

CVP Ortspartei Wohlen
CVP Einwohnerratsfraktion

Februar 2011

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Eingaben im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung

Die CVP Wohlen dankt für die Möglichkeit, zum kommunalen Gesamtplan Verkehr (in der Folge KGV genannt) Stellung nehmen zu können. Wir haben damit eine Arbeitsgruppe beauftragt.

Gesamtbeurteilung

Das Planungswerk, bestehend aus dem Bericht KGV und den Anhängen, erachten wir als taugliches Instrument mit sorgfältigem Aufbau und nachvollziehbaren Ergebnissen. Positiv ist insbesondere zu werten, dass die Bevölkerung durch verschiedene Begehungen und Besprechungen in die Planung einbezogen worden ist. Ebenfalls positiv ist die Tatsache, dass möglichst aktuelle Grundlagendaten verwendet wurden. Die graue Kennzeichnung des Genehmigungsinhaltes dient einer guten Gliederung. Die Karten, Pläne und Tabellen des uns zur Verfügung gestellten KGV im Format A4 erleichtern die Beurteilung allerdings nicht.

Die CVP ist nicht mit allen Aussagen und Planungsergebnissen einverstanden und wird in der Folge dazu Stellung nehmen.

Zum Parkierungskonzept werden wir separat Stellung nehmen.

Gegenstand der Eingaben

1.

Kapitel 6.1. Agglomerationsprogramm

Antrag

Die Gemeinde hat aufzuzeigen, inwieweit das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost (Erarbeitung Kanton 2007, Prüfung Bund Dez 2008) im vorliegenden KGV konkret umgesetzt werden soll.

Die Gemeinde hat aufzuzeigen, weshalb die Vorgaben des Agglomerationsprogramms im Finanzplan 2011-2015 (Fipla) nicht berücksichtigt, resp. verschoben wurden.

Begründung

Die CVP stellt fest, dass zwischen dem Agglomerationsprogramm und dem Finanzplan erhebliche Differenzen bestehen.

Beispiel 1: Unterführung SBB für den Langsamverkehr Wilerzelgstrasse - Allmendstrasse.

Kanton Priorität A, Realisierung 2011-14. Kosten: 0.6 Mio. Bund stimmt zu.

Gemeinde KGV: im Teilrichtplan Velo allgemein formuliert. Im Anhang F-1.1. Priorität kurz.

Gemeinde Fipla: S.29 Nr.633: 1.66 Mio Code C (ohne Priorität), hinausgeschoben, nach 2015.

Beispiel 2: BDWM: neue Einführung in den Bahnhof Wohlen

Kanton Priorität A, Realisierung 2011-14. Kosten 6 Mio, Bund Priorität C (Frage: Was gilt?)

Gemeinde KGV: im Teilrichtplan öV enthalten. Im Anhang Oe 1.5. enthalten. Priorität kurz.

Gemeinde Fipla: S.29 Nr. 651 0 Mio Fr, Code C, belassen, nach 2015

Ist sich der Gemeinderat bewusst, dass dadurch zwar Investitionskosten hinausgeschoben werden, aber dafür Bundes- und Kantonsbeiträge nicht ausgerichtet werden? Teilt er dies dem Einwohnerrat bei der Behandlung des Finanzplanes mit?

2.

Kapitel 7.2. Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Antrag

Das Kapitel ist redaktionell zu überarbeiten

Begründung

Unter „Stärkung des Regionalzentrums Wohlen“ sind mit Spiegelstrichen drei Massnahmen genannt, die im Folgenden noch einmal mit eingeschobenen Titeln genannt werden, ohne dass zusätzliche Informationen gegeben werden.

3.

Kapitel 7.3. Säulen der Verkehrsplanung

Zustimmung

Die CVP unterstützt das Konzept mit den 6 genannten Säulen der Verkehrsplanung. Ausdrücklich begrüssen wir das Ziel der drastischen Reduktion der zu hohen Unfallzahlen. Die Verkehrsplanung im Zentrum muss in enger Koordination mit der Überarbeitung der Nutzungsplanung Siedlung und der Bau- und Nutzungsordnung erfolgen. Damit werden die Grundlagen für eine erwünschte Aufwertung des Zentrums geschaffen.

4.

Kapitel 7.4. Grobkonzept

Antrag

Grafische Überarbeitung oder bessere Erklärung in der Tabelle (Legende)

Begründung

Es ist erst nach genauerem Studium ersichtlich, dass nicht eine gelbe Zentrumsfläche von Hauptachsen durchzogen wird, sondern dass die gelben Flächen durch die Hauptachsen voneinander getrennt werden. Erst dann wird klar, dass die Einführung von Tempo 30 nur für die Flächen, nicht aber für die Hauptachsen gilt. In der Tabelle sollte bei den Hauptachsen auch die signalisierte und/oder angestrebte Geschwindigkeit aufgeführt werden.

Bemerkung

Einzelne Mitglieder der Arbeitsgruppe bedauern es, dass auf die Option Einbahnring im Voraus verzichtet wird, obwohl noch nicht klar ist, wie die Netzlösung (für Lastenzüge) befriedigend funktionieren wird.

5.

Kapitel 8. Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Zur Parkierung nehmen wir in der „Vernehmlassung zum Parkierungskonzept und Grundlagen für ein Parkierungsreglement“ mit separatem Schreiben Stellung.

6.

Kapitel 8.2. Stossrichtungen

Anträge

Zu den Punkten 2 und 5: Durchgangsverkehr:

1. Durch regelmässige Erhebungen an festgelegten Messpunkten soll sichergestellt werden, dass die Gesamtmenge des MIV, die Menge des Durchgangsverkehrs und die Menge des Ziel- und Quellverkehrs, sowie die Entwicklung dieser Grössen fortlaufend nachgeführt werden.
2. Der Gemeinderat hat dafür zu sorgen, dass die Südumfahrung, welche kantonale festgesetzt ist, innert nützlicher Frist erstellt wird. Er hat sich gegen zeitliche Verschiebungstendenzen beim Kanton mit Nachdruck zu wehren.
3. Es ist aufzuzeigen, welche lenkenden, resp. flankierenden Massnahmen, ausser Umfahrungsstrassen, den Durchgangsverkehr vom Zentrum und gleichzeitig von den Wohnquartieren fernhalten können.

Begründungen

1. Genaue Grundlagen bilden die Voraussetzungen für weitere Planungen und Steuerungen der Verkehrsmenge.
2. Von diesen Grundlagen ist die Beurteilung des Realisierungszeitpunkts der Südumfahrung abhängig. Der politische Prozess muss mit grossem Vorlauf auf den Realisierungszeitpunkt angegangen werden.
3. Gemäss Punkt 2 soll der Durchgangsverkehr durch lenkende Massnahmen möglichst vom Zentrum (...) ferngehalten werden. Welche Massnahmen sind dies? Und bei Punkt 5 soll durch flankierende Massnahmen das ganze Gemeindegebiet langfristig vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Welche Massnahmen sind dies.

In diesem Kapitel gelingt es nicht, die in den Stossrichtungen genannten Ziele ohne Widerspruch in Einklang zu bringen. Ohne Umfahrung(en) kann das Zentrum mengenmässig nicht entlastet werden, ohne die Quartierstrassen vermehrt zu belasten. Lenkende Massnahmen verringern die Verkehrsmenge nicht, sie verlagert sich lediglich. Auch die geplante(n) Umfahrungsstrasse(n) liegen grösstenteils im „ganzen Gemeindegebiet“ (ausser man meine mit Gemeindegebiet das Siedlungsgebiet). Solange die Südumfahrung nicht realisiert ist, kann das Zentrum nicht vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Konsequenterweise ist auch die Nutzenbachstrasse als Umfahrungsstrasse zu bezeichnen, welche in der Lage ist, das Zentrum (nicht aber Anglikon) zu entlasten. Falls weitere flankierende Massnahmen ausserhalb des Gemeindegebietes in Frage kommen, sind sie im KGV zu nennen.

7.

Kapitel 8.4. Strassentypisierung

Feststellung:

Nach unseren Informationen beruhen die Klassierungen der Hauptverkehrsstrassen (rot) und der Verbindungsstrassen (orange) auf kantonalen Vorgaben. Sie haben keinen Einfluss auf die Geschwindigkeiten. Aus der unterschiedlichen Klassierung kann nicht auf die Verkehrsmengen und die Wichtigkeit geschlossen werden. Gemäss Kapitel 5.3. Abbildung 7 haben die Niederwilerstrasse (rot) und die Walteschwilerstrasse, Nutzenbachstrasse und Freiämterstrasse (orange) ein vergleichbares Verkehrsaufkommen

8.

Kapitel 8.6. Übersicht Massnahmen und Teilrichtplan MIV

Grundsätzlich unterstützt die CVP die meisten der aufgezeigten Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren.

Anträge:

1. Es ist eine zusätzliche Eingangspforte Freiämterstrasse zu prüfen.
2. Der Kreisel Niederwilerstrasse/Jurastrasse/Anglikerstrasse ist vordringlich zu realisieren.
3. Von den geplanten Kreiseln Nordstrasse und Litzibuch ist nur einer zu realisieren.
4. Von den Kreiseln Cellpack/Ferro (Villmergen) und Industriestrasse ist nur einer zu realisieren.
5. Die Engstelle Industriestrasse ist nicht zur Unterbindung von Schleichverkehr zu planen, sondern als Schutz für den Fuss- und Veloverkehr.
6. Die Signatur (schwarzer Winkel) und ihre Erklärung für die Engstellen Steingasse und Aeschstrasse sind auf dem Plan nachzutragen.
7. Die Engstelle Alte Bremgarterstrasse gehört an den Rand des Siedlungsgebietes.
8. Es ist eine Engstelle an der Fischbacherstrasse zu planen.
9. Es ist zuerst das Funktionieren der Netzlösung im Zentrum zu beweisen, bevor auf Einbahnführungen definitiv verzichtet wird.
10. Bei der Ergänzung des Strassennetzes ist die Funktion Aargauerstrasse / Bahnhofplatz bei der Neugestaltung des Bahnhofbereichs zu prüfen.

Begründungen:

1. Zur genannten Massnahme „Eingangspforten bei allen Ortseinfahrten“ stellen wir fest, dass diese bei der Freiämterstrasse fehlt. Trotz geplantem Knoten lädt die breite und Richtung Bahnüberführung abfallende Freiämterstrasse zu höheren Geschwindigkeiten ein.
2. Der Bau dieses Kreisels ist Voraussetzung zur Vermeidung des Schleichverkehrs Litzibuch. Je nach den Frequenzen nach dessen Bau erübrigt sich der Bau eines Kreisels Litzibuch.
3. Zwischen Anglikon und Wohlen Jurastrasse sind vier Kreisel geplant. Das ist zuviel. Im Zusammenhang mit der Erschliessung der neu geplanten Gewerbezone nördlich der Anglikerstrasse soll nur einer der beiden Kreisel realisiert werden. Dabei soll eine Trennung des Verkehrs Gewerbegebiet und des Verkehrs Wohngebiet angestrebt werden.
4. Hier ist nochmals zu überlegen, wie das Gebiet Ferro und Industriestrasse/Grenzweg (mit Aldi Villmergen) am zweckmässigsten von der Nutzenbachstrasse/Anglikerstrasse her erschlossen werden kann. Es kann sich dadurch auch eine Entlastung des Knotens Freiämterhof ergeben.
5. Je nach Resultat der erneuten Überlegungen zu Punkt 4 hat die Erschliessungs- und Entlastungsfunktion über die Industriestrasse Vorrang, weshalb mit der Massnahme nicht Schleichverkehr unterbunden werden soll, sondern der Langsamverkehr von der Mühlenstrasse (Villmergen) ins Zentrum und ins Wil geschützt werden soll.
6. Alle Kartensignaturen sollen in der Legende erklärt werden.
7. Die Engstelle am Waldrand beim Vitaparcours ist ein Fremdkörper und dürfte dort die angestrebte Wirkung nicht erzielen. Sie ist näher zum Siedlungsgebiet zu verschieben und dient gleichzeitig als Einfahrtsbremse ins Siedlungsgebiet.
8. Eine Engstelle an der Fischbacherstrasse hätte die gleiche Funktion und analoge Lage wie die Engstelle Alte Bremgarterstrasse.
9. Das Funktionieren der Netzlösung ist noch nicht nachgewiesen und muss sich zuerst noch bewähren. Unklar und kritisch für grosse Nutzfahrzeuge, insbesondere mit Anhängern ist die Verkehrsführung im Kirchenrain. Ausserdem gibt es keine Angaben darüber, ob das Linksabbiegen von der Bremgarterstrasse in die Zentralstrasse als gefährlich (siehe Unfallzahlen) und den Verkehrsfluss hemmend unterbunden werden soll.
10. Mit den möglichen Veränderungen im Bereich des Bahnhofs (ev. Verlegung BDWM-Gleis; ev. Verlegung Busbuchten und Überdachung) muss eine attraktive Neugestaltung des bestehenden oder entstehenden Bahnhofplatzes und seiner Erschliessung geplant werden. Dazu gehört auch die Option, mit der jetzt noch unterbrochenen Aargauerstrasse eine neue Verkehrsführung zu planen, mit der auch von der Freiämterstrasse her ein (Bus-)Zugang zum Bahnhof und den P+R Plätzen geschaffen werden könnte. Dies würde auch zur Entlastung des Zentrums beitragen.

9.

Kapitel 9.2 Stossrichtungen, Fuss- und Veloverkehr und Kapitel 9.5. Übersicht Massnahmen

Mit den Stossrichtungen und Massnahmen ist die CVP Wohlen grundsätzlich einverstanden. Wir legen grossen Wert auf sichere und attraktiv gestaltete Fuss- und Velowege, im Besonderen der Schulwege. An möglichen Zielpunkten des Veloverkehrs sind (gesicherte) Parkierungsmöglichkeiten wichtig. Die Teilrichtpläne nehmen die guten Absichten der Stossrichtungen leider teilweise nicht auf. Im Folgenden werden zusätzliche Anregungen gemacht, die den Stossrichtungen entsprechen.

10.

Kapitel 9.2 Teilrichtplan Fussgänger

Anträge:

1. Vom Bahnhof ins Zentrum und zu den Schulen Halde ist eine durchgehende Hauptroute Fussgänger zu planen, zu sichern und zu markieren.
2. Vom Bahnhof ist eine durchgehende Hauptroute nördlich entlang der Bahnlinie und über eine neue Überführung Zentralstrasse bis zur Allmendstrasse zu planen und zu erstellen.
3. Auf den geplanten Fussweg nördlich der Bünz zwischen Bifangstrasse und Friedhofstrasse soll verzichtet werden. Der bestehende Fussweg südlich der Bünz soll aufgewertet werden.
4. Von Zentralstrasse/Casino ist entlang des nördlichen Bünzufers zum Islerareal eine Verbindung zu erstellen.
5. Das Funktionieren der bestehenden Fussgängerstreifen ist zu überprüfen und die Erstellung neuer Übergänge ist zu planen. Beispiel: Die Situation an der Waltenschwilerstrasse auf den Schulwegen zum Schulhaus Junkholz befriedigt nicht.

Begründungen:

1. Der Fussgängerverkehr vom Bahnhof über das Zentrum zu den Schulen und umgekehrt ist möglichst abseits der Zentralstrasse zu führen. Als Alternative bietet sich eine Achse zwischen Bahnhofstrasse und Friedhofstrasse an: Bahnhofweg – Wehrlistrasse – Bünzbrüggli südlich Vögele – Postplatz – Schulweg. Diese Route wird schon heute stark begangen und soll als sicherer Weg ausgebaut werden. Fusswege sollten überall breiter sein als für eine Person.
2. Grosse Gruppen von Fussgängern überqueren heute auf dem Weg zu den Schulen Bünzmatt und Kantonsschule, sowie zu den Sportanlagen die gefährliche Zentralstrasse im Bereich Aargauerstrasse – Eisenbahnweg. Hier ist eine Alternative möglich. Angelehnt an die heutige Eisenbahnüberführung über die Zentralstrasse kann eine Fussgänger-/Velobrücke erstellt werden, mit der die Zentralstrasse niveaufrei und völlig gefahrlos überquert werden kann. Für die Verbindung vom Bahnhof besteht Platz zwischen der Post Wohlen 1 und den Geleisen bis zur Überführung. Auf der anderen Seite soll die neue Verbindung mit der Verlängerung der Allmendstrasse und der geplanten Unterführung Wil verknüpft werden. So können die Gebiete auf beiden Seiten der Bahn, sowie nördlich und südlich der Zentralstrasse ideal verknüpft werden. Der Bahnhof ist von allen Seiten gefahrlos zugänglich. Zu betonen ist, dass die bestehenden Freiflächen im Wil überbaut und erschlossen werden sollen.
3. Der Vorschlag im Teilrichtplan Fussgänger ist einleuchtend und theoretisch richtig. Praktisch dürfte sich eine durchgehende Verbindung bei zwei Dutzend privaten Eigentümern und ihren Gärten zur Bünz hin wohl schwerlich realisieren lassen. Erfolgsversprechender ist ein besserer Ausbau und Gestaltung des bestehenden schmalen Weges auf der anderen Bünzseite.
4. Das Islerareal wird in den nächsten Jahren überbaut und zu einer attraktiven Zone für Fussgänger. Die im Plan (kaum sichtbar) eingezeichnete Verbindung ist im Zusammenhang mit der Überbauung zu realisieren. Tangiert sind weitere Liegenschaftseigentümer. Möglich wäre beim Gebäude Zentralstrasse 30A (Akropolis) eine attraktive Arkade im Erdgeschoss. Diese Verbindung stellt mit der Weiterführung zwischen Bünz und Vögele zum Brüggli eine ruhige Alternative zur Hauptachse Bünzstrasse - Bahnhofstrasse dar.

5. An der Waltenschwilerstrasse fehlt in Richtung Waltenschwil zwischen Turmstrasse und Eichhaldenweg ein Trottoir oder ein markierter Fussgängerstreifen entlang der Fahrbahn mit Querungsmöglichkeit. Diese Massnahme dient der Sicherheit der Schülerinnen und Schüler.

11.

Kapitel 9.2 Teilrichtplan Velo

Antrag

1. Vom Gebiet Bahnhof ins Zentrum und zu den Schulen Halde ist eine durchgehende Hauptroute Velo zu planen, zu sichern und zu markieren, welche die Zentralstrasse meidet und die Friedhofstrasse sicher quert.
2. Vom Bahnhof ist eine durchgehende Hauptroute nördlich entlang der Bahnlinie und über eine neue Überführung Zentralstrasse bis zur Allmendstrasse zu planen, und zu erstellen.
3. Für die Veloverbindung zwischen BD-Tunnel und Friedhofstrasse entlang der Bünz ist eine alternative Verbindung zu planen.
4. Für die durch Fahrverbote und Schranken unterbrochene Veloverbindung beim Schulhaus Junkholz ist eine alternative Lösung zu suchen.

Begründung

1. Die Begründung lautet ähnlich wie bei der Fussgängerverbindung. Bei den Velos kommt hinzu, dass viele Schülerinnen und Schüler der Bezirksschule aus Villmergen auf verschiedenen Wegen den Bahnhof erreichen und auf verschiedenen Wegen zu den Schulen fahren. Eine der Verbindungen ist die gleiche wie bei den Fussgängern beschrieben, obwohl diese zum Teil mit einem Fahrverbot versehen ist (Weg zwischen Parkplatz Vögele und Liegenschaft Postplatz 4-6 und Schulweg bis zur Rigistrasse) Hier muss eine gut markierte und ausgebaut Verbindung mit einem sicheren Übergang über die Friedhofstrasse geplant werden.
2. Identische Begründung wie oben bei Fussgänger.
3. Da sich die geplante Aufteilung Fussgänger und Velo auf beide Bünzseiten in absehbarer Zeit kaum verwirklichen lässt (siehe Ausführungen bei 9.1.) soll, bis der bestehende mit einem Fahrverbot belegte und dennoch häufig befahrene Weg ausgebaut ist, der Veloverkehr auf die Route Bifangstrasse – Stegmattweg verlegt werden.
4. Das Fahrverbot auf beiden Seiten der Bünz zwischen Schulhaus Junkholz und Sportanlagen wird mit der Sicherheit der Schülerinnen und Schüler begründet. Sie unterbricht aber die Veloroute entlang der Bünz. Durch das mehrheitliche Nichteinhalten des Fahrverbotes, welches im Übrigen nur von Süden her signalisiert ist, ergeben sich gefährliche Situationen. Zu prüfen sind zeitlich beschränkte Fahrverbote (Schulzeiten), Öffnung wenigstens einer der Verbindung für Velos mit Schutzmassnahmen für Fussgänger, die Verlegung der Veloroute (beispielsweise auf die Waltenschwilerstrasse, welche entsprechend auszubauen wäre) Denkbar ist auch eine neue Unterführung bei der geplanten Haltestelle Bifang.

12.

Kapitel 10 Öffentlicher Verkehr

Verweis auf Vernehmlassung CVP

Bezüglich öffentlichem Verkehr verweisen wir auf unsere Vernehmlassung zur Gesamtrevision Richtplan (des Kantons) von 2010. Davon legen wir im Anhang einen Auszug aus der Zusammenfassung bei. Ebenfalls haben wir uns beim Geschäft „Optimierung Ortsbus“ beteiligt.

13.

Kapitel 10.2. Stossrichtungen**Antrag**

Überall, wo der Bus bei Einmündungen im Stau stecken bleiben kann, soll durch ein Lichtsignal (rot zur Busbevorzugung, sonst gelb blinken oder Aus) der Bus bevorzugt werden. Beispiel Einmündung Aargauerstrasse in Zentralstrasse.

Fahrbahnhaltestellen sind nicht ohne Nachteile; sie sind sorgfältig zu planen und sparsam einzusetzen.

Begründung

Lichtsignale sind an Orten ohne Kreiseln eine kostengünstige Steuerungsmassnahme.

Fahrbahnhaltestellen sind geeignet, an gefährlichen Orten zugleich einen sicheren Fussgängerübergang zu erstellen. Da der Bus bei Haltestellen in Busbuchten nach dem Blinken Vortritt hat, ist das Problem der verzögerten Wegfahrt nicht sehr akut. Die künstliche Erzeugung einer Autokolonne hinter dem Bus bei Halt auf offener Strasse trägt nicht zur friedlichen Koexistenz von ÖV und MIV bei, die folgenden Überholmanöver sind gefährlich.

14.

Kapitel 10.4. Übersicht Massnahmen

Grundsätzlich unterstützt die CVP die geplanten Massnahmen, insbesondere die angestrebten Taktverbesserungen und die neue Haltestelle Bifang.

Anträge:

1. Es sollen, zumindest in den Hauptverkehrszeiten, Schnellbusverbindungen nach Zürich und Baden eingerichtet werden.
2. Beim Bahnhof Wohlen sind als Verbesserung für die Kunden und schnelleres Ein-/Aussteigen folgende Massnahmen zu treffen:
 - zweiter Zugang zum Perron zwischen Post und Bahnhof
 - Verlängerung und Verbreiterung des Mittelperrons
 - niveaufreier und behindertengerechter Ein- und Ausstieg auf den Perrons

Begründungen:

1. Schnellbusverbindungen (Beispiele Bremgarten/Mutschellen – Zürich Enge) haben sich grundsätzlich bewährt. Eine Schnellbusverbindung Wohlen (max.3 Halte)-Bremgarten-Tunnel Lieli-Zürich ist versuchsweise einzurichten. Gleiches gilt für eine schnellere Verbindung direkt nach Baden mit wenigen Halten.
2. Beim Bahnhof Wohlen müssen Massnahmen getroffen werden, die den ÖV attraktiver machen. Die Züge müssen ohne Stufe bestiegen und verlassen werden können. Dazu müssen die Perrons erhöht oder die Gleise gesenkt werden. Der Mittelperron muss so weit verlängert und verbreitert werden, dass auch künftige längere Züge (Schnellzugshalt) und Doppelstockzüge halten können. Ein zweiter Zugang zum Mittelperron zwischen Bahnhof und Postgebäude ermöglicht einen direkteren Zugang für alle Personen aus dem nördlichen Teil Wohlens (alte Bahnhofstrasse, Wil, Schulen, Sportanlagen, Aesch) und vorläufig auch für die Buspassagiere ohne den grossen Umweg über die Rampe südlich des Bahnhofgebäudes.

Zum Schluss:

Die CVP Wohlen tritt für eine gesunde Entwicklung von Wohlen ein. Zu einer fortschrittlichen Zentrumsgemeinde gehört auch, dass der selber verursachte, der von aussen hereingebrachte und der durchs Siedlungsgebiet durchfahrende Verkehr so gelenkt und beeinflusst werden kann, dass die Funktion der Gemeinde als Wohn-, Arbeits-, Schul- und Einkaufsort erfüllt werden kann.

Wir hoffen, dass unsere Stellungnahme dazu beiträgt, diese Zielsetzung zu erfüllen. Die CVP Wohlen ist auch dazu bereit, bei der folgenden Überarbeitung des KGV bei Bedarf mitzuarbeiten. Bei offenen Fragen und Unklarheiten wende man sich an den Leiter der Arbeitsgruppe.

Wir danken für eine möglichst gute Berücksichtigung unserer Eingabe.

Freundliche Grüsse

CVP Ortspartei Wohlen
CVP Einwohnerratsfraktion
Arbeitsgruppe Vernehmlassung KGV
Franz Wille, Einwohnerrat

Februar 2011

Anhang

Auszüge aus der Pressemitteilung „Wohlen verdient eine bessere Behandlung“ als Zusammenfassung der Vernehmlassung zur Revision des kantonalen Richtplans Verkehr und Siedlung, Umsetzung der Agglomerationsprogramme

(...)

Das Gebiet um den Knotenpunkt-Bahnhof Wohlen ist in grossem Masse ungenutzt oder unternutzt, sowohl das Bahnareal selber, vor allem im südlichen Teil, als auch die unmittelbare Umgebung in Fussdistanz. Bisher sind grosse Flächen im angrenzenden Wohngebiet unüberbaut, obwohl sie sich hervorragend für Wohn- und Geschäftsüberbauungen in Bahnhofnähe eignen würden. Hier muss mit dem Zonenplan eine Verdichtung angestrebt werden.

Wohlen als Standort an Kantonsstrassen

Die CVP Wohlen ist damit einverstanden, dass im Richtplan die Optionen für spätere Ausbaumöglichkeiten des Kantonsstrassennetzes (zum Beispiel Südumfahrung, Ausbau Bünztalstrasse) enthalten bleiben. Für die Agglomeration Wohlen ist es wichtig, dass die Ausfahrt/Auffahrt Lenzburg der A1 kurzfristig verbessert wird, damit durch den besser abfliessenden Verkehr die Durchfahrt durch Anglikon-Wohlen entlastet wird.

Es wird auch festgestellt, dass zunehmend (vor allem ausländische) Lastwagen die Bünztalstrasse als kürzeren Weg Richtung Innerschweiz-Gotthard benutzen und dass der Verkehr durch Wohlen Richtung Bremgarten als Folge der Eröffnung A4 und Uetlibergtunnel zunimmt. Diese Entwicklung ist aufmerksam zu beobachten, damit rechtzeitig das Vorhaben Südumfahrung eingeleitet werden kann.

In diesem Zusammenhang wichtig ist auch das geplante Verkehrsmanagement, die Verbesserung des Verkehrsablaufes durch betriebliche Massnahmen. Dazu gehören modernste lastabhängige elektronische Steuerungen der Ampelanlagen und die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an Knotenpunkten, beispielsweise an der Einfahrt der vom Bahnhof kommenden Aargauerstrasse in die Kantonsstrasse.

Wohlen als Schnellzugs - Haltepunkt

Die CVP ist mit dem Kapitel Personenfernverkehr überhaupt nicht einverstanden. Kernstädte sind per Definition Knotenpunkte für das übergeordnete Verkehrsnetz. Als einzige der aargauischen Kernstädte verfügt Wohlen über keinen Halt im Personenfernverkehr. Hier missachtet der Kanton krass seine eigenen Festlegungen.

Wohlen will einen Schnellzugshalt und hat auch Anrecht darauf.

(...)

Wohlen verdient einen besseren Regionalzugsverkehr

Der Kanton nennt bei den Planungsgrundsätzen, dass der Regionalzugsverkehr im Halbstundentakt mit Verdichtung in den Stosszeiten auf die Verbindungen in die aargauischen Zentren und in Richtung Basel und Zürich auszurichten sei. Das ist zwar richtig, aber lückenhaft. Wiederum fehlen aus Freiämter Sicht unverständlicherweise die Ausrichtung auf die südlichen Zentren Zug und Luzern. Zudem ist ab Wohlen Baden nur umständlich und auch die Hauptstadt Aarau zeitweise nur mit Umsteigen erreichbar. Dieses Angebot muss dringend verbessert werden.

Die CVP Wohlen fordert mindestens eine stündliche direkte S-Bahnverbindung (mit Verdichtung in den Hauptreisezeiten) nach Zürich. Sollte der Heitersbergtunnel tatsächlich ein Engpass sein, respektive durch vermehrte Ost-West-Verbindungen zu einem solchen werden, kann dafür bis zum späteren Bau von Heitersberg II das Trasse Mellingen – Baden Oberstadt - Wettingen reaktiviert werden.

Die Modernisierung und der Ausbau der BD darf sich nicht auf Bremgarten – Dietikon mit immer mehr zusätzlichen Haltestellen beschränken. Die CVP unterstützt die Bestrebungen für eine Haltestelle Bifang und regt an, beim Bahnübergang zwischen Wohlen und Waltenschwil eine weitere Haltestelle vorzusehen.

Wohlen als Knotenpunkt im Busverkehr

In Wohlen werden verschiedene Buslinien mit der Bahn verknüpft. Dazu ist die Infrastruktur zu verbessern, beispielsweise durch eine Überdachung des Busbahnhofs. Von dort sollte der Mittelperron der Bahn durch eine zweite Unterführung direkt erreicht werden.

Wie bei anderen Kernstädten sollen die Buslinien ab Wohlen generell im (verdichteten) Halbstundentakt verkehren. Das vorhandene Busnetz sollte durch folgende zwei Ergänzungen verbessert werden:

1. Baden ist als benachbarte Kernstadt und östliches Kantonszentrum nicht nur mit der Bahn schlecht erreichbar. Mit dem Bus muss nach mühsamen Umwegen in Stetten umgestiegen werden. Die CVP fordert eine direktere und schnellere Linie ohne Umsteigen nach Baden, dies mindestens im Stundentakt zeitversetzt zur bisherigen gebrochenen Linie.
2. Die Schnellbusse von Bremgarten und von Rohrdorferberg nach Zürich-Enge sind ein Erfolg. Die CVP Wohlen fordert einen neuen Schnellbus ab Wohlen (ca.3 Haltepunkte) nach Bremgarten (1 Haltepunkt) und ohne weiteren Halt via Sädel tunnel - Uetlibergtunnel direkt nach Zürich.

Weitere Vernehmlassungspunkte

Die grossen Anstrengungen des Kantons bei den Radrouten sind zügig weiter zu führen. Für Wohlen hat eine von der Hauptstrasse getrennte Verbindung nach Bremgarten erste Priorität.

Das Wanderwegnetz ist im Raum Wohlen zu überarbeiten. Es fehlen insbesondere (gemäss Wanderkarte Aargau) eine markierte Verbindung von Wohlen Richtung Niederwil/Fischbach-Göslikon und nach Rüti – Hägglingen.

Schlussbemerkung:

Diese Stellungnahme ist auch eine Aufforderung an die Behörden der Gemeinde Wohlen, ihre Bemühungen um die Interessen der Gemeinde als Kernstadt gemäss Planungsbericht bei Bund und Kanton aktiv und kraftvoll wahrzunehmen, sowie ihre Kompetenzen bei eigenen Planungen und Vorhaben zu nutzen.

(...)