

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Wohlen

Schlussbericht Aktualisierung 2025 – Teil I Analyse

Fassung z.H. Beschluss Gemeinderat





Impressum

Auftraggeber	Einwohnergemeinde Wohlen Aargau Kapellstrasse 1 5610 Wohlen
Projektleiter	Anna Vaqué Alegret, Tiefbau & Verkehr
Projektteam	Anna Vaqué Alegret, Gemeinde Wohlen, Tiefbau & Verkehr Arsène Perroud, Gemeinde Wohlen, Gemeindeammann Claudia Schwarzmaier, Gemeinde Wohlen, Ortsplanerin Roland Vogt, Gemeinde Wohlen, Gemeinderat Nicolas Mühlich, Vertretung Kanton Aargau, Abteilung Verkehr Camille Girod, Bearbeitungsteam KGV Wohlen, Kontextplan AG Markus Hofstetter, Bearbeitungsteam KGV Wohlen, Kontextplan AG Larissa Wyss, Bearbeitungsteam KGV Wohlen, Kontextplan AG
Projektnummer	21100.02
Datei	Aktualisierung Kommunalen Gesamtplan Verkehr Wohlen 2024_Bericht Teil I Analyse_Stand 250605.docx
Berichtversion	5. Juni 2025
Berichtverfasser	Camille Girod / camille.girod@kontextplan.ch Larissa Wyss / larissa.wyss@kontextplan.ch Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Sina Tollardo / sind.tollardo@kontextplan.ch Tobias Schneider / tobias.schneider@kontextplan.ch Nina Heiniger / nina.heiniger@kontextplan.ch
Interne Freigabe	Version 05.06.2025, freigegeben durch Markus Hofstetter am 05.06.2025 Version 10.01.2025, freigegeben durch Markus Hofstetter am 10.01.2025 Version 08.05.2024, freigegeben durch Markus Hofstetter am 08.05.2024 Version 08.08.2023, freigegeben durch Camille Girod am 08.08.2023 Version 29.06.2023, freigegeben durch Camille Girod am 29.06.2023 Version 12.01.2023, freigegeben durch Camille Girod am 12.01.2023
Genehmigung Auftraggeber	Genehmigung ausstehend



Inhaltsverzeichnis

1. Aktualisierung Kommunalen Gesamtplan Verkehr Wohlen	7
1.1 Anlass	7
1.2 Rechtliche Grundlage und Verbindlichkeit	7
1.3 Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen	8
1.4 Inhalt und Ergebnisse	9
<hr/>	
2. Ausgangslage	10
2.1 Abstimmung mit REL	10
2.2 Bearbeitungsperimeter	10
2.3 Beteiligte und Vorgehen	11
2.4 Einbezug der Bevölkerung	12
<hr/>	
3. Beurteilung Umsetzungsstand KGV 2011	13
3.1 Vorgehen	13
3.2 Umsetzungsstand Massnahmen	13
3.3 Fazit	15
<hr/>	
4. Übergeordnete Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen	16
4.1 Übergeordnete Zielsetzungen und Festlegungen	16
4.2 Bestehende planerische Vorhaben	27
4.3 Weitere relevante Grundlagen	34
<hr/>	
5. Situationsanalyse	35
5.1 Siedlungsraum	36
5.2 Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten	52
5.3 Motorisierter Individualverkehr	61
5.4 Ruhender Verkehr	69
5.5 Öffentlicher Verkehr	73
5.6 Veloverkehr	80
5.7 Fussverkehr	84
5.8 Kombinierte Mobilität	86
5.9 Verkehrssicherheit	90
5.10 Güterverkehr	92
5.11 Mobilitätsmanagement	93
5.12 Megatrends	94
<hr/>	
6. Fazit Situationsanalyse	97
<hr/>	
Quellenverzeichnis	100
<hr/>	
Anhang	104



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Verbindlichkeit der Planungsinstrumente und Zusammenspiel von KGV, REL und Nutzungsplanung	8
Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter KGV Wohlen	10
Abbildung 3: Projektorganisation Aktualisierung KGV Wohlen	11
Abbildung 4: Ausschnitt Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz	16
Abbildung 5: Raumkonzept Aargau	18
Abbildung 6: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040	19
Abbildung 7: Übersicht Planungen auf der Bünztalachse (vgl. Anhang 2)	28
Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Wohlen für die Jahre 1975-2020	36
Abbildung 9: Bevölkerungsdichte nach Regionen und Gemeinden im Kanton Aargau (2015)	37
Abbildung 10: Bevölkerungsdichte in der Gemeinde Wohlen (Datenstand 2021)	37
Abbildung 11: Beschäftigtenentwicklung in der Gemeinde Wohlen für die Jahre 1975-2018	38
Abbildung 12: Arbeitsplatzdichte in der Gemeinde Wohlen (Datenstand 2020)	39
Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung pro KVM-Zone im Raum Wohlen	42
Abbildung 14: Beschäftigtenentwicklung pro KVM-Zone im Raum Wohlen	43
Abbildung 15: Harmonisierte Bauzonen der Gemeinde Wohlen inkl. Gebiete mit Sondernutzungs- und Gestaltungsplanpflicht	44
Abbildung 16: Unbebaute Bauzonen Gemeinde Wohlen	45
Abbildung 17: Harmonisierte Bauzonen der Gemeinde Wohlen inkl. Entwicklungsgebiete (kantonal und kommunal)	46
Abbildung 18: Nutzungsstruktur im Zentrum von Wohlen	47
Abbildung 19: Strassenlärmbelastung Gemeinde Wohlen, Bezugsjahr 2018	48
Abbildung 20: Eisenbahnlärm Tag	48
Abbildung 21: Klimaanalysekarte Gemeinde Wohlen	49
Abbildung 22: Situation entlang Ortsdurchfahrten (Aufnahmen KXP)	50
Abbildung 23: Situation in den Wohnquartieren (Aufnahmen KXP)	50
Abbildung 24: Grün- und Freiraumstrukturen (Aufnahmen KXP)	51
Abbildung 25: Anteile Verkehrsarten MIV am DTV 2015 im Gemeindegebiet von Wohlen	52
Abbildung 26: Quell-/ Ziel- und Binnenverkehr inkl. ÖV-Anteil DTV 2015	53
Abbildung 27: Die zehn nachfragegestärksten Beziehungen beim Durchgangsverkehr durch Wohlen DTV 2015	54
Abbildung 28: Ziele / Verkehrsmittelwahl im Unteren Bünztal (Datenquelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)	56
Abbildung 29: MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz	57
Abbildung 30: Anteil der Verkehrsmittel an den von der Bevölkerung der jeweiligen Agglomeration im Inland zu-rückgelegten Distanzen	57
Abbildung 31: Pendelndenströme der Gemeinde Wohlen (Strich- und Kreisdicke proportional zur Stromstärke)	59
Abbildung 32: Reisezeit ÖV und MIV in der HVZ	59
Abbildung 33: Kantonales und kommunales Strassennetz in der Gemeinde Wohlen	61
Abbildung 34: Varianten, welche neu im Richtplan als Zwischenergebnis gesichert werden.	62
Abbildung 35: Aufteilung der Verkehrsströme an den Querschnitten der Hauptachsen DTV 2015	63
Abbildung 36: Aktuelle Verkehrszahlen gemäss Zählungen – Ausschnitt Plan Verkehrszählungen MIV (vgl. Anhang 5)	64
Abbildung 37: Verkehrsbelastung MIV DTV 2015	64
Abbildung 38: Durchschnittliche Verkehrslage um repräsentative Uhrzeiten	65
Abbildung 39: Schleichverkehrswege auf Quartierstrassen (gemäss Angaben der Gemeinde)	66
Abbildung 40: Temporegime und Eingangstore auf Kantonsstrassen (inkl. Umsetzungsstand)	67
Abbildung 41: Effektive Geschwindigkeiten (km/h) Tag	68
Abbildung 42: Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze (nummeriert)	69



Abbildung 43: Parkzonen in der Gemeinde Wohlen gemäss Parkierungsverordnung	71
Abbildung 44: Ausschnitt Liniennetzplan S-Bahnen Aargau	73
Abbildung 45: ÖV-Netz in der Gemeinde Wohlen	74
Abbildung 46: ÖV-Güteklassen gemäss aktuellem Busangebot sowie unbebauten Bauzonen	75
Abbildung 47: Taktabdeckung tagsüber	76
Abbildung 48: Belastungsverlauf DTV S26 Fahrtrichtung Wohlen	77
Abbildung 49: Belastungsverlauf DTV S26 Fahrtrichtung Olten	77
Abbildung 50: Veloroutennetz (Haupt- und Nebenrouten sowie kantonale Velorouten)	80
Abbildung 51: Veloinfrastruktur auf den kantonalen Velorouten	81
Abbildung 52: Öffentliche Veloabstellanlagen am Bahnhof Wohlen	83
Abbildung 53: Fussverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) inkl. Wanderwege	84
Abbildung 54: Verkehrsdrehscheibe Wohlen im Endausbau (2035), Planungsstand 2021	86
Abbildung 55: Fussverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) und ÖV-Haltestellen als Umsteigepunkte	87
Abbildung 56: Veloroutennetz (Haupt- und Nebenrouten sowie kantonale Velorouten) und ÖV-Haltestellen als Umsteigepunkte	87
Abbildung 57: Potenzielle Quartierhubs in Wohlen (violett dargestellt)	88
Abbildung 58: Carsharing-Standorte in Wohlen	89
Abbildung 59: Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden seit 2011	90
Abbildung 60: Belastung Güterverkehr Bahn und Strasse sowie Ausnahmetransportroute	92
Tabelle 1: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im Kanton Aargau (gerundet)	40
Tabelle 2: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung der Kernstädte im Vergleich (gerundet)	40
Tabelle 3: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im Raum Wohlen (gerundet)	41
Tabelle 4: Übersicht Überbauungsstand der Bauzonen in der Gemeinde Wohlen 2021	45
Tabelle 5: Übersicht Baureife der unbebauten Bauzonen in der Gemeinde Wohlen 2021	46
Tabelle 6: Verkehrsarten MIV für den DTV und die ASP in absoluten Werten (gerundet)	55
Tabelle 7: Verkehrsarten ÖV für den DTV und die ASP in absoluten Werten (gerundet)	55



Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BDWM	Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
B+R	Bike + Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Mo-So)
ESP	Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt
FV	Fuss- und Veloverkehr
GVB	Gesamtverkehrsbetrachtung
HVS	Hauptverkehrsstrasse
HVZ	Hauptverkehrszeit
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
KVM	Kantonales Verkehrsmodell
KXP	Kontextplan
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr
MJP	Mehrjahresprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OPR	Ortsplanungsrevision
OST	Ostschweizer Fachhochschule
P+R	Park + Ride
REK	Regionales Entwicklungskonzept
REL	Räumliches Entwicklungsleitbild
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SNP	Sondernutzungsplan
SVA	Schwerverkehrsanteil
USP	Unfallsschwerpunkt
VAP	Veloabstellplatz
WMZ	Wohn- und Mischzone
WSP	Wohnschwerpunkt
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
4G	4. Generation



1. Aktualisierung Kommunalen Gesamtplan Verkehr Wohlen

1.1 Anlass

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist seit 2010 das wichtigste Instrument der Aargauer Gemeinden zur kommunalen Verkehrsplanung. Eine der ersten Gemeinden, welche einen KGV im Kanton Aargau erstellt hat, war Wohlen im Jahr 2011. Seit damals haben sich die Anforderungen und Ansprüche der Mobilitäts- und Verkehrsplanung im Allgemeinen, aber auch der einzelnen Verkehrsmittel, teilweise verändert. Daher ist es zweckmässig die damaligen Inhalte zu überprüfen und zu aktualisieren. Die globalen und ortsspezifischen Entwicklungen der letzten Jahre sollen dabei berücksichtigt werden.

Auslöser

Mit dem KGV werden die Grundsätze der künftigen Verkehrsplanung in Abstimmung mit der Siedlungsplanung festgelegt und die dafür nötigen verkehrspolnerischen Grundlagen geschaffen sowie entsprechende Massnahmen entwickelt. Der KGV ist auf einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren ausgelegt. Die im KGV erarbeiteten Massnahmen tragen dazu bei, den bereits bestehenden sowie den anstehenden verkehrlichen Herausforderungen aktiv zu begegnen und im Rahmen der Zuständigkeit der Gemeinde Beiträge zu den nachfolgenden Leitfragestellungen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu liefern [52]:

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- *«Wie können die nötigen und sinnvollen Erschliessungskapazitäten koordiniert bereitgestellt werden?»*
- *«Wie kann der Verkehr so abgewickelt und gesteuert werden, dass negative Auswirkungen minimiert werden?»*

Folglich liegt der besondere Fokus im KGV auf der sinnvollen und gegenseitigen Abstimmung der Entwicklungen in den Bereichen Siedlung und Verkehr. Hierzu sollen die Grundzüge der Verkehrs- und Siedlungsplanung im KGV resp. im Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) iterativ aufeinander abgestimmt erarbeitet werden. Idealerweise werden deshalb das REL und der KGV parallel erarbeitet. In der Gemeinde Wohlen ist das nicht möglich und das REL wird aufgrund der politischen Prozesse im Anschluss an den KGV erarbeitet. Der KGV wird bei der Erarbeitung des REL berücksichtigt, womit die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gewährleistet werden kann [52].

1.2 Rechtliche Grundlage und Verbindlichkeit

Sowohl das Baugesetz (BauG) als auch der kantonale Richtplan verstehen den KGV als zentrales Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr, welcher die Grundlage für die Ortsplanungsrevision (OPR) bildet. Weitere Gründe für die Erforderlichkeit eines KGV sind in Artikel 54a BauG festgehalten [61].

Rechtliche Grundlage

Konzeptionell sind kantonale, regionale sowie überkommunale Planungsinstrumente dem KGV übergeordnet. Dementsprechend müssen Festlegungen und Zielsetzungen aus diesen Instrumenten für die Gemeinde im KGV beachtet, konkretisiert und umgesetzt werden [52].

Übergeordnete Grundlagen sind zu berücksichtigen



Der KGV sowie das REL sind behördenverbindliche Planungsinstrumente, welche als konzeptionelle Basis für die OPR fungieren. In der Nutzungsplanung, bestehend aus Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und Nutzungsplänen, erfolgt unter anderem die grundeigentümergebundene Umsetzung der Ergebnisse aus der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung gemäss KGV und REL. Auch in darauffolgend erarbeiteten Sondernutzungsplänen (SNP) sind die Inhalte des KGV zu berücksichtigen und umzusetzen [52].

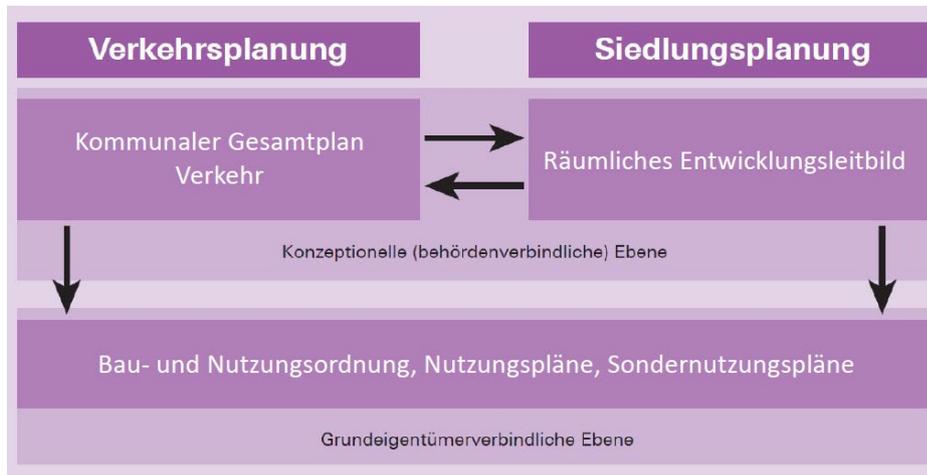


Abbildung 1: Verbindlichkeit der Planungsinstrumente und Zusammenspiel von KGV, REL und Nutzungsplanung

Quelle: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt. Empfehlungen zum KGV. Neuauflage 2017.

Die Behördenverbindlichkeit erlangt der KGV durch den Beschluss des Gemeinderats. Sämtliche Inhalte sind für die Gemeinde behördenverbindlich. Im Anschluss an den Beschluss des Gemeinderats erfolgt die Genehmigung durch den Kanton. Mit dieser Genehmigung werden die definierten Zielsetzungen des KGV auch für den Kanton behördenverbindlich. Somit besteht mit dem KGV für die Gemeinde die Möglichkeit, auf die kantonale Planung Einfluss zu nehmen [52].

Der KGV löst den bestehenden KGV der Gemeinde Wohlen vom 1. November 2011, ergänzt am 28. April 2012 ab. Mit Beschluss der Gemeinde vom und der Genehmigung der Ziele durch den Kanton wird der bestehende KGV der Gemeinde Wohlen vom 1. November 2011, ergänzt am 28. April 2012, beschlossen vom Gemeinderat am 21. November 2011 und genehmigt vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt am 2. Mai 2012, aufgehoben und vollständig ersetzt.

1.3 Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen

Als wichtige übergeordnete Grundlage gilt für den KGV die im Jahr 2022 im Auftrag des Kantons gestartete Gesamtverkehrsbetrachtung (GVB) Wohlen. Diese wird in enger Abstimmung mit der parallel erarbeiteten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für die Südumfahrung Wohlen erstellt. Seit Jahrzehnten bestehen in Wohlen Forderungen nach einer Umfahrung des Siedlungsgebiets und im Richtplan des Kantons Aargau ist eine Südumfahrung als Zwischenergebnis aufgenommen [33].



In der GVB wurden, basierend auf den relevanten kantonalen, regionalen und kommunalen Grundlagen sowie der erwarteten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, spezifische Ziele und Strategien für den Planungshorizont 2040 unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger sowie der relevanten angrenzenden Räume definiert. Darauf aufbauend wurden entsprechende Massnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Wohlen entwickelt. Zentral war dabei die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sowie mit der ZMB Südumfahrung [33].

Projektziele GVB und Abstimmung mit ZMB Südumfahrung

1.4 Inhalt und Ergebnisse

Der aktualisierte KGV Wohlen besteht aus zwei Teilen, welche in separaten Berichten dokumentiert sind:

- Teil I: Analyse inkl. Schwachstellenpläne Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Ruhender Verkehr, Öffentlicher Verkehr (ÖV) und Kombinierte Mobilität, Fuss- und Veloverkehr
- Teil II: Ziele und Massnahmen inkl. Teilpläne MIV, ÖV, Fussverkehr, Veloverkehr

Die Inhalte des ersten Berichts «Analyse» entsprechen vorwiegend dem Analyseteil der GVB Wohlen [33]. Im Rahmen der Erarbeitung im Jahr 2022 wurden bereits zahlreiche übergeordnete Grundlagen untersucht und berücksichtigt. Die Aussagen behalten aufgrund ihrer Aktualität weiterhin ihre Gültigkeit. Im Rahmen des KGV wurden einerseits bereits berücksichtigte Grundlagen, wenn sinnvoll, weiter vertieft und andererseits wo nötig mit zusätzlichen Grundlagen ergänzt, welche in der GVB von untergeordneter Bedeutung waren.

Teil I: Analyse

Beim Teil II «Ziele und Massnahmen» handelt es sich um den eigentlichen KGV. Aufbauend auf der Analyse wurden Ziele und Stossrichtungen definiert sowie dazugehörige Massnahmen.

Teil II: Ziele und Massnahmen



2. Ausgangslage

2.1 Abstimmung mit REL

Die Nutzungsplanung der Gemeinde Wohlen wurde erst gerade teilrevidiert. Neben dem Kulturlandplan wurden die Vorgaben in der BNO teilweise revidiert und die neuen Vorgaben im Gewässerraum umgesetzt. Anpassungen am Siedlungsteil wurden nicht vorgenommen. Die nächste vollständige OPR in der Gemeinde Wohlen ist für das Jahr 2024/25 vorgesehen. Das dazu notwendige REL wurde Anfang 2023 in Auftrag gegeben, weshalb die Inhalte des KGV nicht mit den Inhalten des REL parallel erarbeitet werden.

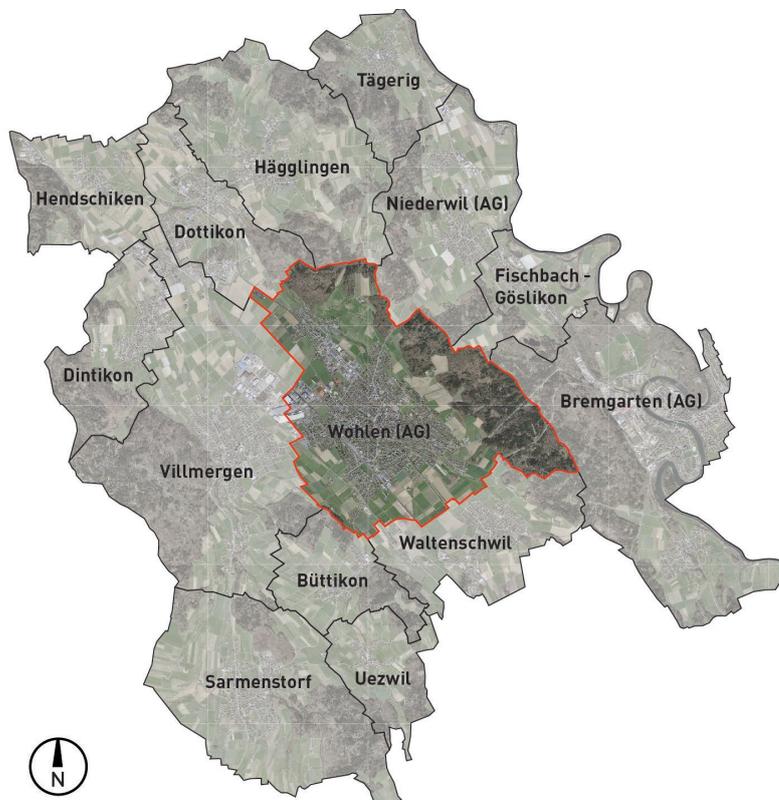
(Teil-) OPR Wohlen

Demzufolge ist es nicht möglich, wie vom Kanton empfohlen, die Zielsetzungen und Planungen gemäss REL als Grundlage für den KGV zu berücksichtigen. Daher sollen die Erkenntnisse, Vorhaben und Zielsetzungen aus dem KGV bei der Erarbeitung des REL und der darauffolgenden OPR berücksichtigt werden.

Inhalte KGV fliessen in REL ein

2.2 Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter des KGV beinhaltet das gesamte Gemeindegebiet und betrachtet die Entwicklung aller Verkehrsmittel sowie die Wechselwirkung von Wohlen mit der Region (z.B. Ziel-, Quell-, Durchgangsverkehr, Anbindung an benachbarte Ortschaften, etc.).



— Bearbeitungsperimeter
— Gemeindegrenzen

Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter KGV Wohlen



2.3 Beteiligte und Vorgehen

Auftraggebend ist die Gemeinde Wohlen. Die Projektleitung obliegt Anna Vaqué aus der Abteilung Tiefbau und Verkehr. Die Aktualisierung des KGV wird durch das Büro Kontextplan (KXP) erarbeitet. In regelmässigen Abständen fanden Sitzungen mit dem Projektteam statt, um den aktuellen Erarbeitungsstand zu diskutieren. Das Projektteam setzt sich aus kommunalen und kantonalen Fachpersonen, einer Vertretung der Exekutiven der Gemeinde Wohlen sowie des Bearbeitungsteams zusammen. Im Rahmen von zwei partizipativen Veranstaltungen (Workshops) wird die Begleitgruppe für relevante Diskussionen beigezogen.

Beteiligte

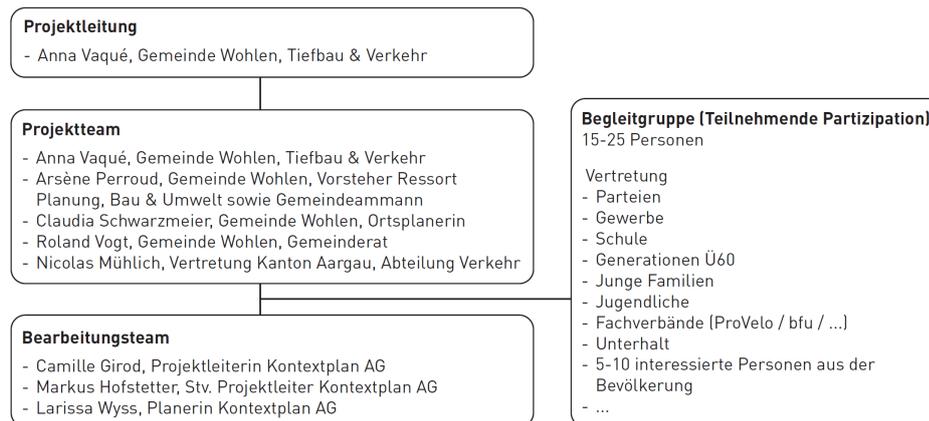


Abbildung 3: Projektorganisation Aktualisierung KGV Wohlen

Die Aktualisierung des KGV erfolgt in fünf Phasen:

Vorgehen

– Phase 1: Bilanzierung zum bestehenden KGV

/ Bestandsaufnahme und Grundlagenbeschaffung

→ Ergebnis: Das Bearbeitungsteam ist mit den Inhalten des KGV 2011 vertraut und kennt die relevanten kommunalen (Planungs-)Grundlagen.

– Phase 2: Situationsanalyse (Analyse und Rahmenbedingungen)

/ Die Zielsetzungen und Planungen gemäss anderen räumlichen Konzepten und Planungen untersuchen und wiedergeben.

/ Die bestehende und künftige Siedlungsstruktur sowie deren verkehrlichen Voraussetzungen und Auswirkungen analysieren.

/ Das bestehende und geplante Verkehrsangebot untersuchen, darstellen und beschreiben.

/ Die bestehende und künftige Verkehrsnachfrage untersuchen und abschätzen.

/ Die Ergebnisse der Analyse sowie die in Phase 4 erarbeiteten Massnahmen räumlich auf vier Teilplänen (MIV, ÖV, Fussverkehr, Veloverkehr) verorten.

→ Ergebnis: Konsolidierte Analyse als Basis für die Entwicklung von zielgerichteten Massnahmen.

– Phase 3: Zielsetzungen

/ Die Zielsetzungen für die Gemeinde für die nächsten 10 bis 15 Jahre unter Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen definieren.

→ Ergebnis: Konsolidiertes und konkretisiertes Zielsystem unter Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzungen.



– **Phase 4: Massnahmen**

- / Den Handlungsbedarf und die Stossrichtungen aufgrund der Analyse und der Zielsetzungen herleiten und mit der GVB abgleichen.
- / Die Massnahmenblätter erarbeiten (nur für die priorisierten Schlüssel-massnahmen).
- Ergebnis: Massnahmenblätter in Abstimmung mit dem in der GVB ermittelten Handlungsbedarf und den Zielsetzungen des KGV.

– **Phase 5: Planung, Umsetzung und Controlling**

- / Einen ausführlichen Umsetzungsplan inkl. Priorisierung für die erarbeiteten Massnahmen erstellen.
- / Ein Controlling zur Überprüfung der Umsetzung und Wirkung der Massnahmen aufstellen.
- Ergebnis: Für die Gemeinde Wohlen realistische und realisierbare Umsetzungsplanung sowie Controlling der Massnahmen.

2.4 Einbezug der Bevölkerung

Im Rahmen der Erarbeitung des KGV fanden zwei partizipative Anlässe mit der Begleitgruppe statt. In der Begleitgruppe haben neben Vertretenden von Politik, Fachorganisationen, etc. auch Vertretende der Bevölkerung von Wohlen Einsitz, wobei auf eine ausgewogene Bevölkerungsbeteiligung Wert gelegt wurde. Somit wurden die Anliegen der Bevölkerung bereits in einer frühen Projektphase abgeholt und konnten berücksichtigt werden.

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Wohlen sowie die umliegenden Nachbargemeinden und weitere Akteure konnten vom 7. Juni bis 26. Juli 2024 im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung zum KGV Stellung beziehen. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden anschliessend überprüft und der Bericht sowie die Pläne entsprechend bereinigt. Die Ergebnisse wurden im Mitwirkungsbericht festgehalten.

Partizipative Anlässe



3. Beurteilung Umsetzungsstand KGV 2011

Beim vorliegenden KGV handelt es sich um eine Aktualisierung des KGV aus dem Jahr 2011 [24], in welchem verschiedene Massnahmen definiert wurden, um die damals gesetzten Ziele zu erreichen. Die Situationsanalyse in Kapitel 5 wurde ausgehend von der Überprüfung des Umsetzungsstandes dieser Massnahmen erstellt. Die Erkenntnisse aus dem Umsetzungsstand sollen Aufschluss über den weiteren oder noch immer bestehenden Handlungsbedarf geben und allfällige noch nicht behandelte Themen aufdecken.

3.1 Vorgehen

Die Massnahmenliste aus dem KGV 2011 wurde mit der Projektleitung seitens Gemeinde besprochen und gemeinsam eine Einschätzung bezüglich des Umsetzungsstandes formuliert. Dabei wurden die einzelnen Massnahmen in vier Kategorien eingeteilt. Anschliessend wurde der Umsetzungsstand pro Massnahmenbereich aus dem KGV 2011 (Gesamtverkehr, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) prozentual ermittelt. Diese Auswertung macht keine Aussage zur Wirkung der einzelnen Massnahmen (punktuelle Massnahmen werden gleich abgebildet wie flächige Massnahmen über das gesamte Gemeindegebiet). Die detaillierte Auswertung zum Umsetzungsstand je Massnahme befindet sich in Anhang 1.

- Massnahme umgesetzt
- Massnahme in Planung
- Massnahme nicht umgesetzt und noch nicht in Planung
- Massnahme wurde verworfen

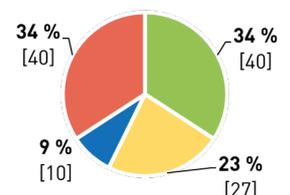
3.2 Umsetzungsstand Massnahmen

Im KGV 2011 werden die Massnahmen je Verkehrsmittel unterschieden. Diese Einteilung wird für die nachfolgende Auswertung des Umsetzungsstandes beibehalten. Insgesamt beinhaltet der KGV 2011 117 Massnahmen. Davon betreffen 40 % den MIV (47 Massnahmen), 26 % den Veloverkehr (31 Massnahmen) und 21 % den Fussverkehr (24 Massnahmen). Bei den übrigen Massnahmen handelt es sich um Verbesserungen für den ÖV (9 %, 11 Massnahmen) resp. um gesamtverkehrliche Massnahmen (3 %, 4 Massnahmen). Insgesamt sind je rund ein Drittel der Massnahmen umgesetzt oder noch nicht umgesetzt (auch kein Projekt in Bearbeitung). Etwas weniger als ein Drittel der Massnahmen befinden sich aktuell in Planung. Zehn Massnahmen wurde verworfen. Dabei handelt es sich bei acht Massnahmen um solche für den MIV und bei je einer Massnahme um eine des Fussverkehr resp. des Gesamtverkehrs [24].

Beurteilungskategorien

Überblick Massnahmen

(117)





Der KGV 2011 enthält vier gesamtverkehrliche Massnahmen. Zwei davon sind bereits grossmehrheitlich umgesetzt. So werden beispielsweise bei grösseren Bauvorhaben (mehr als 150 Parkfelder) oder für verkehrsintensive Nutzungen (mehr als 1'500 Fahrten pro Tag) Mobilitätskonzepte teilweise verlangt. Aktuell fehlt jedoch eine planungsrechtliche Verankerung dazu. Das Controlling der Massnahmen erfolgt aktuell nur auf der Ebene des Agglomerationsprogrammes (AP). Auf kommunaler Ebene ist noch kein Controlling-Instrument vorhanden. Daher wird diese Massnahme als noch offen beurteilt. Verworfen wurde von Seiten Gemeinde die Massnahme bezüglich des Mobilitätsmanagements und der Mobilitätsberatung [24].

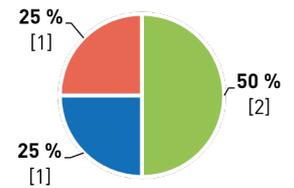
Von den 47 Massnahmen im Bereich MIV sind rund ein Viertel umgesetzt. Unter anderem wurde flächendeckend in den Wohnquartieren Tempo 30 eingeführt, eine Park + Ride (P+R)-Anlage mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofes realisiert und 2021 das Parkierungsreglement beschlossen. Noch nicht umgesetzt resp. teilweise in Planung sind diverse Aufwertungsmassnahmen auf den Ortsdurchfahrten und die Umgestaltung von einzelnen Verkehrsknoten hinsichtlich Verkehrssicherheit. Acht MIV-Massnahmen wurden verworfen. Es handelt sich dabei unter anderem um das Bauprojekt Zentralstrasse / Postplatz sowie die Umgestaltung der beiden Knoten Farn-/ Anglikerstrasse und Farn-/ Villmergerstrasse. An diesen beiden Knoten sind keine baulichen Massnahmen mehr vorgesehen. Eine Optimierung mittels Lichtsignalanlage (LSA)-Anpassung wird aber nicht ausgeschlossen [24].

Die bedeutendsten Massnahmen im Bereich ÖV, welche bereits umgesetzt wurden, sind die Neugestaltung /-organisation des Bahnhofplatzes und Bushofes Wohlen sowie die Einführung von neuen Ortsbuslinien (Erschliessung Kantons- und Berufsschule). Ein neues Buskonzept wurde 2022 erarbeitet, welches eine Gesamtüberarbeitung der Angebotsstrategie sowie des Angebotskonzeptes vorsieht. Zudem werden diverse Bahnmassnahmen (u.a. Taktverdichtung) mit dem nächsten Ausbauschnitt der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) umgesetzt. Noch nicht in Erarbeitung sind Konzepte zur Busbevorzugung sowie zum Angebot von Nachtbussen [24].

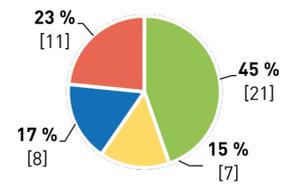
Fast die Hälfte der 31 Veloverkehrsmassnahmen aus dem KGV 2011 sind noch nicht umgesetzt und auch nicht in Planung. Es handelt sich dabei vorwiegend um die Behebung von Netzlücken und fehlenden resp. mangelhaften Veloinfrastrukturelementen auf der Strecke oder an Knoten. Öffentliche Veloabstellanlagen wurden im Rahmen von einzelnen Bauprojekten (z.B. Bahnhof Wohlen) berücksichtigt. Ein übergeordnetes Konzept wurde bis jetzt aber noch nicht erstellt. Bereits realisiert wurden unter anderem der kantonale Radweg nach Bremgarten und die Veloverbindung Rebbegg. Diverse Projekte befinden sich aktuell in Planung (Veloverbindung durch Gewerbegebiet Wil / Huebächer, Rad- und Fussweg Gaswerk, Radweg durch Isler-Areal, etc.) [24].

Analog zum Veloverkehr sind auch beim Fussverkehr viele Massnahmen noch nicht umgesetzt und noch nicht in Planung (41 %). Es handelt sich ebenfalls um die Behebung von Netzlücken, der Aufwertungen von bestehenden Fusswegverbindungen und der Verbesserungen von Querungssituationen, insbesondere über Kantonsstrassen. Einzelne Querungsstellen über Kantonsstrassen wurden mittels Mittelinseln bereits verbessert. So beispielsweise vier Querungsstellen über die Bremgarterstrasse. Weitere Verbesserungsmassnahmen bezüglich Querungsstellen und Aufwertungspotenzial befinden sich in Planung [24].

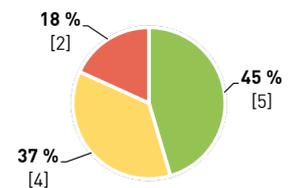
Umsetzungsstand Massnahmen Gesamtverkehr



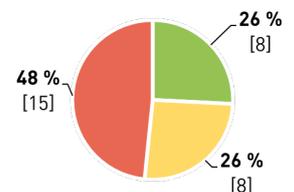
Umsetzungsstand Massnahmen MIV



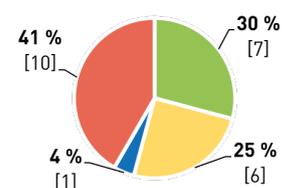
Umsetzungsstand Massnahmen ÖV



Umsetzungsstand Massnahmen Veloverkehr



Umsetzungsstand Massnahmen Fussverkehr





3.3 Fazit

Rund ein Drittel aller Massnahmen des KGV 2011 wurde bereits umgesetzt und ein weiterer Drittel befindet sich aktuell auf unterschiedlichen Stufen in Planung. Es gibt aber auch zahlreiche im KGV 2011 formulierte Massnahmen, welche bis jetzt nicht berücksichtigt wurden. Ein Teil dieser Massnahmen hat sich aus unterschiedlichen Gründen bei näherer Betrachtung als nicht oder nur sehr schwer umsetzbar herausgestellt (benötigter Flächenbedarf für Querungshilfen, Eigentumsverhältnisse bei Behebung von Netzlücken, Verzögerung von geplanten Projekten z.B. Zentralstrasse oder ÖV-Drehscheibe, Koordination mit Drittprojekte). Grosse Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende konnten verzeichnet werden, durch die nahezu flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren, der Umgestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofes sowie der Optimierung von diversen Knoten und Querungen. Nachholbedarf und eine vertiefte Auseinandersetzung benötigt es noch bei der Lenkung des MIV, im Bereich des Mobilitätsmanagements, beim Fuss- und Veloverkehr sowie beim Monitoring und Controlling. Zudem sind mit dem Wandel hin zu einer klimafreundlichen Mobilität, Themen wie Elektromobilität, kombinierte Mobilität, Sharing-Angebote, etc. wichtiger geworden, welche bis jetzt nicht im KGV Wohlen berücksichtigt wurden.



4. Übergeordnete Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen

Als Grundlage für die Überarbeitung des KGV 2011 dienen einerseits die aktuell geltenden übergeordneten Planungsinstrumente und Rahmenbedingungen auf nationaler, kantonaler, regionaler und kommunaler Planungsebene sowie andererseits aktuell laufende Planungen und Projekte. Die wichtigsten Informationen aus diesen Grundlagen mit Bezug auf die Gemeinde Wohlen werden in den nachfolgenden Kapiteln kurz zusammengefasst.

Nachgelagert an den KGV wird das REL erarbeitet, welches unter anderem die Freiraumplanung Baugebiete, die Leitsätze der Gemeinde Wohlen und den Masterplan Ortszentrum ablösen oder integrieren soll. Die relevanten Inhalte aus diesen Planungsgrundlagen werden dennoch in den nachfolgenden Kapiteln wiedergegeben, da keine grundlegenden Änderungen daran zu erwarten sind.

4.1 Übergeordnete Zielsetzungen und Festlegungen

4.1.1 Bundesinventar historischer Verkehrswege der Schweiz

In der Gemeinde Wohlen gibt es diverse Wegabschnitte, welche Bestandteil des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) sind. Unterschieden wird dabei nach nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Veränderungen an diesen Wegabschnitten müssen unter Berücksichtigung des Inventars erfolgen und genauestens geprüft werden [7].

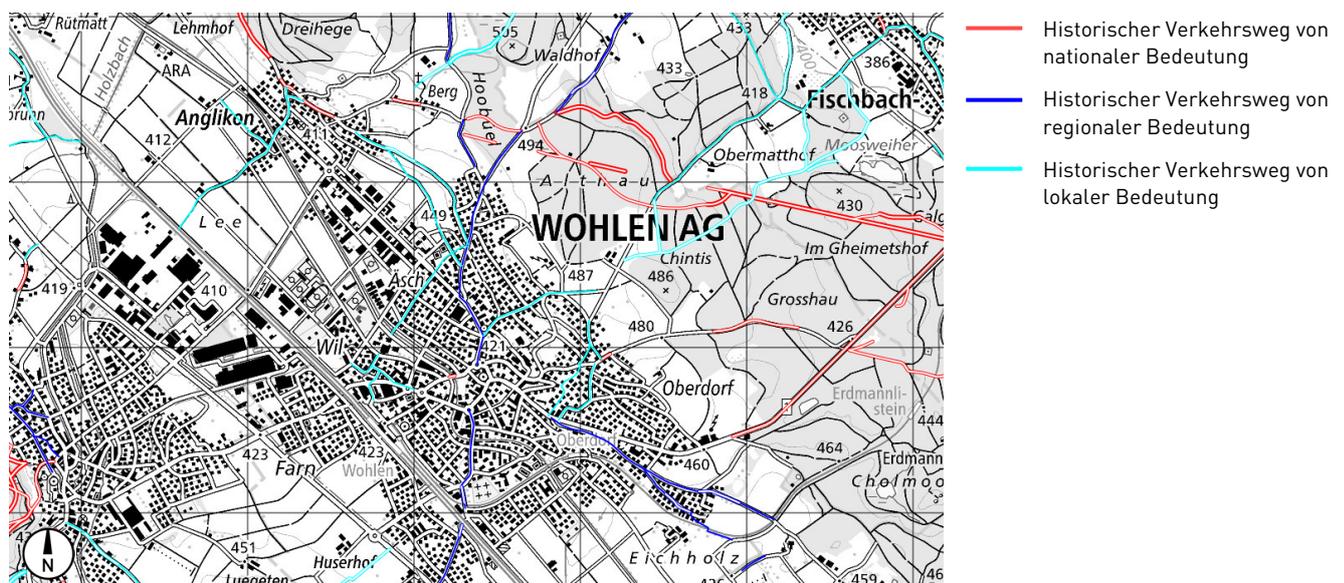


Abbildung 4: Ausschnitt Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen am 11.11.2022



Nachfolgend werden die Abschnitte von nationaler und regionaler Bedeutung aufgeführt, welche nicht nur hinsichtlich ihres historischen Verlaufes schützenswert sind, sondern auch eine schützenswerte Substanz aufweisen [7].

- IVS national – Historischer Verlauf mit viel Substanz
 - / Einzelne Feld- und Waldwege
- IVS national – Historischer Verlauf mit Substanz
 - / Alte Bremgarterstrasse: Im Waldabschnitt «Bim Hüenerstei»
 - / Anglikerbergstrasse: Abschnitt Anglikerbergstrasse – Hübelacher
 - / Bremgarterstrasse: Dorfausgang – Gemeindegrenze
 - / Bünzstrasse: Bereich Brücke über die Bünz
 - / Knobelstrasse: Abschnitt Brügistrasse – Anglikerbergstrasse
 - / Knotenbereich Hägglinger-/ Knobelstrasse
 - / Rummelstrasse: Abschnitt Höhenweg – Rummelmatt
 - / Einzelne Feld- und Waldwege
- IVS regional – Historischer Verlauf mit Substanz
 - / Bollhofweg: Abschnitt Untere Fahrnbühlstrasse – Gleisanlage
 - / Gewerbering: Abschnitt Friedhofstrasse – Dammweg
 - / Obere Haldenstrasse: Abschnitt Hagebuechweg – Huerenhübel
 - / Sattelbogenstrasse: Abschnitt Wannebühlweg – Wannenhügelstrasse

Wegabschnitte mit
schützenswerter Substanz

4.1.2 Kantonaler Richtplan Aargau

Der Kantonale Richtplan Aargau setzt Inhalte von kantonaler Bedeutung behördenverbindlich fest. Folgende Inhalte aus dem Kantonalen Richtplan gemäss 12. Dezember 2023 sind aus verkehrlicher Sicht für Wohlen relevant [57]:

- S 1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung
 - / Gemäss Planungsanweisung 1.3 werden entlang von Strassen mit Wohnanteilen und einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von $\geq 8'000$ Fahrten/Tag Aufwertungsmassnahmen empfohlen.
 - / Gemäss Planungsanweisung 1.4 werden entlang von Strassen mit Wohnanteilen und einem DTV von $\geq 15'000$ Fahrten/Tag planerische und bauliche Aufwertungsmassnahmen verpflichtend festgesetzt.
 - / In der Gemeinde Wohlen sind von dieser Planungsanweisung die Ortsdurchfahrten betroffen (u.a. Anglikerstrasse, Bremgarterstrasse, Freiämterstrasse, Zentralstrasse, Bünzstrasse).
- S 1.3 Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete
 - / ESP Wohlen / Villmergen (Festsetzung): produzierende / verarbeitende Nutzungen sowie arbeitsplatzintensive Nutzungen, zudem sind Grossprojekte mit einem Flächenbedarf von über 5 ha zugelassen.
- S 1.9 Wohnschwerpunkte (WSP)
 - / Areal Bahnhof Süd (Zwischenergebnis)
- M 2.2 Kantonsstrassen
 - / Lenzburg – Wohlen (Zwischenergebnis): Trasseefreihaltung für Vier-spurausbau Bünztalstrasse
 - / Wohlen (Zwischenergebnis): Trasseefreihaltung für Südumfahrung

Richtplaneinträge mit
Relevanz für Wohlen



- M 3.1 Öffentlicher Verkehr – Angebot
 - / Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass im Freiamt der Haltepunkt Wohlen von schnellen und direkten Verbindungen zwischen der Nordschweiz und dem Tessin profitiert. (Planungsanweisung 1.5)
 - / Kernstädte und Urbane Entwicklungsräume durch S-Bahn attraktiv verbinden, in Ergänzung zum Personenverkehr (Viertelstundentakt in Richtung Lenzburg und Bremgarten, Halbstundentakt in Richtung Muri). (Planungsanweisung 2.3 / Richtplan-Teilkarte M 3.1 I)
 - / In den Kernstädten und Urbanen Entwicklungsräumen werden dicht besiedelte Gebiete mit einer guten Angebotsdichte (Bus) erschlossen (mindestens Halbstundentakt). (Planungsanweisung 3.1 / Richtplan-Teilkarte M 3.1 II)
- M 3.2 Öffentlicher Verkehr – Infrastruktur
 - / ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung
 - / Wohlen (Vororientierung): Neue Haltestelle Wohlen Bifang
 - / Wohlen – Bremgarten (Vororientierung): Doppelspurabschnitte Wohlen – Bremgarten
- M 5.1 Kombinierte Mobilität
 - / Raum Wohlen prioritäre Förderung von flächeneffizienten Mobilitätsformen. (Richtplan-Teilkarte M 5.1)

Das Raumkonzept Aargau als Bestandteil des Richtplans definiert die Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantons. Hauptbestandteil ist die Gliederung des Kantons in seine funktionalen Räume. Die Gemeinde Wohlen ist gemäss Raumkonzept ein Regionalzentrum und wird den Kernstädten zugeordnet. Eine Kernstadt definiert sich durch einen funktional zusammenhängenden Siedlungsraum, zentrale Einrichtungen und ist Knotenpunkt des übergeordneten Verkehrsnetzes. Zusammen mit den unmittelbar, dicht besiedelten Nachbargemeinden bildet die Gemeinde Wohlen einen urbanen Entwicklungsraum und ist Bestandteil der Agglomeration Aargau-Ost [57].

Raumkonzept Aargau

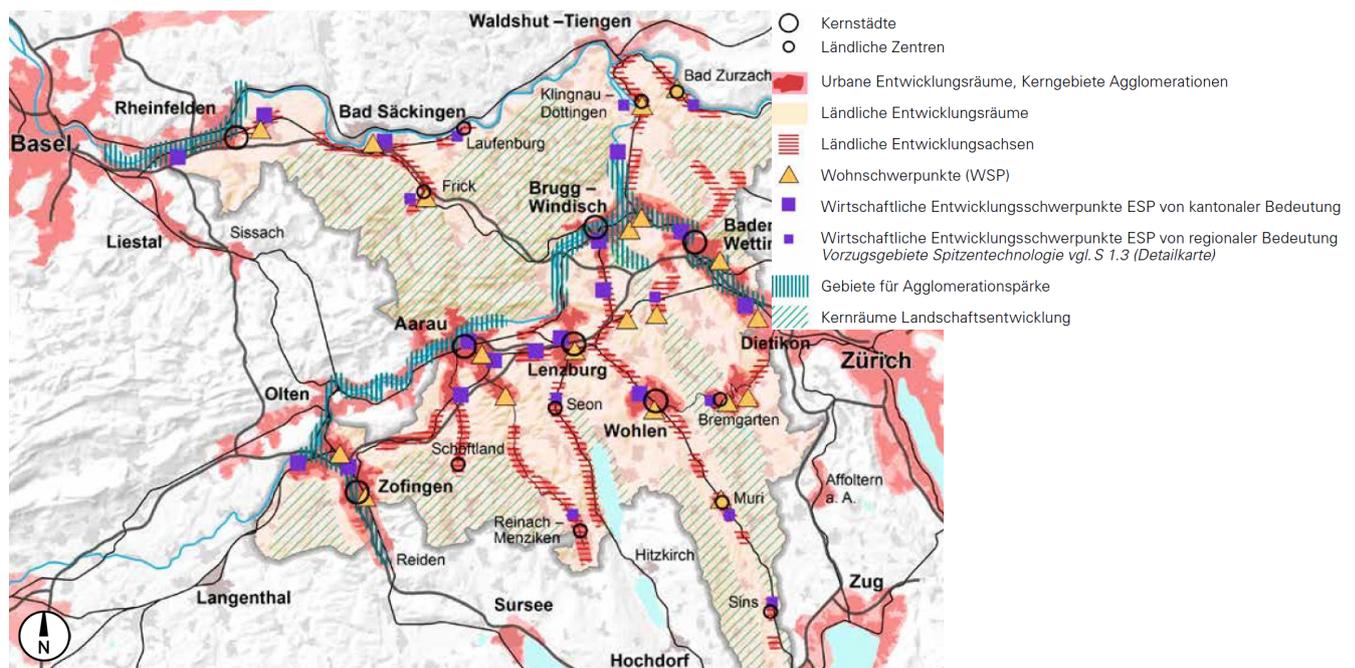


Abbildung 5: Raumkonzept Aargau

Quelle: Kantonaler Richtplan Aargau vom 20. September 2011



4.1.3 Strategie «mobilitätAARGAU»

In der Strategie «mobilitätAARGAU» von 2016 werden die Rahmenbedingungen der verkehrlichen Entwicklung des Kantons Aargau für die nächsten 10 Jahren definiert [53]. Dazu werden strategische Stossrichtungen und Ziele festgelegt, welche anschliessend im Rahmen von Mehrjahresprogrammen (MJP) und Umsetzungskonzepten konkretisiert werden. Die Aussagen sind allgemein formuliert und machen keine Aussagen zu spezifischen Gemeinden. Wenn Differenzierungen vorgenommen werden, geschieht dies anhand der Raumtypen gemäss dem Raumkonzept Aargau (vgl. Kapitel 4.1.2) [53].

Folgende drei strategischen Stossrichtungen wurden festgelegt [53]:

- «Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen.
- Stossrichtung II: Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern.
- Stossrichtung III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten.»

In der Strategie «mobilitätAARGAU» wurde ein Zielbild zur Veränderung der Anteile am Gesamtverkehr gegenüber dem Ist-Zustand (2015) bis 2040 erarbeitet. Dieses Zielbild berücksichtigt ein mittleres Wachstumsszenario für den Kanton Aargau. Gemäss dem Raumkonzept wird die Gemeinde Wohlen dem Raumtyp «Kernstadt» zugeordnet (erste Zeile in nachfolgender Abbildung). Für Kernstädte sieht das Zielbild ein Wachstum der Anteile beim Fuss- und Veloverkehr sowie bei der Bahn vor. Der Anteil des Busses bleibt gegenüber dem Ist-Zustand unverändert, während der Anteil des MIV reduziert werden soll. Das Zielbild macht auch Aussagen zur kombinierten Mobilität: Der Anteil Bike + Ride (B+R) soll erhöht werden und der Anteil P+R im Bestand erhalten bleiben [53].

Stossrichtungen Mobilitätsstrategie Aargau

Zielbild Strategie «mobilitätAARGAU»

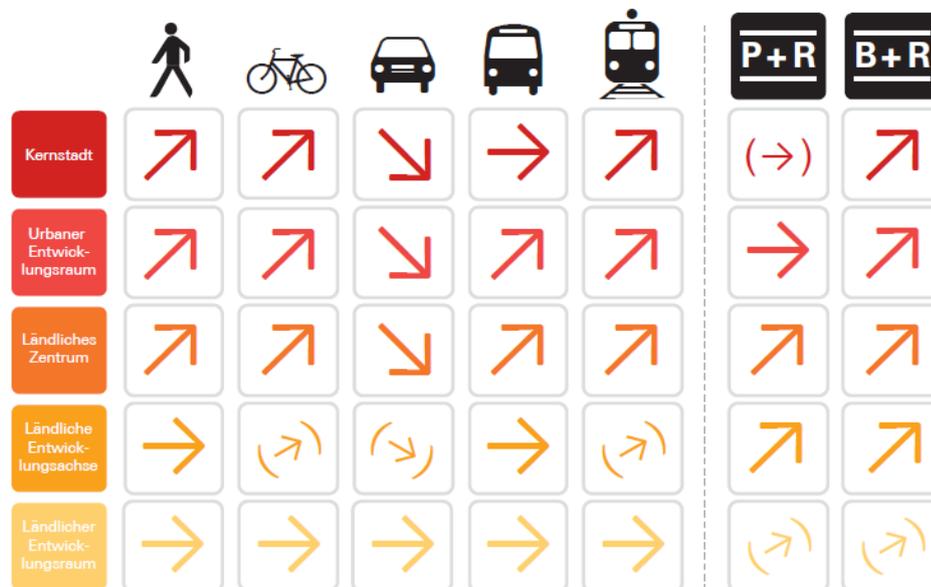


Abbildung 6: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040

Quelle: Strategie mobilitätAARGAU vom 13. Dezember 2016

Die definierten Mobilitätsziele (Kapitel 2 im Bericht Teil II) und die erarbeiteten Massnahmen (Kapitel 5 im Bericht Teil II) bilden die Grundlage für die Erreichung des Zielbilds zur Veränderung der Anteile am Gesamtverkehr.



4.1.4 Mehrjahresprogramm ÖV 2020 und Ausbauschnitt 2035

Gemäss MJP ÖV 2020 des Kantons Aargau, welches einen Planungshorizont von 10 Jahren aufweist [48] sowie dem Ausbauschnitt 2035 (STEP35) [68] sind in und um Wohlen folgende Angebotsanpassungen beim Bahnangebot geplant:

- _ Durchgehender 30-Minuten-Takt Wohlen-Aarau-Olten mit der S26
- _ Durchgehender 15-Minuten-Takt Wohlen-Lenzburg mit der S26 / S25 und Anschluss in Lenzburg nach Zürich
- _ Direktverbindung Wohlen-Zürich zur Hauptverkehrszeit (HVZ) entfällt und wird durchgehend durch die S42 (Muri-Wohlen-Othmarsingen) und S11 (Othmarsingen-Zürich) ersetzt.

Angebotsanpassungen
Bahn gemäss MJP ÖV 2020

Folgende Angebotsverbesserungen können aufgrund beschränkter finanzieller Mittel nicht im Rahmen des STEP35 realisiert werden. Sie werden erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt [48]:

- _ Taktverdichtung (15-Minuten-Takt) Wohlen-Bremgarten inkl. Verlängerung Kreuzungsstelle Wohlen
- _ Neue Bahnhaltestelle Wohlen Bifang
- _ Fernverkehrsangebot Basel-Aarau-Wohlen-Arth-Goldau (-Tessin), sobald mehr Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse vorhanden.

Nicht zu realisierende An-
gebotsanpassungen Bahn
gemäss MJP ÖV 2020

Gemäss MJP ÖV 2020 sind zudem folgende Optimierungsmassnahmen beim Busangebot mit Relevanz für die Gemeinde Wohlen geplant [48]:

- _ Schnelle Busverbindung Lenzburg-Brugg/Baden resp. Wohlen-Baden, um allfällige Angebotsverschlechterungen aufgrund des STEP35 zu kompensieren.
- _ Verkehrsmanagement Raum Wohlen, um Fahrzeitverluste auf der Strasse zu minimieren und die Fahrplanstabilität zu gewährleisten.

Angebotsanpassungen Bus
gemäss MJP ÖV 2020

4.1.5 Buskonzept Region Wohlen

2022 wurde ein Buskonzept für die Gemeinden Wohlen und Waltenschwil erarbeitet. Aufgrund dieses Buskonzeptes sind Änderungen sowohl bezüglich Netzstruktur als auch bezüglich des Angebots möglich. Basis des Konzepts ist eine vertiefte Analyse des bestehenden Angebots. Die Ergebnisse sind in die Situationsanalyse des ÖV in Kapitel 5.5 eingeflossen. Für die einzelnen Teilgebiete wurden folgende Handlungsfelder und Lösungsansätze definiert [1]:

Teilgebiet Nord (Kantonsschule / Rigacker / Anglikon)

- _ Handlungsfelder
 - / «Entflechtung Buslinien im Gebiet Rigacker und in Anglikon (Reduktion Haltestellen, Überlagerungen, besserer zeitlicher Abgleich)
 - / Lösung Wendesituation Brändliacker (die aktuelle Dreipunktende ist nicht gesetzeskonform und ein Verbot ist bei sicherheitskritischen Vorfällen oder aufgrund einer Neuurteilung nicht auszuschliessen).
 - / Einbindung der Sportanlagen in das Buskonzept
 - / Prüfung Aufwärtskompatibilität Viertelstundentakt»

Handlungsfelder



– Lösungsansatz

- / «Die Buslinien OW4 und 345 fahren im Gebiet Rigacker über die Kantonsstrasse.
- / Die Buslinie OW4 wendet in Anglikon neu mit einer Schlaufenfahrt via Raimattstrasse; dadurch kann das Wendemanöver im Brändliacker vermieden werden.
- / Langfristig (ab 2035 / Viertelstundentakt S-Bahn) wird entweder die Linie OW4 oder die Linie 345 um 15 Minuten verschoben, was einen überlagerten 15-Minuten-Takt für die Achse Wohlen–Anglikon ergibt.
- / Die Buslinie OW8 (Rundkurs Kantonsschule) bleibt bis auf weiteres unverändert als Schulbuslinie bestehen.
- / Die Sportanlagen werden durch eine Stichfahrt in Standzeit [zwei] andere[r] Linie[n (OW1 und 341)] angebunden.»

Teilgebiet Ost (Oberdorf / Hochwacht)

– Handlungsfelder

- / «Anbindung Neubaugebiet Rebberg
- / Prüfung Aufwärtskompatibilität Fahrplan 2035»

– Lösungsansatz

- / «Die Buslinie OW1 fährt zukünftig über die Wagenrainstrasse und Steingasse zum Bahnhof; Wegfall der Fahrt über die Hochwachtstrasse.
- / Die Buslinie OW9 (Ortsbus-Rundkurs Haldenschulen) soll systematischer fahren und nach Villmergen durchgebunden werden (Linie 346).
- / Die Linie OW1 soll zumindest stündlich bis zu den Sportanlagen durchgebunden werden; eine halbstündliche Weiterführung ist aus Stabilitätsgründen bis auf weiteres nicht möglich.
- / Ab 2035 (Viertelstundentakt SBB) kann auch die Buslinie 1 zum Viertelstundentakt verdichtet werden.»

Teilgebiet Süd (Bifang / Brünismatt / Waltenschwil)

– Handlungsfelder

- / «Systematisierung Angebot Wohlen–Waltenschwil
- / Prüfung Anbindung Waltenschwil Büelisacker
- / Prüfung Ausbau Angebot Wohlen–Brünismatt (Ortsbusbereich Linie 342)
- / Verbesserte Abstimmung der Buslinien OW5 und 342»

– Lösungsansatz

- / «Die Buslinie 341 Wohlen–Waltenschwil Hessel fährt systematisch halbstündlich. Je stündlich fährt ein Kurs weiter bis Rottenschwil oder Büelisacker.
- / Die Buslinie 342 wird auf möglichst systematischen Stundentakt verdichtet, so dass mit der Linie OW5 ein Halbstundentakt entsteht.
- / In den Spitzenzeiten soll das Angebot auf beiden Linien zum Halbstundentakt verdichtet werden.
- / Die heutige Durchbindungen der Linien OW3 und OW5 fällt weg.
- / Ab 2035 (Viertelstundentakt SBB) kann – vorbehaltlich Nachfrage und Finanzierung – zwischen Wohlen und Waltenschwil viertelstündlich gefahren werden; die Linien OW5 und 342 können je halbstündlich fahren und sich auf dem gemeinsamen Abschnitt zum Viertelstundentakt ergänzen.»

Lösungsansatz

Handlungsfelder

Lösungsansatz

Handlungsfelder

Lösungsansatz



Teilgebiet West (Industrie / Villmergen)

- Handlungsfelder
 - / «Verbesserte Anbindung Industrie (Taktsystematisierung)
 - / Bessere Anbindung Villmergen an Wohlen Dorf»
- Lösungsansatz
 - / «Die Buslinien OW3 und 346 werden auf den Halbstundentakt verdichtet und die Linie 346 fährt nach Möglichkeit immer weiter bis Haldenschulen (Durchbindung 346–9).
 - / Auf der Linie OW3 kann eine weitere Taktverdichtung zum Viertelstundentakt ermöglicht werden, indem zusätzliche Fahrten mit Bus-Bus-Anschlüssen in Wohlen angeboten werden (Verlängerung Linien 341, 345 je nach Verfügbarkeit).
 - / Langfristig wird sowohl zwischen Wohlen und der Industrie als auch zwischen Wohlen und Villmergen (Linie 346) der Viertelstundentakt möglich, sobald die SBB viertelstündlich fährt.»

Die Lösungsansätze tragen zur Erfüllung des Zielbilds 2035 und des Konzepts 2025 bei. Das Zielbild 2035 zeigt die langfristige Weiterentwicklung des ÖV-Angebots auf und ist stark von der Entwicklung des Bahnangebots und der Nachfrage abhängig (u.a. Viertelstundentakt (Zürich-)Lenzburg-Wohlen). Um bereits kurzfristig Verbesserungen zu erzielen, wurde das Konzept 2025 erarbeitet, welches ab Dezember 2023 schrittweise umgesetzt werden soll.

Mit dem Buskonzept lassen sich jedoch nicht alle Schwachstellen lösen. Das Angebot im südlichen Bereich (Bifang, Junkholz, Brünismatt) bleibt ineffizient und steht unter anderem in Abhängigkeit zur neuen Bahnhofstestelle Bifang. Die Fahrplanstabilität kann nicht verbessert werden und ist abhängig von einer Stabilisierung der Verkehrslage im Zentrum. Davon betroffen sind insbesondere die Ortsbuslinien OW1 und OW3 sowie einige Regionalbuslinien.

4.1.6 Agglomerationsprogramme Aargau-Ost

Das AP Aargau-Ost der 4. Generation (4G) wurde im Mai 2021 vom Regierungsrat des Kantons Aargau verabschiedet und bis Anfang 2023 durch den Bund geprüft. Das AP 4G bildet eine wichtige und vor allem aktuelle Grundlage für den KGV. Massnahmen, welche im AP bereits aufgeführt werden, müssen im KGV nicht weiter thematisiert werden und es kann auf diesen aufgebaut werden [44].

Im AP 4G wird eine Bilanz bezüglich des Umsetzungsstands der Massnahmen aus den früheren AP gemacht. In Bezug auf Wohlen sind zu folgenden Massnahmen noch keine konkreten Planungen / Umsetzungsvorhaben bekannt [44]:

- AP 1G: 7.11 Unterführung SBB für den Langsamverkehr (LV) Wilerzelg-/ Allmendstrasse
- AP 1G: 7.13 Mobilitätsmanagement Wohlen MIV
- AP 2G: A.4.03.LV LV-Verbindung Wohlen-Villmergen auf altem Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden (BDWM)-Bahn-Trasse

Die AP-Massnahme 7.13 (AP 1G) wird in der Aktualisierung des KGV berücksichtigt und in den Massnahmenkatalog aufgenommen (vgl. Massnahme Nr. 13). Die AP-Massnahmen 7.11 (AP 1G) und A.4.03.LV (AP 2G) wurden gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 4. März 2024 aus dem AP zurückgezogen, da eine fristgerechte Realisierung nicht möglich ist. Sie können allenfalls bei künftigen AP erneut angemeldet werden, wenn sowohl die termingerechte Planung als auch die nötige Finanzierung sichergestellt werden können.

Handlungsfelder

Lösungsansatz

Zielbild 2035 und
Konzept 2025

Nicht gelöste
Schwachstellen

Umsetzungsstand früherer
AP-Massnahmen



Folgende Massnahmen wurden im AP 4G mit Relevanz für Wohlen definiert [44]:

- S 1.1 Handlungs- und Schlüsselgebiet kurzfristig, Wohlen Farnbühlstrasse (Siedlung, A-Massnahme)
- NP 1 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahn (STEP 2035), Viertelstundentakt Wohlen – Lenzburg und Perronverlängerung Bahnhof Wohlen (Verkehr, übergeordnete Massnahme)
- SR 2 Umsetzung Tempo-30 (Verkehr, Eigenleistung)
- FVV 1 Überprüfung der Kantonalen Velorouten (Verkehr, Eigenleistung)
- FVV 5.8 Bahnquerung Bahnhof Wohlen, 1. Etappe (Verkehr, A-Massnahme)
- VM 3 Verkehrsmanagement Wohlen (Verkehr, C-Massnahme)

Die Umsetzung der meisten AP 4G-Massnahmen ist auf Kurs resp. sie sind in die Aktualisierung des KGV eingeflossen. Die AP-Massnahme FVV 5.8 soll gemäss Gemeinderatsbeschluss vom 4. März 2024 aus dem AP zurückgezogen werden, da eine fristgerechte Realisierung nicht möglich ist.

4.1.7 Regionales Entwicklungskonzept Unteres Bünztal

Das regionale Entwicklungskonzept (REK) definiert mit Strategien und Massnahmen die räumliche Entwicklung des Unteren Bünztals bis 2040. Die Aussagen werden nach den folgenden vier Themenfeldern gegliedert: Identität & Zusammenarbeit, Mobilität & Verkehr, Natur & Landschaft, Siedlung & Wirtschaft. Beim Themenfeld Mobilität & Verkehr werden folgende Ziele definiert [66]:

- *«Die Bevölkerung, Beschäftigten und Besucher / Kunden der Region weisen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten auf.*
- *Die Bahn bindet die Region an die angrenzenden Wirtschaftsräume Aarau, Baden-Brugg, Zürich-Limmattal, Zug und Luzern an.*
- *Die Region verfügt über ein attraktives Regional- und Ortsbusnetz, das einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums übernimmt.*
- *Der MIV wird auf dem übergeordneten Netz gebündelt.*
- *Innerhalb der bebauten Gebiete wird der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt. Dabei wird insbesondere eine Entlastung des Siedlungsraums vom Durchgangsverkehr angestrebt.*
- *Die Region verfügt über ein Netz aus direkten, attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverbindungen.*
- *Die Südumfahrung Wohlen ergänzt das bestehende Strassennetz und trägt zu dessen Entlastung bei.»*

Die definierten Ziele wurden mittels Strategien konkretisiert und darauf aufbauend Massnahmen entwickelt und priorisiert. Für Wohlen sind folgende Massnahmen in Bezug auf das Themenfeld Mobilität & Verkehr von Relevanz [66]:

- *«Nr. 2 (1. Priorität): Die Gemeinden setzen sich für die bedarfsgerechte Aufwertung von B+R-Anlagen an allen Bahnhöfen ein.*
- *Nr. 9 (1. Priorität): Die Region und die Gemeinden setzen sich beim Kanton für eine Beseitigung der Engpässe der Bünztalstrasse und für eine Realisierung der Südumfahrung Wohlen ein.*
- *Nr. 10 (2. Priorität): Die Gemeinden setzen sich im Rahmen des Sanierungszyklusses beim Kanton für eine Aufwertung der Ortsdurchfahrten für den Fuss- und Veloverkehr ein. Im Rahmen von kommunalen Planungen beachten die Gemeinden die Belange des Fuss- und Veloverkehrs.*



- Nr. 13 (2. Priorität): Die Unterführung des Bahnhofs Wohlen wird für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.
- Nr. 14 (2. Priorität): Fehlende Wegstücke des Fuss- und Velowegnetzes (gem. Plan und AP), insb. im Raum Wohlen-Waltenschwil-Villmergen werden durch die Gemeinden ergänzt.»

4.1.8 Leitbild Gemeinde Wohlen / Leitsätze und Massnahmen zur räumlichen Entwicklung

Im März 2008 hat der Gemeinderat von Wohlen das Leitbild verabschiedet. Dieses besteht aus sechs Leitsätzen, zu welchen jeweils verschiedene Strategien entwickelt wurden. Sowohl die Leitsätze als auch die Strategien fokussieren sich stark auf das Thema Siedlungsentwicklung (u.a. in Bezug auf das Leben, das Arbeiten oder die Bildung in Wohlen). Dem Thema Verkehr wird im Leitbild eine untergeordnete Bedeutung zugeschrieben. Es wird nur in einer Strategie explizit erwähnt: «Wohlen ist sowohl mit dem ÖV wie auch mit dem MIV rasch und unkompliziert erreichbar» [28].

Die Inhalte des Leitbildes [28] wurden in den «Leitsätzen und Massnahmen zur räumlichen Entwicklung» konkretisiert. Deren Umsetzung erfolgte mehrheitlich mit der zeitgleich laufenden Revision des Bauzonenplans. Folgende Leitsätze und Massnahmen haben einen Bezug zum Thema Verkehr [29]:

- «Leitsatz 2: Die bestehende Infrastruktur ist optimal auszunützen (Strassen, ÖV, Ver- und Entsorgung, Schulraum, öffentliche Bauten und Anlagen).
 - / Die Gemeindebehörde setzt sich im Dialog mit den Grundeigentümern dafür ein, dass unüberbaute Bauparzellen innerhalb des Baugebietes zeitgerecht überbaut werden. Sie sorgt dafür, dass die noch nicht baureifen Parzellen erschlossen werden. Die Planungsinstrumente dazu sind insbesondere Erschliessungspläne, Gestaltungspläne, Grenzbereinigungen, Neuparzellierungen, etc.
 - / Aufwertung und Verdichtung des Gebietes im Süden des Bahnhofes Wohlen mittels Aufzonungen und Einzonungen zur Gebietsarrondierung. Begründung: Bessere Nutzung der Standortgunst des ÖV-Knotens, welcher eine sehr hohe Güteklasse aufweist.
- Leitsatz 3: Die Attraktivität des Ortsbildes und der öffentlichen Aussenräume soll gesteigert werden.
 - / Massnahme 4: Gestalterische Aufwertung der Einkaufsstrassen Alte Bahnhofstrasse – Bahnhofstrasse – Zentralstrasse bis zur Kirche im Zusammenhang mit Bauvorhaben. Die Bedürfnisse der Fussgänger sind prioritär zu berücksichtigen.
 - / Massnahme 9: Wenn Strassen saniert werden müssen, ist immer auch zu prüfen, ob die Sicherheit und die Gestaltung verbessert werden können. Erstellen von BGK; Einbezug der Anwohner.»

Das Leitbild der Gemeinde Wohlen bildete die Basis für das vom Gemeinderat erarbeitete Legislaturprogramm 2018-2021.

Leitbild Gemeinde Wohlen

Leitsätze und Massnahmen
zur räumlichen
Entwicklung

Legislaturprogramm
2018-2021



4.1.9 Freiraumplanung Baugebiete

Die Freiraumplanung Baugebiete ist ein strategisches Steuerungsinstrument der Gemeinde Wohlen, um die Freiraumaspekte in den Planungen der Gemeinde zu berücksichtigen. Für die unterschiedlichen Freiräume und Grünanlagen in Wohlen und spezifisch auch für die Entwicklungsgebiete, wurden Handlungsschwerpunkte definiert. Mit den Handlungsschwerpunkten werden die Anforderungen an die jeweiligen Räume festgelegt und es wird aufgezeigt, welche Freiraumaspekte besonders berücksichtigt werden sollen. Die verschiedenen Freiräume und Grünanlagen werden auf einem Konzeptplan räumlich verortet. Nachfolgend sind die wichtigsten Aussagen der Freiraumplanung Baugebiete aufgelistet (Auflistung nicht abschliessend) [26]:

- Es werden drei Kategorien von Freiräumen definiert:
 - / Öffentliche Freiräume: Erhalt / Entwicklung Freiraumsubstanz, Gewährleistung Aufenthaltsqualität
 - / Öffentliche Grünanlagen: Erhalt durchgrünter Anlagen, Pflege / Entwicklung Grünsubstanzen
 - / Grünzonen: Erhalt / Pflege Grünsubstanzen entlang Guggibach / in Schrebergärten
- Für die Entwicklungsgebiete innerhalb des Baugebietes werden je Gebiet ortsspezifische Handlungsschwerpunkte definiert. Beispiele dafür (nicht abschliessend):
 - / Schaffung gut durchgrünter, möglichst naturnaher Strassenräume
 - / Schaffung attraktiver Verbindungen für den LV ins Ortszentrum
- Bestehende Baumreihen sind zu erhalten und zu ergänzen, insbesondere entlang von Haupt- und Nebenstrassen.
- Haupttrouten des Fuss-/ Veloverkehrs sind attraktiv / begrünt zu gestalten.
- Der Gewässerraum «Bünz» ist zu renaturieren und punktuell als Erholungsraum mit Aufenthaltsqualität aufzuwerten (inkl. Verbesserung Zugänglichkeit Wasser).

Relevante Inhalte aus der
Freiraumplanung

4.1.10 Masterplan Ortszentrum Gemeinde Wohlen

Der Masterplan Ortszentrum hat zum Ziel, die langfristige Entwicklung und Gestaltung des Ortszentrums von Wohlen zu steuern. Es handelt sich um ein strategisches Planungsinstrument, welches dazu dient, die Baulandreserven mit unterschiedlichen Entwicklungshorizonten miteinander zu koordinieren. Der Masterplan Ortszentrum wurde 2009 in einem breit abgestützten Prozess (Vertretende von verschiedenen Interessensgruppen) erarbeitet. Folgende verkehrlichen Ziele wurden dabei definiert (Auflistung beinhaltet einzig die noch aktuellen Inhalte) [27]:

- *«Langsamverkehr*
 - / *Attraktive, direkte Fusswegverbindungen*
 - / *Entflechtung von Fuss- und Radwegen (wo sinnvoll)*
 - / *Direkte Veloverbindung mit guten Anschlüssen (Zentralstrasse als sichere, attraktive Veloverbindung aufwerten)*

Ziele



- *Motorisierten Individualverkehr*
 - | *Sicheres Neben-/Miteinander von Motorfahrzeugen, Velo-/ Fussverkehr*
 - | *Beruhigung des Fahrverkehrs auf der Zentralstrasse (Prüfung Begegnungszone)*
 - | *Aufwertung Bünzstrasse als Verkehrsachse inkl. sicherer Fuss- und Velo-Verbindung*
 - | *Lärmbeeinträchtigungen reduzieren (Bünz- und Zentralstrasse)*
- *Parkierung*
 - | *Ausreichendes öffentlich zugängliches Parkraumangebot (Kurz-/ Langzeit) mit Rücksichtnahme auf das Orts-/ Landschaftsbild sicherstellen»*

Der Masterplan unterteilt das Ortszentrum in neun Teilgebiete. Je Teilgebiet werden spezifische Massnahmen sowie die nächsten Schritte für die Umsetzung festgelegt. Aus verkehrlicher Sicht sind insbesondere die Teilgebiete Kirchenplatz (3), Zentralstrasse (7) und Bünzstrasse (8) mit nachfolgenden Massnahmen von Relevanz [27]:

- *«Kirchenplatz*
 - | *mehr Raum für künftige Nutzungen, insbesondere Begegnung und Aufenthalt*
 - | *Ziel: Reduktion der Parkplätze*
- *Zentralstrasse*
 - | *Erhöhung der Attraktivität: Verkehrsberuhigung / Temporeduktion durch gestalterische Massnahmen (BGK)*
 - | *Verkehrsfluss stetig und ruhig (Koexistenz), Zielgeschwindigkeit V (gefahren) 30 – 40 km/h*
 - | *Lenkung des Durchgangsverkehrs ausserhalb der Zentralstrasse (kantonale Netzlösung und Südumfahrung)*
 - | *Schaffung von Begegnungsraum mit hoher Aufenthalts- und Freiraumqualität, in Beziehung zu den Erdgeschoss-Nutzungen*
 - | *Bildung eines Platzraumes am Nordende zwischen Gasthof Rössli und Kirche*
 - | *Schaffung von platzartigen Aufweitungen des Strassenraumes*
 - | *sinnvolle Anordnung von Kurzzeitparkplätzen und Veloabstellplätzen (VAP)*
 - | *Erschliessung für Rössliwiese sicherstellen. Gestaltungsplan als Voraussetzung für Überbauung, diese soll Zentrumsfunktion der Zentralstrasse stärken*
- *Bünzstrasse*
 - | *Gestaltung als Hauptverkehrsachse (zur Entlastung der Zentralstrasse), neu: Kantonsstrasse*
 - | *Sicherheit für Fahrrad- und Fussgängerverkehr gewährleisten (Fahrradspur, Querungen)*
 - | *Reduktion der Lärmbeeinträchtigung mit gestalterischen und städtebaulichen Massnahmen (städtische Freiraumqualität)»*

Massnahmen



4.2 Bestehende planerische Vorhaben

4.2.1 Planungen Bünztalachse

Die Bünztalstrasse (Kantonsstrassen K123 und K124) ist die zentrale Erschliessungssachse im Unteren Bünztal (Nord-Süd-Verkehr) und führt vom Autobahnanschluss A1 in Lenzburg nach Wohlen und weiter Richtung Muri. Der Abschnitt von Lenzburg bis Wohlen ist eine Versorgungsroute des Typs I. Mit der Revision der Versorgungsrouuten-Verordnung im Jahr 2018 wurde das Teilstück zwischen Angliker- und Villmergerstrasse in Wohlen neu auch dem Typ I zugeordnet [46]. Die Bünztalachse liegt grösstenteils ausserhalb des Siedlungsgebiets, wodurch der Verkehr aus den angrenzenden Gebieten und Gemeinden über verschiedenen Knoten abgewickelt werden muss.

Bei der Bünztalstrasse (K123 und K124) handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse (HVS). Aus strategischer Sicht soll der Verkehr zwischen dem Freiamt und dem Autobahnanschluss A1 in Lenzburg auf der Bünztalstrasse kanalisiert und der Verkehrsfluss sichergestellt werden. Momentan ist das Verkehrsaufkommen auf der Bünztalstrasse hoch und das System bewegt sich insbesondere zu Spitzenzeiten nahe an den Kapazitätsgrenzen. Daher gibt es im Kantonalen Richtplan folgende fünf Einträge auf der Bünztalachse [57]:

- _ RP-Nr. 35 (Zwischenergebnis): Lenzburg-Wohlen, Vierspurausbau Bünztalstrasse
- _ RP-Nr. 46 (Zwischenergebnis): Wohlen, Süd-Umfahrung
- _ RP-Nr. 63 (Vororientierung): Hendschiken, K388 / 389 Sanierung Niveauübergang (Variante «Schwarester»)
- _ RP-Nr. 75 (Vororientierung): Dottikon, West-Umfahrung
- _ RP-Nr. 76 (Festsetzung): Lenzburg, Verbindungsspanne Hornfeld

Der Richtplaneintrag Nr. 35 Lenzburg-Wohlen, Vierspurausbau Bünzstrasse, wurde 2010 im Rahmen einer ZMB geprüft. Die Untersuchung zeigte, dass keine der geprüften Netzvarianten ohne Vorbehalte zweckmässig ist. Daher wurde empfohlen, die bestehenden Knoten bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit zu optimieren und den Richtplaneintrag resp. die Zweckmässigkeit eines Vierspurausbau zu einem späteren Zeitpunkt erneut zu prüfen [59].

Infolge der ZMB Vierspurausbau Bünztalstrasse wurde im Jahr 2013 eine Studie zur Optimierung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Knoten durchgeführt. Dabei wurde je Knoten untersucht, welche Knotenform das künftige Verkehrsaufkommen am effizientesten abwickeln kann. Untersucht wurden dabei die auf der nachfolgenden Karte nummerierten Knoten. Für die Ergebnisse der Studie wird auf das Dokument «Studie Verkehrstechnische Einrichtungen, Leistungserhöhung in Knoten [55]» verwiesen. Die jeweiligen Bestvarianten wurden resp. werden aktuell im Rahmen von weiterführenden Planungen konkretisiert und umgesetzt. Der aktuelle Umsetzungsstand der Massnahmen entlang der Bünztalachse ist in Anhang 2 zusammengetragen.

Einträge
Kantonaler Richtplan

ZMB Vierspurausbau
Bünztalstrasse

Studie Erhöhung
Leistungsfähigkeit Knoten

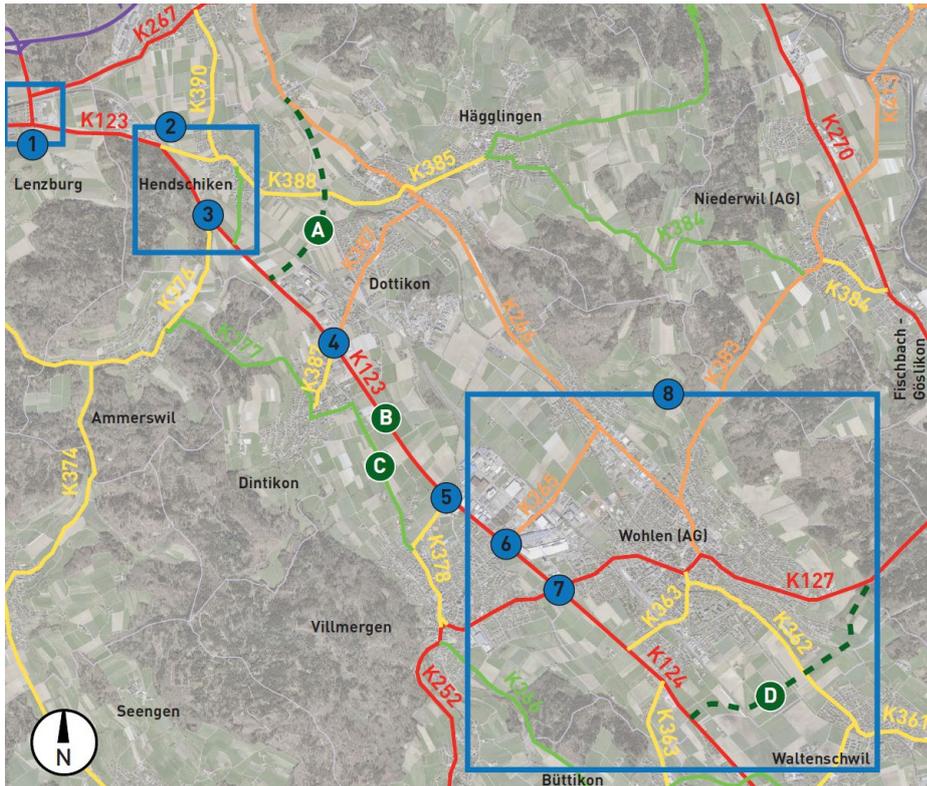


Abbildung 7: Übersicht Planungen auf der Bünzthalachse (vgl. Anhang 2)

- Planungen Knoten / Verkehrsmanagement:
- 1 = Lenzburg, A1-Zubringer / Knoten Neuhof
 - 2 = Hendschiken, K388 / K389, Sanierung Niveauübergang
 - 3 = Hendschiken, Knoten K123 / K376
 - 4 = Dintikon, Knoten Langelen
 - 5 = Villmergen, Knoten Schwimmbad
 - 6 = Villmergen, Knoten Nutzenbach
 - 7 = Villmergen / Wohlen, Knoten Bullenberg
 - 8 = Wohlen, Verkehrsmanagement

- Planung Strecke:
- A = RP-Eintrag Dottikon, Westumfahrung (Vororientierung)
 - B = RP-Eintrag Lenzburg Wohlen, Vierspurausbau (Zwischenergebnis)
 - C = Sperrung K377 zwischen Villmergen und Dintikon
 - D = RP-Eintrag Wohlen, Südumfahrung (Zwischenergebnis)

- Informationsinhalt:
- Hochleistungsstrassen
 - Hauptverkehrsstrassen
 - Regionalverbindungsstrassen
 - Lokalverbindungsstrassen
 - Lokalverbindungsstrassen reduziert

Verkehrsmanagement
Wohlen

BGK und Bauprojekt
Zentralstrasse / Postplatz

Massnahmen Bauprojekt

In Ergänzung zu den Optimierungsmassnahmen an den Knoten ist geplant ein Verkehrsmanagement für den Raum Wohlen einzuführen. Durch dieses Verkehrsmanagement sollen die Verkehrsflüsse steuer- und lenkbar ausgestaltet und die Fahrplanstabilität des ÖV erhöht werden. Dazu sind Dosierungsanlagen an sämtlichen Einfallsachsen von Wohlen angedacht [46].

4.2.2 Bauprojekt Zentralstrasse / Postplatz

Das Zentrum von Wohlen wird im Bestand ringförmig über die Zentral- und Bünzstrasse erschlossen. Beide Strassen weisen ein hohes MIV-Aufkommen auf, welches im Straussenraum dominiert und die Möglichkeiten für eine qualitätsvolle Entwicklung reduziert. Die publikumsorientierten Nutzungen befinden sich in Wohlen mehrheitlich entlang der Zentralstrasse. Somit weist diese Strasse hohe Fuss- und Veloverkehrsfrequenzen auf, weshalb die Anforderungen an die Gestaltung sowie die Aufenthaltsqualität in diesem Raum hoch zu gewichten sind. Aus diesem Grund wurde 2015 das BGK «Zentralstrasse» und anschliessend 2021 das darauf aufbauende Bauprojekt «Sanierung Zentralstrasse / Postplatz» erarbeitet [11, 43].

Das Bauprojekt «Sanierung Zentralstrasse / Postplatz» sah eine Neugestaltung und Aufwertung der Zentralstrasse sowie des Postplatzes vor. Die Kreditgenehmigung für die Ausführung des Projekts wurde im Juni 2024 von der Stimmbölkung abgelehnt. Der Kanton hat daraufhin beschlossen, das Projekt nicht auszuführen. Stattdessen sollen an der Zentralstrasse und am Postplatz bei Bedarf punktuelle Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes oder zur Strassensanierung neu geplant werden.



4.2.3 Bauprojekt Sanierung K363 Freiämter-/ Friedhofstrasse

Die Freiämter- und Friedhofstrasse erschliesst das Zentrum von Wohlen aus südwestlicher Richtung. Auf der Strassenachse besteht ein Sanierungsbedarf und die Aufteilung der Verkehrsflächen ist insbesondere aus Sicht Veloverkehr nicht befriedigend, da die bestehenden Radstreifen (< 1.50 m) nicht den heutigen Anforderungen hinsichtlich Dimensionierung entsprechen. Seitens des Kantons Aargau wurde ein Bauprojekt erarbeitet. Nach aktuellem Kenntnisstand soll der Baustart Mitte 2026 erfolgen [31].

Das Bauprojekt sieht eine Sanierung und gleichzeitige Neugestaltung der Strassenachse vor. Die wesentlichen Elemente sind [31]:

- Der Mittelbereich im südlichen Abschnitt der Freiämterstrasse und die ehemaligen Busbuchten bei den Parzellen 2974 und 2392 werden begrünt und mit punktuellen Baumpflanzungen ergänzt.
- Die Aufstellbereiche in Mittellage werden durch Mehrzweckstreifen ersetzt.
- Der Radstreifen bleibt im Abschnitt Farnstrasse bis Aargauerstrasse erhalten.
- Im Abschnitt Aargauerstrasse bis Waltenschwilerstrasse wird der Radstreifen aufgehoben und ein durchgängiger Mehrzweckstreifen realisiert. Dies führt zu einem homogeneren und strukturierteren Strassenraum.
- Die Bushaltestellen werden als Fahrbahnhaltestellen unter Berücksichtigung der Anforderungen des BehiG umgestaltet.

4.2.4 Vorstudie Verkehrskonzept Erschliessung Bahnhof Wohlen

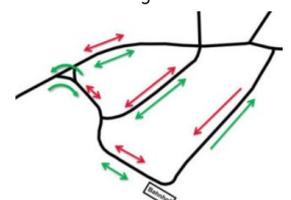
Aufgrund der geplanten Um- und Ausbauten des Bahnhofplatzes und Bushofs Wohlen wurde die Bahnhoferschliessung überprüft und gleichzeitig Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung untersucht. Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung sollen gleichzeitig einen Beitrag zur Behebung des bestehenden Unfallschwerpunktes (USP) am Knoten Zentral-/ Aargauerstrasse leisten [9].

Für die Bahnhoferschliessung wurden zwei Variantenfelder erarbeitet, bestehend aus sechs Varianten für die MIV-Erschliessung und sieben Varianten für die ÖV-Erschliessung. Anschliessend wurden diese zu sechs Variantenkombinationen zusammengefügt und anhand definierter Ziele bewertet. Als Bestvariante wird der Erhalt der Ist-Situation empfohlen. Mit dieser Variante kann sowohl für den MIV als auch für den ÖV die grösstmögliche Flexibilität in Bezug auf die zukünftige Entwicklung und gleichzeitig die höchste Stabilität der Verkehrsqualität resp. Reisezeit gewährleistet werden. Zudem ist diese Variante aufwärtskompatibel mit möglichen Lösungsansätzen für die Bahnhofplatz-/ Bushofgestaltung sowie allfällige Anpassungen an der Buslinienführung [9].

Für die Buspriorisierung am Knoten Zentral-/ Aargauerstrasse wurden drei Varianten untersucht: T-Knoten mit ÖV-LSA, LSA-Knoten und Kreisel. Mit dem Erhalt des T-Knotens kann der ÖV priorisiert werden. Der USP bleibt aber erhalten. Daher wurde diese Variante nicht weiterverfolgt. Sowohl die LSA als auch der Kreisel können den ÖV in ausreichendem Masse priorisieren und die Verkehrssicherheit erhöhen. Beide Varianten weisen gleichwertige Vor- und Nachteile auf. Ein Variantenentscheid wurde im Rahmen der Vorstudie nicht getroffen. In der Zwischenzeit wurde der Knoten Zentral-/ Aargauerstrasse zu einem provisorischen Kreislauf umgebaut [9]. Die endgültige Gestaltung wird im Zusammenhang mit dem Projekt Sanierung Villmergerstrasse definiert.

Massnahmen Bauprojekt

Bestvariante Bahnhoferschliessung



rot: MIV, grün: ÖV

ÖV-Priorisierung Knoten Zentral-/ Aargauerstrasse



4.2.5 Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofsgebiet

Auslöser für das BGK Bahnhofsgebiet war die Umgestaltung des Bahnhofs zur ÖV-Drehscheibe. Mit diesem BGK sollen folgende Ziele für den Planungsperimeter bestehend aus der Alten Bahnhof-, Aargauer- und Bahnhofstrasse erfüllt werden [13]:

- *«Optimierung des Strassenquerschnittes auf die Bedürfnisse der Verkehrsbeziehungen und die Umsetzung von Tempo 30.*
- *Personenlenkung für Fussgängerquerungen bei den Strassenzügen.*
- *Gewährleistung von behindertengerechten Bushaltestellen.*
- *Gestalterische Aufwertung von Aufenthaltsbereichen, soweit die privaten Eigentümer ihre Zustimmung dazu erteilen.*
- *Gestalterische Aufwertung Strassenraum mit optischen Führungslinien.»*

Die wichtigsten Konzeptbestandteile des BGK Bahnhofsgebiet sind [13]:

- Auf allen drei Strassen wird flächendeckend Tempo 30 eingeführt.
- Der Bahnhofvorplatz wird zur Begegnungszone (umgesetzt).
- Der Fahrbahnquerschnitt wird auf 5.60 m (Bahnhofstrasse; Bus im Einbahnverkehr) resp. 6.00 m (Aargauer- und Alte Bahnhofstrasse; Bus im Gegenverkehr) angepasst.
- Die Bushaltestellen werden gemäss BehiG optimiert (umgesetzt).
- Der Veloverkehr wird durchgehend im Mischverkehr mit dem übrigen Verkehr geführt (umgesetzt).
- Im Grundsatz soll das freie Queren des Fussverkehrs gefördert werden. Wichtige Querungsstellen werden jedoch mit farblichen Markierungen hervorgehoben.
- Punktuell werden die bestehenden Baumalleen durch zusätzliche Baumpflanzungen vervollständig.
- Es soll eine einheitliche Möblierung verwendet werden, welche situativ zum Einsatz kommen soll.

Das BGK sieht diverse Aufwertungsmassnahmen vor (u.a. Baumpflanzungen), welche sich aufgrund der räumlichen Situation oft auf Privatgrund befinden. Dies stellt ein potenzielles Projektrisiko dar. Im Rahmen der Mitwirkung wurden erste Absichtserklärungen seitens Grundeigentümer abgegeben. Definitive Entscheide erfolgen jedoch erst mit der Ausarbeitung des Bauprojekts [13].

4.2.6 ÖV-Drehscheibe Wohlen

Der Bahnhof Wohlen wird gerade zu einer Verkehrsdrehscheibe von regionaler Ausstrahlung ausgebaut. Die 1. Etappe mit dem Umbau des Bahnhofplatzes und Bushofs wurde bereits im Jahr 2022 abgeschlossen, in dessen Rahmen die SBB-Publikumsanlagen an das BehiG ertüchtigt wurden.

Im Zusammenhang mit erforderlichen Sanierungsarbeiten seitens Bahnbetreiber AVA und den Bestrebungen seitens Kanton Aargau den Freiverlad an einen Ersatzstandort zu verlegen, bietet sich die Chance den südöstlichen Perimeter des Bahnhofareals (Freiverlad / S-Bahn Endhaltestelle AVA / Güterschuppen) verkehrlich und städtebaulich neu zu strukturieren. In einer Machbarkeitsstudie wurden zwei Zielbildvarianten für diesen Bereich ausgearbeitet. Die dazugehörigen Ergebnisziele dieses einjährigen Strategieprozesses lauteten:

Projektziele BGK

Konzeptbestandteile

Projektrisiko

Ausbau zur Verkehrsdrehscheibe

Machbarkeitsstudie



- _ Regelkonforme Bahninfrastruktur S-Bahn AVA (BehiG, 3-fach-Traktion)
- _ Schaffung einer gut gestalteten und benutzerfreundlichen ÖV-Drescheibe im Bereich Bahnhof Wohlen
- _ Raumbedarf für künftige (Verkehrs-)Infrastrukturen sichern
- _ Verkehrssicherheit im Bereich des Bahnhofes verbessern
- _ Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes verbessern
- _ Städtebauliche Verträglichkeit / Integration gewährleisten
- _ Ansiedlung zentrumsgerechter Nutzungen

Folgende zwei Varianten wurden auf ihre Machbarkeit untersucht:

- _ **Variante «Neueinführung BDWM»:** BDWM-Endhaltestelle auf Fläche des heutigen Standort Güterschuppens und Freiverladeareals verlegen
- _ **Variante «Sanierung BDWM am Ort»:** BDWM-Endhaltestelle am bestehenden Standort ausbauen

Zu überprüfen war zudem die Machbarkeit der im KGV 2011 festgesetzten Fuss- und Veloverkehrsverbindung zwischen Bahnhofweg / Aargauerstrasse und Unterer Farmbühlstrasse mittels einer Personenüberführung. Beide Varianten sehen schlussendlich keine Personenüberführung vor, weil diese aus verschiedenen denkmalpflegerischen und planungsrechtlichen Gründen schwerwiegende Nachteile aufweist. Hingegen sind in beiden Varianten zusätzliche VAP vorgesehen (Variante «Neueinführung BDWM» ca. 320 VAP, Variante «Sanierung BDWM am Ort» ca. 200 VAP).

Nach einer umfassenden Interessensabwägung wurde die Variante «Neueinführung BDWM» als Bestvariante ausgewählt. Diese besitzt folgende Vorteile:

- _ Benutzerfreundliche Umsteigebeziehungen
- _ Aufwertung öffentlicher Raum (Freistellen Kirchenhügel, Freistellen kantonales Schutzobjekt Verwaltungsgebäude, verkehrsberuhigter Bahnhofplatz)
- _ Bessere Basis für Siedlungsentwicklung

Als Nächstes wird die mit der ausgewählten Bestvariante notwendige Verlegung des Freiverlads mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) geklärt. Anschliessend können, gestützt auf eine Entscheid bzw. Vorentscheid des BAV, die vertiefenden Planungs- / Projektierungsarbeiten ausgelöst werden.

Vermerk: Zwischen dem Bund und der SBB besteht die Leistungsvereinbarung, bestehende Freiverladeanlagen für den Güterumschlag zu erhalten. Das Löschen eines Freiverlads aus dem Verzeichnis beim Bund kann nur beantragt werden, wenn gleichzeitig eine tragbare Alternative geschaffen wird. Im «Zielbild für Freiverladeanlagen und kombiniertem Verkehr» der von SBB und Kanton Aargau gemeinsam erarbeitete Gesamtperspektive Kanton Aargau wird aufgezeigt, wie mit einem Ersatzstandort für den Freiverlad Wohlen die regionale Versorgung im Raum Bünztal / Freiamt sichergestellt werden kann. Demzufolge müsste bei einer Verlegung des Freiverlads Wohlen und somit Realisierung einer neuen Anlage eine regionale Freiverladeanlage für das Bünztal / Freiamt geschaffen werden (gleichwertiger Ersatz der Freiverlade von Wohlen und Dottikon-Dintikon). Die durchgeführte Evaluation hat als Bestvariante für den Ersatzstandort den Bereich bei der Umspannanlage Dottikon ergeben [71].

Untersuchte Varianten

Bestvariante

Weiteres Vorgehen



4.2.7 Arealentwicklungen / Umnutzungen / Innenverdichtung

Unter dem Aspekt der Innenentwicklung werden aktuell verschiedene Entwicklungsprojekte erarbeitet, welche sich in verschiedenen Planungsphasen befinden. Die kommunalen Entwicklungsgebiete sind auf dem Plan in Kapitel 5.1.3 räumlich verortet. Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte sowie der aktuelle Planungsstand aufgeführt.

Wil / Huebächer (Gewerbegebiet)

Das Gebiet Wil / Huebächer ist die grösste zusammenhängende unbebaute Fläche in Wohlen. Gemäss rechtskräftigem Zonenplan wird das Gebiet der Gewerbezone zugeordnet. Für das Entwicklungsgebiet liegt ein Erschliessungsplan inkl. Sondernutzungsvorschriften im Entwurf vor. Die wichtigsten Aussagen bezüglich der geplanten Erschliessung sind [62]:

- MIV-Erschliessung erfolgt ab der Nutzenbachstrasse über die Wilstrasse mit einer Stichstrasse und Wendeschleufe innerhalb des Perimeters.
- Barriere Wilstrasse bleibt erhalten wird jedoch leicht verschoben.
- Es ist vorgesehen, die Parkierung an der Wilstrasse aufzuheben, wenn die Erschliessung im Perimeter mit Sondernutzungsplanpflicht erstellt ist. Im Gebiet Wil/Huebächer ist geplant, ein öffentlich zugängliches Parkhaus zu erstellen.
- Erschliessung Fuss-/ Veloverkehr erfolgt über angrenzende Quartierstr.
- Auf Höhe Fischerhüslweg führt ein neuer, in den Grünraum eingebetteter, Fuss-/ Radweg durch den Perimeter (bestehende KGV-Massnahme).
- Die Fuss- und Veloverkehrswege innerhalb des Perimeters sind öffentlich und deren Nutzung wird sofern nicht im Eigentum der Gemeinde mit einem öffentlich-rechtlichen Vertrag gesichert.

Entwicklungsgebiet Wil /
Huebächer

Isler Areal (Kernzone)

Das Isler Areal liegt im Zentrum von Wohlen in der Kernzone. Für das Entwicklungsgebiet liegt ein Gestaltungsplan inkl. Sondernutzungsvorschriften vom 1. November 2012 vor. Der Fokus des Gestaltungsplans liegt bei der Aufwertung des öffentlichen Freiraumes. Es sind zahlreiche Baumpflanzungen vorgesehen und der Uferbereich der Bünz soll geöffnet werden. Die MIV-Erschliessung erfolgt über die heutige Zufahrt. Die Strasse soll als Begegnungszone ausgestaltet werden und so dem Fussverkehr den Vortritt ermöglichen [23].

Entwicklungsgebiet Isler
Areal

Untere Farnbühlstrasse (Wohn- und Gewerbegebiet)

Das Gebiet Untere Farnbühlstrasse liegt im südlichen Bereich von Wohlen. Gemäss rechtskräftigem Zonenplan wird das Gebiet der Wohn- und Gewerbezone zugeordnet. Für das Entwicklungsgebiet liegt ein Gestaltungsplan inkl. Sondernutzungsvorschriften vom 25. Mai 2018 vor. Die MIV-Erschliessung erfolgt über die Untere Farnbühlstrasse. Auf dem Gestaltungsplan sind verschiedene Fuss- und Velowegverbindungen definiert. In den Sondernutzungsvorschriften werden folgende Wegbreiten vorgeschrieben: min 2.00 m für Fusswege, min. 3.00 m für Fuss- und Radwege. Im Baubewilligungsverfahren wird die Lage der Bushaltestellen geklärt. Unabhängig von der Lage sind diese gemäss den BehiG-Anforderungen auszugestalten [10].

Entwicklungsgebiet Untere
Farnbühlstrasse



Rebberg (Wohnzone)

Das Gebiet Rebberg befindet sich am nordöstlichen Siedlungsrand von Wohlen. Gemäss rechtskräftigem Zonenplan wird das Gebiet der Wohnzone zugeordnet. Die MIV-Erschliessung erfolgt über die Wagenrainstrasse, welche mitten durch den Perimeter verläuft und speziell zur Erschliessung des Entwicklungsgebiets erstellt wurde. Mit den Bauarbeiten wurde begonnen (Sommer 2024). Zusätzliche Wege von kommunaler Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr sind nicht vorgesehen [62].

Entwicklungsgebiet
Rebberg

Gestaltungsplan Pilatusstrasse Ost

Auf der östlichen Seite der Pilatusstrasse gibt es unbebaute resp. schlecht ausgenutzte Parzellen, welche gemäss rechtsgültigem Zonenplan der Gestaltungsplanpflicht unterliegen. Der Perimeter des Gestaltungsplans wurde erweitert und befindet sich noch im öffentlich-rechtlichen Verfahren. Die MIV-Erschliessung erfolgt über die Pilatusstrasse. Innerhalb des Perimeters ist ein dichtes Fusswegnetz vorgesehen [3].

Gestaltungsplan
Pilatusstrasse Ost

Wohnschwerpunkt Bahnhof Süd

Im Kantonalen Richtplan (Stand November 2021) ist das Gebiet „Bahnhof Süd“ für einen Wohnschwerpunkt als Zwischenergebnis ausgeschieden. Die Festsetzung im Richtplan ist noch nicht erfolgt und die Entwicklung des Gebiets noch offen. Deshalb wird im vorliegenden Dokument nicht näher auf die Erschliessung eingegangen. Im Rahmen eines Planungsverfahrens soll überprüft werden, ob und wie eine bauliche Entwicklung zielführend und zweckmässig ist. Sobald hierzu weitere Erkenntnisse vorliegen können die Fragen bezüglich Erschliessung erarbeitet werden und ist der KGV für das Gebiet zu überprüfen.

Wohnschwerpunkt Bahnhof
Süd



4.3 Weitere relevante Grundlagen

In Ergänzung zu den zuvor genannten planerischen Grundlagen, gibt es weitere Planungsinstrumente resp. Planungen, welche für den KGV von Relevanz sind. Diese werden nachfolgend aufgeführt.

Kantonale Grundlagen:

- _ Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG) vom 19. Januar 1993 [61]
- _ Bauverordnung (BauV) vom 25. Mai 2011 [58]
- _ AP Aargau-Ost 3. Generation vom 30. November 2016 [54]
- _ AP Aargau-Ost 2. Generation vom 23. Mai 2012 [56]
- _ AP Aargau-Ost 1. Generation vom Dezember 2007 [60]
- _ Erhaltungsplanung Wohlen vom 26. März 2020 [47]

Kantonale Grundlagen

Kommunale Grundlagen:

- _ BNO vom 8. Mai 2006 (Teilrevision 4. November 2013) [22] inkl. Gestaltungspläne
- _ Bauzonenplan vom 26. März 2014 [20]
- _ Reglement über das Parkieren in der Gemeinde Wohlen (Parkierungsreglement) vom 3. August 2021 [18]
- _ Verordnung über das Parkieren in der Gemeinde Wohlen (Parkierungsverordnung) vom 3. August 2021 [19]
- _ Reglement über Ersatzabgaben für die Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht vom 1. Januar 2014 [21]
- _ Parkierungskonzept und Grundlagen für ein Parkierungsreglement vom 21. November 2011 [25]
- _ Potenzialanalyse Parkierungsfläche Rigacker [63]
- _ Projektliste der Abteilung Tiefbau & Verkehr vom 25. Mai 2022 [16]
- _ Projektunterlagen Sanierung Alte Bahnhofstrasse vom 8. Februar 2022 [12]

Kommunale Grundlagen



5. Situationsanalyse

Die Analyse aus dem KGV 2011 [24] gilt als Basis für die vorliegende Situationsanalyse. Die damaligen Aussagen wurden überprüft, aktualisiert und wo nötig ergänzt. Dabei wurde die Beurteilung des Umsetzungsstandes der Massnahmen aus dem KGV 2011 berücksichtigt (vgl. Kapitel 3).

Die Stärken und Schwächen für die Themenfelder Siedlungsraum, Verkehrsnachfrage / Mobilitätsverhalten, MIV, ruhender Verkehr, ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr, kombinierte Mobilität, Verkehrssicherheit, Güterverkehr und Mobilitätsmanagement wurden aus der Analyse abgeleitet und mit dem Projektteam besprochen. An einem Workshop mit der Begleitgruppe wurden einzelne Punkte ergänzt resp. präzisiert. Die Einschätzung der Begleitgruppe zu den vorgestellten Inhalten ist im Ergebnisbericht zur ersten Begleitgruppensitzung in Anhang 3 ersichtlich. Im Nachgang zum Workshop wurde mit der Projektleitung seitens Gemeinde und einer Vertretung der Regionalpolizei eine Begehung vor Ort durchgeführt, um die gesammelten Aspekte besser einordnen zu können sowie die ermittelten Schwachstellen fachlich zu überprüfen.

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Situationsanalyse und dem Workshop mit der Begleitgruppe wurde ein Übersichtsplan sowie eine dazugehörige Liste zu den identifizierten Schwachstellen pro Verkehrsmittel aufgestellt, welche in Anhang 4 aufgeführt sind. Diese zeigen den Handlungsbedarf je Verkehrsmittel auf und bilden die Grundlage für die Formulierung und Priorisierung der Massnahmen.



5.1 Siedlungsraum

5.1.1 Bevölkerung und Beschäftigte

Ausgangslage

Die Gemeinde Wohlen verzeichnet seit 1985 ein konstantes Wachstum der Bevölkerung. Im Jahr 2020 gab es ca. 16'800 Einwohnende in der Gemeinde. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 1.6 % gegenüber dem Jahr 2015.

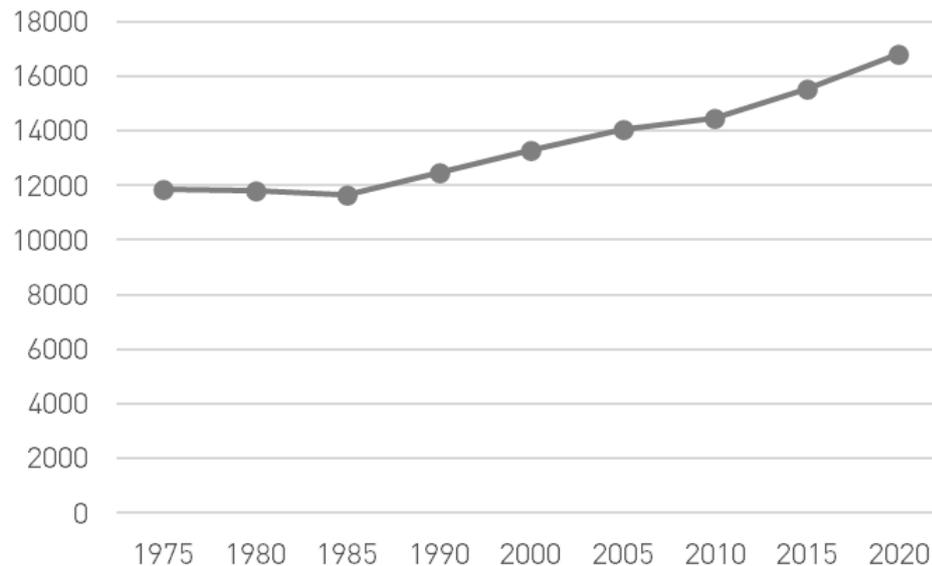


Abbildung 8: Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Wohlen für die Jahre 1975-2020

Datengrundlage: Statistik Aargau, abgerufen am 12.01.2022 von ag.ch/app/statistik_aargau_gemeindeportraet

Gemäss dem Faktenblatt Raumbewertung des Kantons Aargau liegt die Bevölkerungsentwicklung von Wohlen im Zeitraum von 1990 bis 2019 über der durchschnittlichen Bevölkerungsentwicklung der Kernstädte im Kanton Aargau. Im Vergleich zur kantonalen Bevölkerungsentwicklung, aber auch der des Planungsverbands Unteres Bünztal, weist die Gemeinde Wohlen eine geringere Entwicklung auf [49].

Unterscheidet man die Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen (unter 20-Jährige, Erwerbstätige und über 64-Jährige) wird ersichtlich, dass die Anzahl der unter 20-jährigen Bevölkerung seit 2010 konstant ist und sich nicht verändert. Die Anzahl der Erwerbstätigen und der über 64-Jährigen nimmt dagegen seit 2010 linear zu. Diese Beobachtung zeigt sich auch bei der Betrachtung des Jugend- und Altersquotients¹. Der Jugendquotient nimmt seit der Jahrtausendwende stark ab, wobei seit 2015 eine Stabilisierung auf tiefem Niveau erkennbar ist. Gleichzeitig nimmt der Altersquotient immer weiter zu, wobei sich auch diese Zunahme in den letzten Jahren leicht abgeflacht hat. Dies bedeutet, dass die Einwohnenden von Wohlen immer älter werden und somit ein demographischer Wandel in der Bevölkerung stattfindet. Dieser demographische Wandel ist nicht nur in Wohlen, sondern im gesamten Kanton Aargau, resp. Schweizweit, zu beobachten [49].

Bevölkerungsentwicklung
Wohlen

Bevölkerungsentwicklung
im kantonalen Vergleich

Altersverteilung

¹ Jugendquotient: Verhältnis der unter 20-jährigen Bevölkerung zur erwerbstätigen Bevölkerung. Altersquotient: Verhältnis der über 64-jährigen Bevölkerung zur erwerbstätigen Bevölkerung.



Im kantonalen Vergleich weist die Gemeinde Wohlen, analog zu den übrigen Regionalzentren im Kanton Aargau, eine hohe Bevölkerungsdichte auf. Zusammen mit Dottikon hat Wohlen mit 50 - 59.9 Einwohnenden pro Hektar die höchste Bevölkerungsdichte in der Region Unteres Bünztal [66].

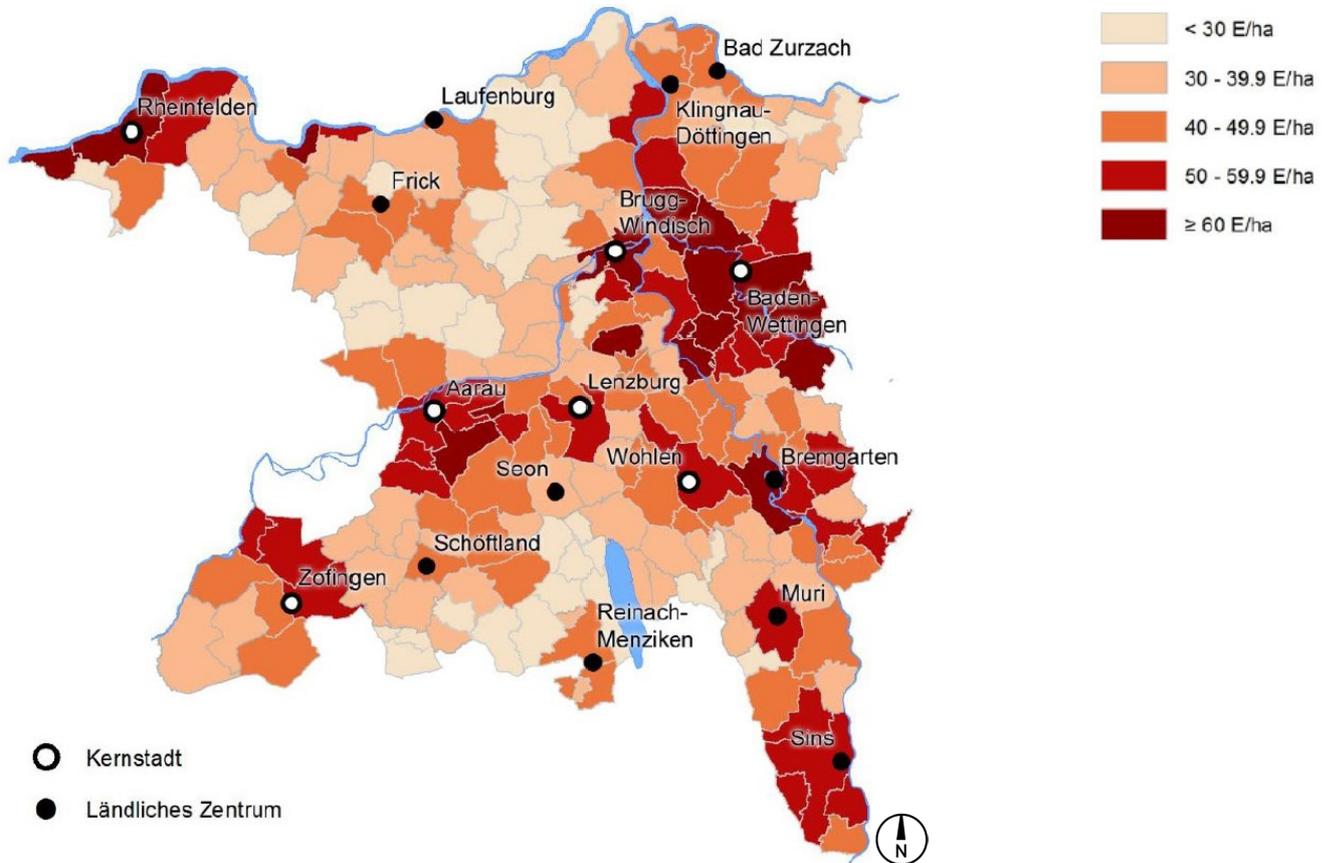


Abbildung 9: Bevölkerungsdichte nach Regionen und Gemeinden im Kanton Aargau (2015)
Quelle: REK vom 16. August 2017

Die Bevölkerung von Wohlen ist gleichmässig über das Siedlungsgebiet verteilt. Eine leicht höhere Dichte ist entlang der Ortsdurchfahrten und im Zentrum zu erkennen. Die geringste Bevölkerungsdichte weisen die Wohnquartiere am östlichen Siedlungsrand im Umfeld der Bremgarterstrasse auf.

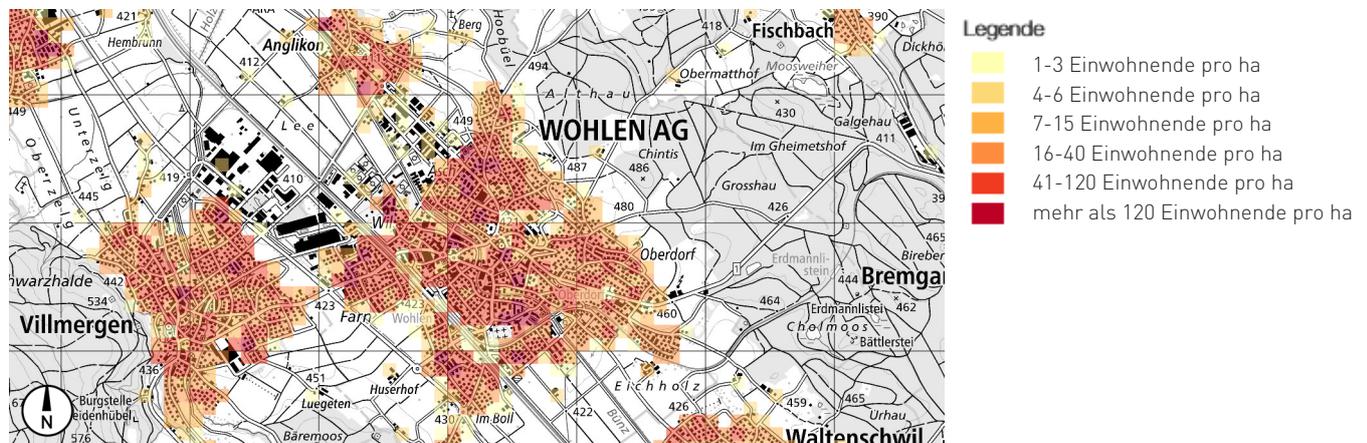


Abbildung 10: Bevölkerungsdichte in der Gemeinde Wohlen (Datenstand 2021)
Quelle: Bundesamt für Statistik, abgerufen am 04.01.2023 von map.geo.admin.ch



Die Entwicklung der Anzahl Beschäftigten ist weniger gleichmässig als jene der Bevölkerung. Zwischen 1991 und 1995 nahm die Anzahl um ca. 1'000 Personen ab. Anschliessend stagnierten die Zahlen zehn Jahre auf einem Niveau von rund 6'000 Beschäftigten. Seit 2005 verzeichnet Wohlen wieder ein Wachstum bei der Anzahl der Beschäftigten, welches seit 2010 jedoch wieder leicht abflacht. Im Jahr 2018 waren ca. 8'100 Personen in Wohlen beschäftigt. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 1.2 % gegenüber dem Jahr 2015.

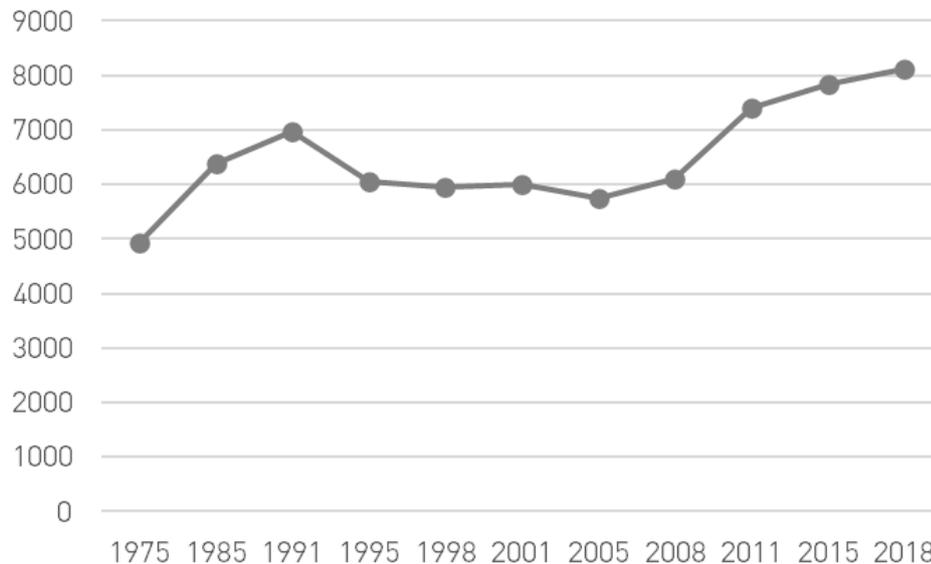


Abbildung 11: Beschäftigtenentwicklung in der Gemeinde Wohlen für die Jahre 1975-2018

Datengrundlage: Statistik Aargau, abgerufen am 12.01.2022 von ag.ch/app/statistik_aargau_gemeindeportraet

Gemäss dem Faktenblatt Raumberechnung des Kantons Aargau flacht seit 2010 das Beschäftigtenwachstum im Kanton Aargau und insbesondere im Raumtyp der Kernstädte leicht ab. Die Entwicklung der Beschäftigten in der Gemeinde Wohlen hat in diesem Zeitraum im Vergleich dazu aber deutlich stärker zugenommen. Einzig der Regionalplanungsverband Unteres Bünzthal wies in den letzten Jahren ein stärkeres Wachstum auf, welches seit 2017 jedoch tiefer als das Beschäftigtenwachstum der Gemeinde Wohlen liegt. Gemäss Aussage der Gemeinde Wohlen ist die Beschäftigtenentwicklung der Region vor allem in den Gemeinden Wohlen, Villmergen und Dottikon hoch. Daraus lässt sich schliessen, dass sich die Region Unteres Bünzthal und somit auch die Gemeinde Wohlen in den letzten Jahren zu einem attraktiven Arbeitsort im Kanton Aargau entwickelt hat [49].

Im Jahr 2018 waren 75 % der Beschäftigten im 3. Sektor (Dienstleistung) tätig. Die übrigen 25 % der Beschäftigten arbeiteten fast ausschliesslich im 2. Sektor (Gewerbe, Industrie). Im 1. Sektor (Landwirtschaft) haben nur 1 % aller Beschäftigten gearbeitet. Somit entspricht Wohlen ungefähr dem kantonalen Durchschnitt. Über den gesamten Kanton Aargau betrachtet arbeiten 70 % der Beschäftigten im 3. Sektor, 27 % im 2. Sektor und 3 % im 1. Sektor [37].

Bei der Verteilung der Arbeitsplätze sind drei Schwerpunkte zu erkennen. Ein hoher Anteil an Vollzeitäquivalenten pro Hektar gibt es im Zentrum. Grund dafür sind die zahlreichen Einkaufs- und Dienstleistungsnutzungen, welche sich in diesem Gebiet befinden. Weitere Schwerpunkte sind im Industriegebiet Wohlen / Villmergen (ESP von kantonaler Bedeutung, vgl. Kapitel 4.1.2) und im Gewerbegebiet Rigacker / Schützenmatt zu finden.

Beschäftigtenentwicklung
Wohlen

Beschäftigtenentwicklung
im kantonalen Vergleich

Beschäftigte je Sektor

Arbeitsplatzdichte

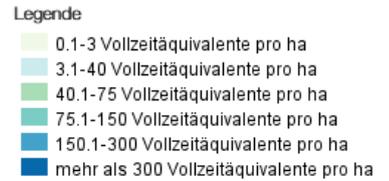
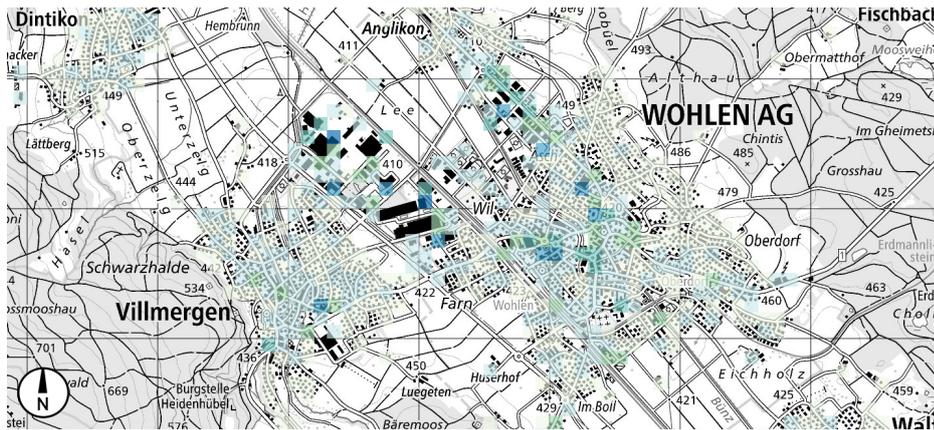


Abbildung 12: Arbeitsplatzdichte in der Gemeinde Wohlen (Datenstand 2020)

Quelle: Bundesamt für Statistik, abgerufen am 18.11.2021 von map.geo.admin.ch

Die Nutzungsdichte² der Wohn- und Mischzonen (WMZ) in der Gemeinde Wohlen liegt bei ungefähr 70 Einwohnenden und Beschäftigten pro Hektar überbaute WMZ und somit deutlich tiefer im Vergleich zu den übrigen Kernstädten, wo diese bei ca. 90 Einwohnenden und Beschäftigten pro Hektar überbaute WMZ liegt. Daraus lässt sich schliessen, dass in der Gemeinde Wohlen ein Innenentwicklungspotenzial bezüglich Verdichtung vorhanden ist. Der Kanton Aargau und der Planungsverband Unteres Bünztal weisen eine Nutzungsdichte von etwas mehr als 55 Einwohnenden und Beschäftigten pro Hektar überbaute WMZ auf [49].

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Die Prognose des kantonalen Richtplans Aargau unterliegt der im kantonalen Verkehrsmodell (KVM) hinterlegten Prognose für die wohnbevölkerungsbezogenen Strukturdaten. Der Richtplan sieht WSP vor, in denen von einer stärkeren Zunahme der Bevölkerung ausgegangen wird. Die Prognosewerte pro Gemeinde wurden anhand der WSP sowie der verfügbaren Kapazitäten in den nicht überbauten Wohnzonen auf die Zonen des KVM verteilt. In der Gemeinde Wohlen befindet sich der WSP Areal Bahnhof Süd.

Die Entwicklung der Anzahl Beschäftigten im KVM wurde mittels Hochrechnung der Werte aus der Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) von 2015 geschätzt. Dabei wurde angenommen, dass sich die Beschäftigten verhältnismässig zu den Personen im erwerbsfähigen Alter entwickeln. Im Richtplan sind zudem ESP vorgesehen, in denen sich die Anzahl Beschäftigten stärker entwickelt als in anderen Gebieten. Die Prognosewerte pro Gemeinde wurden anhand der ESP und der verfügbaren Kapazitäten in den nicht überbauten Arbeits- und Mischzonen auf die Zonen des KVM verteilt. Da in den Mischzonen der Wohnanteil überwiegt, wurden diese schwächer als die Arbeitszonen gewichtet. In der Gemeinde Wohlen befindet sich der ESP Wohlen / Villmergen, der von kantonaler und regionaler Bedeutung ist.

Nutzungsdichte

Herleitung Bevölkerungsentwicklung

Herleitung Beschäftigtenentwicklung

² Anzahl Einwohnende und Beschäftigte pro Hektar überbaute Wohn-/ Mischzone



Gemäss Prognosedaten zur Siedlungsentwicklung nimmt im Kanton die Bevölkerung von 2015 bis 2040 um 23 % und die Anzahl Beschäftigten um 13 % zu.

	2015	2040	Zuwachs
Bevölkerung	661'100	816'000	23%
Beschäftigte	333'100	376'900	13%

Tabelle 1: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im Kanton Aargau (gerundet)

Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015 und 2040)

Im AP 4G wird für die Agglomeration Aargau-Ost ein Bevölkerungswachstum für die nächsten 20 Jahren von ca. 25 % (heute 250'000 auf 2040 310'000 Einwohnende) prognostiziert. In Bezug auf das Arbeitsplatzwachstum im AP-Perimeter wird von einer Zunahme von ca. 10 % (heute 100'000 auf 2040 110'000 Arbeitsplätze) ausgegangen.

Im kantonalen Vergleich variieren die Bevölkerungsentwicklungszahlen von Kernstadt zu Kernstadt nur wenig. Die Spannweite in Bezug auf den prozentualen Bevölkerungszuwachs in den Kernstädten des Kantons erstreckt sich von 24 % in Brugg-Windisch und Zofingen bis maximal 30 % in Baden-Wettingen. Letztere weist auch hinsichtlich der absoluten Bevölkerungszunahme mit knapp 12'000 Einwohnenden den grössten Wert auf. Die Gemeinde Wohlen liegt bezogen auf den prozentualen und den absoluten Wert mit 27 % Bevölkerungszuwachs (+4'200 Einwohnende) im Mittelfeld im Vergleich zu den übrigen Kernstädten. Betrachtet man die Beschäftigtenentwicklung unter den Kernstädten verzeichnet man grössere Unterschiede. Während für die Stadt Aarau fast kein Zuwachs prognostiziert wird, liegt der prozentuale Zuwachs in der Gemeinde Rheinfelden bei 18 %. Auch hier zeigt Baden-Wettingen mit rund 1'700 Beschäftigten den absolut grössten Zuwachs. Auch bei der Beschäftigtenzahl liegt die Gemeinde Wohlen mit einer Zunahme um 11 % (+800 Beschäftigte) im Mittelfeld im Vergleich zu den übrigen Kernstädten.

Gemeinde	Bevölkerung			Beschäftigte		
	2015	2040	Zuwachs	2015	2040	Zuwachs
Aarau	21'100	27'000	28%	33'400	34'300	3%
Baden-Wettingen	40'000	51'900	30%	38'500	40'200	4%
Brugg-Windisch	18'700	23'200	24%	12'600	14'000	11%
Lenzburg	9'200	11'600	26%	9'000	10'300	14%
Rheinfelden	13'200	16'600	26%	7'600	9'000	18%
Wohlen (AG)	15'700	19'900	27%	7'600	8'400	11%
Zofingen	11'700	14'500	24%	10'700	12'300	15%

Tabelle 2: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung der Kernstädte im Vergleich (gerundet)

Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015 und 2040)

Zunahme Wohnbevölkerung und Beschäftigtenzahl Kanton Aargau

Zunahme Wohnbevölkerung und Beschäftigtenzahl AP-Perimeter

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung Kernstädte Kanton Aargau



Im Raum Wohlen gibt es grosse Unterschiede zwischen den Gemeinden hinsichtlich den Siedlungsentwicklungszahlen. Das grösste prozentuale Wachstum haben die Gemeinden Villmergen und Wohlen mit 31 % resp. 27 %. Absolut nimmt die Wohnbevölkerung von Wohlen mit ca. 4'000 zusätzliche Einwohnende am meisten zu. Anders als bei der Bevölkerung, wird nur bei wenigen Gemeinden einen Zuwachs der Beschäftigten vorhergesagt. Während für die Gemeinden Villmergen, Hendschiken und Bremgarten ein Beschäftigtenwachstum von 38 %, 25 % und 19 % geschätzt wird, ist dieser in mehreren Gemeinden gleich 0. Wohlen hat mit knapp 8'500 Personen den grössten absoluten Zuwachs.

Gemeinde	Bevölkerung			Beschäftigte		
	2015	2040	Zuwachs	2015	2040	Zuwachs
Bremgarten (AG)	7'800	9'400	21%	4'300	5'100	19%
Büttikon	1'000	1'100	10%	200	200	0%
Dintikon	2'200	2'300	5%	1'100	1'200	9%
Dottikon	3'900	4'500	15%	1'200	1'200	0%
Fischbach-Göslikon	1'600	1'700	6%	400	400	0%
Hägglingen	2'400	2'600	8%	800	800	0%
Hendschiken	1'200	1'200	0%	400	500	25%
Niederwil (AG)	2'800	2'800	0%	1'200	1'200	0%
Sarmenstorf	2'800	2'900	4%	700	700	0%
Tägerig	1'500	1'600	7%	200	200	0%
Uezwil	500	500	0%	100	100	0%
Villmergen	7'100	9'300	31%	3'700	5'100	38%
Waltenschwil	2'800	3'200	14%	600	600	0%
Wohlen (AG)	15'700	19'900	27%	7'600	8'400	11%

Tabelle 3: Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im Raum Wohlen (gerundet)

Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015 und 2040)



Die zuvor beschriebene Entwicklung im Raum Wohlen verteilt sich kleinräumig ungleichmässig, wie in den folgenden Abbildungen ersichtlich wird. Die grösste Bevölkerungszunahme bis 2040 zeigt sich in Wohlen, in Bremgarten West und in Villmergen. In Wohlen und Bremgarten tragen auch die geplanten WSP zum Wachstum bei.

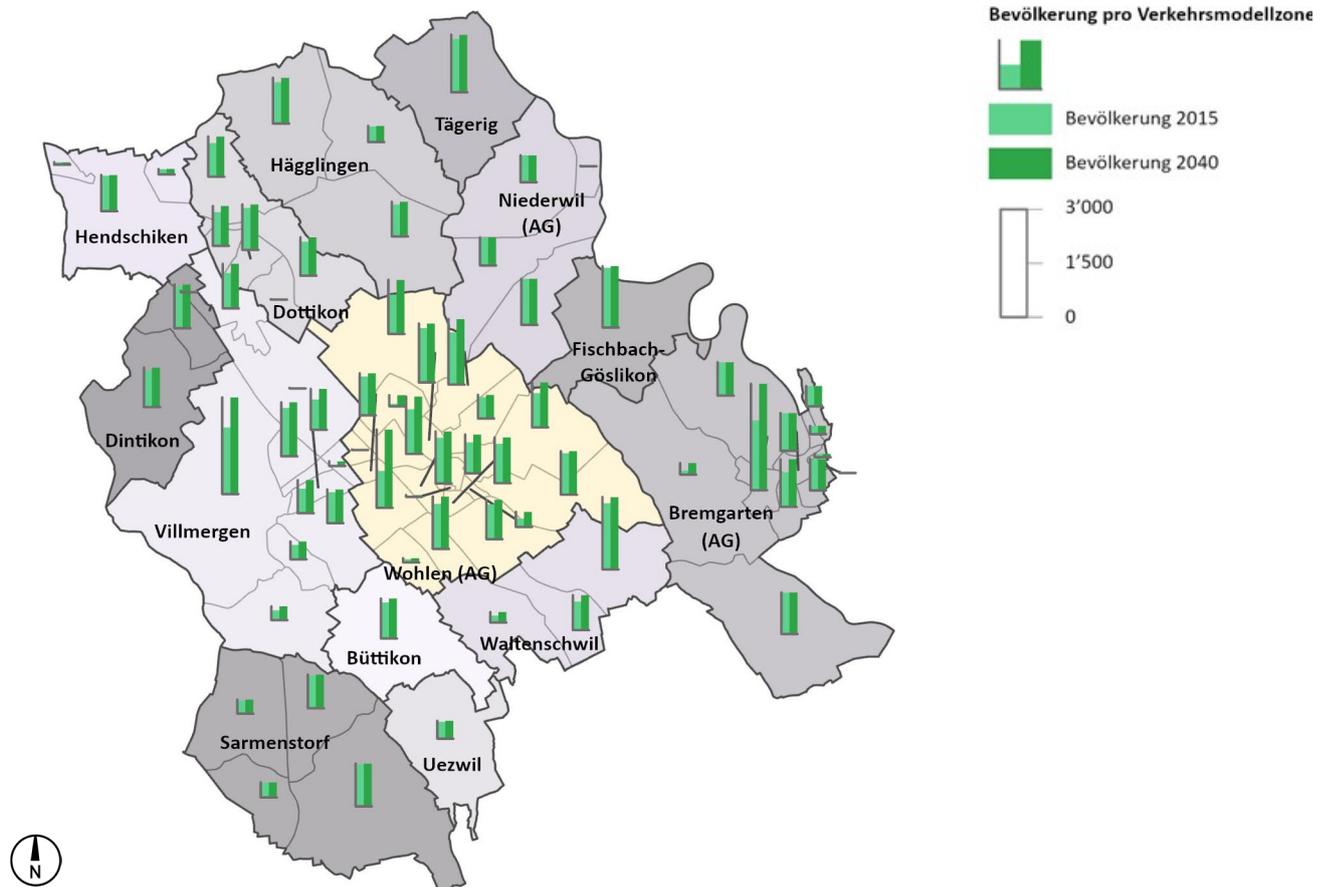


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung pro KVM-Zone im Raum Wohlen

Hinweis: Die unterschiedlichen Grautöne dienen ausschliesslich zur besseren Erkennbarkeit der einzelnen Gemeinden.

Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015 und 2040)



Was den Zuwachs der Beschäftigtenzahl betrifft, nimmt diese am stärksten in der Industriezone Villmergen / Wohlen (2'000 Beschäftigte) und in der Gewerbezone Oberebni in Bremgarten (750 Beschäftigte) zu.

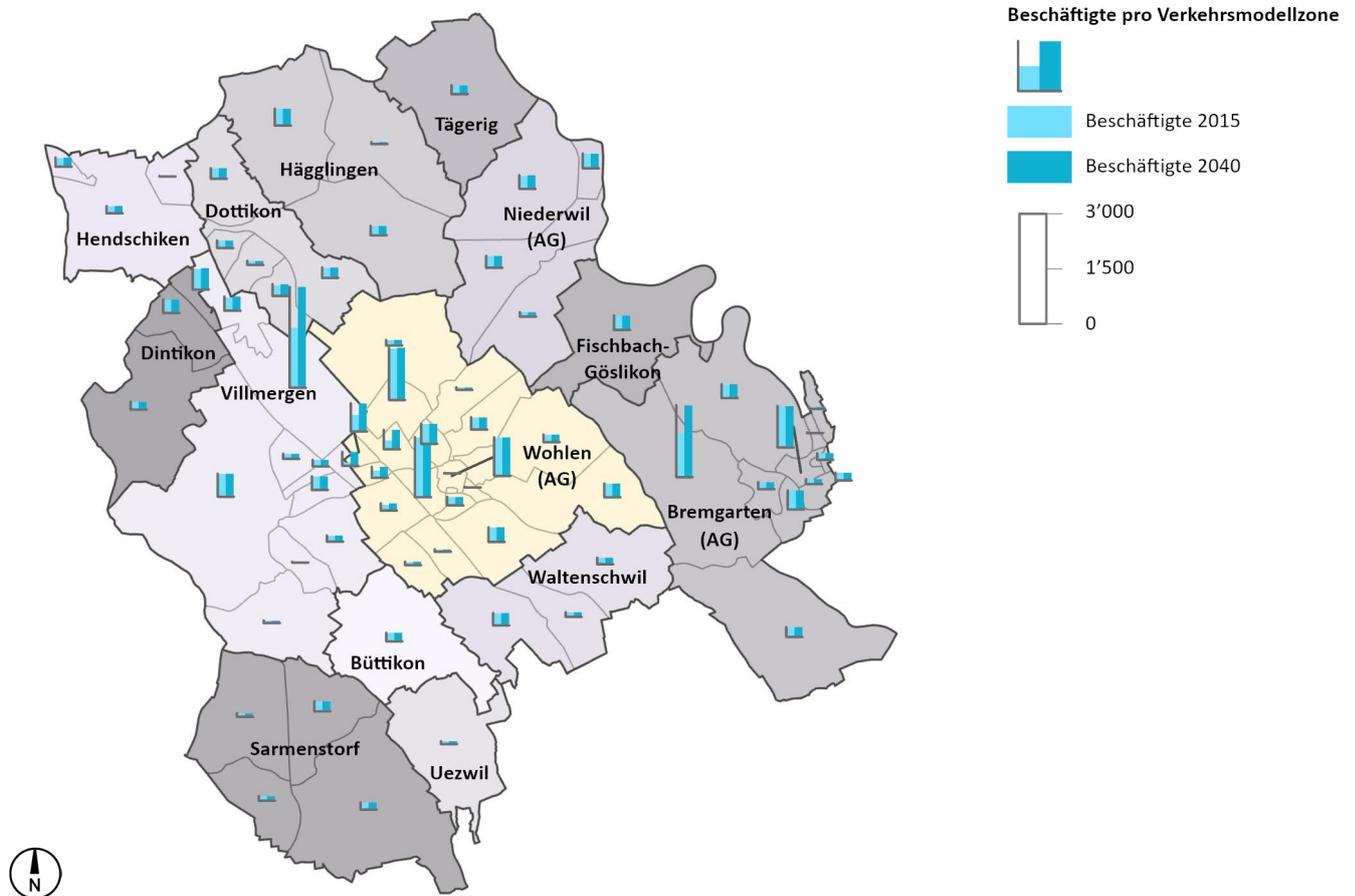


Abbildung 14: Beschäftigtenentwicklung pro KVM-Zone im Raum Wohlen

Hinweis: Die unterschiedlichen Grautöne dienen ausschliesslich zur besseren Erkennbarkeit der einzelnen Gemeinden.

Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015 und 2040)

5.1.2 Bauzonenplan

Ausgangslage

Der aktuell rechtskräftige Bauzonenplan der Gemeinde Wohlen vom 8. Mai 2006, teilrevidiert am 4. November 2013, entspricht dem klassischen Bild einer zentrumsbezogenen Wohngemeinde. Im Ortskern (Bahnhofsgebiet, Zentralstrasse) befindet sich die Kernzone, in welcher Mischnutzung zugelassen ist. Der Unterschied zur angrenzenden Mischzone (Wohn- und Gewerbezone) besteht darin, dass in der Kernzone die Einschränkungen bezüglich Ortsbildschutz höher sind. Um die Kernzone herum sowie entlang der Kantonsstrassen befinden sich grossmehrheitlich Mischzonen. Je zentrumsnaher sich die Zone befindet, desto höher ist die zugelassene Anzahl Vollgeschosse [20, 22].

Bei der übrigen Siedlungsfläche handelt es sich zu dreiviertel um Wohnzonen und dabei vor allem um die Kategorie W2 (zwei Vollgeschosse erlaubt). In Zentrumsnahen Gebieten (z.B. Stegmattweg / Bifangstrasse) und angrenzend an die Industrie- und Gewerbezone gibt es punktuell Wohnzonen der Kategorie W3 (drei Vollgeschosse erlaubt). Am nordöstlichen Siedlungsrand gibt es einzelne Parzellen, welche zur Wohnzone W1 (ein Vollgeschoss erlaubt) gehören [20, 22].

Kernzone und Mischzone

Wohnzone



Zwischen der Ortsteilen Wohlen und Anglikon befindet sich eine grosse Gewerbezone. Weitere kleinere Gewerbezone sind am östlichen und südlichen Siedlungsrand vorhanden. Am westlichen Siedlungsrand an der Grenze zu Villmergen befindet sich eine grosse, gemeindeübergreifende Industriezone [20, 22].

In der Zone für öffentliche Nutzungen befinden sich die Schulanlagen sowie weitere öffentliche Institutionen. Eine grosse zusammenhängende Fläche gibt es im Bereich der Sportanlagen und der Kantonsschule Wohlen [20, 22].

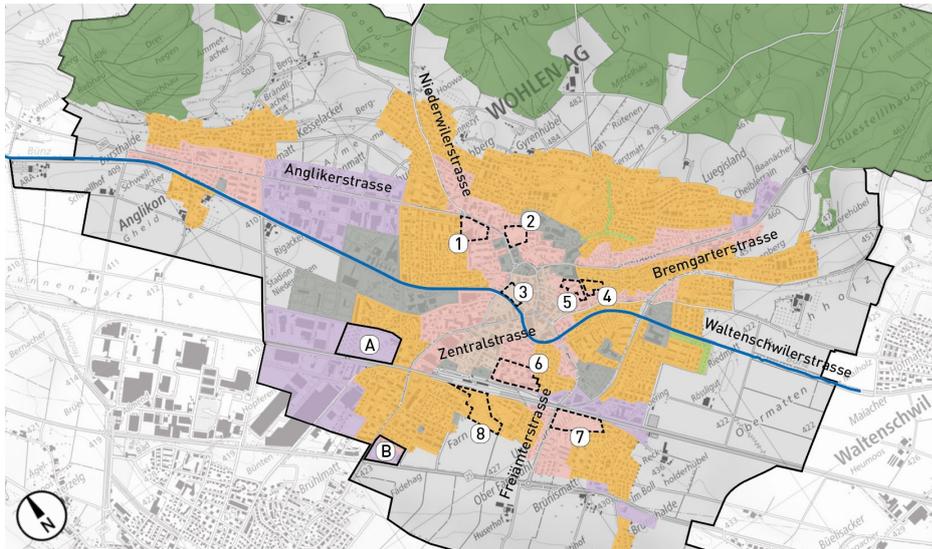


Abbildung 15: Harmonisierte Bauzonen der Gemeinde Wohlen inkl. Gebiete mit Sondernutzungs- und Gestaltungsplanpflicht

Weiter sind im Bauzonenplan der Gemeinde Wohlen zwei Gebiete mit Sondernutzungsplanpflicht festgelegt:

- _ (A) Gewerbegebiet Wil / Huebächer
- _ (B) Gewerbegebiet «Bullenberg»

Zudem gibt es acht Gebiete mit Gestaltungsplanpflicht:

- _ (1) Wohn- und Gewerbegebiet Aesch
- _ (2) Merkur Areal
- _ (3) Isler Areal
- _ (4) Wohngebiet östlich Pilatusstrasse
- _ (5) Wohn- und Gewerbegebiet westlich Pilatusstrasse
- _ (6) Wohn- und Gewerbegebiet Bahnhof Nord
- _ (7) Wohn- und Gewerbegebiet Untere Farnbühlstrasse
- _ (8) Spezialzone Bahnhof Süd

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Im Rahmen der bevorstehenden OPR ist zu prüfen, wo und wie die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden kann. Eine Verdichtung ist primär an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen sowie an Standorten die gut an das Fuss- und Veloroutennetz angeschlossen werden können zu prüfen. Als Massnahmen zu Innenentwicklung sollen unter anderem Aufzonungen, Gestaltungsplanpflicht und die Baulandmobilisierung geprüft werden. Zudem ist im Rahmen der OPR zu klären, ob die Fläche für den WSP gemäss kantonalem Richtplan eingezont werden soll resp. ob der Bedarf danach in Wohlen vorhanden ist.

Arbeitszone

Zone für öffentliche Nutzungen

- Wohnzone
- Arbeitszone
- Mischzone
- Zentrumszone
- Zone für öffentliche Nutzungen
- eingeschränkte Bauzone
- Gewässer
- Wald
- Zonen mit Sondernutzungsplanpflicht
- Zonen mit Gestaltungsplanpflicht

Sondernutzungsplanpflicht

Gestaltungsplanpflicht

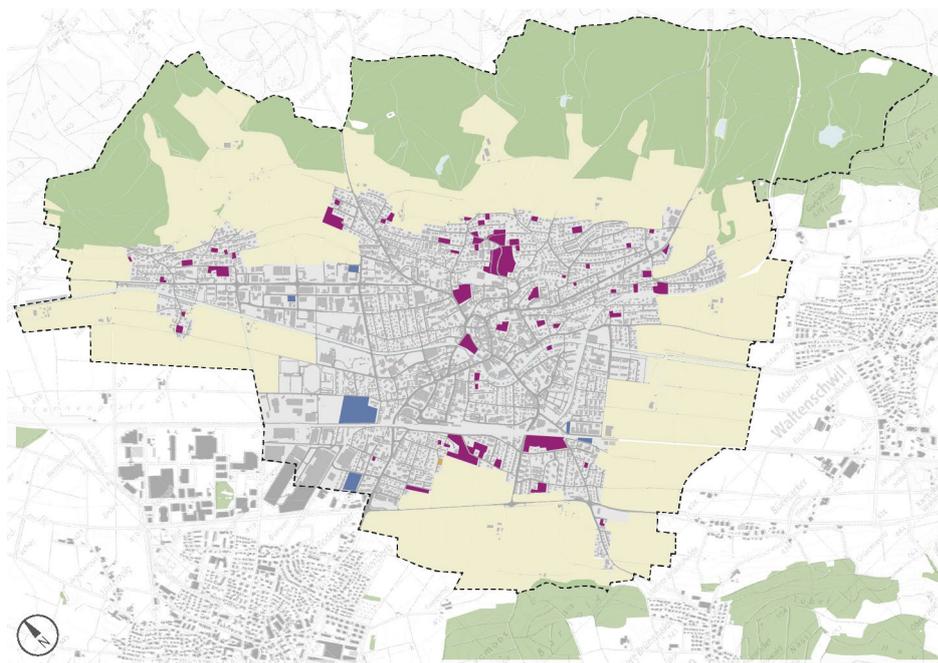


5.1.3 Stand der Überbauung

Ausgangslage

Das bebaubare Siedlungsgebiet der Gemeinde Wohlen umfasst gemäss der Bauzonenstatistik des Kantons Aargau ca. 400 ha. Davon sind ca. 6 % noch unbebaut. Die grössten Bauzonenreserven (insgesamt 20 ha) gibt es in der Wohn-, Misch und Zentrumszone. 72 % der Bauzonenreserven sind baureif und können innerhalb der nächsten fünf Jahre bebaut werden. Weitere 14 % der Bauzonenreserven sind in fünf Jahren baureif und bei den übrigen 14 % handelt es sich um langfristige Reserven. Bei Letzteren handelt es sich um den WSP Bahnhof Süd. Die Gemeinde Wohlen weist den höchsten Überbauungsgrad³ aller Kernstädte des Kantons Aargau auf. Besonders ausgeprägt ist dies bei den Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Nutzungen [49].

Bauzonenreserven



- Unbebaute Bauzonen:
- Wohn- und Mischzonen
 - Industrie- und Gewerbebezonen
 - Zone für Öffentliche Bauten und Anlagen

Abbildung 16: Unbebaute Bauzonen Gemeinde Wohlen

Nutzung	Total	Überbaut		Nicht überbaut	
	Hektaren	Hektaren	%	Hektaren	%
Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	288.0	268.0	93 %	20.0	7 %
Arbeitszonen	70.5	65.0	92 %	5.5	8 %
Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen	41.5	41.5	100 %	-	-
Übrige Zonen	2.5	2.5	100 %	-	-
Total	402.5	277.0	94 %	25.5	6 %

Tabelle 4: Übersicht Überbauungsstand der Bauzonen in der Gemeinde Wohlen 2021

Datengrundlage: Kanton Aargau. Bauzonenstatistik Nutzung und Stand der Erschliessung 2021

³ Überbauungsgrad: Verhältnis der überbauten Bauzonen zur gesamten Bauzonenfläche



Nutzung	Total nicht überbaut	Baureif		Baureif in 5 Jahren		Langfristige Reserve	
	Hektaren	Hektaren	%	Hektaren	%	Hektaren	%
Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	20.0	16.5	82 %	-	-	3.5	18 %
Arbeitszonen	5.5	2.0	37 %	3.5	63 %		
Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen	-	-	-	-	-	-	-
Übrige Zonen	-	-	-	-	-	-	-
Total	25.5	18.5.0	72 %	3.5	14 %	3.5	14 %

Tabelle 5: Übersicht Baureife der unbebauten Bauzonen in der Gemeinde Wohlen 2021
 Datengrundlage: Kanton Aargau. Bauzonenstatistik Nutzung und Stand der Erschliessung 2021

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Gemäss kantonalem Richtplan befinden sich zwei Entwicklungsschwerpunkte auf dem Gemeindegebiet von Wohlen (vgl. Kapitel 4.1.2):

- _ ESP Wohlen / Villmergen (Festsetzung); bestehendes Industriegebiet
- _ WSP Bahnhof Süd (Zwischenergebnis)

In Ergänzung zu den kantonalen Entwicklungsgebieten, wurde auch auf kommunaler Ebene Entwicklungspotenzial erkannt. Diverse Entwicklungsgebiete wurden entsprechend bezeichnet, wofür aktuell verschiedene Entwicklungsprojekte erarbeitet werden. Bis auf das Gebiet Rebberg, unterstehen alle Entwicklungsgebiete einer Sondernutzungs- oder Gestaltungsplanpflicht. Viele dieser Projekte befinden sich in einer frühen Projektphase, z.B. auf Stufe Richtkonzept. Die Gemeinde Wohlen verfolgt unter anderem folgende Projekte:

- _ (1) Wil / Huebächer: Gewerbegebiet
- _ (2) Aesch: Wohn- und Gewerbegebiet
- _ (3) Merkur Areal: Wohn- und Gewerbegebiet
- _ (4) Isler Areal: Kernzone
- _ (5) Untere Farnbühlstrasse: Wohn- und Gewerbegebiet, Handlungs- und Schlüsselgebiet gemäss Massnahme AP 4G (vgl. Kapitel 4.1.6)
- _ (6) Bahnhof Süd: Spezialzone
- _ (7) Pilatusstrasse Ost: Wohn- und Mischzone

Kantonale
Entwicklungsgebiete

Kommunale
Entwicklungsgebiete

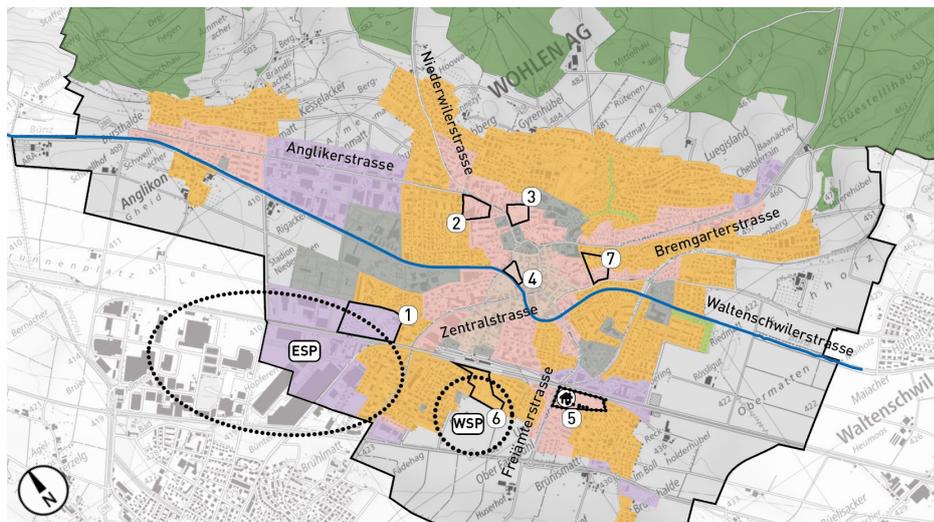


Abbildung 17: Harmonisierte Bauzonen der Gemeinde Wohlen inkl. Entwicklungsgebiete (kantonal und kommunal)



Die zuvor aufgeführten kommunalen Entwicklungsgebiete sind im Rahmen der bevorstehenden Erarbeitung des REL zu überprüfen resp. es ist zu untersuchen, ob weitere Gebiete ein Innenentwicklungspotenzial aufweisen. Dies immer unter dem Aspekt, dass eine Verdichtung primär an Orten mit einer guten ÖV-Erschliessung erfolgen soll, sowie an Standorten die gut an das Fuss- und Veloroutennetz angeschlossen werden können.

5.1.4 Nutzungsstruktur

Ausgangslage

Die publikumsorientierten Nutzungen und Flächen, welche sich mehrheitlich entlang der Zentralstrasse, der Bahnhofstrasse und der Alten Bahnhofstrasse befinden, prägen das Erscheinungsbild des Zentrums von Wohlen. Auch zukünftig werden diese Nutzungen das Rückgrat eines intakten und funktionierenden Zentrums sein. Aus diesem Grund ist eine verträgliche Abwicklung des MIV auf der Zentralstrasse notwendig, um die Aufenthaltsqualität und Belebung im Zentrum zu erhöhen. Im Gegensatz zu den publikumsorientierten Nutzungen befinden sich die öffentlichen Gebäude am Rande und um das Zentrum herum verteilt [11].

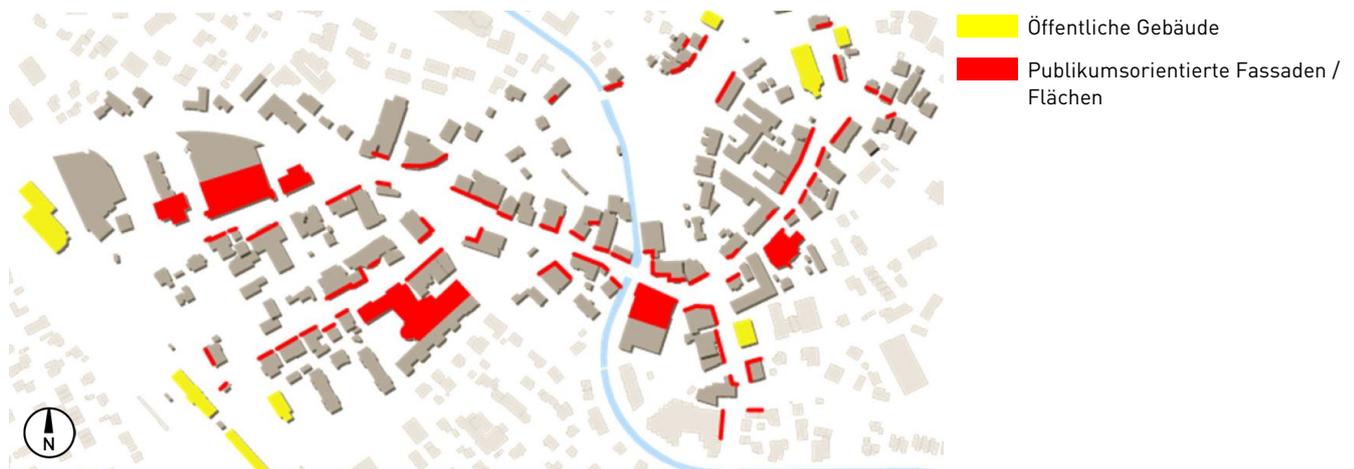


Abbildung 18: Nutzungsstruktur im Zentrum von Wohlen
Quelle: BGK Zentralstrasse vom 5. Februar 2015

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Die geplanten Strassenprojekte beeinflussen das Erscheinungsbild im Zentrum von Wohlen. Gleichzeitig entsteht dadurch ein grosses Potenzial zur Aufwertung der öffentlichen Räume und somit der Attraktivität des Ortes insbesondere für Nutzende, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Damit dieses Potenzial genutzt werden kann, ist es wichtig, dass die Projekte durch die Gemeinde aktiv begleitet werden.

5.1.5 Lärmbelastung

Ausgangslage

Der Umsetzungsstand der Massnahmen zum Schutz vor Strassenlärm ist in Wohlen noch nicht überall zufriedenstellend. Insbesondere entlang der Ortsdurchfahrten sind zahlreiche Einwohnende und Beschäftigte von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts betroffen. Im Bereich der Zentral-, Bremgarten- und Kapellstrasse wird teilweise sogar der Alarmwert überschritten. Entlang sämtlicher Ortsdurchfahrten wird bei der ersten Häuserzeile der

Übersicht
Entwicklungsgebiete

Publikumsorientierte Nutzungen und öffentliche Gebäude

Öffentliche Gebäude
Publikumsorientierte Fassaden / Flächen

Strassenlärm



Grenzwert für Wohnen (ES II) sowohl am Tag als auch in der Nacht überschritten. Seitens Kantons wird jährlich der aktuelle Stand der Lärmsanierung geprüft. Gemäss dem kantonalen Geoportal befinden sich in Wohlen zurzeit diverse Lärmsanierungsprojekte in Ausführung.



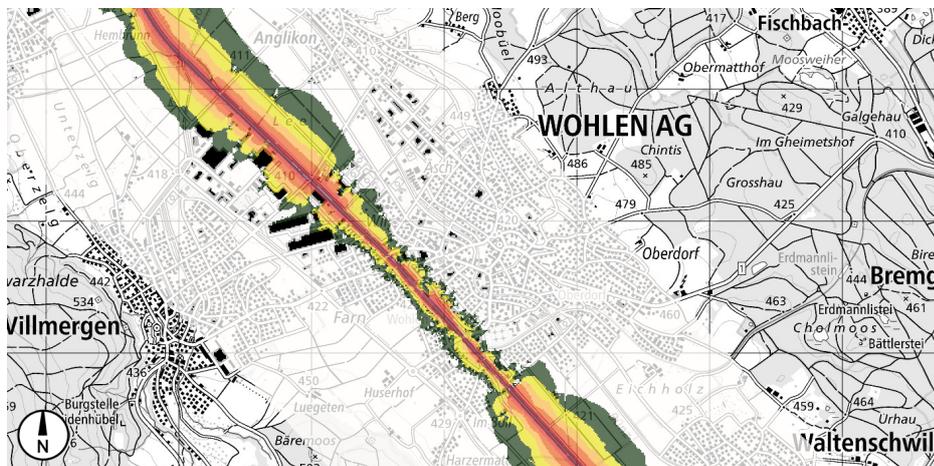
- Beurteilung Grenzwerte**
- Immissionsgrenzwert eingehalten
 - Immissionsgrenzwert ueberschritten
 - Alarmwert ueberschritten
- Grobkataster**
- kritisch Grenzwerte ES II
 - kritisch Grenzwerte ES III
- Sanierungsstand**
- Sanierung abgeschlossen für alle Strassen
 - Projektierung
 - Ausführung

Abbildung 19: Strassenlärmelastung Gemeinde Wohlen, Bezugsjahr 2018

Quelle: Tiefbauamt Kanton Aargau, abgerufen am 12.01.2022 von ag.ch/app/agisviewer

Eine weitere Lärmquelle in Wohlen ist die Eisenbahn. Die Lärmelastung durch die Eisenbahn ist jedoch gering. Der Grenzwert ES II (Wohnen) wird bei den Gebäuden innerhalb des Siedlungsgebiets entlang der Bahnlinie nicht überschritten. Ausserhalb des Siedlungsgebiets vergrössert sich der Lärmkorridor stark.

Eisenbahnlärm



- Beurteilungspegel Lr [dB(A)] (06:00 - 22:00)**
- ≥ 75
 - 70 - 74.9
 - 65 - 69.9
 - 60 - 64.9
 - 55 - 59.9
 - 50 - 54.9
 - 45 - 49.9
 - 40 - 44.9
 - < 40
- Grenzwert reine Wohnnutzung (ES II)

Abbildung 20: Eisenbahnlärm Tag

Quelle: Bundesamt für Umwelt, abgerufen am 25.02.2022 von map.geo.admin.ch

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Es ist anzunehmen, dass die erwartete Verkehrszunahme (vgl. Kapitel 5.3.2) zu einer Verschärfung der Lärmprobleme führen wird. Dem gegenüber führt die Elektrifizierung des Verkehrs zu einer Lärmabnahme, insbesondere auf Abschnitten mit reduzierter Geschwindigkeit (T30 / T20). So oder so ist es wichtig, dass, wo noch nicht erfolgt, weitere Lärmsanierungsprojekte forciert werden.



5.1.6 Lokalklimatische Situation

Ausgangslage

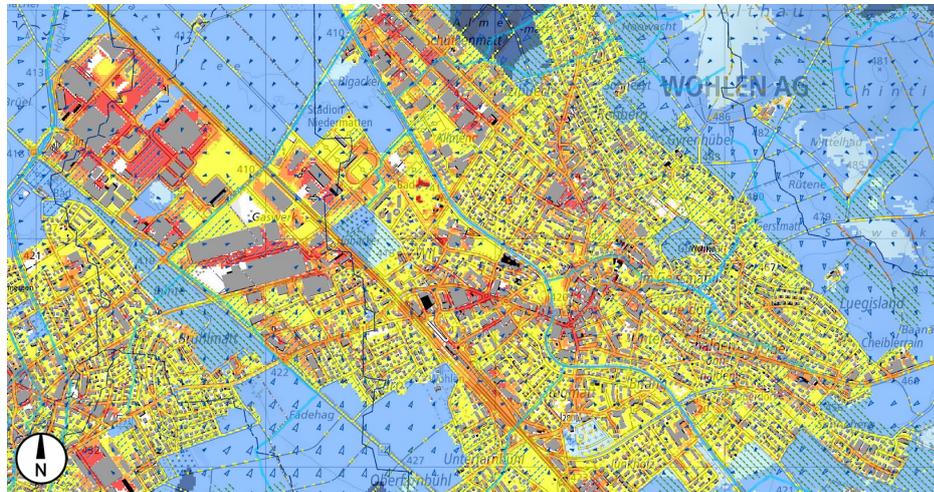
Die Wärmebelastung in der Gemeinde Wohlen ist vor allem entlang der Ortsdurchfahrten und im Industrie- und Gewerbegebiet hoch. In diesen Gebieten kommen vermehrt Wärmeinseleffekte vor. Gründe dafür sind das Fehlen von Grünelementen, die mehrheitlich versiegelten Flächen, das hohe Verkehrsaufkommen und die dichte Bauweise, welche verhindert, dass kühle Luft ins Zentrum strömen kann. Mit dem Klimawandel und den zunehmenden Hitzewellen wird sich dieser Effekt zukünftig noch weiter verstärken. Dies ist problematisch, weil der Strassenraum ein Teil des öffentlichen Raums ist und somit eine hohe Bedeutung für die Erholung und den Aufenthalt hat.

Ortsdurchfahrten
Industrie-/Gewerbegebiete

In den Wohnquartieren abseits des Zentrums ist die Situation eine andere. Aufgrund der vielen Grünflächen auf den privaten Parzellen, welche einen kühlenden Effekt haben, ist die Wärmebelastung in den Wohnquartieren deutlich geringer. Zudem ist die Bauweise in den Wohnquartieren weniger dicht, so dass die kühle Luft besser zirkulieren kann. Die Gefahr von Wärmeinseln besteht gemäss Abbildung 21 momentan nicht.

Wohnquartiere

Die zuvor gemachten Aussagen beziehen sich auf eine Momentaufnahme gemäss der Klimaanalysekarte des Kantons Aargau (Abgerufen am 12.01.2022). Die Situation kann sich jedoch verändern, wenn beispielsweise weniger versiegelte oder mehr begrünte Flächen bestehen. Im Grundsatz bleibt die Gefahr bestehen und je mehr Fläche versiegelt wird, desto mehr erhöht sich das Risiko von Wärmeinseleffekten.



Wärmeinseleffekt in Siedlungsgebiet und Verkehrsflächen

- 0 bis 1 [K]
- 1 bis 2 [K]
- 2 bis 3 [K]
- 3 bis 4 [K]
- 4 bis 6.4 [K]

Kaltluftvolumenstrom [m³/(s*m)]

- ≤5 (gering)
- 5 bis 30 (mässig)
- 30 bis 50 (hoch)
- 50 bis 223.3 (sehr hoch)

Abbildung 21: Klimaanalysekarte Gemeinde Wohlen

Quelle: Abteilung Landschaft und Gewässer Kanton Aargau, abgerufen am 12.01.2022 von ag.ch/app/agisviewer

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Die Folgen des Klimawandels werden zunehmend spürbar. Gleichzeitig besteht durch die Innenentwicklung (dichte Bauweise) und der tendenziellen Erhöhung des Versiegelungsgrads die Gefahr, dass sich Gebiete mit Wärmeinseleffekten ausweiten. Aus diesem Grund sind in den zukünftigen Strassen- und Bauprojekten konsequent Klimamassnahmen zu prüfen, welche einen kühlenden Effekt haben (z.B. Begrünung, unversiegelte Flächen etc.) und / oder die Luftzirkulation durch das bebaute Gebiet sicherstellen (z.B. Gebäudeanordnung, -höhe).



5.1.7 Strassenraum und Freiraumstrukturen

Ausgangslage

Die Gemeinde Wohlen weist kein Zentrum im klassischen Sinne auf. Die Zentrumsfunktion wird vorwiegend von der Bahnhof- und Zentralstrasse ausgeübt. Die Zentralstrasse ist heute noch stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und weist nur geringe Aufenthaltsqualität auf.

Auf den Ortsdurchfahrten und im Bereich des Bahnhofs dominiert der MIV. Dies zeigt sich am hohen MIV-Aufkommen mit einem zum Teil relativ hohen Schwerverkehrsanteil (SVA). Zudem sind zahlreiche Parkfelder entlang des Strassenraums angeordnet. Für den Veloverkehr ist nur teilweise eine Infrastruktur in Form von Radstreifen vorhanden, welche oft nicht den heutigen Anforderungen entspricht (Radstreifen zu schmal). Das Fussverkehrsangebot ist beidseitig durchgehend. Die Aufenthaltsqualität ist gering und der Strassenraum lädt nicht zum Flanieren und Verweilen ein. Dies stellt ein unausgeschöpftes Potenzial dar, da angrenzend an den Strassenraum eine grosse Nutzungsvielfalt bestehend aus Dienstleistung, Einkaufseinrichtungen und Gewerbe vorhanden ist, insbesondere im Bereich der Zentral- und Bahnhofstrasse. Dieser Aspekt wurde bereits in Kapitel 5.1.4 erläutert und betont die Wichtigkeit der Zentralstrasse. Die Flächen sind fast ausnahmslos versiegelt und es gibt wenig Grünelemente, Sitzgelegenheiten, Terrassen mit Aussenbestuhlung, (Pocket-) Plätze oder Ähnliches im Strassenraum.

Zentrum

Ortsdurchfahrten und
Bahnhofplatz



Abbildung 22: Situation entlang Ortsdurchfahrten (Aufnahmen KXP)

Viele Wohnquartiere sind durch Tempo-30-Zonen oder Zufahrtsbeschränkungen verkehrsberuhigt. Das MIV-Aufkommen ist dort geringer und dadurch gibt es weniger Verkehrslärm. Dies trägt dazu bei, dass die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr hoch ist. Verstärkt wird diese Attraktivität durch die zahlreichen Querverbindungen, welche zu einer dichten Netzstruktur beitragen. Im Strassenraum hat es wenig Parkierung, jedoch gibt es auf den angrenzenden privaten Parzellen zahlreiche Parkierungsmöglichkeiten. Teilweise sind Baumalleen vorhanden, welche zur Begrünung beitragen. Ansonsten wird der Strassenraum durch private Grünstrukturen (Vorgärten, etc.) geprägt.

Wohnquartiere



Abbildung 23: Situation in den Wohnquartieren (Aufnahmen KXP)



Das Ortszentrum von Wohlen ist mit unterschiedlichen öffentlichen Freiräumen gut versorgt, welche vor allem als Plätze oder Vorplätze im Umfeld von öffentlichen Anlagen ausgestaltet sind. Weitere Anlagen sind in Anglikon und beim Bahnhof, mit der reformierten Kirche, zu finden. Die Freiräume im Zentrum liegen alle relativ nahe beieinander, werden aber durch die stark befahrenen Kantonsstrassen und einzelne ebenfalls stark befahrene Gemeindestrassen voneinander getrennt.

In der Gemeinde Wohlen gibt es einige öffentlichen Grünanlagen (Spielplätze, kleine Parks). Auffallend ist, dass die Grünanlagen fast alle entlang offener Fliessgewässer liegen. Zum Beispiel prägt die Bünz, welche von Osten nach Westen mitten durch die Gemeinde fliesst, das landschaftliche Erscheinungsbild der Gemeinde. Entlang der Bünz verlaufen grösstenteils Quartierstrassen oder Fusswege, welche die Grünanlagen auf attraktive Weise untereinander verbinden. Die Zugänglichkeit zum Gewässer ist aufgrund der nicht vorhandenen Gestaltung heute nicht gegeben. Im Siedlungsgebiet gibt es jedoch diverse weitere freie Flächen, welche Qualitäten und Potenziale aufweisen, teilweise befinden sich diese jedoch noch im Privatbesitz. Bei einigen Grünanlagen wäre eine naturnähere Gestaltung und Pflege zu prüfen. Zudem hat es in den Wohnquartieren vereinzelt kleinere öffentliche Räume, welche noch Ausbaupotenzial besitzen. Ansonsten sind im Zentrum von Wohlen wenig Grünelemente vorhanden und die Wohnquartiere sind vor allem durch private Grünstrukturen der einzelnen Parzellen geprägt.



Abbildung 24: Grün- und Freiraumstrukturen⁴ (Aufnahmen KXP)

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Die vom Gemeinderat beschlossenen Ziele für die Freiraumentwicklung im Baugebiet von Wohlen sind in Kapitel 4.1.9 ersichtlich.

⁴ Beim linken Bild handelt es sich um eine qualitätsvolle Grünraumstruktur, welche jedoch nicht öffentlich zugänglich ist.



5.2 Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten

5.2.1 Verkehrsnachfrage

Ausgangslage

Die Anteile Quell-, Ziel-, Binnen- und Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr MIV sind aus der untenstehenden Abbildung ersichtlich. Die Auswertung basiert auf den Daten des KVM für das Bezugsjahr 2015. Das Ergebnis zeigt die typischen Merkmale eines regionalen Zentrums. Der Quell-/ Zielverkehr ist dominant und hat einen Anteil von ungefähr 62 % am Gesamtverkehrsaufkommen des MIV von Wohlen. Dies entspricht einem DTV von rund 45'400 Fahrten. Der Durchgangsverkehr verzeichnet rund 20'000 Fahrten DTV und hat somit einen Anteil von ungefähr 27 %. Die übrigen 11 % sind Binnenverkehr (ca. 7'600 Fahrten DTV) [42].

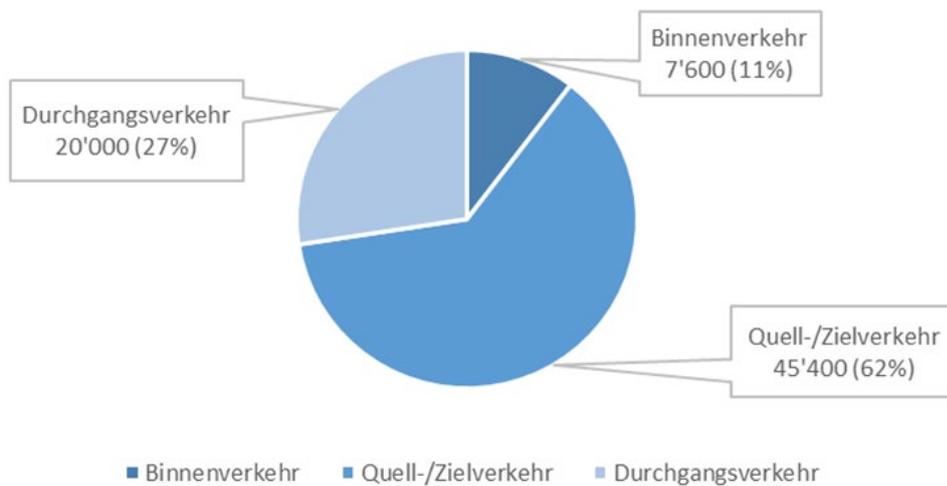


Abbildung 25: Anteile Verkehrsarten MIV am DTV 2015 im Gemeindegebiet von Wohlen
Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015)

In Abbildung 26 wird der Fokus auf den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr gelegt. Besonders interessant sind dabei die Quell- und Zielorte, weil durch diese das Verlagerungspotenzial auf die übrigen Verkehrsmittel abgeschätzt werden kann. Der Quell-/ Zielverkehr hat in der Gemeinde Wohlen einen Anteil von mehr als 60 % am Gesamtverkehrsaufkommen. Die Nachfrage orientiert sich dabei stark an den in der Nähe gelegenen Ortschaften. Am stärksten wird dabei die Beziehung von / nach Villmergen nachgefragt (DTV ca. 7'600 Fahrten). Aber auch Bremgarten (AG), Dottikon, Muri (AG), Niederwil (AG), Sarmenstorf, Waltenschwil und Zürich sind wichtige Quell-/ Zielorte. 12% des Gesamtverkehrsaufkommens ist Binnenverkehr und wird innerhalb der Gemeinde selbst abgewickelt. Ein möglicher Grund dafür könnte unter anderem die starke Trennung von Arbeits- und Wohngebieten sowie die zentrale Lage der Haupteinkaufsgebiete für Güter des täglichen Bedarfs sein. Es ist keine / wenige Nahversorgung in den Quartieren vorhanden [42].

Berücksichtigt man bei der Betrachtung des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs zusätzlich den Bimodalsplit⁵ ist auffällig, dass der ÖV eine untergeordnete Rolle spielt. Bei den nachfragestärksten Beziehungen nach Villmergen (Nachbargemeinde) beträgt der ÖV-Anteil am Bimodalsplit 2 %. Sogar auf gemeinde-internen Beziehungen beträgt er nur 3 %. Somit legt jedes vierte Einwohnende

Anteile Verkehrsarten am
gesamten MIV-Aufkommen

Quell-/ Ziel- / Binnenver-
kehr

⁵ Verteilung des Verkehrsaufkommens von zwei Verkehrsmittel (Modi), hier ÖV und MIV.



pro Tag ca. zwei Wege innerorts mit dem Auto zurück und nur 0.05 Wege mit dem Bus. Zudem wird der Ortsbus stark dazu genutzt, um zum Bahnhof und weiter auf die Bahn zu gelangen. Diese Fahrten mit Umsteigevorgang werden in der untenstehenden Auswertung in den gemeindeübergreifenden Beziehungen berücksichtigt, obwohl sie im Ortsbusnetz stattfinden. Allgemein liegt der ÖV-Anteil am Bimodalsplit bei den meisten Verkehrsbeziehungen unter 10 %. Die Verkehrsbeziehung Wohlen – Zürich weist mit 21 % den höchsten ÖV-Anteil am Bimodalsplit auf [42].

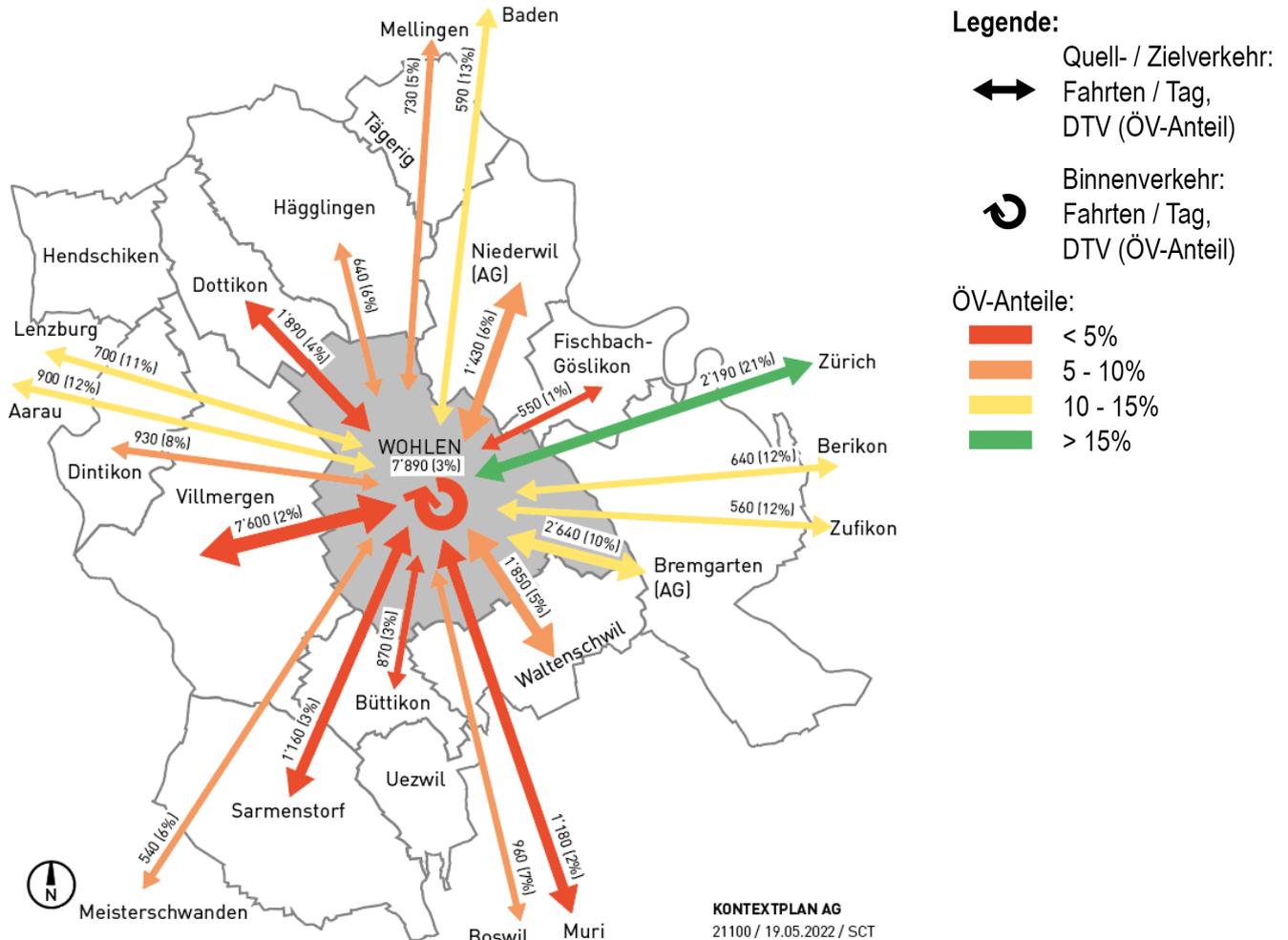


Abbildung 26: Quell-/ Ziel- und Binnenverkehr inkl. ÖV-Anteil DTV 2015
Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015)
*Dargestellt sind alle Fahrbeziehungen mit einem DTV (MIV und ÖV) ≥ 500.

Der Durchgangsverkehr weist einen Anteil von 27 % am Gesamtverkehrsaufkommen auf. Gemäss KVM sind keine Beziehungen erkennbar, welche sich in Bezug auf die Verkehrsmenge stark von anderen unterscheiden und eine erhöhte Nachfrage vorweisen. In Abbildung 27 sind die zehn nachfragestärksten Beziehungen dargestellt, welche zusammen jedoch nur einen Anteil von 29 % am gesamten Durchgangsverkehr ausmachen. Zudem ist erkennbar, dass neun von diesen Beziehungen von resp. nach Villmergen führen. Die nachfragestärkste Beziehung ist Villmergen – Bremgarten (AG). Daraus lässt sich einerseits schliessen, dass Villmergen ein wichtiger Quell-/ Zielort bezüglich des Durchgangsverkehrs in Wohlen ist. Andererseits verteilt sich der Durchgangsverkehr auf viele verschiedene Verkehrsbeziehungen, wodurch es schwierig wird eine Verlagerung zu erzielen [42].

Durchgangsverkehr



Beim ÖV weist der Durchgangsverkehr mit 45 % am gesamten ÖV-Aufkommen eine grössere Bedeutung auf. Dies bestärkt die Bedeutung des Bahnhofs Wohlen als wichtiger ÖV-Knoten für die Region. Analog zum Durchgangsverkehr beim MIV verteilt sich auch beim ÖV die Verkehrsmenge auf zahlreiche Verkehrsbeziehungen, wobei Villmergen nicht die gleiche Bedeutung als Quell-/Zielort hat. Am stärksten wird die Beziehung Villmergen – Zürich nachgefragt (DTV 132 Fahrten im Querschnitt). Diese Beziehung weist ein doppelt so hohes Verkehrsaufkommen auf wie die Beziehung Bremgarten (AG) – Aarau (DTV 61 Fahrten im Querschnitt), welche am zweitstärksten nachgefragt wird [42].

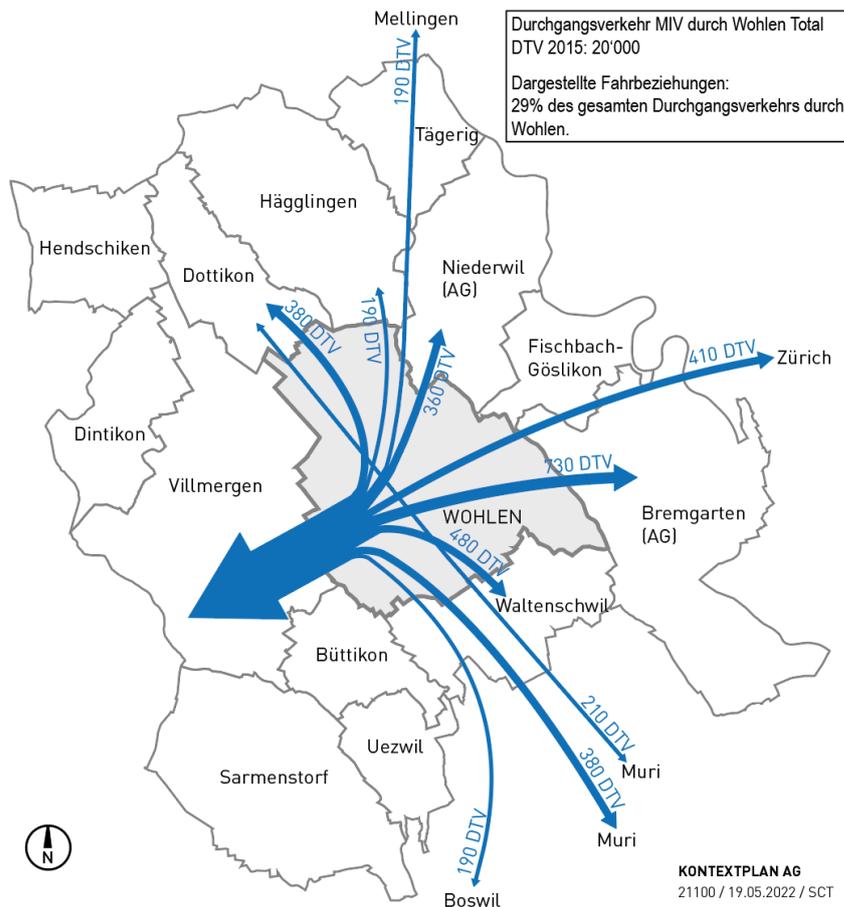


Abbildung 27: Die zehn nachfragestärksten Beziehungen beim Durchgangsverkehr durch Wohlen DTV 2015

Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015)

Aufgrund der zu Beginn dieses Kapitels aufgezeigten MIV-Verteilung bezüglich Quell-, Ziel- und Binnenverkehr lässt sich das Nachfragepotenzial für den Veloverkehr ableiten. Ein Potenzial für Fahrten mit konventionellen Velos (ohne Elektroantrieb) besteht auf kürzeren Distanzen bis 5 km und somit mehrheitlich im Binnenverkehr. Dies betrifft 11 % aller täglichen Fahrten und somit bis zu 7'600 Fahrten. Auf mittleren Distanzen bis 10 km besteht ein Potenzial für E-Bikes. Dies betrifft den Quell-/ Zielverkehr von und in die umliegenden Nachbargemeinden. Gemäss der Analyse der MIV-Nachfrage hat der Quell-/ Zielverkehr einen Anteil von fast 70 % am Gesamtverkehrsaufkommen und erzeugt täglich rund 45'500 Fahrten. Wenn nur bereits ein Teil dieser Fahrten verlagert werden kann, erzeugt dies eine grosse Wirkung. Somit besteht in Wohlen ein grosses Verlagerungspotenzial von MIV-Fahrten auf den Veloverkehr. Dieses Potenzial wird durch die eher flachen topographischen Verhältnisse (vor allem Gemeindegebiet Wohlen) verstärkt.

Veloverkehrspotenzial



Der Fussverkehr gilt als das effizienteste Verkehrsmittel auf kurzen Distanzen (<2 km) und ist für den Binnenverkehr innerhalb von Wohnen besonders relevant. Aufgrund seiner Eigenschaften (Flexibilität, spontane Bewegungsmuster, geringer Platzbedarf) ist er für Nutzende und für Planende attraktiv und kann auch im Alltagsverkehr eine wichtige Funktion übernehmen. Weiter ist der Fussverkehr ein wichtiger Bestandteil der ÖV-Erschliessung: Zu- und Abgang zur ÖV-Haltestelle werden primär zu Fuss zurückgelegt. Kurze, direkte und attraktive Wege mit einer guten Infrastruktur- und Aufenthaltsqualität haben ein Potenzial MIV-Fahrten des Binnenverkehrs auf den Fussverkehr zu verlagern.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Gemäss dem KVM wird bei gleichbleibendem Mobilitätsverhalten und somit gleichbleibender Verkehrsmittelwahl eine Veränderung des MIV-Verkehrsaufkommens über das Gemeindegebiet von Wohnen von täglich rund 73'000 Fahrten (2015) auf täglich rund 96'300 Fahrten (2040) erwartet. Dies entspricht einem Wachstum der MIV-Fahrten im Jahr 2040 von 32 % gegenüber dem Jahr 2015. Dieses Wachstum ergibt sich zum einen aus dem Bevölkerungswachstum und zum anderen aus dem demographischen Wandel.

Gemeindegebiet Wohnen	DTV MIV			ASP MIV		
	2015	2040	Zuwachs	2015	2040	Zuwachs
Quellverkehr	22'700	29'600	30%	2'450	3'150	29%
Zielverkehr	22'700	29'600	30%	2'300	3'000	30%
Durchgangsverkehr	20'000	26'400	32%	1'800	2'400	33%
Binnenverkehr	7'600	10'700	41%	800	1'150	44%
Summe	73'000	96'300	32%	7'350	8'850	32%

Tabelle 6: Verkehrsarten MIV für den DTV und die ASP in absoluten Werten (gerundet)

Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015 und 2040)

Auch beim ÖV wird bis 2040 ein Wachstum der Anzahl Fahrten prognostiziert. Erwartet wird, dass der werktägliche Verkehr gegenüber dem Jahr 2015 von rund 7'800 Fahrten auf rund 10'850 Fahrten im Jahr 2040 wächst. Dies entspricht einem Wachstum von ca. 39 % gegenüber dem Jahr 2015. Somit wächst die ÖV-Nachfrage prozentual stärker als die MIV-Nachfrage. Gründe dafür sind der geplante Ausbau des ÖV-Angebots und die starken Kapazitätsauslastungen auf dem Strassennetz, welche zu einer Attraktivitätsminderung des MIV führen.

Gemeindegebiet Wohnen	DWV ÖV			ASP ÖV		
	2015	2040	Zuwachs	2015	2040	Zuwachs
Quellverkehr	2'000	2'800	40%	200	250	25%
Zielverkehr	2'000	2'800	40%	250	350	40%
Durchgangsverkehr	3'500	4'800	37%	450	600	33%
Binnenverkehr	300	450	50%	15	50	33%
Summe	7'800	10'850	39%	915	1'250	37%

Tabelle 7: Verkehrsarten ÖV für den DTV und die ASP in absoluten Werten (gerundet)

Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015 und 2040)



5.2.2 Mobilitätsverhalten

Ausgangslage

Zum Mobilitätsverhalten der Gemeinde Wohlen sind keine Daten mit statistischer Relevanz verfügbar. Daher wird in den nachfolgenden Erläuterungen auf die Ergebnisse aus dem REK, dem AP 4G sowie kantonsspezifischen Auswertungen vom Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015⁶ zurückgegriffen.

In der Region Unteres Bünztal gibt es einen grossen Anteil an Binnenverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen: Die grosse Mehrheit der Wege der Einwohnenden im Unteren Bünztal haben ihr Ziel innerhalb der Region (ca. 80 %). Von diesen Wegen wird fast die Hälfte mit dem MIV zurückgelegt und ungefähr ein Drittel zu Fuss. Auffallend ist, dass der ÖV einen sehr geringen Anteil an den zurückgelegten Wegen innerhalb der Region hat. Auch in die übrigen Regionen wird mehrheitlich der MIV zur Bewältigung der Wege genutzt. Der ÖV weist nur bei den Wegen in den Raum Zürich einen bedeutenden Anteil von ca. einem Viertel der Wege auf [66].

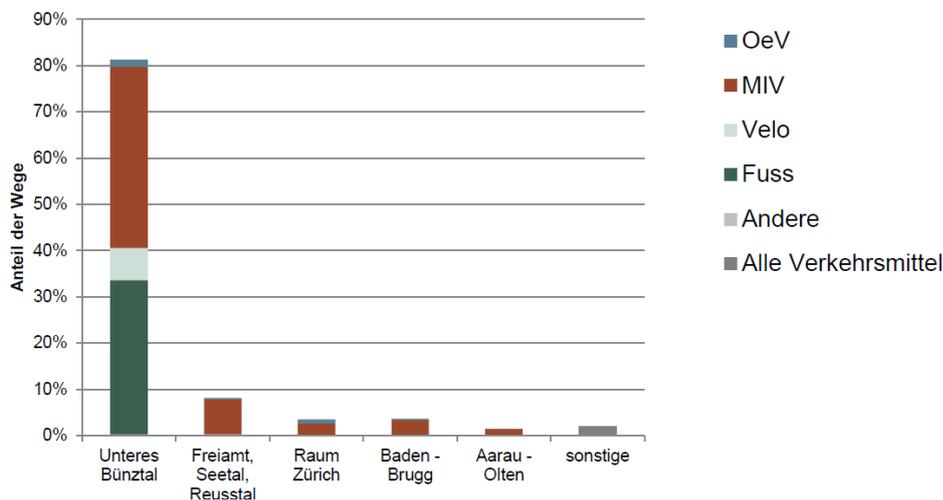


Abbildung 28: Ziele / Verkehrsmittelwahl im Unteren Bünztal (Datenquelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

Quelle: REK vom 16. August 2017

Die zuvor erwähnte Dominanz des MIV bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich auch im Vergleich zu den drei Agglomerationen Baden-Brugg, Lenzburg und Zürich. Die Agglomeration Wohlen, bestehend aus den Gemeinden Wohlen, Villmergen und Waltenschwil, hat gemessen an den Tagesdistanzen einen MIV-Anteil von ungefähr 75 %. Zum Vergleich, in den anderen Agglomerationen liegt der MIV-Anteil bei ungefähr 58 % bis 65 % [44].

Ziele und Verkehrsmittelwahl im Unteren Bünztal

MIV-Anteil an den Tagesdistanzen

⁶ Für den Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 wurden in der Agglomeration Wohlen (Gemeinden Wohlen, Villmergen und Waltenschwil) 413 Zielpersonen befragt.

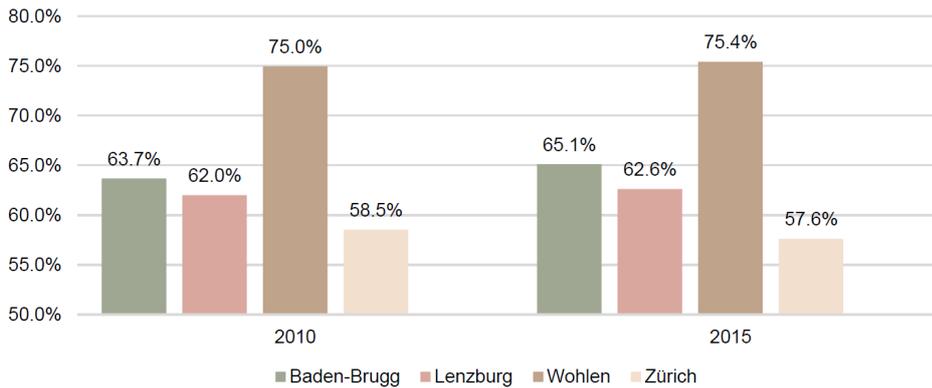


Abbildung 29: MIV-Anteil gemessen an der Tagesdistanz

Quelle: AP Aargau-Ost 4G vom 12. Mai 2021

Der MIV-Anteil von 75 % gemessen an den Tagesdistanzen und basierend auf dem AP 4G deckt sich mit der Mikrozensususerhebung von 2015. Gleiches gilt für den MIV-Anteil von Zürich. Die Werte von Lenzburg und Baden-Brugg sind gemäss Mikrozensususerhebung 2015 leicht tiefer im Vergleich zu den Werten aus dem AP 4G.

ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs-Anteil an den Tagesdistanzen

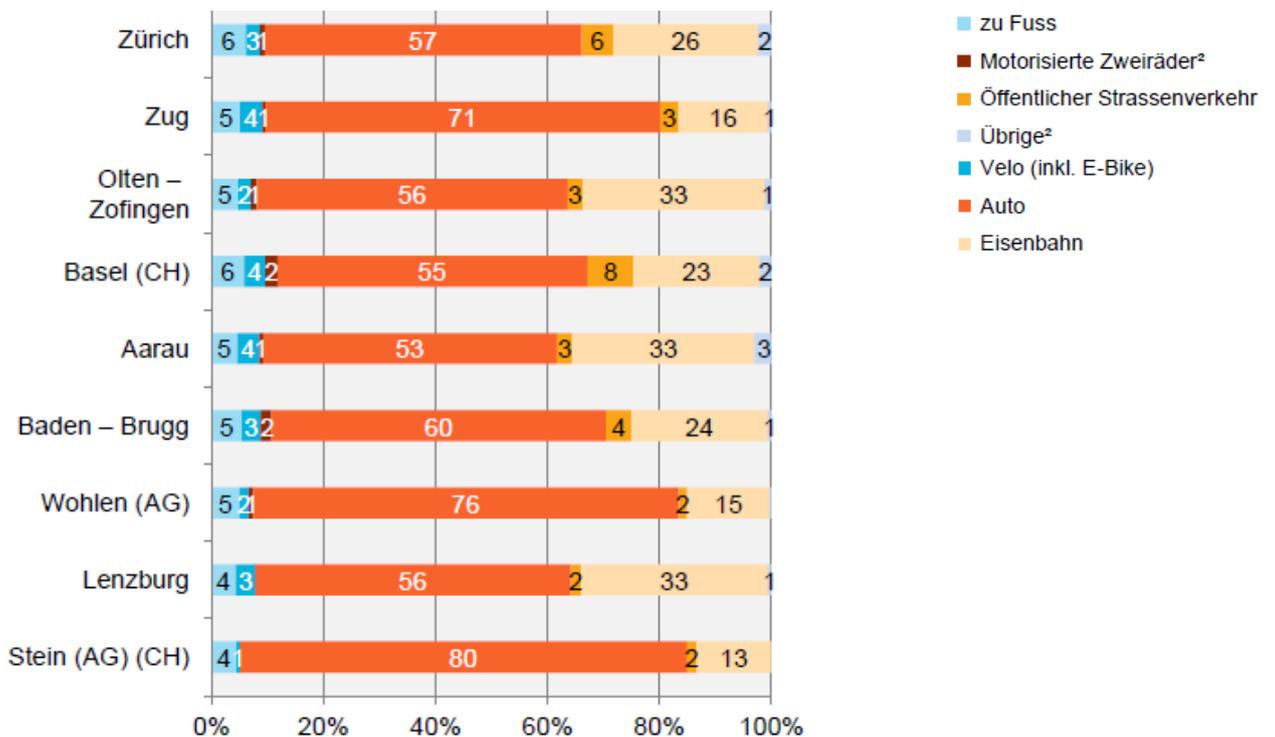


Abbildung 30: Anteil der Verkehrsmittel an den von der Bevölkerung der jeweiligen Agglomeration im Inland zu-rückgelegten Distanzen

Quelle: Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 vom 5. März 2018

Die übrigen 25 % der zurückgelegten Distanzen in der Gemeinde Wohlen, verteilen sich auf folgende Verkehrsmittel:

- _ 15 % Eisenbahn
- _ 5 % Fussverkehr
- _ 2 % Veloverkehr (inkl. E-Bike)
- _ 2 % Öffentlicher Strassenverkehr
- _ 1 % Motorisierte Zweiräder



Im Vergleich zu den übrigen Agglomerationen sind die Fuss- und Veloverkehrsanteile in Wohlen ungefähr gleich, wobei der Veloverkehrsanteil tendenziell etwas tiefer liegt. Einen grossen Unterschied gibt es beim Anteil der Eisenbahn, welcher deutlich tiefer liegt als in den übrigen abgebildeten Agglomerationen. Auch der Anteil des öffentlichen Strassenverkehrs ist im Vergleich zu vielen Agglomerationen tiefer [51].

Vergleich mit anderen
Agglomerationen

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Ohne weitere gezielte Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten der in Wohlen wohnhaften Bevölkerung und der in Wohlen tätigen Beschäftigte sowie der auswärtigen Besuchende, ist in den kommenden Jahren keine bedeutsame Veränderung an der Verkehrsmittelwahl zu erwarten. Der hohe MIV-Anteil am Gesamtverkehr in Wohlen kann nur gesenkt werden mit dem Ergreifen von konsequenten Massnahmen hinsichtlich Verkehrslenkung, Erhöhung des Widerstands auf der Strasse, Verbesserung des ÖV-Angebots sowie Bereitstellen von Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Erst dann werden sich die Anteile vom ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr langfristig erhöhen. Es ist zu erwarten, dass auch zukünftig die Ziele und Quellen der in Wohlen zurückgelegten Wege mehrheitlich lokal oder in den benachbarten Regionen (z.B. Baden, Brugg, Freiamt, Raum Zürich etc.) zu verorten sein werden.

5.2.3 Pendelndenströme

Gemäss der Pendelmatrix von 2014 [5] gibt es den stärksten Strom an Wegpendelnde⁷ in die Stadt Zürich. Weitere attraktive Ausbildungs- und Arbeitsorte sind Villmergen und Bremgarten (AG). Zudem gibt es relevante Ströme nach Muri (AG), Aarau, Lenzburg und Dietikon. Die meisten Zupendelnden sind von Villmergen. Weitere starke Zupendelndenströme gibt es von Bremgarten (AG) und Dottikon. Allgemein ist Wohlen für die umliegenden Gemeinden ein attraktiver Arbeitsort, dies zeigt sich an den zahlreichen feinen Strömen auf der Abbildung 25. Grundsätzlich ist es aber so, dass es in der Gemeinde Wohlen einen leichten Überschuss an Wegpendelnden gibt und somit mehr Personen von Wohlen wegpendeln, als dass solche nach Wohlen pendeln. Eine grosse Bedeutung hat aber auch die lokale Wirtschaft. In Wohlen gibt es pro Tag ungefähr 5'000 gemeindeinterne Pendelnde. Diese Zahl liegt nur ca. 10% tiefer als die Summe aller Wegpendelnden [44].

Zu-, Weg-, Binnenpen-
delnde

⁷ Als Pendelnde gelten Personen, die ihre Wohngemeinde verlassen, um sich an ihren Arbeitsplatz oder zur Schule zu begeben. In der Pendelndenstatistik werden Erwerbstätige und Nichterwerbspersonen in Ausbildung (Schülerinnen und Schüler und Studierende) berücksichtigt. Je nach Richtung des Pendelndenweges wird zwischen Wegpendelnden (Wohnort Wohlen) und Zupendelnden (Arbeits- oder Schulort Wohlen) unterschieden. Personen, welche in Wohlen sowohl wohnen als auch arbeiten, gelten als Binnenpendelnde.

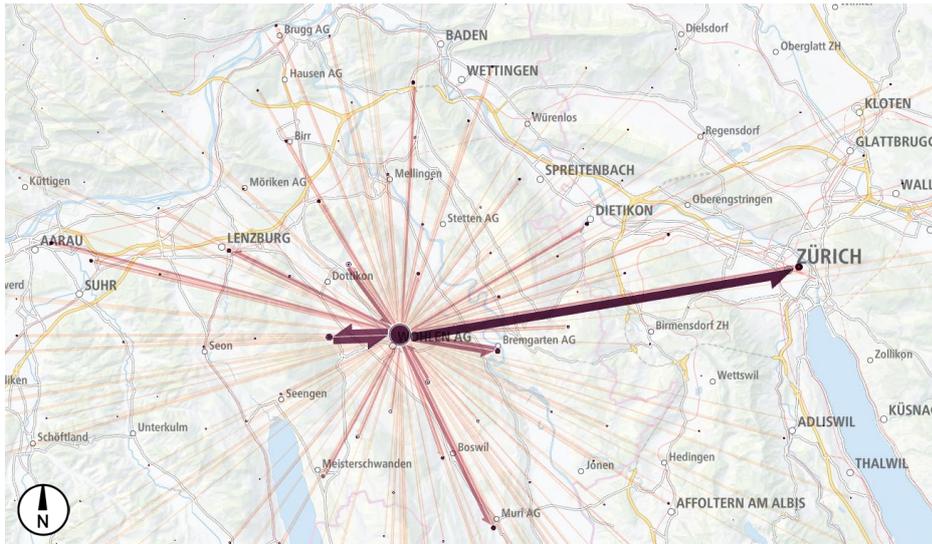


Abbildung 31: Pendelndenströme der Gemeinde Wohlen (Strich- und Kreisdicke proportional zur Stromstärke)

Datengrundlage: Bundesamt für Statistik, Pendlermatrix (2014)

Beim Pendelndenverkehr ist für die Verkehrsmittelwahl die Reisezeit ausschlaggebend. Eine grobe Untersuchung mittels Routenabfrage in Google Maps und dem SBB-Fahrplan zeigt, dass in der HVZ am Morgen der ÖV in alle umliegenden Zentren schneller ist. Die grössten Differenzen gibt es nach Aarau, Basel, Bern, Zürich. Die Reisezeit mit dem MIV verändert sich bis auf zwei Ausnahmen in der HVZ am Abend, wenn überhaupt, nur geringfügig. Einzig nach Zürich und Bern verkürzt sich die Reisezeit am Abend durchschnittlich um rund 10 Minuten. Die Reisezeit mit dem ÖV ist in der HVZ und Nebenverkehrszeit (NVZ) konstant und verändert sich nicht. Die Reisezeit des MIV verkürzt sich in der NVZ und gleicht sich der des ÖV an.

Reisezeit in HVZ für MIV und ÖV

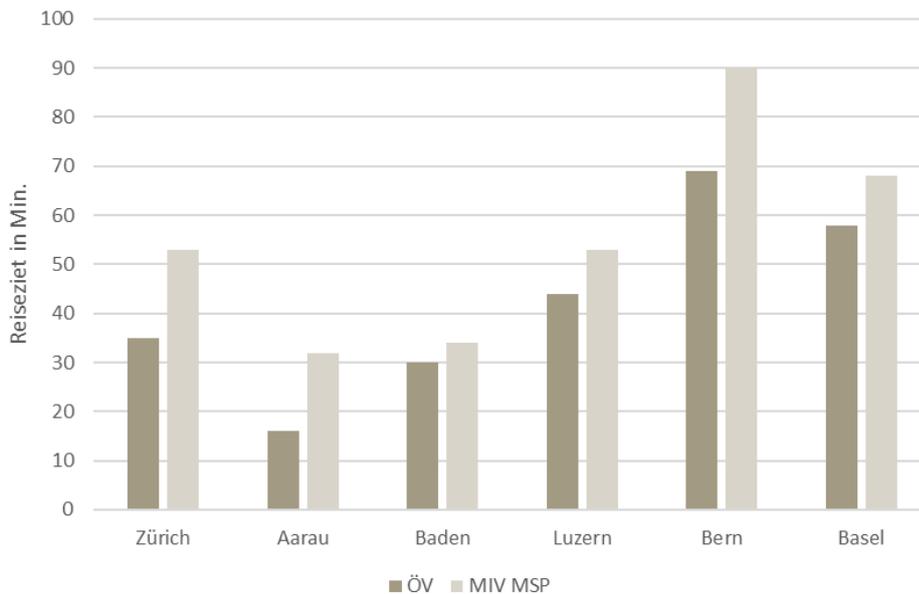


Abbildung 32: Reisezeit ÖV und MIV in der HVZ

Datengrundlage: MIV (Google Maps Dienstag 07:00 Uhr), ÖV (SBB-Fahrplan Dienstag 07:00 Uhr)



Zukünftige Entwicklungen / Trends

Auf längere Sicht ist in Wohlen, aufgrund der nahegelegenen grösseren Zentren mit grossem Arbeitsplatzangebot, weiterhin ein grösserer Anteil an Wegpendelnde als an Zupendelnde zu erwarten. Die Zahl der Binnenpendelnde wird voraussichtlich abnehmen, da in der Gemeinde Wohlen die Zahl der Bewohnenden stärker wächst, als jene der Beschäftigten (vgl. Kapitel 5.1.1). Mit den geplanten Verbesserungen im Bahnangebot (vgl. Kapitel 4.1.4) kann davon ausgegangen werden, dass zukünftig mehr Pendelnde mit dem ÖV zur Arbeit anreisen werden.



5.3 Motorisierter Individualverkehr

5.3.1 Strassennetz

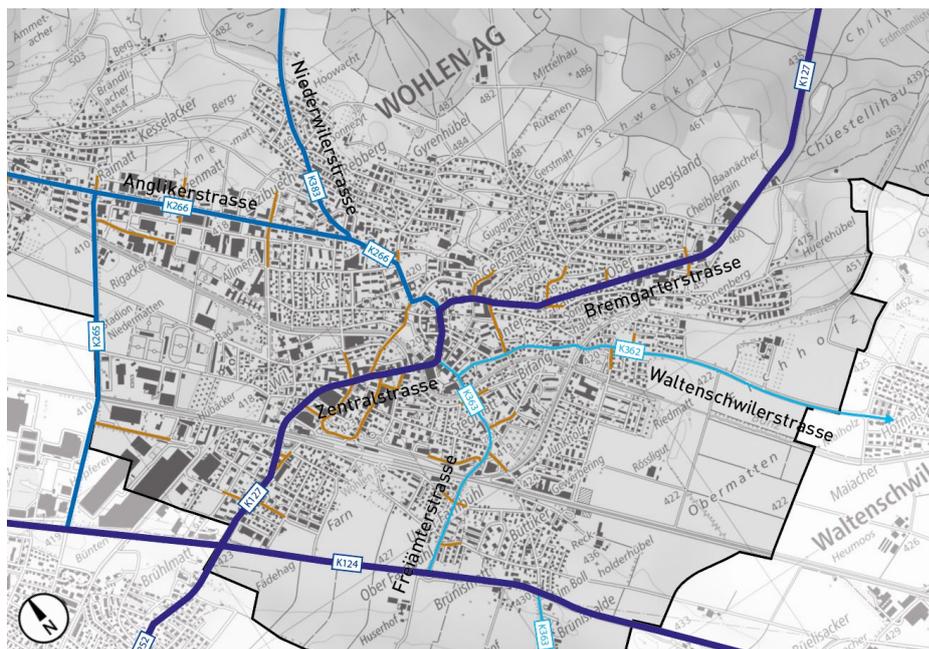
Ausgangslage

Mit den HVS werden schnelle und direkte Verbindungen zu den grösseren Ortschaften in der Umgebung sowie wichtigen Anschlusspunkten (z.B. Autobahnanschluss Lenzburg) sichergestellt. Die Bünztalstrasse ist eine HVS von überregionaler Bedeutung, welche am Siedlungsrand von Wohlen vorbeiführt. Einerseits wird mit der Bünztalstrasse das Untere Bünztal mit dem Freiamt verbunden. Andererseits wird die Gemeinde Wohlen an den Autobahnanschluss A1 in Lenzburg und somit an das Nationalstrassennetz der Schweiz angebunden. Auch die Zentral- und Bremgarterstrasse gehören zur Kategorie der HVS. Die Bremgarterstrasse verbindet Wohlen mit dem Regionalzentrum Bremgarten (AG) und im weiteren Verlauf mit Zürich Altstetten. Somit bietet diese Verbindung eine Alternative zur Autobahn A1 in Richtung Zürich an.

Die Regional- und Lokalverbindungsstrassen ermöglichen eine direkte Verbindung von Wohlen mit den umliegenden Gemeinden. Zudem werden durch diese Verbindungsstrassen diese Gemeinden an das HVS-Netz angebunden. Somit übernehmen diese Strassen eine wichtige Funktion bei der regionalen Feinerschliessung.

Hauptverkehrsstrassen

Regional- und Lokalverbindungsstrassen



Kantonales Strassennetz:

- Hauptverkehrsstrasse
- Regionalverbindungsstrasse
- Lokalverbindungsstrasse

Kommunales Strassennetz:

- Übergeordnete Verbindungen

Abbildung 33: Kantonales und kommunales Strassennetz in der Gemeinde Wohlen

Datengrundlage: Kantonales Strassennetz gemäss Geoportal Kanton Aargau, Kommunales Strassennetz gemäss KGV 2011

Hinweis: Das aktuelle und vollständige kommunale Strassennetz ist im Teilplan Motorisierter Individualverkehr (Kapitel 4 im Bericht Teil II) abgebildet.

Die übrigen Strassen in der Gemeinde Wohlen stehen im Verantwortungsbereich der Gemeinde. Im KGV 2011 werden einzelne Sammelstrassen definiert, welche den Verkehr aus den Wohn- und Gewerbegebieten sammeln und auf die nächste Kantonsstrasse führen. Alle weiteren Strassen werden der Kategorie «Erschliessung» zugeordnet. Mit der vorliegenden Aktualisierung des KGV wird das kommunale Strassennetz detaillierter ausgearbeitet. Hierzu wird auf den Teil II Ziele und Massnahmen verwiesen.

Gemeindestrassen

Seitens des Kantons wurde im Rahmen einer ZMB eine Umfahrung von Wohlen detailliert geprüft. Neben vier Varianten im Bereich des aktuellen Richtplaneintrags zur Südumfahrung Wohlen wurde auch eine rund drei Kilometer lange Tunnelvariante unter dem Siedlungsgebiet von Wohlen geprüft. Die ZMB kommt zum Schluss, dass keine der untersuchten Umfahrungsvarianten zweckmässig ist. Eine Umfahrung würde zwar eine gewisse verkehrliche Entlastung bewirken, beispielsweise im Bereich der Zentralstrasse zwischen 15 und 20 % weniger Verkehr gegenüber dem zukünftigen Zustand ohne Umfahrung. Die Entlastungswirkung ist insgesamt aber nicht genügend hoch, als dass dadurch wesentliche Verbesserungen erzielt werden könnten (beispielsweise bezüglich Aufenthaltsqualität, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr oder kürzere Fahrzeiten für den MIV). Demgegenüber weisen alle Varianten negative Auswirkungen auf Umwelt und / oder Gesellschaft aus. Bei den mehrheitlich oberirdischen Varianten werden insbesondere die Auswirkungen auf Naherholungsgebiete und Schutzgebiete sowie auf das Landschaftsbild als negativ beurteilt. Bei den Varianten mit mehrheitlich unterirdischer Linienführung werden die Auswirkungen auf das Grundwasser als kritisch erachtet [39].

Kurz- bis mittelfristig wird seitens des Kantons eine Umfahrung nicht weiterverfolgt. Langfristig soll eine Umfahrung aber eine Lösungsoption bleiben, hierfür werden die erforderlichen Flächen für die Varianten 2 und 5 ("Tief" und "Tunnel", vgl. Abbildung 34) aus der ZMB im Richtplan als Zwischenergebnis gesichert (Richtplanverfahren). Die Neubeurteilung einer Umfahrung von Wohlen soll abhängig von der zukünftigen Verkehrsentwicklung und der Wirkung der zwischenzeitlich realisierten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation erfolgen [39].

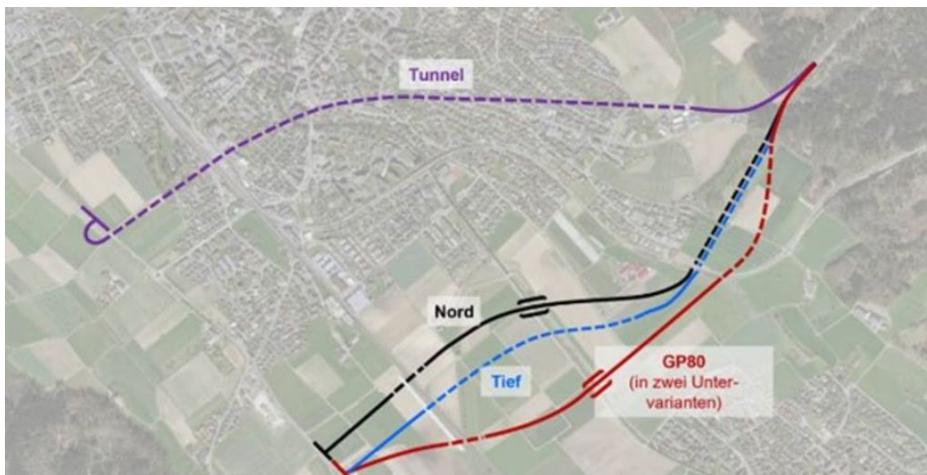


Abbildung 34: Varianten, welche neu im Richtplan als Zwischenergebnis gesichert werden.
Quelle: Zweckmässigkeitsbeurteilung Entlastung Zentrum Wohlen. 28.07.2023 [39]

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Aufgrund des Ergebnisses der ZMB verändert sich das Strassennetz in Wohlen kurz- bis mittelfristig nicht. Es besteht jedoch weiterhin die Möglichkeit, dass langfristig das übergeordnete Strassennetz mit einer Umfahrungsstrasse ergänzt wird, was Anpassungen an der Strassenklassierung mit sich ziehen würde. Weitere Ergänzungen / Anpassungen am Strassennetz oder an der Klassierung der Strassen sind nicht bekannt.

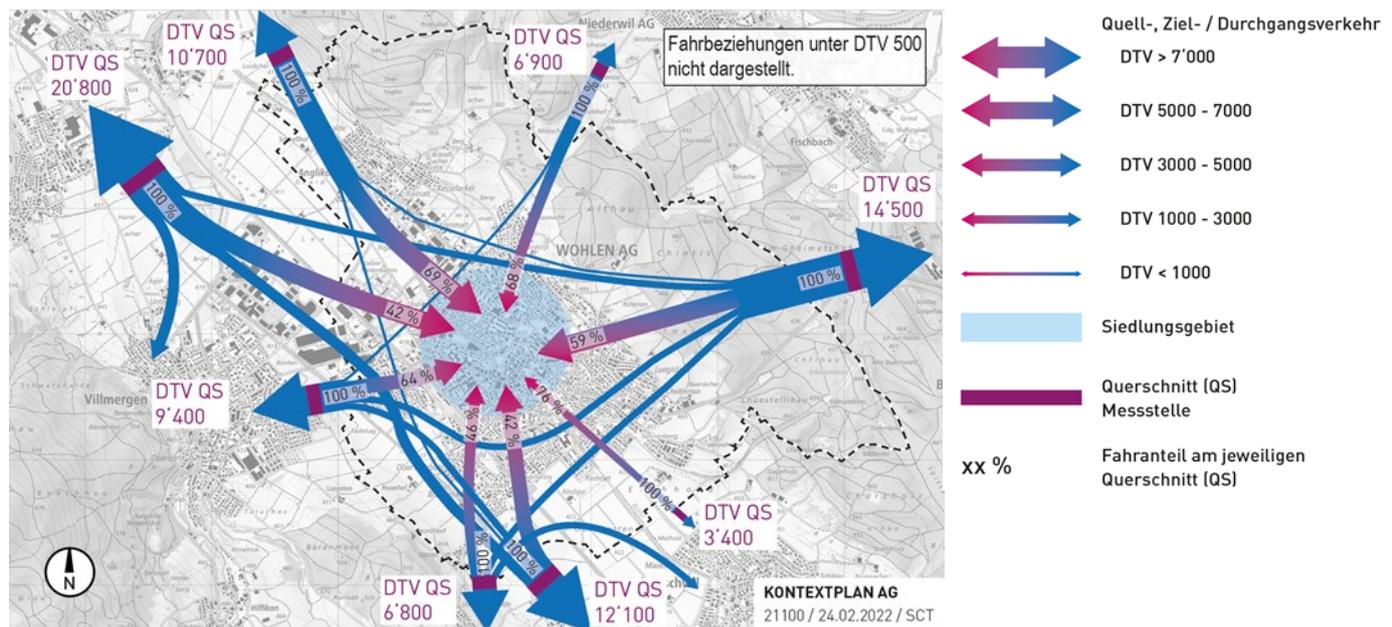


5.3.2 Verkehrsbelastung

Ausgangslage

In Kapitel 5.2.1 wurde darauf hingewiesen, dass es einen hohen Anteil Quell-/Zielverkehr gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen in der Gemeinde Wohlen gibt. Diese zeigt sich auch in Abbildung 35, auf welcher alle Verkehrsströme mit mehr als 500 Fahrten DTV im Querschnitt an den Hauptachsen von / nach Wohlen auf Basis des KVM dargestellt sind. Bei der Mehrheit der Querschnitte liegt der Anteil des Quell-/Zielverkehrs in Bezug auf das Siedlungsgebiet von Wohlen bei über 60 %. Nur die beiden Querschnitte auf der Bünztalachse sowie der Querschnitt in Richtung Büttikon weisen einen Anteil von unter 50 % auf. Zusätzlich werden mithilfe dieser Auswertung die wichtigsten Querschnittsbeziehungen bezüglich des Durchgangsverkehrs ersichtlich. Es zeigt sich, dass auf der Bünztalachse ein hoher Anteil des Verkehrs durch das Gemeindegebiet verkehrt. Von diesem Verkehr ist das Siedlungsgebiet von Wohlen jedoch kaum betroffen. Weiter ist ersichtlich, dass von und nach Bremgarten (AG) verschiedene Verkehrsströme über das Ortszentrum von Wohlen führen, welche dieses hinsichtlich Luftqualität, Lärmemissionen, Aufenthaltsqualität und Sicherheit beeinträchtigen. Die Summe der Verkehrsströme von und nach Bremgarten ist allerdings deutlich kleiner als der Quell-/Zielverkehr von und nach Wohlen [42].

Aufteilung der Verkehrsströme



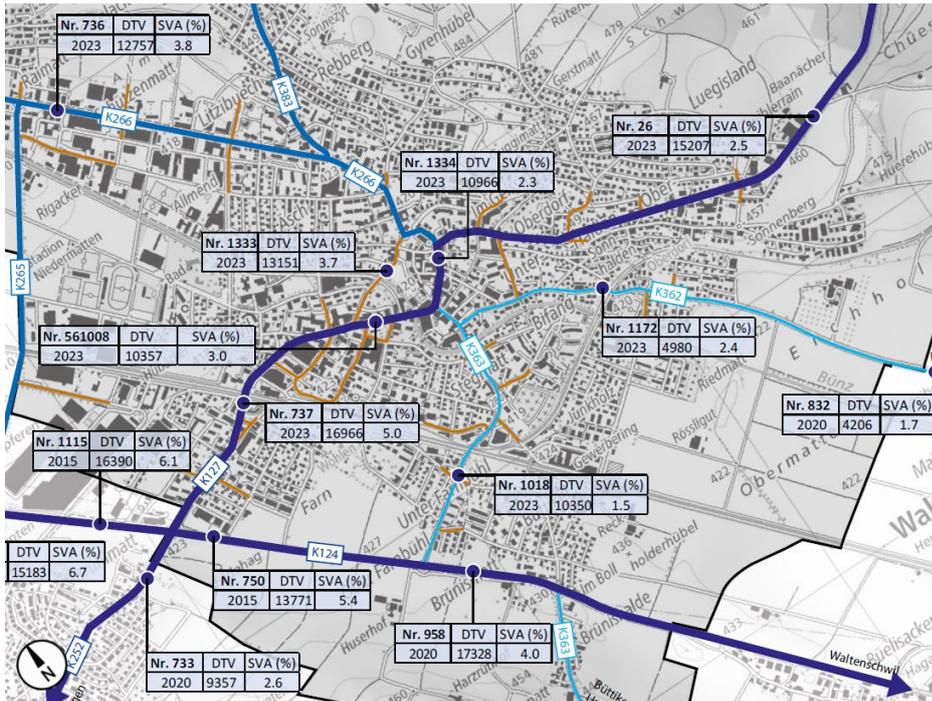


Abbildung 36: Aktuelle Verkehrszahlen gemäss Zählungen – Ausschnitt Plan Verkehrszählungen MIV (vgl. Anhang 5)



Abbildung 37: Verkehrsbelastung MIV DTV 2015
Quelle: KXP (Datengrundlage: KVM AG Modellzustand 2015)

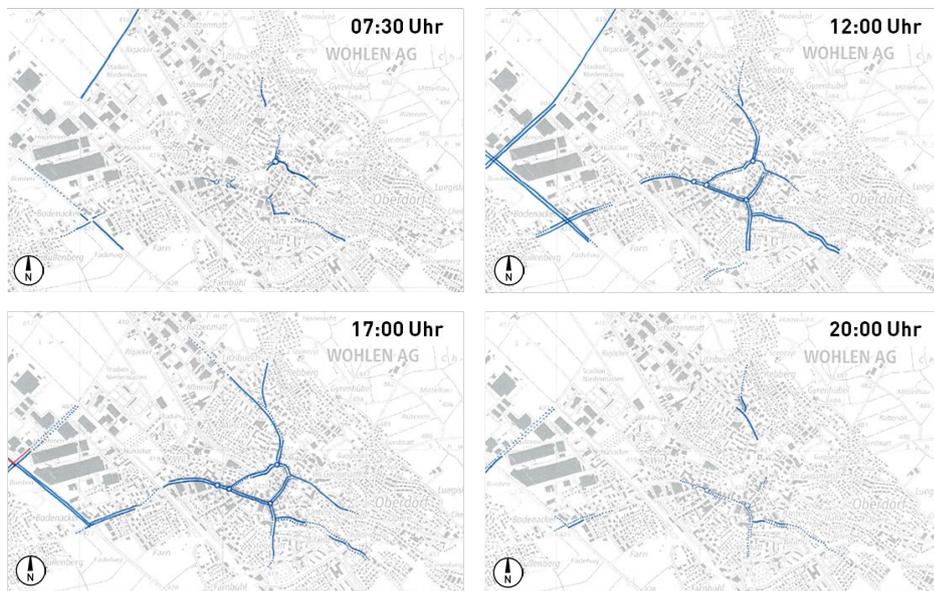
Gemäss Verkehrsmessstellen sind bei der Verteilung des MIV-Aufkommens über den Tag teilweise deutliche Morgen- und Abendspitzen erkennbar. Am Morgen gibt es das höchste Verkehrsaufkommen von 07:00-08:00 Uhr und am Abend von 17:00-18:00 Uhr. Generell erreicht das Verkehrsaufkommen im Verlauf des Nachmittags oft das Niveau der Morgenspitze, womit die Abendspitze grundsätzlich höher ausfällt als die Morgenspitze. Einzige Ausnahme ist der Querschnitt auf der Zentralstrasse direkt östlich des Kreisels Bünz-/ Zentralstrasse (Zählstelle 561008). An diesem Querschnitt nimmt das Verkehrsaufkommen ab 07:00 Uhr bis 18:00 Uhr stetig zu, mit einem kleinen Einbruch am Mittag zwischen 12:00-13:00 Uhr [34] [38].

Zeitliche Verteilung des MIV-Aufkommens



Eine Überprüfung der Kapazität des übergeordneten Strassennetzes ist aufgrund der (nicht) vorhandenen Datengrundlage schwierig. Eine grobe Abschätzung mit den Staudaten von Google gibt einen Hinweis zu den problematischen Strassenabschnitten zu verschiedenen Uhrzeiten (vgl. Abbildung 38). Es zeigt sich, dass das Netz der HVS sowie der angrenzenden Regional- und Lokalverbindungsstrassen insbesondere am Mittag und in der Abendspitzenstunde nahe an seine Leistungsgrenzen stösst. Auslöser für die stockenden Situationen im Zentrum von Wohlen sind vor allem die umliegenden Knoten, welche im Bestand mehrheitlich nicht gesteuert sind (keine LSA). Der Verkehr kann dadurch nicht dosiert werden und kommt am Ort mit der geringsten Kapazität (Zentrum Wohlen) schlussendlich zum stocken resp. zu stehen⁸. Grund für die geringe Kapazität im Zentrum sind unter anderem die engen Strassenquerschnitte, das grosse Parkierungsangebot sowie die geringere Leistungsfähigkeit der Knoten im Zentrum im Vergleich zu den umliegenden Knoten ausserhalb des Siedlungsgebietes. Zudem gibt es in der Spitzenstunde ein erhöhtes Fussverkehrsaufkommen, welches an Querungsstellen den Verkehr zum Stocken bringt.

Verkehrslage und Kapazitätsengpässe



— Stockender Verkehr

Abbildung 38: Durchschnittliche Verkehrslage um repräsentative Uhrzeiten

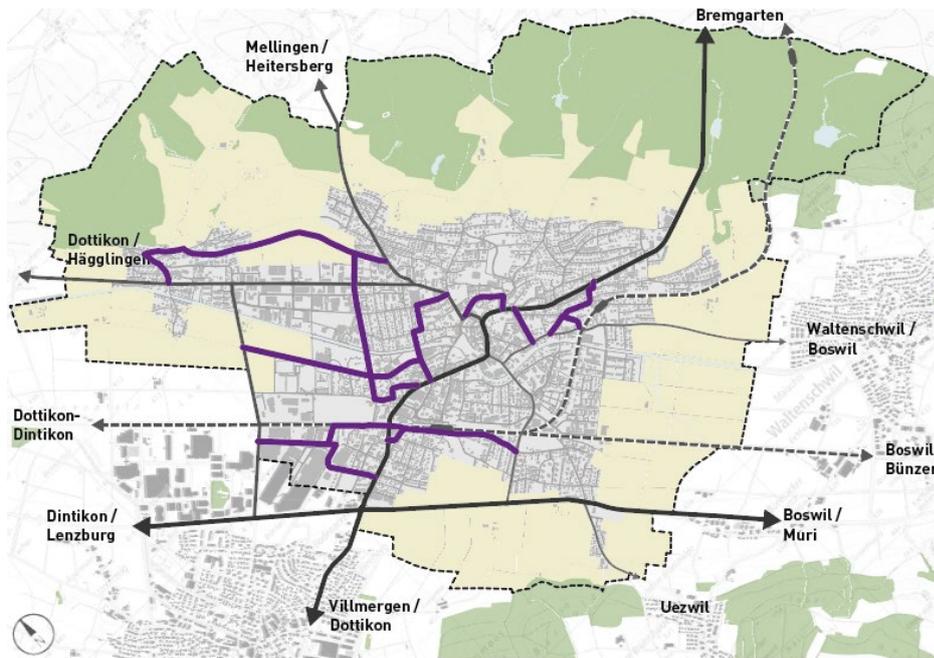
Hinweis: Die dargestellten Abschnitte befinden sich fast ausschliesslich in der Kategorie «orange» gemäss Google.

Quelle: KXP (Datengrundlage: Googlemaps)

Die hohen Verkehrsbelastungen auf dem übergeordneten Strassennetz führen zu Schleichverkehr in den Wohnquartieren. Betroffen davon sind unter anderem das Gebiet Aesch (Fahrbeziehungen Farnstrasse – Angliker-/ Niederwilerstrasse) oder die Pilatusstrasse (Fahrbeziehung Bremgarterstrasse – Waltschwilerstrasse).

Schleichverkehr

⁸ Gemäss dem ASTRA handelt es sich um stockenden Verkehr, wenn die Geschwindigkeit während mindestens einer Minute stark reduziert werden muss (z.B. ausserorts unter 30 km/h) oder es teilweise zu kurzem Stillstand kommt. Von Stau ist die Rede, wenn die Geschwindigkeit noch stärker reduziert werden muss resp. innerorts die Verlustzeit bei Knoten oder Engpässen mehr als 5 Minuten beträgt [6].



— Schleichverkehrswege MIV

Abbildung 39: Schleichverkehrswege auf Quartierstrassen (gemäss Angaben der Gemeinde)

Hohe Verkehrsbelastungen sind im Siedlungsgebiet meist nicht mit den Anforderungen aus dem Umfeld sowie den übrigen Verkehrsteilnehmenden verträglich. Im Innerortsbereich hat der Strassenraum neben der Funktion als Verkehrsträger, auch eine wichtige Funktion als öffentlicher Raum. Gemäss dem Kantonalen Richtplan wirkt ein DTV von 5'000 bis 8'000 Fahrten innerorts als störend bezüglich der Aufenthaltsqualität (vgl. Kapitel 4.1.2). Dieser maximale DTV-Wert wird beispielsweise auf der Zentralstrasse stark überschritten. Gemäss Kantonalem Richtplan werden entlang von Strassen mit einem DTV >8'000 Fahrten Aufwertungsmassnahmen empfohlen und bei einem DTV > 15'000 Fahrten verbindlich festgeschrieben (vgl. Kapitel 4.1.2). Folgende Abschnitte sind davon betroffen:

- _ DTV >8'000 Fahrten: Anglikerstrasse, Bremgarterstrasse, Freiämterstrasse, Zentralstrasse, Bünzstrasse
- _ DTV >15'000 Fahrten: Villmergerstrasse

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Vor dem Hintergrund des prognostizierten Verkehrswachstums in Wohlen (32 % zwischen 2015 und 2040 für den MIV, vgl. Kapitel 5.2.1) um die Qualität des Verkehrsablaufes in Wohlen zu verbessern und insbesondere innerhalb des Siedlungsgebietes ein flüssiges Vorankommen zu ermöglichen, plant der Kanton Aargau ein regionales Verkehrsmanagement im Raum Wohlen einzuführen. Aktuell (Stand Juni 2023) liegt diesbezüglich noch kein konkretes Konzept vor. Dosierungsstellen am Siedlungsrand sowie die Lenkung des Verkehrs an den wichtigsten Knoten im Zentrum sind momentan angedacht. Zudem sind in Abhängigkeit zu diesem Verkehrsmanagement flankierende Massnahmen zu prüfen, um den Schleichverkehr in den Wohnquartieren zu unterbinden.

Siedlungsverträglichkeit



5.3.3 Temporegime

Ausgangslage

Innerorts gilt auf sämtlichen HVS sowie den Regional- und Lokalverbindungsstrassen Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Ein niedrigeres Geschwindigkeitsregime in Form von Tempo-30-Zonen gilt flächendeckend in den Wohnquartieren resp. die Umsetzung dieses Regimes steht kurz bevor. Im Bereich des Bahnhofs (Bahnhofplatz, Aargauerstrasse) sowie auf einem Abschnitt des Hofmattweges im Bereich der Sportanlage Hofmatten gibt es Begegnungszonen (Tempo 20). Weitere Begegnungszonen sind gemäss Angaben der Gemeinde zurzeit nicht geplant.

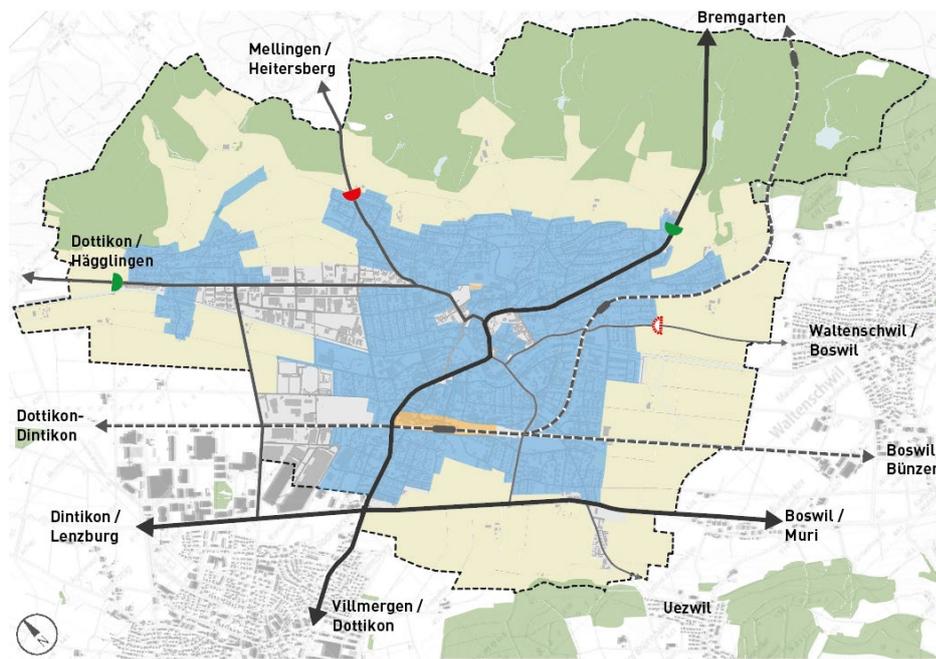


Abbildung 40: Temporegime und Eingangstore auf Kantonsstrassen (inkl. Umsetzungsstand)

Um den Verkehr von ausserorts auf der Kantonsstrasse kommend am Siedlungsrand auf die z.T. neue Situation aufmerksam zu machen, wurden im KGV 2011 als Massnahme Eingangstore definiert. Zwei dieser Eingangstore wurden bereits umgesetzt (auf der Bremgarten- und Anglikerstrasse). Noch nicht umgesetzt sind die Eingangstore auf der Niederwiler- und Waltenschwilerstrasse [24].

Eine aktuelle Auswertung der TomTom-Daten gibt einen Hinweis auf die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten auf den Kantons- und Gemeindestrassen. Auf dem Kantonsstrassennetz ist der Effekt der Eingangstore, welche eine Bremswirkung erzeugen, gut erkennbar. Zudem zeigt sich, dass im Zentrum von Wohlens die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h selten erreicht wird und sich die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit zwischen 30 km/h und 40 km/h befindet. In den Wohnquartieren gilt gemäss Abbildung 40 flächendeckend Tempo 30. Dieses Temporegime wird gemäss der Auswertung grossmehrheitlich eingehalten. Insbesondere im Gebiet Rebberg und auf der Unteren Farnbühlstrasse wird die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h jedoch durchschnittlich überschritten [30].

Temporegime

-  Tempo 30-Zone
-  Begegnungszone
-  Tempo 50 / 60 / 80
-  Eingangstor umgesetzt
-  Eingangstor fehlt, Projekt in Bearbeitung
-  Eingangstor fehlt, kein Projekt vorhanden

Eingangstore

Effektiv gefahrene
Geschwindigkeiten

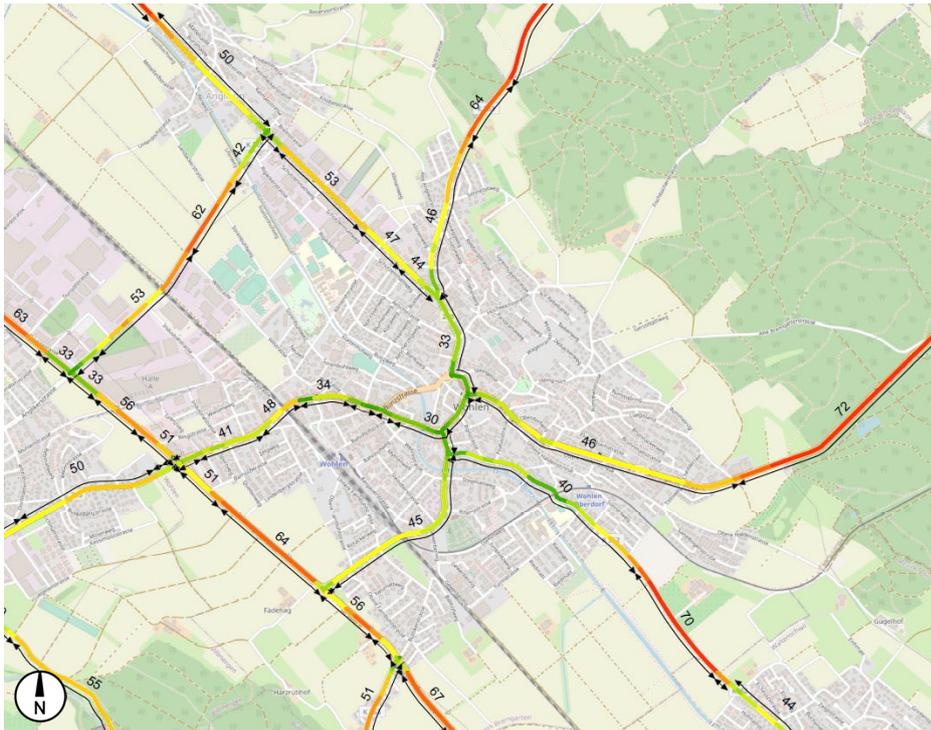


Abbildung 41: Effektive Geschwindigkeiten (km/h) Tag

Quelle: G+P Ingenieure. Effektive Geschwindigkeit (km/h) Tag. Wohlen. 28. Januar 2021

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Für das Eingangstor auf der Waltenschwilerstrasse wird aktuell ein Projekt erarbeitet.



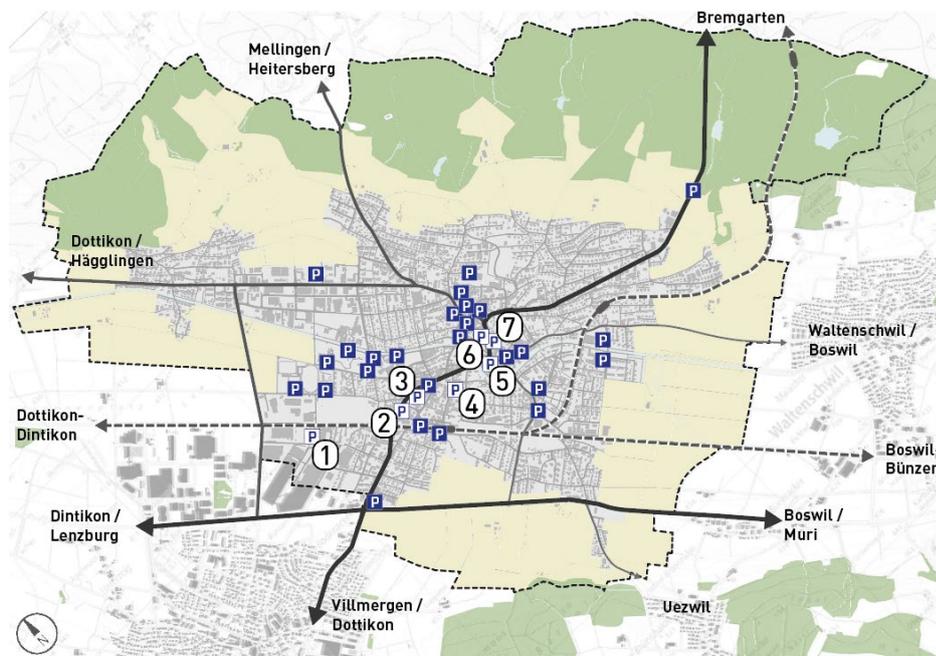
5.4 Ruhender Verkehr

5.4.1 Öffentlich zugängliche Parkierung

Ausgangslage

In der Gemeinde Wohlen gibt es gemäss einer Erhebung im Frühling 2023 rund 1'750 öffentlich nutzbare Parkfelder⁹, wovon sich ein Grossteil im Zentrum befindet. Ungefähr 60 % dieser öffentlich nutzbaren Parkfelder befinden sich auf öffentlichem Grund und stehen den Nutzenden ohne Einschränkungen zur Verfügung (öffentliche Parkfelder). Die übrigen rund 40 % befinden sich auf privatem Grund und sind an eine konkrete Nutzung gebunden (öffentlich zugängliche Parkfelder). Zur Kategorie der öffentlich zugänglichen Parkfeldern werden z.B. Parkfelder von Einkaufseinrichtungen (z.B. Coop, Migros) gezählt. Die zehn grössten Parkieranlagen (öffentlich und öffentlich zugänglich) sind nachfolgend aufgeführt [15]:

– Niedermatten (Parkierungszone 3)	165 Parkfelder
– Migros (Privat)	145 Parkfelder
– Coop (Privat)	142 Parkfelder
– Ferrowohlen (Privat)	140 Parkfelder
– Hofmatten (Parkierungszone 3)	120 Parkfelder
– Bahnhofparking (Parkierungszone 6)	107 Parkfelder
– Merkur Areal (Parkierungszone 3)	80 Parkfelder
– Vögele (Privat)	70 Parkfelder
– Sorenbühlweg (Parkierungszone 3)	69 Parkfelder
– Jakob Isler Areal (Parkierungszone 2)	50 Parkfelder
– Hollenweger (Privat, Isebähnli)	50 Parkfelder



-  Parkierung öffentlich
-  Parkierung öffentlich zugänglich

Abbildung 42: Öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze (nummeriert)

Quelle: Angaben der Gemeinde Wohlen (Stand 2023)

⁹ Öffentliche Parkplätze und private Parkplätze, die gegen Gebühr öffentlich nutzbar sind. Keine Kundenparkplätze.



Es gibt folgende öffentlich zugänglichen Parkieranlagen (vgl. Nummerierung in Abbildung 42):

- _ (1) Parkhaus Ferrowohlen
- _ (2) Parkplatz Isenbähnli (ober- und unterirdisch)
- _ (3) Parkhaus Coop
- _ (4) Parkhaus Migros
- _ (5) Parkhaus Vögele / C & A
- _ (6) Parkplatz Paul-Walserweg
- _ (7) Parkhaus Manor

In der Gemeinde Wohlen sind keine Parkplätze spezifisch für Motorräder aus-
geschieden. Im Zuge der Sanierung des Parkplatzes am Mattenhofweg, neben
der Badi, wird zurzeit eine Parkierungsfläche für Motorräder realisiert.

Öffentliche Parkierung
Motorräder

Es sind keine aktuellen Daten zur Auslastung der öffentlichen Parkieranlagen über das gesamte Gemeindegebiet vorhanden. Daher können keine Aus-
sagen getroffen werden.

Auslastung öffentliche
Parkierung

Im Jahr 2017 wurden ein Parkierungsreglement sowie eine dazugehörige Ver-
ordnung vom Einwohnerrat erlassen, welche im Jahr 2021 aktualisiert wurden.
Grundlage dazu war das 2011 erarbeitete Parkierungskonzept. Das Parkie-
rungsreglement regelt die Bewirtschaftung von allen öffentlich nutzbaren
Parkfeldern (öffentlich und öffentlich zugänglich) in der Gemeinde Wohlen.
Dazu wurde das Gemeindegebiet in sechs Zonen eingeteilt, welche sich insbe-
sondere durch die Nutzungsart voneinander unterscheiden [18, 19]:

Parkierungsreglement

- _ Zone 1: Strassenraum Zentrum / Ortskern
 - / Maximale Parkierungsdauer 1 Stunde, Kurzzeitparkierung von 15 Minu-
ten kostenlos, anschliessend CHF 1.00 pro Stunde
- _ Zone 2: Zentrum / Ortskern
 - / Maximale Parkierungsdauer 4 Stunden, Kurzzeitparkierung von 15 Minu-
ten kostenlos, anschliessend CHF 1.00 pro Stunde
- _ Zone 3: Öffentliche Anlagen sowie Schul- und Sportanlagen
 - / Grundsätzlich keine maximale Parkierungsdauer, ausgenommen Park-
plätze Friedhofgebäude / Gemeindeverwaltung / Bibliothek (max. 4 Stun-
den), Kurzzeitparkierung von 30 Minuten kostenlos, anschliessend CHF
1.00 pro Stunde
- _ Zone 4: Wohngebiete
 - / Keine maximale Parkierungsdauer, die ersten 3 Stunden sind gebühren-
frei, anschliessend CHF 5.00 (Tages-/ Nachtkarte)
- _ Zone 5: Industrie- und Arbeitsgebiete
 - / Keine Bestimmungen
- _ Zone 6: Bahnhof
 - / Keine maximale Parkierungsdauer, Kurzzeitparkierung von 15 Minuten
kostenlos, anschliessend CHF 1.20 pro Stunde

Die unterschiedlichen Zonen ermöglichen eine zonenspezifische Bewirtschaf-
tung, welche die angrenzenden Nutzungsarten berücksichtigt und dafür sorgen
soll, dass die Parkfelder bestimmungsgemäss genutzt werden. Je Zone wurden



die Parkdauer und die Parkgebühr definiert, wobei bei den Zonen 3, 4 und 6 die Parkdauer grundsätzlich zeitlich nicht beschränkt ist [18, 19].

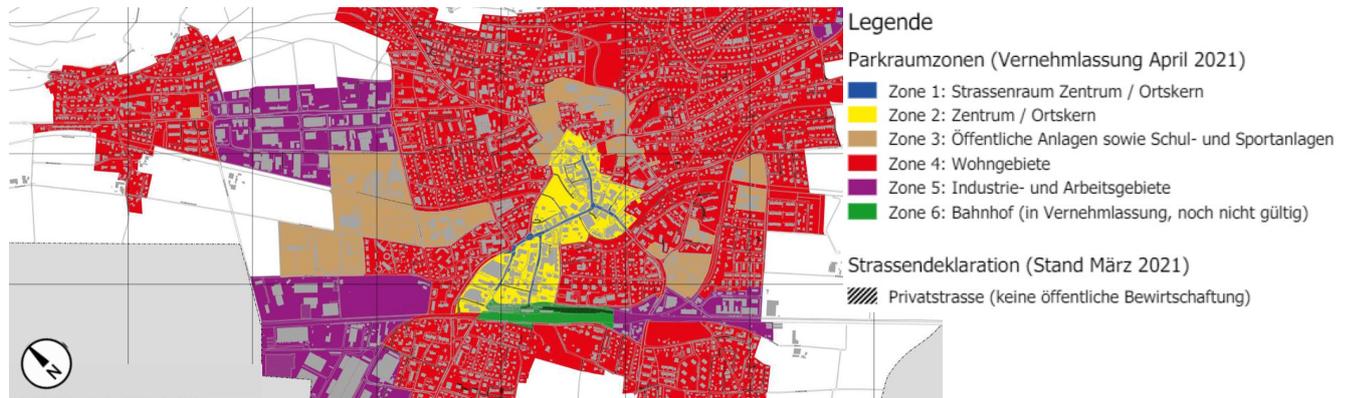


Abbildung 43: Parkzonen in der Gemeinde Wohlen gemäss Parkierungsverordnung

Quelle: Verordnung über das Parkieren in der Gemeinde Wohlen vom 03.08.2021

Gemäss dem Geschäftsbericht der Regionalpolizei für das Jahr 2021 wurden auf Wohler Gemeindegebiet insgesamt 42 öffentliche und öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen mit total 1'253 Parkfeldern bewirtschaftet. Im Vorjahr 2020 wurden 39 Parkierungsanlagen mit total 1'140 Parkfeldern bewirtschaftet. Im Vergleich bewirtschaftete die Stadt Aarau 2019 1'300 öffentliche und öffentliche zugängliche Parkfelder [70]. Für die Bewirtschaftung der Parkfelder werden total 54 Parkuhren verwendet. In den Parkzonen 3, 4 und 6 werden Parkkarten ausgestellt. Die meisten Parkkarten (511) werden in der Zone 3 (Öffentliche Anlagen sowie Schul- und Sportanlagen) ausgestellt, gefolgt von der Parkzone 4, Wohngebiete, (101 Parkkarten) und der Parkzone 6¹⁰, Bahnhof, (5 Parkkarten). Insgesamt konnte durch die Bewirtschaftung der Parkfelder (Parkuhren und Parkkarten) ein Betrag von CHF 356'570 eingenommen werden [17]

Parkplatzbewirtschaftung

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Das Angebot an öffentlich nutzbare Parkplätze ist gross. Momentan ist kein Ausbau von diesem vorgesehen. Es soll eher geprüft werden, ob das Angebot an gewissen Standorten reduziert werden kann, um Platz für z.B. neue Aufenthaltsräume, Velo-/ Fussverkehrsinfrastruktur oder Grünelemente zu schaffen.

¹⁰ Für die Parkzone 6 werden erst seit dem 7. September 2021 Parkkarten ausgestellt.



5.4.2 Private, nicht öffentlich zugängliche Parkierung

Ausgangslage

Die private Parkierung wird in Wohlen gemäss den kantonalen Vorgaben (BauG, BauV) geregelt. Bezüglich der Anzahl der zu erstellenden Parkfelder, verweisen die kantonalen gesetzlichen Grundlagen auf die VSS-Normen 40 281 (Parkierung MIV). Das Parkfeldangebot kann gemäss Art. 43a BauV im Zusammenhang mit autoarmem Wohnen reduziert werden. Dazu ist das Erstellen eines Mobilitätskonzeptes notwendig. Gründe für eine Reduktion sind in Art. 55 Abs. 3¹¹ und 4¹² BauG aufgeführt. Zudem kann gemäss den kommunalen Parkierungsrichtlinien die Parkfeldanzahl unter Berücksichtigung der ÖV-Gütekategorie reduziert werden (vgl. § 4).

In der Potenzialanalyse Parkierungsflächen Rigacker wurde der aktuelle Flächenverbrauch der Parkierung sowie potenzielle zusätzliche Bauvolumen im Falle einer Zentralisierung der Parkierung untersucht. Es wird empfohlen, ein kommunaler Entwicklungsrichtplan zu erarbeiten (behördenverbindliches Planungsinstrument), welcher klare Ziele und Strategien definiert, um die private Parkierung seitens Gemeinde aktiv zu steuern und koordinieren. Dabei können auch nachfolgende Themen miteinbezogen werden [63]:

- *«Finanzierung der zentralen Parkierung, Parkraummanagement*
- *Prüfung zusätzlicher Innenentwicklungspotenziale (abgesehen von einer Zentralisierung der Parkierungs- und Abstellflächen)*
- *Grünraumgestaltung (Konkretisierung der Freiraumplanung aus dem Jahr 2010)*
- *Anpassung an Klimawandel (Hitzeinseln, Beschattung, Energieplanung, Eignung für Photovoltaik)»*

Zukünftige Entwicklungen / Trends

-

Private Parkierung

Kommunaler
Entwicklungsrichtplan

¹¹ Gemäss Art. 55 Abs. 3 BauG kann der Gemeinderat von der Parkfelderstellungspflicht ganz oder teilweise befreien, wenn

- wichtige öffentliche Interessen, namentlich des Ortsbildschutzes oder der Verkehrssicherheit, entgegenstehen, oder
- der Aufwand für die Erstellung der Parkfelder unzumutbar wäre.

¹² Gemäss Art. 55 Abs. 4 BauG kann der Nutzungsplan für bestimmte Gebiete von der Parkfelderstellungspflicht ganz oder teilweise befreien oder die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagen,

- wenn das Strassennetz den durch die Erstellung von Parkfeldern verursachten zusätzlichen Verkehr nicht aufzunehmen vermag,
- zum Schutz vor den Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere in Zentren grosser Gemeinden oder in stark belasteten Gebieten,
- um in Quartieren mit guter Anbindung an den ÖV die Voraussetzungen für autoarmes oder autofreies Wohnen zu schaffen.



5.5 Öffentlicher Verkehr

5.5.1 Netz

Ausgangslage

Das Rückgrat der ÖV-Erschliessung sind die vier S-Bahn-Linien, welche in Wohlen halten [40]:

- **S26 (Olten-)Lenzburg-Wohlen-Rotkreuz:** Die wichtigste S-Bahn-Linie, welche im 30-Minuten-Takt verkehrt. Diese S-Bahn ermöglicht in Lenzburg einen guten Anschluss nach Zürich und in Rotkreuz nach Zug und Luzern.
- **S25 Muri-Wohlen-Brugg:** Diese S-Bahn-Linie verkehrt im 60-Minuten-Takt. In Othmarsingen bestehen Anschlüsse an die S11 nach Dietikon-Zürich.
- **S42 Muri-Othmarsingen-Zürich:** Diese S-Bahn-Linie verkehrt nur in der HVZ mit einem 60-Minuten-Takt und ergibt zusammen mit der S25 ein Halbstundentakt zwischen Muri-Wohlen und Othmarsingen. Mit der S42 gibt es in der HVZ eine direkte Bahnverbindung von Wohlen nach Zürich.
- **S17 Wohlen-Bremgarten-Dietikon:** Diese S-Bahn-Linie verkehrt im 30-Minuten-Takt und ermöglicht die Bahnerschliessung der Ortschaften zwischen Wohlen und Dietikon sowie ins Limmattal.

Bahnangebot



Abbildung 44: Ausschnitt Liniennetzplan S-Bahnen Aargau

Quelle: SBB, abgerufen am 04.11.2022 von a-welle.ch

In Ergänzung zu den S-Bahnlinien verkehrt am Wochenende ein RegioExpress zwischen Olten-Aarau-Wohlen-Arth-Goldau mit Anschluss ins Tessin in Arth-Goldau. Bei dieser Verbindung handelt es sich um eine Freizeitverbindung, welche nur am Morgen mit zwei Verbindungen in Richtung Arth-Goldau und am Abend mit zwei Verbindungen in Richtung Olten angeboten wird.

Ergänzendes Bahnangebot

Das Busangebot knüpft am Bahnhof Wohlen an und erschliesst mit sechs Ortsbuslinien sowie sechs Regionalbuslinien die verschiedenen Quartiere von Wohlen sowie die umliegenden Gemeinden. Aufgrund dieser vielen Buslinien ergibt sich eine komplexe Netzstruktur. Verschärft wird die Situation durch die vielen Bushaltestellen. Die Orts- und Regionalbuslinien verkehren mehrheitlich im 60-Minuten-Takt mit Ausnahme der Regionalbuslinie 340 (Wohlen-Meisterschwanden), 336 (Wohlen-Stetten-Mellingen-Heitersberg) und 341 (Wohlen-Waltenschwil Hessel) sowie der Ortsbuslinien 1 und 4, welche im 30-Minuten-

Busangebot



Takt verkehrt. In der HVZ werden die meisten Buslinien zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet (4 von 5 Regionalbuslinien und 3 von 3 Ortsbuslinien). Zu den Randstunden am Abend ist die Nachfrage geringer, wodurch einzelne Buslinien mit einem Taxi-Angebot ersetzt werden [40].



- Regionale Buslinien
- Ortsbuslinien
- Bahnliesen
- Bushaltestellen
- Bahnhofstestelle

Abbildung 45: ÖV-Netz in der Gemeinde Wohlen

Datengrundlage: ÖV-Netz gemäss KGV 2011

Hinweis: Das aktuelle und vollständige ÖV-Netz ist im Teilplan Öffentlicher Verkehr (Kapitel 4 im Bericht Teil II) abgebildet.

Der Takt der Buslinien ist so ausgelegt, dass die Anschlüsse von und nach Lenzburg mit der S26 gewährleistet werden können. Falls der Takt es zulässt, werden sekundär auch die Anschlüsse von und nach Muri (AG) / Rotkreuz ermöglicht. Jedoch ist dies nicht für alle Buslinien möglich [40]. Die Abstimmung zwischen den Regional- und Ortsbuslinien ist nicht durchwegs optimal. Mitunter ein Grund dafür sind die notwendigen langen Standzeiten der Busse am Bahnhof Wohlen, um die Anschlüsse an die Bahn zu gewährleisten [2].

Umsteigebeziehung
Bus – Bahn

Die vorangehende Analyse beschreibt den Zustand bis Dezember 2023. Mit der Umsetzung des Konzepts 2025 gemäss Buskonzept Region Wohlen [1] im Dezember 2023 wurde das Busangebot bereits schrittweise verbessert. Das Busangebot wurde allgemein systematisiert durch die Anpassung von diversen Ortsbus- und Regionalbuslinien. Für die OW1 wurde eine neue Linienführung eingeführt. Die neue Linienführung der OW4 wird ab Dezember 2025 angestrebt. Die halbstündliche Anbindung der Sportanlagen wurde mit der Ortsbuslinie 2 im Dezember 2023 als Probetrieb eingeführt. Die meisten Buslinien werden in einem Halbstundentakt angeboten, sowohl in den HVZ, als auch in den NVZ.

Umsetzung Buskonzept

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Langfristig sind weitere Optimierungen und Taktverdichtungen beim Busangebot möglich. Diese sind jedoch vom Ausbau des Bahnangebots und der Entwicklung der Nachfrage abhängig. Wichtigste Änderung mit der Umsetzung des STEP35 [68] ist ein durchgehender Viertelstundentakt zwischen Lenzburg-Wohlen mit Anschluss in Lenzburg nach Zürich sowie ein durchgehender Halbstundentakt zwischen Wohlen-Aarau-Olten. Mit diesen Anpassungen kommt der Wegfall der Direktverbindung Wohlen-Zürich zur HVZ, welche zukünftig durchgehend durch die S42 (Muri-Wohlen-Othmarsingen) und S11 (Othmarsingen-Zürich) ersetzt wird.



5.5.2 ÖV-Güteklassen

Ausgangslage

Gemäss den ÖV-Güteklassen¹³ des Kantons Aargau ist fast das gesamte Siedlungsgebiet von Wohlen mindestens mit der ÖV-Güteklasse D (=genügend) erschlossen. Dies bedeutet, dass innerhalb von 300 m eine ÖV-Haltestelle erreichbar ist, an welcher mindestens ein Kursintervall von 20 bis 40 Minuten angeboten wird. Das Umfeld der beiden Bahnhöfe Wohlen und Wohlen Oberdorf sowie das Zentrum sind mit der ÖV-Güteklasse C (=gut) erschlossen. Angebotsdefizite gibt es vor allem in peripheren Lagen am Siedlungsrand von Wohlen. Betroffen sind die Gebiete Büttiker, Junkholz, Unterfarnbühl, am Rebberg (kleine Lücke, aber aktuell grosse Bauvorhaben) sowie die Sportanlagen Wohlen, welche mit der ÖV-Güteklasse E (=ungenügend) erschlossen sind.

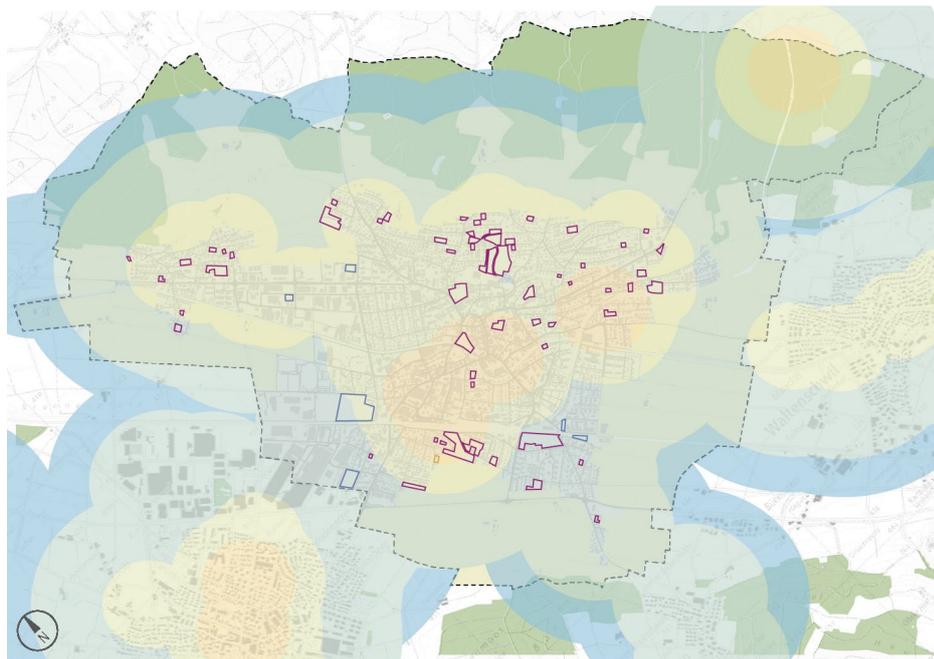


Abbildung 46: ÖV-Güteklassen gemäss aktuellem Busangebot sowie unbebauten Bauzonen

In den kantonalen ÖV-Güteklassen werden alle ÖV-Angebote berücksichtigt (Bahn und Bus). Die Anbindung an die Bahn ist jedoch vor allem für die kantonale und überkantonale Erschliessung wichtig. Im Binnenverkehr sowie bei der regionalen Erschliessung liegt der Fokus beim Busangebot. Ein Grossteil des Siedlungsgebiets wird tagsüber mit einem 30-Minuten-Takt erschlossen. Es handelt sich dabei um die Gebiete, welche in der ÖV-Güteklasse C und D liegen. Gebiete, welche in der ÖV-Güteklasse E liegen, werden im 60-Minuten-Takt erschlossen oder liegen weit weg von Haltestellen mit einem guten Angebot. In der HVZ gibt es eine Taktverdichtung, wodurch das Zentrum grundsätzlich mit einem 15-Minuten-Takt erschlossen wird und die meisten Siedlungsgebiete mit einem 30-Minuten-Takt [2].

ÖV-Güteklassen

ÖV-Güteklassen:

- Güteklasse C
- Güteklasse D
- Güteklasse E
- Güteklasse F

Unbebaute Bauzonen:

- Wohn- und Mischzonen
- Industrie- und Gewerbezone
- Zone für Öffentliche Bauten und Anlagen

Taktabdeckung

¹³ Die ÖV-Güteklasse an einem Standort ist abhängig von der Distanz zur nächstgelegenen Haltestelle, der Art des Verkehrsmittels und dem durchschnittlichen Kursintervall. Die Güteklasse gibt Auskunft über die Qualität der Erschliessung mit dem ÖV. Die Erschliessungsqualität wird durch die Buchstaben (A, B, C, D, E1, E2, F) angegeben. Die Güteklasse A entspricht einer sehr guten, F einer geringen Erschliessung durch den ÖV [35].

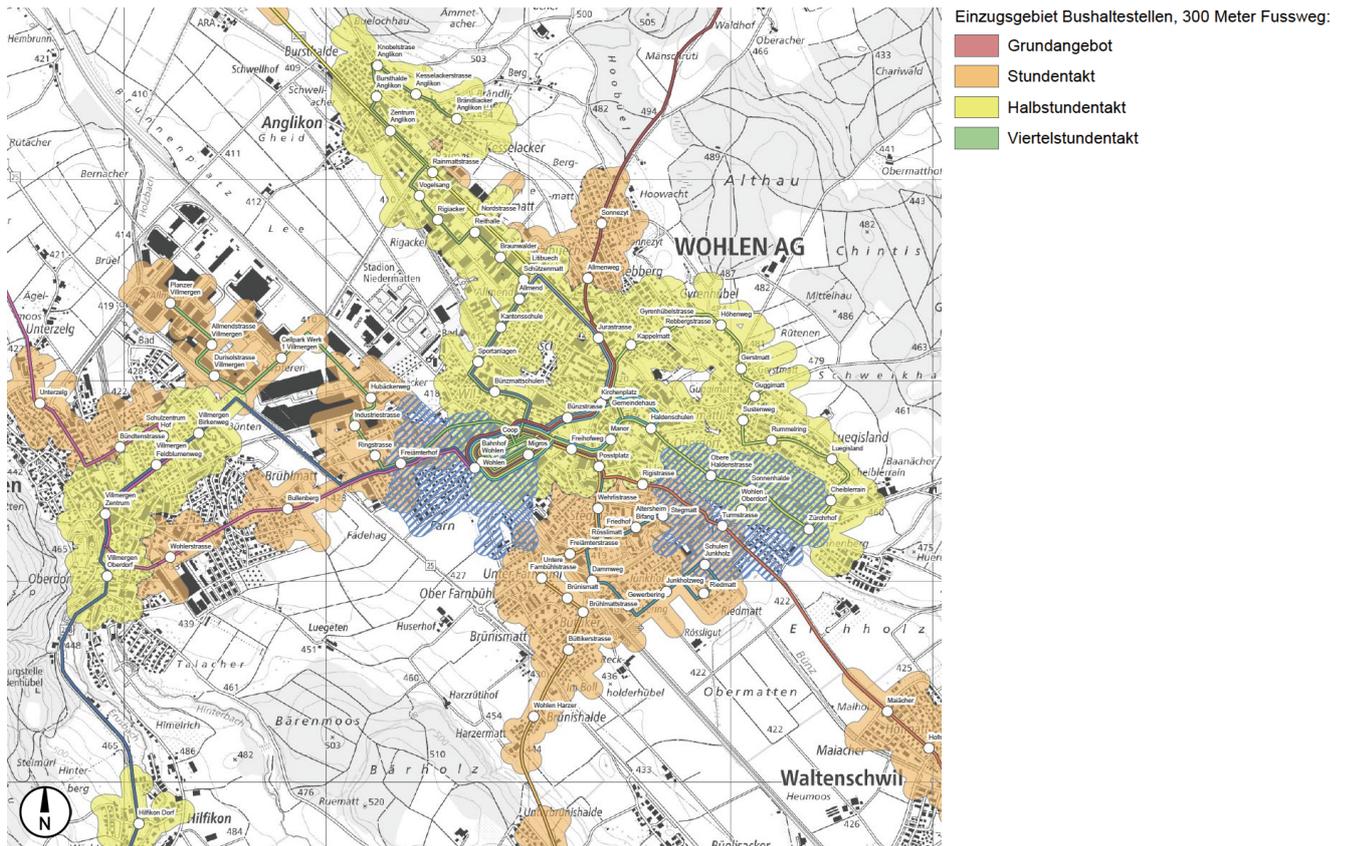


Abbildung 47: Taktabdeckung tagsüber

Quelle: Überprüfung und Optimierung Busnetz Gemeinden Wohlen und Waltenschwil. Präsentation Analyse und Handlungsansätze vom 14.02.2022 (asa AG)

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Mit der Umsetzung des Konzepts 2025 gemäss Buskonzept Region Wohlen [1] soll die ÖV-Erschliessung schrittweise verbessert werden. Unter anderem wird das Neubaugebiet Reberg mit einem Halbstundentakt erschlossen. Die Erschliessungsdefizite im Gebiet Junkholz / Bifang werden mit der Einführung eines Halbstundentakts auf den Linien 341, 342 und OW5 verbessert, jedoch nicht komplett behoben. Sie stehen in Abhängig zu einer allfälligen Bahnhaltestelle Bifang. Kurz- bis mittelfristig bleibt es – aufgrund der Nachfrage wie auch aufgrund der übergeordneten Bahnangebote – bei einem Halbstundentakt als realistischem Angebot. Langfristig mit der Umsetzung des STEP35 (u.a. Viertelstundentakt [Zürich]-Lenzburg-Wohlen) sind weitere Taktverdichtungen im Ortsbusnetz denkbar.

5.5.3 Schwachstellen und Auslastung

Ausgangslage

Am Bahnhof Wohlen steigen gemäss KVM 2015 werktags ungefähr 4'300 Bahn-Fahrgäste ein und 4'400 aus [42]. Eine ähnliche Belastung bei den Ein- und Aussteigenden weisen gemäss Zählraten aus dem Jahr 2018 die Bahnhöfe der Regionalzentren Rheinfelden (DTV 8'600) und Zofingen (DTV 8'900) auf. Weitere Regionalzentren Brugg AG (DTV 20'600) und Lenzburg (DTV 23'400) weisen deutlich höhere Frequenzen bei den Ein- und Aussteigenden am Bahnhof auf [69].

Anzahl Fahrgäste Bahn



Die S26 ist die am stärksten frequentierte S-Bahn, insbesondere zwischen Wohlen und Lenzburg ist die Auslastung in beide Fahrtrichtungen hoch. Zur HVZ werden daher zwischen Muri (AG) und Lenzburg Entlastungszüge eingesetzt. Zu beobachten ist, dass am Morgen mehr Personen nach Lenzburg pendeln und am Abend mehr Personen in Richtung Wohlen. Daraus lässt sich schliessen, dass viele Personen von Wohlen nach Lenzburg resp. Zürich zur Arbeit pendeln.

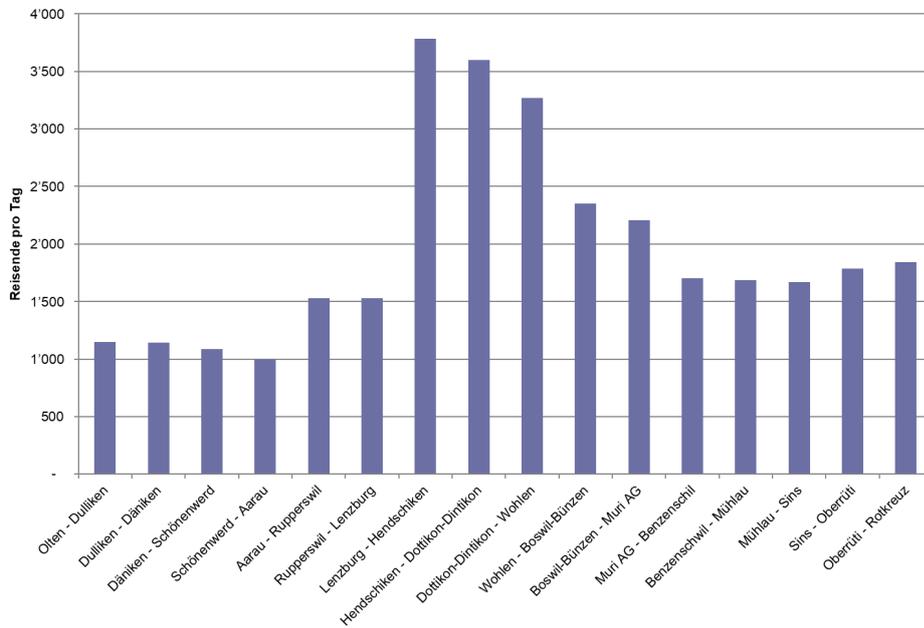


Abbildung 48: Belastungsverlauf DTV S26 Fahrtrichtung Wohlen

Quelle: Belastungsverläufe und Tagesganglinien S26 vom 30.01.2020 (Kanton Aargau Departement Bau, Verkehr und Umwelt)

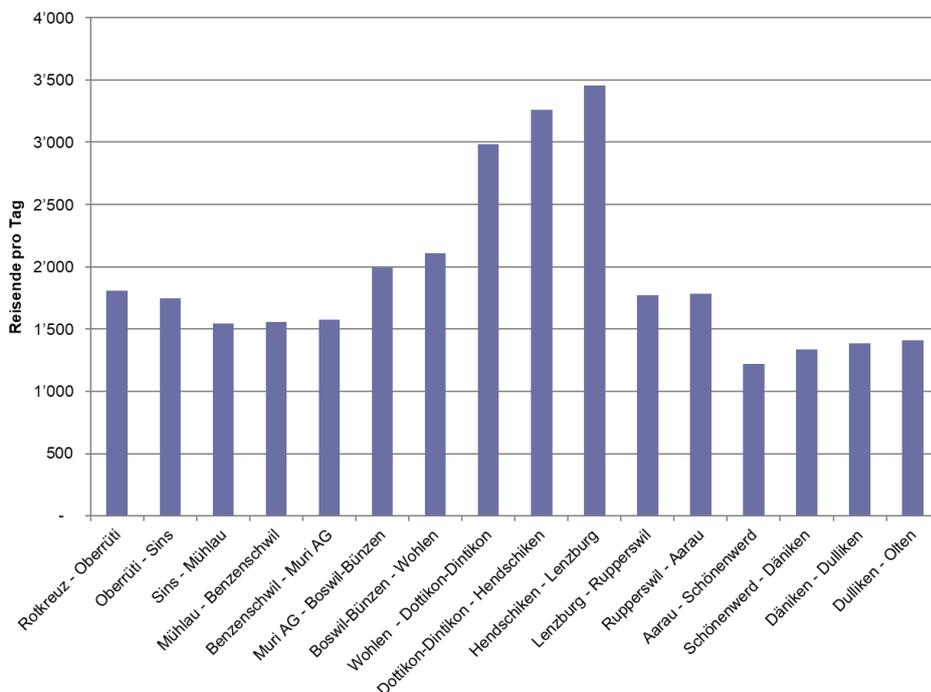


Abbildung 49: Belastungsverlauf DTV S26 Fahrtrichtung Olten

Quelle: Belastungsverläufe und Tagesganglinien S26 vom 30.01.2020 (Kanton Aargau Departement Bau, Verkehr und Umwelt)



Die Auslastung der S25 und S42 ist vor allem zwischen Henschiken und Brugg resp. Zürich hoch. Dies lässt sich damit erklären, dass die meisten Personen vor Henschiken einsteigen resp. danach aussteigen und bis nach Brugg resp. Zürich pendeln. Auch bei diesen S-Bahn-Linien gibt es eine ausgeprägte Morgenspitze in Richtung Brugg / Zürich und eine ausgeprägte Abendspitze in Richtung Henschiken / Wohlen. Auf beiden S-Bahn-Linien gibt es grundsätzlich genügend Kapazität. Beobachtungen zeigen jedoch, dass es in der HVZ vermehrt zu wenig Sitzplätze hat.

Auslastung und Kapazität
S25 und S42

Anhand der Anzahl Fahrgäste ist erkennbar, dass die S17 zwischen Wohlen und Berikon-Widen eine konstante Auslastung aufweist. Zwischen Berikon-Widen und Dietikon nimmt die Auslastung in Fahrtrichtung Dietikon zu. Die höchste Auslastung der S-Bahn gibt es beim Bahnhof Dietikon. Daraus lässt sich schliessen, dass Dietikon einerseits ein attraktiver Arbeitsort ist und viele am Morgen in diese Richtung pendeln und andererseits am Bahnhof Dietikon eine beträchtliche Anzahl an Personen aus dem Raum Bremgarten / Mutschellen in Richtung Zürich umsteigen.

Auslastung und Kapazität
S17

Die Tagesganglinien der einzelnen Buslinien zeigen deutliche Morgen- und Abendspitzen. Zu diesen Tageszeiten sind die Busse am stärksten ausgelastet. Gemäss einer Analyse der Anzahl Fahrgäste im Nahverkehr des Kantons kommt es jedoch selten zu Kapazitätsengpässen [45]. In der HVZ sind oft noch rund 50 % der Stehplätze frei. Insbesondere die Regionalbuslinien werden in der HVZ stark vom Schulkinderverkehr geprägt. Dadurch ist auf diesen Linien die Auslastung oft nicht bis zum Bahnhof Wohlen hoch [2]. Dennoch verzeichnet der Bahnhof Wohlen gemäss KVM werktags ungefähr 2'700 Einsteigende und 2'500 Aussteigende in Bezug auf das Busangebot.

Auslastung und Kapazität
Buslinien

Aufgrund des dichten Ortsbusnetzes (das dichteste im ganzen Kanton Aargau) sowie der geringen Auslastung tagsüber haben die Ortsbusse eine geringe Wirtschaftlichkeit. Dennoch soll das Ortsbusnetz nicht ausgedünnt werden, sondern mittels Optimierungsmassnahmen die Wirtschaftlichkeit erhöht werden [2].

Wirtschaftlichkeit

Gemäss Aussage des Kantons Aargau kann es insbesondere zu den Spitzenstunden am Abend aufgrund des hohen MIV-Aufkommens zu Fahrzeitverlusten auf den Buslinien kommen. Um Anschlussbrüche zu vermeiden, wird daher teilweise auf gewisse Anschlüsse planmässig verzichtet (unter anderem Linie 3 und 342).

Fahrzeitverlust Strasse

Bis heute wurden die Anforderungen des BehiG in Wohlen erst bei neun Bushaltestellen (Bahnhof Wohlen mit der Realisierung des Bushofs, neue Haltestelle Sportanlagen, Bünzmattschulen, Kantonsschule, Allmend, Altersheim Bifang, Schützenmatt und Kirchenplatz) umgesetzt. Bei allen anderen Bushaltestellen besteht der Anpassungsbedarf immer noch. Die sehr hohe Anzahl von Bushaltestellen auf dem Busnetz von Wohlen führt zu einem grossen Aufwand bei der Umsetzung des BehiG. Aus diesem Grund hat die Gemeinde Wohlen das gesamte Busnetz im Rahmen des «Buskonzept Region Wohlen» überprüft, damit die BehiG-Anpassung der Haltestellen an denjenigen Standorten erfolgt, die auch langfristig sinnvoll sind [1].

Umsetzung BehiG



Bei den Bahnhaltstellen sieht die Situation folgendermassen aus: Die Anlagen am Bahnhof Wohlen und an der Haltestelle Wohlen Oberdorf wurden an die Anforderungen des BehiG angepasst, während für die Endhaltestelle der S-Bahn AVA beim Bahnhof Wohlen die notwendigen Anpassungen im Rahmen der Planung und Umsetzung der ÖV-Drehscheibe berücksichtigt werden [71].

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Nach Abschluss der Gesamtüberprüfung des Busnetzes kann die Gemeinde die Planung und Projektierung der BehiG-Anpassung an den Bushaltstellen auf Gemeindestrassen angehen. Für die Haltestellen an Kantonsstrassen ist der Kanton für die Umsetzung des BehiG verantwortlich, während für den Bahnhof und für die S-Bahnen die zuständigen Verkehrsbetriebe (SBB und AVA) zuständig sind.



5.6 Veloverkehr

5.6.1 Veloroutennetz

Ausgangslage

Die Hauptrouten gemäss dem aktuell gültigen Veloroutennetz aus dem KGV 2011 werden mehrheitlich auf den Ortsdurchfahrten geführt und überlagern sich oft mit den kantonalen Velorouten. Dadurch kann einerseits eine direkte Linienführung gewährleistet werden und andererseits werden wichtige Zielorte direkt erschlossen. Gleichzeitig wird Wohlen durch die Hauptrouten mit den umliegenden Gemeinden verbunden. In die einzelnen Wohnquartiere erfolgt anschliessend die Feinerschliessung mit Nebenrouten. Die Schul- und Sportanlagen werden ebenfalls mit Nebenrouten erschlossen, sowie weitere wichtige öffentliche Einrichtungen.

Aufgrund der zahlreichen Haupt- und Nebenrouten ergibt sich ein dichtes Netz an Veloverbindungen, welches im Bestand mehrheitlich vorhanden ist. Dies bedeutet, dass theoretisch eine Wegverbindung vorhanden ist, welche befahren werden kann, aber nicht zwingend eine Veloinfrastruktur besteht. Einzelne Wegverbindungen weisen Netzlücken auf. In solchen Fällen ist im Bestand physisch keine Wegverbindung resp. Querung vorhanden und eine Strecke von A nach B kann nicht zurückgelegt werden. Grössere Netzlücken gibt es östlich der Zentralstrasse entlang der Bünz, wo abschnittsweise ein allgemeines Fahrverbot signalisiert ist sowie südlich des Bahnhofs im Perimeter des WSP. Zudem fehlen diverse Querungsmöglichkeiten der Gleisanlagen, unter anderem im Industriegebiet als Verbindung nach Villmergen. Die im KGV 2011 ausgewiesene Netzlücke entlang der Bünz zwischen Zentral- und Friedhofstrasse wird im Rahmen der Aktualisierung des KGV überprüft. Allenfalls ist die bestehende Nebenverbindung über die Wehrlistrasse ausreichend, um die entsprechenden Nachfragebedürfnisse abzudecken (vgl. Teil II Kapitel 4.2).

Haupt- und Nebenrouten

Netzlücken

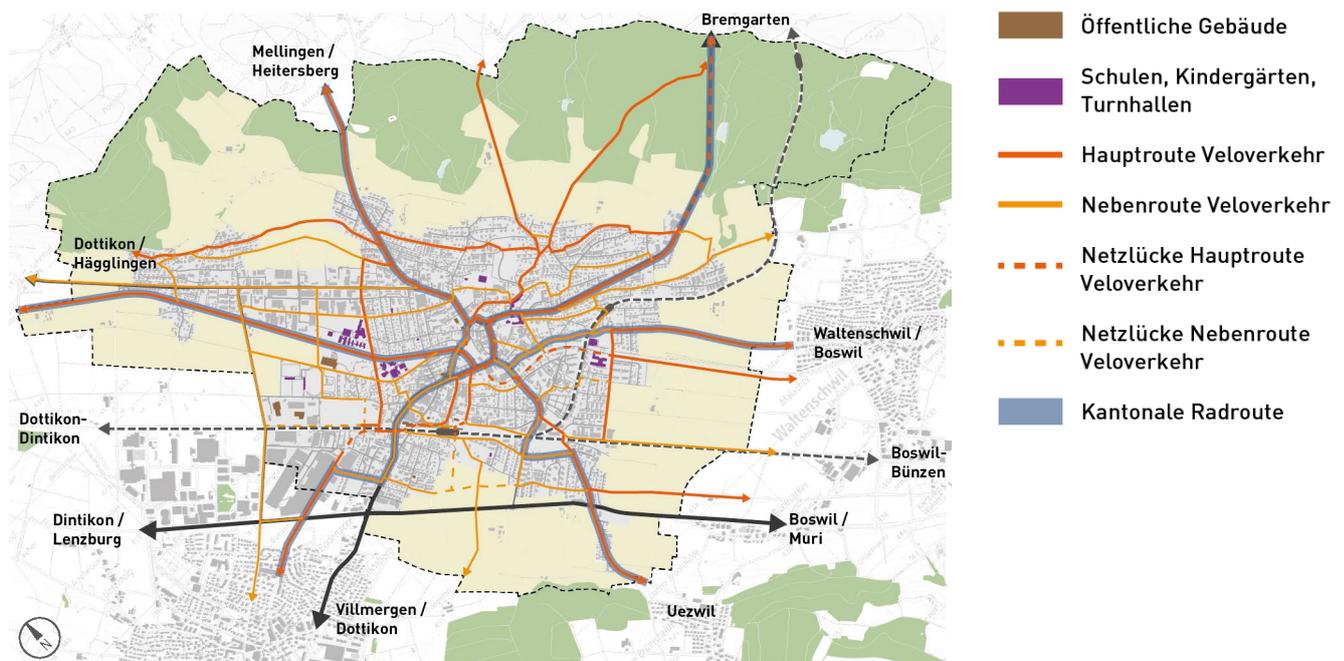


Abbildung 50: Veloroutennetz (Haupt- und Nebenrouten sowie kantonale Velorouten)

Datengrundlage: Kantonales Veloroutennetz gemäss Geoportail Kanton Aargau, kommunales Veloroutennetz gemäss KGV 2011

Hinweis: Das aktuelle und vollständige Veloroutennetz ist im Teilplan Veloverkehr (Kapitel 4 im Bericht Teil II) abgebildet.



Zukünftige Entwicklungen / Trends

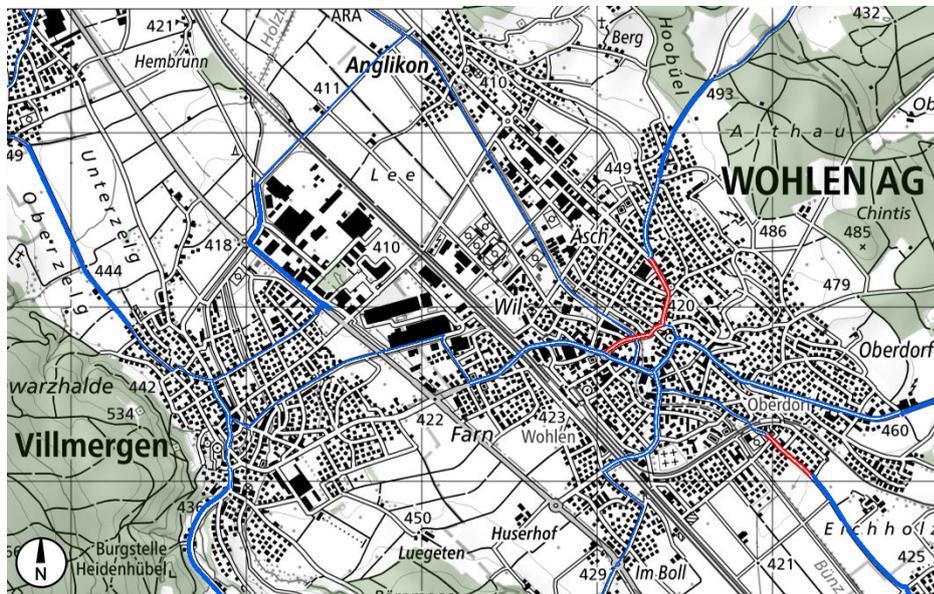
Für die wenigen Netzlücken, welche aktuell bestehen, wurden teilweise bereits Studien oder Projekte erarbeitet. So beispielsweise für die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung im Bereich des Entwicklungsgebiets Wil / Huebächer sowie für die direkt angrenzende neue Fuss- und Veloverkehrsunterführung der SBB-Gleise im Bereich Wilerzelg-/ Allmendstrasse. Mit dem Schliessen dieser Netzlücke kann insbesondere die Veloverbindung von und in Richtung Villmergen aufgewertet werden.

5.6.2 Veloinfrastruktur

Ausgangslage

Entlang der Ortsdurchfahrten, auf welchen sich auch kantonale Velorouten befinden, ist in den meisten Fällen ein Radstreifen vorhanden. Entlang der Angliker- und Nutzenbachstrasse wurde mit der Umsetzung des Strassensanierungsprojektes ein strassenbegleitender Rad- und Gehweg realisiert.

Bestehende Infrastruktur
Längsverbindungen



- Radweg bestehend
- Radweg geplant
- + Velostrasse bestehend
- + Velostrasse geplant
- == Radstreifen bestehend
- == Radstreifen geplant
- - Radroute Mischverkehr bestehend
- - Radroute Mischverkehr geplant

Abbildung 51: Veloinfrastruktur auf den kantonalen Velorouten

Hinweis 2: In der Legende bedeutet «geplant» nicht zwingend, dass ein konkretes Projekt vorliegt, sondern dass es sich um eine Netzlücke handelt.

Quelle: Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau, abgerufen am 02.02.2022 von ag.ch/app/agis-viewer

Auf der Kantonsstrasse im Abschnitt Bünz- bis Jurastrasse, auf der Angliker- und Dottikerstrasse sowie auf der Waltenschwilerstrasse (Sagihalde bis Eichholzweg) fehlt aktuell eine Veloinfrastruktur (Führung im Mischverkehr). Dies ist auf die knappen Platzverhältnisse und die damit einhergehenden Interessenskonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zurückzuführen. Abseits der Hauptachsen in den Wohnquartieren ist ebenfalls keine Veloinfrastruktur vorhanden. Diese ist grundsätzlich aufgrund des tieferen Temporegimes (30 km/h) auch nicht notwendig. Dennoch können zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gestalterische Massnahmen sinnvoll sein, beispielsweise auf Hauptverbindungen des Schulkinderverkehrs.

Fehlende Infrastruktur
Längsverbindungen



Wenn eine Veloinfrastruktur vorhanden ist, entspricht die Breite der Radstreifen oftmals nicht den aktuell gültigen Normen (u.a. VSS-Norm 40 060 und VSS-Norm 40 201). Die Ansprüche an die Infrastruktur sind unter anderem aufgrund der immer weiteren Verbreitung von E-Bikes gestiegen. Eine attraktive Veloinfrastruktur auf den Haupt- und Nebenrouten des Veloroutennetzes, insbesondere entlang von stark befahrenen Strassen, ist aufgrund der Bedeutung der Veloverbindung sowie des hohen MIV-Aufkommens besonders wichtig.

Schwachstellen
Längsverbindungen

Abgesehen von der Infrastruktur auf den Längsverbindungen (entlang der Strasse) sind auch die Querungsstellen ein wichtiges Netzelement für den Veloverkehr. Im Bestand sind die Querungen für den Veloverkehr in Wohlen oft mangelhaft und Abbiegehilfen sind nicht vorhanden, was auf stark befahrenen Strassen zu gefährlichen und unangenehmen Situationen führen kann (insbesondere für Schulkinder).

Schwachstellen
Querungsstellen

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Gemäss der Freiraumplanung Baugebiete sollen diverse Strassenachsen aufgewertet werden. Dabei sind auch die zentralen Achsen des Veloroutennetzes zu berücksichtigen.

Abgesehen von der Freiraumplanung Baugebiete sind keine weiteren Aufwertungsmassnahmen bezüglich der Veloinfrastruktur auf Längsverbindungen geplant.

Für verschiedene Knoten wurde im Rahmen von Sanierungsprojekten oder Ähnlichem Verbesserungen für den Veloverkehr geprüft. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofs zur ÖV-Drehscheibe geprüft, wie die bestehenden Unterführungen und Wegverbindungen für den Veloverkehr aufgewertet werden können.

5.6.3 Veloparkierung

Ausgangslage

Bereits mit der 1. Etappe der Verkehrsdrehscheibe Wohlen (vgl. Kapitel 4.2.6) wurde am Bahnhof eine Velostation mit 212 gedeckten VAP mit Bügel realisiert (vgl. Abbildung 52). Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofs wurden weitere 168 gedeckte VAP mit Bügel gebaut (z.T. sind diese einen Ersatz für vor dem Umbau bestehende VAP). Diese liegen direkt neben dem Bushof und der nördlichen Personenunterführung mit direktem Perronzugang. Zusätzlich gibt es auf der gegenüberliegenden Seite der Gleisanlage 110 VAP (Untere Farnbühlstrasse). Abgesehen vom Bahnhof gibt es gemäss Aussage der Gemeinde weitere öffentliche Veloabstellanlagen bei der Bushaltestelle Kirchenplatz (ungedeckt, mit Bügel) sowie an Schulen, Kitas, öffentlichen Einrichtungen und Sportanlagen. Es handelt sich jedoch vorwiegend um kleinere Veloabstellanlagen (weniger als 10/20 VAP). Es sind keine öffentliche Ladestationen für E-Bikes in Wohlen vorhanden.

Öffentliche
Veloabstellanlagen

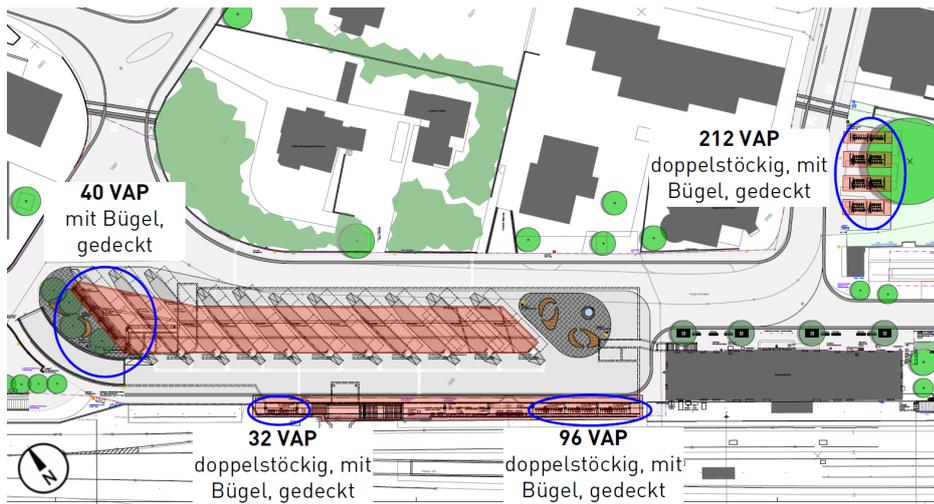


Abbildung 52: Öffentliche Veloabstellanlagen am Bahnhof Wohlen

Hinweis: Die VAP auf der gegenüberliegenden Seite der Gleisanlage (Untere Farnbühlstrasse) sind auf der Grafik nicht dargestellt.

Quelle: Möblierungsplan Ausführungsprojekt Bushof und Bahnhofplatz Wohlen vom 10.05.2021 [14].

Abgesehen von den öffentlichen Veloabstellanlagen, werden viele Velos auf den privaten Parzellen abgestellt. Die Dimensionierung von privaten Veloabstellanlagen wird in Wohlen gemäss den kantonalen Vorgaben (BauG, BauV) geregelt. Die kantonalen gesetzlichen Grundlagen verweisen dabei auf die VSS-Norm 40 065. Bezüglich der Bereitstellung von Lademöglichkeiten bei privaten Abstellanlagen werden keine Anforderungen gestellt.

Private Veloabstellanlagen

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Mit der Umsetzung der 2. Etappe der Verkehrsdrehscheibe Wohlen sollen zusätzliche VAP am Bahnhof ergänzt werden (vgl. Kapitel 4.2.6).



5.7 Fussverkehr

5.7.1 Fussverkehrsnetz

Ausgangslage

Das aktuell gültige kommunale Fusswegnetz basiert auf dem KGV 2011 und besteht aus Haupt- und Nebenrouten. Grundsätzlich ist für den Fussverkehr jedoch jeder Weg und jedes Trottoir ein Netzelement, wodurch ein besonders feinmaschiges Netz entsteht. Bei den Hauptrouten handelt es sich um die wichtigsten Wegverbindungen für den Fussverkehr, welche erhöhte Anforderungen bezüglich Infrastruktur erfüllen müssen. Grossmehrheitlich überlagern sich die kommunalen Hauptrouten mit dem kantonalen Wanderwegnetz. Das Nebenroutennetz gemäss KGV 2011 weist zahlreiche Unterbrüche auf und besteht teilweise aus kurzen Abschnitten, welche nicht ans übrige Netz angebunden werden (ohne ersichtliche Netzlücke). Dieser Mangel ist mit der Überarbeitung des Fusswegnetzes zu verbessern.

Das bestehende Hauptroutennetz weist fast keine Netzlücken auf. Eine der wenigen Netzlücken ist die durchgehende Wegverbindung durch das Isler-Areal hoch zum Bahnhofsgelände. Zudem fehlen diverse Gleisquerungen analog zum Veloverkehr. Auf dem Nebenroutennetz fehlt einzig die Durchwegung durch das Entwicklungsgebiet Bahnhof Süd, welche bei einer Entwicklung des Gebiets die Ortsteile Farn und Farnbühl miteinander verbinden würde.

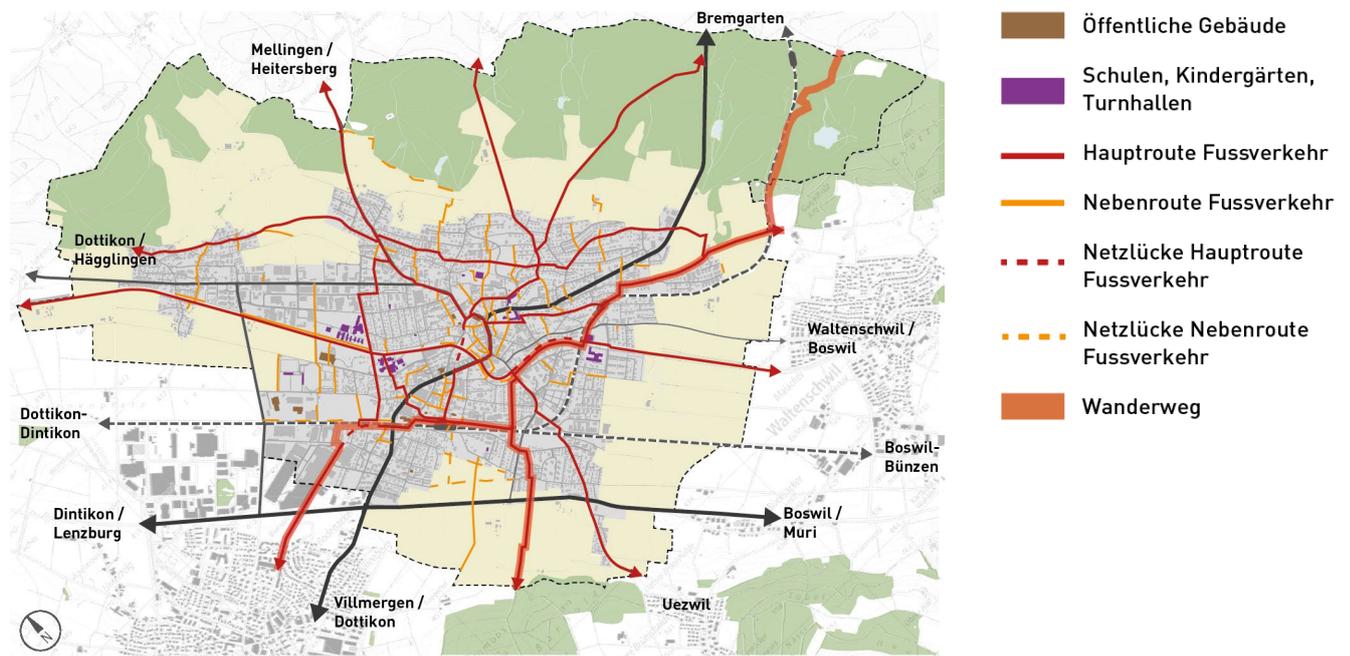


Abbildung 53: Fussverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) inkl. Wanderwege

Datengrundlage: Wanderwege gemäss Geoportal Kanton Aargau, kommunales Fusswegnetz gemäss KGV 2011

Hinweis: Das aktuelle und vollständige Fusswegnetz ist im Teilplan Fussverkehr (Kapitel 4 im Bericht Teil II) abgebildet.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Mit den in Kapitel 5.6.1 aufgeführten Massnahmen für Netzschliessungen beim Veloverkehr ist vorgesehen gleichzeitig auch Netzlücken beim Fussverkehr aufzuheben.



5.7.2 Fussverkehrsinfrastruktur

Ausgangslage

Entlang der Ortsdurchfahrten und Strassen mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen ist generell eine einseitige Fussverkehrsinfrastruktur in Form eines Trottoirs vorhanden. In vielen Fällen gibt es beidseitig ein Trottoir. Die Fussverkehrsinfrastruktur erfüllt die Grundanforderungen, leistet aber keinen zusätzlichen Beitrag zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität resp. ist nicht attraktiv zum Verweilen (z.B. durch Sitzgelegenheiten, Begrünung, etc.). In den Wohnquartieren ist aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens sowie des tieferen Geschwindigkeitsregimes eine separate Fussverkehrsinfrastruktur nicht erforderlich. Ein besonderes Augenmerk muss jedoch auf übersichtliche Situationen gelegt werden, insbesondere bei Kreuzungen und Grundstückszufahrten. Dies weil Quartierstrassen von den Kindern gerne auch zum Spielen genutzt werden.

Bestehende Infrastruktur
Längsverbindungen

Es gibt zahlreiche Querungsstellen über die HVS, wobei in den letzten Jahren als Massnahmen aus dem KGV 2011 zahlreiche Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel als Querungshilfe versehen worden sind. Gewisse Querungsstellen verfügen jedoch weiterhin über keine Mittelinsel. Dies ist insbesondere aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens problematisch. Eine Mittelinsel bietet zusätzlichen Schutz und ermöglicht die Strasse in zwei Etappen zu queren. Dies ist besonders relevant unter dem Aspekt, dass die Infrastruktur allen Altersgruppen («8 bis 80») und auch mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. Sehbehinderte Personen) dienen soll.

Bestehende Infrastruktur
Querungsstellen

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Gemäss der Freiraumplanung Baugebiete sollen diverse Strassenachsen aufgewertet werden. Dabei sind auch die zentralen Achsen des Fussverkehrsnetzes zu berücksichtigen.

Abgesehen von der Freiraumplanung Baugebiete sind keine weiteren Aufwertungsmassnahmen bezüglich der Fussverkehrsinfrastruktur auf Längsverbindungen geplant.

An den verschiedenen Knoten wurde im Rahmen von Sanierungsprojekten oder Ähnlichem Verbesserungen für den Fussverkehr geprüft (insbesondere Ergänzungen von Mittelinseln). Gleichzeitig wurde im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofs zur ÖV-Drehscheibe geprüft, wie die bestehenden Unterführungen und Wegverbindungen für den Fussverkehr aufgewertet werden können.



5.8 Kombinierte Mobilität¹⁴

5.8.1 Umsteigepunkte

Ausgangslage

In Wohlen bildet der ÖV das Rückgrat der Intermodalität und wird mit Angeboten wie P+R, B+R, Carsharing, etc. punktuell ergänzt. Der wichtigste Umsteigepunkt insbesondere in Hinblick auf die kombinierte Mobilität ist der Bahnhof Wohlen. Aktuell wird dieser zur Verkehrsdrehscheibe ausgebaut (vgl. Kapitel 4.2.6). Folgendes Mobilitätsangebot soll im Endzustand am Bahnhof Wohlen vorhanden sein [4]:

- _ Bahnhof mit zahlreichen S-Bahn-Anschlüssen
- _ Bushof mit zahlreichen Anschlüssen auf die Orts- und Regionalbuslinien
- _ Genügend gedeckte und sichere Veloabstellanlagen
- _ Ausgebautes Carsharing-Angebot
- _ P+R und B+R
- _ Gute Erschliessung bzw. direkte Wege für den Fuss- und Veloverkehr



Abbildung 54: Verkehrsdrehscheibe Wohlen im Endausbau (2035), Planungsstand 2021

Quelle: Faktenblatt Verkehrsdrehscheibe Wohlen vom 09.09.2021

Mit dem zuvor aufgeführten Mobilitätsangebot erfüllt die Verkehrsdrehscheibe Wohlen fast alle Anforderungen an eine multimodale Verkehrsdrehscheibe gemäss dem Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität des Kantons Aargau. Damit die Anforderungen vollständig erfüllt werden, müsste noch ein Bikesharing-Angebot ergänzt resp. zumindest die dafür notwendigen Flächen reserviert werden [41].

In Ergänzung zum Bahnhof dienen alle Haltestellen des ÖV als Umsteigepunkte vom Fuss- und Veloverkehr auf die Orts- und Regionalbuslinien sowie auf die S-Bahnen. Das Fuss- und Veloroutennetz in Wohlen erschliesst die Mehrheit der ÖV-Haltestellen auf dem Gemeindegebiet (vgl. Abbildung 55 und Abbildung 56).

Verkehrsdrehscheibe
Bahnhof Wohlen

Bikesharing-Angebot fehlt

Weitere Umsteigepunkte

¹⁴ Die kombinierte Mobilität resp. Intermodalität bezeichnet die Benützung verschiedener Verkehrsmittel, um eine Strecke zwischen zwei Orten zurückzulegen. Die Wahl des Verkehrsmittels ist dabei abhängig vom Ziel oder Zweck und kann sich somit ändern.

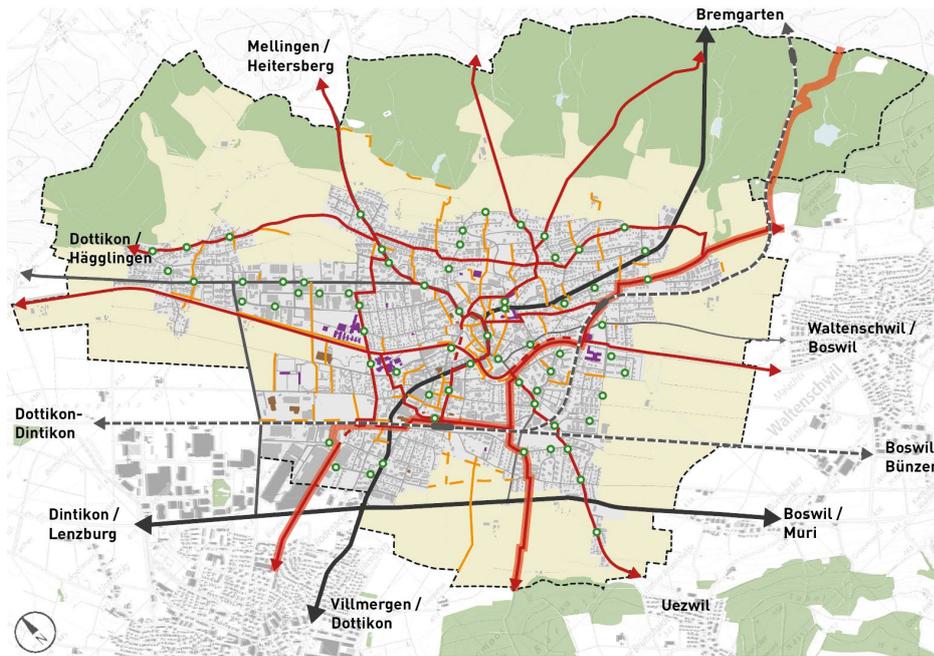


Abbildung 55: Fussverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) und ÖV-Haltestellen als Umsteigepunkte

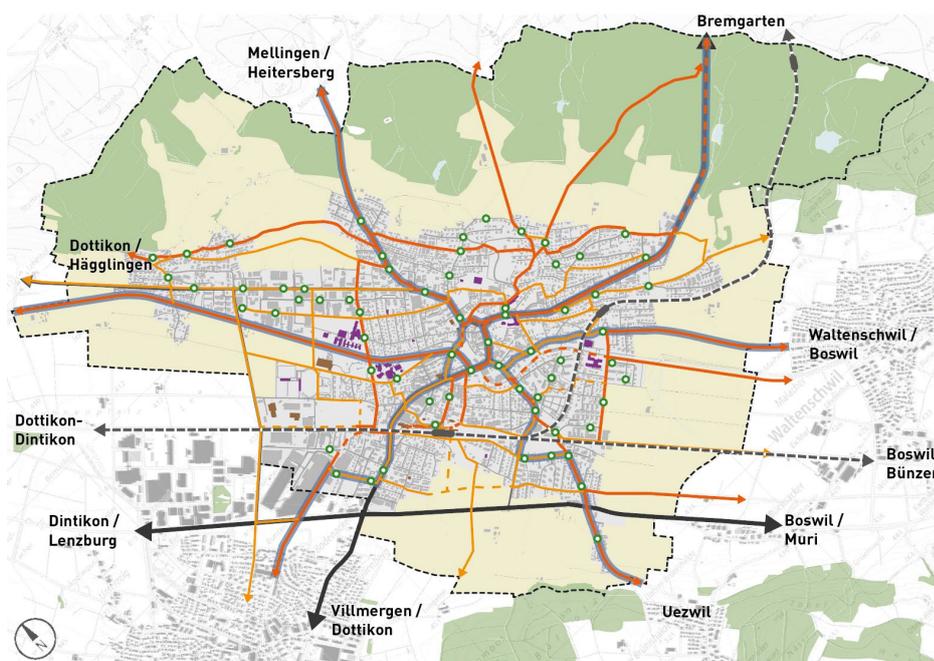


Abbildung 56: Veloroutennetz (Haupt- und Nebenrouten sowie kantonale Velorouten) und ÖV-Haltestellen als Umsteigepunkte

Zukünftige Entwicklungen / Trends

In der 2. Etappe der Umsetzung der Verkehrsdrehscheibe Wohlens sollen oberirdisch weitere VAP ergänzt werden (vgl. Kapitel 4.2.6). Zudem sind Planungen in Gange, welche einerseits die Verschiebung des S-Bahn-Trassees AVA in Richtung Bahnhof Wohlens vorsehen. Damit wird insbesondere die Umsteigebeziehung von und zur S17 Wohlens-Bremgarten-Dietikon verbessert. Andererseits wurden bereits Überprüfungen zur Aufwertung der bestehenden Bahnhofsunterführungen resp. einer neuen Überführung gemacht (vgl. Kapitel 4.2.6, 5.6, 5.7). All diese Aspekte tragen dazu bei, dass die Verkehrsdrehscheibe Wohlens weiter aufgewertet wird.



5.8.2 Quartierhubs

Ausgangslage

Verkehrsdrehscheiben können in Ergänzung zu den verkehrlichen Themen weitere Funktionen übernehmen, beispielsweise die Aufwertung von öffentlichen Räumen, die Schaffung von neben dem Ortszentrum identitätsstiftenden Orten, die Verbesserung der lokalen Nahversorgung, etc. Dabei handelt es sich nicht mehr um reine Verkehrsdrehscheiben, sondern um sogenannte Quartierhubs. Das Mobilitätsangebot beschränkt sich oft auf die lokale Erschliessung sowie die Anbindung an die nächst grössere Verkehrsdrehscheibe resp. den nächst grösseren Hub [32].

Im Rahmen einer Studie hat das Institut für Raumentwicklung der Ostschweizer Fachhochschule (OST) das Gemeindegebiet von Wohlen auf mögliche Standorte für Quartierhubs untersucht. Folgende zwei Standorte weisen gemäss der Studie Potenzial auf und sind im Rahmen des KGV sowie des REL hinsichtlich den genannten Aspekten vertieft zu prüfen [32]:

- **Wohnquartier Untere Farnbühlstrasse / Boll / Brünismatt / Büttiker**
Verbesserung ÖV-Anbindung an Bahnhof (Takt, Betriebszeiten), Sharing-Angebote, Geschäfte mit Gütern des täglichen Bedarfs, Ausgestaltung zum Quartiertreffpunkt
- **Wohnquartier Niederwiler-, Jura- und Anglikerstrasse**
Minderung Trennwirkung Kantonsstrasse, Aufwertung Strassenraumgestaltung, räumliche Verknüpfung Verkehrs- und Versorgungsangebote, Ausgestaltung Quartiertreffpunkt.

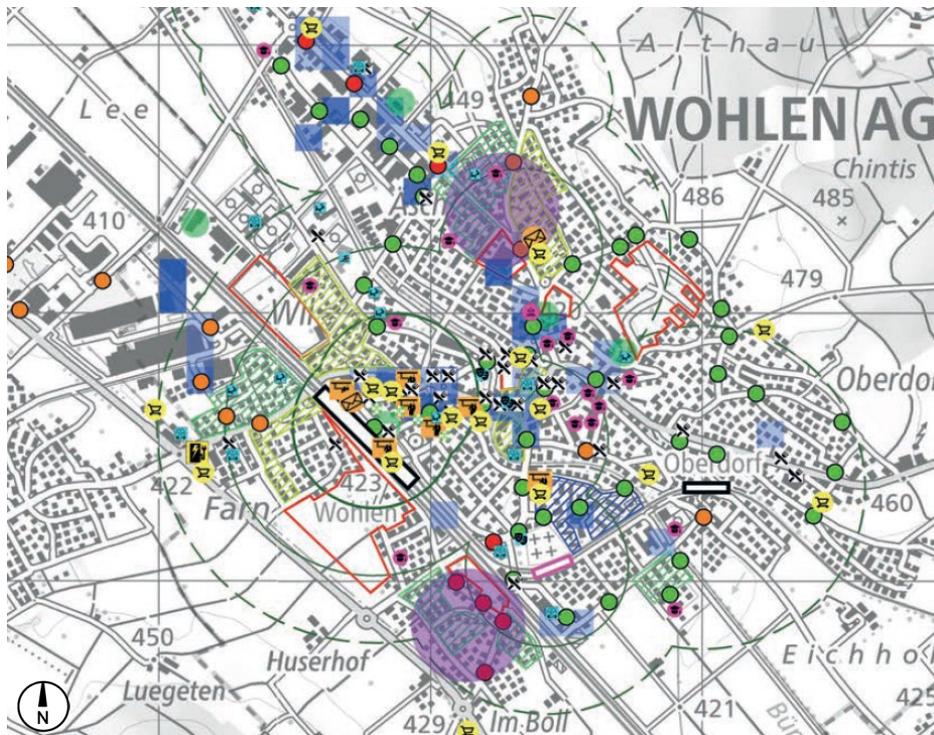


Abbildung 57: Potenzielle Quartierhubs in Wohlen (violett dargestellt)

Quelle: Institut für Raumentwicklung Ostschweizer Fachhochschule. Quartierhubs in Gemeinden. Rapperswil, Oktober 2022.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

-

Definition Quartierhub

Potenzial Quartierhubs in Wohlen



5.8.3 Sharing-Angebote

Ausgangslage

Es gibt zwei Carsharing-Standorte in Wohlen; beim Bahnhof (2 Fahrzeuge) und bei der Gemeindeverwaltung (1 Fahrzeug). Am Workshop mit der Begleitgruppe wurde bemängelt, dass keine grösseren Fahrzeuge zur Ausleihe in Wohlen zur Verfügung stehen.

Carsharing



Abbildung 58: Carsharing-Standorte in Wohlen

Quelle: Mobility. Abgerufen am 17.11.2022 von www.mobility.ch/de/privatkunden/standorte

Weitere Sharing-Angebote wie beispielsweise Bikesharing sind nicht vorhanden. Grundsätzlich kann ein Bikesharing-Angebot in einer Gemeinde der Grösse von Wohlen das Busangebot auf eine flexible Art ergänzen und eine Zubringerfunktion zum ÖV übernehmen (siehe auch Anforderungen gemäss Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität des Kantons Aargau in Kapitel 5.8.1).

Weitere Sharing-Angebote

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Momentan ist kein konkretes Projekt bezüglich eines Ausbaus vom Sharing-Angebot bekannt. Dies betrifft das Carsharing-Angebot von Mobility wie auch weitere potenzielle Angebote.

5.8.4 Park + Ride

Ausgangslage

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofs Wohlen wurde das bestehende P+R-Angebot in eine Tiefgarage mit 107 Parkfelder verlegt. Damit wurde oberirdisch Platz für Veloabstellanlagen und Gestaltungsmassnahmen geschaffen.

P+R-Angebot

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Auf dem Gemeindegebiet von Wohlen besteht langfristig kein weiterer Bedarf nach P+R-Anlagen. In der Region stehen folgende P+R-Anlagen zur Verfügung (Stand Juni 2023):

- Boswil-Bünzen (32 Parkfelder)
- Dottikon-Dintikon (36 Parkfelder)
- Henschicken (16 Parkfelder)
- Muri (53 Parkfelder)
- Othmarsingen (60 Parkfelder)



5.9 Verkehrssicherheit

5.9.1 Unfälle

Ausgangslage

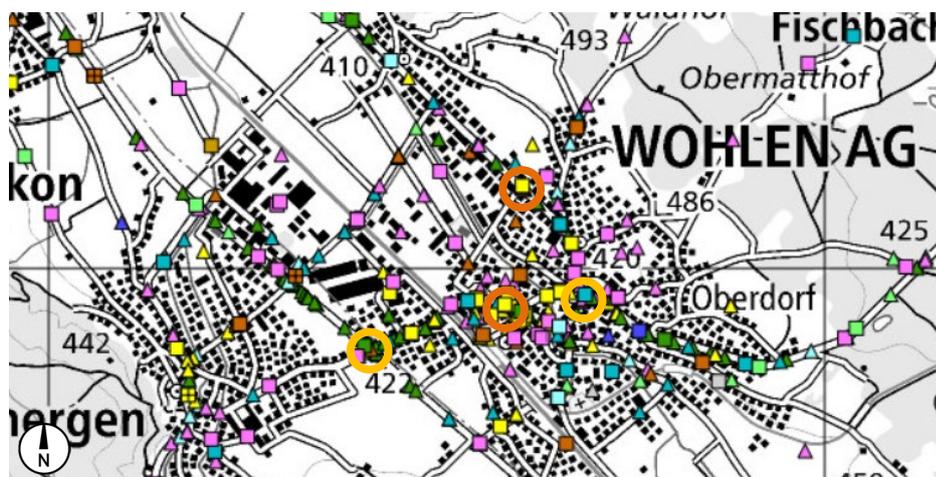
Auf den Ortsdurchfahrten in Wohlen (Kantonsstrassen) gibt es eine Häufung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Dabei handelt es sich um leicht- bis schwerverletzte Personen. Die Unfälle fanden entweder auf geraden Strecken oder bei Verzweigungen statt. Seit 2011 ist eine einzige Person (ein 12-jähriges Mädchen) bei einem Verkehrsunfall im gesamten Gemeindegebiet von Wohlen getötet worden. Der Unfall ereignete sich im August 2022 auf der Zentralstrasse und die getötete Person war Beifahrerin im verunglückten Auto. Im Jahr 2019 fanden nur 7% aller Unfälle in Tempo-30-Zonen statt und in Begegnungszonen gab es gar keine Unfälle. Gemäss dem Kanton Aargau gibt es in der Gemeinde Wohlen zwei USP¹⁵. Ein USP befindet sich auf der Anglikerstrasse am Knoten Angliker-/ Allmend- / Litzibuechstrasse. Im Jahr 2021 wurde auf der Anglikerstrasse im Rahmen eines kantonalen Projekts die Grenze zwischen dem innerorts und ausserorts Bereich verschoben. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden nicht umgesetzt. Die Auswirkungen auf den USP bezüglich Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgrund der Verschiebung der Innerorts-/ Ausserortsgrenze sind noch nicht ermittelt. Der andere USP befindet sich beim Kreisel Zentralstrasse / Alte Bahnhofstrasse [36].

Unfälle mit
Personenschaden und
Unfallsschwerpunkte

Laut den Unfalldaten des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zeichnen sich zwei Stellen auf dem HVS-Netz der Gemeinde ab, wo sich Verkehrsunfälle mit Personen- wie auch Sachschaden häufen, ohne dass diese unter der Definition von USP fallen. Die erste Unfallhäufungsstelle befindet sich beim Knoten Villmerger- / Wohler- / Bünzthal- / Farnstrasse und die zweite bei der Kreuzung der Zentral- und Bremgarterstrasse mit dem Kirchenrain. An beiden Stellen ereigneten sich 9 oder mehr Unfälle zwischen den Jahren 2011 und 2021.

Unfälle mit Personen- und
Sachschaden (Unfallhäufungsstellen)

Die Beurteilung der Verkehrssicherheit kann nicht nur aufgrund der Unfallstatistik abschliessend beurteilt werden. Es müssen auch die Infrastruktur und das subjektive Empfinden berücksichtigt werden.



- Fussgängerunfall
- Schleuder-/ Selbstunfall
- Auffahrunfall
- Ab- oder Einbiegeunfall
- Überqueren der Fahrbahn
- Unfallsschwerpunkt (USP)
- Unfallhäufungsstelle (>9 Unfälle zwischen 2011 und 2021, inkl. Unfälle mit Sachschaden)

Abbildung 59: Räumliche Verteilung der Unfälle mit Personenschaden seit 2011

Quelle: ASTRA, abgerufen am 12.01.2022 von map.geo.admin.ch

¹⁵ «Eine Stelle im Strassennetz ist dann ein USP, wenn sich dort mehr Unfälle ereignen, als dies unter „normalen“ Umständen zu erwarten wäre – dies als Folge von lokalen unfallbegünstigenden Einfluss-faktoren. Das heisst zugleich, dass bei einem USP unter anderem Defizite in der Strasseninfrastruktur und/oder der Verkehrsregelung wiederholt zu Unfällen geführt haben.» [8]



Zukünftige Entwicklungen / Trends

Aktuell liegen keine Projekte zur Sanierung der beiden USP vor. Beim Knoten Angliker-/ Allmend- / Litzibuechstrasse plant der Kanton eine Sanierung des Knotens, wofür eine konkrete Planung noch ausstehend ist. An der Alten Bahnhofstrasse ist eine Sanierung inkl. Einführung einer Tempo-30-Zone geplant, welche eine positive Wirkung auf das Unfallgeschehen am genannten Knoten haben könnte.

5.9.2 Schulwegsicherheit

Ausgangslage

Die Gemeinde Wohlen verfügt aktuell über keinen Schulwegplan. Im Rahmen des Workshops mit der Begleitgruppe wurden jedoch wichtige Schulwege sowie Schwachstellen auf diesen thematisiert. Die genannten Schwachstellen sind in die Schwachstellenpläne in Anhang 4 eingeflossen. Ein besonderer Fokus liegt auf der sicheren Vernetzung der verschiedenen Schulanlagen. Ausgelöst wird dieses Anliegen unter anderem durch die Lage der Schwimmhalle für den Schwimmunterricht in der Schulanlage Bünzmatt. Daher sind sichere Verbindungen zwischen den Schulanlagen Junkholz und Bünzmatt resp. Halden und Bünzmatt wichtig.

Eine weitere Problematik sind die «Elterntaxis», welche zu gefährlichen Situationen bei den Schulanlagen führen. Insbesondere auf der Pilatusstrasse kommt dies häufig vor. Diese Strasse ist, aufgrund des nah gelegenen Schulhauses Halden, ein wichtiger Schulweg in der Gemeinde Wohlen. Entsprechend sind dort viele Schulkinder zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, was zusammen mit dem hohen MIV-Aufkommen des «Elterntaxis» zu gefährlichen Situationen führen kann.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

-

Schulwege und Schwachstellen

Elterntaxis



5.10 Güterverkehr

Die verkehrsgünstige Lage des Kantons Aargau, aber auch von Wohlen, ist für Produktionsbetriebe und Logistikunternehmen attraktiv. Wohlen liegt beispielsweise in der Nähe des Autobahnanschlusses A1-Lenzburg. Gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) werden zwischen Wohlen und dem A1-Anschluss Lenzburg jährlich bis zu 5 Mio. Tonnen Güter auf der Strasse transportiert. Im weiteren Verlauf verteilt sich dieser strassengebundene Güterverkehr je zur Hälfte in Richtung Bremgarten (AG) und Muri (AG). In der Gemeinde Wohlen sind insbesondere der ESP Wohlen / Villmergen mit seinen zahlreichen Logistikbetrieben sowie das Gewerbegebiet Verursacher des Güterverkehrs. Eine Ausnahmetransportroute führt deshalb über die Niederwiler-, Angliker-, Nutzenbach- und Bünztalstrasse an diesen Gebieten vorbei und stellt ihre logistische Erschliessung sicher.

Wohlen ist in Bezug auf den schienengebundenen Güterverkehr relevant, da der wichtigste europäische Güterkorridor von Rotterdam nach Genua (Zulauf zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale, NEAT) über Wohlen führt und viel Durchgangsverkehr generiert wird. Gemäss ARE werden jährlich mehr als 12.5 Mio. Tonnen Güter auf diesem Abschnitt transportiert, womit dieser zu den am stärksten belasteten Abschnitten bezüglich schienengebundenen Güterverkehrs gehört. Abgesehen vom vielen Durchgangsverkehr gibt es zurzeit am Bahnhof Wohlen einen Freiverlad. Dieser soll mit der 2. Etappe des Ausbaus Verkehrs-drehscheibe Wohlen jedoch aufgehoben werden (vgl. Kapitel 4.2.6).

Güterverkehr Strasse

Güterverkehr Bahn

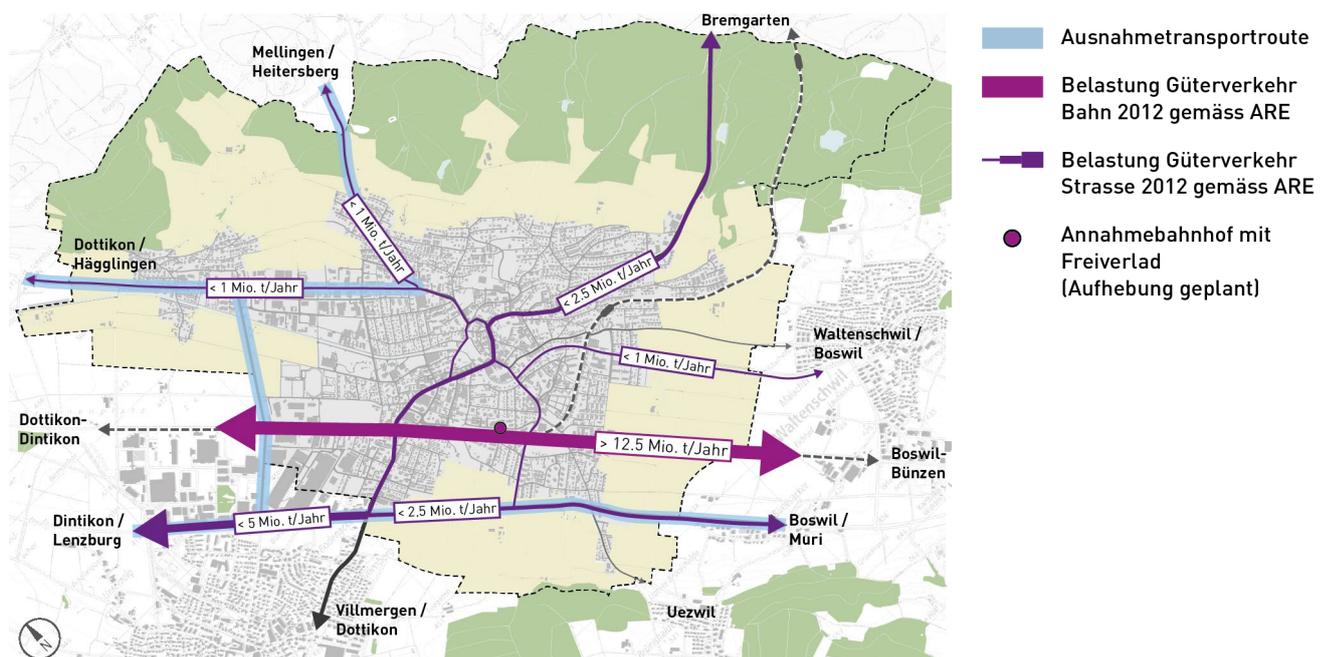


Abbildung 60: Belastung Güterverkehr Bahn und Strasse sowie Ausnahmetransportroute

Hinweis: Der SVA für die übergeordneten Strassen ist in Abbildung 36 ersichtlich.

Datengrundlage: ASTRA, abgerufen am 12.01.2022 von map.geo.admin.ch

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Für die Zukunft wird im Kanton Aargau mit einem Wachstum des Güterverkehrsaufkommens auf der Strasse von 20 % gerechnet, was eine Herausforderung für die bestehende Infrastruktur darstellt [50]. Auf dem europäischen Bahn-Güterkorridor soll gemäss ARE zukünftig die Kapazität weiter gesteigert werden, jedoch ohne gleichzeitigen Ausbau der Gleisanlagen.



5.11 Mobilitätsmanagement

Ausgangslage

Ein aktives Mobilitätsmanagement in Form von z.B. Sensibilisierung oder Parkraum-Management ist in der Gemeinde Wohlen nach heutigem Stand nicht vorhanden, weder in Unternehmen noch bei Wohnnutzungen oder der Verwaltung. Mit ein Grund dafür ist die fehlende planungsrechtliche Verankerung des Mobilitätsmanagement in den kommunalen Instrumenten und Gesetzen.

Erste Ansätze, welche in Richtung eines Mobilitätsmanagements gehen resp. vor allem der Sensibilisierung dienen, wird von den Schulen in Wohlen betrieben. Grund dafür sind die Probleme mit den «Elterntaxis» und den damit verbundenen gefährlichen Situationen (vgl. Kapitel 5.9.2). Die Schulleitung spricht die Eltern regelmässig auf diese Thematik an, beispielsweise an Elternabenden oder mittels Elternbriefen. Zudem werden durch die Polizei vermehrt Kontrollen durchgeführt.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

-

Kein Mobilitätsmanagement in Wohlen



5.12 Megatrends

Um abschätzen zu können, wie sich die Mobilität im Raum Wohlen bis 2040 aufgrund des Siedlungswachstums und den zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen entwickeln wird, wurde neben den in den vorangehenden Kapiteln bereits genannten Prognosen auf die Megatrends zurückgegriffen¹⁶. Megatrends haben eine langfristige Wirkung, welche sich über mehrere Jahrzehnte entfalten kann. Dadurch beeinflussen sie unser gesellschaftliches Weltbild, unsere Werte sowie unser Denken und Handeln. Gemäss dem Zukunftsinstitut Frankfurt sind sie «die grössten Treiber von Wandlungsprozessen». Solche bedeutenden Wandlungsprozesse betreffen zwangsläufig die Mobilität, welche stark mit Werten und Handeln zusammenhängt. Folgende Megatrends wurden in Bezug auf den KGV Wohlen untersucht (in Anlehnung an die Megatrend-Map des Zukunftsinstituts [72] und des Berichts vom Rat für Raumordnung zu den Megatrends und der Raumentwicklung in der Schweiz [67]).

Megatrends als langfristige Treiber

Zur Beurteilung der einzelnen Megatrends wird nachfolgend folgende Farblegende verwendet:

Farblegende

- Grundvoraussetzung
- Relevanz für KGV gross
- Relevanz für KGV mittel
- Relevanz für KGV klein

Megatrend	Beschrieb	Relevanz für KGV			Mögliche Stossrichtungen für KGV Wohlen
		gross	mittel	klein	
Digitalisierung	Verbreitung von digitalen Geräten wie Computer / Handys; Konnektivität nimmt zu. Die Digitalisierung führt zu mehr örtlicher und zeitlicher Flexibilität in der Arbeits- und Freizeitwelt	Grundvoraussetzung			Die Digitalisierung ist eine Grundlage bzw. Voraussetzung für die anderen Trends und weist daher eine hohe Relevanz auf. <ul style="list-style-type: none"> - Multimodalität fördern → zusätzliche «Drehscheiben» / lokale Mobilitätshubs - Mobility as a Service → siehe unten - Home- und Remote-Office → weniger Pendelwege, mehr lokale kurze Wege
Elektrifizierung von Fahrzeugen	Anteil von elektrischen Velos (E-Bikes) steigt stark an	X			Veloinfrastruktur stark ausbauen unter Berücksichtigung der Anforderungen von E-Bikes (z.B. Ladestationen, Sicherheit)
	Anteil von elektrischen Autos an der Fahrzeugflotte steigt stark an		X		Erhöhung Akzeptanz <ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Ladestation anbieten - Gemeindefahrzeuge konsequent ersetzen
	Anteil von Elektrofahrzeugen im ÖV an der Fahrzeugflotte steigt stark an		(X) ¹⁷	X	Primär beim Ortsbus: Erhöhte Quartierverträglichkeit, Komfort und Umweltverträglichkeit

¹⁶ KVM-AG, Zustand 2040, MIV-Modell, Abendspitzenstunde / Durchschnittlicher Tagesverkehr (ASP / DTV), ÖV-Modell, Abendspitzenstunde / Durchschnittlicher Werktagsverkehr (ASP / DWV)

¹⁷ Definition (X): Die Relevanz wird eher gemäss der tieferen Kategorie beurteilt, eine höhere Relevanz kann aber je nach Entwicklung des ÖV-Angebots nicht ausgeschlossen werden.



Autonomes Fahren	Vollautomatisierung von Fahrzeugen, d.h. ohne Hand am Steuer → Einführung über mehrere Stufen zunehmender Automatisierung		(X)	X	Testbetrieb für Shuttle-Bus (vorerst noch ohne automatisiertes Fahren, aber im Sinne von ÖV [öffentlicher Individualverkehr: ÖV-Angebot aber ohne fixe Linienführung und fixer Fahrplan, z.B. Rufbus])
CarSharing / CarPooling	CarSharing: «Mieten» von Fahrzeugen bei öffentlichen CarSharing-Unternehmen oder auch privates «Ausleihen» / Teilen eines Fahrzeugs unter Privatpersonen. CarPooling: gemeinsame, gleichzeitige Nutzung eines Fahrzeugs durch mehrere Personen.	X			<ul style="list-style-type: none"> - CarSharing-Standorte und Anzahl Fahrzeuge sowie die Elektrifizierung dieser weiter ausbauen (im öffentlichen Raum, auf Firmenarealen), als Ersatz für das Zweitauto - Entwicklungsgebiete als autoarme / autofreie Siedlungen realisieren mit einem (evtl. in Miete integrierten CarSharing-Angebot) - CarPooling-App einführen
Mobility as a Service (MaaS)	Multimodale und nachhaltige Mobilitätsdienste, welche die Transportbedürfnisse der Kunden durch die Integration von Planung und Bezahlung nach dem One-Stop-Shop-Prinzip erfüllen	X			<ul style="list-style-type: none"> - Multimodalität fördern (tendenziell ÖV für längere Etappen und Fuss-/Veloverkehr für kürzere Etappen → d.h. ÖV-Angebot und Fuss-/Veloroutennetz ausbauen und aufeinander abstimmen bzw. vernetzen) - zusätzliche «Drehscheiben» / lokale Mobilitätshubs - Ausbau CarSharing-Angebot und Einführung BikeSharing-Angebot sowie Integration von weiteren «freefloating» Geräten (E-Trottinett etc.) prüfen (Stichwort «Mikromobilität») - MaaS-Dienste auf Areal-Ebene bei Entwicklungsgebieten anbieten
Bike-Boom	Wachsende Beliebtheit des Velos und Verlagerungspotenzial (insbesondere auch E-Bikes); Förderung des Veloverkehrs; Zunahme des Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr	X			<ul style="list-style-type: none"> - Zeitnahe Realisierung von Verbindungen mit durchgehender, attraktiver Veloinfrastruktur in die angrenzenden Gemeinden (Potenzial für Velovorzugsroute Waltenschwil – Wohlen – Lenzburg prüfen) - Behebung der Sicherheitsdefizite und Netzlücken im Veloroutennetz - Einführung BikeSharing-Angebot - Ausbau öffentliche VAP - Marketing für Velofahren – bei jedem Wind & Wetter - Optimale Berücksichtigung Veloverkehr bei Entwicklungsgebieten (attraktive Zugänge, Mindestanforderungen Veloparkierungsangebot etc.)
Dash-Delivery (City Logistics)	Wachsenden Anzahl Pakete; Erwartungen der Kunden an Servicequalität (rasche Zulieferung) nehmen zu			X	<ul style="list-style-type: none"> - Dezentrales Logistikkonzept, z.B. mit Car-gobikes - Hotspots für Güterverkehr gezielt berücksichtigen
24/7 Gesellschaft	Ausdehnung der Aktivitätszeiten in die Nacht / aufs Wochenende		(X)	X	<ul style="list-style-type: none"> - Beleuchtung im öffentlichen Raum verbessern (für Fuss- und Veloverkehr), unter Berücksichtigung einer Minimierung der Lichtverschmutzung - Lärmschutz - Nacht-/Randstundenangebot ÖV



Demografische Alterung	Strukturelle Änderungen wie die relative Zunahme der älteren Menschen, die relative Abnahme der Erwerbspersonen sowie die generell zunehmende Bedeutung von Einkaufs- und Freizeitwegen	(X)	X		<ul style="list-style-type: none">- Alle Anpassungen / Umgestaltungen / Neurealisierung von Strassenräumen nach einheitlichen Standards für Fussverkehr (inkl. Hindernisfreiheit)- Ausbau / Optimierung Fuss- und Veloroutennetz (insb. Behebung Sicherheitsdefizite)- Alternative Mobilitätsdienste fördern (z.B. Heimplieferservices, CarPooling etc.)
Klimawandel	Durch die Freisetzung von Treibhausgasen durch den Menschen verursachte globale Erwärmung bzw. Veränderung des Klimas auf der Erde	(X)	X		<ul style="list-style-type: none">- Flächenverbrauch durch Verkehrsinfrastruktur minimieren / reduzieren- Umgestaltung der Strassenräume: Begrünung, Entsiegelung- Förderung E-Mobilität >> insb. Ladestationen für E-Bikes/-Autos (oder auch E-Busflotten), im öff. Raum sowie privat / in Entwicklungsgebieten- Kurze Wege ermöglichen durch a) Mischnutzung Wohnen + Arbeiten in allen Entwicklungsgebieten und b) Grundversorgung dezentral sicherstellen (z.B. Dorfladen, Sportverein etc.) c) Attraktives ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsangebot inkl. attraktiver VAP in unmittelbarer Nähe der wichtigsten Zielorte.

Bemerkung: Die Corona-Pandemie, welche seit dem Frühjahr 2020 herrscht, hat gezeigt, dass solche äusseren, unvorhersehbaren Ereignisse innert kurzer Zeit tiefgreifende Veränderungen mit sich ziehen können, auch in Bezug auf die Mobilität. Detaillierte, quantitative Analysen fehlen derzeit noch. Trotzdem wird tendenziell eine Verlagerung vom ÖV auf den MIV und den Veloverkehr beobachtet. Durch den Lock-Down erfuhren zudem das Homeoffice sowie virtuelle Meetings einen markanten Aufschwung, was zu einer Reduktion des Verkehrs insgesamt beiträgt. Auch die Reisefreudigkeit (Ferien, Freizeit) ist etwas gebremst. Die langfristige Entwicklung von all diesen Veränderungen ist aber noch ungewiss.

Effekt Corona-Pandemie



6. Fazit Situationsanalyse

Folgende zentrale Erkenntnisse konnten aus der Situationsanalyse pro Themenfeld gewonnen werden. Diese dienen als Grundlage für die nachgelagerte Formulierung der Ziele und Ermittlung des Handlungsbedarfs.

Siedlungsraum

- Regionale Zentrumsfunktion mit hoher Nutzungsvielfalt.
- Starke Einbettung in umliegende Landschaft und attraktive Freiräume.
- Stärkere Zunahme der Wohnbevölkerung gegenüber den Beschäftigten führt zu mehr Pendlerverkehr, vor allem Wegpendler.
- Hoher Überbauungsgrad der Bauzonen. Der Fokus liegt nun auf der hochwertigen Innenentwicklung, um sich zu einer urbanen Kernstadt gemäss Richtplan zu entwickeln. Einerseits sind die unbebauten zweigeschossigen Wohnzonenreserven auszuschöpfen und andererseits im bebauten Bestand mit geeigneten planerischen Massnahmen Entwicklungen voranzutreiben.
- Lärmbelastung entlang HVS, unter anderem im Zentrum.
- Unattraktive öffentliche (Strassen-)Räume im Zentrum aufgrund hohen MIV-Aufkommens.
- Teilweise fehlende Begrünung im öffentlichen Raum sowie fehlende Attraktivität (wenige Sitzmöglichkeiten, Aufenthaltsflächen, Verweilorte, Aneignungsplätze, etc.) laden wenig zur Begegnung und Bewegung ein.
- Hitzeinseln auf Ortsdurchfahrten und in Industrie-/ Gewerbegebieten.

Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten

- Hoher MIV-Anteil in der Region Bünztal, auch im Vergleich mit anderen Kernstädten des Kantons Aargau.
- MIV-Durchgangsverkehrsanteil liegt bei 27 %, MIV-Quell-/ Zielverkehrsanteil bei 62 % und MIV-Binnenverkehrsanteil bei 11 %.
- Für viele Verbindungen (u.a. Zürich, Aarau, Baden, etc.) ist der ÖV konkurrenzfähig bzw. die Reise von Zentrum zu Zentrum ist mit dem ÖV häufig schneller.
- Trotz gutem ÖV-Angebot wird eine Mehrheit der Wege in Wohlen in erster Linie mit dem Auto zurückgelegt, was unter anderem auf die schwierige Erreichbarkeit mit dem ÖV, zu Fuss und mit dem Velo aus den umliegenden Ortschaften zurückzuführen ist.

Motorisierter Individualverkehr

- Die kantonalen HVS sowie Regional- und Lokalverbindungsstrassen sorgen für eine Anbindung von Wohlen in alle Richtungen sowie eine Hierarchisierung des Strassennetzes im Siedlungsgebiet. Die Achse Bünztal- / Farnstrasse dient faktisch als zentrumsnahe Umfahrung des Siedlungsgebietes auf der Westseite.
- Hohe MIV-Belastungen bzw. überlastete Knoten auf den Ortsdurchfahrten vermindern die Erreichbarkeit des Ortes und sind unattraktiv für



Autofahrende. Die überlasteten Strassenabschnitte und Knoten führen zu Schleichverkehr in den Quartieren.

- Hohe Hoffnung, die in Umfahrung gesteckt wird, verzögert bzw. verhindert das Ergreifen von weiteren Massnahmen.

Ruhender Verkehr

- Grosses Angebot an Parkplätzen im Zentrum, welches jedoch bewirtschaftet wird. Vor allem in der Peripherie ist der Belegungsgrad der öffentlich zugänglichen Parkfelder tief.

Öffentlicher Verkehr

- Gut ausgebautes, dichtes ÖV-Angebot mit Ortsbus-, Regionalbus- und S-Bahnlinien sowie RegioExpress-Zügen, welche genügend Kapazität und mehrheitlich einen Halbstundentakt in der HVZ aufweisen.
- In Randzeiten ist das ÖV-Angebot ausgedünnt, wird jedoch überall – auch wenn reduziert – sichergestellt (z.T. mit Ruf taxis).
- Der mit dem STEP 2035 vorgesehene Wegfall der Direktverbindung nach Zürich in den Stosszeiten führt zu einem Attraktivitätsverlust des ÖV.
- Eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung kann mit dem Ausbau des Bahnangebots (STEP 2035) zusammen mit einer Takterhöhung auf dem Busnetz in Aussicht gestellt werden.
- Die Fahrpläne der Buslinien sind auf die S-Bahn ausgerichtet, was zu langen Standzeiten am Bahnhof und unschlanken Anschlüssen im Ortsbusnetz (keine Durchmesserlinien) führt, weiter sind die Anschlüsse in die Region Baden wenig attraktiv.
- Zunehmende Stausituationen und dadurch induzierte Fahrzeitverluste auf den Ortsdurchfahrten im Zentrum verhindern eine Attraktivitätssteigerung des ÖV.
- Vereinzelte Gebiete sind mit dem ÖV ungenügend erschlossen (Büttiker, Junkholz, Unterfarnbühl und Sportanlagen).
- Viele Bushaltestellen erfüllen die Anforderungen des BehiG nicht.

Veloverkehr

- Hohe Nutzungsvielfalt und zusammenhängende Siedlungsstruktur als gute Voraussetzungen für kurze Wege, die gut mit dem Velo zurückgelegt werden können.
- Aufgrund MIV-Anteils auf kurzen bis mittleren Distanzen (< 10 km) besteht ein hohes Verlagerungspotenzial auf den Veloverkehr. Potenzial Veloverkehr als Zubringer zum ÖV vorhanden.
- Topografische Gegebenheiten mit den Hügelzügen des Bünztals auf bestimmten Beziehungen für den Veloverkehr nachteilig.
- Die zwei durch das Siedlungsgebiet verlaufenden Bahnlinien bilden eine starke Zäsur.
- Potenzial von E-Bikes auf weiteren und/oder steileren Strecken vorhanden, jedoch bei ungeeigneter Infrastruktur aufgrund höherer Fahrgeschwindigkeiten erhöhtes Unfallrisiko.
- Veloinfrastruktur (Velostreifen bzw. -wege) oft mangelhaft resp. fehlt komplett und berücksichtigt bisher E-Bikes zu wenig.



- _ Ausser beim Bahnhof, wenige öffentliche VAP vorhanden (und keine für Spezialvelos z.B. Cargobikes).
- _ Aktuelle gesetzliche Grundlage macht in Bezug auf privaten VAP keine Empfehlungen für ein grosszügigeres Angebot zur weiteren Förderung des Veloverkehrs.

Fussverkehr

- _ Hohe Nutzungsvielfalt und zusammenhängende Siedlungsstruktur als gute Voraussetzungen für kurze Wege, die gut zu Fuss zurückgelegt werden können.
- _ Aufgrund MIV-Anteils auf kurzen bis mittleren Distanzen (< 10 km) besteht ein hohes Verlagerungspotenzial auf den Fussverkehr. Potenzial Fussverkehr als Zubringer zum ÖV vorhanden.
- _ Topografische Gegebenheiten mit den Hügelzügen des Bünztals auf bestimmten Beziehungen für den Fussverkehr nachteilig.
- _ Die zwei durch das Siedlungsgebiet verlaufenden Bahnlinien bilden eine starke Zäsur, insbesondere für den Fussverkehr.
- _ Dichtes Netz an Fusswegverbindungen/-wegen mit nur wenigen Netzlücken vorhanden.

Kombinierte Mobilität

- _ Aktuelle Planung und Realisierung ÖV-Drehscheibe trägt zur Förderung der Multimodalität bei
- _ Kein Bikesharing-Angebot vorhanden.
- _ Vorhandene Carsharing-Angebot noch sehr bescheiden.

Verkehrssicherheit

- _ Zwei USP an Knoten im Siedlungsgebiet und zwei weitere Knoten mit Unfallhäufung.
- _ Wenig bekannte Sicherheitsdefizite, jedoch viele einzelne Personenunfälle entlang Kantonsstrassen (insb. Bremgarter- und Villmergerstrasse).
- _ Einführung Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren sowie Realisierung von Eingangstoren bei Ortseingängen und Mittelinseln als Querungshilfe auf HVS wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
- _ Es bestehen verschiedene Problemstellen auf Schulwegen. Eine Schulwegplanung fehlt jedoch bisher.

Güterverkehr

- _ Prognostizierte Zunahme des Güter- / Logistikverkehrs auf der Strasse.

Mobilitätsmanagement

- _ Planungsrechtliche Verankerung des Mobilitätsmanagements in den kommunalen Planungsinstrumenten und Gesetzen fehlt.
- _ Entwicklungsgebiete sind zentral gelegen und gut zu Fuss, mit dem Velo oder ÖV erreichbar und bieten somit eine gute Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität.



Quellenverzeichnis

1. **asa AG.** Buskonzept Region Wohlen. Zielbild 2035 und Konzept 2025. Stand für Beratung Kommissionen / Gemeinderäte. Rapperswil-Jona, 31. Oktober 2022
2. **asa AG.** Überprüfung und Optimierung Busnetz Gemeinden Wohlen und Waltenschwil. Präsentation Analyse und Handlungsansätze. Rapperswil-Jona, 14. Februar 2022
3. **arcoplan.** Gestaltungsplan Wohnüberbauung Pilatusstrasse, Wohlen. Umgebungsplan, Situation 1:200. Ennetbaden, rev. 20. Januar 2022.
4. **Bundesamt für Raumentwicklung ARE.** Faktenblatt. Verkehrsdrehscheibe Wohlen. Bern, 9. September 2021
5. **Bundesamt für Statistik BFS.** Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde. Gemeindestand 2014. Bern, 3. Dezember 2020
6. **Bundesamt für Strassen ASTRA.** Verkehrsfluss und Stauaufkommen. Definitionen. Abgerufen am 15.06.2023 von www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/definitionen.html
7. **Bundesamt für Strassen ASTRA.** Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Abgerufen am 11. November 2022 von www.map.geo.admin.ch
8. **Bundesamt für Strassen ASTRA.** Bericht. Ermittlung von Grenzwerten für das Unfallschwerpunkt-Management. Bern, 24. April 2018
9. **B+S Ingenieure und Planer.** Vorstudie Verkehrskonzept Erschliessung Bahnhof Wohlen. Zürich, 21. April 2016
10. **ERP Architekten AG.** Gestaltungsplan Untere Farnbühlstrasse. Sondernutzungsvorschriften gemäss § 21 BauG. Dättwil, rev. 25. Mai 2018.
11. **ewp.** Betriebs- und Gestaltungskonzept Zentralstrasse. Effretikon, 5. Februar 2015
12. **Gähler und Partner AG.** Sanierung Alte Bahnhofstrasse. Auflageprojekt. Ennetbaden, 8. Februar 2022
13. **Gähler und Partner AG.** Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse, alte Bahnhofstrasse, Aargauerstrasse. Ennetbaden, 27. Juni 2017
14. **Gähler und Partner AG, SKK Landschaftsarchitekten, Schockguyan.** Bushof und Bahnhofplatz Wohlen. Ausführungsprojekt Möblierung. Situationsplan 1:200. 10. Mai 2021
15. **Gemeinde Wohlen.** Erhebung der öffentlich nutzbaren Parkfelder. März 2023.
16. **Gemeinde Wohlen.** Projektliste der Abteilung Tiefbau & Verkehr, 25. Mai 2022
17. **Gemeinde Wohlen.** Geschäftsbericht mit Jahresrechnung. 2021
18. **Gemeinde Wohlen.** Reglement über das Parkieren in der Gemeinde Wohlen (Parkierungsreglement). Wohlen, 3. August 2021
19. **Gemeinde Wohlen.** Verordnung über das Parkieren in der Gemeinde Wohlen (Parkierungsverordnung). Wohlen, 3. August 2021
20. **Gemeinde Wohlen.** Bauzonenplan. Wohlen, 26. März 2014
21. **Gemeinde Wohlen.** Reglement über Ersatzabgaben für die Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht. Wohlen, 1. Januar 2014
22. **Gemeinde Wohlen.** Bau- und Nutzungsordnung. Wohlen, 8. Mai 2006 (Teilrevision 4. November 2013)



23. **Gemeinde Wohlen.** Gestaltungsplan Jacob Isler Areal. Richtprojekt gemäss § 21 BauG. Wohlen, 1. November 2012
24. **Gemeinde Wohlen.** Kommunaler Gesamtplan Verkehr. Schlussbericht. Wohlen, 21. November 2011
25. **Gemeinde Wohlen.** Parkierungskonzept und Grundlagen für ein Parkierungsreglement. Wohlen, 21. November 2011
26. **Gemeinde Wohlen.** Freiraumplanung Baugebiet. Bericht. Wohlen, 28. April 2010
27. **Gemeinde Wohlen.** Masterplan Ortszentrum. Wohlen, 12. August 2009
28. **Gemeinde Wohlen.** Leitbild. Wohlen, 3. März 2008
29. **Gemeinde Wohlen.** Revision Bauzonenplan. Leitsätze und Massnahmen zur räumlichen Entwicklung. Wohlen, 3. März 2008
30. **G+P Ingenieure.** Wohlen. Effektive Geschwindigkeit (km/h) Tag. 28. Januar 2021
31. **Ingenieurbüro Wilhelm + Wahlen.** Sanierung Freiämter- und Friedhofstrasse. Signalisation und Markierung 1:500. 18 März 2021.
32. **Institut für Raumentwicklung Ostschweizer Fachhochschule.** Quartierhubs in Gemeinden. Rapperswil, Oktober 2022.
33. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen. Zwischenstand. 24. Juni 2022
34. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** AGIS. Online Karte: Strassenbelastungsplan. Aarau, 14.06.2022
35. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** AGIS. Online Karte: ÖV-Gütekategorie – Beschreibung. Aarau, 19.05.2022
36. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Unfallschwerpunkte Wohlen 01.01.2018-31.12.2020. Aarau, 14.01.2022
37. **Kanton Aargau. Departement Finanzen und Ressourcen.** Auswahl der statistischen Daten. [online] https://www.ag.ch/de/dfr/statistik/datenportal/filterabfrage/datenportal_filterabfrage.jsp?rewriteRemoteUrl=%2Fapp%2Fsajato-frontend%2Fselect [abgerufen am 09.12.2021]
38. **Kanton Aargau. Departement Finanzen und Ressourcen.** Verkehrszählungen Wohlen vom 16.11.2021 bis 29.11.2021. Zählstellen 26 / 833 / 1172 / 1333 / 1334 / 561008. Aarau, Dezember 2021.
39. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Zweckmässigkeitsbeurteilung Entlastung Zentrum Wohlen. Schlussbericht. 28.07.2023
40. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Bahn- und Busangebot in der Region Wohlen. Input der Sektion öV für den öV-Studienauftrag. Aarau, 15. September 2021
41. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Mobilität. Umsetzungskonzept Kombinierte Mobilität. Aarau, August 2021
42. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Kantonales Verkehrsmodell (KVM-AG). Modellversionen: MIV DTV / ASP 2015 und 2040, ÖV DWV / ASP 2015 und 2040. Juli 2019.
43. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Wohlen IO. K 127 / K 363 / K 262. Sanierung Zentralstrasse / Postplatz. Technischer Bericht. Aarau, 17. Mai 2021
44. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation. Bericht und Massnahmenblätter. Aarau, 12. Mai 2021
45. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** FAN FahrgastAnalyse im Nahverkehr, GVS. Aarau, 11. Dezember 2020
46. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Präsentation Verkehrsplanung Raum Wohlen. Aarau, 30. November 2020



47. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Erhaltungsplanung Wohlen. Aarau, 26 März 2020
48. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Mobilität. Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP öV 2020). Aarau, 3. Dezember 2019
49. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Faktenblatt Raumbewertung 2021. Wohlen. Aarau, 2021
50. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Mobilität. Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung. Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Aarau, 5. März 2018
51. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Mobilität. Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung. Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Aarau, 5. März 2018
52. **Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Neuauflage 2017. Aarau
53. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Mobilität. Strategie Kanton Aargau mobilität-AARGAU. Aarau, 13. Dezember 2016
54. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 3. Generation. Bericht und Massnahmenblätter. Aarau, 30. November 2016
55. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Studie verkehrstechnische Einrichtungen Leistungserhöhung in Knoten. Bünztalstrasse. Henschiken bis Wohlen, IO/AO, K123/124. Aarau, 1. November 2013
56. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation. Hauptbericht. Aarau, 23. Mai 2012
57. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Kantonaler Richtplan. Aarau, 20. September 2011
58. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Bauverordnung (BauV). Aarau, 25. Mai 2011
59. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bünztal K123 – A1. Schlussbericht. Aarau, März 2010
60. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 1. Generation. Schlussbericht. Aarau, Dezember 2007
61. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG). Aarau, 19. Januar 1993
62. **KIP Ingenieure und Planer AG.** Erschliessungsplan Wil/Huebächer gemäss § 17 BauG. Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV. Wohlen, 14. Mai 2021.
63. **KIP Ingenieure und Planer AG.** Potenzialanalyse Parkierungsflächen Rigacker. Technischer Bericht. Wohlen, 7. Oktober 2020.
64. **KIP Ingenieure und Planer AG.** Sanierung Nutzenbachstrasse und Radweg. Situation 1:500 Markierung und Signalisation. 3. Mai 2018
65. **KIP Ingenieure und Planer AG.** Sanierung Anglikerstrasse mit Rad-/ Gehweg. Situation 1:500 Markierung und Signalisation. 3. Mai 2018
66. **Regionalplanungsverband Unteres Bünztal.** Regionales Entwicklungskonzept (REK). Hägglingen, 16. August 2017
67. **Rat für Raumordnung** Megatrends und Raumentwicklung Schweiz. Bern, 1. Mai 2019
68. **SBB.** Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) [online]. <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/nationale-programme/step-as-2035.html> [abgerufen am 05.01.2023].



69. **SBB (Angebotsplanung)**. Zähl­daten der Ein- und Aussteigenden an den Bahnhöfen und Haltestellen. Fahrplanjahr 2018 [online]. https://opentransportdata.swiss/de/dataset/einundaus/resource/567eec7b-9ca3-465d-9f2f-89876e3bab32?view_id=1504a8b2-3b41-40b7-be78-c0043b8bce12 [abgerufen am 24.05.2022]
70. **Stadtpolizei, Stadt Aarau**. Öffentliche Parkplätze in Aarau (Übersichtstabelle). Aarau, 1. März 2019
71. **wb-planung / TBF + Partner AG**. ÖV-Drehscheibe Wohlen. Schlussbericht Machbarkeitsuntersuchung / Interessenabwägung. Zürich, 16. März 2018.
72. **Zukunftsinstitut**. Megatrend-Map. Megatrend-Dokumentation. Deutschland, 2018



Anhang

Der Anhang besteht aus separaten Dateien, die dem Bericht beiliegen.

Anhang 1

Tabelle Umsetzungsstand Massnahmen KGV 2011

Anhang 2

Umsetzungsstand Massnahmen Bünztalachse

Anhang 3

Ergebnisbericht Begleitgruppensitzung I vom 15. November 2022

Anhang 4

Schwachstellenpläne und -liste:

- _ Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr
- _ Öffentlicher Verkehr und Kombinierte Mobilität
- _ Fuss- und Veloverkehr

Anhang 5

Verkehrszählraten Motorisierter Individualverkehr