die Bevölkerung

7.3.2 Massnahmenbereiche und Zielgruppen

Das Mobilitätsmanagement der Gemeinde Wohlen umfasst folgende Massnahmenbereiche bzw. Zielgruppen:

- Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern
- Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

7.3.3 Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern

Die Gemeinde Wohlen ist ein regionales Zentrum. Dem Mobilitätsmanagement bei Verkehrserzeugern kommt daher zentrale Bedeutung zu. Dieses befasst sich mit den durch die Aktivitäten und den Standort eines Verkehrserzeugers (z.B. Unternehmen, Veranstalter von Anlässen, Shoppingcenter, grössere Wohnüberbauung, etc.) generierten Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient sowie umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle des Verkehrserzeugers selbst,

- indem dieser Massnahmen in seinem eigenen Wirkungsbereich umsetzt, die
- idealtypisch auf die Verkehrsarten (Pendler-, Besucher-, Kunden- oder Geschäftsverkehr) mit grösstmöglichem Wirkungspotenzial ausgerichtet sind, und bei Bedarf
- in Zusammenarbeit mit der Standortgemeinde und/oder mit Mobilitätsanbietern (z.B. öV-Betriebe, Mobility CarSharing, aargaumobil) entwickelt und umgesetzt werden.

Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.

7.3.4 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Mit dem Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung pflegt und baut Wohlen sein Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus. Die Bevölkerung der Gemeinde Wohlen (Wohnbevölkerung gesamthaft sowie ausgewählte Zielgruppen wie Senioren, Jugendliche, Ausflügler etc.) wird mittels gezielter Information, Anreizen und Aktionen zur Sensibilisierung einerseits über die verschiedenen in der Gemeinde vorhandenen Mobilitätsangebote informiert und andererseits zu den Vorteilen einer bewussten Verkehrsmittelwahl aufgeklärt.

Das Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung des Umweltverbundes (öV, Velo, zu Fussgehen, CarSharing). Das verbesserte Angebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt.

7.4 Klassierung der Strassen und Strassenreglement

Im KGV wird das Verkehrsnetz mit seinen Funktionen behördenverbindlich festgehalten. Der KGV ist nicht grundeigentümergebunden und es besteht keine Rekursmöglichkeit. Der Einwohnerrat hat am 18. Juni 2001 ein Strassenreglement beschlossen. Darin ist die Kostenaufteilung zwischen Gemeinde und Grundeigentümer für Gemeindestrassen geregelt. Die Klassierung in der Tabelle Strassentypisierung hat keinen Einfluss auf die Kostenaufteilung, da sich diese gemäss Strassenreglement auf die Eigentumsverhältnisse bezieht. Erschliessungs- und Sammelstrassen sind übliche Einteilungen in kommunalen Richtplänen. Es handelt sich dabei bei beiden Kategorien um Gemeindestrassen. Die konkrete Definition der Strassen, welche auch Auswirkungen auf die Kostenbeteiligung hat erfolgt über das Strassenreglement respektive die Strassenliste der Gemeinde. Beides wird anschliessend an den KGV aufgrund der neuen Grundlagen (Bau- und Zonenordnung, neues kantonales Baugesetz, Allgemeine Bauverordnung und dem vorliegenden KGV) in einem nächsten Schritt ebenfalls zu überarbeiten sein.

7.5 Säulen der Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung in Wohlen baut auf sechs Säulen auf:

1. Siedlung und Verkehr

Die Attraktivität des Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsortes wird durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr verbessert. 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 Unfallzahlen sollen 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. Dabei sind auch die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbehinderung zu berücksichtigen.

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

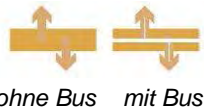
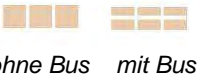




Die Säulen der Verkehrsplanung sind das Grundgerüst des Mobilitätskonzeptes Wohlen im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr





7.6 Grobkonzept

Im Grobkonzept (Abbildung 12) wird ein Überblick über die geplanten Massnahmen gegeben. Die einzelnen Massnahmen sind in den folgenden Kapiteln beschrieben.



Abbildung 12: Grobkonzept

<i>Legende</i>	<i>Funktion</i>	<i>Betriebs- und Gestaltungsprinzipien</i>	<i>Bemerkungen</i>
Hauptachsen  <i>ohne Bus mit Bus</i>	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  <i>ohne Bus mit Bus</i>  <i>Netzlösung</i>	verbinden, erschliessen, repräsentieren, kommunizieren, sich aufhalten Netzlösung für die Führung der Hauptachsen im Zentrum	primär siedlungsorientiert Koexistenz der Verkehrsteilnehmer Entsprechend den Netzanforderungen und den Betriebs- und Gestaltungskonzepten wird mit dem Kanton eine Aufgabenteilung erarbeitet. Diese beinhaltet, den Beschrieb der jeweiligen Funktionen, des Ausbaugrades und den betrieblichen Anforderungen/Wegweisung und der Kosten. Im Vordergrund steht die Führung des Durchgangsverkehrs über die Bünzstrasse.	Aufwertung und Umgestaltung Strassenraum (Gebiete 1. Priorität) Auf eine Einbahnlösung wird wegen Nichterfüllung der Zielsetzungen definitiv verzichtet.
Zentrum 	erschliessen, repräsentieren, kommunizieren, sich aufhalten	siedlungsorientiert Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, verkehrsberuhigt	Aufwertung und Umgestaltung Strassenraum (Gebiete 1. Priorität), Tempo 30 auf Gemeindestrassen einführen.
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 Velowegnetze	attraktiv und grosszügig gestaltete Wege gesäumt von Naturelementen (Gewässer, Bepflanzung etc.)	weitere sanfte Mobilitätsformen (InlineskaterInnen, Wanderer, ReiterInnen etc.) berücksichtigen (Regionale Wanderrouten)

<i>Legende</i>	<i>Funktion</i>	<i>Betriebs- und Gestaltungsprinzipien</i>	<i>Bemerkungen</i>
Haupttrouten Fuss- / Veloverkehr 	verbinden und erschliessen wichtiger Nutzungen Hauptnetz für Fuss- und Veloverkehr	sichere, attraktive, direkte und durchgehende Fuss- und Veloverbindungen	(Regionale Wanderrouten)
Regional- und Ortsbusnetz 	örtliche und zeitliche Erschliessung des Siedlungsgebietes Verbindung zu benachbarten reg. und nat. Zentren (Anschluss an SBB/BDWM)	Beschleunigung Ortsbus (Bevorzugung an Knoten, Fahrbahnhaltestellen etc.) benutzerfreundliche Haltestellen und Zugänge	dichter Taktfahrplan (30'-Takt) anbieten, Neuorganisation und Neugestaltung Bushof beim Bahnhof, bessere zeitliche Erschliessung im Zentrum und Schulen (Citylinien)
Eingangstor 	Siedlungsanfang kennzeichnen	Geschwindigkeiten reduzieren, sichere Querungen für Fuss- und Veloverkehr anbieten, Aufwertung	Eingangstor 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	Geregelter (Kreisel, Lichtsignalanlage etc.) oder unregelter Knoten Bestehende Kreisel bleiben i.d.R. erhalten, bei Sanierungen von Knoten ist je nach Anforderungen und ortstypischer Situation das Knotenregime zu überprüfen.

¹⁾ Für die Erschliessung des Entwicklungsgebietes „Bahnhof Süd“ wäre aus Sicht der Gemeinde ein Anschluss an die Hauptverkehrsstrasse K124 zweckmässig. Ein Anschluss als Durchfahrt durch bestehende, seitlich liegende Wohngebiete ist aus Sicht der Gemeinde nicht erwünscht. Aus Sicht des Kantons bestehen Bedenken über die Machbarkeit und Wünschbarkeit dieses Anschlusses.

8 Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

8.1 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, die auch zu einer erhöhten Unfallgefahr führt, stellen neben dem Schleichverkehr durch die Quartiere beim motorisierten Individualverkehrs die Hauptprobleme dar. Die Folgen für die Bevölkerung sind hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Beeinträchtigungen der Sicherheit und unwirtschaftliche 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. Gestalterische Massnahmen in Zentrumsgebieten zur Erreichung der angemessenen Geschwindigkeit werden im Kanton Aargau explizit akzeptiert, wobei Geschwindigkeiten, die von den generellen Signalisationen abweichen, die Bedingungen der Signalisationsverordnung erfüllen müssen und einer besonderen Sorgfalt bei der Planung und Prüfung bedürfen, um unerwünschte Wirkungen zu vermeiden.

8.2 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 wird durch lenkende Massnahmen möglichst vom Zentrum und den Wohnquartieren ferngehalten. Ein Netzausbau (Südumfahrung, kantonale Festsetzung) wird angestrebt.

3. Erschliessung garantieren und Regeln für die Parkierung aufstellen

Für ein lebendiges Zentrum und als gute Rahmenbedingung für die Vielfaltigkeit der Einkaufsmöglichkeiten braucht es - neben einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr - auch Parkplätze. Diese sind möglichst ohne Umwege erreichbar. Eine zeitliche Beschränkung der Parkierungsdauer verhindert die unerwünschte Dauerparkierung im Zentrum und damit eine zu

grosse Nachfrage. Die öffentlichen Parkplätze im Zentrum werden gebührenpflichtig. In den Wohn- und Gewerbegebieten wird darauf grundsätzlich verzichtet, da kaum grössere Probleme bestehen (siehe Parkierungskonzept).

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.

8.3 Geschwindigkeitsplan

Mit der Festlegung eines kommunalen Geschwindigkeitsplans (vgl. Abbildung 13 und Abbildung 14) 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 dient einerseits als Legende zum Geschwindigkeitsplan, sie legt aber auch den angestrebten Charakter der Strassen fest.

8.4 Strassentypisierung

In der nachstehenden Tabelle (vgl. Tabelle 1) werden für die einzelnen Strassentypen die Gestaltungsprinzipien und damit die Anforderungen für die Projektierung festgehalten. Die Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten und der Grundsatz der kostengünstigen Umsetzung gehen einher. (Vgl. auch Kap. 7.4)

Gemeinde Wohlen

metron

Revision Verkehrsrichtplan

Projekt - Nr. **17 08 056 00**

Plan - Nr. **002**

Format **297 x 610**

Gez. / Geprüft **mei / mst, ph**

Datum **30.04.2009**

Revidiert **31.10.2011**

Geschwindigkeitsplan

Situation 1:10'000



F:\daten\m7\08-056-00\6_PLAENE\Illustrator\Gschw_plan\pla_geschw_111031.ai

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2 / 5200 Brugg







T: 056 460 91 11

F: 056 460 91 00

info@metron.ch

www.metron.ch

LEGENDE

	Kantonsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet	Vsignalisiert 80 / Vgefahren 70-80 km/h
	Kantonsstrasse innerhalb Siedlungsgebiet	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 13:
Legende zu Geschwindigkeitsplan

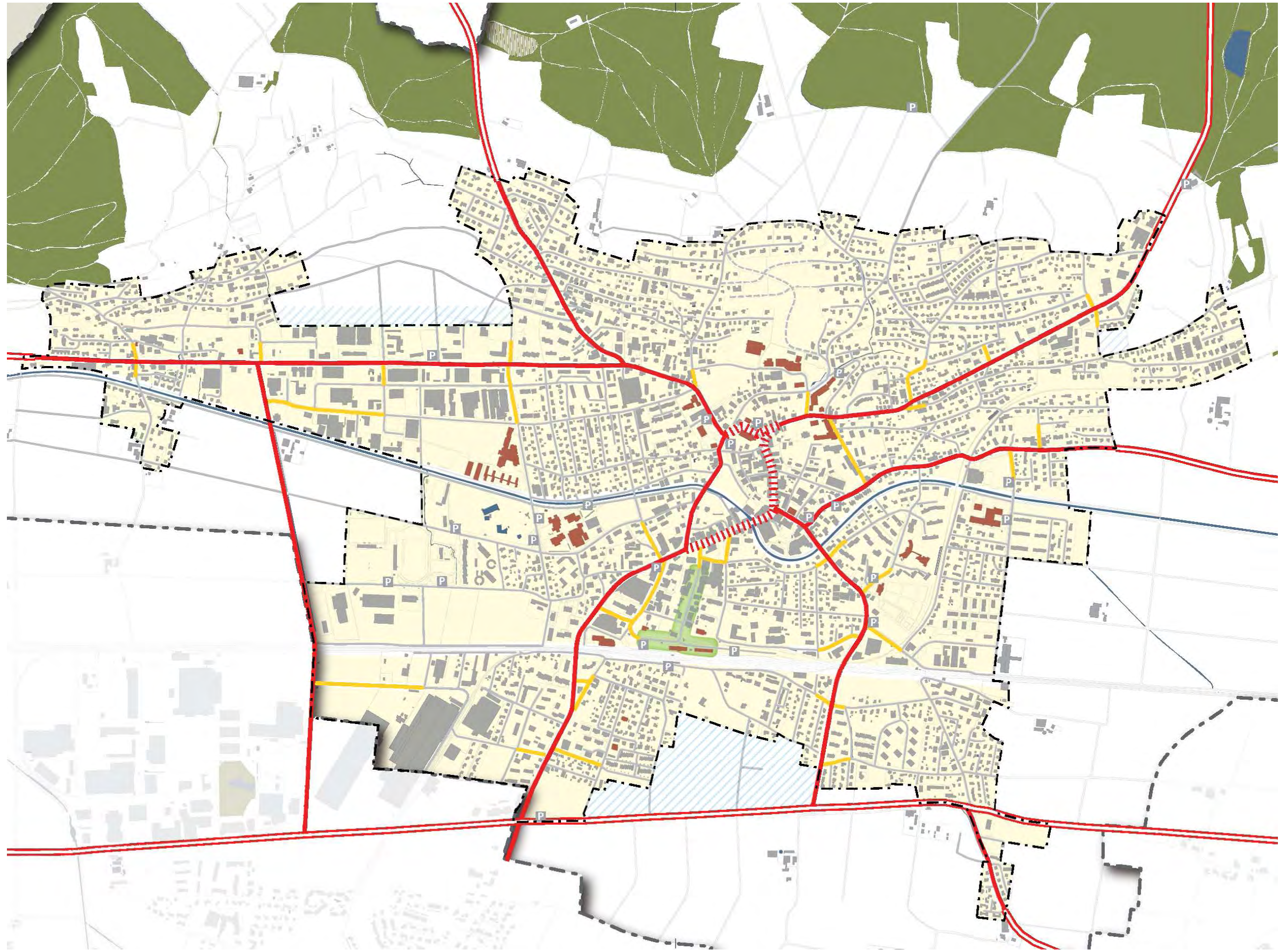


Abbildung 14: Geschwindigkeitsplan


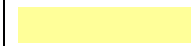




	Strasstyp	Plätze, Orte (Sonderfälle)	ES Erschliessung	SS Sammelstrassen	HS-K / VS-K Kantonsstrasse Kerngebiet	HS-I / VS-I Kantonsstrasse innerhalb Siedlungsgebiet	HS-A / VS-A Kantonsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet
	Darstellung im Plan						
	Lage	innerhalb Siedlung					ausserhalb Siedlungsgebiet
Anforderungen	Eigentümer (Ausnahme)	Private / Gemeinde / Kanton	Private / Gemeinde	Gemeinde	Kanton / Gemeinde (abhängig von Netzlösung)	Kanton (Gemeinde)	Kanton
	Haupt-Funktionen	<ul style="list-style-type: none"> repräsentieren kommunizieren sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren 	<ul style="list-style-type: none"> erschliessen sich aufhalten, spielen parkieren, abstellen 	<ul style="list-style-type: none"> sammeln erschliessen parkieren, abstellen 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden, erschliessen repräsentieren / kommunizieren ein- und ausladen queren sich aufhalten 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden repräsentieren ein- und ausladen queren 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden
	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	über 16'000 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 Das kommunale Strassenreglement definiert die Zuständigkeit und die Kostenbeiträge privater Anstösser.	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 (Netzlösung)	ab 12'000 DTV sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten Berücksichtigung Schwerverkehrstransportrouten (Netzlösung)	gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten	
	Gestaltungsprinzipien	stark siedlungsorientiert		primär siedlungsorientiert		primär verkehrsorientiert	
	Ausbaugrössen:						
	• Signalisierte Geschw.k.	20, 30	30 (Tempo 30 Zone)	30	50	50	80 (60)
	• Fahrgeschwindigkeit	ca. 20 bis 30	25 - 30	30	30 bis 40	40-50	70-80 (50-60)
Parameter	• 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
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	

Tabella 1:
Strasstypisierung: Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume (In Anlehnung an die entsprechenden VSS-Normen)

Gemeinde Wohlen

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Projekt - Nr. **17 08 056 00**

Plan - Nr. **101**

Format **297 x 610**

Gez. / Geprüft **mei, kit, ram / mst, ph**

Datum **26.04.2010**

Revidiert **31.10.2011**

Teilrichtplan MIV

Situation 1:10'000



F:\daten\m7\08-056-00\6_PLAENE\Illustrator\VRP\TeilRP_MIV\vrp_miv.ai

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2 / 5200 Brugg

T: 056 460 91 11

F: 056 460 91 00



















info@metron.ch

www.metron.ch













LEGENDE

bestehend

geplant

				Hauptverkehrs- / Verbindungsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet
				Hauptverkehrs- / Verbindungsstrasse innerhalb Siedlungsgebiet
				Sammelstrasse
				Netzlösung
				Knoten mit Kreisverkehr oder LSA
				Knoten überprüfen
				Eingangstore
				Durchfahrtswiderstand (Einengung / Rampe)
				Aufwertung Strassenraum (Gebiete 1. Priorität)

Orientierender Inhalt

		Erschliessungsstrasse
		Gemeindegrenze
		Bauzonengrenze
		Wichtige öffentliche Nutzungen
		öffentliche Parkplätze
		Kerngebiet (schematisch)
		Wohngebiete / öffentliche Nutzungen (schematisch)
		Gewerbe- und Industriegebiete (schematisch)
		Entwicklungsgebiete (schematisch)
		Anschluss aus Sicht Gemeinde erwünscht. Aus Sicht Kanton Vorbehalte zur Machbarkeit und Wünschbarkeit