

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Bericht

Gemeinde Waltenschwil

Beschlossen vom Gemeinderat am 27. Februar 2023

Formelle Anpassungen 28. August 2023

Genehmigt durch Departementsvorsteher*in BVU 25. September 2023



metron

Bearbeitung

Denise Belloli

MSc in Geografie

Conrad Naef

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Cornelia Senn

BSc FHO in Raumplanung

Martin Bohrer

Tiefbauzeichner, Natur-/Umweltfachmann

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Christoph Meyer

Gemeinderat Waltenschwil

Hans Rudolf Müller

Gemeinderat Waltenschwil

Begleitkommission

André Arnold

ehemals Elternrat

Felix Brühwiler

Regionalpolizei

Peter Liechti

Vertreter Büelisacker

Marco Lütolf

TCS Freiamt

Kilian Steimen

Ortsbürgerkommission

Nicole Zumstein

Schulpflege

Titelbild: Chresstrasse Waltenschwil (eigenes Bild)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Warum ein KGV?	5
1.2	Stellenwert und Bedeutung des KGV	5
1.3	Ausgangslage und Herausforderungen der Gemeinde	
	Waltenschwil	5
1.4	Vorgehenskonzept	6
1.5	Begleitung	6
1.6	Aufbau KGV	7
1.7	Geltungsdauer	7
1.8	Grundlagenverzeichnis	8
2	Rahmenbedingungen	9
2.1	Kommunale Planungen	9
2.2	Regionale Planungen	11
2.3	Kantonale Planungen	15
3	Analyse	19
3.1	Strukturdaten / Siedlung	19
3.2	Mobilitätsverhalten	25
3.3	Motorisierter Individualverkehr	27
3.4	Öffentlicher Verkehr	29
3.5	Fussverkehr	31
3.6	Veloverkehr	32
3.7	Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr	33
3.8	Ruhender Verkehr	35
3.9	Unfallauswertung	36
3.10	Strassenlärm	37
3.11	Auswirkungen geplante Deponie «Höll» und Kiesabbau «Rauestei» in Bremgarten	38
3.12	Mobilitätsmanagement	39
3.13	Attraktoren	39
3.14	Fazit Analyse	41
4	Ziele	42
4.1	Grundsätze	42
4.2	Handlungsfelder	43
5	Handlungsfelder	45
5.1	Kantonsstrassen	45
5.2	Betrieb- und Gestaltung der Gemeindestrassen	48
5.3	Verkehrsberuhigung	50
5.4	Parkierung	51
5.5	Fussverkehr	52
5.6	Veloverkehr	53
5.7	Schulwegsicherheit	54
5.8	Öffentlicher Verkehr	56
5.9	Mobilitätsmanagement	58
6	Massnahmen	59
6.1	Übersicht Massnahmen	59
6.2	Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV	60
6.3	Massnahmengruppe B: Parkierung und Mobilitätsmanagement	64

6.4	Massnahmengruppe C: Fuss- und Veloverkehr	66
6.5	Massnahmengruppe D: Öffentlicher Verkehr	71
7	Controlling	75
7.1	Umsetzungskontrolle	75
7.2	Wirkungskontrolle	75
8	Genehmigungsblatt Kanton	76
	Anhang	77
	Anhang 1: Dimensionierungsrichtlinien	77
	Anhang 2: Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr	80
	Anhang 3: Konzeptskizzen	84

1 Einleitung

1.1 Warum ein KGV?

Der KGV ist ein wichtiges Instrument der kommunalen Verkehrsplanung. Im KGV legen die Gemeinden ihre Ziele der Verkehrsentwicklung fest und zeigen auf, wie die Verkehrskapazitäten mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Der KGV dient als anweisendes Instrument für die Verwaltung und soll bei der zukünftigen Beurteilung von verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten beigezogen werden.

1.2 Stellenwert und Bedeutung des KGV

Der KGV ist behördenverbindlich (aber nicht grundeigentümergebunden) und richtet sich in erster Linie an die Verwaltung und den Gemeinderat. Als verwaltungsanweisendes Instrument dient der KGV zur langfristigen konzeptionellen Beurteilung der verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekte von Planung, Bauvorhaben und Massnahmen. Um den KGV schlank und anwendungsorientiert zu halten, soll sich dieser auf diejenigen Themenbereiche beschränken, die in der Gemeinde von Relevanz sind. Gleichzeitig stellt der KGV auch ein Koordinationsinstrument dar, das eine Gesamtschau über die unterschiedlichen Verkehrsthemen liefern soll. In diesem Spannungsfeld wird, gemeinsam mit der Gemeinde, eine Auswahl an Handlungsfeldern getroffen, die im KGV bearbeitet werden.

1.3 Ausgangslage und Herausforderungen der Gemeinde Waltenschwil

Die Gemeinde Waltenschwil hat im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung, welche 2014 genehmigt wurde, ein Parkierungs- und Verkehrsberuhigungskonzept erarbeitet (Stand 2011). Daraufaufgehend wurden für verschiedene Quartiere Lösungsvorschläge zur Verkehrsberuhigung vertieft. Neben baulichen Massnahmen wurde die Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren thematisiert, aber infolge des Widerstands aus Teilen der Bevölkerung nicht weiterverfolgt. Dennoch besteht in den Wohnquartieren nach wie vor das Bedürfnis nach sicheren Strassenräumen, wobei ein besonderes Interesse den Schulwegen gilt. Mit der geplanten Deponie in Kallern wird der Lastwagenverkehr auf den kantonalen Strassen durch Waltenschwil zunehmen, wobei befürchtet wird, dass sich dadurch die Wohnqualität und Sicherheit auf diesen Strassen verschlechtert. Ein weiteres aktuelles Thema ist die Regelung der Parkierung auf den kommunalen Strassen und den Parkplätzen der Gemeinde. Eine Strategie zur Aufwertung einzelner Strassenzüge (Büelisacker-, Sandacker-, Zelgli-, Dorf- und Grintenstrasse) soll ebenfalls im Rahmen des KGV entwickelt werden.

Zur Vertiefung der genannten Fragestellungen und zur Erarbeitung von verkehrsplanerischen Grundlagen, möchte die Gemeinde Waltenschwil einen kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) erarbeiten, wobei neben der Verkehrssicherheit ein Hauptaugenmerk einem Parkierungskonzept gilt. Weiter dient der KGV als Grundlage für zukünftige Teilzonenplanänderungen.

1.4 Vorgehenskonzept

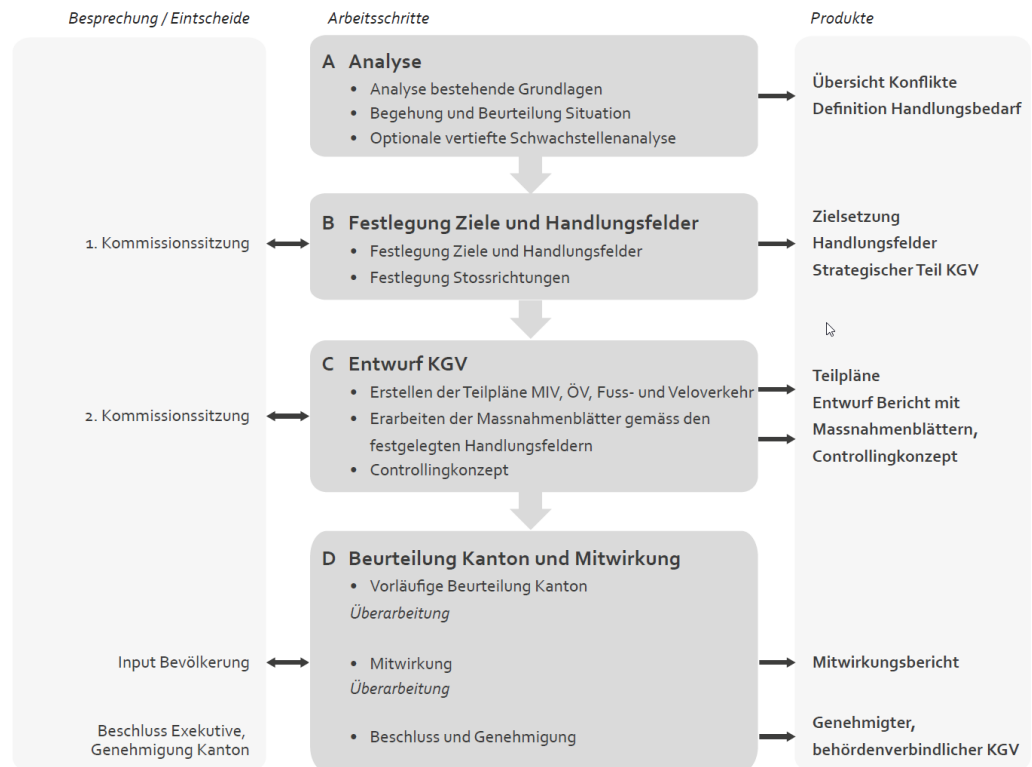


Abbildung 1: Vorgehenskonzept

1.5 Begleitung

Der KGV wird durch den Gemeinderat beschlossen und die Ziele durch den Kanton genehmigt. Der Gemeinderat und das externe Büro werden in der Erstellung des KGV durch eine Begleitkommission unterstützt, die im Prozess beratend mitwirkt.

1.6 Aufbau KGV

Der kommunale Gesamtplan Verkehr gliedert sich wie folgt:

- Einleitung
- Rahmenbedingungen
- Analyse
- Ziele
- Handlungsfelder
- Massnahmen
- Controlling
- Genehmigungsblatt Kanton Aargau

1.7 Geltungsdauer

Die kommunale Planung der verkehrsrelevanten Themen hinsichtlich Mobilität und Verkehr ist eine rollende Planung und demnach eine Daueraufgabe der kommunalen Behörden. Der KGV baut auf dem bestehenden Verkehrsnetz auf und koordiniert die zukünftige Entwicklung für einen Zeitraum von ca. 15 Jahren, was ebenfalls den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes entspricht. Sobald sich neue Aufgaben stellen oder sich die Verhältnisse ändern, soll eine Anpassung vorgenommen werden.

1.8 Grundlagenverzeichnis

Der KGV beruht auf folgenden übergeordneten und kommunalen Grundlagen.

Nationale und kantonale Grundlagen

- Kantonaler Richtplan, beschlossen durch den Grossen Rat: Aarau, 20. September 2011, Karte und Richtplantext, Stand August 2017
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Empfehlungen des Kantons Aargau 2017
- mobilitätAARGAU – Strategie Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 13. Dezember 2016.
- Diverse Geodaten, bezogen via AGIS
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, März 2013.
- Entwurf Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2019. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2019.
- Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse (IPVS-AG), Stand März 2011, Ernst Basler + Partner AG
- Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Mai 2009.

Regionale Grundlagen

- Regionales Entwicklungskonzept unteres Bünztal, 16.08.2017
- Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3. Generation, 30.11.2016
- Landschaftsqualitätsprojekt unteres Bünztal, 29.05.2015

Kommunale Grundlagen

- Zonenplan November 2014
- Kulturlandplan November 2014
- Bau- und Nutzungsordnung Waltenschwil November 2014
- Strassenreglement Gemeinde Waltenschwil inkl. Strassenklassierung Ausgabe 2011
- Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsmessungen Bremgarter- bzw. Wohlerstrasse 2014 - 2019
- Parkierungs- und Verkehrsberuhigungskonzept der Gemeinde Waltenschwil Oktober 2006
- Strategiepapier Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren, 23.08.2011

Gesetze

- Baugesetz Kanton Aargau
- Bauverordnung Kanton Aargau
- Baureglement und Zonenplan Waltenschwil

2 Rahmenbedingungen

2.1 Kommunale Planungen

Bau- und Nutzungsordnung (2014)

Der grösste Flächenanteil an Nutzungzone hat die Einfamilienhauszone und erstreckt sich vor allem im Norden der Gemeinde entlang des Hügelszuges Wagenrain. Die Kernzone befindet sich entlang der Bremgarterstrasse und dehnt sich weiter entlang der Büelisackstrasse nach Süden aus. Die Gemeinde verfügt ansonsten über folgende Zonen:

- | | |
|--|---|
| – Kernzone K | Ortsbildschutz, Wohnen, Dienstleistungen, Verkaufsnutzungen, Gaststätten, mässig störendes Gewerbe, Landwirtschaftsbetriebe |
| – Einfamilienhauszone E2 | Wohnen, Nicht störendes Gewerbe |
| – Dorfzone Büelisacker D | Wohnen, Dienstleistungen, Verkaufsnutzungen, Gaststätten, mässig störendes Gewerbe, Landwirtschaftsbetriebe |
| – Wohnzone W2 | Wohnen, Nicht störendes Gewerbe |
| – Wohnzone W3 | Wohnen, Nicht störendes Gewerbe |
| – Wohn- und Gewerbezone WG2 | Wohnen, mässig störendes Gewerbe, Gaststätten, Verkaufsnutzungen |
| – Gewerbezone | mässig störendes Gewerbe, Dienstleistungen |
| – Arbeitszone | mässig störendes Gewerbe, industrielle Nutzungen, Dienstleistungs- und Recyclingbetriebe |
| – Recyclingzone | Recycling mit Zeitbeschränkung Nutzung und Rangierverkehr |
| – Kartbahnzone | Kartbahn und Restaurant |
| – Zone für öffentliche Bauten und Anlagen OeBA | Bauten mit öffentlichen Interesse |
| – Zone für öffentliche Anlagen OeA | Anlagen mit öffentlichen Interesse ohne Bauten |
| – Grünzone | Erholung und Siedlungsbegrünung |
| – Uferschutzzone | Uferbereich der Bünz |

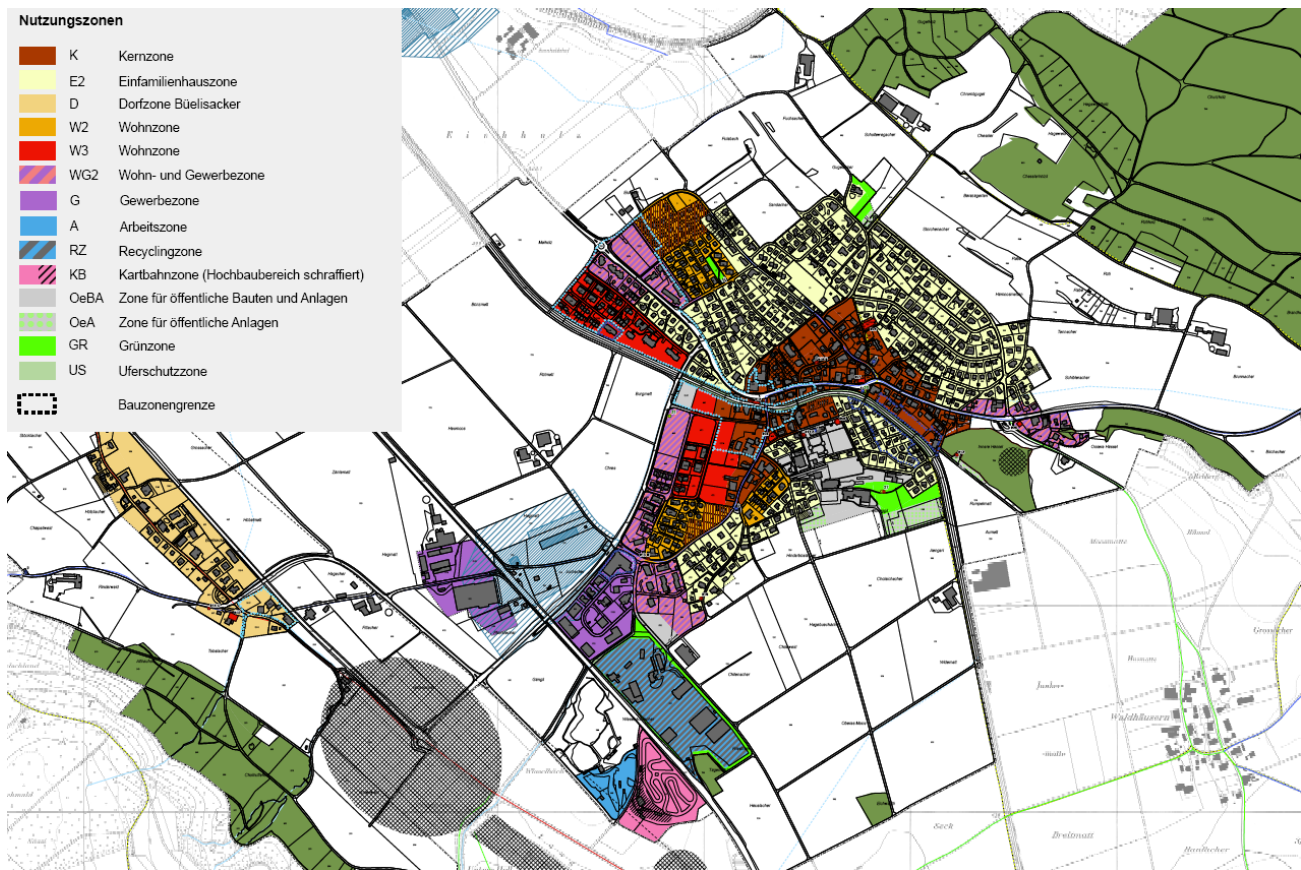


Abbildung 2: Bau- und Zonenplan (Quelle: Metron Raumentwicklung AG, 16.12.2013)

Strassenreglement Gemeinde Waltenschwil

Das Strassenreglement der Gemeinde Waltenschwil vom Jahr 2011 hat zum Zweck eine transparente Ausgangslage für Strasseneinteilung, Anforderungen an Bau und Unterhalt, Übernahme von Privatstrassen und Finanzierung (Beiträge und Gebühren) zu

schaffen. Folgende Abbildung macht Aussagen zu der Einteilung der Strassen. Sie unterscheidet zwischen folgenden Typen:

- Kantonsstrassen (grau/weiss)
- Groberschliessung (braun)
- Feinerschliessung (rot)
- Privatstrasse (blau)
- Fuss- und Radweg Gemeinde (gelb)
- Fuss- und Radweg Privat (türkis)

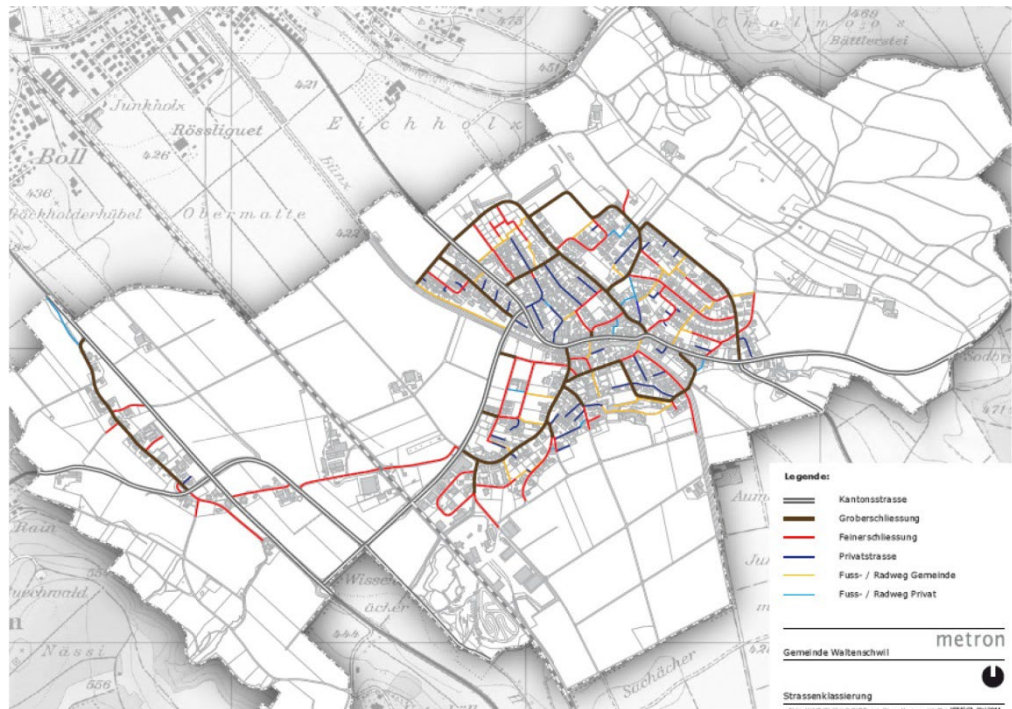


Abbildung 3: Strasseneinteilung - Strassenreglement Gemeinde Waltenschwil

2.2 Regionale Planungen

Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm hat zum Ziel die Koordination zwischen Siedlungsentwicklung, Verkehr und Umwelt/Landschaft zu verbessern. Das Agglomerationsprogramm Aarau-Ost der 3. Generation (30.11.2016) macht verschiedene Aussagen zum Bünztal bzw. zu Waltenschwil.

Waltenschwil wird als periurbane Gemeinde bezeichnet, was unter anderem durch die Lage direkt neben Wohlen (Zentrum) begründet wird. Aufgrund der Baulandreserven die es in periurbanen Gemeinden noch hat, wird ein weiteres Wachstum solcher Gemeinden erwartet.

Das Agglomerationsprogramm macht für Waltenschwil verschiedene Aussagen zum Verkehr in der Gemeinde:

- Hohes Potenzial im Rad- und Fussverkehr für die Gemeinde Waltenschwil
- Die Randgebiete der Gemeinde sind schlecht mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen.
- Die geplante Südumfahrung von Wohlen (Horizont C, zu prüfen) hat keinen direkten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Waltenschwil, wird aber je nach Führung die Naturräume der Gemeinde Waltenschwil tangieren.
- Eine Renaturierung der Bünz ist in Planung und soll den Bach erlebbar macht.

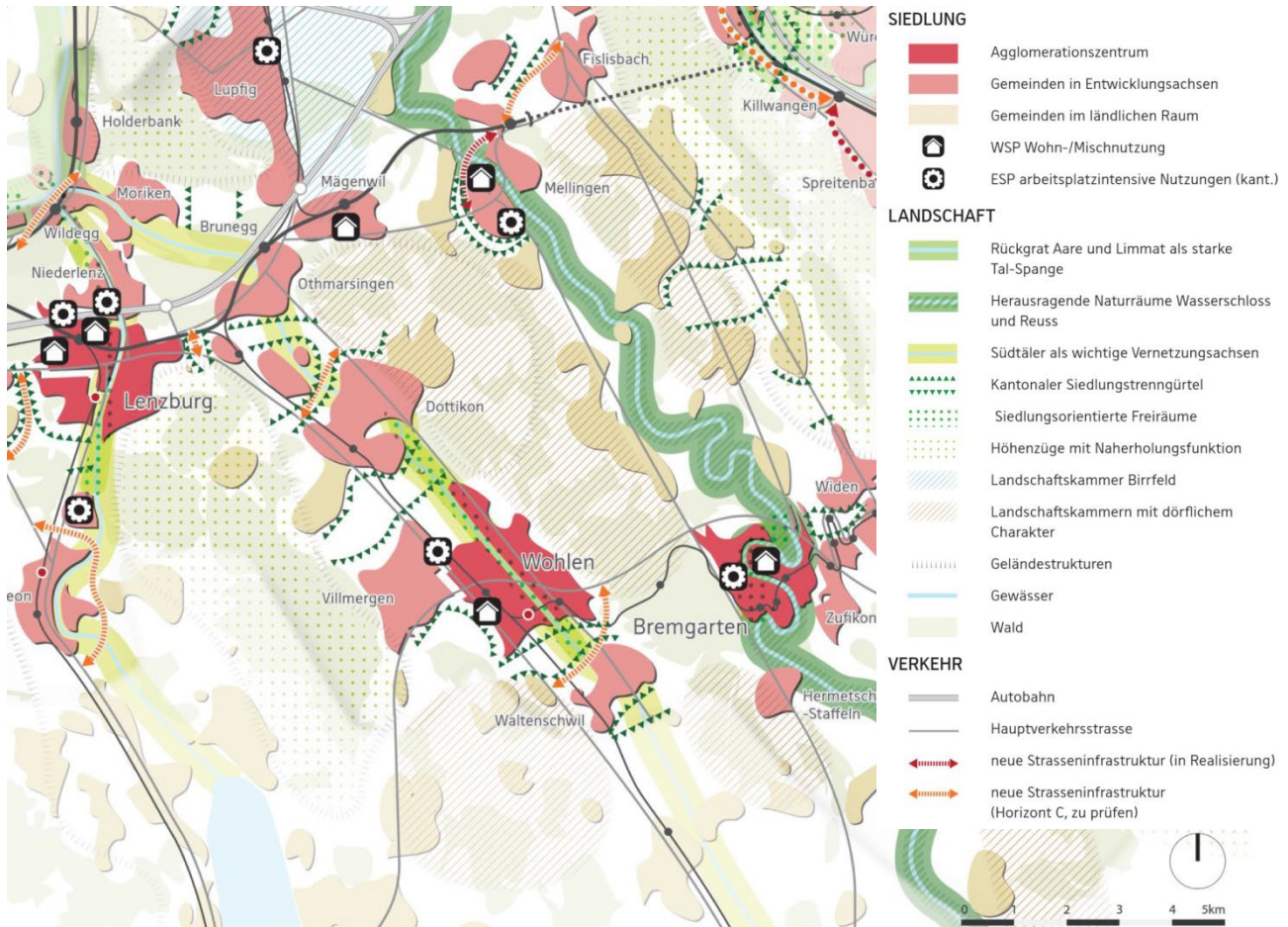


Abbildung 4: Zielbild Agglomerationsprogramm

Regionales Entwicklungskonzept Unteres Bünztal (REK)

Das REK Unteres Bünztal vom 16.08.2017 zeigt in welche Richtung sich das Tal bis ins Jahr 2040 räumlich entwickeln soll und gibt Auskunft mit welchen Strategien und Massnahmen diese Entwicklung erreicht werden soll. Ausserdem erleichtert es die Koordination der verschiedenen Akteure und schärft das Profil des Unteren Bünztals als Wohn- und Arbeitsstandort.

Nachfolgend die wichtigsten Inhalte, welche das REK vorsieht:

- Neue Alltags Verbindung Velo Waltenschwil - Wohlen
- Ausweitung des Ortsbusses Wohlen bis Waltenschwil
- Süd-Umfahrung Wohlen
- Renaturierung Bünz auf der gesamten Länge (Waltenschwil bis Othmarsingen)
- Wo zweckmässig Verbesserung Zugang Bünz bzw. Bünz erlebbar machen
- Grünelemente entlang Siedlungsränder erhalten und fördern
- Ortsbild von regionaler Bedeutung Sorge tragen und schützen
- Baumkapelle als Identitätsstiftendes Element des Bünztals integrieren

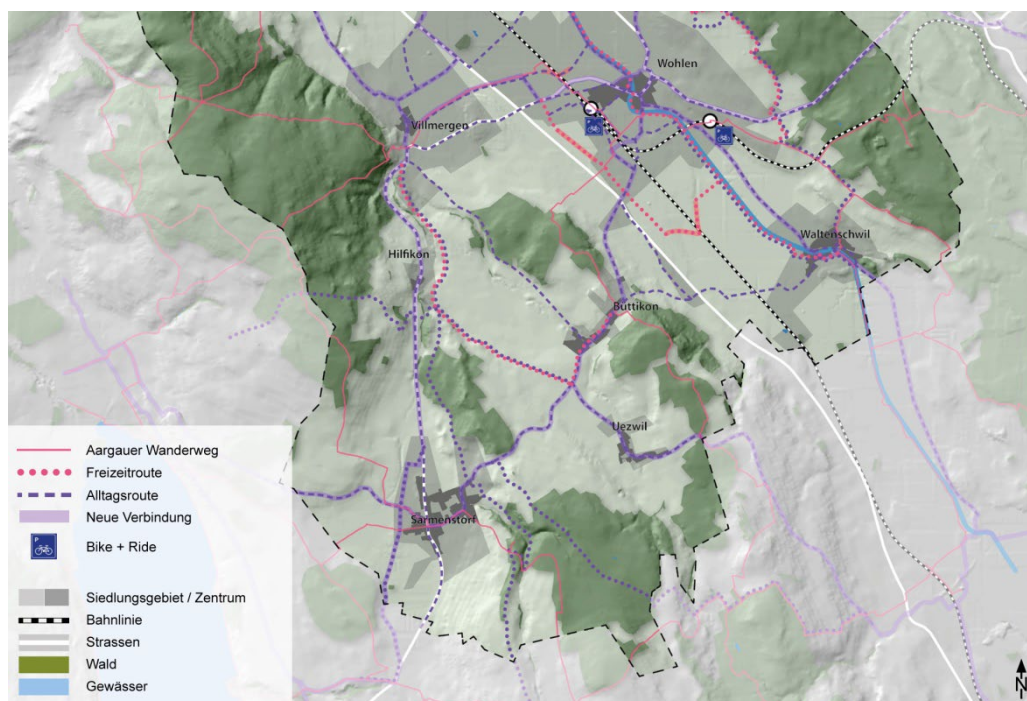


Abbildung 5: Konzeptplan Langsamverkehr

Landschaftsqualitätsprojekt unteres Bünztal

Das Landschaftsqualitätsprojekt (LQ-Projekt) vom 29.05.2015 hat zum Ziel regionaltypisch wertvolle Landschaftsräume zu sichern. Es stellt ein wichtiger Schritt zur Umsetzung einer zukunftsgerichteten Landwirtschaftspolitik dar.

Das LQ-Projekt setzt sich folgende Ziele:

- offener Talboden mit differenzierter Ackerkulturen
- eingebettete Siedlungsränder
- gepflegtes und bepflanztetes Umfeld der Höfe
- standorttypische Strukturen an den Talseiten

Konkret sind dies folgende Massnahmen:

- Baumkapellen neu pflanzen
- Die Siedlungsränder in der Talsohle sind aufzuwerten und optisch besser einzubinden
- Historische Verkehrswege mit Substanz, Säumen und Gehölzen hervorheben
- Wegkreuze, Bildstöckli, Grenzsteine mit Gehölze/Stauden markieren
- Aussichtspunkte mit Bäumen, Baumkapellen, Sitzbänken ausstatten
- Entlang den beidseitigen Bünztalstrassen sollen als Leitelemente im Talboden und als Übergang von der Talsohle zu den Hängen Bäume gepflanzt werden
- Weiher anlegen
- Bäche ausdolen und aufwerten



Abbildung 6: Bild Baumkapelle (Quelle: <https://www.jurapark-aargau.ch/baumkapellen.html>, 13.03.2019)

2.3 Kantonale Planungen

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan zeigt den Stand der Planungen auf und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. Waltenschwil ist gemäss Raumkonzept des Richtplans als ländliche Entwicklungsachse bezeichnet.

Betrachtet man die Richtplankarte (Abbildung 7) verfügt Waltenschwil über ein Ortsbild von regionaler Bedeutung. Ebenfalls in der Richtplankarte zu sehen ist Südumfahrung Wohlen als Zwischenergebnis. Bezüglich des öffentlichen Verkehrs ist der Ausbau der S-Bahn als Vororientierung eingetragen. Ebenfalls für die Gemeinde Waltenschwil relevant ist die eingetragene Deponie an der Kantonsstrasse K124 Wohlerstrasse. Es wird LKW-Verkehr von / nach Bremgarten her erwartet, was zu Mehrverkehr durch das Gemeindegebiet von Waltenschwil führen dürfte.

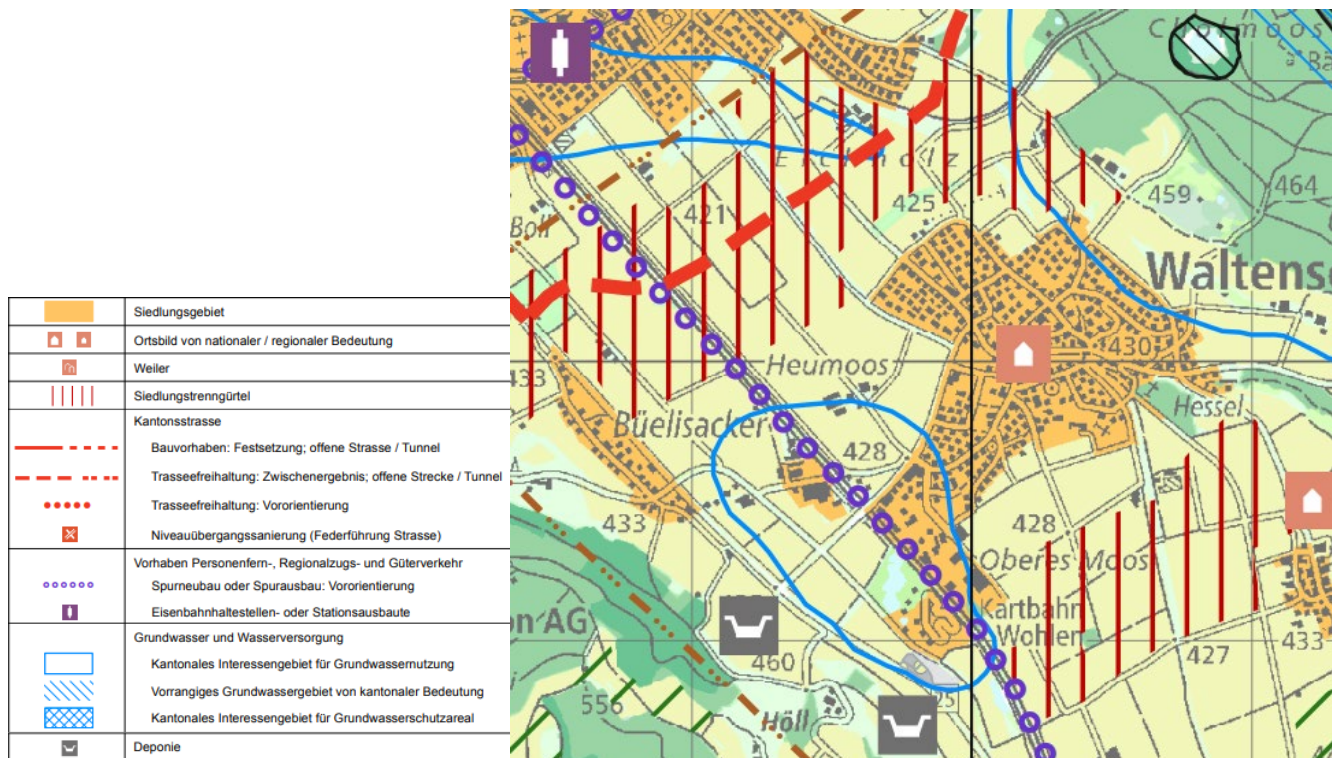


Abbildung 7: Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan

mobilitätAARGAU - Strategie Kanton Aargau

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau vom 13.12.2016 zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit dem Planungshorizont bis 2040 auf. Die Strategie hat – aufbauend auf eine übergeordnete Vision – Stossrichtungen für den Kanton Aargau festgelegt.

Vision: «Wir gestalten die Mobilität vorausschauend und verantwortungsvoll. Wir setzen gezielt Akzente beim Verkehrsangebot und fördern ein Mobilitätsverhalten, das im Einklang mit unserem Lebensraum steht.»

Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen

Stossrichtung II: Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern

Stossrichtung III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten.

Aus den Stossrichtungen sind Ziele und Strategien entwickelt worden. Als Instrumente für die Umsetzung werden Mehrjahresprogramme (MJP) und Umsetzungskonzepte (UK) erarbeitet, die wiederum die Grundlage für spezifische Projekte bilden.

Die Gemeinden des Kantons Aargau wurden in Raumtypen aufgeteilt. Waltenschwil ist dem Raumtyp «**ländliche Entwicklungsachse**» zugeteilt. Es gilt jedoch zu beachten, dass der Ortsteil Büelisacker aufgrund der räumlichen Charakteristik eher dem Raumtyp «ländlicher Entwicklungsraum» nahekommt.

Um das Zielbild zu erreichen, sollen folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Keine weitere Entwicklung im Gemeindegebiet Büelisacker
- Ausbau Bike+Ride Angebot
- Verbesserung ÖV-Angebot

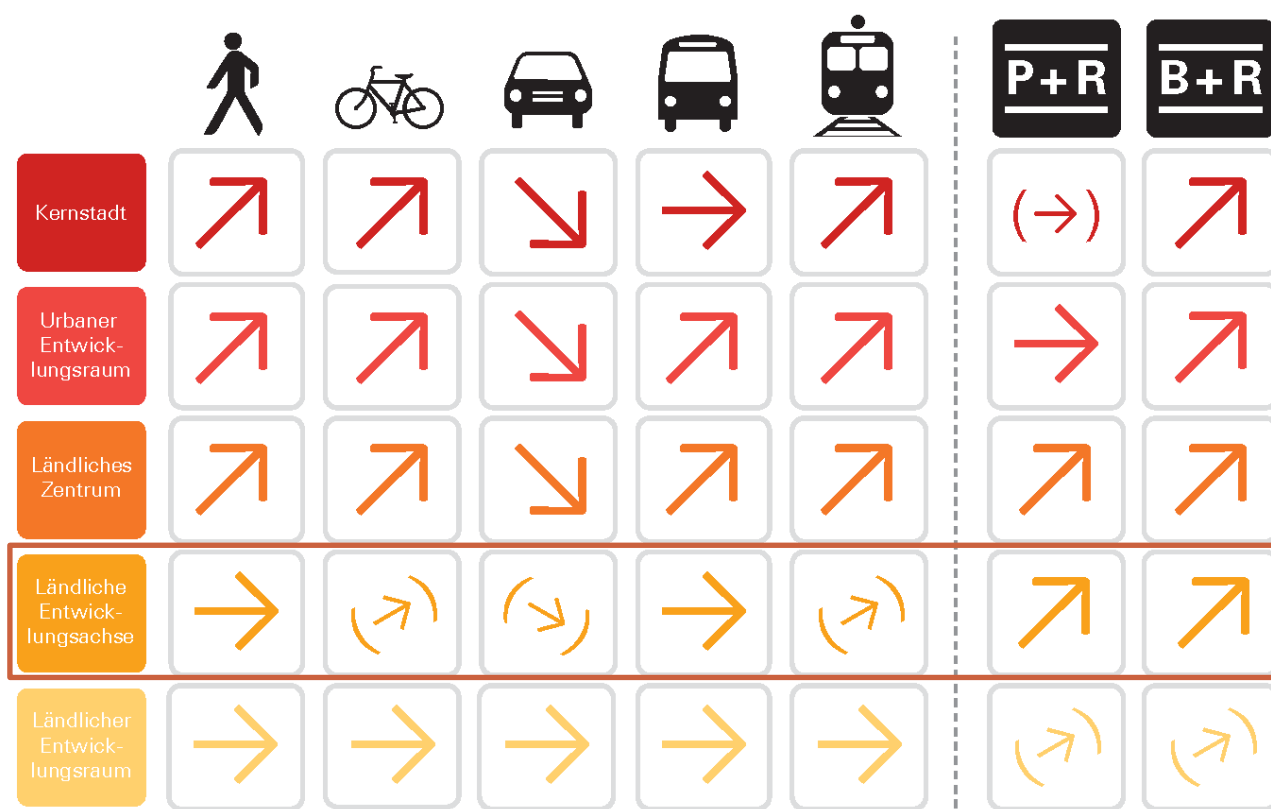


Abbildung 8:
Zielbild 2040 mobilitätAARGAU
(Quelle: Strategie, mobilitätAARGAU,
13.12.2016)

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr aus dem Jahr 2020 (MJP öV 2020) stellt eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr in einem Zeitraum von ca. 10 Jahren dar. Das MJP öV 2020 wurde am 3.12.2019 vom grossen Rat beschlossen und ersetzt das Mehrjahresprogramm öV vom Jahr 2013 und baut auf diesem auf. Es basiert auf dem kantonalen Richtplan und auf der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, sowie auf den nationalen Bahn-Ausbausritten.

Kern des MJP bildet die kurz-, mittel- und langfristigen Angebots- und Infrastrukturentwicklung im Schienenverkehr (inkl. Stadtbahnen), die einen schrittweisen Angebotsausbau vorsieht. Das Busangebot soll auf das veränderte Bahnangebot abgestimmt werden.

Im MJP vorgesehen und seit 2021 in Betrieb, ist das Wochenendangebot eines RE Olten - Wohlen - Arth-Goldau als Zubringer zur Gotthardstrecke.

Bei der Bahnentwicklung sind, abgestimmt auf die nationale Bahnplanung, im Wesentlichen zwei Planungshorizonte relevant: 2025 und 2035.

- Bis 2025 sind für die S-Bahn im Freiamt keine wesentlichen Angebotsänderungen vorgesehen.
- Für den Horizont 2035 ist die Einführung des 15-Min.-Taktes auf der S-Bahn zwischen Wohlen und Lenzburg vorgesehen. In Lenzburg besteht dann Anschluss an die viertelstündlich verkehrenden Fernverkehrszüge in Richtung Zürich.

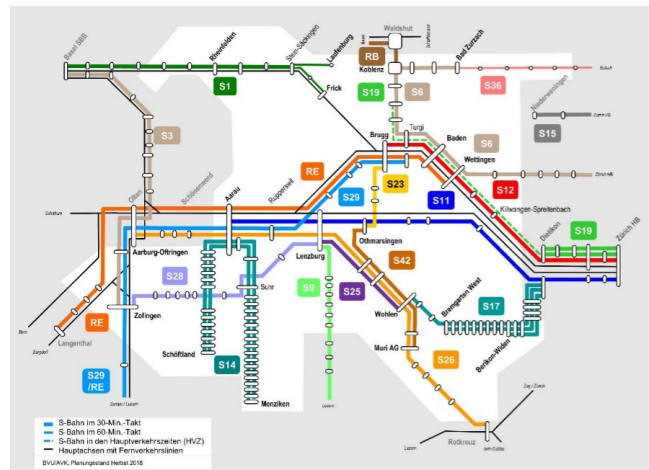
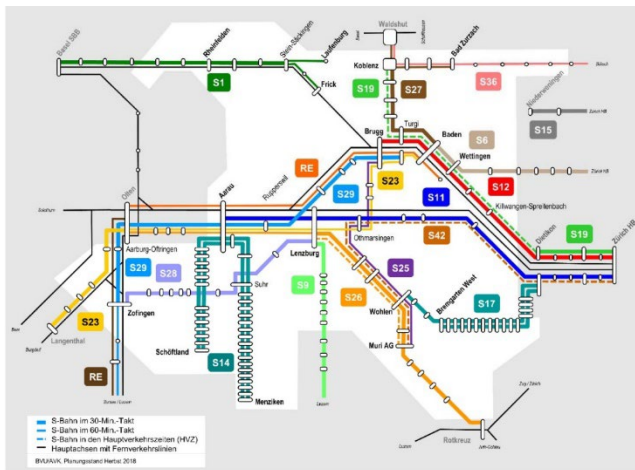


Abbildung 9: Geplantes S-Bahnnetz Aargau im Zeithorizont 2025 (links) und 2035 (rechts) (MJP öV 2020)

3 Analyse

3.1 Strukturdaten / Siedlung

Bevölkerung

Die Gemeinde Waltenschwil zählte Ende 2017 knapp 2900 Einwohnerinnen und Einwohner (Abbildung 10). Dies entspricht gegenüber dem Jahr 2000 einer Zunahme von 30%, gegenüber 1990 einer Zunahme von 41%. Während zwischen 1990 und 2015 die Bevölkerung jährlich im Mittel um ca. 2% zunahm, hat die stärkste Bevölkerungszunahme zwischen 1985 und 1990 stattgefunden (3% pro Jahr).

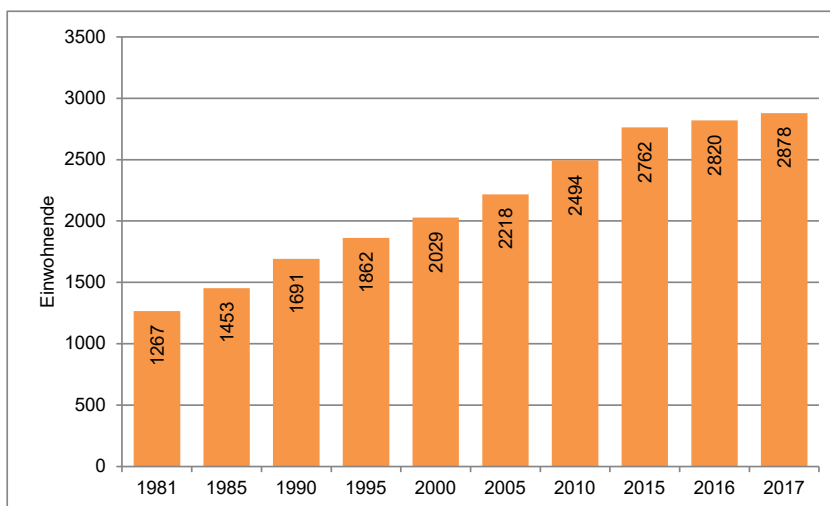


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Waltenschwil 1981-2017 (BFS STATPOP 2018)

Im Vergleich zu den umliegenden Gemeinden, zum Bezirk und zum Kanton Aargau hat die Bevölkerung der Gemeinde Waltenschwil seit 1981 überdurchschnittlich zugenommen (Abbildung 11)

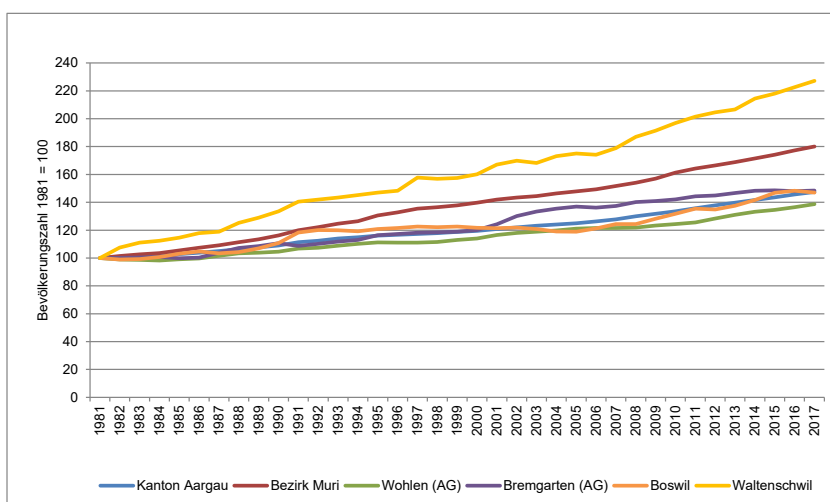


Abbildung 11: Indexierte Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Waltenschwil, den Nachbargemeinden Wohlen (AG), Boswil, Bremgarten (AG) sowie dem Bezirk Muri und dem Kanton Aargau von 1981 - 2017 (BFS STATPOP 2019)

Siedlungsstrukturen mit höherer Dichte sind punktuell über das ganze Siedlungsgebiet verteilt (Abbildung 12). Gebiete geringerer Dichte sind vor allem an den Siedlungsrandern zu finden.

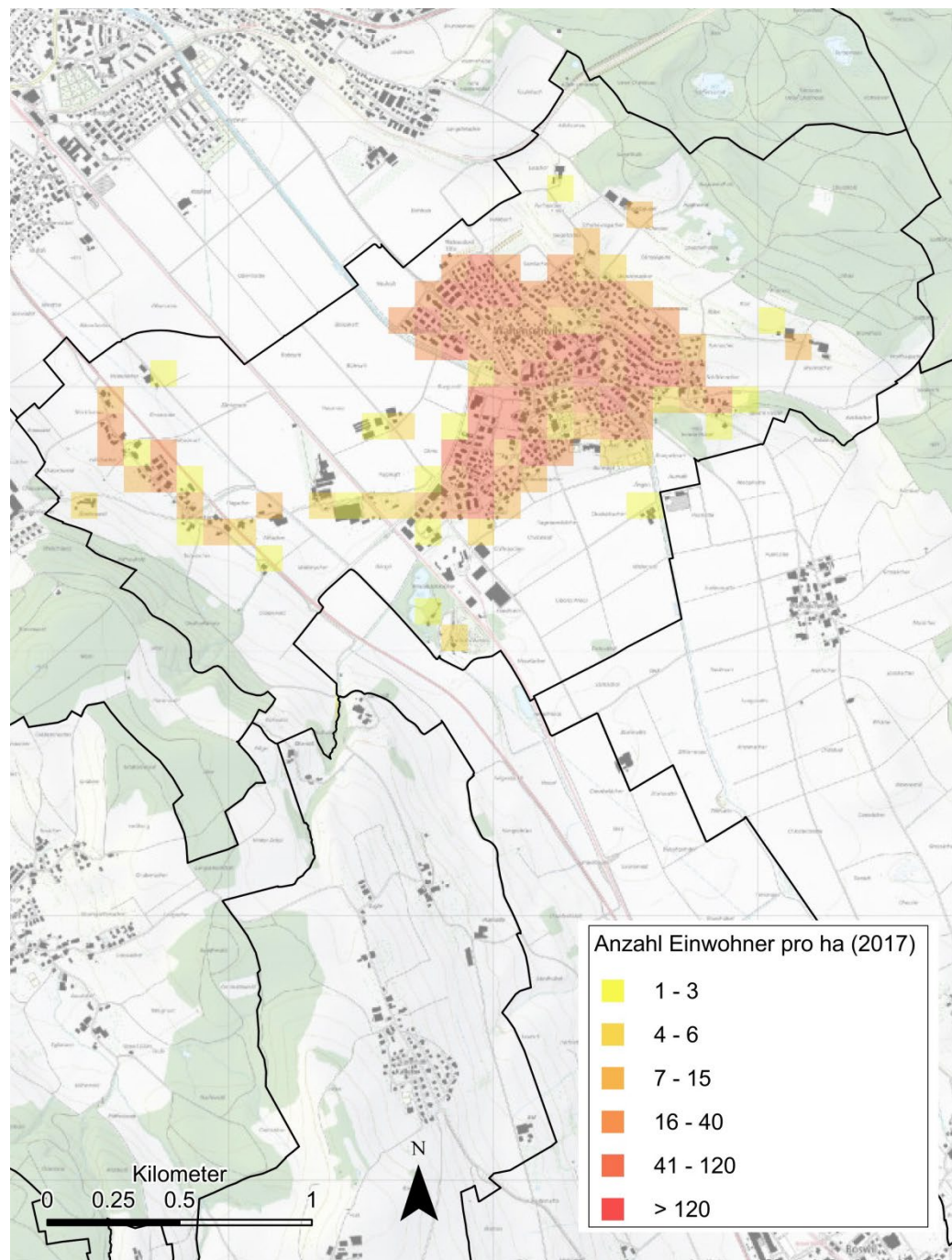


Abbildung 12: Bevölkerungsdichte 2017 pro ha in der Gemeinde Waltenschwil (BFS STATPOP 2017, Hintergrundkarte ©swisstopo (JA130142))

Beschäftigte

Im Jahr 2016 waren in der Gemeinde Waltenschwil rund 674 Personen beschäftigt (Abbildung 13). Die Zahl der Beschäftigten nahm nicht im gleichen Mass zu wie die Bevölkerung. 2016 wurden 0.24 Beschäftigte pro Einwohner gezählt. Die Beschäftigtenzahlen haben zwischen 1995 und 2008 stark zugenommen (ca +50%), seither gab es nur noch ein leichtes Wachstum der Beschäftigten. Das Beschäftigtenwachstum in den 1990er und 2000er Jahren war v.a. durch den 3. Sektor (Dienstleistungen) getrieben. Bei den Beschäftigten sowohl im industriellen und gewerblichen 2. Sektor als auch im 1. Sektor (Landwirtschaft / Forstwirtschaft / Abbauwirtschaft) gab es eine leichte Verschiebung von der Landwirtschaft zur Industrie.

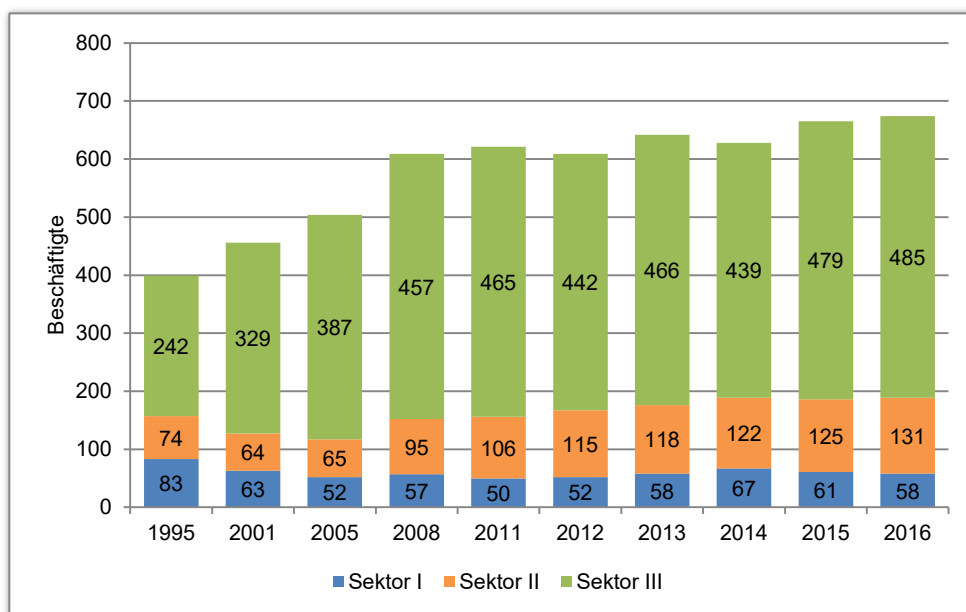


Abbildung 13: Entwicklung der Zahl der Beschäftigten nach Sektoren in der Gemeinde Waltenschwil von 1995 – 2016 (BFS STATENT 2018)

Der Vergleich der Beschäftigtenzahlen mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton Aargau seit 1995 zeigt, dass sich Waltenschwil überdurchschnittlich entwickelt hat und sich weiter im Aufwärtstrend befindet.

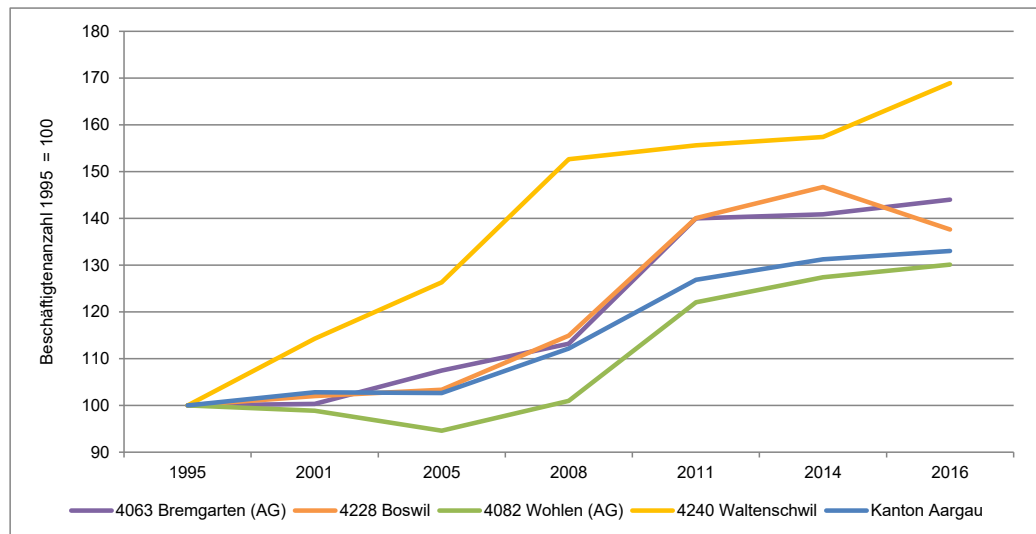


Abbildung 14: Indexierte Beschäftigtenentwicklung in Waltenschwil, den Nachbargemeinden Boswil, Bremgarten (AG), Wohlen (AG) sowie dem Kanton Aargau von 1995 - 2016 (BFS STATENT 2018)

Die Arbeitsplätze konzentrieren sich entlang der Wohlerstrasse und im Gewerbegebiet südlich der Gemeinde. (Abbildung 15)

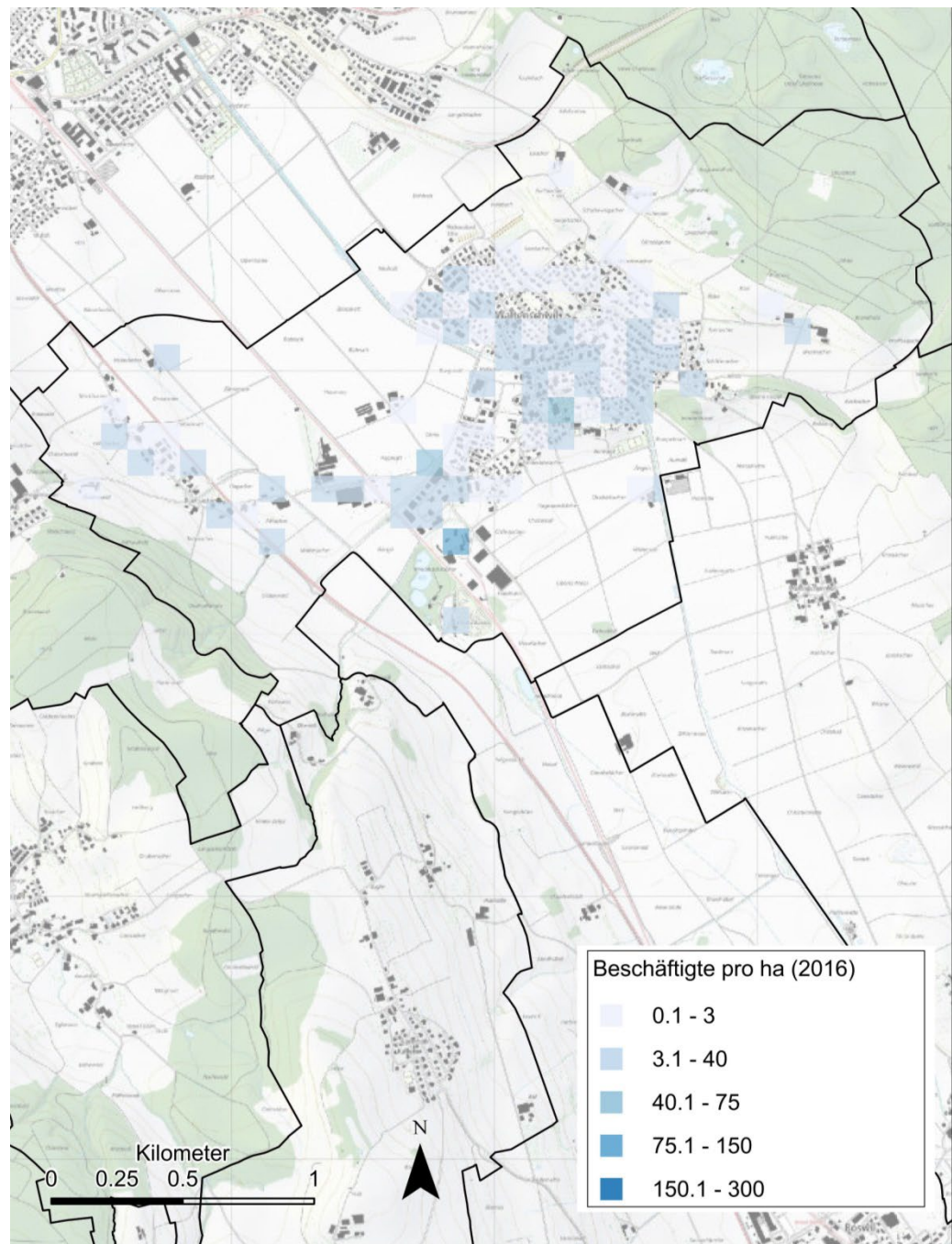


Abbildung 15: Beschäftigtendichte 2016 pro ha in der Gemeinde Waltenschwil
(BFS STATENT 2016, Hintergrundkarte ©swisstopo (JA130142))

Siedlungsentwicklung

Die Aargauer Gemeinde Waltenschwil befindet sich im Bezirk Muri und liegt im mittleren Bünztal. Waltenschwil wurde im Jahr 1085 mit der damaligen Bezeichnung «Waltiswil» urkundlich erwähnt. Nach der Eroberung der Schweiz durch die Franzosen, 1798 wurden die Gemeinden Büelisacker und Waltenschwil gegen deren Willen vereinigt. Im Jahr 1875 erhielt Waltenschwil eine Bahnstation. Aufgrund der Lage hatte die Station eine niedrige Frequenz, weshalb sie im Jahr 1997 geschlossen wurden. Heute verkehren lediglich Busse durch Waltenschwil. Die Moore welche die Überbleibsel eines Sees aus der Würmeiszeit sind, wurden anfangs des 20. Jahrhunderts trockengelegt. Die Landwirtschaft verlor schon früh die dominierende Stellung im Dorf, da die Industrie in Wohlen attraktive Arbeitsplätze bot. Die Siedlungsentwicklung ihrerseits stagnierte bei 700 Einwohnern bis ca. in die 1960er Jahre. Danach fand ein markantes Wachstum statt, sodass sich die Einwohnerzahl zwischen 1972 und 2020 innerhalb von knapp 50 Jahren annähernd verdreifachte.¹

Heute zählt die Gemeinde rund 3'000 Einwohner² und hat eine Fläche von 4.5 km². Trotz der markanten Entwicklung versteht sich die Gemeinde als Dorf und attraktive Wohngemeinde, wo man sich kennt und auf der Strasse grüsst.

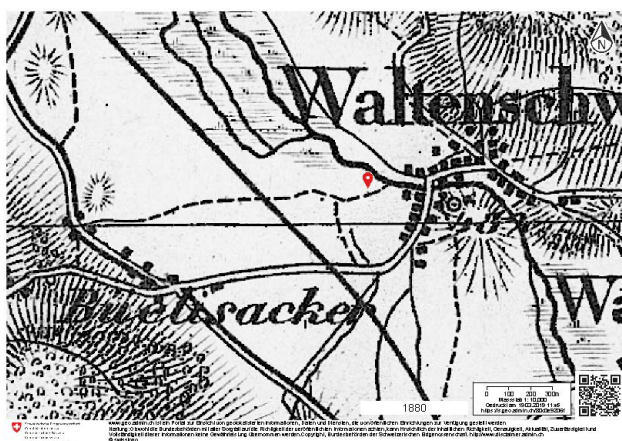


Abbildung 16: Jahr 1880
(Dufourkarte Quelle: map.geo.admin, swisstopo Zeitreise)

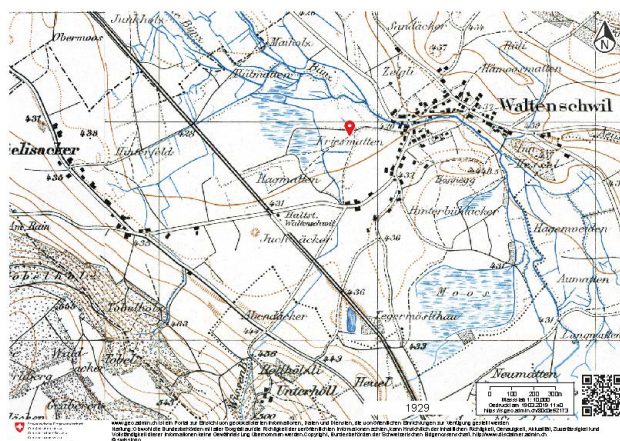


Abbildung 17: Jahr 1929
(Siegfriedkarte Quelle: map.geo.admin, swisstopo Zeitreise)

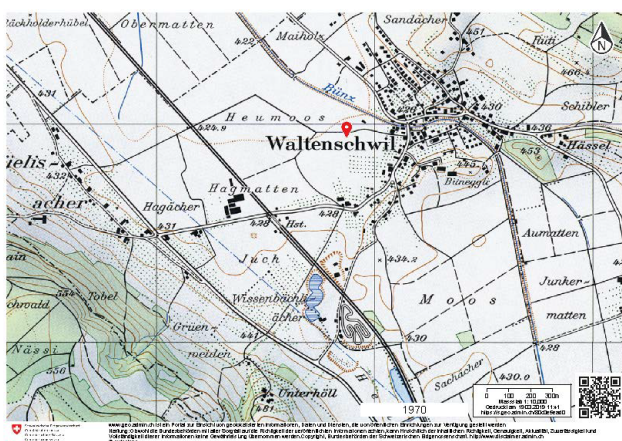


Abbildung 18: Jahr 1970
(Quelle: map.geo.admin, swisstopo Zeitreise)

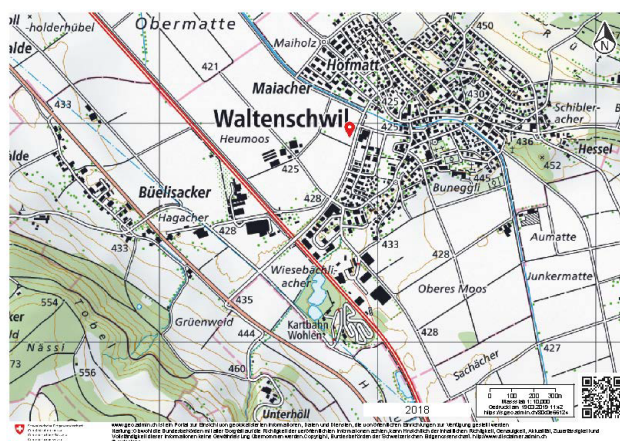


Abbildung 19: Jahr 2018
(Quelle: map.geo.admin, swisstopo Zeitreise)

¹ Kantonale Bevölkerungsstatistik, Einwohnerzahlen 1972 und 2020.

² Kantonale Bevölkerungsstatistik, Stand 31.12.2020.

Die geänderten planerischen Rahmenbedingungen führen dazu, dass sich das Siedlungsgebiet nicht mehr weiter ausdehnen kann. Dies muss jedoch nicht zu einer Einschränkung der Siedlungstätigkeit in der Gemeinde führen. In der Abbildung 20 ist ersichtlich, dass die Gemeinde über verschiedene unbebaute Grundstücke verfügt. Die Baulandreserven sind im Einklang mit dem Ortsbild zu entwickeln und planerisch zu begleiten. Verschiedene kleinere Entwicklungsgebiete sind im Siedlungsgebiet von Waltenschwil verteilt und entsprechend verkehrlich gut mit allen Verkehrsmitteln erschlossen. Auch im Ortsteil Büelisacker sind noch Entwicklungen vorgesehen. Dieses Gebiet ist vor allem mit dem MIV sowie dem Fuss-/Veloverkehr erschlossen. Optimierungen werden vor allem für den Veloverkehr sukzessive gemacht (z.B. Querung Chresstrasse). Aufgrund der mangelhaften Erschliessung durch den ÖV dürften weitere Einzonungen im Gebiet Büelisacker nicht sinnvoll sein.

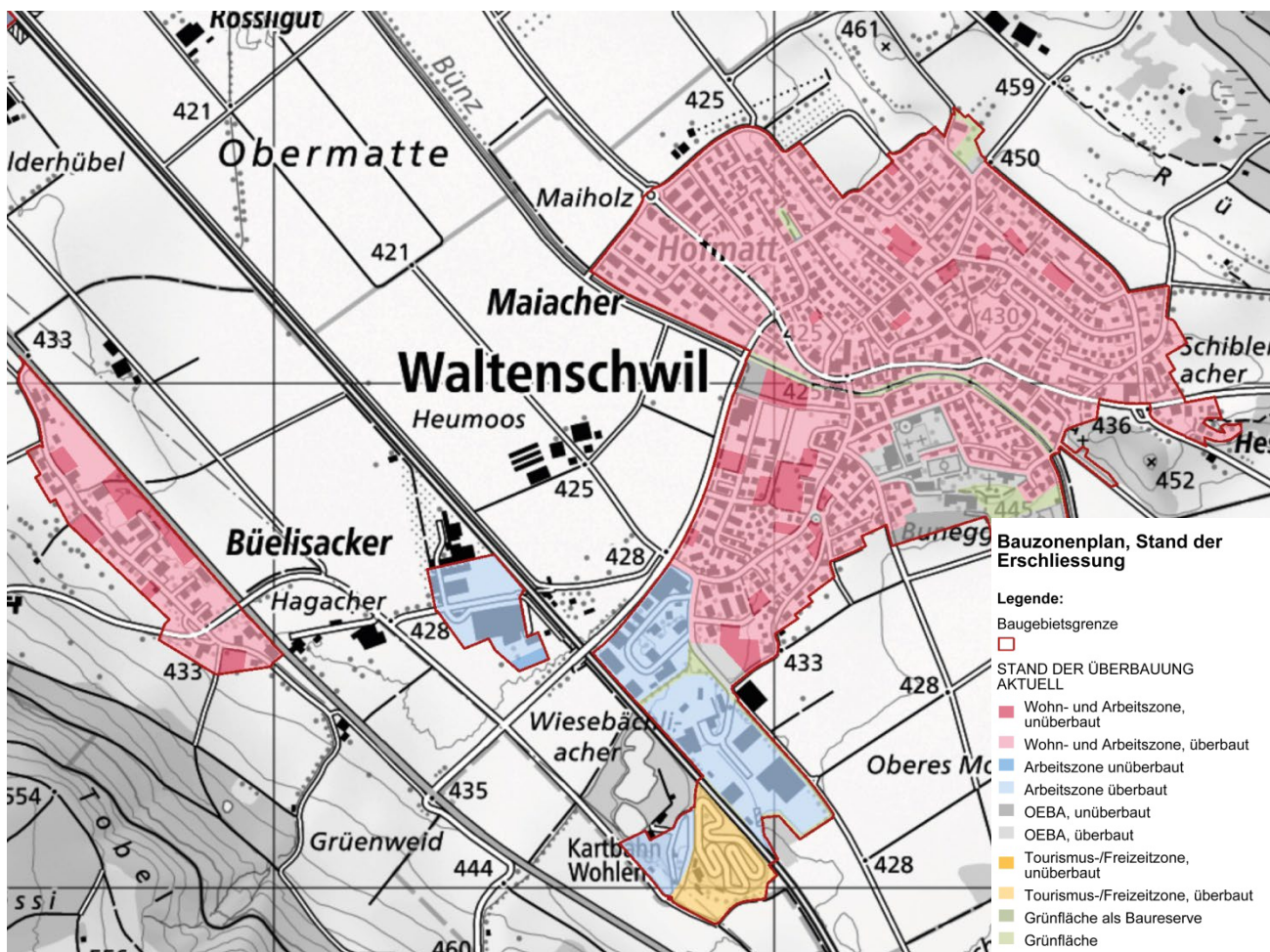


Abbildung 20: Baulandreserven, Bauzonenplan, Stand der Erschliessung (Quelle: a-gis.ch, Stand der Erschliessung, 19.03.2019)

3.2 Mobilitätsverhalten

In der Pendlerstatistik sind die Arbeitsorte der Einwohner von Waltenschwil und die Wohnorte der Beschäftigten ersichtlich. Es zeigt sich, dass neben den Binnenpendeln den Wohlen und Zürich die wichtigsten Arbeitsorte der Einwohner von Waltenschwil darstellen. Mit Bremgarten, Muri und Villmergen sind weitere umliegende Gemeinden wichtige Arbeitsorte für Waltenschwil. Arbeitnehmer in Waltenschwil kommen grösstenteils aus dem Dorf selbst oder Pendeln aus Wohlen oder Muri ein.

Die Pendlerstatistik macht keine Aussagen zur Verkehrsmittelwahl. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Hauptpendlerwege nach Wohlen, Muri, und Villmergen mehrheitlich mit dem MIV zurück gelegt werden. Verbesserungsmöglichkeiten für den Modalsplit in Richtung mehr Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr werden in den Handlungsfeldern und Massnahmen behandelt.

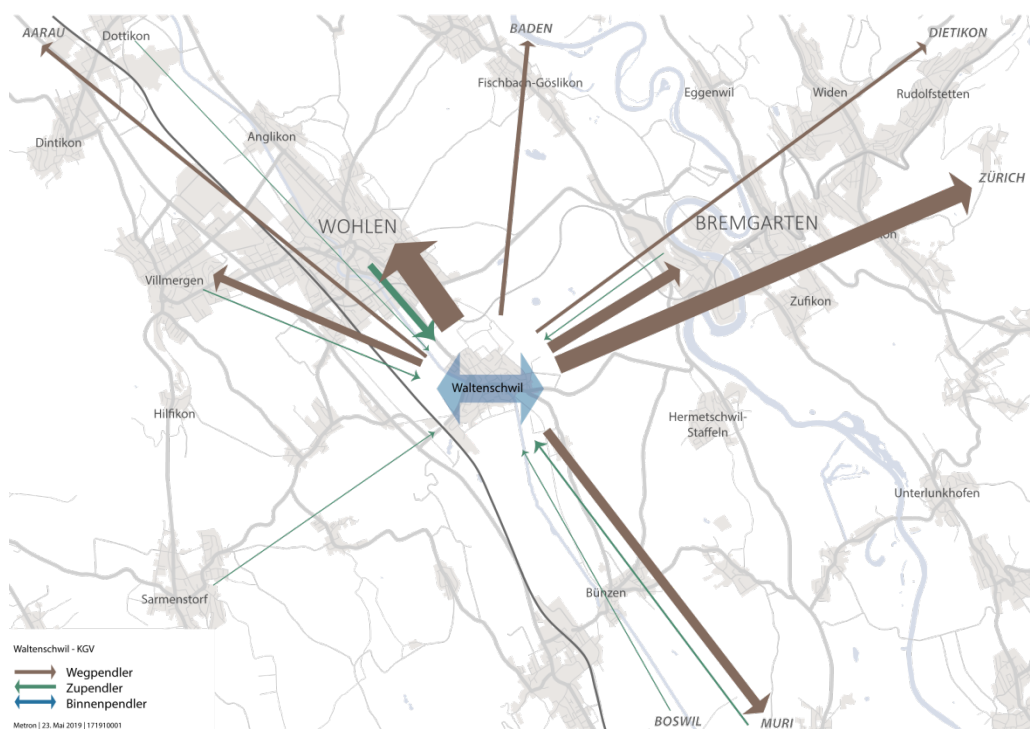


Abbildung 21: Grafik Ein- und Auspendelnde Waltenschwil (Eigene Darstellung, Daten aus Quelle: BFS Pendlermatrix auf Basis Registerverknüpfung 2018)

Auspendelnde		Einpendelnde	
Zielgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten, wohnhaft in Waltenschwil	Herkunftsgemeinde	Anteil von allen Beschäftigten in Waltenschwil
Waltenschwil (Binnenpendelnde)	15%	Waltenschwil (Binnenpendelnde)	45%
Wohlen (AG)	15%	Weitere Gemeinden (AG)	23%
Zürich	10%	Wohlen (AG)	11%
Weitere Gemeinden AG	8%	Weitere Gemeinden (ZH)	3%
Bremgarten (AG)	6%	Muri (AG)	3%
Muri (AG)	5%	Villmergen	2%
Villmergen	4%	Bremgarten (AG)	2%
Weitere Gemeinden ZH	4%	Sarmenstorf	2%
Baden	2%	Boswil	2%
Aarau	2%	Dottikon	1%
Dietikon	2%	Weitere Gemeinden LU	1%
Andere	27%	Andere	5%
Total	100%	Total	100%

Tabelle 1: Ziel- bzw. Herkunftsgemeinde der Aus- und Einpendelnden nach bzw. aus Waltenschwil (Quelle: BFS Pendlermatrix auf Basis Registerverknüpfung 2018)

3.3 Motorisierter Individualverkehr

Bedingt durch den Bachlauf und die Topographie teilt sich die Gemeinde in zwei Teile auf. Die Gemeinde wird durch verschiedene Kantonsstrassen mit der Region verbunden:

- Parallel zur Bünz verläuft die kantonale Lokalverbindungsstrasse (LVS) K362 Wohler-/Bremgarterstrasse, von Wohlen weiter nach Bremgarten.
- Die Chres- bzw. Büelisackerstrasse (K367) ist ebenfalls eine kantonale Lokalverbindungsstrasse (LVS) und bindet die Gemeinde an die kantonale Hauptverkehrsstrasse K124 an, welche durchs ganze Bünztal bis nach Muri führt. Ausserdem verbindet die Büelisackerstrasse auch die beiden Ortsteile von Waltenschwil miteinander.
- Die Waldhäusernstrasse (K362), die nach Bünzen führt und die Büelisacker-/Büttikerstrasse (K364), die nach Büttikon führt sind als Lokalverbindungsstrasse reduziert klassiert.

Für die Gemeinde zentrale Sammelstrassen sind die Büelisackerstrasse, die Grintenstrasse sowie die Zelglistrasse / Schützenhausstrasse. Die Büelisackerstrasse ist die alte Verbindung zwischen dem Ortsteil Büelisacker und Waltenschwil. Der Strassenabschnitt der Büelisackerstrasse im Siedlungsgebiet wird heute noch immer als schnelle Verbindung vom Zentrum zur K124 verstanden und ist von Schleichverkehr betroffen.

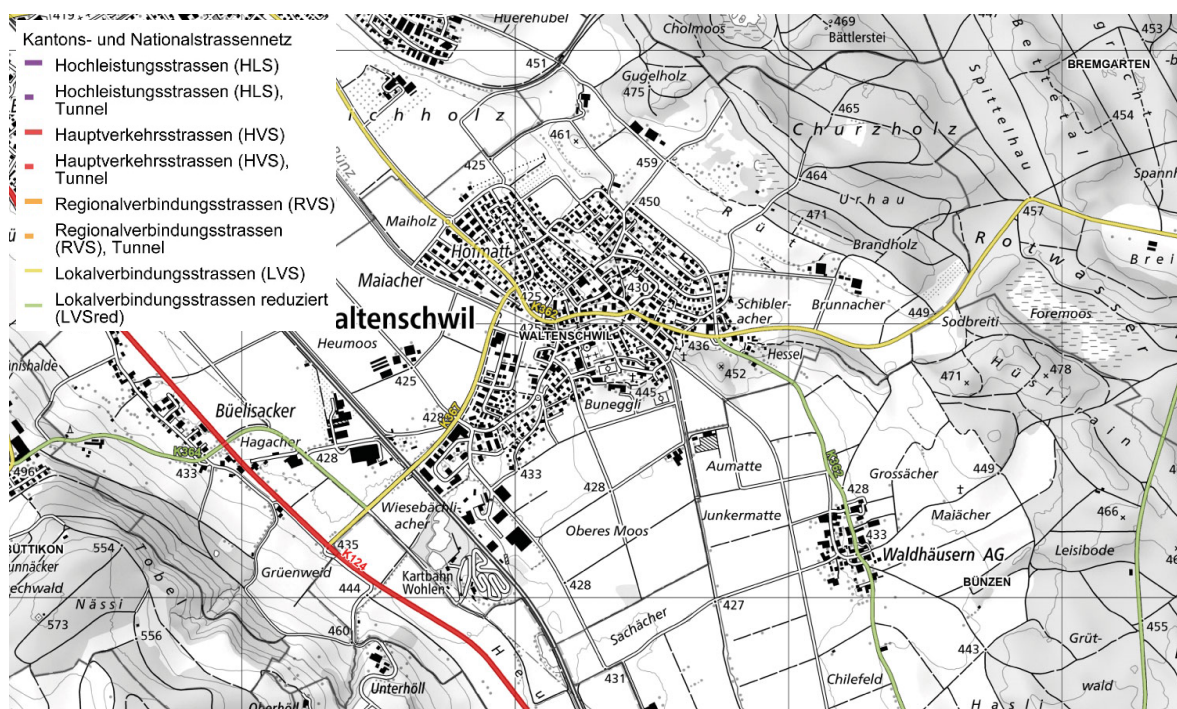


Abbildung 22: Kantonsstrassennetz
der Gemeinde Waltenschwil

Die Wohler-/Bremgarterstrasse (K362) ist heute grösstenteils als ca. 7 Meter breite Strasse mit beidseitigem Trottoir und teilweise Veloinfrastruktur ausgestattet. Das Trottoir ist an einigen Stellen einseitig unterbrochen. Die Querung der Wohler-/Bremgarterstrasse wird mit verschiedenen Fussgängerstreifen ermöglicht. Im Kernbereich nimmt die Strasse wenig Bezug zur Siedlung. Hier besteht Potenzial, die Strasse als Teil des Kerns in dessen Entwicklung miteinzubeziehen. Dabei steht der Ansatz einer durchgängigen Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade im Vordergrund.

Von Wohlen her kommend zwischen Kreisel und Sandackerstrasse weist die Veloführung mehrere sicherheitsrelevante Mängel auf und ist für Ortsunkundige nicht intuitiv verständlich.

Die Chres-/Büelisackerstrasse (K367) weist ein einseitiges Trottoir auf, welches von den Velofahrenden mitbenutzt wird. Auf der Strasse ist keine Veloinfrastruktur vorhanden. Die K367 ist im innerorts Bereich rund 6.50 m und im ausserorts Bereich rund 7.0 m breit. Die Chresstrasse ist einseitig und abgewandt bebaut und hat eher einen ausserorts Charakter.

Auf Teilen der Büelisackerstrasse wird der Schulweg der Kinder vom Ortsteil Büelisacker abgewickelt. Die Führung der Schüler ist teils unklar oder zu knapp ausgestaltet. Die Querung der Chresstrasse beim Knoten Chres-/Büelisackerstrasse wurde kürzlich umgestaltet. Die Schüler haben mit der neuen Querung die Möglichkeit, mit dem Velo über die Strasse auf den ebenfalls neu verbreiterten Rad-/Gehweg zu kommen. Die Querung ist so ausgestaltet, dass die Querung mit dem Velo schiebend erfolgen muss.

Die Bünztalstrasse (K124) ist die am stärksten belastete Strasse der Gemeinde. Sie verläuft jedoch weitgehend ausserhalb des Siedlungsgebiets. Die K124 ist überlagert mit einer Ausnahmetransportroute Typ I reduziert.

Die Wohler- (K362) und Chreestrasse (K367) stellen mittelstark belastete Kantonsstrassen dar. Sie wiesen 2020 die folgenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV) auf:

- Chresstrasse: 4'300 Fahrzeugen pro Tag
- Wohlerstrasse: 4'200 Fahrzeugen pro Tag
- Bremgarterstrasse: 3'400 Fahrzeuge pro Tag

Das Gemeindestrassennetz dient zur Erschliessung der Quartiere und setzt sich zusammen aus Sammel- und Erschliessungsstrassen. Die Strassen sind mehrheitlich auf tiefe Geschwindigkeiten ausgelegt. Auf einzelnen Strassen, insb. auf der Büelisacker-, der Grinten-, der Zelgli- / Schützenhaus- und der Dorfstrasse werden teilweise höhere Geschwindigkeiten beobachtet, was auch zu gefährlichen Situationen führen kann.

Auf den Gemeindestrassen in Waltenschwil gilt Tempo 50. Im Jahr 2012 wurde die Einführung von Tempo 30 in Waltenschwil in einer Referendumsabstimmung abgelehnt (dies nachdem die Einführung von Tempo 30 zuvor an der Gemeindeversammlung gutgeheissen worden war). In einem nächsten Schritt plante der Gemeinderat im Jahr 2014 die Einführung von Tempo 30 an verschiedenen Strassenzügen. Aufgrund der grossen Zahl von Einsprachen gegen das Auflageprojekt wurde dieses in der Folge nicht umgesetzt.

3.4 Öffentlicher Verkehr

Waltenschwil wird durch die Buslinie 341 (Muri - Wohlen) bedient. In der Hauptverkehrszeit verkehrt der Bus halbstündlich, in der Nebenverkehrszeit stündlich. Stündlich fährt der Bus weiter bis Rottenschwil, bis Muri fahren nur einzelne Kurse in der Hauptverkehrszeit. Die meisten Kurse wenden jedoch in Waltenschwil. Bis zum Jahr 1997 verfügte Waltenschwil über eine Bahnhaltestelle, welche zu diesem Zeitpunkt aufgrund zu niedriger Frequenzen geschlossen wurde.

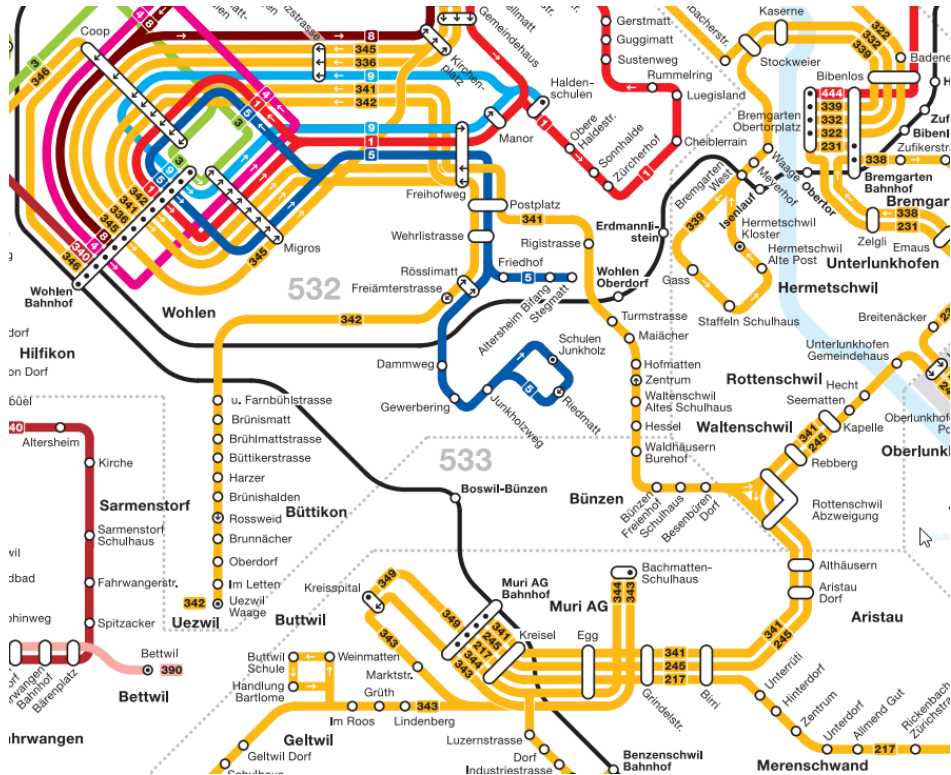
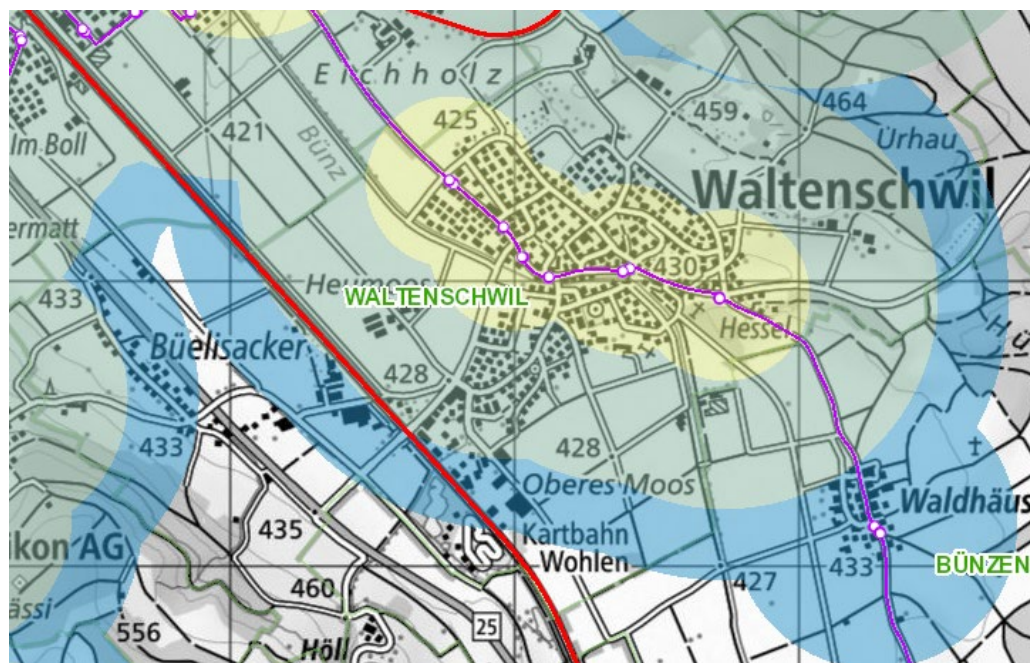


Abbildung 23: Liniennetzplan Freiamt
(Quelle: Postauto)

Die Gemeinde Waltenschwil verfügt über ein Ruf- und Nachttaxi-Service, der zur Ergänzung an Randzeiten (Frühmorgens, Spätabends) sowie zur Bedienung des Ortsteils Büelisacker in Anspruch genommen werden kann.

- Nachttaxi:
 - Stündliche Abendverbindung vom Bahnhof Wohlen nach Waltenschwil (und weiter nach Büttikon und Uezwil)
 - Betriebszeit anschliessend an die Busverbindungen (ab 21 bzw. 20 Uhr bis Mitternacht)
 - Erforderlich ist ein gültiges ÖV-Billet
- Ruftaxi Waltenschwil:
 - Halbstündliche Verbindung von Waltenschwil an den Bahnhof Wohlen
 - Betriebszeit: Ergänzend zu den Betriebszeiten des Busses (5 Uhr und 21 - 22.30 Uhr)
 - ÖV-Billet ist nicht gültig, der Fahrpreis beträgt Fr. 8.-.
- Ruftaxi Büelisacker:
 - Verbindung zwischen Büelisacker und dem Bahnhof Wohlen
 - Betriebszeit: Ganztags von 7 - 21.20 Uhr
 - ÖV-Billet ist nicht gültig, Der Fahrpreis für eine einfache Fahrt beträgt Fr. 6.-.

Die Gemeinde verfügt im Umkreis von 300 m der Wohlerstrasse über die Güteklasse D (geringe Erschliessung). Dies betrifft ca. 2/3 der Bewohner (ca. 2000). Die restlichen ca. 900 Einwohner fallen in die Güteklassen E oder F, wobei dies kaum noch einer ÖV-Erschliessung entspricht. Speziell zu erwähnen ist der Ortsteil Büelisacker, welcher über keine Buslinie in der Nähe verfügt.



ÖV-Güteklassen {A, B, C, D, E1, E2, F}

- Güteklasse A
- Güteklasse B
- Güteklasse C
- Güteklasse D
- Güteklasse E1, E2
- Güteklasse F

Abbildung 24: Übersicht Güteklassen öffentlicher Verkehr und Einzugsbereich Haltestellen (Quelle: Kanton Aargau, Agis))

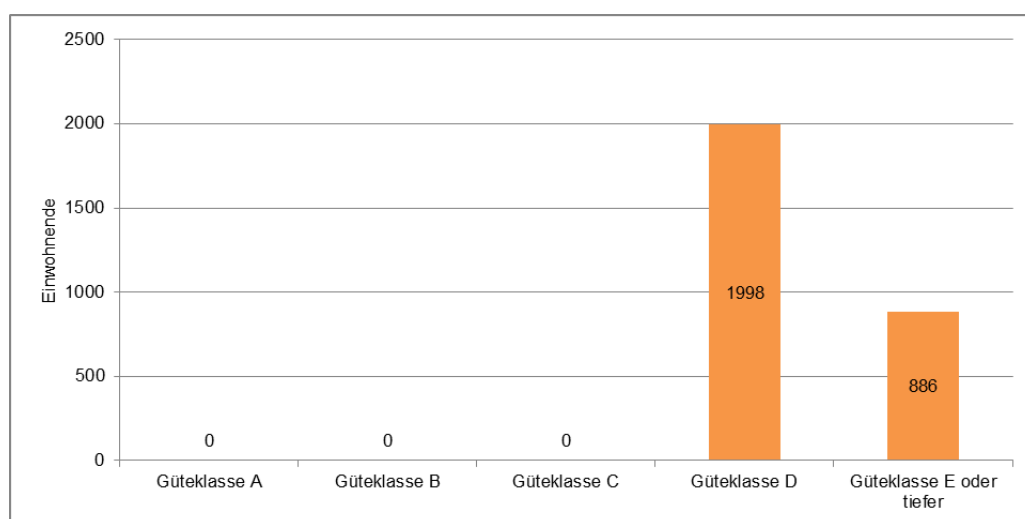


Abbildung 25: Anzahl der Einwohnenden (2017) nach ÖV-Güteklassen (eigene Berechnung auf Basis von BFS STAT-POP 2017)

Zugänglichkeit und Ausstattung Bushaltestellen

Das Gemeindegebiet von Waltenschwil verfügt über vier Haltestellen. Einzig die Bushaltestelle «Zentrum» ist hindernisfrei ausgestaltet und entspricht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Die täglichen Fahrgastfrequenzen sind in der Abbildung 26 dargestellt. Es zeigt sich, dass die Haltestellen «Hofmatten», «Zentrum» und «altes Schulhaus» am meisten Ein- und Aussteiger aufweisen.

Die Haltestelle Zentrum wird nur in Fahrtrichtung Wohlen bedient. Fahrgäste in Gegenrichtung steigen v.a. an der Haltestelle Hofmatten aus. Der Strassenabschnitt und auch die Haltestelle wurden erst kürzlich saniert. Das Haltestellenangebot wird in beide Richtungen als ausreichend angesehen.

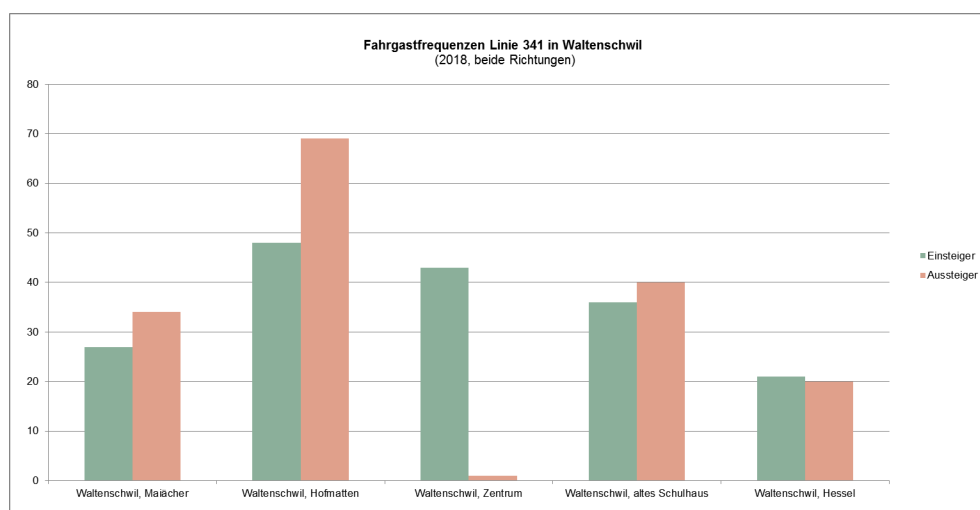


Abbildung 26: Ein- und Aussteiger der Buslinie 341 an den Haltestellen in Waltenschwil im Jahr 2018 (Durchschnittliche Frequenzen pro Tag Mo.-Fr.)

Die Haltestellen «Maiächer», «Hofmatten», «Zentrum» und «Hessel» sind in Richtung Wohlen mit einem gedeckten Wartebereich ausgestattet. Mindestens eine Sitzgelegenheit hat es bei allen Haltestellen. Die Haltestellen in Richtung Hessel bzw. Rottenschwil sind alle ungedeckt. Dies wird aber aufgrund ihrer Funktion als Aussteigerhaltestelle als vertretbar beurteilt.

Die Haltestelle «Hofmatten» verfügt in Richtung Wohlen zusätzlich zum überdeckten Wartebereich Veloabstellplätze, welche direkt in das Wartehäuschen integriert sind.

3.5 Fussverkehr

Durch das Siedlungsgebiet von Waltenschwil führt ein kantonaler Wanderweg. Der Wanderweg von Bünzen her kommend führt weiter in Richtung Wohlen oder Bremgarten. Folgende Strassen im Siedlungsgebiet sind vom Wanderweg überlagert:

- Bünzweg
- Zelglistrasse
- Burgweg
- Talackerstrasse

Das Fusswegnetz ist durch die vielen Querverbindungen feinmaschig und durchlässig, wodurch wenige Umwege in Kauf genommen werden müssen. Die Querungsstellen über die Kantonsstrassen sind an den wichtigsten Stellen vorhanden. Entlang der Bünz besteht heute kein durchgehender Fussweg, weshalb immer wieder in Wohnquartiere

ausgewichen werden muss. Wenige Unfälle deuten auf ein objektiv sicheres Netz für Fussgänger hin. Trotzdem gibt es verschiedene Stellen, die subjektiv unsicher oder für Fussgänger unattraktiv sind. Hierbei handelt es sich vornehmlich um unübersichtliche Knotenbereiche und fehlende Trottoirs.

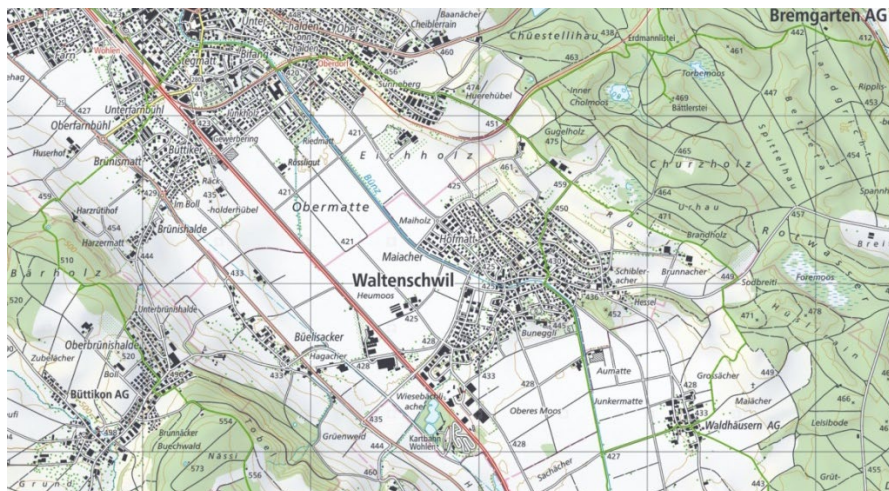


Abbildung 27: Wanderwege (Quelle: map.schweizmobil.ch)

Der Freiämter Sagenweg, welcher am Waldrand von Waltenschwil durchführt, ist ein regionales Ausflugsziel.



Abbildung 28: Freiämter Sagenweg (Quelle: Flyer Freiämter Sagenweg)

Schulwege

In der Gemeinde Waltenschwil befinden sich eine Unter- und Mittelstufe und ein Kindergarten. Kinder vom Ortsteil Büelisacker werden vorwiegend mit dem elterlichen Auto (Elterntaxi) zur Schule bzw. zum Kindergarten gebracht. Dies wird seitens Gemeinde als problematisch angesehen. Die Anordnung der Parkierung (senkrecht Parkierung), die Veloführung und der ungeschützte Fussgängerbereich längs führen zu Konflikten.

3.6 Veloverkehr

Die Gemeinde Waltenschwil verfügt über keine Schweizmobil-Routen. Waltenschwil wird von einer kantonalen Radroute durchquert und bietet durch die Talebene ein hohes

Potenzial entlang der Kantonstrassen in Richtung Wohlen. Diese führt durch das Siedlungsgebiet und verbindet die Gemeinde mit Wohlen, Bünzen und weiter mit Muri. Ausserorts wird ein Radweg oder eine Mischverkehrsführung auf Feldwegen angeboten. Innerorts wird ein Radstreifen oder eine Führung im Mischverkehr (durchs Quartier) zur Verfügung gestellt. Das Netz für den Veloverkehr besteht aus den Quartierstrassen und den Kantonsstrassen (Wohlerstrasse, Bremgarterstrasse, Büelisackerstrasse) und ist in Anbetracht der Hanglage recht feinmaschig. Auf der Bremgarterstrasse fehlen mehrheitlich die Velostreifen. Die Wohlerstrasse ist mehrheitlich entweder mit Velostreifen oder Velowegen ausgestattet. Zwischen Waltenschwil und dem Ortsteil Büelisacker wird der Veloverkehr über die Hagmattstrasse geführt.

Veloabstellanlagen befinden sich einzig beim Schulhaus und dem Gemeindehaus und der Bushaltestelle «Hofmatten». Die Veloabstellplätze beim Schulhaus sind nicht direkt beim Eingang zur Schule, sind mit 36 Abstellplätzen eher knapp ausserdem können die Velos nicht am Rahmen abgeschlossen werden. Die Abstellanlage (ca. 10 PP) beim Gemeindehaus ist schwer auffindbar und hat keine Abstellhilfe. Da sich die Anlage in einem leichten Gefälle befindet, ist ein stabiles Abstellen der Velos erschwert. Die Bushaltestelle «Hofmatten» verfügt über 8 Veloabstellplätze direkt an der Haltestelle.

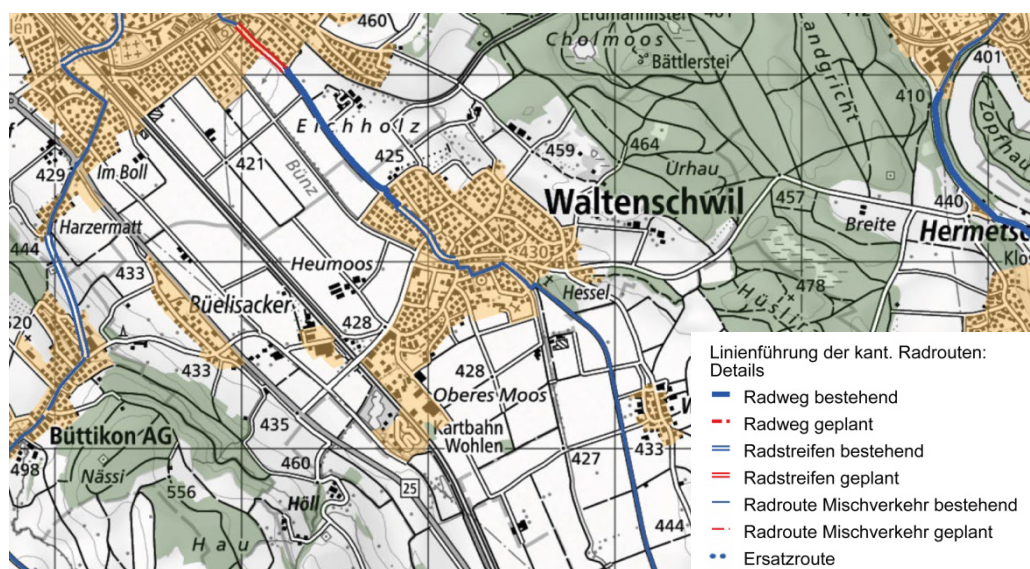


Abbildung 29: Kantonale Radroute (Quelle: agis.ch, Kantonale Radrouten)

3.7 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

Die Gemeinde Waltenschwil hat bereits früher Schwachstellen bestimmt. Im Rahmen der KGV-Erarbeitung wird eine Schwachstellenerhebung durchgeführt und mit der bestehenden Schwachstellensammlung aus dem Jahr 2011 abgeglichen (Abbildung 30, grössere Darstellung im Anhang auf S. 80).

Es zeigt sich, dass sich viele der aufgenommenen Schwachstellen entlang von Strassenzügen befinden, die bereits 2011 als Problemstellen identifiziert wurden. Gewisse Problemstellen aus dem Jahr 2011 wurden jedoch auch behoben, z.B. wurde die Situation für die Fussgänger im Zentrum an der Wohlerstrasse verbessert.

Die Schwachstellen, denen eine hohe Priorität beigemessen wird, befinden sich mehrheitlich an den Kantonsstrassen und im Bereich der Schule. Bei den weiteren Schwachstellen handelt es sich zumeist um unübersichtliche Querungssituationen oder fehlende Trottoirs. Der Übersichtsplan mit den Schwachstellen ist in Abbildung 30 und in einem grösseren Massstab im Anhang 2 dargestellt. Zusammenfassend lässt sich

sagen, dass auf den Gemeindestrasse nur wenige Schwachstellen vorhanden sind die eine hohe Priorität zur Verbesserung aufweisen.

PLANUNGSGEGENSTÄNDE		
Bestand	Planung	Bezeichnung
Punktuelle Schwachstelle		
●		hohe Priorität
●		mittlere Priorität
●		niedrige Priorität
Konfliktstrecke		
—		hohe Priorität
—		mittlere Priorität
—		niedrige Priorität
Konfliktzone		
■		hohe Priorität
Netzlücke		
■		hohe Priorität
■		mittlere Priorität
■		niedrige Priorität
●		Konfliktpunkt 2011 - behoben
●		Konfliktpunkt 2011 - bestehend
●		Konfliktpunkt 2011 - offen
—		Konfliktstrecke 2011 - behoben
—		Konfliktstrecke 2011 - bestehend
—		Konfliktstrecke 2011 - offen

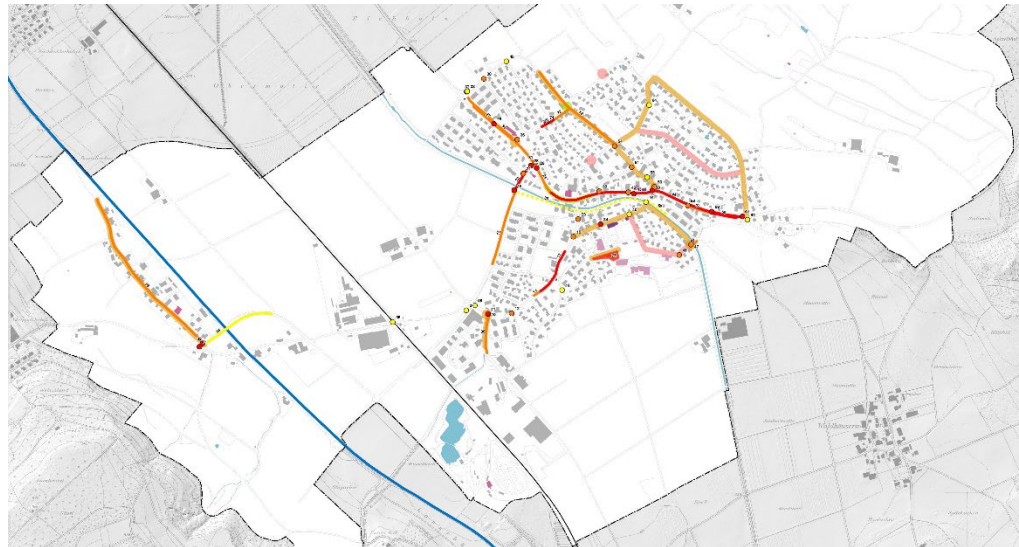


Abbildung 30: Erhobene Schwachstellen 2019 und bekannte Schwachstellen aus dem Jahr 2011

3.8 Ruhender Verkehr

Öffentliche Parkierung

Die Gemeinde verfügt im Gemeindegebiet über öffentlich zugängliche Parkplätze. Die Anlagen sind nachfolgend aufgeführt. Zumeist verfügen die Parkplätze über keine Bewirtschaftung oder Beschränkungen.

Typ	Ort	Anzahl PP nor- mal	Beschränkung / Bemerkung	Lage
Öffentlich	Gemeindehaus, Friedhof, Schule (oben)	44	keine	Zentral
	Schule/Turnhalle (unten)	28	keine	Zentral
	Werkhof / Entsorgung / Feuerwehr	41	keine	Zentral
	Waldrand Moosmatte («Grotte») (Kiesplatz)	15	keine	Siedlungsrand
	Parkplatz Talackerstrasse	10	keine	Siedlungsrand
	Parkplatz Schützenhaus (Kiesplatz)	30	Parkverbot ausgenommen Nutzende Schützenhaus, ausserhalb Bauzone	Siedlungsrand
	Parkplatz Hst. Hessel (Kiesplatz)	10	ausserhalb Bauzone	Siedlungsrand
	Parkplatz altes Schulhaus	7	keine	Zentral
	Spielplatz Sandackertrasse	5	Parkzeitbeschränkung (max. 2 Std.)	Zentral
	Büelisacker im Bereich Sammelstelle	10	Keine	Siedlungsrand
	Fussballplatz	50	Keine	Siedlungsrand
Zwischental		250		
Privat	Volg	10	Keine	Zentral
	Dubler Mohrenkopf	5	Keine	Zentral
	Kartbahn	80	Keine	Ausserhalb Siedlung
	Minigolf Büelisacker	35	Keine	Zentral
	Ristorante Volare	11	keine	Zentral
	Raiffeisen	3	keine	Zentral
	Bünzpark	20	keine	Zentral
Zwischental		164		
Total		414		

Tabelle 2: Übersicht öffentliche Parkplätze der Gemeinde

Grundsätzlich bestehen ausreichend Parkplätze auf dem Gemeindegebiet. Überlastungen ergeben sich punktuell im Ausflugsverkehr an den entsprechenden Orten (v.a. Parkplatz Talackerstrasse). Verschiedentlich bestehen Probleme durch ungeordnete Parkierung und Dauerparkierung, wobei das ungeordnete Parkieren zu Sicherheitsproblemen führt. Dies akzentuiert sich vor allem im Hofmatten-Quartier und an der Dorfstrasse.

Aktuell verfügt die Gemeinde Waltenschwil über ein Strassenreglement aus dem Jahr 2011, welches das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund regelt: Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung, z.B. Dauerparkierung ist nur mit Bewilligung durch den Gemeinderat und gegen Gebühr zulässig. Die Gebührenhöhe richtet sich nach dem Marktwert der Gemeindeleistung. Derzeit werden jedoch keine Gebühren für Dauerparkierung erhoben.

Private Parkierung

Die Anzahl Pflichtparkplätze wird in der Gemeinde Waltenschwil in der BNO geregelt, indem sie auf die VSS Normen verweisen.

3.9 Unfallsauswertung

In folgender Abbildung sind alle polizeilich registrierten Unfallereignisse zwischen 2014 und 2018 ersichtlich. Im Gemeindegebiet haben sich insgesamt 37 Unfälle ereignet. An zwei Stellen ist eine Häufung von Unfällen verortbar. Beim Knoten Bünztalstrasse/Büelisackerstrasse handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt nach VSS 641 724. Dieser wurde vom Kanton ebenfalls als Schwerpunkt identifiziert. Der Kanton hat unter Einbezug der Gemeinde ein Projekt ausgelöst. Erste Gespräche zwischen der Gemeinde Waltenschwil und dem Kanton Aargau haben stattgefunden. In einem ersten Schritt sind einfache Sofortmassnahmen geplant.

Der Knoten Büelisacker-/Heuelstrasse gilt nicht als Unfallschwerpunkt, ist aber ebenfalls genauer zu betrachten.

Im restlichen Gemeindegebiet sind zwei Stellen genauer zu betrachten. Zum einen ist dies der Kreisel Wohler-/Maiächerstrasse/Birkenweg wo sich vier Unfälle in den letzten 5 Jahren ereignet haben und zum anderen ist dies der Bereich Knoten Büelisacker-/Bremgarter-/Wohlerstrasse mit drei Unfällen in den letzten 5 Jahren.

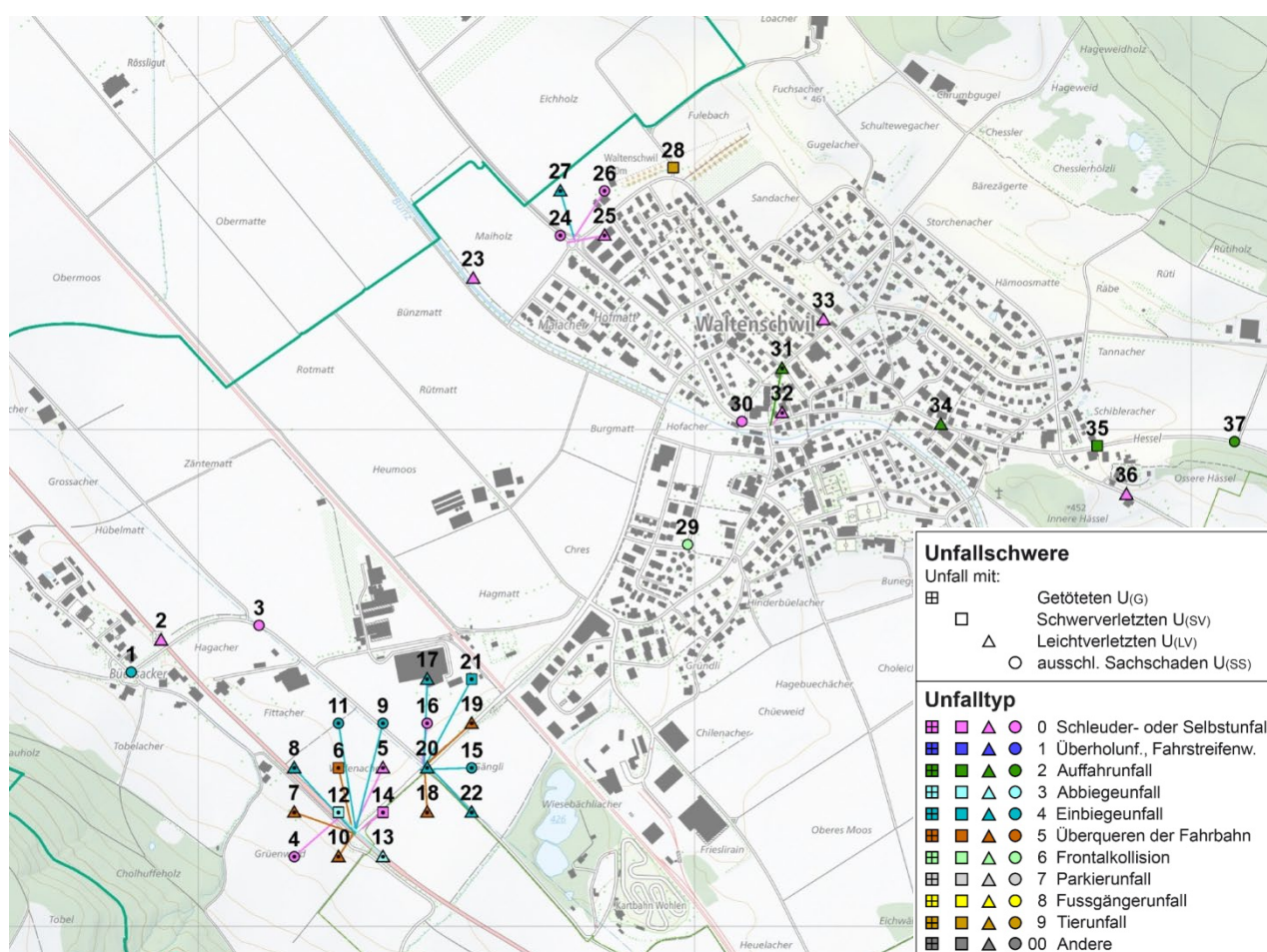


Abbildung 31: Unfallkarte 2014-2018, KAPO Aargau, 11.03.2019

3.10 Strassenlärm

Die Strassenlärm Karte des GIS Portals Kt. Aargau gibt Auskunft über die Lärmbelastung von Strassen. Im Ortsteil Büelisacker sind vier Bauten so stark belastet, dass die Alarmwerte überschritten werden. Bei insgesamt 10 Bauten ist der Immissionsgrenzwert überschritten.

Das restliche Gemeindegebiet hat nur wenige Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte und keine Überschreitungen der Alarmwerte zu verzeichnen. Die Bauten mit den Immissionsgrenzwertüberschreitungen befinden sich entlang der Wohlerstrasse bzw. der Bremgarterstrasse und sind 6 in ihrer Anzahl.



Abbildung 32: Strassenlärmbelastung
(Quelle: agis.ch, Strassenlärm)

3.11 Auswirkungen geplante Deponie «Höll» und Kiesabbau «Rauestei» in Bremgarten

Der Deponiestandort «Höll» ist im Richtplan als Festsetzung eingetragen. Bei seiner Umsetzung ist mit LKW-Mehrverkehr zwischen der Deponie und dem Reusstal (Kiesabbau Bremgarten) zu rechnen. Dieser wird durch Waltenschwil führen.



Abbildung 33: Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan mit dem Deponiestandort

Der geplante Kiesabbau «Rauestei» in Bremgarten bringt gemäss der Studie «Abbau- und Landschaftsplanung – Kiesabbau Rauestei» der Stadt Bremgarten vom 13.09.21 mehr Lastwagenverkehr in Waltenschwil mit sich. Von den täglich 89 LKW-Fahrten wird erwartet, dass rund 10% durch Waltenschwil fahren werden. Konkret betrifft dies die K361 (Bremgartstrasse), die K362 (Wohler-/Bremgarterstrasse) sowie die K367 Chres-/Büelisackerstrasse. Die Rund 9 Fahrten, welche 0.2% des DTV ausmachen, werden im Bericht wie folgt bewertet. «Bezogen auf den totalen Verkehr (Anzahl Motorfahrzeuge, DTV) liegt die projektbedingte Zunahme überall unter 1%. Zusammenfassend sind die Auswirkungen durch den projektbedingten Lastwagenverkehr verkehrstechnisch gering.»

Zu dieser Einschätzung aus dem Projektbericht ist jedoch festzuhalten, dass die wahrgenommene Belastung durch die zusätzlichen Lastwagenfahrten grösser ist, als dies eine Steigerung um 0.2% des DTV vermuten liesse.

In der Medienmitteilung vom 4.4.2022 wird der aktuelle Stand der Planung erörtert: «Der Gemeinderat Waltenschwil hat im Mitwirkungsverfahren zur Teiländerung der Kulturlandpläne «Höll» der Gemeinden Boswil und Kallern eine Eingabe eingereicht. Es wurde bei dieser Gelegenheit darauf aufmerksam gemacht, dass es für die Gemeinde Waltenschwil unerlässlich ist, dass vor der Inbetriebnahme einer Deponie im Gebiet «Höll», geeignete und wirksame Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beim Knoten Bünztalstrasse K124/Büelisackerstrasse K367 umgesetzt werden. Weiter muss der Gemeinde Waltenschwil klar aufgezeigt werden, mit welchen Massnahmen die nachhaltige Umsetzung des Verkehrsregimes geplant und kontrolliert wird. Im Verfahren wurden auch verschiedene Fragen zur weiteren Erschliessung der Deponie sowie Konflikte mit der bestehenden Wasserversorgung gestellt. Der Gemeinderat wird in diesem Mitwirkungsverfahren sowie in den weiteren Planungen der Deponie die Interessen der Gemeinde Waltenschwil entsprechend vertreten.»

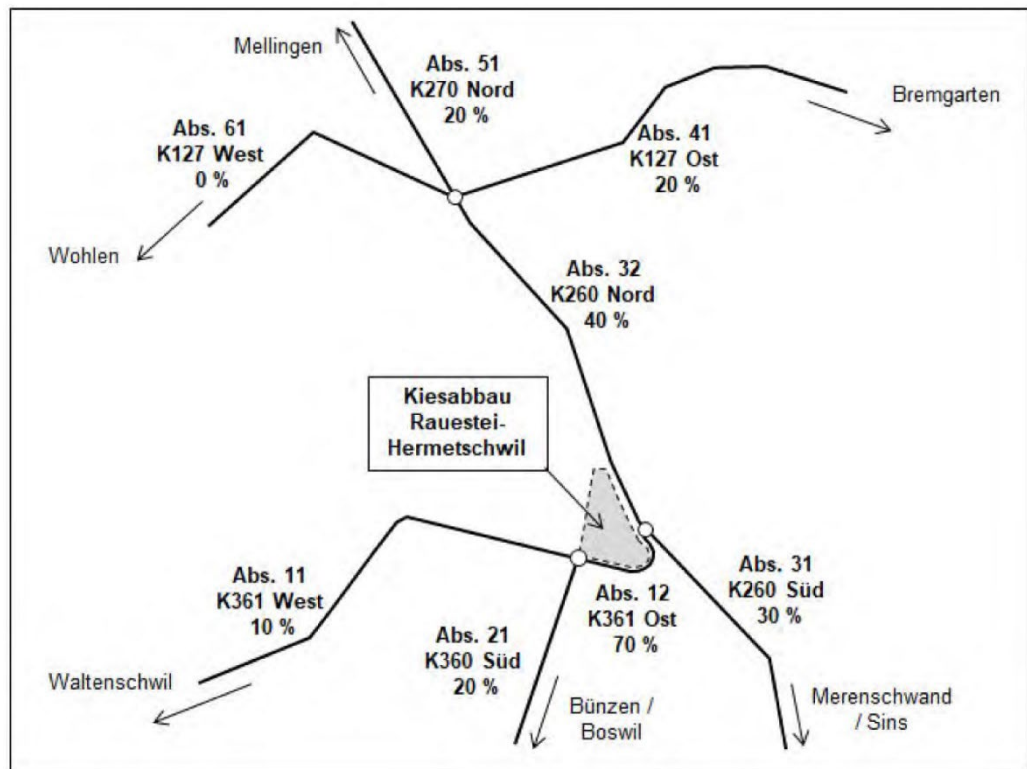


Abbildung 9: Untersuchte Haupttransportrouten, 10% entsprechen 9 Lastwagenfahrten pro Werktag

Abbildung 34: Mehrverkehr K361 durch Waltenschwil

3.12 Mobilitätsmanagement

Die Gemeinde Waltenschwil ist bereits mit einzelnen Massnahmen zur Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs aktiv:

- «Bike and Ride» (B+R) an der Bushaltestelle Hofmatten
- Signalisation von kommunalen Fusswegen
- Nacht- und Ruftaxi

3.13 Attraktoren

Attraktoren sind Nutzungen und Institutionen, welche als Quelle und Ziele von Bedeutung sind. Die Gemeinde Waltenschwil verfügt über folgende Attraktoren:

- Freizeit
 - Freiämter Sagenweg
 - Tierpark Waltenschwil
 - Minigolfanlage Büelisacker
 - Kartbahn
 - Kath. Kirche Waltenschwil
 - Renaturierte Bünz zwischen Waltenschwil und Wohlen
- Dienstleistungen / Einkaufen
 - Dubler Mohrenkopf
 - Bäckerei-Konditorei Köchli
 - Volg / Post Waltenschwil / Braunwalder Metzgerei
- Gemeinde

- Gemeindeverwaltung Waltenschwil (regionales Betreibungs- und Steueramt)
- Schule Waltenschwil (Kindergarten, Unter- und Mittelstufe)
- Werkhof Titlisstrasse (Sammelstelle)

- Gastronomie
 - Ristorante Volare
 - Restaurant Kartbahn
 - Restaurant Minigolfanlage

3.14 Fazit Analyse

Zusammenfassend für die Analyse ist nachfolgend eine Einschätzung zu den Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Gemeinde. Die Strategien des KGV müssen darauf abzielen, dass die Chancen genutzt und die Risiken vermieden werden.

Stärken

- Attraktive Wohngemeinde
- Industrie- und Gewerbestandort
- Nähe zum Regionalzentrum Wohlen
- Gute Grundversorgung in der Gemeinde vorhanden
- Mit der Bünz, dem Tierpark und dem Sagenweg verfügt Waltenschwil über ein interessantes Naherholungsangebot
- Die stark belastete Bünztalstrasse verläuft ausserhalb des Siedlungsgebiets
- Die Gemeindestrassen sind weitgehend sicher gestaltet
- Fussgängerstreifen an den wichtigsten Stellen vorhanden
- Feinmaschiges Fusswegnetz mit Querverbindungen

Schwächen

- Geringe bzw. stellenweise gar keine ÖV-Erschliessung. Verschärfung im Ortsteil Büelisacker durch Neubauten.
- Das Gebiet Büelisacker liegt etwas abseits der Gemeinde. Die Verbindung ist insb. für den Fuss- und Veloverkehr ungenügend.
- Die Bünz ist nur eingeschränkt zugänglich.
- Verschiedene Parkplätze werden derzeit nicht bestimmungsgemäss fürs Dauerparkieren genutzt.
- Teilweise unsichere Schulwege, auch aufgrund von Elterntaxis
- Teilweise zu schnell gefahrenen Geschwindigkeiten in den Quartieren
- weitgehend fehlende Verknüpfung Bus mit Velo (Bike & Ride)

Chancen

- Aufgrund der ruhigen Lage und einer Aufwertung der Quartiere steigt die Wohnqualität
- Ab Wohlen gibt es ein gutes ÖV-Angebot
- Attraktiverer Umsteigeort Bus – Bahn bzw. Velo Bahn am neugestalteten Bahnhof Wohlen
- Die Talebene bietet grosses Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr
- Mit einer Stärkung des Naherholungsangebots kann die Gemeinde auch künftig attraktiv bleiben.
- Die Gemeinde ist gut ans überörtliche Strassennetz angebunden, verfügt aber nur über wenig Durchgangsverkehr
- In der Region gibt es ein grosses Angebot an Arbeitsplätzen. Für Waltenschwil bietet sich die Chance als Wohn- und Arbeitsplatzstandort für die regionalen Pendler.
- Fusslücken werden im Zuge des Hochwasserschutzes geschlossen.
- Sensibilisierung durch Erneuerung 30km/h freiwillig – Tafeln.

Risiken

- Zunahme der Elterntaxis führt zu mehr Unsicherheit auf den Schulwegen
- Verkehrszunahme in den Quartieren führt zu unsicheren Situationen
- Mit der Deponie «Höll» und dem Abbaugelände «Rauestei» dürfte der Schwerkverkehr in der Gemeinde zunehmen
- Aufgrund von Dauerparkieren stehen die Parkplätze für die eigentlich vorgesehene Nutzung nur noch eingeschränkt zur Verfügung
- Aufgrund des schwachen ÖV-Angebots verringern sich die Fahrgastzahlen, die MIV-Orientierung des Gewerbegebiets dürfte somit bestehen bleiben. Mit einer Zunahme des Verkehrs sinkt auch die Attraktivität als Wohnstandort
- «Laternenparkierung» an unübersichtlichen Orten
- keine sicheren Abstellmöglichkeit Bahnhof Wohlen (Vandalismus).

4 Ziele

4.1 Grundsätze

Übergeordnete Stossrichtungen

Das Verkehrssystem der Gemeinde Waltenschwil soll einerseits Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig erfüllen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern. Zur Erreichung dieses Hauptziels verfolgt der Gemeinderat die folgenden Hauptstossrichtungen. Sie stellen die Grundsätze dar, auf denen der vorliegende KGV aufbaut. Die getroffenen Massnahmen sollen im Einklang mit diesen Zielen stehen.

1) Verkehr vermeiden und verlagern

Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs und des Mobilitätsmanagements sowie die zweckmässige Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermindert respektive auf andere Verkehrsträger verlagert. Eine gute Grundversorgung in der Gemeinde machen Fuss- und Radverkehr attraktiv.

2) Verkehr lenken

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt. Schleichverkehr und quartierfremder Verkehr werden vermieden. Die Gestaltung der Quartierstrassen fördert sicheres und langsames Fahren.

3) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, ist gewährleistet. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).

4) Öffentlicher (Verkehrs-) Raum gestalten

Der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen (Kantonsstrassen und Quartierstrassen) kommt hohe Bedeutung zu. Neue Siedlungsentwicklungen sind mit den verkehrsplanerischen Grundsätzen und Zielsetzungen abzustimmen.

4.2 Handlungsfelder

Aus den definierten Grundsätzen werden für die einzelnen Handlungsfelder konkretere Ziele definiert.

Handlungsfeld	Ziele
Kantonsstrassen	– Der Durchgangsverkehr wird insbesondere im Zentrumsgebiet siedlungsverträglich abgewickelt. Dabei wird auch die siedlungsverträgliche Abwicklung des LKW-Mehrverkehrs der Deponie «Höll» und des Abbaugebiets «Rauestei» berücksichtigt. – Im Zusammenhang mit dem LKW-Mehrverkehr soll die Sicherheit des Knotens Büelisackerstrasse (K367)/Bünztalstrasse (K124) verbessert werden. – Die Gestaltung des Strassenraums ist auf die angrenzende Nutzung abgestimmt. – Die Kantonsstrassen werden vom Kanton federführend entwickelt und die Gemeinde wird koordinativ miteinbezogen.
Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	– Die Gestaltung der Strassenräume in der Gemeinde Waltenschwil folgt dem Koexistenzprinzip: Sie basiert auf gegenseitiger Rücksichtnahme und gegenseitiger Verträglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden. – Lokale und verkehrliche Nutzungsansprüche des Fuss- und Radverkehrs längs und quer sind berücksichtigt.
Verkehrsberuhigung	– Gewährleistung des Sicherheits- und Wohlempfinden insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden – beispielsweise älterer Menschen und Schulkinder. – Hohe Aufenthalts- und Wohnqualität in Waltenschwil.
Parkierung	– Es findet kein übermässiges Dauerparkieren im öffentlichen Raum statt – Die Nutzung der öffentlichen Parkplätze ist geregelt
Fussverkehr	– Der Fussverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz. – Im Gemeindegebiet von Waltenschwil besteht durchgehend die Möglichkeit, entlang der Bünz zu gehen.
Veloverkehr	– Der Veloverkehr verfügt über ein sicheres und direktes Wegnetz.

Handlungsfeld	Ziele
	– Der Veloverkehr verfügt über genügend, abschliessbare und beleuchtete Veloabstellplätzen im Zentrum sowie an wichtigen Zielorten.
Schulwegsicherheit	– Die Sicherheit auf den Schulwegen in der Gemeinde Waltenschwil ist bestmöglich gewährleistet.
Öffentlicher Verkehr	– Gute ÖV-Erschliessung von Waltenschwil in Abstimmung mit Region und Kanton – Hindernisfreie Bushaltestellen in der Gemeinde
Mobilitätsmanagement	– Bewohner und Beschäftigte haben ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.

5 Handlungsfelder

Ausgehend von der Analyse werden verschiedene Handlungsfelder abgeleitet. Die Handlungsfelder werden nach Themenbereichen beschrieben und gruppiert:

- A: Strassennetz / MIV
- B: Mobilitätsmanagement und Parkierung
- C: Fuss- und Veloverkehr
- D: Öffentlicher Verkehr

Die Handlungsfelder verweisen ihrerseits auf konkrete Massnahmen, welche in Massnahmenblättern ausformuliert sind:

5.1 Kantonsstrassen

Wohler-/Bremgarterstrasse (K361/362)

Die Wohler-/Bremgarterstrasse ist die Ortsdurchfahrt und neben der Chresstrasse die wichtigste Verkehrsachse der Gemeinde Waltenschwil. Auf ihr wird ein Grossteil des gemeindeeigenen Verkehrs wie auch des Durchgangsverkehr von Bremgarten nach Wohlen respektive in Richtung Bünztalachse abgewickelt.

Die Wohler-/Bremgarterstrasse ist im Eigentum des Kantons und als Lokalverbindungsstrasse klassiert. Die Strasse wird vom Kanton federführend entwickelt, wobei die Gemeinde koordinativ miteinbezogen wird. Gemäss den Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2015 weist sie ein Verkehrsaufkommen von ca. 3'500 Fz/Tag auf.

In der Anleitung Ortsdurchfahrten des BVU (2009) wird dazu folgendes hervorgehoben: «Der Charakter einer Ortsdurchfahrt in den unterschiedlichen Abschnitten bestimmt deren Gestaltung, wobei verkehrliche und städtebauliche Kriterien zu berücksichtigen sind. Netzfunktion und Verkehrsbelastung sind wichtige Merkmale, aber nicht allein massgebend. Vielmehr sollen lokal gute Lösungen gefunden werden unter Berücksichtigung und Abwägung aller Nutzungsansprüche.» In diesem Sinn sollen auch für die Ortsdurchfahrt von Waltenschwil pragmatische Lösungen gefunden werden.

Die Buslinie 341 (Muri - Wohlen) verkehrt ebenfalls über die Wohler-/Bremgarterstrasse. Für den Fuss- und Veloverkehr ist die Wohler-/Bremgarterstrasse für viele Ziele eine direkte und schnelle Verbindung. Entlang der Wohler-/Bremgarterstrasse sind die meisten öffentlichen Nutzungen angelegt. Somit bildet sie ein wichtiges Element im Ortsbild und ist Teil des Lebens- und Wirtschaftsraumes von Waltenschwil.

Die Strasse ist heute grösstenteils als ca. 7m breite Strasse ohne Veloinfrastruktur mit beidseitigem Trottoir ausgestattet. Das Trottoir ist an einigen Stellen einseitig unterbrochen. Die Querung der Wohler-/Bremgarterstrasse wird mit verschiedenen Fussgängerstreifen ermöglicht.



Abbildung 35: Beispielbilder für eine Ortsdurchfahrt im Kernbereich (Niederlenz)

Im Kernbereich nimmt die Strasse wenig Bezug zur Siedlung. Hier besteht Potenzial, die Strasse als Teil des Kerns in dessen Entwicklung miteinzubeziehen. Dabei steht der Ansatz einer durchgängigen Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade im Vordergrund.

Von Wohlen her kommend zwischen Kreisel und Sandackerstrasse weist die Veloführung mehrere sicherheitsrelevante Mängel auf und ist für Ortsunkundige irreführend. Hier gilt es, eine klare, direkte und sichere Veloführung anzubieten.

Bei der Gestaltung der Wohler-/Bremgarterstrasse sind die Interessen der Verkehrs- und der Siedlungsplanung abzuwägen. Dabei sind sowohl Aspekte der Verkehrssicherheit als auch des Verkehrsflusses einzubeziehen.

Die Wohlerstrasse wurde zwischen 2014 und 2015 im Bereich Volg bis Oberdorfstrasse saniert. Für eine vorzeitige (kurzfristige) Neugestaltung dürfte der Handlungsbedarf nicht gross genug sein. Im Abschnitt zwischen Oberdorfstrasse und Zelglistrasse ist ein Sanierungsprojekt anstehend. Im Sinne einer laufenden Weiterentwicklung ist folgendes Vorgehen denkbar:

- Überprüfen und Optimieren der Querungen im gesamten Kerngebiet
- Überprüfen und Optimieren weiterer kritischer Stellen (Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr)
- Prüfen von gestalterischen Begleitmassnahmen bei der Sanierung der Bremgarterstrasse (Abschnitt Oberdorfstrasse/Zelglistrasse)
- Schrittweise Umsetzung von weiteren Optimierungsmassnahmen im Rahmen der laufenden Instandhaltung, auch zur Aufwertung der Veloführung (insb. auf dem Abschnitt mit kantonaler Radroute)

Dadurch, dass die Wohlerstrasse mit einer kantonalen Veloroute überlagert ist, sind die Bedürfnisse des Veloverkehrs zusätzlich von hoher Bedeutung.

Massnahmen / Pläne

- A.1 Kantonsstrasse Wohler-/Bremgarterstrasse (K361/362)
- A.3 Sensible Orte
- C.1 Fusswegnetz
- C.2 Velowegnetz
- C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
- D.4 Behindertengerechte Gestaltung Bushaltestellen(gem. Kap. o)
- Teilplan MIV
- Teilplan öffentlicher Verkehr

Chres-/Büelisackerstrasse (K367)

Die Chresstrasse wurde als Umfahrungsstrasse des Siedlungsgebietes erstellt. Die zuvor als Kantonsstrasse klassierte Büelisackerstrasse wurde im Bereich der Siedlung in eine kommunale Sammelstrasse abklassiert. Die Chres-/Büelisackerstrasse (Lokalverbindungsstrasse) verbindet Waltenschwil mit der Bünztalstrasse (K124) welche die schnellste Verbindung im Bünztal darstellt. Ausserdem verbindet die Büelisackerstrasse auch die beiden Ortsteile von Waltenschwil miteinander.

Auf Teilen der Büelisackerstrasse wird der Schulweg der Kinder vom Ortsteil Büelisacker abgewickelt. Die Führung der Schüler ist teils unklar oder zu knapp ausgestaltet. Die Querung der Chresstrasse beim Knoten Chres-/Büelisackerstrasse wird im Herbst 2019 umgestaltet. Die Schüler haben mit der neuen Querung die Möglichkeit, mit dem Velo über die Strasse auf den ebenfalls neu verbreiterten Rad-/Gehweg zu kommen. Die Querung ist so ausgestaltet, dass die Querung mit dem Velo schiebend erfolgen muss.

Weiter wird der Schulwegverkehr neu nicht mehr über den Heumoosweg sondern über den Breiteweg geleitet, was dazu führt, dass eine Verbreiterung des Rad-/Gehwegs bis zum Dammweg etwas an Wichtigkeit verliert aber nach wie vor anzustreben ist.

Die im Richtplan eingetragene Deponie (Abbildung 7) wird zu Mehrverkehr auf der Chresstrasse und der Bremgarterstrasse führen. Gemäss ersten groben Abschätzungen dürfte sich dieser Mehrverkehr auf ca. 60 - 70 Fahrten pro Tag³ belaufen, wobei aber nicht alle Fahrten durch Waltenschwil führen werden. Um die negativen Auswirkungen des Mehrverkehrs zu minimieren, bekommen sichere Querungen und genügend breite Infrastrukturen für Fuss- und Veloverkehr eine noch höhere Bedeutung. Ausserdem gilt es, auf dieser Achse die Schwachstellen des Fuss- und Veloverkehrs prioritär zu behandeln.

Mit der im Jahr 2019 umgesetzten Veloquerung inkl. Verbreiterung Rad / Gehweg an der Chresstrasse wurden die sicherheitsrelevanten Schwachstellen behoben. Eine Verbreiterung des Gehwegs bzw. ein Ausbau als Rad-/Gehweg kann im Rahmen von anderen Bauprojekten im Umfeld geprüft werden.

Massnahmen / Pläne

- C.1 Fusswegnetz
- C.2 Velowegnetz
- C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
- Teilplan MIV

³ Grobe Abschätzung Gemeinde Waltenschwil auf Grundlage des Fassungsvermögens der Deponie und der vorgesehene Betriebsdauer

5.2 Betrieb- und Gestaltung der Gemeindestrassen

Je nach Lage und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche Funktionen. Neben den Hochleistungsstrassen (Bund), Hauptverkehrsstrassen (Kanton) und Verbindungsstrassen (Kanton) wird das Strassennetz der Gemeinde in weitere Kategorien unterteilt:

Strassenkategorie	Funktion
Innerhalb des Siedlungsgebiets	
Sammelstrasse (SS)	Sammeln und erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Haupt- und Quartiersammelstrassen
Erschliessungsstrasse (ES)	Erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswegen
Platz, Orte	Sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, repräsentieren und flanieren
Ausserhalb des Siedlungsgebiets	
Verbindungsweg	Erschliessung von Weilern und einzelnen Gebäuden ausserhalb geschlossener Ortschaften

Die Zuweisung der Strassen zu einer bestimmten Kategorie gibt Hinweis auf bestehende und gewünschte Belastung, sowie Dimensionierung und Gestaltung der Strasse. (vgl. Anhang 1). Ebenso hängen die Erschliessungsbeiträge der Anstösser von der Klassierung ab. Dabei sind die unterschiedlichen Nutzergruppen und die angrenzende Bebauung zu berücksichtigen. Innerhalb gewachsener Strukturen ist eine klare Trennung der verkehrlichen Funktionen einer Strasse nicht immer möglich.

Die Strassen, Wege und Plätze sind so zu gestalten, dass sie selbsterklärend sind. Die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne Signalisation die Strassenhierarchie (Sammelstrasse, Erschliessungsstrasse) und das geltende Verkehrsregime (Tempo 50, Tempo 30, Begegnungs- oder Fussgängerzone) erkennen und sich entsprechend verhalten.

Die Strassenräume werden nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Auf allen Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche (unter anderem Fuss- und Veloverkehr, Busverkehr, Anwohner, Gewerbe) berücksichtigt werden. Die lokalen Nutzungsansprüche werden den Verkehrsfunktionen (durchleiten, sammeln, erschliessen) überlagert.

Zwei Orte werden als «sensible Orte» ausgeschieden. Hier besteht ein erhöhter Anspruch an den Strassenraum. Im Vordergrund stehen hierbei die Sicherheit sowie die gestalterische Qualität aufgrund der umliegenden Nutzungen und Bebauungsstrukturen (Schulanlagen, wertvolle Bebauungsstruktur, Kirche, betreutes Wohnen).

Das Strassennetz in Waltenschwil wird gemäss Teilplan MIV den verschiedenen Strassenkategorien zugeteilt. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS Normen und den oben genannten Grundsätzen.

Massnahmen / Pläne

- A.2 Betrieb- und Gestaltung von Gemeindestrassen
- A.3 Sensible Orte
- A.4 Verkehrsberuhigung
- Teilplan MIV
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Veloverkehr
- Anhang 2: Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

Die Übersicht über die Schwachstellen und die Tabelle betreffen hier alle Verkehrsträger. In den Teilplänen Fuss- und Veloverkehr sind diese entsprechend den Verkehrsmitteln zugeteilt.

5.3 Verkehrsberuhigung

In der Bevölkerung ist das Bedürfnis nach verkehrsberuhigenden Massnahmen in Wohnquartieren gewachsen. Bewohnern zufolge hat sich die zu schnelle Fahrweise vor allem auf der Zelgli- / Schützenhausstrasse, sowie auf der Grinten-, der Sandacker-, der Büelisacker- und der Dorfstrasse zugespielt.

Zur Umsetzung solcher Massnahmen wurden drei Stossrichtungen diskutiert:

- flächendeckend Tempo 30 auf Quartierstrassen
- schrittweise Einführung von Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen
- Tempo 30 auf freiwilliger Basis kombiniert mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen (baulich / markierungstechnisch)

In der Gemeinde Waltenschwil war die Einführung von Tempo 30 Zonen auf allen Quartierstrassen bereits mehrfach ein Thema. Im Jahr 2012 lehnte die Bevölkerung in Referendumsabstimmungen einen Planungskredit für die Einführung von Tempo 30 ab. Im Jahr 2014 wurden gegen die öffentlich aufgelegten Zonen auf verschiedenen Gemeindestrassen zahlreiche Einsprachen eingereicht, worauf hin die Gemeinde die Einführung gestoppt hat. Aufgrund dieser politischen Lage in Waltenschwil wird die Variante der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 auf Quartierstrassen nicht weiterverfolgt.

Die in der Diskussion als unbestritten angesehene Tempo-30-Zone befindet sich in der Umgebung der Schulanlage, des Kindergartens und der Kirche. Aus diesem Grund wird in einem ersten Schritt diese Zone umgesetzt. Um den Handlungsbedarf auf den restlichen Quartierstrassen zu untersuchen, sollen flächendeckende Verkehrsmessungen auf den Gemeindestrassen durchgeführt werden. Die Strassen mit zu hohen gefahrenen Geschwindigkeiten werden mittels baulichen / markierungstechnischen Massnahmen beruhigt. Grundsätzlich gelten auf allen Quartierstrassen, mit Ausnahme des Quartiers «Buneggli/Wogmatte inkl. Grottenweg» weiterhin generell 50 km/h, wobei Tempo 30 auf freiwilliger Basis mit gemeindeeigenen Tafeln signalisiert wird.

Konkret wird folgendes Vorgehen als zielführend angesehen:

- Verkehrsmessungen auf allen Gemeindestrassen
- Umsetzung Tempo-30-Zone «Buneggli/Wogmatte inkl. Grottenweg»
- Umsetzung restlicher Zonen in Tempo-30-Zonen auf freiwilliger Basis kombiniert mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen (baulich / markierungstechnisch)
- Nachmessung 1 Jahr nach Einführung
- Bei Fortbestand der Probleme und als Folgemassnahme ist die Einführung punktueller Tempo-30-Zonen bei Problemstellen nach «Verordnung über die Tempo-30-Zone und die Begegnungszone» vorgesehen

Die mögliche Zoneneinteilung der «freiwillig 30 Zonen» und der Tempo-30-Zone «Buneggli/Wogmatte inkl. Grottenweg» wurden im Teilplan MIV verortet. Die Umsetzung der Tempo-30-Zone orientiert sich an der «Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen» sowie dem Merkblatt des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau «Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen» aus dem Jahr 2014.

Massnahmen / Pläne

- A.2 Betrieb- und Gestaltung von Gemeindestrassen
- A.3 Sensible Orte
- A.4 Verkehrsberuhigung
- Teilplan MIV

5.4 Parkierung

Aktuell verfügt die Gemeinde Waltenschwil über ein Strassenreglement aus dem Jahr 2011, welches das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund regelt: Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung, z.B. Dauerparkierung ist nur mit Bewilligung durch den Gemeinderat und gegen Gebühr zulässig. Die Gebührenhöhe richtet sich nach dem Marktwert der Gemeindeleistung. Derzeit werden jedoch keine Gebühren für Dauerparkierung erhoben. Parallel zu diesem KGV wurde ein kommunales Parkierungskonzept erarbeitet, dessen Erkenntnisse in den KGV eingeflossen sind.

Die Gemeinde verfügt im Gemeindegebiet über mehr als 400 Parkplätze, 250 davon sind öffentliche Parkfelder und 164 davon sind bedeutende private Parkfelder mit öffentlichem Charakter. Zumeist verfügen die Parkplätze über keine Bewirtschaftung oder Beschränkungen.

Grundsätzlich bestehen ausreichend Parkplätze auf dem Gemeindegebiet. Überlastungen ergeben sich punktuell im Ausflugsverkehr an den entsprechenden Orten (v.a. Parkplatz Talackerstrasse). Verschiedentlich bestehen Probleme durch ungeordnete Parkierung, die auch zu Sicherheitsproblemen führen. Dies akzentuiert sich vor allem im Hofmatten-Quartier und an der Dorfstrasse.

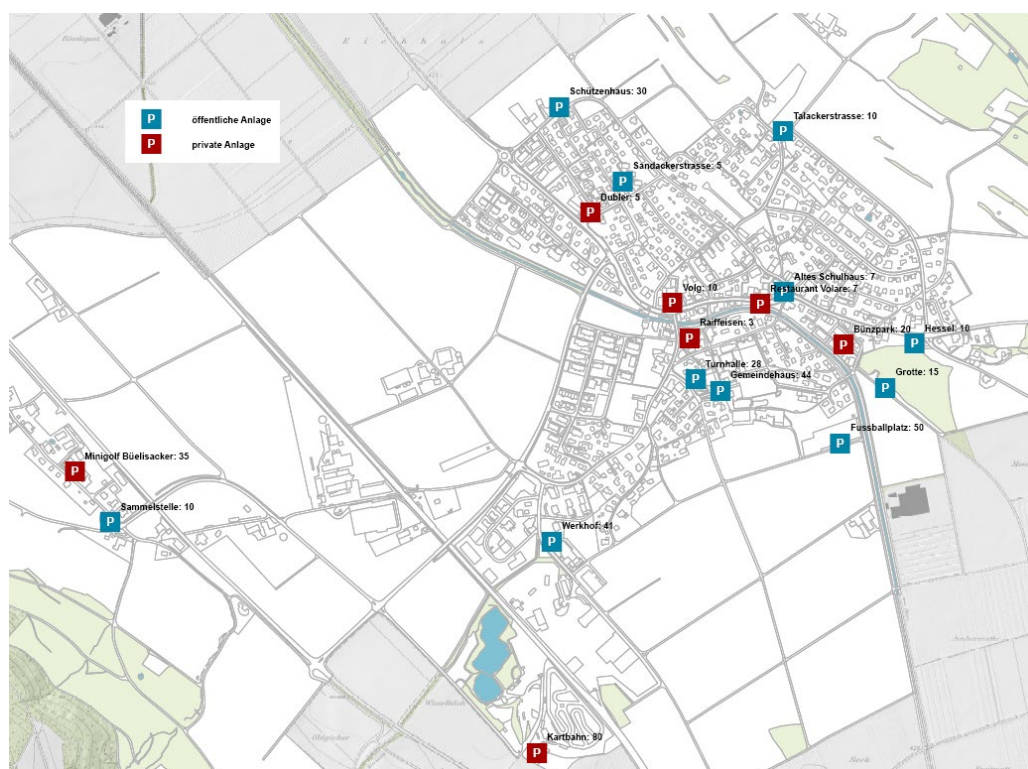


Abbildung 36: Übersicht bestehende Parkierung Waltenschwil

Folgender Handlungsbedarf besteht bezüglich der Parkierung in Waltenschwil:

- Die Parkierung im Strassenraum und auf den öffentlichen Parkplätzen soll gezielt besser geregelt werden, um unübersichtliche und unsichere Situationen zu vermeiden.
- Bei zunehmendem Druck kann mittels Parkplatzbewirtschaftung ein wirksames und zeitgemässes Instrument zur Regelung der Parkierung im öffentlichen Raum geschaffen werden.
- Der Parkplatz «Hessel» liegt ausserhalb des Baugebiets und ist somit nicht zulässig. Es ist zu klären, wie damit weiter verfahren werden kann.

5.5 Fussverkehr

Das Netz für den Fussverkehr besteht aus den Quartierstrassen, den Kantonsstrassen (Wohlerstrasse, Bremgarterstrasse, Büelisackerstrasse) und ergänzenden Fusswegen. Das Fusswegnetz ist durch die vielen Querverbindungen feinmaschig, wodurch wenige Umwege in Kauf genommen werden müssen. Entlang der Bünz besteht heute kein durchgehender Fussweg, weshalb immer wieder in Wohnquartiere ausgewichen werden muss.

Es wird ein Fusswegnetz aus Haupt- und Nebenrouten festgelegt. Die Hauptrouen bilden die wichtigsten Verbindungen innerhalb der Gemeinde. Priorität haben dabei möglichst direkte Verbindungen ins Dorfzentrum, zu den Bushaltestellen, zu weiteren Zielorten in der Gemeinde und nach Wohlen. Die Nebenrouten ergänzen die Hauptrouen und stellen die flächendeckende Erschliessung des Gemeindegebietes sicher. Grundsätzlich sind alle Strassen im Siedlungsgebiet für den Fussverkehr begehbar.

Damit ein durchgehender Fussweg entlang der Bünz entstehen kann, sollen für den Fussverkehr die bestehenden Lücken geschlossen werden. Der geplante durchgehende Fussweg entlang der Bünz dient vor allem dem Freizeitverkehr und als Erholungsraum.

Wenige Unfälle deuten auf ein objektiv sicheres Netz für Fussgänger hin. Trotzdem gibt es verschiedene Stellen, die subjektiv unsicher oder für Fussgänger unattraktiv sind. Hierbei handelt es sich vornehmlich um unübersichtliche Knotenbereiche und fehlende Trottoirs. Im Hinblick auf die Schaffung eines attraktiven Fusswegnetzes und auch vor dem Hintergrund des zu erwartenden LKW-Mehrverkehrs durch die geplante Deponie Höll, sollen diese Bereiche aufgewertet werden.

Unattraktive oder subjektiv unsichere Stellen sollen gezielt aufgewertet werden. Zusätzlich soll das Fusswegnetz gezielt ergänzt werden.

Massnahmen / Pläne

- C.1 Fusswegnetz
- C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
- C.5 Bünzuferweg
- Teilplan Fussverkehr

5.6 Veloverkehr

Das Netz für den Veloverkehr besteht aus den Quartierstrassen und den Kantonsstrassen (Wohlerstrasse, Bremgarterstrasse, Büelisackerstrasse). Auf der Bremgarterstrasse fehlen mehrheitlich die Velostreifen. Die Wohlerstrasse ist mehrheitlich entweder mit Velostreifen oder Velowegen ausgestattet. Zwischen Waltenschwil und dem Ortsteil Büelisacker wird der Veloverkehr über die Hagmattstrasse geführt. Analog zum Fussverkehr wird auch für den Veloverkehr ein Haupttroutennetz festgelegt. Dieses wird durch Nebenrouten, die eine flächendeckende Erschliessung des Dorfs gewährleisten, ergänzt.

Die direkten Routen auf den Kantonsstrassen bilden die Hauptverbindungen durch das Dorf. Neben der Direktheit dieser Verbindungen ist es wichtig, dass vor allem die Wohler- und Bremgarterstrasse, an denen die meisten wichtigen Ziele im Dorf liegen, eine attraktive und sichere Veloverbindung bildet. Deshalb soll sie durchgehend für den Veloverkehr befahrbar sein.

Zusätzlich sollen Alternativrouten angeboten werden, bei denen der Komfort für die Velofahrenden im Fokus steht. Dabei handelt es sich um Parallelverbindungen zu den Kantonsstrassen auf dem Netz der Quartierstrassen, beispielsweise entlang des Kirchwegs.

Im gesamten Gemeindegebiet hat es lediglich bei der Gemeinde und der Schule öffentliche Abstellplätze für den Veloverkehr. Bike & Ride Abstellplätze zur Verknüpfung zwischen Bus und Veloverkehr sind einzig an der Haltestelle «Waltenschwil, Hofmaten» in Richtung Wohlen zu finden. Veloabstellplätze an wichtigen Orten wie dem Dorfzentrum und den Bushaltestellen tragen zur Veloförderung bei.

Die Führung entlang der und über die Kantonsstrassen soll verbessert werden. Veloabstellplätze sollen aufgewertet und an wichtigen Orten ergänzt werden.

Massnahmen / Pläne

- C.2 Velowegnetz
- C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
- Teilplan Veloverkehr

5.7 Schulwegsicherheit

Das Schulwegnetz entspricht dem Fuss- und Velowegnetz der Gemeinde. Das gesamte Fuss- und Velowegnetz soll sicher ausgestaltet sein. In der Schwachstellenanalyse, die im Rahmen des KGV durchgeführt wurde, wurden verschiedene Schwachstellen identifiziert, welche die Sicherheit und den Komfort der Schulwege beeinträchtigen. Der Umgang mit diesen Schwachstellen wird in den Handlungsfeldern zum Fuss- und Veloverkehr abgedeckt. Gegebenenfalls können Schwachstellen im Bereich von Schulwegen bei der Priorisierung der Schwachstellen vorrangig behandelt werden. Für die Schulwege von besonderem Interesse sind die Schwachstellen im Gebiet der Büelisacker- und der Schulhausstrasse, die Querungen über die Wohler- / Bremgarterstrasse sowie die Verbindung zwischen dem Büelisackerquartier und der Schule.

Ein grosses Handlungsfeld stellt die Problematik der Elterntaxis dar. Es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen den Elterntaxis und den Schülerinnen und Schülern, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die Beweggründe für die Fahrt zur Schule mit dem Auto sind vielschichtig. Entsprechend kann diese Problematik nicht mit einzelnen infrastrukturellen Massnahmen behoben werden. Die Thematik soll in einem breit angelegten Prozess unter Einbezug der Schule, der Eltern und der Gemeinde sowie mit Unterstützung der Polizei und bei Bedarf von weiteren Stellen angegangen werden. Dabei sollen die Befindlichkeiten und Beweggründe der Betroffenen abgeholt und gemeinsame Lösungen erarbeitet werden. Die Schule übernimmt schon heute eine aktive Rolle und leistet Sensibilisierungsarbeit.

Welche Massnahmen ergriffen werden, muss im Rahmen des Prozesses festgelegt werden. Grundsätzlich sollen die Sicherheit und der verantwortungsvolle Umgang der Kinder im öffentlichen Raum gefördert werden. Denkbar sind beispielsweise die folgenden Lösungsansätze:

- Sensibilisieren der Eltern für die entstehende Problematik durch die Elterntaxis
- Infrastrukturelle Massnahmen wie z.B. die Beseitigung von Schwachstellen oder die Einführung einer Begegnungszone im Umfeld der Schule
- Unterstützung der Eltern bei der Organisation des Schulwegs
- Punktuelle Massnahmen wie z.B. provisorischer Lotsendienst zur Querung der Hauptstrasse oder Einführung eines Schulbusses für das Quartier Büelisacker.



Abbildung 37: Lotsendienst zur Querung der Hauptstrasse in Gipf-Oberfrick
(Quelle: Aargauer Zeitung)

Die Thematik der Elterntaxi wird in einem breit angelegten Prozess angegangen. Probleme und Bedenken der Eltern werden erhoben. Darauf abgestimmt werden gezielte Massnahmen zur Reduktion der Elterntaxi umgesetzt.

Massnahmen / Pläne

- A.2 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen
- A.3 Sensible Orte
- A.4 Verkehrsberuhigung
- C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
- C.4 Elterntaxi

- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Veloverkehr

5.8 Öffentlicher Verkehr

Busangebot

Das Zentrum von Waltenschwil und die Achse entlang der Wohler bzw. Bremgarterstrasse sind derzeit durch die Buslinie 341 mit dem ÖV erschlossen. Es handelt sich dabei um eine geringe Erschliessung (Gütekategorie D, 30- bzw. zeitweise 60-Min.-Takt). Die Gebiete abseits dieser Achse und das Quartier Büelisacker verfügen über keine Erschliessung durch den regulären ÖV. Das Quartier Büelisacker verfügt ganztags über ein Ruftaxi, mit dem Fahrten zum Bahnhof Wohlen angeboten werden.

Die Buslinie 341 führt auf direktem Weg ins Zentrum Wohlen und weiter zum Bahnhof Wohlen. Dort bestehen gute Anschlüsse an die Bahn in Richtung Lenzburg - Aarau sowie Bremgarten - Dietikon. Die Linienführung führt direkt zu den für Waltenschwil vorrangigen Zielorten und entspricht somit weitgehend den Bedürfnissen der Gemeinde.

Damit die Nutzung des ÖV auch für Personen interessant wird, die nicht zwingend darauf angewiesen sind, ist ein durchgängiger Takt erforderlich. Das heutige Angebot weist jedoch verschiedene Taktlücken auf. Auch vor dem Hintergrund der kürzlich erfolgten und der weiteren geplanten Neuüberbauungen im Bereich der Büelisacker- und Chresstrasse ist eine Aufwertung des ÖV-Angebots von Interesse, insbesondere da sich die Neubaugebiete nahe an der Bushaltestelle befinden und somit ein Potenzial zur ÖV-Nutzung aufweisen.

Ausgehend von diesen Erkenntnissen besteht in folgenden Bereichen Handlungsbedarf:

- Taktverdichtung bzw. Schliessen der Taktlücken auf der Hauptachse in Richtung Wohlen
- Aufwertung der Abendverbindung des Ruftaxis
- Aufwertung Erschliessung Büelisacker, insb. Verbindung Büelisacker nach Waltenschwil

Daraus abgeleitet ergeben sich folgende Stossrichtungen:

1. **Schliessung von Taktlücken** bzw. Taktverdichtung der Buslinie 341:
Kurz- bis mittelfristig steht für die Gemeinde eine Schliessung der bestehenden Taktlücken im Vordergrund, sodass die Gemeinde mit einem durchgängigen 30-Min.-Takt eine angemessene Erschliessung erhält.
Langfristig kann eine weitere Verdichtung geprüft werden, auch vor dem Hintergrund der geplanten Einführung des 15-Min.-Taktes der S26 zwischen Wohlen und Lenzburg (Zeithorizont 2035).
2. **Aufwertung abendliches Nachttaxi:**
Das Nachttaxi kann derzeit nur für Fahrten ab dem Bahnhof Wohlen genutzt werden. Der Anschluss auf den letzten Zug am Abend von Lenzburg her wird jedoch nicht mehr gewährleistet. Eine Ausdehnung des Nachttaxiangebots wäre für Waltenschwil interessant.
Für Fahrten zum Bahnhof Wohlen steht nur das kostenpflichtige Ruftaxi zur Verfügung. Für die Gemeinde wäre die Möglichkeit zur Nutzung des Nachttaxis auch für Fahrten zum Bahnhof interessant (auch wenn dieses einen Umweg über Uezwil fährt).
3. **Erschliessung Büelisacker:**
Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials dürfte das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Bedienung des Quartiers Büelisacker durch eine neue reguläre Buslinie ungenügend sein.

Als Massnahmen zur Aufwertung der Erschliessung können eine Anerkennung der ÖV-Billete im Ruftaxi oder allenfalls eine Kombination mit einer Ortsbuslinie von Wohlen geprüft werden.

Behindertengerechte Bushaltestellen

Die Haltestelle Zentrum ist die einzige Haltestelle, die derzeit behindertengerecht ausgestaltet ist (Kantenhöhe 16 cm).

Um dem gesetzlichen Auftrag der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes gerecht zu werden, sollen auch die weiteren Haltestellen behindertengerechte Haltekanten erhalten, wenn möglich mit einer Kantenhöhe von 22 cm. Priorität haben hierbei die Haltestellen «Hofmatten» und «altes Schulhaus», die aufgrund ihrer Fahrgastfrequenzen und der Lage im Zentrum der Gemeinde die grösste Bedeutung aufweisen.

Zuständig für die Haltestellen ist der Strasseneigentümer. Da alle Haltestellen der Gemeinde auf Kantonsstrassen liegen, ist dies der Kanton. Die Planung für die behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestelle «altes Schulhaus» wurde durch den Kanton bereits gestartet.

Das ÖV-Angebot der Gemeinde Waltenschwil soll aufgewertet werden:

- Umsetzung des durchgehenden 30-Min.-Takt auf der Buslinie 341
- Aufwertung Nachttaxi
- Aufwertung Erschliessung Büelisacker

Weiter sollen auch die weiteren Haltestellen auf dem Gemeindegebiet behindertengerecht saniert werden. Priorität haben hierbei die Haltestellen «Hofmatten» und «altes Schulhaus».

Massnahmen / Pläne

- D.1 Aufwertung Busangebot
- D.2 Erschliessung Büelisacker
- D.3 Aufwertung Nachttaxi
- D.4 Behindertengerechte Gestaltung Bushaltestellen
- Teilplan ÖV

5.9 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hat zum Ziel, den Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Der Schwerpunkt liegt dabei einerseits auf der Verkehrsverlagerung vom MIV auf umweltverträglichere Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und andererseits aber auch auf der effizienteren Nutzung des Autos. Mit Mobilitätsmanagement können auch Abläufe verbessert oder Verkehr vermieden werden. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und bestehen in der Regel aus Informationen, Beratung, dem Schaffen von Anreizen oder der Koordination von Angeboten.

Die Gemeinde Waltenschwil ist bereits mit verschiedenen Massnahmen zur Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs aktiv bzw. verpflichtet sich im KGV, aktiv zu werden:

- Im KGV definierte Massnahmen zur Netzentwicklung und Schwachstellenbeseitigung
- «Bike and Ride» (B+R) an der Bushaltestelle Hofmatten
- Signalisation von kommunalen Fusswegen
- Nacht- und Ruftaxi (abends für die ganze Gemeinde, ganztags für den Ortsteil Büelisacker)

Darüber können im Rahmen des KGV weitere Massnahmen lanciert werden. Mögliche Massnahmen sind im Folgenden aufgeführt. Die Gemeinde prüft, welche Massnahmen sinnvoll umgesetzt werden können.

- Einführen des Verkaufs von SBB-Tageskarten
- Informieren über die bestehenden Angebote im Bereich der Mobilität an der Neuzuzügerinformation und auf der Gemeinde-Homepage
- Aktivere Information über die Sehenswürdigkeiten und Erholungsgebiete auf dem Gemeindegebiet (z.B. Tierpark, Sagenweg, aufgewertetes Bünzufer) durch Neuzuzügerinformation oder Darstellung auf der Homepage
- Erstellen von Veloabstellplätzen im Zentrum und bei Einkaufsmöglichkeiten
- Teilnahme an «bike to work» durch die Gemeindeverwaltung

6 Massnahmen

6.1 Übersicht Massnahmen

A	Strassennetz / MIV	60
A.1	Kantonsstrasse Bremgarter-/Wohlerstrasse (K362)	60
A.2	Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	61
A.3	Sensible Orte	62
A.4	Verkehrsberuhigung	63
B	Parkierung und Mobilitätsmanagement	64
B.1	Öffentliche Parkierung	64
B.2	Mobilitätsmanagement	65
C	Fuss- und Veloverkehr	66
C.1	Fusswegnetz	66
C.2	Velowegnetz	67
C.3	Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr	68
C.4	Elterntaxis	69
C.5	Bünzuferweg	70
D	Öffentlicher Verkehr	71
D.1	Aufwertung Busangebot	71
D.2	Erschliessung Büelisacker	72
D.3	Aufwertung Nachttaxi	73
D.4	Behindertengerechte Gestaltung Bushaltestellen	74

6.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

A.1 Kantonsstrasse Bremgarter-/Wohlerstrasse (K362)

Kurzbeschreibung	Die Kantonsstrassen Bremgarterstrasse und Wohlerstrasse werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder durch Drittprojekte (z.B. Werkleitungssanierungen) und unter stärkerer Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs sowie öffentlichen Verkehrs neu dimensioniert, betrieben und gestaltet. Auf der Bremgarterstrasse im Abschnitt zwischen Oberdorfstrasse und Zelglistrasse ist ein Sanierungsprojekt anstehend.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Ausgestaltung der Bremgarterstrasse (K362) und Wohlerstrasse (K362) ist abschnittsweise nicht mehr zeitgemäss und weist Sicherheitsdefizite auf. Insbesondere ist die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr teilweise fehlend oder mangelhaft. Aber auch für den MIV ist die Situation unbefriedigend, da die Sicht an Knotenpunkten teilweise ungenügend ist. Auf der Wohlerstrasse von Wohlen her kommend zwischen Kreisel und Sandackerstrasse weist der Strassenraum vor allem bezüglich der sicheren und komfortablen Veloführung Mängel auf. Im Bereich des alten Schulhauses und der Bushaltestelle «altes Schulhaus» (Kerngebiet) ist in den Seitenbereichen ein hohes Aufwertungspotenzial zu Gunsten von Aufenthaltsqualität und Sicherheit vorhanden. Die publikumsorientierten Nutzungen, die Bushaltestellen, die Platzsituationen und prägnanten Bauten bilden ein zweites Zentrum und verlangen somit zusätzlich nach einer Aufwertung. Auf der Bremgarterstrasse im Abschnitt zwischen Oberdorfstrasse und Zelglistrasse ist ein Sanierungsprojekt anstehend. Auch vor dem Hintergrund des erhöhten LKW-Verkehrs, ausgelöst durch die Deponie «Höll» und das Abbaugelände «Rauestei», ist eine sichere und attraktive Gestaltung der Ortsdurchfahrt wichtig.
Ziele	– Die Bremgarterstrasse (K362) ist im Abschnitt zwischen Oberdorfstrasse und Zelglistrasse neu gestaltet und hat eine hohe Aufenthaltsqualität – Klare, direkte und sichere Veloführung auf der Wohlerstrasse (K362) – Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Kantonsstrassen – Attraktivitätssteigerung der Strassen insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr, indem die entsprechenden Infrastrukturen (z.B. Trottoirs, Velostreifen, Fussgängerstreifen etc.) bereitgestellt werden – Förderung angepasstes Fahrverhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer
Massnahmen	– Je nach Sanierungshorizont allenfalls Prüfung und Umsetzung von kostengünstigen Sofort- bzw. Temporärmassnahmen zur Behebung von sicherheitsrelevanten Schwachstellen – Kontinuierliche Abstimmung mit Kanton hinsichtlich laufender Planungen – Gestalterische Begleitmassnahmen bei der Sanierung der Bremgarterstrasse (Abschnitt Oberdorfstrasse/Zelglistrasse)
Vorgehen / nächste Schritte	– Begehren an Kanton für gestalterische Begleitmassnahmen bei der anstehenden Sanierung der Bremgarterstrasse, auch vor dem Hintergrund des zunehmenden LKW-Verkehrs
Zuständigkeit	– Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), Kanton Aargau – Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Kanton Aargau – Gemeinde Waltenschwil
Kosten (Investitionsaufwand)	Noch offen, Kostenbeteiligung der Gemeinde an der Sanierung der Kantonsstrasse gemäss Kantonsstrassendekret.
Zeithorizont	Kurz- / mittelfristig
Wirkungskontrolle	– Prüfung der Sicherheit bei der Behebung von Schwachstellen – Prüfung der gestalterischen Umsetzung bei der Sanierung der Bremgarterstr.
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.3 Sensible Orte – B.1 Öffentliche Parkierung – C.1 Fusswegnetz – C.2 Velowegnetz – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr – D.4 Behindertengerechte Gestaltung Bushaltestellen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

A.2 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen

Kurzbeschreibung	Die Gemeindestrassen werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder von Drittprojekten, unter Berücksichtigung der VSS-Normen, dimensioniert und betrieben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gemeindestrassennetz in Waltenschwil besteht innerhalb des Siedlungsgebiets aus Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen sowie Plätzen/Orten und ausserhalb des Siedlungsgebiets aus Verbindungswegen. Die Funktion der Strassen ist in weiten Teilen gut ablesbar, punktuell besteht Optimierungspotenzial.
Ziele	– Ablesbarkeit der Funktion anhand der Strassenraumgestaltung – Erkennbarkeit der Wechsel von Funktion und Temporegime der Strassen – Attraktive und sichere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden
Massnahmen	– Das Strassennetz in Waltenschwil wird gemäss den im Teilplan MIV zugewiesenen Strassenkategorien dimensioniert und betrieben. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS Normen und den genannten Grundsätzen. (vgl. Anhang 1) Dabei ist immer auch auf die örtlichen Gegebenheiten zu achten. In begründeten Ausnahmen kann von den Normen abgewichen werden. Insbesondere das Prinzip der Koexistenz ist zu berücksichtigen. – Umsetzung von Projekten auf der Zelgli-, Grinten- Büelisacker- und Dorfstrasse, gem. den strategischen Konzepten.
Vorgehen / nächste Schritte	– Laufende Überprüfung der Strassenräume im Zusammenhang mit Erneuerungszyklen und laufenden Projekten – Berücksichtigen der Gestaltungs- und Dimensionierungsprinzipien bei der Planung und dem Bau neuer Strassen – Einleiten von Kurzfristmassnahmen (v.a. markierungstechnisch) zur Umsetzung der strategischen Konzepte
Zuständigkeit	Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Interessensgemeinschaften – Anwohner – Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	– Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekten – Kurzfristmassnahmen sind v.a. markierungstechnisch und eher kostengünstig
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	Beurteilen der subjektiven und objektiven Sicherheit bei Strassensanierungen, insb. bei der Umsetzung der strategischen Konzepte.
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.3 Sensible Orte – A.4 Verkehrsberuhigung – B.1 Öffentliche Parkierung – C.1 Fusswegnetz – C.2 Velowegnetz – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Anhang 2: Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr – VSS Normen: – SN 640 040b Projektierung, Grundlagen – Strassentypen – SN 640 044 Projektierung, Grundlagen – Strassentyp: Sammelstrassen – SN 640 045 Projektierung, Grundlagen – Strassentyp: Erschliessungsstrassen – Anhang 3: Konzeptskizzen

A.3 Sensible Orte

Kurzbeschreibung	Die sensiblen Orte stellen einen erhöhten Sicherheits- und gestalterischen Anspruch an den Strassenraum.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Im Bereich der Schulanlage, des betreuten Wohnens und der Kirche sind vermehrt Nutzergruppen mit erhöhten Sicherheitsansprüchen unterwegs (Schulkinder, ältere Menschen). Der Strassenraum soll in diesen ausgeschiedenen Bereichen so ausgestaltet und betrieben werden, dass er diesen Ansprüchen gerecht wird.
Ziele	– Verbesserung Sicherheit – Aufwertung Strassenraum – Erhöhung Aufenthaltsqualität
Massnahmen	– Ausarbeitung vertieftes Gestaltungskonzept im Bereich der sensiblen Orte unter Berücksichtigung der geplanten Tempo-30-Zone «Buneggli/Wogmatte inkl. Grottenweg»
Vorgehen / nächste Schritte	– Umsetzung Tempo-30-Zone «Buneggli/Wogmatte inkl. Grottenweg» gemäss Massnahmenblatt A.4
Zuständigkeit	– Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Schule – Anwohner
Kosten (Investitionsaufwand)	– Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekten – Umsetzung Massnahmen «Buneggli/Wogmatte inkl. Grottenweg»: offen
Zeithorizont	Kurz- / mittelfristig
Wirkungskontrolle	– Einschätzung der subjektiven und objektiven Sicherheit – Überprüfung der gefahrenen Geschwindigkeiten
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.1 Kantonsstrasse Bremgarter-/Wohlerstrasse (K362) – A.2 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen – A.4 Verkehrsberuhigung – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	-

A.4 Verkehrsberuhigung

Kurzbeschreibung	Nach Ermittlung des Handlungsbedarfs bezüglich Verkehrsberuhigung werden Massnahmen abgestimmt auf die örtlichen und baulichen Gegebenheiten zur Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten erarbeitet.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In den letzten Jahren ist in Waltenschwil das Bedürfnis nach verkehrsberuhigenden Massnahmen insbesondere in den Wohnquartieren gewachsen. Die Thematik der Einführung von Tempo-30-Zonen nach «Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen» auf allen Quartierstrassen ist aktuell nicht zu vertiefen.
Ziele	– Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten – Sensibilisierung angepasste Fahrweise auf Quartierstrassen auf freiwilliger Basis – Erhöhung Wohlbefinden und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden
Massnahmen	– Umsetzung Tempo-30-Zone «Buneggli/Wogmatte inkl. Grottenweg» – Umsetzung Tempo-30-Zonen auf freiwilliger Basis – Punktuelle Verkehrsberuhigungsmassnahmen (baulich / markierungstechnisch) zur Behebung der Schwachstellen
Vorgehen / nächste Schritte	– Verkehrsmessungen auf allen Gemeindestrassen – Umsetzung Tempo-30-Zone «Buneggli/Wogmatte inkl. Grottenweg» – Umsetzung restlicher Zonen in Tempo-30-Zonen auf freiwilliger Basis kombiniert mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen (baulich) – Nachmessung 1 Jahr nach Einführung – Bei Fortbestand der Probleme und als Folgemassnahme ist die Einführung einer Tempo-30-Zone nach «Verordnung über die Tempo-30-Zone und die Begegnungszone»
Zuständigkeit	– Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Kanton, BVU
Kosten (Investitionsaufwand)	– Erstellung verkehrstechnisches Gutachten: Fr. 10'000 – 20'000.- – Umsetzung abhängig von Massnahmen
Zeithorizont	Kurz- / mittelfristig
Wirkungskontrolle	– Einschätzung der Sicherheit – Geschwindigkeitsmessungen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.2 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen – A.3 Sensible Orte – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

6.3 Massnahmengruppe B: Parkierung und Mobilitätsmanagement

B.1 Öffentliche Parkierung

Kurzbeschreibung	Die öffentliche Parkierung in Waltenschwil ist grundsätzlich gut organisiert und verfügt nur über punktuelle Überlastungssituationen. In gewissen Quartieren entstehen unsichere Situationen durch Parkierung im Strassenraum. Diese sollen durch eine bessere Organisation der Parkierung behoben werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Handlungsbedarf ist überschaubar und betrifft einzelne Strassenzüge und Parkplätze. Eine Problematik ist das Dauerparkieren im Strassenraum, wobei vor allem die dadurch entstehenden sicherheitsrelevanten Defizite (Übersichtlichkeit) Handlungsbedarf aufwirft. Zu Überlastungen von Parkplätzen kommt es lediglich punktuell durch den Ausflugsverkehr an schönen Tagen.
Ziele	– Bestimmungsgemässe Nutzung der Strassenräume – Geregelte Parkierung im Strassenraum – Sinnvolle und faire Bewirtschaftung – Einfache und leicht Verständliche Umsetzung – Verhältnismässigkeit von Problemdruck und Massnahme
Massnahmen	Umsetzung der Massnahmen aus dem Parkierungskonzept: – Markieren von Parkfeldern im Strassenraum an Problemstellen (insb. Hofmatten-Quartier und Grintenstrasse) – Prüfen von Parkzeitbeschränkungen durch den Gemeinderat – Beobachtung der Situation durch den Gemeinderat. Bei Fortbestand oder Zunahme der Probleme wird die Einführung von Gebühren für das Dauerparkieren oder Parkkarten geprüft. – Prüfen des weiteren Vorgehens am Parkplatz Hessel
Vorgehen / nächste Schritte	– Markieren von Parkfeldern im Hofmattenquartier und an der Grintenstrasse – Markieren von Fussgängerflächen an der Dorfstrasse als Sofortmassnahme zur Umsetzung des strategischen Konzepts, da somit auch die Parkierung besser geregelt wird. – Prüfen des weiteren Vorgehens am Parkplatz Hessel
Zuständigkeit	Gemeinderat
Koordination (involvierte Stellen)	Gemeinderat
Kosten (Investitionsaufwand)	– Geringe Kosten für die Markierung von Parkfeldern – Je nach Umsetzung von weitergehenden Massnahmen fällt Verwaltungs- und Kontrollaufwand an
Zeithorizont	Kurz- / mittelfristig
Wirkungskontrolle	– Einschätzung der Verbesserung der Sicherheit und Übersichtlichkeit – Einhaltung der umgesetzten Bewirtschaftungsmassnahmen – Überlastung öffentliche Parkierung
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.2 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen – A.3 Sensible Orte – A.4 Verkehrsberuhigung – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Parkierungskonzept Waltenschwil

B.2 Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde führt die bereits bestehenden Bestrebungen im Bereich Mobilitätsmanagement fort und setzt neue Massnahmen um.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hat zum Ziel, den Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar. Die Gemeinde ist bereits heute mit Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement aktiv bzw. hat an anderen Stellen im KGV entsprechende Massnahmen definiert – Massnahmen zur Netzentwicklung und Schwachstellenbeseitigung für den Fuss- und Veloverkehr – Signalisation von kommunalen Fusswegen – Veloabstellplätze an der Bushaltestelle «Hofmatten» – Nacht- bzw. Ruftaxi (abends für die ganze Gemeinde, ganztags für den Ortsteil Büelisacker)
Ziele	– Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten, u.a. für – Alltags- und Einkaufswege – Freizeitwege – Schulwege
Massnahmen	– Die Gemeinde bietet Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität an. Dazu werden die bestehenden Angebote weitergeführt und die folgenden Ergänzungen geprüft: – Einführen des Verkaufs von SBB-Tageskarten – Informieren über die bestehenden Angebote im Bereich der Mobilität an der Neuzuzügerinformation und auf der Gemeindehomepage – Aktivere Information über die Sehenswürdigkeiten und Erholungsgebiete auf dem Gemeindegebiet (z.B. Tierpark, Sagenweg, aufgewertetes Bünzufert) durch Neuzuzügerinformation oder Darstellung auf der Homepage – Erstellen von Veloabstellplätzen im Zentrum und bei Einkaufsmöglichkeiten – Teilnahme an «bike to work» durch die Gemeindeverwaltung
Vorgehen / nächste Schritte	– Prüfen, welche Massnahmen in Waltenschwil zweckmässig sind und umgesetzt werden sollen.
Zuständigkeit	Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	Kantonale Fachstelle aargaumobil
Kosten (Investitionsaufwand)	– Kleiner laufender Koordinationsaufwand – Umsetzung Massnahmen: offen – SBB-Tageskarte: Investitionskosten für die Gemeinde von Fr. 14'000 pro Jahr und Tageskarte. Demgegenüber stehen die Einnahmen durch den Verkauf der Tageskarten
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	– Beobachtung der Nutzung von neu eingeführten Angeboten
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– B.1 Öffentliche Parkierung – C.1 Fusswegnetz – C.2 Velowegnetz – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr – C.4 Elterntaxis – D.1 Aufwertung Busangebot – D.3 Aufwertung Nachttaxi
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	www.aargaumobil.ch

6.4 Massnahmengruppe C: Fuss- und Veloverkehr

C.1 Fusswegnetz

Kurzbeschreibung	Das Fusswegnetz ist bereits heute sehr feinmaschig und attraktiv und wird nur punktuell ergänzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Fusswegnetz besteht aus einem Hauptroutennetz, das den wichtigsten Verbindungen ins Zentrum, zur und entlang der Kantonsstrassen, zu den Bushaltestellen und entlang der Bünz entspricht. Das Netz an Quartierstrassen, ergänzt durch verschiedene signalisierte Fusswege, bildet bereits ein gutes Fusswegnetz. Im Sinne einer Netzergänzung soll ein durchgehender Uferweg entlang der Bünz entstehen.
Ziele	– Attraktive und direkte Verbindungen zu den wichtigsten Zielorten in der Gemeinde Waltenschwil (Wohler-/Bremgarterstrasse, Zentrum, Bushaltestellen, Schulanlage) – Gute Anbindung an das Fusswegnetz im Ortsteil Büelisacker – Sicherung von Fusswegen, die über privates Land führen.
Massnahmen	– Laufender Unterhalt und Überprüfung des bestehenden Fusswegnetzes, in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung – Punktuelle Ergänzung des Fusswegnetzes bei Bedarf – Sicherung von Wegrechten bei Fusswegen auf privatem Land
Vorgehen / nächste Schritte	– Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Fusswege – Erwerb von Wegrechten wo dies notwendig ist – Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei Bauvorhaben
Zuständigkeit	Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Grundeigentümer – Abteilung Landschaft und Gewässer des Kantons Aargau
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Kurzfristig bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	– Beurteilung der Nutzung der kommunalen Fusswege
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– C.1 Fusswegnetz – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr – C.5 Bünzuferweg
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

C.2 Velowegnetz

Kurzbeschreibung	Das Velowegnetz wird punktuell ergänzt, die Konfliktstellen werden behoben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Netz für den Veloverkehr besteht aus den Quartierstrassen und den Kantonsstrassen, die teilweise mit einem Velostreifen oder Velowegen ausgestattet sind. Die Gemeindestrassen bilden ein ergänzendes Netz von Nebenrouten. Das Velowegnetz ist heute schon durchgängig und dicht. Punktuell sind Konfliktpunkte oder Konfliktstrecken zu beheben. Die Erschliessung des Ortsteils Büelisacker ist vor allem für Schulkinder nicht optimal.
Ziele	– Bestehende Route auf den Kantonsstrassen erhalten und optimieren – Alternativrouten mit hoher subjektiver Sicherheit anbieten – Direkte Erschliessung und sichere Erschliessung des Ortsteils Büelisacker – Attraktive Veloabstellanlagen an wichtigen Bushaltestellen (B+R) und wichtigen Orten – Sicherung von Velorouten, die über privates Land führen
Massnahmen	– Laufender Unterhalt des bestehenden Velowegnetzes – Aufwertung Veloabstellanlage Gemeindehaus – Neue Veloabstellanlagen an Haltestellen «altes Schulhaus» und «Hessel» vorzugsweise in Fahrtrichtung Wohlen, sowie beim Volg – Sicherung von Wegrechten bei Velorouten auf privatem Land
Vorgehen / nächste Schritte	– Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Velowege – Erwerb von Wegrechten wo dies notwendig ist – Berücksichtigung der Bedürfnisse des Veloverkehrs bei Bauvorhaben
Zuständigkeit	Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Kanton, BVU – Grundeigentümer
Kosten (Investitionsaufwand)	– Laufende Unterhaltskosten – Richtwerte pro Veloabstellplatz: – gedeckt: Fr. 1'000 - 2'000.- – ungedeckt: Fr. 300 - 500.-
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	– Auslastung neuer und aufgewerteter Veloabstellplätze
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– C.2 Velowegnetz – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

Kurzbeschreibung	Die Gefahrenstellen im Fuss- und Velowegnetz werden behoben. Die Umsetzung wird mit anderen Massnahmen auf Gemeindestrassen koordiniert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Auf dem Gemeindegebiet gab es in den letzten Jahren nur vereinzelt Fuss- und Veloverkehrsunfälle. Dies deutet auf ein objektiv sicheres Netz hin. Trotzdem gibt es verschiedene Stellen, die subjektiv unsicher sind. Bereits im Jahr 2011 wurde eine Sammlung mit Konfliktstellen zusammengestellt. Im Rahmen der Erarbeitung wurde eine flächendeckende Erhebung von Schwachstellen des Fuss- und Veloverkehrs im Siedlungsgebiet von Waltenschwil durchgeführt. Die Sammlung von 2011 und die Erhebung im Rahmen des KGV wurden miteinander abgeglichen. Im Bereich der Wohlerstrasse fehlt zu einem grossen Teil eine Veloinfrastruktur, im Weiteren handelt es sich bei den erhobenen Schwachstellen mehrheitlich um unübersichtliche Knotenbereiche oder unzureichende Sichtweiten. Die Konfliktstrecken entstehen teilweise wegen fehlenden Trottoirs an Sammelstrassen. Durch die neue Deponie gemäss kantonalem Richtplan kann es Mehrverkehr von Lastwagen auf den Kantonsstrassen kommen. Deshalb ist ein besonderes Augenmerk auf die Kantonsstrassen und deren Verkehrsentwicklung zu legen. Bei einer Zunahme des Lastwagenverkehrs gilt es die entsprechenden Schwachstellen prioritär zu behandeln.
Ziele	– Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr – Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Velowegnetzes
Massnahmen	– Die Schwachstellen mit hoher Priorität werden proaktiv behoben – Die Schwachstellen der mittleren und niedrigen Priorität werden im Rahmen von laufenden Strassensanierungen behoben
Vorgehen / nächste Schritte	– Überprüfen der vorgeschlagenen Massnahmen zur Sanierung der Gefahrenstellen, auch unter Berücksichtigung der Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Gemeindestrassen – Erstellen Massnahmenprogramm zur Behebung der Konfliktstellen (Massnahmen, Zeithorizonte, Koordinationsbedarf) – Umsetzung gemäss Massnahmenprogramm
Zuständigkeit	Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	BVU Kanton Aargau (für Konfliktstellen im Zusammenhang mit Kantonsstrassen)
Kosten (Investitionsaufwand)	Noch offen
Zeithorizont	Kurz- bis langfristig
Wirkungskontrolle	– Beurteilung der subjektiven Sicherheit nach der Sanierung der Schwachstellen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.1 Kantonsstrasse Bremgarter-/Wohlerstrasse (K362) – A.2 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen – C.1 Fusswegnetz – C.2 Velowegnetz
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Schwachstellenblätter im Anhang – Strategiepapier Verkehrsberuhigung in Waltenschwil, 2011

C.4 Elterntaxis

Kurzbeschreibung	Die Problematik der «Elterntaxis» wird in einem breit abgestützten Prozess mit den Beteiligten angegangen. Die Befindlichkeiten und Beweggründe der Beteiligten werden ermittelt. Gemeinsam mit den Beteiligten werden Massnahmen entwickelt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Es kommt häufig vor, dass Schulkinder mit dem Auto zur Schule gefahren werden. Die sogenannten «Elterntaxis» führen im Umfeld zu viel Verkehr und damit zu gefährlichen Situationen für Kinder, die zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule kommen. Dabei wäre es in der Gemeinde Waltenschwil grundsätzlich für alle Kinder möglich, zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule zu gehen (mit Ausnahme von jüngeren Kindern aus dem Ortsteil Büelisacker). Die Gemeinde Waltenschwil strebt ein sicheres Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr und einen verantwortungsvollen Umgang von Kindern im öffentlichen Raum an.
Ziele	– Hohe Sicherheit im Umfeld der Schule – Wenig «Elterntaxis» mit denen die Kinder zur Schule gefahren werden – Fördern eines verantwortungsvollen Umgangs der Kinder im öffentlichen Raum
Massnahmen	– Aufgleisen eines Prozesses unter Einbezug von Schule, Eltern und Gemeinde, mit Unterstützung durch Vertreter der Polizei und gegebenenfalls weiteren geeigneten Stellen. – Im Rahmen dieses Prozesses sollen Massnahmen zur Förderung der Schulwege zu Fuss oder mit dem Velo ausgearbeitet werden.
Vorgehen / nächste Schritte	– Abstimmung mit Vertretern der Schule zur Aufgleisung des Prozesses – Bestimmung des Prozessablaufs und der Beteiligten
Zuständigkeit	Gemeinderat
Koordination (involvierte Stellen)	– Schule – Repol
Kosten (Investitionsaufwand)	– Kurzfristig: Gewisser Aufwand zur Entschädigung der Prozessbeteiligten – Langfristig: Allenfalls Aufwand zur Umsetzung von Massnahmen
Zeithorizont	Kurzfristig
Wirkungskontrolle	– Umsetzungskontrolle: Wurde der Prozess durchgeführt? – Wirkungskontrolle: Beurteilung der Reduktion der Elterntaxis.
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– B.2 Mobilitätsmanagement – C.1 Fusswegnetz – C.2 Velowegnetz – C.3 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

C.5 Bünzuferweg

Kurzbeschreibung	Entlang der Bünz wird wo möglich ein Uferweg erstellt
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Uferweg entlang der Bünz ist im Siedlungsgebiet Waltenschwil unterbrochen. Die Bünz soll auf dem Gemeindegebiet von Waltenschwil renaturiert und abschnittsweise besser zugänglich gemacht werden. Die Renaturierung und die Ergänzung des Uferwegs sollen kombiniert angegangen werden.
Ziele	– Verbesserte Zugänglichkeit der Bünz im Siedlungsgebiet von Waltenschwil – Punktueller erlebbar machen des Bünzuferes
Massnahmen	– Im Zusammenhang mit der Renaturierung der Bünz wird der Uferweg ergänzt. – Am östlichen Ortseingang von Waltenschwil wird die Zugänglichkeit der Bünz verbessert
Vorgehen / nächste Schritte	– Abstimmung mit dem Renaturierungsprojekt
Zuständigkeit	– Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– BVU Kanton (Abteilung Landschaft und Gewässer)
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	offen, Abstimmung mit dem Renaturierungsprojekt
Wirkungskontrolle	– Prüfung der Durchgängigkeit des Uferwegs – Anzahl Zugangsstellen zur Bünz – Nutzung des Bünzuferes durch die Bevölkerung
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– C.1 Fusswegnetz
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

6.5 Massnahmengruppe D: Öffentlicher Verkehr

D.1 Aufwertung Busangebot

Kurzbeschreibung	Die Taktlücken auf der Buslinie 341 sollen geschlossen werden, sodass ein durchgehender 30-Min.-Takt entsteht.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Buslinie 341 bildet die einzige ÖV-Erschliessung der Gemeinde Waltenschwil. Sie verfügt über eine direkte Linienführung ins Zentrum Wohlen und weiter an den Bahnhof. Die Linie verkehrt in den Hauptverkehrszeiten und über Mittag im 30-Min.-Takt. Dazwischen verkehrt die Linie jedoch mehrheitlich im 60-Min.-Takt, was dazu führt, dass die Gemeinde Waltenschwil ausserhalb der Hauptverkehrszeiten mehrheitlich ungenügend durch den ÖV erschlossen ist.
Ziele	– Aufwertung des ÖV-Angebots in Waltenschwil – Aufwertung der Buslinie in der Nebenverkehrszeit, sodass sie auch für weitere potenzielle Fahrgäste interessant wird (z.B. Einkaufsverkehr)
Massnahmen	– Aktives Einbringen des Anliegens zur Schliessung der bestehenden Lücken des 30-Min.-Taktes.
Vorgehen / nächste Schritte	– Aktives Einbringen des Anliegens zur Schliessung der bestehenden Lücken des 30-Min.-Taktes in die Fahrplangruppe der Repla.
Zuständigkeit	– Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Fahrplangruppe Repla – Abteilung Verkehr Kt. Aargau
Kosten (Investitionsaufwand)	– Betriebskosten Bus werden grundsätzlich durch den Kanton finanziert
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	– Entwicklung Fahrgastzahlen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– B.2 Mobilitätsmanagement – D.4 Behindertengerechte Gestaltung Bushaltestellen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

D.2 Erschliessung Büelisacker

Kurzbeschreibung	Prüfen einer Anerkennung der regulären ÖV-Billete im Ruftaxi.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Ortsteil Büelisacker ist derzeit nicht mit dem regulären ÖV erschlossen. Die Erschliessung erfolgt mit dem «Ruftaxi», das jedoch tariflich nicht in den ÖV integriert ist. Für eine eigene Buslinie zur Erschliessung des Ortsteils dürfte das Fahrgastpotenzial deutlich zu gering sein. Dennoch besteht das Interesse, für das Gebiet Büelisacker eine angemessene ÖV-Erschliessung zu gewährleisten.
Ziele	– Angemessene und bezahlbare ÖV-Erschliessung für den Ortsteil Büelisacker
Massnahmen	– Prüfen einer tariflichen Einbindung des Ruftaxis ins ÖV-System
Vorgehen / nächste Schritte	– Abklärungen mit dem Kanton betreffend der Möglichkeit einer tariflichen Einbindung des Ruftaxis – Abklärungen mit dem Transportunternehmen betreffend der Kosten – Gemeindeinterne Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses
Zuständigkeit	– Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Abteilung Verkehr Kanton Aargau – Transportunternehmen Ruftaxi
Kosten (Investitionsaufwand)	Die Kosten sind Bestandteil der weiteren Abklärungen
Zeithorizont	Erste Abklärungen kurzfristig Umsetzung kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	– Beobachtung Fahrgastfrequenzen Ruftaxi
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– D.3 Aufwertung Nachttaxi
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

D.3 Aufwertung Nachttaxi

Kurzbeschreibung	Ausdehnung der Betriebszeiten und Möglichkeit zur Nutzung in beiden Richtungen des Nachttaxis
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Nachttaxi stellt die abendliche ÖV-Verbindung ab dem Bahnhof Wohlen nach Waltenschwil dar. Das Nachttaxi kann mit einem gültigen ÖV-Ticket genutzt werden und stellt ein attraktives Abendangebot für die Gemeinde Waltenschwil dar. Das Nachttaxi bietet jedoch keinen Anschluss an den jeweils letzten Zug von Lenzburg her. Auch für Fahrten zum Bahnhof Wohlen kann das Nachttaxi nicht genutzt werden.
Ziele	– Aufwertung des Nachttaxis für die Gemeinde Waltenschwil
Massnahmen	– Prüfen einer Verlängerung der Betriebszeiten des Nachttaxis, sodass in Wohlen auch der Anschluss vom jeweils letzten Zug ab Lenzburg abgenommen wird. – Prüfung einer Konzeptänderung des Nachttaxis, sodass dieses auch für Fahrten zum Bahnhof genutzt werden kann (wenn auch mit gewissen Umwegen)
Vorgehen / nächste Schritte	– Abklärungen mit Besteller und Betreiber des Nachttaxis und mit den weiteren betroffenen Gemeinden (Uezwil, Büttikon) ob eine Konzeptanpassung möglich ist. – Abklärung der Kosten der angestrebten Massnahmen
Zuständigkeit	– Gemeinderat Waltenschwil
Koordination (involvierte Stellen)	– Evtl. Repla, Kanton – Gemeinden Uezwil und Büttikon – Transportunternehmen
Kosten (Investitionsaufwand)	Die Kosten sind Bestandteil der weiteren Abklärungen
Zeithorizont	Abklärungen kurzfristig, Umsetzung offen
Wirkungskontrolle	– Monitoring Fahrgastfrequenzen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– D.2 Erschliessung Büelisacker
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

D.4 Behindertengerechte Gestaltung Bushaltestellen

Kurzbeschreibung	Die Bushaltestellen von Waltenschwil sollen behindertengerecht ausgestaltet werden. Aufgrund der Lage im Zentrum und der Fahrgastfrequenzen ist die Umsetzung an den Haltestellen «altes Schulhaus» und «Hofmatten» prioritär.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Derzeit ist in der Gemeinde Waltenschwil nur die Haltestelle «Zentrum» behindertengerecht ausgestaltet. Zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes müssen grundsätzlich alle Haltestellen über einen behindertengerechten Einstieg verfügen. Die Haltestellen «altes Schulhaus» und «Hofmatten» weisen die grössten Fahrgastfrequenzen auf. Ausserdem sind sie durch ihre Lage im Zentrum für die Gemeinde von grösserer Bedeutung. Die Sanierung der Haltestelle «altes Schulhaus» ist im Rahmen der Umsetzung des BehiG-Grobnetzes beim Kanton bereits in Planung.
Ziele	– Behindertengerechte Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet von Waltenschwil
Massnahmen	– Begleitung der Sanierung der Haltestelle «altes Schulhaus» – Anstossen und begleiten einer Sanierung der Haltestelle «Hofmatten» – Anstossen und begleiten der Sanierung der weiteren Bushaltestellen im Rahmen von Drittprojekten.
Vorgehen / nächste Schritte	– Begleitung des Sanierungsprojekts der Haltestelle «altes Schulhaus»
Zuständigkeit	– Dep. BVU, Kt. Aargau
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Waltenschwil
Kosten (Investitionsaufwand)	Offen, Kostenbeteiligung Gemeinde gem. Kantonsstrassendekret
Zeithorizont	Kurz- bis langfristig
Wirkungskontrolle	– Einhaltung Behindertengleichstellungsgesetz
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.1 Kantonsstrasse Bremgarter-/Wohlerstrasse (K362)
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

7 Controlling

Das Controlling umfasst einerseits die Umsetzungskontrolle der beschriebenen Massnahmen und andererseits eine laufende Wirkungskontrolle.

7.1 Umsetzungskontrolle

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des KGV müssen die finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinde berücksichtigt werden. Im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung sollen wenn möglich jährlich Massnahmen ausgewählt und zur Umsetzung im nächsten Jahr freigegeben werden. Die Massnahmen umfassen jeweils Planung, Umsetzung, Controlling und Kommunikation.

Der zuständige Gemeinderat informiert den gesamten Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Falls notwendig (z.B. aufgrund geänderter Rahmenbedingungen), werden im Rahmen dieser Berichterstattung auch inhaltliche oder organisatorische Änderungen beschlossen.

7.2 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle umfasst die Überprüfung der Zielerreichung (übergeordnete Ziele des KGV resp. konkrete Ziele in den Massnahmenblättern).

Die Beschreibung der Zielerreichung erfolgt sowohl qualitativ als auch quantitativ, insb. werden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Einschätzung des subjektiven Sicherheitsempfindens
 - nach der Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen,
 - nach der Sanierung von Strassenabschnitten, sowie
 - nach der Behebung von Schwachstellen im Fuss- und Veloverkehr.
- Gesamtverkehrsaufkommen, einerseits auf Basis der kantonalen Verkehrszählungen, punktuell ergänzt mit Verkehrszählungen auf Gemeindestrassen im Zusammenhang mit aktuellen Projekten.
- Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen an neuralgischen Stellen
- Ein- und Aussteiger im Öffentlichen Verkehr, soweit verfügbar

Die Berichterstattung erfolgt im kleinen Rahmen zusammen mit der Berichterstattung zur Umsetzungskontrolle. Alle vier Jahre (Legislaturperiode) sollen der Umsetzungsstand und die erreichte Wirkung in der Gesamtschau durch den Gemeinderat und die Verwaltung überprüft und festgehalten werden.

8 Genehmigungsbblatt Kanton

Der KGV der Gemeinde Waltenschwil besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. Anhang und den Teilplänen MIV, ÖV, Fussverkehr und Veloverkehr.

Durch den Vorsteher des Departements Bau Verkehr und Umwelt sind die Zielsetzungen (Kapitel 4) zu genehmigen.

Eingereicht zur vorläufigen Beurteilung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt	20.1.2021
Öffentliche Mitwirkung	1.9.2022 bis 30.9.2022
Beschlossen durch den Gemeinderat	27.2.2023
Formelle Anpassung	28.8.2023
Genehmigt durch Vorsteher*in Departement Bau, Verkehr und Umwelt	25.9.2023

Anhang

Anhang 1: Dimensionierungsrichtlinien

Strasstyp	Plätze, Orte	Erschliessungsstrassen (QES, ZS, ZW)	Sammelstrassen (HSS, QSS)	Kommunale Verbindungsstrassen (LVS, Verbindungswege)
Eigentümer	Private / Gemeinde / Kanton	Private / Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde
Hauptfunktion	– Repräsentieren – Kommunizieren – Sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren	– Erschliessen – Sich aufhalten, spielen – Parkieren, abstellen	– Sammeln – Erschliessen – Parkieren, abstellen	– verbinden von Weilern und einzelner Gebäude ausserhalb geschlossener Ortschaften
Anforderungen				
Umfeld				
1. Fussverkehr	1. viele, längs, quer	1. längs und quer	1. vor allem längs	1. wenig
2. Veloverkehr	2. längs und quer	2. vor allem längs	2. vor allem längs	2. ja
3. Parkierung	3. Ein- / Aussteigen, -laden	3. Parkieren	3. tw. Parkieren und Abstellen	3. nein
4. Schwerverkehr	4. Wenn möglich ohne	4. nur ausnahmsweise	4. ja, nur Erschliessung	4. selten
5. ÖV	5. meistens	5. allenfalls Ortsbus	5. Ortsbus	5. i.d.R. nein
Belastbarkeit, typische Verkehrsstärke MIV	Je nach Situation und Ausgestaltung	Bis 4'000 DTV ca 500 Fzg. / Spitzenstd.	4'000 – 6'000 DTV ca 500 – 1'000 Fzg. / Spitzenstd.	Bis 4'000 DTV ca 500 Fzg. / Spitzenstd.
Spezielles	Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung, Kombination mit allen Strassentypen möglich.	Belastbarkeit ist stark begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch. Das kommunale Strassen-Reglement definiert Zuständigkeit und Kostenbeiträge der Anstösser.	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch Hoher LW-Anteil möglich.	reduzierte Ausbaugrösse der Fahrstreifen, Kreuzungen bei reduzierter Geschwindigkeit. Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch.
Gestaltungsprinzipien	Stark siedlungsorientiert	Stark siedlungsorientiert	Primär siedlungsorientiert	auf Fahrzeug-Geometrie ausgelegt
Signalisierte Geschwindigkeit	20/30	30/50	30/50	80
Fahrgeschwindigkeit	Ca. 20 – 30	25 – 30	30	30 - 50
Massgebender Begegnungsfall	Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)	PW /Velo, örtlich PW / PW (LW)	PW / LW (Bus) Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	PW / Velo bei reduzierter Geschwindigkeit
Parameter				
Fahrbahnbreite in m	Je nach Situation	i.d.R. 4.5-5.0m	i.d.R. 5.5 m	i.d.R. 4 - 4.5 m
Öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen
Veloverkehr	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	In der Regel ohne Massnahmen (Koexistenz)	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)
Fussverkehr	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)

Strasstyp	Lokalverbindungsstrasse reduziert (LVS red.)- innerorts	Lokalverbindungsstrasse reduziert (LVS red.) - ausserorts	Lokalverbindungsstrasse (LVS)- inner- orts	Lokalverbindungsstrasse (LVS) - ausser- orts	Hauptverkehrsstrasse (HVS) - ausserorts
Eigentümer	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton
Hauptfunktion	durchleiten sammeln erschliessen Repräsentieren / kommunizieren Ein- und ausladen Queren Sich aufhalten	Verbinden lokal, zwischenörtlich Erschliessen Queren	durchleiten, sammeln Repräsentieren Ein- und ausladen queren	Verbinden Anbinden an das übergeordnete Kantons- strassennetz	verbinden anbinden ans HLS-Netz durchleiten des Transitverkehrs
Anforderungen					
Umfeld					
1. Fussverkehr	1. längs und quer	1. wenig	1. vor allem längs	1. wenig	1. wenig
2. Veloverkehr	2. vor allem längs	2. längs	2.vor allem längs	2. längs	2. zugelassen
3. Parkierung	3. i.d.R. nein	3. i.d.R. nein	3. i.d.R. nein	3. i.d.R. nein	3. nein
4. Schwerverkehr	4. ja	4. ja	4. ja	4. ja	4. ja
5. ÖV	5. ja	5. ja	5. ja	5. ja	5. ja
Belastbarkeit, typische Verkehrsstärke MIV	Bis 2'500 DTV	Bis 2'500 DTV	Bis 6'000 DTV Ca. 700 Fzg. / Spitzenstd.	Bis 6'000 DTV Ca. 700 Fzg. / Spitzenstd.	20'000 DTV oder mehr Ca. 2'400 Fzg. / Spitzenstd.
Spezielles	Sehr hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten.	Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten.	Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten.	Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten.	Gewachsene Verbindungen (Wege, Wild- wechsel zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten.
Gestaltungsprinzipien	Verkehrs- oder siedlungsorientiert, je nach lokaler Situation	primär verkehrsorientiert	Primär verkehrsorientiert	verkehrsorientiert	verkehrsorientiert
Signalisierte Geschwindigkeit	50	80	50	80	80
Fahrgeschwindigkeit	30-50	50-80	30-50	50-80	60 – 80
Massgebender Begegnungsfall	PW / PW bei reduzierter Geschwindigkeit Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	PW / PW bei reduzierter Geschwindigkeit Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	LW / PW bei reduzierter Geschwindigkeit	LW / PW bei reduzierter Geschwindigkeit	Velo + Bus / Bus + Velo
Parameter					
Fahrbahnbreite in m	i.d.R. 5.5 m, je nach Betriebskonzept	i.d.R. 5.5 m, je nach Betriebskonzept	i.d.R. 6.2 m, je nach Betriebskonzept	i.d.R. 6.5 m, Je nach Betriebskonzept	7.5-8.0m
Öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	i.d.R. Busbuchten
Veloverkehr	In der Regel ohne Massnahmen (Koexistenz), evtl. Velostreifen	In der Regel ohne Massnahmen (Koexistenz), evtl. Veloweg	In der Regel ohne Massnahmen (Koexistenz), evtl. Velostreifen	Veloweg	Veloweg
Fussverkehr	Gehweg einseitig, evtl. Fussgängerstreifen mit Insel	Keine Massnahmen	Gehweg einseitig, evtl. Fussgängerstreifen mit Insel	Keine Massnahmen	Keine Massnahmen

Anhang 2: Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

Die Übersicht über die Schwachstellen und die Tabelle betreffen hier alle Verkehrsträger. In den Teilplänen Fuss- und Veloverkehr sind diese entsprechend den Verkehrsmitteln zugeteilt.

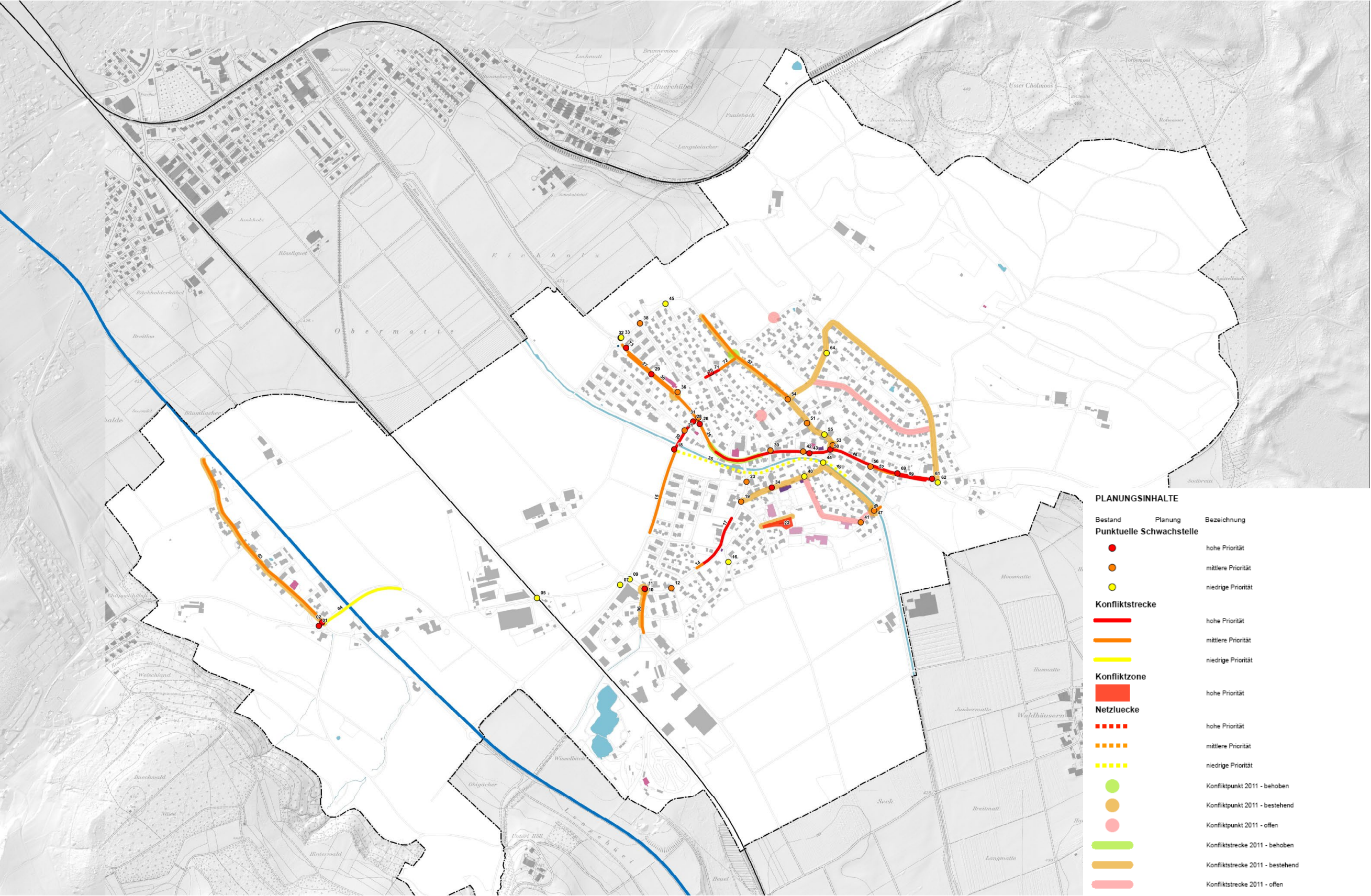


Abbildung 38: Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr

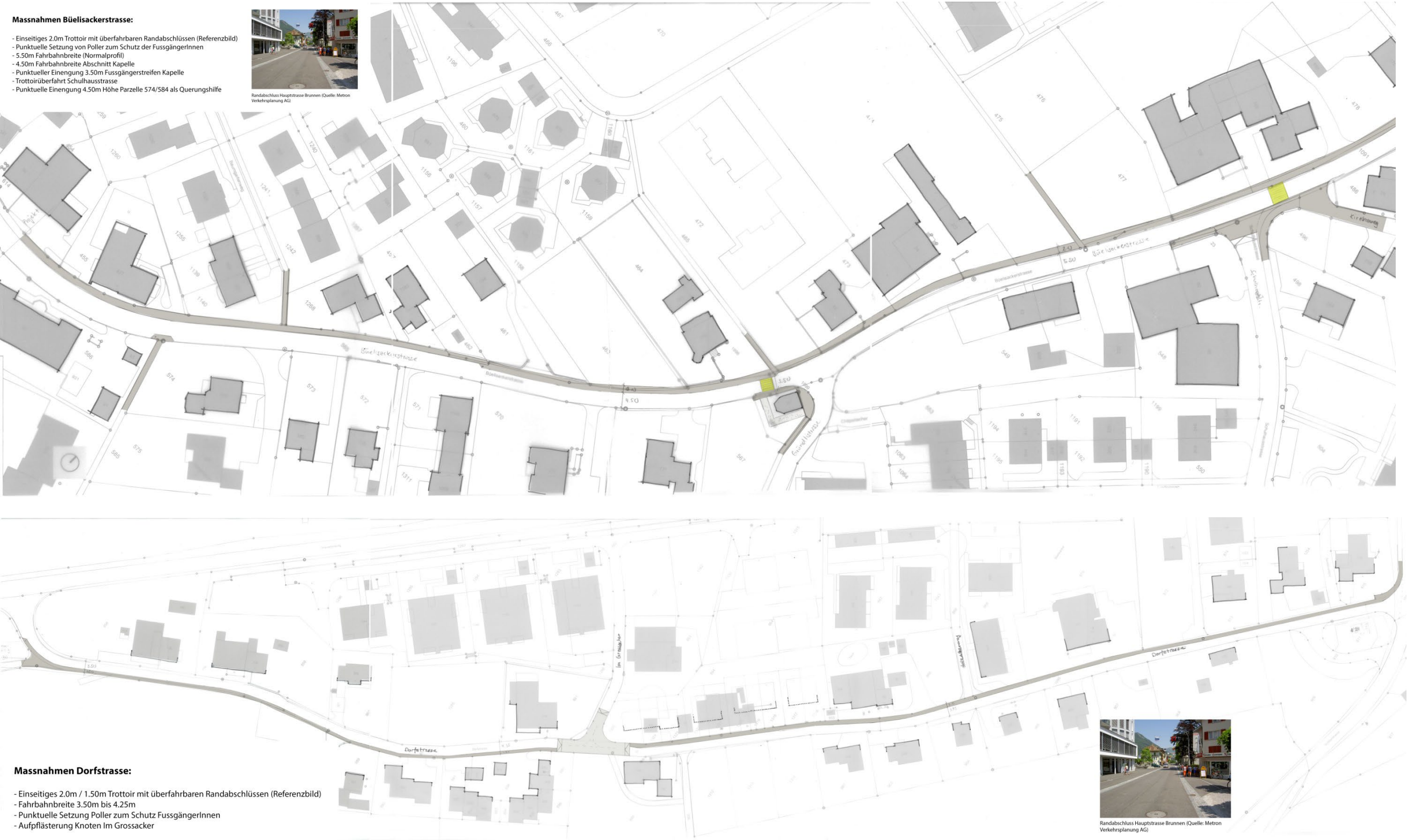
Tabellarische Übersicht Schwachstellen

Nr.	Fuss / Velo	Priorität	Infrastrukturelement	Schwachstellentyp	Schwachstelle	Schwachstellenbeschrieb	Massnahme	Massnahmenbeschrieb
01	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit	mangelhafter Warteraum			Warteraum anpassen; Koordination mit Kanton nötig
02	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit				Bepflanzung schneiden; Koordination mit Kanton nötig
03	Fussgänger	mittel	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung			Trottoir neu	
04	Velo	niedrig	Längsverbindung	andere		Velo auf Trottoir für Kinder gestattet, fehlende Infrastruktur für Erwachsene	Gestaltung Strassenraum	Signalisation Fussweg - Velos gestattet; Koordination mit Kanton nötig
05	Velo	niedrig	Kunstabau	andere		Dimensionierung (Breite 3.0 m, Höhe 2.25 m)	Umgestaltung Kunstbauten	Beleuchtung optimieren, Hell streichen
06	Fussgänger	mittel	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung			Trottoir neu	neuer Fussweg im Quartier geplant
07	Fussgänger	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte Querungshilfe	mangelhafte Breite Querungshilfe	Breite <2.0 m, fehlender Randabschluss, Leuchtpunkthöhe	Mittelinsel verbreitern, Beleuchtung	Sanierung Knoten Chres-/Büelisackerstrasse geplant; Koordination mit Kanton nötig
09	Fussgänger	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Lichtpunkthöhe	Beleuchtung	Sanierung Knoten Chres-/Büelisackerstrasse geplant; Koordination mit Kanton nötig
10	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit		Fehlende Fussgängerführung Knoten	Umgestaltung Knoten	Sanierung Knoten Titlis-/Büelisackerstrasse geplant
11	Velo	hoch	Querungsmöglichkeit	andere		Mangelhafte Veloführung	Umgestaltung Knoten	Sanierung Knoten Titlis-/Büelisackerstrasse geplant
12	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Fehlende Sichtbarkeit Einmündung Fussweg, Kinderhort	Gestaltung Strassenraum	Punktuelle Einengung, Temporegime prüfen
14	Fussgänger	mittel	Längsverbindung	Trottoirbreite sehr schmal (< 1.50 m)	Belagsschaden		Trottoir Verbreiterung	Temporegime prüfen
15	Velo	mittel	Längsverbindung	andere		Fussweg von Velos benutzt, Breite 2.0 m		Fussweg verbreiten, Veloinfrastruktur Strasse; Koordination mit Kanton nötig
16	Velo	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Bepflanzung Garten	Gestaltung Strassenraum	Temporegime prüfen
17	Fussgänger	hoch	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung			Trottoir neu	Temporegime prüfen
18	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit			Fussgängerstreifen/Querungshilfe	Koordination mit Kanton nötig
19	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit	fehlender/mangelhafter Randabschluss		andere, Umgestaltung Knoten	Randabschluss anpassen
20	Velo	hoch	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung		fehlende Veloinfrastruktur		Markierung Velostreifen 1.50m; Koordination mit Kanton nötig
21	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	fehlende Querungshilfe bei Fussgängerstreifen		Abstand Kandelaber zum Fussgängerstreifen >10 m	Fussgängerstreifen/Querungshilfe, Beleuchtung	evtl. Versetzung FG-Streifen; Koordination mit Kanton nötig

Nr.	Fuss / Velo	Priorität	Infrastrukturelement	Schwachstellentyp	Schwachstelle	Schwachstellenbeschrieb	Massnahme	Massnahmenbeschrieb
22	Fussgänger	hoch	Längsverbindung	andere	Konfliktstelle MIV	Parkierung, Elterntaxi, Führung Fussgänger, Veloparkierung Gemeindehaus mangelhaft	Gestaltung Strassenraum	Temporegime prüfen (Begegnungszone)
23	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Bepflanzung Garten	Umgestaltung Knoten	Bepflanzung schneiden
25	Velo	mittel	Längsverbindung	andere		Breite Velostreifen 1.25 m beidseitig, zu schmal	andere	Veloinfrastruktur anpassen; Koordination mit Kanton nötig
26	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit		Zugang Bushaltestelle	Fussgängerstreifen/Querungshilfe, Umgestaltung Knoten	Lage Bushaltestellen optimieren; Koordination mit Kanton nötig
27	Velo	mittel	Längsverbindung	andere		Velostreifen Breite 1.25 m einseitig, zu schmal	andere	Veloinfrastruktur anpassen; Koordination mit Kanton nötig
28	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Bepflanzung Vorgarten	andere, Umgestaltung Knoten	Bepflanzung anpassen
29	Velo	hoch	Querungsmöglichkeit	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit		Mangelhafte Veloführung, Veloroute	Änderung Markierung / Signalisation	Systemwechsel Veloweg auf Velostreifen klären; Koordination mit Kanton nötig
30	Velo	mittel	Längsverbindung	andere		Velo-/Fussweg 2.5 m, zu schmal für Mischverkehr und Velo im Gegenverkehr, Veloroute	Trottoir Verbreiterung	Koordination mit Kanton nötig
31	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Bepflanzung Vorgarten	andere	Bepflanzung anpassen; Koordination mit Kanton nötig
32	Velo	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit	mangelhafte Breite Querungshilfe	Mittelinsel <1.7 m, Veloroute	Mittelinsel verbreitern, Änderung Markierung / Signalisation	Koordination mit Kanton nötig
33	Fussgänger	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		fehlender Fussgängerstreifen	Fussgängerstreifen	Koordination mit Kanton nötig
34	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Schule, fehlende Sichtbarkeit Einmündung Fussweg	andere, Gestaltung Strassenraum	Punktuelle Einengung, Temporegime prüfen
35	Fussgänger	Niedrig	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung			andere	Erstellung Fussweg - Projekt Jahr 2012
36	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit			Änderung Markierung / Signalisation	Koordination mit Kanton nötig
38	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Bepflanzung Garten, unklare Knotengestaltung	Umgestaltung Knoten	Temporegime anpassen
39	Fussgänger	mittel	Längsverbindung	Trottoirbreite sehr schmal (< 1.50 m)			Trottoir Verbreiterung	Trottoirüberfahrt prüfen; Koordination mit Kanton nötig
40	Velo	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Veloroute, Bepflanzung schneiden, Temporegime prüfen, Bodenmarkierung		Bepflanzung schneiden, Temporegime prüfen
41	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit		Kindergarten	Trottoir neu	
42	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit		Zugang Restaurant, Arztpraxis, Fussweg	Fussgängerstreifen/Querungshilfe	Koordination mit Kanton nötig
43	Fussgänger	hoch	Längsverbindung	Trottoirbreite schmal (ca. 1.50 m)		Parkierung	andere	Parkierung anpassen; Koordination mit Kanton nötig

Nr.	Fuss / Velo	Priorität	Infrastrukturelement	Schwachstellentyp	Schwachstelle	Schwachstellenbeschrieb	Massnahme	Massnahmenbeschrieb
44	Fussgänger	niedrig	Kunstbau	andere	Belagsschaden	Dimensionierung (Breite ca. 1.5 m), Wanderweg	Umgestaltung Kunstbauten	
45	Fussgänger	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Bepflanzung Garten	Umgestaltung Knoten	Temporegime anpassen
46	Velo	hoch	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung		keine Veloinfrastruktur		Velostreifen 1.50m markieren; Koordination mit Kanton nötig
47	Velo	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Veloroute, Bepflanzung Garten, Längsneigung Kindergartenstr. ca. 10%		Bepflanzung schneiden
48	Fussgänger	Niedrig	Netzlücke	fehlende Längsverbindung			Fussweg	
49	Fussgänger	mittel	Kunstbau	fehlende Längsverbindung	Belagsschaden	Schulweg, Kindergarten	Umgestaltung Kunstbauten	
50	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit	mangelhafter Warteraum	Warteraum im Bereich Bushaltestelle, Wanderweg	Gestaltung Strassenraum	Koordination mit Kanton nötig
51	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit			Trottoirüberfahrt	Temporegime prüfen
52	Fussgänger	mittel	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung			Trottoir neu	zusätzlich Temporegime prüfen
53	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Zugang Bushaltestelle		Umgestaltung Knoten Zelglistrasse; Koordination mit Kanton nötig
54	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit			andere	Trottoirnase
55	Fussgänger	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Wanderweg	Beleuchtung	
56	Fussgänger	mittel	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit	andere	Mangelhafte Fussgängerführung	Umgestaltung Knoten	Koordination mit Kanton nötig
57	Fussgänger	mittel	Längsverbindung	Trottoirbreite schmal (ca. 1.50 m)			Trottoir Verbreiterung	Koordination mit Kanton nötig
59	Fussgänger	hoch	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung			Trottoir neu	Koordination mit Kanton nötig
61	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Hohe Geschwindigkeit	Nachrüstung Fussgängerstreifen mit Querungshilfe, Beleuchtung	Koordination mit Kanton nötig
62	Fussgänger	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit			Beleuchtung	Koordination mit Kanton nötig
64	Fussgänger	niedrig	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Elektrokasten	andere	Elektrokasten versetzen
69	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	mangelhafte punktuelle Querungsmöglichkeit		Schulweg, hoher DTV, fehlende Mittelinsel	Nachrüstung Fussgängerstreifen mit Querungshilfe, Beleuchtung	Koordination mit Kanton nötig
70	Fussgänger	hoch	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung		Zugang Spielplatz	Trottoir neu	zusätzlich Temporegime prüfen
71	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	fehlende punktuelle Querungsmöglichkeit		Zugang Spielplatz	Gestaltung Strassenraum	Punktuelle Einengung, Temporegime prüfen
72	Fussgänger	mittel	Längsverbindung	fehlende Längsverbindung		Zugang Spielplatz	Trottoir neu	zusätzlich Temporegime prüfen
73	Fussgänger	hoch	Querungsmöglichkeit	andere	andere	Konflikt mit Velos bei Bushaltestelle	andere	Aufmerksamkeit Velos verbessern

Anhang 3: Konzeptskizzen



Massnahmen Grintenstrasse:

- Einseitiges 2.0m / 1.75m / 1.50m Trottoir mit überfahrbaren Randabschlüssen (Referenzbild)
- Fahrbahnbreite 4.5m-5.0m (Steigung) 5.50m (Gerade)
- Punktuelle Setzung Poller zum Schutz FussgängerInnen
- Längsparkierung und Baumsetzungen



Randabschluss Hauptstrasse Brunnen (Quelle: Metron Verkehrsplanung AG)



Massnahmen Zelglistrasse:

- Einseitiges Trottoir mit überfahrbaren Randabschlüssen (Referenzbild)
- Fahrbahnbreite 3.50m bis 5.0m
- Punktuelle Setzung Poller zum Schutz FussgängerInnen
- Aufpflasterung Knoten Rebhaldenstrasse
- Trottoirüberfahrt Knoten Tannweg
- Punktuelle Einengungen als Querungshilfen
- Trottoirüberfahrt Oberdorfstrasse prüfen



Randabschluss Hauptstrasse Brunnen (Quelle: Metron Verkehrsplanung AG)



Massnahmen Bremgartenstrasse:

- Mittelbereich als Querungshilfe und Abbiegehilfe
- Fahrbahnhaltstellen
- Neue Platzgestaltung
- Veloabstellplätze (Bike and Ride)

metron

**Stahlrain 2
Postfach**

**5201 Brugg
Schweiz**

**info@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00**