

Machbarkeitsstudie Entwicklung Bahnhof Wohlen

Schlussbericht

Gemeinde Wohlen, SBB, BDWM Transport AG, BVU Abteilung Verkehr

12.8.2013

Bearbeitung

Marco Starkermann

Markus Zäh

Marc D. Knellwolf

Kilian Treichler

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

dipl. Architekt ETH

Zeichner FR Raumplanung EFZ

Metron Verkehrsplanung AG T 056 460 91 11

Postfach 480 F 056 460 91 00

Stahlrain 2 info@metron.ch

5201 Brugg www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	5
2	Einleitung	6
3	Rahmenbedingungen und Anforderungen	8
3.1	Infrastrukturprojekt SBB	8
3.2	Bushof	8
3.3	Endhaltestelle BDWM	9
3.4	Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	9
3.5	Erschliessung MIV	11
3.6	Veloparkierung Bike+Ride	11
3.7	Parkierung / Park+Ride	12
3.8	Kiss+Ride, Taxi, Mobility	12
3.9	Güterschuppen	13
3.10	Freiverlad	13
3.11	Städtebau und Freiraum	15
4	Zielsetzungen	18
5	Die 5 Grundkonzeptionen	21
5.1	Erste Eingrenzung des Variantenspektrums	21
5.2	Neue Gleisquerungsmöglichkeiten	21
5.3	Gliederung der Konzeptionen	24
5.4	Übersicht über die 5 Grundkonzeptionen	25
5.5	Kurzbeschreibung zu den 5 Grundkonzeptionen	26
6	Beurteilung der 5 Konzeptionen	31
6.1	Beurteilung der Konzeptionen anhand zentraler Merkmale	31
6.2	Vergleich der Umsteigewege	32
6.3	Übersicht zum Konfliktpotenzial aufgrund der Verkehrsströme auf dem Bahnhofplatz	33
7	Empfehlung zur Eingrenzung der Konzeptionen	34
8	Beschlüsse	37
9	Weiteres Vorgehen	39
9.1	Empfehlung für das weitere Vorgehen	39
9.2	Vorschlag zur Finanzierung der Personenunterführung West	40
9.3	Interessensabwägung betreffend Güterschuppen	40

9.4	<i>Prozess Verlegung Freiverlad</i>	40
9.5	<i>Sofortmassnahmen</i>	41
10	Anhang	42
10.1	<i>Grundlagen</i>	43
10.2	<i>Abklärungen Dimensionierung Bushof</i>	44
10.3	<i>Grobkostenschätzung Verlegung Freiverlad</i>	49
10.4	<i>Abklärungen Städtebau</i>	51
10.5	<i>Analyseplan Verkehr</i>	53
10.6	<i>Analyseplan Freiraum / Städtebau</i>	54
10.7	<i>Frühzeitig verworfene Konzeptionen</i>	55
10.8	<i>Abklärungen betreffend neuer Gleisquerungsmöglichkeiten</i>	58
10.9	<i>Ausschnitt kommunaler Nutzungsplan</i>	64
10.10	<i>Ausschnitte Konzeptionen A und B im Format A3</i>	65

Beilagen

Die 5 Grundkonzeptionen wurden im Massstab 1:1'000 ausgearbeitet und sind integraler Bestandteil dieser Dokumentation:

- Beilage 1: Konzeption A1
- Beilage 2: Konzeption A2
- Beilage 3: Konzeption A3
- Beilage 4: Konzeption B1
- Beilage 5: Konzeption B3

1 Zusammenfassung

Beim Bahnhof Wohlen besteht in vielerlei Hinsicht Handlungsbedarf. So sind infrastrukturelle Mängel (u.a. beim Bushof und der Endhaltestelle der BDWM) vorhanden, werden die Anlagen den heutigen Komfortansprüchen nicht mehr gerecht und besteht Sanierungsbedarf. Es wurde daher beschlossen, im Rahmen der vorliegenden Studie die Machbarkeit und Potentiale verschiedener Konzeptionen für eine Neugestaltung des Bahnhofareals zu prüfen und die Grundlagen und Rahmenbedingungen für weitere Planungen zu schaffen.

Die Basis bildet eine Analyse der Ausgangslage. Hierzu gehören die Bestandsaufnahme der heutigen Erschliessungen für die verschiedenen Verkehrsträger inkl. Parkierungs- / Abstellmöglichkeiten. Als für die zukünftige Entwicklung wichtige Rahmenbedingungen werden weiter die Infrastrukturprojekte der SBB (Ausbau Publikumsanlagen, langfristig 3. Gleisachse), die Angebotsentwicklung bei Postauto und BDWM sowie Möglichkeiten und Restriktionen für Veränderungen bei Freiverlad und Güterschuppen dargelegt. Auch wird die städtebauliche Einbindung des Bahnhofs aufgezeigt.

Von über zehn aufgezeigten Konzeptionen wurden fünf detailliert betrachtet. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Konzeptionen A, bei welchen der Bushof in westlicher Lage bei den heutigen Haltestellen der Orts- und Regionalbuslinien zu liegen kommt und den Konzeptionen B, bei denen der Bushof in östlicher Lage im Bereich der BDWM und des Güterschuppens resp. der Freiverlade-Anlage vorgesehen ist.

Ein wichtiger Teil bei der Beurteilung der Konzeptionen waren neben der Anordnung der verschiedenen Nutzungen, städtebaulichen Aspekten und Umsetzungsrisiken auch die Verkehrsflüsse, dabei insbesondere die Lage von Gleisquerungen für den Fuss- und Veloverkehr, die Länge der Umsteigewege und das Konfliktpotential auf dem Bahnhofplatz aufgrund der Verkehrsströme.

Es zeigte sich aufgrund der Gesamtbeurteilung, dass die Konzeptionen A mit Standort des Bushofs in westlicher Lage zum Stationsgebäude weiterzuverfolgen sind. Zur Verbesserung der Umsteigesituation Mittelperron SBB - Bushof sind dabei die Planungen einer neuen Personenunterführung West voranzutreiben. Die Konzeptionen B sind nicht weiter zu verfolgen.

Ausschlaggebend für diesen Entscheid waren die besseren infrastrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten, eine übersichtlichere und kompakte Busanlage, die bessere Entflechtung der Verkehrsströme, optimaler Busbetrieb und geringere Umsetzungsrisiken und Realisierungswiderstände.

Aus Sicht der Begleitgruppe wird eine Weiterentwicklung des Bahnhofareals gemäss Konzeption A3 als anzustrebender Zielzustand empfohlen. Dazu ist der Entscheid für eine Verlegung oder Aufhebung des Freiverlads herbeizuführen. Weiter ist der Entscheid für einen Abbruch des Güterschuppens im Rahmen einer Interessensabwägung zwischen den Erhaltungszielen und einer optimalen Bahnhofsanlage zu treffen. Als Grundlage muss die Bahnhofsplanung weiter konkretisiert werden.

2 Einleitung

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf beim Bahnhof Wohlen ist gross. Sowohl das Agglomerationsprogramm als auch der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) sehen für das Bahnhofsa-real mehrere Massnahmen vor. Wie die Mitwirkung zum KGV zeigte, ist auch aus Sicht der Bevölkerung eine gesamthafte Aufwertung des Bahnhofareals vordringlich.

Der Handlungsbedarf kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Erscheinung, Übersichtlichkeit und Orientierung der Bahnhofanlage sowie der Vor-bereiche entsprechen nicht den heutigen Bedürfnissen.
- Der Bushof ist zu klein. Es fehlen Haltekanten für die Realisierung von zusätzlichen Linien (z.B. Probetrieb Dottikon/Dintikon - Villmergen - Wohlen). In den Spitzenstun-den muss bereits heute improvisiert werden.
- Der Bushof genügt den heutigen Komfortansprüchen nicht mehr: keine gedeckte War-temöglichkeiten, unübersichtlich, Anforderungen Behindertengleichstellungsgesetz.
- Die heutige Anlage der BDWM im Bahnhof Wohlen ist für den Betrieb mangelhaft (Per-ronhöhe und -breite) und sanierungsbedürftig.
Eine optimierte Einführung der BDWM in den Bahnhof Wohlen ist eine Massnahme gemäss dem Agglomerationsprogramm Aargau-Ost (Priorität A).
- Die Gleisanlagen der BDWM Transport AG müssen saniert werden. Die Erneuerung der Streckengleise in Richtung Bremgarten soll bis 2015 erfolgen. Die Sanierung der Bahnhofsanlage ist in einer zweiten Etappe geplant.
- Die Unterführungen sind unübersichtlich und unattraktiv. Da sie seinerzeit nicht für den Mischverkehr (Fussgänger / Velo) konzipiert wurden, ist die Benutzung für Velofahren-de unbefriedigend.
- Die fussläufige Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Endhaltestelle BDWM ist unat-traktiv.
- Die Veloabstellanlagen sind unattraktiv.

Auftrag

Die an der Planung des Bahnhofs Wohlen beteiligten Akteure¹ haben an der Startsitung vom 18. Februar 2011 beschlossen,

- die Planung für den Bahnhof Wohlen rasch voranzutreiben und
- im Rahmen einer Studie die Machbarkeit und Potentiale verschiedener Konzeptionen zu prüfen.

¹ SBB, BDWM Transport AG, Postauto Aargau, BVU Abteilung Verkehr, Gemeinde Wohlen

Das Ziel der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist die Erarbeitung folgender Grundlagen:

- Klärung grundsätzlicher Randbedingungen
- Nachweis der Machbarkeit und der Potentiale verschiedener Konzeptionen mit grober Kostenschätzung
- Entscheidungsgrundlage über Erhalt oder Abbruch Güterschuppen / Freiverlad / Anordnung Bahnhof BDWM
- Grundlage und Rahmenbedingungen für weitere Planungen (z.B. Masterplan Bahnhof / Wettbewerb)

Arbeitsgruppe

Die Arbeiten wurden von einer Arbeitsgruppe mit Vertretungen der Gemeinde Wohlen und dem Kanton Aargau sowie den betroffenen Transportunternehmen (SBB, BDWM, Postauto) fachlich begleitet. Die Arbeitsgruppe traf sich an 4 Sitzungen. Folgende Mitglieder waren vertreten:

- Walter Dubler, Gemeinde Wohlen, Gemeindeammann
- Nicole Imfeld, Gemeinde Wohlen, Leiterin Abteilung Planung, Bau und Umwelt
- Andrea Mader, Kanton Aargau, BVU Ortsbild, Siedlung und Städtebau
- Oliver Morel, Kanton Aargau, Öffentlicher Verkehr
- Patrick Zingg, Postauto, Leiter Filiale Aarau
- Walter Oettli, BDWM, Leiter Infrastruktur
- Andreas Wingeier, SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte
- Pius Amrein, SBB Immobilien, Teamleiter Bewirtschaftung

Begleitgruppe

Die Begleitgruppe (Entscheidungsgremium) setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

- Walter Dubler, Gemeinde Wohlen, Gemeindeammann
- Matthias Jauslin, Gemeinde Wohlen, Vizeammann
- Arsène Perroud, Gemeinde Wohlen, Gemeinderat
- Nicole Imfeld, Gemeinde Wohlen, Leiterin Abteilung Planung, Bau und Umwelt
- Patrick Zingg, Postauto, Leiter Filiale Aarau
- Dr. Severin Rangosch, Direktor BDWM
- Hans Ruedi Rihs, Kanton Aargau, Leiter Öffentlicher Verkehr
- Dr. Heinrich Speck, Kanton Aargau, Kreisplaner
- Michael Schmid, SBB Immobilien, Leiter Fläche Region Mitte

3 Rahmenbedingungen und Anforderungen

3.1 Infrastrukturprojekt SBB

Die SBB sind zurzeit an der Planung diverser Infrastrukturmassnahmen am Bahnhof Wohlen. Das Projekt sieht in erster Linie eine Verbesserung der Publikumsanlagen vor und setzt die neuen Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz um. Im Sommer/Herbst 2013 wird das Vorprojekt abgeschlossen sein. In der Folge wird ein Bauprojekt ausgearbeitet. Baubeginn ist im Jahr 2017 vorgesehen. Im Rahmen des Infrastrukturprojektes werden Vorentscheide mit grossen Auswirkungen auf die Anordnung und Entwicklung der gesamten Bahnhofanlage getroffen.

Anforderung seitens SBB an die Bahnhofskonzeption

- *Freihaltung 3. Gleisachse für Durchgangsverkehr auf heutigem Gleis 1. Ab Perronkante sind 5.0 Meter freizuhalten (Interessenslinie SBB).*
- *Die S-Bahnlinien werden auch langfristig ab den Gleisen 2 und 3 verkehren. Die Umsteigebeziehungen SBB - BDWM / Bus sind auf diese Randbedingung hin zu optimieren.*
- *Neue, zusätzliche Personenunterführungen wären unverzüglich in das SBB Infrastrukturprojekt einzubeziehen.*

Hinweise:

- Eine Nutzung des Gleis 1 für die S-Bahn würde hohe Kosten nach sich ziehen (ca. 40 Mio. Fr.²), da die Einfahrt heute nur mit Ablenkung und damit mit reduzierter Geschwindigkeit befahrbar wäre (Weichenanpassungen notwendig).
- Die SBB ist zu einem grossen Teil Grundeigentümerin der Flächen beim Bahnhof.

3.2 Bushof

Im Rahmen der vorliegenden Studie wird der Bushof gemäss Prognosen von Postauto auf 14 Kanten (davon 8 für Gelenkbusse) ausgelegt (Abklärungen zur Dimensionierung des Bushofs siehe Anhang 10.2). Der von Postauto ausgewiesene Bedarf ist im Rahmen vertiefter Planungsarbeiten durch den Kanton zu konsolidieren.

Annahme für Machbarkeitsstudie

Dimensionierung Bushof auf 14 Haltekanten, davon 8 für Gelenkbusse

² Grobkostenschätzung durch die SBB ist im Rahmen der Prüfung eines Wendegleises in Wohlen erfolgt.

3.3 Endhaltestelle BDWM

In den nächsten Jahren werden die Züge der BDWM zwischen Wohlen, Bremgarten und Dietikon aufgrund von Nachfragezuwächsen auf rund 112 Meter verlängert (Umstellung von 2- auf 3-teilige Züge). Da die heutige Perronanlage in Wohlen nur auf 2-teilige Züge ausgelegt ist, sollen die Perrongleise der BDWM gemäss Mehrjahresprogramm in den nächsten 10 Jahren angepasst werden. Die BDWM benötigt am Bahnhof Wohlen 2 Gleise. Wünschbar ist ein Mittelperron von 120m mit einem überdachten Bereich von ca. 35m.

Langfristig ist auf dem Abschnitt Wohlen - Bremgarten West eine Verdichtung zum 15-Min.-Takt, zumindest in den Hauptverkehrszeiten, in Diskussion.

Annahme für Machbarkeitsstudie

2 Perronkanten à 120m (von Vorteil Mittelperron), 35 m überdacht

3.4 Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Der Bahnhof ist für den Langsamverkehr durch ein dichtes Strassen- und Wegnetz erschlossen. Die Haupteerschliessung erfolgt nordseitig durch die Bahnhofstrasse, südseitig ist im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebietes Bahnhof Süd eine attraktive, direkte Erschliessungsachse geplant. Ebenfalls wichtige Erschliessungsachse führt entlang des teilweise stillgelegten Industriegeleises nach Villmergen.

Die Gleisanlage kann an drei Orten gequert werden:

- Unterführung Post
- Hauptunterführung Bahnhof
- Unterführung Bollmoosweg

Die Unterführung Bollmoosweg ist die einzige Gleisquerung im Bahnhofsbereich, die mit dem Velo befahren werden kann. Bei den übrigen beiden Unterführungen muss das Velo geschoben werden. Die Unterführung Post ist für die Beziehung Zentrum Wohlen - Villmergen sehr bedeutend. Eine attraktive Querung bei der Hauptunterführung gewinnt mit der Entwicklung des Gebietes Bahnhof Süd stark an Bedeutung.

Der kommunale Gesamtplan Verkehr (genehmigt am 2. Mai 2012) sieht eine neue oder optimierte Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich des Bahnhofareals vor.

Erschliessung Bahnhof: Fussverkehr

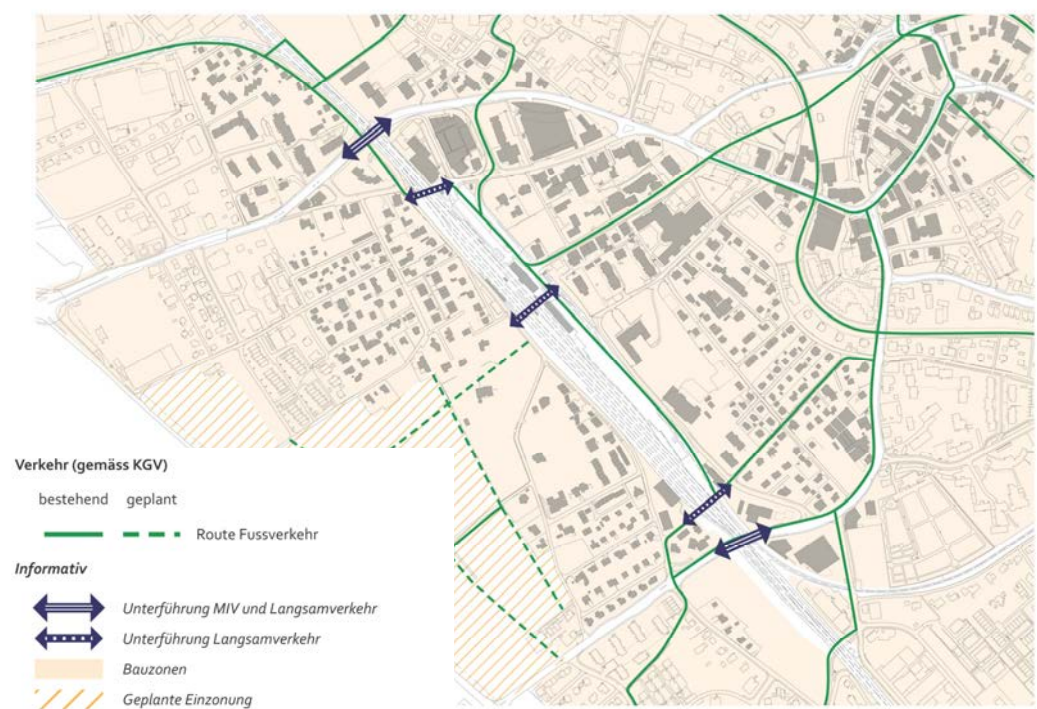


Abbildung 1: Erschliessung Bahnhof Fussverkehr
(Analyseplan Verkehr siehe Anhang 10.5)

Erschliessung Bahnhof: Veloverkehr

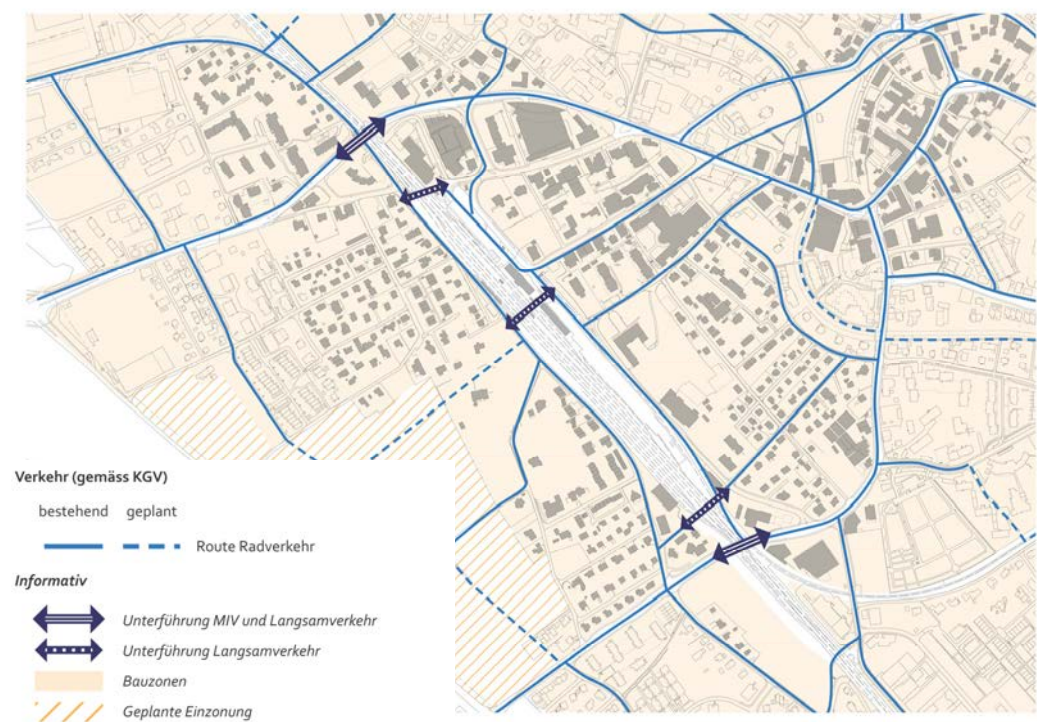


Abbildung 2: Erschliessung Bahnhof Veloverkehr
(Analyseplan Verkehr siehe Anhang 10.5)

Haupterkenntnisse der Abklärungen

- Für den Fuss- und Veloverkehr besteht Handlungsbedarf hinsichtlich:
 - der Erschliessung des Bahnhofs / der Zugänglichkeit (attraktiver Zugang von allen Ortsteilen)
 - der Verbindung der beiden Ortsteile durch eine Aufwertung der Gleisquerungsmöglichkeiten
- Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind neue Gleisquerungsmöglichkeiten oder eine Aufwertung der bestehenden Unterführungen zu prüfen

3.5 Erschliessung MIV

Die Haupteerschliessung des Bahnhofs erfolgt über die alte Bahnhofstrasse / Bahnhofstrasse. Die Gemeinde prüfte, entlang der alten Bahnhofstrasse / Bahnhofstrasse einen Einbahnring einzuführen. Gemäss der Studie "Erschliessungskonzept Bahnhofstrasse / Alte Bahnhofstrasse, EWP, Januar 2012" ist ein Einbahnring machbar und sinnvoll. Vorabklärungen haben ergeben, dass die Idee Einbahnring unabhängig der Konzeptionen realisierbar ist.

Vor ca. 10 Jahren entwickelte die Gemeinde die Idee, die Aargauerstrasse an die Bahnhofstrasse anzubinden. Diese Idee wurde im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Gesamtplans Verkehr überprüft und aus folgenden Gründen verworfen:

- Zusätzliche Belastungen auf oder entlang des Bahnhofplatzes
- Erhöhung des Konfliktpotentials zwischen MIV resp. Ortsbus und Fuss- / Veloverkehr
- Vorhandene Erschliessung des Bahnhofareals ist ausreichend und zweckmässig

Die Führung gewisser Buslinien via Aargauerstrasse ist prüfenswert.

Annahme Machbarkeitsstudie

Die Aargauerstrasse soll für den MIV vom Bahnhofplatz her nicht erschlossen werden.

Haupterkenntnis der Abklärungen

Die Idee Einbahnring kann unabhängig von der Entwicklung des Bahnhofareals umgesetzt werden.

3.6 Veloparkierung Bike+Ride

Auf dem Bahnhofsareal werden heute 360 Veloabstellplätze an verschiedenen Standorten angeboten. Die Veloabstellplätze sind teilweise baufällig.

Der zukünftige Bedarf liegt bei 400 - 500 Veloabstellplätze³. Die Abstellplätze sind einerseits gut erreichbar von den verschiedenen Ortsteilen und andererseits möglichst nahe an den Zugängen zum öffentlichen Verkehr anzuordnen. Die Hauptumsteigebeziehung für die Velofahrer ist diejenige zur Bahn.

Eine Velostation ist in Wohlen zurzeit nicht geplant. Entsprechende Optionen sind jedoch freizuhalten.

Annahmen Machbarkeitsstudie

- *Bedarf an Veloabstellplätzen: 400 - 500*
- *Anordnung der Abstellplätze möglichst nahe an den Zugängen zum öffentlichen Verkehr (Hauptumsteigebeziehung Velo - Bahn)*
- *Sicherstellen eines attraktiven Zugangs von allen Ortsteilen (verschiedene Standorte anbieten)*

3.7 Parkierung / Park+Ride

Heute werden am Bahnhof Wohlen 63 P+R Abstellplätze angeboten. Die durchschnittliche Auslastung beträgt ca. 70 - 75%. Der zukünftige Bedarf wird seitens SBB und Kanton (Abteilung Verkehr des BVU) auf 80 - 100 Parkplätze geschätzt.

Annahme Machbarkeitsstudie

Bedarf an P+R Stellplätzen: 80 - 100

3.8 Kiss+Ride, Taxi, Mobility

Heute werden drei Kiss+Ride Parkplätze angeboten. Der Kanton (Abteilung Verkehr des BVU) schätzt das Angebot als ausreichend ein.

Ebenfalls sind heute drei Taxiabstellplätze vorhanden. Gemäss Taxiunternehmung sind 5 Standplätze zweckmässig.

Auf dem Bahnhofsareal bestehen 3 Mobility-Abstellplätze (Car Sharing).

Annahme Machbarkeitsstudie

Es wird von einem Bedarf von total 15 Stellplätzen für K+R, Behindertenparkplätze, Taxi und Mobility ausgegangen.

³ Gemäss Angaben Kanton liegt der Bedarf bei 400 Abstellplätzen. Gemäss aktueller Abklärung SBB Immobilien beträgt der Bedarf 500 Abstellplätze (Mail vom 29. März 2013). Im Rahmen des Wettbewerbprogrammes ist der Bedarf festzulegen.

3.9 Güterschuppen

Je nach Konzeption für eine Neugestaltung des Bahnhofareals kann der Güterschuppen tangiert werden. Dafür wurde die Schutzwürdigkeit des Güterschuppens abgeklärt. Sie kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene ist der Güterschuppen nicht als geschütztes Objekt inventarisiert.
- Bei den SBB ist der Güterschuppen als Objekt von regionaler Bedeutung inventarisiert. Insbesondere die Ensemblewirkung zusammen mit dem Stationsgebäude wird als hoch eingestuft. Der Güterschuppen wird als erhaltenswert eingestuft.
- Gemäss erster Einschätzung des Denkmalpflegers der SBB ist der Güterschuppen in besonderem Masse identitätsstiftend und aufgrund seiner einzigartigen Typologie als wichtiger Zeitzeuge zu erhalten.
- Im Rahmen einer Interessensabwägung, die aus rechtlicher Sicht auf dem Natur- und Heimatschutzgesetz basieren würde, müsste entschieden werden, ob der Erhalt des Güterschuppens oder die Vorteile durch einen Abriss des Gebäudes grösser gewichtet werden sollen.
- Eine Verschiebung des Güterschuppens wäre technisch grundsätzlich denkbar, aber aufgrund der Massivbau-Konstruktion mit grossen Aufwendungen verbunden. Die Verhältnismässigkeit wäre zu überprüfen.

Haupterkenntnisse der Abklärungen

- *Der Güterschuppen ist bei den SBB als Objekt von regionaler Bedeutung inventarisiert. Eine Umnutzung resp. ein Teilerhalt wäre aus Sicht SBB grundsätzlich denkbar.*
- *Ein Abbruch des Güterschuppens würde basierend auf einem konkreten Projekt eine Interessensabwägung unter Beteiligung der Betroffenen (Kanton, Gemeinde, Transportunternehmen, Heimatschutz) erfordern. Eine vorgängige Einschätzung zu dieser Abwägung ist im Rahmen der vorliegenden Studie nicht möglich.*

3.10 Freiverlad

SBB Cargo hat einen Leistungsauftrag des Bundes, sämtliche bestehenden Freiverladeeinrichtungen zu betreiben und zu erhalten. Im Falle einer Aufhebung des Freiverlads in Wohlen wäre die Realisierung einer Alternativanlage an einem anderen Standort **aus heutiger Sicht** zwingend.

Vor diesem Hintergrund hat Metron in Zusammenarbeit mit den SBB verschiedene Varianten möglicher Alternativstandorte abgeklärt, inkl. Abschätzung anfallender Grobkosten für Bau, Erschliessung und Landerwerb.

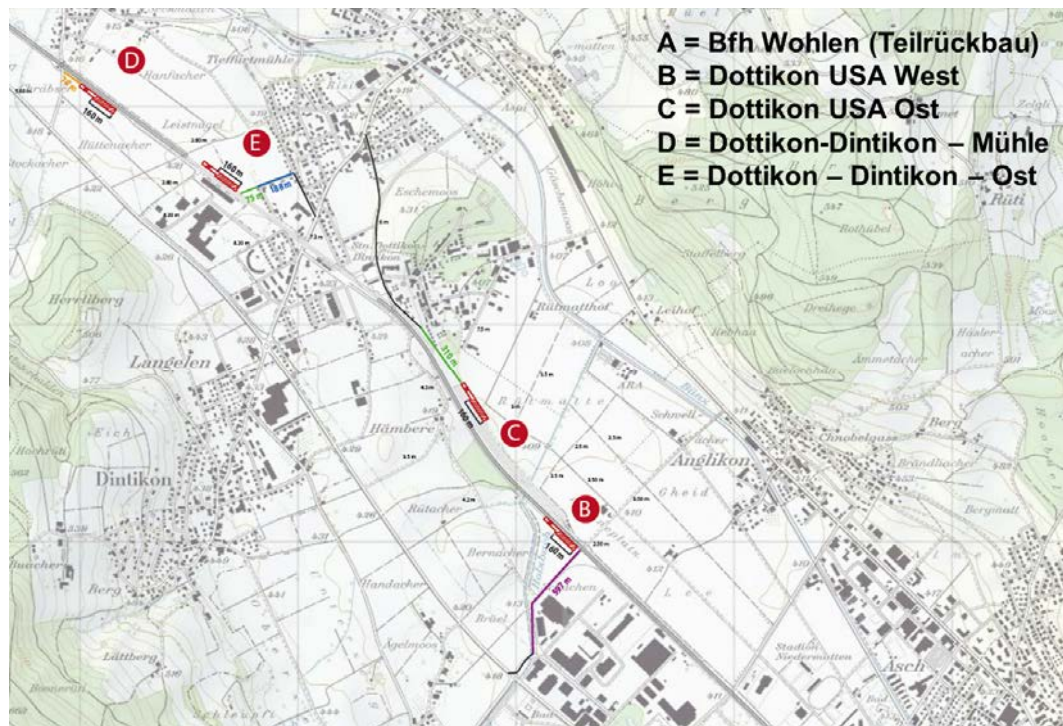


Abbildung 3:
Varianten möglicher Alternativstandorte

Das Variantenstudium hat gezeigt, dass grundsätzlich verschiedene Alternativstandorte in Betracht gezogen werden können, welche die betrieblichen und technischen Anforderungen von Seite SBB erfüllen.

Eine erste Grobkostenschätzung (siehe Anhang 10.3) verdeutlicht, dass eine Redimensionierung des Freiverlads am Bahnhof Wohlen nahezu gleich teuer kommt, wie eine Verlegung der Anlage an einen Alternativstandort.

Haupterkenntnisse der Abklärungen

- SBB Cargo ist auf einen Freiverlad im Raum Wohlen angewiesen (Leistungsauftrag Bund).
- Die Investitionsbereitschaft der SBB ist aufgrund der Situation von SBB Cargo gering. Die SBB ist zurzeit an einem Erhalt der bestehenden Anlage interessiert. Vor diesem Hintergrund ist eine Kostenbeteiligung von Seite SBB für eine Verlegung des Freiverlads an einen Alternativstandort fraglich.
- Gemäss erster Grobkostenschätzung würde eine Verlegung des Freiverlads an einen anderen Standort ca. 5 - 7 Mio. Franken kosten (+50%/-25%).
- Eine Redimensionierung des Freiverladestandorts Wohlen wäre unwesentlich günstiger als eine Verlegung.
- Bei allen Alternativstandorten wäre Landerwerb notwendig; und die Zustimmung der betroffenen Gemeinden ist offen.

3.11 Städtebau und Freiraum

Impressionen



Alte Bahnhofstrasse



Bahnhofstrasse



Bahnhof Wohlen



Lärmschutzwand



Verwaltungsgebäude Camille Bauer



Fabrikantenvilla

Analyse städtebauliche Bebauungsstruktur und Freiraum

Ausführlichere Analyse Städtebau siehe Anhang 10.4.

Analyseplan Städtebau:

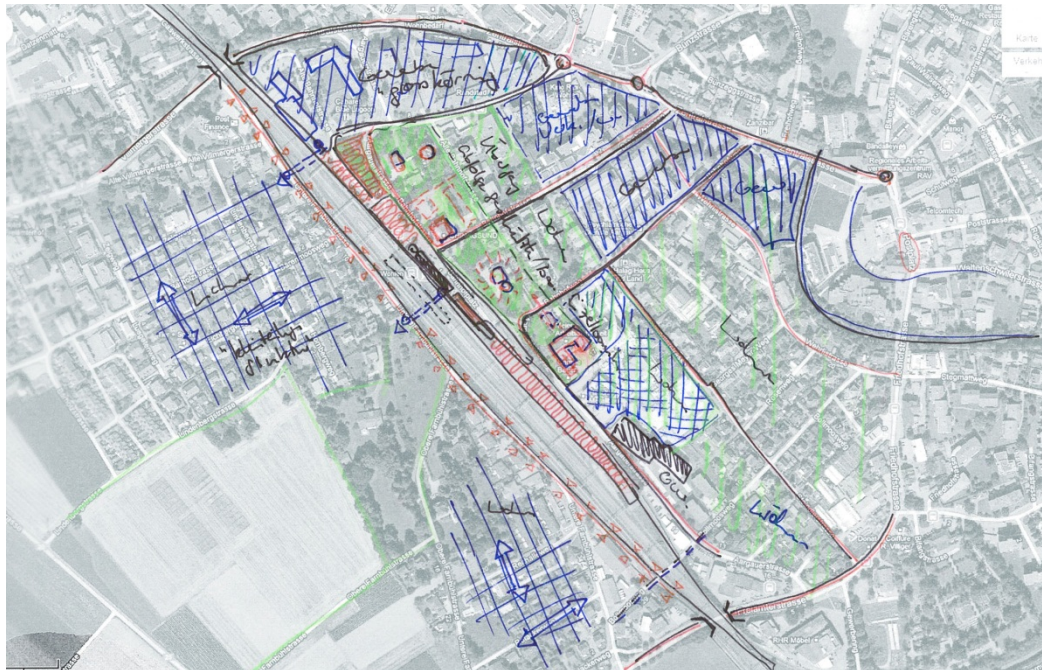


Abbildung 4:
Skizze mit Darstellung der städtebaulichen Bebauungsstrukturen -
lineare Bahnhofzone mit angrenzenden historischen Einzelbauten

Analyseplan Freiraum:

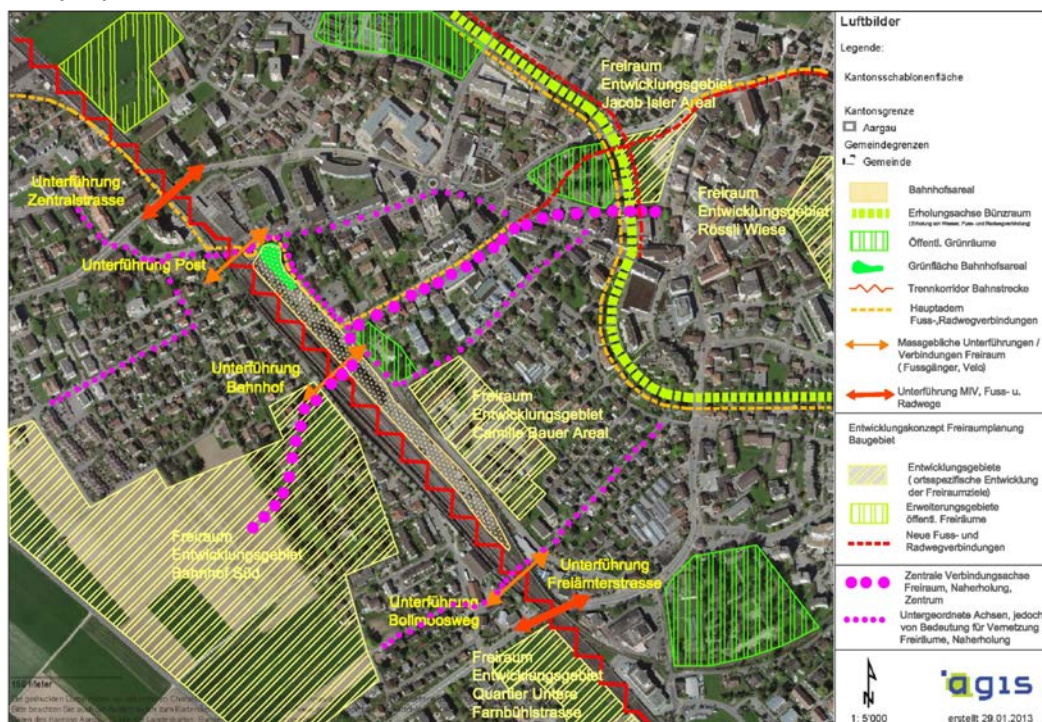


Abbildung 5:
Analyseplan Freiraum

Die Abklärungen zum Städtebau und Freiraum können folgendermassen zusammengefasst werden:

- Die lineare *Bahnhofzone* bildet einen südwestlichen Abschluss an die Zone mit prägnanten, historischen Einzelbauten.
- Das Gleisfeld und die Lärmschutzwand bilden starke, trennende Elemente. Erst ab dem ersten Obergeschoss ist eine freie Sichtverbindung zum angrenzenden Wohnquartier möglich.
- Eine Quartieranbindung besteht durch 3 Unterführungen (Post, Bahnhofunterführung, Bollmoosweg).
- Die städtebaulichen Strukturen sind vorwiegend heterogen, die Aussenräume wenig klar definiert. Prägnante Sichtverbindungen und markante Gebäude als "point de vue" sind nur wenig ausgeprägt.
- Eine Zentrumsanbindung (historisches Zentrum) erfolgt durch die alte und (neue) Bahnhofstrasse sowie durch den Bahnhofweg.
- Publikumsorientierte Nutzungen wie Verkauf und Gastronomie stehen in unmittelbarer Umgebung zur Verfügung.
- Das Bahnhofensemble und der anliegende Platz hat unter der Voraussetzung einer sorgfältigen Materialwahl und Platzgestaltung das Potential zu einer attraktiven Bahnhofszone.
- Ziel ist eine Stärkung der Verbindung beider Quartiere (Nord/ Süd).
- Erholungsachse Bünzraum als bedeutendes Element für Freiraum u. Erholung.
- Grünfläche Bahnhof von untergeordneter Bedeutung.
- Mittel- bis langfristig Entwicklung von Freiräumen in den Entwicklungsgebieten, angrenzend an Perimeter Bahnareal.
- Bahnhof, Bahnhofvorplatz als zentraler «Knotenpunkt» auch für Freiraum und Erholung.
- Verzicht auf Grünfläche am Bahnhof zugunsten Bushaltestellen.
- Durchgrünung der restlichen Funktionsflächen (Bushaltestelle, P&R, Bereich Güterschuppen).

Hauptkenntnisse der Abklärungen

- *Eine Stärkung der Verbindung beider Ortsteile (Nord/ Süd) wird angestrebt.*
- *Der Bahnhofplatz ist Visitenkarte von Wohlen. Er hat eine zentrale Bedeutung als urbaner Raum und ist dementsprechend zu stärken.*
- *Die heutige Parkanlage am Bahnhof Wohlen ist aufgrund nahegelegener Freiräume nicht zwingend zu erhalten und kann einer anderen Nutzung zugeführt werden.*

4 Zielsetzungen

Die Zielsetzungen für die Entwicklung des künftigen Bahnhofareals lassen sich in folgende Bereiche gliedern:

- Sicht Fahrgäste / Fussverkehr
- Sicht Veloverkehr
- Sicht ÖV-Betreiber
- Schnittstellen MIV/ÖV/Taxi
- Sicht Städtebau / Freiraum
- Umsetzung / Ausbaumöglichkeiten

Die in den folgenden Tabellen grau hinterlegten Unterziele sind in der Variantenbeurteilung von zentraler Bedeutung, da sie je nach Konzeption des künftigen Bahnhofareals unterschiedlich beurteilt werden müssen. Die weiteren Unterziele (nicht grau hinterlegt) wurden nicht beurteilt, da sie entweder unabhängig von der Konzeption, d.h. variantenneutral oder in jedem Fall zu erfüllen sind und daher als Ausschlusskriterien (z.B. Freihaltung 3. Gleisachse SBB) gelten.

Sicht Fahrgäste / Fussverkehr

Oberziel	Unterziel
Attraktive Umsteigebeziehungen / attraktiver Zugang	Kurze, direkte Wege • Bus - SBB • Bus - BDWM • BDWM - SBB
	Möglichst konfliktfreie Wege
	Behindertengerechte Infrastrukturen
	Attraktive Querungsmöglichkeit Gleisanlage SBB
Gute Orientierung	Verständliche und kompakte Anordnung der Busse
	Neue, moderne Kommunikationsmittel
	Gute Auffindbarkeit Bushof
Hoher Komfort	Grosszügige und attraktive Wartebereiche
	Witterungsschutz
Soziale Sicherheit	Potential Belebung / Soziale Sicherheit / Übersichtlichkeit

Tabelle 1:
Zielsetzungen aus Sicht Fahrgäste / Fussverkehr

Sicht Veloverkehr

Oberziel	Unterziel
Attraktiver Veloverkehr	Veloabstellplätze möglichst nah zur Bahn / BDWM / Bus
	Genügende Anzahl Veloabstellplätze
	Attraktive Quermöglichkeit Gleisanlage SBB

*Tabelle 2:
Zielsetzungen aus Sicht Veloverkehr*

Sicht ÖV-Betreiber

Oberziel	Unterziel
Optimaler Betrieb	Kurze Zu- und Wegfahrt ohne Zeitverlust
	Sicherstellen der notwendigen Anzahl Halteanten (Bus) / Perrongleise (BDWM)
Hohe Flexibilität	Hohe Flexibilität bei der Linienführung (Zu- und Wegfahrt, Wendemöglichkeiten)
Behinderungsfreie Fahrt	Vermeidung von Verlustzeiten und Kreuzen mit Fussgänger-/ Umsteigerströme
Freiverlad	Freiverlademöglichkeit Raum Wohlen

*Tabelle 3:
Zielsetzungen aus Sicht ÖV-Betreiber*

Schnittstelle MIV/ÖV/Taxi

Oberziel	Unterziel
Gute Erreichbarkeit	Direkte Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten
Attraktive Vorfahrt	Taxistände nah bei der Hauptunterführung
Abstellmöglichkeiten sicherstellen	Verfügbarkeit von Parkplätzen
	Zweckmässige Lage der Parkplätze (P+R, K+R)

*Tabelle 4:
Zielsetzungen betr. Schnittstelle MIV/ÖV/Taxi*

Sicht Städtebau / Freiraum⁴

Oberziel	Unterziel
Hochwertige städtebauliche Gesamtentwicklung	Erhalt und Schaffung von Identität / Adressbildung
	Hohe Qualität Bahnhofplatz
Hohe Qualitäten Freiraum	Hohes Vernetzungspotenzial
	Hohes Durchgrünungspotenzial
Schaffung von Baufeldern	Hohes Bebauungspotenzial hinsichtlich Grösse, Form und Lage der Baufelder
	Konfliktfreie Erschliessung der Baufelder
	Keine Beeinträchtigung identitätsstiftender Merkmale und geschützter Gebäude

Tabelle 5:
Zielsetzungen aus Sicht Städtebau / Freiraum

Umsetzung / Ausbaumöglichkeiten

Oberziel	Unterziel
"Einfache" Umsetzung	Möglichkeit zur Etappierung
	Minimierung der Investitions- und Unterhaltskosten
	Minimierung von Realisierungswiderständen
Ausbaumöglichkeiten sicherstellen	Erweiterungspotenzial Bushof
	Freihaltung 3. Gleisachse SBB (Richtplaneintrag)
	Perronverlängerung BDWM

Tabelle 6:
Zielsetzungen betr. Umsetzung / Ausbaumöglichkeiten

⁴ Hinweis: Die Bahnhofanlage von Wohlen soll in erster Linie als effiziente ÖV-Drehscheibe funktionieren. Die verkehrlichen Ziele geniessen damit gemäss Kanton (AVK) und SBB höhere Priorität als ein mögliches Immobilienentwicklungspotenzial.

5 Die 5 Grundkonzeptionen

5.1 Erste Eingrenzung des Variantenspektrums

Im Lauf des Planungsprozesses sind eine Vielzahl an verschiedenen Konzeptionen für die künftige Bahnhofanlage geprüft worden. Das Variantenspektrum musste jedoch aufgrund verschiedener Randbedingungen auf die fünf vorliegenden Grundkonzeptionen eingegrenzt werden. Als Ausschlussgründe wurden z.B. folgende Aspekte geltend gemacht:

- Verletzung Interessenslinie SBB (Freihaltung für 3. Gleisachse)
- Erhebliche Eingriffe in kommunale (Kirche) und kantonale Schutzobjekte (Verwaltungsgebäude)
- Verletzung geometrischer Minimalanforderungen (z.B. Schleppkurven, Strassenquerschnitte, Flächen Personenströme)
- Starke Nutzungskonflikte durch eingeschränkte Platzverhältnisse

Die aufgrund obiger Aspekte frühzeitig ausgeschlossenen Konzeptionen sind in Anhang 10.7 schematisch dargestellt und kurz beschrieben.

5.2 Neue Gleisquerungsmöglichkeiten

5.2.1 Untersuchte Gleisquerungsmöglichkeiten zu den Grundkonzeptionen

Im Rahmen der vorliegenden Abklärungen hat sich gezeigt, dass je nach Konzeption unterschiedliche zusätzliche Gleisquerungsmöglichkeiten sinnvoll sind. Vor diesem Hintergrund wurden hierzu verschiedene Varianten erarbeitet und geprüft inkl. einer ersten Grobkostenschätzung basierend auf Erfahrungswerten. Ausführliche Beschreibungen zu den untersuchten Gleisquerungsmöglichkeiten siehe Anhang 10.8.

Variantenspektrum

Folgende Varianten für neue oder auszubauende Gleisquerungsmöglichkeiten wurden geprüft:



Abbildung 6:
Übersicht geprüfter Varianten

Die Abklärungen zu den Gleisquerungsmöglichkeiten haben gezeigt, dass bei einer Realisierung des neuen Bushofs an bestehender Lage eine neue Unterführung West zur unmittelbaren Verbindung des neuen Bushofs mit dem Mittelperron SBB eine deutliche Verbesserung der Umsteigesituation ermöglicht (kürzere Umsteigewege). Aus fachlicher Sicht wird empfohlen, die Unterführung West möglichst rasch auch im Rahmen des SBB-Infrastrukturprojekts zu berücksichtigen. Damit bleibt die Realisierung einer neuen Personenunterführung West zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Die weiteren untersuchten Gleisquerungsmöglichkeiten dienen in erster Linie der Verbesserung der Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen sowie der LV-Erschließung des Bahnhofs. Es hat sich gezeigt, dass zwischen den Konzeptionen für die neue Bahnhofanlage und diesen Gleisquerungsmöglichkeiten keine direkten Abhängigkeiten bestehen.

5.2.2 Fazit

Aus den fachlichen Abklärungen mit der Arbeitsgruppe betreffend zusätzlicher Gleisungsmöglichkeiten kann folgendes Fazit gezogen werden:

- *Wird der neue Bushof westlich des Stationsgebäudes realisiert (Konzeptionen A), wird eine neue Personenunterführung West zur Optimierung der Umsteigebeziehung SBB - Bus als wichtig und zweckmässig erachtet.*
- *Das SBB-Infrastrukturprojekt sollte dahingehend angepasst werden, dass die Realisierung einer neuen Personenunterführung West zum gleichen oder einem späteren Zeitpunkt möglich ist (Vorinvestitionen).*
- *Die Finanzierung für eine aufwärtskompatible Herrichtung der heutigen Situation für einen späteren Bau einer Personenunterführung sollte rasch geklärt werden (Erste Grobkostenschätzung SBB: 0.5 - 1.0 Mio. Fr.).*
- *Die vorliegenden Abklärungen erfolgten auf Stufe "Vorstudie". Um detaillierte Aussagen betr. Gleisschiebung und Finanzierung machen zu können, ist möglichst rasch ein Vorprojekt zu erarbeiten. Die planerische Ausarbeitung der Vorinvestitionen kann im Rahmen des Bauprojektes für das Infrastrukturprojekt erfolgen.*

5.3 Gliederung der Konzeptionen

Die erarbeiteten Konzeptionen lassen sich grundsätzlich in 2 Gruppen gliedern. Sie unterscheiden sich insbesondere in der künftigen Lage des neuen Bushofs:

- **Konzeptionen A:**

Bushof in westlicher Lage bei den heutigen Haltestellen der Regionalbuslinien

- **Konzeptionen B:**

Bushof in östlicher Lage im Bereich der BDWM und des Güterschuppens resp. Freiverlade-Anlage

Die Auswirkungen von den verschiedenen Konzeptionen auf den Güterschuppen, die Freiverladeanlage und die Endhaltestelle der BDWM lassen sich folgendermassen darstellen:

			Güterschuppen	Freiverlad	BDWM	Baufeld Ost	Baufeld West	
Busbahnhof	Konzeptionen West	A1	Erhalt	Erhalt	Wie heute	Nein	Nein	Geringe Abhängigkeiten
		A2	Erhalt	Verlegung	Neu-einführung	Ja	Nein	
		A3	Abbruch	Verlegung	Neu-einführung	Ja	Nein	
	Konzeptionen Ost	B1	Erhalt	Verlegung	Neu-einführung	Ja	Ja	Hohe Abhängigkeiten <--> Hohes Entwicklungspotenzial
		B3	Abbruch	Verlegung	Neu-einführung	Ja	Ja	

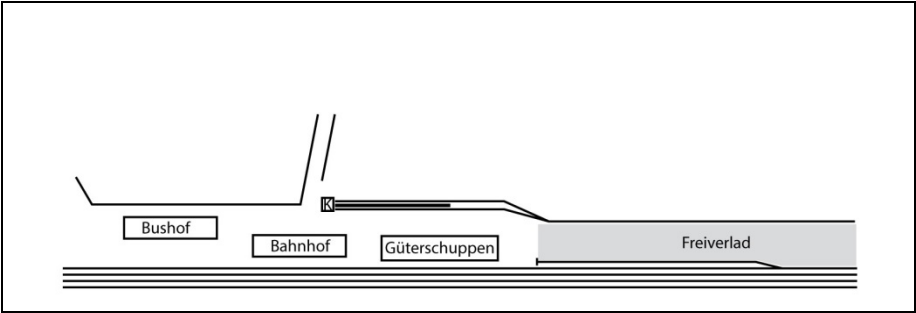
	Unveränderte Situation zu heute
	Entwicklungspotenzial
	Zwingende Massnahme
	Optionale Massnahme

Abbildung 7:
Variantenaufbau

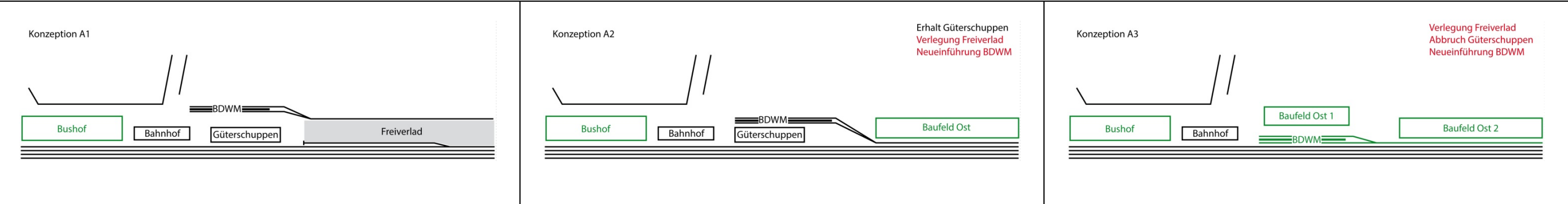
Hinweis zur obigen Abbildung: Konzeptionen A ermöglichen eine unabhängige Realisierung des neuen Bushofs in westlicher Lage zum Stationsgebäude. Die Verlegung des Freiverlads führt zu weiteren Freiheitsgraden in der Entwicklung des Bahnhofareals und ist daher auch bei den Konzeptionen A2 und A3 nicht als "Zwingende" sondern "Optionale Massnahme" aufgeführt. In den Konzeptionen B ist zur Realisierung des Bushofs hingegen eine Verlegung des Freiverlads von Beginn weg als "Zwingende Massnahme" zu sehen.

5.4 Übersicht über die 5 Grundkonzeptionen

Ist-Zustand



Konzeptionen A: Bushof in westlicher Lage



Konzeptionen B: Bushof in östlicher Lage

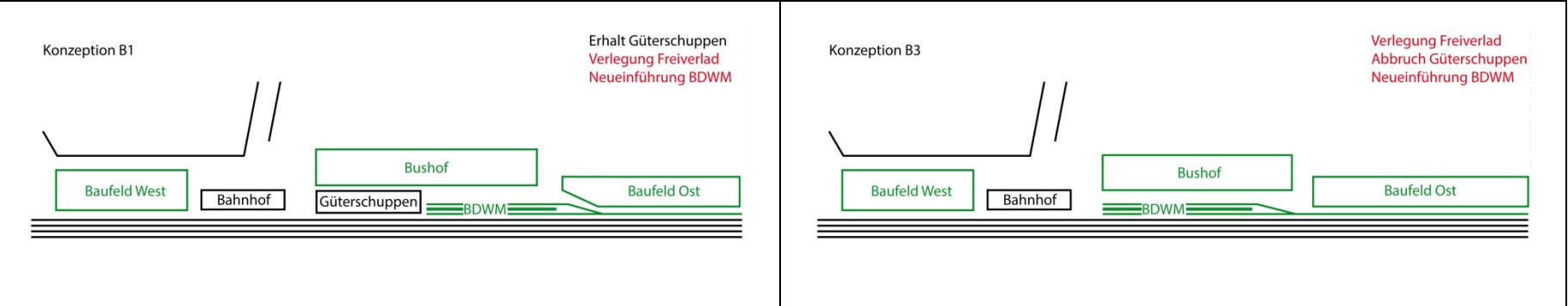


Abbildung 8:
Übersicht der 5 Grobkonzeptionen

5.5 Kurzbeschreibung zu den 5 Grundkonzeptionen

5.5.1 Konzeption A1

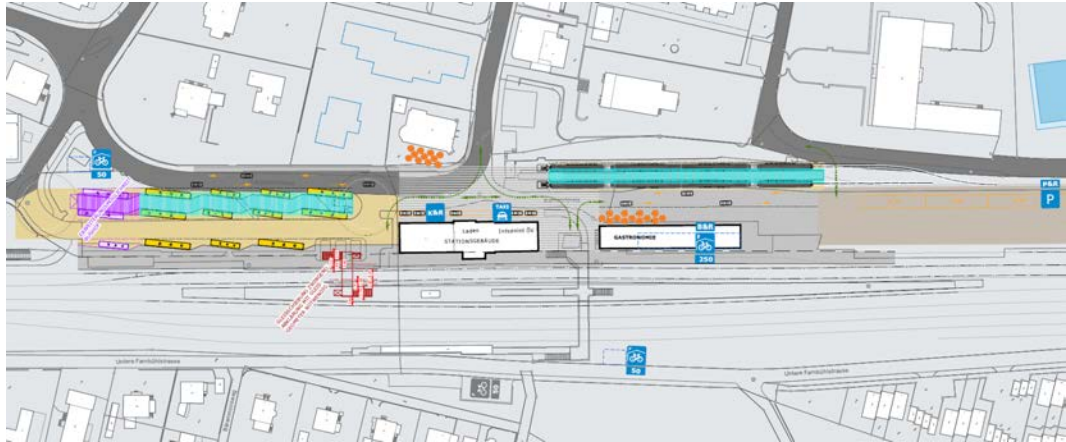


Abbildung 9:
Konzeption A1 (Format A3 vgl. Anhang 10.10.1)

Merkmale

- Bushof in westlicher Lage
- Erhalt Güterschuppen
- Keine Verlegung Freiverlad
- Keine Neueinführung der BDWM

Personenunterführung West

Eine neue Unterführung West zur unmittelbaren Verbindung des neuen Bushofs mit dem Mittelperron SBB wird aus fachlicher Sicht bei den Konzeptionen A empfohlen (in obiger Abbildung rot dargestellt).

Grobkostenschätzung (+50%/-25%)⁵

Personenunterführung West: 3 - 4 Mio. Franken

⁵ Die im Rahmen der Grobkostenschätzung ausgewiesenen Beträge dürfen explizit nicht für **Kreditanträge** usw. verwendet werden. Sie dienen lediglich der Kosteneinordnung resp. einem Vergleich der Varianten untereinander. Die Schätzgenauigkeit liegt im Bereich von +50%/-25%.

5.5.2 Konzeption A2

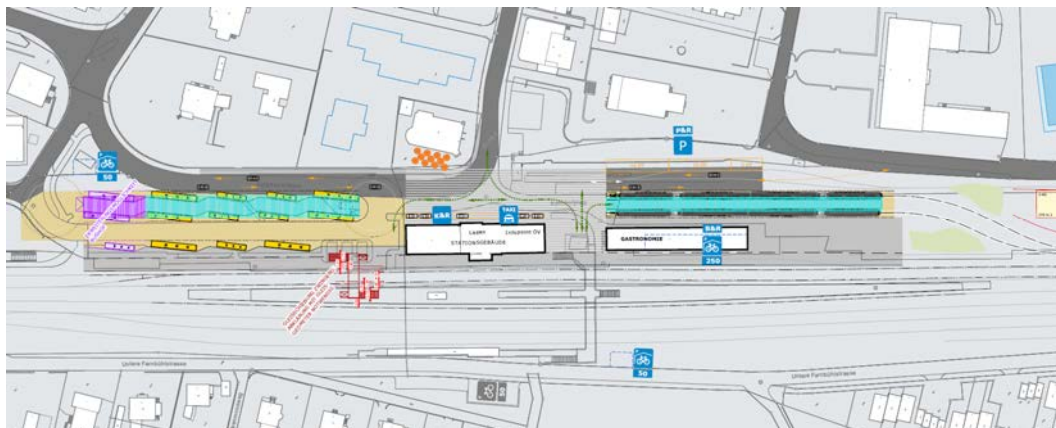


Abbildung 10: Konzeption A2 (Format A3 vgl. Anhang 10.10.2)

Merkmale

- Bushof in westlicher Lage
- Erhalt Güterschuppen / Verlegung Freiverlad
- Neueinführung BDWM anliegend zum Güterschuppen zur Optimierung der Umsteigebeziehungen SBB - BDWM (kein Queren des Bahnhofplatzes notwendig)
- Schaffung Baufeld Ost mit ca. 6'000 - 8'000 m² Geschossfläche
- Erschliessung P+R rückwärtig über Aargauerstrasse (keine durchgehende Verbindung für MIV über Bahnhofplatz)

Personenunterführung West

Siehe Konzeption A1

Grobkostenschätzung (+50%/-25%)⁶

- Personenunterführung West: ca. 3 - 4 Mio. Franken
- Neueinführung BDWM: ca. 2 - 3 Mio. Franken⁷
- Verlegung Freiverlad: ca. 5 - 7 Mio. Franken je nach Alternativstandort

⁶ Die im Rahmen der Grobkostenschätzung ausgewiesenen Beträge dürfen explizit nicht für **Kreditanträge** usw. verwendet werden. Sie dienen lediglich der Kosteneinordnung resp. einem Vergleich der Varianten untereinander. Die Schätzgenauigkeit liegt im Bereich von +50%/-25%.

⁷ Angegeben sind lediglich zusätzliche Kosten, die durch die Verlegung der BDWM entstehen. Nicht enthalten sind Kosten für den unabhängig zur Lage der Endhaltestelle vorgesehenen Ausbau, da dieser variantenneutral erfolgt. Grobkosten sind abgeleitet gemäss Angaben aus folgender Studie: Bahnhof Wohlen - Neueinführung der Bremgarten-Dietikon-Bahn, Studie, SBB 2005.

5.5.3 Konzeption A3

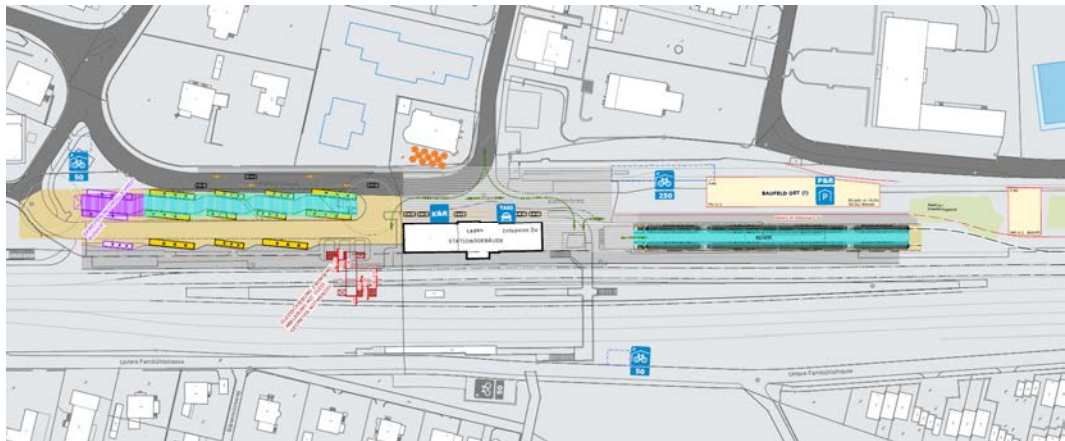


Abbildung 11:
Konzeption A3 (Format A3 vgl. Anhang 10.10.3)

Merkmale

- Bushof in westlicher Lage
- Abbruch Güterschuppen
- Verlegung Freiverlad
- Neueinführung BDWM anliegend zu den SBB Gleisen
- Schaffung von 2 Baufeldern Ost 1 und Ost 2 mit ca. 10'000 - 13'000 m² Geschossfläche
- Erschliessung P+R rückwärtig über Aargauerstrasse (keine durchgehende Verbindung für MIV über Bahnhofplatz)

Personenunterführung West

Siehe Konzeption A1

Grobkostenschätzung (+50%/-25%)⁸

- Personenunterführung West: ca. 3 - 4 Mio. Franken
- Neueinführung BDWM: ca. 2 - 3 Mio. Franken
- Verlegung Freiverlad: ca. 5 - 7 Mio. Franken je nach Alternativstandort

⁸ Die im Rahmen der Grobkostenschätzung ausgewiesenen Beträge dürfen explizit nicht für **Kreditanträge** usw. verwendet werden. Sie dienen lediglich der Kosteneinordnung resp. einem Vergleich der Varianten untereinander. Die Schätzgenauigkeit liegt im Bereich von +50%/-25%.

5.5.4 Konzeption B1

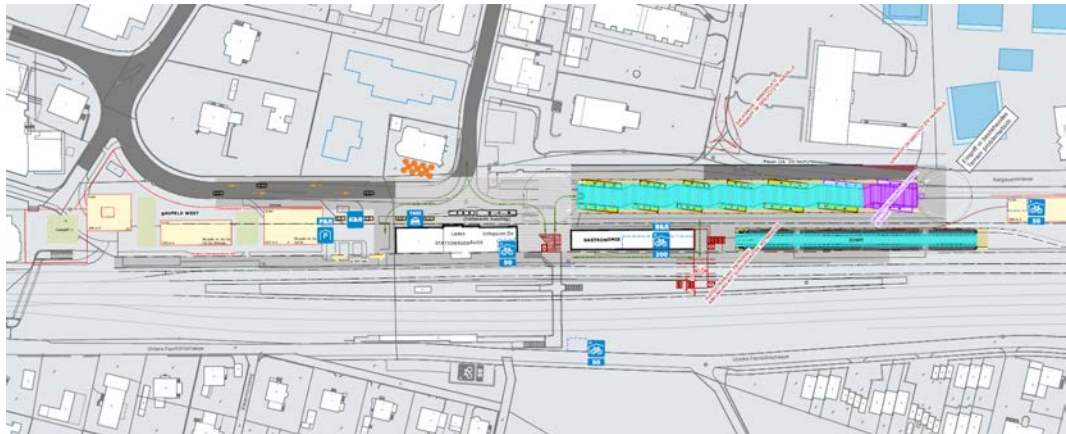


Abbildung 12:
Konzeption B1 (Format A3 vgl. Anhang 10.10.4)

Merkmale

- Bushof in östlicher Lage
- Erhalt Güterschuppen
- Verlegung Freiverlad
- Neueinführung BDWM anliegend zum Gleisfeld SBB mit Endhaltestelle hinter dem Güterschuppen
- Schaffung Baufelder West und Ost mit insgesamt ca. 10'000 - 13'000 m² Geschossfläche

Personenunterführung Ost

Zur Verbesserung der Verbindung SBB - BDWM wird eine Personenunterführung Ost als zweckmässig erachtet (rot dargestellt in obiger Abbildung).

Grobkostenschätzung (+50%/-25%)⁹

- Personenunterführung Ost (Verbindung SBB - BDWM): ca. 5 Mio. Franken
- Neueinführung BDWM: ca. 2 - 3 Mio. Franken
- Verlegung Freiverlad: ca. 5 - 7 Mio. Franken je nach Alternativstandort

⁹ Die im Rahmen der Grobkostenschätzung ausgewiesenen Beträge dürfen explizit nicht für **Kreditanträge** usw. verwendet werden. Sie dienen lediglich der Kosteneinordnung resp. einem Vergleich der Varianten untereinander. Die Schätzgenauigkeit liegt im Bereich von +50%/-25%.

5.5.5 Konzeption B3

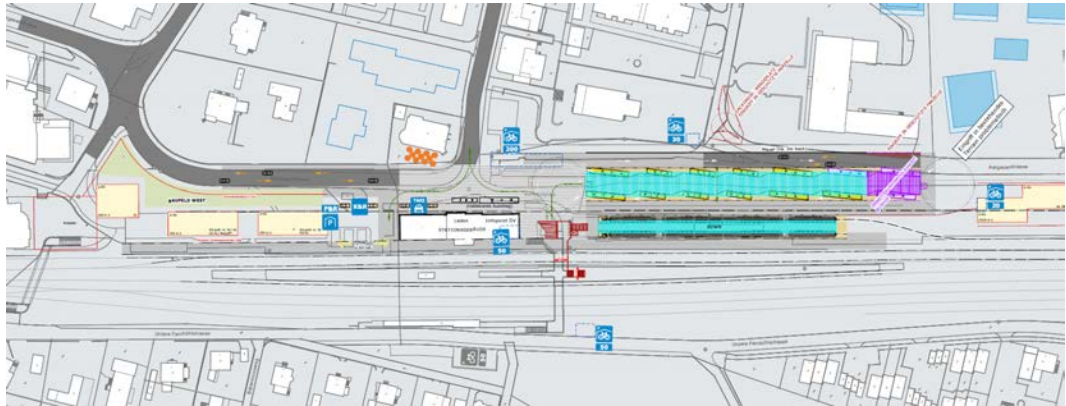


Abbildung 13:
Konzeption B3 (Format A3 vgl. Anhang 10.10.5)

Merkmale

- Bushof in östlicher Lage
- Abbruch Güterschuppen
- Verlegung Freiverlad
- Zufahrt BDWM parallel zu den SBB Gleisen (ermöglicht Erschliessung Baufeld Ost ohne Schranke via Aargauerstrasse)
- Schaffung Baufelder West und Ost mit insgesamt ca. 10'000 - 13'000 m² Geschossfläche

Ausbau Hauptunterführung

Aufgrund der Bahnhofanordnung resp. den daraus resultierenden Personenströme wird ein Ausbau der Hauptunterführung als zweckmässig erachtet.

Grobkostenschätzung (+50%/-25%)¹⁰

- Ausbau Hauptunterführung Abschnitt SBB - BDWM: 3 - 4 Mio. Franken
- Neueinführung BDWM: ca. 2 - 3 Mio. Franken
- Verlegung Freiverlad: ca. 5 - 7 Mio. Franken je nach Alternativstandort

¹⁰ Die im Rahmen der Grobkostenschätzung ausgewiesenen Beträge dürfen explizit nicht für **Kreditanträge** usw. verwendet werden. Sie dienen lediglich der Kosteneinordnung resp. einem Vergleich der Varianten untereinander. Die Schätzgenauigkeit liegt im Bereich von +50%/-25%.

6 Beurteilung der 5 Konzeptionen

6.1 Beurteilung der Konzeptionen anhand zentraler Merkmale

Busbahnhof			Verkehr																Städtebau / Freiraum				Umsetzung / Ausbau											
			Kurze Wege Bus - SBB	Kurze Wege Bus - BDWM	Kurze Wege BDWM - SBB		Konfliktfreie Wege / Entflechtung Verkehrsflächen	Attraktive Gleisquerung SBB (Fussgänger und Velo)	Verständliche und kompakte Anordnung der Busse	Gute Auffindbarkeit Bushof und BDWM	Kurze Zu- und Wegfahrt Bus	Hohe Flexibilität bei der Linienführung Bus	Vermeidung von Verlustzeiten	Potenzial Belebung/Soziale Sicherheit		Hohe Qualität Bahnhofplatz	Hohes Vernetzungspotenzial	Hohes Bebauungspotenzial (Geschossfläche in Tausend)	Kein Eingriff in geschützte Objekte resp. Baulinien		Möglichkeit zur Etappierung	Minimierung von Realisierungswiderständen	Erweiterungspotenzial Bushof											
Konzeptionen West			A1	120m (+)	200m	180m		Verkehr Freiverlad / P+R	Abhängig von neuen PU	Kombination von Mittelperron und Seitenperron	Dezentraler Standort Bushof	Bushof an Hauptroute	Verbindung Aarg.str. nicht möglich	Geringe Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer	Belebung Bushof in den RVZ fraglich	Verkehr Freiverlad	Abhängig von neuen PU	Keine Baufelder		Bau Bushof unabhängig zum Freiverlad / Güterschuppen														
				200m																														
Konzeptionen Ost			B1	100m (+)	90m	140m (+)		Busquerungen Bahnhofplatz					Abhängig von neuen PU			Mittelperron mit 14 Kanten (keine kompakte Anlage möglich)		Auffindbarkeit BDWM			Bushof abseits der Hauptrouten		Verbindung Aargauerstrasse möglich	Verlustzeiten durch Behinderungen auf dem Bahnhofplatz	Bus / BDWM / SBB angrenzend zueinander, Belebung Bushof in		Qualität: Belebung Bahnhofplatz	Abhängig von neuen PU	10.0 - 13.0	Geringer Eingriff in Verwaltungsgebäude (kant. Schutzobj.)		Abhängigkeiten zur künftigen Nutzung des Freiverlads und/oder	Verlegung Freiverlad	Erw. Bushof insofern kritisch, als dass eine sehr lange Anlage entsteht
				130m		200m																							10.0 - 13.0				Abbruch GS + Freiverlad	
			B3	150m	160m *)	120m																												

Beurteilung (Referenz: Bestand)

Positiv Neutral Negativ

(+) Geschätzte Gehdistanz mit neuer PU (unter Annahme einer Anpassung der Lage des Zughaltes)
Gehdistanz ohne neuer PU (Unter Annahme der Lage des Zughaltes in der Mitte des Perrons)

*) Distanz unter Annahme eines Mittelperrons bei der BDWM (gem. Vorgabe). Mit Seitenperron Wegdistanzen zu prüfen.

Bemerkungen

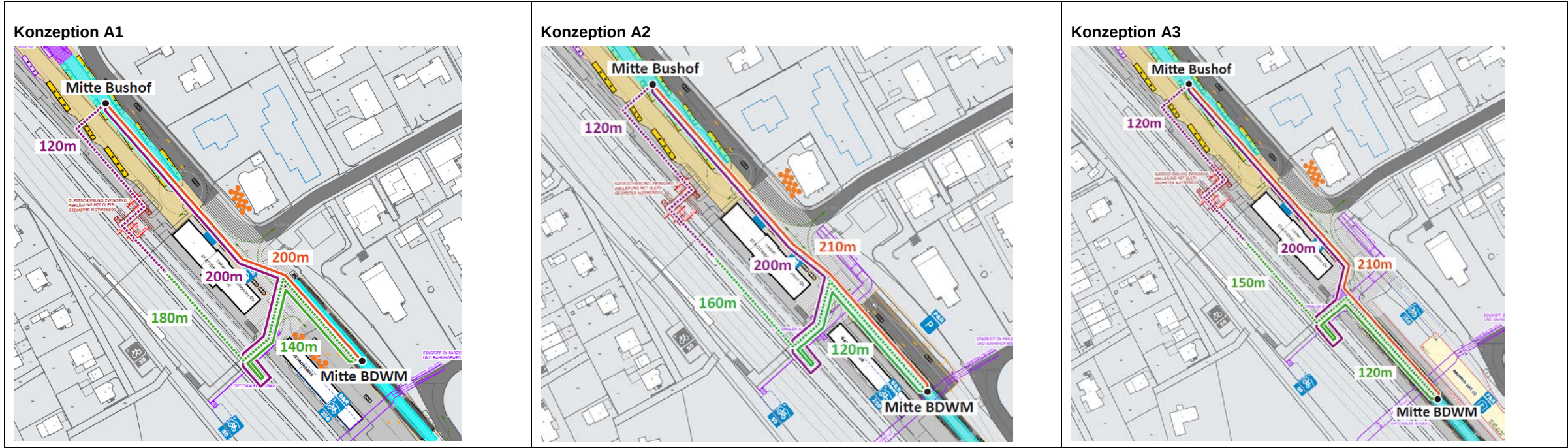
Zweckmässige Lage der Parkplätze P+R und K+R bei allen Konzeptionen möglich
Anordnung von Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl an gewünschter Lage bei allen Konzeptionen möglich

Abbildung 14:
Beurteilung der Konzeptionen anhand zentraler Merkmale

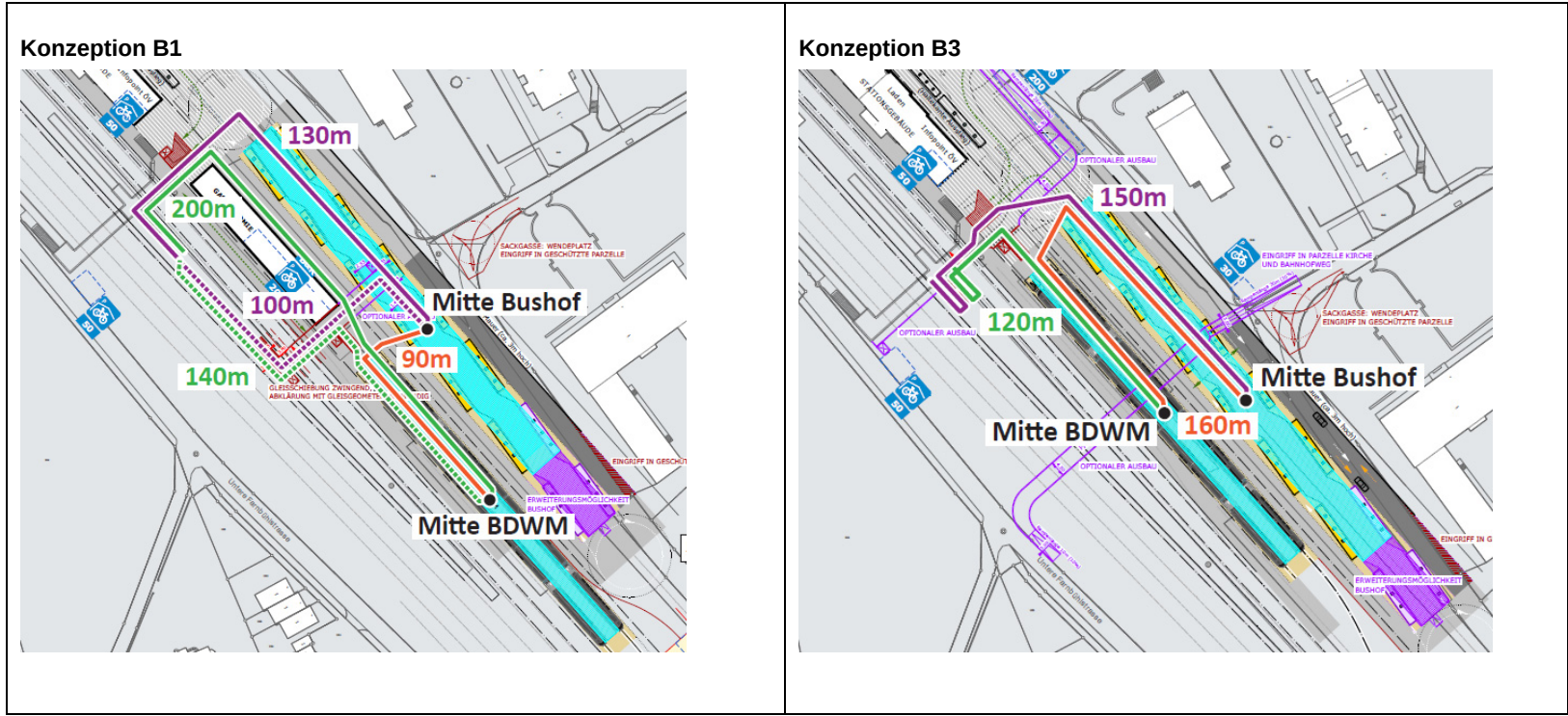
6.2 Vergleich der Umsteigewege

Anhand nachfolgender Darstellungen können die Umsteigewege je Konzeption miteinander verglichen werden. Bei der Ermittlung der Gehdistanzen wurde davon ausgegangen, dass die Lage des Zughalts entsprechend der Lage der künftigen Personenunterführungen optimiert werden kann. Der durchschnittliche Umsteigeweg ergibt sich aus der Distanz Mitte Zugskomposition - Mitte Bushof / Endhaltestelle BDWM (tabellarischer Vergleich siehe Kap. 6.1).

Konzeptionen A: Bushof in westlicher Lage



Konzeptionen B: Bushof in östlicher Lage



Feststellungen

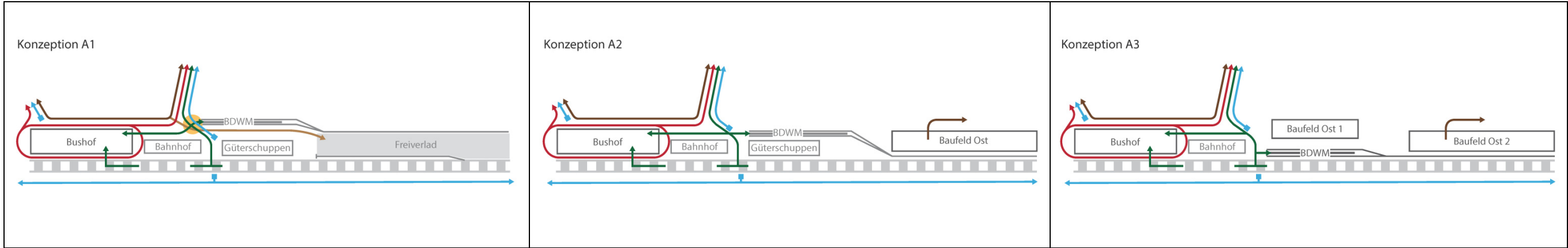
- Mit einer neuen Personenunterführung West kann die Umsteigesituation SBB – Bus bei den Konzeptionen A deutlich verbessert werden.
- Die Weglängen zwischen Mittelperron SBB und Bushof sind in den Konzeptionen B aufgrund der Ausgestaltung des Bushofs nur mit zusätzlicher PU kürzer als in den Konzeptionen A (inkl. neuer PU West).
- Bei der Konzeption B3 kann ein Seitenperron bei der BDWM zu einer erheblich besseren Umsteigesituation beitragen. Damit ist die Weglänge Bus - BDWM in den Konzeptionen B deutlich kürzer als in den Konzeptionen A.
- Bei den Konzeptionen B ist die Umsteigesituation SBB - BDWM hinsichtlich Weglänge leicht besser als in den Konzeptionen A (Bei B1 nur mit zusätzlicher PU).
- Mit einer zusätzlichen Personenunterführung können neben der Verbesserung der Umsteigesituation auch neue Kapazitäten für Personenströme geschaffen, was in den nächsten Jahren, insb. auch aufgrund steigender Nachfrage, weiter an Bedeutung gewinnen wird.
- Aufgrund obiger Feststellungen wird bei den Konzeptionen B entweder eine Verbreiterung der Hauptunterführung, oder falls der Güterschuppen bestehen bleibt, eine zweite Unterführung als zweckmässig eingeschätzt. Bei den Konzeptionen A wird die Realisierung einer neuen PU West aus fachlicher Sicht empfohlen.

Abbildung 15:
Vergleich der Umsteigewege

6.3 Übersicht zum Konfliktpotenzial aufgrund der Verkehrsströme auf dem Bahnhofplatz

Ein Vergleich der Verkehrsströme je Konzeption kann folgendermassen dargestellt werden:

Konzeptionen A: Bushof in westlicher Lage



Konzeptionen B: Bushof in östlicher Lage

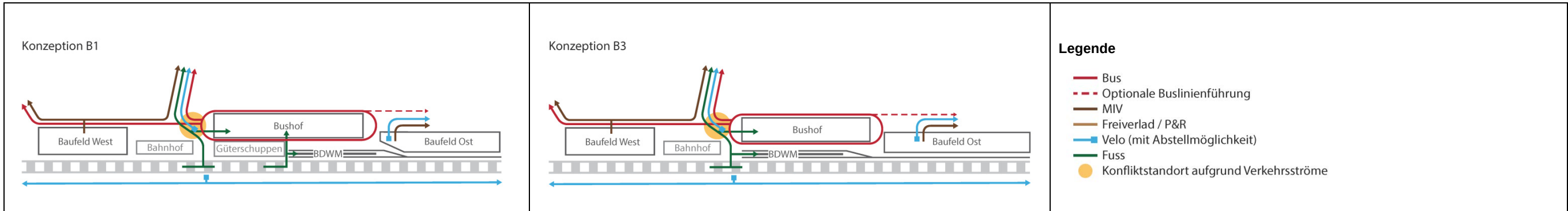


Abbildung 16: Übersicht zum Konfliktpotenzial aufgrund der Verkehrsströme auf dem Bahnhofplatz

Haupterkenntnisse der Abklärungen

- In Konzeption A1 ergeben sich auf dem Bahnhofplatz durch den Anlieferungsverkehr zum Freiverlad und die Zu- und Wegfahrten zu den P+R Parkplätzen Konfliktsituationen mit dem Langsamverkehr (wie heute).
- In den Konzeptionen A2 und A3 ist eine Entflechtung der Verkehrsströme möglich. Das heutige Konfliktpotenzial zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- / Veloverkehr entfällt auf dem Bahnhofplatz gänzlich.
- In den Konzeptionen B1 und B3 ist das Konfliktpotenzial durch den Busverkehr auf dem Bahnhofplatz deutlich grösser als heute. Jeder Bus befährt den Bahnhofplatz auf der Zu- und Wegfahrt, was auch aus Sicht Busbetrieb nicht optimal ist (Behinderungen durch LV möglich)

7 Empfehlung zur Eingrenzung der Konzeptionen

Die Empfehlungen der Arbeitsgruppe zur Eingrenzung der Konzeptionen basieren auf folgenden Hauptkenntnissen:

Hauptmerkmale Konzeptionen A

Die Konzeptionen A mit einem neuen Bushof in westlicher Lage können folgendermassen charakterisiert werden:

- + Realisierung des neuen Bushofs unabhängig zur weiteren Bahnhofsentwicklung möglich (Neueinführung BDWM, Verlegung Freiverlad und/oder Abbruch Güterschuppen nicht notwendig für Realisierung Bushof)
- + Gute Etappierbarkeit und Aufwärtskompatibilität gegeben, geringe Vorinvestitionen notwendig
- + Hoher Entwicklungsspielraum für weitere Ausbauten (Schrittweise Erweiterungsmöglichkeiten Bushof, BDWM, Bebauung)
- + Keine Konflikte auf dem Bahnhofplatz durch Busverkehr, siehe Kapitel 6.3)
- + Betriebliche Vorteile Bus (hinsichtlich Linienführung, Verlustzeiten, Konflikte)
- Umsteigesituation SBB - Bushof nicht optimal. Die Umsteigesituation kann jedoch durch eine neue Personenunterführung West verbessert werden (Grobkostenschätzung: ca. 3 - 4 Mio. Franken (+50%/-25%), ohne Gleisschiebung)
- Sichtbeziehung SBB - Bushof ab Hauptunterführung nicht optimal
- Weglänge BDWM - Bushof nahezu unverändert (mit Neugestaltung Bahnhofplatz ist eine Aufwertung des Weges möglich).

Hauptmerkmale Konzeptionen B

- + Einfache Orientierung durch gute Sichtbeziehungen zwischen SBB, BDWM und Bushof
- + Kürzere Umsteigewege als heute zwischen BDWM und Bushof
- Grosse Abhängigkeiten vorhanden (Verlegung Freiverlad / Abbruch Güterschuppen / Neueinführung BDWM)
- Konfliktpotenzial Bus / MIV - Fuss- / Veloverkehr auf dem Bahnhofplatz, u.a. mit negativen Auswirkungen auf den Busbetrieb (siehe Kapitel 6.3)
- Starke Terraineingriffe bei der Aargauerstrasse nötig aufgrund Höhenunterschiede
- Aus Platzgründen keine kompakte Ausgestaltung des Bushofs möglich; im Vollausbau sehr lange Anlage
- Für den Vollausbau des Bushof ist ein (wenn auch geringer) Eingriff in die Parzelle des Verwaltungsgebäudes (kantonales Schutzobjekt) notwendig
- Weitere Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der engen Raumverhältnisse generell sehr eingeschränkt
- Spezifisch für Variante B1:
 - ÖV-Drehscheibe abseits des Bahnhofplatzes nicht am richtigen Ort
 - Lage BDWM deutlich schlechter als heute: BDWM "versteckt" hinter Güterschuppen (Verlust Sichtbeziehung)
 - Umsteigewege SBB - BDWM unattraktiver wie heute
 - Verlegung Freiverlad zwingend

Empfehlungen von Seite Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die Konzeptionen B (Bushof im Osten) **nicht weiter zu verfolgen**. Diese Empfehlung basiert grundsätzlich auf der Erkenntnis, dass

- grosse Abhängigkeiten und Kostenfolgen bestehen durch Verlegung Freiverlad, Abbruch Güterschuppen, Neueinführung BDWM (vgl. Abbildung 17),
- kein optimaler Bushof möglich ist (im Vollausbau wird Bushof sehr lang, kompakte Anordnung aufgrund Platzverhältnisse nicht möglich, vgl. Abbildung 18)
- für den Busbetrieb Nachteile entstehen (hinsichtlich Linienführung, Verlustzeiten, Konflikte, vgl. Abbildung 19)
- Konfliktpotenzial Bus mit Personenströmen auf dem Bahnhofplatz (vgl. Abbildung 20)
- Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der engen Raumverhältnisse generell sehr eingeschränkt sind
- Erhebliche Terraineingriffe nötig sind (vgl. Abbildung 21)

Visualisierungen zur obigen Argumentation

Güterschuppen



Rampe Freiverlad



Abbildung 17: Güterschuppen und Rampe Freiverlad

Konfiguration Bushof Konzeptionen A



Konfiguration Bushof Konzeptionen B

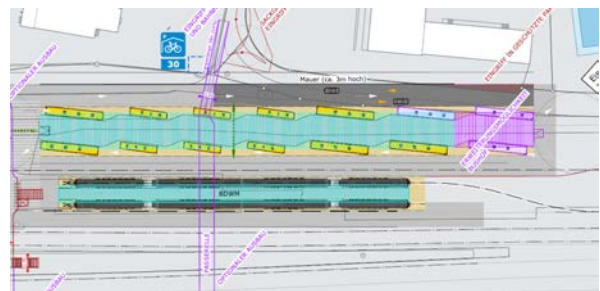
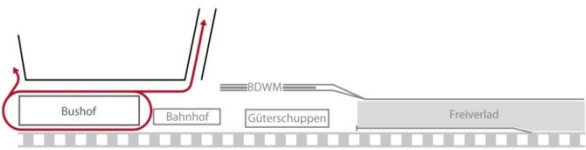


Abbildung 18: Vergleich Grundkonfiguration Bushof

Linienführung Bus Konzeptionen A



Linienführung Bus Konzeptionen B

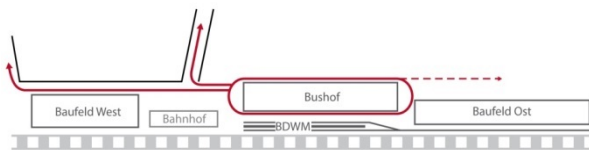
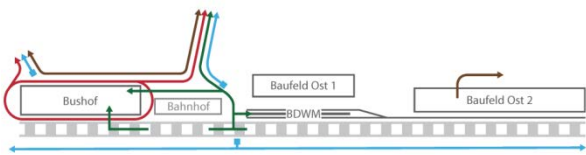


Abbildung 19: Vergleich Linienführung Bus

Entflechtung Verkehrsströme

Konzeption A3



Konfliktpotenzial Bahnhofplatz

Konzeption B3

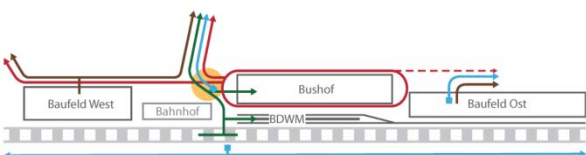


Abbildung 20: Vergleich Verkehrsströme

Höhenunterschiede



Abbildung 21: Terraineingriffe notwendig aufgrund Höhenunterschiede

8 **Beschlüsse**

Beschlussfassung Begleitgruppe

Am 5. Juni 2013 wurden der Begleitgruppe als Entscheidungsgremium die Ergebnisse der Arbeitsgruppe vorgelegt. An der Sitzung wurden von der Begleitgruppe folgende Entschiede getroffen:

- *Die Empfehlung der Arbeitsgruppe zur Weiterverfolgung der Konzeptionen A mit Standort des Bushofs in westlicher Lage zum Stationsgebäude wird von der Begleitgruppe einstimmig unterstützt. Die Konzeptionen B sind nicht weiter zu verfolgen.*
- *Zur Verbesserung der Umsteigesituation Mittelperron SBB - Bushof sind die Planungen einer neuen Personenunterführung West voranzutreiben.*
- *Wünschbar wäre eine Entwicklung des Bahnhofareals gemäss Konzeption A3 (Zielzustand aus Sicht Begleitgruppe). Die Entschiede für eine Verlegung des Freiverlads und ein Abbruch des Güterschuppens sind gemäss Begleitgruppe herbeizuführen.*

Beschlussfassung Gemeinderat Wohlen

An der Sitzung vom 17.6.2013 hat der Gemeinderat Wohlen auf Basis vorliegender Machbarkeitsstudie folgende Beschlüsse gefasst:

- *Der Gemeinderat stimmt dem von der Begleitgruppe vorgeschlagenen zukünftigen Standort für den Busbahnhof im Westen (analog heutiger Standort) gemäss Konzeptionen A zu.*
- *Der Gemeinderat stimmt der Notwendigkeit der von der Begleitgruppe empfohlenen, zusätzlichen Personenunterführung West gemäss Konzeptionen A zu.*
- *Der Gemeinderat definiert die Konzeption A3 (Aufhebung Freiverlad und Abbruch Güterschuppen) als anzustrebenden Zielzustand.*
- *Der Gemeinderat ersucht umgehend das BVU, Abteilung öffentlicher Verkehr um Klärung der Finanzierung der notwendigen Vorinvestitionen für eine zusätzliche Personenunterführung West gemäss der Konzeptionen A der Machbarkeitsstudie und Erteilung eines Auftrages an SBB Infrastruktur zur Integration der Personenunterführung West in das Bauprojekt zum Umbau des Bahnhofs Wohlen.*

Beschlussfassung Verwaltungsrat BDWM

An der Sitzung vom 26. Juni 2013 hat der Verwaltungsrat der BDWM folgenden Beschluss gefällt:

Der vorliegende Variantenentscheid für die Konzeptionen A inkl. neuer Personenunterführung West wird unterstützt. Die Konzeption A3 wird aus Sicht des Verwaltungsrats der BDWM ebenfalls als wünschbaren Zielzustand angesehen.

9 Weiteres Vorgehen

9.1 Empfehlung für das weitere Vorgehen

Schrittweise Entwicklung Bahnhof Wohlen: Vorgehensvorschlag

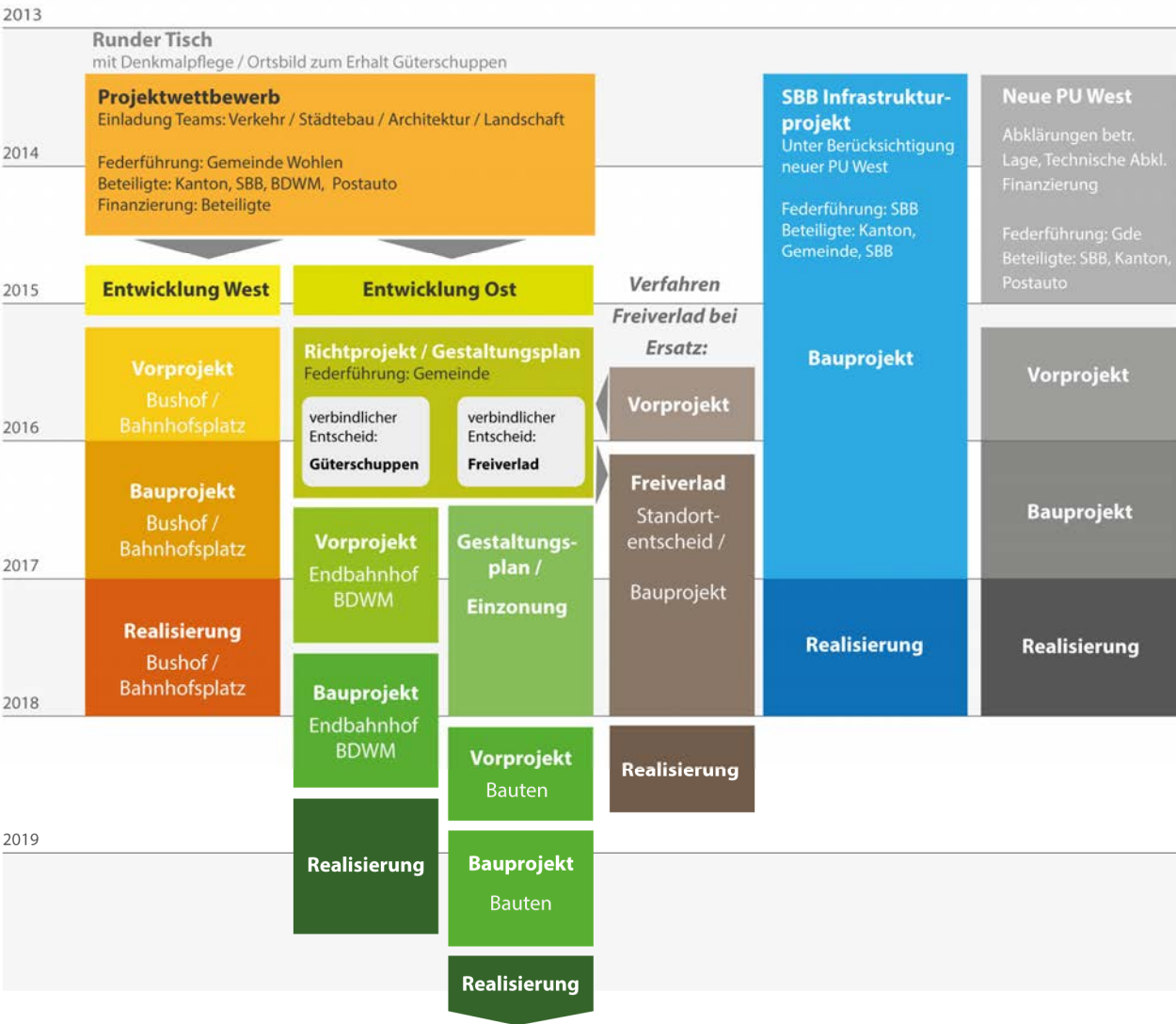


Abbildung 22:
Vorgehensvorschlag Bahnhof Wohlen

9.2 *Vorschlag zur Finanzierung der Personenunterführung West*

Nach Ansicht der Arbeitsgruppe sollen die für einen Ausbau der Hauptunterführung reservierten Mittel von ca. 0.7 Mio. Franken für die Planungsarbeiten der neuen PU West umgewidmet werden. Dies bedeutet, dass eine Optimierung der bestehenden Hauptunterführung im Rahmen der Realisierung des Projektwettbewerbes und nicht im Rahmen des SBB Infrastrukturprojektes vorgenommen wird.

Der Vorschlag der Arbeitsgruppe ist durch den Einwohnerrat der Gemeinde Wohlen zu genehmigen.

Mit den reservierten Mitteln sollen Vorinvestitionen (Weichenanpassung, Kabelanlage) finanziert werden, die eigentliche PU West (geschätzte 3 - 4 Mio. Franken) soll über den Infrastrukturfonds (Gelder im Rahmen des Agglomerationsprogramms) finanziert werden.

9.3 *Interessensabwägung betreffend Güterschuppen*

Zur Klärung des weiteren Umgangs mit dem Güterschuppen ist ein "Runden Tisch" mit Entscheidungsträgern der Gemeinde Wohlen, der Transportunternehmen (SBB, BDWM, Postauto) und des Kantons zusammen mit Vertretungen der Denkmalpflege und des Heimatschutzes vorgesehen. Der "Runde Tisch" soll vor Ausarbeitung des Wettbewerbsprogramms stattfinden. Sollte bei diesem informellen Prozess keine Einigung erzielt werden können, wären in den weiteren Planungsschritten u.a. folgende formellen Instrumente massgebend:

- Gestaltungsplanverfahren: Kantonale Vorprüfung unter Einbezug der Denkmalpflege
- Baubewilligungsverfahren: Auflage- / Einspracheverfahren, u.a. unter Beteiligung des Heimatschutzes

9.4 *Prozess Verlegung Freiverlad*

Der Prozess zur Verlegung des Freiverlads kann in groben Zügen folgendermassen skizziert werden¹¹:

- Klärung der Finanzierung der Verlegungskosten auf Basis vorliegender Grobkostenschätzung
- Evaluation Best-Variante zur Klärung der Standortfrage (evtl. zusätzliche Variante mit Standort in Richtung Villmergen miteinbeziehen)
- Auslösen einer Studie zur Klärung der tatsächlichen Gesamtkosten
- Verlegung Freiverlad im Rahmen des Bahnhofprojekts

¹¹ Bemerkung SBB: Der Anstoss für eine entsprechende Planung soll von derjenigen Institution kommen, die ein Interesse an der Verlegung des Freiverlads bekundet.

9.5 Sofortmassnahmen

Zur kurzfristigen Verbesserung der heutigen Situation beim Bahnhof sind gemäss Arbeitsgruppe folgende Sofortmassnahmen zu prüfen:

- Begegnungszone mit Tempo 20 auf dem Bahnhofplatz
- Aufhebung von Poller und Ketten
- Demarkierung Mittellinie und Fussgängerstreifen
- Verschiebung / Aufhebung von 2 Parkplätzen vor der Veloabstellanlage

Zuständig für eine Umsetzung der Sofortmassnahmen ist die Gemeinde Wohlen.

10 Anhang

10.1	Grundlagen	43
10.2	Abklärungen Dimensionierung Bushof	44
10.2.1	Massgebende Faktoren	44
10.2.2	Heutiges Bus-Angebot	45
10.2.3	Entwicklung des Bus- und S-Bahnangebots	46
10.2.4	Bedarf an Haltekanten	47
10.4	Abklärungen Städtebau	51
10.5	Analyseplan Verkehr	53
10.6	Analyseplan Freiraum / Städtebau	54
10.7	Frühzeitig verworfene Konzeptionen	55
10.7.1	Konzeption 1	55
10.7.2	Konzeption 2	55
10.7.3	Konzeption 3	56
10.7.4	Konzeption 4 (ehemals Konzeption B1.2)	56
10.7.5	Konzeption 5 (ehemals Konzeption B2)	57
10.7.6	Konzeption 6 (ehemals Konzeption B3.2)	57
10.7.7	Konzeption 7	58
10.8	Abklärungen betreffend neuer Gleisquerungsmöglichkeiten	58
10.8.1	Bestehende Personenunterführungen	58
10.8.2	Ausbau Personenunterführung Post	59
10.8.3	Neue Personenunterführung West	59
10.8.4	Neue Personenunterführung Ost	60
10.8.5	Ausbau Hauptunterführung	62
10.9	Ausschnitt kommunaler Nutzungsplan	64
10.10	Ausschnitte Konzeptionen A und B im Format A3	65
10.10.1	Konzeption A1	65
10.10.2	Konzeption A2	66
10.10.3	Konzeption A3	67
10.10.4	Konzeption B1	68
10.10.5	Konzeption B3	69

10.1 Grundlagen

Folgende Grundlagen standen für die vorliegenden Abklärungen zur Verfügung:

Grundlagen Gemeinde
Analyse Machbarkeitsstudie Umgestaltung Bahnhof Wohlen, Buchhofer Barbe und Partner, 29.04.2010
Analyse Machbarkeitsstudie Umgestaltung Bahnhof Wohlen, Ideenskizzen, metron, 21.10.2010
Kommunaler Gesamtplan Verkehr, genehmigt am 2. Mai 2012
Kommunaler Nutzungsplan Wohlen, Stand Vorprüfung, 28. November 2011
Erschliessungskonzept Bahnhofstrasse / Alte Bahnhofstrasse, EWP, Januar 2012
Aktennotizen und Protokolle: - Aktennotiz "Handlungsbedarf Bahnhof Wohlen", 18. Februar 2011 - Auszug Protokoll Einwohnerrat 21. November 2011 (Kredit und Antrag) - Protokollauszug Gemeinderatssitzung vom 27. August 2012 «Anliegen Gemeinde Wohlen zum Bahnhof»
Grundlagen SBB
Infrastrukturprojekt (in Planung)
Konzept RV05, März 2002
Neuer Rollschemelübergang BDWM, Rückbau Normalspurverbindung
Güterschuppen – Einschätzung zur Schutzwürdigkeit, SBB, Mai 2004
Aktennotizen und Protokolle: - Anliegen Gemeinde Wohlen – Weiterbearbeitung, 10. September 2012
Bahnhof Wohlen - Neueinführung der Bremgarten-Dietikon-Bahn, Studie, SBB 2005
Grundlagen Kanton / Bund
Agglomerationsprogramm Aargau OST
ISOS Bahnhof Wohlen
Kundenzufriedenheitsstudie 2007 Ergebnisbericht PostAuto Nordschweiz – Teilregion Wohlen

*Tabelle 7:
Vorhandene Grundlagen*

10.2 Abklärungen Dimensionierung Bushof

10.2.1 Massgebende Faktoren

Angebot

Massgebend bei der Abschätzung der Anzahl benötigter Haltekanten sind in erster Linie folgende Faktoren:

- Anzahl Abfahrten in der Spitzenstunde
- Zeitliche Rahmenbedingungen (Anschlussbildung Bahn)
- Betriebliches Optimierungspotenzial (Mehrfachbelegung, Doppelkanten)

Betriebliche Optimierungen

Um den Platzbedarf insgesamt zu verringern, sind verschiedene betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen denkbar:

Mehrfachbelegung

Grundsätzlich kann eine Kante mehreren Linien dienen, z.B. in folgenden Fällen:

- Bei durchfahrenden Linien mit kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof
- Bei betrieblichen Durchbindungen (gleiches Fahrzeug auf mehreren Linien)

In der heutigen Angebotsstruktur sind Mehrfachbelegungen mittels betrieblicher Durchbindungen zu gewissen Zeiten möglich. Abklärungen von Seite Betreiber haben jedoch gezeigt, dass aufgrund von Anpassungen beim Bus-Angebot künftig sämtliche Linien über eigenständige Abfahrten verfügen werden und Mehrfachbelegungen deshalb nicht mehr möglich sind¹².

Doppelkanten

Eine Haltekante wird für jeweils 2 Busse ausgelegt. Die erforderliche Länge ergibt sich

- aus den Längen der Fahrzeuge: Zweckmässig ist eine Kombination von Gelenkbus (19m) und Normalbus (12m), sowie
- aus dem Abstand zwischen den Fahrzeugen: Mindestens individuelle Ausfahrt von der hinteren Kante

Je nach Lage des künftigen Bushofs sind Doppelkanten am Bahnhof Wohlen grundsätzlich denkbar. Das Einsparpotenzial ist stark abhängig von der Grundkonfiguration des künftigen Bushofs.

Weitere Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Dimensionierung des neuen Bushofs sind folgende weiteren Rahmenbedingungen von zentraler Bedeutung:

- Fahrzeuggrössen (Gelenkbusse, Normalbusse, Midibusse)
- Lage und Grösse der Wendeanlagen

¹² Die Gründe dafür liegen darin, dass alle Buslinien weitgehend auf die gleichen Bahnanschlüsse ausgerichtet sind und somit gleichzeitig im Busbahnhof verkehren.

- Grundkonfiguration Bushof

10.2.2 Heutiges Bus-Angebot

Nachfolgende Tabelle zeigt das Orts- und Regionalbus-Angebot gemäss Fahrplan 2013 in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten. Nicht dargestellt sind eingesetzte Verstärkerkurse (Beiwagen) zur Bewältigung der Nachfragespitzen in den Hauptverkehrszeiten (z.B. durch Schülerverkehr).

Linie	Route	Wenden	Takt	
			NVZ	HVZ
Ortsbuslinien				
1	Bahnhof - Halde - Höhenweg	Nein	30'	
3	Bahnhof - Industrie West	Nein	60'	30'
4	Bahnhof - Anglikon - Brändliacker	Nein	30'	
5	Bahnhof - Schulen Junkholz	Nein	60'	
8	Bahnhof - Kantonsschule	Ja	60'	30'
9	Bahnhof - Halde	Nein	-	30'
Regionallinien				
336	Wohlen Bf - Niederwil - Mellingen	Ja	60	30'
340	Wohlen Bf - Villmergen - Meisterschwanden	Ja	30'	
341	Wohlen Bf - Waltenschwil - Muri	Nein	60'	30'
342	Wohlen Bf - Büttikon - Uezwil	Nein	60'	30'
345	Wohlen Bf - Dottikon - Hägglingen	Nein	60'	
346	Wohlen Bf - Villmergen - Dottikon - Dintikon	Ja	60'	30'

Tabelle 8:
Bus-Angebot 2013

Linienführung

- Folgende Buslinien **wenden** am Bahnhof Wohlen:
 - Die Regionallinie 336 nach Mellingen Heitersberg und die Linie 346 nach Villmergen - Dottikon sowie die Ortsbuslinie 8 zur Kantonsschule verlassen den Bahnhof Wohlen via Alte Bahnhofstrasse.
 - Die Regionallinie 340 nach Meisterschwanden verkehrt ab Bahnhof Wohlen auf der Aargauerstrasse zur Villmergerstrasse.
- Auf der Bahnhofstrasse werden die Buslinien im Einrichtungsverkehr geführt. Die Haltestelle Migros wird entsprechend nur in Fahrtrichtung Zentralstrasse bedient.

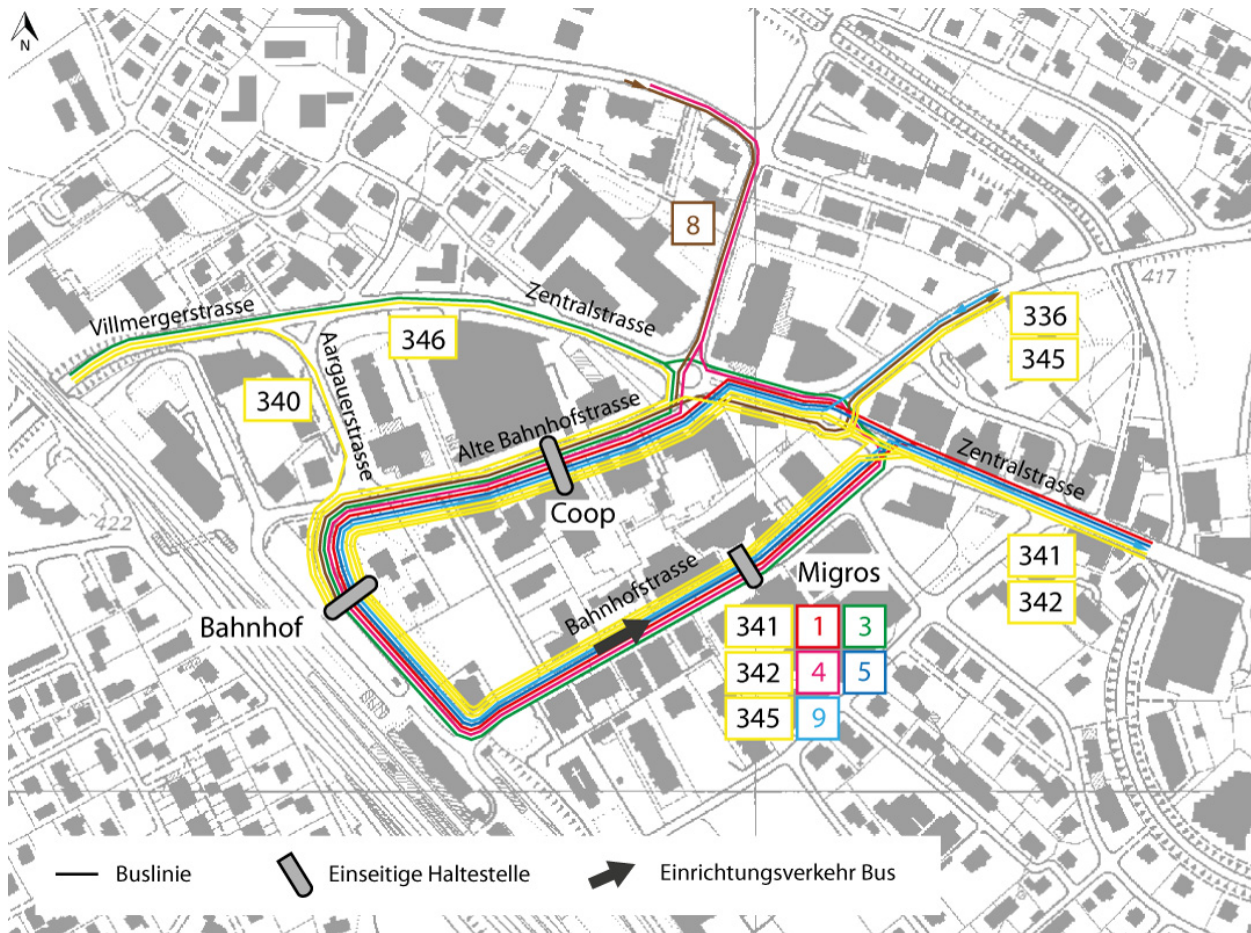


Abbildung 23:
Linienführung Bus v/n Bahnhof Wohlen

10.2.3 Entwicklung des Bus- und S-Bahnangebots

Gemäss dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 des Kantons Aargau werden Anpassungen im Busnetz meistens den aktuellen Bedürfnissen entsprechend und relativ kurzfristig vorgenommen. Aus diesem Grund können keine konkreten Aussagen zur Entwicklung des Busliniennetzes und -angebots für die nächsten 10 Jahre gemacht werden.

Grundsätzlich richtet sich das Taktangebot nach der Entwicklung der Nachfrage. Gleichzeitig gilt es, die Zubringerbusse bestmöglich auf die Veränderungen bei den Bahnangeboten abzustimmen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung des S-Bahnangebots (d.h. bis 2023) sind für Wohlen gemäss Mehrjahresprogramm 2013 zwei Massnahmen relevant:

- Neue S-Bahnlinie Brugg–Wohlen–Muri im Stundentakt
- Zusätzliche Direktzüge Freiamt–Limmattal–Zürich (Fahrt in beide Richtungen, beschleunigt)

Langfristig (Horizont 2030) ist die Einführung einer direkten S-Bahnlinie von Zürich via Limmattal ins Freiamt sowie ein 15-Min.-Takt Lenzburg - Wohlen in Planung. Diese Massnahmen setzen grössere Infrastrukturausbauten voraus.

10.2.4 Bedarf an Haltekanten

Ist-Zustand

Abklärungen haben gezeigt, dass aktuell in den Spitzenstunden bis zu 9 fahrplanmässige Bus-Abfahrten stattfinden. Zur Bewältigung der Nachfragespitzen werden heute zu gewissen Zeiten zusätzlich bis zu 2 Beiwagen eingesetzt. Damit sind zurzeit inkl. Beiwagen 11 Haltekanten notwendig (vgl. nachfolgende Seite). Mit Fahrplanwechsel Dez. 2013 werden zudem erste Gelenkbusse eingesetzt.

Künftiger Bedarf (Horizont 2025)

Gemäss erster Prognosen von Seite Postauto werden im Horizont 2025 bis zu 14 Kanten benötigt, wobei davon bis zu 8 Kanten für Gelenkbusse bereitgestellt werden müssen. Die Prognosen basieren auf einem starken Bevölkerungs- und Nachfragewachstum und berücksichtigen die Angebotsentwicklung bei der S-Bahn und BDWM. Es wird davon ausgegangen, dass sämtliche Linien über eigenständige Abfahrten verfügen (keine betr. Durchbindungen).

Im Rahmen der vorliegenden Studie wird der Bushof gemäss Prognosen Postauto auf 14 Kanten (davon 8 für Gelenkbusse) ausgelegt. Der von Postauto ausgewiesene Bedarf ist im Rahmen vertiefter Planungsarbeiten durch den Kanton zu konsolidieren.

**Ankunfts- und Abfahrtszeiten Bahn und Bus in der morgendlichen Spitzenstunde
(Zustand 2013)**

	Gefässgrössen	Takt	Ankünfte und Abfahrten	0	5	10	15	20	25	30
S-Bahn-Linien										
S26	Flirt 150m	30' + 60'					16			
S26	Flirt 150m	30' + 60'				10				
S		3/HVZ				11				
S		1/HVZ					09			
S17	Diamant 70m	30'				08		20		
Ortsbus- und Regionalbuslinien										
1	Midi 10m Maxi 12m	30'			07		15	19		
3	Midi 10m	30'			07			19		
4	Midi 10m	30'			07		15	19		
5	Midi 10m	60'						20		
8	Midi 10m	30'			09			18		
9	Midi 10m	30'			09			17		
336	Maxi 12m	30'			06			20		
340	15m	30'			06			20		
341	Maxi 12m	30'		03			15			
342	Maxi 12m	60'			06					
345	Maxi 12m	60'			05			20		
346	Maxi 12m	30'				08		18		

10.3 Grobkostenschätzung Verlegung Freiverlad

Die Grobkostenschätzung hinsichtlich der Verlegung des Freiverlads erfolgte durch die SBB und lieferte folgendes Ergebnis:



An Arbeitsgruppe Machbarkeitsstudie Bahnhof Wohlen
 Von Andreas Wingeier (I-FN-NEW-RME-NWS)

Datum Olten, 25. April 2013

Grobe Kostenabschätzungen Varianten Freiverladeentwicklung Wohlen.

Zusammen mit SBB Cargo und Metron AG wurden 5 Standortmöglichkeiten und dessen bauliche Auswirkungen für die Verlegung / Anpassung des Freiverlades Wohlen im Sinne eines Grobentwurfes aufgearbeitet.

Die SBB wurden um eine grobe Kostenabschätzung für die 5 Standortmöglichkeiten gebeten.

Bemerkungen zu allen Standortvarianten:

- Explizit bei allen Elementen nicht in der Kostenabschätzung berücksichtigt ist:
 - notwendiger Landerwerb
 - allenfalls notwendige Anpassungen / Ergänzungen Lärmschutzwand (sofern nicht direkt in einem baulichen Konflikt mit der vorgesehenen Ausbaute)
 - notwendige Erschliessung (Sattelschlepper, 40to)
 - VGK und MVSt. sind nicht enthalten.
 - Baufeldbereitstellungen (z.B. Rodungen, Altlastensanierungen usw.)
- In den Kosten enthalten sind die notwendigen Projektierungskosten (ab Phase Vorprojekt)
- Von Seiten SBB wurden nicht geprüft:
 - Zonenkonformität
 - Nutzungskonflikte (insbesondere auch Natur- und Gewässerschutzzonen usw.)
 - Geometrische und bauliche Machbarkeit (Basis für die Kostenschätzung war lediglich eine Handskizze!) (es wurden keine Ingenieurleistungen SBB zur Erarbeitung der Grobkostenschätzung aufgewendet)

Variante A – Anpassung Standort Wohlen

- Abgeschätzte Kosten (+/- 50%): 4.5 Mio. CHF
- Bemerkungen:
- Enthält die notwendigen Anpassungen an Gleis und Stellwerkanlagen
- Bahnübergang BDWM explizit nicht in der Kostenschätzung enthalten.

Variante B – Dottikon USA West:

- Abgeschätzte Kosten (+/- 50%): 6.0 Mio. CHF
- Bemerkungen:
- Brückenbauwerk für Anschluss an bestehendes Stammgleis BDWM in den Kosten enthalten.
- Kosten welche durch den Anschluss an das bestehende Stammgleis BDWM entstehen wurden nicht berücksichtigt .
- Die SBB akzeptiert eine solche Lösung nur, wenn allfällige Folgekosten durch eine Auflösung des Anschlussgleises ebenfalls durch den Auslöser der Freiverladeverschiebung finanziert werden.

Variante C – Dottikon USA Ost:

- Abgeschätzte Kosten (+/- 50%): 4.5 Mio. CHF

Bemerkungen:

- In die Kosten wurden ein Betrag für allenfalls notwendige Stützmauerbauwerke berücksichtigt.
- Sollte diese Variante in die „engere“ Auswahl kommen, so müssen SBB intern die Gleisnutzungen USA in diesem Perimeter nochmals kritisch geprüft werden.

Variante D – Dottikon-Dintikon – Mühle:

- Abgeschätzte Kosten (+/- 50%): 4.5 Mio. CHF

Bemerkungen:

- Kosten welche durch den Anschluss an das bestehende Anschlussgleis der Mühle entstehen wurden nicht berücksichtigt.
- Die SBB akzeptiert eine solche Lösung nur, wenn allfällige Folgekosten durch eine Auflösung des Anschlussgleises ebenfalls durch den Auslöser der Freiverladeverschiebung finanziert werden.

Variante E – Dottikon – Dintikon – Ost:

- Abgeschätzte Kosten (+/-50%): 6.0 Mio. CHF

Bemerkungen:

- Berücksichtigt gewisse Anpassungen der Lärmschutzwände
- Ist Aufwärtskompatibel zu einem allfälligen Ausbau 3. Gleis Freiamt

Weiteres Vorgehen:

- Nach dem Entscheid für eine / mehrere Bestvarianten sind diese zwingend vertieft zu prüfen und im Rahmen einer kleinen Studie sind technische und bauliche Machbarkeit nachzuweisen sowie die grobe Kostenabschätzung zu erhärten.
- Die im Rahmen der groben Kostenabschätzung abgeschätzten Kosten dürfen explizit nicht für irgendwelche Kreditanträge usw. verwendet werden. Sie dienen lediglich der Kostenordnung / dem Vergleich der Varianten untereinander.

10.4 Abklärungen Städtebau

Die historische Entwicklung von Wohlen

Erstmals wurde Wohlen um 1064 urkundlich erwähnt und entwickelte sich im 18. Jahrhundert zu einem bedeutenden Zentrum der Strohflechtere im Kanton Aargau. Mit der Gründung der *Aargauischen Südbahn* um 1875 wurde am Rand von Wohlen in der Talsohle eine Bahnstation angelegt. Der eigentliche Dorfkern befindet sich nordöstlich zwischen Bünz und Kirchplatz. In der weiteren strahlenförmigen Ausdehnung entlang der Strassenäste wurden im Laufe des 19. Jahrhunderts erste Fabrikbauten und dazugehörige Fabrikantenvillen erstellt. Teile des historischen Dorfkerns sowie zahlreiche Gebäude aus der industriellen Zeit sind heute noch gut erhalten. Im Zuge des starken Bevölkerungs- und Flächenzuwachs von 1950 bis heute sind die weitgehend heterogenen Strukturen Zeugen einer rasanten Entwicklung: übergeordnete Bebauungsstrukturen, markante Bezugspunkte und Achsen sind nur noch schwer ablesbar.

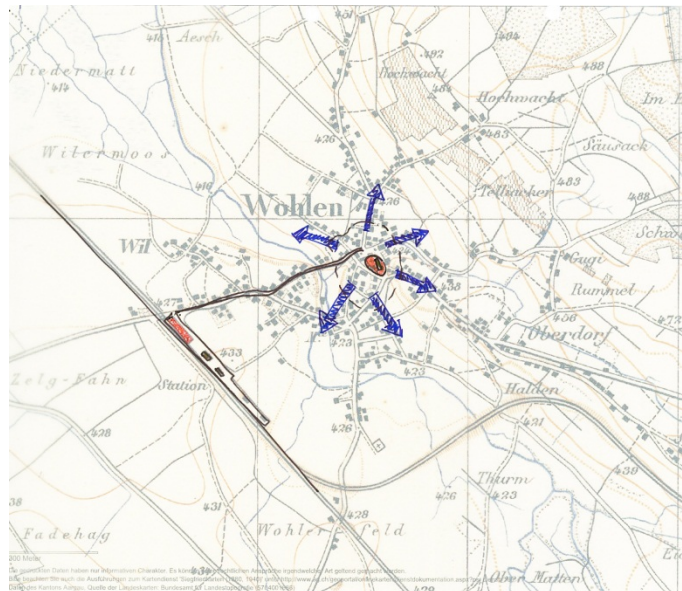


Abbildung 24:
Historisches Zentrum mit strahlenförmiger Ausdehnung - Anbindung
an den dezentralen Bahnhof (Grundlage Siegfriedkarte 1880)

Bahnhofgebiet

Im Rahmen der Flächenausdehnung in die Randbereiche von Wohlen wurde auch die Lücke zwischen dem historischen Dorfkern und dem Bahnhof geschlossen (*Siegfriedkarte* von 1880). Heute bildet der Bahnhof ein Nebenzentrum als Grenze zwischen der Nordöstlichen Kernzone und dem südwestlich anliegenden Wohngebiet mit Spezialzone. Das Gleisfeld bildet dabei eine räumlich starke Zäsur, unterstützt durch die seitlichen Lärmschutzwände, welche eine freie Sicht zwischen den Quartierteilen erst ab dem ersten Obergeschoss zulassen.

In der Analyse der städtebaulichen Strukturen um das Bahnhofgebiet lassen sich unterschiedliche Teilgebiete ablesen: Angrenzend an die Zentralstrasse lagern sich grosskörnige Bebauungsschichten mit Gewerbe- und Wohneinheiten an und grenzen im Osten an ein feinkörniges Wohngebiet. In der *Übergangszone* zum Bahnhof ist vor allem eine

Zunahme des Wohnanteils mit gleichzeitigem Rückgang der Gebäudegrössen feststellbar. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Wohlen schliesst ein letzter Schild mit locker eingestreuten Einzelbauten an. Auffallend dabei ist insbesondere die starke Durchgrünung des Freiraums und die gut erhaltenen historischen Einzelbauten mit Fabrikantenvillen aus dem 19. Jahrhundert, dem Restaurant Feldschlösschen, der reformierten Kirche bis zum eindrucklichen Verwaltungsbau mit Gartenanlage der Firma Camille Bauer. Die meisten dieser Bauten stehen heute unter Substanzschutz, der Verwaltungsbau unter kantonalem Denkmalschutz. Zusammen mit dem gut erhaltenen historischen Bahnhofsgebäude bildet diese Zone ein spannendes Ensemble, das durch eine sorgfältige Materialisierung und Platzgestaltung ein grosses Potential für einen attraktiven Bahnhofsbereich bildet.

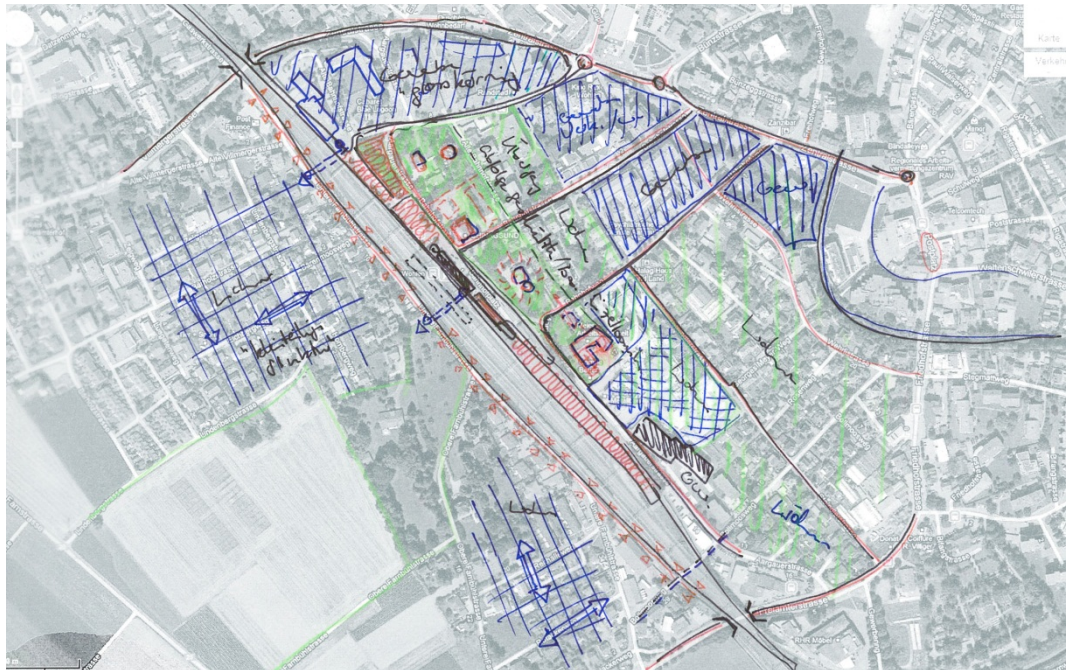


Abbildung 25:
Skizze mit Darstellung der städtebaulichen Bauungsstrukturen - li-
neare Bahnhofzone mit angrenzenden historischen Einzelbauten

10.5 Analyseplan Verkehr

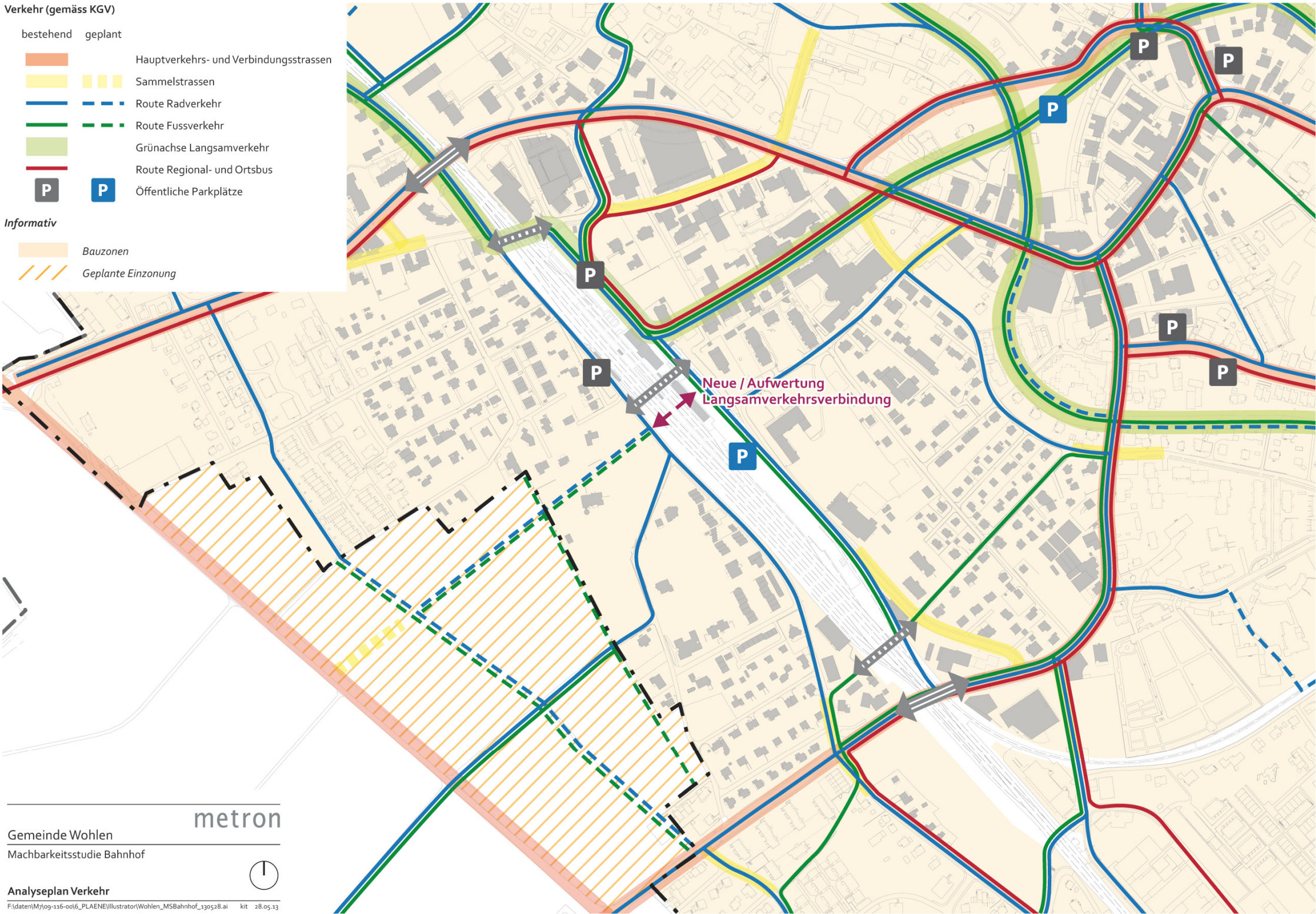


Abbildung 26:
Analyseplan Verkehr

10.6 Analyseplan Freiraum / Städtebau



Abbildung 27:
Analyseplan Freiraum / Städtebau

10.7 Frühzeitig verworfene Konzeptionen

Im Rahmen der Abklärungen sind weitere Varianten geprüft, aber aufgrund von eingeschränkten Platzverhältnissen oder Konfliktsituationen mit anderen Nutzungen (Schutzobjekte, Interessenlinie SBB) frühzeitig verworfen worden. Hierzu zählen folgende Varianten:

10.7.1 Konzeption 1

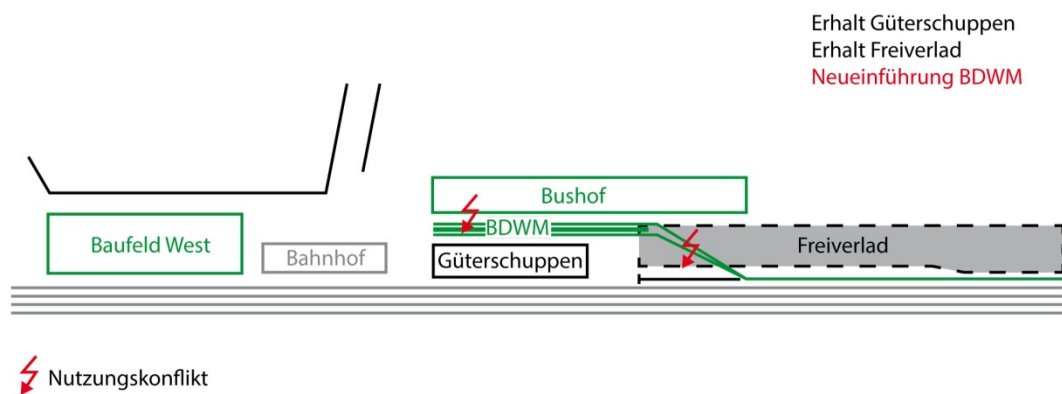


Abbildung 28:
Frühzeitig verworfene Konzeption 1

Feststellungen:

- Eine parallele Anordnung des neuen Bushofs, der BDWM und des Güterschuppens ist aus Platzgründen nicht möglich.
- Eine Neueinführung der BDWM kann nur unter Voraussetzung einer Verlegung oder Redimensionierung des Freiverlads erfolgen.

10.7.2 Konzeption 2

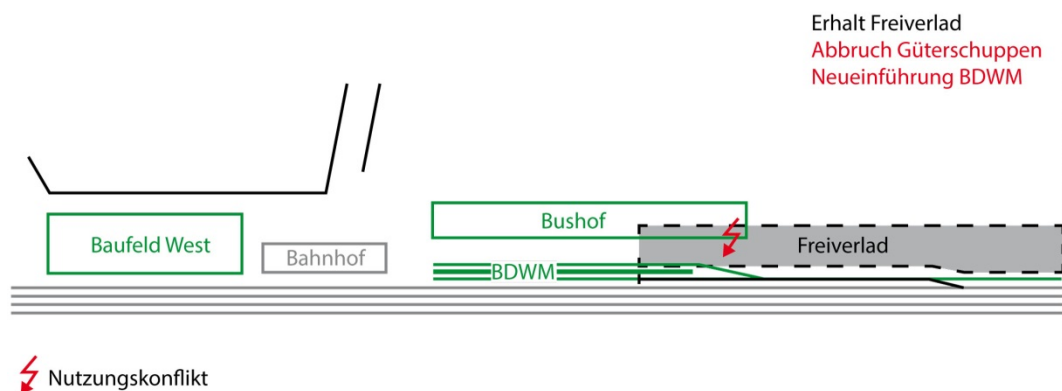


Abbildung 29:
Frühzeitig verworfene Konzeption 2

Feststellungen:

- Ein Abbruch des Güterschuppens mit Neueinführung der BDWM parallel zum Gleisfeld SBB bedingt eine Verlegung oder Redimensionierung des Freiverlads.

- Eine Anordnung des neuen Bushofs östlich des Stationsgebäudes tangiert den bestehenden Freiverlad.

10.7.3 Konzeption 3

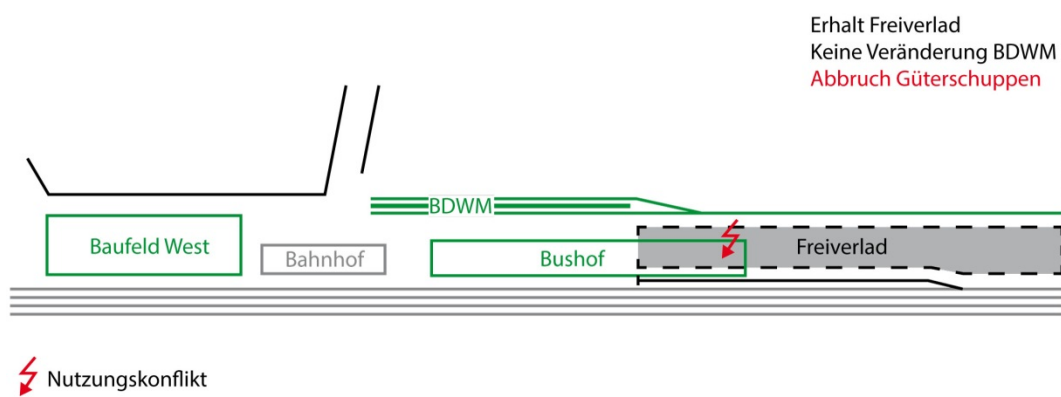


Abbildung 30:
Frühzeitig verworfene Konzeption 3

Feststellung:

Wird der Güterschuppen abgebrochen und der neue Bushof an dessen Lage realisiert, entsteht ein Nutzungskonflikt mit dem Freiverlad. Auch in dieser Variante wäre der Freiverlad zurückzubauen oder gänzlich zu verlegen.

10.7.4 Konzeption 4 (ehemals Konzeption B1.2)

Merkmale

- Teilerhalt Güterschuppen
- Verlegung Freiverlad
- Neueinführung BDWM anliegend zum Gleisfeld SBB mit Endhaltestelle teilweise innerhalb des Güterschuppens
- Schaffung Baufelder West und Ost

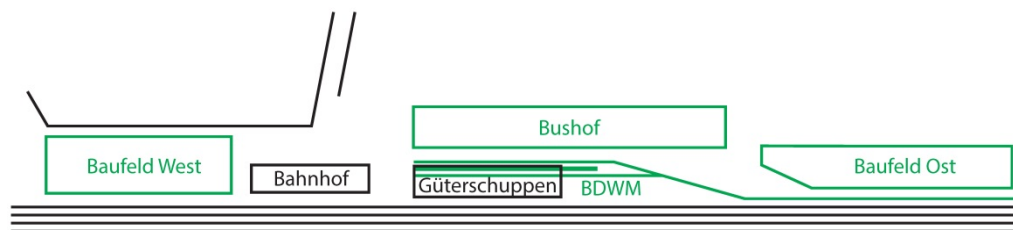


Abbildung 31:
Konzeption B1.2

Bei einer Einführung der BDWM in den Güterschuppen kann das Gebäude nur zu einem sehr geringen Teil erhalten werden, aufgrund der zu realisierenden Fahrleitungen und Perronzugängen. Aus Sicht Arbeitsgruppe wird eine solche Variante als nicht zweckmässig eingeschätzt.

Ausschlussgrund

Konzeption tangiert kommunal und kantonale geschützte Objekte (Kirche und Verwaltungsgebäude).

10.7.5 Konzeption 5 (ehemals Konzeption B2)

Merkmale

- Abbruch Güterschuppen
- Verlegung Freiverlad
- Neue Zufahrt BDWM ab Gleisfeld SBB (ermöglicht die Erschliessung des Baufelds Ost via Aargauerstrasse)
- Schaffung Baufelder West und Ost

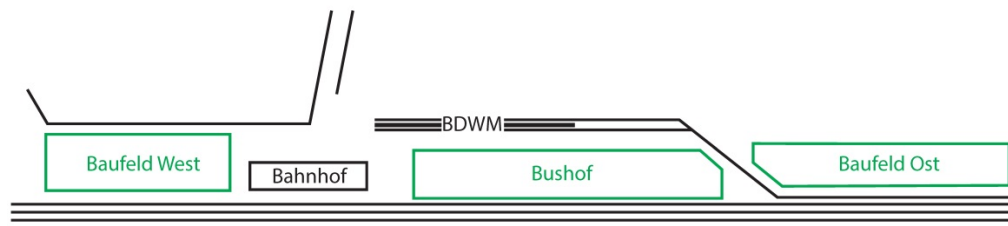


Abbildung 32:
Konzeption B2

Ausschlussgrund

Bushof tangiert 3. Gleisachse SBB (Verletzung Interessenslinie)

10.7.6 Konzeption 6 (ehemals Konzeption B3.2)

Merkmale

- Abbruch Güterschuppen
- Teilrückbau Freiverlad
- Neueinführung BDWM mit einer Endhaltestelle anliegend zum SBB Gleisfeld. Zufahrt auf bestehender Achse mit neuem Verbindungsgleis zur Endhaltestelle
- Schaffung Baufeld West

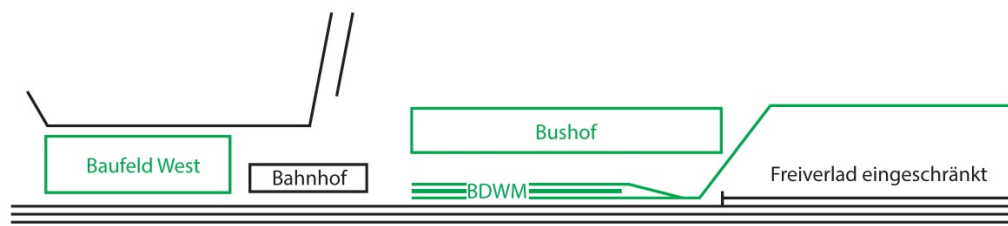


Abbildung 33:
Konzeption B3.2

Ausschlussgrund

Konzeption tangiert kantonales geschütztes Objekt (Verwaltungsgebäude).

10.7.7 Konzeption 7

Merkmale

Aufwärtskompatible Lösung zur Konzeption A2: Realisierung neuer Endhaltestelle der BDWM möglich ohne Verlegung des Freiverlads. In einem späteren Schritt Neueinführung BDWM parallel zu den SBB Gleisen (bedingt Verlegung Freiverlad).

- Realisierung des neuen Bushofs in westlicher Lage
- Neubau Kopfbahnhof BDWM mit Mittelperron anliegend zum Güterschuppen
- Nutzung der bestehenden Zufahrtsgleise so weit wie möglich. Temporäres Verbindungsgleis notwendig.
- Erschliessung Freiverlad / P+R nur mit Querung Gleise BDWM möglich. Temporäre Schranke notwendig.

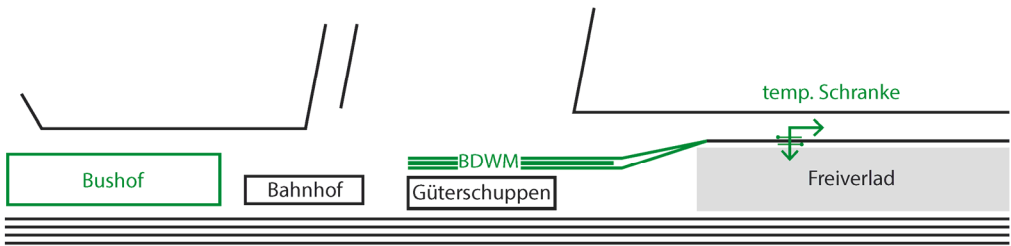


Abbildung 34:
Konzeption A2+

Ausschlussgrund

Gemäss Einschätzungen der BDWM ist eine temporäre Schranke zur Erschliessung des Freiverlads beim Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht bewilligungsfähig. Die Variante wird daher nicht weiter verfolgt.

10.8 Abklärungen betreffend neuer Gleisquerungsmöglichkeiten

10.8.1 Bestehende Personenunterführungen

Heute sind im näheren Umfeld des Bahnhofs Wohlen 3 Personenunterführungen vorhanden:

Personenunterführung	Grobbeurteilung
Zentrale Hauptunterführung mit Perronzugängen	• Optimale Lage zur Verbindung der beiden Ortsteile • Anlage entspricht teilweise nicht mehr heutigen Anforderungen (z.B. BehiG)
Personenunterführung auf Höhe Post	• Querschnitt für Mischverkehr (Fuss- und Veloverkehr) sehr schmal • Fehlende Rampen
Personenunterführung Bollmoosweg	• Ebenerdige, offene Gleisquerungsmöglichkeit • Kein Handlungsbedarf

10.8.2 Ausbau Personenunterführung Post

Ansatz:

Ausbau für Mischverkehr (Fuss- und Veloverkehr) gemäss heutigen Standards

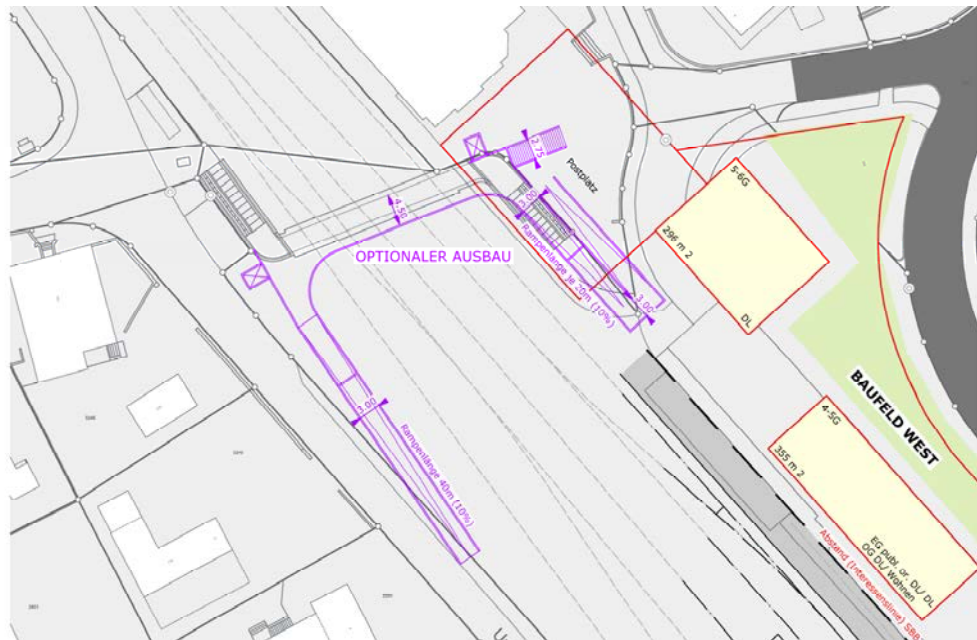


Abbildung 35:
Ausbau bestehende Personenunterführung auf Höhe Post

Hauptergebnisse:

- Deutliche Verbesserung der heutigen Situation möglich, insb. für Velofahrende
- Ausbau **optional denkbar** bei allen Konzeptionen (variantenneutral)
- Grobkostenschätzung (+50%/-25%): ca. 6 - 7 Mio. Franken

→ Entscheid Kanton / Gemeinde, welche Qualität angestrebt wird

10.8.3 Neue Personenunterführung West

Ansätze:

- Optimierung der Umsteigebeziehung SBB - Bus falls der neue Bushof in westlicher Lage realisiert wird (Konzeptionen A)
- Ausgestaltung für Fussverkehr gemäss heutigen Standards (kein Veloverkehr)

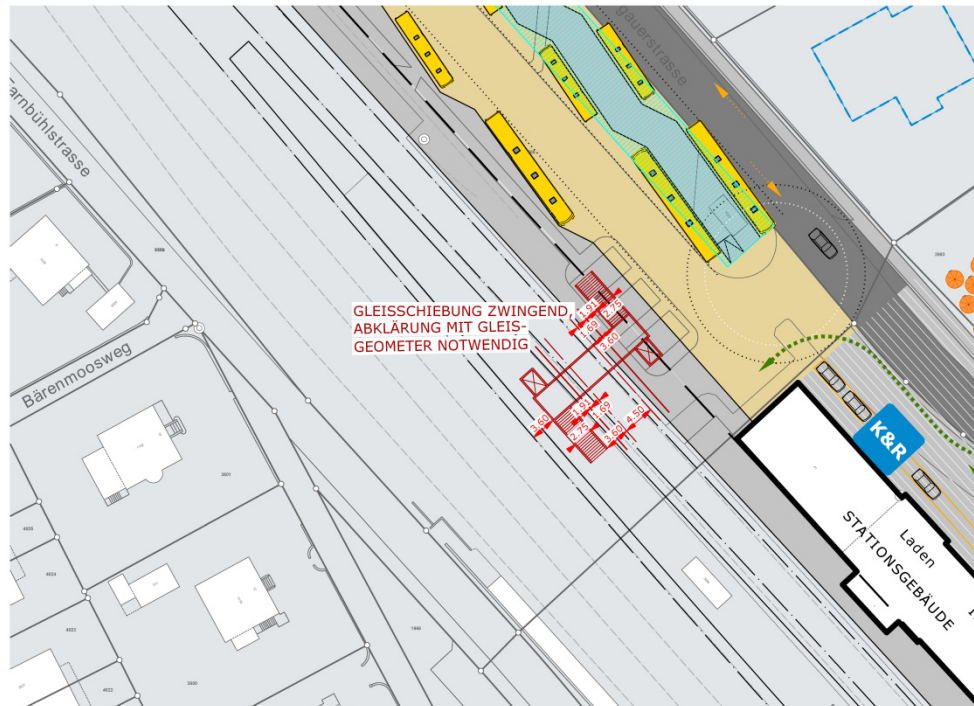


Abbildung 36:
Neue Personenunterführung West

Hauptkenntnisse:

- Personenunterführung bringt eine erhebliche Verbesserung der Umsteigesituation SBB - Bushof durch Verkürzung der Umsteigewege
- Verlängerung bis zur Unteren Farnbühlstrasse nicht zweckmässig (Rampe Hauptunterführung in unmittelbarer Nähe)
- Gleisschiebung zwingend, Anpassungen am SBB-Infrastrukturprojekt kurzfristig notwendig
- Grobkostenschätzung (+50%/-25%): ca. 3 - 4 Mio. Franken (ohne Gleisschiebung)

→ Verbindung SBB - Bushof bei Konzeptionen A **aus fachlicher Sicht zu empfehlen**

10.8.4 Neue Personenunterführung Ost

Konzeption B1

Ansätze:

- Optimierung der Umsteigebeziehungen SBB - BDWM / Bushof
- Ausgestaltung für Fussverkehr gemäss heutigen Standards (kein Veloverkehr)
- 2 Abschnitte:
 - Verbindung Mittelperron SBB - BDWM (rote Strichfarbe)
 - Verlängerung Bushof (violette Strichfarbe)

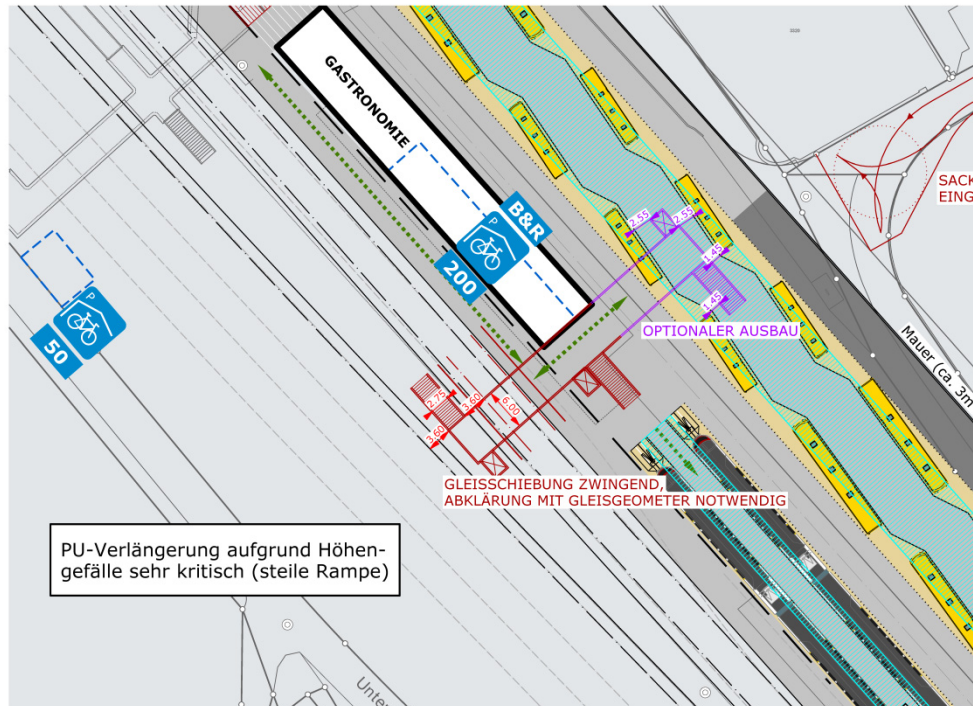


Abbildung 37:
Neue Personenunterführung Ost

Hauptkenntnisse:

- Eine durchgehende Unterführung zwischen Bahnhofweg und Unteren Farnbühlstrasse ist wegen der Höhenunterschiede nicht zweckmässig. Hierfür wäre eine Überführung (Passerelle) vorzusehen.
- Umsteigebeziehung SBB - BDWM kann durch neue Unterführung verbessert werden
- Gleisschiebung zwingend
- Grobkostenschätzung ohne Gleisschiebung (+50%/-25%):
 - Verbindung SBB - BDWM: ca. 5 Mio. Franken
 - Verlängerung zum Bushof (violett): ca. 2 - 3 Mio. Franken

→ Abklärungen zur technischen Machbarkeit (Gleisschiebung) sind zurzeit nicht im Gang, da die Variante B1 grundsätzlich von der Arbeitsgruppe als nicht zweckmässig erachtet wurde.

Konzeption B3

Ansätze:

- Passerelle Bahnhofweg - Untere Farnbühlstrasse als neue Veloverbindung zwischen den beiden Ortsteilen
- Ausgelegt für Mischverkehr (Fuss- und Veloverkehr)

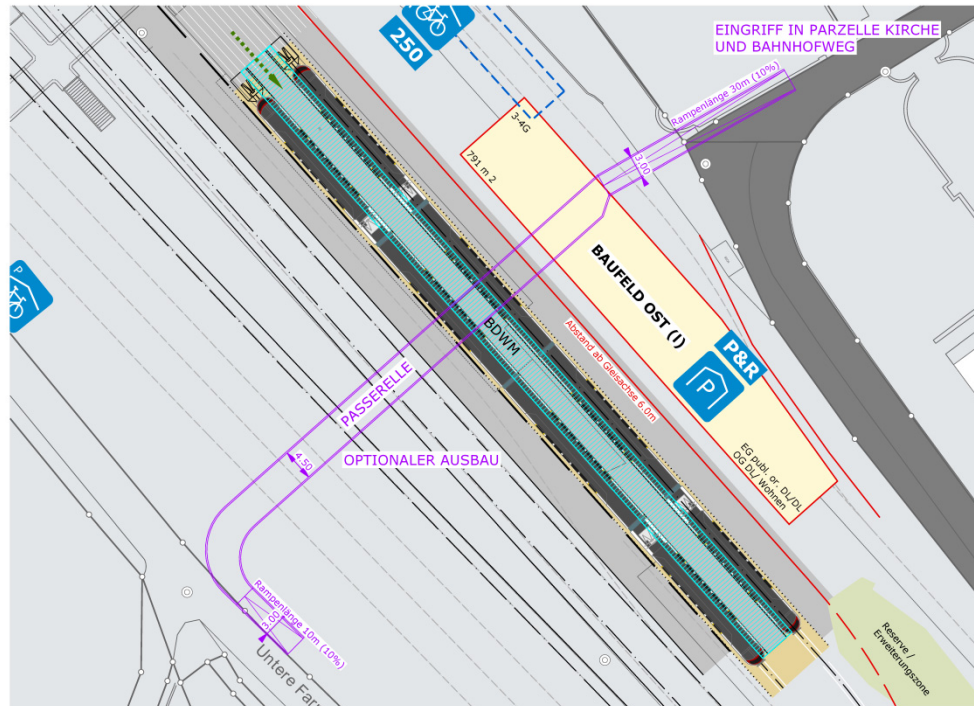


Abbildung 38:
Neue Passerelle Bahnhofweg - Untere Farnbühlstrasse

Haupterkenntnisse:

- Eingriff in Parzelle Kirche (kommunales Schutzobjekt) durch neue Rampe
- Grobkostenschätzung (+50%/-25%): ca. 5 - 6 Mio. Franken

→ Eine Passerelle auf Höhe Bahnhofweg würde für den Langsamverkehr (insbesondere Veloverkehr) eine attraktive Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen schaffen. Zwischen den Konzeptionen A, die von der Arbeitsgruppe zur Weiterbearbeitung empfohlen werden, und einer Passerelle an dieser Lage, bestehen keine direkten Abhängigkeiten. Aus diesem Grund wird die Passerelle im Rahmen der Machbarkeitsstudie planerisch nicht weiter vertieft.

10.8.5 Ausbau Hauptunterführung

Ansätze:

- Ausbau Hauptunterführung zur Aufwertung der Umsteigesituation SBB - BDWM / Bus
- Optional (violett): Verlängerung der Unterführung unter dem Bahnhofplatz inkl. neuer Rampe mit einer Steigung von 10% zur Verbesserung der Veloverbindung zwischen den beiden Ortsteilen.

Hinweis: Aufgrund Konfliktsituation zwischen Pendlern und Velofahrenden müssten Fahrräder in der Unterführung gestossen werden.

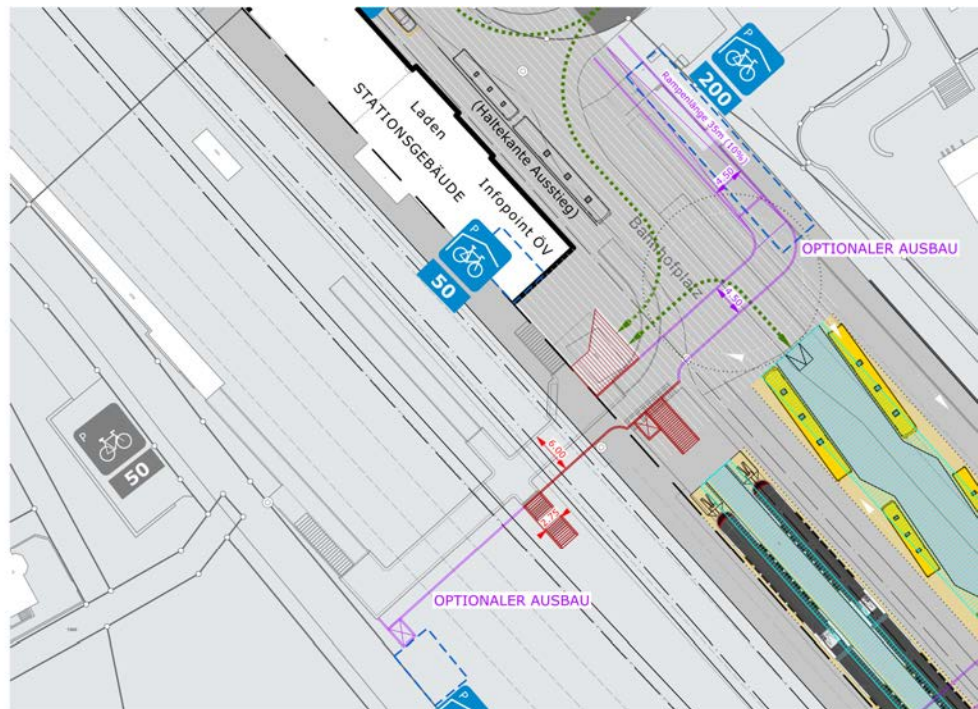


Abbildung 39:
Ausbau Hauptunterführung

Haupterkenntnisse:

- Attraktivitätssteigerung durch Ausbau möglich, insbesondere zur Verknüpfung von SBB und BDWM / Bus
- Richtige Lage der Unterführung als Hauptverbindung zwischen den beiden Ortsteilen
 - Achse zum Dorfzentrum (Bahnhofstrasse)
 - Stärkung Bahnhofplatz
 - Direkte Verbindung zum ESP Süd
- Grobkostenschätzung (+50%/-25%):
 - Abschnitt SBB - BDWM: ca. 3 - 4 Mio. Franken
 - Verlängerung Nord unter dem Bahnhofplatz inkl. Rampe: ca. 3 - 4 Mio. Franken
 - Verlängerung Süd in Richtung Untere Farnbühlstrasse: ca. 4 - 5 Mio. Franken

→ Aus fachlicher Sicht wird ein Ausbau der Hauptunterführung zur Verbesserung der Umsteigesituation und der Verbindung der beiden Ortsteile grundsätzlich als sinnvoll erachtet, insbesondere in Konzeption B3, da in dieser Variante keine weiteren Personenunterführungen geplant sind.

10.9 Ausschnitt kommunaler Nutzungsplan

- Nutzungszone**
- Wohnzone W1
 - Wohnzone W2
 - Wohnzone W3
 - Kernzone K
 - Zone Steingasse
 - Wohn- und Gewerbezone WG2
 - Wohn- und Gewerbezone WG3
 - Wohn- und Gewerbezone WG4
 - Spezialzone Bahnhof Süd
 - Gewerbezone G
 - Industriezone I
 - Zone für öffentliche Bauten und Anlagen ÖBA
 - Grünzone
- Übrige Festsetzungen**
- Flächen mit Sondernutzungsplanpflicht
 - Flächen mit Gestaltungsplanpflicht
 - Quartiererhaltungszone "Wehrli"
 - Gebiete mit spezifischen Vorschriften zu den Verkaufsnutzungen
- Kommunale Schutzobjekte**
- Gebäude mit Substanzschutz
 - Gebäude mit Volumenschutz
 - Ensembleschutz
 - Kulturobjekt
- Orientierungsinhalt**
- Geplante Einzoning Spezialzone Bahnhof Süd, Einzelvorlage
 - Gebäude unter kantonalem Denkmalschutz

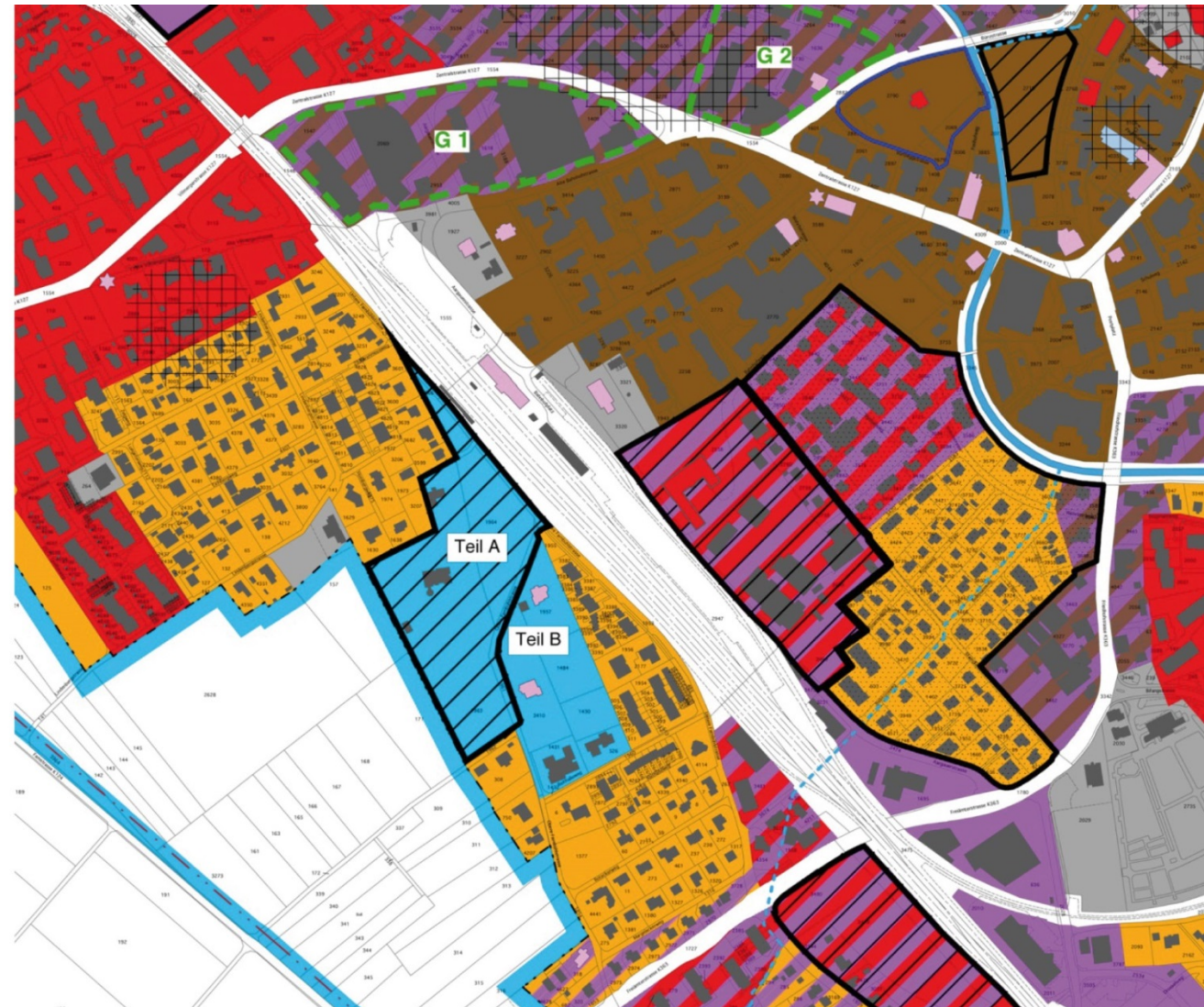
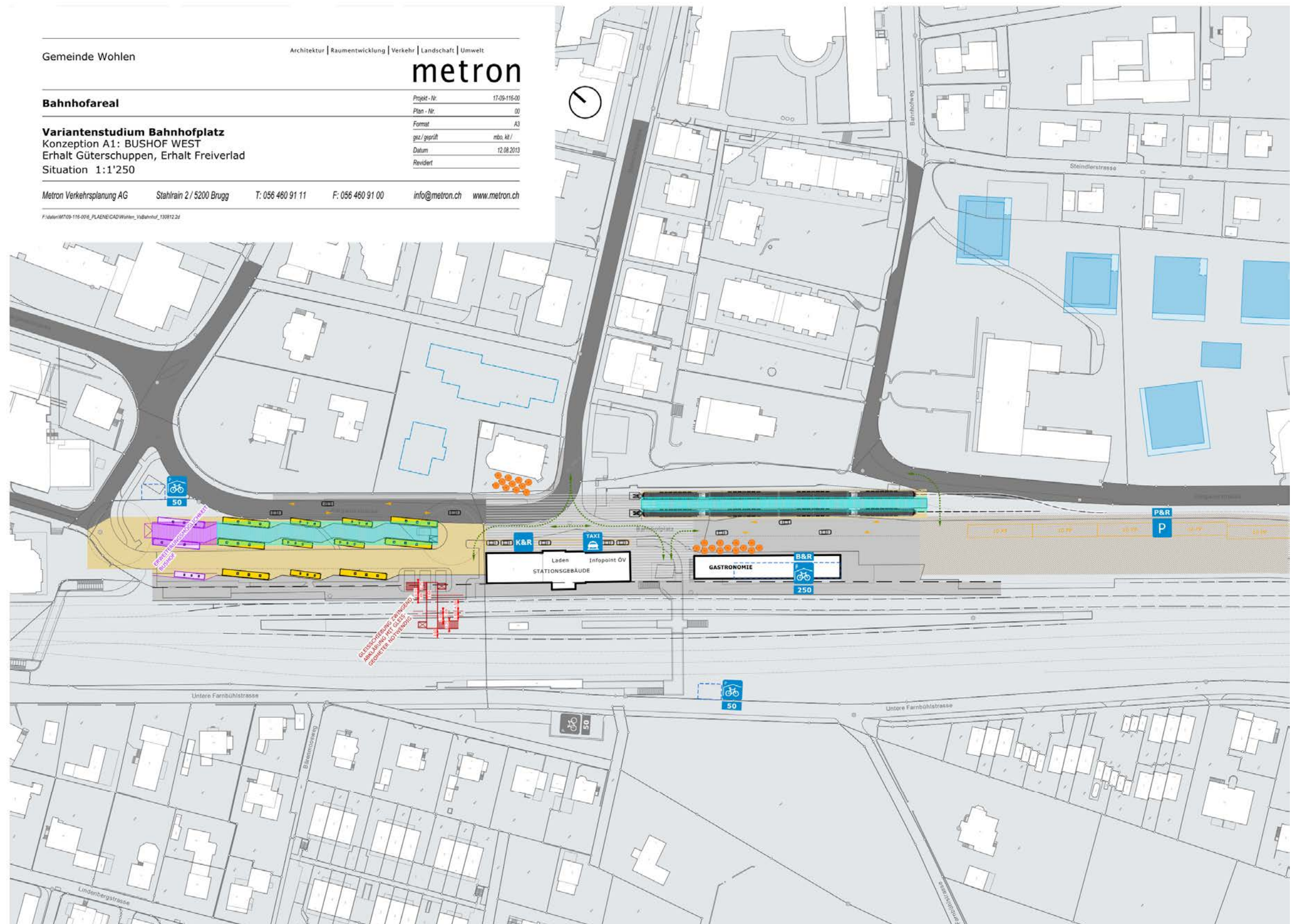
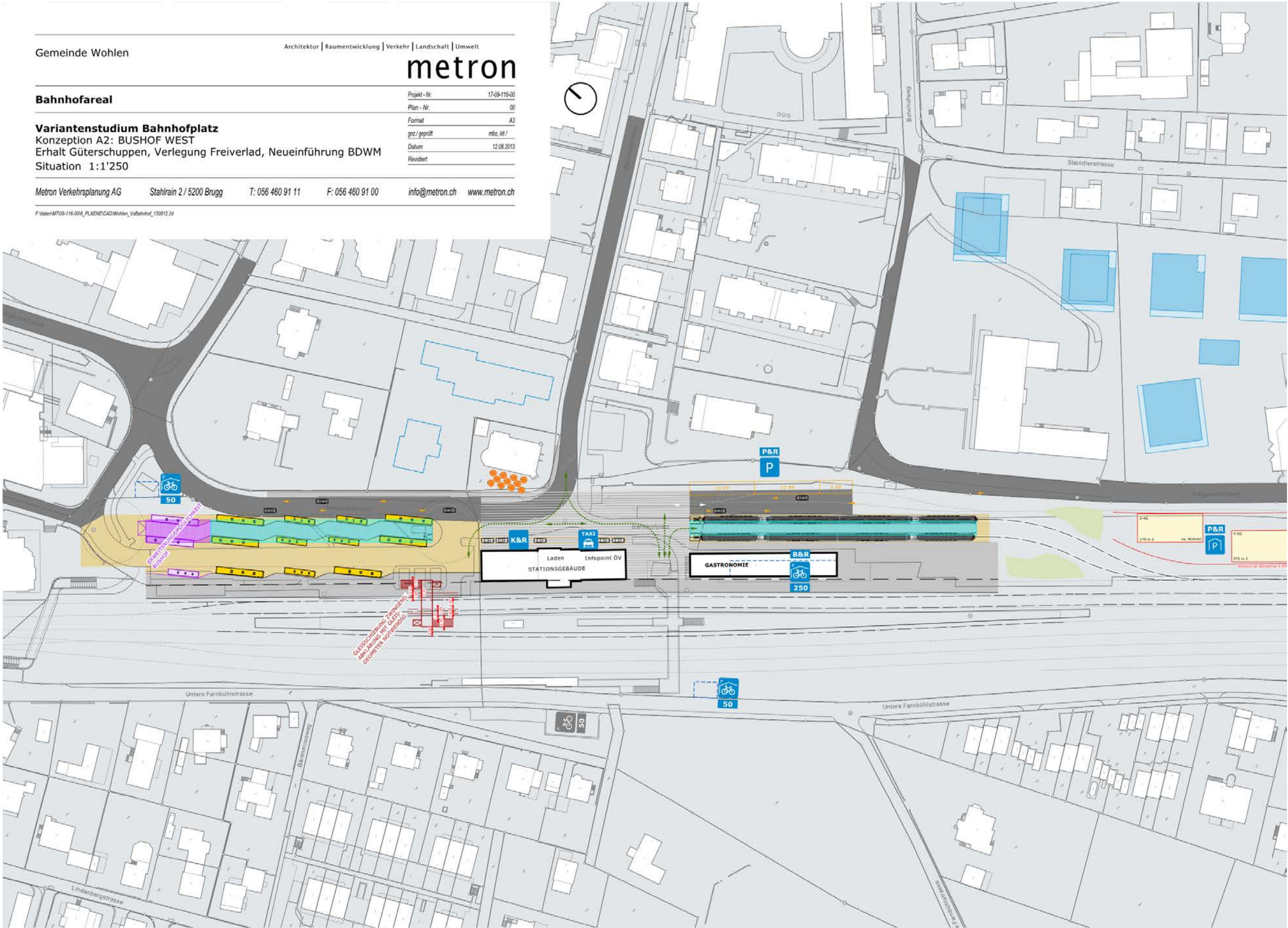


Abbildung 40:
Ausschnitt kommunaler Nutzungsplan

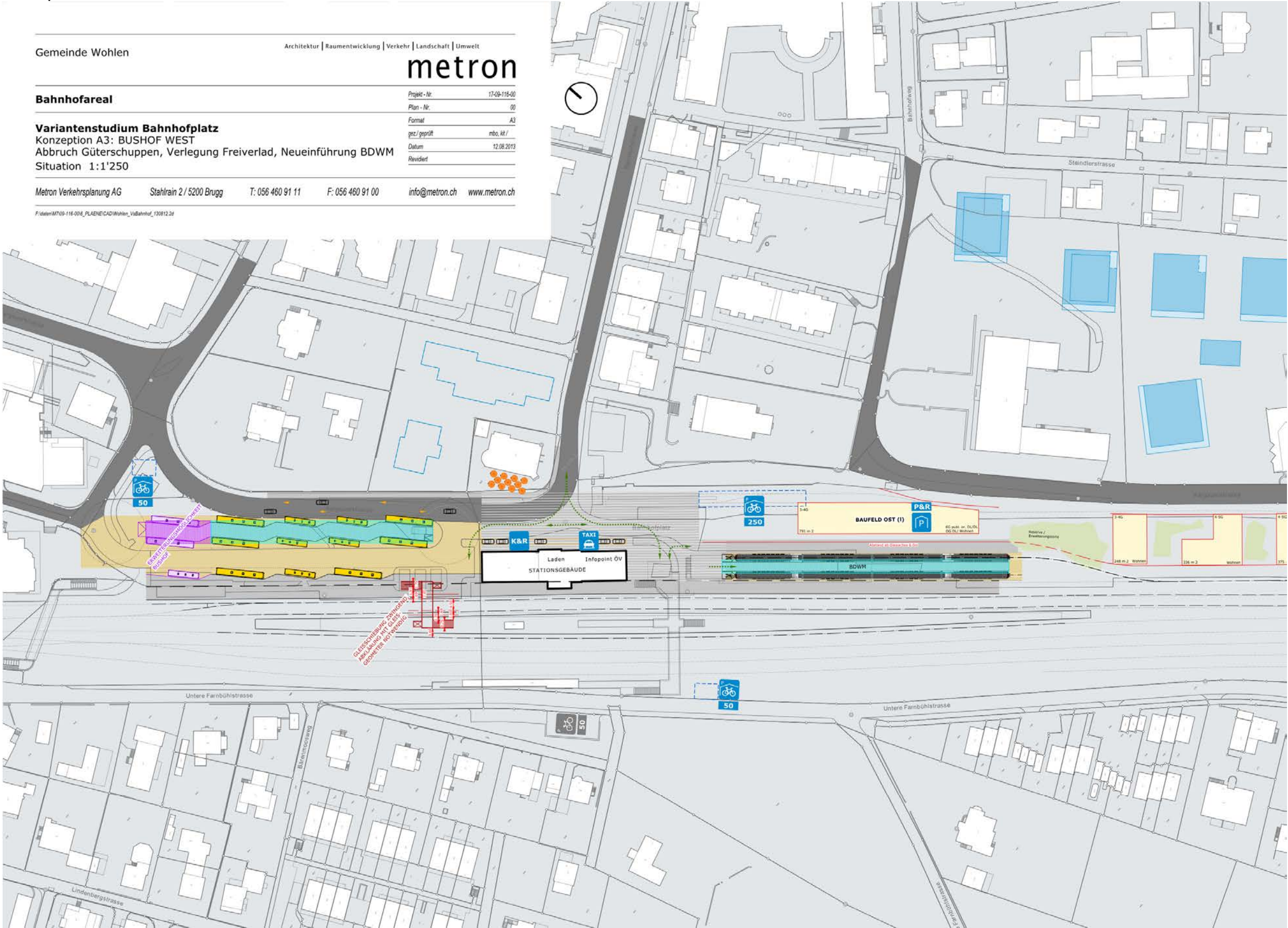
10.10 Ausschnitte Konzeptionen A und B im Format A3

10.10.1 Konzeption A1





10.10.3 Konzeption A3



10.10.4 Konzeption B1

