



Gesamtrevision Siedlung und Kulturland

Protokoll zum Verkehrs-Workshop

Diskussion über die zukünftige Verkehrsentwicklung von Würenlos
„vermeiden – verlagern – gestalten“

Samstag, 30. März 2019 von 8.30 bis 13.30 Uhr



Inhalt

- Vorwort
 - Programm
 - Kernthemen und Ziele
 - Ergebnisse Diskussion über Kernthemen, Grundsätze und Ziele (Foto- und Wortprotokolle)
 - Ergebnisse Diskussion Massnahmen (Foto- und Wortprotokolle)
 - Priorisierung der Massnahmen
 - Zusammenfassung
-

1 Vorwort

Am 20. Oktober 2018 fand im Rahmen der angelaufenen Gesamtrevision Allgemeine Nutzungsplanung ein erster öffentlicher Workshop statt. Dabei wurden Hinweise zur Quartieranalyse und zum Entwicklungsleitbild (REL) entgegen genommen. Ein weiterer Themenschwerpunkt ist die Abstimmung Siedlung und Verkehr. Siedlungsentwicklung hat Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und umgekehrt. Der Verkehr ist in Würenlos ein wichtiges Thema.

Eine vom Gemeinderat eingesetzte Arbeitsgruppe Verkehr hat die Beratung im März 2018 aufgenommen. Bisher wurden die Verkehrsprobleme analysiert sowie mögliche Ziele und Massnahmen erarbeitet. Im Rahmen des Verkehrsworkshops sollen nun diese Arbeiten präsentiert und mit der Bevölkerung diskutiert werden. Ziel des Workshops ist, möglichst viele Rückmeldungen zu den bisherigen Arbeiten zu sammeln, um diese bei der Weiterplanung einbeziehen zu können. Der Gemeinderat hat deshalb alle Bewohnerinnen und Bewohner sowie alle in Würenlos Tätigen zur Teilnahme am Workshop eingeladen.

Rund 80 Personen haben am Workshop teilgenommen und diskutierten in Gruppen über die zukünftige Verkehrsentwicklung von Würenlos.

Die Arbeitsgruppe Verkehr wird nach dem Workshop die Voten sammeln und auswerten. Die Ergebnisse fliessen wo nötig in den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) ein. Zu gegebener Zeit wird der Gemeinderat die Bevölkerung über die Ergebnisse aus diesem Planungsprozess informieren. So wird es möglich, eine breit abgestützte Planung mit hoher Akzeptanz zu erreichen.

2 Programm

8.15	Eintreffen ...	
8.30	Begrüssung, Ablauf Workshop	Gemeinderat
8.40	Einführung in die Thematik „Verkehr in Würenlos“	Verkehrsplaner
9.00	Gruppeneinteilung, Einführung zu den Gruppenarbeiten	Planer / Moderation
9.10	Gruppenarbeit zu den Kernthemen und Zielen, Sichtung Vorarbeiten / Diskussion	Gruppenleiter(in) / Alle
9.50	Kaffee-Pause	
10.10	Vorstellung der Erkenntnisse aus den Gruppendiskussionen	Gruppenreferent(in) / Alle
10.55	Gruppenarbeit Massnahmen: Sichtung Vorarbeiten / Diskussion	Gruppenleiter(in) / Alle
11.40	Vorstellung der Erkenntnisse aus den Gruppendiskussionen	Gruppenreferent(in) / Alle
12.25	Zusammenfassung / Fazit: offene Fragen, Diskussion im Plenum	Planer / Verkehrsplaner / Gemeinderat
12.45	Weiteres Vorgehen, Schlusswort	Gemeinderat
13.00	Apéro / kleiner Imbiss	
13.30	Schluss der Veranstaltung	

3 Kernthemen und Ziele

Verkehrsplaner Thomas Belloli führt in einem Einstiegsreferat in den Workshop ein. Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Sichtweisen (Bewohner, Durchgangsverkehr, Geschäftsverkehr, etc.) und verschiedenartige Verkehrsträger (Auto, Velo, Fussgänger, öffentlicher Verkehr) prägen die Mobilität. Er weist auf die vielfältigen Ansprüche hin wie Sicherheit, vorwärtskommen, erreichbar sein. Mobilität braucht Platz und verursacht Emissionen.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist ein strategisches Planungsinstrument, in welchem die Ziele festgehalten und die dazu nötigen Massnahmen formuliert werden. Es handelt sich um ein konzeptionelles, behördenverbindliches Instrument, d.h. es wirkt noch nicht direkt auf das Grundeigentum.

Die Arbeitsgruppe Verkehr hat die Situation in Würenlos analysiert und die folgenden zentralen **Kernthemen** ermittelt:

Stau und Schleichverkehr

Überlastung des Hauptstrassennetzes, wenn zu viel Verkehr unterwegs ist, Ausweichverkehr von der Autobahn, Ausweichverkehr durch die Quartiere bei Stau auf den Hauptstrassen in Würenlos

Trennwirkung der Ortsdurchfahrt K275 Landstrasse

Dominanz der Strasse und des Verkehrs, Fuss- und Veloverkehr an den Rand gedrängt, Gestaltungsqualität des Strassenraumes

Trennwirkung der Ortsdurchfahrt K423 Schulstrasse

Sicherheitsempfinden im Bereich der Schule (Schülerverkehr), Verkehrsbelastung und Durchfahrtsge-
schwindigkeit auf der Schulstrasse

Anbindung Bahnhof, Stellenwert des öffentlichen Verkehrs

Unscheinbare und an den Rand gedrängte Fuss- und Velowege entlang der Bahnhofstrasse, aktuell nicht einladende Gestaltung, Gewichtung zwischen Gestaltung und Verkehrsfunktion

Verdrängungseffekte

Verdrängung von Fuss- und Veloverkehr sowie der Aufenthaltsfunktion, nicht nur auf andere Wege (mit Umwegen durch die Quartiere), sondern auch auf andere Verkehrsmittel

Velotauglichkeit Landstrasse und Schulstrasse

Kantonale Radroute auf der Landstrasse, Strassenbreiten, Abwägung zwischen Funktionalität für Au-
toverkehr und solcher für Veloverkehr, beschränkte Platzverhältnisse

Parkierung

Öffentliche Parkierung, Parkierung in den Quartieren (Tempo 30 Zonen) sowie Auffindbarkeit der öffentlichen Parkplätze

Angebot des öffentlichen Verkehrs

Thema Ortsbus, Auslastung in Spitzenzeiten, durch die Limmatbrücke beschränkte Fahrzeuggrösse

Beeinträchtigung Fussverkehr durch Autoverkehr

Entlang und quer zu den Hauptachsen (Trottoirs und Fussgängerquerungen), Probleme in mit Schleichverkehr belasteten Quartierstrassen

Verkehrssicherheit

Unfälle mit Beteiligung von Fussgängerinnen und Fussgängern im Zentrum an der Landstrasse, Unfälle mit Fahrradbeteiligung beim Kreisel Landstrasse / Schulstrasse

Ziele

Der kommunale Gesamtplan Verkehr KGV wird durch die Genehmigung des zuständigen kantonalen Departements auch «nach oben» behördenverbindlich. Jedoch werden durch den Kanton nur die Zielsetzungen genehmigt. Einzelne Massnahmen werden nicht genehmigt und sind damit nicht behördenverbindlich. Den Zielsetzungen kommt demnach ein hohes Gewicht zu, sie müssen aber auch «kantonsverträglich» formuliert sein.

Für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Würenlos wurden die folgenden **Ziele** formuliert (in Anlehnung an das Leitbild zur Gemeindeentwicklung 2016):

Bereich	Schlagwort	Ziel	Indikator
Betrieb und Gestaltung von Strassen	ruhiger Verkehrsfluss	Innerhalb des Siedlungsgebietes fliesst der Verkehr mit einem angemessen tiefen Geschwindigkeitsniveau.	Geschwindigkeiten, Stauaufkommen
	kontrollierter Verkehrsfluss	Die Maximalbelastungen der Ortsdurchfahrten sind für das Umfeld verträglich und auf die heutige Kapazität abgestimmt.	Stauaufkommen
	stimmige / attraktive Strassenräume	Strassenräume verfügen über eine der jeweiligen Siedlungsstruktur und Funktion angemessene Gestaltung, Dimensionierung und Funktionalität.	Gefahrenmeldungen, Unfallgeschehen, Verkehrsaufkommen, Netzstabilität MIV
	Netzstabilität	Ausweichverkehr durch Quartiere kommt nicht vor	Ausweichverkehr, Netzstabilität MIV
Fuss- und Veloverkehr	attraktives Netz	Teilnehmende des Fuss- und Veloverkehrs fühlen sich auf den Wegen innerhalb der Gemeinde wohl und sicher	Aufenthaltsqualität, Störungsfreiheit, empfundene Sicherheit
	dichtes Netz	Die Gemeinde verfügt über ein dichtes und lückenloses sowie flexibles Netz für den Fuss- und Veloverkehr.	Netzdichte, Direktheit, Netzflexibilität
öffentlicher Verkehr	Erschliessungsqualität ÖV	Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind mit Fuss- und Veloverkehr direkt, nah und sicher zu erreichen. Velos können witterungsgeschützt abgestellt werden.	Güteklasse ÖV, reale Distanz zu Haltestellen, Schwachstellen
	Attraktivität ÖV	Der öffentliche Verkehr bietet genügend (Takt) und schnelle Verbindungen zwischen wichtigen Zielen und dem Wohnort.	Güteklasse ÖV
Querschnittsziel	Verkehrsmittelwahl verändern	Die Bevölkerung wählt für Wege innerhalb der Gemeinde sowie für Wege innerhalb der Region häufiger die Verkehrsmittel Fuss- Velo- und öffentlichen Verkehr oder Kombinationen davon.	Modal Split

1. Gruppenarbeit zu Kernthemen, Grundsätzen und Zielen

In Gruppen diskutieren die Workshopteilnehmer folgende Fragen:

Generell:

- Sind Sie einverstanden oder nicht mit dem Gezeigten?
- Was wurde vergessen oder zu wenig beachtet?
- Gute Ideen sind immer gefragt!

Konkret:

- Erachten Sie eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl als realistisch?
- Stört Sie der Autoverkehr und wann?
- Sind aus Ihrer Sicht Massnahmen beim Regionalverkehr nötig? Sind Ihre Bedürfnisse abgedeckt?
- Was sind Ihre Prioritäten bezüglich der Hauptstrassen?
- Was sind Ihre Prioritäten in den Quartieren?
- Was ist die Vision Ihrer Gruppe für den Verkehr in Würenlos in 15 Jahren?

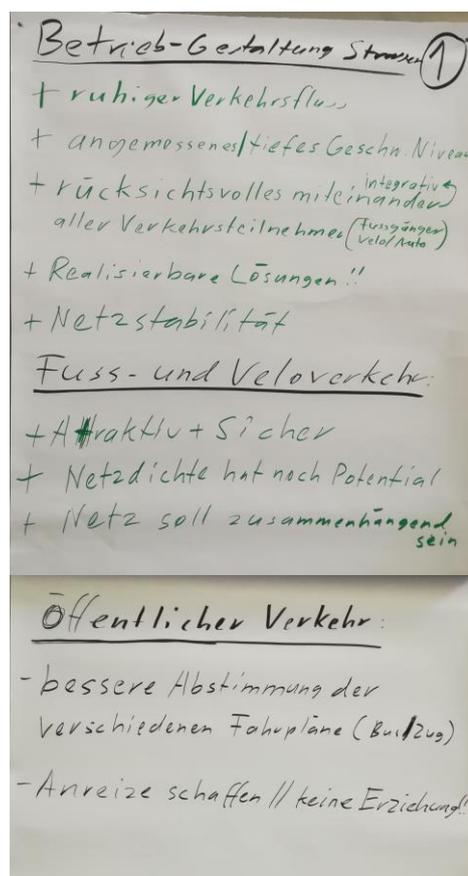
4 Ergebnisse Kernthemen, Grundsätze und Ziele (Foto- und Wortprotokolle)

Nachfolgend sind die Resultate des Workshops als Foto- und Wortprotokolle zusammengestellt. Auf eine weitergehende Bearbeitung wurde auf dieser Stufe bewusst verzichtet. Dies ist im Rahmen der weiteren Kommissionsarbeit vorgesehen.

1. Gruppe

- Grundsätzlich unterstützt die Gruppe die Ziele. Die Schlagworte und die Formulierung der Ziele korrespondieren nicht immer ganz, dies könnte verbessert werden.
- Die Gruppe möchte grundsätzlich keinen Ausbau der Landstrasse, sonst würde sich der Verkehr insgesamt wahrscheinlich erhöhen. Eine Zunahme des Verkehrs ist nicht erwünscht. Deshalb ist die Gruppe auch für eine Beibehaltung der Barriere an der Landstrasse.
- Auf allen Strassen soll eine geeignete Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden. Eine Separierung der verschiedenen Verkehrsmittel soll nicht stattfinden (rücksichtsvolles Miteinander).
- Kein Schleichverkehr durch die Quartiere wird unterstützt.
- Die Netzdichte und insbesondere die Verbindungen der verschiedenen Achsen für den Fuss- und Veloverkehr (zusammenhängendes Netz) haben aus Sicht der Gruppe 1 noch Potential. Beispielsweise könnte der Übergang von der Feldstrasse in die Dorfstrasse verbessert werden.
- Beim öV-Angebot sollten die Fahrpläne von Bus und Bahn besser aufeinander abgestimmt werden (z.B. Buslinie 1 mit dem Bahnhof Würenlos).
- Aus Sicht der Gruppe sollten die Ziele allgemein mit Anreizen und nicht mit Verboten umgesetzt werden.

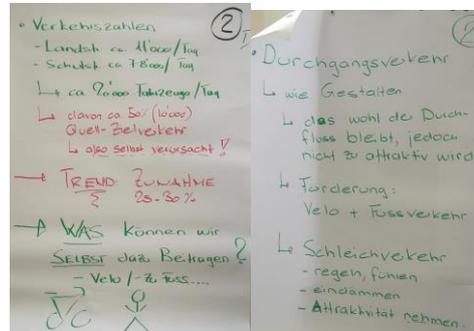
Gruppenleiterin: Barbara Gerster



2. Gruppe

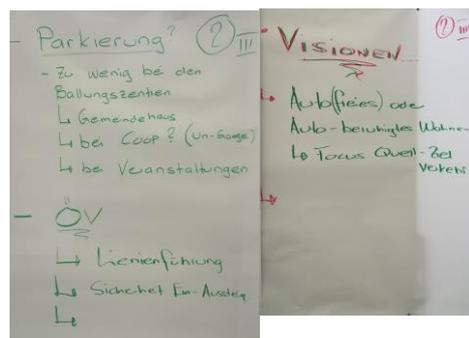
- Die Ziele werden grundsätzlich unterstützt, aber teilweise etwas anders formuliert.
- Die Würenloser gehören zu den Mitverursachern des Verkehrs in Würenlos. Die Würenloser können selbst etwas zur Verbesserung der Situation beitragen, indem sie z.B. vermehrt auf das Velo umsteigen oder zu Fuss gehen statt mit dem Auto.
- Durchgangsverkehr soll möglichst vermieden werden. Die Beibehaltung der Barriere am Bahnhof wird befürwortet, damit die Verbindung für den Durchgangsverkehr nicht zu attraktiv ist.
- Die Förderung von Velo- und Fussverkehr wird unterstützt.
- Der Schleichverkehr soll mit geeigneten Regeln geführt

Gruppenleiterin:
Constance Weihs-Dahm



und eingedämmt werden.

- In den Ballungszentren bestehen zu wenige Parkplätze. Insbesondere bei Veranstaltungen kommt es zu Engpässen.
- Beim Abstellen von Fahrzeugen nicht nur die Autoparkplätze, sondern auch die Veloparkplätze berücksichtigen.
- Die Linienführung des öV ist nicht optimal und teilweise sind die Ausstiegsorte gefährlich (Flüe, Peterhansareal).
- Das Angebot des öV sollte am Wochenende ausgebaut werden.
- Die Vision der Gruppe ist ein autofreies oder zumindest autoberuhigtes Wohnen. Dafür soll der Quell- und Zielverkehr innerhalb in Würenlos im Fokus stehen.



3. Gruppe

Aus Sicht der Gruppe 3 sollten die Kernthemen um folgende Punkte ergänzt werden:

- Anbindung des Bahnhofs Killwangen
- Auch ältere und behinderte Menschen sollen berücksichtigt werden (Fokus auf Barrierefreiheit)

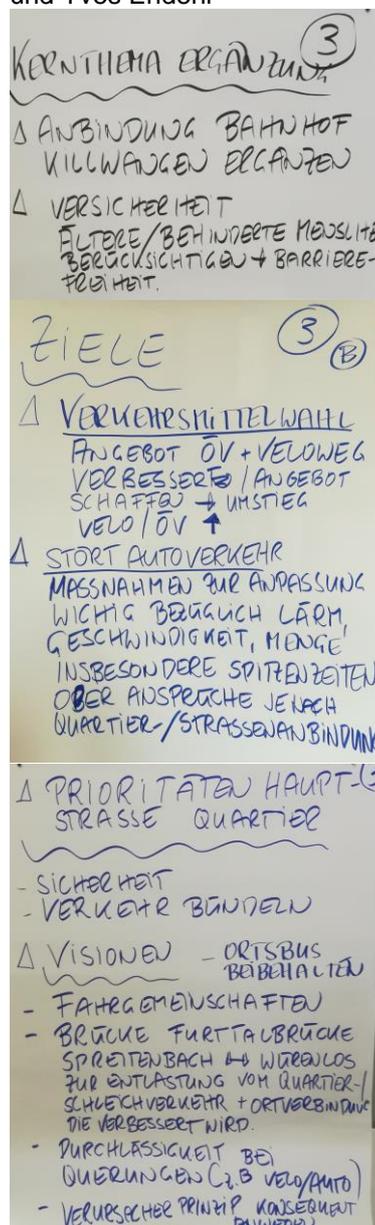
Zu den Zielen gibt es folgende Anmerkungen:

- Verkehrsmittelwahl: Mit einer Steigerung des öV-Angebots und einer Verbesserung der Veloverbindungen kann der Umstieg vom Auto auf öV/Velo gefördert werden. Die Durchlässigkeit der Velowege sollte dafür verbessert werden (z.B. Querung der Landstrasse).
- Stört der Autoverkehr? Zu Spitzenzeiten sollte die Menge und die Geschwindigkeit des Autoverkehrs angepasst werden, was auch Auswirkungen auf den Lärm hat. Gewisse Quartierstrassen sind über den ganzen Tag befahren.
- Der Verkehr soll möglichst auf den Hauptachsen gebündelt werden. Die Sicherheit auf diesen soll erhalten/verbessert werden.
- Der Ortsbus (Linie 11) soll unbedingt beibehalten werden.

Visionen:

- Mehr Fahrgemeinschaften
- Furttalbrücke (Verbindung zwischen Spreitenbach und Würenlos) zur Entlastung von Schleichverkehr durch Quartiere
- Durchlässigkeit bei Querungen von grösseren Strassen mit Fuss- und Radverkehr.
- Verursacherprinzip konsequent anwenden.

Gruppenleiter: Stefanie Oberle-Künzli und Yves Enderli



4. Gruppe

- Die wichtigsten Kernthemen und Ziele wurden erfasst und von der Gruppe 4 unterstützt. Teilweise werden diese ergänzt.
- Das Kernthema „Velotauglichkeit Land- und Schulstrasse“ sollte aufs ganze Gemeindegebiet ausgeweitet werden. Auch in den Quartieren gibt es gefährliche Stellen, wo die Situation verbessert werden sollte.

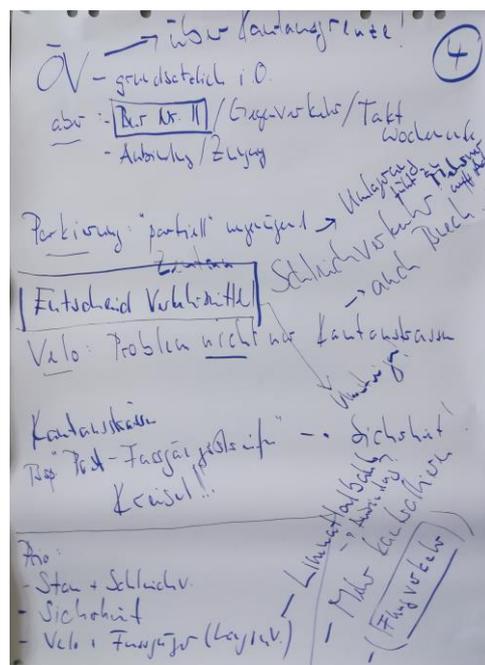
Für die Gruppe 4 ergeben sich folgende Prioritäten:

- Stau- und Schleichverkehr
- Sicherheit (z.B. Positionierung Fussgängerstreifen)
- Velo- und Fussverkehr gesamtes Gemeindegebiet

Ergänzungen zu den Zielsetzungen:

- Beim Bahnhof soll die Barriere eher belassen werden. Bei einer guten Umsetzung (keine Erhöhung des Verkehrs) wäre auch eine Unterführung denkbar.
- Velo- und Fussverkehr gesamthaft vernetzen (Gefahrenstellen erfassen).
- öV-Verbindung in Richtung Oetwil / Geroldswil fehlt. Dies wäre ein wichtiges Anliegen.

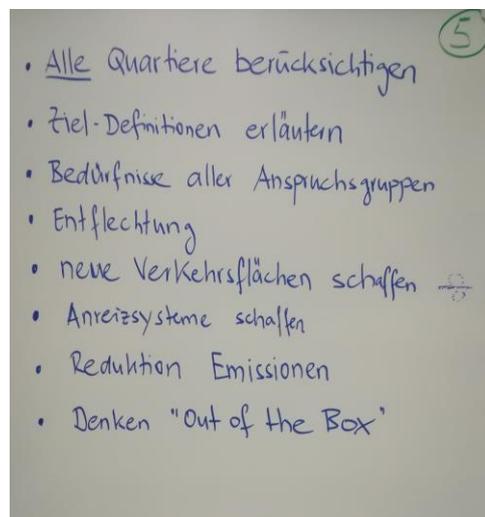
Gruppenleiter: Patrik Huber



5. Gruppe

- Es handelt sich um sehr generische Ziele. Die Ziele sollten deshalb noch erläutert werden.
- Wie kam man auf diese Kernthemen und Ziele? Verkehrszahlen und Prognosen von Verkehrszunahmen? Man sollte die Bevölkerungsentwicklung im Auge behalten.
- Nebst der Schul- und der Landstrasse ist auch die Achse Richtung Killwangen / Spreitenbach wichtig und relativ stark befahren. Diese Achse sollte auch berücksichtigt werden.
- Der Stau in Würenlos wird häufig durch den Bahnübergang verursacht. Das Intervall der geschlossenen Bahnübergänge sollte darum verkürzt werden.
- Die Entflechtung der Verkehrsflächen sollte auch auf Gemeindestrassen umgesetzt werden (z.B. Hinweis auf Landabtretung für Trottoir, welches nie gebaut wurde).
- Es sollen Anreize geschaffen werden und keine Verbote.
- Umfahrungsstrasse Würenlos prüfen.
- Der Verkehr wird sich zukünftig durch die Elektromobilität verändern (Lärm, Emissionen).

Gruppenleiter: Daniel Zehnder



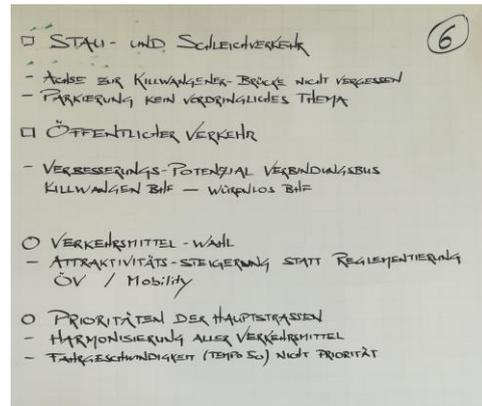
6. Gruppe

- Beim Stau- und Schleichverkehr sollte die Achse Killwangen nicht vergessen werden.
- Parkierung ist aus Sicht der Gruppe 6 kein vordringliches Problem
- Beim öV gibt es Verbesserungspotential des Verbindungsbusses zwischen Bahnhof Würenlos und Bahnhof Killwangen.
- Verkehrsmittelwahl verändern: Keine neuen Vorschriften, sondern Attraktivitätssteigerung (z.B. öV, Mobility)
- Bei den Hauptachsen liegt die Priorität bei der Harmonisierung aller Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmern. Eine hohe Fahrgeschwindigkeit ist weniger wichtig.
- Bezüglich der Kapazität des Gesamtverkehrs ist man heute an einem Punkt, mit dem man leben kann. Der Verkehr sollte jedoch nicht zunehmen.

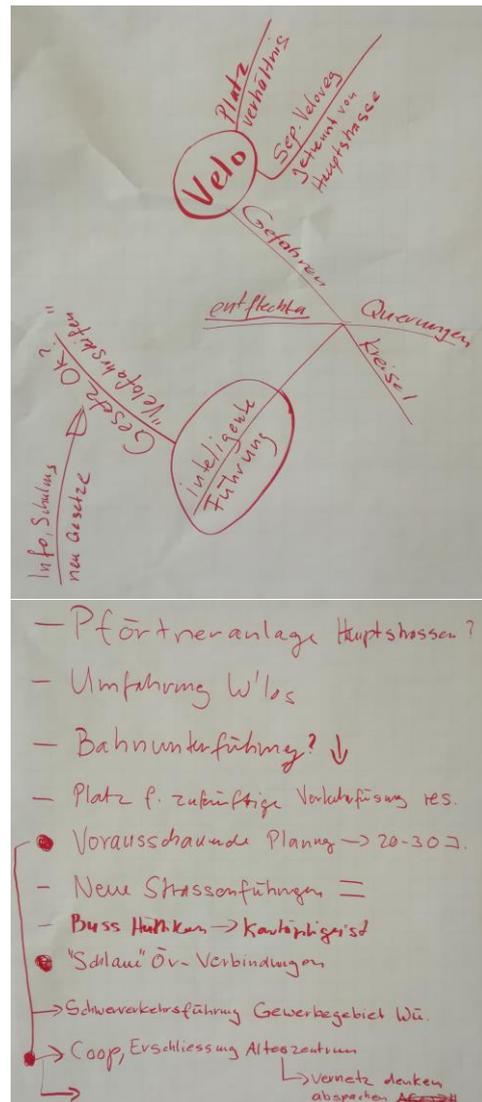
7. Gruppe

- Eine intelligente Velowegplanung und -führung mit Fokus auf die Gefahren ist wichtig. Es sollte genau ermittelt werden, wo die Fahrstreifen auf den Hauptstrassen angelegt werden und wo der Verkehr entflechtet wird. Eine übersichtliche Gestaltung von Querungen ist wichtig.
- Falls neue Verkehrsführungen wie z.B. Kernfahrbahnen eingeführt werden, sollten auf die neue Situation mit Verkehrstafeln und mit Schulungen hingewiesen werden, um das Gefahrenpotential zu verringern.
- Eine Pförtneranlage wird von der Gruppe begrüsst, um den Verkehrsfluss zu dosieren und um Staus zu verhindern.
- Als Vision könnte Würenlos umfahren werden oder die Bahnlinie tiefer gelegt werden. Auch neue Verkehrsführungen (doppelstöckig) könnten in Betracht gezogen werden.
- Es soll vorausschauend geplant und der Platz für zukünftige Verkehrsführungen gesichert werden (z.B. Schwerverkehrsführung Gewerbegebiet, Erschliessung Alterszentrum).
- Eine Busverbindung Richtung Hüttikon sollte wieder überprüft werden (früher gab es diese Verbindung, welche aufgrund der geringen Nachfrage wieder eingestellt wurde).
- Allgemein sollte der öV so abgestimmt werden, dass keine langen Wartezeiten entstehen.
- Vision öV: Bus auf Abruf, welcher flexibel einsetzbar ist.
- Mit den umliegenden Gemeinden (Hüttikon, Otelfingen etc.) absprechen und gemeinsame Lösungen suchen.

Gruppenleiter: Peter Früh



Gruppenleiter: Jürgen Berger



8. Gruppe

Betrieb und Gestaltung der Strassen

- Die Ziele werden grundsätzlich unterstützt.
- Der Verkehr sollte jedoch sowohl auf den Kantonsstrassen als auch auf den Quartierstrassen nicht zunehmen (Durchgangsverkehr begrenzen).

Fuss- und Radverkehr

- Zur besseren Auffindbarkeit sollten die Wege besser signalisiert werden.
- Es fehlt ein durchgehender Veloweg entlang der Limmat.
- Sichere Querungen für Fussgänger über die Kantonsstrassen sind wichtig. Es fehlt z.B. eine Querung vom Kempfhof Richtung Schwimmbad.

Öffentlicher Verkehr

- Grundsätzlich ist die heutige öV-Erschliessung gut. Das Angebot der Linie 11 könnte am Abend und am Wochenende ausgebaut werden.

Querschnittziel

- Das Ziel wird unterstützt. Dafür muss die Attraktivität des öV gesteigert werden (z.B. Wartebereich am Bahnhof Killwangen angenehmer gestalten).
- Der Autoverkehr stört insbesondere, wenn man mit kleinen Kindern unterwegs ist.
- Wenn es staut beim Kreisel, gibt es auch für Velos kein Durchkommen mehr.

Visionen

- Beim Coop soll ein Aufenthaltsplatz / Treffpunkt geschaffen werden (anstatt der eher störenden Parkplätze heute).
- kein Durchgangsverkehr durch Würenlos

Gruppenleiter: Markus Roth

Betrieb + Gestaltung ⑧

- Ziele unterstützt
- kein Mehrverkehr auf KS + Quartiere
- Menge Verkehr begrenzen (heutiger Status)

Fuss- + Veloverkehr

- Netz besser signalisieren
- Veloweg entlang Limmat
- sichere Querungen KS für Fussgänger

ÖV

- Ziele iO.
- Linie 11 Abend + Sa (ev. So)-Angebot

Querschnitt

- Änderung Modal Split ja
→ Attraktivität steigern

Verkehr stört, wenn

- unterwegs mit kl. Kindern
→ Sicherheit
- Stau im Kreisel
(Problem auch für Velo kein Durchkommen)

Vision in 15 J.

- Dorfplatz / Treffpunkt im Dorf
(Coop)
- Durchgangsverkehr untertags

4 Massnahmen

Um die Ziele zu erreichen, sieht der KGV-Entwurf die folgenden **Massnahmen** vor:

Bahnquerung Tägerhard für Fuss- und Veloverkehr

Neue Bahnquerung für die zu fördernden Verkehrsmittel Fuss- und Veloverkehr (Infrastrukturmassnahme)

Stabilisierung Quartiernetze für MIV

Z.B. über gezielte Sperrungen mittels Signalisation oder baulich, verhindert Schleichverkehr, betrifft aber auch die Anwohner, wird nur benötigt so lange die Stauverlagerung nicht realisiert ist

Stauverlagerung

Pförtnerung, kontrollierte Steuerung der Verkehrsmenge in Spitzenzeiten, Busbevorzugung

Optimierung Buserschliessung Tägerhard

Erschliessung Gebiet Tägerhard mit dem Bus

Verkehrsoptimierung Buechquartier

Entscheidprozess / Variantenauswahl und Ausbau einer Verbindung mit verkehrssicherer Infrastruktur, Kontrolle der Belastung im Rahmen Stauverlagerung nach Bedarf

Anbindung Bahnhof für Fuss- und Veloverkehr

Ausbau / Gestaltung der Bahnhofstrasse als echte Bahnhofstrasse

Tempo 30 Schulstrasse / Tempo 30 Landstrasse (Zentrumsbereich)

Massnahme zur Unterstützung der baulichen Gestaltung

Angebotssteigerung Ortsbus (Linie 11)

nach Bedarf und Möglichkeit (Ortsbus ist zu Spitzenzeiten voll, grösseres Fahrzeug nicht möglich)

Velotauglichkeit Landstrasse

Fokus auf Befahrbarkeit mit dem Velo (kantonale Radroute, keine Alternative vorhanden)

Velokampagne

Kommunikationsmassnahme integriert

Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht

Umsetzung in der BNO, autoarmes / autofreies Wohnen ermöglichen (Überangebot vermeiden)

Mobilitätsmanagement

Förderung Bike & Ride

Über qualitativ gutes Netz und Angebot an guten Abstellplätzen an Haltestellen des ÖV

Gestaltung öffentlicher Raum

Bei eigenen Projekten und über Bewusstseinsbildung bei Privaten

Parkierungsreglement

... fehlt bisher

Verbesserung Fussverkehrsinfrastruktur

Schwachstellenanalyse und lokale Mängelbehebung

Verkehrsmonitoring Gemeindestrassen / Monitoring Fuss- und Veloverkehr

... um die Erfolge zu dokumentieren und damit die Zielerreichung kommuniziert werden kann

2. Gruppenarbeit zu den Massnahmen

Die Workshopteilnehmenden diskutieren in Gruppen folgende Fragenstellungen zu den Massnahmen:

Generell:

- Sind Sie einverstanden oder nicht mit dem Gezeigten?
- Was wurde vergessen oder zu wenig beachtet?
- Gute Ideen sind immer gefragt!

Konkret:

- Welche Variante bevorzugen Sie im Buechquartier?
- Können Sie die Wirkung einer Pfortnerung vorstellen?
- Würden Sie stabile Quartiernetze wollen oder nicht?
- Sind sie für oder gegen Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten?
- Können die Kernprobleme mit den gezeigten Massnahmen entschärft werden?
- Wird Ihre Vision für einen Verkehr in Würenlos 2035 mit den Massnahmen erreicht?
- Welches sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten und dringendsten Massnahmen?

5 Ergebnisse Massnahmen (Foto- und Wortprotokoll)

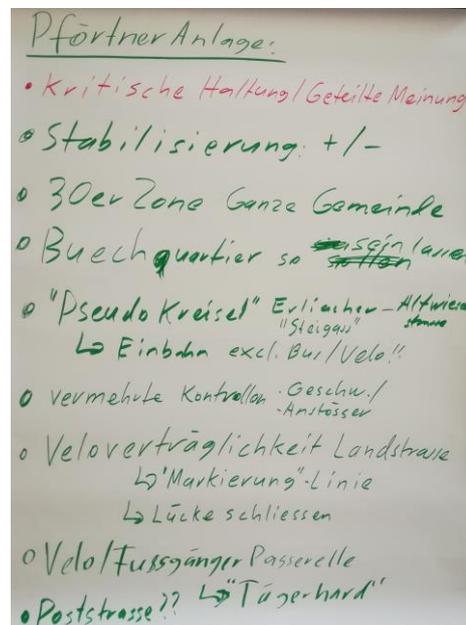
Nachfolgend sind die Resultate des Workshops als Foto- und Wortprotokolle zusammengestellt.

Auf eine weitergehende Bearbeitung wurde auf dieser Stufe bewusst verzichtet. Dies ist im Rahmen der weiteren Kommissionsarbeit vorgesehen.

1. Gruppe

- Kontrovers wurde in der Gruppe das Thema Pfortneranlage diskutiert. Die Meinungen sind geteilt.
- Die Gruppe ist tendenziell für eine Stabilisierung der Quartiernetze. Ein Fahrverbot auch für die Quartierbewohner wird jedoch als kritisch erachtet.
- Tempo 30 für die ganze Gemeinde wird klar befürwortet (mehr Sicherheit, weniger Lärm).
- Buechquartier: Die heutige Verkehrsführung soll so belassen werden. Es sollten vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, um Tempo 30 durchzusetzen.
- Als Untervariante wäre ein Pseudokreisel Ertliacher (Steigass) denkbar. Ab da würde das Einbahnregime konsequent für alle gelten, ausser für Bus und Velos.
- Die Landstrasse müsste durchgehend für Velos markiert sein. Ab dem neuen Veloweg von Oetwil bis zur Barriere besteht heute noch eine Lücke.
- Die Fussgängerquerung Tägerhard wird begrüsst.
- Die oberirdischen Parkplätze bei der Poststrasse sind ein Problem. Eine Auflösung dieser PP wäre aus Sicht der Gruppe wünschenswert.

Gruppenleiterin: Barbara Gerster



2. Gruppe

Buechquartier:

- Die Verkehrsführung soll wie bisher beibehalten werden. Die 2-Spurige Verkehrsführung mit Gegenverkehr wird nicht unterstützt.
- Für den Fussverkehr sollte die Situation verbessert werden (Schulweg).
- Allenfalls wäre Tempo 20 eine Variante.
- Auch eine Umfahrung des Buechquartiers und der Limmatbrücke wäre eine Idee.
- Zusammenarbeit mit Killwangen suchen, z.B. bei einer Pförtneranlage.

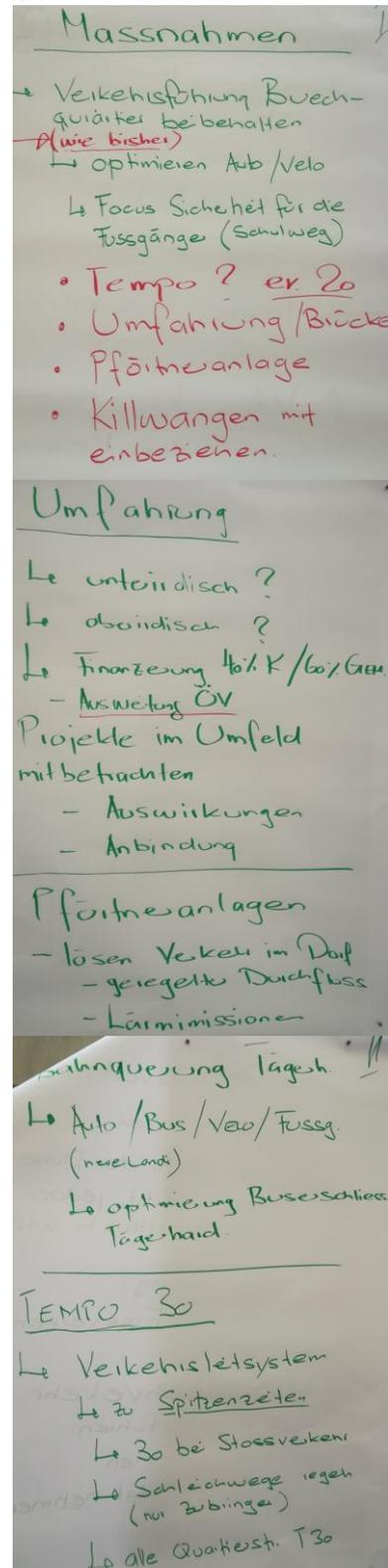
Weitere Themen:

- Die Bahnquerung Tägerhard wird unterstützt. Diese soll nebst dem Fuss- und Radverkehr auch dem öV dienen. Im Hinblick auf die neue Landi wäre auch die Öffnung für den Autoverkehr denkbar.
- Die Buserschliessung des Tägerhard ist für die Gruppe 2 ein grosses Anliegen (Sportplatz).
- Tempo 30 auf den Kantonsstrassen wird begrüsst. Allenfalls könnte mit einem intelligenten Verkehrsleitsystem Tempo 30 nur zu Spitzenzeiten eingeführt werden.
- Auch die Stabilisierung der Quartierstrassen könnte mit einem Verkehrsleitsystem nur zu Spitzenzeiten angewendet werden.
- Auch in allen Quartierstrassen soll konsequent Tempo 30 signalisiert werden.
- Eine Umfahrung (unterirdisch oder oberirdisch) wäre für Würenlos positiv. Der Kostenfaktor spricht jedoch eher gegen eine Umfahrung.
- Der Fokus sollte stattdessen auf den Ausbau des öV gelegt werden.
- Projekte von umliegenden Gemeinden sollten in die Planung miteinbezogen werden (Umfahrung Lägern).
- Pförtneranlagen werden von der Gruppe begrüsst. Sie haben ein grosses Potential um zu Spitzenzeiten den Durchfluss und die Lärmemissionen zu regeln.

Vision:

- Autoberuhigtes (nicht mehr autofreies) Wohnen: Der Fokus soll auf dem Quell- und Zielverkehr liegen.

Gruppenleiterin:
Constanze Weihs-Dahm

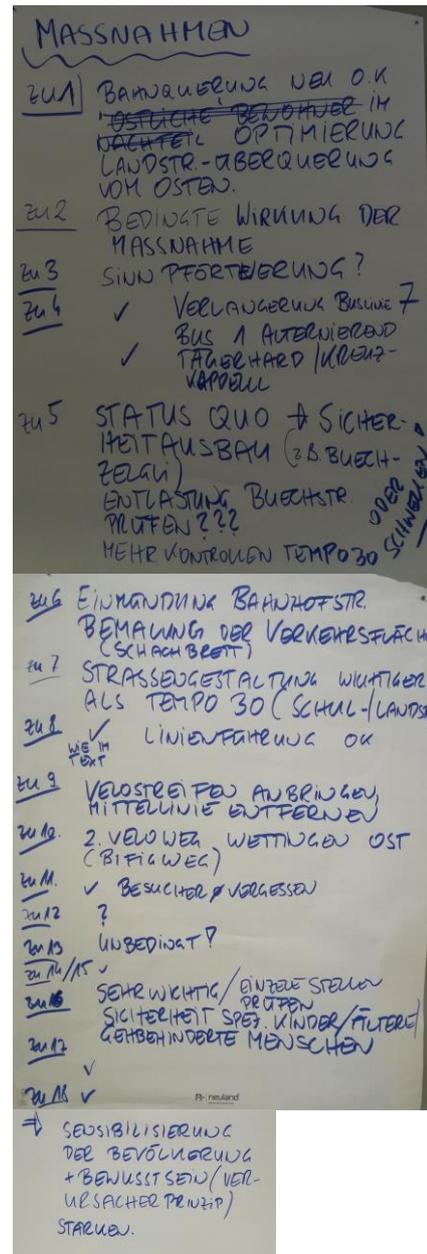


3. Gruppe

Aus Sicht der Gruppe 3 gibt es zu den Massnahmen folgende Anmerkungen:

- Die neue Bahnquerung wird begrüsst. Die Landstrassenquerung sollte dabei nicht vergessen gehen, diese ist für die östlichen Quartiere wichtig.
- Die Stabilisierung der Quartiernetze wird eher kritisch beurteilt, da von Sperrungen auch die Anwohner betroffen sind. Die Anwohner sind auch die grössten Verursacher des Verkehrs, deshalb wird die Wirkung der Massnahme hinterfragt.
- Auch gegenüber Pfortneranlagen ist die Gruppe eher kritisch.
- Eine Verlängerung der Buslinie 7 bis zum Tägerhard oder die alternierende Führung der Buslinie 1 würde die Gruppe begrüessen.
- Buechquartier: Die heutige Verkehrsführung soll beibehalten werden (konsequente Geschwindigkeitskontrollen). Allenfalls ein Ausbau für mehr Sicherheit.
- Der Einmündung der Bahnhofstrasse in die Landstrasse besonderes Augenmerk schenken (z.B. Bemalung der Verkehrsfläche).
- Die Strassengestaltung der Kantonsstrassen wird als wichtiger erachtet als Tempo 30.
- Auf der Landstrasse Velostreifen anbringen und Mittelstreifen entfernen (Kernfahrbahn).
- Neuer Veloweg von Oetwil gut. Auch Verbindung Richtung Otelfingen.
- Die Fussverkehrsinfrastruktur soll unbedingt verbessert werden. Einzelne Stellen sind in Bezug auf die Sicherheit zu überprüfen. Die Bedürfnisse von Kindern und gehbehinderten Menschen sollen dabei berücksichtigt werden.
- Die Bevölkerung sollte stärker sensibilisiert werden auf das Verursacherprinzip.

Gruppenleiter: Stefanie Oberle-Künzli und Yves Enderli



4. Gruppe

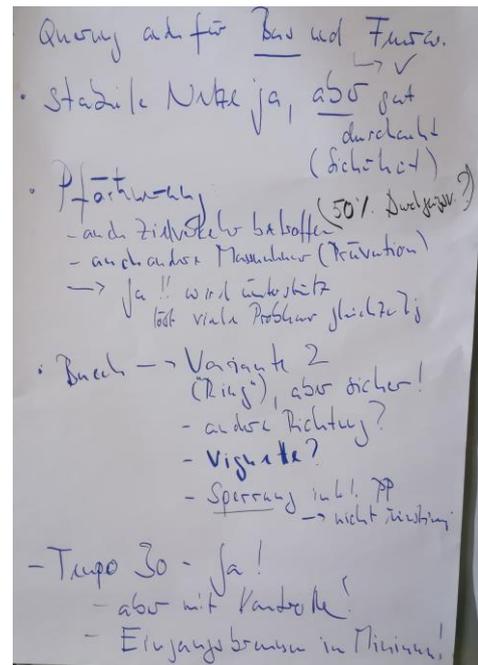
- Die Bahnquerung Tägerhard falls möglich auch auf Bus und die Feuerwehr ausrichten (Möglichkeit um öV zu stärken). Falls dies aus bautechnischen Gründen nicht möglich, Variante nur für Fuss- und Radverkehr wählen.
- Stabile Netze werden befürwortet, aber es muss grosse Priorität auf die Sicherheit gelegt werden.
- Pfortnerung wird unterstützt. Zuerst sollte jedoch die Frage geklärt werden, wie viel Durchgangsverkehr und wie viel Zielverkehr in Würenlos vorhanden ist.
- Buechquartier: Die heutige Verkehrsführung (Ring) beibehalten, aber verbessern. Allenfalls eine Sperrung der Brücke prüfen. Auch eine Vignettenlösung wird vorgeschlagen.
- Tempo 30 auf den Kantonsstrassen wird klar befürwortet. Wichtig sind griffige Geschwindigkeitskontrollen.
- Angebot Linie 11 am Abend und am Wochenende allenfalls ausbauen (Bedürfnisabklärung).
- Der Veloweg entlang der Landstrasse soll ausgebaut werden (vom Bickguet zum Bahnhof besteht keine Alternative).
- Parkierungskonzept wäre für Würenlos wichtig. Heute gibt es mehrere Hotspots, wo die Parkierung nicht gut gelöst ist.
- Die Erschliessung vom Zentrum zur Schulstrasse sollte für ältere Personen attraktiver gemacht werden (Höhenunterschied überwinden).
- Es wird erwähnt, dass es eine App gibt (Würenlos Info), um Mitfahrgelegenheiten auszutauschen.

5. Gruppe

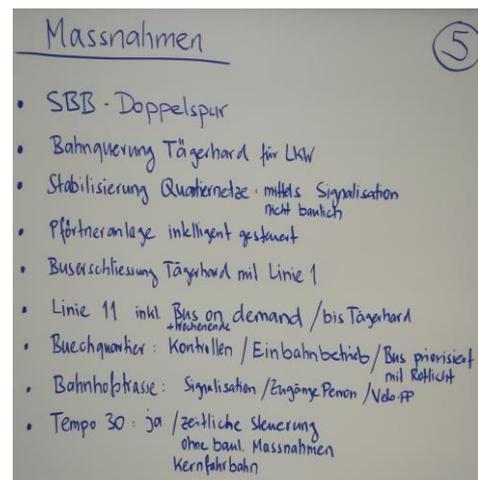
Die Gruppe 5 hat folgende Ergänzungen zu den Massnahmen:

- Was ist, wenn der Doppelspurausbau der SBB kommt. Braucht es Massnahmen?
- Die Bahnquerung Tägerhard soll nicht nur für den Fuss- und Radverkehr, sondern auch für den Zielverkehr zum Gewerbegebiet (LKW) gebaut werden.
- Die Stabilisierung der Quartiere mit baulichen Massnahmen ist nicht förderlich, da auch Anwohner betroffen sind. Die Stabilisierung soll zu Spitzenzeiten mittels Signalisation erfolgen.
- Die Pfortneranlagen sind sinnvoll, falls sie wirklich intelligent gesteuert werden und nicht einfach blockieren. Es sollte auch berücksichtigt werden, dass diese Anlagen auch Auswirkungen im Kanton Zürich haben können.

Gruppenleiter: Patrik Huber



Gruppenleiter: Daniel Zehnder



- Das Gebiet Tägerhard soll mit der Linie 1 erschlossen werden. Tägerhard ist besser frequentiert als das Peterhans-Areal.
- Die Linie 11 sollte über die neue Bahnquerung bis ins Tägerhard geführt werden.
- Die Linie 11 ist heute zu statisch. Am Abend und am Wochenende könnte ein Bus auf Abruf mit App oder Telefon geprüft werden (ähnlich Projekt Kollibri Brugg).
- Buechquartier: Das heutige Einbahnregime funktioniert gut. Das Tempo sollte jedoch vermehrt kontrolliert und durchgesetzt werden. Für den Bus könnte eine Ampelanlage installiert werden, um den Gegenverkehr zu steuern.
- Ausbau und Gestaltung der Bahnhofstrasse stehen in Abhängigkeit mit anderen Themen.
- Tempo 30 zu Spitzenzeiten wird begrüsst, jedoch ohne bauliche Massnahmen. Ziel ist eine Verflüssigung des Verkehrs.
- Velo: Kernfahrbahn mit entsprechender Velomarkierung

6. Gruppe

Buechquartier:

- Zweibahnverkehr ist aus Sicht der Gruppe nicht umsetzbar, deshalb soll generell ein Einbahnverkehrssystem gelten, auch für Anwohner und den Ortsbus. Der Bus würde dadurch auch den „hinteren“ Teil des Quartiers erschliessen.

Landstrasse / Schulstrasse

- Tempo 30 ist aus Sicht der Gruppe gut. Dieses Tempo soll immer gelten, nicht nur in Spitzenzeiten.
- Pförtneranlagen sieht die Gruppe eher kritisch. Es wird befürchtet, dass diese mehr Probleme verursachen als lösen.
- Stabile Quartiernetze sind als temporäre Massnahme vorstellbar. Der Zubringerdienst sollte anders als der Durchgangsverkehr zugelassen werden.

Bahnquerung Tägerhard

- Die Bahnquerung soll sich auf den Fuss- und Radverkehr beschränken. Eine Querung für Autos würde ein ganz anderes Bauwerk und eine andere Linienführung (durch Landwirtschaftsland) nach sich ziehen.

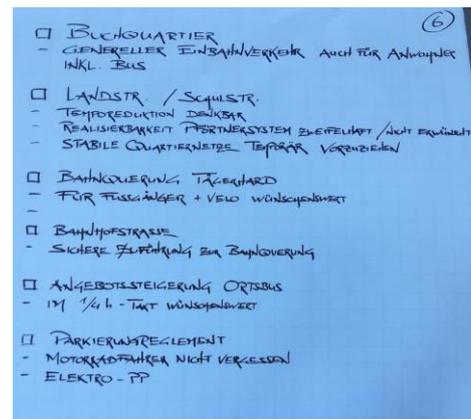
öV

- Ein Viertelstundentakt des Ortsbus ist wünschenswert.

Parkierungsreglement

- Ein Parkierungsreglement mit einer maximalen Anzahl PP, aber ohne Pflichtparkplätze, wäre gut.
- Motorradparkplätze und Elektro-Parkplätze sollten nicht vergessen werden.

Gruppenleiter: Peter Fröh



7. Gruppe

Gruppenleiter: Jürgen Berger

Kein Foto vorhanden.

- Die Bahnquerung ins Tägerhard soll auch für Busse und Feuerwehrfahrzeuge gebaut werden. Allenfalls ist auch der Zubringerdienst (Schwerverkehr) ins Gewerbegebiet zu prüfen. Dabei soll aber die Lärmbelastung für die Anwohner im Auge behalten werden.
 - Die Gruppe ist grundsätzlich für eine Stabilisierung der Quartiere aber nur mit durchdachten flexiblen Systemen (z.B. Sensoren im Boden). Es sollen keine fixen Massnahmen wie Blumentöpfe aufgestellt werden.
 - Pförtnerung (Stauverlagerung) wird unterstützt, falls intelligente Verkehrsleitsysteme zum Einsatz kommen.
 - Buechquartier: Das bestehende Verkehrsregime hat sich bewährt. Eine Busbevorzugung gegenüber dem Individualverkehr wäre gut. Weiter soll im Buechquartier überall Tempo 30 gelten, auch auf dem Abschnitt im Wald.
 - Anbindung Bahnhof für Fuss- und Radverkehr wird unterstützt. Wichtig ist jedoch auch die Zugänglichkeit für den Gewerbeverkehr (Entflechtung).
 - Tempo 30 auf Schulstrasse wird unterstützt.
 - Landstrasse: Dort wo die Strasse ansteigt, sollte ein Radstreifen markiert werden. Abwärts sind die Velos schneller und es braucht nicht zwingend einen Radstreifen.
 - Velokampagne: Würenlos hat schon einiges unternommen; so i.O.
 - Parkplatzerstellungspflicht ist für die Gruppe nicht prioritär.
 - Der öV hat ein grosses Potential. Die Buslinie 1 wird sehr geschätzt. Die Buslinie 7 sollte bis zum Tägerhard verlängert werden. Die Buslinie 11 sollte angepasst werden.
- Vorschläge für Angebotssteigerung Buslinie 11:
- Anhänger für best. Bus (z.B. Otelfingen)
 - Zu Spitzenzeiten Bus doppelt führen (allenfalls eine Expressvariante)
 - Vision: Fahrzeug auf Schienen (autonom) vom Bahnhof Würenlos zum Bahnhof Killwangen

7. Gruppe

1. Priorität haben folgende Massnahmen:

- Bahnquerung Tägerhard
- Gestaltung öffentlicher Raum
- Anbindung Bahnhof für Fussgänger, Velos und öV
- Angebotssteigerung Linie 11
- Velotauglichkeit Landstrasse (Verbindung Oetwil verlängern)
- Bei der Schulstrasse ist die Veloführung weniger dringlich, da eine gute Alternative entlang der Bachstrasse besteht. Die Querung der Schulstrasse mit dem Velo müsste jedoch verbessert werden.
- Weiter erachtet die Gruppe die Parkierung entlang der Landstrasse als problematisch (Konflikt mit Fussgängern)

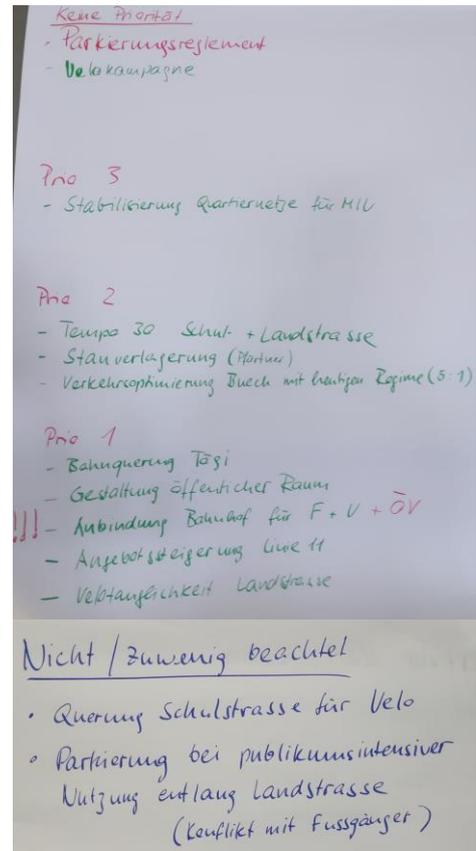
2. Priorität haben folgende Massnahmen:

- Tempo 30 (allenfalls zeitlich beschränkt)
- Stauverlagerung (Pfortneranlagen)
- Verkehrsoptimierung Buech

Weniger wichtig sind:

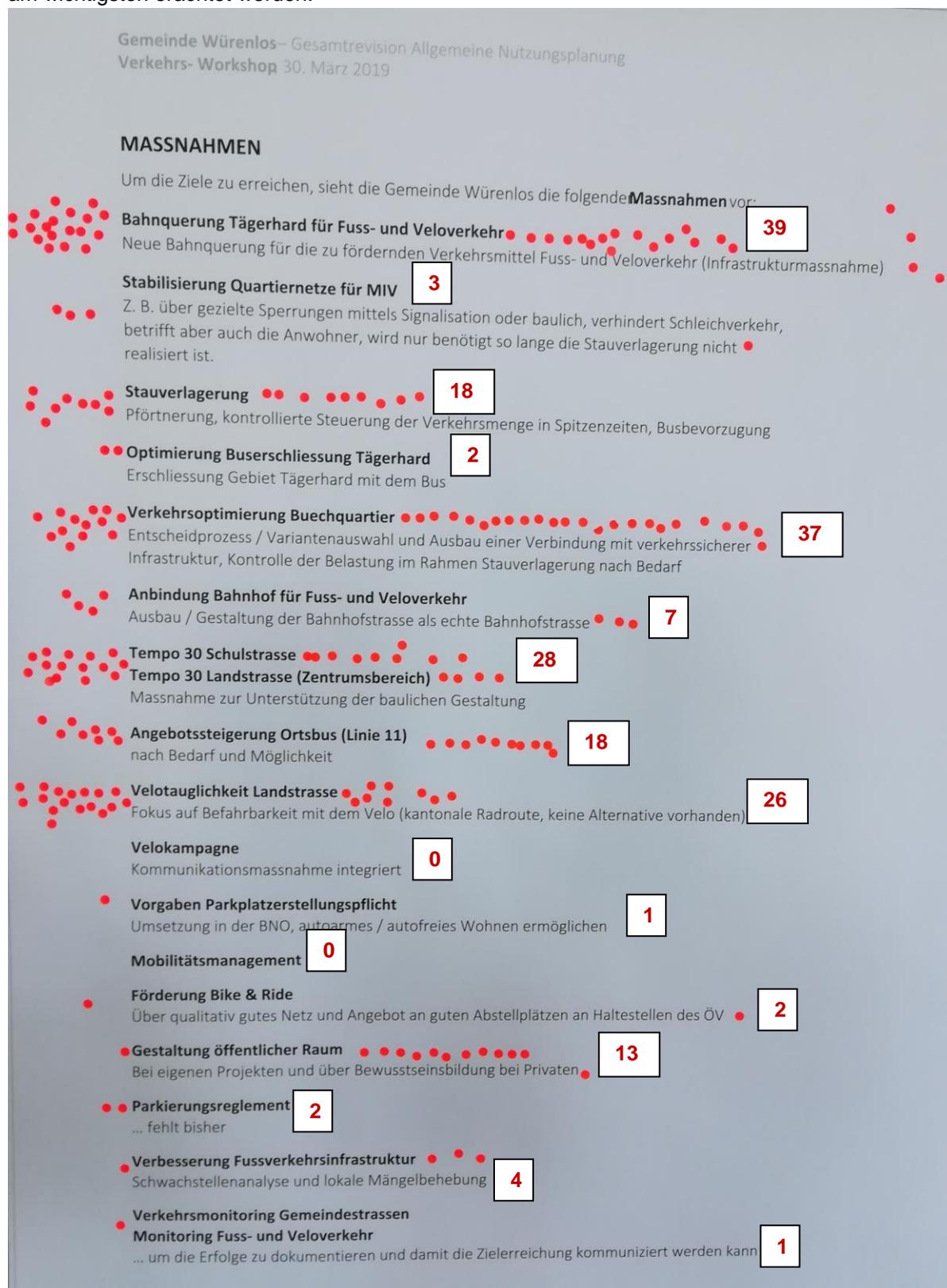
- Stabilisierung Quartiernetze (betrifft auch Anwohner stark, deshalb zurückhaltend)
- Parkierungsreglement
- Velokampagne

Gruppenleiter: Markus Roth



5 Priorisierung der Massnahmen

Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer konnte 3 Punkte für die Massnahmen verteilen, welche als am wichtigsten erachtet werden.



6 Zusammenfassung

Zusammenfassung Planer

Am Ende des Workshops fasst Paul Keller aus seiner Sicht die wichtigsten Erkenntnisse zusammen. Erfreut wird zur Kenntnis genommen, dass die Ziele grösstenteils unterstützt werden. Allfällige punktuelle Ergänzungen werden in den weiteren Planungsprozess einfließen.

Lobenswert findet der Planer, dass die Bevölkerung auch den selbst verursachten Verkehr erwähnt und berücksichtigt. Die Kapazität des Strassennetzes wird bezüglich motorisiertem Verkehr als weitgehend ausgereizt wahrgenommen, zusätzlicher Verkehr muss dann wohl primär über den Velo-, Fuss- und öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Alle Verkehrsträger sollen berücksichtigt werden, was aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse unweigerlich zu Spannungsfeldern führen wird. Aus den Rückmeldungen geht klar hervor, dass die Ziele mit Anreizen und Attraktivitätssteigerung und nicht mit Verboten erreicht werden sollen.

Im Buechquartier gab es ein deutliches Votum für die heutige Verkehrsführung. Auch eine Querung der Bahnlinie zum Tägerhard wird klar befürwortet (zu prüfen ist, welchen Verkehrsträgern diese dienen soll, primär Fuss- und Veloverkehr oder weiteren). Weiter sollen auch die äusseren Einflüsse berücksichtigt werden und mit Nachbargemeinden der Dialog gesucht werden.

Aus verschiedenen Voten kann der Wunsch nach einer Verbesserung des öV-Angebots entnommen werden. Zur Frage wie dies erreicht werden soll, ist keine klare Tendenz vorhanden.

Aufgrund des heutigen Workshops wird der KGV geschärft und ergänzt.

Weiteres Vorgehen:

Die Ziele und Massnahmen werden aufgrund der Erkenntnisse des Workshops und der Rückmeldungen des Kantons ergänzt und geschärft.

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren soll voraussichtlich gegen Ende Jahr durchgeführt werden. Ziel ist es, dass der KGV in den nächsten 1-2 Jahren vom Kanton genehmigt wird. Somit hätten die Ziele auch gegenüber dem Kanton Verbindlichkeit. Einzelne Massnahmen könnten auch ohne KGV bereits angegangen werden, aber der KGV ermöglicht eine Gesamtbetrachtung mit Einbezug des Kantons.

Der KGV hat einen Planungshorizont von 15 Jahren. Die Prioritätenliste soll aufzeigen, welche Massnahmen als erstes angegangen werden. Die Finanzierung von Teilprojekten werden in zukünftigen Gemeindeversammlungen behandelt werden.

Schlusswort Barbara Gerster:

Barbara Gerster bedankt sich für die lebhaften und sachlichen Diskussionen zum schwierigen Thema Verkehr. Der Gemeinderat schätzt das Engagement der Bevölkerung und freut sich, dass die Ziele grundsätzlich gutgeheissen werden. Neue Aspekte und Präzisierungen aus dem heutigen Workshop werden in den Kommunalen Gesamtplan Verkehr aufgenommen und werden auch in die allgemeine Planung der Gemeinde einfließen. Es konnte ein wichtiges Stimmungsbild der Bevölkerung gewonnen werden.

Schlusswort Anton Möckel

Abschliessend gibt Gemeindeammann Anton Möckel bekannt, wie die Workshopteilnehmer zum Workshop gekommen sind. Erfreulicherweise kann festgestellt werden, dass ein überdurchschnittlicher Anteil zu Fuss oder mit dem Velo gekommen ist.

Für das Protokoll

arcoplan Ennetbaden / 1. April 2019