

Ergebnisbericht Begleitgruppensitzung I

Aktualisierung Kommunalen Gesamtplan Verkehr Wohlen

15. November 2022

Aula der BBZ Freiamt Lenzburg





Impressum

Auftraggeber	Einwohnergemeinde Wohlen Aargau Kapellstrasse 1 5610 Wohlen Kanton Aargau Departement Bau, Verkehr und Umwelt Abteilung Verkehr Entfelderstrasse 22 5001 Aarau
Projektleiter	Anna Vaqué Alegret, Tiefbau & Verkehr Gemeinde Wohlen Nicolas Mühlich, Abteilung Verkehr Kanton Aargau
Projektnummer	21100.01
Datei	Ergebnisbericht Begleitgruppensitzung I.docx
Berichtversion	16. Dezember 2022
Berichtverfasser	Camille Girod / camille.girod@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Begrüßung und Einführung	4
2. Spielregeln und Stimmungsbild	6
3. Situationsanalyse	7
3.1 Präsentation	7
3.2 Diskussion in Gruppen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
4. Ziele	11
4.1 Präsentation	12
4.2 Bewertung	12
5. Fazit und Ausblick	15

Separater Beilagenband

- _ Liste der Teilnehmende
- _ Präsentation
- _ Fotoprotokoll



1. Begrüssung und Einführung

Gemeindeammann Arsène Perroud begrüsst die Anwesenden zur ersten Begleitgruppensitzung zum Thema «Aktualisierung Kommunalen Gesamtplan Verkehr Wohlen». Er freut sich über das grosse Interesse in den angefragten Organisationen und Parteien sowie in der Bevölkerung. Es sind rund 25 Personen anwesend (vgl. Beilagenband, Kapitel 1).

Er stellt die Projektorganisation und das Bearbeitungsteam des unterstützenden Büros Kontextplan vor und erklärt was das Instrument des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) ist. Der KGV der Gemeinde Wohlen wurde im Jahr 2011 erarbeitet und war einer der Erste, die im Kanton erstellt wurden. Gemäss Vorgaben des Kantons ist eine Aktualisierung dieses kommunalen Instruments alle 10 bis 15 Jahre fällig. Der KGV besteht aus Analyse, Zielsetzungen und Massnahmen und wird unter Einbezug der Bevölkerung erarbeitet. Für den Kanton sind einzig die Ziele verbindlich, während für die Gemeinde das gesamte Instrument bindend ist. (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 1 bis 7)

Arsène Perroud zeigt den aktuellen Umsetzungsstand der Massnahmen aus dem KGV 2011. Bisher sind ca. 30 % der damals festgelegten Massnahmen umgesetzt worden und weitere 30 % befinden sich aktuell in Planung. Am meisten Massnahmen wurden im Bereich des Gesamtverkehrs, motorisierten Individualverkehrs (MIV) und öffentlichen Verkehrs (ÖV) umgesetzt. Die Bilanz fällt grundsätzlich positiv aus. Der KGV hat es ermöglicht identifizierte Probleme zu beheben. Konkret wurden Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten eingeführt, Eingangstore beim Siedlungseingang realisiert, der Bahnhofplatz umgestaltet und der neue Bushof gebaut sowie mehrere Mittelinsel an Fussgängerquerungen angebracht. (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 8 und 9)

Als Nächstes erklärt er die Funktion und das Zusammenspiel des KGV mit dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) in der kommunalen Planung. KGV und REL werden inhaltlich aufeinander abgestimmt und meist parallel erarbeitet. Die Erarbeitung des REL für die Gemeinde Wohlen startet anfangs 2023. Beide Instrumente sind behördenverbindlich und bilden die Grundlagen für die grundeigentümergebundene Bau- und Nutzungsordnung, welche in Wohlen im Rahmen einer Gesamtrevision in nächster Zeit aktualisiert werden muss. Neben diesen kommunalen Planungen werden aktuell zwei Planungsstudien durch den Kanton im Raum Wohlen durchgeführt: Eine mögliche Südumfahrung wird mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) auf ihre Wirkung und Nutzen systematisch untersucht und begleitend werden in einer Gesamtverkehrsbetrachtung (GVB) mögliche Massnahmen, die auch ohne Umfahrung realisiert werden können, ermittelt. Die verschiedenen Planungen sind miteinander koordiniert und aufeinander abgestimmt. Der Informationsfluss ist gewährleistet und die Bevölkerung kann sich an verschiedenen Anlässen informieren und/oder beteiligen. (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 10 und 11)

Arsène Perroud zeigt den Prozess für die Aktualisierung des KGV auf und wo wir uns darin gerade befinden. Heute wird über die Inhalte aus der Situationsanalyse und die Ziele diskutiert. Eine zweite Begleitgruppensitzung ist im Frühling 2023 geplant, um mit der gleichen Gruppe über die daraus abgeleiteten Massnahmen zu besprechen. Im Herbst nächsten Jahres wird noch eine öffentliche E-Mitwirkung zum gesamten KGV auf der offiziellen Mitwirkungsseite der Gemeinde durchgeführt. (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 12 und 14)

Die Ziele der ersten Begleitgruppensitzung werden erläutert und lauten (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folie 13):

- Die Teilnehmenden kennen den Prozess und verstehen in welchem Projekt was geregelt wird.
- Die Teilnehmenden verstehen den Umgang mit den Ergebnissen aus der Partizipation.
- Die Teilnehmenden können aus ihrer Sicht die zentralen Schwachstellen/Konflikte einbringen und diskutieren.
- Basis und gemeinsames Verständnis schaffen für Konsolidierung der Situationsanalyse.
- Die Teilnehmenden kennen die Ziele und setzen ihre Schwerpunkte.



Schliesslich erläutert Arsène Perroud die Spielregeln für den Abend: Die Diskussion soll offen und fair ablaufen, die Diskussionsteilnehmenden hören einander zu und stellen das Gesamtinteresse der Gemeinde in den Vordergrund. Heute wird über den Zustand ohne bzw. vor einer allgemeinen Umfahrung von Wohlen gesprochen im Wissen darum, dass auch eine andere Mobilitätszukunft denkbar ist. Die Begleitgruppensitzung ist Teil eines gemeinsamen Entscheidungsfindungsprozesses. Es wird in einem strukturierten Ablauf mit offenen Inhalten gearbeitet. Die Vertretungen der Gemeinde und vom Kanton sind als Zuhörer/ZuhörerIn hier und nehmen an den Diskussionen nicht aktiv teil. (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folie 16)

Der vorliegende Ergebnisbericht fasst die Inputs und Diskussionsergebnisse dieser Begleitgruppensitzung zusammen. Er ist den Teilnehmenden vorbehalten und wird nicht veröffentlicht.



2. Stimmungsbild

Markus Hofstetter, Verkehrsplaner der Firma Kontextplan und stellvertretender Projektleiter KGV sowie Projektleiter GVB, fasst die Ergebnisse zusammen der beim Eintreffen durchgeführten Befragung zu der Rolle der Teilnehmenden und zu den durch sie vertretenen Anliegen (vgl. Beilagenband, Kapitel 3.1). Verschiedenste Anliegen sind an dem Abend vertreten: Familien, Kultur, Fussverkehr, Schulen, Generation über 65, lokales Gewerbe, motorisierter Verkehr, Umwelt/Natur usw.

Er holt als Einstieg mit folgenden zwei Fragen ein erstes Stimmungsbild ein (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 17 und 18).

Frage 1: Wie fühlen Sie sich, wenn Sie in Wohlen unterwegs sind?

Antwortmöglichkeiten:

- «sehr wohl»
- «wohl»
- «unwohl»

Eine grosse Mehrheit der Teilnehmenden antwortete auf diese Frage mit «wohl». Wenige Personen wählten die Antwort «sehr wohl» aus. Von den Personen, die sich «wohl» fühlen, wurde gesagt, dass sie sich mit dem Auto mehrheitlich sicher fühlen, ausser bei den Knoten im Zentrum wo die Fussgängerquerungen unübersichtlich sind und zu gefährlichen Unfällen führen könnten. Weiter sagten diese Personen, dass sie die Situation zu Fuss und mit dem Velo allgemein als nicht optimal empfinden. Vor allem mit dem Velo fühlt man sich auf den Hauptverkehrsachsen zum Teil nicht wirklich sicher. Als Grund dafür wurden die teilweise fehlende oder minimale Veloinfrastruktur, die hohe Verkehrsbelastung sowie unübersichtliche Querungsstellen genannt. Wenige Velofahrende fühlen sich in Wohlen trotzdem sicher.

Frage 2: Wie stehen Sie einer allfälligen Umfahrung von Wohlen gegenüber?

Antwortmöglichkeiten:

- «negativ»
- «neutral»
- «positiv»

Die Antworten fielen bei dieser Frage verteilter aus: Eine Mehrheit der Teilnehmenden steht einer Umfahrung von Wohlen «positiv» gegenüber, während einige Personen das Vorhaben «neutral» oder als «negativ» werten. Als Begründung für eine positive Einstellung wurde genannt, dass eine Umfahrung den motorisierten Durchgangsverkehr im Zentrum reduziert und somit mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV schafft. Man erhofft sich zudem von einer Umfahrung in den Spitzenzeiten einen flüssigeren Verkehrsablauf auf den Hauptverkehrsachsen. Neutral eingestellte Personen sagten, dass sie Vorteile aber gleichzeitig auch Nachteile sehen. Eine Umfahrung kann die Verkehrsprobleme im Zentrum allenfalls lösen, bedeutet aber gleichzeitig einen sehr grossen Eingriff in die Landschaft und kostet auch viel Geld. Letztere zwei Meinungen werden auch durch Personen geteilt, welche ein solches Projekt als «negativ» beurteilen. Weiter befürchteten sie, dass eine Umfahrung keine Entlastungswirkung entfaltet, was zu keinem richtigen Nutzen führen würde, bzw. sogar neuen Verkehr anziehen.



3. Situationsanalyse

3.1 Präsentation

Camille Girod, Verkehrsplanerin der Firma Kontextplan und Projektleiterin KGV, präsentiert ausgewählte Ergebnisse aus der Situationsanalyse und zeigt wichtige Grundlagen für die anschließende Diskussion. Sie erläutert die aktuelle Situation in Wohlen in Bezug auf den Verkehr und weist auf den möglichen Handlungsspielraum auf. Folgende Themen werden angesprochen (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 20 bis 27):

- _ Bauzonen und Entwicklungsschwerpunkte
- _ Verkehrszahlen gemäss Messungen
- _ Anteil motorisierter Verkehr gemessen an der Tagesdistanz
- _ Unfälle mit Personenschaden seit 2011
- _ Strassenlärm
- _ Temporegime
- _ Anteile Verkehrsarten
- _ Parkplatzbelegung im Zentrum

Im Anschluss werden Verständnisfragen aus dem Plenum beantwortet.

Camille Girod stellt die drei Analysepläne kurz vor, die als Grundlage für die Diskussion in Gruppen nach der Pause dienen werden (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 29 bis 31). Auf diesen Plänen sind die durch die Gemeinde und das Bearbeitungsteam identifizierten Schwachstellen für folgende Verkehrsmittel zusammengetragen:

- _ Motorisierter Individualverkehr/Parkierung
- _ Kombinierte Mobilität/Öffentlicher Verkehr
- _ Fuss- und Veloverkehr

Neben den ermittelten Schwachstellen sind auf allen drei Plakaten Fragen zum Mobilitätsverhalten bzw. zur Benutzung des Mobilitätsangebots formuliert, welche die Teilnehmenden gebeten werden zu beantworten. Jede Gruppe steht zudem einen leeren Plan zur Verfügung, welcher für den Eintrag von neuen Aspekten genutzt werden kann.

3.2 Gruppendiskussion

Die Teilnehmenden wurden vorgängig zum Anlass in drei Gruppen aufgeteilt. Alle drei Analysepläne werden in den jeweiligen Gruppen diskutiert. Die Teilnehmenden werden gebeten die Einträge zu kommentieren und ergänzen. Neben den Plänen steht den Gruppen jeweils ein leeres Plakat als Themenspeicher für Anliegen, offene Punkte, Fragen etc. zur Verfügung. Die Gruppendiskussion wird durch Markus Hofstetter, Larissa Wyss und Camille Girod, Verkehrsplaner und -planerinnen der Firma Kontextplan, moderiert und die wichtigsten Diskussionsergebnisse aus den einzelnen Gruppen anschliessend zusammengefasst.

Die direkt in den Gruppen festgehaltenen Stichworte finden sich im Kapitel 3.2 des Beilagenbands. Nachfolgend folgt eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Punkte aus der Diskussion pro Themenbereich.



3.2.1 Motorisierter Individualverkehr/Parkierung

Folgende Aspekte wurden in den drei Gruppen zum Thema «Motorisierter Individualverkehr/Parkierung» diskutiert:

- Auf der Zentral- und Bünzstrasse stockt der Verkehr häufig, vor allem auf dem Kirchenrain, auf der Bünzstrasse zwischen dem Kirchenplatz und dem Mattenhofweg sowie auf der Zentralstrasse zwischen den beiden Kreiseln im Westen. Der Kirchenrain bildet zusammen mit dem Knoten Zentral-/Bremgarterstrasse einen Flaschenhals.
- Das neue Parkhaus beim Bahnhof Wohlen wird kaum genutzt.
- Die kurze Strecke zwischen beiden Ortseingängen mit signalisierter Geschwindigkeit 60 km/h auf der Villmergen- und Wohlerstrasse ist unverständlich (Tempo 50 wäre verständlicher).
- Es ist unverständlich wieso auf der Kesselacker- und Knobelstrasse die signalisierte Geschwindigkeit auf dem Abschnitt ausserhalb der Siedlung 80 km/h ist.
- Betreffend Verkehrsabwicklung soll der möglichen zukünftigen Entwicklung an der Pilatusstrasse genügend Rechnung getragen werden.
- Im Gebiet zwischen der Bünz-, Kapell-, Jura-, Angliker-, Almendstrasse und der Bünz gibt es unerwünschten Schleichverkehr auf den Quartierstrassen.
- Die Pilatusstrasse wird als Schleichverkehrsweg verwendet, insbesondere auf der Beziehung Waltenschwil-Bremgarten.
- Entlang der Pilatusstrasse befinden sich häufig parkierte Autos auf dem Trottoir.
- Die Linkabbiegebeziehung von der Bremgarter- auf die Zentralstrasse ist problematisch. Linksabbiegende Fahrzeuge müssen oft lang warten, um abbiegen zu können, was der Verkehr auf der Bremgarterstrasse aufhält. Es führt auch immer wieder zu kritischen Situationen bezüglich Verkehrssicherheit.
- Der Kirchenrain und Kirchenplatz sind stark belastet. Der Begegnungsfall LW/PW ist auf dem Kirchenrain nicht gegeben, was den Verkehrsfluss blockiert. Es sind wenig alternative Routen möglich, um diesen Abschnitt umzufahren. Aus diesem Grund wählen Autofahrende tendenziell mehr die Route über die Zentralstrasse anstelle der über die Bünzstrasse. Eine Entflechtung wird erwünscht.
- Das Eingangstor auf der Bremgarterstrasse ist nicht sehr wirkvoll. Die wahrgenommene Geschwindigkeit ist immer noch hoch.
- An den Knoten Cheiblerrain und Obere Haldenstrasse muss lang gewartet werden bis auf die Bremgarterstrasse eingefädelt werden kann.
- Das neue Einbahnregime auf der Bahnhofstrasse wird zum Teil nicht richtig verstanden, vor allem weil der Bus zum Beispiel in Gegenrichtung verkehrt.
- Die Erschliessung der Sportanlagen mit dem Auto ist ungenügend, da es bei grossen Anlässen zu wenig Parkplätze gibt.

Auf die auf den Plakaten gestellten Fragen wurde über alle drei Gruppen folgendermassen geantwortet:

Fühlen Sie sich mit dem Auto/Motorrad auf den Strassen in Wohlen sicher?

Ja: 17 Nein: 2

Hat es Ihrer Meinung nach genügend öffentliche Parkplätze im Zentrum Wohlens?

Ja: 18 Nein: 0



3.2.2 Kombinierte Mobilität/Öffentlicher Verkehr

Folgende Aspekte wurden in den drei Gruppen zum Thema «Kombinierte Mobilität/Öffentlicher Verkehr» diskutiert:

- Das Ortsbusnetz ist gut.
- Es wird bemängelt, dass am Sonntag kein Ortsbusangebot besteht.
- Das Abonnement für den Ortsbus ist zu teuer geworden.
- Grössere Mobility-Fahrzeuge werden am Standort beim Bahnhof gewünscht.
- Die Umsteigezeiten Bus-Bahn dauern in beiden Richtungen zu lang, was zu einer Verlängerung der «Reisezeit» führt und für die Fahrgäste unattraktiv ist.
- Es wird kritisiert, dass der direkte Anschluss nach Zürich mit dem STEP35 wegfällt.
- Direkte Verbindung nach Brugg wird positiv hervorgehoben.
- Ein On-demand-Angebot fehlt in Wohlen und könnte die Situation betreffend ÖV-Angebot und -Erschliessung allenfalls verbessern.
- Gewisse Verbindungen (zum Schwimmbad oder auch wenn über den Bahnhof gefahren wird, muss man immer umsteigen) werden durch das heutige Busnetz nicht abgedeckt.
- Im heutigen Busnetz muss viel umgestiegen werden, was unattraktiv ist.
- Der Bus steht oft lang am Bahnhof, anstatt zu fahren, was zu einer Verlängerung der «Fahrzeit» führt und für die Fahrgäste unattraktiv ist. Kann der Bus nicht einfach mehr fahren als am Bahnhof zu stehen?
- In den Randzeiten ist das Busangebot ungenügend.

Auf die auf den Plakaten gestellten Fragen wurde über alle drei Gruppen folgendermassen geantwortet:

Wie oft benützen Sie das Mobility-Angebot in Wohlen?

nie: 17 selten: 0 1x pro Monat: 3 1x pro Woche: 0 täglich: 0

Wie oft benützen Sie den Bus in Wohlen?

nie: 7 selten: 7 1x pro Monat: 5 1x pro Woche: 1 täglich: 3

3.2.3 Fuss- und Veloverkehr

Folgende Aspekte wurden in den drei Gruppen zum Thema «Fuss- und Veloverkehr» diskutiert:

Fussverkehr

- Auf der Zentralstrasse ist das Fussgängeraufkommen aufgrund der vorhandenen Nutzungen hoch, was mit dem ebenfalls hohen MIV-Aufkommen nicht verträglich ist. Dem Fussverkehr sollte mehr Raum eingeordnet werden, welcher zum Verweilen, Flanieren und Begegnen einlädt (Stichworte: Sicherheit und Aufenthaltsqualität).
- Die neue Begegnungszone beim Bahnhof wird positiv beurteilt. Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes hat zu einer Aufwertung des Ortes geführt. Einziger negativer Punkt ist, dass das neue Verkehrsregime für ältere Menschen schwierig zu verstehen ist: Diese haben Mühe sich zu orientieren und sind sich nicht sicher, wo sie zu Fuss verkehren dürfen bzw. wo sie sich sicher bewegen können.
- Die Fussgängerquerung aus dem Bünzweg über die Bünzstrasse wird als zu wenig attraktiv/sicher empfunden.
- Die Fussverkehrsführung wird bei Baustellen bzw. Schneefall zu wenig/nicht beachtet.
- Die vorhandene Fussverkehrsinfrastruktur ist teilweise nicht BehiG-konform (Höhe Trottoirkante, -breite etc.)
- Es wird mehr Beschattung gewünscht, um das zu Fuss gehen in den warmen Monaten attraktiver zu machen.



Veloverkehr

- _ Der Strassenquerschnitt der Kapell- und Bünzstrasse ist eng, was für das Velo gefährlich/unangenehm ist.
- _ Das neue Einbahnregime auf der Bahnhofstrasse ist für das Velo nicht optimal.
- _ Eine Abbiegehilfe für den Veloverkehr wird auf der Industriestrasse beim Übergang der alten Industriegleise aufgrund des hohen Lastwagen-Aufkommens vermisst.
- _ Eine direkte Veloverbindung zwischen dem Bollmoos- und Bollhofweg wird auf der südwestliche Seite der Gleise vermisst.
- _ Der Querschnitt der Waltenschwilerstrasse bei der Bahnunterführung ist eng, was für das Velo gefährlich/unangenehm ist.
- _ Grundsätzlich bestehen attraktive und sichere Veloverbindungen aus allen Richtungen / Nachbarschaften an den Siedlungsrand von Wohlen (Niederwil, Bünzweg aus Norden und Süden, Industriestrasse entlang der ehemaligen Industriegleisen,). Innerhalb des Siedlungsgebiet bzw. im und durch das Zentrum werden diese jedoch nicht weitergeführt. Entsprechend bestehen verschiedene Netzlücken durch das Zentrum und es fehlen durchgehende Verbindungen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung.
- _ Die Querung der Anglikerstrasse ist beim Kreisel auf Höhe Nutzenbachstrasse mit dem Velo kritisch.
- _ Die neu gebauten Fussgängerinseln können zu gefährlichen Situationen für Velofahrende führen, wenn diese genau auf der Höhe der Insel von einem Auto überholt werden (enger Querschnitt unangenehm).
- _ Bemängelt wird, dass bisher keine Abstellplätze für Spezialvelos bei wichtigen Zielen vorgesehen werden.
- _ Beim Bahnhof werden abgestellte Velos häufig gestohlen oder beschädigt.
- _ Es soll kein Veloverleihsystem angeboten werden, sondern lieber das Ortsbusnetz ausgebaut werden.

Fuss- und Veloverkehr

- _ Es besteht grosser Handlungsbedarf für den Freizeitverkehr hinsichtlich eine Querung der Farnstrasse zwischen der Lindenbergstrasse und der Schützenhausstrasse. An dieser Stelle ist kein Wanderweg markiert, die Verbindung wird jedoch rege genutzt (Wegspuren entlang der Farnstrasse auf dem Feld).
- _ Die Querung der Bremgarterstrasse bei der Eingangstor ist für den Fuss- und Veloverkehr kritisch.

Schulwege

- _ Der Fussgängerstreifen auf der Zentralstrasse beim Chilegässli ist unübersichtlich und wird als unsicher wahrgenommen. Dieser wird viel durch Schüler und Schülerinnen, die dem Chilegässli entlang laufen benutzt, weshalb Handlungsbedarf besteht.
- _ Zwischen den Schulhäusern Junkholz und Bünzmatt sowie Halden und Bünzmatt ist eine sichere Fuss- sowie Veloverbindung nötig (Schwimmunterricht etc. in Schulanlage Bünzmatt). Heute verkehren die älteren Schüler und Schülerinnen oft mit dem Velo auf dem Fussweg entlang der Bünz, wo die jüngeren Schüler und Schülerinnen zu Fuss unterwegs sind. Eine Entflechtung abseits der Hauptverkehrsachsen ist erwünscht. Ein Teil der Lösung könnte für die Schulklassen aus dem Schulhaus Halden die Führung durch die Unterführung, über das Talbisgässchen und die Steingasse zum Kirchenplatz sein, die eine Alternative auf beruhigten, MIV-armen Quartierstrassen zur Führung über die Bremgarterstrasse bieten würde. Die Unterführung ist aktuell jedoch mit einem Fahrverbot versehen.
- _ Die Querung am Knoten Kapell-, Kapellmatt-, Hochwachtstrasse und Trottenweg ist für alle Schulkinder (vom Kindergarten bis zur Oberstufe) problematisch.
- _ Das neu eingeführte Fahrverbot auf dem Trottenweg sperrt den Schulweg der Schüler und Schülerinnen von Anglikon und Niederwil, die nun auf der Hauptverkehrsstrasse fahren müssen.
- _ Das «Elterntaxi» führt bei allen Schulhäusern zu gefährlichen Situationen für die Schulkinder. Insbesondere auf der Pilatusstrasse, kommt es häufig zu gefährlichen Situationen in Zusammenhang mit der Problematik des «Elterntaxis»: Diese Strasse ist, aufgrund des nah gelegenen Schulhauses Halden, ein wichtiger Schulweg in der Gemeinde Wohlen. Entsprechend sind dort viele Schulkinder zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, was zusammen mit dem hohen MIV-Aufkommen des «Elterntaxis» zu gefährlichen Situationen führen kann.



- _ Ein Trottoir oder eine Halteverbotsmarkierung wird bei den Kindergärten Aesch und Bollmoos vermisst, um dies zu entschärfen.
- _ Die Schranke beim Übergang der Bremgarten – Dietikon -Bahn (BDB) ist zu wenig sicher für junge Kinder.
- _ Die Querungen an der Angliker-, Villmerger- und Bremgarterstrasse (Höhe Schulzentren) sind für Schulkinder zu wenig sicher.
- _ Der Schulweg für die Schüler und Schülerinnen aus der Gemeinde Villmergen mit dem Velo ist durch das Zentrum von Wohlen problematisch.
- _ Eine sichere, direkte und attraktive Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Bahnhof und den Schulzentren Halden und BBZ Freiamt Lenzburg wird vermisst.
- _ Grundsätzlich sollen alternative Routen zu den Schulen für das Velo untersucht werden.
Eine alternative Route über den Eichholzweg, Sonnenweg und die untere Haldenstrasse sollte für die Schüler und Schülerinnen, die von Waltenschwil nach Wohlen mit dem Velo fahren, geprüft werden, da auf der Waltenschwilerstrasse eine Veloinfrastruktur fehlt.

Auf die gestellten Fragen wurde über alle drei Gruppen folgendermassen geantwortet:

Fühlen Sie sich mit dem Velo auf den Strasse in Wohlen sicher?

Ja: 6 Nein: 12 mehrheitlich: 1

Fühlen Sie sich als Fussgänger in Wohlen sicher?

Ja: 16 Nein: 3

3.2.4 Themenspeicher

Im Themenspeicher wurden folgende Einträge mitgegeben.

Allgemeine Rückmeldungen

- _ Die Fussgängerstreifen stehen grundsätzlich zu nahe an den Kreiseln.
- _ Grosse Lastwagen sind im Zentrum störend.
- _ Linksabbiegebeziehungen auf den Hauptverkehrsachsen im Zentrum sollen vermieden werden.
- _ Entwicklungen sollen in das Gesamtsystem eingebettet werden.
- _ Die Eingangstore der Tempo-30-Zonen sind «gestalterisch» nicht gut gelöst.
- _ Die Bäume auf dem Trottoir der Rummelstrasse führen dazu, dass auf die Strasse ausgewichen wird.
- _ Die Randsteine der Trottoirs sind zu hoch für Personen, die mit Kinderwagen oder Rollator unterwegs sind.

Fragen

- _ Wird das Wachstum berücksichtigt?
Antwort: Ja, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum gemäss kantonalen Prognosen wird bei der Erarbeitung des KGV berücksichtigt und bildet die Grundlage für die Ermittlung des künftigen Handlungsbedarfs.
- _ Wo werden die Klimathemen behandelt?
Antwort: Auf Themen wie Begrünung der Strassenräume, Versickerungsflächen, «Schwammstadt», Verringerung der versiegelte Fläche wird in den Massnahmen konkreter hingewiesen werden. In der Analyse wird bereits allgemein auf identifizierte Mängel hingewiesen.



4. Ziele

4.1 Präsentation

Larissa Wyss, Verkehrsplanerin von Kontextplan, führt die im Rahmen der GVB gemeinsam mit der Gemeinde und dem Kanton erarbeiteten Ziele ein. Diese berücksichtigen die übergeordneten Ziele aus der kantonalen Mobilitätsstrategie und ordnen sich dieser unter. Aus den Zielen werden später Stossrichtungen abgeleitet und dazugehörige Massnahmen formuliert. Die Ziele für den KGV wurden aus den für die GVB formulierten Zielen abgeleitet und wo sinnvoll angepasst bzw. präzisiert sowie bei Bedarf ergänzt. (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 37 und 38). Die Ziele wurden nach folgende sechs Themenbereiche gegliedert:

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

Pro Themenbereich wurde ein Leitsatz im Sinne eines Oberziels formuliert, welcher Larissa Wyss kurz erläutert (vgl. Beilagenband, Kapitel 2, Folien 39 bis 44). Die einzelnen Ziele werden nicht erläutert sondern nur auf Rückfrage während der anschliessenden Bewertungsrunde erklärt.

4.2 Bewertung

Im Anschluss an der kurzer Präsentation werden die Teilnehmende gebeten die auf aufgehängten Plakaten aufgeführten Ziele mit Punkten zu bewerten. Pro Person und Plakat stehen jeweils 2 rote und 2 grüne Punkte zur Verfügung. Mit einem grünen Punkt sollte ein wichtiges Ziel markiert werden, während mit einem roten Punkt ein nicht wichtiges Ziel gekennzeichnet werden konnte. Ein Ziel darf auch doppelt von einer Person doppelt gewichtet werden (z.B. 2 grüne Punkte). Jedes Ziel ist nur einmal aufgeführt und kann durch alle Teilnehmende bewertet werden. Die Punkte müssen nicht alle verwendet werden – man darf auf eine Bewertung verzichten. Weiter dürfen die Teilnehmende neue Ziele ergänzen.

Folgendes Bild ergab sich aus der Bewertungsrunde:

Ziele Siedlungsraum

- _ «Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen, die kurze Wege fördert.» (grün: 5 / rot: 0)
- _ «Reduktion der Trennwirkung der Ortsdurchfahrten.» (grün: 8 / rot: 0)
- _ «Minimierung der Verkehrs-Emissionen und -Immissionen (Lärm und Luft).» (grün: 1 / rot: 6)
- _ «Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln.» (grün: 3 / rot: 0)
- _ «Schutz der Quartiere vor dem Durchgangs- und Schleichverkehr.» (grün: 5 / rot: 3)
- _ «Aufwertung des öffentlichen Raumes inkl. Strassenraum, insbesondere im Zentrum und in den Wohnquartieren.» (grün: 11 / rot: 0)
- _ «Grüne Vernetzungsachsen zur Verminderung des Wärmeinseleffektes im Siedlungskörper.» (grün: 3/rot: 3)

Sehr wichtig wurden die Ziele zur Reduktion der Trennwirkung der Ortsdurchfahrten sowie zur Aufwertung des öffentlichen Raumes eingestuft. Gemischter Meinung sind sich die Teilnehmende betreffend die Ziele zum Schutz der Quartiere vor dem Durchgangs- und Schleichverkehr sowie zum Thema Begrünung. Als nicht wichtig bezeichnet wurde das Ziel zur Minimierung der Verkehrs-Emissionen und -immissionen.



Ziele Gesamtverkehr

- «Unterstützung eines zweckmässigen, effizienten und nachhaltigen Verkehrsmitelesinsatzes zur Sicherstellung der lokalen, regionalen und überregionalen Erreichbarkeit.» (grün: 0 / rot: 4)
- «Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen, insbesondere der Schwächeren.» (grün: 4 / rot: 0)
- «Gewährleistung und Optimierung der Erreichbarkeit des Zentrums sowie Sicherstellung der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs zum Erhalt der Standortattraktivität.» (grün: 2 / rot: 1)
- «Optimale Nutzung und bedürfnisgerechter Ausbau der Verkehrsangebote und Infrastrukturen.» (grün: 7 / rot: 1)
- «Förderung von siedlungs- landschafts- und umweltfreundlichen sowie energieeffizienten, klimaneutralen und zukunftsträchtigen Mobilitätsformen.» (grün: 10 / rot: 0)
- «Wirtschaftlichkeit der aus dem KGV hervorgehenden Massnahmen gewährleisten.» (grün: 4 / rot: 2)

Das ambitionierte Ziel zur Förderung von zukunftsträchtigen Mobilitätsformen sowie das Ziel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden eindeutig als wichtig eingestuft. Ebenfalls von zentraler Bedeutung sind die Ziele betreffend die Gewährleistung und Optimierung der Erreichbarkeit des Zentrums und Sicherstellung der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs sowie die optimale Nutzung und den bedürfnisgerechten Ausbau der Verkehrsangebote und Infrastrukturen. Ebenfalls weiterzuerfolgen ist das Ziel wirtschaftliche Massnahmen im Rahmen des KGV zu erarbeiten. Nicht wichtig ist für die Teilnehmende das Ziel der Unterstützung eines zweckmässigen, effizienten und nachhaltigen Verkehrsmitelesatzes zur Sicherstellung der Erreichbarkeit.

Ziele Fussverkehr

- «Erhöhung des Anteils Fussverkehr am Gesamtverkehr.» (grün: 3 / rot: 1)
- «Sicherstellung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen und Umsetzung Vorgaben aus Behindertengleichstellungsgesetz.» (grün: 1 / rot: 0)
- «Bereitstellen eines lückenlosen, direkten und attraktiven Fusswegnetzes.» (grün: 10 / rot: 0)
- «Erhöhung der Verkehrssicherheit.» (grün: 2 / rot: 0)

An erster Stelle steht in Bezug auf den Fussverkehr das Ziel zur Bereitstellung von einem lückenlosen, direkten und attraktiven Fusswegnetz. Die anderen drei Ziele wurden ebenfalls als wichtig bezeichnet, jedoch weniger stark gewichtet.

Ziele Veloverkehr

- «Erhöhung des Anteils Veloverkehr am Gesamtverkehr.» (grün: 1 / rot: 1)
- «Verbesserung des Angebots an öffentlichen Veloabstellplätzen.» (grün: 0 / rot: 5)
- «Bereitstellen eines lückenlosen und direkten Velonetzes.» (grün: 11 / rot: 0)
- «Erhöhung der Verkehrssicherheit.» (grün: 0 / rot: 1)
- «Bereitstellen einer sicheren und attraktiven Veloverkehrsinfrastruktur.» (grün: 4 / rot: 0)
- «Bereitstellen von öffentlich benutzbaren E-Bike- Ladestationen» (grün: 0 / rot: 6)

Im Themenbereich des Veloverkehrs zeichnet sich ein durchmischtes Bild ab. Sehr wichtig ist es den Teilnehmenden, wie beim Fussverkehr, dass ein lückenloses und direktes Velonetz bereitgestellt wird. Ebenfalls von Bedeutung ist die Bereitstellung einer sicheren und attraktiven Veloverkehrsinfrastruktur. Weniger wichtig ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verbesserung des Angebots an öffentlichen Veloabstellplätzen und das Bereitstellen von öffentlich benutzbaren E-Bike-Ladestationen. Bestritten ist das Ziel zur Erhöhung des Anteils Veloverkehr am Gesamtverkehr.



Ziele Öffentlicher Verkehr

- _ «Weitere Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr.» (grün: 7 / rot: 2)
- _ «Ausweitung des Busangebotes am Abend und Ausbau am Wochenende.» (grün: 3 / rot: 0)
- _ «Sicherstellung der Fahrplanstabilität und der Umsteigebeziehungen.» (grün: 0 / rot: 0)
- _ «Verhindern von Anschlussbrüchen.» (grün: 4 / rot: 0)
- _ «Anbindung der Sportanlagen sowie des Gebiets Rebberg an das Busnetz.» (grün: 5 / rot: 1)

Folgendes Ziel wurde durch die Teilnehmenden ergänzt:

- _ «Neue ÖV-Angebote wie On-demand-Angebote anbieten.» (grün: 1 / rot: 0)

Im Themenbereich Öffentlicher Verkehr werden grundsätzlich alle Ziele bis auf das Ziel zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität und der Umsteigebeziehungen – dieses Ziel hat keinen Bewertungspunkt erhalten – von einer Mehrheit der Teilnehmenden unterstützt. Einzelne Personen erachten das Ziel zur Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr, aber auch das Ziel zur Anbindung des Sportanlagen und Gebiet Rebberg an das Busnetz, als nicht wichtig.

Ziele Motorisierter Individualverkehr

- _ «Verlagerung von MIV-Wegen auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr.» (grün: 3 / rot: 3)
- _ «Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes.» (grün: 0 / rot: 3)
- _ «Minimierung des Parkplatzsuchverkehrs.» (grün: 0 / rot: 0)
- _ «Optimierung des Parkierungsangebotes.» (grün: 1 / rot: 6)
- _ «Siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs.» (grün: 1 / rot: 0)
- _ «Verflüssigung des Verkehrs auf den Strassen.» (grün: 2 / rot: 2)

Folgende Ziele wurden durch die Teilnehmenden ergänzt:

- _ «Bereitstellung von öffentlichen E-Ladestationen für Elektroautos.» (grün: 2 / rot: 4)
- _ «Autofreies Zentrum.» (grün: 2 / rot: 1)

Die Ziele im Themenbereich MIV wurden generell als weniger wichtig als die Ziele der anderen Themenbereiche eingestuft. Eindeutig als nicht wichtig werten die Teilnehmenden das Ziel zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetzes sowie das Ziel zur Optimierung des Parkierungsangebotes. Keine Eindeutige Wertung (gleich viele grüne wie roter Punkte) erhalten die Ziele zur Verlagerung von MIV-Wegen auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie zur Verflüssigung des Verkehrs auf den Strassen in Wohlen. Das Ziel der Minimierung des Parkplatzsuchverkehrs wurde durch die Teilnehmenden gar nicht bewertet (kein Punkt). Mit einem grünen Punkt wird das Ziel einer siedlungsverträglichen Abwicklung des MIV als wichtig bezeichnet. Die Meinung über die zwei ergänzten Ziele ist nicht eindeutig und bestritten.



5. Fazit und Ausblick

Gemeindeammann Arsène Perroud dankt den Teilnehmenden für die aktive und engagierte Diskussionen und dem Bearbeitungsteam für die inhaltliche Bearbeitung des KGV sowie die Vorbereitung und Durchführung des Abends. Die Ergebnisse werden in einem Fotoprotokoll zusammengetragen und in einem Ergebnisbericht zusammengefasst, welche im Nachgang mit der Präsentation an die Teilnehmenden zugestellt werden. Das Bearbeitungsteam wird die Ergebnisse auswerten, welche in die weitere Bearbeitung des KGV und der Ortsplanungsrevision einfließen werden.

Aus den Diskussionen nimmt Arsène Perroud wichtige Aspekte mit:

- Es braucht ein besseres Angebot im Ortsbusnetz mit weniger Standzeiten, attraktive Umsteigezeiten am Bahnhof und eine Ausweitung des Angebots in den Randzeiten.
- Das Veloverkehrsnetz soll vor allem im Zentrum verbessert bzw. erstellt werden.
- Sichere Schulwege zu und zwischen den Schulzentren mit dem Velo und zu Fuss sollen gewährleistet sein.
- Die Trennwirkung der Ortsdurchfahrten soll verringert werden zugunsten einer Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr.

Der Analyseteil des KGV wird nun überarbeitet und mit den heutigen Inputs ergänzt. Das Bearbeitungsteam wird, zur fachlichen Einordnung der genannten Schwachstellen und Stärken, gemeinsam mit der Gemeinde eine Begehung vor Ort durchführen. Die Ziele werden danach aufgrund der ergänzten Analyse und der heutigen Bewertung ebenfalls überarbeitet. Anfang 2023 werden die Analyse und die Ziele im Projektteam anschliessend konsolidiert, die die Grundlage für die Erarbeitung der Massnahmen bilden sollen. Diese werden das Diskussthemata der nächsten Begleitgruppensitzung im Frühling 2023 sein, welche im gleichen Rahmen (Format, Teilnehmende etc.) stattfinden wird. Arsène Perroud ermutigt die Teilnehmenden sich weiterhin aktiv einzubringen und mitzuhelfen, die breite Bevölkerung von der geplanten zukünftigen Mobilität in und für Wohler zu überzeugen.

Beilagenband zum Ergebnisbericht

Begleitgruppensitzung I

Aktualisierung Kommunalen Gesamtplan Verkehr Wohlen

15. November 2022

Aula der BBZ Freiamt Lenzburg



Impressum

Auftraggeber	Einwohnergemeinde Wohlen Aargau Kapellstrasse 1 5610 Wohlen Kanton Aargau Departement Bau, Verkehr und Umwelt Abteilung Verkehr Entfelderstrasse 22 5001 Aarau
Projektleiter	Anna Vaqué Alegret, Tiefbau & Verkehr Gemeinde Wohlen Nicolas Mühlich, Abteilung Verkehr Kanton Aargau
Projektnummer	21100.01
Datei	Ergebnisbericht Begleitgruppensitzung I Beilagenband.docx
Berichtversion	16. Dezember 2022
Berichtverfasser	Camille Girod / camille.girod@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Liste der Teilnehmende	4
2. Präsentation	5
3. Fotoprotokoll	6



1. Liste der Teilnehmende

Diskussionsteilnehmende	Projektteam (nicht stimmberechtigt)
Amélie Bun, Jugendrat	Arsène Perroud, Gemeinde Wohlen
Armin Ineichen, FDP	Anna Vaqué, Gemeinde Wohlen
Barbara Müller, Primarschule	Roland Vogt, Gemeinde Wohlen
Benny Kammer, SP	Claudia Schwarzmeier, Gemeinde Wohlen
Bruno Lippuner, FDP	Nicolas Mühlich, Kanton Aargau
Dani Seiler, Bevölkerung Anglikon	Camille Girod, Kontextplan AG
Dennis Andermatt, GLP	Markus Hofstetter, Kontextplan AG
Edwin Hübscher, EVP	Larissa Wyss, Kontextplan AG
Fabrice Müller, HAGEWO	Sina Tollardo, Kontextplan AG
Franziska Matter, Grüne	
Guido Meienhofer, ProVelo	
Hanspeter Hildbrand, Bevölkerung Wohlen	
Kurt Meier, Bevölkerung Wohlen	
Marc Donat, die Mitte	
Markus Dubler, Bevölkerung Wohlen	
Matthias Wüthrich, SP	
Maurin Rey, Jugendrat	
Meinrad Meyer, die Mitte	
Oliver Parvex Käppeli, GLP	
Patrick Schmid, Grüne	
Paul Bitschnau, Sekundarschule	
Res Nüssle, Bevölkerung Wohlen	
Richard Lutz, Bevölkerung Wohlen	
Uwe Jagow, ProVelo	
Walter Notter, Bevölkerung Wohlen	



2. Präsentation

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Wohlen Begleitgruppensitzung I

15. November 2022, 19:00-22:00 Uhr

BBZ Freiamt Lenzburg



Begrüßung



Vorstellung

Projektleitung

- Anna Vaqué, Mitarbeiterin Abteilung Tiefbau & Verkehr

Projektteam

- Anna Vaqué, Mitarbeiterin Abteilung Tiefbau & Verkehr
- Claudia Schwarzmeier, Ortsplanerin
- Arsène Perroud, Vorsteher Ressort Planung, Bau & Umwelt
- Roland Vogt, Stv. Ressort Planung, Bau & Umwelt

Bearbeitungsteam

- Camille Girod, Projektleiterin Kontextplan AG
- Markus Hofstetter, Stv. Projektleiter Kontextplan AG
- Larissa Wyss, Planerin Kontextplan AG
- Sina Tollardo, Planerin Kontextplan AG

Begleitgruppe (Teilnehmende Partizipation)

15-25 Personen

Vertretung

- Parteien
- Gewerbe
- Schule
- Generationen Ü60
- Junge Familien
- Jugendliche
- Fachverbände (ProVelo / bfu / ...)
- Unterhalt
- 5-10 interessierte Personen aus der Bevölkerung
-

Vorstellung Bearbeitungsteam

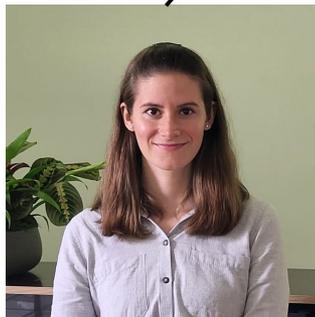
Markus Hofstetter
Stv. Projektleiter
Geschäftsführer (COO), Co-
Leiter Geschäftsbereich
Mobilität und Verkehr, Partner
BSc FH in Raumplanung,
eMBA



Camille Girod
Projektleiterin
Projektleiterin im
Geschäftsbereich Mobilität
und Verkehr
MSc ETH in Raumentwicklung
und Infrastruktursysteme



Sina Tollardo
Planerin
Planerin im Geschäftsbereich
Mobilität und Verkehr
BSc FH in Verkehrssysteme



Larissa Wyss
Planerin
Planerin im Geschäftsbereich
Mobilität und Verkehr
BSc FH in Raumplanung

Traktanden

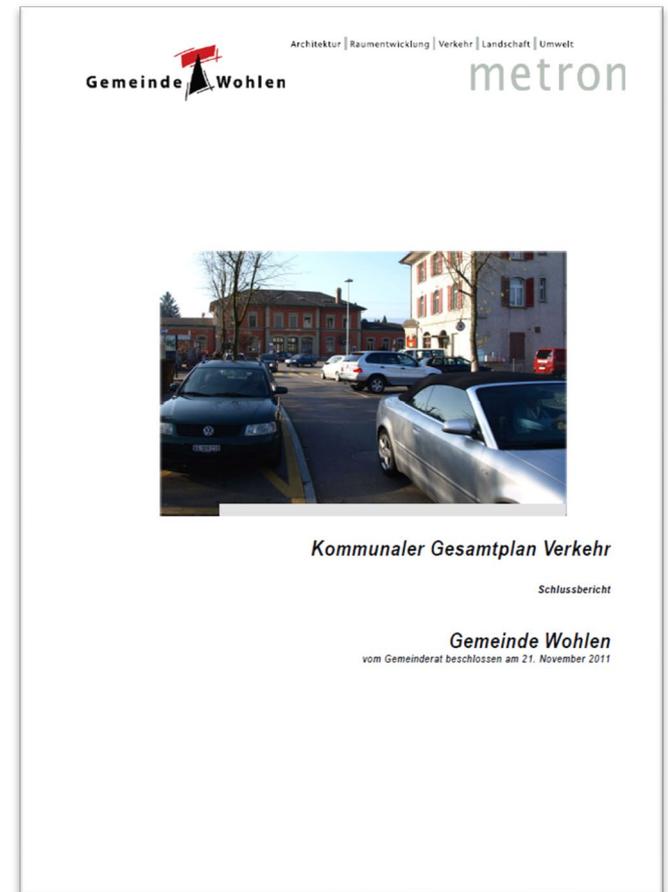
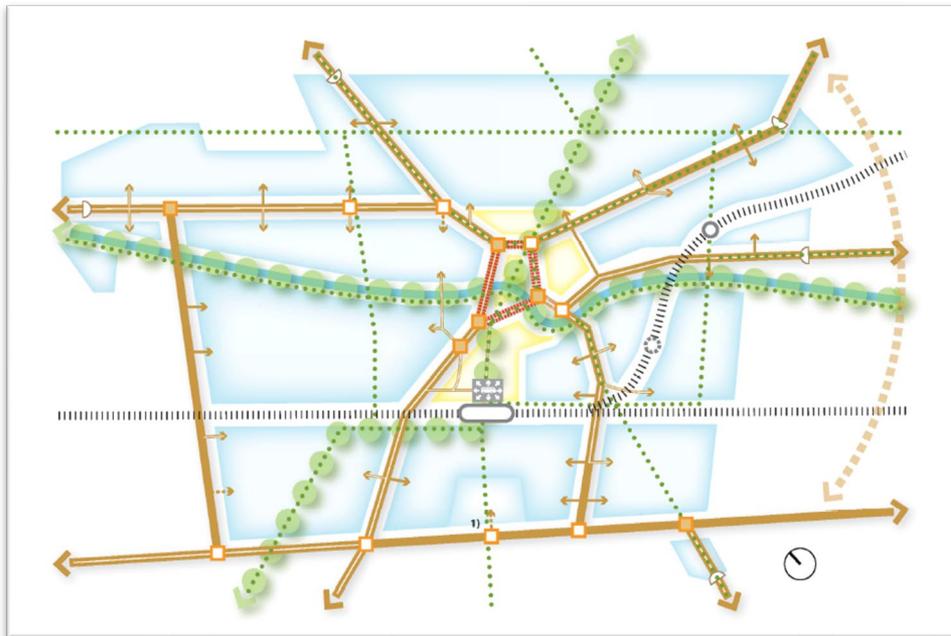
1. Begrüssung / Vorstellungsrunde
- 2. Einführung**
3. Stimmungsbild
4. Situationsanalyse
5. *Pause*
6. Ziele
7. Weiteres Vorgehen

Was ist ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr?

- Behördenverbindliches kommunales Planungsinstrument
- Instrument für Aargauer Gemeinden für eine umfassende und vorrausschauende mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung
- Zeitraum: nächste 10-15 Jahre
- Besteht aus: Analyse, Zielsetzungen und Massnahmen
- Zielsetzungen für den Kanton verbindlich
- Erarbeitung erfolgt unter Einbezug der Bevölkerung

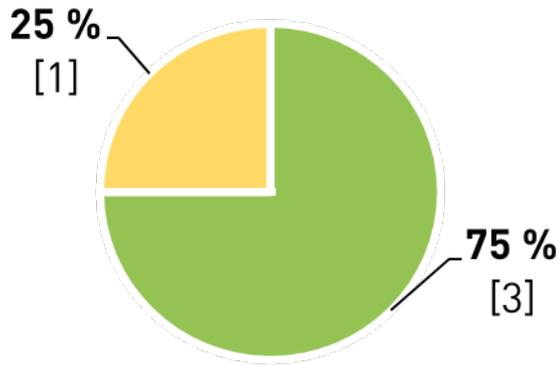
Kommunaler Gesamtplan Verkehr Wohlen

- Kommunales Gesamtplan Verkehr für die Gemeinde Wohlen im Jahr 2011 erarbeitet
- Einer der erste «KGVs» des Kantons
- Aktualisierung alle 10 - 15 Jahre fällig

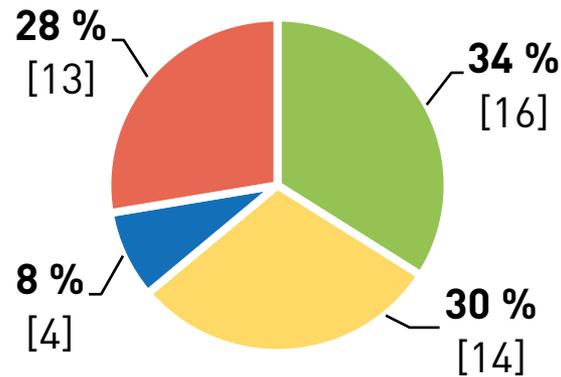


KGV 2011: Was ist daraus hervorgegangen?

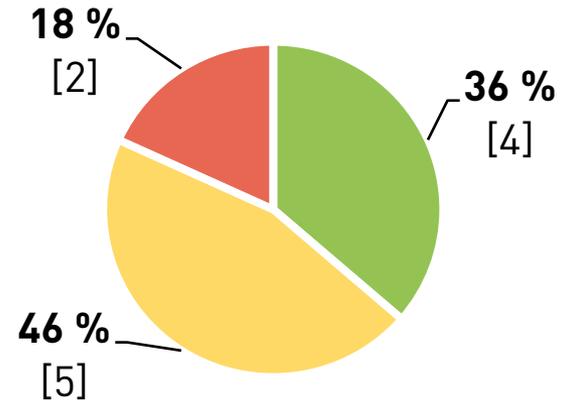
Gesamtverkehr



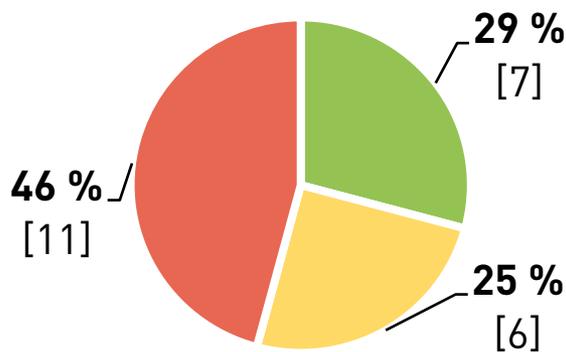
Motorisierter Individualverkehr



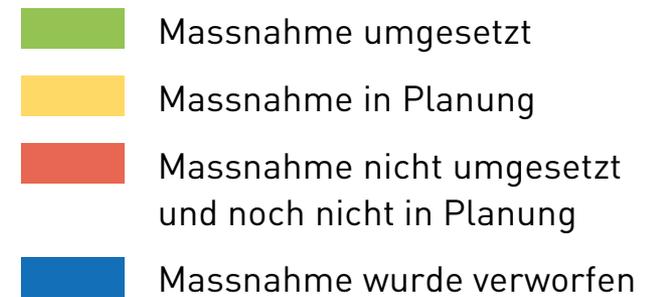
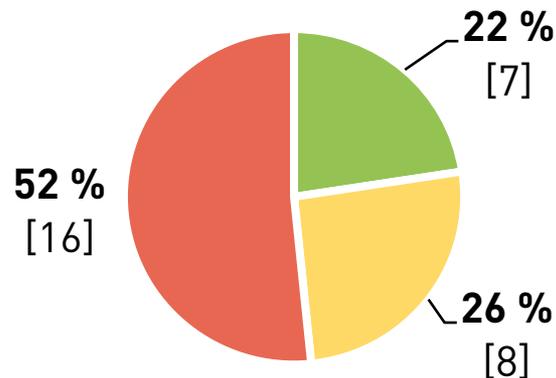
Öffentlicher Verkehr



Fussverkehr



Veloverkehr



Total: 117 Massnahmen

KGV 2011: Was ist daraus hervorgegangen?



Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten

27.10.2022



Eingangstore beim Siedlungseingang

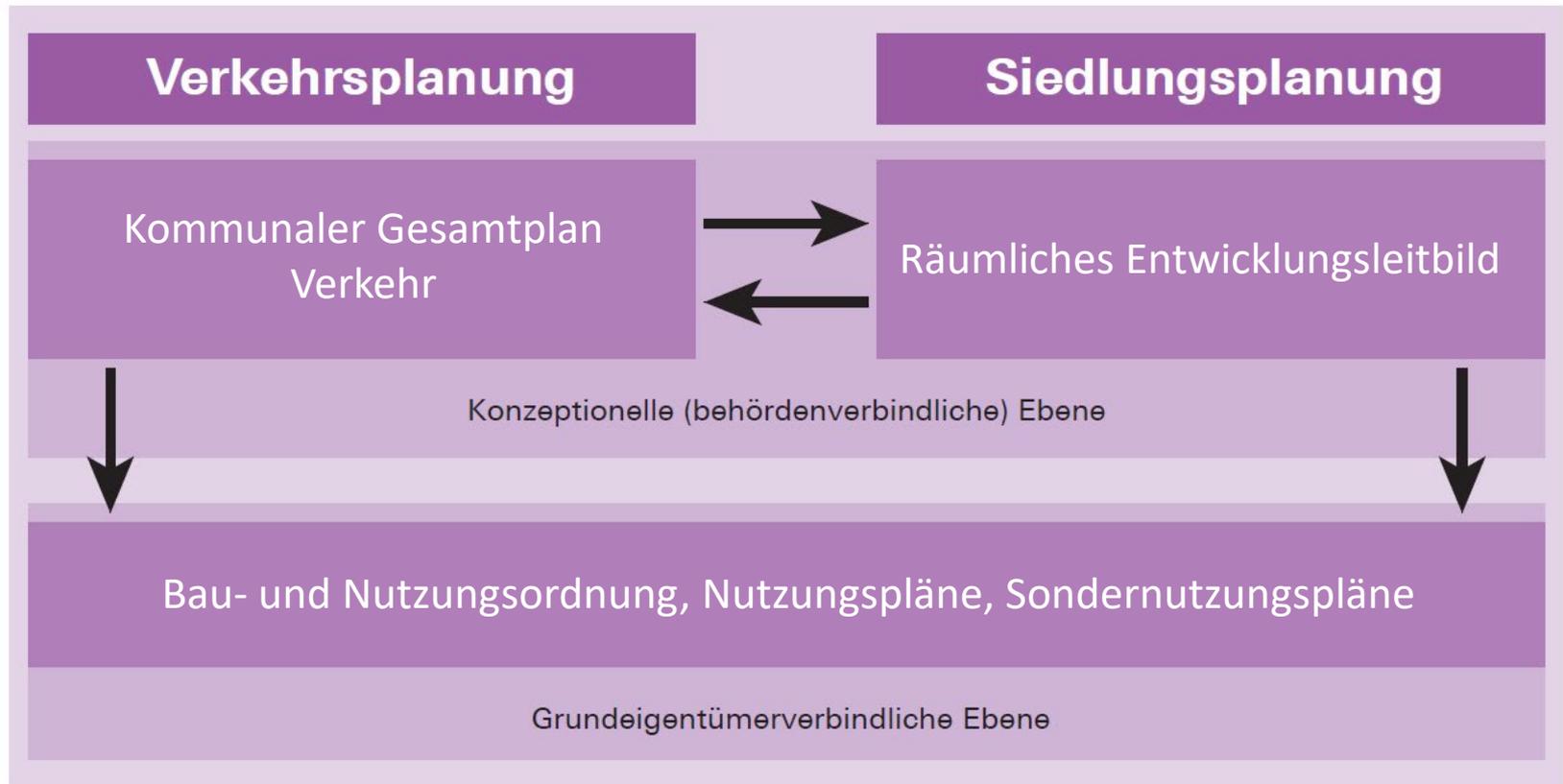


Umgestaltung Bahnhofplatz und Realisierung Bushof

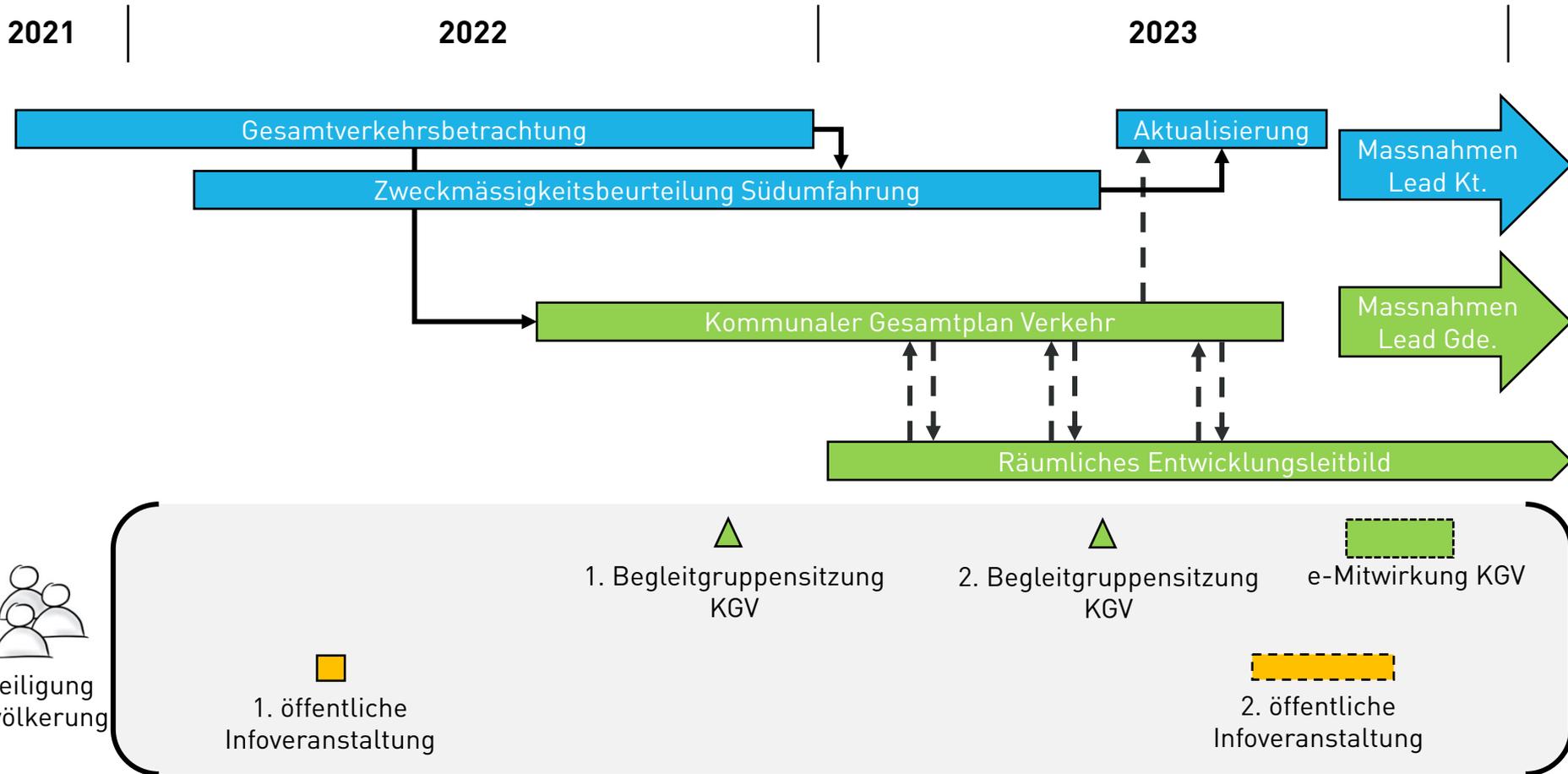


Mittelinsel bei Fussgängerquerungen

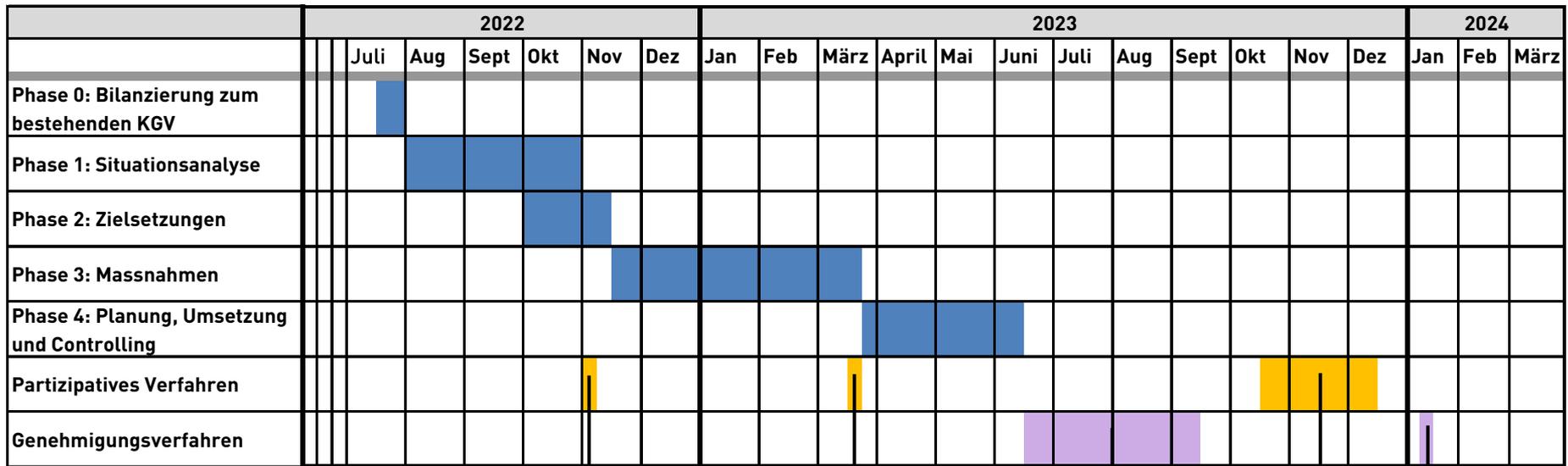
Der KGV in der kommunalen Planung



Weitere relevante Planungen



Prozess KGV (Wo stehen wir heute?)



Begleitgruppen-sitzung I

Begleitgruppen-sitzung II

vorläufige Beurteilung

E-Mitwirkung

Einreichung zur Genehmigung



Ziele der Begleitgruppensitzung I

- Die Teilnehmenden kennen den Prozess und verstehen in welchem Projekt was geregelt wird.
- Die Teilnehmenden verstehen den Umgang mit den Ergebnissen aus der Partizipation.
- Die Teilnehmenden können aus ihrer Sicht die zentralen Schwachstellen/ Konflikte einbringen und diskutieren.
- Basis und gemeinsames Verständnis schaffen für Konsolidierung der Situationsanalyse.
- Die Teilnehmenden kennen die Ziele und setzen ihre Schwerpunkte.

Ausblick Begleitgruppensitzung II

«Massnahmenfächer»

Termin: Frühling 2023

- Ziel:
- Die Teilnehmenden kennen Zielbild / Strategien / Handlungsbedarf.
 - Die Teilnehmenden kennen die Stossrichtungen / Massnahmen.
 - Basis und gemeinsames Verständnis schaffen für die Stossrichtungen und den Massnahmenfächer.
 - Die Teilnehmenden können sich aktiv in die Schlüsselmassnahmen eingeben. Inhalt: - Rückblick zu

Anlass 1

- Was konnte berücksichtigt werden
- Was nicht und wieso
- Rollen der Anwesenden und Spielregeln Spielregeln / Umgang mit den Ergebnissen / Umgang mit den «Themenspeicher»
- Zielbild / Strategien / Handlungsbedarf
- Vorstellen Massnahmenfächer
- Diskussion Schlüsselmassnahmen
- Weiteres Vorgehen

Rahmenbedingungen / Spielregeln

- Jede Meinung ist willkommen, das heisst
 - wir stützen uns auf die eigene Wahrnehmung
 - wir diskutieren fair, transparent und offen
- Gesamtinteresse vor Einzel- und Gruppeninteressen
- Workshops sind Teil eines Entscheidungsfindungsprozesses
- Wir arbeiten in einem strukturierten Ablauf mit offenen Inhalten
- **Wir diskutieren heute über den Zustand ohne bzw. vor einer allgemeinen Umfahrung**

Anmerkung:

Vertretung der Gemeinde und vom Kanton sind als Zuhörer hier und nehmen an den Diskussionen nicht aktiv teil.

Traktanden

1. Begrüssung / Vorstellungsrunde
2. Einführung
- 3. Stimmungsbild**
4. Situationsanalyse
5. *Pause*
6. Ziele
7. Weiteres Vorgehen

Stimmungsbild 1

Wie fühlen Sie sich, wenn Sie in Wohlen unterwegs sind?

Antwortmöglichkeiten:

- « sehr wohl »
- « wohl »
- « unwohl »

The visualization consists of a light gray rectangular area. At the top center, there is a short horizontal black line. Below this line, there is a grid of 27 semi-circles arranged in three rows of nine. At the bottom of the area, there are three rectangular boxes with black borders, each containing text. From left to right, the boxes contain the text: "sehr wohl", "wohl", and "unwohl".

Stimmungsbild 2

Wie stehen Sie einer allfälligen Umfahrung von Wohlen gegenüber?

Antwortmöglichkeiten:

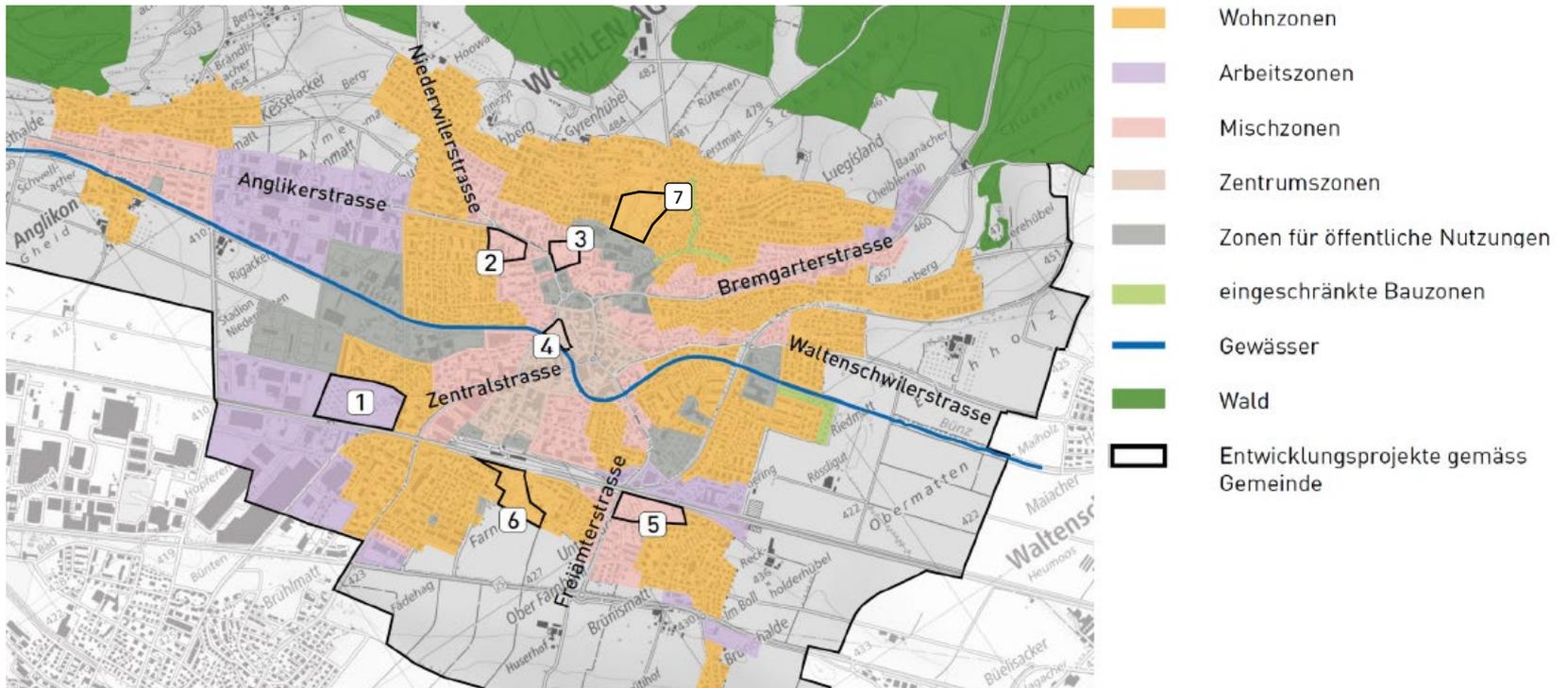
- « negativ »
- « neutral »
- « positiv »

A Likert scale for a survey question. The scale consists of a horizontal line at the top, followed by three rows of nine semi-circles each. Below the circles are three rectangular boxes labeled 'positiv', 'neutral', and 'negativ'.

Traktanden

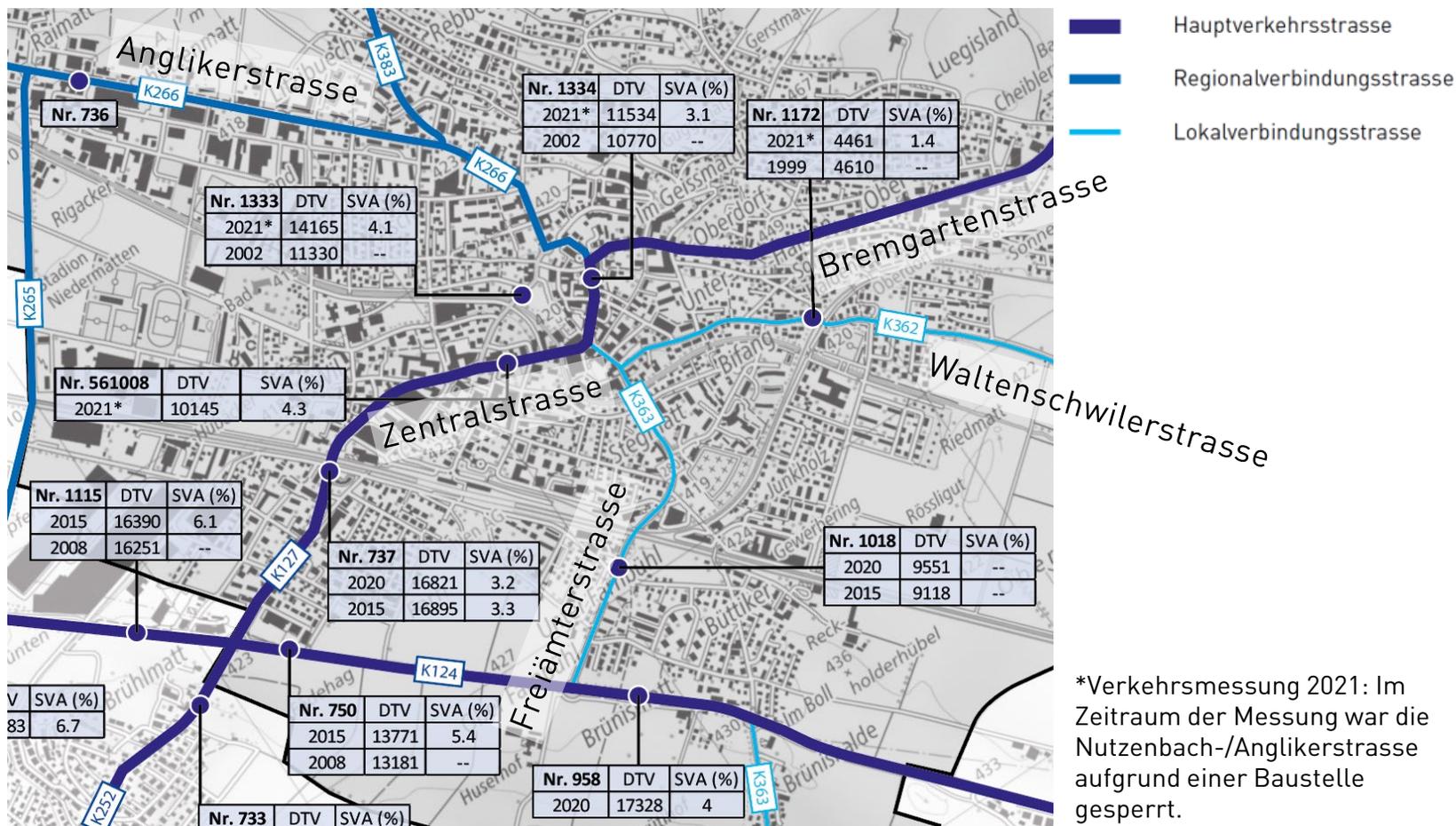
1. Begrüssung / Vorstellungsrunde
2. Einführung
3. Stimmungsbild
- 4. Situationsanalyse**
5. *Pause*
6. Ziele
7. Weiteres Vorgehen

Bauzonen und Entwicklungsschwerpunkte



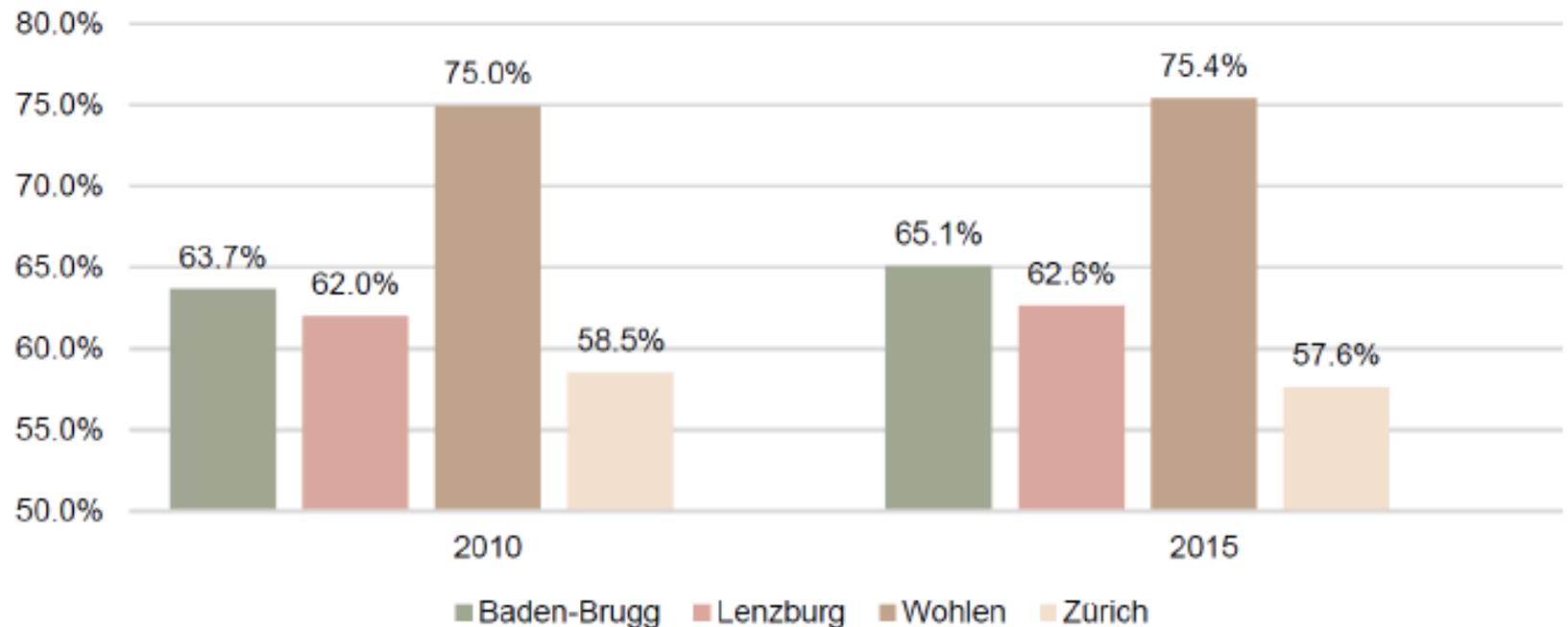
Quelle: Eigene Darstellung aufgrund Bauzonenplan 2014

Verkehrszahlen gemäss Messungen



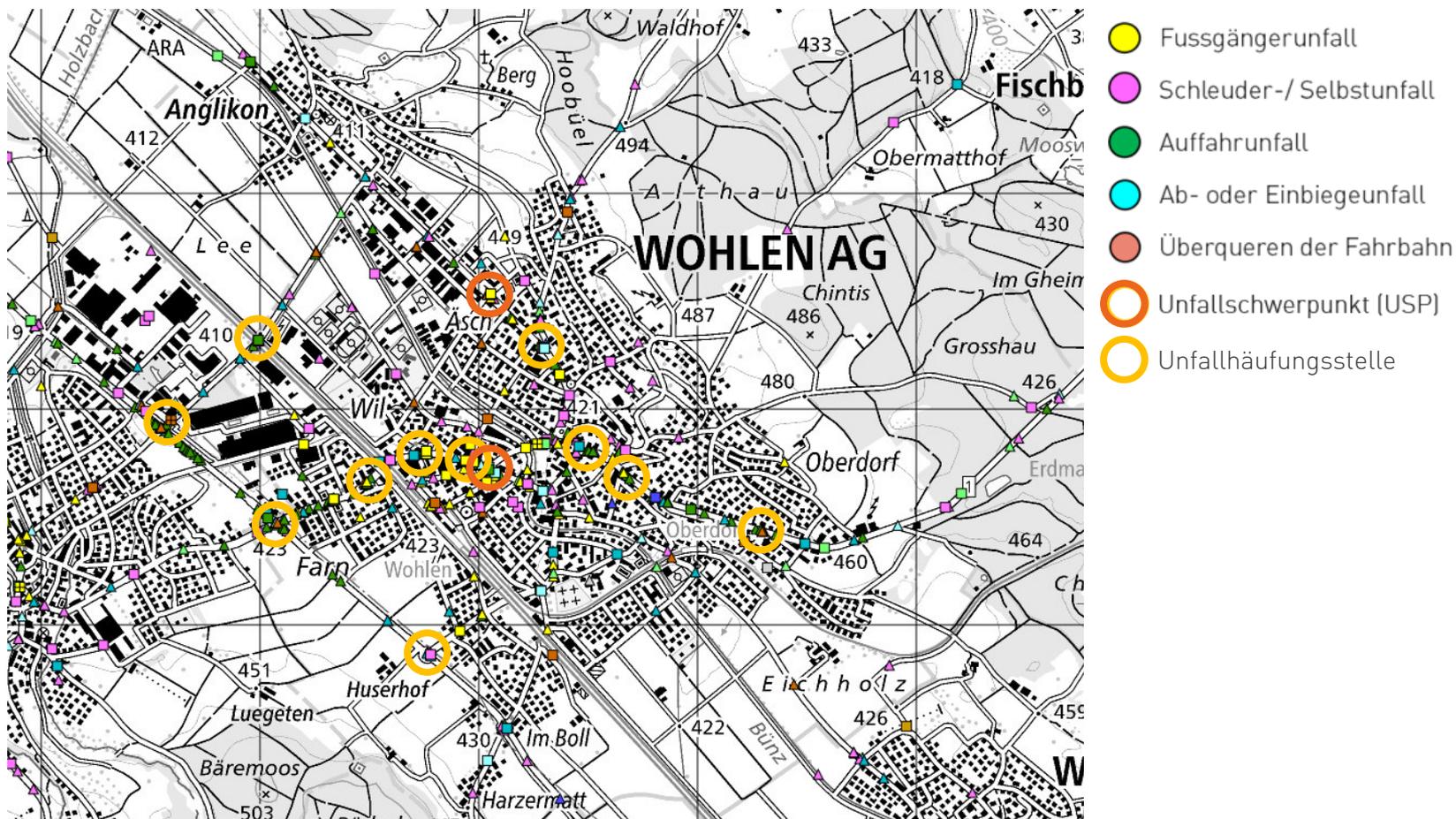
Datenquelle: Kantonale Verkehrserhebungen, unterschiedliche Zeitstände

Anteil motorisierter Verkehr gemessen an der Tagesdistanz



Quelle: Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 4. Generation, 2021

Unfälle mit Personenschaden seit 2011



Quelle: Polizeistatistik 2011-2021, abgerufen auf map.geo.admin.ch

Strassenlärm



Beurteilung Grenzwerte Stand Juli 2021

- Immissionsgrenzwert eingehalten
- Immissionsgrenzwert ueberschritten
- Alarmwert ueberschritten

Grobkataster Stand Juli 2021

- kritisch Grenzwerte ES II
- kritisch Grenzwerte ES III

Sanierungsstand Stand Januar 2020

- Sanierung abgeschlossen für alle Strassen
- Projektierung
- Ausführung

Quelle: Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau, abgerufen auf Geoportal AGIS

Temporegime

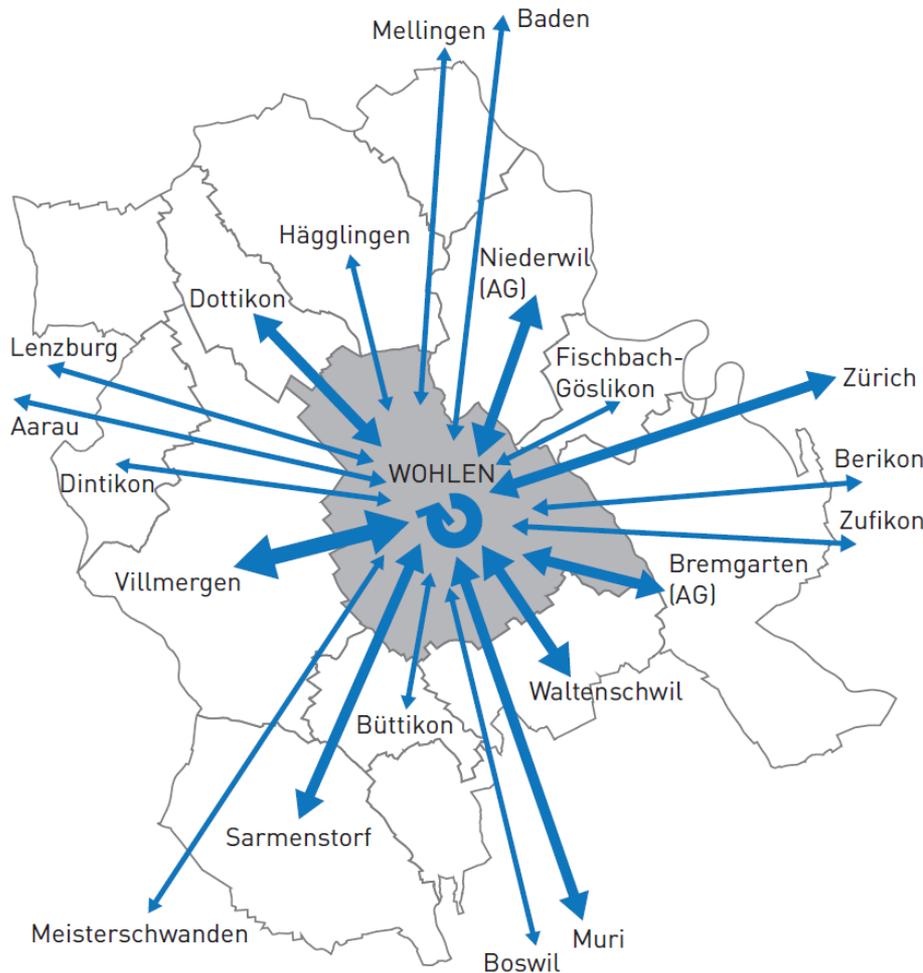


Legende

- Tempo 30-Zone
- Begegnungszone

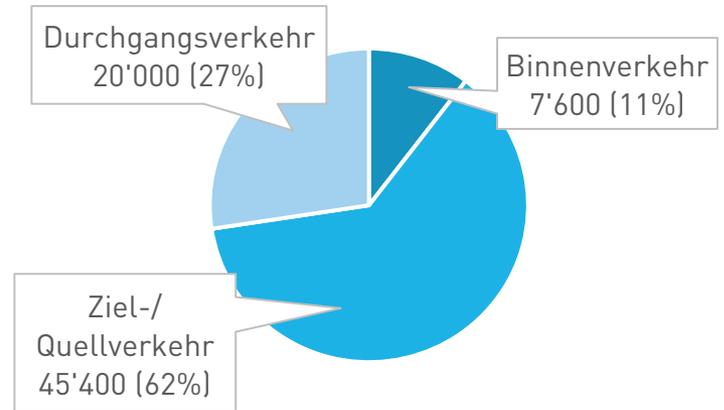
Quelle: Eigene Darstellung aufgrund aktuellen Umsetzungsstandes

Anteile Verkehrsarten



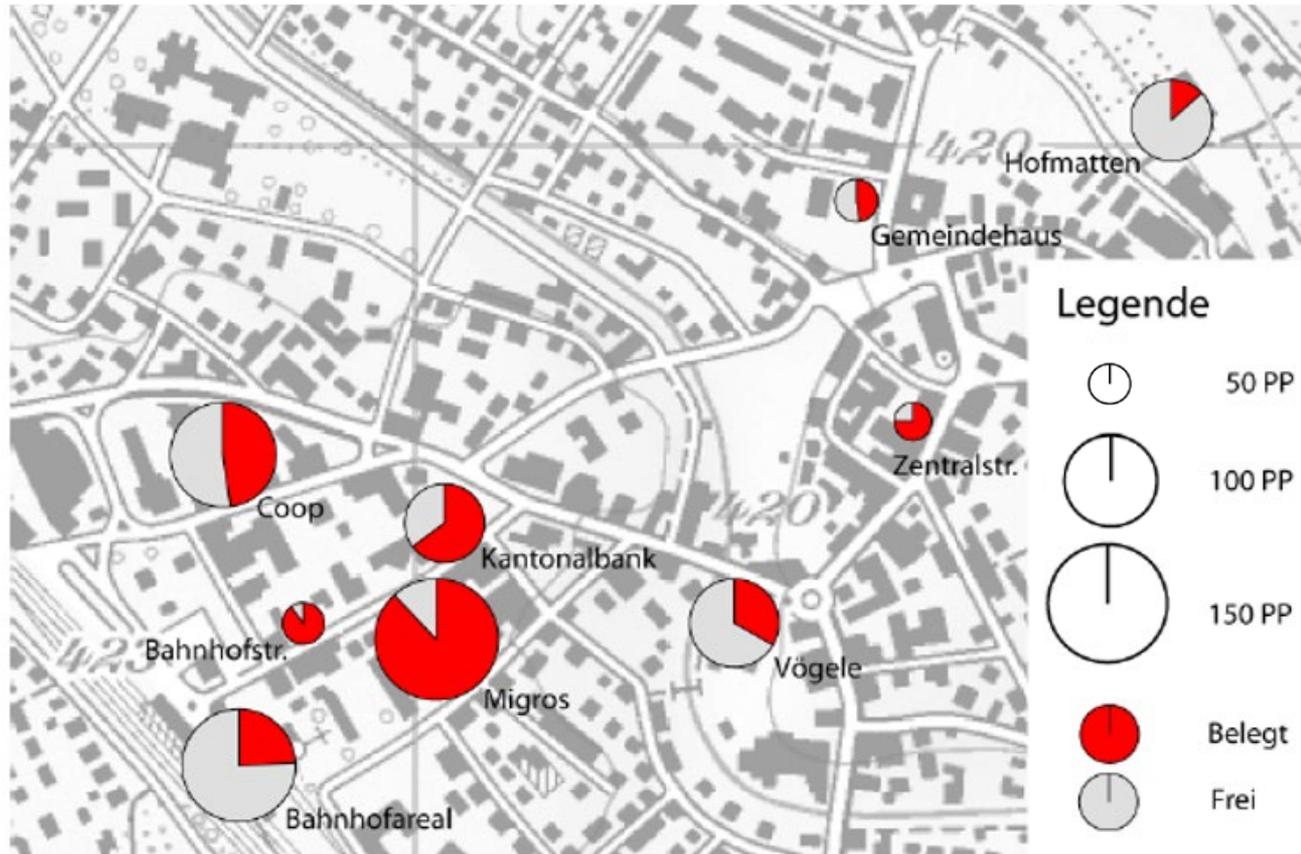
Legende:

- Quell-/ Zielverkehr: 501 - 1'000 Fahrten/Tag, DTV
- Quell-/ Zielverkehr: 1'001 - 3'000 Fahrten/Tag, DTV
- Quell-/ Zielverkehr: 7'500 - 8'000 Fahrten/Tag, DTV
- ⦿ Binnenverkehr: Fahrten/Tag, DTV



Quelle: Eigene Darstellung aufgrund Daten kantonales Verkehrsmodell, 2015

Parkplatzbelegung im Zentrum

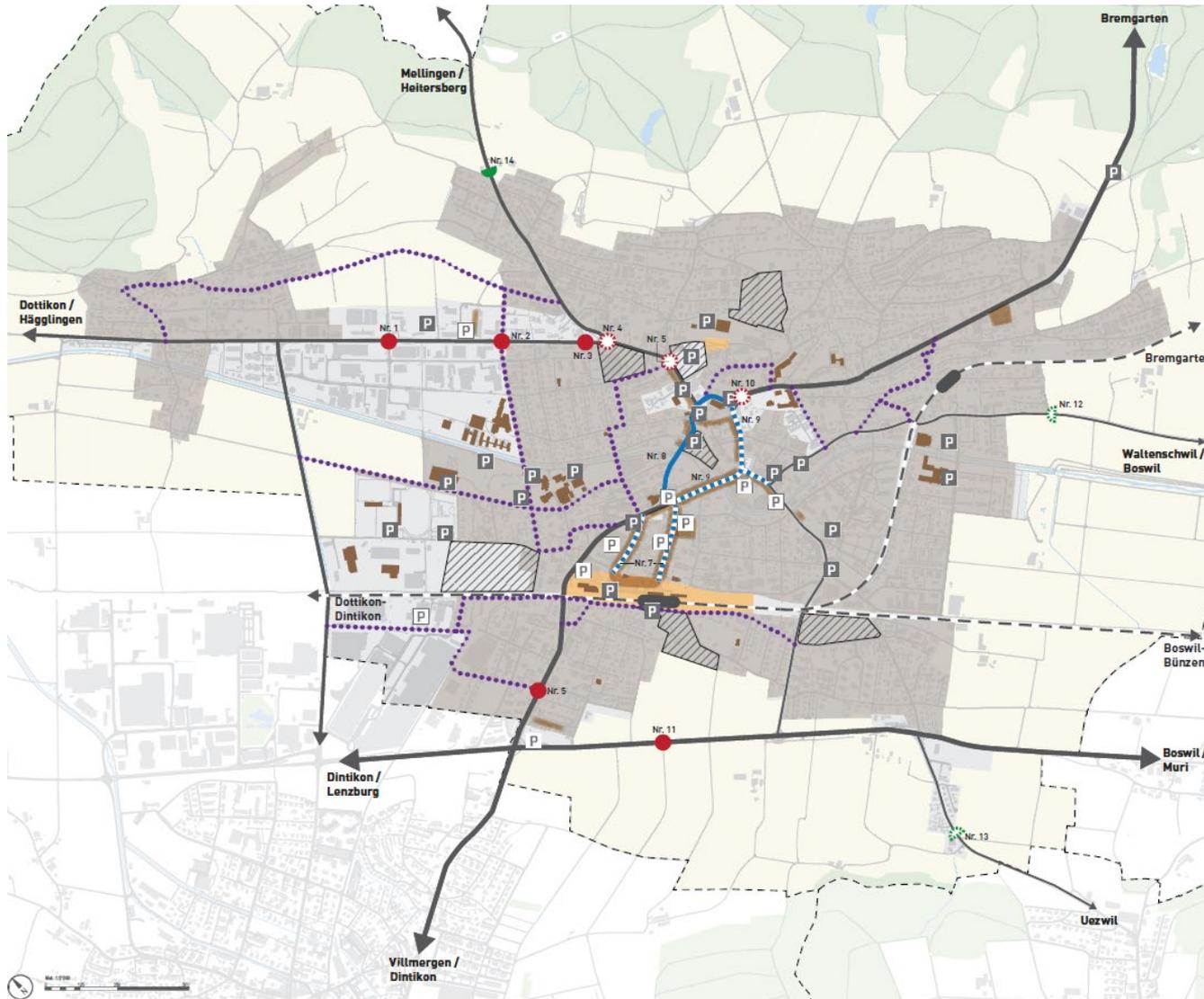


Quelle: Parkierungskonzept Wohlen, 2011

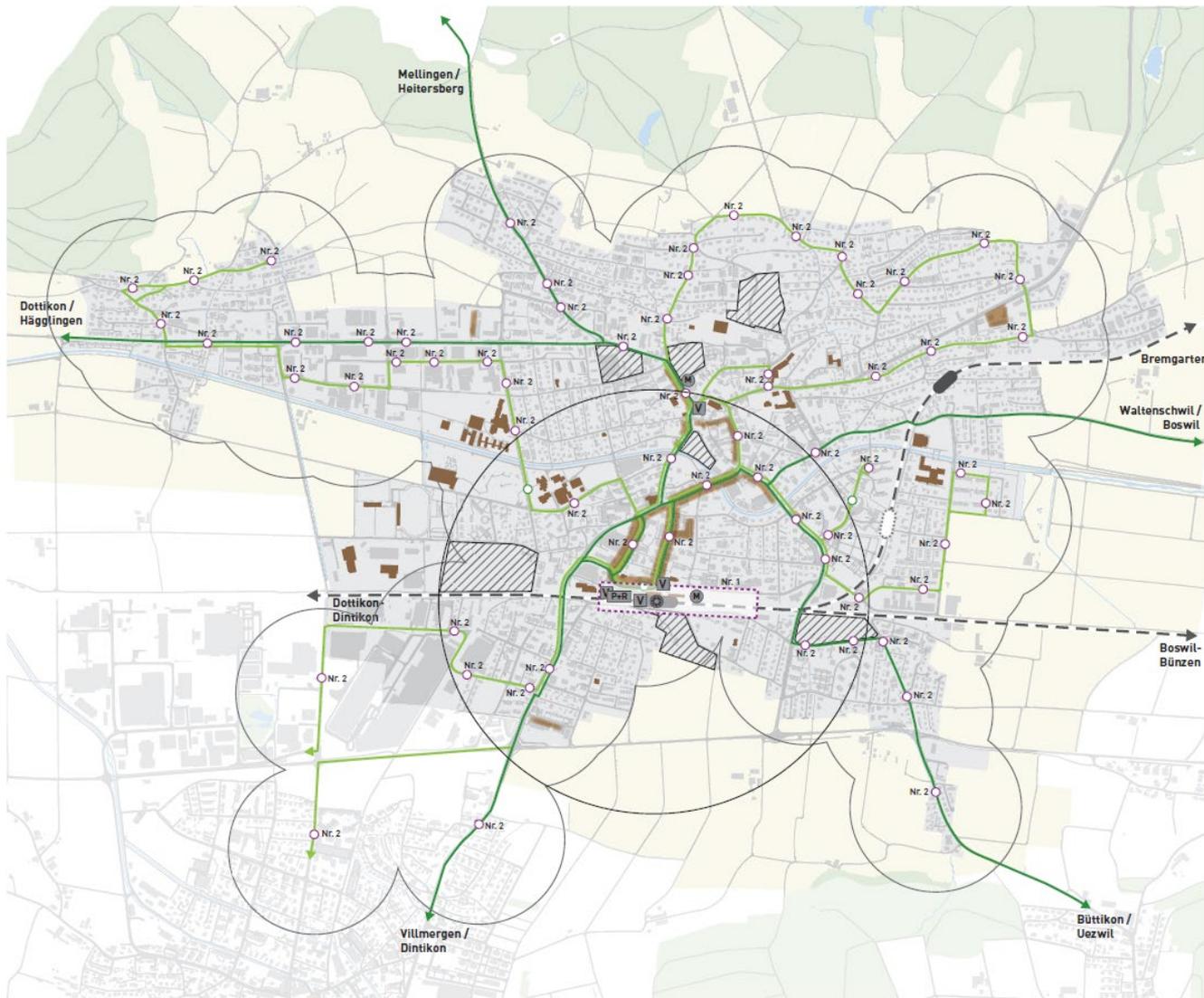
Verständnisfragen?



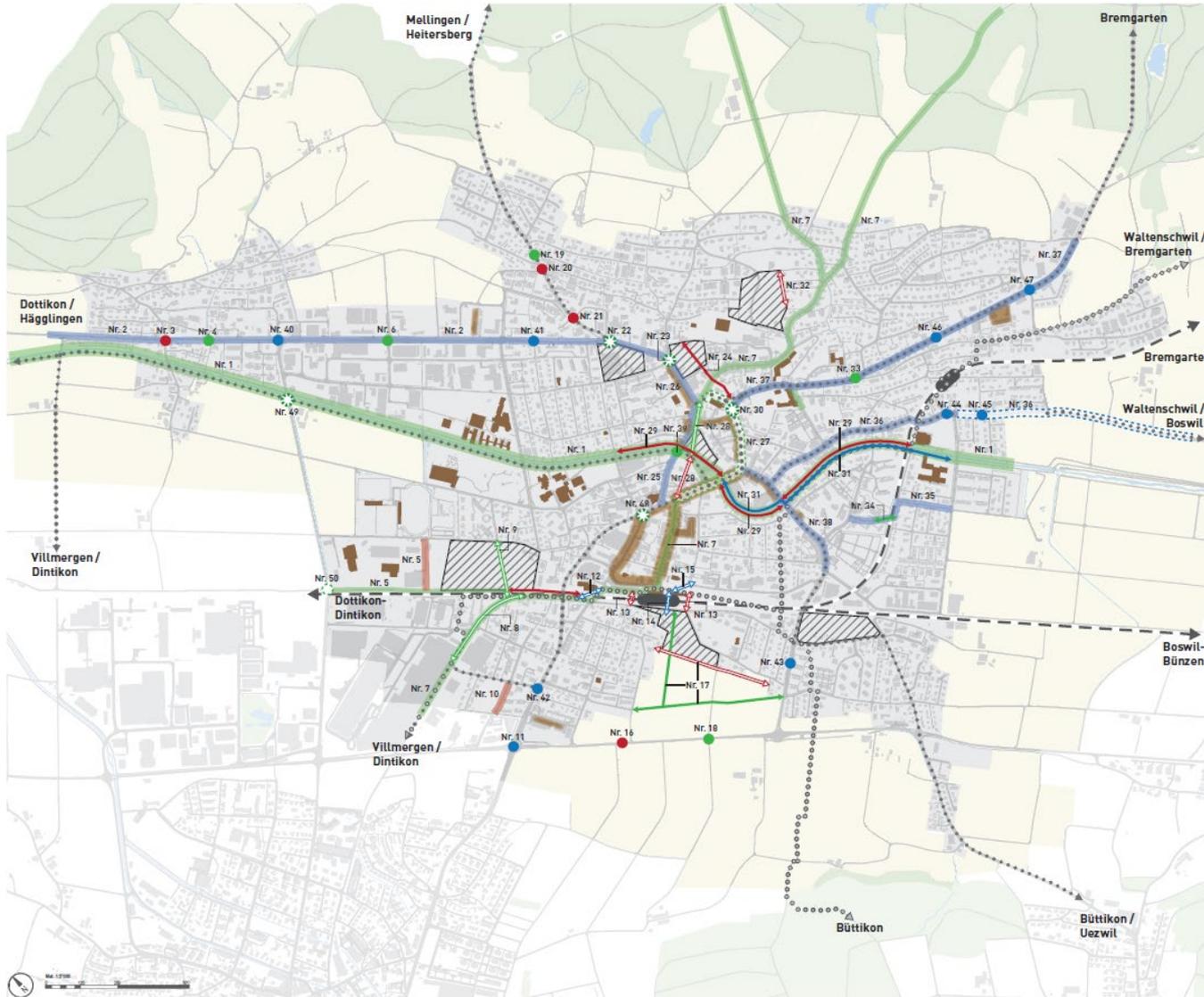
Motorisierter Individualverkehr / Parkierung



Kombinierte Mobilität / Öffentlicher Verkehr



Fuss- und Veloverkehr



Themenspeicher

- Für Sammlung von Fragen und weitere Themen

Pause



Diskussion Stärken & Schwächen

- 40 Min. Zeit für Sichtung der Analyseplakate und Einbringen von Inputs in Gruppe
- Einteilung in Gruppe gemäss farbigem Kleber auf Namensschild
- Jede Gruppe diskutiert alle 3 Analyseplakate (ca. 10-13 Min. pro Plakat)
- Pro Gruppe ist mind. 1 Ansprechperson vom Bearbeitungsteam anwesend
- Im leeren Plan können Stärken / Schwächen direkt eingezeichnet oder auf Post-its notiert werden
- Pro Plakat werden zusätzlich 2 Fragen gestellt die mittels Kleber beantwortet werden können

Vorstellung Stärken & Schwächen

- Wichtigste Themen pro Plakat werden von Ansprechperson aus dem Bearbeitungsteam vorgestellt

Traktanden

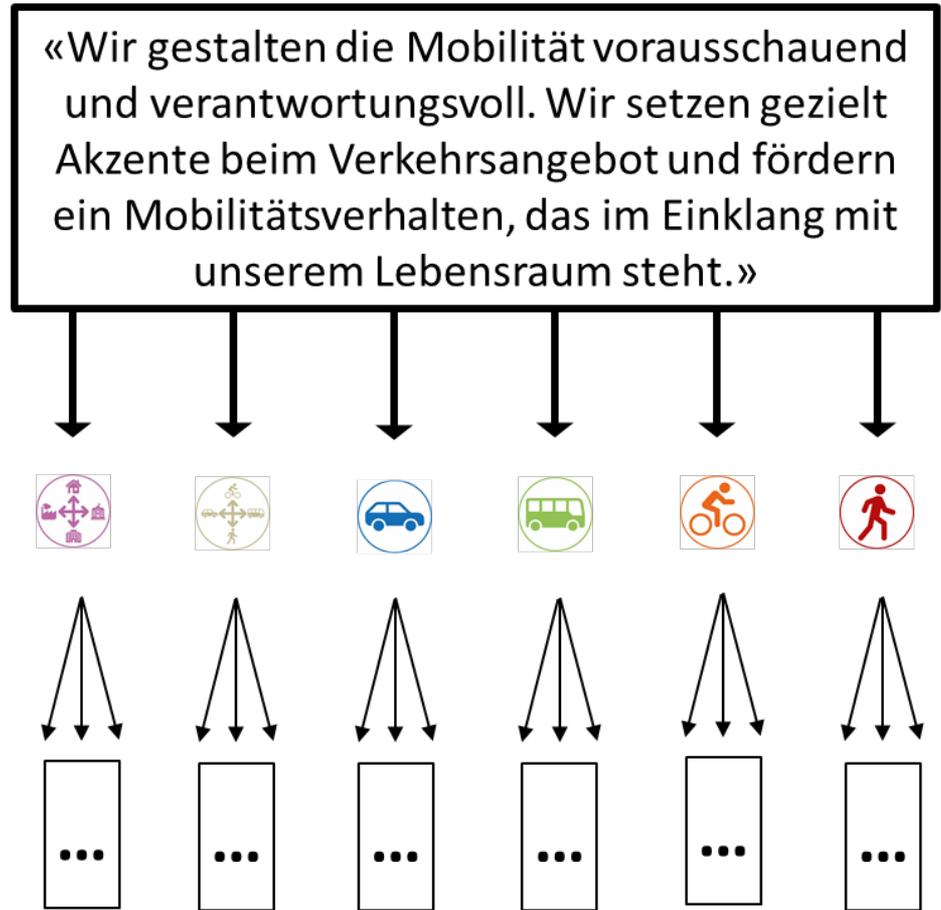
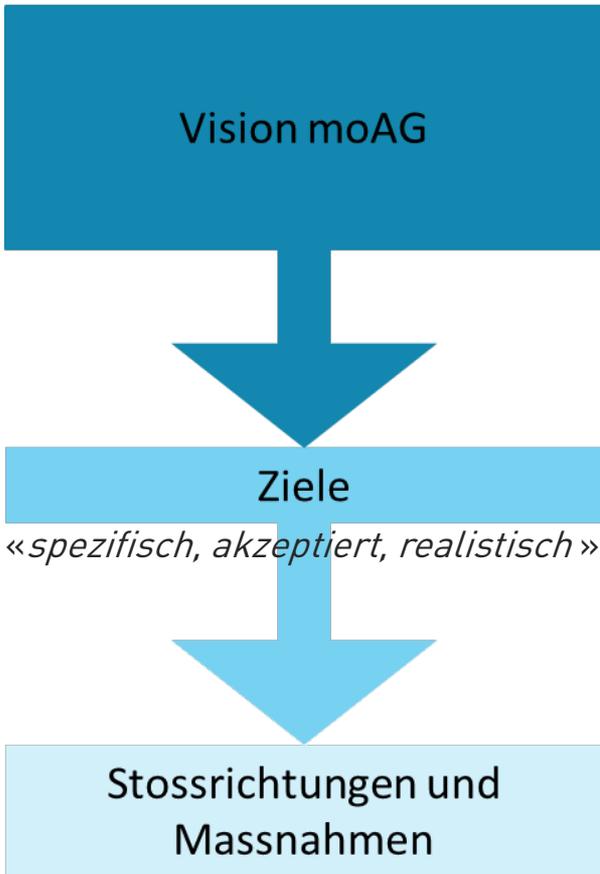
1. Begrüssung / Vorstellungsrunde
2. Einführung
3. Stimmungsbild
4. Situationsanalyse
5. *Pause*
- 6. Ziele**
7. Weiteres Vorgehen

Übergeordnete Ziele

Mobilitätsstrategie Kanton Aargau (moAG)

								
Wohlen =	Kernstadt	↗	↗	↘	→	↗	(→)	↗
	Urbaner Entwicklungsraum	↗	↗	↘	↗	↗	→	↗
	Ländliches Zentrum	↗	↗	↘	↗	↗	↗	↗
	Ländliche Entwicklungsachse	→	(↗)	(↘)	→	(↗)	↗	↗
	Ländlicher Entwicklungsraum	→	→	→	→	→	(↗)	(↗)

Aufbau Zielsystem



Siedlungsraum



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.

Ziel 1: ...
Ziel 2: ...
etc.

Gesamtverkehr



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-/ Aufenthaltsqualität in Wohlen hat.



Ziel 1: ...
Ziel 2: ...
etc.

Fussverkehr



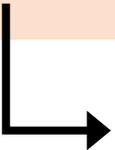
Das zu Fuss gehen ist zusammen mit dem Velofahren die neue Fortbewegungsform für den Binnenverkehr in Wohnen. Ein attraktives, sicheres und direktes Fussverkehrsnetz, welches auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt ist, erhöht den Fussverkehrsanteil.

Ziel 1: ...
Ziel 2: ...
etc.

Veloverkehr



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.



- Ziel 1: ...
- Ziel 2: ...
- etc.

Öffentlicher Verkehr



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.

Ziel 1: ...
Ziel 2: ...
etc.

Motorisierter Individualverkehr



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.



Ziel 1: ...
Ziel 2: ...
etc.

Bewerten der Ziele

- 20 Min. Zeit für Sichtung der Zielplakate und Bewertung / Gewichtung
- Freies Bewegen zwischen den Plakaten
- Ansprechpersonen vom Bearbeitungsteam stehen bei Fragen zur Verfügung
- Auf den Plakaten können die Ziele mittels Kleber bewertet werden:
 - Pro Person und Plakat 2 grüne (wichtiges Ziel) und 2 rote (nicht wichtiges Ziel) Kleber
 - Zur Verfügung stehenden Kleber müssen nicht alle verwendet werden (Möglichkeit nur 1 oder keinen Kleber zu verwenden)

Traktanden

1. Begrüssung / Vorstellungsrunde
2. Einführung
3. Stimmungsbild
4. Situationsanalyse
5. *Pause*
6. Ziele
7. **Weiteres Vorgehen**

Begleitgruppensitzung I

- Fotoprotokoll
- Ergebnisbericht
- Versand Präsentation und Fotoprotokoll an Teilnehmende

Weiteres Vorgehen mit heutigen Inputs

- Begehung vor Ort zur fachlichen Einordnung Schwachstellen und Stärken
- Einarbeitung Schwachstellen und Stärken in Analysebericht und –pläne
- Überarbeitung der Ziele aufgrund Ergebnisse Analyse und heutiger Bewertung
- Konsolidierung Analyse und Ziele im Projektteam

Weiteres Vorgehen

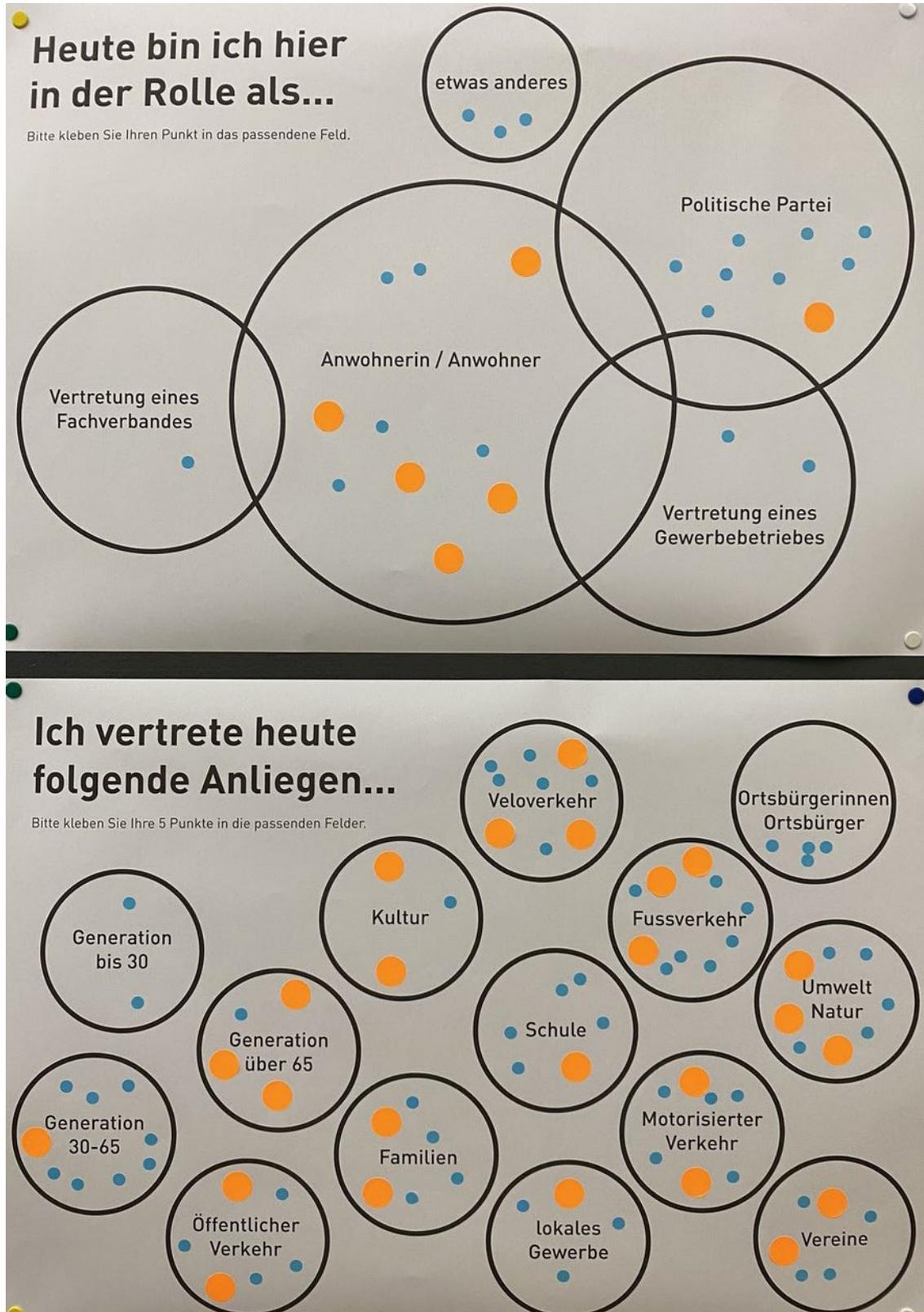
Vielen Dank für eure Mitarbeit!





3. Fotoprotokoll

3.1 Rollen und vertretene Anliegen





3.2 Gruppendiskussion Schwachstellen

Gruppe 1

Analyseplan Fuss- und Veloverkehr

Wohlen

Auf dem Plan sind die wichtigsten orientierenden Inhalte sowie die Schwachstellen dargestellt. Die Schwachstellen wurden durch die Gemeinde und das Bearbeitungsteam erhoben und mit den Massnahmen aus dem KGV 2011 ergänzt, für welche noch kein Projekt erarbeitet wurde resp. aktuell eines in Erarbeitung ist. Es handelt sich um einen Arbeitsstand. Die Ergebnisse aus dem Workshop werden anschliessend eingearbeitet.

Handwritten Annotations:

- Fahrbahn Trottenweg
- Schulweg von Anglikon / Wiederwil
- velofans/Anwohnerung KIGA
- Verfügen über Trottenweg in Unterflur
- Velo- und Fussweg von Kühle - Bismarck für Schulklassen
- Abbiegung
- Velo-Überführung Anglikon Villmurgasse Querung Hauptstrasse
- Behinderung BDB Strasse für junge Kinder nicht sicher

Stärken

Schwächen

- Plattstrasse erste Einbahn? Elterntag
- Kiga Assch und Bismarck → Seiten oder Markierung (Gelb) Markierung nur bei Platten → eine Platte
- Elterntag (alle Schulhäuser)

Sicherheitsfragen:

Fühlen Sie sich mit dem Velo auf den Strassen in Wohlen sicher?

ja |||

nein H

Fühlen Sie sich als Fussgänger in Wohlen sicher?

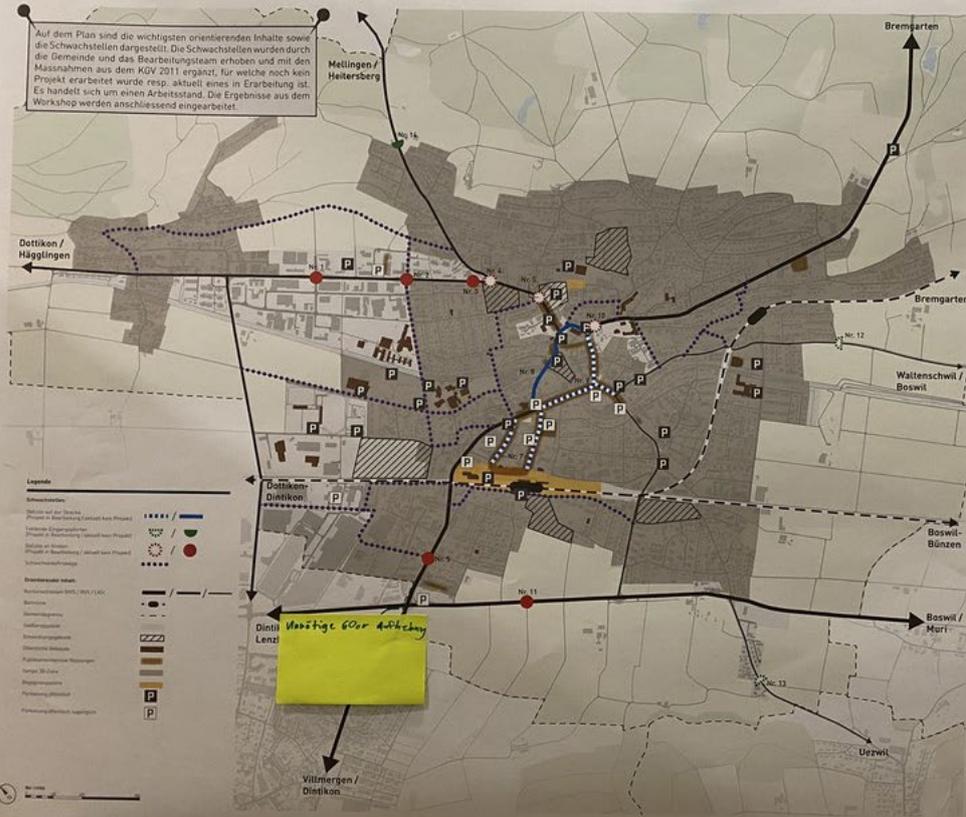
ja |||

nein



Analyseplan Motorisierter Individualverkehr

Wohlen



Stärken

Schwächen

Fühlen Sie sich mit dem Auto / Motorrad auf den Strassen in Wohlen sicher?

ja
nein

Hat es Ihrer Meinung nach genügend öffentliche Parkplätze im Zentrum Wohlehs?

ja
nein

Analyseplan Kombinierte Mobilität / Öffentlicher Verkehr

Wohlen



Stärken

Schwächen

Gutes Ortsbusnetz
kein Sonntags-Ortsbus
kein Ortsbus Jahresabo mehr (Janai)

Wie oft benutzen Sie das Mobility-Angebot in Wohlen?

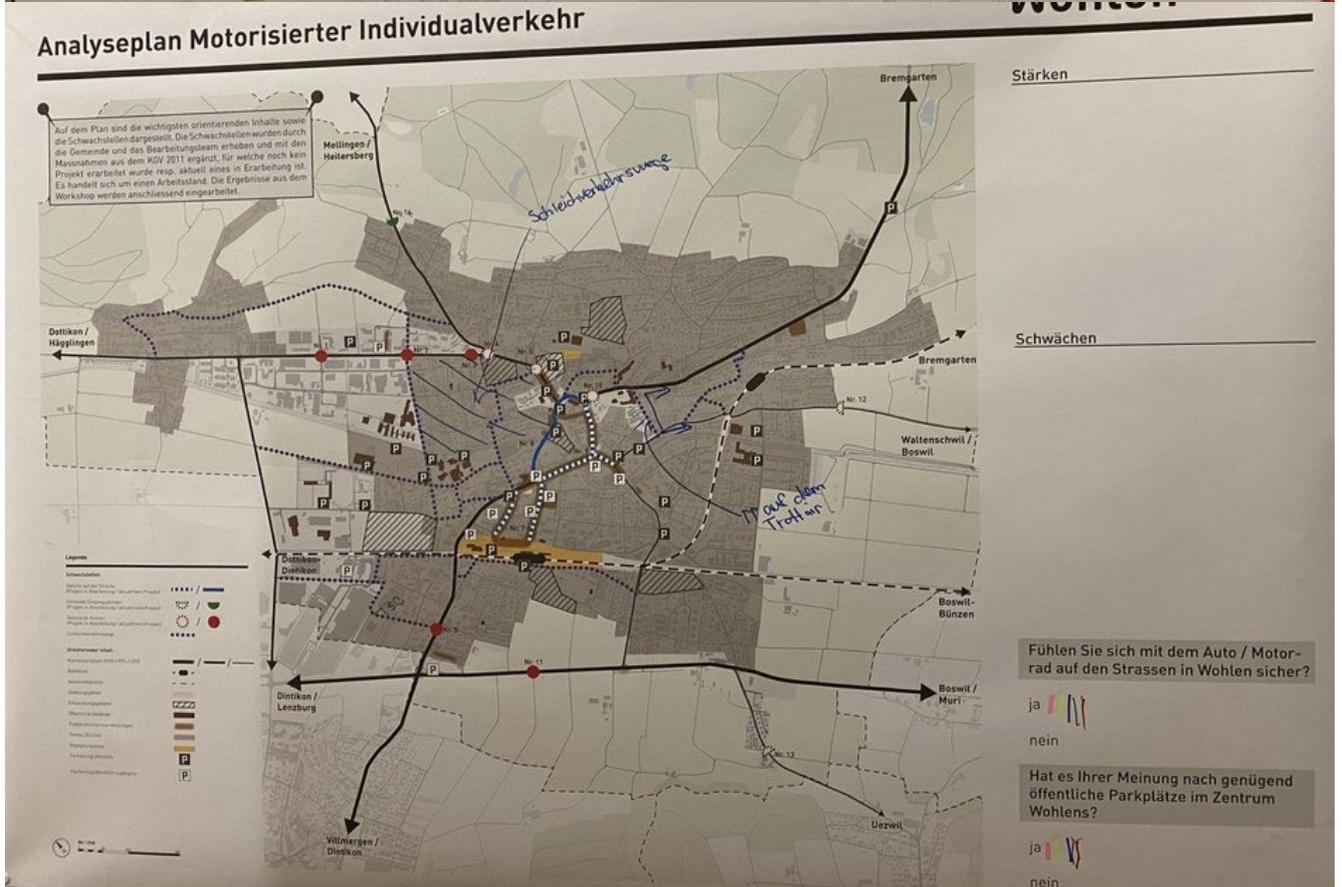
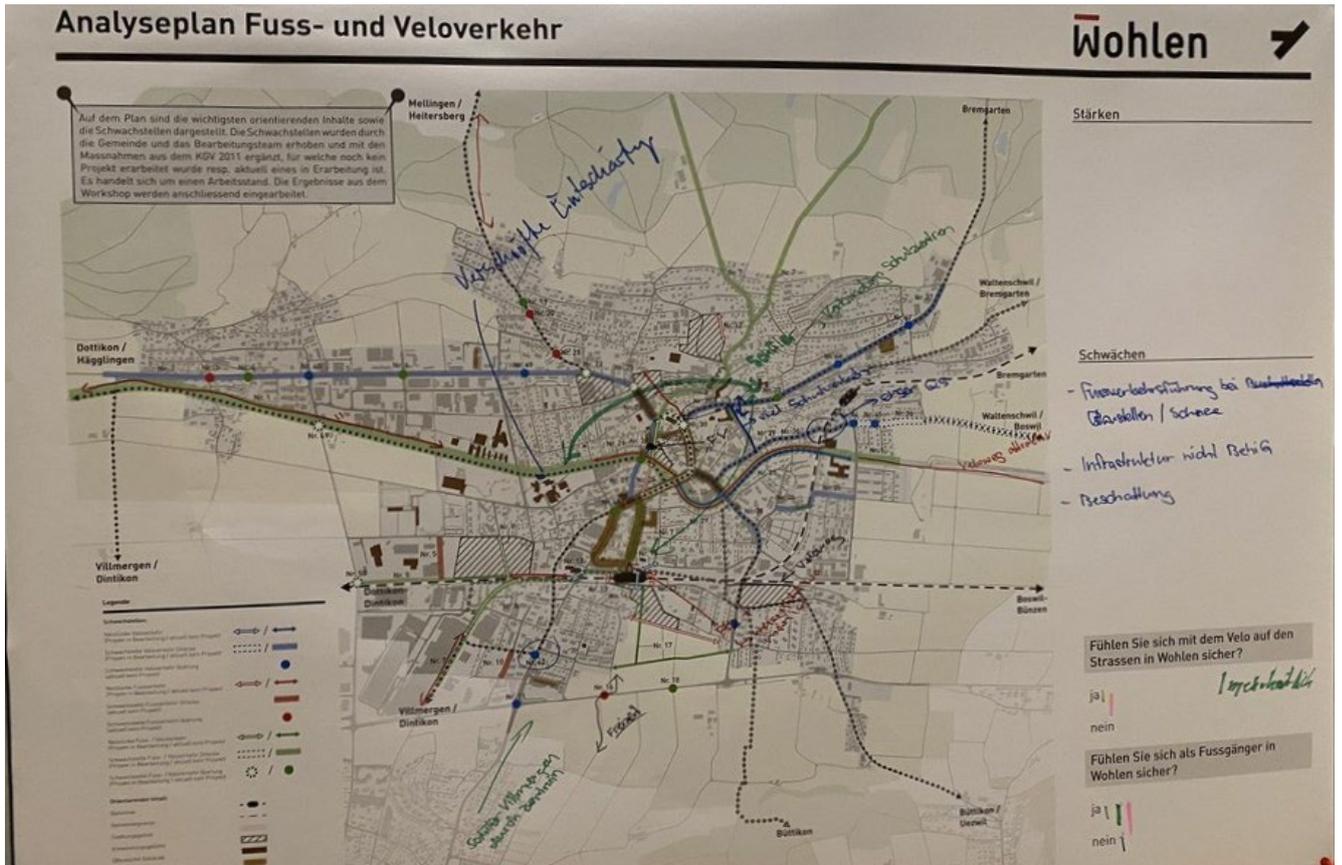
nie
selten
1x pro Monat
1x pro Woche
täglich

Wie oft benutzen Sie den Bus in Wohlen?

nie
selten
1x pro Monat
1x pro Woche
täglich



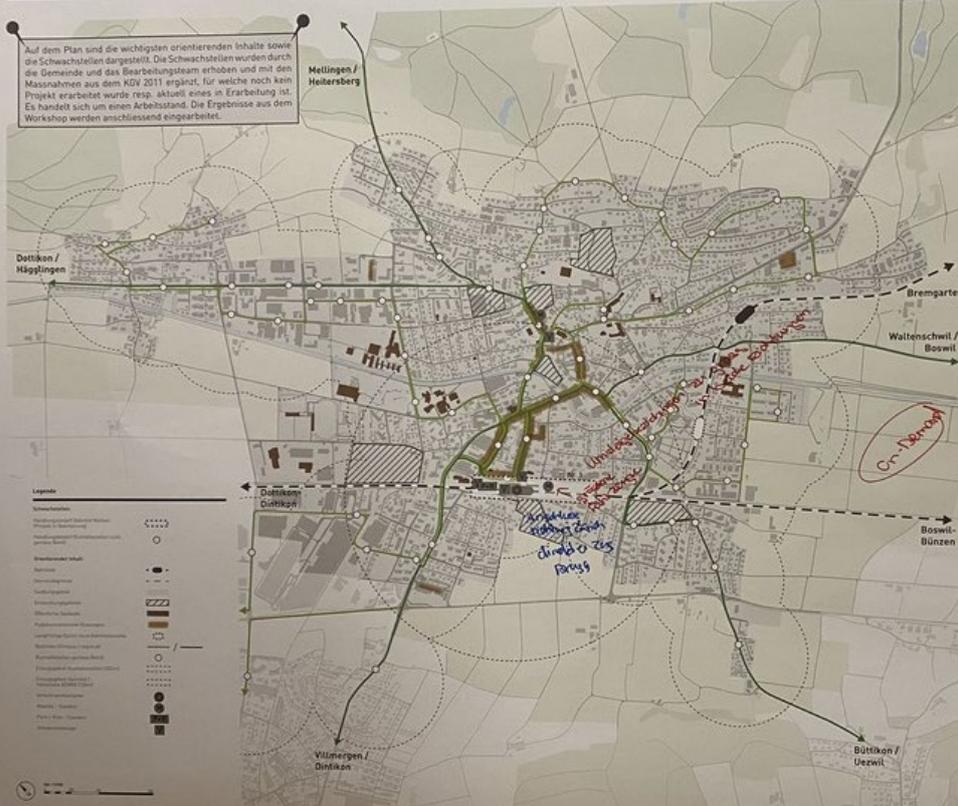
Gruppe 2





Analyseplan Kombinierte Mobilität / Öffentlicher Verkehr

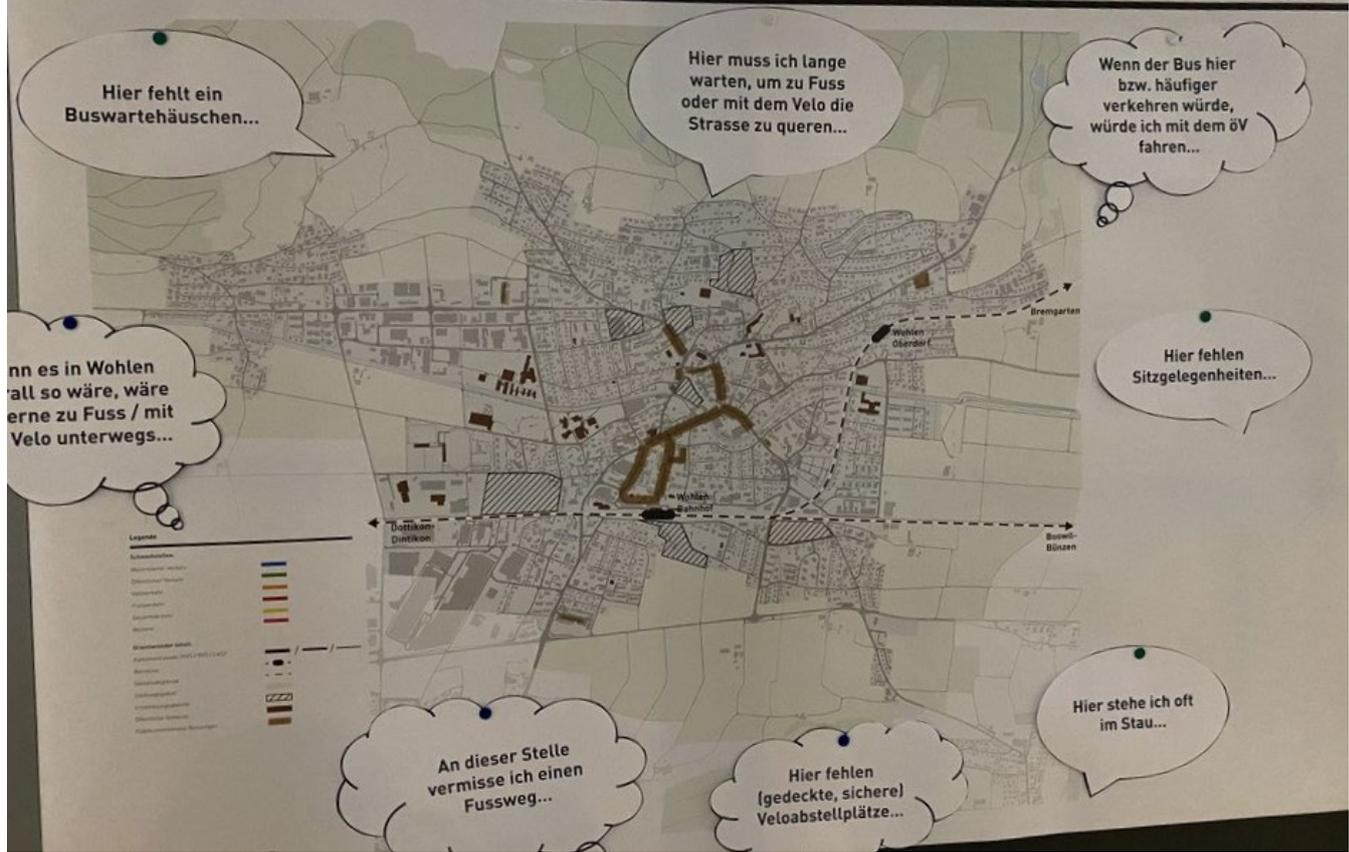
Wohlen

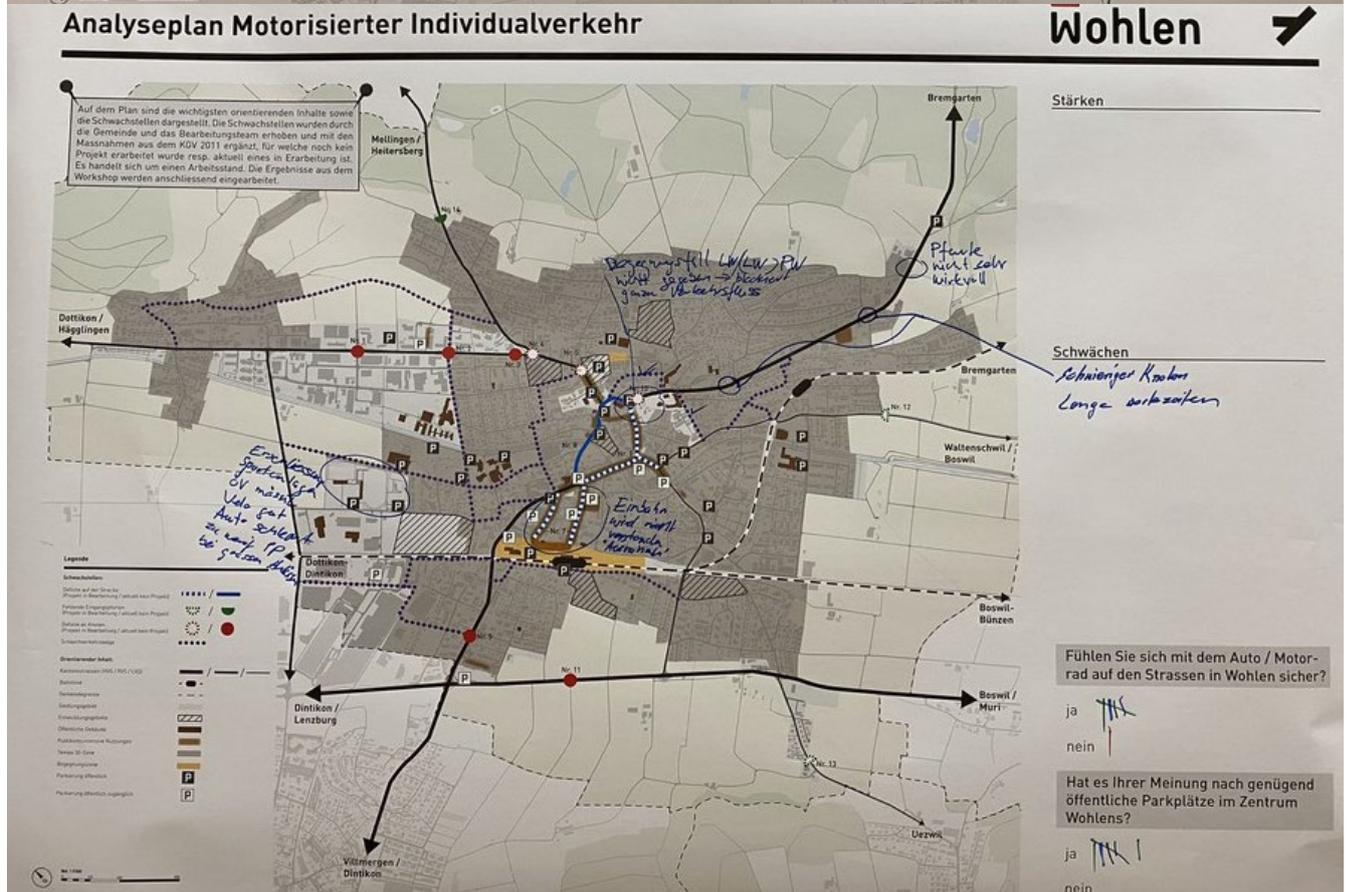
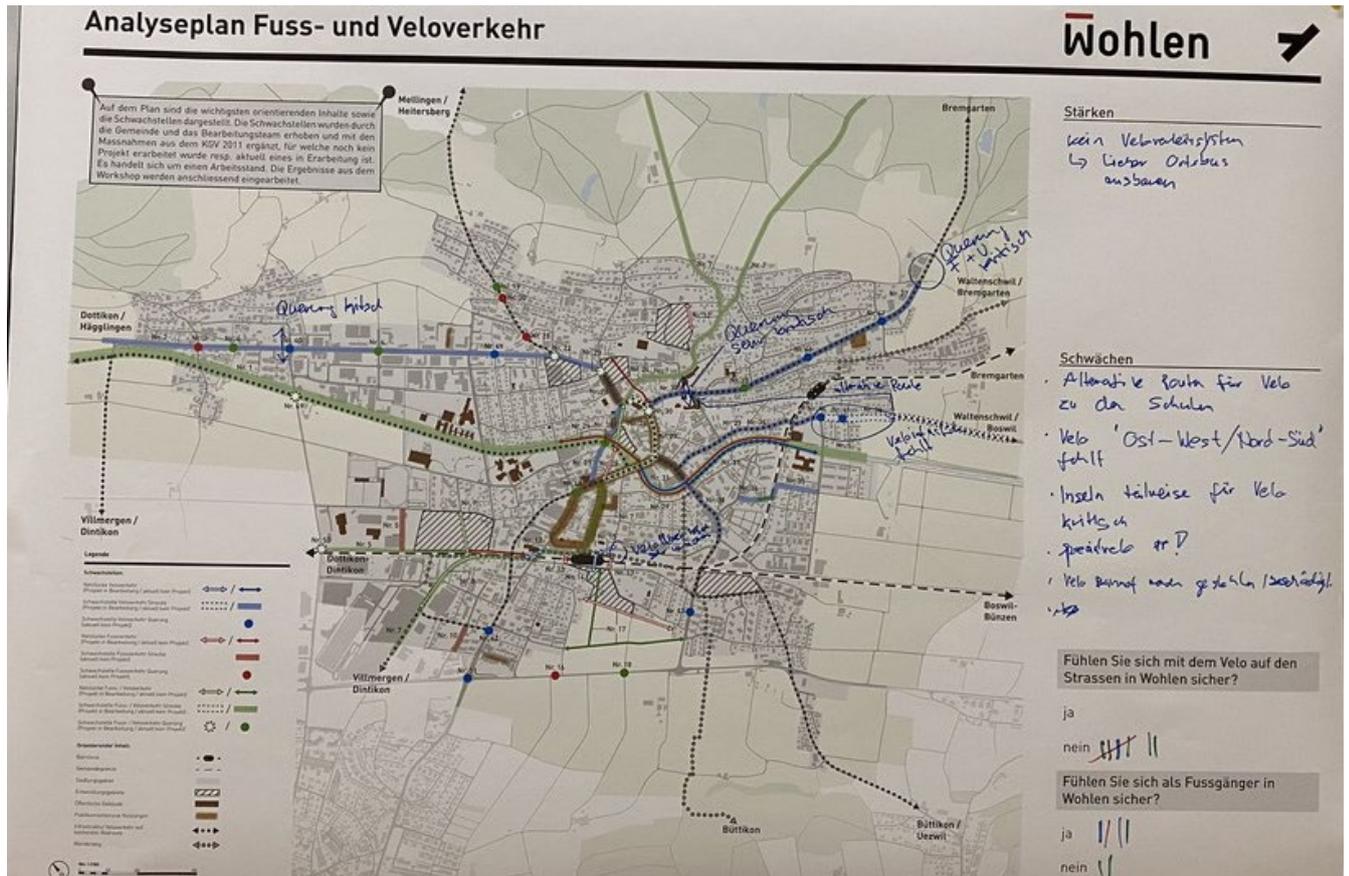


- Stärken**
-
- Schwächen**
-
- Wie oft benutzen Sie das Mobility-Angebot in Wohlen?
- nie
 - selten
 - 1x pro Monat
 - 1x pro Woche
 - täglich
- Wie oft benutzen Sie den Bus in Wohlen?
- nie
 - selten
 - 1x pro Monat
 - 1x pro Woche
 - täglich

Schwachstellen Verkehr in der Gemeinde Wohlen

Wohlen







Hier können Sie uns weitere wichtige Themen bzw. Fragen für den weiteren Prozess mitteilen:

- Abstände FGS zu nahe am Kreisell

- Abstände FGS teilweise sehr gering

- LW (insbesondere die Gassen) im Zentrum stehend

- Linksablieger vermeiden

- Wird Wachstum berücksichtigt?

- Bei Entwicklungen ist wichtig die Einbettung ins Gesamtsystem

Torsituation "Gestaltung"
T30 nicht gut gelöst

- Bäume ^{in Trottoir} Rumelstrasse freiplich → Es wird auf die Strasse ausgewichen

- Randsteine zu hoch für Rollst- / Kinderwagen

- Klimathemen: Wo werden die ~~Aspekte~~ behandelt



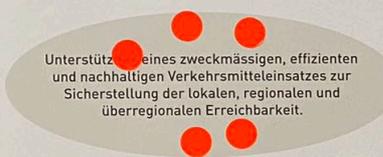
3.3 Bewertung der Ziele

Zielbild Gesamtverkehr

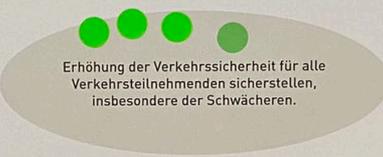
Wohlen



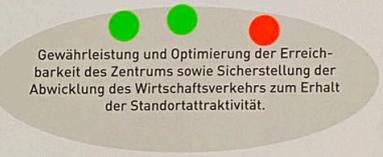
Die zukünftige Mobilität in Wohlen ist für Unternehmen und Bevölkerung nachhaltig, effizient und ressourcenschonend. Durch eine bessere Abstimmung zwischen den Verkehrsmitteln und die Offenheit für neue Mobilitätsformen erfolgt eine Verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fuss-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



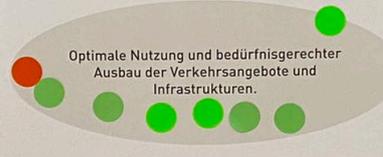
Unterstützung eines zweckmässigen, effizienten und nachhaltigen Verkehrsmiteinsatzes zur Sicherstellung der lokalen, regionalen und überregionalen Erreichbarkeit.



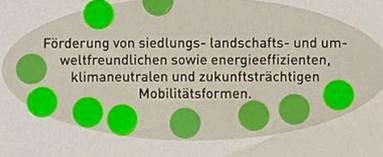
Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sicherstellen, insbesondere der Schwächeren.



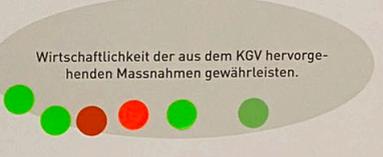
Gewährleistung und Optimierung der Erreichbarkeit des Zentrums sowie Sicherstellung der Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs zum Erhalt der Standortattraktivität.



Optimale Nutzung und bedürfnisgerechter Ausbau der Verkehrsangebote und Infrastrukturen.



Förderung von siedlungs- landschafts- und umweltfreundlichen sowie energieeffizienten, klimaneutralen und zukunftsträchtigen Mobilitätsformen.



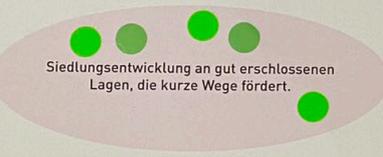
Wirtschaftlichkeit der aus dem KGV hervorgehenden Massnahmen gewährleisten.

Zielbild Siedlungsraum

Wohlen



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.



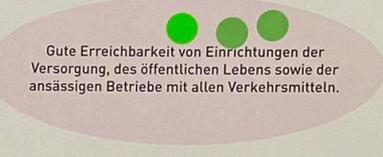
Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen, die kurze Wege fördert.



Reduktion der Trennwirkung der Ortsdurchfahrten.



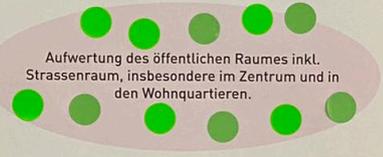
Minimierung der Verkehrs-Emissionen und -Immissionen (Lärm und Luft).



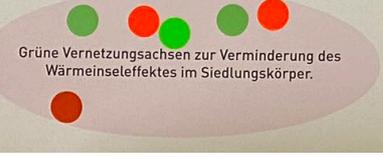
Gute Erreichbarkeit von Einrichtungen der Versorgung, des öffentlichen Lebens sowie der ansässigen Betriebe mit allen Verkehrsmitteln.



Schutz der Quartiere vor dem Durchgangs- und Schleicherkehr.



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



Grüne Vernetzungsachsen zur Verminderung des Wärmeinseleffektes im Siedlungskörper.







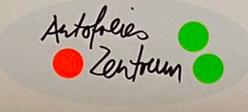
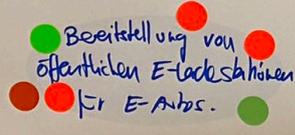
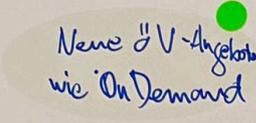
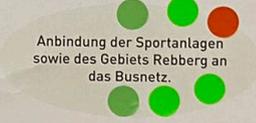
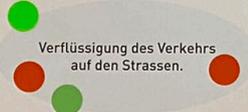
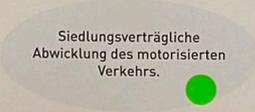
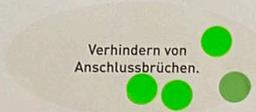
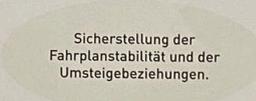
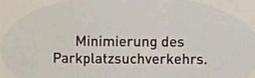
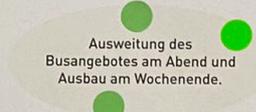
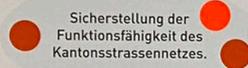
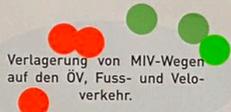
Zielbild Motorisierter Individualverkehr / Öffentlicher Verkehr



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.



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.



Zielbild Fussverkehr / Veloverkehr



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.



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.

