Planung, die bewegt.

KONTEXTPLAN

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Wohlen

Schlussbericht Aktualisierung 2025 – Teil II Ziele und Massnahmen

Fassung z.H. Beschluss Gemeinderat

KONTEXTPLAN AG
info@kontextplan.ch www.kontextplan.ch

CH-3011 Bern Gutenbergstrasse 6 T +41 (0)31 544 22 55
CH-4500 Solothurn Biberiststrasse 24 T +41 (0)32 626 59 26
CH-8002 Zürich Seestrasse 41a T +41 (0)43 544 05 55

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, 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 Kommunaler Gesamtplan Verkehr Wohlen 2024_Bericht Teil II Ziele und Massnahmen_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 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 07.04.2023, freigegeben durch Camille Girod am 07.04.2023
Genehmigung Auftraggeber	Genehmigung ausstehend

Inhaltsverzeichnis

Bemerkung **6**

1. Übergeordnete Strategie **7**
1.1 Leitsätze 7
1.2 Vier-V-Strategie 8

2. Mobilitätsziele **9**
2.1 Siedlungsraum 10
2.2 Gesamtverkehr 10
2.3 Motorisierter Individualverkehr 11
2.4 Veloverkehr 11
2.5 Fussverkehr 12
2.6 Öffentlicher Verkehr 12

3. Handlungsbedarf **13**

4. Festlegung Verkehrsnetze **16**
4.1 Motorisierter Individualverkehr 16
4.2 Veloverkehr 18
4.3 Fussverkehr 21
4.4 Öffentlicher Verkehr 23

5. Massnahmen **25**
5.1 Massnahmenübersicht 26
5.2 Schlüsselmassnahmen 29
5.3 Inputs für das Räumliche Entwicklungsleitbild 74

6. Weiteres Vorgehen **78**
6.1 Umsetzung 78
6.2 Monitoring und Controlling 79
6.3 Einbezug der Betroffene 81

7. Genehmigungsblatt Kanton **82**

Quellenverzeichnis **83**

Anhang **84**

Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Übersichtsplan Massnahme Einführung Verkehrsmanagement 29
Abbildung 2: Übersichtsplan Massnahme Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren 31
Abbildung 3: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung Veloroutennetz – Lineare Massnahmen 34
Abbildung 4: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung Veloroutennetz – Punktuelle Massnahmen 35
Abbildung 5: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung Fusswegnetz – Lineare Massnahmen 40
Abbildung 6: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung Fusswegnetz – Punktuelle Massnahmen 41
Abbildung 7: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung 45
Abbildung 8: Zielbild 2025 für das Busangebot der Region Wohlen 51
Abbildung 9: Zielbild 2035 für das Busangebot der Region Wohlen 51
Abbildung 10: Übersichtsplan Massnahme Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen 58
Abbildung 11: Spezifische Standorttypen zur Berechnung des reduzierten Parkfeldbedarfs für Nutzungsvorhaben 63
Abbildung 12: Übersichtsplan Massnahme Sanierung von Unfallschwerpunkten/ Unfallhäufungsstellen 71

Tabelle 1: Charakterisierung und Anforderungen der Kategorien aus dem Gemeindestrassennetz in Anlehnung an die kantonale Vorlage der Strassentypisierungen für Gemeindestrassen [7] und den VSS-Normen 40 043, 40 044 und 40 045 17
Tabelle 2: Geeignete Führungsformen und Dimensionierungen in Anlehnung an kantonale Standards Veloverkehr [6] (in der Regel empfohlene Führungsform, weitere zu prüfende Führungsformen) 20
Tabelle 3: Geeignete Führungsformen und Dimensionierungen, Fuss- und Radweg in Anlehnung an kantonale Standards Veloverkehr [6] (in der Regel empfohlene Führungsform, weitere zu prüfende Führungsformen) 22
Tabelle 4: Umfeldzuschläge gemäss SN 640 070 23
Tabelle 5: Zielbeitrag der Schlüsselmassnahmen 28
Tabelle 6: Reduktionsfaktoren zur Berechnung des reduzierten Parkfeldbedarfs für Nutzungsvorhaben nach Standorttyp 64

Abkürzungen

AP	Agglomerationsprogramm
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
B+R	Bike + Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Mo-So)
GVB	Gesamtverkehrsbetrachtung
HVZ	Hauptverkehrszeit
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
MJP	Mehrjahresprogramm
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OST	Ostschweizer Fachhochschule
PF	Parkfeld
P+R	Park + Ride
REK	Regionales Entwicklungskonzept
REL	Räumliches Entwicklungsleitbild
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
4G	4. Generation

Bemerkung

Der aktualisierte kommunale Gesamtplan Verkehr (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.

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

_ Teil I: Analyse

_ Teil II: Ziele und Massnahmen

Teil I: Analyse

Die Inhalte des ersten Berichts «Analyse» entsprechen vorwiegend dem Analyseteil der Gesamtverkehrsbetrachtung (GVB) Wohlen [8]. Im Rahmen derer 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 II: Ziele und Massnahmen

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

Abstimmung mit Resultaten ZMB Südumfahrung Wohlen

Seitens des Kantons wurde im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) eine Umfahrung von Wohlen detailliert geprüft (vgl. Kapitel 5.3.1 im Bericht Teil I). Die ZMB hat gezeigt, dass keine der untersuchten Umfahrungsvarianten zweckmässig ist. Bei keiner Umfahrungsvariante rechtfertigen die durch die verkehrliche Entlastung erzielten Vorteile die negativen Auswirkungen auf die Umwelt, das Landschafts- und Ortsbild sowie die hohen Kosten. Aufgrund der fachlichen Resultate der ZMB wird eine Umfahrung seitens des Kantons kurz- bis mittelfristig nicht weiterverfolgt. Langfristig bleibt eine Umfahrung eine mögliche Option. Kurz- bis mittelfristig soll daher die Umsetzung der Massnahmen aus der GVB und dem KGV, die Verkehrssituation in Wohlen verbessern. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind mit einer allfälligen Umfahrung kompatibel.

1. Übergeordnete Strategie

Wie aus der Situationsanalyse (siehe Bericht Teil I, Analyse) hervorgeht, ist die Gemeinde Wohlen heute bereits ein attraktiver Wohn-, Arbeits- und Wirtschaftsstandort und besitzt zudem das Potenzial ihre Attraktivität zukünftig weiter zu steigern. Damit dieses Potenzial ausgeschöpft werden kann, sollen einerseits die bestehenden Schwächen durch das Treffen geeigneter Massnahmen möglichst behoben werden und die identifizierten Risiken in ihrer Wirkung geschwächt bzw. beseitigt werden. Gleichzeitig gilt es die benannten Stärken zu nutzen und von Chancen möglichst Gebrauch zu machen, u.a. auch um den erkannten Risiken entgegenzuwirken.

Als Rahmenbedingungen für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs und der Mobilität in Wohlen gelten die übergeordneten Zielsetzungen und geplanten Massnahmen aus nationalen, kantonalen, aber auch kommunalen Planungen für die nächsten 10 bis 15 Jahre wie im Kapitel 4 im Berichtsteil I des KGV (Bericht Teil I, Analyse). Die im vorliegenden Berichtsteil formulierte Strategie, festgelegten Ziele und Massnahmen gehen von einer Umsetzung dieser Massnahmen und somit einer Zielerreichung aus.

1.1 Leitsätze

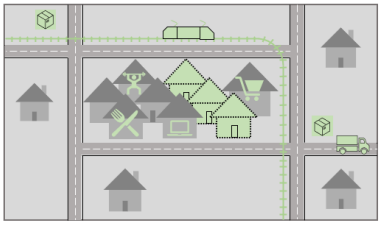
Die nachfolgenden Leitsätze zeigen den Rahmen auf, an der sich die zukünftige Entwicklung orientiert. Die übergeordnete Strategie, das Zielbild sowie das Zielsystem werden daran ausgerichtet.

- Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, die in der Gemeinde Wohlen leben und arbeiten, sowie der Unternehmen, die dort wirtschaften, sollen effizient, inklusiv und barrierefrei erfüllt werden.
- Die in der Gemeinde Wohlen vorhandenen Potenziale für eine Siedlungsentwicklung nach Innen sollen genutzt und umgesetzt werden können.
- Die Erreichbarkeit der Gemeinde Wohlen mit allen Verkehrsmitteln soll sichergestellt werden.
- Das Gesamtverkehrssystem soll so optimiert werden, dass die Nachfrage unter Einhaltung der Belastbarkeitsgrenzen abgewickelt werden kann. Die bestehenden Infrastrukturen sollen dabei möglichst effizient genutzt werden.
- Die Verkehrsmittel sollen optimal miteinander vernetzt werden.
- Die Verkehrssicherheit soll für alle Verkehrsteilnehmenden und Nutzergruppen sichergestellt werden.
- Die Gestaltung und der Betrieb der Strassenräume innerhalb des Siedlungsgebiets sollen sich den angrenzenden Nutzungen, der städtebaulichen Struktur und den Menschen, die hier leben und sich bewegen, orientieren.
- Neue Verkehrsinfrastrukturen sollen eine hohe ökologische, sozialräumliche und ökonomische Nachhaltigkeit aufweisen und im Hinblick auf die künftige Mobilität robust sein.
- Die Gestaltung der bestehenden und künftigen Verkehrs- und Siedlungsflächen soll klimaadaptiv erfolgen. Es sollen ein angenehmes Mikroklima ermöglicht und die Biodiversität gefördert werden.

1.2 Vier-V-Strategie

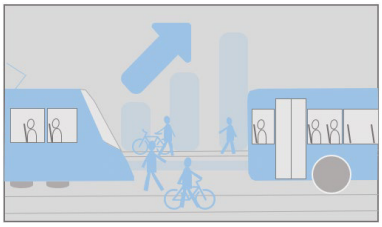
Mit dem KGV soll die 4V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln, vernetzen) als Grundsatz für eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Die formulierten Massnahmen müssen damit übereinstimmen.

Verkehr vermeiden



Durch die konsequente Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Personenverkehr) und die Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr) wird das künftige Verkehrswachstum (bezogen auf die Verkehrsleistung) möglichst minimiert. Durch verschiedene nahe voneinander liegende Nutzungen und Aktivitäten (innerhalb des gleichen Areals resp. Ortszentrums oder im unmittelbaren Umfeld) können viele Bedürfnisse mit kurzen Wegen erfüllt und miteinander verknüpft werden. Der Arbeitsverkehr wird durch die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten reduziert. Die Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft werden weiterhin gewährleistet.

Verkehr verlagern



Die Siedlungs- und Aufenthaltsqualität sowie die Landschaft und Umwelt sollen möglichst wenig durch den Verkehr beeinträchtigt werden. Folglich soll die Verkehrsmittelwahl zugunsten der flächen- und ressourceneffizienten Verkehrsmittel verlagert werden. Hierzu werden so genannte Push- & Pull-Massnahmen eingesetzt. Diese bewirken einerseits durch Druck (Push) und andererseits durch Anreize (Pull) eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuss- und Veloverkehr und schaffen damit Reserven auf dem Strassennetz für diejenigen Nutzergruppen, welche auf die MIV-Nutzung angewiesen sind. In diesem Zusammenhang wird die Erreichbarkeit der Gemeinde aus dem Umfeld insbesondere mit dem Velo und dem ÖV verbessert.

Verkehr vernetzen

Die digitale Vernetzung und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel wird auf regionaler Ebene vorangetrieben, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen (bspw. Informationen über Fahrplan / Verfügbarkeit / Standort, Buchung, Bezahlung etc.) zu erleichtern. Die Vernetzung trägt dazu bei, die Ziele der Vermeidung, Verlagerung und verträgliche Gestaltung des Verkehrs zu erreichen.

Verkehr verträglich abwickeln

Der verbleibende Verkehr wird in der Regel umwelt-, natur- und siedlungsverträglich sowie verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur abgewickelt. Durch die Aufwertung der Strassenräume wird die Aufenthaltsqualität, die Nutzungsvielfalt, die Belebung und indirekt die Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo erhöht und ein gutes Stadtklima geschaffen. Dies trägt massgeblich zur hohen Lebensqualität in der Gemeinde bei.

2. Mobilitätsziele

Grundpfeiler der Mobilitätsentwicklung

Mit den Mobilitätszielen werden die Grundpfeiler der Mobilitätsentwicklung der Gemeinde Wohlen für die nächsten 10 bis 15 Jahre definiert. Sie wurden aus den übergeordneten Zielsetzungen, der GVB-Ziele und den Ergebnissen der Analyse (vgl. Bericht Teil I Analyse) abgeleitet und gelten unabhängig einer allfälligen Südumfahrung Wohlen. Zumal diese gemäss ZMB kurz- bis mittelfristig seitens des Kantons nicht weiterverfolgt wird (vgl. Kapitel 5.3.1 im Bericht Teil I). Es soll auf den identifizierten Stärken aufgebaut werden, während gleichzeitig die vorhandenen Risiken abgeschwächt werden. Es wurden Ziele pro Verkehrsmittel sowie für den Siedlungsraum und Gesamtverkehr formuliert. Pro Themenbereich beschreibt jeweils ein Oberziel die angestrebte Stossrichtung, welche durch die einzelnen Unterziele präzisiert wird.

Übergeordneten Ziele

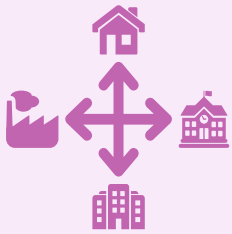
Eine Übersicht zur Abdeckung der übergeordneten Ziele durch die KGV-Ziele ist in Anhang 1 ersichtlich. Die wichtigsten übergeordneten Zielsetzungen sind die Ziele aus dem AP 4. Generation (4G) [11] und der Strategie «mobilitätAARGAU» [14]. Am Aufbau letzterer orientieren sich die nachfolgenden Mobilitätsziele für Wohlen. Zu den Zielen aus dem AP 4G haben die Entwicklungsräume, zu denen Wohlen gehört, einen anteilsmässig höheren Beitrag zu leisten, weshalb diese als Vorgaben für die Gemeinde Wohlen gelten.

Stossrichtungen KGV 2011

Die Stossrichtungen aus dem KGV 2011 sind grossmehrheitlich immer noch aktuell und wurden sinngemäss ins neue Zielsystem übernommen. Einzig die Stossrichtungen bezüglich dem Netzausbau (Südumfahrung) sowie den dazugehörigen flankierenden Massnahmen wurden nicht übernommen.

2.1 Siedlungsraum

Oberziel



Wohlen entwickelt sich zu einer Gemeinde der kurzen Wege, in welcher die verschiedenen Verkehrsmittel optimal miteinander vernetzt werden. Die Siedlung entwickelt sich an gut erschlossenen Lagen, so dass die dadurch entstehenden, neuen Wege, mehrheitlich ohne Auto zurückgelegt werden können. Durch die Reduktion der Trennwirkung der Ortsdurchfahrten kann die Aufenthalts- und Lebensqualität erhöht werden, wodurch der Fuss- und Veloverkehr an Attraktivität gewinnt.

Unterziele

S-1 Aufwertung des öffentlichen Raumes inkl. Strassenraum, insbesondere im Zentrum und in den Wohnquartieren.

S-2 Reduktion der Trennwirkung der Ortsdurchfahrten.

S-3 Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen, die kurze Wege fördert.

S-4 Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln.

S-5 Schutz der Quartiere vor dem Durchgangs- und Schleichverkehr.

S-6 Umgestaltung ausgewählter Wegverbindungen und Strassenachsen hinsichtlich Hitzeminderung und Reduktion Wärmeinseleffekte.

S-7 Minimierung der Verkehrs-Emissionen und -Immissionen (Lärm und Luft).

2.2 Gesamtverkehr

Oberziel

Die zukünftige Mobilität in Wohlen ist für Unternehmen und Bevölkerung nachhaltig, effizient und ressourcenschonend. Durch eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsmitteln und die Offenheit für neue Mobilitätsformen erfolgt eine Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr), was wiederum positive Nebeneffekte auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Wohlen hat.

Unterziele

GV-1 Förderung von zweckmässigen, siedlungs-, landschafts-, und umweltfreundlichen sowie energieeffizienten, emissionsarmen und zukunftsträchtigen Mobilitätsformen zur Sicherstellung der Erreichbarkeiten.

GV-2 Optimale Nutzung und bedürfnisgerechter Ausbau der Verkehrsangebote und Infrastrukturen.

GV-3 Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen, insbesondere der Schwächeren.

GV-4 Gewährleistung und Optimierung der Erreichbarkeit des Zentrums sowie Sicherstellung der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs zum Erhalt der Standortattraktivität.

GV-5 Wirtschaftlichkeit der aus dem KGV hervorgehenden Massnahmen gewährleisten.

2.3 Motorisierter Individualverkehr

Oberziel

Durch die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander sowie die steigende Attraktivität und Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV kann der Anteil des MIV am Gesamtverkehr in Wohlen reduziert werden. Der MIV kann dadurch flüssiger und effizienter abgewickelt werden.

Unterziele

MIV-1 Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr.

MIV-2 Verflüssigung des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz zur Sicherstellung dessen Funktion.

MIV-3 Siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs.

MIV-4 Minimierung des Parkfeldsuchverkehrs durch Optimierung der Nutzung des vorhandenen Parkierungsangebotes.

MIV-5 Gewährleistung eines bedarfsgerechten und ressourcenschonenden Parkierungsangebotes.

2.4 Veloverkehr

Oberziel

Das Velofahren ist zusammen mit dem zu Fuss Gehen die neue Fortbewegungsform für den Binnenverkehr in Wohlen, sodass das Auto für Fahrten innerhalb von Wohlen nicht mehr notwendig ist. Durch die attraktiven, sicheren und direkten Veloverbindungen erreichen auch die Bewohnenden der umliegenden Wohngemeinden schnell und effizient das Zentrum von Wohlen.

Unterziele

VV-1 Bereitstellen eines lückenlosen, direkten, attraktiven Veloroutennetzes.

VV-2 Bereitstellen einer sicheren Veloverkehrsinfrastruktur.

VV-3 Erhöhung des Anteils Veloverkehr am Gesamtverkehr.

VV-4 Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr.

VV-5 Verbesserung des Angebots an Veloabstellplätzen.

2.5 Fussverkehr

Oberziel

Das zu Fuss gehen ist zusammen mit dem Velofahren die neue Fortbewegungsform für den Binnenverkehr in Wohlen. Ein attraktives, sicheres und direktes Fussverkehrsnetz, welches auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt ist, erhöht den Fussverkehrsanteil.

Unterziele

FV-1 Bereitstellen eines lückenlosen, direkten, attraktiven Fusswegnetzes.

FV-2 Bereitstellen einer sicheren Fussverkehrsinfrastruktur, die Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen und die Umsetzung Vorgaben aus Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sicherstellt.

FV-3 Erhöhung des Anteils Fussverkehr am Gesamtverkehr.

FV-4 Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr.

2.6 Öffentlicher Verkehr

Oberziel

Durch eine hohe Fahrplanstabilität, welche durch eine Reduktion und somit Verflüssigung des MIV, eine konsequente Priorisierung der Buslinien sowie punktuelle Anpassungen am bestehenden Netz erzielt wird, kann die Anschlusssicherheit gewährleistet werden und die Attraktivität sowie Nutzung des ÖV in Wohlen gesteigert werden.

Unterziele

ÖV-1 Weitere Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr.

ÖV-2 Verhindern von Anschlussbrüchen.

ÖV-3 Sicherstellung der Fahrplanstabilität und der Umsteigebeziehungen.

ÖV-4 Anbindung der Sportanlagen sowie des Gebiets Rebberg an das Busnetz.

ÖV-5 Ausweitung des Busangebotes am Abend und Ausbau am Wochenende.

ÖV-6 Gewährleistung eines hohen Komforts für Fahrgäste durch eine attraktive Gestaltung der ÖV-Haltestellen in Abhängigkeit derer Lage und Fahrgastfrequenz.

Hinweis: Die Ziele ÖV-5 und ÖV-6 stehen unter Vorbehalt der ordentlichen Verfahren zum Bau von Infrastruktur und der Beurteilung / Bestellung des Fahrplanangebots.

3. Handlungsbedarf

Aus der Differenz zwischen den Mobilitätszielen und den zukünftigen Entwicklungen / Trends (vgl. Bericht Teil I) lässt sich der Handlungsbedarf ableiten. Dieser wird nach folgenden Themenbereichen beschrieben und gruppiert:

_ Siedlungsraum
_ Gesamtverkehr
_ Veloverkehr
_ Fussverkehr
_ Öffentlicher Verkehr
_ Motorisierter Verkehr

Für die nächsten 10 bis 15 Jahre sind nachstehende prioritäre Handlungsfelder zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität in der Gemeinde Wohlen identifiziert worden.

Siedlungsraum

_ Siedlungsentwicklung und damit einhergehendes Verkehrswachstum nachhaltig sowie verträglich gestalten (Abstimmung Siedlung und Verkehr).
_ Attraktivitätssteigerung sowie Begrünung der öffentlichen (Strassen-) Räume umsetzen, insb. im Zentrum und entlang der Ortsdurchfahrten.
_ Hitzemindernde Massnahmen bei anstehenden und künftigen Planungen (insb. auf Ortsdurchfahrten und in Industrie-/Gewerbegebieten) mitdenken und bei Möglichkeit realisieren.
_ Öffentliche (Frei-)Räume über gesamtes Gemeindegebiet besser untereinander vernetzen.
_ Verkehrlich bedingte Umweltbelastung (Luft, Lärm) verringern.
_ Gestalterisch wiedererkennbare Elemente für eine bessere Orientierung im Siedlungsgebiet entwickeln.
_ MIV-Dominanz und -Trennwirkung auf den Ortsdurchfahrten im Siedlungsgebiet reduzieren.
_ Quartiere als funktionale Einheit für die Nahversorgung, um kurze Wege zu fördern, stärken.

Gesamtverkehr

_ Attraktives ressourcenschonendes und nachhaltiges Mobilitätsangebot zur Verfügung stellen, um das zukünftige Verkehrswachstum möglichst verträglich abzuwickeln.
_ Mobilitätsverhalten durch gezielte Massnahmen aktiv in Richtung umweltschonende Verkehrsmittel beeinflussen (Push- und Pull-Massnahmen, vgl. Kapitel 5.1), insbesondere bei neuen Entwicklungen, bspw. durch die Auslegung von Siedlungs- und Verkehrsstrukturen auf kurze Wege.

_ Möglichkeiten für eine multimodale Mobilität sowie einen zweckmässigen Verkehrsmitteleinsatz fördern, z.B. durch einen Ausbau von Sharing-Angeboten.
_ Bestehende Wege vom MIV auf den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr verlagern, um die aktuelle verkehrliche Situation zu entschärfen und Kapazität für neue Entwicklungen zu schaffen.
_ Mobilitätsmanagement planungsrechtlich verankern sowie Grenzwerte zur Erstellungspflicht von Mobilitätskonzepten festsetzen.
_ E-Mobilität durch Bereitstellung bzw. Erstellungspflicht bei Nutzungsvorhaben von Ladestationen fördern.

Veloverkehr

_ Vorhandenes Potenzial im Veloverkehr (auch von E-Bikes) ausschöpfen.
_ Veloverkehrsinfrastruktur abgestimmt auf die zukünftigen Bedürfnisse verbessern bzw. ausbauen.
_ Trennwirkung der Bahnlinien für den Veloverkehr reduzieren.
_ Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen gemeindeweit ausbauen.
_ Gesetzliche Grundlage in Bezug auf privaten Veloabstellanlagen für ein grosszügigeres und zukunftsgerichtetes Angebot ergänzen.
_ Sichere Schulwege mit dem Velo in Abstimmung mit Schulraumplanung gewährleisten.

Fussverkehr

_ Vorhandenes Potenzial im Fussverkehr ausschöpfen.
_ Fussverkehrsinfrastruktur abgestimmt auf die zukünftigen Bedürfnisse verbessern bzw. ausbauen.
_ Trennwirkung der Bahnlinien für Fussverkehr reduzieren.
_ Sichere Schulwege zu Fuss in Abstimmung mit Schulraumplanung gewährleisten.

Öffentlicher Verkehr

_ Erschliessung in vereinzelten Gebieten (Büttiker, Junkholz, Unterfarnbühl und Sportanlagen) verbessern.
_ Schlanke Anschlüsse im Ortsbusnetz anbieten.
_ Fahrzeitverluste und Anschlussbrüche verhindern.
_ Bushaltestellen konform zum BehiG umbauen.
_ Angebot in Randzeiten inkl. Nachtangebot und am Wochenende verbessern.
_ Anschlüsse in die Region Baden verbessern.
_ Attraktive Alternative zur mit dem Ausbauschritt gemäss strategischem Entwicklungsprogramm des Bundes (STEP) 2035 in Stosszeiten vorgesehenen wegfallenden Direktverbindung nach Zürich anbieten.

Motorisierter Verkehr

_ Motorisierter Verkehr aktiv lenken und steuern sowie auf das Notwendige eingrenzen, so dass andere Verkehrsmittel nicht behindert werden.

_ Strassen entsprechend ihrer verkehrlichen und stadträumlichen Funktion gesamtheitlich gestalten.

_ Vorhandene und allfällige kommende Unfallstellen sanieren.

_ Parkfeldsuchverkehr minimieren.

_ Angebot an öffentlichen Parkfelder (PF) insb. im Zentrumsgebiet bedarfsgerecht mit dem Ziel einer verträglichen Verkehrsabwicklung ausgestalten.

_ Bedarfsgerechtes und ressourcenschonendes privates Parkierungsangebot gewährleisten.

4. Festlegung Verkehrsnetze

Das Verkehrsnetz definiert die Strassen und Wege, welche den Verkehrsteilnehmenden je Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Nicht alle Netzelemente sind von gleicher Bedeutung, weshalb zwischen unterschiedlichen Hierarchiestufen unterschieden wird.

Das bestehende und geplante Verkehrsnetz je Verkehrsmittel für die Gemeinde Wohlen wird behördenverbindlich auf Teilplänen festgehalten. Beim geplanten Netz handelt es sich um den in 15 Jahren angestrebten Zielzustand. Zusätzlich werden auf den Teilplänen weitere wichtige Angebote (z.B. ÖV-Haltestellen, Parkierungsanlagen für den MIV oder Veloverkehr, etc.) abgebildet. Der KGV umfasst folgende vier Teilpläne (vgl. Anhang 2): Veloverkehr, Fussverkehr, Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr.

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Der Teilplan Motorisierter Individualverkehr legt das bestehende und zukünftige Strassennetz behördenverbindlich fest, bestehend aus kantonalen und kommunalen Strassen. Weitere relevante Inhalte sind Strassenabschnitte mit geplanten Aufwertungsmassnahmen, Ausnahmetransportrouten sowie Parkierungsanlagen.

Kantonsstrassen (| | |)

Das kantonale Strassennetz stell die Erschliessung zwischen den Regionalzentren und Gemeinden sowie die Anbindung an die Nachbarkantone sicher. Im Kanton Aargau gibt es ein über- und untergeordnetes Kantonsstrassennetz. Nachfolgende Kategorien werden beim Kantonsstrassennetz unterschieden, eine Detailbeschreibung befindet sich in Anhang 3:

- Hauptverkehrsstrassen
- Regionalverbindungsstrassen
- Lokalverbindungsstrassen
- Lokalverbindungsstrassen reduziert

Gemeindestrassen (| | | | | |)

Das kommunale Strassennetz stellt die lokale Erschliessung innerhalb der Gemeinde sicher. Jede bebaute resp. baureife Parzelle verfügt mindestens über einen Anschluss an das Gemeindestrassennetz, entweder direkt oder über eine Privatstrasse. Die unterschiedlichen Kategorien des Gemeindestrassennetzes haben nachfolgende Anforderungen zu erfüllen:

Tabelle 1: Charakterisierung und Anforderungen der Kategorien aus dem Gemeindestrassennetz in Anlehnung an die kantonale Vorlage der Strassentypisierungen für Gemeindestrassen [7] und den VSS-Normen 40 043, 40 044 und 40 045

		Verbindungstrasse kommunal	Hauptsammel-strasse	Quartiersammel-strasse	Quartiererschlies-sungsstrasse	Zufahrtsstrasse / Zufahrtsweg
	Lage	Ausserorts	Innerorts	Innerorts	Innerorts	Innerorts
	Eigentümer	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde, Private
Anforderungen	Hauptfunktion	verbinden von Orts-teilen	sammeln, erschlies-sen, parkieren	sammeln, erschlies-sen, parkieren	erschliessen, sich aufhalten, spielen, parkieren, abstellen	Erschliessen, spie-len, parkieren, ab-stellen
	Parkierung	in der Regel nein	geregelt, bei ÖV-Führung uner-wünscht	geregelt oder frei, bei Hauptsammel-strassen und gleich-zeitiger ÖV-Führung unterwünscht	geregelt oder frei	geregelt oder frei
	Schwerverkehr	ja	nur zur Erschliessung	ausnahmsweise	ausnahmsweise	ausnahmsweise
	Belastbarkeit MIV	Bis 1'000 Fz./h	bis 800 Fz./h	Bis 500 Fz./h	Bis 150 Fz./h	50-100 Fz./h
Parameter	Gestaltungsprinzi-pien	verkehrsorientiert	primär verkehrsori-entiert	primär siedlungsori-entiert	stark siedlungsori-entiert	stark siedlungsori-entiert
	Signalisierte Geschwindigkeit	80 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h
	Mögliche Ge-schwindigkeitsre-duktion	-	30 oder 20 km/h	30 oder 20 km/h	30 oder 20 km/h	30 oder 20 km/h
	Fahrgeschwindig-keit	50-80 km/h	25-30 km/h	25-30 km/h	25-30 km/h	25-30 km/h
	Bushaltestellen	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle
	Massgebender Begegnungsfall	_ LW/PW bei pro-jektierter Ge-schwindigkeit _ Für Begegnungs-fall LW/LW bei re-duzierter Geschwindigkeit Ausweichstellen vorsehen	_ LW/PW bei pro-jektierter Ge-schwindigkeit (mit mehreren Busli-nien LW/LW) _ Für Begegnungs-fall LW/LW bei re-duzierter Geschwindigkeit Ausweichstellen vorsehen	_ LW/PW bei pro-jektierter Ge-schwindigkeit (mit mehreren Busli-nien LW/LW) _ Für Begegnungs-fall LW/LW bei re-duzierter Geschwindigkeit Ausweichstellen vorsehen	_ PW/PW bei pro-jektierter Ge-schwindigkeit (mit 1 Buslinie LW/PW und mit mehreren Buslinien LW/LW) _ Für Begegnungs-fall LW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit Ausweichstellen vorsehen	_ PW/Velo bei pro-jektierter Ge-schwindigkeit _ Für Begegnungs-fälle LW/PW, PW/PW und LW/Velo bei reduzierter Geschwin-digkeit Ausweich-stellen vorsehen
	Fahrbahnbreite	5.50 – 5.60 m	5.20 – 5.60 m	5.20 – 5.60 m	4.40 – 4.80 m	3.60 – 4.00 / 4.80 m

Strassenraumaufwertung (●●●●●)

Einzelne Strassenabschnitte im Zentrumsbereich übernehmen aufgrund der angrenzenden Nutzungen zusätzliche Funktionen, wie beispielsweise Aufenthalt oder Flanieren. Die Anforderungen an die Strassenraumgestaltung sind somit höher. Dies trägt zusätzlich massgebend zum Erscheinungsbild der Gemeinde bei. Bei Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen ist insbesondere zu prüfen, ob durch (punktuelle) Reduktion des Strassenquerschnitts mehr Versickerungs- und Grünflächen erstellt werden können.

Ausnahmetransportrouten (••••• | - - - - - | ———)

Strassenabschnitte, welche gleichzeitig die Funktion einer Ausnahmetransportroute übernehmen, haben erhöhte Anforderungen bezüglich der Dimensionierung und Ausgestaltung (höhere Flexibilität). Die einzuhaltenden Anforderungen sind in der Ausnahmetransportroutenverordnung des Kantons Aargau festgesetzt.

Parkierungsanlagen (P+R | Ⓟ Ⓟ)

Das Angebot an Parkierungsanlagen sowie die Art ihrer Bewirtschaftung tragen massgebend zur Nutzung des MIV bei. Auf dem Teilplan sind alle öffentlichen resp. öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen sowie das Park + Ride (P+R) beim Bahnhof verortet. Öffentliche Parkierungsanlagen stehen den Nutzenden ohne Einschränkung zur Verfügung. Öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen sind an eine konkrete Nutzung (z.B. Sportanlagen, Einkaufsnutzung, etc.) gebunden und stehen grundsätzlich nur diesen Nutzenden zur Verfügung.

4.2 Veloverkehr

Der Teilplan Veloverkehr legt das bestehende und geplante kantonale und kommunale Veloroutennetz sowie deren Netzlücken behördenverbindlich fest. Weitere relevante Inhalte sind die historischen Verkehrswege, die Hauptfreiraumachsen sowie die Bike + Ride (B+R) Standorte.

Kantonale Velorouten (Nr.)

Die kantonalen Velorouten sind von übergeordneter Bedeutung und dienen einerseits zur Verbindung der einzelnen Gemeinden untereinander sowie andererseits zur Anbindung dieser an das nächstgelegene Regionalzentrum. Oftmals entsprechen die kantonalen Velorouten im Siedlungsgebiet den kommunalen Hauptrouten. Daher sind auch die Anforderungen und Bedürfnisse ähnlich.

Regionale Velorouten

Im Regionalen Entwicklungskonzept (REK) des Regionalplanungsverbands Unteres Bünztal sind regionale Velorouten definiert. Diese sind deckungsgleich mit den kommunalen Haupt- und Nebenrouten gemäss Teilplan Veloverkehr. Dadurch ist die Abstimmung des kommunalen Veloroutennetzes mit dem regionalen Netz gewährleistet.

Kommunale Hauptrouten (———)

Die kommunalen Hauptrouten sind die wichtigsten Verbindungen innerhalb der Gemeinde. Aufgrund ihrer direkten und durchgehenden Führung ermöglichen sie ein schnelles Vorankommen. Ergänzend mit einem hohen Sicherheitsstandard tragen sie massgeblich zur Förderung des Veloverkehrs über kurze bis mittlere Distanzen bei. Gleichzeitig sind die kommunalen Hauptrouten auf die Bedürfnisse aller Alters- und Anspruchsgruppen ausgerichtet, wobei der Fokus auf dem Alltagverkehr liegt. Sie bilden zusammen mit den kantonalen Velorouten ein in sich abgeschlossenes und durchgängiges Netz, welches das Zentrum mit den Quartieren und wichtigen Bushaltestellen sowie den umliegenden Gemeinden verbindet. Teilweise sind die Strassen und Wege nicht im Besitz der Gemeinde, sondern es gibt ein Fahrrecht bzw. ein Fahrrecht muss noch sichergestellt werden.

Kommunale Nebenrouten ( )

Mit den kommunalen Nebenrouten wird das Veloroutennetz verfeinert und die flächendeckende Erschliessung des Siedlungsgebiets sichergestellt. Es handelt sich um sichere (objektiv und subjektiv) und komfortable Verbindungen, welche auf die Bedürfnisse des Alltag- wie auch des Freizeitverkehrs ausgerichtet sind. Im Unterschied zum übrigen Wegnetz wird auf den kommunalen Nebenrouten die Befahrbarkeit für den Veloverkehr in beide Fahrtrichtungen gewährleistet, auch bei Einbahnregimen. Teilweise sind die Strassen und Wege nicht im Besitz der Gemeinde, sondern es gibt ein Fahrrecht bzw. ein Fahrrecht muss noch sichergestellt werden.

Netzlücken (|)

Fehlende Wege und Querungen im Veloroutennetz, welche die Befahrbarkeit mit dem Velo verhindern, werden als Netzlücken bezeichnet.

Hinweis: Die Netzlücke entlang der Bünz zwischen Zentral- und Friedhofstrasse (vgl. KGV 2011) entfällt im aktualisierten KGV. Die Nebenverbindung über die Wehrlistrasse ist ausreichend, um die entsprechenden Nachfragebedürfnisse abzudecken.

Historische Verkehrswege ( )

Die kantonalen und kommunalen Velorouten befinden sich abschnittsweise auf einem historischen Verkehrsweg gemäss dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS). Dies ist nicht weiter problematisch. Bei der Umsetzung von Massnahmen gelten jedoch erhöhte Anforderungen resp. es gibt Einschränkungen, insbesondere im Hinblick auf eine Veränderung der Wegführung.

Hauptfreiraumachsen ( )

Einzelne Achsen in Ost / West- und Nord / Süd-Richtung werden als Hauptfreiraumachsen hervorgehoben. Zusätzlich zu ihrer verkehrlichen Funktion sollen diese Achsen auch als Freiraum genutzt werden können und gleichzeitig die klimatische Situation in der Gemeinde optimieren. Daher sind in Kombination mit Massnahmen für den Veloverkehr auch Massnahmen zur Hitzeminderung (Entsiegelung, Grünflächen) und Begründung des Strassenraums zu prüfen.

Basisrouten

Die Basisrouten entsprechen dem übrigen Strassen- und Wegnetz der Gemeinde, auf dem der Veloverkehr zugelassen ist. Auch auf diesen Verbindungen ist die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Anforderungen an die Dimensionierung und Ausgestaltung sind aber geringer. Die Basisrouten haben sicher und direkt zu sein.

Bike + Ride (B+R)
Es handelt sich um Veloabstellanlagen im Umfeld von Haltestellen des ÖV. Sie tragen zur Förderung der kombinierten Mobilität bei.

Angestrebtes Infrastrukturangebot

Die Wahl der geeigneten Führungsform für den Veloverkehr ist abhängig von der Netzhierarchie, der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, dem Verkehrsaufkommen und den örtlichen Verhältnissen. Bei der Dimensionierung sind die aktuell geltenden kantonalen Standards Veloverkehr [6] zu berücksichtigen. Die Breite wird dabei unter Berücksichtigung des massgebenden Begegnungsfalles, der unterschiedlichen Fahrzeugtypen (Standardvelo, Cargo-Bike) und den Anforderungen an die objektive und subjektive hergeleitet. Nachfolgende Tabelle fast die Inhalte der kantonalen Standards Veloverkehr zusammen.

Tabelle 2: Geeignete Führungsformen und Dimensionierungen in Anlehnung an kantonale Standards Veloverkehr [6] (in der Regel empfohlene Führungsform, weitere zu prüfende Führungsformen)

Strassennetz		Veloroutennetz	Radstreifen	Radweg		Fuss- und Radweg	Mischverkehr
				Einrichtung	Zweirichtung		
Innerorts	Tempo 30	Hauptroute					DTV[1] < 5'000
		Nebenroute					DTV < 7'000
	Tempo 50	Hauptroute	1.80 m	1.80 m	3.50 m	4.50 m	DTV < 2'000
		Nebenroute	1.50 m	1.50 m	3.00 m	3.00 m	DTV <3'500
	Freie Führung	Hauptroute		1.80 m	3.50 m	4.50 m	
		Nebenroute		1.50 m	3.00 m	3.00 m	
Ausserorts	Tempo 80	Hauptroute	1.80 m	1.80 m	3.50 m	4.50 m	
		Nebenroute	1.50 m	1.50 m	3.00 m	3.00 m	DTV < 2.500
	Freie Führung	Hauptroute		1.80 m	3.50 m	4.50 m	
		Nebenroute		1.50 m	3.00 m	3.00 m	

Die definierten Breiten je Führungsform sind, wenn immer möglich, umzusetzen. Jedoch sind die Platzverhältnisse oft begrenzt und das Aufsummieren der verschiedenen Raumansprüche führt oftmals zu keinen verträglichen und / oder qualitätsvollen Lösungen. Daher bedingt resp. führt ein integraler Strassenraumentwurf notwendigerweise zu ortsspezifischen Lösungen. Die definierten Breiten können und dürfen daher nicht 1:1 auf jede Strasse übertragen werden und sind unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten und Anforderungen in der Planung zu erfassen und einzubeziehen.

Gemäss dem neuen Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) sind der Fuss- und Veloverkehr grundsätzlich getrennt zu führen. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten können gemeinsame Verkehrsflächen zu Konflikten führen. Diese sind vor allem dort zu erwarten wo es sowohl ein hohes Fussverkehrs- als auch ein hohes Veloverkehrsaufkommen gibt. Primär betrifft dies den Siedlungsraum. Dort sind daher vorzugsweise für den Fuss- und Veloverkehr getrennte Verkehrsflächen anzubieten. Mischverkehrslösungen können aber bei einem geringen Fuss- und / oder Veloverkehrsaufkommen zweckmässig sein (z.B. in dünn besiedelten Gebieten ausserorts), um den Flächenverbrauch für getrennte Führungen möglichst gering zu halten.

[1] DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr

Aktuell besteht kein Bedarf nach detaillierteren Standards für den Veloverkehr in der Gemeinde Wohlen, da mit den kantonalen Standards und den gültigen Normen (u.a. VSS-Norm 40 060, VSS-Norm 40 064 und VSS-Norm 40 201) eine ausreichende Planungsgrundlage bereits vorliegt.

4.3 Fussverkehr

Der Teilplan Fussverkehr legt das bestehende und geplante kommunale Fusswegnetz und die Wanderwege sowie deren Netzlücken behördenverbindlich fest. Weitere relevante Inhalte sind die historischen Verkehrswege, die Hauptfreiraumachsen sowie die bestehenden Fussgängerquerungen.

Kommunale Hauptrouten (▬)

Die kommunalen Hauptrouten sind die wichtigsten Verbindungen innerhalb der Gemeinde. Aufgrund ihrer direkten Führung sowie der sicheren und grosszügig dimensionierten Infrastruktur tragen sie zur Förderung des Fussverkehrs bei. Sie sind auf die Bedürfnisse aller Alters- und Anspruchsgruppen ausgerichtet. Die kommunalen Hauptrouten bilden ein in sich abgeschlossenes und durchgängiges Netz, welches das Zentrum mit den Quartieren und wichtigen Bushaltestellen verbindet. Teilweise sind die Strassen und Wege nicht im Besitz der Gemeinde, sondern es gibt ein Wegrecht bzw. ein Wegrecht muss noch sichergestellt werden.

Kommunale Nebenrouten (▬)

Die kommunalen Nebenrouten verfeinern das Fusswegnetz und stellen die flächendeckende Erschliessung des Siedlungsgebiets sicher. Es handelt sich um sichere (objektiv und subjektiv) und komfortable Verbindungen, welche auf die Bedürfnisse des Alltag- und Freizeitverkehrs ausgerichtet sind. Teilweise sind die Strassen und Wege nicht im Besitz der Gemeinde, sondern es gibt ein Wegrecht bzw. ein Wegrecht muss noch sichergestellt werden.

Wanderwege (▬)

Die Wanderwege gemäss Schweiz Mobil und Schweizer Wanderwege sowie der Freiämterweg überlagern sich im Siedlungsgebiet mehrheitlich mit den kommunalen Haupt- und Nebenrouten. Aus diesem Grund sind die entsprechenden Anforderungen zu erfüllen. Falls keine Überlagerung vorhanden ist, sind mindestens die Anforderungen der Nebenrouten zu erfüllen. Gleichzeitig können auch die Wanderwege auf Strassenabschnitten geführt werden, welche nicht im Besitz der Gemeinde sind und ein Wegrecht vorhanden ist.

Netzlücken (◂┈┈▸ | ◂┈┈▸)

Fehlende Wege und Querungen im Fusswegnetz, welche für die Fussgänger und Fussgängerinnen einen Umweg zur Folge haben, werden als Netzlücken bezeichnet.

Fussgängerquerungen (⟷ | ⟺)

Die Fussgängerquerungen sind ein integraler Bestandteil des Fusswegnetzes. Sie müssen entsprechend sorgfältig geplant werden und dürfen nicht ersatzlos aufgehoben werden.

Historische Verkehrswege (▲ ▲ ▲)

vgl. Kapitel 4.2 Veloverkehr

Hauptfreiraumachsen (▬)

vgl. Kapitel 4.2 Veloverkehr

Basisrouten

Die Basisrouten entsprechen dem übrigen Strassen- und Wegnetz der Gemeinde, auf dem der Fussverkehr zugelassen ist. Auch auf diesen Verbindungen ist die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Anforderungen an die Dimensionierung und Ausgestaltung sind aber geringer. Die Basisrouten haben sicher und direkt sowie hindernisfrei zu sein.

Angestrebtes Infrastrukturangebot

Analog zum Veloverkehr ist auch beim Fussverkehr die Wahl der geeigneten Führungsform abhängig von der Netzhierarchie, der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, dem Verkehrsaufkommen und den örtlichen Verhältnissen. Die geeignete Breite unterscheidet sich dabei nicht aufgrund der Führungsform, sondern aufgrund der Fussverkehrsfrequenz. Bei tiefen Fussverkehrsfrequenzen (Nebenrouten) ist eine geringere Breite möglich als bei mittleren bis hohen Fussverkehrsfrequenzen (Hauptrouten). Die Breite wurde unter Berücksichtigung des massgebenden Begegnungsfalles, der unterschiedlichen Lichtraumprofilen von Fussgänger und Fussgängerinnen, sowie den Anforderungen an die objektive und subjektive hergeleitet. Bei der Dimensionierung von gemischten Fuss- und Radwegen (vgl. Kapitel 4.2) sind die aktuell geltenden kantonalen Standards Veloverkehr (aktuell in Erarbeitung) zu berücksichtigen:

Tabelle 3: Geeignete Führungsformen und Dimensionierungen, Fuss- und Radweg in Anlehnung an kantonale Standards Veloverkehr [6] (▬ in der Regel empfohlene Führungsform, ▬ weitere zu prüfende Führungsformen)

Strassennetz		Fusswegnetz	Trottoir	Fussweg	Fuss- und Radweg	Mischverkehr
Innerorts	Tempo 30	Hauptroute	2.20 – 2.50 m			bis max. 500 DTV
		Nebenroute	2.00 m			bis max. 500 DTV
	Tempo 50	Hauptroute	2.20 – 2.50 m	2.20 – 2.50 m	4.50 m	
		Nebenroute	2.00 m	2.00 m	3.00 m	
	Freie Führung	Hauptroute		2.20 – 2.50 m	4.50 m	
		Nebenroute		2.00 m	3.00 m	
Ausserorts	Tempo 80	Hauptroute		2.20 – 2.50 m	4.50 m	
		Nebenroute		2.00 m	3.00 m	
	Freie Führung	Hauptroute		2.20 – 2.50 m	4.50 m	
		Nebenroute		2.00 m	3.00 m	

Zusätzlich zu den oben aufgeführten Werten ist der minimale Umfeldzuschlag gemäss SN 640 070 zu berücksichtigen:

Umfeld / Bemerkung	Zuschlag
Hausmauer, Stützmauer, Zaun, Hecke, Geländer, andere feste Abgrenzung, überfahrbare Abgrenzung zu Fahrbahn	≥ 0.20 m
Strasse mit Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h (Ausgenommen bei Radstreifen)	0.50 m
Senkrecht- und Schrägparkierung (Ausgenommen bei Einzelparkfeldern)	≥ 0.50 m
Längsparkierung (Ausgenommen bei Einzelparkfeldern)	≥ 0.20 m
Veloparkierung (Nur bei Parkfeldern > 5.0 m)	≥ 0.20 m
Schaufenster, Verkaufsstand	≥ 1.20 m
Strassencafé	≥ 0.50 m
Signalstele, Fahrleitungsmast, Werbeträger, Informationstafeln, Parkuhren (Auf der Gehfläche platziert, Umfeldzuschlag allseits notwendig)	≥ 0.20 m
ÖV-Haltestellen, Ruhebänke, Bepflanzung als Abgrenzung zur Fahrbahn (Der Umfeldzuschlag ist hier nicht ein Puffer zum Umfeld, sondern selber Teil des Umfeldzuschlages, Ausgenommen sind sehr schwach frequentierte ÖV-Haltestellen)	≥ 1.50 m

Tabelle 4: Umfeldzuschläge gemäss SN 640 070

Die definierten Breiten inkl. den minimalen Umfeldzuschlägen sind, wenn immer möglich, umzusetzen. Analog zum Veloverkehr sind aber auch beim Fussverkehr die ortsspezifischen Gegebenheiten und Ansprüche zu berücksichtigen, um eine verträgliche und qualitätsvolle Lösung zu erzielen. Insbesondere ist nicht entlang von allen Strassenabschnitten eine beidseitige Fussverkehrsinfrastruktur notwendig (z.B. bei Nebenrouten, in Quartierstrassen, bei Tempo 30) resp. es ist zu prüfen, ob auf einer Strassenseite eine Fussverkehrsinfrastruktur mit reduzierter Breite angeboten werden kann.

Im Sinne des BehiG ist die Hindernisfreiheit bei allen Neuplanungen und Umbauten im öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Dies betrifft einerseits abgesenkte Zugänge, keine Hindernisse in den Wunschlinien und möglichst geringe Höhendifferenzen. Zudem sind geeignete Beläge einzusetzen. Verläuft eine Hauptroute auf einem unbefestigten Weg, welcher diese Anforderungen nicht erfüllt, ist eine sichere Alternative anzubieten mit ausreichender Durchgangsbreite.

Bei Bedarf können Standards für die Fussverkehrsinfrastruktur der Gemeinde Wohlen zur Präzisierung der aufgeführten Anforderungen erarbeitet werden. Grundsätzlich beinhaltet das Schweizer Normenwerk (u.a. VSS-Norm 40 070, VSS-Norm 40 075 und VSS-Norm 40 201) bereits zahlreiche Empfehlungen und bildet eine valable Grundlage für die Dimensionierung und Projektierung von Fussverkehrsinfrastruktur, welche in der Gemeinde Wohlen ohne Weiteres angewendet werden kann.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Der Teilplan Öffentlicher Verkehr legt das bestehende und geplante Netz des ÖV behördenverbindlich fest. Weitere relevante Inhalte sind die Bushaltestellen, die Fussverkehrsquerungen bei den Bushaltestellen sowie die Einzugsbereiche.

Bahnlinien (▬ ▬ ▬)

Das Bahnnetz ist das Rückgrat der ÖV-Erschliessung und stellt die regionale, kantonale und schweizweite Erschliessung sicher. Angebotsanpassungen (u.a. Taktverdichtungen) sind im Rahmen des Ausbauschritts STEP 2035 geplant, liegen jedoch nicht im Handlungsspielraum der Gemeinde.

Buslinien (vgl. Teilplan ÖV)

Das Busnetz ergänzt das Bahnnetz und stellt die Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde resp. in die umliegenden Gemeinden sicher. Für den KGV ist das Busnetz gemäss Zielbild 2035 aus dem Buskonzept [1] massgebend und wird auf dem Teilplan abgebildet. Der Zwischenzustand 2025 ist im Massnahmenblatt Nr. 05 «Umsetzung Buskonzept Region Wohlen» beschrieben, jedoch nicht auf dem Teilplan abgebildet. Folgende Hauptänderungen sind geplant:

Haltestellen (○ | ● | ○)

Jede Fahrt mit dem ÖV beginnt resp. endet an einer ÖV-Haltestelle. Sie sind das zentrale Elemente der kombinierten Mobilität, da der Zu- und Abgang oftmals zu Fuss oder mit dem Velo stattfindet. Ein entsprechendes Infrastrukturangebot an den Haltestellen sowie der geeignete Haltestellentyp können daher massgebend zur Förderung von diesem Verkehrsmittel beitragen.

Fussverkehrsquerungen bei Haltestellen (⟷)

Der Zu- und Abgang zur ÖV-Haltestelle wird oft zu Fuss zurückgelegt. Die Fussverkehrsquerungen sind ein integraler Bestandteil des Fusswegnetzes und gerade im Umfeld der ÖV-Haltestellen von grosser Bedeutung. Die Anforderungen an die Hindernisfreiheit sowie an die Sicherheit sind höher als in übrigen Netzabschnitten.

Einzugsbereiche (◌ | ◌)
Mit dem Einzugsbereich wird aufgezeigt, welcher Teil des Siedlungsgebiets mit den ÖV-Haltestellen abgedeckt resp. erschlossen wird. Bushaltestelle haben einen Einzugsbereich von 300 m und Bahnhöfe von 750 m. Mit den Einzugsbereichen kann jedoch keine Aussage bezüglich der Erschliessungsgüte (vgl. ÖV-Güteklassen) gemacht werden, weil der Takt des ÖV nicht berücksichtigt wird.

5. Massnahmen

Die Funktion der verschiedenen Streckenabschnitte auf dem Netz ist durch die Verkehrsnetze definiert und kann in den Teilplänen abgelesen werden. Damit die jeweilige Funktionalität bestmöglich gewährleistet werden kann, haben bestimmte Anforderungen an die Infrastruktur erfüllt zu werden. Diese wurden mit der Definition der Netze in Kapitel 4 pro Verkehrsmittel festgelegt. Die formulierten Anforderungen sind im Bestand noch nicht überall erfüllt, weshalb Massnahmen notwendig sind, um den identifizierten Handlungsbedarf zu beheben und die definierten Mobilitätsziele zu erreichen.

Push- & Pull-Massnahmen

Neben infrastrukturellen Massnahmen sind auch organisatorische oder reglementarische Massnahmen notwendig, um die 4V-Strategie umzusetzen. Insbesondere die Lenkung des Verkehrs auf die umweltschonenden Verkehrsmittel sollen in der Gemeinde Wohlen Push- & Pull-Massnahmen gezielt eingesetzt werden. Zum einen sollen Anreize durch Angebots- und Attraktivitätssteigerungen beim ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr als Alternative zum MIV (Pull-Massnahmen) geschaffen werden. Zum anderen soll mit gezielten Massnahmen auf den MIV Druck ausgeübt werden, so dass der Wechsel auf die umweltschonenden Verkehrsmittel auch tatsächlich stattfindet (Push-Massnahmen). Typische Push-Massnahmen sind beispielsweise die Reduktion der Anzahl Parkfelder oder die Einführung eines Verkehrsmanagement.

Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren

Die formulierten KGV-Massnahmen dienen zur Zielerreichung gemäss Kapitel 2. Sie haben Gültigkeit für die nächsten 10 bis 15 Jahre und sollen in diesem Zeitraum umgesetzt werden. Mit Umsetzung wird nicht nur die eigentliche Realisierung der Massnahmen verstanden, sondern auch das Auslösen der notwendigen Planungsarbeiten. Typischerweise benötigen grössere infrastrukturelle Massnahmen aufgrund der verschiedenen durchzulaufenden Planungsphasen mehr Vorlaufzeit, bevor sie realisiert werden können. Bei solchen Massnahmen gilt es zuerst mal im Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren die nächsten Schritte einzuleiten. Kleinere, kurzfristigere Massnahmen können hingegen in diesem Zeitraum vollständig umgesetzt werden.

Aufwärtskompatibilität der KGV-Massnahmen

Aufgrund des Planungshorizonts von 10 bis 15 Jahren gelten die KGV-Massnahmen unabhängig einer allfälligen Realisierung der Südumfahrung Wohlen. Zumal gemäss ZMB keine der untersuchten Varianten zweckmässig ist und eine Umfahrung seitens des Kantons kurz- bis mittelfristig nicht weiterverfolgt wird. Die im Rahmen des KGV erarbeiteten Massnahmen sind jedoch aufwärtskompatibel und bei einer Realisierung der Südumfahrung Wohlen würden sie ihre Gültigkeit beibehalten. Grund dafür ist, dass es mit einer Umfahrung weiterhin Verkehr auf den Ortsdurchfahrten von Wohlen geben wird (Umfahrung bringt eine Entlastung, keine Auflösung des Verkehrs), den es verträglich abzuwickeln gilt.

Infrastrukturmassnahmen ausserhalb Siedlungsgebiet

Bei Infrastrukturmassnahmen ausserhalb des Siedlungsgebiets ist die Interessensabwägung mit den Anliegen der Umwelt sowie der Landschaft und Gewässer zu berücksichtigen (vgl. kantonale Arbeitshilfe «Gewässerraum, Modul 3.4 – Mobilität). Die entsprechenden kantonalen Fachstellen sind frühzeitig in die Planung miteinzubeziehen.

5.1 Massnahmenübersicht

Die KGV-Massnahmen wurden aufgrund der erhobenen Schwachstellen und in der Analyse (vgl. Anhang 4 in Bericht Teil I, Analyse) sowie des identifizierten Handlungsbedarfs und auf Basis der festgelegten Verkehrsnetze abgeleitet. Einerseits wurden Stossrichtungen für die Behebung der einzelnen Schwachstellen formuliert und in einer Liste mit Angaben zu Umsetzungshorizont und Zuständigkeit zusammengetragen (vgl. Anhang 4). Andererseits wurden 16 Schlüsselmassnahmen formuliert, die über eine mittlere bis hohe Wirkung in Bezug auf die Zielerreichung verfügen (vgl. Kapitel 5.2). Hinsichtlich siedlungsplanerischer Themen wurden Inputs für das Räumliche Entwicklungsleitbild (REL) der Gemeinde Wohlen, das sich gerade in Bearbeitung Stand August 2023) befindet, formuliert (vgl. Kapitel 5.3).

Stossrichtungen Behebung Schwachstellen

In der Liste zu den Stossrichtungen für die Behebung der einzelnen Schwachstellen werden wenige Schwachstellen nicht weiterverfolgt und somit nicht behoben. Dies ist der Fall, wenn nach einer fachlichen Prüfung sich herausstellte, dass das Problem nicht verhältnismässig zu behandeln bzw. zu lösen sei. Zum Beispiel bei Einmündungen von Quartierstrassen in Kantonsstrassen, wo das Einfädeln in den Verkehr teilweise schwierig ist, der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse jedoch höher zu gewichten ist. Oder bei Netzlücken im Fusswegnetz, welche sich nur mit einem unverhältnismässigen Aufwand schliessen liessen, im Vergleich mit der erzielten Wirkung. Eine Begründung für die verworfenen Schwachstellen ist in der Liste im Anhang 4 zu finden, wo ebenfalls die Stossrichtungen zur Behebung der weiterverfolgten Schwachstellen beschrieben sind. Damit diese möglichst zielgerichtet weiterbearbeitet werden können und die finanziellen Mittel möglichst effizient eingesetzt werden, wurde eine erste Priorisierung anhand des Umsetzungshorizonts vorgenommen. Die Behebung der Schwachstellen ist ab sofort durch die Gemeinde anzugehen und hat laufend, auch im Rahmen von Planungen sowie Sanierungs- und Bauprojekten, berücksichtigt zu werden.

Schlüsselmassnahmen

Die Schlüsselmassnahmen sind das Kernelement und Ergebnis vom KGV Wohlen. Sie zeigen auf, wo angesetzt werden soll, um die Mobilitätsziele bestmöglich zu erreichen. Sie sind zwingend umzusetzen, damit auch künftig ein qualitatives Angebot für alle Verkehrsmittel unter Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung in Wohlen gewährleistet werden kann. Einige Schlüsselmassnahmen sind in Teilmassnahmen unterteilt und sind in 16 Massnahmenblättern in Kapitel 5.2 dokumentiert. Es sind einerseits angebotsseitige bzw. infrastrukturelle Massnahmen und andererseits nachfrageseitige bzw. regulatorische Massnahmen. Die Schlüsselmassnahmen wurden mit der Begleitgruppe an einem Workshop diskutiert und gewichtet. Die Einschätzung der Begleitgruppe zu den vorgestellten Inhalten ist im Ergebnisbericht zur zweiten Begleitgruppensitzung in Anhang 5 ersichtlich. Im Nachgang zum Workshop wurden mit der Projektleitung seitens Gemeinde die Schlüsselmassnahmen überprüft und wo nötig angepasst bzw. präzisiert.

Umsetzungshorizont

Damit die Massnahmen durch die Gemeinde koordiniert weiterbearbeitet werden können und die notwendigen finanziellen Mittel und Ressourcen zur Verfügung gestellt werden können, wurde einen Umsetzungshorizont für jede Massnahme angegeben. Zur besseren Handhabung wurden teilweise Teilmassnahmen definiert, die über eigene Angaben verfügen. Die Zuteilung zum Umsetzungshorizont der einzelnen Massnahmen erfolgte auf Rücksprache mit der Gemeinde aufgrund unterschiedlicher Kriterien wie den identifizierten Handlungsbedarf, eine fachliche Einschätzung, die Rückmeldungen der Begleitgruppe, den Projektierungszeitraum, die Abhängigkeit zu Drittprojekten, den Handlungsdruck, die übergeordnete Bedeutung, die mögliche Wirkung etc. Als Umsetzungshorizont wurden folgende Zeiträume definiert:

- Quick-Win: Massnahmen können ab sofort angegangen werden und sind mit wenig Mittel innerhalb eines Jahres realisierbar, so dass sie rasch Wirkung zeigen können.
- Kurzfristig: Massnahmen sind im Zeitraum 2024 – 2028 anzugehen und konkrete Projekte voranzutreiben. Komplexere Massnahmen verfügen jedoch oft über einen längeren Planungszeitraum, so dass die Realisierung nicht für alle Massnahmen in den nächsten vier Jahre abgeschlossen werden kann.
- Mittelfristig: Massnahmen sind im Zeitraum 2028 – 2032 anzugehen und konkrete Projekte voranzutreiben. Teilweise handelt es sich auch um kleinere Massnahmen, welche bereits früher umgesetzt werden können. Dies ist grundsätzlich möglich, sofern die Massnahmen im kurzfristigen Horizont nicht vernachlässigt werden.
- Langfristig: Massnahmen sind im Zeitraum > 2032 anzugehen und konkrete Projekte voranzutreiben. Es handelt sich meistens um grössere, bauliche Massnahmen oder um Massnahmen mit einer Abhängigkeit zu einer längerfristigen Entwicklung, welche zuerst geplant und projektiert werden müssen. Möglicherweise kann bereits bis 2032 mit den Planungsarbeiten für diese Massnahmen angefangen werden. Weitere Massnahmen mit einer geringeren Wirkung und entsprechend tiefere Dringlichkeit sind ebenfalls diesem Horizont zugewiesen, können aber jederzeit angegangen werden.

Zielwirkung

Die Schlüsselmassnahmen leisten einen Beitrag an unterschiedliche Mobilitätsziele gleichzeitig, weshalb sie losgelöst der spezifischen Themenfelder (Siedlungsraum, Gesamtverkehr, MIV, Veloverkehr, Fussverkehr und ÖV) sind. Die Wirkung der Schlüsselmassnahmen auf die einzelnen Mobilitätsziele ist in nachfolgender Tabelle 5 abgebildet. Die Reihenfolge der Auflistung entspricht keineswegs der Wichtigkeit oder Dringlichkeit der Massnahmen.

Tabelle 5: Zielbeitrag der Schlüsselmassnahmen

	Themenbereich	Siedlungsraum							Gesamtverkehr					Motorisierter Individualverkehr					Veloverkehr					Fussverkehr				Öffentlicher Verkehr					
	Nr.	S-1	S-2	S-3	S-4	S-5	S-6	S-7	GV-1	GV-2	GV-3	GV-4	GV-5	MIV-1	MIV-2	MIV-3	MIV-4	MIV-5	VV-1	VV-2	VV-3	VV-4	VV-5	FV-1	FV-2	FV-3	FV-4	ÖV-1	ÖV-2	ÖV-3	ÖV-4	ÖV-5	ÖV-6
Nr.	Schlüsselmassnahme / Ziel	Aufwertung des öffentlichen Raumes inkl. Strassenraum, insbesondere im Zentrum und in den Wohnquartieren.	Reduktion der Trennwirkung der Ortsdurchfahrten.	Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen, die kurze Wege fördert.	Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln.	Schutz der Quartiere vor dem Durchgangs- und Schleichverkehr.	Umgestaltung ausgewählter Wegverbindungen und Strassenachsen hinsichtlich Hitzeminderung und Reduktion Wärmeinseleffekte.	Minimierung der Verkehrs-Emissionen und -Immissionen (Lärm und Luft).	Förderung von zweckmässigen, siedlungs-, landschafts-, und umweltfreundlichen sowie energieeffizienten, emissionsarmen und zukunftsträchtigen Mobilitätsformen zur Sicherstellung der Erreichbarkeiten.	Optimale Nutzung und bedürfnisgerechter Ausbau der Verkehrsangebote und Infrastrukturen.	Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen, insbesondere der Schwächeren.	Gewährleistung und Optimierung der Erreichbarkeit des Zentrums sowie Sicherstellung der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs zum Erhalt der Standortattraktivität.	Wirtschaftlichkeit der aus dem KGV hervorgehenden Massnahmen gewährleisten (Kosten-Nutzen-Verhältnis möglichst klein halten).	Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr.	Verflüssigung des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz zur Sicherstellung dessen Funktion.	Siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs.	Minimierung des Parkfeldsuchverkehrs durch Optimierung der Nutzung des vorhandenen Parkierungsangebotes.	Gewährleistung eines bedarfsgerechten und ressourcenschonenden Parkierungsangebotes.	Bereitstellen eines lückenlosen, direkten, attraktiven Velowegnetzes.	Bereitstellen einer sicheren Veloverkehrsinfrastruktur.	Erhöhung des Anteils Veloverkehr am Gesamtverkehr.	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr.	Verbesserung des Angebots an Veloabstellplätzen.	Bereitstellen eines lückenlosen, direkten, attraktiven Fusswegnetzes.	Bereitstellen einer sicheren Fussverkehrsinfrastruktur, die Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen und die Umsetzung Vorgaben aus Behindertengleichstellungsgesetz sicherstellt.	Erhöhung des Anteils Fussverkehr am Gesamtverkehr.	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fussverkehr.	Weitere Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr.	Verhindern von Anschlussbrüchen.	Sicherstellung der Fahrplanstabilität und der Umsteigebeziehungen.	Anbindung der Sportanlagen sowie des Gebiets Rebberg an das Busnetz.	Ausweitung des Busangebotes am Abend und Ausbau am Wochenende.	Gewährleistung eines hohen Komforts für Fahrgäste durch eine attraktive Gestaltung der ÖV-Haltestellen in Abhängigkeit derer Lage und Fahrgastfrequenz.
01	Einführung Verkehrsmanagement	+	-			+		++		+		++	Keine Bewertung möglich.		++	+													++				
02	Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren	++				++		++			+					+														+			
03	Umsetzung Velowegnetz	+	-				-		++	+	+			+					++	++	++	++			-		-							
04	Einführung Signalisation für das Velowegnetz								++										++		+													
05	Umsetzung Fusswegnetz	+					+		++	+				+					-					++	++	++	++	++						
06	Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung	++	++				+	+	++	++	++	-				++																	
07	Umsetzung Buskonzept Region Wohlen								++	+				+														++	++	++	++	++	
08	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz an Bushaltestellen	-					-		+																++								+
09	Prüfung vom Sharing-Angebot								++	+		++		+							+												
10	Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen						-		++	+													++		-								
11	Überprüfung des öffentlichen Parkierungsangebots für Motorfahrzeuge	++	++		-		++		+	++		-		+			++	++															
12	Verankerung der Regelungen zum Parkfeldbedarf in der Nutzungsplanung								++	++				++				++			++		++										
13	Verankerung von Mobilitätskonzepten in der Nutzungsplanung (BNO und SNV)				+				++	++				++							++					++		++					
14	Erarbeitung und Umsetzung Schulwegplanung								++		++			++							++	++				++	++						
15	Sanierung von Unfallsschwerpunkten/ Unfallhäufungsstellen										++											++					++						
16	Förderung von Elektromobilität							++	++									+					+										

Bemerkung: «++» = grosse Wirkung, «+» = mittlere Wirkung, «-» = potenzieller Konflikt

5.2 Schlüsselmassnahmen

Nr. 01	Einführung Verkehrsmanagement	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:
Kanton Aargau

Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen

Umsetzungshorizont:
☐ Quick-Win (2024)
☐ kurzfristig (2024-2028)
☒ mittelfristig (2028-2032)
☐ langfristig (> 2032)
☐ laufend

Wirkung:
☒ gross
☐ mittel
☐ gering

Geschätzte Kosten:
☒ hoch (> CHF 5 Mio)
☒ mittel (CHF 1-5 Mio)
☐ tief (< CHF 1 Mio)
☐ offen

Bisher vorgesehene Massnahme?
☒ Ja
☐ Nein

Ausgangslage
Die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten von Wohlen liegt auf einem hohen Niveau, zu welcher der Quell-/ Zielverkehr aus allen Richtungen einen massgeblichen Anteil beiträgt. Der Durchgangsverkehr ist von untergeordneter Bedeutung und verteilt sich auf viele verschiedene Quell-/ Zielbeziehungen. Die hohe Verkehrsbelastung führt dazu, dass insbesondere entlang der Ortsdurchfahrten die Siedlungsverträglichkeit gemäss Kantonalem Richtplan nicht gewährleistet werden kann. Ebenfalls auf die hohen Verkehrsmengen zurückzuführen sind die wiederkehrenden temporären Stausituationen im Ortszentrum, welche zum Teil negative Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit des Busangebots (Verlustzeiten) hat.

Ziele
- Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz erhalten.
- Quell-Ziel- sowie Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrassen, kommunale Verbindungs- und Sammelstrassen) lenken (vgl. Teilplan Motorisierter Individualverkehr, Anhang 2).
- siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
- Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs erhalten (Fahrplanstabilität).
- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV auf.
  - Umfeld (Lärm- / Luftemissionen).
  - andere Verkehrsmittel (Verkehrssicherheit).
  - den MIV selbst (Verkehrssicherheit, flüssigere Fahrt, Behebung Schwachstellen an Knoten auf Hauptverkehrsachsen; vgl. Schwachstellenplan MIV in Anhang 4 Bericht Teil I, Analyse).

(Teil-)Massnahme(n)

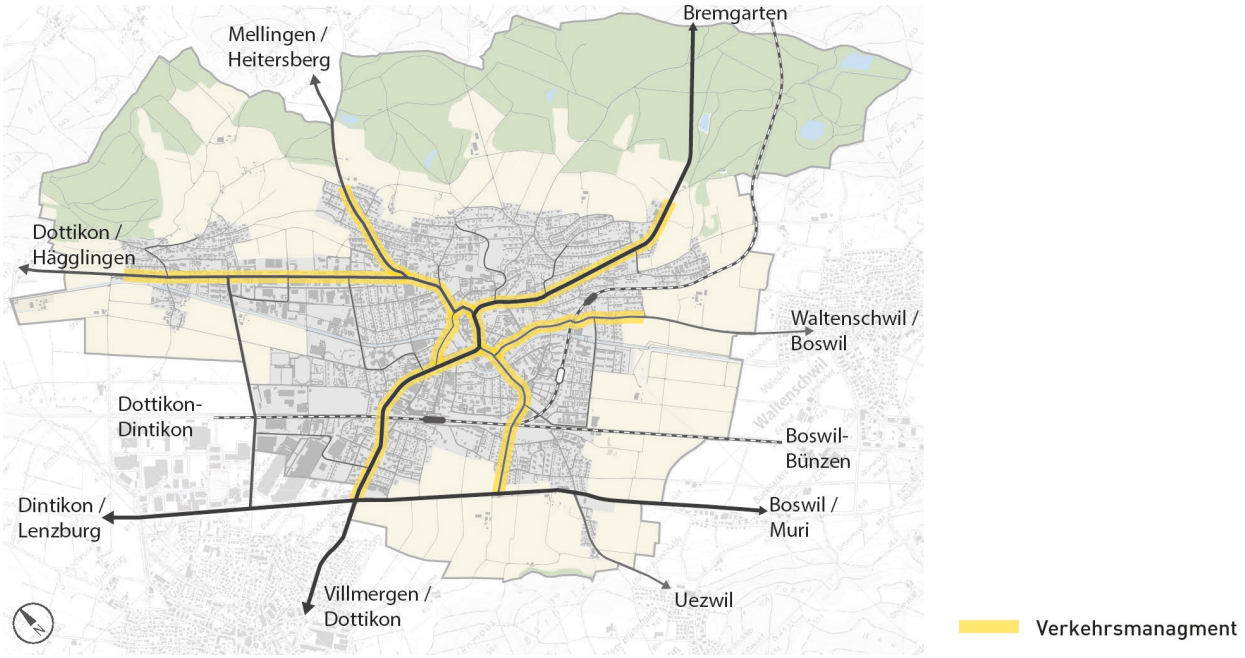


Abbildung 1: Übersichtsplan Massnahme Einführung Verkehrsmanagement

Durch eine aktive Steuerung des Verkehrs mittels Dosierungsanlagen bei den Ortseingängen mit Aufstellbereich ausserhalb des Siedlungsgebietes sowie Steuerung an Knoten auf den Hauptverkehrsachsen im Zentrum soll der Verkehr im Ortszentrum verträglich abgewickelt werden (vgl. Abbildung 1). Bei Bedarf sollen ÖV-Priorisierungsmassnahmen geprüft werden.

Wichtig ist darauf zu achten, dass mit der Umsetzung dieser Massnahme keine Defizite für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen und die Anforderungen an die Infrastruktur gemäss Teilplänen Fussverkehr und Veloverkehr sowie Massnahmen Nr. 03 und 05 berücksichtigt werden. Ebenfalls sind das Buskonzept Region Wohlen (vgl. Massnahme Nr. 07) sowie die Inhalte der zu erarbeitenden Schulwegplanung (vgl. Massnahme Nr. 14) zu berücksichtigen. Weiter ist eine Abstimmung mit den Massnahmen zur Strassenraumaufwertung auf den Ortsdurchfahrten (vgl. Massnahme Nr. 06) sowie zur Sanierung von Unfallsschwerpunkten bzw. Unfallhäufungsstellen (vgl. Massnahme Nr. 15) notwendig.

Vorgehen / Umsetzung

_ Erarbeitung Konzept Verkehrsmanagement (Abteilung Verkehr).
_ Umsetzung Verkehrsmanagement (Abteilung Tiefbau, allenfalls etappenweise).

Koordinationsbedarf

_ Abhängigkeit zur allfälligen Realisierung der Südumfahrung Wohlen: Bei einer Realisierung der Südumfahrung sind flankierende Massnahmen als Teil des Verkehrsmanagement notwendig, um den Verkehr auf die Südumfahrung zu lenken.

_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 05 Umsetzung Fusswegnetz
_ Massnahme Nr. 06 Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung
_ Massnahme Nr. 07 Umsetzung Buskonzept Region Wohlen
_ Massnahme Nr. 14 Erarbeitung und Umsetzung Schulwegplanung
_ Massnahme Nr. 15 Sanierung von Unfallschwerpunkten / Unfallhäufungsstellen

Wirkungskontrolle

Durchführung eines regelmässigen Monitorings und Controllings (Wiederholungszeit zu definieren) mittels Verkehrserhebungen (inkl. Stausituation, Durchfahrtsgeschwindigkeit, Unfälle) auf den Hauptverkehrsachsen und an den neu gesteuerten Knoten im Zentrum und Ableitung von allfälligen ergänzenden Massnahmen bzw. notwendigen Anpassungen.

Nr. 02	Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	-

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024)	☐ gross	☐ hoch (> CHF 5 Mio)	☐ Ja
☐ kurzfristig (2024-2028)	☒ mittel	☒ mittel (CHF 1-5 Mio)	☒ Nein
☒ mittelfristig (2028-2032)	☐ gering	☐ tief (< CHF 1 Mio)	
☒ langfristig (> 2032)		☐ offen	
☐ laufend			

Ausgangslage

Die hohe Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten führt dazu, dass Schleichverkehr in den Wohnquartieren entsteht. Die Einführung von flächendeckenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen in allen Quartieren sowie die Umsetzung von Eingangstoren an zwei Ortseingängen hat die Situation hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verträglichkeit etwas verbessert.

Ziele

_ Schutz der Quartiere vor Schleichverkehr.
_ siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs.
_ Quell-Ziel- sowie Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrassen, kommunale Verbindungs- und Sammelstrassen) lenken (vgl. Teilplan Motorisierter Individualverkehr, Anhang 2).
_ Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV auf.
/ Umfeld (Lärm- / Luftemissionen).
/ andere Verkehrsmittel (Verkehrssicherheit).

(Teil-)Massnahme(n)

Schleichverkehrswege durch die Quartiere sollen mittels Durchfahrtsbeschränkungen weniger attraktiv ausgestalten werden, wie z.B. mittels Fahrbahneinengungen, Einbahnregimen, Fahrverboten, Abbiegeverbote/-gebote etc. Welche Massnahme sich genau wo eignet soll im Rahmen von einzelnen Projekten ausgearbeitet werden. Wichtig ist darauf zu achten, dass mit der Umsetzung dieser Massnahme keine Defizite für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen und die Anforderungen an die Infrastruktur gemäss Teilplänen Fussverkehr und Veloverkehr sowie Massnahmen Nr. 02 und 03 berücksichtigt werden. Ebenfalls sind das Buskonzept Region Wohlen (vgl. Massnahme Nr. 07) sowie die Inhalte der zu erarbeitenden Schulwegplanung (vgl. Massnahme Nr. 14) zu berücksichtigen.

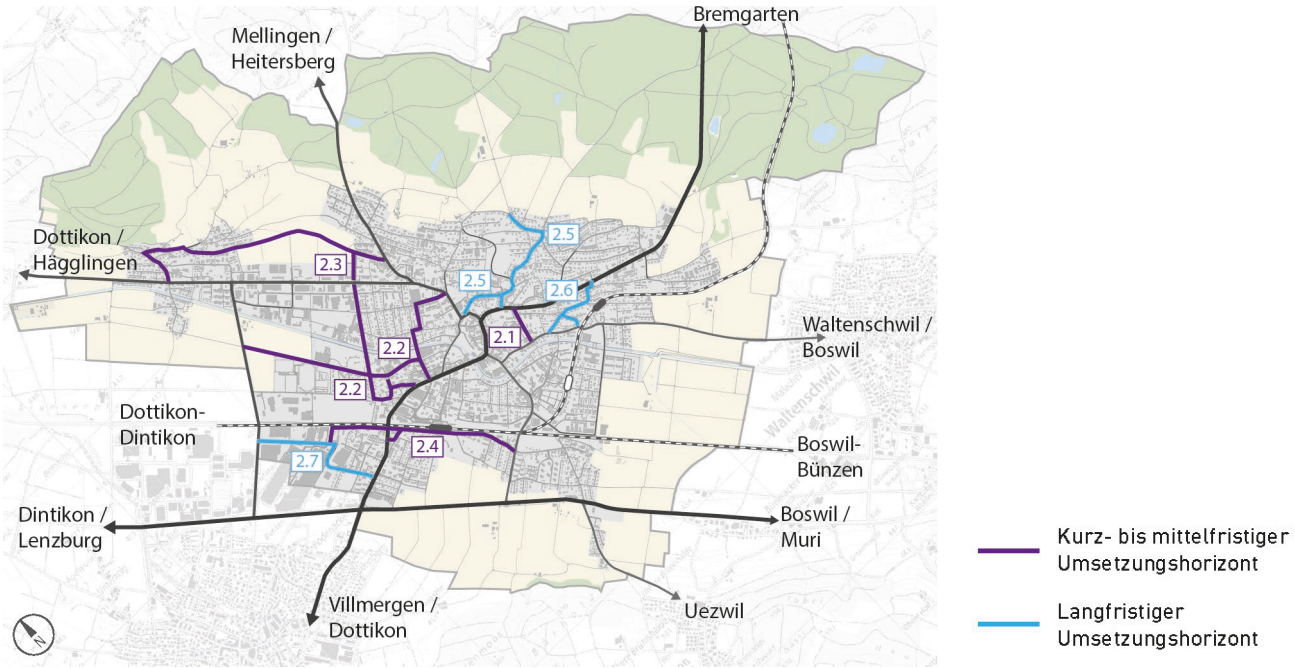


Abbildung 2: Übersichtsplan Massnahme Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren

Auf Abbildung 2 sind die Schleichverkehrswege eingezeichnet, für welche Handlungsbedarf ermittelt wurde. Dieser soll in folgenden Horizonten anhand konkreten Massnahmenkonzepten behoben werden:

Kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont (2024-2032)
/ 2.1 Pilatusstrasse
/ 2.2 Güpfstrasse / Aeschstrasse und Wilstrasse / Allmendstrasse und Sorenbühlweg
/ 2.3 Litzibuechstrasse / Allmenweg und Kesselackerstrasse / Hägglingerstrasse und Knobelstrasse
/ 2.4 Gaswerkstrasse / untere Farnbühlstrasse

Langfristiger Umsetzungshorizont (> 2032)
_ 2.5 Talbisgässchen / Steingasse / Rummelstrasse / Höhenweg
_ 2.6 Haldensteig / Haldenrain / untere Haldenstrasse
_ 2.7 Industriestrasse

Vorgehen / Umsetzung
_ Bestandsaufnahme von Sicherheitsdefiziten, Verkehrsmengen (inkl. Anteil Durchgangsverkehr), bereits umgesetzte Massnahmen etc. und Ableitung Handlungsbedarf pro Schleichverkehrsweg.
_ Einstufung Dringlichkeit und Priorisierung aufgrund Sicherheitsdefizite, Problemdruck allgemein der einzelnen Schleichwege.
_ Erarbeitung Massnahmenkonzept pro Schleichweg gemäss Priorisierung.

Koordinationsbedarf
_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Gemeinde Wohlen.

_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 05 Umsetzung Fusswegnetz
_ Massnahme Nr. 07 Umsetzung Buskonzept Region Wohlen
_ Massnahme Nr. 14 Erarbeitung und Umsetzung Schulwegplanung

Wirkungskontrolle
Durchführung eines Monitorings und Controllings 3-5 Jahre (exakter Zeitpunkt im Massnahmenkonzept festzulegen) nach der Umsetzung von Massnahmen und Ableitung von allfälligen ergänzenden Massnahmen bzw. notwendigen Anpassungen.

Nr. 03	Umsetzung Veloroutennetz	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Strasseneigentümerschaft (Gemeinde Wohlen / Kanton Aargau)	Kanton Aargau, Gemeinde Wohlen, SBB, AVA Grundeigentümerschaft, weitere Gemeinden

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☒ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☒ langfristig (> 2032) ☒ laufend	☒ gross ☐ mittel ☐ gering	☒ hoch (> CHF 5 Mio) ☒ mittel (CHF 1-5 Mio) ☐ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja: ☒ Nein

Ausgangslage

Im Teilplan Veloverkehr (vgl. Anhang 2) ist das Veloroutennetz der Gemeinde in Haupt- und Nebenrouten unterteilt. Das Netz liegt mehrheitlich auf bestehenden Kantons- und Gemeindestrassen und ist heute mehrheitlich durchgängig befahrbar. Es bestehen jedoch noch einzelne Netzlücken oder Abschnitte ohne Fahrrecht. Aktuell ist die Erschliessung des gesamten Gemeindegebietes grundsätzlich gewährleistet. Es bestehen keine Erschliessungslücken, auch in Bezug auf die geplanten Siedlungsentwicklungen.

In Bezug auf die Ausgestaltung der Veloverkehrsverbindungen bzw. auf die Veloverkehrsinfrastruktur besteht aktuell insbesondere auf den wichtigen kommunalen Hauptrouten noch Handlungsbedarf. Entlang verschiedener Ortsdurchfahrten sind Radstreifen zwar vorhanden, oftmals entspricht die Breite der Radstreifen aber den aktuell gültigen Normen nicht. Abseits der Hauptachsen in den Wohnquartieren ist keine Veloverkehrsinfrastruktur vorhanden. Diese ist grundsätzlich aufgrund des tieferen Temporegimes (30 km/h) auch nicht notwendig. Die Querungen für den Veloverkehr sind oft mangelhaft und Abbiegehilfen sind keine vorhanden.

Der Kanton prüft derzeit die Verlegung der kantonalen Veloroute R670. Als Alternative zur Führung über die Jura- und Kapellstrasse steht eine Führung über die Güpfstrasse und den Aescherzelgweg zur Diskussion.

Ziele

Pro Netzstufe (kommunale Haupt- oder Nebenroute) sind spezifische Anforderungen für die Veloverkehrsinfrastruktur definiert worden (vgl. Kapitel 4.2), welche es in den kommenden Jahren zu erfüllen gilt. Auf dem Netz sind diese Anforderungen vielerorts noch nicht erfüllt. Grundsätzlich sind die neu zu erstellenden Veloverkehrsinfrastrukturen resp. Optimierungsmassnahmen gemäss den kantonalen Standards [6] und den aktuell gültigen Normen (u.a. VSS-Norm 40 060, VSS-Norm 40 064 und VSS-Norm 40 201) zu planen. Neben diesen sind, wenn möglich, folgende gängigen Grundanforderungen für Veloverkehrsanlagen einzuhalten: direkt, kohärent, komfortabel, unterbruchsfrei, hohe subjektive Sicherheit, möglichst geringe Steigung, einheitliche Gestaltung, klar erkennbare und verständliche Führung. Zudem sind bei der Planung zwingend die Inhalte der Freiraumplanung Baugebiete und des Masterplans Ortszentrum sowie des sich noch in Erarbeitung befindenden REL (Stand August 2023) zu berücksichtigen.

Bei Bedarf sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Strassen abseits der Hauptachsen in den Wohnquartieren (Tempo 30) gestalterische Massnahmen geprüft werden, beispielsweise auf Hauptverbindungen des Schulkinderverkehrs. Ein besonderes Augenmerk muss dabei auf übersichtliche Situationen gelegt werden, insbesondere bei Kreuzungen und Grundstückszufahrten.

Damit die Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität der erstellten Veloverkehrsinfrastruktur hochgehalten werden kann, muss der Unterhalt das ganze Jahr hindurch gewährleistet sein (Räumung der Radstreifen / -wege im Herbst und Winter, Erneuerung Markierungen, Durchfahrt bei Baustellen freihalten / sichern etc.). Nur mit einer attraktiven und sicheren Infrastruktur wird das Velofahren gegenüber anderen Verkehrsmitteln bevorzugt.

(Teil-)Massnahme(n)

Die netzstufenspezifischen Anforderungen gemäss Kapitel 4.2 sind grundsätzlich im Rahmen von Sanierungs- und Bauprojekten auf dem gesamten Veloroutennetz umzusetzen. Verläuft ein Veloverbindung entlang eines Gewässers, ist darauf zu achten, dass der Neu- resp. Ausbau der Verbindung ausserhalb des Gewässerraums vorgenommen und frühzeitig Kontakt mit der Abteilung Landschaft und Gewässer des Kantons aufgenommen wird. Zudem ist wichtig darauf zu achten, dass mit der Umsetzung dieser Massnahme keine Defizite für den Fussverkehr geschaffen und die Anforderungen an die Infrastruktur gemäss Teilplan Fussverkehr sowie Massnahme Nr. 05 berücksichtigt werden. Gewisse Teilmassnahmen zur Umsetzung des Veloroutennetzes sind zusammen mit Teilmassnahmen zur Umsetzung des Fusswegnetzes zu planen und realisieren,

da sie denselben Wegabschnitt betreffen (vgl. nachstehende Abbildung 3 und Abbildung 5 aus Massnahme Nr. 05). Ebenfalls sind das Buskonzept Region Wohlen (vgl. Massnahme Nr. 07) sowie die Inhalte der zu erarbeitenden Schulwegplanung (vgl. Massnahme Nr. 14) zu berücksichtigen. Weiter ist eine Abstimmung mit den Massnahmen zur Strassenraumaufwertung auf den Ortsdurchfahrten (vgl. Massnahme Nr. 06) notwendig.

Damit das Veloroutennetz durchgehend befahrbar ist, muss noch den Fahrrecht auf folgenden Netzabschnitten gemäss Teilplan Veloverkehr (vgl. Anhang 2) gesichert werden:
_ Birkenweg
_ Rummelring (südlicher Abschnitt), ist Teil der Teilmassnahme Nr. 3.4

Für nachstehende prioritäre Abschnitte sollen zudem spezifische Projekte, ausserhalb des regulären Strassensanierungszyklus, in folgenden Umsetzungshorizonten ausgearbeitet werden:

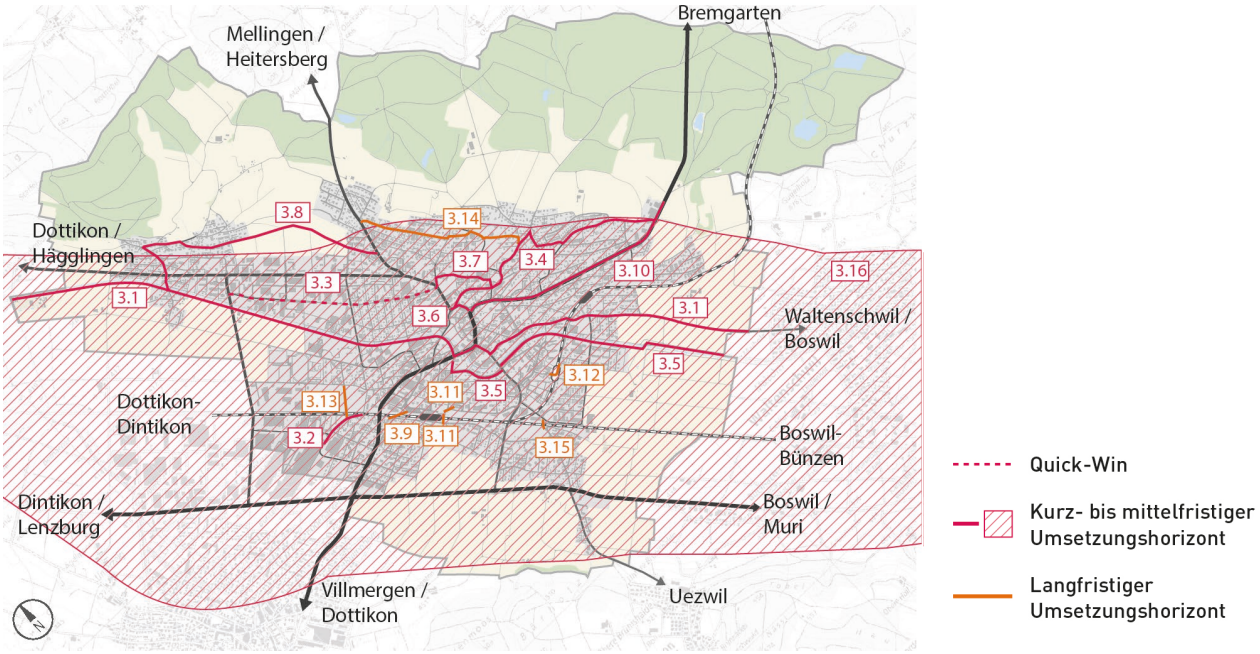


Abbildung 3: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung Veloroutennetz – Lineare Massnahmen

Quick-Win (2024)
–3.3 Realisierung **Hauptroute** Rigacker- / Aeschstrasse (Potenzial als Schulweg)

Kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont (2024-2032)
–3.1 Realisierung **Hauptroute entlang Bünz und auf Waltenschwilerstrasse** (wichtiger Schulweg, liegt teilw. auf Hauptfreiraumachse, vgl. Inputs für REL in Kapitel 5.3)
–3.2 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Villmergen - Industriestrasse – Wohlen / Industriegebiet – Wilerzelg** (liegt auf Hauptfreiraumachse, vgl. Inputs für REL in Kapitel 5.3). Hinweis: Nach Fertigstellung ist eine Umlegung der kantonalen Veloroute dem Kanton Aargau vorzuschlagen.
–3.4 Realisierung **Hauptroute Luegisland / Rummelstrasse / Steingasse** (liegt teilw. auf Hauptfreiraumachse, vgl. Inputs für REL in Kapitel 5.3)
–3.5 Realisierung **Nebenroute entlang Bünz ab Zentralstrasse nach Waltenschwil** (wichtiger Schulweg, liegt teilw. auf Hauptfreiraumachse, vgl. Inputs für REL in Kapitel 5.3)
–3.6 Realisierung **Hauptroute Kirchenrain**. Bemerkung: Eine zweckmässige alternative Linienführung für die Hauptroute, um die Engstelle Kirchenrain, konnte nicht identifiziert werden, weshalb eine Lösung im Strassenraum zu prüfen ist.
–3.7 Realisierung **Hauptroute Hofmattenweg** (wichtiger Schulweg)
–3.8 Realisierung **Hauptroute Kesselacker-/ Hägglinger-/ Unterdorfstrasse** (Kesselackerstrasse als wichtiger Schulweg)
–3.10 Realisierung / Ausbau **Hauptroute Bremgarterstrasse innerorts**
–3.16 Prüfung Potenzial für **regionale/ überregionale Veloroute im Korridor Bünztal** (Lenzburg - Wohlen/ Villmergen - Muri), zusammen mit anderen Gemeinden. Hinweis: Wenn Potenzial vorhanden ist, ist das Anliegen beim Kanton geltend zu machen.

Langfristiger Umsetzungshorizont (> 2032)
–3.9 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Unterführung Bahnhof Post** (liegt auf Hauptfreiraumachse, vgl. Inputs für REL in Kapitel 5.3). Hinweis: Nach Fertigstellung ist eine Umlegung der kantonalen Veloroute dem Kanton Aargau vorzuschlagen.
–3.11 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Unterführung Bahnhof Süd** (im Rahmen Umsetzung 2. Etappe Drehscheibe Wohlen) sowie zwischen Bahnhofplatz und Aargauerstrasse
–3.12 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Gleisquerung bei Realisierung neuer Haltestelle Bifang**
–3.13 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Entwicklungsgebiet Wil / Huebächer inkl. Bahnunterführung** (Koordination mit Entwicklung Entwicklungsgebiet Will / Huebächer und mit Nebenroute entlang AVA-Gleis)
–3.14 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Delliacker-/ Glärnischweg/ Wagenrain-/ Rebbergstrasse** (wichtiger Schulweg)
–3.15 Realisierung/ Ausbau **Hauptroute Gleisunterführung zwischen Bollhofweg und Gewerbering**. Hinweis: Nach Fertigstellung ist eine Umlegung der kantonalen Veloroute dem Kanton Aargau vorzuschlagen.

Neben linearen Massnahmen sollen Abbiege- und Querungshilfen an nachstehenden Stellen in folgenden Umsetzungshorizonten projektiert werden. Auf Hauptrouten oder wichtigen Schulwegen soll die Realisierung baldmöglichst erfolgen, bei Bedarf ausserhalb des regulären Strassensanierungszyklus (vgl. Abbildung 4).

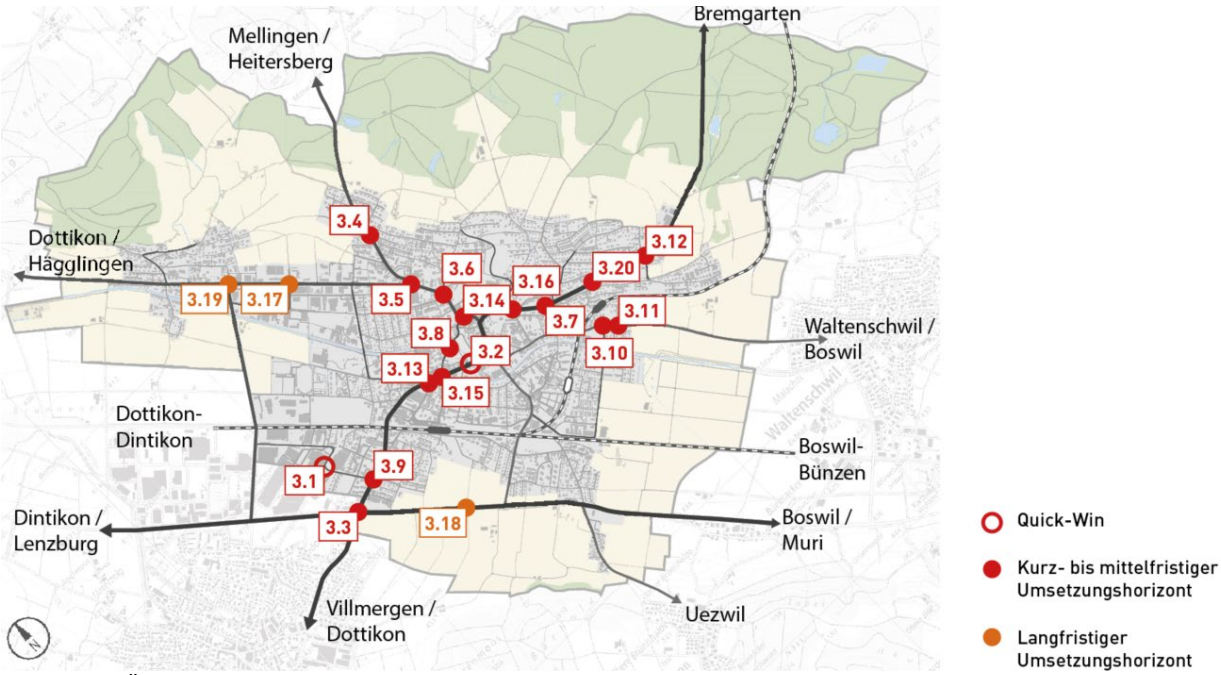


Abbildung 4: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung Veloroutennetz – Punktuelle Massnahmen

Quick-Win (2024)
_ 3.1 Industriestrasse / Grenzweg
_ 3.2 Querung Zentralstrasse / Abbiegehilfe zwischen Bahnhofweg und Freihofweg. Bemerkung: Diese Stelle ist hinsichtlich der der Zentralstrasse querenden kommunalen Velohauptroute gemäss Teilplan Veloverkehr (vgl. Anhang 2) unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs zu optimieren, z.B. mittels baulich geschützten Mittellängsstreifens als Abbiege- und Querungshilfe.

Kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont (2024-2032)
_ 3.3 Farn-/ Villmergerstrasse
_ 3.4 Niederwilerstrasse / Tanneggweg (wichtiger Schulweg)
_ 3.5 Angliker-/ Niederwilerstrasse
_ 3.6 Jura-/ Aeschstrasse (wichtiger Schulweg)
_ 3.7 Bremgarten-/ Obere Haldenstrasse
_ 3.8 Bünzstrasse / Mattenhofweg
_ 3.9 Villmerger-/ Industriestrasse
_ 3.10 Waltenschwiler-/ Turmstrasse
_ 3.11 Waltenschwilerstrasse / Eichhaldenweg
_ 3.12 Bremgarterstrasse / Titlisweg
_ 3.13 Zentral-/ Alte Bahnhofstrasse
_ 3.14 Kirchenrain / Steingasse

_ 3.15 Zentral-/ Bünzstrasse
_ 3.16 Querung über Bremgarterstrasse zum Talbisgässchen
_ 3.20 Bremgarter-/ Ehrunsbachstrasse

Langfristiger Umsetzungshorizont (> 2032)
_ 3.17 Angliker-/ Nordstrasse
_ 3.18 Farn-/ Obere Farnbühlstrasse
_ 3.19 Nutzenbach-/ Anglikerstrasse

Bei den aufgeführten Massnahmen handelt es sich, im Vergleich zu den anderen KGV-Massnahmen, um kleinere Massnahmen, bezogen auf den Planungs- und Umsetzungsaufwand. Aus diesem Grund ist die Anzahl Teilmassnahmen grösser. Es handelt sich z.T. um eine Prüfung vom Handlungsbedarf oder kleine Verbesserungsmassnahmen, die nur wenige Ressourcen benötigen und rasch umgesetzt werden können, dies ohne grossem Planungsaufwand.

Bei folgenden Massnahmen handelt es sich um Daueraufgaben, die laufend umzusetzen sind:
_ Beheben der einzelnen identifizierten Schwachstellen gemäss Liste im Anhang 4, wenn diese nicht im Perimeter einer der oben aufgelisteten Massnahmen liegt.
_ Unterhalt der Veloverkehrsinfrastruktur über das ganze Jahr.

Vorgehen / Umsetzung
_ Laufend prüfen und sanieren sämtlicher Schwachstellen auf dem Veloroutennetz (z.B. gestalterische Massnahmen auf Hauptverbindungen des Schulkinderverkehrs).
_ Projektieren und Umsetzen der prioritär eingestuften Abschnitte des Veloroutennetzes gemäss angegebenem Umsetzungshorizont und unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Kriterien (netzstufenspezifischen Anforderungen, Normen, kantonale Standards).
_ Laufender Unterhalt des Veloroutennetzes.

Koordinationsbedarf
_ Koordination mit anderen Gemeinden bezüglich Potenzial für regionale / überregionale Veloroute.
_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Kanton Aargau.
_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Gemeinde Wohlen.
_ Kantonale Velorouten (zuständig Kanton Aargau).
_ Bau der 2. Etappe der ÖV-Drehscheibe Wohlen.
_ Planung und Bau neue Bahnhaltestelle Bifang.
_ Entwicklungsgebiete Wil / Huebächer und Aesch-Areal.
_ Aufwertung und Realisierung Hauptfreiraumachsen gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).
_ Massnahmen zur Hitzeminderung und Begrünung im Strassenraum gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).
_ Abhängigkeit zur allfälligen Realisierung der Südumfahrung Wohlen: Bei einer Realisierung der Südumfahrung ist v.a. auf der Bremgarterstrasse eine signifikante Verkehrsentlastung zu erwarten (DTV MIV < 5'000). Damit wird Kapazität für andere Verkehrsmittel frei und u.a. ist eine Anpassung der Veloverkehrsinfrastruktur denkbar (kein separater Radweg mehr notwendig). Die aktuelle Planung der Südumfahrung sieht einen Anschlussknoten an die Waltenschwilerstrasse vor. Falls die Südumfahrung realisiert wird, besteht die Gefahr, dass sich das MIV-Verkehrsaufkommen auf der Waltenschwilerstrasse erhöht. Folglich wäre mit grosser Wahrscheinlichkeit eine separate Veloinfrastruktur notwendig, was wiederum Auswirkungen auf den Strassenquerschnitt der Waltenschwilerstrasse hätte.

_ Massnahme Nr. 01 Einführung Verkehrsmanagement
_ Massnahme Nr. 02 Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren
_ Massnahme Nr. 04 Einführung Signalisation für das Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 05 Umsetzung Fusswegnetz
_ Massnahme Nr. 06 Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung
_ Massnahme Nr. 10 Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen
_ Massnahme Nr. 14 Erarbeitung und Umsetzung Schulwegplanung
_ Massnahme Nr. 15 Sanierung von Unfallschwerpunkten / Unfallhäufungsstellen

Wirkungskontrolle

1. Regelmässige Kontrolle des Umsetzungsstands des Veloroutennetzes bzw. des -angebots:
   - / jährliche Aktualisierung der Liste zu den Schwachstellen / Stossrichtungen für Massnahmen aus Anhang 4 unter Einbezug der Schulbehörden und Vertretungen betroffener Interessensgruppen.
   - / alle 3 Jahren Standortbestimmung und bei Bedarf Anpassung des Umsetzungshorizonts der einzelnen Massnahmen in der Umsetzungsplanung der Gemeinde.
2. Durchführung von temporären Veloverkehrsmessungen auf den wichtigsten und neu erstellten Netzabschnitten nach Umsetzung der Hälfte der Massnahmen im kurz- bis mittelfristigen Umsetzungshorizont und Wiederholung zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. nach Umsetzung der zweiten Hälfte) zwecks Vergleichs.
3. Beurteilung der subjektiven Sicherheit nach der Sanierung einzelner Schwachstellen.
4. Regelmässige Überprüfung der Qualität und des Zustands der Veloverkehrsinfrastruktur.

Nr. 04	Einführung Signalisation für das Veloroutennetz	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	Kanton Aargau

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☒ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☐ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☐ gross ☐ mittel ☒ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☒ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja: ☒ Nein

Ausgangslage

In der Gemeinde Wohlen sind aktuell die kantonalen Velorouten und die Freizeitvelorouten von SchweizMobil signalisiert. Eine Signalisation der kommunalen Velorouten ist nicht vorhanden.

Ziele

Um die Sichtbarkeit und die Benützung des Veloroutennetzes zu erhöhen, ist eine einfach verständlich Signalisation von zentraler Bedeutung. Zusammen mit der Bereitstellung der Veloverkehrsinfrastruktur soll deshalb die Signalisation mitgeplant und umgesetzt werden.

(Teil-)Massnahme(n)

Quick-Win (<1 Jahr)

Erstellung und Umsetzung eines Signalisationskonzepts für das Veloroutennetz auf dem Gemeindegebiet mit Fokus auf den wichtigsten Verbindungen bzw. Hauptrouten sowie Hauptfreiraumachsen gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).

Vorgehen / Umsetzung

_ Erarbeiten eines Signalisationskonzepts.
_ Umsetzen zusammen mit Infrastrukturmassnahmen des Signalisationskonzepts.

Koordinationsbedarf

_ Aufwertung und Realisierung Hauptfreiraumachsen gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).

_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz.

Wirkungskontrolle

-

Nr. 05	Umsetzung Fusswegnetz	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Strasseneigentümerschaft (Gemeinde Wohlen / Kanton Aargau)	Kanton Aargau, Gemeinde Wohlen, SBB, Grundeigentümerschaft

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☒ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☒ langfristig (> 2032) ☒ laufend	☒ gross ☐ mittel ☐ gering	☒ hoch (> CHF 5 Mio) ☒ mittel (CHF 1-5 Mio) ☐ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

Im Teilplan Fussverkehr (vgl. Anhang 2) ist das Fusswegnetz der Gemeinde in Haupt- und Nebenrouten unterteilt. Das Netz verläuft mehrheitlich entlang bestehender Kantons- und Gemeindestrassen oder auf Fusswegen mit Wegrecht und ist heute dicht, mehrheitlich durchgängig und dadurch attraktiv. Es bestehen jedoch noch einzelne Netzlücken oder Abschnitte ohne Wegrecht. Aktuell ist die Erschliessung des gesamten Gemeindegebietes grundsätzlich gewährleistet. Es bestehen keine Erschliessungslücken, auch in Bezug auf die geplanten Siedlungsentwicklungen.

In Bezug auf die Ausgestaltung der Fussverkehrsverbindungen bzw. auf die Fussverkehrsinfrastruktur besteht aktuell insbesondere auf den wichtigen kommunalen Hauptrouten zum Teil noch Handlungsbedarf. Entlang der Ortsdurchfahrten und Strassen mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen ist generell eine einseitige Fussverkehrsinfrastruktur in Form eines Trottoirs vorhanden. In vielen Fällen ist ein beidseitiges Trottoir vorhanden. Die Fussverkehrsinfrastruktur erfüllt die Grundanforderungen, leistet jedoch keinen zusätzlichen Beitrag zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität bzw. lädt nicht zum Flanieren und zu Fussgehen ein. Abseits der Hauptachsen in den Wohnquartieren ist häufig ein einseitiges Trottoir vorhanden, was auf die frühere signalisierte Geschwindigkeit von 50 km/h zurückzuführen ist. Aufgrund des heute geltenden tieferen Temporegimes (30 km/h) ist keine Fussverkehrsinfrastruktur mehr erforderlich und der Fussverkehr verkehrt auf gewissen Quartierstrassen heute bereits auf derselben Fläche wie die Velos und motorisierten Fahrzeuge. Auf Quartierstrassen, die durch Schulkinder benutzt werden, sind zum Teil gestalterische Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Gewisse Querungsstellen an Strassen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, welche keine spezifische Zentrumsfunktion hinsichtlich flächiges Querungsbedürfnisses und breite Trottoirs besitzen (vgl. Zentralstrasse), verfügen weiterhin über keine Mittelinsel.

Ziele

Pro Netzstufe (kommunale Haupt- oder Nebenroute) sind spezifische Anforderungen für die Fussverkehrsinfrastruktur definiert worden (vgl. Kapitel 4.3), welche es in den kommenden Jahren zu erfüllen gilt. Auf dem Netz sind diese Anforderungen zum Teil noch nicht erfüllt. Grundsätzlich sind die neu zu erstellenden Fussverkehrsinfrastrukturen resp. Optimierungsmassnahmen gemäss den aktuell gültigen Normen zu planen (u.a. VSS-Norm 40 070, VSS-Norm 40 075 und VSS-Norm 40 201). Weiter sind die Anforderungen nach BehiG einzuhalten. Daneben sind, wenn möglich, folgende gängigen Grundanforderungen für Fussverkehrsanlagen einzuhalten: direkt, kohärent, intuitiv erfassbar, einfach verständlich, rasche Orientierung möglich, komfortabel, geringe Längsneigung, ansprechendes Umfeld, hohe subjektive Sicherheit, gute Beleuchtung, hindernisfrei. Zudem sind bei der Planung zwingend die Inhalte der Freiraumplanung Baugebiete und des Masterplans Ortszentrum sowie des sich noch in Erarbeitung befindenden REL (Stand August 2023) zu berücksichtigen.

Querungen sind integraler Bestandteil des Fusswegnetzes. Für ihre Ausgestaltung gelten deshalb hohe Sicherheitsanforderungen. Wo noch keine Mittelinsel an Strassen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen vorhanden sind, sollen solche realisiert werden, ausser es überwiegen andere Interessen / Bedürfnisse wie z.B. an der Zentralstrasse (flächiges Queren, breite Trottoirfläche etc.). Mittelinsel bieten zusätzlichen Schutz und ermöglichen die Strasse in zwei Etappen zu queren. Dies ist besonders relevant unter dem Aspekt, dass die Infrastruktur allen Altersgruppen und auch mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. sehbehinderte Personen) dienen soll.

Bei Bedarf sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Strassen abseits der Hauptachsen in den Wohnquartieren (Tempo 30) weitere gestalterische Massnahmen geprüft werden, beispielsweise auf Hauptverbindungen des Schulkinderverkehrs. Ein besonderes Augenmerk muss dabei auf übersichtliche Situationen gelegt werden, insbesondere bei Kreuzungen und Grundstückszufahrten.

Der Fussverkehr stellt das Hauptverkehrsmittel für den Zugang zu ÖV-Haltestellen dar. Daher ist es zentral, dass die Bushaltestellen im Gemeindegebiet eine attraktive und barrierefreie Erreichbarkeit zu Fuss ausweisen und möglichst direkt aus allen Richtungen zu erreichen sind. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Querungen in der Nähe von ÖV-Haltestellen zu legen. In erster Linie sind diese Anforderungen am Bahnhof, an den Bahnhaltestellen der Bremgarten-Dietikon-Bahn sowie an den Bushaltestellen, die durch mehrere Buslinien bedient werden, einzuhalten.

Damit die Benutzerfreundlichkeit und Attraktivität der erstellten Fussverkehrsinfrastruktur hochgehalten werden kann, muss der Unterhalt das ganze Jahr hindurch gewährleistet sein (Räumung der Fusswege im Herbst und Winter, Erneuerung Markierungen, Durchfahrt bei Baustellen freihalten / sichern etc.). Nur mit einer attraktiven und sicheren Infrastruktur wird das Zufussgehen gegenüber anderen Verkehrsmitteln bevorzugt.

(Teil-)Massnahme(n)

Die netzstufenspezifischen Anforderungen gemäss Kapitel 4.3 sind grundsätzlich im Rahmen von Sanierungs- und Bauprojekten auf dem gesamten Fusswegnetz umzusetzen. Verläuft ein Fusswegverbindung entlang eines Gewässers, ist darauf zu achten, dass der Neu- resp. Ausbau der Verbindung ausserhalb des Gewässerraums vorgenommen und frühzeitig Kontakt mit der Abteilung Landschaft und Gewässer des Kantons aufgenommen wird. Innerhalb des Gewässerraums sind nur schmale Fuss- und Wanderwege zulässig. Zudem ist wichtig darauf zu achten, dass mit der Umsetzung dieser Massnahme keine Defizite für den Veloverkehr geschaffen und die Anforderungen an die Infrastruktur gemäss Teilplan Veloverkehr sowie Massnahme Nr. 03 berücksichtigt werden. Gewisse Teilmassnahmen zur Umsetzung des Fusswegnetzes sind zusammen mit Teilmassnahmen zur Umsetzung des Veloroutennetzes zu planen und realisieren, da sie denselben Wegabschnitt betreffen (vgl. nachstehende Abbildung 5 und Abbildung 3 aus Massnahme Nr. 03). Ebenfalls sind das Buskonzept Region Wohlen (vgl. Massnahme Nr. 07) sowie die Inhalte der zu erarbeitenden Schulwegplanung (vgl. Massnahme Nr. 14) zu berücksichtigen. Weiter ist eine Abstimmung mit den Massnahmen zur Strassenraumaufwertung auf den Ortsdurchfahrten (vgl. Massnahme Nr. 06) notwendig.

Damit das Fusswegnetz durchgehend begehbar ist, muss noch den Wegrecht auf folgenden Netzabschnitten gemäss Teilplan Fussverkehr (vgl. Anhang 2) gesichert werden:

- Birkenweg
- Georges-Meyer-Weg
- Grenzweg
- Rummelmatt
- Rummelring (südlicher Abschnitt), ist Teil der Teilmassnahme Nr. 5.4

Für nachstehende prioritäre Abschnitte sollen zudem spezifische Projekte, ausserhalb des regulären Strassensanierungszyklus, in folgenden Umsetzungshorizonten ausgearbeitet werden:

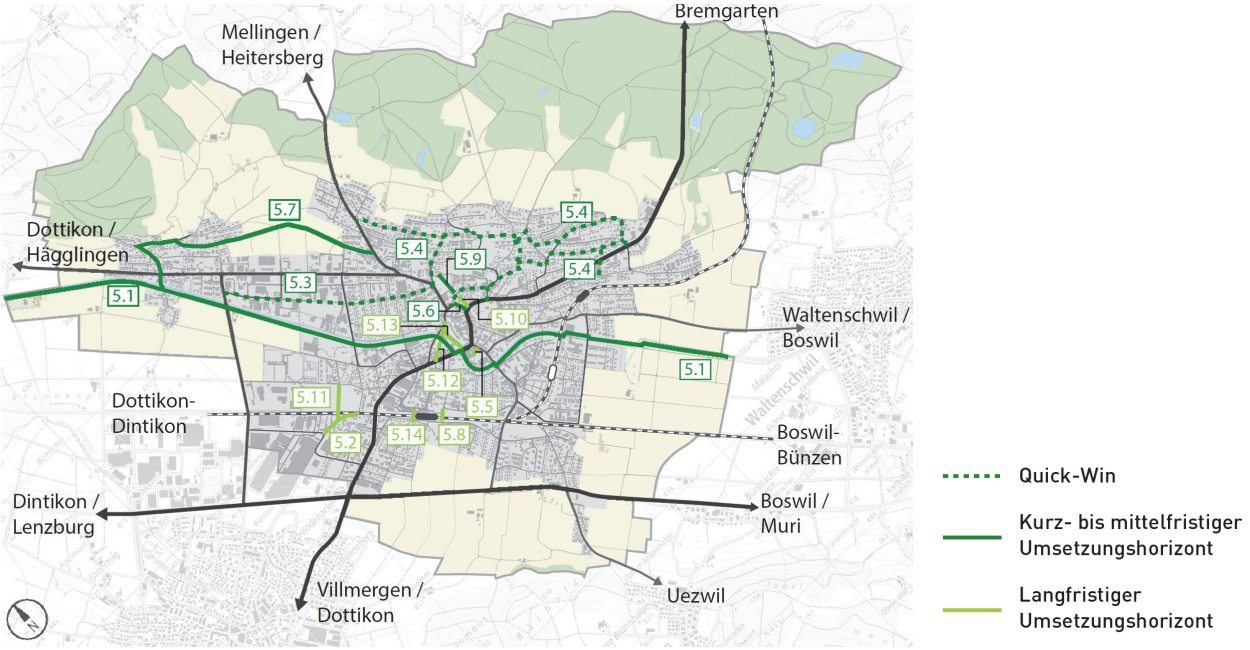


Abbildung 5: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung Fusswegnetz – Lineare Massnahmen

Quick-Win (2024)

_ 5.3 Realisierung **Hauptroute Rigacker- / Aeschstrasse** (Potenzial als Schulweg)
_ 5.4 Realisierung **Hauptrouten in den Quartieren Oberdorf und Rebberg**

Kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont (2024-2032)

_ 5.1 Realisierung **Hauptroute entlang Bünz** (wichtiger Schulweg, liegt auf Hauptfreiraumachse, vgl. Inputs für REL in Kapitel 5.3)
_ 5.6 Realisierung **Hauptroute Kirchenrain**. Bemerkung: Eine zweckmässige alternative Linienführung für die Hauptroute, um die Engstelle Kirchenrain, konnte nicht identifiziert werden, weshalb eine Lösung im Strassenraum zu prüfen ist.
_ 5.7 Realisierung **Hauptroute Kesselacker-/ Hägglinger-/ Unterdorfstrasse** (Kesselackerstrasse als wichtiger Schulweg)
_ 5.9 Schliessung Netzlücke **Nebenroute Entwicklungsgebiet Merkur-Areal bis zur Steingasse**

Langfristiger Umsetzungshorizont (> 2032)

_ 5.2 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Villmergen - Industriestrasse - Wohlen / Industriegebiet – Wilerzelg** (liegt auf Hauptfreiraumachse, vgl. Inputs für REL in Kapitel 5.3)
_ 5.5 Schliessung Netzlücke **Nebenroute Bünzbrücke zwischen Wehrlistrasse und Postplatz**
_ 5.8 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Unterführung Bahnhof Süd** (im Rahmen Umsetzung 2. Etappe Drehscheibe Wohlen)
_ 5.10 Schliessung Netzlücke **Nebenroute Steingasse bis Knoten Kirchenrain / Bremgarterstrasse**
_ 5.11 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Entwicklungsgebiet Will / Huebächer inkl. Bahnunterführung**
_ 5.12 Schliessung Netzlücke **Hauptroute zwischen Knoten Bünzstrasse / Freihofweg und Bahnhofstrasse** (liegt auf Hauptfreiraumachse, vgl. Inputs für REL in Kapitel 5.3; Koordination mit Entwicklung Entwicklungsgebiet Isler-Areal)
_ 5.13 Schliessung Netzlücke **Nebenroute Entwicklungsgebiet Isler-Areal**
_ 5.14 Schliessung Netzlücke **Hauptroute Unterführung Bahnhof Mitte**

Neben linearen Massnahmen sollen bestehende Querungen optimiert (u.a. hinsichtlich subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit) und wo noch nicht vorhanden neue Querungen an nachstehenden Stellen in folgenden Umsetzungshorizonten projektiert werden. Auf Hauptrouten oder wichtigen Schulwegen soll die Realisierung baldmöglichst erfolgen, bei Bedarf ausserhalb des regulären Strassensanierungszyklus (vgl. Abbildung 6).

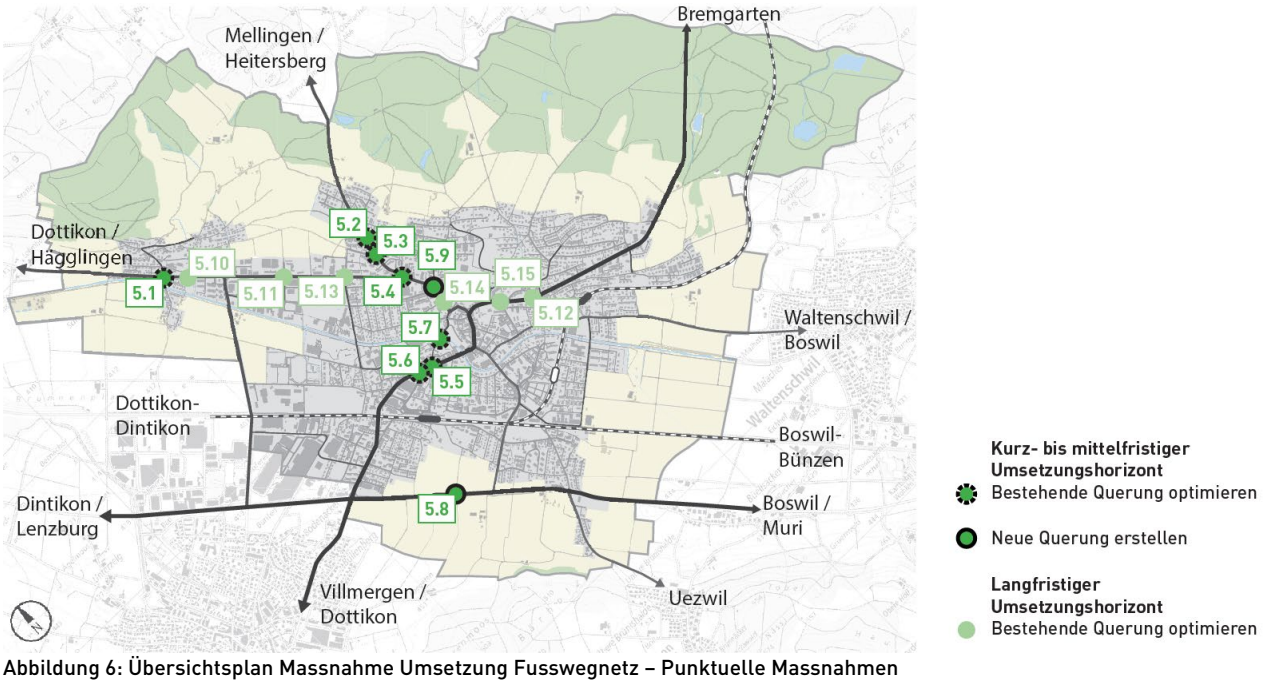


Abbildung 6: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung Fusswegnetz – Punktuelle Massnahmen

Kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont (2024-2032)

Bestehende Querungen optimieren:

_ 5.1 Dottiker-/ Unterdorfstrasse
_ 5.2 Niederwilerstrasse / Buchenbühlweg (wichtiger Schulweg)
_ 5.3 Niederwilerstrasse / Allmenweg (wichtiger Schulweg)
_ 5.4 Niederwiler-/ Anglikerstrasse

_ 5.5 Bünz-/ Zentralstrasse
_ 5.6 Zentral-/ Alte Bahnhofstrasse
_ 5.7 Bünzstrasse / Mattenhofweg

Neue Querungen erstellen:

_ 5.8 Farn-/ Obere Farnbühlstrasse
_ 5.9 Jura-/ Aeschstrasse

Langfristiger Umsetzungshorizont (> 2032)

Bestehende Querungen optimieren:

_ 5.10 Dottikerstrasse / Erlenweg
_ 5.11 Angliker-/ Nordstrasse
_ 5.12 Bremgartenstrasse / Oberdorfweg
_ 5.13 Angliker-/ Litzibuechstrasse
_ 5.14 Kapellstrasse / Parkweg
_ 5.15 Unterführung Bremgartenstrasse zum Talbisgässchen

Bei den aufgeführten Massnahmen handelt es sich, im Vergleich zu den anderen KGV-Massnahmen, um kleinere Massnahmen, bezogen auf den Planungs- und Umsetzungsaufwand. Aus diesem Grund ist die Anzahl Teilmassnahmen grösser. Es handelt sich z.T. um eine Prüfung vom Handlungsbedarf oder kleine Verbesserungsmassnahmen, die nur wenige Ressourcen benötigen und rasch umgesetzt werden können, dies ohne grossem Planungsaufwand.

Bei folgenden Massnahmen handelt es sich um Daueraufgaben, die laufend umzusetzen sind:

_ Beheben der einzelnen identifizierten Schwachstellen gemäss Liste im Anhang 4, wenn diese nicht im Perimeter einer der oben aufgelisteten Massnahmen liegt.
_ Unterhalt der Veloverkehrsinfrastruktur über das ganze Jahr.

Vorgehen / Umsetzung

_ Laufend prüfen und sanieren sämtlicher Schwachstellen auf dem Fusswegnetz (z.B. gestalterische Massnahmen auf Hauptverbindungen des Schulkinderverkehrs).
_ Projektieren und Umsetzen der prioritär eingestuften Abschnitte des Fusswegnetzes gemäss angegebenem Umsetzungshorizont und unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Kriterien (netzstufenspezifischen Anforderungen, Normen, kantonale Standards).
_ Laufender Unterhalt des Fusswegnetzes.

Koordinationsbedarf

_ Umsetzung des BehiG.
_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Kanton Aargau.
_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Gemeinde Wohlen.
_ Schweizer Wanderwege.
_ Bau der 2. Etappe der ÖV-Drehscheibe Wohlen.
_ Entwicklungsgebiete Wil / Huebächer, Merkur-Areal und Isler-Areal.
_ Aufwertung und Realisierung Hauptfreiraumachsen gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).
_ Massnahmen zur Hitzeminderung und Begrünung im Strassenraum gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).

_ Massnahme Nr. 01 Einführung Verkehrsmanagement
_ Massnahme Nr. 02 Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren
_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 06 Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung
_ Massnahme Nr. 08 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz an Bushaltestellen
_ Massnahme Nr. 14 Erarbeitung und Umsetzung Schulwegplanung
_ Massnahme Nr. 15 Sanierung von Unfallschwerpunkten / Unfallhäufungsstellen

Wirkungskontrolle

1. Regelmässige Kontrolle des Umsetzungsstands des Fusswegnetzes bzw. des -angebots:
   / jährliche Aktualisierung der Liste zu den Schwachstellen / Stossrichtungen für Massnahmen aus Anhang 4 unter Einbezug der Schulbehörden und Vertretungen betroffener Interessensgruppen.
   / alle 3 Jahren Standortbestimmung und bei Bedarf Anpassung des Umsetzungshorizonts der einzelnen Massnahmen in der Umsetzungsplanung der Gemeinde.

5. Durchführung von temporären Fussverkehrsmessungen auf den wichtigsten und neu erstellten Netzabschnitten nach Umsetzung der Hälfte der Massnahmen im kurz- bis mittelfristigen Umsetzungshorizont und Wiederholung zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. nach Umsetzung der zweiten Hälfte) zwecks Vergleichs.
2. Beurteilung der subjektiven Sicherheit nach der Sanierung einzelner Schwachstellen.
3. Regelmässige Überprüfung der Qualität und des Zustands der Fussverkehrsinfrastruktur.

Nr. 06	Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Strasseneigentümerschaft (Gemeinde Wohlen / Kanton Aargau)	Grundeigentümerschaft, lokales Gewerbe, PostAuto AG, AVA, Bevölkerung

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☒ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☒ gross ☐ mittel ☐ gering	☒ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☐ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☒ Ja, teilweise ☐ Nein

Ausgangslage

Auf den Ortsdurchfahrten und im Bereich des Bahnhofs ist der motorisierte Strassenverkehr im Strassenraum dominierend. Dies zeigt sich am hohen MIV-Aufkommen mit einem zum Teil relativ hohen Schwerverkehrsanteil und an der Fahrbahnbreite. Zudem sind zahlreiche Parkfelder entlang des Strassenraums angeordnet. Dadurch besitzen die Ortsdurchfahrten vielerorts eine grosse Trennwirkung, so dass man diese als Zäsur im Siedlungsgebiet wahrnimmt. 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, entspricht jedoch oft nur minimalen Anforderungen. Die Aufenthaltsqualität ist gering (Ausnahme: neuer Bahnhofplatz, projektierte Zentralstrasse / Postplatz und Alte Bahnhofstrasse) und der Strassenraum lädt nicht zum Flanieren und Verweilen ein. Da die Gemeinde Wohlen kein Zentrum im klassischen Sinne aufweist, kommt den Strassenräumen eine hohe Bedeutung als wichtige öffentliche Räume zu. Die Zentrumsfunktion wird vorwiegend von der Bahnhof- und Zentralstrasse ausgeübt, wo angrenzend an den Strassenraum eine grosse Nutzungsvielfalt bestehend aus Dienstleistung, Einkaufseinrichtungen und Gewerbe vorhanden ist. Aber nicht nur diese zwei Strassen übernehmen eine wichtige Funktion als öffentlicher Raum in der Gemeinde, sondern alle Ortsdurchfahrten, wo aktuell die Abwicklung des Verkehrs nicht siedlungsverträglich ist.

In den Wohnquartieren sieht die Situation anders aus: Viele sind durch Tempo-30-Zonen oder Durchfahrtsbeschränkungen 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. Teilweise sind Baumalleen vorhanden, welche zur Begrünung beitragen. Ansonsten wird der Strassenraum durch private Grünstrukturen (Vorgärten, etc.) geprägt.

Ziele allgemein

Die Hauptstrassen mit einer grosser Trennwirkung und Verkehrsbelastung im Zentrum und Siedlungsgebiet von Wohlen sollen um- und ausgestaltet werden. Dabei sollen die Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden abgewogen werden. Die Strassenzüge sollen so gestaltet werden, dass die verfügbaren Flächen flächeneffizient auf die verschiedenen Nutzungsansprüche aufgeteilt sind und der verkehrliche Betrieb auf der Strasse gewährleistet ist. Gleichzeitig soll eine Aufwertung und Gestaltung der Seitenbereiche stattfinden. Dazu ist die Einführung eines Verkehrsmanagement zwingend, um den motorisierten Verkehr steuern und lenken zu können.

Je nach Lage der Strassenzüge sollen folgende Anforderungen erfüllt werden:

_ Einbezug der Umfeldnutzungen und des städtebaulichen Charakters.
_ Verträgliche Abwicklung des vorhandenen und zu erwartenden motorisierten Verkehrs (durch orts- und nutzungsverträgliche Geschwindigkeitsniveau und / oder gestalterische Massnahmen).
_ Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
_ Reduktion der Trennwirkung der Strasse.
_ Verminderung von Wärmeinseleffekten.
_ Sicherstellung der Fahrplanstabilität des Busbetriebs.
_ Berücksichtigung der definierten Anforderungen für das Velo- und Fusswegnetz (vgl. Kapitel 4.2 und 4.3).
_ Berücksichtigung vom Masterplan Ortszentrum und von der Freiraumplanung Baugebiet, sowie des sich noch in Erarbeitung befindenden REL.
_ Einbezug der betroffene Interessensgruppen und Bevölkerung.

Teil-)Massnahme(n)
Folgende Strassenzüge werden mithilfe von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) in den angegebenen Umsetzungshorizonten um- und ausgestaltet (vgl. Abbildung 7). Die Teilpläne (vgl. Anhang 2) geben Aufschluss über die Netzfunktion der Strassenzüge je nach Verkehrsmittel (angebotsorientierte Planung).

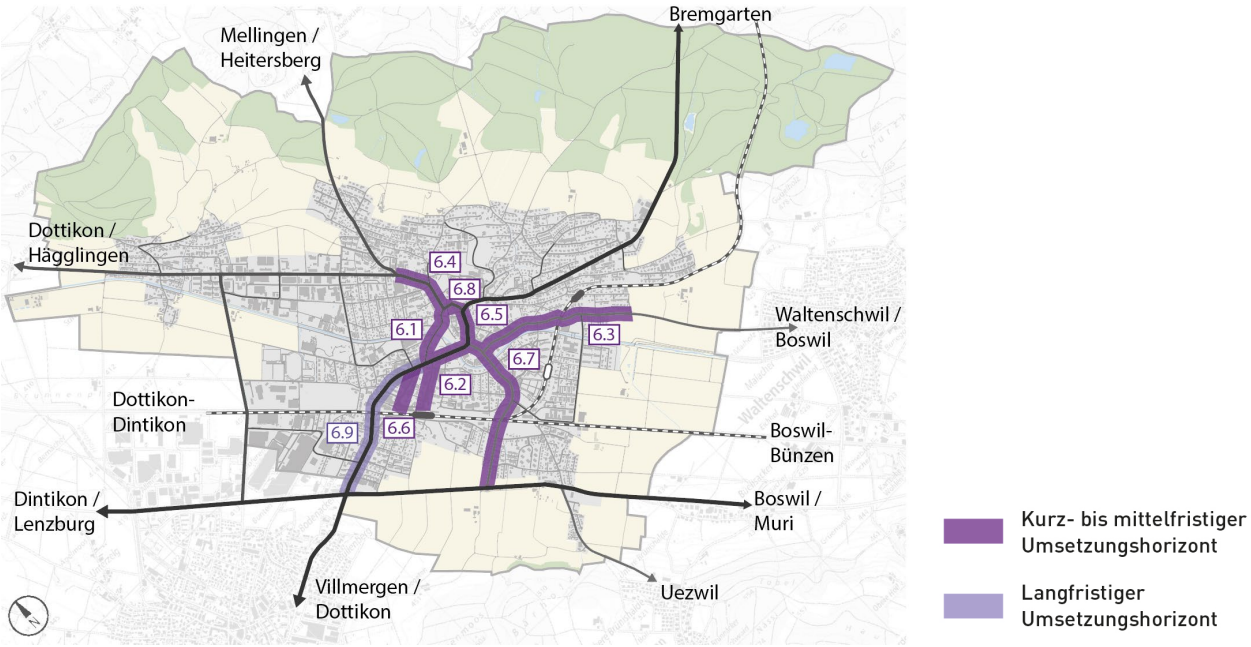


Abbildung 7: Übersichtsplan Massnahme Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung

Kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont (2024-2032)
- 6.1 Erarbeitung und Umsetzung BGK Bünzstrasse
- 6.2 Erarbeitung und Umsetzung Bauprojekt Bahnhofstrasse (aufgrund BGK Bahnhofsgebiet)
- 6.3 Erarbeitung und Umsetzung BGK Waltenschwilerstrasse
- 6.4 Erarbeitung und Umsetzung BGK Kapell- / Jurastrasse
- 6.5 Erarbeitung punktuelle Massnahmen Zentralstrasse / Postplatz
- 6.6 Umsetzung Bauprojekt Alte Bahnhofstrasse (aufgrund BGK Bahnhofsgebiet)
- 6.7 Umsetzung Bauprojekt Freiämter-/Friedhofstrasse
- 6.8 Erarbeitung und Umsetzung BGK Kirchenrain

Langfristiger Umsetzungshorizont (> 2032)
- 6.9 Erarbeitung und Umsetzung BGK Villmergerstrasse

Für die einzelnen Strassenzüge gilt es nachfolgende Aspekte spezifisch zu berücksichtigen.

6.1 Erarbeitung und Umsetzung BGK Bünzstrasse

Ausgangslage spezifisch
Gemäss Verkehrsmessungen im Jahr 2023 beträgt der DTV auf der Bünzstrasse rund 13'000 Fahrten. Aufgrund dieser Verkehrsmenge sind gemäss kantonalem Richtplan (Planungsanweisung 1.4) Aufwertungsmassnahmen empfohlen. Für die Umgestaltung der Bünzstrasse liegt jedoch bis heute kein Projekt vor.

Ziele spezifisch
- Erhalt und Optimierung der beidseitigen Fussverkehrsinfrastruktur: Aufgrund der zentralen Lage, der ausgewiesenen Hauptroute Fussverkehr und des zukünftig relativ hohen Busverkehrsaufkommens wird weiterhin eine Fussverkehrsinfrastruktur empfohlen.
- Realisierung einer hochwertigen Veloinfrastruktur (separate Veloinfrastruktur): Eine getrennte Führung vom MIV (mind. als Radstreifen) wird aufgrund der Netzhierarchie im Veloroutennetz (kantonale Veloroute), der Bedeutung der Bünzstrasse im MIV-Strassennetz (kommunale Hauptsammelstrasse), sowie des hohen MIV-Verkehrsaufkommens (ca. DTV 13'000) bevorzugt.
- Sicherstellung der Fahrplanstabilität des Busbetriebs mittels Fahrbahnhaltestellen.
- Aufwertung und Realisierung Hauptfreiraumachse gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).

6.2 Erarbeitung und Umsetzung Bauprojekt Bahnhofstrasse (aufgrund BGK Bahnhofsgebiet)

Ausgangslage spezifisch

Für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse wurde 2017 im Rahmen des BGK für das Bahnhofsgebiet ein Konzept erarbeitet [3]. Die Erarbeitung eines Bauprojekts ist vorgesehen, welches 2024-25 realisiert werden soll.

Ziele spezifisch

- Bauprojekt Bahnhofstrasse aufgrund BGK Bahnhofsgebiet realisieren.
- Erhalt und Optimierung der beidseitigen Fussverkehrsinfrastruktur: Aufgrund der zentralen Lage und des zukünftig relativ hohen Busverkehrsaufkommens wird weiterhin eine Fussverkehrsinfrastruktur empfohlen.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Trennwirkung und Verminderung von Wärmeinseleffekten, unter anderem durch eine Begrünung des Strassenraumes und ausreichend Sitzgelegenheiten. Die Gestaltung soll die Anforderungen an eine Einkaufsachse erfüllen.
- Prüfung eines orts- und nutzungsverträglichen Geschwindigkeitsniveaus (Begegnungszone), insbesondere in Abhängigkeit der Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
- Prüfung eines allfälligen Verzichts auf das bestehende Radstreifen aufgrund des tiefen Geschwindigkeitsniveaus (Tempo 30, allenfalls Begegnungszone) unter Berücksichtigung des Einbahnregimes für den MIV / Bus.

6.3 Erarbeitung und Umsetzung BGK Waltenschwilerstrasse

Ausgangslage spezifisch

Gemäss Verkehrsmessungen im Jahr 2023 beträgt der DTV auf der Waltenschwilerstrasse rund 5'000 Fahrten. Die Strasse stellt eine Zäsur im Siedlungsgebiet dar und besitzt keine Qualitäten als öffentlicher Raum. Eine Veloinfrastruktur fehlt bisher ganz. Aktuell wird ein Projekt zum Abschnitt zwischen der Bahnunterführung bis zum Ortseingang erarbeitet. Es ist noch unklar, ob dieses nur eine Sanierung oder auch eine Umgestaltung vorsieht. Für den Abschnitt zwischen dem Postplatz und der Bahnunterführung liegt bis heute kein Projekt vor.

Ziele spezifisch

- Erhalt und Optimierung der beidseitigen Fussverkehrsinfrastruktur.
- Realisierung einer hochwertigen Veloinfrastruktur: Eine separate Führung vom MIV (mind. als Radstreifen) ist aufgrund der Netzhierarchie im Veloroutennetz (kantonale Veloroute / kommunale Hauptroute), des Schulwegs von/nach Waltenschwil sowie der Bedeutung der Walterschwilerstrasse im MIV-Strassennetz (kantonale Lokalverbindungsstrasse) abzuwägen. Aufgrund des geringen MIV-Verkehrsaufkommens (DTV 5'000) kann eine Mischverkehrslösung MIV / Veloverkehr einzig im Fall einer Abklassierung damit einhergehenden tieferen Temporegimes in Betracht gezogen werden.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Trennwirkung und Verminderung von Wärmeinseleffekten, insbesondere in Bereichen mit beidseitiger Wohnnutzung.

6.4 Erarbeitung und Umsetzung BGK Kapell- / Jurastrasse

Ausgangslage spezifisch

An der Kapellstrasse wie an der Jurastrasse sind keine Verkehrsmessungen vorhanden. Nichtsdestotrotz ist die Verkehrsbelastungen auf diesen Strassen aufgrund ihrer Lage im Strassennetz (Anschluss an stark befahrenen Hauptstrassen Angliker-, Niederwiler- und Bünzstrasse) hoch. Zudem besitzen diese beiden Strassen durch ihre Zentralität eine wichtige Funktion im Siedlungsgefüge und insbesondere im Fuss- und Veloroutennetz, welche sie aktuell nur bedingt gerecht werden. Eine Veloinfrastruktur fehlt beispielsweise bisher ganz und die Trennwirkung dieser Strassen ist gross.
Seitens des Kantons wird zurzeit ein Vorprojekt inkl. Variantenstudium für diesen Strassenabschnitt erstellt. Die zukünftige Gestaltung dieses Strassenraums wird dabei auch thematisiert. Hinsichtlich Veloinfrastruktur ist zu beachten, dass der Kanton derzeit die Verlegung der kantonalen Veloroute R670 prüft. Als Alternative zur Führung über die Jura- und Kapellstrasse steht eine Führung über die Güpfstrasse und den Aescherzelgweg zur Diskussion.

Ziele spezifisch

- Erhalt und Optimierung der beidseitigen Fussverkehrsinfrastruktur: Aufgrund der zentralen Lage, der ausgewiesenen Hauptroute Fussverkehr und des zukünftig relativ hohen Busverkehrsaufkommens wird weiterhin eine Fussverkehrsinfrastruktur empfohlen.
- Realisierung einer hochwertigen Veloinfrastruktur (separate Veloinfrastruktur): Eine getrennte Führung vom MIV (mind. als Radstreifen) wird aufgrund der Netzhierarchie im Veloroutennetz (kantonale Veloroute / kommunale Hauptroute), sowie der Bedeutung der Kapell-/ Jurastrasse im MIV-Strassennetz (kantonale Regionalverbindungsstrasse) bevorzugt.
- Sicherstellung der Fahrplanstabilität des Busbetriebs mittels Fahrbahnhaltestellen.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Trennwirkung und Verminderung von Wärmeinseleffekten, insbesondere in Bereichen mit beidseitiger Wohnnutzung (Entwicklung auf Entwicklungsgebiet Merkur-Areal beachten).

6.5 Erarbeitung punktueller Massnahmen Zentralstrasse / Postplatz

Ausgangslage spezifisch

Gemäss Verkehrsmessungen im Jahr 2023 beträgt der DTV auf der Zentralstrasse rund 10'500 Fahrten. Aufgrund dieser Verkehrsmenge sind gemäss kantonalem Richtplan (Planungsanweisung 1.4) Aufwertungsmassnahmen empfohlen. Dieser Empfehlung sollte mit der Realisierung des Bauprojekts «Sanierung Zentralstrasse / Postplatz» nachgekommen werden. Die Kreditgenehmigung für die Ausführung des Projekts wurde im Juni 2024 von der Stimmbevölkerung aber abgelehnt. Der Kanton hat deshalb 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. Langfristig ist jedoch eine gesamtheitliche Planung anzustreben.

Ziele spezifisch

- Ausschliesslich ortsgebundener MIV / Verlagerung auf Bünzstrasse.
- Organisation nach dem Koexistenz-Prinzip (tendenziell MIV, ÖV und Veloverkehr im Mischverkehr).
- Separate Infrastruktur für den Fussverkehr.
- Erhöhung Aufenthaltsqualität und Freiraumqualitäten (Begrünung, Sitzgelegenheiten, etc.).

6.6 Umsetzung Bauprojekt Alte Bahnhofstrasse (aufgrund BGK Bahnhofsgebiet)

Ausgangslage spezifisch

Für die Alte Bahnhofstrasse wurde 2017 im Rahmen des BGK für das Bahnhofsgebiet ein Konzept erarbeitet [3]. Darauffolgend wurde im Frühjahr 2022 ein Sanierungsprojekt aufgelegt, welches eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 6.00 m sowie die Einführung von Tempo 30 vorsieht. Die Baubewilligung ist aktuell noch ausstehend (Stand August 2023) [2].

Ziele spezifisch

- Bauprojekt Alte Bahnhofstrasse umsetzen.
- Erhalt und Optimierung der beidseitigen Fussverkehrsinfrastruktur: Aufgrund der zentralen Lage und des zukünftig relativ hohen Busverkehrsaufkommens wird weiterhin eine Fussverkehrsinfrastruktur empfohlen.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Trennwirkung und Verminderung von Wärmeinseleffekten, unter anderem durch eine Begrünung des Strassenraumes und ausreichend Sitzgelegenheiten. Die Gestaltung soll die Anforderungen an eine Einkaufsachse erfüllen.
- Einführung des Geschwindigkeitsregimes Tempo 30.

6.7 Umsetzung Bauprojekt Freiämter- / Friedhofstrasse

Ausgangslage spezifisch

Gemäss Verkehrsmessungen im Jahr 2023 beträgt der DTV auf der Freiämterstrasse rund 10'000 Fahrten. Auf der Friedhofstrasse sind keine Verkehrsmessungen bekannt. Ein Sanierungsprojekt liegt für die Freiämter- und Friedhofstrasse vor, welches ebenfalls gestalterische Massnahmen enthält [4]. Der Baustart aktuell noch unbekannt (Stand August 2023). Das Projekt sieht ein durchgehender Mittelbereich (FGSO) mit teilweiser Begrünung vor. Aufgrund des Mittelbereichs kann die Verkehrssicherheit bei den Fussgängerquerungen erhöht werden (Umsetzung «Mittelinseln»). Der bestehende Radstreifen wird aufgrund der engen Platzverhältnisse im Zentrumsbereich zugunsten des Mittelbereichs aufgehoben. Ein Radstreifen wird nur noch im Abschnitt Farn- bis Aargauerstrasse angeboten.

Ziele spezifisch

- Sanierungsprojekt Freiämter- und Friedhofstrasse umsetzen.
- Erhalt und Optimierung der beidseitigen Fussverkehrsinfrastruktur.
- Realisierung einer hochwertigen Veloinfrastruktur: Eine separate Führung vom MIV (mind. als Radstreifen) ist aufgrund der Netzhierarchie im Veloroutennetz (kantonale Veloroute / kommunale Hauptroute), der Bedeutung der Freiämter- und Friedhofstrasse im MIV-Strassennetz (kantonale Lokalverbindungsstrasse), sowie des hohen MIV-Verkehrsaufkommens (ca. DTV 10'000) abzuwägen.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Trennwirkung und Verminderung von Wärmeinseleffekten, insbesondere in Bereichen mit beidseitiger Wohnnutzung.

6.8 Erarbeitung und Umsetzung BGK Villmergerstrasse

Ausgangslage spezifisch

Gemäss Verkehrsmessungen im Jahr 2023 beträgt der DTV auf der Villmergerstrasse rund 17'000 Fahrten. Aufgrund dieser Verkehrsmenge sind gemäss kantonalem Richtplan (Planungsanweisung 1.4) planerische und bauliche Aufwertungsmassnahmen verpflichtend vorgeschrieben. Für die Umgestaltung der Villmergerstrasse liegt bis heute kein Projekt vor.

Ziele spezifisch

- Erhalt und Optimierung der einseitigen (abschnittsweise beidseitigen) Fussverkehrsinfrastruktur: Wo möglich ist das bestehende einseitige Angebot auf ein beidseitiges Angebot auszubauen.
- Erhalt und Optimierung der bestehenden Veloinfrastruktur (Radstreifen): Eine getrennte Führung vom MIV (mind. als Radstreifen) ist aufgrund der Netzhierarchie im Veloroutennetz (kantonale Veloroute / kommunale Nebenroute), sowie der Bedeutung der Villmergerstrasse im MIV-Strassennetz (kantonale Hauptverkehrsstrasse) zwingend durchgängig zu erhalten.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Reduktion der Trennwirkung und Verminderung von Wärmeinseleffekten, insbesondere in Bereichen mit beidseitiger Wohnnutzung.

Bemerkung: Für das BGK Villmergerstrasse wird empfohlen nicht nur die Villmergerstrasse sondern auch die Zentralstrasse im Abschnitt Bahnunterführung bis Kreisel Bünz-/ Zentralstrasse zu integrieren. Damit kann ein nahtloser Übergang vom Bauprojekt Zentralstrasse auf das BGK Villmergerstrasse gewährleistet werden.

6.9 Erarbeitung und Umsetzung BGK Kirchenrain

Ausgangslage spezifisch

Dieser Strassenabschnitt besteht aus einer unübersichtlichen Engstelle (in Hanglage, 6.50 m enger Strassenraum gefasst durch eine Hausecke und einer hohen Mauer etc.) und stellt eine grosse Herausforderung für das Erarbeiten einer für alle Verkehrsmittel verträglichen und sicheren Lösung dar. Zudem handelt es sich um ein Nadelöhr sowohl im Strassen-, als auch im Fuss- und Velowegnetz, wo Hauptachsen durchführen. Bisher konnte keine zufriedenstellende gesamtverkehrliche Lösung erarbeitet werden.

Ziele spezifisch

- Suche nach einer zufriedenstellenden (abschnittsweise einseitigen) Fussverkehrsinfrastruktur: Wo möglich ist das bestehende Angebot auf das maximale Mögliche zu verbreiten (z.B. Engstelle Restaurant Sternen).
- Suche nach einer zufriedenstellenden Lösung für die Veloführung unter Beachtung der Netzhierarchie im Veloroutennetz (kantonale Veloroute / kommunale Nebenroute) des Kirchenrains.
- Beachten von Verkehrssicherheitsaspekten insbesondere hinsichtlich Schwerverkehr.

Vorgehen / Umsetzung allgemein

- Erarbeiten BGK pro Strassenzug gemäss oben aufgeführten Zielen unter Berücksichtigung der Schwachstellen und Stossrichtungen für Massnahmen aus der Liste im Anhang 4.
- Umsetzen BGK pro Strassenzug.

Koordinationsbedarf allgemein

- Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Kanton Aargau (Kirchenrain Projektidee in 6-10 Jahren, Waltenschwilerstrasse Projektidee in >10 Jahren).
- Kantonale Velorouten (zuständig Kanton Aargau).
- Aufwertung und Realisierung Hauptfreiraumachsen gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).
- Massnahmen zur Hitzeminderung und Begrünung im Strassenraum gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).
- Abhängigkeit zur allfälligen Realisierung der Südumfahrung Wohlen: Falls die Südumfahrung realisiert wird, ist eine Verkehrsentlastung auf der Bünz-, Zentral-, Villmergerstrasse und Kirchenrain zu erwarten. Aufgrund von Prognosen wird aber erwartet, dass diese nicht so gross ist, dass Anpassungen am Strassenquerschnitt notwendig sein werden. Gleichzeitig werden flankierende Massnahmen notwendig sein, um den Verkehr auf die Südumfahrung zu lenken. Wie diese flankierenden Massnahmen aussehen, ist im weiteren Planungsverlauf zu klären.

  Ferner sieht die aktuelle Planung der Südumfahrung einen Anschlussknoten an die Waltenschwilerstrasse vor. Falls die Südumfahrung realisiert wird, besteht dadurch die Gefahr, dass sich das MIV-Verkehrsaufkommen auf der Waltenschwilerstrasse erhöht. Folglich wäre mit grosser Wahrscheinlichkeit eine separate Veloinfrastruktur notwendig, was wiederum Auswirkungen auf den Strassenquerschnitt der Waltenschwilerstrasse hätte. Daher sind bei der Planung der Südumfahrung zwingend auch die Auswirkungen auf die Waltenschwilerstrasse zu berücksichtigen und allenfalls zusätzliche Optimierungsmassnahmen auf der Waltenschwilerstrasse zu ergreifen.

- Massnahme Nr. 01 Einführung Verkehrsmanagement
- Massnahme Nr. 02 Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren
- Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz
- Massnahme Nr. 05 Umsetzung Fusswegnetz
- Massnahme Nr. 07: Umsetzung Buskonzept Region Wohlen
- Massnahme Nr. 11 Überprüfung des öffentlichen Parkierungsangebots für Motorfahrzeuge
- Massnahme Nr. 14 Erarbeitung und Umsetzung Schulwegplanung
- Massnahme Nr. 15 Sanierung von Unfallschwerpunkten / Unfallhäufungsstellen

Wirkungskontrolle allgemein
Durchführung eines Monitorings und Controllings zur Wirkung der Umgestaltungsmassnahmen auf alle Verkehrsmittel und allenfalls ergreifen von zusätzlichen Massnahmen.

Nr. 07	Umsetzung Buskonzept Region Wohlen	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Kanton Aargau, Gemeinde Wohlen	PostAuto AG, AVA, Nachbargemeinden

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☒ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☒ gross ☐ mittel ☐ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☐ tief (< CHF 1 Mio) ☒ offen	☒ Ja ☐ Nein

Ausgangslage

Ein Buskonzept für die Region Wohlen wurde im Jahr 2022 erarbeitet und durch den Gemeinderat von Wohlen beschlossen. Dieses stellt Zielbilder und dazugehörigen Massnahmen für die Planungshorizonte 2025 und 2035 auf.

Mit dem Ausbauschritt STEP 2035 gemäss nationales ÖV-Angebotsplanung werden ab dem Jahr 2035 ein 15-Minuten-Takt zwischen Wohlen und Lenzburg sowie ein 30-Minuten-Takt zwischen Wohlen, Aarau und Olten sowie nach Othmarsingen durchgehend angeboten (vgl. Bericht Teil I Analyse).

Ziele

Durch den kurz- und mittelfristigen Ausbau des Orts- und Regionalbusangebots gemäss Buskonzept Region Wohlen soll die Benutzung des ÖV attraktiver gemacht und die Intermodalität gefördert werden.

Neben Anpassungen an die Linienführung und Taktverdichtung sollen Abend- und Wochenendangebote inkl. Nachtbus verbessert sowie Buspriorisierungsmassnahmen geplant werden. Dies ermöglicht einerseits eine Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit in den Randzeiten und andererseits eine Erhöhung der Zuverlässigkeit sowie die Sicherstellung der Anschlüsse. Die Wirkung von Fahrbahnhaltestellen soll dazu unter anderem geprüft werden, um sicherzustellen, dass die Busse nicht im Stau stehen.

Dem vorgesehenen Ausbau des Bahnangebots gilt es zukünftig auf dem lokalen sowie regionalen Busnetz Rechnung zu tragen. Es sollen attraktive Umsteigemöglichkeiten Bus / Bahn (sofern Bus-Angebot beim Bahnhof vorhanden) geschaffen werden. Bis dahin soll vor allem das lokale und regionale Busnetz weiter verbessert werden.

(Teil-)Massnahme(n)

Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen behandeln die ÖV-Massnahmen bis zum und mit dem Angebotsausbau im Jahr 2035. Es sollen folgende Zielbilder erreicht und die dazugehörigen Massnahmen aus dem Buskonzept Region Wohlen für die Planungshorizonte 2025 und 2035 geplant sowie umgesetzt werden.

<u>7.1 Optimierung Orts- und Regionalbusnetz (kurzfristig bis 2025)</u>

_ Änderung Linienführung für bessere örtliche Erschliessung (OW1 Erschliessung Entwicklungsgebiet Rebberg und Sportanlagen, OW4 neue Linienführung nach Anglikon).
_ Taktverdichtungen (in Nebenverkehrszeiten (NVZ) Buslinien OW3, 336, 341, 346 und in Hauptverkehrszeiten (HVZ) Buslinien OW5).
_ Sicherstellung schlanker Anschlüsse auf die S-Bahn nach Lenzburg und nach Rotkreuz (alle Buslinien).
_ Verbesserung Wochenendangebote (optionaler Ausbau am Sonntag bei den Buslinien OW1, OW4, 341 und 346).
_ Verschiebung Haltestelle Bleichi (bis dahin provisorische Haltestellen).
_ Überprüfung der Lage der Bushaltestellen und BehiG-gerechter Ausbau (vgl. Massnahme Nr. 08).
_ Prüfung von ÖV-Priorisierungsmassnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität (Koordinationsbedarf mit Massnahme Nr. 01).

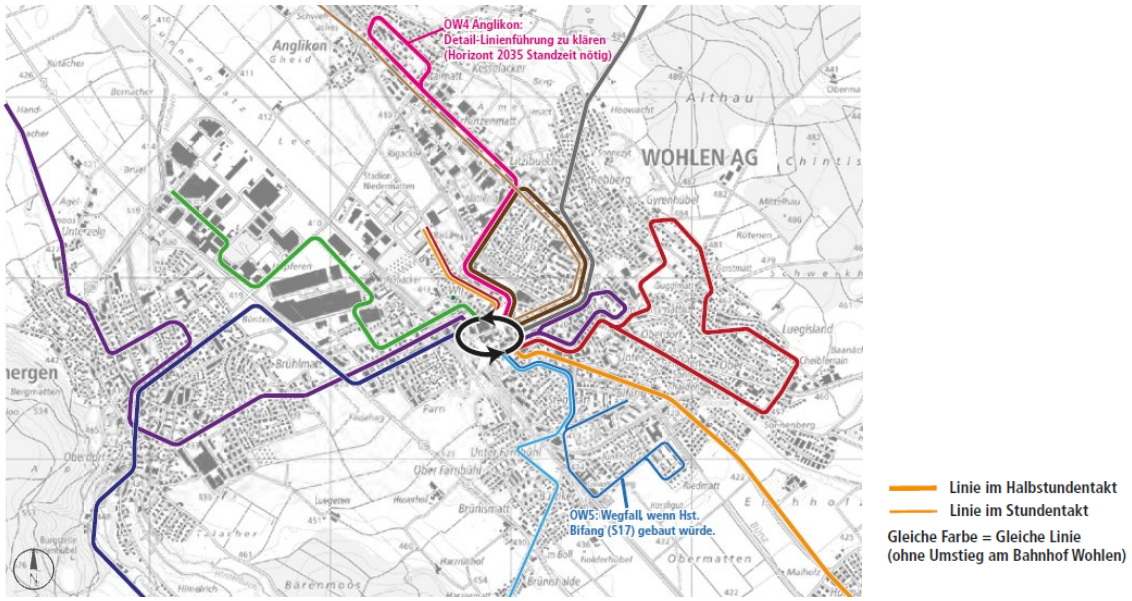


Abbildung 8: Zielbild 2025 für das Busangebot der Region Wohlen
Quelle: Buskonzept Region Wohlen. Zielbild 2035 und Konzept 2025. Rapperswil-Jona, 31. Oktober 2022 (asa AG)

7.2 Mittel- / langfristiger Ausbau des Orts- und Regionalbusangebots (bis 2035)

_ Anschlüsse auf Fern- bzw. S-Bahn abgestimmt auf die verbesserten Bahnangebote STEP 2035.
_ 15-Min.-Takt im Busverkehr (HVZ) in wichtigen Zubringerkorridoren zum Bahnhof Wohlen mit Anschluss an S-Bahnen.
_ Ausbau Durchmesserlinien durch sinnvolle Verknüpfung der Angebote zum Bahnhof Wohlen.
_ Elektrifizierung der Busse: In Zusammenarbeit mit der PostAuto AG und AVA ist die Elektrifizierung der Regional- und Ortsbusflotte zu prüfen.

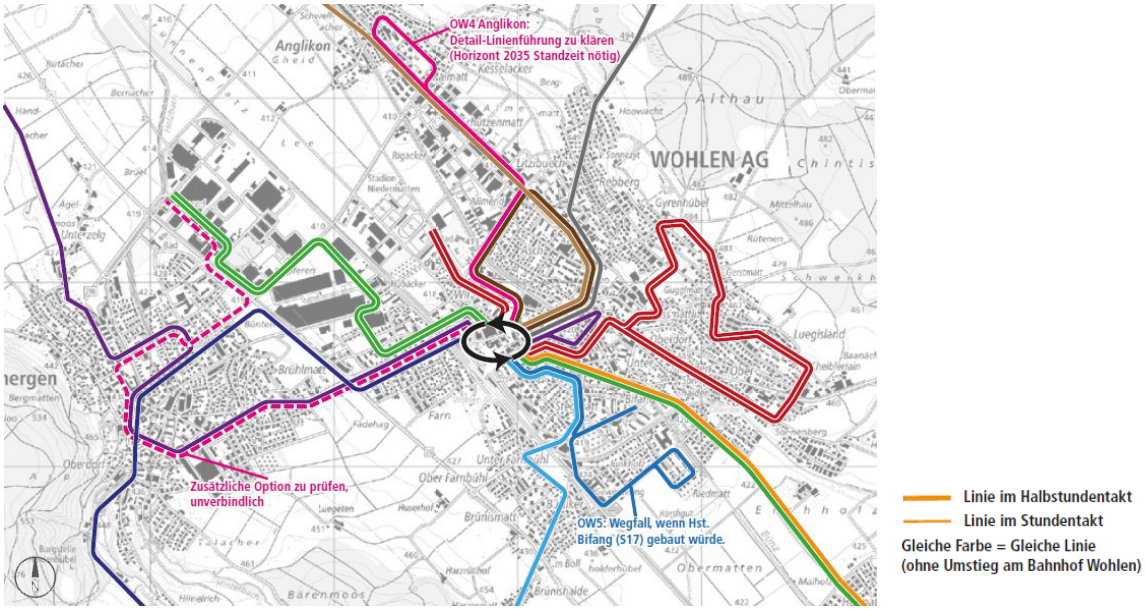


Abbildung 9: Zielbild 2035 für das Busangebot der Region Wohlen
Quelle: Buskonzept Region Wohlen. Zielbild 2035 und Konzept 2025. Rapperswil-Jona, 31. Oktober 2022 (asa AG)

Weiterführende Massnahmen (über KGV-Horizont hinaus)

_ Durch Ausbau des Orts- und Regionalbusangebots Potenzial vom neuen Bahnangebot 2050 möglichst ausschöpfen.

Vorgehen / Umsetzung

_ Erstellen und umsetzen Ausführungsprogramm ÖV zur Koordination und Festlegung der Prioritäten.
_ Kurz- und mittelfristig: Umsetzen Massnahmen aus Buskonzept Region Wohlen.
_ Langfristig: Erarbeitung neues Buskonzept 2050 abgestimmt auf Zielbilder S-Bahn 2050 und Fernverkehr 2050 gemäss Mehrjahresprogramm (MJP) ÖV 2020.

Koordinationsbedarf

_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Kanton Aargau.
_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Gemeinde Wohlen.
_ Bau der 2. Etappe der ÖV-Drehscheibe Wohlen.
_ Ausbauschritt STEP 2035.
_ Abhängigkeit zur allfälligen Realisierung der Südumfahrung: Freiwerdende Kapazität auf Bremgarter- und Villmergerstrasse zur Verbesserung der Fahrplanstabilität unter Berücksichtigung von weiteren Verkehrsmitteln nutzen (wo nötig mittels Buspriorisierungsmassnahmen). Bei flankierenden Massnahmen für die Südumfahrung Buspriorisierungsmassnahmen berücksichtigen und frühzeitig mitdenken.

_ Massnahme Nr. 01 Einführung Verkehrsmanagement
_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 05 Umsetzung Fusswegnetz
_ Massnahme Nr. 06 Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung
_ Massnahme Nr. 08 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz an Bushaltestellen
_ Massnahme Nr. 09 Prüfung vom Sharing-Angebot
_ Massnahme Nr. 10 Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen
_ Massnahme Nr. 15 Sanierung von Unfallschwerpunkten / Unfallhäufungsstellen

Wirkungskontrolle

-

Nr. 08	Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz an Bushaltestellen	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Strasseneigentümerschaft (Gemeinde Wohlen / Kanton Aargau)	Gemeinde Wohlen, PostAuto AG, AVA, Grundeigentümerschaft

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☐ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☐ gross ☒ mittel ☐ gering	☒ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☐ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

Das BehiG verlangt die autonome Benutzung des ÖV von Menschen mit Behinderungen bis 2023. Haltestellen des ÖV müssen entsprechend hindernisfrei gestaltet sein, um den Anforderungen des BehiG zu entsprechen. Dies soll bei der Planung von neuen Haltestellen frühzeitig mitgedacht werden.

Viele der bestehenden Bushaltestellen in Wohlen weisen diesbezüglich noch Mängel auf. Folgende Haltestellen erfüllen bereits die Anforderungen des BehiG (Stand per Ende 2023):

_ Wohlen AG, Sportanlagen
_ Wohlen AG, Schützenmatt (wird zukünftig verlegt, bleibt BehiG-gerecht)
_ Wohlen AG, Kirchenplatz
_ Wohlen AG, Altersheim Bifang
_ Wohlen AG, Bahnhof
_ Wohlen AG, Bünzmattschulen
_ Wohlen AG, Coop
_ Wohlen AG, Gyrenhübelstrasse
_ Wohlen AG, Telliacher

Alle weiteren Bushaltestellen im Gemeindegebiet erfüllen die BehiG-Anforderungen noch nicht. Aktuell laufen Arbeiten zur Überprüfung des Handlungsbedarfs an sämtlichen Bushaltestellen in der Gemeinde Wohlen, die zu einer Priorisierung für die Umsetzung des BehiG führen sollen (Stand August 2023).

Ziele

Umsetzung des BehiG auf dem gesamten Busnetz in der Gemeinde Wohlen, sofern verhältnismässig.

(Teil-)Massnahme(n)

Haltestellen, die mit geringem Aufwand und unter Nutzung von Synergien im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder im Zuge von Drittprojekten umgebaut werden können, sind gemäss gesetzlichen Vorgaben – sofern verhältnismässig – so bald wie möglich hindernisfrei umzubauen. Ob eine solche Anpassung verhältnismässig ist, hängt gemäss § 11 Abs.1 BehiG davon ab, ob der zu erwartende Nutzen für Behinderte in einem angemessenen Verhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand, zu den Anliegen des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes oder zu den Interessen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht. Die Beurteilung der Verhältnismässigkeit hat gemäss der Checkliste für die Ausbaustandards von Bushaltestellen des Kantons Aargau [12] für jede Kante einzeln zu erfolgen. In Absprache mit der kantonalen Abteilung Verkehr, Sektion ÖV kann bei untergeordneten Haltestellen mit sehr kleinen Frequenzen auf eine Prüfung der Behindertengerechtigkeit verzichtet werden. Aufgrund der bereits abgelaufenen Frist für die Umsetzung des BehiG haben die Bushaltestellen ausserordentlich saniert zu werden und können nicht einzig im Rahmen des üblichen Unterhaltszyklus umgestaltet werden.

Vorgehen / Umsetzung

_ Erarbeiten eines Haltestellenkonzepts / Umsetzungskonzepts BehiG (in Erarbeitung, Stand August 2023).
_ Umsetzen der Sanierung aufgrund Konzepts.

Koordinationsbedarf

_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Kanton Aargau.
_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Gemeinde Wohlen.
_ Massnahme Nr. 05 Umsetzung Fusswegnetz
_ Massnahme Nr. 07 Umsetzung Buskonzept Region Wohlen
_ Massnahme Nr. 09 Prüfung vom Sharing-Angebot

Wirkungskontrolle

Jährlich Überprüfung des Umsetzungsstands aufgrund des Umsetzungskonzepts und allenfalls Anpassung des Umsetzungsplans bis vollständige Umsetzung.

Nr. 09	Prüfung vom Sharing-Angebot	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	Mobility, SBB, PostAuto AG, AVA, Grundeigentümerschaft, Bauherrschaften, Nachbargemeinden

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☒ laufend	☐ gross ☒ mittel ☐ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☒ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

Zahlreiche Sharing-Angebote existieren bereits in der Schweiz. In der Gemeinde Wohlen ist aktuell einzig ein Carsharing-Angebot bestehend aus zwei Standorten vorhanden.

Ziele

In Wohlen liegt der Fokus betreffend Sharing-Angebote auf dem Carsharing sowie dem Bikesharing. Einerseits soll das bestehende Carsharing-Angebot von Mobility bezüglich einem potenziellen Ausbaubedarf überprüft werden. Andererseits soll das Potenzial für ein Bikesharing-Angebot gemäss dem «Umsetzungskonzept Kombinierte Mobilität» des Kantons Aargau [9] geprüft werden. Laut diesem Konzept müssen Kernstädte, zu welchen Wohlen gehört, ausreichend Flächen für Sharing-Angebote reservieren. Die Einführung eines Bikesharing-Angebots kann Personen, die bisher nicht mit dem Velo gefahren sind, dazu animieren gewisse Wege mit dem Leihvelo zurückzulegen und dies langfristig vermehrt zu tun. Verschiedene Studien konnten diesen Effekt bereits nachweisen. Grosses Potenzial würde in Wohlen zudem in Bezug auf die kombinierte Mobilität bei Nutzergruppen wie z.B. Zupendler und Zupendlerinnen, Schüler und Schülerinnen aus anderen Gemeinden, Besucher und Besucherinnen der Sportanlagen / von Sportanlässe bestehen, da diese Personen nicht in Wohlen wohnen und somit kein Velo vor Ort haben.

(Teil-)Massnahme(n)

Folgende Teilmassnahmen sind in den nächsten 10 Jahren umzusetzen (kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont):

<u>9.1 Prüfung Ausbau Carsharing-Angebot (kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028)</u>

Die zwei bestehenden Standorte von Carsharing sind zu erhalten resp. zusätzliche Fahrzeugangebote an diesen Standorten in Zusammenarbeit mit dem Anbieter (Mobility) und in Abhängigkeit zu dem sich in Erarbeitung befindenden REL (vgl. Kapitel 5.3) sind zu prüfen. Gleichzeitig sollen in Abhängigkeit der Nachfrage und in Abstimmung mit dem REL weitere Standorte in der Gemeinde Wohlen geprüft werden. Geeignete Standorte könnten das Zentrum von Wohlen, das Industrie- und Arbeitsplatzgebiet sowie grössere Wohnüberbauungen sein. Eine Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden ist von Vorteil, um über die Gemeindegrenze ausgehendes Potenzial zu nutzen.

<u>9.2 Durchführung Pilotprojekt Bikesharing (kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont 2024-2032)</u>

Im Rahmen eines Pilotprojekts ist ein Bikesharing-Angebot mit fixen Stationen in Wohlen zu testen. Das richtige System sowie die möglichen Standorte für die Stationen sind in einem Konzept abgestimmt auf die Inhalte aus dem zu erarbeiteten REL (u.a. zentrale Orte in den Quartieren, vgl. Kapitel 5.3, und «Micro-Hubs» gemäss Studie der Fachhochschule Ostschweiz (OST) [5]) zu eruieren. Wichtig ist aber, dass Stationen an allen Bahnhöfen und grösseren Bushaltestellen (mit mehreren Buslinien) vorgesehen werden. Auch hier ist eine Zusammenarbeit mit den verschiedenen Betreibern des ÖV, um das Potenzial vom Velo als Zubringer zum Bahnhof oder als ergänzendes Angebot in den Randzeiten zu nutzen (Stichwort «kombinierte Mobilität»). Durch die aktive Zusammenarbeit mit den Anbietern und entsprechenden Konzessionen resp. Auflagen kann auch die geordnete Nutzung und Parkierung eingefordert werden. Weiter kann eine Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden (Villmergen, Dintikon, Dottikon, Waltenschwil) von Vorteil sein, um über die Gemeindegrenze ausgehendes Potenzial zu nutzen.

Aufgrund der Erfahrungen aus dem Pilotprojekt sind Erkenntnisse in Bezug auf das Potenzial für ein Bikesharing-Angebot in der Gemeinde Wohlen abzuleiten und entsprechende nächste Schritte einzuleiten.

Hinweis: In der Stadt Aarau startet 2024 ein fünfjähriges Pilotprojekt zum Bikesharing. Ein gemeinsamer Austausch vor der Durchführung des Pilotprojekts in der Gemeinde Wohlen könnte wertvolle Erkenntnisse liefern.

Vorgehen / Umsetzung

_ Carsharing
  / Überprüfen vom bestehenden Carsharing-Angebot anhand der Nachfrage und erarbeiten Konzept zur Erweiterung bestehender Standorte bzw. Realisierung neuer Standorte aufgrund Nachfragepotenzial.
  / Umsetzen einzelner Standorte (Ausbau oder Neubau).
_ Bikesharing
  / Planen und durchführen Pilotprojekt zusammen mit Bikesharing-Anbieter.
  / Darauffolgend, falls Potenzial erwiesen, erarbeiten und umsetzen Konzept für definitives Bikesharing-Angebot durch Bikesharing-Anbieter.

Koordinationsbedarf

_ Koordination des Angebots mit Nachbargemeinden.
_ Bau der 2. Etappe der ÖV-Drehscheibe Wohlen.
_ Zentrale Orte in den Quartieren gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).
_ Vorgaben für geeignete Standorte für Car-und Bikesharing aus siedlungsplanerischer Sicht gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).

_ Massnahme Nr. 07 Umsetzung Buskonzept Region Wohlen
_ Massnahme Nr. 08 Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz an Bushaltestellen
_ Massnahme Nr. 10 Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen
_ Massnahme Nr. 13 Verankerung von Mobilitätskonzepten in der Nutzungsplanung (BNO und SNV)

Wirkungskontrolle

-

Nr. 10	Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	Grundeigentümerschaft, lokales Gewerbe, SBB, AVA, Bevölkerung

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☒ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☐ gross ☒ mittel ☐ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☒ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

Gemäss Analyse ist das Potenzial des Veloverkehrs, insbesondere auch bezüglich der Intermodalität, beim Quell-, Ziel- und Binnenverkehr in Wohlen noch nicht voll ausgeschöpft. Grund dafür ist unter anderem das teilweise fehlende Angebot an öffentlichen Veloabstellanlagen.

Aktuell besteht ein ausreichendes Angebot beim Bahnhof, sowie bei den öffentlichen Bauten und Anlagen, Schulen, Kindergärten, Sport- und Freizeitanlagen. Auf der Zentralstrasse und dem Postplatz werden mit der Realisierung des Bauprojekts neu öffentliche Veloabstellplätze in regelmässigen Abständen im Strassenraum zur Verfügung gestellt.

Ziele

An allen Bahnhöfen, grösseren Bushaltestellen und öffentlichen Zielorten, welche potenziell viel Verkehr (z.B. zentrale Orte in den Quartieren, vgl. Kapitel 5.3, und «Micro-Hubs» gemäss Studie der Fachhochschule OST [5]) anziehen, werden Veloabstellplätze in genügender Anzahl sowie entsprechender Qualität angeboten. Diese haben den gängigen Normen zu berücksichtigen (u.a. VSS-Norm 40 065 und VSS-Norm 40 066).

(Teil-)Massnahme(n)

Im Rahmen eines Konzepts ist in einem ersten Schritt eine Bestandsaufnahme aller öffentlichen Veloabstellplätze in der Gemeinde Wohlen durchzuführen. Auf der Basis dieser Bestandsaufnahme ist das effektiv notwendige Angebot in Abhängigkeit der Nachfrage zu bestimmen und der entsprechende Raumbedarf zu sichern. Bei der Ermittlung des Bedarfs ist die zukünftige Zunahme der Nachfrage gemäss dem sich in Erarbeitung befindenden REL, das Veloroutennetz sowie das geplante Bikesharing-Angebot zu berücksichtigen. Am Ende ist ein Umsetzungsplan zu erstellen, in welchem die einzelnen Veloabstellanlagen priorisiert und der Umsetzungszeitpunkt festgelegt wird.

Bei der Umsetzung des Konzepts für öffentliche Veloabstellanlagen nach den nachstehenden Umsetzungshorizonten sind unter anderem folgende Anforderungen zu berücksichtigen, welche sich je nach Standort unterscheiden:

<u>10.1 Zentrumsgebiet (kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028)</u>

In Orts- und Quartierzentren (gemäss REL) werden Velos eher für eine kurze Zeit abgestellt, beispielsweise für den Einkauf. Im Zentrumsgebiet soll es als Richtwert ca. alle 50 m eine Abstellmöglichkeit für 5-10 Velos geben. Bei den Quartierzentren können es weniger sein bzw. das Angebot kann konzentrierter an einem Standort sein. Dies wird bei der Zentralstrasse mit der Umsetzung des Bauprojekts aktuell realisiert. Bei publikumsintensiven Anlagen wie grösseren Einkaufseinrichtungen sollen in Zusammenarbeit mit den Betreibern / Eigentümern zusätzliche Veloabstellplätze bei den Eingängen zur Verfügung gestellt werden.

<u>10.2 Veloabstellanlagen an Bahnhöfen / Bahnhaltestellen (kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028)</u>

Veloabstellanlagen an Bahnhöfen / Bahnhaltestellen sowie weiteren wichtigen ÖV-Umsteigepunkten bedürfen eine höhere Anzahl an Veloabstellplätze als im Zentrumsgebiet, da diese länger besetzt sind und damit weniger Wechsel stattfindet. Zudem haben sie erhöhte Anforderungen an die Qualität, weil das Velo tendenziell über einen längeren Zeitraum abgestellt wird. Je nach Grösse des Bahnhofs sind daher überwachte Velostationen zu prüfen (z.B. Bahnhof Wohlen). Grundsätzlich gelten für die Erstellung von Veloabstellanlagen die gängigen Normen (u.a. VSS-Norm 40 065 und VSS-Norm 40 066).
Es wird folgendes Angebot angestrebt:

- Veloabstellplätze sind in genügender Anzahl vorhanden inkl. Berücksichtigung des erhöhten Flächenbedarfs von Spezialvelos (z.B. Cargo-Bikes, Veloanhänger, etc.).
- Veloabstellplätze sind fahrend erreichbar.
- Veloabstellplätze sind gedeckt und ansprechend gestaltet, mit Möglichkeit zum Anschliessen des Velorahmens.
- Reinigung, Reparaturen an der Anlage sowie regelmässiges Entfernen defekter und gestrandeter Fahrräder tragen zur Attraktivität bei.
- Veloabstellplätze sind möglichst nahe bei den Perronzugängen angeordnet.
- Am Bahnhof Wohlen: Angebot zum Abstellen von Velos in geschütztem Raum gegen Gebühr (Velostation bedient oder unbedient). In diesen Stationen sind auch Ladestationen für E-Bikes und Abschliessfächer zu prüfen.

Folgende Projekte stehen im Vordergrund:

- Kurzfristig < 3 Jahre: B+R Kirchplatz (überdachte Veloabstellplätz in genügender Anzahl mit Möglichkeit zum Anschliessen des Velorahmens).
- Langfristig 11-15 Jahre: B+R Bifang zusammen mit Realisierung der neuen Haltestelle Bifang (analog bestehender Veloabstellanlage bei Haltestelle Wohlen Oberdorf).

Die Anzahl Veloabstellplätze werden aufgrund der Fahrgastzahlen ermittelt. An den Bahnhöfen Wohlen und Oberdorf besteht bereits ein gutes B+R Angebot.

10.3 Öffentliche Bauten und Anlagen, Schulen, Kindergärten, Sport- und Freizeitanlagen (kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont 2024-2032)

Bei öffentlichen Bauten und Anlagen, Schulen, Kindergärten sowie Sport- und Freizeitanlagen (vgl. Abbildung 10) ist ein witterungsgeschütztes, ausreichendes Angebot zu erstellen, welches das Abschliessen des Velos ermöglicht. Die Veloabstellplätze sind möglichst nahe beim Eingang zu realisieren sowie fahrend erreichbar und beleuchtet. Auch hier ist der erhöhte Flächenbedarf von Spezialvelos zu berücksichtigen. Das bestehende Angebot soll auf ihre Ausbaustandards überprüft werden. Zudem soll wiederkehrend kontrolliert werden, dass die Anzahl Veloabstellplätze genügt oder ob Bedarf nach Ausbau besteht.

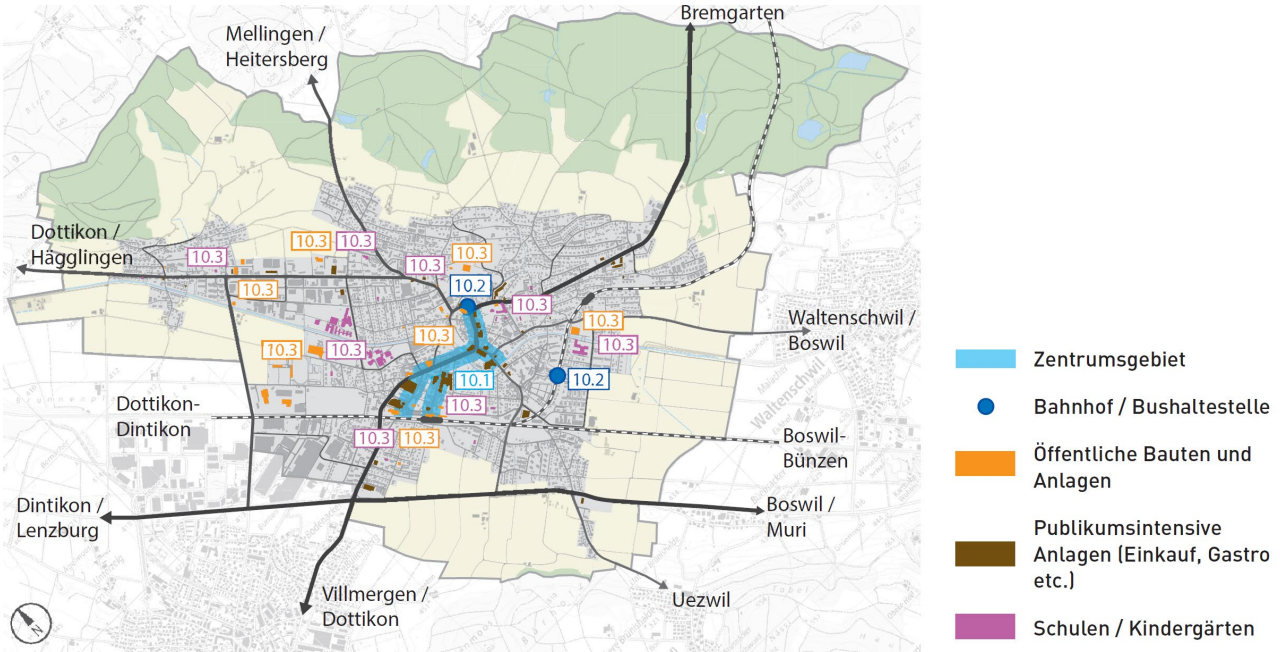


Abbildung 10: Übersichtsplan Massnahme Erhalt und Ausbau von öffentlichen Veloabstellanlagen

Vorgehen / Umsetzung

_ Erarbeiten Konzept öffentliche Veloabstellanlagen (Bestandsaufnahme Anzahl und Ausbaustandards, Bedarfsermittlun, Umsetzungsplan mit Priorisierung).
_ Umsetzen Konzept öffentliche Veloabstellanlagen.

Koordinationsbedarf

_ Zentrale Orte in den Quartieren gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).
_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 06 Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung
_ Massnahme Nr. 07 Umsetzung Buskonzept Region Wohlen
_ Massnahme Nr. 09 Prüfung vom Sharing-Angebot

Wirkungskontrolle

Durchführung in regelmässigen Abständen (ca. alle 5 Jahre) von Erhebungen zur Auslastung von öffentlichen Veloabstellanlagen. Die Erhebungen haben vorzugsweise an schönen / sonnigen Tagen und ausserhalb der Schulferien zu erfolgen.

Nr. 11	Überprüfung des öffentlichen Parkierungsangebots für Motorfahrzeuge	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	Grundeigentümerschaft, lokales Gewerbe, Bevölkerung

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☐ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☒ gross ☐ mittel ☐ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☒ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

In der Gemeinde Wohlen gibt es rund1'750 öffentlich nutzbare Parkfelder (öffentliche Parkplätze und private Parkplätze, die gegen Gebühr öffentlich nutzbar sind, Kundenparkplätze nicht enthalten). Grundsätzlich gibt es genügend Parkierungsmöglichkeiten in Wohlen. Zeitweise kann es jedoch zu Engpässen im Zentrumsbereich kommen. Am Bahnhof Wohlen wurde neben dem bestehenden oderirdischen Parkfelder-Angebot die P+R-Anlage in eine Tiefgarage mit 107 Parkfelder verlegt. Auf dem Gemeindegebiet von Wohlen besteht langfristig kein weiterer Bedarf nach P+R-Anlagen.

Die Gemeinde Wohlen verfügt über ein Parkierungskonzept. Darauf aufbauend wurden im Sommer 2021 das Parkierungsreglement (Reglement über das Parkieren in der Gemeinde Wohlen) sowie die Parkierungsverordnung (Verordnung über das Parkieren in der Gemeinde Wohlen) vom Gemeinderat erlassen. Diese beiden grundeigentümerverbindlichen Dokumente teilen das Siedlungsgebiet von Wohlen in sechs Zonen auf und definieren je Zone die Parkierungsdauer sowie die Parkierungsgebühr. Auf Parkplätzen für Motorräder werden aktuell (Stand Juni 2022) keine Gebühren erhoben. Grundsätzlich ist die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder (Parkdauer, Parkgebühr) im Vergleich zu anderen Städten eher moderat.

Ziele

Die Parkierung ist das Kernelement für die Steuerung und Lenkung der Verkehrsentwicklung. Aus diesem Grund ist ein bedarfsgerechtes und ressourcenschonendes Parkierungsangebot eine Grundvoraussetzung für einen zweckmässigen Verkehrsmitteleinsatz und eine verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs. Durch eine zurückhaltende Bemessung des Angebots und eine wirksame Bewirtschaftung soll eine Überlastung des Strassennetzes durch zukünftige Entwicklungen vermieden und sensible Gebiete vor den Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden, insbesondere im Zentrum.

Das Angebot an öffentlich nutzbare Parkplätze ist in der Gemeinde Wohlen relativ gross und wird zum Teil nicht optimal ausgenutzt. Bevor ein weiterer Ausbau des Angebots geprüft wird, soll zuerst das bestehende Angebot optimal und effizient genutzt werden. Damit kann eine höhere Wirtschaftlichkeit erreicht werden, aber auch den Platzbedarf von parkierten Motorfahrzeugen im öffentlichen Raum möglichst geringgehalten und Platz für z.B. neue Aufenthaltsräume, Velo- oder Fussverkehrsinfrastruktur oder mehr Begrünung geschaffen werden.

Parkfelder umfassen viel Platz und haben mikroklimatisch grosse Auswirkungen (Hitze). Diese Effekte sind zu reduzieren. Deshalb ist Parkierung wenn möglich unterirdisch zu realisieren. Oberirdische Parkplätze sollen überdacht (mit Begründung und / oder Photovoltarik gedeckt) erstellt werden.

Das Parkierungsreglement und die Parkierungsverordnung wurden erst vor kurzem erstellt, weshalb Anpassungen vorerst nicht vorgesehen sind, ausser die zu erarbeitende Nutzungsstrategie es verlangt.

(Teil-)Massnahme(n)

Um das Optimierungspotenzial zu ermitteln, werden die Lage, Dimensionierung und Auslastung vom bestehenden öffentlichen Parkierungsangebot erhoben. Basierend auf den Resultaten aus der Erhebung ist eine gebietsbezogene Nutzungsstrategie hinsichtlich Optimierung der Benutzung für das bestehende Parkierungsangebot abzuleiten.

Massnahmen dazu können beispielsweise sein:

- Mehrfachnutzung von Parkierungsanlagen unterstützen bzw. ermöglichen, wie z.B. über Zusammenarbeit mit Privaten damit privat, öffentlich nutzbaren Parkplätzen (z.B. für Abendanlässe im Casino).
- Parkleitsystem (Sportanlagen, Bahnhofstrasse mit Tiefgarage).
- an gewissen Standorten öffentliches Parkierungsangebot erweitern (bei Unterangebot) bzw. reduzieren (bei Überangebot).

_ bei Bedarf anpassen des Parkierungsreglements und / oder der Parkierungsverordnung. Folgende Möglichkeiten bestehen für eine Verschärfung:
  / Gratisschritt aufheben (15-30 min).
  / Kürzung der maximalen Parkierungsdauer.
  / Erhöhung der Gebühren.
  / Dauerparkkarten streichen.
  / Bewirtschaftungspflicht privater, öffentlich zugänglicher Anlagen einführen.
_ Bereitstellung von Elektroladeinfrastrukturen auf öffentlichen Parkplätzen.

Vorgehen / Umsetzung

_ Erheben der Auslastung von sämtlichen öffentlich nutzbaren Parkfeldern (öffentliche Parkplätze und private Parkplätze, die gegen Gebühr öffentlich nutzbar sind, keine Kundenparkplätze) an unterschiedlichen Wochentagen, zu unterschiedlichen Zeiten.
_ Erstellen einer Nutzungsstrategie zur Optimierung der Benutzung des öffentlichen Parkierungsangebot.
_ Umsetzen der Massnahmen aus der Nutzungsstrategie.

Koordinationsbedarf

_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Strassen Gemeinde Wohlen.

_ Massnahme Nr. 02 Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren
_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 05 Umsetzung Fusswegnetz
_ Massnahme Nr. 06 Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung

Wirkungskontrolle

Erneute Erhebung der Auslastung vom öffentlichen Parkierungsangebot ein paar Jahren nach Umsetzung der Massnahmen aus der Nutzungsstrategie.

Nr. 12	Verankerung der Regelungen zum Parkfeldbedarf in der Nutzungsplanung	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	Grundeigentümerschaft, lokales Gewerbe

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☐ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☒ gross ☐ mittel ☐ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☒ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

Die Bemessung der privaten Parkierung bei Nutzungsvorhaben wird in Wohlen in der grundeigentümerverbindlichen «Richtlinie zur Bemessung der Anzahl Abstellplätze» (Parkierungsrichtlinie) gemäss den kantonalen Vorgaben (Baugesetz, BauG und Bauverordnung, BauV) und einer älteren Version der VSS-Norm 40 281 (Parkierung MIV) geregelt. Weiter ist in der Parkierungsrichtlinie eine Reduktion des zu erstellenden Grundbedarfs für Beschäftigten-, Kunden- und Besuchenden-Parkfelder je nach ÖV-Erschliessungsqualität des Standorts (bemessen an der ÖV-Güteklasse) möglich. Das Parkfeldangebot kann gemäss § 43a BauV im Zusammenhang mit autoreduziertem Wohnen zusätzlich reduziert werden. Dazu ist das Erstellen eines Mobilitätskonzeptes notwendig.

Die grundeigentümerverbindliche «Richtlinie zur Bemessung der Anzahl Abstellplätze» (Parkierungsrichtlinie) aus dem Jahr 2014 regelt zudem die Berechnung des Bedarfs an privaten Veloabstellplätzen je nach Nutzungsart. Die Veloabstellplätze berechnen sich nach den Richtwerten Abstellflächen für Zweiräder gemäss der neusten Ausgabe der VSS-Norm 40 065. In Bezug auf die Qualität und Ausstattung der Abstellanlage sind wenig Anforderungen festgehalten.

Der Kanton erarbeitete im Jahr 2024 eine Empfehlung zur kommunalen Parkraumplanung. Allfällige für die Gemeinde Wohlen relevante Erkenntnisse werden bei der Erarbeitung dieser Massnahme berücksichtigt.

Ziele

Die Parkierung ist der Haupthebel für die Steuerung und Lenkung der Verkehrsentwicklung. Aus diesem Grund ist ein bedarfsgerechtes und ressourcenschonendes Parkierungsangebot eine Grundvoraussetzung für einen zweckmässigen Verkehrsmitteleinsatz und eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs. Durch eine zurückhaltende Bemessung des Parkierungsangebots für Motorfahrzeuge und eine wirksame Bewirtschaftung soll eine Überlastung des Strassennetzes durch zukünftige Entwicklungen vermieden und sensible Gebiete vor den Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden, insbesondere im Zentrum.

In Kernstädten wird der Veloverkehr als effizientes und platzsparendes Verkehrsmittel vermehrt genutzt und gefördert. Zudem wird heutzutage neben mit Standard-Velos auch mit Cargovelos, Anhängern sowie E-Bikes viel gefahren. Aus diesen Gründen sind die Anforderungen der Parkierungsrichtlinie in Bezug auf die Qualitätsanforderungen nicht mehr zeitgemäss, weshalb diese überarbeitet werden soll, so dass künftig ausreichend und auf die Bedürfnisse der Nutzende angepasste Veloabstellplätze bei Neuüberbauungen, Erweiterungen und Gebieten der Innenentwicklung bereitstehen.

Aus rechtlichen Gründen sollen die Regelungen zum Parkfeldbedarf in der Nutzungsplanung verankert werden (nicht nur in der Parkierungsrichtlinie).

(Teil-)Massnahme(n)

12.1 Anpassen der Parkfeldbemessung im Rahmen von Nutzungsvorhaben

Die Parkfeldbemessung wird aktuell in den Parkierungsrichtlinien geregelt. Zukünftig werden die Regelungen zum Parkfeldbedarf in der Nutzungsplanung verankert. Gleichzeitig sollen die bestehenden Regelungen angepasst werden. Einerseits soll eine Obergrenze mit einer maximal zugelassener Anzahl Parkfelder für Motorfahrzeuge eingeführt werden. Andererseits sollen weitergehende Reduktionen ermöglicht werden, als das bisherige angewandte Verfahren und das standardisierte Verfahren (ebenfalls auf der ÖV-Erschliessungsgüte basierend) aus der Norm es erlaubt. Somit wird ein klares Zeichnen für einen gezielten Einsatz sowie die Mehrfachnutzung von motorisierten Fahrzeugen gesetzt.

Die Parkfeldbemessung soll folgendermassen angepasst werden:

1. **Festlegung des Grundbedarfs an Parkfelder** (Anpassung von § 1 der Parkierungsrichtlinie):
   Der Grundbedarf für Wohnnutzungen und für übrige Nutzungen, wenn das Parkfeldangebot nicht mehr als 300 Parkfelder oder das Fahrtenaufkommen 1'500 MIV-Fahrten pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten) beträgt, wird nach dem vereinfachten Verfahren gemäss § 43 BauV nach aktueller VSS-Norm 40 281[2] festgelegt. In allen anderen Fällen wird das detaillierte Verfahren angewendet.

2. **Reduktion des Bedarfs an Parkfelder aufgrund Standorttypen** (Präzisierung von § 2, 3 und 4 der Parkierungsrichtlinie):
   Die bisherigen in der Parkierungsrichtlinie vorgesehen Reduktionen des Parkfeldbedarfs werden auf die Wohnnutzung erweitert und, in Abweichung zur bisherigen Regelung sowie zur BauV und VSS-Norm 40 281, gemäss geografisch festgelegten Gebieten definiert. Eine ortsspezifische Festlegung von Standorttypen wird für die Gemeinde Wohlen empfohlen, da das ÖV-Angebot bei einer Zuordnung aufgrund der Bedienungshäufigkeit, wie in der VSS-Norm 40 281 vorgesehen, eine zu geringe Reduktion zulässt. In Wohlen liegt bis im Jahr 2035, wenn mit dem Ausbau des Bahnangebots eine Taktverdichtung erst möglich wird, maximal eine ÖV-Güteklasse C vor. Das Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr ist jedoch aufgrund der kurzen Distanzen insbesondere im Talbereich gross, weshalb eine Abweichung von der Norm als zielführend erachtet wird. Diese stützt sich auf § 55 Abs. 4 BauG.
   Abbildung 11 zeigt die räumliche Definition der spezifischen Standorttypen, diese richtet sich nach der Erschliessungsqualität des Standorts mit dem ÖV und der Erreichbarkeit mit dem Velo oder zu Fuss. Tabelle 6 gibt die minimal zu erstellende («Pflichtabstellplätze») sowie die maximal bewilligbare Anzahl Parkfelder in Prozent des Grenzbedarfs pro Standorttyp an. Die maximale bewilligbare Anzahl Parkfelder gilt als Obergrenze. Die Zahl der effektiv zu erstellenden Parkfelder liegt im Ermessen der Bauherrschaft unter Einhaltung dieser Grenzwerte. Vorbehalten bleibt die Pflicht für die Einreichung eines Mobilitätskonzepts und dabei entsprechenden Nachweise dessen Umsetzung.
   Die Einteilung des Siedlungsgebiets in die verschiedenen Standorttypen sowie die Reduktionsfaktoren sollen nach Einführung der Taktverdichtung im Jahr 2035 überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

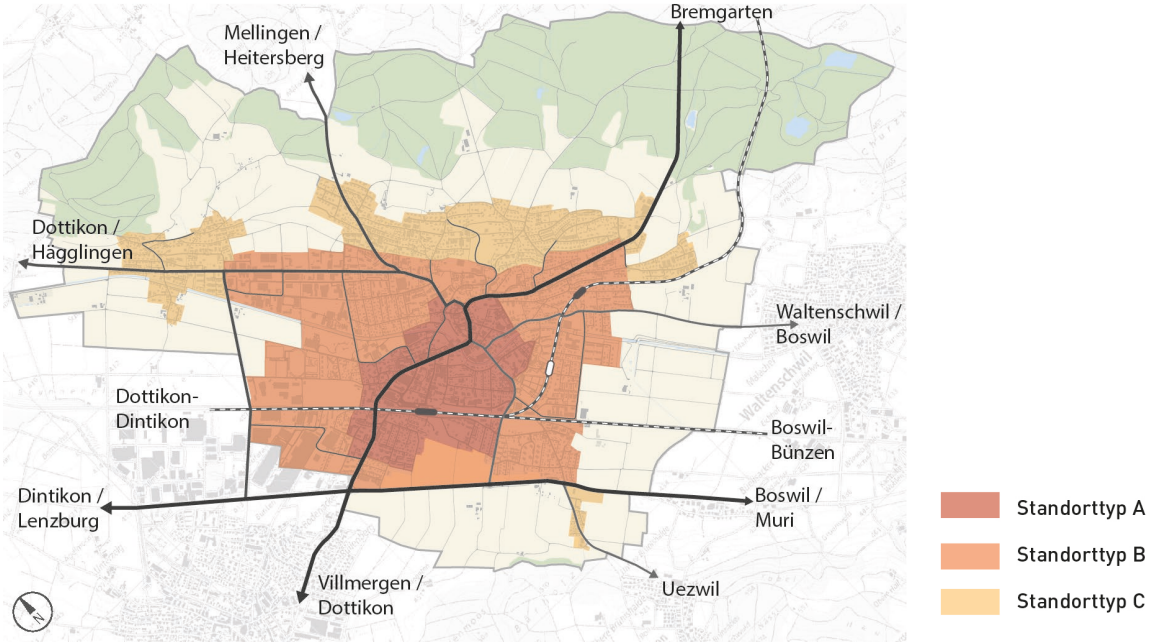


Abbildung 11: Spezifische Standorttypen zur Berechnung des reduzierten Parkfeldbedarfs für Nutzungsvorhaben

[2] Bspw.: Wohnen: 1 PF/Wohnung oder 100 m² +10 % Besucherinnen und Besucher; Gewerbe und Industrie: Personal 1 PF/100 m², Kundinnen und Kunden 0.2 PF/100 m²; Dienstleistungen kundenintensiv: Personal 2 PF/100 m², Kundinnen und Kunden 1 PF/100 m²; Dienstleistungen kundenintensiv: Personal 2 PF/100 m², Kundinnen und Kunden 0.5 PF/100 m²

Tabelle 6: Reduktionsfaktoren zur Berechnung des reduzierten Parkfeldbedarfs für Nutzungsvorhaben nach Standorttyp

Reduzierter Bedarf für Bewohnerinnen und Bewohner/Beschäftigte/Besucherinnen und Besucher/ Kundinnen und Kunden in % des Grenzbedarfs gemäss VSS-Norm 40 281			
Standorttyp	**Bewohnerinnen und Bewohner**	**Beschäftigte**	**Besucherinnen und Besucher Kundinnen und Kunden**
Standorttyp A	min. 70% / max. 100%	min. 20% / max. 40%	min. 20% / max. 40%
Standorttyp B	min. 80% / max. 100%	min. 40% / max. 60%	min. 40% / max. 60%
Standorttyp C	min. 90% / max. 100%	min. 50% / max. 80%	min. 50% / max. 80%

12.2 Pflicht für Bewirtschaftung von grösseren privaten Parkierungsanlagen einführen

Bei Nutzungsvorhaben wird die Bewirtschaftung für Parkierungsanlagen ab 50 Parkfeldern, welche Beschäftigte und Besuchende/Kundschaft zur Verfügung stehen, vorgeschrieben. Die Nutzungsplanung soll dazu ergänzt werden. Die Verpflichtung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens bei Inbetriebnahme, Nutzungserweiterung oder Umnutzung. Die Bewirtschaftung wird mittels konkreter Massnahmen in einem Mobilitätskonzept geregelt. Im Vordergrund steht die Bewirtschaftung mittels Gebührenpflicht bzw. mittels Benützungsabgeltung. Dabei sollen die Bestrebungen gemäss den Mobilitätszielen unterstützt werden, analog zu der für öffentliche Parkierung geltenden Grundsätzen.

Der Schwellenwert von 50 Parkfeldern entspricht im Durchschnitt 500 MIV-Fahrten pro Tag. Eine Verkehrswirkung dieser Grössenordnung ist gemessen an der Sensibilität der heute bereits stark belasteten Ortsdurchfahrten im Einzelereignis und in der Kumulation der Nutzungsentwicklung wesentlich. Der Schwellenwert ist zudem mit dem für Mobilitätskonzepte identisch (vgl. Massnahme Nr. 13).

12.3 Autoreduzierte / autofreie Nutzungen fördern

Mit den Reduktionsfaktoren in Tabelle 6 kann der Parkfeldbedarf in Abhängigkeit zum Standorttyp reduziert werden, ohne dass ein Mobilitätskonzept erstellt und zusätzliche Massnamen ergriffen werden müssen. Es besteht jedoch vermehrt der Wunsch, den Parkfeldbedarf noch weiter zu reduzieren. Daher soll über das oben aufgeführte Bemessungssystem hinaus die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagt werden, indem autofreie und autoreduzierte Nutzungen in Quartieren mit guter Anbindung an den ÖV (mind. Güteklasse C) durch grundeigentümerverbindliche Verankerung in der Parkierungsrichtlinie zugelassen werden. In solchen Fällen ist eine Reduktion des Parkfeldbedarfs unter die in Tabelle 6 aufgeführten Prozentwerte möglich (z.B. Wohnen 0.3 Parkfelder pro Wohnung). Bedingungen dafür sind ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des induzierten motorisierten Verkehrs, in dem unter anderem Massnahmen zur Förderung der anderen Verkehrsträger aufgeführt werden, ein periodisches Controlling sowie die rechtliche Sicherstellung der Umsetzung dieses Konzepts. Autoreduzierte und autofreie Nutzungen beschränken sich nicht auf neue Nutzungsvorhaben, sondern können ebenfalls im Bestand realisiert werden.

12.4 Anforderungen für die Veloparkierung bei Nutzungsvorhaben festlegen

Die Anforderungen für die Veloparkierung sollen überarbeitet werden. Dazu dienen die „Checkliste Veloabstellanlagen bei Wohnbauten" (2015) und die Broschüre «Beiträge der Wohnwirtschaft zu einer nachhaltigen Mobilität» (2018) von aargaumobil sowie das Handbuch «Veloparkierung» (2008) vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und die VSS-Norm 40 066 als Orientierungshilfe.

Die Anforderungen für die Veloparkierung sind in folgenden Punkten anzupassen:
- Mindestanteil von 10 – 20 % für Spezialvelos wie Tandems, Cargobike, Kindervelos, Anhänger usw.
- Überdachung grundsätzlich für alle Abstellplätze anzustreben.
- Abstellanlagen haben möglichst ebenerdig zugänglich zu sein. Bei unterirdischen Anlagen muss einen fahrenden Zugang (z.B. über eine separate Rampe) gewährleistet sein.
- 30 – 40 % der Abstellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Bikes.

Die Anwendung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens bei Inbetriebnahme, Nutzungserweiterung, Umnutzung.

Vorgehen / Umsetzung
- Anpassung / Ergänzung der Nutzungsplanung um entsprechende Artikel.

Koordinationsbedarf _ Massnahme Nr. 13 Verankerung von Mobilitätskonzepten in der Nutzungsplanung (BNO und SNV)
Wirkungskontrolle _ Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren.

Nr. 13	Verankerung von Mobilitätskonzepten in der Nutzungsplanung (BNO und SNV)	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	Grundeigentümerschaft, Bauherrschaften

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☒ laufend	☒ gross ☐ mittel ☐ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☒ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

Aufgrund der fehlenden planungsrechtlichen Verankerung von Mobilitätskonzepten in der Nutzungsplanung (BNO und SNV) wurden Massnahmen des Mobilitätsmanagements im Sinne von Mobilitätskonzepten bei Unternehmen, Wohnnutzungen oder der Verwaltung bisher nicht ausreichend umgesetzt.

Ziele

Durch die Verankerung von Mobilitätskonzepten in den kommunalen Planungsinstrumenten (BNO, SNV) sowie die Einführung von Grenzwerten für die Erstellungspflicht von Mobilitätskonzepten soll das Mobilitätsverhalten und somit auch das Verkehrsaufkommen zukünftig aktiver gesteuert werden. Im Vordergrund stehen dabei die optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen, die Vermeidung des nicht notwendigen Verkehrs sowie eine verstärkte Verlagerung des MIV auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr.

(Teil-)Massnahme(n)

Das Mobilitätskonzept ist das Planungsinstrument für den Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements an einem Standort. Im Konzept werden die Rahmenbedingungen, Potenziale, Ziele, Massnahmen, Zuständigkeiten für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen, das Monitoring und die Wirkungskontrolle sowie die Kosten und Finanzierung definiert. Das Mobilitätskonzept ist normalerweise Bestandteil eines Baugesuchs. Die öffentliche Hand beurteilt anhand des Mobilitätskonzepts, ob das Mobilitätsmanagement sinngemäss und zielführend aufgebaut und betrieben wird. Inhaltich orientieren sich die zu erstellenden Mobilitätskonzepte an das kantonale Beratungsangebot (www.ag.ch/aargaumobil → Gemeinden & Regionen → Produkte). Nachfolgend eine Auswahl von möglichen Inhalten:

- verbindlicher maximaler MIV-Anteil für neue Nutzungen.
- Vorgaben zu Anbindungspunkten ans MIV-Netz.
- maximale Anzahl MIV-Parkplätze (nutzungsgebunden) → evtl. Rückbaupflicht bei Realisierung der geplanten Infrastrukturen und Angebote für ÖV und Fuss- und Veloverkehr.
- Bewirtschaftung der MIV-Parkplätze (auch für Angestellte).
- grosszügige und attraktive Veloabstellanlagen / Veloinfrastrukturen (z.B. Pumpen, E-Bike-Ladestationen) in den Gebäuden (wenn möglich im EG) sowie nahe an den Eingängen (mindestens teilweise mit Witterungsschutz); Berücksichtigung von grossen Zweirädern, wie Cargo-Bikes und Veloanhänger etc.
- innovative Mobilitätslösungen und -dienstleistungen als Alternativen zum MIV und zur Unterstützung der Verlagerung auf ÖV und Fuss- und Veloverkehr.
- Einfordern von Freiräumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität, Vielfalt und Aneignung.
- Einfordern einer qualitätsvollen städtebaulichen Gestaltung mit „menschlichem" Massstab (hohe Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr, kurze und direkte Wege etc.).
- Beiträge an ÖV-Abonnements und/oder Velos.
- Sharing-Flotten (bei grösseren Betrieben und / oder Überbauungen).
- Festlegung und Durchführung eines Konzepts für Monitoring & Controlling.

Die Pflicht zum Mobilitätsmanagement wird folgendermassen in den kommunalen Planungsinstrumenten der Gemeinde Wohlen verankert:

<u>13.1 Pflicht für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts bei Nutzungsvorhaben (kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028)</u>

Im Rahmen der nächsten BNO-Revision der Gemeinde Wohlen wird für Nutzungsvorhaben, welche nachstehende Grenzwerte überschreiten, eine Pflicht für die Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts bei Inbetriebnahme,

Nutzungserweiterung und Umnutzung in das Baubewilligungsverfahren aufgenommen. Im Mobilitätskonzept soll u.a. aufgezeigt werden, wie die Leistungsfähigkeit des umgebenden Strassennetzes sichergestellt und übermässige Emissionen verhindert werden.
Die Grenzwerte werden folgendermassen festgelegt (Werte betreffen Nutzungen mit einer bedeutenden Verkehrswirkung und somit signifikantes Lenkungspotenzial):

- Nutzungsvorhaben ab 50 Parkfeldern
- verkehrsintensive Nutzungen mit mehr als 500 MIV-Fahrten pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten)

Diese Grenzwerte gelten für das gesamte Siedlungsgebiet gleichermassen. Ausserhalb der Kernzone sowie der unterschiedlichen Arbeitszonen und Wohn- und Arbeitszonen gemäss BNO sind in begründeten Fällen Ausnahmen möglich.

Damit eine Wirkung der Teilmassnahme 13.1 bereits vor der nächsten BNO-Revision erzielt werden kann, ist die Verankerung entsprechender Artikel zur Erstellungspflicht von Mobilitätskonzepten bei neuen Nutzungsvorhaben mit entsprechenden Grenzwerten ab sofort im Rahmen von neuen Sondernutzungsplanungen (Gestaltungsplänen) aufzunehmen. Die Massnahmen sind auf die Zielsetzung des KGV abzustützen. Für grössere verkehrsintensive Nutzungen ist nachzuweisen, dass die Erschliessung mit dem ÖV mindestens der Güteklasse C entspricht.

13.2 Pflicht für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts bei Unternehmen (kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028)

Bei der nächsten BNO-Revision soll das Umsetzen von betrieblichem Mobilitätsmanagement ab 100 Beschäftigten an einem Standort grundeigentümerverbindlich mit einer Pflicht für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts bei Inbetriebnahme, Nutzungserweiterung und Umnutzung im Baubewilligungsverfahren festgesetzt werden. Dabei wird sowohl die Geschäfts- als auch die Pendlermobilität adressiert.

13.3 Information über Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement bei Baugesuchen (laufend)

Die Gemeinde weist bei Baugesuchen und konkreten Nutzungsvorhaben auf eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung und auf die gratis Impulsberatung bei aargaumobil (www.ag.ch/aargaumobil) hin.

13.4 Umsetzung Mobilitätsmanagement in der Verwaltung (kurz- bis mittelfristiger Umsetzungshorizont 2024-2032)

Bei der betriebsbedingten Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden und Lehrpersonen wird primär auf den Veloverkehr und den ÖV sowie in zweiter Linie auf Sharing-Angebote (z.B. Carsharing, Carpooling) gesetzt. Ebenfalls soll die Gebührenpflicht bei Parkfeldern für alle Mitarbeitenden der Gemeindeverwaltung geprüft werden. Der betrieblich notwendige MIV-Verkehr ist sicherzustellen, wenn möglich aber mit E-Fahrzeugen. Weitere Hinweise liefert unter anderem das kantonale Beratungsangebot (www.ag.ch/aargaumobil → Gemeinden & Regionen → Produkte). Für die Umsetzung wird daher auf die Inhalte dieser Grundlagen verwiesen.

Vorgehen / Umsetzung

- Erarbeiten von Textbausteinen für einen entsprechenden Artikel zur Verankerung von Mobilitätskonzepten in der Sondernutzungsplanung (SNV).
- Erarbeiten eines BNO-Artikels zur Erstellungs- und Umsetzungspflicht von Mobilitätskonzepten für Nutzungsvorhaben.
- Erarbeiten eines BNO-Artikels zur Erstellungs- und Umsetzungspflicht von Mobilitätskonzepten (inkl. Mindestinhalten) bei Unternehmen (betriebliches Mobilitätsmanagement).
- Vermitteln von Information über Mobilitätskonzept und Mobilitätsmanagement bei Baugesuchen.
- Erarbeiten und Umsetzen eines Mobilitätskonzepts oder mindestens von Mobilitätsmanagement-Massnahmen für die Gemeindeverwaltung.

Koordinationsbedarf

- Massnahme Nr. 09 Prüfung vom Sharing-Angebot
- Massnahme Nr. 12 Ergänzung Parkierungsrichtlinie zur Bemessung privater Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos

Wirkungskontrolle

In den einzureichenden Mobilitätskonzepten ist ein Konzept für das Monitoring & Controlling der Mobilitätsmanagement-Massnahmen festzulegen. Dieses hat umgesetzt zu werden.

Nr. 14	Erarbeitung und Umsetzung Schulwegplanung	Massnahmenblatt

Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	Schulleitung, Elternschaft, Schulkinder, Nachbargemeinden

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☐ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☐ gross ☒ mittel ☐ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☒ tief (< CHF 1 Mio) ☐ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

Bisher verfügt die Gemeinde über keine Schulwegplanung. Verschiedene Problemstellen sind auf den Schulwegen bekannt. Unter anderem fehlt es an einer sicheren Fuss- sowie Veloverbindung zwischen den Schulhäusern Junkholz und Bünzmatt sowie Halden und Bünzmatt, welche durch die Schulkinder benötigt wird, um in die Schulanlage Bünzmatt für das Schwimmunterricht etc., zu gelangen. Heute verkehren die älteren Schüler und Schülerinnen oft mit dem Velo auf dem Gehweg entlang der Bünz, wo die jüngeren Schüler und Schülerinnen zu Fuss unterwegs sind, was zu gefährlichen Situationen führt.

Eine weitere Problematik sind die «Elterntaxis», welche zu gefährlichen Situationen bei den Schulanalgen führen. Insbesondere auf der Pilatusstrasse kommt dies häufig vor. Die Schulleitungen sprechen die Eltern heute bereits regelmässig auf diese Thematik an, beispielsweise an Elternabenden oder mittels Elternbriefen. Zudem werden durch die Polizei vermehrt Kontrollen durchgeführt.

Ziele

Die erkannten Schwachstellen auf den Schulwegen sollen schnellstmöglich behoben werden und die Problematik des «Elterntaxis» wirksam behandelt werden.

(Teil-)Massnahme(n)

Folgende Teilmassnahmen sind in Bezug auf die Thematik der Schulwege umzusetzen:

<u>14.1 Erarbeitung und Umsetzung einer Schulwegplanung (kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028)</u>

Zur Behebung der erkannten Schwachstellen auf den Schulwegen wird eine Schulwegplanung zusammen mit den Schulleitungen und unter Einbezug der Elternschaft, Schulkinder für die Gemeinde Wohlen erarbeitet. Dazu soll in einem ersten Schritt identifiziert werden, welche Wege von den Schulkindern benützt werden. Dies beinhaltet die Wege von den Schulen zu den Wohnquartieren, wie auch die Verknüpfung verschiedener Schulanlagen. Als Grundlage dazu dient die Schulstandortstrategie. Ein besonderer Fokus liegt auf der sicheren Vernetzung der verschiedenen Schulanlagen auf dem Gemeindegebiet. Neben den heute genutzten Routen können auch Wunschrouten festgelegt werden, sodass Schulkinder möglichst direkt an den Zielort gelangen können.

In einem zweiten Schritt sollen Konflikt- bzw. Schwachstellen auf den im Schulwegplan definierten Wegen identifiziert werden. Auf dieser Basis können Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit erarbeitet und umgesetzt werden. Dabei sind die Anforderungen an die Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur gemäss Massnahmen Nr. 02 und 03 zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf Querungen gerichtet werden. Wenn notwendig sollen Querungshilfen erstellt werden, auch um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmende im Umfeld der Schulhäuser zu erhöhen (z.B. Markierung Fussgängerstreifen in Tempo 30-Zone).

<u>14.2 Schaffung einer «Schulwegkommission» (kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028)</u>

Ein eigenes Gremium, z.B. «Arbeitsgruppe sichere Schulwege», wird geschaffen. Dieses soll aus Vertretenden der Verwaltung, Schulen und Elternschaft bestehen und sich regelmässig der Schulwegplanung annehmen. Es begleitet die Erarbeitung und Umsetzung der Schulwegplanung. Zudem behandelt es jegliche Anfragen aus der Bevölkerung oder Schulen. Es besitzt eine beratende Funktion gegenüber der Politik betreffend allfälligen Handlungsbedarf und kann Lösungsvorschläge unterbreiten. Die Arbeitsgruppe kann weitere Aspekte der Schwulwegthematik wie z.B. «Elterntaxis» bearbeiten.

Vorgehen / Umsetzung

_ Schaffen einer «Arbeitsgruppe sichere Schulwege».
_ Erarbeiten der Schulwegplanung.
_ Umsetzen der Schulwegplanung.

Koordinationsbedarf

_ Schulstandortstrategie gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).

_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 05 Umsetzung Fusswegnetz
_ Massnahme Nr. 06 Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung

Wirkungskontrolle

-

Nr. 15	Sanierung von Unfallschwerpunkten / Unfallhäufungsstellen	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Strasseneigentümerschaft (Gemeinde Wohlen / Kanton Aargau)	-

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☒ gross ☐ mittel ☐ gering	☒ hoch (> CHF 5 Mio) ☒ mittel (CHF 1-5 Mio) ☐ tief (< CHF 1 Mio) ☒ offen	☒ Ja ☐ Nein

Ausgangslage

In der Gemeinde Wohlen gibt es eine grosse Häufung von Unfällen mit Personenschaden entlang der Ortsdurchfahrten. Zudem ereigneten sich besonders viele Unfälle am Knoten Angliker-/ Allmendstrasse sowie am Kreisel Alte Bahnhofstrasse / Zentralstrasse. Diese beiden Standorte sind statistisch als kantonale Unfallschwerpunkte ausgewiesen. Weitere Stellen auf dem Strassennetz weisen ebenfalls eine Häufung von Unfällen, laut Unfalldaten des ASTRA, und befinden sich beim Knoten Villmerger- / Wohler- / Bünztal- / Farnstrasse sowie beim Knoten Zentral- / Bremgarterstrasse / Kirchenrain. Letztere wird mit dem Bauprojekts Zentralstrasse / Postplatz bis ca. 2027 umgestaltet.

Ziele

Durch die Sanierung von Unfallschwerpunkten und Unfallhäufungsstellen sowie weiteren Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, sollen Unfälle in Zukunft verhindert werden. Ziel ist, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht wird.

(Teil-)Massnahme(n)

Oberste Priorität hat die Sanierung der beiden Unfallschwerpunkte sowie der Unfallhäufungsstelle beim Knoten Bremgarten-/ Zentralstrasse.

<u>Kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028</u>

_ 15.1 Knoten Angliker-/ Allmendstrasse

_ 15.2 Kreisel Alte Bahnhofstrasse / Zentralstrasse

In zweiter Stelle soll die übrige Unfallhäufungsstelle saniert werden.

<u>Mittelfristiger Umsetzungshorizont 2028-2032</u>

_ 15.4 Knoten Villmerger- / Wohler- / Bünztal- / Farnstrasse

<u>Langfristiger Umsetzungshorizont > 2032</u>

_ 15.3 Knoten Bremgarten-/ Zentralstrasse

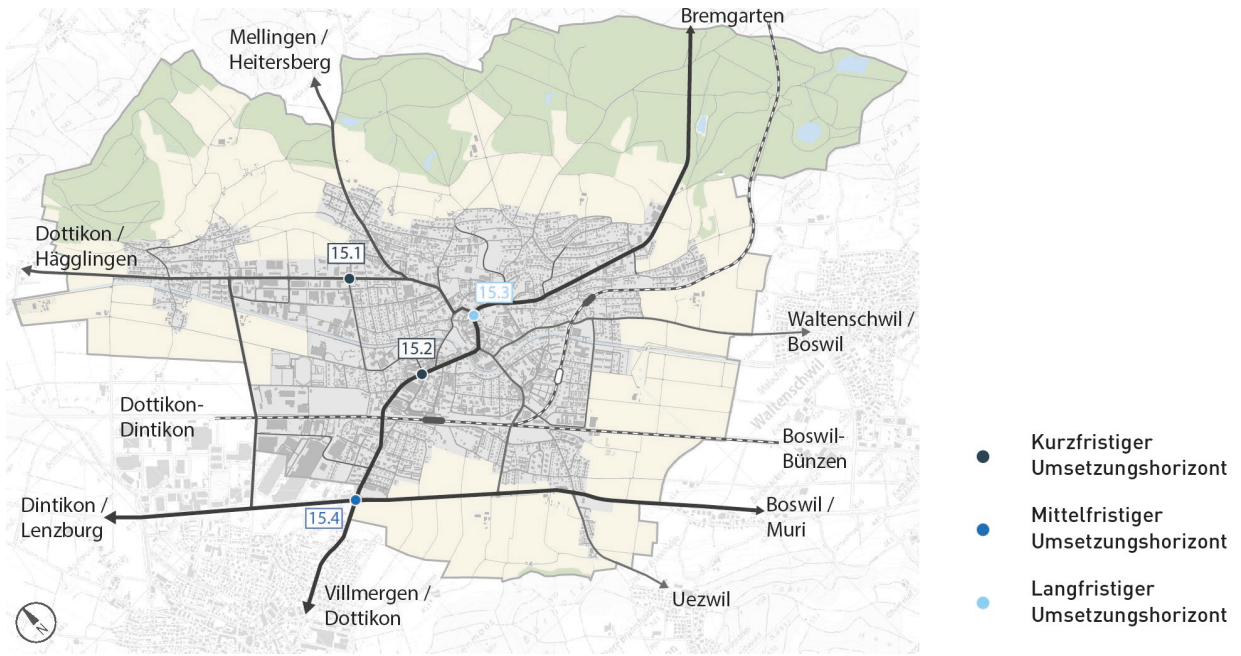


Abbildung 12: Übersichtsplan Massnahme Sanierung von Unfallschwerpunkten/ Unfallhäufungsstellen

Vorgehen / Umsetzung

_ Untersuchen der Unfallstellen
  / Detailuntersuchung / Unfallanalyse (sinngemäss «Black Spot Management»).
  / Situationsanalyse der Sicherheitsdefizite (sinngemäss «Road Safety Inspection»).
  / Verkehrstechnische Unfallanalyse.
  / Formulieren Lösungsansätze zur Sanierung.
_ Projektieren der Massnahmen zur Sanierung.
_ Umsetzen der Massnahmen.

Koordinationsbedarf

_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Kanton Aargau (Verkehrsknoten Litzibuech K266, Baubeginn 2025).
_ Verfahrenskoordination mit Erhaltungsplanung Gemeinde Wohlen.

_ Massnahme Nr. 02 Umsetzung Veloroutennetz
_ Massnahme Nr. 03 Umsetzung Fusswegnetz
_ Massnahme Nr. 06 Umsetzung von Planungsprojekten zur Strassenraumaufwertung
_ Massnahme Nr. 07 Umsetzung Buskonzept Region Wohlen

Wirkungskontrolle

_ Drei Jahren nach Sanierung einer Unfallstelle Überprüfen ob Unfälle abgenommen haben und nach Bedarf Zusatzmassnahmen erarbeiten / umsetzen.
_ Laufen beobachten, ob neue Unfallschwerpunkte oder -häufungsstellen entstehen.

Nr. 16	Förderung von Elektromobilität	Massnahmenblatt

Zuständigkeit / Federführung:	Weitere Beteiligte / Abstimmung:
Gemeinde Wohlen	Kanton Aargau, Grundeigentümerschaft, Bauherrschaften

Umsetzungshorizont:	Wirkung:	Geschätzte Kosten:	Bisher vorgesehene Massnahme?
☐ Quick-Win (2024) ☒ kurzfristig (2024-2028) ☒ mittelfristig (2028-2032) ☐ langfristig (> 2032) ☐ laufend	☐ gross ☐ mittel ☒ gering	☐ hoch (> CHF 5 Mio) ☐ mittel (CHF 1-5 Mio) ☐ tief (< CHF 1 Mio) ☒ offen	☐ Ja ☒ Nein

Ausgangslage

Aktuell verfügt die Gemeinde Wohlen noch über keine konkreten Strategien oder Angeboten bezüglich alternativen Antriebsformen für motorisierte Fahrzeuge. Es sind bisher keine öffentliche Ladestationen erstellt worden. Ebenfalls sind keine Vorgaben zur Ausrüstung von Gebäuden mit Ladeinfrastruktur in den kommunalen Planungsinstrumenten vorhanden. Aufgrund der aktuellen Trends bezüglich emissions- und energiearmer Fahrzeuge wird die Nachfrage nach Lademöglichkeiten für Fahrzeuge in den kommenden Jahren zunehmen.

Ziele

Mit dieser Massnahme sollen Voraussetzungen geschaffen werden, für eine über die Geschwindigkeitsreduktion hinausgehende verträgliche Abwicklung des MIV. Dabei liegt der Fokus auf alternativen Antriebsformen für motorisierte Fahrzeuge, welche die Treibhausgasemissionen und den Ausstoss von CO_2 reduzieren (z.B. Elektromobilität). Der Fokus bei den nachfolgenden Teilmassnahmen liegt auf der Elektrizität. Grundsätzlich gibt es bei den motorisierten Fahrzeugen noch weitere Möglichkeiten für umweltfreundliche und emissionsfreie oder -arme Antriebsformen (Wasserstoff, Erdgas, Biodiesel etc.). Erkenntnisse aus anderen Städten zeigen aber, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge grundsätzlich am besten abschneiden, insbesondere wenn erneuerbarer Strom zum Laden eingesetzt wird.

(Teil-)Massnahme(n)

Zur Förderung von emissionsarmen Antriebsformen in der Gemeinde Wohlen tragen folgende Teilmassnahmen bei:

16.1 Vorgaben für Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes bei Nutzungsvorhaben (kurzfristiger Umsetzungshorizont 2024-2028)

Bei der nächsten BNO-Revision wird verbindlich festgesetzt, dass bei Neubauten wie Wohnüberbauungen oder Einkaufs-, Arbeits- und Freizeitnutzungen (inkl. Verwaltungsstandorte, Schulen, Sportanlagen etc.) mindestens die Vorgaben aus dem SIA-Merkblatt 592060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» umzusetzen sind. Unter anderem soll vorgeschrieben werden, dass Vorkehrungen für die einfache Nachrüstung von Ladestationen bei Parkfeldern für Motorfahrzeuge getroffen werden müssen. Weiter soll geregelt sein, dass eine ausreichende Anzahl an Ladestationen für E-Bikes zu realisieren ist. Neben klassischen Veloabstellplätzen mit Lademöglichkeiten können im Gegensatz zum Auto auch abschliessbare Fächer zweckmässig sein. Damit die Wirkung dieser Massnahme bereits vor der BNO-Revision möglich wird, ist ab sofort in neu zu erstellende arealspezifische Planungsinstrumente (Gestaltungs- und Sondernutzungspläne) ein entsprechender Artikel aufzunehmen. Zudem soll die Gemeinde in diesem Belangen eine Vorreiterrolle übernehmen und bei diversen öffentlichen Gebäuden wie z.B. Verwaltungsstandorten, Schulen, Sportanlagen erste öffentlich zugängliche Ladestationen anbieten.

16.2 Prüfung einer Strategie zu Ladestationen für Elektroautos im öffentlichen Raum (mittelfristiger Umsetzungshorizont 2028-2032)

Es ist zu prüfen, ob Ladestationen für Elektroautos im öffentlichen Raum in der Gemeinde Wohlen zugelassen / angeboten werden sollen und wo geeignete Standorte dafür eingerichtet werden könnten. In der Regel werden diese als Parkfelder ausgestaltet. Neben der Standortfrage sind auch Überlegungen bezüglich Technologie und Verrechnung zu machen (Langsames / schnelles Laden? Muss jeder Parkfeld ausgestattet werden? Wie können die Abrechnungsmodelle aussehen? Gibt es auf E-Parkfeldern bevorzugte Parkgebühren? etc.). Dazu erarbeitet die Gemeinde Wohlen unter Berücksichtigung der Inhalte aus dem sich in Erarbeitung befindenden REL (vgl. Kapitel 5.3) eine Strategie. Die Gemeinde wird jedoch keine aktive Rolle als Betreiberin von E-Ladestationen einnehmen (ausgenommen sind E-Ladestationen auf eigenen Parzellen z.B. bei Verwaltungsgebäuden).

Vorgehen / Umsetzung

_ Erarbeiten eines BNO-Artikels mit Vorgaben zur Ausrüstung von Neubauten mit Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge.
_ Prüfen einer Strategie zu Ladestationen für Elektroautos im öffentlichen Raum.

Koordinationsbedarf

_ Vorgaben für geeignete Standorte für Elektroautos im öffentlichen Raumaus siedlungsplanerischer Sicht gemäss Inputs für REL (vgl. Kapitel 5.3).

_ Massnahme Nr. 11 Überprüfung des öffentlichen Parkierungsangebots für Motorfahrzeuge
_ Massnahme Nr. 12 Ergänzung Parkierungsrichtlinie zur Bemessung privater Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos

Wirkungskontrolle

_

5.3 Inputs für das Räumliche Entwicklungsleitbild

Abstimmung KGV und REL

Die Erarbeitung des REL der Gemeinde als Grundlage für die nächste Überarbeitung der BNO, aber auch als Grundlage für die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsentwicklung, wurde im Jahr 2023 gestartet. Das REL soll gemäss Empfehlungen des Kantons zum KGV [13] mit den Inhalten des KGV abgestimmt sein und umgekehrt hat der KGV die Inhalte des REL zu berücksichtigen. Mobilitätsbezogene Themen, die eine Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erfordern, sollen in der Erarbeitung des REL inhaltlich behandelt werden und in dessen Ergebnissen abgebildet sein. Dafür werden folgende Aufträge an die Erarbeitung des REL formuliert, die anschliessend kurz beschrieben sind. Damit sollen gute Voraussetzungen für einen effizienten Verkehrsmitteleinsatz sowie eine ressourcenschonende Mobilität geschaffen werden.

Aufträge für die Erarbeitung des REL

1. Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen mit Schwerpunkten für die Siedlungsentwicklung lenken.
2. Zentrale Orte in den Quartieren schaffen.
3. Qualitäten der zwei Hauptfreiraumachsen definieren.
4. Koordination Schulstandortstrategie mit KGV und REL
5. Vorgaben zur Entsiegelung / hitzemindernden Gestaltungsmassnahmen im Strassenraumaus siedlungsplanerischer Sicht erarbeiten.
6. Vorgaben für geeignete Standorte für Car- und Bikesharing sowie Ladestationen für Elektroautos im öffentlichen Raum aus siedlungsplanerischer Sicht erarbeiten.

Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen

Gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Grundsätzlich soll die weitere Siedlungsentwicklung nur in Gebieten mit einer guten ÖV-Erschliessung (Definition vgl. weiter unten) erfolgen. Mit dieser Vorgabe soll eine Entwicklung im Grundsatz möglich bleiben. Dafür kann mittels Mobilitätsmassnahmen die Verkehrsmittelwahl so beeinflusst werden, dass die Entwicklung aus verkehrlicher Sicht bewältigt werden kann. Allfällige Anpassungen der Infrastruktur sind frühzeitig zu erkennen und in dem Gesamtkontext (u.a. Berücksichtigung Baukultur und Freiraumgestaltung) zu stellen. Durch die gegenseitige Abstimmung wird aufgezeigt, wie die neuen Mobilitätsbedürfnisse in das bestehende System integriert werden und welche Auswirkungen sie auf das bestehende Netz haben. Aus verkehrlicher Sicht sind bei der Siedlungsentwicklung folgende zwei Aspekte zu berücksichtigen:

Für Siedlungsentwicklung zu berücksichtigende Aspekte

_ Abhängigkeit zur ÖV-Erschliessung (gemäss ÖV-Güteklasse).
_ Verkehrsverträgliche Siedlungsentwicklung (keine Überlastung von Knoten und Strecken).

Bevorzugte Lagen für Siedlungsentwicklung

Im Rahmen der BNO-Revision sind diese beiden Aspekte bei den potenziellen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung, insbesondere für grössere Entwicklungs- und Transformationsgebieten, zwingend zu berücksichtigen und verankern. Aus verkehrlicher Sicht wird eine hohe Verdichtung nur in der Nähe von Bushaltestellen und in Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse A oder B empfohlen. Grössere Entwicklungen sind in Abhängigkeit des Ausbaus vom Busnetz in folgenden Gebieten möglich:

_ Hohe Priorität: Bahnhof Wohlen
_ Mittlere Priorität: Wohlen Oberdorf und Kirchenplatz
_ Tiefe Priorität: Wohlen Bifang

Gemäss der Massnahme Nr. 07 «Umsetzung Buskonzept Region Wohlen» wird die ÖV-Erschliessung des heutigen Siedlungsgebietes in Zukunft gut bis sehr gut sein und die vorangehenden Anforderungen erfüllen. Zu beachten ist, dass der Taktausbau etappiert erfolgt und somit kann es sein, dass eine Entwicklung vor diesem erfolgt. Tritt dieser Fall ein, ist eine vorzeitige Umsetzung der Taktverdichtung zu prüfen oder eine Übergangslösung zu entwickeln. Geringe Verdichtungen (z.B. Aufzonung um ein Geschoss) oder das Schliessen von Baulücken sind weiterhin im gesamten Siedlungsgebiet möglich, da dieses grundsätzlich gut mit dem Velo und zu Fuss erschlossen ist. Auch diese Empfehlung soll im Rahmen der BNO-Revision geprüft und verbindlich festgelegt werden.

Prüfauftrag Netzergänzungen für Fuss- und Veloroutennetz

In der BNO ist weiter festzulegen, dass bei Erweiterungen des Siedlungsgebietes allfällige Netzergänzungen des Fuss- und Velowegnetzes geprüft werden müssen.

Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts vor BNO-Revision

Bei Arealentwicklungen vor der Anpassung der BNO, insbesondere bei solchen mit grösseren Veränderungen in Bezug auf die Anzahl Wege sowie bei verkehrsintensiven Nutzungsänderungen (vgl. Grenzwerte für Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts in Massnahme Nr. 13), sind auf der Stufe von Gestaltungsplänen oder Baugesuchen die Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsmittel sowie auf deren Netz / Angebot in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen. Dieselben Überprüfungen sind auch bei Umzonungen (z.B. Arbeitszone in Wohnzone) zu machen. Bei Überlastungen einzelner Verkehrsinfrastrukturen ist arealseitig aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen eine verträgliche Entwicklung möglich ist. Die notwendigen Massnahmen sind verbindlich festzulegen. Die Massnahmen sollen bei allen Entwicklungen dazu dienen, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bewohnenden verändert.

Zentrale Orte in den Quartieren schaffen

Zentrale Orte in den Quartieren

Im REL sollen auf Basis unter anderem des Forschungsprojekts der Fachhochschule OST zu potenziellen Micro-Hubs in Wohlen [5] zentrale Orte in den Quartieren identifiziert werden. Diese Orte können sich z.B. auch entlang der Hauptfreiraumachsen (vgl. weiter unten) befinden, und in denen eingebettet sein.

Verkehrliche Funktionen der zentralen Orte

Allfällige identifizierte zentrale Orte sind wichtige Hinweise zu potenziellen Standorten für Sharing-Angebote. Diese sollen mit dem Velo und zu Fuss möglichst gut erschlossen sein, weshalb die Fuss- und Velowegnetze darauf auszulegen sind. Diese Orte können z.B. wichtige Umsteigepunkte auf den ÖV wie Bahnhöfe oder Bushaltestellen, die durch mehrere Linien bedient werden, sein. Bei solchen Umsteigepunkten gilt es zu beachten, dass sich diese im öffentlichen Raum befinden. Daher ist es wichtig, dass nicht nur die verkehrlichen Themen berücksichtigt werden, sondern der Umsteigepunkt in den raumplanerischen Gesamtkontext eingebunden wird unter Berücksichtigung von Themen wie beispielsweise die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die lokalklimatischen Gegebenheiten, die Wahrung / Schaffung von Identität oder die Abstimmung mit der Innenentwicklung.

Qualitäten der zwei Hauptfreiraumachsen definieren

Ausreichende Freiräume, fehlende Orientierungselemente

Das Ortszentrum von Wohlen ist mit unterschiedlichen öffentlichen Freiräumen heute bereits gut versorgt, welche vor allem als Plätze oder Vorplätze um öffentliche Anlagen ausgestaltet sind. Die Freiräume im Zentrum liegen alle relativ nahe beieinander, werden aber durch die stark befahrenen Kantonsstrassen und einzelne ebenfalls stark befahrene Gemeindestrassen voneinander getrennt. Grundsätzlich fehlt es im Siedlungsgebiet an Orientierungselemente.

Definition Hauptfreiraumachsen

In den Teilplänen Fussverkehr und Veloverkehr sind zwei Hauptfreiraumachsen ausgewiesen (vgl. Anhang 2). Diese queren das Gemeindegebiet von Norden nach Süden, entlang von der Bünz, und von Westen nach Osten, entlang des Guggibachwegs weiter zum Bahnhof und nach Villmergen. Somit bilden sie zentrale Verbindungsachsen. Sie sollen einer besseren Orientierung in der Gemeinde dienen, die Freiräume besser miteinander vernetzen und mit einem einheitlichen Erscheinungsbild sowie einer eigenen Signalisation wiedererkennbar sein. Somit können sie ein Markenzeichen für Wohlen werden.

Funktion, Gestaltung und Erscheinungsbild

Neben ihrer verkehrlichen Funktion für den Fuss- und Veloverkehr sollen die zwei Hauptfreiraumachsen eine übergeordnete Funktion als wichtige öffentliche Freiräume übernehmen, weshalb sie in das REL aufgenommen werden sollen. Die zwei Hauptfreiraumachsen zeichnen sich durch viele Grünelemente und kleine Plätze aus, welche entlang der Achsen verteilt sind. Diese laden zum Verweilen, Beobachten, Spielen und zur Begegnung ein. Sitzgelegenheiten, Brunnen, Spielgeräte etc. gehören zur Infrastruktur. Entlang des Weges sollen genügend Schatten sowie Wasserpunkte vorhanden sein, sodass eine abwechslungsreiche Landschaft entsteht. Damit wird einen Beitrag zur Hitzeminderung geleistet. Verkehrlich sind sie nicht nur auf den Alltag- sondern auch auf den Freizeitverkehr ausgerichtet und führen allenfalls an zentralen Orten vorbei (vgl. «Zentrale Orte in den Quartieren schaffen» weiter oben).

Koordination Schulstandortstrategie mit KGV und REL

Grundlagen für Schulstandortstrategie

Damit die Schulwege sicher und attraktiv gestaltet werden können bedingt es der Koordination zwischen Schulstandortstrategie, KGV und REL. Die Schulwegplanung hat bei der Planung der Schulstandorte jeweils aktualisiert zu werden.

Vorgaben zur Entsiegelung / hitzemindernden Gestaltungsmassnahmen im Strassenraum

Vorgaben zur Entsiegelung und Hitzeminderung im Strassenraum

Im REL sollen Vorgaben zur Entsiegelung und zu hitzemindernden Gestaltungsmassnahmen im Strassenraum aus siedlungsplanerischer Sicht je Strassentyp (vgl. Teilplan MIV in Anhang 2) formuliert werden. Insbesondere auf Quartierstrassen besteht in Wohlen unausgeschöpftes Potenzial, da häufig noch Trottoirs bestehen, die aus der Zeit stammen als eine Geschwindigkeit von 50 km/h in den Quartieren signalisiert war. Aufgrund der neuen flächendeckenden Signalisation von 30 km/h könnten diese beispielsweise, wo kein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis besteht (z.B. im Umfeld von Schulen und Kindergärten) aufgehoben werden, sodass der Fussverkehr im Mischverkehr geführt würde, dafür mehr Versickerungs- und Grünflächen im Strassenraum angelegt werden könnten. Generell soll auf Quartierstrassen geprüft werden, ob durch (punktuelle) Reduktion des Strassenquerschnitts entsiegelt werden kann.

Hauptfreiraumachsen als Potenzial

Besonderer Acht soll hinsichtlich hitzemindernder Massnahmen auf die zwei Hauptfreiraumachsen (vgl. oben) gelegt werden. Diese stellen bereits heute ein grosses Potenzial bezüglich Grüninfrastruktur dar und sollen als Vorbild in Bezug auf dieses Thema in Wohlen gelten. Eventuell können dort Musterbeispiele und Versuche ausprobiert werden, die später anderswo im Siedlungsgebiet angewendet werden.

Vorgaben zu geeigneten Standorten für Car- und Bikesharing sowie Ladestationen für Elektroautos im öffentlichen Raum

Vorgaben zu geeigneten Standorten für Car- und Bikesharing

Parkierte Fahrzeuge im öffentlichen Raum stehen häufig in Konflikt mit anderen Interessen und beanspruchen ein immer knapper werdendes Gut, den öffentlichen Raum als frei zugängliche Fläche zum Verweilen, Flanieren oder sich Aufhalten. Aktuell ist die Tendenz diesbezüglich zunehmend, insbesondere mit den immer mehr werdenden Typen von Fahrzeugen und Angeboten (Carsharing, Bikesharing, Free-Floating-Trottineten etc.). Damit zukünftig nicht noch mehr Konflikte entstehen, sollen im REL Vorgaben zu geeigneten Standorten für Carsharing und Bikesharing im öffentlichen Raum aus siedlungsplanerischer Sicht definiert werden. Diese sollen als Entscheidungsgrundlage für die Realisierung der Massnahme Nr. 09 dienen.

Vorgaben zu geeigneten Standorten für Ladestationen für Elektroautos

Nebst Sharing-Angeboten nimmt auch die Anzahl Elektrofahrzeuge am gesamten Fuhrpark zu. Es ist zu erwarten, dass in einer näheren Zukunft die Nachfrage nach Ladestationen im öffentlichen Raum für Elektroautos steigen wird, und damit der Druck auf die Gemeinde sich mit dieser Thematik auseinanderzusetzen. Um dem Thema frühzeitig zu begegnen und auf allfällige künftige Anfragen vorbereitet zu sein, soll sich die Gemeinde Wohlen heute bereits Gedanken dazu machen und eine Haltung zu dem Thema entwickeln. Dazu sollen im REL Vorgaben zu geeigneten Standorten für Ladestationen für Elektroautos im öffentlichen Raum aus siedlungsplanerischer Sicht erarbeitet werden.

6. Weiteres Vorgehen

Zeitpunkt und Zuständigkeit für die Umsetzung der Massnahmen sind davon abhängig, ob es sich um Massnahmen handelt, welche von der Gemeinde selbst geregelt werden oder ob es sich um Massnahmen handelt, welche in übergeordneten Instrumenten (z.B. Agglomerationsprogramm (AP), ÖV-Angebotsplanung etc.) verankert werden. Wenn es sich um Massnahmen handelt, welche in der Zuständigkeit der Gemeinde liegen, kann somit auch die Gemeinde entscheiden, wann und wie diese umgesetzt werden. Die Umsetzungszeiträume auf den Massnahmenblättern erscheinen aus heutiger Sicht sinnvoll, können in begründeten Fällen aber auch durch die zuständige Stelle angepasst werden. Wenn es sich um Massnahmen handelt, welche mit übergeordnet verankerten Massnahmen zusammenhängen, ist der Umsetzungszeitraum mit der Priorisierung gemäss dem übergeordneten Instrument abzustimmen (z.B. AP A-/B-Massnahme). Die Umsetzung der KGV-Massnahmen bedingt eine enge Abstimmung mit den noch zu erarbeitenden REL-Massnahmen. Bevor mit derer Umsetzung begonnen werden kann, werden diese in Abstimmung mit dem Prozess zur BNO-Revision geschärft und vervollständigt.

Der KGV beinhaltet ein umfassendes Massnahmenkatalog, mit welchem die definierten Ziele und Strategie verfolgt werden. Ab der Realisierung der ersten Massnahmen ist laufend ein geeignetes Monitoring und Controlling durchzuführen. Auf dieser Weise kann die Wirkung, welche die Massnahmen erzeugen, verfolgt und damit der Erfolg des KGV gemessen werden.

6.1 Umsetzung

Der vorliegende KGV definiert die Grundsätze und die Stossrichtungen für die auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung. Nach erfolgter politischer Konsolidierung gilt es, die Massnahmen und insbesondere die Schlüsselmassnahmen zu konkreten Konzepten bzw. Projekten weiterzuentwickeln. Je nach Themenbereich bedingt dies auch die Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Region, wie beispielsweise die ÖV-Planung oder Aufwertung von Kantonsstrassen in der Zuständigkeit des Kantons liegen.

Umsetzungstabelle

Wichtig ist, dass der KGV möglichst rasch Wirkung erzielt, um weitere Nutzungsentwicklungen nach den definierten Leitsätzen steuern zu können. Andernfalls gehen wichtige Handlungsspielräume verloren. Als einfaches Instrument für die Umsetzungsplanung wurde eine Gesamtübersicht aller Massnahmen erstellt, welche aus einer Umsetzungstabelle besteht (vgl. Anhang 6). In der Umsetzungstabelle sind alle Teilmassnahmen aufgeführt sowie die Zuständigkeit/ Federführung, weitere Beteiligte, die Abstimmung mit anderen Massnahmen und der Umsetzungshorizont. Um die inhaltliche Abstimmung sowie die zeitliche Koordination mit den übrigen Massnahmen zu gewährleisten, ist jeweils auch die Abhängigkeit zu den übrigen Massnahmen aufgeführt.

Erste Schritte

Die Realisierung der verschiedenen Massnahmen bedarf konkrete Schritte auf vielen Ebenen (organisatorisch, zeitlich, politisch etc.). Mit dem KGV werden die Ziele, Strategien und Massnahmen auf kommunaler Ebene verankert. Wichtig ist, dass diese aber auch in der BNO-Revision und den nächsten Schritten bei der Umsetzung der Massnahmen (z.B. Erarbeitung BGK, diverser Konzepte) berücksichtigt werden. Die in Massnahme Nr. 13 dargestellte Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts wird unmittelbar in der BNO-Revision umgesetzt bzw. eingeführt. Ebenfalls in der revidierten BNO geregelt werden die Anforderungen an die Ausrüstung von Gebäuden mit Ladeinfrastruktur gemäss Massnahme Nr. 16. Weiter wird die Parkierungsrichtlinie baldmöglichst um die in Massnahme Nr. 12 dargestellten Regelungen zur Erstellung von Parkfeldern angepasst. Damit sind mit Inkrafttreten der revidierten BNO und Parkierungsrichtlinie bereits wesentliche Schritte zur Lenkung der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung unternommen. Zudem sollte das Thema Mobilität im Sinne des KGV bei Planungen, Bauvorhaben und Baubewilligungen standardmässig, aber auch den jeweiligen Situationen entsprechend, thematisiert werden. Letztlich sind massgeschneiderte Lösungen und Rahmenbedingungen zwingend, um die gewünschte Wirksamkeit zu erreichen.

Rollende Planung

Beim KGV handelt es sich um ein Instrument mit einer rollenden Planung, welches durch die vorgesehenen Regelkreisläufe (unter anderem das Monitoring und Controlling) sich selbst Hinweise und Inputs gibt. Dies zeigt sich durch die nachfolgenden Erläuterungen. Ein wichtiges Ziel des KGV ist die Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr. Damit soll eine Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Räume sowie eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität erzielt werden. Um unter anderem auch dieses Ziel zu erreichen, wurden spezifische Massnahmen entwickelt. Die künftige Wirkung dieser Massnahmen kann einzig anhand von Annahmen vorhergesagt, jedoch nicht abschliessend festgemacht werden. Zudem können auch immer wieder unvorhersehbare Ereignisse eintreten. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass der Umsetzungsprozess begleitet wird und das Daten zum Umsetzungsstand regelmässig erhoben sowie ausgewertet werden. Mit dieser Auswertung kann dann eine Aussage zum Grad der Zielerreichung gemacht werden und allenfalls zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, um diesen zu verbessern.

6.2 Monitoring und Controlling

Hohe Planungsdynamik

Zum jetzigen Zeitpunkt sind bezüglich der künftigen Entwicklungen in der Gemeinde Wohlen noch sehr viele Fragen offen. Viele Nutzungsentwicklungen sind noch vage und unsicher. Aber auch aus verkehrlicher Sicht wissen wir zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht, wie die Mobilität in 10-15 Jahren aussehen wird, wie wir uns dann fortbewegen und ob letztlich genügend Reserven für alle Entwicklungswünsche vorhanden sind. Diese Unsicherheit spiegelt sich aktuell in der Untersuchung der Zweckmässigkeit einer allfälligen Südumfahrung Wohlen wider. Die hohe Planungsdynamik auf der einen Seite und die vielen Unbekannten auf der anderen Seite verlangen nach einem flexiblen Planungsinstrument, das sowohl klare Rahmenbedingungen und Gleichbehandlung als auch Handlungsspielraum gewährleistet.

Definition

Die Begriffe Monitoring und Controlling beziehen sich auf die systematische Beobachtung, Beurteilung und Lenkung der angestrebten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung resp. der angestrebten Wirkung der Massnahmen. Das Monitoring stellt die erforderliche Daten- und Wissensbasis sicher und beurteilt die Zielerreichung. Falls die Ziele nicht wie geplant erfüllt wurden, können mit dem Controlling spezifische Massnahmen zur Steuerung der weiteren Verkehrs- und Siedlungsentwicklung umgesetzt werden. Einbezogen werden dabei auch die bestehenden Nutzungen und der daraus generierte Verkehr, da mit Verlagerungen aus dem Bestand vom MIV auf andere Verkehrsmittel wertvolle Reserven für nächste Entwicklungsschritte geschaffen werden können.

Controlling zum Umsetzungsstand KGV

Für den Erfolg des KGV ist es unabdingbar, ein regelmässiges Controlling zum Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen durchzuführen. Durch das übergeordnete Controlling wird verfolgt, welche Massnahme wann umgesetzt wurde. Die Gemeinde Wohlen prüft daher ca. alle 1-2 Jahre den Umsetzungsstand der Massnahmen. Wichtiger Bestandteil ist dabei auch die Begleitung der Entwicklungsgebiete und Prüfung der Einhaltung der Vorgaben zur nachhaltigen Mobilität gemäss festgelegter Strategie und Mobilitätszielen. Wenn sich im Rahmen des Controllings herausstellt, dass die erwünschten Wirkungen oder angestrebten Umsetzungsstände nicht erreicht werden, passt die Gemeinde die Massnahmen zweckmässig an. Folgende Massnahmen können ergriffen werden, wenn die Mobilitätsziele nicht wie geplant erreicht wurden:

Ergänzende Massnahmen

_ Prüfung von zusätzlichen Lenkungsmassnahmen.
_ Verschärfung der bestehenden Massnahmen.
_ Abwarten, vielleicht stellt sich die gewünschte Entwicklung etwas verzögert ein.
_ Anpassung der Zielsetzung.

Massnahmen-spezifisches Controlling

Neben die Verfolgung des Umsetzungsstands aller KGV-Massnahmen, ist auch themenspezifisch pro Massnahmen ein Monitoring und Controlling situativ vorzusehen und durchführen. Zum Beispiel soll die Wirkung der Massnahme Nr. 02 «Unterbindung Schleichverkehr in den Wohnquartieren» mittels Verkehrsmessungen überprüft werden. Oder die Auslastung der öffentlichen Parkierung kann erhoben werden, um die Zielerreichung von Massnahme Nr. 11 «Überprüfung des öffentlichen Parkierungsangebots für Motorfahrzeuge» zu messen. Für welche Massnahme die Durchführung eines Controllings empfohlen wird, ist in den einzelnen Massnahmenblättern in Kapitel 5.2 aufgeführt.

Monitoring- und Controlling-Konzept

Damit das Vorgehen sowie die dazugehörigen Zuständigkeiten und Terminierung aller Monitoring- und Controlling-Tätigkeiten, welche mit dem KGV zusammenhängen, klar sind, wird ein Monitoring- und Controlling-Konzept erstellt. Dieses Konzept legt die verwendeten Messindikatoren fest, regelt die Abläufe und definiert die Zuständigkeiten und Termine für das übergeordnete sowie auch Massnahmen-spezifische Monitoring und Controlling. Es handelt sich um ein Koordinationsinstrument für die Organisation der Umsetzung und die Verfolgung der Zielerreichung vom KGV, welches durch die Gemeinde laufend verwaltet und gepflegt wird.

6.3 Einbezug der Betroffene

Die Umsetzung der KGV-Massnahmen kann nicht losgelöst vom Kontext vollzogen werden. Ansonsten besteht das Risiko, dass gegen gewisse Massnahmen Widerstand entsteht, was im schlimmsten Fall zu einer Blockade führen kann. Um einem solchen unerwünschten Ereignis vorzubeugen, ist vorgängig zur Umsetzung einzelner Massnamen einen Einbezug der betroffenen Interessensgruppen sorgfältig zu prüfen. Falls ein Einbezug sich als notwendig erweist, ist die Art und Intensität des Einbezugs zu klären. Zum Einbezug der Betroffenen gehört zudem eine regelmässige und transparente Information sowie offene Kommunikation durch die Gemeinde. Die Information und Kommunikation hat über die gesamte Prozessdauer stattzufinden. Die Gemeinde holt für die Planung und Umsetzung von Informations-, Kommunikations- und Partizipationsmassnahmen bei Bedarf externe Unterstützung ab.

7. Genehmigungsblatt Kanton

Der KGV löst den bestehenden KGV der Gemeinde Wohlen vom 1. November 2011, ergänzt am 28. April 2012 ab. Mit Beschluss der Gemeinde vom 16. Juni 2025 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.

Der KGV der Gemeinde 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

Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das Kapitel Mobilitätsziele (Kapitel 2 im Bericht Teil II) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung durch das Departement BVU:	08.02.2024
Öffentliche Mitwirkung:	07.06 – 26.07.2024
Beschlossen durch den Gemeinderat:	16. Juni 2025
Kantonale Genehmigung:	8. Juli 2025

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

.....

Quellenverzeichnis

1. **asa AG.** Buskonzept Region Wohlen. Zielbild 2035 und Konzept 2025. Stand für Beratung Kommissionen / Gemeinderäte. Rapperswil-Jona, 31. Oktober 2022
2. **Gähler und Partner AG.** Sanierung Alte Bahnhofstrasse. Auflageprojekt. Ennetbaden, 8. Februar 2022
3. **Gähler und Partner AG.** Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse, alte Bahnhofstrasse, Aargauerstrasse. Ennetbaden, 27. Juni 2017
4. **Ingenieurbüro Wilhelm + Wahlen.** Sanierung Freiämter- und Friedhofstrasse. Signalisation und Markierung 1:500. 18 März 2021.
5. **Institut für Raumentwicklung Ostschweizer Fachhochschule.** Quartierhubs in Gemeinden. Rapperswil, Oktober 2022.
6. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Herleitung Betriebsform und Fahrbahnbreiten (Geometrisches Normalprofil) mit Zusatz Veloinfrastruktur. Version 2.0. 1. Dezember 2023.
7. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Tabelle Strassentypisierung. Vorlage. Kein Datum
8. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Gesamtverkehrsbetrachtung Wohlen. Zwischenstand. 24. Juni 2022
9. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Mobilität. Umsetzungskonzept Kombinierte Mobilität. Aarau, August 2021
10. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Wohlen IO. K 127 / K 363 / K 262. Sanierung Zentralstrasse / Postplatz. Technischer Bericht. Aarau, 17. Mai 2021
11. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation. Bericht und Massnahmenblätter. Aarau, 12. Mai 2021
12. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Empfehlungen Bushaltestellen: Checkliste Ausbaustandard. Aarau, 14. Mai 2020
13. **Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Neuauflage 2017. Aarau
14. **Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt.** Mobilität. Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU. Aarau, 13. Dezember 2016

Anhang

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

Anhang 1

Übersicht Ziele KGV / übergeordnete Ziele

Anhang 2

Teilpläne:

_ Motorisierter Individualverkehr
_ Veloverkehr
_ Fussverkehr
_ Öffentlicher Verkehr

Anhang 3

Tabelle Definition Kantonsstrassennetz

Anhang 4

Liste Stossrichtungen zur Behebung der Schwachstellen

Anhang 5

Ergebnisbericht Begleitgruppensitzung II vom 16. Mai 2023

Anhang 6

Umsetzungstabelle Schlüsselmassnahmen