



Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Bericht

Gemeinde Villmergen

Genehmigungsexemplar Durch den Gemeinderat beschlossen am 12. März 2018

Begleitung

Klemenz Hegglin Kommissionspräsident, Vizeammann

Ueli Lütolf Gemeindeammann

Paul Meyer ehemaliger Gemeindeammann

Stefan Studerus Vertreter Baukommission und Ortspartei CVP

Stephan Gauch Vertreter Ortsteil Hilfikon

Stefan Müller Vertreter Ortsteil Ballygebiet (bis November 2013)
Pascal Gysi Vertreter Ortsteil Ballygebiet (ab November 2013)

Edwin Riesen Vertreter Ortspartei FDP
Ralph Hueber Vertreter Ortspartei SVP
Peter Moos Vertreter Ortspartei SP

Reto Studer Bauverwalter

Bearbeitung

Marco Starkermann dipl. Ing. FH in Raumplanung Lena Ramseier Raumplanungszeichnerin

Maria Andreou kaufm. Angestellte

Metron Verkehrsplanung AG T 056 460 91 11
Postfach 480 F 056 460 91 00
Stahlrain 2 info@metron.ch
CH 5201 Brugg www.metron.ch

metron

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Ausgangslage und Rahmenbedingungen	6
	2.1 Nationale und kantonale Zielsetzungen	6
	2.2 Lokale Zielsetzungen	7
	2.3 Kantonaler Richtplan	7
	2.4 Wanderwege	8
	2.5 Kantonale Radrouten	8
	2.6 Versorgungsrouten	8
	2.7 Agglomerationsprogramm	9
	2.8 Abstimmung Richtplanungen / KGV Nachbargemeinden	9
	2.9 Abstimmung Siedlung / Verkehr	10
3	Analyse	11
J	3.1 Themenanalyse	11
	3.1.1 Entwicklung Gemeinde: Statistische Daten	11
	3.1.2 Siedlungsentwicklung / Siedlungsstruktur	12
	3.1.3 Verkehrsaufkommen	15
	3.1.4 Geschwindigkeiten	17
	3.1.5 Unfälle	18
	3.1.6 Angebot öffentliche Verkehr	20
	3.1.7 Lärmbelastung	22
	3.1.8 Historische Verkehrswege	22
	3.1.9 Parkierung	23
	3.2 Zusammenfassung Analyse und Handlungsbedarf	24
	3.2.1 Motorisierter Individualverkehr 3.2.2 Öffentlicher Verkehr	24 24
	3.2.3 Fuss- und Radverkehr	24 25
,		
4	Zielsetzungen	26
	4.1 Motorisierter Individualverkehr und Parkierung	27
	4.2 Fuss- und Veloverkehr	27
	4.3 Öffentlicher Verkehr	27
5	Grobkonzept	28
6	Motorisierter Individualverkehr und Parkierung	29
	6.1 Grundsätze	29
	6.1.1 Verkehrslenkung	29
	6.1.2 Strassenhierarchie	29
	6.1.3 Erschliessen von Entwicklungsgebieten	30
	6.1.4 Parkierung	30
	6.2 Teilplan motorisierter Individualverkehr	31

metron

7 Betri	ieb und Gestaltung Strassenräume	33
7.1 (Grundsätze	33
7	7.1.1 Betrieb	33
7	7.1.2 Gestaltung	33
7.1	Teilplan Betrieb und Gestaltung Strassenräume	34
8 Fuss	- und Veloverkehr	37
8.1 (Grundsätze	37
8	3.1.1 Entwicklungsgebiete	37
8.2	Teilplan Veloverkehr	38
9 Öffe	ntlicher Verkehr	40
9.1 (Grundsätze	40
g	9.1.1 Funktionen des Öffentlichen Verkehrs	40
S	9.1.2 örtliche Erschliessung	40
g	0.1.3 Erschliessen von Entwicklungsgebieten	40
S	0.1.4 Infrastruktur Haltestellen	40
9.2	Teilplan öffentlicher Verkehr	41
10 Mass	snahmenpläne	43
11 Mass	snahmenliste	46
12 Gene	ehmigungsblatt Kanton	55
Anhang	1 Auszüge übergeordnete Planungsmittel	56
A1.1	Aargauer Wanderwege	56
A1.2	Kantonale Radrouten	57
A1.3	Versorgungsrouten	58
A1.4	Lärmimmissionen entlang Kantonsstrassen	59

Beilage

Teilplan Fussverkehr 1:5'000

1 Einleitung

Anlass

Die Gemeinde Villmergen und Hilfikon haben sich per 1. Januar 2010 zusammengeschlossen. Die Fusion sowie die fast zwanzigjährige Verkehrsricht- und Nutzungsplanung veranlassten die Gemeinde, eine Gesamtrevision durchzuführen.

In einer ersten Phase erarbeitete die Gemeinde ein räumliches Gesamtkonzept und definierte damit die strategische Ausrichtung der Raumentwicklung. Um die verkehrlichen Strategien für die Gemeinde zu definieren sowie eine ideale Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und der künftigen Verkehrsentwicklung zu erreichen, wurde parallel zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) erarbeitet.

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

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 kann bei der zukünftigen Beurteilung von verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten herangezogen werden. Der KGV ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument.

Vorgehen

Die fachliche Erarbeitung des KGV erfolgte in einer Planungskommission. Diese besteht aus Vertretern der Gemeindebehörde, der Parteien und der Ortsteile (Mitglieder siehe Seite 2). Parallel zum KGV wird die Revision der Nutzungsplanung erarbeitet. Die Planungskommission begleitet sowohl die Verkehrsrichtplanung wie auch die Nutzungsplanung.

Am 24. Oktober 2011 reichte die Gemeinde Villmergen der Abteilung Verkehr des BVU den Entwurf des KGV zur Stellungnahme ein. Mit Schreiben vom 19. Januar 2012 erfolgte die Stellungnahme der Abteilung Verkehr.

Aufgrund der Revision des Raumplanungsgesetztes und des neuen Kantonalen Richtplanes und den damit verbundenen Unsicherheiten wurde der KGV nach der Vorprüfung sistiert. Nachdem die Nutzungsplanung konsolidiert werden konnte, wurden im Frühling 2014 die Arbeiten am KGV wieder aufgenommen.

Die Information und öffentliche Mitwirkung erfolgte gemeinsam mit der Nutzungsplanung. Der KGV lag vom 8. Dezember 2014 bis zum 19. Januar 2015 öffentlich auf. Während dieser Frist sind von 19 Interessierten Eingaben eingegangen. Die Eingaben wurden nach Möglichkeit berücksichtigt. Die Bereinigung erfolgte wiederum in Koordination mit der Nutzungsplanung.

2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

2.1 Nationale und kantonale Zielsetzungen

Auf Bundesebene gibt es verschiedene Gesetze, Leitlinien etc., die den gesetzlichen und verkehrspolitischen Rahmen vorgeben:

Gesetzlicher Rahmen

- Strassenverkehrsgesetz, Transportgesetz
- Raumplanungsgesetz
- · Umweltschutzgesetz
- · Behindertengleichstellungsgesetz
- u.a.m.

Verkehrspolitischer Rahmen

- Strategie nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008 2011, Bern, 2008
- · Sachplan Verkehr, Bern, 2008
- · Leitbild Langsamverkehr (Entwurf), Bern, 2002
- Strategie nachhaltige Entwicklung, Auszug Langsamverkehr, Bern, 2008
- Vision Zero (Sicherheitsstrategie), ASTRA
- · Anforderungen an Agglomerationsprogramme, ARE

"mobilitätAARGAU"

Die Kantonale Gesamtverkehrsstrategie "mobilitätAARGAU" wurde im Dezember 2016 vom Grossen Rat beschlossen. mobilitätAARGAU definiert ein Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario. Villmergen gilt als urbaner Entwicklungsraum. Dies bedeutet, dass die künftigen Mobilitätsbedürfnisse vermehrt zu Fuss, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn abgewickelt werden sollen und dadurch der Anteil Autofahrten am Gesamtverkehr sinkt.



Abbildung 1: Zielbild gemäss mobilität AARGAU

2.2 Lokale Zielsetzungen

Planungsleitbild

Der Gemeinderat verabschiedete das Planungsleitbild am 20. September 2010.

Übergeordnetes Ziel des Planungsleitbildes:

 Villmergen will die Voraussetzungen für eine kontinuierliche, massvolle und gezielte Verbesserung des Lebensraums für Menschen, Tiere und Pflanzen schaffen. Natürliche Ressourcen wie Wasser, Luft und Boden sind zu schützen.

Verkehrsspezifische Zielsetzungen des Leitbildes:

- Villmergen realisiert die Gleichbehandlung im Verkehr (Fussgänger, Radfahrer, ÖV, MIV)
- Überprüfung und Optimierung des Strassennetzes
- · Das kantonale Radwegnetz ist weitgehend realisiert
- · Die Schulwegrouten sind zu überprüfen
- · Villmergen verfügt über sichere und attraktive Fuss- und Wanderrouten
- · Optimierung der ÖV-Erschliessung im Wohn- und Industriegebiet.

Räumliches Gesamtkonzept

Der Gemeinderat verabschiedete das räumliche Gesamtkonzept am 21. Dezember 2011. Mit dem Ziel, eine nachhaltige Ortsentwicklung zu fördern, und die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sicherzustellen, wurde das Konzept erarbeitet.

Das räumliche Gesamtkonzept ist auf die nächsten 25 Jahre ausgelegt

Die Ziele des räumlichen Gesamtkonzeptes sind in den kommunalen Gesamtplan Verkehr und in die Nutzungsplanung eingeflossen.

2.3 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan wurde einer Gesamtrevision unterzogen und am 20. September 2011 vom Grossen Rat beschlossen.



Abbildung 2:

Auszug aktueller kantonaler Richtplan (Auszug vom 8.8.2016)

Im kantonalen Richtplan sind zwei Strassenvorhaben aufgenommen:

- · Zwischenergebnis: Trassefreihaltung; 4-Spur-Ausbau Bünztalstrasse
- · Vororientierung: Trassefreihaltung; Westumfahrung Dottikon

Weitere Vorhaben gemäss kantonalem Richtplan:

· Vororientierung: Mehrspurausbau der Bahnlinie durch das Freiamt (3. Gleis)

2.4 Wanderwege

Durch das Siedlungsgebiet der Gemeinde Villmergen verlaufen zwei Wanderwege:

- Tannwald Löwenplatz Kirchmattweg Mühlenstrasse Wohlen
- Dintikon Taubenlochweg Langelenstrasse Bahnhofplatz Dottikon

Karte siehe Anhang A1.1 Aargauer Wanderwege.

2.5 Kantonale Radrouten

Zwei kantonale Radrouten durchqueren die Gemeinde Villmergen

- Hilfikerstrasse Ortszentrum Mühlenstrasse Wohlen
- Oberzelgstrasse Ortszentrum Bündtenstrasse Bünztalstrasse Schachen Anglikon

Die Radrouten sind grösstenteils attraktiv und sicher und werden abseits der stark befahrenen Hauptverkehrsachsen oder entlang separater Radwege geführt.

Karte siehe Anhang A1.2 Kantonale Radrouten

2.6 Versorgungsrouten

Durch die Gemeinde Villmergen führt eine Versorgungsroute "Route 1 reduziert". Die Route führt entlang der Unterdorfstrasse - Mitteldorfstrasse - Wohlerstrasse. Es ist eine Durchfahrtsbreite von 6.50 m sowie eine lichte Höhe von 5.20 m freizuhalten.

Karte siehe A1.3 Versorgungsrouten

2.7 Agglomerationsprogramm

Agglomerationsprogramm

Im Mai 2012 verabschiedete der Regierungsrat des Kantons Aargau das Agglomerationsprogramm Aargau Ost 2. Generation. Abgeleitet aus der Erarbeitung des KGV reichte die Gemeinde Villmergen folgende Infrastrukturprojekte und Massnahmen ein:

- Behebung von diversen Schwachstellen Langsamverkehr (siehe Kurzbericht zu den Schwachstellen Langsamverkehr - Analyse, Entwurf vom 8. August 2011)
- · Aufwertung Ortsdurchfahrt Villmergen
- · Erhöhung Sicherheit Ortsdurchfahrt Hilfikon, Wohler-, Angliker- und Bündtenstrasse
- Ergänzung Busnetz Ring-, Schützenhaus-, Eck- Büttikerstrasse (im Zusammenhang mit vorgesehener Bauzonenerweiterung Himmelrych)

Folgende Massnahmen, welche die Gemeinde Villmergen betreffen, werden vom Bund unterstützt:

- Massnahmen der Priorität A: Umsetzung zwischen 2015 2018
- · Massnahmen der Priorität B: Umsetzung zwischen 2019 2022
- Massnahmen der Priorität C: Umsetzung nach 2022

Nr. AP	Massnahme	Priorität	Geschätzte Investitionen (Mio CHF)
A.4.01.ÖV	Wohlen / Villmergen, Infrastruktur zur Optimierung Busangebot	Α	2.00
A.4.02.ÖV	Wohlen, Aufwertung Umsteigeknoten Bus-Bahn	Α	12.50
A.4.03.LV	Wohlen/Villmergen, LV-Verbindung auf altem BDWM-Trassee	А	3.50
B.4.01.LV	Wohlen, LV-Schwachstellenbehebung Wohlen/Villmergen/Waltenschwil	В	10.90

Der Beitragssatz des Bundes beträgt 35% der verifizierten Kosten.

Tabelle 1: Auszug aus Prüfbericht vom Bund zum Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, 26. Februar 2014

Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 3. Generation sind von der Gemeinde keine neuen Massnahmen eingegeben worden. Der Fokus liegt bei der Umsetzung der Massnahmen der 1. und 2. Generation.

2.8 Abstimmung Richtplanungen / KGV Nachbargemeinden

Der KGV der Gemeinde Wohlen wurde am 2. Mai 2012 vom kant. Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt. Für Villmergen sind folgende Elemente im Speziellen relevant:

- Knoten: Umgestaltung Kreisel Cellpack (Anglikerstrasse) (Massnahme M-3.4.1)
- Knoten: Umgestaltung Knoten Bünztalstrasse/Anglikerstrasse (Massnahme M-3.5.1)
- Knoten: Umgestaltung Knoten Bünztalstrasse/Wohlerstrasse (Massnahme M-3.5.3)

- Langsamverkehr: Bahnunterführung Wilerzelg-Industriestrasse; Verlängerung LV-Achse Mühlenstrasse (Massnahme F/V1.1)
- Langsamverkehr: Fuss- und Veloweg Gaswerk; Verlängerung Fuss- und Velowegverbindung Mühlenstrasse (Massnahme F/V1.2)
- Langsamverkehr: Grünachse Ost-West; Aufwertung LV-Achse Mühlenstrasse (F/V 4.1)

2.9 Abstimmung Siedlung / Verkehr

Die Gemeinde Villmergen erarbeitet die Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Mit dem Ziel einer optimalen Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erfolgt die Erarbeitung koordiniert und parallel zur Erstellung des KGV. Die erste Phase der Erarbeitung des KGV (inkl. vorläufige Beurteilung Kanton) erfolgte mit der Startphase der Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Nachdem die Gesamtrevison der Nutzungsplanung mit dem Kanton konsolidiert wurde, erfolgte die gemeinsame öffentliche Mitwirkung des KGV und der Nutzungsplanung im Dezember 2014 bis Januar 2015.

Aufgrund der Änderungen des übergeordneten Rechtes muss auf Einzonungen ohne Kompensation verzichtet werden. Die Nutzungsplanung sieht folgende, für die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr relevante Änderungen vor:

- Erneuerungs- und Verdichtungsgebiete
 Im Ortskern Villmergen und in den angrenzenden Wohn- und Mischzonen wird eine
 Aufwertung und qualitätsvolle Nachverdichtung angestrebt. Für das Zentrumsgebiet
 (Zentrumszone) werden zur Aufwertung und Umstrukturierung über Teilgebiete Gestaltungsplanpflichten mit den entsprechenden Zielsetzungen in der BNO festgelegt.
- Aufwertung Zentrumsbereich
 Das Zentrum von Villmergen wird mittels Neuzuweisung der Zonierung (insbesondere Zentrumszone) planungsrechtlich neu definiert. Das Zentrum soll mit weiteren Verkaufs- und Dienstleistungsangebote stärker belebt und aufgewertet werden.
- Förderung der Siedlungsqualität / Aufwertung Siedlungsstruktur / Grünkorridore
 Mit der angestrebten Siedlungsverdichtung erhalten bestehende Grünflächen und
 Grünachsen eine hohe Bedeutung. Deren Erhalt und Aufwertung beispielsweise ent lang der Fliessgewässer sind sowohl für den Veloverkehr und Fussgänger als auch für
 die Erholungsnutzung wichtig.

Die in der Gesamtrevision der Ortsplanung angestrebte Siedlungsentwicklung ist mit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung abgestimmt und entspricht den Zielen des kommunalen Gesamtplans Verkehrs. Namentlich werden folgende positiven Effekte für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung erzielt:

- Zentral gelegene Gebiete mit erhöhter Dichte können durch den öffentlichen Verkehr effizient erschlossen werden
- Durch die Aufwertung und qualitätsvolle Nachverdichtung im Zentrumsbereich sind die Nahversorgung und die öffentliche Einrichtungen für neue Personengruppen in Fusswegdistanz erreichbar. Das Zentrum wird gestärkt.
- Die Erneuerungs- und Verdichtungsgebiete sind in ein dichtes Fuss- und Velonetz eingebunden.

3 Analyse

3.1 Themenanalyse

3.1.1 Entwicklung Gemeinde: Statistische Daten

Bevölkerung

Bevölkerungsentwicklung (Auszug aus dem RGK):

- Bevölkerungsentwicklung: Die Bevölkerung nahm zwischen 1970 1980 leicht ab, nachfolgend kontinuierlich um ca. 1.3 %/Jahr zu. Von 2008 bis 2012 verzeichnete die Gemeinde eine stärkere Bevölkerungszunahme von ca. 3.2%/Jahr. Diese Bevölkerungszunahme ist auch auf die Fusion mit der Gemeinde Hilfikon im Jahre 2010 zurückzuführen.
- Bevölkerungsstand: 31.12. 2016 = 7153 Einwohnerinnen und Einwohner
- · Bevölkerungsprognose:

bis 2030 gemäss kantonaler Prognose 8'140 Ew. bis 2030 gemäss Zielsetzungen Gemeinde 7'800 Ew.

Verkehr

Der Motorisierungsgrad ist der Wert der Personenwagen pro 100 Einwohner. Von 2000 bis 2010 ist der Motorisierungsgrad sowohl in Villmergen wie auch im kantonalen und regionalen Schnitt angestiegen. 2010 betrug dieser in der Gemeinde Villmergen 65%. Im Vergleich zum kantonalen Schnitt (58%) und zum Bezirk (60%) ist der Motorisierungsgrad der Gemeinde Villmergen überdurchschnittlich, ebenso im Vergleich zum nationalen Schnitt (54%).

3.1.2 Siedlungsentwicklung / Siedlungsstruktur

Die historischen Karten zeigen die Entwicklung der Verkehrserschliessung auf. Folgende Strassenzüge stellten früher die Grunderschliessung der Gemeinde Villmergen sicher:

- Villmergen: Ober- und Mitteldorfstrasse, Abschnitt der Unterdorfstrasse, Unterzelgstrasse, Wohler und Büttikerstrasse
- · Hilfikon: Hauptstrasse
- · Ballygebiet: Bahnhofstrasse

Umfassende Analyse der Siedlungsentwicklung siehe räumliches Gesamtkonzept.

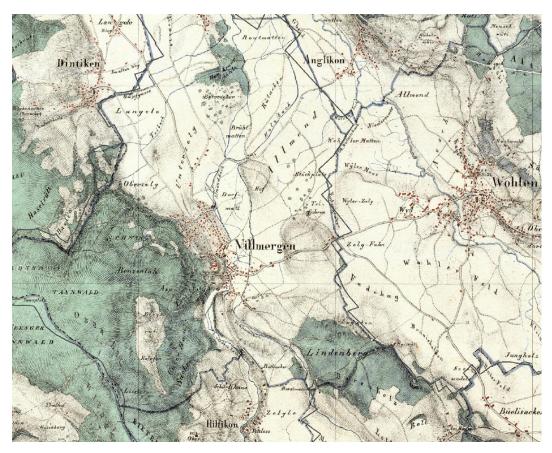


Abbildung 3: Dufourkarte um 1840 (Quelle: www.agis.ch)

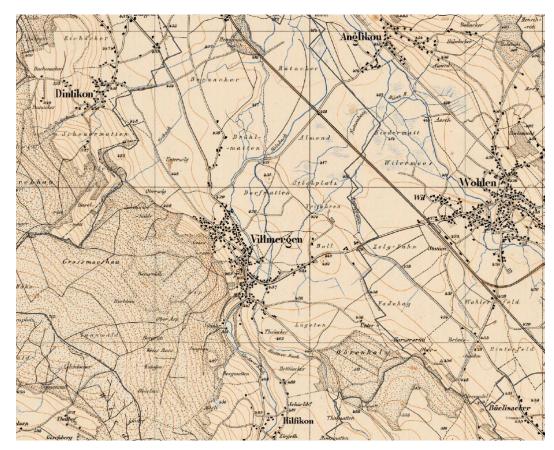


Abbildung 4: Siegfriedkarte um 1880 (Quelle: www.agis.ch)



Abbildung 5: Landeskarte um 1955 (Quelle: www.agis.ch)

metron

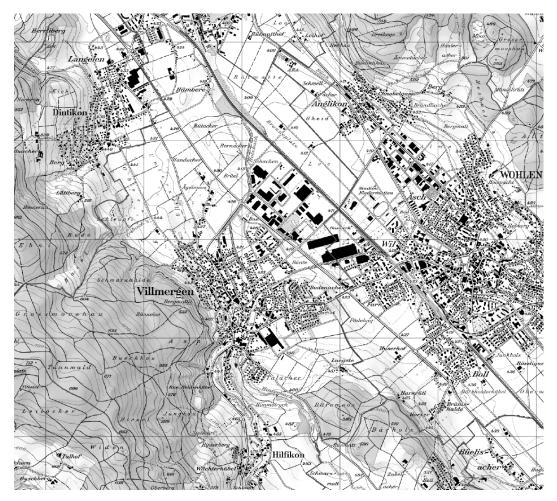


Abbildung 6: Landeskarte heute @ 2012 swisstopo (JM100006)

3.1.3 Verkehrsaufkommen

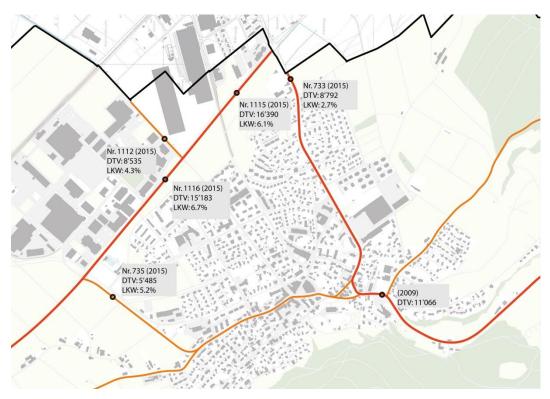


Abbildung 7: Verkehrsbelastungen (Quelle: www.agis.ch)

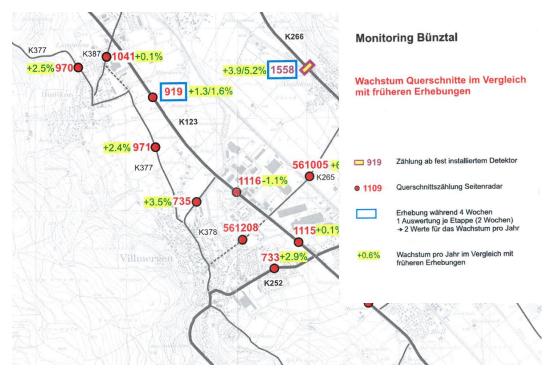


Abbildung 8: Veränderung der Verkehrsbelastung in den letzten Jahren (Quelle Monitoring Bünztal, 1.4. 2016, Departement Bau, Verkehr und Umwelt)

metron

Die Verkehrsbelastungen entlang der Bünztalstrasse stagnierten in den letzten Jahren. Im Siedlungsgebiet von Villmergen nahm der Verkehr entlang der Wohlerstrasse um durchschnittlich ca. 2.9%/Jahr, entlang der Unterdorfstrasse um ca. 3.5%/Jahr zu. Dies bedeutet, dass die Belastung des Zentrums von Villmergen in den letzten Jahren überdurchschnittlich stark zugenommen hat. Ebenfalls hat die Verkehrsbelastung entlang der Unterzelgstrasse mit 2.4%/Jahr zugenommen (Schleichverkehr).

Die Verkehrsbelastungen nahmen in den letzten Jahren auf den Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet von Villmergen leicht überdurchschnittlich zu. Entlang der Unterdorfstrasse nahm der Verkehr stärker zu als entlang der Wohlerstrasse. Dies bedeutet, dass das die Verkehrszunahme im Zentrum von Villmergen in den letzten Jahren überdurchschnittlich war.

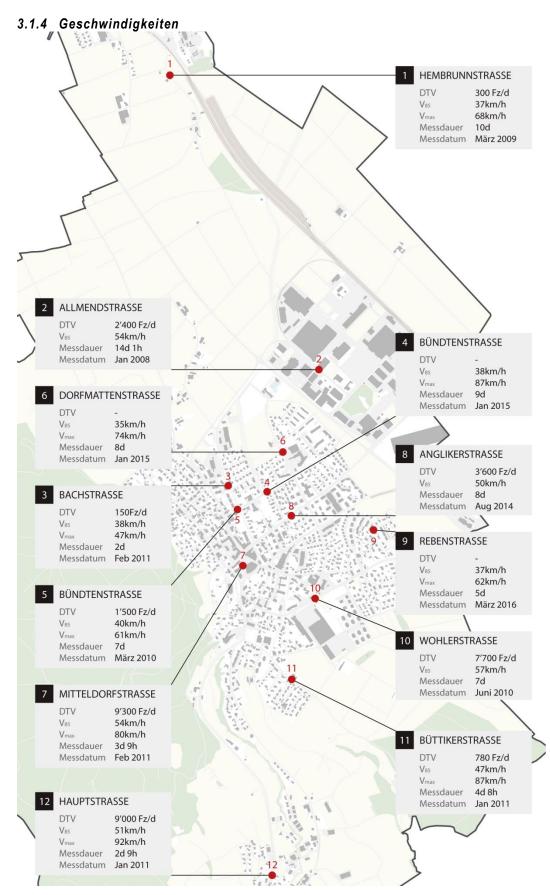


Abbildung 9: Übersicht Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten (Erhebungen: Repol 2008 - 2015)

metron

Die Regionalpolizei Wohlen (Repol) führte an 12 Standorten Geschwindigkeitsmessungen durch. Die meisten Messungen wurden im Zeitraum von 2008 bis 2015 durchgeführt.

Der Messwert V85 bildet die Geschwindigkeit ab, welche von 85% der gemessenen Fahrzeuge eingehalten wurde. Der Messwert Vmax bildet die höchste gemessene Geschwindigkeit ab.

Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen ein grundsätzlich hohes Geschwindigkeitsniveau. Die gemessenen maximalen Geschwindigkeitsübertretungen sind teils ausserordentlich hoch. Aufgrund von Frequenzen des Fuss- und Veloverkehrs und Schulwegen ist der Handlungsbedarf entlang folgender Strassenräume hoch: Wohler-, Anglikerstrasse, Unter- und Mitteldorfstrasse, Ortsdurchfahrt Hilfikon.

3.1.5 Unfälle

Die nachfolgenden Karten bilden die registrierten Unfälle zwischen 2011 bis 2016 ab. Da nur die gemeldeten Unfälle registriert werden können, geht die Beratungsstelle bfu von einer hohen Dunkelziffer aus.

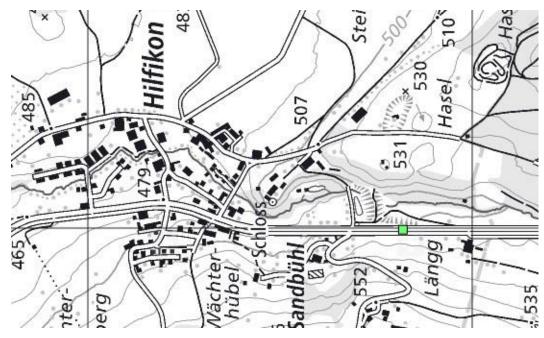


Abbildung 10: Unfallzahlen 2011- 2016 Hilfikon Quelle: Kantonale Fachstelle Verkehrssicherheit

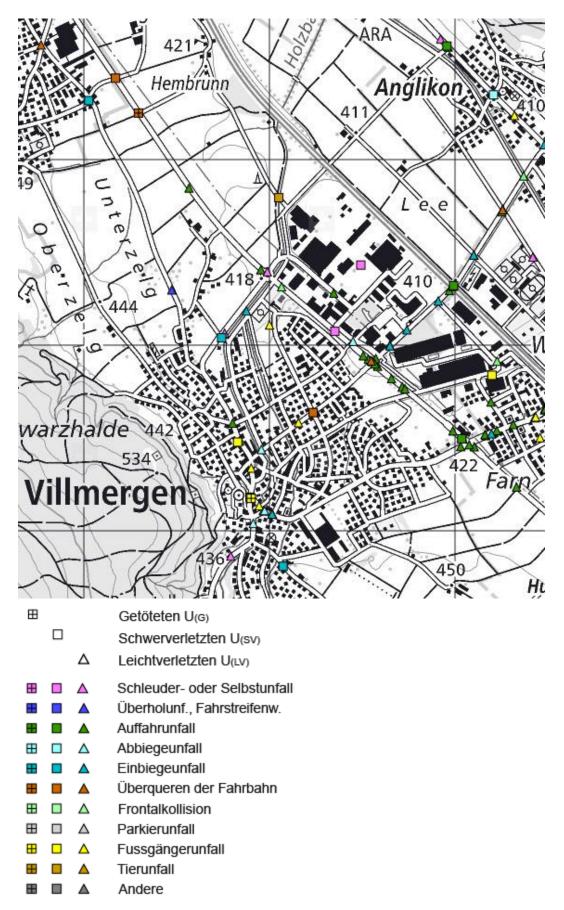


Abbildung 11: Unfallzahlen 2011- 2016 Villmergen Quelle: geo.admin.ch

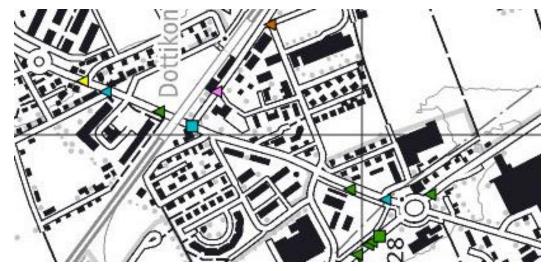


Abbildung 12: Unfallzahlen 2005 - 2009 Bally Quelle: Quelle: geo.admin.ch

Stellen mit erhöhter Unfalligefahr befinden sich vor allem entlang der Hauptverkehrsstrassen und an den stark frequentierten Knoten. In den Quartieren ereigneten sich nur vereinzelte Unfälle.

3.1.6 Angebot öffentliche Verkehr

Villmergen ist durch folgende Buslinien erschlossen:

- Postautolinie 50.340: Wohlen Villmergen Meisterschwanden 30 min Grundtakt
 Anschluss in Wohlen
- Postautolinie 50.346: Wohlen Villmergen Dintikon/Dottikon Hägglingen 60 min Grundtakt, während Hauptverkehrszeiten verdichtet zu 30 min Takt Anschluss in Wohlen und Dintikon/Dottikon
- Ortsbus Linie 3: Bahnhof Wohlen Freiämterhof Industrie West
 60 min Grundtakt, während Hauptverkehrszeiten verdichtet zu 30 min Takt
 Anschluss in Wohlen



Abbildung 13: Übersicht der Güteklassen öffentlicher Verkehr; orange = Güteklasse C, gelb = Güteklasse D, grün = Güteklasse E (Quelle agis.ch)

Gemäss VSS-Richtlinie lassen sich die Einzugsgebiete der Haltestellen in verschiedene Güteklassen einteilen. Die Güteklasse hängt von der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Distanz zur Haltestelle ab. Die Einzugsgebiete der Haltestellen (300m) in Villmergen weisen in der Regel die Güteklasse D auf. Im Zentrum wird aufgrund der Überlagerung von mehreren Regionalbuslinien die Güteklasse C erreicht.

Das Agglomerationsprogramm sieht die bessere Erschliessung des Gebietes Himmelrych vor. Dazu soll die Nr. 50.346 (Wohlen-Villmergen-Dintikon/Dottikon) über die Eckstrasse verkehren.

Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Villmergen ist durch den öffentlichen Verkehr grundsätzlich gut erschlossen. Ausnahme bilden einige wenige Gebiete (z.B. Himmelrych, Talacker).

Die meisten Haltestellen werden zu den Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt bedient. Der Takt ist auf die Bedürfnisse der BenutzerInnen abgestimmt. Die ÖV-Erschliessung entspricht in der Regel der Güteklasse D.

Die Infrastruktur und Zugänglichkeit einzelner Haltestellen weisen Defizite auf.

3.1.7 Lärmbelastung

Eine der am meisten wahrgenommenen negativen Begleiterscheinungen unserer heutigen Mobilität ist der Lärm. Aus dem Strassenlärmkataster des Kantons Aargau lässt sich ablesen, wo die Immissionsgrenzwerte resp. Alarmwerte an Kantonsstrassen überschritten werden.

Überschreitungen der Alarm- oder Immissionsgrenzwerte wurden an folgenden Strassenzügen registriert (*Karte siehe Anhang A1.4 Lärmimmissionen entlang Kantonsstrassen*):

- Ober-, Mittel- und Unterdorfstrasse, Hilfikerstrasse, Wohlerstrasse (Lärmabsorbierender Spezialbelag vorgesehen)
- · Hauptstrasse Hilfikon
- Bahnhofstrasse Ballygebiet (Lärmschutzwände 2016 erstellt)
- Wohnbauten im Nahbereich der Bünztalstrasse (Lärmabsorbierender Spezialbelag wurde im Sommer 2016 in der Bünztalstrasse eingebaut)

Die im Kommunalen Gesamtplan Verkehr vorgesehenen Massnahmen werden von der Sektion Lärmsanierung unterstützt. Im Speziellen werden Massnahmen, welche zu Temporeduktionen führen, gefördert.

3.1.8 Historische Verkehrswege

Durch das Gemeindegebiet verlaufen einige historische Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Insbesondere im Waldgebiet Schwarzhalde, Bergmättli gibt es eine grosse Dichte an historischen Verkehrswegen. "Die Hohlwegfächer gehören zu den komplexesten, grossflächigsten und am besten ausgeprägten Hohlwegobjekten im aargauischen Mittelland und sind nur mit sehr wenigen anderen Befunden vergleichbar." ¹

22

¹ Aus Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) 1999

3.1.9 Parkierung

Die Gemeinde erarbeitete ein Parkierungsreglement und brachte dies 2009 zur Abstimmung. Das Reglement wurde abgelehnt. Das Parkierungsreglement legte verschiedene Zonen mit zeitlicher Beschränkung oder Gebühren fest. Als Grund für die Ablehnung wird u.a. genannt, dass das Reglement zu kompliziert sei.

Heute sind die Instrumente sehr unterschiedlich und wechseln teils innerhalb von Quartieren (PP Anglikerstrasse, Unterdorfstrasse: Blaue Zone, alte Bahnhofstrasse: Gebühren).

Die Konflikte bezüglich Parkierung sind in Villmergen zwar nicht gross, der Handlungsbedarf ist jedoch weitgehend anerkannt. Es ist daher sinnvoll im Rahmen des KGV auch Grundsätze für die Parkraumplanung festzulegen.

Problematisch ist heute, dass bei öffentlichen Strassen die bestimmungsgemässe Nutzung nicht gewährleistet ist. Die Autos der Anwohner werden auf diesen Parkplätzen abgestellt (Laternenparkierer).

3.2 Zusammenfassung Analyse und Handlungsbedarf

3.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Werte:

- Die strassenseitige Anbindung der Gemeinde Villmergen an die regionalen Zentren und die Hochleistungsstrassen ist gut.
- · Die gemeindeinterne Erschliessung ist vollständig.
- In den Quartieren sind teils verkehrsberuhigende Massnahmen realisiert (z.B. Tempo-30-Zonen, Markierung Rechtsvortritt, Fahrbahnhaltestellen).
- Die erhaltenen historischen Bauten im Ortskern bilden durch Stellung und Volumen variationsreiche Raumabfolgen.

Handlungsbedarf:

- Die Auswertung einer Vielzahl von Geschwindigkeitsmessungen zeigte ein grundsätzlich hohes Geschwindigkeitsniveau. Die gemessenen maximalen Geschwindigkeitsübertretungen sind teils ausserordentlich hoch. Zusammengefasst mit den Auswertungen der Unfälle können drei stark lineare Strassenräume mit erhöhtem Sicherheitsdefizit bezeichnet werden: Wohler-, Anglikerstrasse und Hauptstrasse Hilfikon.
- Der Verkehr wird als dominant und die Trennwirkung des MIV als störend empfunden.
 Ebenfalls als störend wird der Schwerverkehr durchs Dorfzentrum empfunden.
- Die starke Verkehrszunahme im Zentrum verringert die Aufenthaltsqualität und verstärkt die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs.
- Die Immissionen (Lärm-/Luftimmissionen) sind, verglichen mit anderen Gemeinden, nicht ausserordentlich hoch. Trotzdem sind die Immissionen problematisch: Der Alarmwert für Lärmimmissionen wird teils überschritten.
- Ausweichrouten belasten empfindliche Gebiete und führen zu Sicherheitsdefiziten (z.B. Unterzelgstrasse).
- Die Knoten sind teils überlastet, teils konfliktreich.

3.2.2 Öffentlicher Verkehr

Werte:

- Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Villmergen ist durch den öffentlichen Verkehr grundsätzlich gut erschlossen.
- Die zeitliche Erschliessung ist gut. Die meisten Haltestellen werden zu den Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt bedient.
- Die Anbindung an den Bahnhof Wohlen ist gut.

Handlungsbedarf:

- Die Gebiete Himmelrych sind örtlich durch den öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen.
- Die Infrastruktur und Zugänglichkeit einzelner Haltestellen weisen Defizite auf. Beispielsweise sollen für alle wichtigen Haltestellen gedeckte Wartemöglichkeiten angeboten werden.

3.2.3 Fuss- und Radverkehr

Werte:

- Die Gemeinde Villmergen verfügt über ein attraktives und vielfältiges Fuss- und Velowegnetz. Besonders wertvoll sind die Fusswege entlang der Gewässer (z.B. Erusbach und Hinterbach).
- Für den Veloverkehr stehen zu den benachbarten Ortschaften attraktive Verbindungen abseits der stark belasteten Strassenachsen zur Verfügung.

Handlungsbedarf:

- Die Verbindung vom Zentrum nach Wohlen entlang des Industriegleises ist besonders wichtig und sollte dementsprechend ausgestaltet werden.
- · Die Lücken im Fuss- und Velowegnetz sollen geschlossen werden.
- Die Querungen und Längsverbindungen entlang der Hauptverkehrsstrassen sind zu optimieren. Die Infrastruktur bezüglich Fussgängerstreifen (Tafeln, Markierung, Warteraum ...) ist weiter zu optimieren.
- Die Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit sind fortzuführen.
- · Die Veloführung an einzelnen Knoten ist zu optimieren.

Öffentlicher Raum

Werte:

• Der neu gestaltete und von der Zentrumsüberbauung flankierte Dorfplatz weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf und gehört zu den wichtigen öffentlichen Räumen.

Handlungsbedarf:

Die Strassenräume im Allgemeinen, insbesondere im Zentrum, sollen aufgewertet werden.

Parkierung

Werte:

- Im Zentrum wie auch bei den öffentlichen Bauten sind genügend Parkplätze vorhanden.
- Grundsätzlich entstehen wenige Konflikte bezüglich Parkierung.

Handlungsbedarf:

Bei öffentlichen Strassen ist die bestimmungsgemässe Nutzung nicht gewährleistet.
 Öffentliche Strassen werden teils über Nacht als "private" Parkplätze missbraucht (Laternenparkierer).

4 Zielsetzungen

Künftig werden die Verkehrsmengen weiter zunehmen. Schreibt sich der Trend gemäss der Entwicklung der letzten Jahre fort, steigen die Lärm- und Luftimmissionen weiter an, Unfälle nehmen nicht ab und die Trennwirkung der Strassen verstärkt sich. Die Lebensqualität in Villmergen nimmt dementsprechend ab.

Mit dem KGV soll diesem Trend entgegengewirkt werden. Es wird eine nachhaltige Verkehrsentwicklung auf Basis der folgenden Prinzipien angestrebt:

Verkehr vermeiden

Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs sowie der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden, respektive verlagert.

Verkehr lenken

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz gelenkt. Insbesondere der Schleichverkehr und quartierfremde Verkehr soll vermieden werden.

Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer, ist zu erhöhen. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).

Öffentlicher (Verkehrs-) Raum gestalten

Der sorgfältigen Gestaltung der öffentlichen Räume (Strassen, Plätze) kommt hohe Bedeutung zu.

Gestützt auf diese Grundsätze und den oben genannten Handlungsbedarf lassen sich Zielsetzungen für den kommunalen Gesamtplan Verkehr definieren. Besonders wichtig ist, dass die Bestrebungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Tempo-30-Zonen, Sanierung Fussgängerstreifen etc.) fortgeführt werden.

4.1 Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

- Durch flankierende Massnahmen werden das Ortszentrum und die Quartiere entlastet.
 Der Durchgangsverkehr von/nach Sarmenstorf soll über die Wohlerstrasse gelenkt werden.
- Die Funktion der Strassenräume ist durch die Gestaltung erkennbar. Die Gestaltung soll im Speziellen im Ortszentrum und in den Quartieren angepasstes Fahrverhalten f\u00f6rdern
- Ortseingänge und Wechsel von Temporegimen sind im Strassenraum erkennbar.
- Die Unfallgefahr wird verringert und die Unfallschwere reduziert.
- · Knoten werden sicher und leicht verständlich ausgebildet.
- · Die öffentlichen Parkplätze werden bestimmungsgemäss genutzt.
- Es wird ein hoher Umschlag der Parkplätze angestrebt.
- Das Parkierungskonzept soll einfach und klar verständlich sein.

4.2 Fuss- und Veloverkehr

- Es wird ein durchgehendes feinmaschiges Fuss- und Velowegnetz von hoher Qualität angeboten. In Entwicklungsgebieten wird dies frühzeitig sichergestellt. Konfliktstellen und Netzlücken sind zu beheben.
- Das Fuss- und Velowegnetz ist einerseits für geübte, sichere Fussgänger und Velofahrende, welche direkte Verbindungen benutzen (Jugendliche, Erwachsene, Alltagsverkehr) wie auch für weniger geübte Fussgänger und Velofahrende, welche ein hohes Bedürfnis nach sicheren Verbindungen haben (Kinder, Senioren, Freizeitverkehr) auszulegen.
- Die Fuss- und Velowegverbindung nach Wohlen (Mühlenstrasse) bildet das Rückgrat des Netzes. Die Verbindung ist aufzuwerten.
- · Wichtige Fusswege innerhalb des Siedlungsgebietes sind angemessen zu beleuchten.
- Die attraktiven vielfältigen Fusswege sollen erhalten und weiter ausgebaut werden (z.B. Fusswege entlang Gewässer).

4.3 Öffentlicher Verkehr

- Es soll ein ÖV-Netz angeboten werden, welches möglichst alle Quartiere erschliesst (mind. ÖV Güteklasse D) und eine möglichst gestreckte Linienführungen aufweist.
- Durch Massnahmen zur Busbevorzugung ist die Zuverlässigkeit des ÖV zu erhöhen.
- Eine sehr gute Anbindung der Gemeinde an den Umsteigepunkt Wohlen (Bahnhof SBB) und weitere bedeutende Zielorte ist sicherzustellen.
- Die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sind sicher und attraktiv auszugestalten.
- Die Haltestellen sind mit einer angemessenen Infrastruktur auszustatten (z.B. Wetterschutz und Sitzgelegenheit bei gut frequentierten Einstieg-Haltestellen).

5 Grobkonzept



Legende	Konzeptbeschrieb
	Hauptverkehrsachse Primäre Haupterschliessung. Hohe Leistungsfähigkeit.
111111	Nebenverkehrsachse Sekundäre Haupterschliessung. Flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung (Mitteldorfstrasse)
\leftrightarrow	Verkehrslenkung Entlastung Ortszentrum, Lenkung des Verkehrs auf die Hauptachsen.
	Hauptroute strassengebundener ÖV Örtliche und zeitliche Erschliessung durch öffentlichen Verkehr. Bevorzugung öffentlicher Verkehr.
o o o o	Hauptrouten Fuss/Velo Rückgrat des Fuss- und Velonetzes: sicher, attraktiv und direkt.
	Grünachse Wichtigste Achse des Fuss- und Veloverkehrs. Aufwertung durch Gestaltung und Bepflanzung.
	Zentrum Aufwertung Strassenraum. Erhöhung Sicherheit und Aufenthaltsqualität.
	Quartiere Erhöhung Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Verkehrsberuhigung (baulich / Tempo 30). Direkte Erschliessung auf übergeordnetes Netz. Unattraktiv für quartierfremder Verkehr.
-	Gewerbe / Industrie Direkte Erschliessung über den nächstgelegenen Knotenanschluss. Anforderungen Industrieverkehr gewährleisten.

6 Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

6.1 Grundsätze

6.1.1 Verkehrslenkung

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf das übergeordnete Netz gelenkt. Dies ermöglicht eine Bündelung der Immissionen und erlaubt es, mit raumplanerischen Massnahmen zu reagieren (z.B. lärmunempfindliche Nutzungen entlang Hauptverkehrsachsen).

Im letzten Jahrzehnt nahm der Verkehr im Zentrum überdurchschnittlich stark zu. Diesem Trend wird mit Massnahmen entgegengewirkt. Das Zentrum soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Der Durchgangsverkehr von/nach Sarmenstorf wird entlang der Wohlerstrasse gelenkt. Es ist sowohl die Umgestaltung der betreffenden Knoten (Teilplan MIV) wie auch flankierende Massnahmen im Zentrum von Villmergen (Teilplan Betrieb und Gestaltung) vorgesehen.

Ausweichrouten mit sogenanntem Schleichverkehr sollen vermieden werden. Die viel benutzte Ausweichroute "Unterzelgstrasse" führt zu Sicherheitsdefiziten im Bereich Unterzelg (z.B. bei Bushaltestelle) sowie in Dintikon (Schulweg). Zudem wird der Knoten Kreisel Dintikon/Bünztalstrasse durch den Ausweichverkehr ungünstig belastet und verstärkt den Rückstau auf der Bünztalstrasse (von Wohlen her). Entlang der Unterzelgstrase sind "harte" flankierende Massnahmen vorgesehen (Teilrichtplan MIV).

Die Wohnquartiere sollen vom quartierfremden Verkehr entlastet werden. Dazu sind betriebliche Massnahmen vorgesehen (Fortsetzung der Tempo 30-Zonen, siehe Teilplan Betrieb und Gestaltung).

6.1.2 Strassenhierarchie

Hauptaufgabe des Strassennetzes ist die Anbindung der Gemeinde/Ortsteile an das übergeordnete Strassennetz sowie eine ausreichende Erschliessung der Siedlungsgebiete.

Darüber hinaus haben Strassen und Plätze neben ihrer verkehrlichen Funktion auch eine wichtige Bedeutung als Repräsentationsorte, Kommunikations- und Treffpunkte und innerörtliche Freiflächen. Zudem dienen Strassen neben dem Mfz-Verkehr auch dem Radund Fussverkehr sowie dem Aufenthalt.

Im Grundsatz wird in der Verkehrsplanung ein hierarchisch aufgebautes Strassennetz angestrebt. Innerhalb gewachsener Strukturen ist jedoch eine klare Trennung der verkehrlichen Funktionen einer Strasse (verbinden, sammeln, erschliessen) nicht möglich. Hauptverkehrsstrassen übernehmen innerhalb des Siedlungsgebietes auch Sammel- und Erschliessungsfunktion.

6.1.3 Erschliessen von Entwicklungsgebieten

Neu zu entwickelnde Gebiete sollen für den MIV möglichst direkt via den nächstliegenden Knotenanschluss über die Hauptverkehrsstrassen erschlossen werden.

6.1.4 Parkierung

Für die öffentlichen Parkplätze der Gemeinde Villmergen wird bei Handlungsbedarf ein Parkierungskonzept erarbeitet. Wichtige Eckpfeiler des Parkierungskonzeptes sind:

- Im Zentrum Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätzen mit Gebühren und blauen Zonen.
- In den Quartieren Nachtparkverbot (ev. erlaubt mit Parkkarten).
- · LKW-Parkverbot über Nacht und an Wochenenden.
- Für die öffentlich zugänglichen Parkplätze Kirche, Gemeindehaus und Sportanlagen ist eine Regelung zu erarbeiten, die eine bestimmungsgemässe Benützung zulässt (z.B. für Vereine). Die Regelung soll es erlauben, Dauerparker mit nicht bestimmungsgemässer Benützung (Tag oder Nacht) zu unterbinden oder Gebühren zu erheben (z.B. Parkkarte).

Die Instrumente der zeitlichen oder monetären Bewirtschaftung sollen möglichst einfach und klar verständlich sein. Das Parkierungskonzept kann mit Lösungsansätzen für öffentlich zugängliche Parkplätze ergänzt werden.

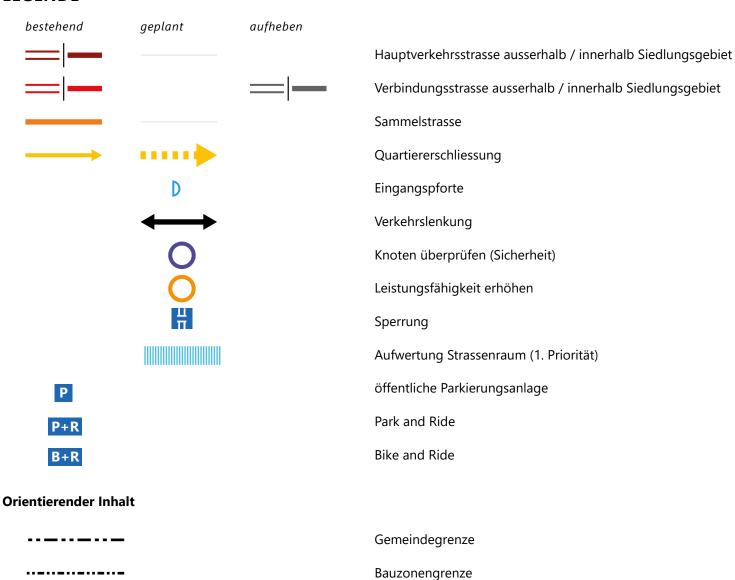
Gemeinde Villmergen

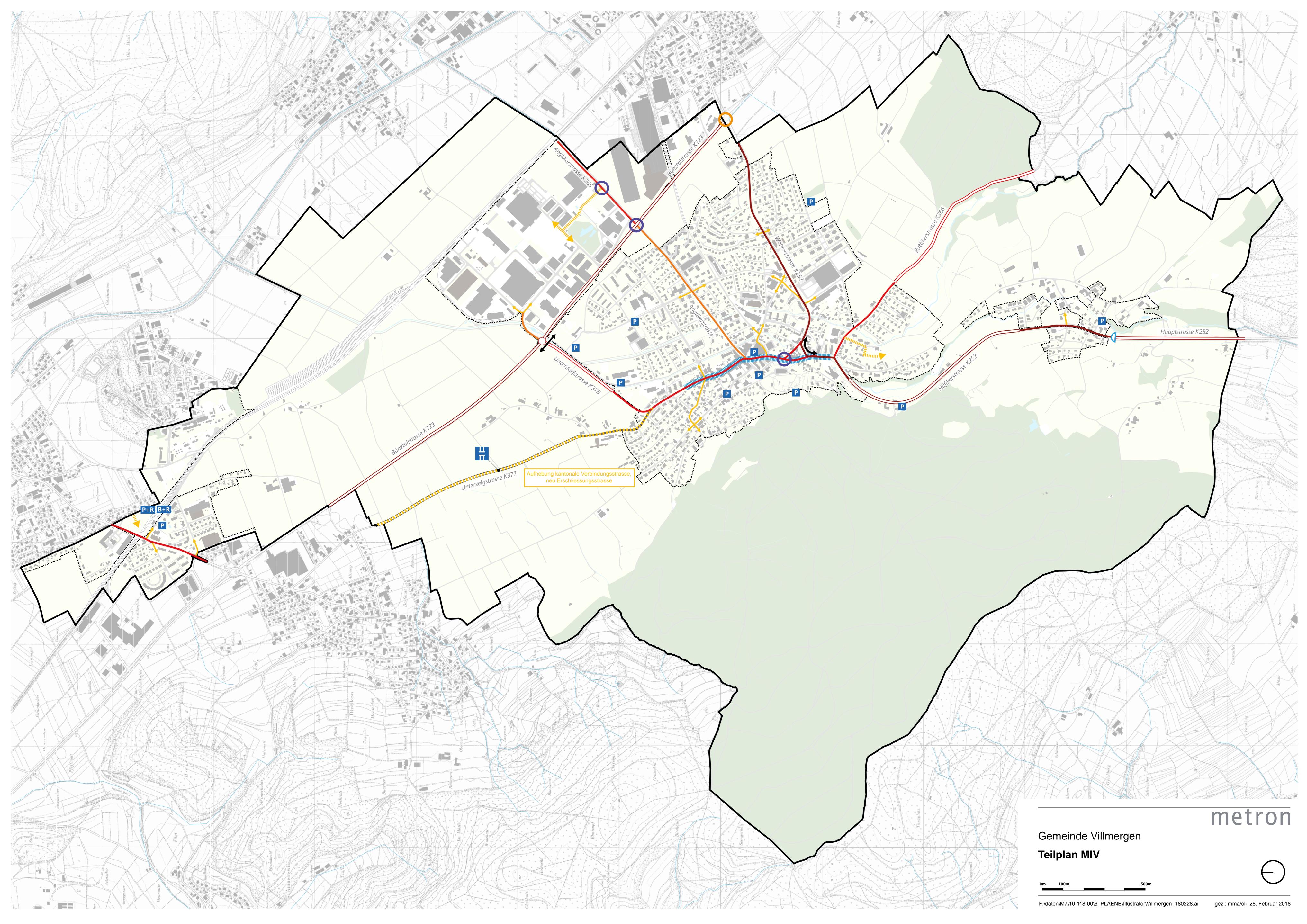
metron

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)	Projekt - Nr.	17 10 118 00
Kommunaler desamtplan verkeni (kdv)	Plan - Nr.	1
	Format	A4
Teilplan MIV	Gez. / Geprüft	mma / mst
· cp.u	Datum	28. Februar 2018
	Revidiert	_
	E:\daten\m7\10_118-00\6_PI_AENE\Illustr	rator\Villmergen 180228 ai

Metron Verkehrsplanung AG Stahlrain 2 / 5200 Brugg T: 056 460 91 11 F: 056 460 91 00 info@metron.ch www.metron.ch

LEGENDE





7 Betrieb und Gestaltung Strassenräume

7.1 Grundsätze

Mit dem Massnahmenbereich "Betrieb und Gestaltung Strassenräume" werden für die einzelnen Strassentypen Gestaltungsprinzipien, der angestrebte Charakter der Strassenräume sowie die signalisierte und angestrebte Geschwindigkeit definiert. Dies mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit deutlich zu erhöhen, selbsterklärende Strassenräume zu schaffen und die öffentlichen Räume aufzuwerten. Strassenräume sind die öffentlichen Räume einer Gemeinde und somit auch die Visitenkarte.

7.1.1 Betrieb

In Wohnquartieren und Zentrumsgebieten mit Fussgänger- und Radfahrerfrequenz bergen hohe Geschwindigkeiten des MIV ein grosses Gefahrenpotenzial. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten beim MIV durch eine Zonensignalisation (Tempo 30 oder Begegnungszonen) kann das Wohlbefinden und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Weitere positive Effekte von T30 / Begegnungszonen sind:

- Verkehrslenkung (weniger quartierfremder Verkehr).
- grösserer Gestaltungspielraum (kürzere Anhaltesichtweiten).
- · Kürzere Anhaltewege: Verringerte Verletzungsgefahr.
- · Verringerter Treibstoffverbrauch, reduzierter Schadstoffausstoss, weniger Lärm.

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt ein Geschwindigkeitsregime, das Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen (vor allem Haupt- und wichtige Sammelstrassen) vorsieht und die siedlungsorientierten Strassen (untergeordnete Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen) in Tempo-30-Zonen einbindet. In Tempo-30-Zonen soll primär mit Erkennungsmassnahmen (Eingangstor, Markierung, Rechtsvortritt, Tempo-30-Signet) gearbeitet werden und wo nötig können bauliche Massnahmen eingesetzt werden.

7.1.2 Gestaltung

Die Strassen, Wege und Plätze sind so zu gestalten, dass sie selbsterklärend sind. Die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne Signalisation die Strassenhierarchie (Haupterschliessungsstrasse, Sammelstrasse, Erschliessungsstrasse) und das geltende Verkehrsregime (Tempo 50, T30-Zone, 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 (Fussund Radverkehr, Busverkehr, Anwohner, Gewerbe, ...) berücksichtigt werden.

Gemeinde Villmergen

metron

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)	Projekt - Nr.	17 10 118 00	
Kommunaler desamtplan verkeni (kov)	Plan - Nr.		
	Format	A3	
Betrieb und Gestaltung Strassenräume	Gez. / Geprüft	oli / mst	
Detired and Cestariany Strassemanne	Datum	28. Februar 2018	
	Revidiert	-	

F:\daten\m7\10-118-00\6_PLAENE\lllustrator\Villmergen_170320.ai

Metron Verkehrsplanung AG Stahlrain 2 / 5200 Brugg T: 056 460 91 11 F: 056 460 91 00 info@metron.ch www.metron.ch

LEGENDE

Kantonsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet, T80

Kantonsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet, T60

Kantonsstrasse innerhalb Siedlungsgebiet

Kantonsstrasse innerhalb Siedlungsgebiet

Vsignalisiert 50 / Vangestrebt 40-50 km/h

Kantonsstrasse Kerngebiet

Vsignalisiert 50 / Vangestrebt 40 km/h

Sammelstrasse

Vsignalisiert 50 / Vangestrebt 40-50 km/h

Erschliessung Gewerbe / Industrie

Vsignalisiert 50 / Vangestrebt 40-50 km/h

Erschliessung Wohn- und Mischzonen

Vsignalisiert 30 / Vangestrebt 30 km/h

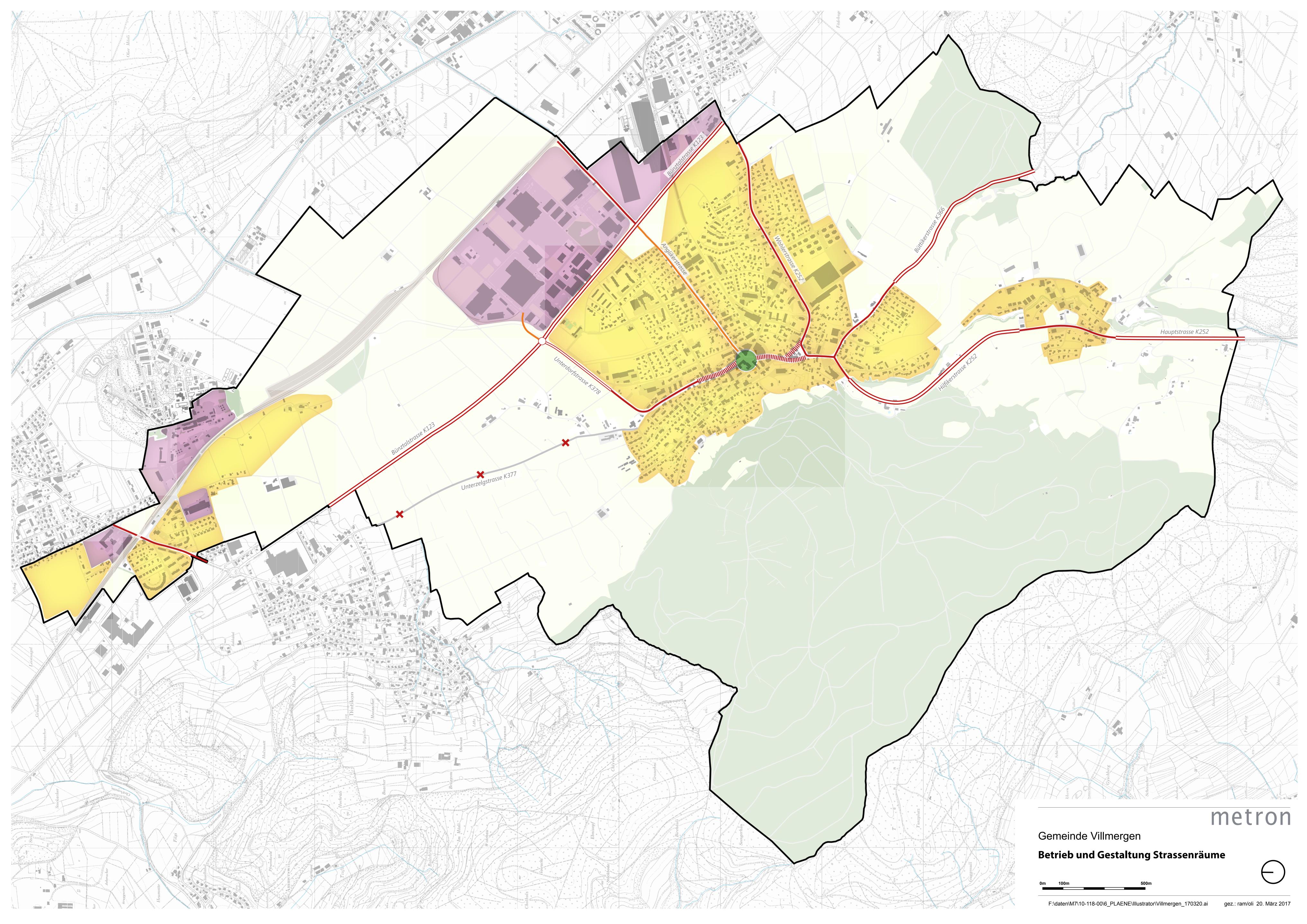
Plätze / Orte (Sonderfälle)

V_{signalisiert} 20,30 / V_{angestrebt} 20-30 km/h

Orientierender Inhalt



Gemeindegrenze



metron

	Strassentyp	Plätze, Orte	ES	ES	ss	HS-K / VS-K	HS-I / VS-I	HS-A / VS-A	
		(Sonderfälle)	Erschliessung Wohn- / Mischzonen	Erschliessung Gewerbe / Industriezonen	Sammelstrassen	Verbindungsstrasse Kerngebiet	Hauptverkehrs-/ Verbindungsstrasse innerhalb Siedlungsgebiet	Hauptverkehrs-/ Verbindungsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet	
	Darstellung im Plan					HIIIIIIII		= =	
	Lage			innerhalb Siedlungsgebiet			ausserhalb Siedlungsgebiet		
	Eigentümer (Ausnahme)	Private / Gemeinde / Kanton	Private / Gemeinde	Private / Gemeinde	Gemeinde	Kanton / Gemeinde (abhängig von Netzlösung)	Kanton (Gemeinde)	Kanton	
	Haupt-Funktionen	repräsentieren	erschliessen	erschliessen	• sammeln	verbinden, erschliessen	verbinden	• verbinden	
		kommunizieren	sich aufhalten,	geregelte Parkierung	erschliessen	 repräsentieren / kommunizieren ein- und ausladen 	repräsentieren		
lerungen		sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren	geregelte Parkierung		geregelte Parkierung	queren sich aufhalten	ein- und ausladen queren		
Anforde	Umfeld: 1) Fussverkehr 2) Veloverkehr 3) Parkierung 4) Schwerverkehr 5) Öffentlicher Verkehr Spezielles	1) viele, längs und quer 2) längs und quer 3) Ein- / Aussteigen, -laden 4) wenn mögl.: ohne 5) meistens Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich	1) längs und quer 2) v.a. längs 3) Parkieren: ja 4) nur Ausnahmsweise 5) ja Belastbarkeit ist begrenzt Das kommunale Strassenreglement definiert die Zuständigkeit und die Kostenbeiträge privater Anstösser.	1) längs und quer 2) v.a. längs 3) Parkieren: ja 4) ja 5) ja	1) vor allem längs 2) vor allem längs 3) teilweise parkieren und abstellen 4) ja, nur Erschliessung 5) ja Belastbarkeit ist begrenzt	1) längs und quer 2) ja 3) Ein- und Ausladen 4) wenn möglich vermeiden 5) ja Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten	1) v. a. längs 2) ja 3) möglichst zu vermeiden 4) ja 5) ja Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten Berücksichtigung Schwerverkehrstransportrouten	1) wenig 2) ja 3) an bestimmten Orten 4) ja 5) ja gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel, etc.) zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten	
	Gestaltungsprinzipien	stark siedlungsorientiert			primär siedlungsorientiert		primär verkehrsorientiert		
	Ausbaugrössen:								
	Signalisierte Geschw.k.	20, 30	30 (Tempo 30 Zone)	50	50	50	50	80 (60)	
	angestrebte Fahrge- schwindigkeit	ca. 20 bis 30	30	40-50	40-50	40	40-50	80 (50-60)	
er	massgebender Begegnungsfall	Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)	PW / Velo; örtlich PW / PW (LW)	Bus / Bus	PW / LW (Bus / Bus) Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus	Velo + Bus / Bus + Velo	
rame	Fahrbahnbreite in m. öffentlicher Verkehr	je nach Situation	4.0 - 5.0 (teils: mehr)	6.0	5.0 - 6.0	je nach Betriebskonzept	6.0 - 7.5	6.5 – 9.0	
Par	öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen (Busbuchten)	Busbuchten	
	Veloverkehr	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz);	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz);	i.d.R. ohne Massnahmen (Koexistenz), evtl. Radstreifen / oder Mehrzweckstreifen	i.d.R. ohne Massnahmen (Koexistenz)	i.d.R. ohne Massnahmen (Koexistenz), evtl. Radstreifen / oder Mehrzweckstreifen	Radwege / Radstreifen / Mehrzweck- streifen	Radweg	
	Fussverkehr	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz);	ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)	Gehweg beidseits, Fussgängerstreifen ev. mit Insel	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen beidseitig zuweisen	Gehweg beidseits, Fussgängerstreifen ev. mit Insel	gegebenenfalls Trottoir, Fussgänger und Velo auf gleicher Fahrbahn separat möglich (3.5 m) Mittelinsel ohne Fg-streifen	

Tabelle 2: Strassentypisierung: Gestaltungsprinzipien und Anforderungen für die Strassenräume (In Anlehnung an die entsprechenden VSS-Normen)

8 Fuss- und Veloverkehr

8.1 Grundsätze

Der Fuss- und Veloverkehr ist effizient, umweltfreundlich und hat eine hohe Leistungsfähigkeit mit geringen negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Die quantitative Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs im täglichen Verkehrsgeschehen wird meistens unterschätzt. Je nach Betrachtungsweise ist das Ausmass jedoch hoch. Gemessen an der täglichen Unterwegszeit macht z.B. der Fussverkehr 40% aus (durchschnittlich 90 min Unterwegszeit, davon 35 min zu Fuss; Mikrozensus Schweiz).

In Villmergen sollen durchgängige Wegnetze angeboten werden. Dies sowohl für geübte wie auch wenig geübte Nutzergruppen (z.B. Kinder). Der Teilrichtplan legt die Routen sowie die Netzlücken fest. Eine besonders wichtige Route ist die Verbindung nach Wohlen entlang des Industriegleises. Diese soll aufgewertet und in Wohlen weitergeführt werden. Dabei ist die Abstimmung mit Wohlen besonders zu beachten.

Die Strassen bilden die wichtigsten Netzelemente des Fuss- und Radverkehrs. Die attraktive und sichere Nutzung für Fussgänger und Velofahrende sowohl in Längs- als auch in Querrichtung muss daher sichergestellt werden. Es sind nicht nur die Infrastrukturen des Fuss- und Veloverkehrs entscheidend, sondern die gesamte Ausgestaltung der Strassenräume und des Temporegimes. Der Massnahmenbereich Betrieb und Gestaltung Strassenräume steht in engem Zusammenhang mit dem Massnahmenbereich Fussund Veloverkehr.

Die Infrastrukturelemente für den Fuss- und Veloverkehr sind laufend zu prüfen und gegeben falls zu sanieren

8.1.1 Entwicklungsgebiete

Entwicklungsgebiete müssen für den Fuss- und Veloverkehr gut erschlossen sein. Wichtig sind sichere und direkte Fuss- und Radwegverbindungen zum Zentrum, nach Wohlen und zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Verbindungen sind im Teilplan Fussverkehr schematisch eingetragen.

Teilplan Fussverkehr 1:5'000 siehe Beilage

Gemeinde Villmergen

Teilplan Veloverkehr

metron

17 10 118 00

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

 Plan - Nr.
 3

 Format
 A4

 Gez. / Geprüft
 mma / mst

 Datum
 28. Februar 2018

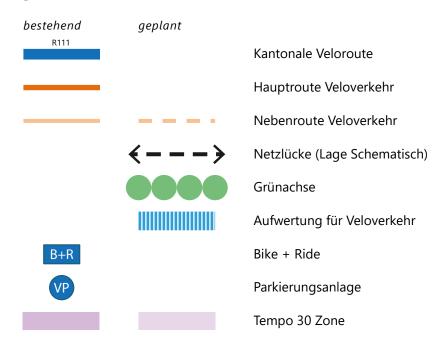
Revidiert

F:\daten\m7\10-118-00\6_PLAENE\lllustrator\Villmergen_180228.ai

Projekt - Nr.

Metron Verkehrsplanung AG Stahlrain 2 / 5200 Brugg T: 056 460 91 11 F: 056 460 91 00 info@metron.ch www.metron.ch

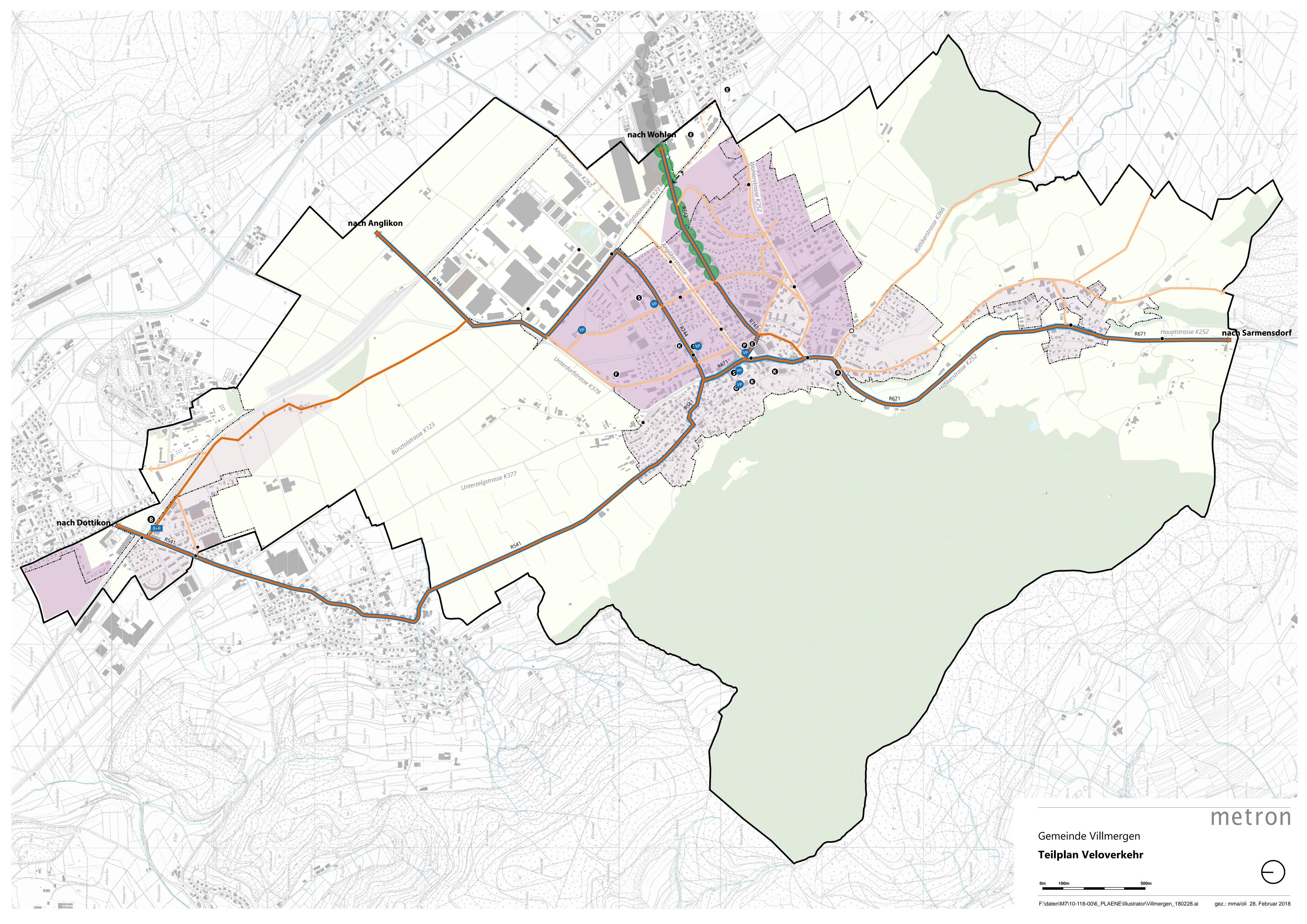
LEGENDE



Orientierender Inhalt

•	Altersheim
B	Bahnhof
•	Feuerwehr
G	Gemeindeverwaltung
9	Schule / Kindergarten
®	Kirche / Kirchgemeindehaus
•	Post / Polizei
3	Einkaufszentrum
•	Haltestellen Ortsbus
	Gemeindegrenze

Bauzonengrenze



9 Öffentlicher Verkehr

9.1 Grundsätze

9.1.1 Funktionen des Öffentlichen Verkehrs

Dem öffentlichen Verkehr kommen folgende Funktionen zu:

- Mobilitätsvorsorge für nicht-motorisierte Einwohner und Arbeitnehmer (Personen ohne Führerschein oder Auto bzw. denen nicht ständig ein Auto zur Verfügung steht).
- Langfristige Sicherstellung der Erreichbarkeit wichtiger zentralörtlicher Einrichtungen.
- Teilweiser Ersatz/Alternative des motorisierten Individualverkehrs durch ein leistungsfähiges und somit platzsparendes Verkehrsmittel.

Durch Massnahmen zur Busbevorzugung ist die Zuverlässigkeit des ÖV zu erhöhen (z.B. an Knoten, Fahrbahnhaltestellen). Optimierungspotenzial wird geprüft.

9.1.2 örtliche Erschliessung

In Villmergen ist einzig das Gebiet Himmelrych örtlich ungenügend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebietes Himmelrych ist die Verlegung der Busroute Nr. 50.346 (Wohlen - Villmergen - Dintikon/Dottikon) vorgesehen. Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur (Eckstrasse, Schützenhausstrasse) ist zu prüfen. Das Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm aufgenommen.

9.1.3 Erschliessen von Entwicklungsgebieten

Gebiete, die neu entwickelt werden, erzeugen zusätzlichen Verkehr. Es ist daher wichtig, Siedlungsentwicklung und Verkehr sorgfältig aufeinander abzustimmen. Neue Entwicklungen sollen nur dort ermöglicht werden, wo die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr genügend ist oder aber die Erschliessung durch Angebotsverbesserungen (z.B. Linienumlegung) gewährleistet werden kann.

9.1.4 Infrastruktur Haltestellen

Die Haltestellen sind mit einer angemessenen Infrastruktur auszustatten. Die Schwachstellen der Infrastrukturen (Zugänglichkeit und Ausstattung) werden erfasst. Nachfolgend werden Infrastrukturelemente mit dem ÖV-Betreiber und Kanton bestimmt.

Gemeinde Villmergen

metron

 Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)
 Projekt - Nr. 17 10 118 00

 Plan - Nr.
 4

 Format
 A4

 Gez. / Geprüft
 mma / mst

 Datum
 28. Februar 2018

 Revidiert

F:\daten\m7\10-118-00\6_PLAENE\lllustrator\Villmergen_180228.ai

Metron Verkehrsplanung AG Stahlrain 2 / 5200 Brugg T: 056 460 91 11 F: 056 460 91 00 info@metron.ch www.metron.ch

LEGENDE

Pestehend geplant

Regionalbuslinie 50.346

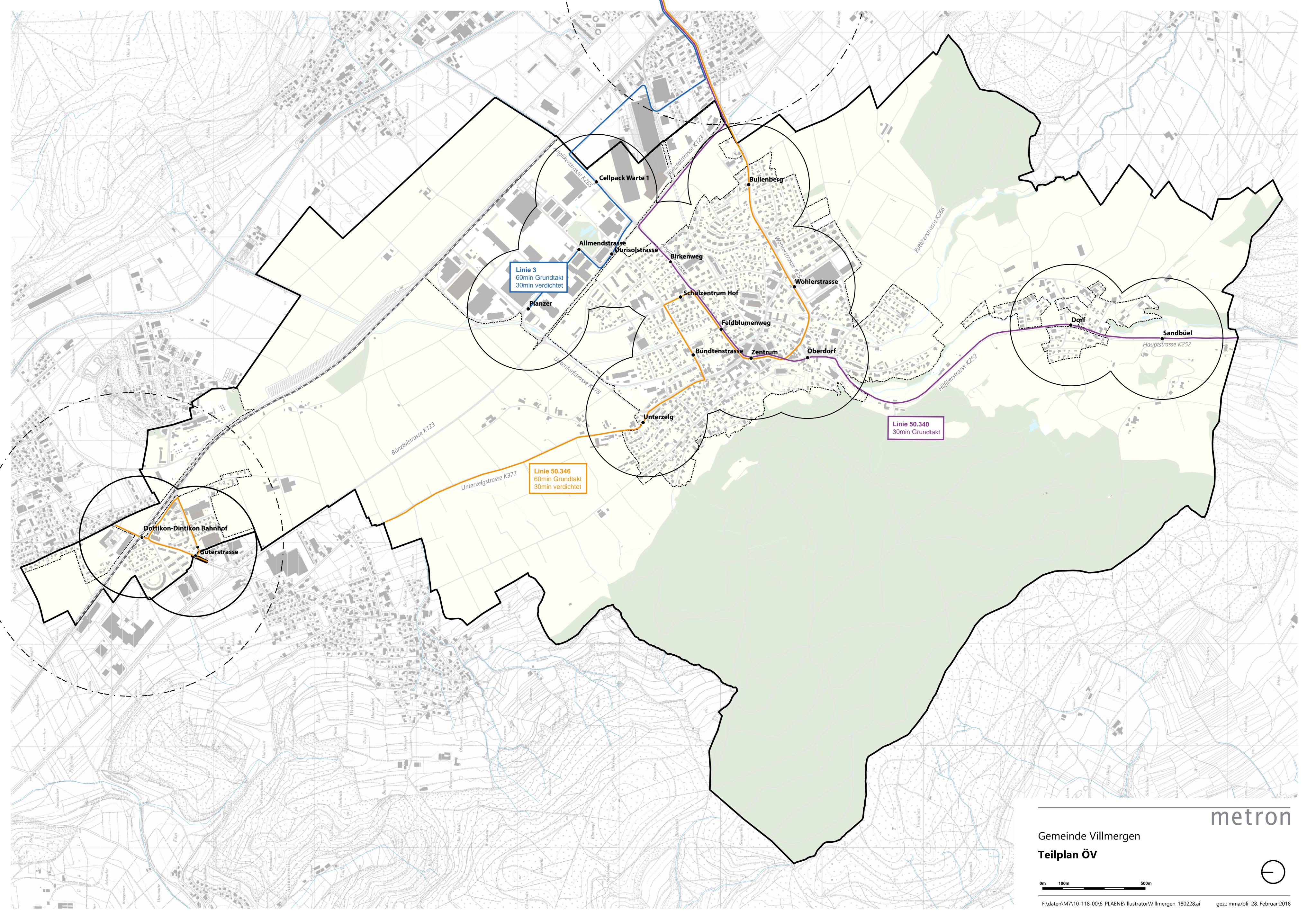
Ortsbuslinie 3

Regionalbuslinie 50.340

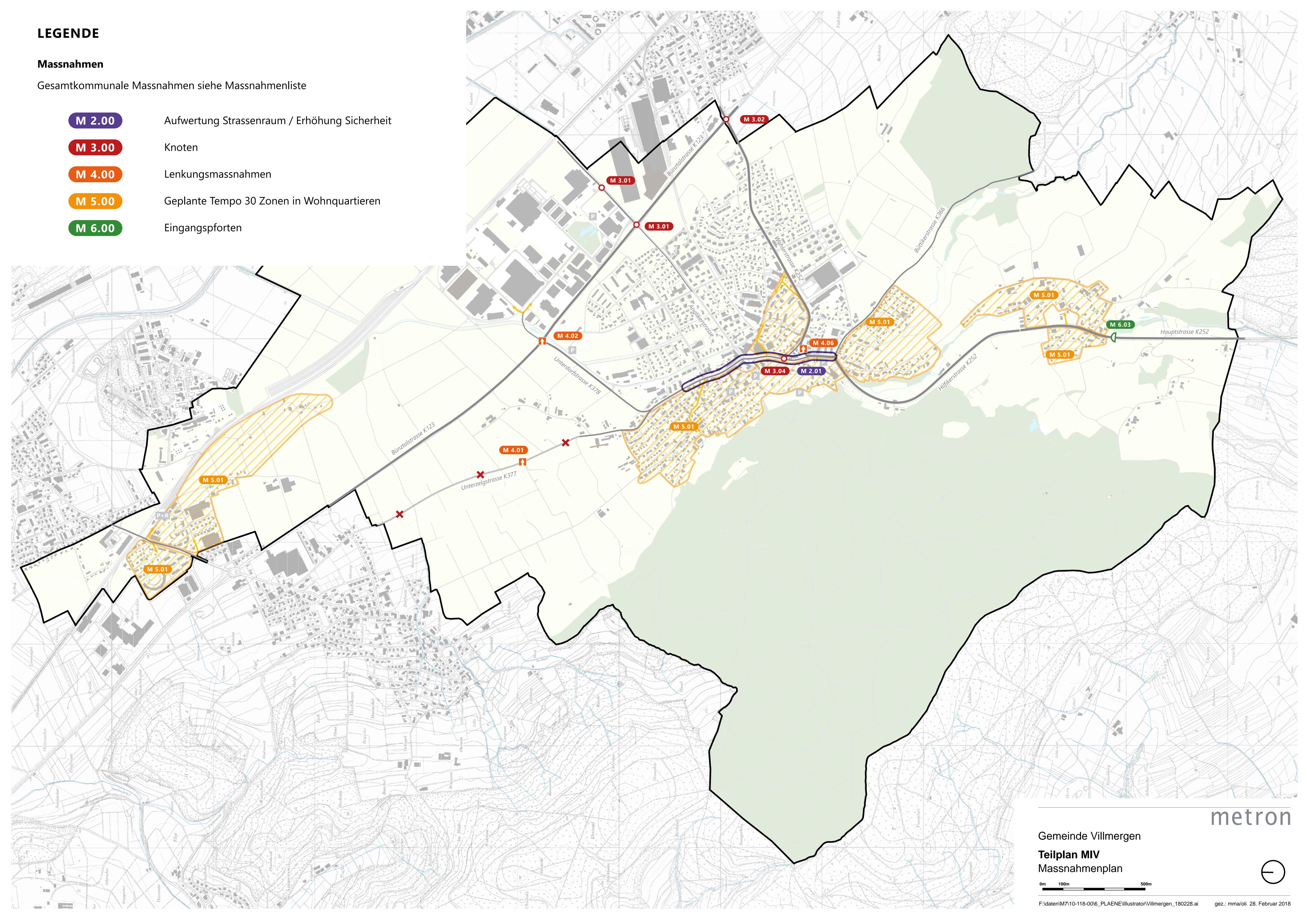
Haltetstellen Ortsbus

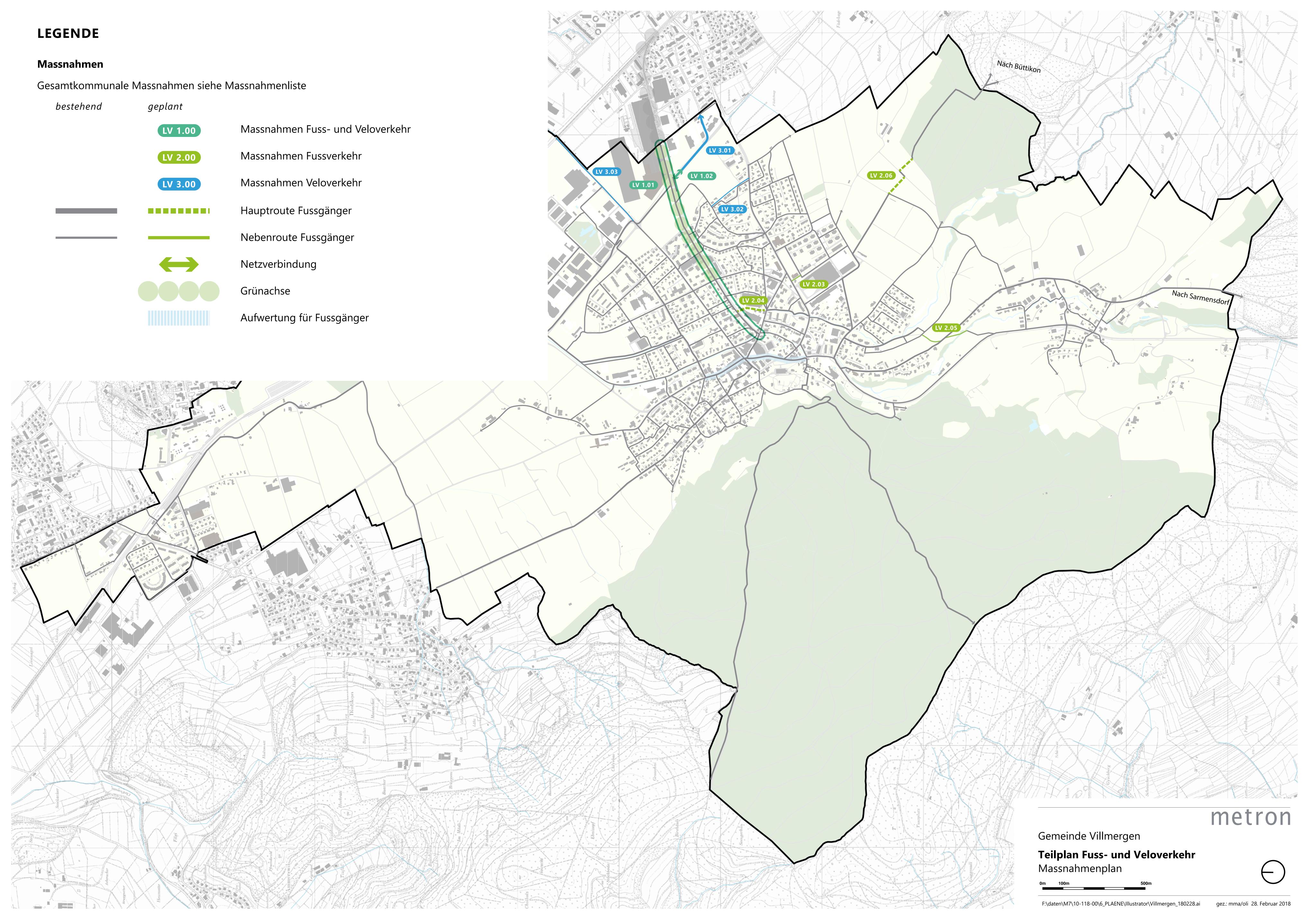
Orientierender Inhalt

•	Altersheim
3	Bahnhof
G	Feuerwehr
6	Gemeindeverwaltung
9	Schule / Kindergarten
©	Kirche / Kirchgemeindehaus
•	Post / Polizei
(3	Einkaufszentrum
	Gemeindegrenze
	Bauzonengrenze
	Bahnlinie
\bigcirc	Einzugsgebiet Bushaltestelle (300m)
0	Einzugsgebiet Bahnhaltestelle (750m)
	Entwicklungsgebiete



10 Massnahmenpläne





11 Massnahmenliste

Die Massnahmenliste dient dem Gemeinderat und der Verwaltung als Arbeitsinstrument. Mit dieser Liste sind keine konkreten Aufträge erteilt resp. Ressourcen bewilligt.

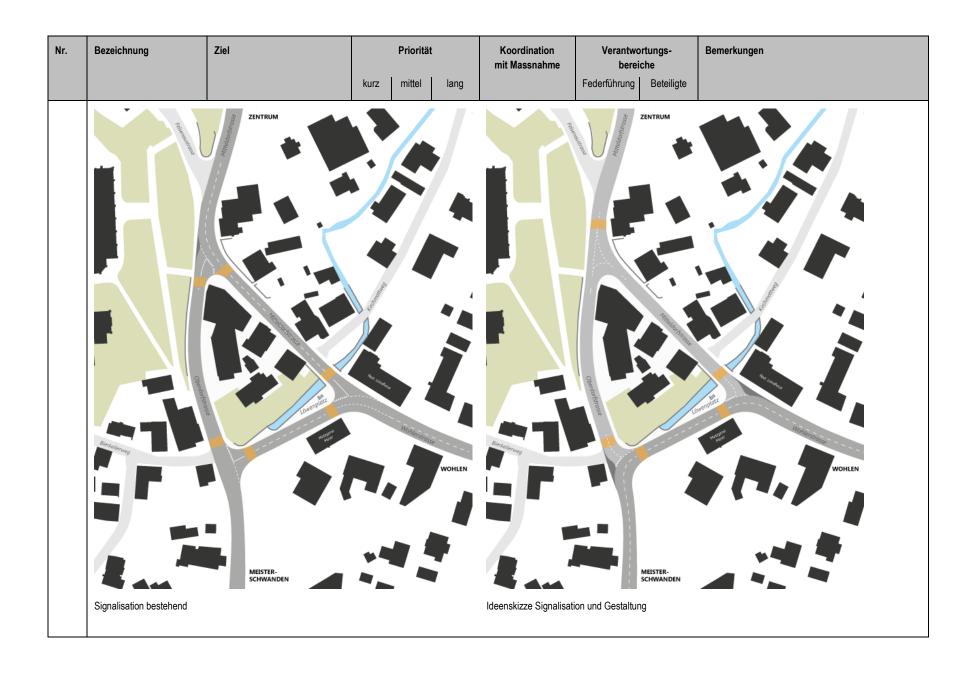
Gesamtverkehr

Nr.	Bezeichnung	Ziel		Priorität		Koordination mit Massnahme	Verantwortungs- bereiche		Bemerkungen
			kurz	mittel	lang		Federführung	Beteiligte	
G-0.1	Monitoring und Controlling Mobilitätszielsetzungen	Entwicklung laufend kontrollie- ren und korrigierend einwirken	х	х	Х	Agglo-Programm	Bauverwal- tung	Nachbar- gemeinden	Verkehrsbeobachtungen / Verkehrszählungen / Erhe- bungen Umweltbelastungen / Fahrgastfrequenzen auf den Buslinien / jährliches Reporting
G-0.2	Mobilitätsberatung	Pfeiler der neuen Mobilitäts- kultur in die Betriebe tragen	х	х	х	Agglo-Programm	Gde	Nachbar- gemeinden	Mobilitätsberatungsstelle
G-0-3	Emissionsarme Infrastruk- tur	Es ist eine Strasseninfrastruk- tur zu erstellen, die möglichst geringe Emissionen verur- sacht (z.B. lärmarme Beläge)	х	х	х	Lärmsanierung	Kanton	Gde	

Motorisierter Individualverkehr und Parkierung

Nr.	Bezeichnung	Ziel		Priorität		Koordination mit Massnahme	Verantwo berei	•	Bemerkungen
			kurz	mittel	lang		Federführung	Beteiligte	
M-0	Ausführungsprogramm Motoris. Individualverkehr	Koordination der Massnah- men und Festlegung der Prio- ritäten	х			Finanzplanung	Bauverwal- tung		
Aufwert	tung Strassenraum / Erhöhur	ng Sicherheit							
M- 2.01	Gestaltung Ober- und Mitteldorfstrasse	Aufwertung Ortszentrum (repräsentieren, kommunizie- ren, sich aufhalten) Koexistenz der Verkehrsteil- nehmer Gestalterische Aufwertung Platzartige Gestaltung im Zentrum Stärkung Gewerbe		х		Agglo-Programm	Kanton	Gde / Grundei- gentümer / Besitzer Geschäfte	Betriebs- und Gestaltungskonzept für Ober- und Mitteldorfstrasse.
Knoten									
M- 3.01	Knoten Anglikerstrasse 2x (Bünztalstrasse / Industrie)	Sicherheit erhöhen Klare Verkehrsführung Leistungsfähigkeit erhalten		х			Kanton	Gde	Vergleiche Planungsabsichten BVU, Abteilungen Tiefbau und Verkehr (Koordinationsplan Infrastruk- turentwicklung vom 9. April 2010)
M- 3.02	Knoten Wohlerstrasse	Sicherheit erhöhen Leistungsfähigkeit erhöhen		х			Kanton	Gde	Hohe Leistungsfähigkeit der Einfahrt Wohlerstrasse für Verkehrslenkung gemäss Gesamtkonzept wichtig. (Erhöhung Leistungsfähigkeit durch optimierte LSA- Regelung oder Infrastrukturausbau)
M- 3.04	Knoten Oberdorfstrasse	Sicherheit erhöhen Entlastung Ost-Ast		х		M 4.06	Kanton	Gde	Entlastung Ost-Ast prüfen (Spezialführung bei Schwertransport)

Nr.	Bezeichnung	Ziel		Priorität		Koordination mit Massnahme	Verantwo berei	•	Bemerkungen
			kurz	mittel	lang		Federführung	Beteiligte	
Lenkun	gsmassnahmen								
M- 4.01	Sperrung Unterzelgstrasse für MIV	Verkehrslenkung entlang Bünztalstrasse (Unterbindung "Schleichweg") Entlastung Quartier Unterzelg Verbesserung Verkehrssi- cherheit Haltestelle Unterzelg und Schulweg Dintikon.			x		Kanton	Gde Gemeinde Dintikon	Übernahme der Kantonsstrasse. Absprache mit Gemeinde Dintikon.
M- 4.02	Lenkung Kreisel Schwimmbad	Entlastung Dorfzentrum Verkehrslenkung entlang Bünztalstrasse / Wohlerstrasse se	х				Kanton	Gde	Anpassung Signalisation
M- 4.06	Lenkung Löwenplatz	Verkehrslenkung entlang Wohlerstrasse	Х				Kanton	Gde	Anpassung Signalisation und Markierung. Mittelfristig bauliche Anpassung Abzweigung Mitteldorfstrasse



Bezeichnung	Ziel		Priorität		Koordination mit Massnahme	Verantwortungs- bereiche		Bemerkungen
		kurz	mittel	lang		Federführung	Beteiligte	
30 in Wohnquartieren								
Tempo 30-Zone in Wohn- quartieren	Sicherheit erhöhen Verkehrslenkung (gemäss Gesamtkonzept) quartierfremder Verkehr reduzieren Flächenverbrauch reduzieren Gestaltungsspielraum erhöhen Lärm- und Luftimmissionen reduzieren	x	x			Gde	Grundei- gentümer ÖV (Fahr- plan) Kanton	Weiterführung Umsetzung der Tempo 30-Zonen. Etappierung aufgrund Sicherheitsdefizit und Initiative der Quartiere. Vergleiche kantonales Merkblatt "Tempo 30 und Begegnungszonen" (RM.TV.027)
gsbremsen								
Eingangsbemse Hilfikon Süd	Siedlungseingang markieren Geschwindigkeiten reduzieren sichere Querungen für Fussund Veloverkehr prüfen Aufwertung	х	х		Strassensanie- rungsprogramm	Kanton	Gde	In erster Priorität wird die Signalisation verbessert (beidseitig T50-Tafel). Die regelmässigen Radarkontrollen sind weiterzuführen. Bei zu geringer Wirkung wird nachfolgend der Bau einer Eingangspforte geprüft. Koordination mit Sektion Strassenlärmsanierung
	30 in Wohnquartieren Tempo 30-Zone in Wohnquartieren quartieren gsbremsen Eingangsbemse Hilfikon	Tempo 30-Zone in Wohnquartieren Sicherheit erhöhen Verkehrslenkung (gemäss Gesamtkonzept) quartierfremder Verkehr reduzieren Flächenverbrauch reduzieren Gestaltungsspielraum erhöhen Lärm- und Luftimmissionen reduzieren Eingangsbemse Hilfikon Süd Siedlungseingang markieren Geschwindigkeiten reduzieren Sichere Querungen für Fussund Veloverkehr prüfen	Tempo 30-Zone in Wohnquartieren Sicherheit erhöhen Verkehrslenkung (gemäss Gesamtkonzept) quartieren Flächenverbrauch reduzieren Flächenverbrauch reduzieren Gestaltungsspielraum erhöhen Lärm- und Luftimmissionen reduzieren Eingangsbemse Hilfikon Süd Siedlungseingang markieren Geschwindigkeiten reduzieren Sichere Querungen für Fussund Veloverkehr prüfen	Rurz mittel	Rurz mittel lang	Sicherheit erhöhen Sicherheit erhöhen Verkehrslenkung (gemäss Gesamtkonzept) Quartierferen Gestaltungsspielraum erhöhen Lärm- und Luftimmissionen reduzieren Siedlungseingang markieren Geschwindigkeiten reduzieren Geschwindigkeiten reduzieren Siedlungsprogramm Siedlungseringang markieren Siedlungseringang markie	Sicherheit erhöhen	Sicherheit erhöhen Verkehrslenkung (gemäss Gesamtkonzept) Quartierfremder Verkehr reduzieren Eligangsbemse Hilfikon Süd Strassensanie-rungsprogramm Sicherheit erdüren Süd Strassensanie-rungsprogramm Sicherheit erdüren Sicherheit erhöhen Verkehrslenkung (gemäss Gesamtkonzept) Quartierfremder Verkehr reduzieren Flächenverbrauch reduzieren Flächenverbrauch reduzieren Süd Strassensanie-rungsprogramm Kanton Gde Grundei-gentümer ÖV (Fahrplan) Kanton Kanton Gestaltungsspielraum erhöhen Lärm- und Luftimmissionen reduzieren Süd Strassensanie-rungsprogramm Kanton Gde Grundei-gentümer ÖV (Fahrplan) Kanton Kanton Gde Geschwindigkeiten reduzieren Süd Strassensanie-rungsprogramm Kanton Gde Grundei-gentümer ÖV (Fahrplan) Kanton Gde Grundei-gentümer ÖV (Fahrplan) Kanton Gde Grundei-gentümer ÖV (Fahrplan) Kanton Gde Geschwindigkeiten reduzieren Süd Geschwindigkeiten reduzieren Geschwind





Beispiele Eingangsbremsen

Nr.	Bezeichnung	Ziel		Priorität		Koordination mit Massnahme	Verantwortungs- bereiche		Bemerkungen
			kurz	mittel	lang		Federführung	Beteiligte	
					ı				
Parkiei	rung								
P- 0.01	Parkierungskonzept	bestimmungsgemässe Benützung hoher Umschlag der Parkplätze Kostenwahrheit		x			Gde	Öffentlich- keit / Vereine	Vorgesehene Massnahmen: - in den Quartieren Nachtparkverbot (ev. erlaubt mit Parkkarten) - LKW-Parkverbot über Nacht und an Wochenenden - für den öffentlichen Parkplatz Sportplatz ist eine Regelung zu erarbeiten, die eine bestimmungsgemässe Benützung zulässt (z.B. für Vereine). Die Regelung soll es erlauben, Dauerparker mit nicht bestimmungsgemässer Benützung (Tag oder Nacht) zu unterbinden oder Gebühren zu erheben

Fuss- und Veloverkehr

Nr.	Bezeichnung	Ziel	Priorität			Koordination mit Massnahme	Verantwortungs- bereiche		Bemerkungen
			kurz	mittel	lang		Federführung	Beteiligte	
_V-0	Ausführungsprogramm Fuss- und Veloverkehr	Koordination der Massnah- men und Festlegung der Prio- ritäten	х			Finanzplanung	Bauverwal- tung		
Massn	ahmen Fuss- und Veloverkeh	r (Langsamverkehr)							
LV- 1.01	Aufwertung LV-Achse Industriegeleise	Attraktive Hauptachse nach Wohlen für Freizeit und All- tagsverkehr gesäumt von Na- turelementen	x			- Aggloprogramm - Gde Wohlen	Gde	Gde Wohlen	Wichtigste LV-Verbindung Villmergen - Zentrum Wohlen/Bahnhof. Verbindung entlang teilweise stillge legten Industriegeleisen. Aufwertungspotential gross Geplantes Gestaltungs- und Grünraumkonzept zur Aufwertung umsetzen. Einheimische Pflanzenbestände zur Aufwertung der Achse verwenden.

	Beispielbild einer attraktiven LV-Achse												
LV- 1.02	Querung Industriegeleise	Querungsmöglichkeit über Industriegeleise (wichtiger Zugang von LV-Achse zu Ein- kaufsnutzungen)	Х		- Aggloprogramm	Gde	Eigentü- mer Industrie- geleise	Ebenerdige Gleisquerung, punktuell Ausbau Fuss- Veloweg					

Nr.	Bezeichnung	Ziel		Priorität		Koordination mit Massnahme	Verantwo berei	•	Bemerkungen
			kurz	mittel	lang		Federführung	Beteiligte	
Massn	ahmen Fussverkehr								
LV- 2.03	neue Fusswegverbindung Eichmatt	schliessen von Netzlücken dichtes Fusswegnetz		х		Aggloprogramm	Gde	Grundei- gentümer	Fussweg (für Velo Durchfahrt gestattet) prüfen
LV- 2.04	neue Fusswegverbindung Mühlen / Hinterbach	schliessen von Netzlücken attraktives Wegnetz entlang der Gewässer dichtes Fusswegnetz			х	Aggloprogramm	Gde	Grundeigentümer Abt. Landschaft und Gewässer	Fussweg prüfen
LV- 2.05	neue Fusswegverbindung Himmelrych	schliessen von Netzlücken dichtes Fusswegnetz		х		Aggloprogramm	Gde	Grundei- gentümer	Fussweg (für Velo Durchfahrt gestattet) prüfen
LV- 2.06	neue Fusswegverbindung nach Büttikon	attraktive Fusswegverbindung nach Büttikon		X			Gde	Grundei- gentümer	Neubau Fussweg prüfen. Genaue Lage ist noch zu definieren (möglichst geringe Zerschneidung der Bewirtschaftungsflächen beachten).
Massn	ahmen Veloverkehr								
LV- 3.01	Befestigter Veloweg Trifoore	befestigter Veloweg zu Einkaufsnutzungen (Lidl, Aldi)	х			Aggloprogramm	Gde	Grunde. Gde Wohlen	Velogängige Gleisquerung prüfen
LV- 3.02	Veloverbindung Boden- acker	direkte Veloverbindung Quartier Farngut - Müh- lenstrasse		X			Gde	Grundei- gentümer	Veloverbindung auch für Fussverkehr offenhalten. Velofurt bei Querung Kantonsstrasse prüfen.
LV- 3.03	Radweg entlang Angli- kerstrasse	sichere Veloverbindung		X			Kanton	Gde	Sanierung geplant für 2020-2022. Im Zusammenhang mit dem neuen Radweg wird die Routenführung der kantonalen Radroute überprüft.

Öffentlicher Verkehr

Nr.	Bezeichnung	Ziel		Priorität		Koordination mit Massnahme	Verantwortungs- bereiche		Bemerkungen
			kurz	mittel	lang		Federführung	Beteiligte	
Oe-0.0	Ausführungsprogramm Öffentlicher Verkehr	Koordination der Massnah- men und Festlegung der Prio- ritäten	Х			Finanzplanung	Bauverwal- tung		
ÖV 0.1	Infrastruktur Haltestellen	Verbesserung Infrastruktur der Haltestellen	x			Aggloprogramm	Bauverwal- tung	ÖV- Betreiber Kant. Fachstelle ÖV	Analyse und Handlungsbedarf der Haltestelleninfrastruktur definieren. Nachfolgend Infrastrukturelemente mit ÖV-Betreiber und Kanton bestimmen.

12 Genehmigungsblatt Kanton

Der kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) besteht aus dem Bericht inkl. Anhang.

Vorläufige Beurteilung durch das

Departement Bau, Verkehr und Umwelt: 19. Januar 2012

Öffentliche Mitwirkung: von: 8. Dezember 2014

bis: 19. Januar 2015

Genehmigungsexemplar beschlossen

durch den Gemeinderat am:

12. März 2018

Folgende Inhalte sind durch den Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu genehmigen:

- Zielsetzungen (Kap. 4)
- Grobkonzept (Kap. 5)

Anhang 1 Auszüge übergeordnete Planungsmittel

A1.1 Aargauer Wanderwege

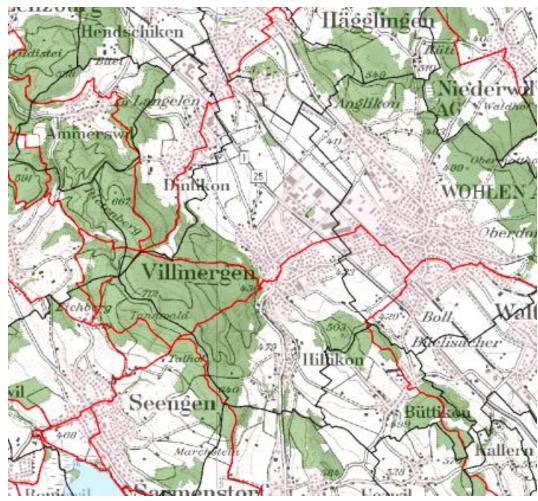


Abbildung 14 Ausschnitt aus dem Wanderwegnetz Kanton Aargau (Quelle: www.ag.ch/geoportal)

A1.2 Kantonale Radrouten

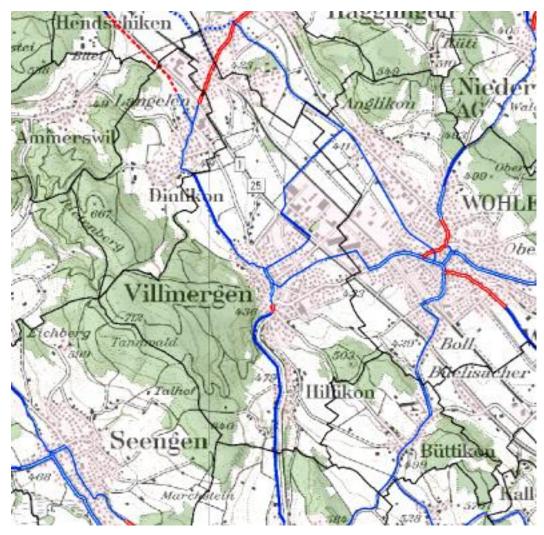


Abbildung 15: Ausschnitt aus dem Radroutennetz des Kantons Aargau (Quelle: www.ag.ch/geoportal)

A1.3 Versorgungsrouten

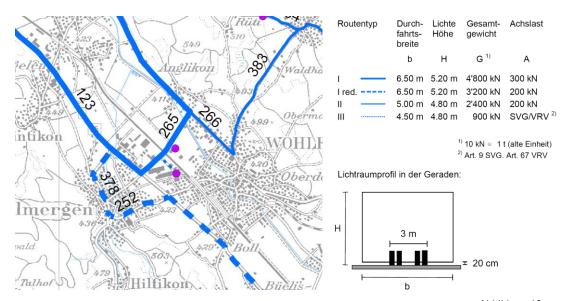


Abbildung 16: Ausschnitt Plan der Versorgungsrouten (Quelle: Kt. Aargau, Baudepartement Abt. Verkehr)

A1.4 Lärmimmissionen entlang Kantonsstrassen

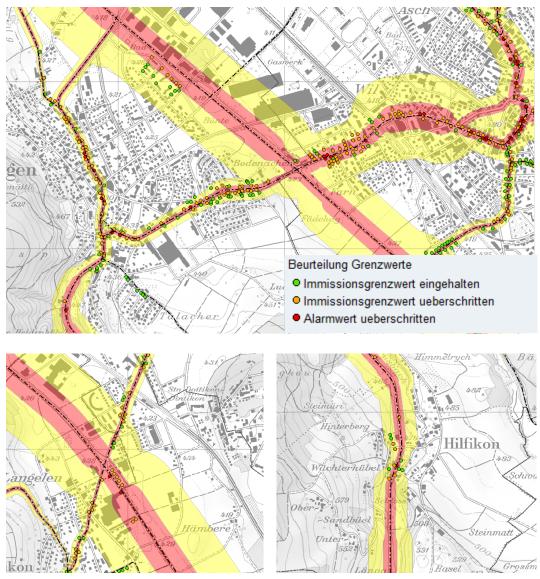


Abbildung 17: Überschreitungen Lärmimmissionsgrenzwerte an Kantonsstrassen (Quelle: www.ag.ch/geoportal)