

KOMMUNALER GESAMTPLAN VERKEHR KGV

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Version	20. April 2020
Vorläufige Beurteilung	18. Juni 2019
Mitwirkung	18. Oktober 2019 bis 18. November 2019
Beschluss Gemeinderat	20. April 2020
Kantonale Genehmigung	10. Aug. 2020



Orthofoto AGIS 2017

Auftraggeberin:

Gemeinde Würenlos
Schulstrasse 26
5436 Würenlos

Begleitung:

Barbara Gerster
Vanessa Angst
Sandra Geissmann
Jürgen Berger
Markus Doessegger
Peter Früh
Patrik Huber
Daniel Zehnder
Markus Roth
Paul Keller

Gemeinderätin
Arbeitsgruppe Verkehr
Bauverwalter
Projektleiter Revision Nutzungsplanung

Bearbeitung:

Thomas Belloli
Valentin Müller
Patricia Belloli

Dipl. Ing. FH in Raumplanung
BSC FHO in Raumplanung
Dipl. Techn. HF

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Altenburgerstrasse 49
5200 Brugg

062 822 52 01
info@belloli.org
www.belloli.org

INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis	3
1. Einleitung	5
2. Kernthemen	6
3. Übergeordnete Zielsetzungen	8
4. Übergeordnete Planungen	9
5. Analyse	13
6. Grundsätze	29
7. Ziele	30
8. Massnahmen.....	31
Massnahme 1: Bahnquerung Tägerhard für Fuss- und Veloverkehr	33
Massnahme 2: Stabilisierung Quartiernetze für MIV	34
Massnahme 3: Stauverlagerung	35
Massnahme 4: Optimierung Buserschliessung Tägerhard	36
Massnahme 5: Verkehrsoptimierung Buechquartier	37
Massnahme 6: Anbindung Bahnhof für Fuss- und Veloverkehr	39
Massnahme 7: Tempo 30 Schulstrasse	40
Massnahme 8: Tempo 30 Landstrasse (Zentrumsbereich)	41
Massnahme 9: Angebotssteigerung Ortsbus (Linie 11).....	42
Massnahme 10: Velotauglichkeit Landstrasse	43
Massnahme 11: Velokampagne.....	44
Massnahme 12: Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht	45
Massnahme 13: Mobilitätsmanagement	46
Massnahme 14: Förderung Bike & Ride	47
Massnahme 15: Gestaltung öffentlicher Raum	48
Massnahme 16: Parkierungsreglement.....	49
Massnahme 17: Verbesserung Fussverkehrsinfrastruktur.....	50
Massnahme 18: Verkehrsmonitoring Gemeindestrassen	52
Massnahme 19: Monitoring Fuss- und Veloverkehr	53
Massnahme 20: Neue Bushaltestelle Steinhof	54
9. Controlling.....	55
10. Hinweise für die BNO-Revision	55
11. Koordination und Entwicklung.....	55
12. Genehmigungsblatt Kanton	57

BEILAGEN

Beilage 1: Teilplan Motorisierter Individualverkehr MIV 1:5'000

Beilage 2: Teilplan Fussverkehr FV 1:5'000

Beilage 3: Teilplan Veloverkehr VV 1:5'000

Beilage 4: Teilplan Öffentlicher Verkehr ÖV 1:5'000

Beilage 5: Mitwirkungsbericht

1. EINLEITUNG

Würenlos liegt am unteren Ende des Furttals im Limmattal. Nachbardörfer wie Otelfingen im Norden, Hüttikon im Osten oder Oetwil an der Limmat im Südosten befinden sich bereits im Kanton Zürich. Killwangen und Spreitenbach im Süden sind über eine Strassenverbindung durch Wohnquartiere direkt erreichbar, auch mit dem öffentlichen Verkehr. Wettingen und Neuenhof im Nordwesten gehören, wie Würenlos, zum Kanton Aargau und schliessen den Kreis der Nachbargemeinden. Würenlos liegt am Rand der Agglomeration und am Rand des Kantons.

Die Gemeinde hat am 31.12.2018 6'503 Einwohnerinnen und Einwohner gezählt. Die über 460 in Würenlos ansässigen Betriebe bieten eine Grössenordnung von 2'000 Arbeitsplätzen in den Sektoren Dienstleistungen und Industrie.

Schülerinnen und Schüler besuchen in Würenlos alle Schulstufen ausser die Bezirksschule. Dafür müssen sie nach Wettingen, Spreitenbach oder Baden.

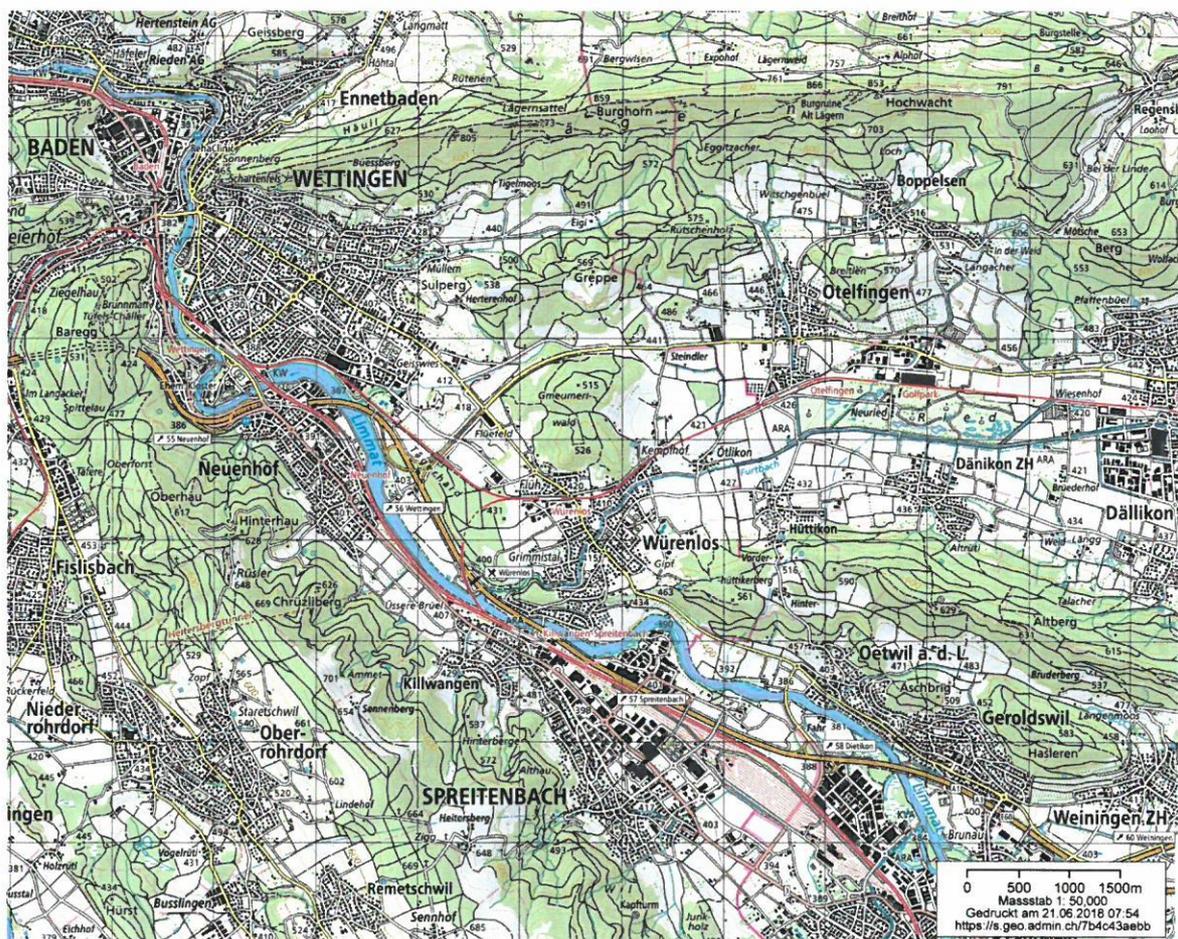


Abbildung 1: Lage von Würenlos in der Landeskarte 1:50'000

2. KERNTHEMEN

Die folgenden Kernthemen ergeben sich aufgrund der gegebenen Struktur von Würenlos und sind bei der Analyse besonders zu betrachten:

- **Stau und Schleichverkehr; Überlastung Hauptstrassennetz**
Sobald die Autobahn A1 überlastet ist, was in Verkehrsspitzenzeiten oft vorkommen kann, suchen sich Fahrzeuglenkende Alternativrouten in der Region. Die Ortsdurchfahrten von Würenlos bieten sich dafür an. Da die Kapazität nicht ausreicht, um grössere Verkehrsmengen aufzunehmen, zeigt sich immer häufiger Stau in der Ortsdurchfahrt. Der Niveauübergang über die Bahnlinie steht damit in einem Zusammenhang. Würenlos leidet demnach unter regionalem Verkehr. Sobald die Ortsdurchfahrten ausgelastet sind, suchen sich (so wird beobachtet) Fahrzeuglenkende des Durchgangsverkehrs aber auch Anwohnerinnen und Anwohner Wege durch die Quartiere, um den Stau zu umfahren. Darunter leidet die Verkehrssicherheit und Verdrängungseffekte lassen sich beobachten.
- **Trennwirkung der Ortsdurchfahrt K275 Landstrasse**
Die Ortsdurchfahrt der K275 wirkt im Zentrum sehr dominant auf die Siedlung. Nicht nur der Verkehr auf der Strasse stört, auch die Strasse selbst (der Strassenraum) wirkt aktuell in Abschnitten ungestaltet und daher unfreundlich.
- **Trennwirkung der Ortsdurchfahrt K423 Schulstrasse**
Die Schulstrasse weist für den vorhandenen Ausbaugrad zu viel und zu schnellen Verkehr auf. Sie führt an den Schulanlagen vorbei, was eine besonders hohe Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr erfordert.
- **Anbindung Bahnhof, Stellenwert des öffentlichen Verkehrs**
Dem Bahnhof fehlt eine ihm angemessene Anbindung an das Siedlungsgefüge. Der Bahnübergang ist gut wahrnehmbar, aber die Fuss- und Velowege zum Bahnhof sind nicht nur unscheinbar, sondern an den Rand gedrängt. Verschiedene aktuelle Planungen kümmern sich um das Bahnhofsgebiet und die Landstrasse, wobei vordergründig die Leistungsfähigkeit der Landstrasse behandelt wird.
- **Verdrängungseffekte**
Die Dominanz des motorisierten Verkehrs zeigt sich in Würenlos nicht nur an der aktuellen Infrastrukturgestaltung, sondern auch an den vorhandenen Planungen. Diskutiert wird, so macht es beim Durchsehen der Unterlagen den Anschein, hauptsächlich über Kapazitäten und Leistungsfähigkeiten. Gestalterische Aspekte und die Funktionalität für Fuss- und Veloverkehr werden teilweise den übergeordneten Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs untergeordnet. Dies zeigt sich in einer Verdrängung des Fuss- und Veloverkehrs auf abseits der Hauptachse geführte Wege, in wahrgenommenen Konflikten mit Schleichverkehr durch die Quartiere und schlussendlich in einer Eltern-Taxi-Problematik.
- **Velotauglichkeit der Hauptachsen**
Wie schafft man es, auf der Landstrasse mit dem Velo zu fahren? Dies heute und in Zukunft? Mangels Alternativen handelt es sich bei der Landstrasse um eine kantonale Radroute. Aktuelle Sanierungsabsichten nehmen, so scheint es, die Veloproblematik noch nicht auf. Die Bevölkerung nimmt teilweise eine hohe Gefährdung wahr, weshalb mit dem Velo ausgewichen wird. Nicht nur auf andere Wege innerhalb der Gemeinde, sondern auch auf Trottoirs. Das Velo ist ein Thema in Würenlos, welches in der Vergangenheit offenbar noch nicht genügend berücksichtigt wurde.
- **Parkierung**
Während die private Parkierung geregelt ist und weitgehend als problemlos angesehen wird, kann die öffentliche Parkierung als Kernthema identifiziert werden. In Quartierstrassen sind verschiedentlich Parkplätze markiert, welche auch benützt werden und somit beispielsweise für Kinder im Kindergarten-

alter auch als Gefährdung angesehen werden können. Für öffentliche Nutzungen sind Parkiermöglichkeiten vorhanden, welche jedoch unübersichtlich angeordnet sind.

- **Angebot des öffentlichen Verkehrs**

Während Würenlos nicht direkt an einer Schnellzuglinie des öffentlichen Verkehrs liegt, ist es doch mit-tendrin und so mit einem Umsteigevorgang mehr an das Hauptnetz angebunden. Besonders zu beach-ten ist die Verbindung mit dem Bus Nr. 11 (Ortsbus) zum Bahnhof Killwangen. Diese Verbindung wird zukünftig mit der Limmattalbahn eine deutliche Aufwertung erhalten. Die Kapazität pro Kurs ist beim Ortsbus aber eingeschränkt, weil die bestehende Autobahnunterführung es nicht zulässt, ein grösseres Fahrzeug einzusetzen. In Spitzenzeiten ist daher der Ortsbus ausgelastet.

- **Beeinträchtigung Fussverkehr durch Autoverkehr**

Entlang und quer zu den Hauptachsen Schulstrasse und Landstrasse sowie auch in mit Ausweichverkehr belasteten Gemeindestrassen, empfinden die Eltern der Schul- und insbesondere Kindergartenkinder Gefährdungen für ihre Kinder. Hauptsächlich bestehen Probleme mit parkierenden Autos (Bäckerei, Coop) sowie Probleme an Querungsstellen. Weiter werden teilweise ungenügende Beleuchtungen be-mängelt.

- **Verkehrssicherheit**

Die Unfallstatistik seit 2011 zeigt Unfälle mit Beteiligung von Fussgängerinnen und Fussgängern haupt-sächlich entlang der Hauptachsen, aber vereinzelt auch in stärker belasteten Quartierstrassen. Unfälle mit Fahrradbeteiligung beim Kreisel Ländli zeigen, dass das Velo als Verkehrsmittel benützt wird. Die Karte aller Unfälle mit Personenschaden seit 2011 zeigt, neben den optisch in Erscheinung tretenden Schwerpunkten Autobahn und Furttalknoten, auffällig viele Unfälle mit Fussgängerbeteiligung im Zent-rum der Gemeinde. Neben der gefühlten Beeinträchtigung des Fussverkehrs durch den Autoverkehr muss also auch eine tatsächliche Beeinträchtigung vorhanden sein, welche es schwerpunktmässig zu vermindern gilt.

3. ÜBERGEORDNETE ZIELSETZUNGEN

Verkehrsplanungen auf Gemeindeebene haben sich aus übergeordneter Sicht an verkehrspolitischen und formalen Vorgaben zu orientieren. Innerhalb von diesen gesellschaftlichen und geregelten Leitplanken sind die Potenziale zu identifizieren und die möglichen Spielräume auszuschöpfen. Die Region (Baden Regio) erarbeitet viele Konzepte und Grundlagen. Nachfolgend werden die wichtigsten Grundlagen, Planungen und Vorgaben stichwortartig aufgeführt. Die Fülle der Unterlagen erfordert eine kurze Abhandlung, damit ein Gesamtbild erfassbar bleibt.

Nationale Zielsetzungen

Auf Bundesebene gibt es verschiedene Gesetze, Leit- und Richtlinien, welche den gesetzlichen und verkehrspolitischen Rahmen vorgeben.

Kantonale Zielsetzungen

Prominent gefordert ist jeweils die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Der vorliegende KGV soll das Instrument sein, welches diese Abstimmung mit einem Zeithorizont von 15 Jahren aufzeigt.

Lokale Zielsetzungen

Gemäss Leitbild 2016 verfolgt die Gemeinde ein lebendiges und attraktives Dorfzentrum als Begegnungsort für alle, gestaltet den Siedlungsraum und beabsichtigt ein gepflegtes Ortsbild mit bestehenden Infrastrukturen. Verkehr soll ruhig in gestalteten Strassenräumen fliessen, welche im Verständnis der Gemeinde auch Lebensräume sind. Die Verkehrssituation in der Gemeinde soll sich ebenso attraktiv zeigen wie die ausgezeichnete übergeordnete Verkehrslage. Die im Leitbild zum Thema Verkehr vorgegebenen Stossrichtungen sind wesentlich:

- Qualitative Entwicklung durch attraktiv gestaltete Strassenräume
- Sichere Wege und ein dichtes Netz für Fuss- und Veloverkehr
- Unkonventionelle Lösungen sollen möglich sein
- Stabilisierung der Verkehrsbelastung auf Schulstrasse und Landstrasse
- Intensive Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs
- Wirtschaftliche Pflege der Infrastruktur

Die Zielsetzungen des Leitbildes der Gemeinde berücksichtigen die nationalen und die kantonalen Zielsetzungen. Diese sind sehr detailliert und gelten damit direkt als Vorgabe für den KGV. Mit diesem Umsetzungsplan wird aufgezeigt, wie die Ziele erreicht werden sollen. So wird aus Zielsetzungen eine Strategie.

4. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

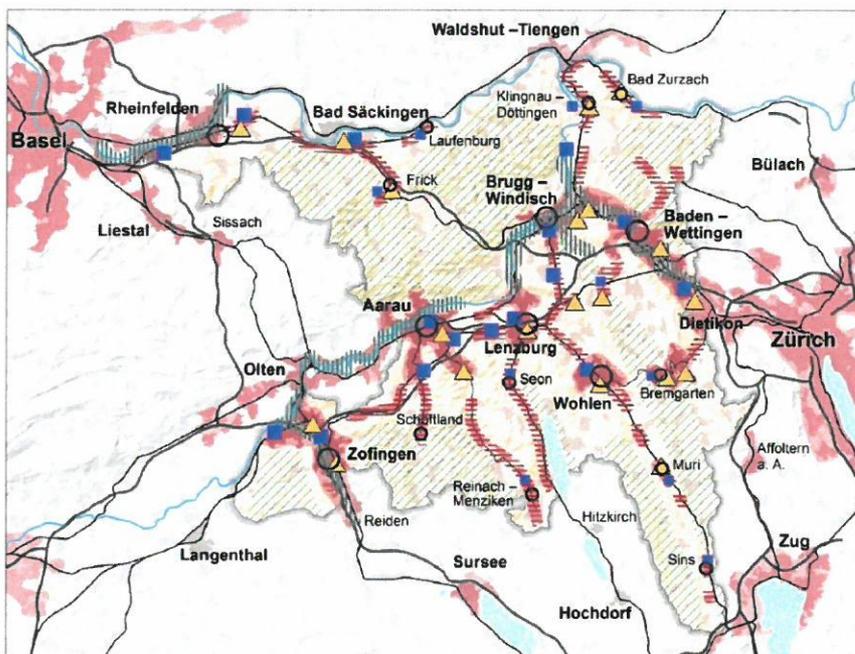
Die folgenden übergeordneten Planungsinstrumente bilden den übergeordneten Rahmen für die Verkehrsplanung in Würenlos:

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan zeigt den Stand der Planungen auf und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest. In Würenlos besteht ein Planeintrag auf Stufe Vororientierung, welcher den Doppelspurausbau der Bahnlinie Wettingen – Würenlos – Regensdorf beinhaltet.

Raumkonzept Aargau 2011

Im Raumkonzept Aargau, welches Bestandteil des kantonalen Richtplanes ist, wurde Würenlos dem urbanen Entwicklungsraum zugeordnet. Urbane Entwicklungsräume sind Standorte für urbanes Wohnen und bieten dem umliegenden ländlichen Raum Arbeitsplätze, Absatzmärkte, Dienstleistungen und wichtige Infrastrukturen. Ein grosser Teil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums findet in diesem gut erschlossenen Raum statt. Die urbanen Entwicklungsräume sind stark durch den Verkehr belastet und sollen städtebaulich aufgewertet werden.



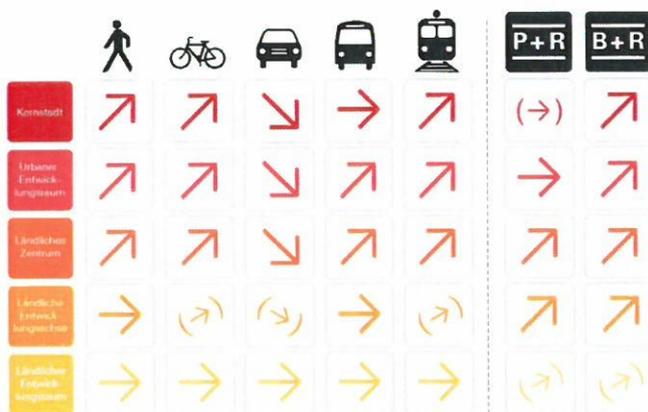
- Kernstädte
- Ländliche Zentren
- Urbane Entwicklungsräume, Kerngebiete Agglomerationen
- Ländliche Entwicklungsräume
- ▨ Ländliche Entwicklungsachsen
- ▲ Wohnschwerpunkte (WSP)
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von kantonaler Bedeutung
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP von regionaler Bedeutung
Vorzugsgebiete Spitzentechnologie vgl. S 1.3 (Detailkarte)
- ▨ Gebiete für Agglomerationspärke
- ▨ Kernräume Landschaftsentwicklung

Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau wurde am 13. Dezember 2016 vom Grossen Rat beschlossen. Die Strategie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf.

Es gelten folgende drei strategischen Stossrichtungen:

- Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten



Die aktuellen Siedlungs- und Verkehrsprognosen sagen für den Kanton Aargau für die nächsten zwei Jahrzehnte ein Bevölkerungswachstum von 25% bis 2040 vorher. Dem begegnet der Kanton Aargau mit einer integralen Betrachtung des Bereichs Mobilität und differenzierten Zielen für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen. Für die Umsetzung werden Mehrjahresprogramme (MJP) und Umsetzungskonzepte (UK) erarbeitet, die eine auf die Strategie abgestimmte Gesamtplanung mit grundsätzlichen Überlegungen zu Entwicklungen sowie Prioritäten im jeweiligen Verkehrsbereich umfassen.

täten im jeweiligen Verkehrsbereich umfassen.

Die Gesamtverkehrsstrategie bildet die Grundlage für die Erarbeitung von Konzepten und Massnahmen. Massnahmen zur Umsetzung der Hauptstossrichtungen sind in nachgelagerten Planungen aufzuzeigen. Für Würenlos bedeutet dies, dass der zukünftige Mehrverkehr in erster Linie mit dem öffentlichen Verkehr sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen ist.

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP) aus dem Jahr 2013 stellt eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren dar.

Darin wird festgehalten, dass mit dem Entwicklungsmodul 1 (mittelfristig) ein 30-Minuten-Takt der S-Bahnlinie 6 bis 24.00 Uhr hergestellt wird. Ebenfalls erwähnt ist der vorgesehene Infrastrukturausbau (siehe auch Richtplan) der Strecke Buchs – Dällikon – Würenlos mit Doppelspur / Doppelspurinseln.

Die S6-Züge aus dem Furttal können seit Dezember 2011 durchgehend im 30-Minuten-Takt nach Baden fahren. Vier Züge müssen in den Nebenverkehrszeiten, aufgrund von Konflikten mit dem Güterverkehr, jedoch mit dem RE Wettingen – Olten kombiniert werden, was vor allem in Fahrtrichtung Baden -> Wettingen -> Furttal zu einer unschönen Kursabweichung führt. Das S6-Angebot kann nach dem Ausbau des Weichenkopfes Nord in Wettingen durchgehend im 30-Minuten-Takt gefahren werden, d. h. ohne Kombination mit dem RE Wettingen-Olten. Mit einer Doppelspurausfahrt aus dem Bahnhof Wettingen in Richtung Würenlos soll die Gesamtkapazität wieder auf ein genügendes Mass angehoben und die Voraussetzung zum Führen langer Güterzüge geschaffen werden. Erste Abklärungen der SBB zeigen, dass diese Doppelspur voraussichtlich auch notwendig ist, wenn eine Haltestelle Wettingen-Tägerhard neu gebaut wird. Der langfristige Doppelspurausbau im Furttal bleibt deshalb als Option im Mehrjahresprogramm ÖV bestehen, obwohl die S6 im 30-Minuten-Takt fahren kann.

Es ist nicht damit zu rechnen, dass der Doppelspurausbau auf dem Gemeindegebiet Würenlos im Geltungszeitraum des vorliegenden KGV (ca. 15 Jahre) aktuell werden wird.

Verkehrsmanagement

Es sind in den übergeordneten Grundlagen keine Aussagen zur Planung eines speziellen Verkehrsmanagements zu finden. Würenlos ist nicht Teil des bestehenden Verkehrsmanagements Region Baden-Wettingen. Die ersten VM-Massnahmen finden sich am Furttknoten.

Ausbauprojekte Kantonsstrassen

Der Kanton plant die Ortsdurchfahrt K275 Landstrasse im Zentrum Würenlos zu sanieren und mit verschiedenen lokalen Massnahmen aufzuwerten. Ebenso die K423 Schulstrasse. Aktuell wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Landstrasse und ein Bauprojekt für die Schulstrasse erarbeitet.

Agglomerationsprogramme

Das Agglomerationsprogramm 1. Generation enthält eine Massnahme 2.11 Ausbau Bahnhof Würenlos und eine Massnahme 12.11 Umsetzung kantonales Radroutenkonzept. Die Massnahme 12.11 umfasst den Perimeter der Landstrasse ab Bahnübergang in Richtung Kanton Zürich.

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation enthält keine in der Karte eingezeichnete Massnahmen.

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation enthält eine Massnahme des Gesamtverkehrs am Bahnhof mit dem Inhalt «Vernetzung Bahnhof – Grosszelg / Im Grund». Mit der Massnahme sollen die Wegbeziehungen optimiert und die Durchlässigkeit der SBB-Bahngleise mit zusätzlichen Querungsmöglichkeiten für Fuss- und Veloverkehr sowie eine generelle Aufwertung des Bahnhofgebietes erreicht werden.

Regionaler Sachplan Landschaftsspange Sulperg-Rüsler

Die vier Gemeinden Wettingen, Würenlos, Neuenhof, und Killwangen haben im Jahre 2012 gemeinsam den Regionalen Sachplan Landschaftsspange Sulperg-Rüsler erarbeitet. Mit diesem wird die Umsetzung des Entwicklungskonzepts Landschaftsspange (Inhalt aus dem Freiraumkonzept Agglomerationspark Limmattal) behördenverbindlich sichergestellt.

Die Landschaftsspange Sulperg-Rüsler soll ein Nebeneinander unterschiedlicher Nutzeransprüche, insbesondere der landwirtschaftlichen Produktion, ökologischem Ausgleich sowie der Erholungs- und Freizeitnutzung ermöglichen. Es gilt einerseits, den landwirtschaftlichen Produktionsraum, der als solcher im Richtplan als Fruchtfolgefläche, Freihaltezone oder Landwirtschaftsfläche festgehalten ist, weiter zu stärken. Darüber hinaus soll der Raum als erlebnisreicher Naherholungsort gefördert werden.

Im Dezember 2019 wurde das Zielbild für die Landschaftsspange Sulperg-Rüsler erarbeitet. Relevant für den KGV Würenlos ist vor allem die Schlüsselmassnahme 1 «Limmatsteg» sowie die Schlüsselmassnahme 12 «Umsetzung talquerender Erlebnisweg». Die Inhalte aus dem Konzeptplan sind in den Teilplan Fussverkehr zu integrieren.

Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio

Das REK macht Aussagen sowohl zu Siedlung, Verkehr und Landschaft wie auch zu weiterführenden Themen, wie Wirtschaft, Demografie und Gesellschaft sowie Identitäts- und Imagebildung. Im REK von Baden Regio wird auch für den Verkehr eine Strategie sowie Schlüsselmassnahmen festgelegt. Folgende Schlüsselmassnahmen im Verkehr (MIV / ÖV / LV) sind für Würenlos relevant:

- Starke Gewichtung der Gestaltung und städtebaulichen Aufwertung der Strassenräume im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder kommunalen Gesamtverkehrskonzepten durch die Formulierung regionaler Richtlinien
- Ausbau und Umsetzung des Verkehrsmanagements Baden Regio
- Erarbeitung eines regionalen Langsamverkehrskonzepts mit
- Schwerpunkt auf dem Fördergebiet Langsamverkehr zur Förderung des Langsamverkehrs mit dem Ziel sicherer, direkter und attraktiver Verbindungen auf den wichtigsten Verbindungen der Baden Regio und insbesondere auch entlang der Limmat.
- Sensibilisierung und Information der Öffentlichkeit, Behörden, Verwaltungen und Unternehmen für eine nachhaltige und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsentwicklung. Sicherung und Weiterentwicklung einer kundennahen und umfassenden Mobilitätsberatung (Mobilitätsmanagement).

Weitere Regionale Konzepte und Planungen

Die Region Baden Regio verfügt neben dem REK über zahlreiche weitere regionale Konzepte und Planungen. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, sind diese als Liste aufgeführt. Für Details wird auf die Website von Baden Regio verwiesen (<http://www.baden-regio.ch/ger/Aufgaben/Raumplanung-und-Verkehr>).

- Leitbild Verkehr 2010
- Hilfestellung Innenentwicklung und Verdichtung - August 2016
- Strassenräume integriert gestalten und entwickeln – Januar 2016
- Masterplan Bikesharing Baden Regio – Oktober 2012
- Velokonzept Baden Regio – November 2013
- Bericht zur Qualität und Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen – Mai 2007
- Checkliste für die Ausgestaltung von ÖV-Haltestellen – Mai 2007
- Regionales Parkraumkonzept Baden Regio – November 2014
- Regionales Parkraumkonzept Mustertexte – Februar 2017

Infrastrukturelevante Inhalte sind stufengerecht im KGV berücksichtigt. Insbesondere die Inhalte des regionalen Parkraumkonzepts (Mustertexte) dienen zur Umsetzung der Thematik Parkierung in der Bau- und Nutzungsordnung.

Verkehrsplanungen der Nachbargemeinden

Das Siedlungsgebiet von Würenlos schliesst nicht direkt an das Siedlungsgebiet von Nachbargemeinden an. Der Koordinationsbedarf beschränkt sich deshalb weitgehend auf die Verbindungen zwischen den Gemeinden, welche üblicherweise mit regionalen oder gemeindeübergreifenden Planungen (z. B. kantonaler Richtplan) festgesetzt werden. Neben dem Strassennetz sind dies die Wanderwege, die nationalen und kantonalen Radrouten und die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs.

Bestehende Planungen und Projekte der Gemeinde

In Würenlos ist in der Vergangenheit viel geplant worden. Die für die Netze relevanten Inhalte sind aus den verschiedenen Planungen und Projekten übernommen und in den Teilplänen des KGV eingezeichnet.

5. ANALYSE

Basis für die Erstellung der Teilpläne ist die Aufarbeitung des Bestandes der Verkehrsnetze. Weiter sind Aussagen zur zukünftigen Entwicklung von Angebot und Nachfrage in den kommenden 15 Jahren vor dem Hintergrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung zu treffen. Die Analyse wird in einem Fazit (Defizite und Stärken) zusammengefasst.

Siedlungsentwicklung

Es ist Aufgabe des räumlichen Entwicklungsleitbildes REL, eine erste Aussage zur zu erwartenden Siedlungsentwicklung abzugeben. Im REL der Gemeinde Würenlos wurden Schlüsselgebiete von insgesamt 4.4 ha festgelegt. Dies entspricht einer potenziellen Einwohnerzahl von ungefähr 396. Die restlichen unüberbauten Bauzonen betragen 4.6 ha, was ca. 414 Einwohnern entspricht. Zusätzlich kann das Innenentwicklungspotenzial von Baulücken, von Parzellen mit niedriger Dichte oder der Nutzung von leerstehenden Volumen mit 280 Einwohnern quantifiziert werden. Insgesamt wird das Innenentwicklungspotenzial von Würenlos mit 1'090 zusätzlichen Einwohnern beziffert. Für detailliertere Analyse- und Strukturdaten wird auf das REL verwiesen. Die kantonale Prognose, welche dem aktuellen Richtplankapitel Siedlungsgebiet S1.2 zu Grunde liegt, rechnet mit einer Bevölkerung von 8'460 Einwohnern im Jahr 2040. Dies entspricht einem Wachstum von 44% im Zeitraum von 2012 bis 2040.

Gemäss REL kann der Zielwert der Gemeinde von 7'300 Einwohnern im Jahr 2035 (ca.) durch Ausnützung der heute vorhandenen und noch unüberbauten Wohn- und Mischzonen erreicht werden. Besondere Innenentwicklungsmassnahmen sind dafür nicht nötig, sollen aber längerfristig ermöglicht werden.

Die Siedlungsentwicklung im Geltungszeitraum des KGV wird sich demnach auf eine Innenentwicklung beschränken. Neue Siedlungsflächen sind nicht vorgesehen und die Lokalitäten der Entwicklungen sind bekannt.

0 200 m
└──────────┘



Potenzialflächen
Wohnen
Gewerbe

N **Abbildung 2: Nicht überbaute Bauzonen nach AGIS (Stand März 2017): 1. Gewerbe Tägerhard, ca. 6-7 KMU / Werkhof / Reithalle, 2. Grosszelg / Landi, bestehende Verkehrsanalyse 3. Steinhof, 86 Wohneinheiten, bestehende Verkehrsanalyse 4. Gatterächer Ost, 44 Wohneinheiten 5. Zentrum, Alterszentrum 6. Oberdorf, 15 Wohneinheiten 7. Huebacher, 46 Wohneinheiten 8. Fichtenweg / Föhrenweg, 10 Wohneinheiten**

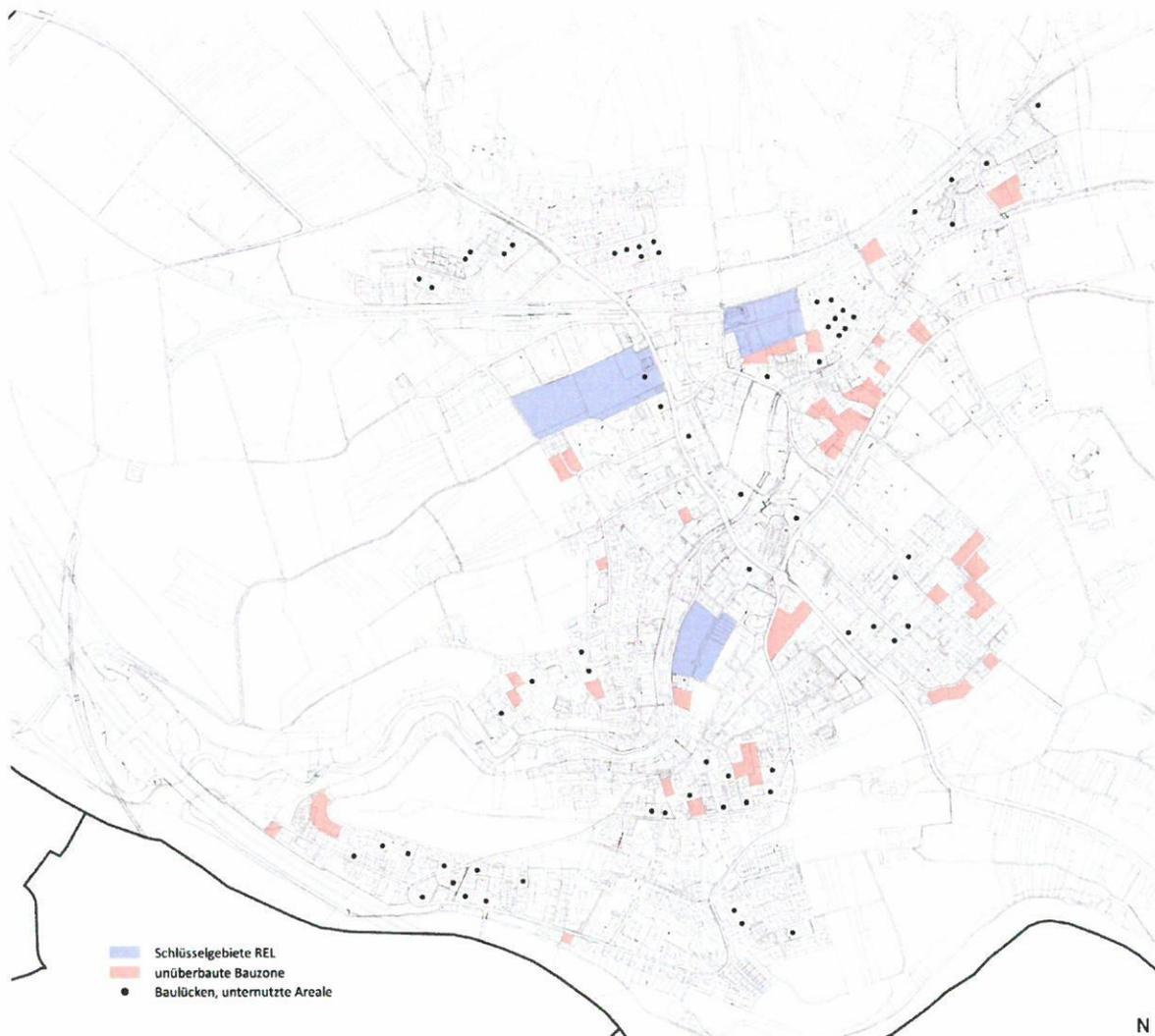
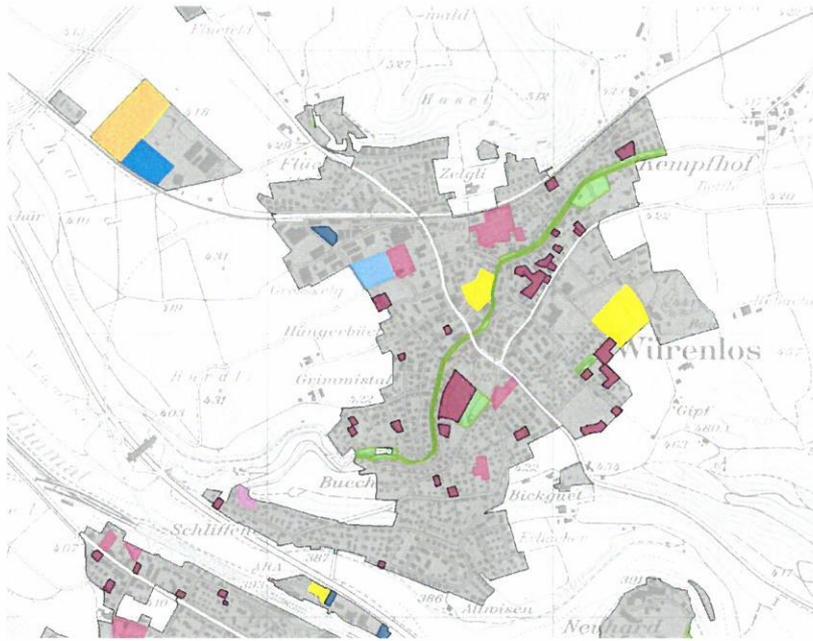


Abbildung 2: Flächen mit Potential zur Innenentwicklung gemäss REL Würenlos

Verkehrserzeugung von restlichen unüberbauten Bauzonen

Es ist eine zentrale Aufgabe des KGV, den durch die Siedlung entstehenden Verkehr mit dem Angebot an Verkehrsinfrastrukturen abzustimmen. In Würenlos sind neben den erwähnten Entwicklungsgebieten keine nennenswerten unüberbauten Bauzonen mehr vorhanden. Reserven bestehen in einzelnen kleineren Parzellen, welche auch zusammengezählt nicht dazu führen, dass bei Anschlüssen an das übergeordnete Netz Leistungspässe auftreten werden. Die Zielvorgaben aus dem REL (7'300 Einwohner) führen zu einem Mehrverkehr, welcher vom vorhandenen Strassennetz aufgenommen werden kann. Vorbehalten bleibt eine massgebliche Veränderung der Belastung des übergeordneten Netzes, wie sie nur durch Leistungsfähigkeitssteigerungen im übergeordneten Netz (Kantonsstrassen) erfolgen könnte. Solche Kapazitätserweiterungen sind jedoch für den Zeitraum der nächsten 15 Jahre nicht abzusehen (Stichworte Bahnübergang, Kreisel Kantonsstrassen). Würde die Kapazität der Hauptachsen erhöht, dann wäre mehr Verkehr zu erwarten und die bestehenden Anschlüsse an das Kantonsstrassennetz würden in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Der aktuelle Stand der Überbauung kann über die AGIS-Onlinekarten betrachtet werden. Die Situation zeigt das jeweils aktuelle Bild.



STAND DER ÜBERBAUUNG AKTUELL

- Wohnzone (W): baureif
- Wohnzone (W): baureif in 5 Jahren
- Wohnzone (W): langfristige Baugebietsreserve
- Industriezone (I): baureif
- Industriezone (I): baureif in 5 Jahren
- Industriezone (I): langfristige Baugebietsreserve
- DEBA (O): unüberbaut (baureif, baureif in 5 Jahren langfristige Baugebietsreserve)
- Spezialzone (S): unüberbaut (baureif, baureif in 5 Jahren, langfristige Baugebietsreserve)
- Grünzone (G)
- Bauzonen (alle): überbaut

**Abbildung 3: Stand der Erschliessung
(Quelle: AGIS, Zugriff am 14.03.2018)**

Pendlerstatistik

Zupendler Würenlos 2014



Wegpendler Würenlos 2014



Diagramme: Zu- und Wegpendler der Gemeinde Würenlos aufgrund Pendlerstatistik 2014 (Daten: Bundesamt für Statistik). Interessant ist das unterste Drittel der Grafiken: Ein Grossteil der Wegpendler fährt nach Zürich oder in andere Orte mit guten ÖV-Verbindungen. Bei den Zupendlern erhält Neuenhof eine relativ hohe Wichtigkeit, eine Verbindung, welche beim ÖV mit einer Umsteigebeziehung belastet ist. Detaillierte Informationen über die Verkehrsmittelwahl der Pendler sind nicht vorhanden.

Kantonsstrassennetz

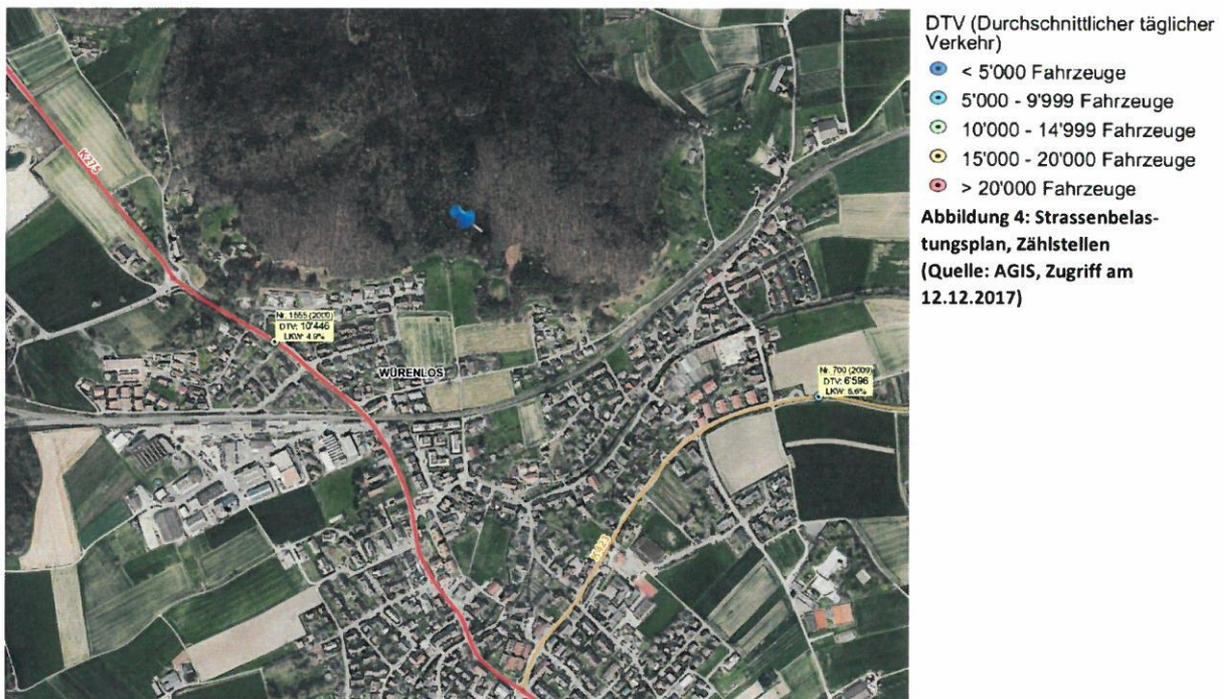
Würenlos wird von zwei Kantonsstrassen durchschnitten. Die K275 verbindet Oetwil an der Limmat (Kanton Zürich) über Würenlos mit Wettingen. Die K423 mündet am zentralen Kreisell Ländli in die K275 ein und führt nach Hüttikon / Dänikon (Kanton Zürich). Im Norden grenzt die K120 ans Gemeindegebiet von Würenlos und leitet den Verkehr zum Autobahnanschluss Wettingen Ost der Autobahn A1.

Ortsdurchfahrten von Würenlos sind die Landstrasse (K275) und die Schulstrasse (K423). Dort sind die Nutzungen auf die Kantonsstrasse ausgerichtet und es findet ein reger Verkehr mit unterschiedlichen Verkehrsarten sowohl längs wie auch quer statt. Über die K275 Landstrasse verläuft eine Versorgungsrouten des Bundes für Ausnahmetransporte Typ II.

Im Kanton Aargau wird aktuell keine Umsetzung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen genehmigt.

Verkehrsbelastungen durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

Zählstellen des Kantons zeigen eine höhere Verkehrsbelastung der K275 (ca. 10'500 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2009) als auf der K423 (ca. 6'600 Fahrzeuge pro Tag im Jahr 2009).



Für Gemeindestrassen liegen aktuell keine systematischen Erhebungen von Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten vor. Wichtige Gemeindestrassen haben (aktuell noch subjektiv beurteilt) deutlich geringere Belastungen vorzuweisen, was in der Netzstruktur plausibel scheint. Schleichverkehrsfahrten durch die Quartiere werden durch die Bevölkerung beobachtet und bemängelt. Das lokale Netz ist offen und die zu beobachtenden Stauerscheinungen haben damit offensichtlich einen Zusammenhang.

Wie bereits im Bericht zum Verkehrsrichtplan 1995 erwähnt, wird schon lange bei der Landstrasse wie auch der Kempfhofstrasse über Lösungsmöglichkeiten zur **niveaufreien Querung der SBB-Linie** studiert. Verschiedene Lösungen sind jedoch durch die bestehenden Überbauungen bereits verunmöglicht. Eine Unterführung an der bestehenden Querungsstelle der Landstrasse ist ortsbaulich undenkbar, die Ästhetik wäre katastrophal. Dies gilt abgeschwächt aber in ähnlicher Form auch für eine Unterführung, welche nur für den Fuss- und Veloverkehr benützlich wäre. Betrachtet man den Effekt, dass die Schrankenanlage auch eine aus Sicht der Gemeinde positiv zu

wertende regulierende Wirkung auf die maximal mögliche Verkehrsmenge pro Spitzenstunde hat, kann mindestens für den nächsten Planungszeitraum von ca. 15 Jahren von Unterführungsvorhaben Abstand genommen werden. Die Gemeinde verfolgt solche Ideen nicht weiter.

Die Bevölkerung erwähnt hohe Verkehrsbelastungen und eine empfundene hohe Anzahl an Durchgangsverkehr, wenn auf der Autobahn A1 Verkehrsbehinderungen auftreten (z. B. Unfall oder Überlastung). Subjektiv betrachtet wird dann von Durchgangsverkehr eine Alternative zur A1 gesucht. Die folgende Abbildung verdeutlicht die möglichen Zusammenhänge:

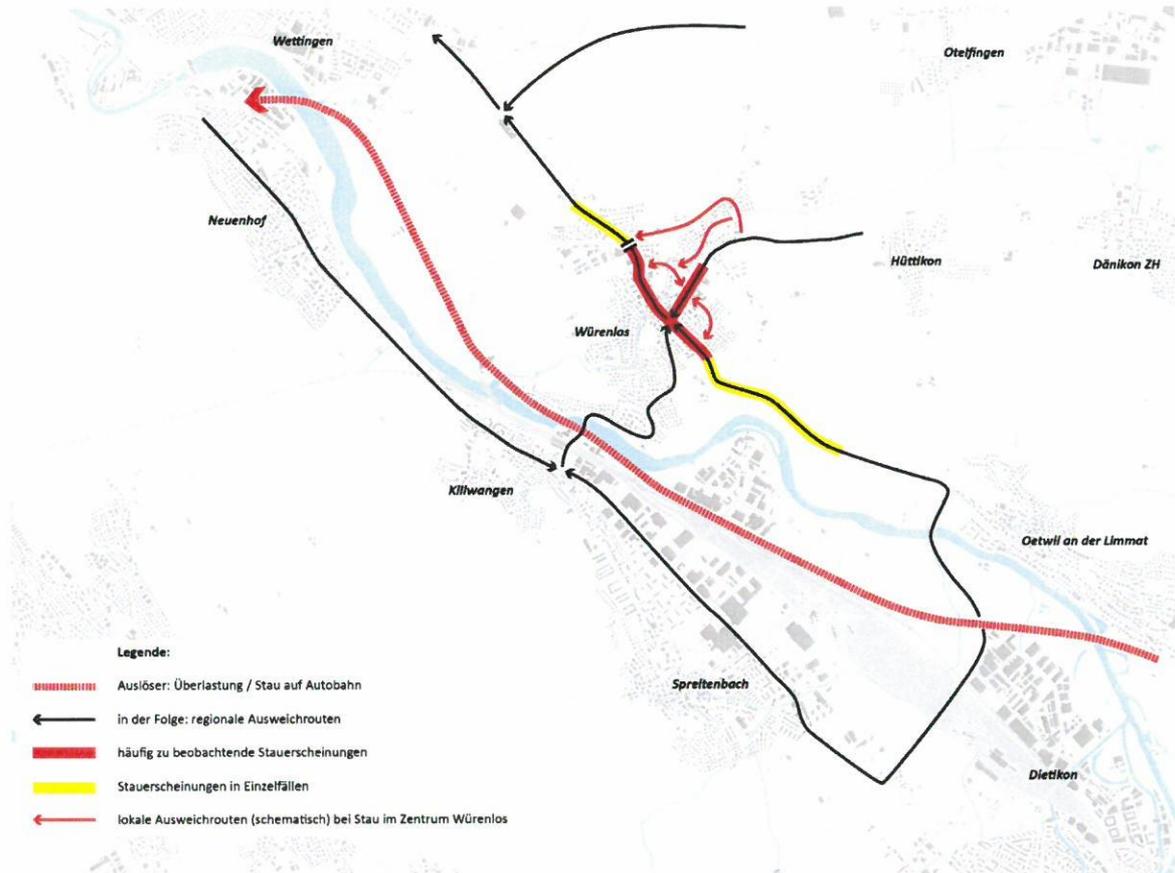


Abbildung 5: Umfahrungstendenzen bei ungenügender Leistungsfähigkeit der Autobahn A1

Stau tritt dann auf, wenn die Autobahn überlastet ist. Normalerweise (ausserhalb der Ferienzeit) ist dies an 4-5 Wochentagen der Fall. Die Ereignisse beschränken sich auf die Verkehrsspitzenzeiten am Abend.

Lokale Ausweichrouten

Wenn sich am Kreisel Ländli und am Bahnübergang Stauerscheinungen zeigen, suchen Fahrzeuglenkende teilweise freie Wege durch die Quartiere nordöstlich der Landstrasse. Diese Ausweichrouten haben jeweils offensichtliche Vorteile. Über die Zelglistrasse lässt sich der Bahnübergang umfahren. Dorfstrasse und Feldstrasse bieten die Möglichkeit, je nach Zufahrtsrichtung den Kreisel Ländli zu umfahren.

Schleichverkehr durch das Buechquartier

Die beiden Gemeinden Killwangen und Würenlos sind Eigentümer der Limmatbrücke. Die Achse bietet eine schnelle Verbindung für Wettingen Süd und unteres Furttal in Richtung Spreitenbach und Einkaufszentren. Zudem ist Ausweichverkehr offensichtlich, wenn beispielsweise die Kapazität der Autobahn oder deren Anschlüsse ausgeschöpft sind. Der Einkaufsverkehr hat nach subjektiver Einschätzung an Bedeutung verloren, aktuell wird die Verbindung wohl eher vom Pendlerverkehr genutzt. Lastwagen können die Verbindung nicht nutzen, da die Unterführung unter der Autobahn eine eingeschränkte Durchfahrthöhe von 2.8m und die Limmatbrücke eine Maximalbelastung von 5t aufweist.

Betreffend Schleichverkehr durch das Buechquartier besteht ein Dilemma. Einerseits ist die Verbindung zum Bahnhof Killwangen (zukünftige Limmattalbahnhof-Haltestelle) für Würenlos wichtig und muss darum möglichst auch für motorisierten Individualverkehr offengehalten werden. Andererseits ist eine Offenhaltung dieser Verbindung auch für übergeordneten Verkehr eine Einladung, die Quartiere zu durchfahren. Die theoretischen Lösungsmöglichkeiten wären die Folgenden:

- Schliessen der Verbindung für motorisierten Individualverkehr, dadurch Förderung Bus und Veloverkehr, Entlastung der betroffenen Quartiere, Förderung der Verkehrssicherheit
- Ausbau der Verbindung Altwiesenstrasse und Herstellung einer Übereinstimmung des Verkehrsaufkommens mit dem Ausbaugrad. Gewährleistung der erforderlichen Verkehrssicherheit durch Infrastrukturmassnahmen und (baulich oder betrieblich) plafonierte Verkehrsmenge an der Belastbarkeitsgrenze.

Mit dem heutigen Zustand einer geöffneten regionalen Verbindung über Quartierstrassen, welche für höhere Verkehrsmengen nicht ausgelegt sind, kann keine zufriedenstellende Zukunft vorausgesehen werden. Eher «weiche» Massnahmen wie die vorhandene Tempo-30-Zone mit punktuellen Verkehrsberuhigungselementen vermögen nicht genügend Widerstand zu erzeugen, um regionalen Schleichverkehr von der Benützung der Verbindung abzuhalten. Es kann weiter versucht werden, die Durchfahrt so unattraktiv wie möglich zu gestalten, dies unter dem Kompromiss einer beeinträchtigten Verkehrssicherheit (mindestens subjektiv betrachtet) und damit einer eingeschränkten Wohnqualität.

Ruhender Verkehr

Würenlos verfügt über das Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 14. Juni 2005. Das regelmässige Abstellen von Motorfahrzeugen während der Nacht (im Zeitraum zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr anderntags) ist bewilligungspflichtig. Es stehen an verschiedenen Stellen öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Die Parkierungsanlagen sind bezüglich maximaler Benutzungsdauer und Gebühren sehr unterschiedlich geregelt. Es sind die folgenden öffentlich zugänglichen Parkplätze vorhanden:

Post	7 Parkplätze	Kunden	keine Gebühr
Katholische Kirche	20 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Gemeindeverwaltung	15 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Mehrzweckhalle	60 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Freibad	160 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Tenniscenter	60 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Kindergarten Buech	4 Parkplätze	Angestellte	keine Gebühr
Kindergarten Gatterächer	3 Parkplätze	Angestellte	keine Gebühr
Bickgutweg	6 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Limmatbrücke	4 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Ländliweg	11 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Feldstrasse	3 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Bachstrasse	2 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Kempfhofstrasse	3 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr
Bahnhof P&R	17 Parkplätze	bewirtschaftet	bewirtschaftet
Florastrasse	18 Parkplätze	keine Beschränkung	keine Gebühr

Für die Regelung der privaten Parkierung gibt es in der rechtsgültigen BNO keine Bestimmung. Es gilt gemäss aktueller Nutzungsplanung die VSS-Norm SN 640 281 (2006) (§56 BauG und §43 BauV).

Schwerverkehr / Güterverkehr / Versorgungsrouten

Schwerverkehr wird, insbesondere durch die Betriebe in den gewerblich genutzten Zonen, im Nordwesten von Würenlos generiert. Das Gewerbe im Gebiet Tägerhard hat mit dem Kreisel Steinbruch einen direkten Anschluss an das Hauptnetz, welches in Richtung Autobahnanschluss Wettingen auch nicht durch den Bahnübergang beeinflusst wird. Demgegenüber ist der Anschluss des Gewerbes im Gebiet Grosszelg eher problematisch, weil dort der Anschluss an die K275 direkt durch den Bahnübergang beeinträchtigt ist. Zudem ist ein Abbiegen nach links,

was die kürzere Route zu einem Autobahnanschluss bedeuten würde, aufgrund der Verkehrsbelastung mindestens zu Spitzenzeiten schwierig. Diese Thematik wurde in verschiedenen Planungen, letztens im Betriebs- und Gestaltungskonzept K275 Landstrasse, behandelt. Das Gebiet Grosszelg ist darum generell und grundsätzlich weniger geeignet für verkehrsintensives Gewerbe (aus Sicht Verkehrserschliessung). Daran ändert auch eine möglicherweise in Zukunft optimierte Verkehrssituation im Grundsatz nichts.

Bei der Landstrasse K275 handelt es sich zwischen dem Knoten beim Autobahnzubringer und Oetwil an der Limmat um eine Versorgungsrouten des Typs II. Dies bedeutet, dass eine Durchfahrtsbreite von 5.00 m sowie eine lichte Höhe von 4.80 m überall gewährleistet sein muss.

Kombinierte Mobilität

Am Bahnhof Würenlos und in Killwangen sind Parkplätze vorhanden, welche zum Umstieg vom Auto auf die Bahn verwendet werden können (P+R). Fahrzeuge, welche auf diese Parkings zufahren, belasten das umliegende Strassennetz. Die P&R-Parkplätze dienen hauptsächlich Personen, welche in Würenlos wohnen, da weitere Gemeinden entlang der Bahnlinie über ihre eigenen Haltestellen verfügen. Für den Umstieg vom Velo auf die Bahn sind ebenfalls Parkiermöglichkeiten vorhanden.

Zu- und Wegfahrt zum P+R über die Bahnhofstrasse sind aus Leistungsfähigkeitsgründen ungünstig, dies auch im Zusammenhang mit dem Bahnübergang. Dasselbe gilt in genereller Art auch für Zu- und Wegfahrten mit dem Velo – wobei diese Verkehrsart die Leistungsfähigkeit der Anlage kaum beeinträchtigt. Es kann beobachtet werden, dass Velos die Knoten und Staubereiche auf den Trottoirs umfahren.

Zufahrten auf die P+R-Anlage am Bahnhof Killwangen belasten das Buechquartier.

Ein Ausbau des P&R sollte darum unterlassen werden, das Angebot ist zu behalten. Eher ist die Erschliessung des Bahnhofes mit Veloverkehr zu verbessern, weil damit auch problemlos durch die Quartiere gefahren werden kann. P&R für Autos macht eigentlich nur dann Sinn, wenn weite Teile des Siedlungsgebietes ausserhalb Velodistanz liegen und nicht gut mit dem fein verteilenden ÖV erschlossen werden können.

Quartierschliessung

Das Erschliessungssystem präsentiert sich funktional mit mehreren Anschlüssen an das übergeordnete Strassen-netz. Etliche Kammern sind jedoch nicht stabil. Obwohl sämtliche Quartiere in Tempo-30-Zonen einbezogen sind, wird von der Bevölkerung wahrgenommen, dass bei aktuellem Stau an den neuralgischen Stellen (Kreisel K275 / K 423 und Bahnübergang) von Durchgangsverkehr wie auch von Ziel-Quellverkehr durch die Quartiere ausgewichen wird. Es besteht zudem der Eindruck, dass sich Fahrzeuglenkende des Schleichverkehrs aggressiver verhalten als solche des regulären Quartierverkehrs.

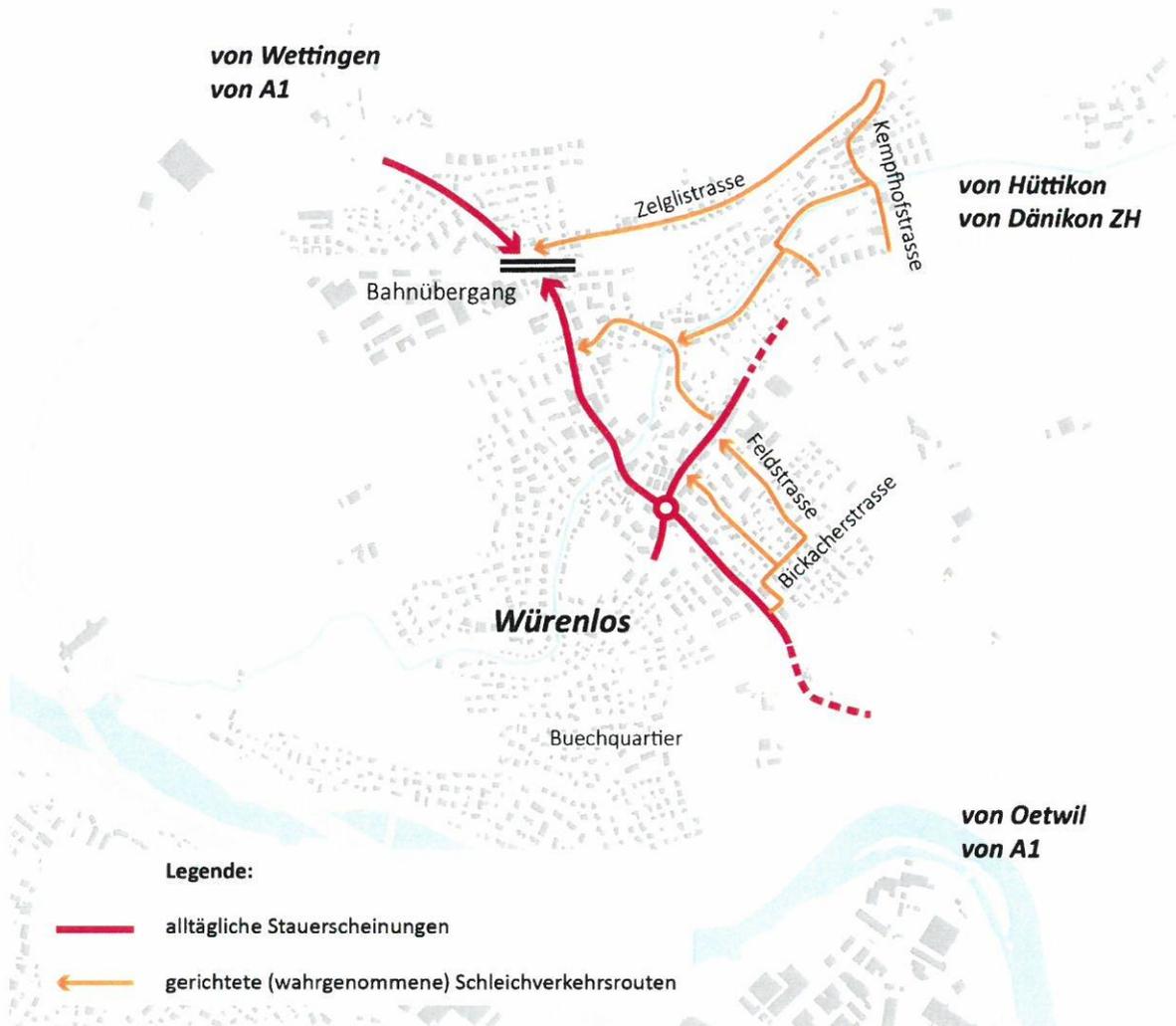


Abbildung 6: Schema der neuralgischen Schleichverkehrsrouten (Zoom Würenlos)

Dorfstrasse: Schleichverkehr durch Fahrzeuglenkende auf der Strecke Dänikon / Hüttikon → Wettingen / Baden, mit dem Ziel Stau vor dem Kreiselländli zu umfahren (1. Stufe)

Kempfhofstrasse / Zelglistrasse: Schleichverkehr durch Fahrzeuglenkende ab der Schulstrasse auf der Strecke Dänikon / Hüttikon → Wettingen / Baden, mit dem Ziel den Stau vor der Bahnschranke K275 zu umfahren. Obwohl diese Schleichverkehrsstrecke nicht angenehm zu befahren ist (schmal, kurvig), kann am Ende der Zelglistrasse nach der Bahnschranke oft problemlos nach rechts in die K275 eingebogen werden. Die Verbindung zwischen Kempfhof und Furttalstrasse weist ein Fahrverbot auf.

Bickacherstrasse / Feldstrasse: Schleichverkehr durch Fahrzeuglenkende auf der Strecke Oetwil → Hüttikon oder andere Siedlungsteile von Würenlos mit dem Ziel, Stau vor dem Kreiselländli zu umfahren. Auch hier kann am Ende der Feldstrasse oder am Ende des Ländliweges oft problemlos nach rechts in die K423 Schulstrasse eingebogen werden.

Buechquartier: Der Schleichverkehr durch das Buechquartier hat gegenüber den anderen beschriebenen Schleichverkehrsrouten auch eine regionale Komponente. Wie erwähnt ist die Verbindung für Ziel-Quellverkehr unter Umständen sehr wertvoll, wohingegen regionaler Verkehr nicht erwünscht ist.

Zur Lösung der Schleichverkehrsthematik stehen abgestufte Optionen zur Verfügung:

Stufe 1: Solange die Funktionalität der Hauptachsen nicht mit anderen Massnahmen gewährleistet werden kann (z. B. Verkehrsmanagement / Pförtnerung), muss der Schleichverkehr durch die Quartiere unterbunden werden. Stabile Kammern hätten für die Bevölkerung Vor- und Nachteile aufzuweisen. Fahrverbote mit «Zubringerdienst gestattet» müssten kontrollierbar ausgestaltet werden, was teilweise wie eine lokale Sperre ausgestaltet werden müsste. Es besteht die generelle Erfahrung, dass nicht oder schlecht kontrollierbare Fahrverbotszonen häufiger missachtet werden. Zu grosse Zonen mit vielen Aus- und Einfahrten sind generell schlecht kontrollierbar. Stabile Quartiernetze wären solche, welche mit dem Auto (nur mit dem Auto) nicht durchfahren werden können. Sie weisen im Idealfall nur einen Anschluss an das übergeordnete Netz auf. Vorteile wären der vollständige Ausschluss von Schleichverkehr, als Nachteile wären eventuell längere Wege der Wohnbevölkerung für Wege und Besorgungen innerhalb der Gemeinde mit dem Auto zu werten. Der Konzeptansatz «stabiles Netz» gilt nur für den Autoverkehr. Ein möglichst flexibles und offenes Netz ist im Gegensatz dazu für den Fuss- und Veloverkehr explizit gewünscht! Nur so kann die übergeordnete Zielsetzung der Förderung von Fuss- und Veloverkehr erreicht werden – wenn der Weg zu Fuss oder mit dem Velo schneller, direkter und angenehmer ist als mit dem Auto.

Stufe 2: Sobald es gelingt, das Hauptnetz innerhalb der Gemeinde von Widerständen wie Stau zu befreien und damit die Funktionalität für die Gemeinde zu gewährleisten, wird sich die Schleichverkehrsproblematik automatisch reduzieren. Erfahrungsgemäss wählen Fahrzeuglenkende nicht den «mühsameren» Weg durch die Quartiere, wenn sie dadurch keine Zeitersparnis erreichen. Es stellt sich lediglich die Frage, ob mit der Behebung des Schleichverkehrsproblems so lange gewartet werden kann, bis eine ausreichend funktionierende Management-Lösung für das Hauptnetz installiert ist. Lokale Massnahmen zur Stabilisierung der Quartiernetze wären deutlich schneller und unkomplizierter zu realisieren.



Abbildung 7: flexibles Netz am Beispiel Quartier Ländli. Es kann auf verschiedenen Wegen durch das Quartier gefahren werden. Das Verkehrsaufkommen lässt sich nicht kontrollieren.



Abbildung 8: stabiles Netz am Beispiel Quartier Ländli. Unterbrüche an geeigneten Stellen verhindern eine Durchfahrt durch das Quartier, sowohl für Schleichverkehr aber auch für Ziel- Quellverkehr. Verkehrsaufkommen und Zufahrtswege sind kontrolliert und daher als stabil zu bezeichnen.

Öffentlicher Verkehr

Würenlos verfügt über eine S-Bahn-Haltestelle, ist mit der Buslinie 1 nach Wettingen verbunden und ein Kleinbus (Linie 11) stellt die Verbindung nach Killwangen (Bahnhof) her.

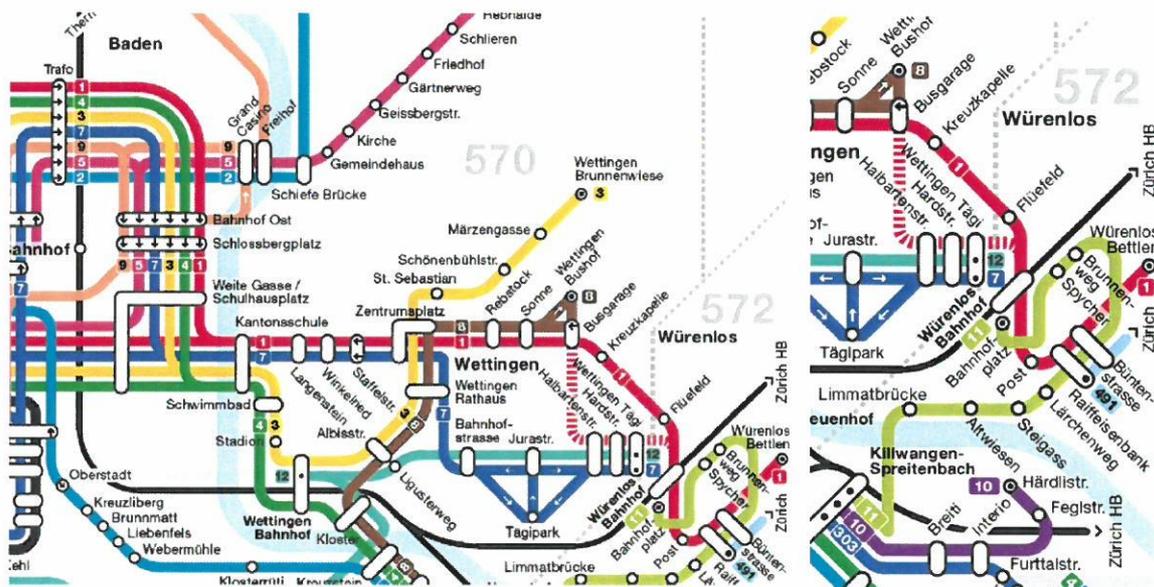
Busverkehr

Die **Buslinie 1** gehört zum Regionalnetz Baden und bietet einen Viertelstundentakt an. Mit dem Wendepunkt am Siedlungsrand der K423 und den Haltestellen an den Hauptachsen deckt sie weite Teile des Siedlungsgebietes gut ab und bietet eine gute Verbindung nach Wettingen und Baden. Die Bevölkerung wählt für Fahrten nach Baden daher sehr häufig den Bus, obwohl die Bahn mit der S6 diese Verbindung ebenfalls anbieten würde. Je nach Wohnort bietet der Bus die Verbindung jedoch ohne Umsteigevorgang an. Über den Tag fährt die Linie 1 über den Furttalknoten und bedient die Haltestelle Flüefeld, nachts fährt sie über die Tägerhardstrasse und bedient die Haltestelle Flüefeld nicht mehr. Die Linienführung im Dorf ist unbestritten, jene nordwestlich des Bahnüberganges jedoch nicht. Eine bessere Erschliessung des Gewerbe- und Freizeitgebietes Tägerhard (Gemeinde Würenlos) wäre wünschenswert.

Der Bahnhof Würenlos ist nicht gut mit der Linie 1 erschlossen, da die Linie auf der Landstrasse am Bahnhof vorbeifährt.

Der **Ortsbus (Linie 11)** fährt täglich im Halbstundentakt von Würenlos Bahnhofplatz nach Killwangen Bahnhof. Von dort kann auf verschiedene S-Bahnverbindungen in Richtung Zürich sowie Baden / Brugg umgestiegen werden. Die Anschlüsse sind wichtig. Die Linienführung der Linie 11 muss mit zukünftig stattfindenden Entwicklungen abgestimmt sein. Eine gewisse Flexibilität ist wahrscheinlich erforderlich: bei einer Führung über die Landstrasse steht der Bus zusammen mit dem Verkehr im zeitweise auftretenden Stau, könnte aber die geplanten Haltestellen «Steinhof» bedienen. Eine Linienführung durchs Quartier würde den Stau umfahren, dann jedoch müsste der Bus nach links in die Landstrasse einbiegen, was Zeitverluste zur Folge haben könnte und so möglicherweise Busbevorzugungsmassnahmen erfordern dürfte.

Abbildungen 9 und 10: Liniennetzplan RVBW, Zugriff März 2018



Bahnverkehr

Würenlos ist mit der S-Bahn-Linie S6 erschlossen. Diese führt von Baden durch das Furttal und entlang des Zürichsees bis nach Uetikon am See. Sie bedient dabei die wichtigen Knoten- und Umsteigepunkte Oerlikon, Zürich Hardbrücke, Zürich HB und den Bahnhof Stadelhofen. Die Bahn fährt in beiden Richtungen im Halbstundentakt.



Abbildung 11: Netzplan S-Bahnen, Zugriff März 2018

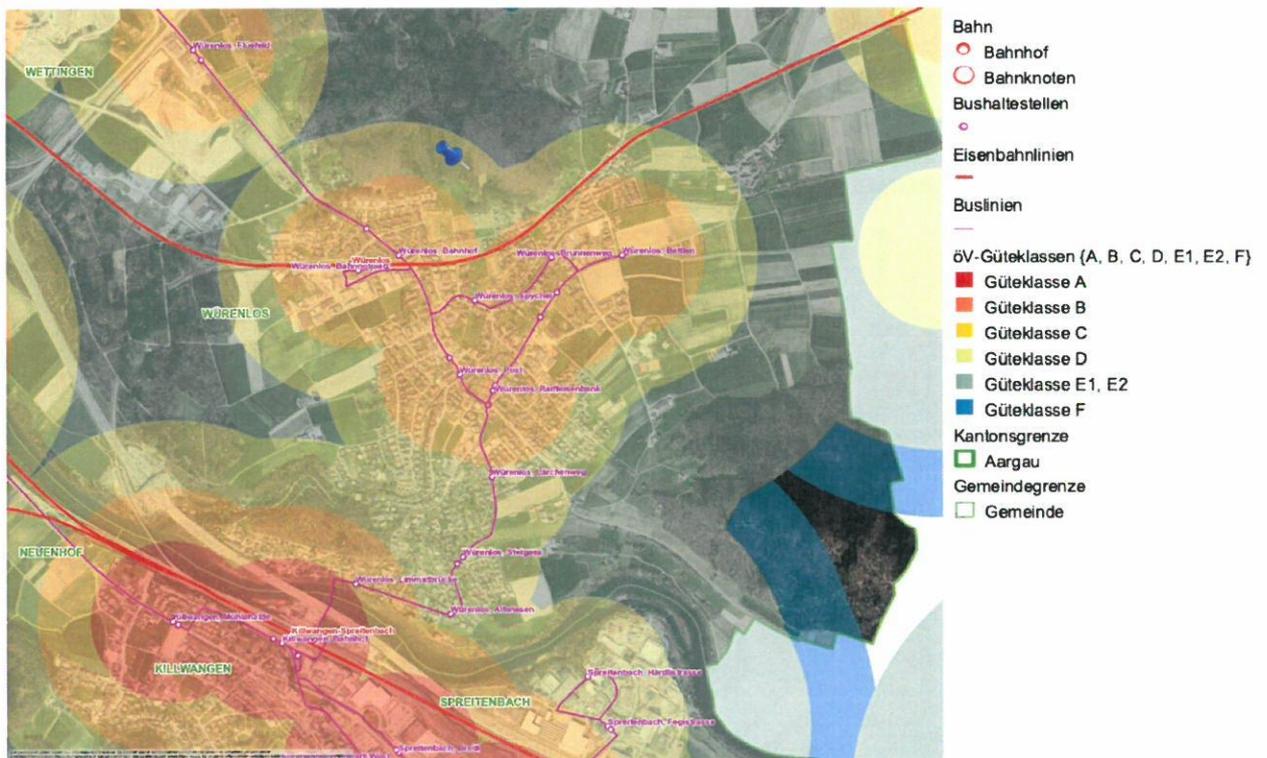


Abbildung 12: ÖV-Güteklassen (AGIS, März 2018). Bereits heute (noch ohne Limmattalbahnhof) ist die ÖV-Güteklasse am südlichen Limmattal besser als im Furttal. Mit der Limmattalbahnhof wird das Angebot nochmals deutlich gesteigert. Die Gewerbezone Tägerhard ist nicht direkt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Limmattalbahnhof

Die Planung der **Limmattalbahnhof** ist in das regionale Gesamtverkehrskonzept OASE eingebunden. Eine Möglichkeit wäre die Linienführung durch Neuenhof mit einer Limmattalquerung bei der Autobahnbrücke. Somit könnte der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Wohnen im Tägerhard der Gemeinde Wettingen erschlossen werden.

Eine Realisierung der Verbindung zum Bahnhof Baden ist erst möglich, wenn der Schulhausplatz und die Hochbrücke in Baden von motorisiertem Individualverkehr entlastet sind. Damit ist eine grosse Abhängigkeit gegeben. Für die Gemeinde Würenlos wäre bei dieser Variante der nächste Anschluss an die Limmattalbahn in Richtung Baden im Gebiet Tägerhard der Gemeinde Wettingen absehbar.

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Bushaltestellen haben den Bestimmungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und zugehörigen Folgeerlassen zu entsprechen. Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind zu beseitigen. Sie sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom benutzen können. Bestehende Anlagen sind bis Ende 2023 entsprechend anzupassen, dies gilt sowohl für Haltestellen auf den Kantonsstrassen sowie auf Gemeindestrasse. Wo geradliniges Anfahren und Abfahren möglich ist, ist grundsätzlich ein niveaugleicher Einstieg zu gewährleisten und die Haltekante mit 22 cm Höhe auszuführen, in allen anderen Fällen mit 16 cm Höhe.

Fussverkehr - Wanderwege

Die Wanderwege durchqueren das Haupt-Siedlungsgebiet von Würenlos in Richtung Ost – West. Eine Route quert das nördlich der Landstrasse liegende Siedlungsgebiet durch die Quartiere, quert die Schulstrasse bei der Schule und die Landstrasse bei der Dorfstrasse. Sie führt am Bahnhof vorbei und macht dann einen Umweg durch den Wald in Richtung Tägerhard – Wettingen.

Eine Route quert das Siedlungsgebiet südlich der Landstrasse. Auf dieser Route muss die K275 im Bereich der Kurve beim Bickgut gequert werden, was als Gefahrenstelle bezeichnet wird. Im Bereich der Limmatbrücke vereinigt sich diese Route mit dem Limmatuferweg, welcher die dritte kantonale Wanderroute in Würenlos ist.

Neben den erwähnten Schwachstellen bei Querungen von Hauptachsen ist die Routenführung etabliert. Die Schwachstellen sind auch Teil des Alltagsverkehrsnetzes.

Fussverkehr - Alltagsverkehr

Würenlos weist ein dichtes Fusswegnetz auf, welches hauptsächlich im Mischverkehr über Erschliessungsstrassen geführt wird. Bei Sammelstrassen und Hauptverkehrsstrassen bestehen Gehwege. Noch nicht alle Querungsstellen über die Hauptachsen weisen Fussgängerschutzinseln auf. Wichtig zu erwähnen ist die Überführung beim Kreisel Ländli, welche an dieser Stelle die Hauptschulwege des südlich der Landstrasse liegenden Siedlungsteils gefahrungsfrei mit dem Schulareal verbindet. Die Schulstrasse muss dennoch von einem grossen Teil der Schulkinder auf ihren täglichen Wegen mehrmals gequert werden.

In den Quartieren besteht ein dichtes Netz auch unter Mitberücksichtigung von Fusswegen im Privateigentum. Es sind nur wenige Netzlücken vorhanden. Ein aktuelles Beispiel (Erschliessungsplan für Fuss- und Veloweg Bahnhof – Hürdlstrasse) zeigt, wie die Schliessung von kurzen Netzlücken die Verhältnisse deutlich verbessern kann.

Das Gebiet Tägerhard muss, anders als beim Veloverkehr, über die Bahnhofunterführung als gut mit dem Fussverkehr erschlossen bezeichnet werden. Der Tägerhardweg stellt die gewünschte Verbindung in diese Richtung sicher.

Die Probleme beim Fussverkehrsnetz liegen nicht nur in einzelnen grossen Mankos (Bereich Post, Raiffeisenbank), sondern auch in kleinen verteilten Mängeln. So sind im Zentrum Verdrängungseffekte wahrzunehmen (durch verminderte Aufenthaltsqualität aufgrund hoher Verkehrsmenge, Störungen durch parkierende oder parkierte Autos, nur punktuelle Querungsstellen etc.). Entscheidend ist auch, dass die an und für sich für Fussverkehr generell tauglichen Erschliessungsstrassen mit Schleichverkehr und auch Eltern-Taxi-Verkehr belastet sind, was sie nicht sein müssten. Dies heisst, dass die Massnahmen zur weiteren Verbesserung des Fussverkehrsnetzes nicht in erster Linie Fussverkehrsmassnahmen sind, sondern bei anderen Verkehrsarten gefunden werden können. Die zu treffenden Massnahmen wirken indirekt auf den Fussverkehr.

Eine Netzlücke beim Fussverkehr besteht zwischen der Bushaltestelle Spycher und dem noch unüberbauten Gebiet Gatterächer. Ein direkte Fusswegverbindung, wie sie im Erschliessungsplan vorgesehen ist, wird den Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz deutlich verbessern.

Die ÖV-Haltestellen in Würenlos sind grundsätzlich sehr gut an das Fussverkehrsnetz angeschlossen. Entlang der Hauptachsen Landstrasse und Schulstrasse bestehen beidseitige Gehwege mit Querungshilfen in unmittelbarer Nähe der Haltestellen. Die Anbindung an die umliegenden Quartiere ist so optimal gewährleistet. Bei den Haltestellen des Ortsbusses erfolgt die Anbindung mehrheitlich über Strassen mit einseitigem Gehweg (z.B. Altwiesenstrasse) oder Strassen im Mischverkehr.

Veloverkehr

Die Velolandrouten der Stiftung SchweizMobil richten sich an den Freizeitverkehr. Die Mittelland-Route (Nr. 5) quert Würenlos über den Kempfhof, verläuft nördlich der Bahnlinie und weiter über das Gebiet Tägerhard nach Wettingen. Sie führt damit nicht durch das Zentrum von Würenlos, sondern daran vorbei. Die Goldküste – Limmatroute (Nr. 66) verläuft entlang der Limmat und hat demzufolge eigentlich wenig mit Würenlos zu tun. Eine touristische Nutzung ist durch die relativ grosse Distanz zum Zentrum (und die topografische Zäsur des Buechquartiers) nicht vordergründig.

Die kantonale Radroute R712 von Hüttikon kommend wird auf der Schulstrasse geführt, zweigt am Siedlungsrand in Richtung Norden ab und verläuft parallel zur nationalen Route Nr. 5 über die Zelglistrasse. Damit wird für Alltagsverkehr die Stauproblematik vor der Bahnschranke umfahren, auf einer Route, welche ebenfalls durch motorisierten Schleichverkehr belastet ist. Bei der Landstrasse muss diese gequert werden. Ein Radweg entlang der Landstrasse (R520) stellt die Führung bis zur Abzweigung Industriestrasse sicher. Nach Wettingen gelangt man mit dem Velo über das Gebiet Tägerhard und die Industriestrasse. Der Bahnhof Würenlos ist so für Velofahrende mit Wohnort östlich der Landstrasse eher von Norden her erschlossen, nicht über das Zentrum. Im Norden des Bahnhofes sind aktuell keine Veloabstellplätze vorhanden.

Aus Richtung Oetwil ist die R520 mit einem strassenbegleitenden Radweg ausgerüstet. Die Zufahrt zum Zentrum ist südlich des Kreisels mit beidseitigen Radstreifen gelöst. Nach dem Kreisel Ländli fehlen die Radstreifen zuerst einseitig, dann beidseitig. Dieser Abschnitt kann, ohne jegliche Veloinfrastruktur und zu hoher Verkehrsbelastung für Mischverkehr, im Velonetz als Lücke bezeichnet werden.

Schülerinnen und Schüler fahren auf der schmal dimensionierten Schulstrasse resp. Otelfingerstrasse zum Schulgebäude zwischen Feldstrasse und Gipfstrasse. Dieser Strassenabschnitt ist geprägt durch viel Verkehr und enge Platzverhältnisse.

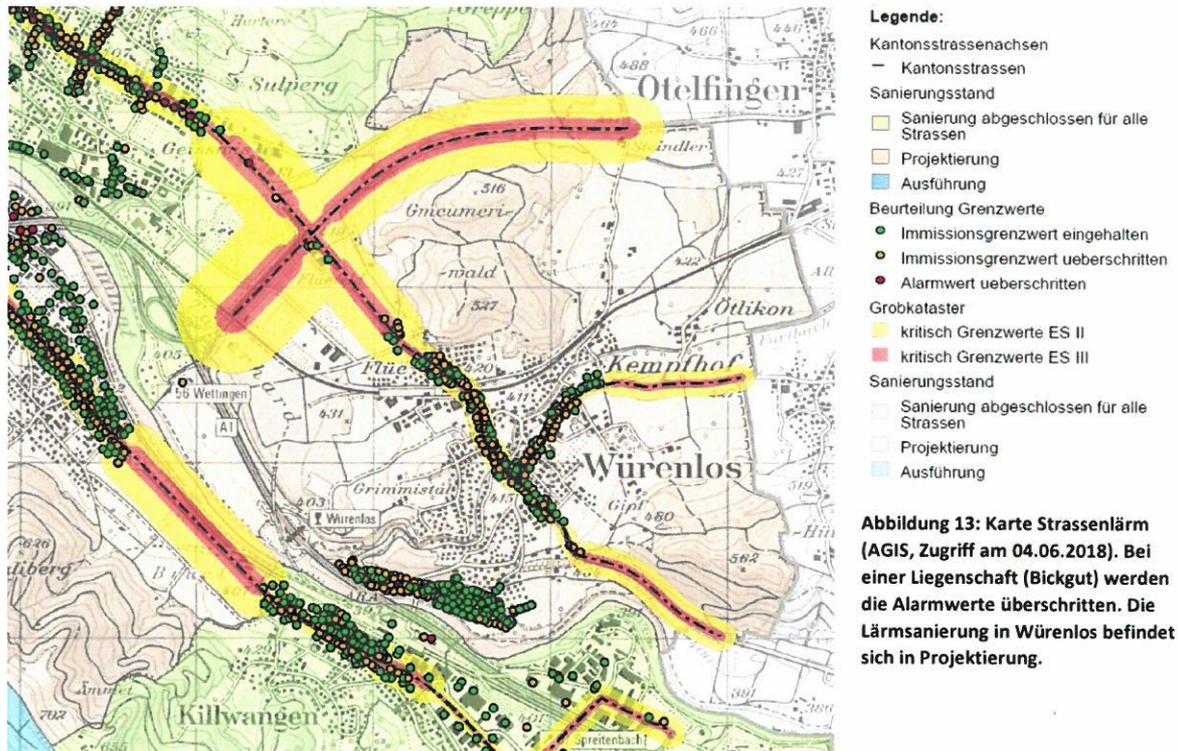
Die Verbindung nach Killwangen wird durch die Radroute Nr. 825 hergestellt, welche durch das Buechquartier verläuft. Es sind zwei Wegführungen zur Auswahl welche, so kann angenommen werden, ähnlich dem System für den motorisierten Individualverkehr funktionieren. Nach Killwangen wählt man eher die Buechstrasse (Erschliessungsstrasse ohne Trottoirs) und von Killwangen nach Würenlos eher die Altwiesenstrasse / Buechzelglistrasse (einseitiges Trottoir). Diese beiden Veloverbindungen sind mit einer vergleichsweise höheren Menge an Autoverkehr belastet, was das Sicherheitsgefühl für Velofahrende insbesondere in Steigungen schmälert. Mit der Verbindung Schliffenenweg – Nashüttenweg – Träntschiweg – Bachwiesenstrasse ist für Alltagsverkehr eine kommunale Alternativverbindung vorhanden.

Kantonale Radrouten richten sich an den Alltags- und Pendlerverkehr. Sie verbinden regionale Ziele und sind möglichst direkt, sicher und attraktiv.

Bei öffentlichen Bauten und Anlagen sowie bei den wichtigsten publikumsorientierten Nutzungen sind Veloabstellplätze vorhanden. Bei Bushaltestellen und auch beim Bahnhof haben die Ausstattung und die Anzahl Abstellplätze jedoch noch Ausbaupotential. Abklärungen über die zukünftig benötigte Anzahl erfolgen jeweils projektbezogen.

Umweltbezogene Auswirkungen des Verkehrs

Während die Luftbelastung im Zusammenhang mit den Antriebsarten der Fahrzeuge steht und darum lokal kaum beeinflusst werden kann, ist die Lärmbelastung sehr geschwindigkeitsabhängig und kann lokal beeinflusst werden. Die folgende Abbildung zeigt den Sanierungsstand bezüglich Strassenlärm im Juni 2018:



Fazit: Probleme und Potenziale

Die Stärken von Würenlos liegen in der guten regionalen Verkehrsanbindung für den motorisierten Individualverkehr. Zu Verkehrsspitzenzeiten ist dieser Segen auch ein Fluch, weil dann Ausweichverkehr durch Würenlos fahren will. Mit der zu beobachtenden zeitweisen Überlastung zeigt sich deutlich die Schwäche der offenen Quartiernetze – Würenlos ist aktuell nicht nur entlang der Hauptachsen stark durch Autoverkehr geprägt. Eine grosse Chance liegt in der Kontrolle der Verkehrsmenge und der gewählten Routen. Damit wird es möglich, die öffentlichen Räume von übermässigem Verkehr zu entlasten, die empfundene Verkehrssicherheit zu erhöhen und somit eine Positivspirale anzustossen. Eine grosse Chance ist daher die Nutzungssteigerung entlang der Hauptachsen Landstrasse und Bahnhofstrasse. Diese Verdichtung kann in der Summe der Auswirkungen zu einer besseren Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Wohnort führen. Damit, wie erfahrungsgemäss in allen dichteren Siedlungen, erhalten die Verkehrsmittel Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr automatisch einen höheren Stellenwert und werden bei der Bevölkerung als selbstverständlich wahrgenommen – sofern sie komfortabel und sicher zu benutzen sind. Die aktuelle Entwicklung mit dem hohen regionalen Verkehrsdruck (WürenloserInnen tragen sicher einen Teil dazu bei) lässt jedoch ein grosses Risiko zu Tage treten: Ordnet sich die Gemeinde dem regionalen und überregionalen Interesse unter, dann werden die Hauptachsen zu fokussiert auf deren Leistungsfähigkeit dimensioniert und gesteuert. So kann mit der Zeit eine «Parallelautobahn» zur A1 entstehen. An einer mit regionalem und überregionalem Verkehr überlasteten Strasse wird es schwierig, den Schulweg zu Fuss zu propagieren.

Würenlos braucht in nächster Zeit weder eine Umfahrung noch eine Unterführung beim heute regulierenden Bahnübergang. Keinesfalls darf die Landstrasse zu einer Ausweichroute für die Autobahn gemacht werden. Eine sehr sensible und fuss- und veloverkehrsgerechte Gestaltung der Strassenräume, verbunden mit einem kontrollierten Verkehrsgeschehen auf einem verträglichen Niveau, kann durchaus ausreichen, um bei der eigenen Bevölkerung den Anstoss zum Umdenken zu geben. Würenlos kann das aber nicht alleine erreichen. Warum sollte die Würenloser Bevölkerung aufs Velo umsteigen, wenn alle andern aus dem näheren und weiteren Umfeld mit dem Auto durchs Dorf fahren? Nur ein Zugeständnis des regionalen und kantonalen Umfelds, vielleicht über die Gewährung einer Stauverlagerung, kann Würenlos die Chance geben, einen Quantensprung bei der Verkehrsmittelwahl zu erreichen.

6. GRUNDSÄTZE

Bereits mit dem Verkehrsrichtplan 1995, welcher für seine Zeit wegweisend war, hat die Gemeinde Würenlos die langfristigen Zusammenhänge aufgezeigt. Ausgangspunkt war damals und ist auch heute die Ortsgestaltung und die Lebensqualität in der Gemeinde. Es sind in Zukunft klare ortsbauliche Erlebnisräume mit definierten raumgestalterischen Aspekten zu erreichen. Die Gemeinde will darum bei ihrer weiteren Entwicklung die folgenden Grundsätze berücksichtigen:

Selbst wenig motorisierten Individualverkehr erzeugen

Mobilität ist wichtig, aber es kommt auch darauf an, wie diese erreicht wird. Die gute Lage im Gefüge des übergeordneten ÖV-Systems wird genutzt, um neue Mobilitätsbedürfnisse nicht mit dem motorisierten Individualverkehr abzudecken und auch Fahrten zu verlagern. Im Zusammenspiel der Verkehrsarten wird lokal der Fussverkehr als Zubringer zum öffentlichen Verkehr priorisiert, ebenfalls lokal aber auch für Verbindungen zu Nachbargemeinden und auswärts liegenden Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs das Velo. Das Ziel ist eine deutliche Erhöhung des Anteils an Fuss- Velo- und öffentlichem Verkehr am gesamthaft erzeugten Verkehr.

Verbleibenden motorisierten Individualverkehr verträglich abwickeln

Nicht nur die tatsächliche Sicherheit, sondern auch die wahrgenommene Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber die der zu Fuss gehenden oder mit dem Velo fahrenden Personen, soll so hoch wie möglich sein. Dies ist eine Bedingung für den ersten Grundsatz und erfordert Massnahmen, welche dazu beitragen, heute vorhandene Verdrängungseffekte zu vermindern. Der freie Verkehrsfluss auf den Hauptachsen ist wichtig, ihm darf die Lebensqualität aber nicht zum Opfer fallen. Fahrzeuglenkende (auch Velofahrende) sollen in allen Strassen der Gemeinde, auch und besonders auf den Ortsdurchfahrten, auf das Umfeld Rücksicht nehmen und sich zuvorkommend gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmenden verhalten. Da nicht von allen Fahrzeuglenkenden erwartet werden kann, dass sie auf implizite Mitteilungen des Umfeldes angemessen reagieren, sind auch messbar wirksame Massnahmen für die Gemeinde nicht ausgeschlossen.

Attraktiv und verkehrssicher gestaltete öffentliche Räume

Die öffentlichen Räume, welche naturgemäss häufig auch Verkehrsräume sind, sollen für den Aufenthalt attraktiv, bewusst und klar gestaltet sein. Attraktivität hat sehr viel mit empfundener Verkehrssicherheit zu tun. Im Zusammenspiel der Ziele ist dieser Grundsatz eine Bedingung für die Vorangehenden. Nur wer sich sicher fühlt, wird die als schützend empfundene Karosserie verlassen. Und es braucht mehr Überwindung, in einem belebten und gepflegten Quartierraum den eigenen Vorteil einer zu schnellen Schleichfahrt auszuleben. Eine als gut empfundene Verkehrssicherheit für Velofahrende auf Hauptachsen ist ebenfalls entscheidend, wenn öffentliche Räume attraktiv empfunden werden sollen.

7. ZIELE

Übergeordnet gelten die Ziele der kantonalen Strategie «mobilitätAARGAU» vom 13. Dezember 2016. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Würenlos setzt sich die Gemeinde die folgenden Ziele (in Anlehnung an das Leitbild zur Gemeindeentwicklung 2016):

Bereich	Schlagwort	Ziel	Indikator
Betrieb und Gestaltung von Kantonsstrassen	steter Verkehrsfluss	Innerhalb des Siedlungsgebietes fliesst der Verkehr mit einem angemessenen Geschwindigkeitsniveau.	Geschwindigkeiten Stauaufkommen
	Ortsdurchfahrt	Die Ortsdurchfahrt ist möglichst siedlungsverträglich umzugestalten.	
Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	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 LV
öffentlicher Verkehr	Erschliessungsqualität ÖV	Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind mit Fuss- und Veloverkehr direkt, nah, hindernisfrei 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. Im Steinhof ist eine neue Bushaltstelle zu erstellen.	Auslastung, Modal Split, Haltstellendichte
Querschnittsziel	Verkehrsmittelwahl mittels Massnahmen des Mobilitätsmanagements 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

Tabelle: Ziele für die Massnahmen zur Verkehrsentwicklung in Würenlos

8. MASSNAHMEN

Um die Ziele zu erreichen sieht die Gemeinde Würenlos die folgenden Massnahmen vor:

Massnahme 1: Bahnquerung Tägerhard für Fuss- und Veloverkehr

Massnahme 2: Stabilisierung Quartiernetze für MIV

Massnahme 3: Stauverlagerung

Massnahme 4: Optimierung Buserschliessung Tägerhard

Massnahme 5: Verkehrsoptimierung Buechquartier

Massnahme 6: Anbindung Bahnhof für Fuss- und Veloverkehr

Massnahme 7: Tempo 30 Schulstrasse

Massnahme 8: Tempo 30 Landstrasse (Zentrumsbereich)

Massnahme 9: Angebotssteigerung Ortsbus (Linie 11)

Massnahme 10: Velotauglichkeit Landstrasse

Massnahme 11: Velokampagne

Massnahme 12: Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht

Massnahme 13: Mobilitätsmanagement

Massnahme 14: Förderung Bike & Ride

Massnahme 15: Gestaltung öffentlicher Raum

Massnahme 16: Parkierungsreglement

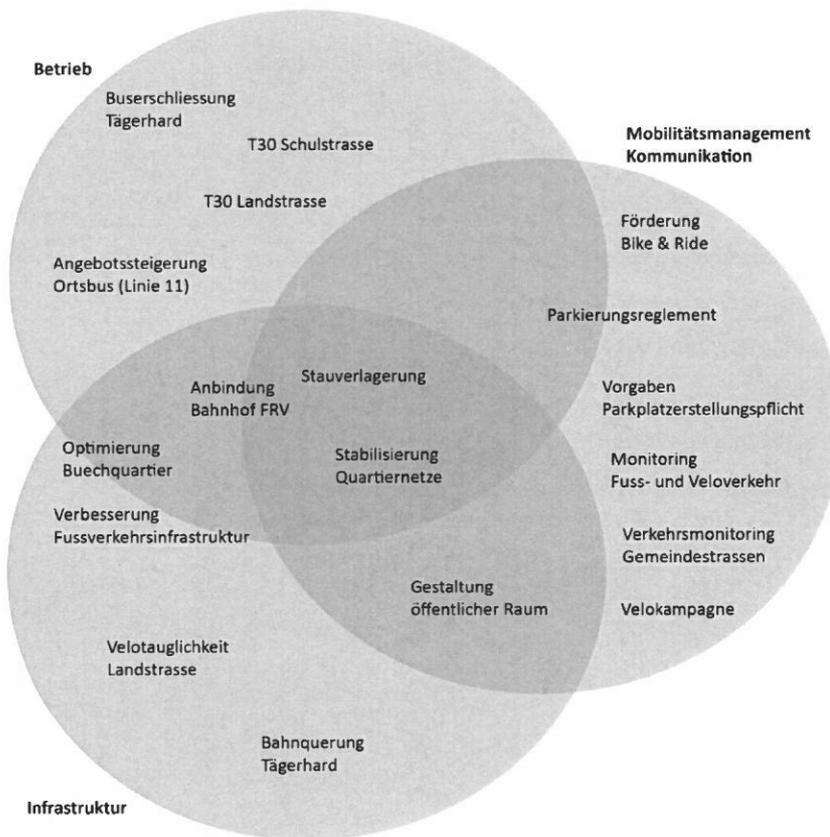
Massnahme 17: Verbesserung Fussverkehrsinfrastruktur

Massnahme 18: Verkehrsmonitoring Gemeindestrassen

Massnahme 19: Monitoring Fuss- und Veloverkehr

Massnahme 20: Neue Bushaltestelle Steinhof

Die formulierten Massnahmen haben untereinander meist direkte wie auch indirekte Zusammenhänge und lassen sich mehr oder weniger eindeutig Handlungsfeldern zuteilen:



Schema: Massnahmen mit besonders wichtigen Auswirkungen wirken in mehreren Handlungsfeldern.

MASSNAHME 1: BAHNQUERUNG TÄGERHARD FÜR FUSS- UND VELOVERKEHR

Kurzbeschreibung	Westlich des Bahnhofes wird eine Bahnquerung für Fuss- und Veloverkehr gebaut.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Schliesszeiten der Barriere Landstrasse gelten nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern leider auch für den Fuss- Velo- und Busverkehr. Es besteht die Zielsetzung, diese drei Verkehrsarten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu fördern. Die Landstrasse nördlich der Bahnschranke weist wenig Zentrumsnutzung auf. Für Fussverkehr ist mit der Bahnhofsunterführung eine begehbare Verbindung vorhanden. Auch unter der Annahme, dass eine Stauverlagerung langfristig eine Entspannung der Schrankenthematik mit sich bringt, bleiben die Schliesszeiten bestehen. Für SchülerInnen, welche in Wettingen die Bezirksschule besuchen, propagiert die Gemeinde Würenlos den Schulweg mit dem Velo. Langfristig dürfte das Gebiet Tägerhard (Wettingen) gar eine Haltestelle der Limmattalbahn aufweisen. Der Sportplatz Tägerhard soll gut und direkt mit dem Velo zu erreichen sein.
Ziele	attraktives, direktes und sicheres Netz für den Veloverkehr
Massnahmen	Bau einer mit Velos befahrbaren Bahnquerung (Überführung / Unterführung) inkl. nötigen Anschlussbauwerken. Allenfalls Umlegung der kantonalen Radroute über die Bahnhofstrasse. Prüfung einer möglichen Öffnung der Verbindung für Notfalldienste.
nächste Schritte	Projektstart
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinde beteiligt: Kanton (kantonale Radroute) (Beteiligung zu klären)
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahme Stauverlagerung (Busspur) - Massnahme ÖV-Erschliessung Tägerhard - Entwicklung Grosszelg - Entwicklung Tägerhard - BGK Landstrasse (Anschluss Bahnhofstrasse) - BGK Landstrasse (Velotauglichkeit Hauptachsen)
Zeithorizont	kurzfristig (innerhalb von 5 Jahren umgesetzt)
Kosten	Investitionskosten (noch keine Angaben)
Wirkungskontrolle	Velozählung auf Querung Anteil Pendler nach Baden / Wettingen, welche das Velo benützen
Erläuterungen	Eine Öffnung der Verbindung für den Busverkehr wäre grundsätzlich interessant, erfordert aber eine komplett andere Klasse Bauwerk (Strassenbrücke mit Rampen, Strassenverbindungen in Nichtbaugebiet) und wird daher für den aktuellen Planungszeitraum von 15 Jahren nicht eingetragen.

MASSNAHME 2: STABILISIERUNG QUARTIERNETZE FÜR MIV

Kurzbeschreibung	Mittels abschnittweisen Fahrverboten oder punktuellen Sperren werden die Quartiernetze vollständig stabilisiert. Gleichzeitig wird die Flexibilität für Fuss- und Veloverkehr sowie den Ortsbus erhalten (oder verbessert).
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Quartierstrassen, welche dafür nicht ausgelegt sind, werden von Ausweichverkehr im Zusammenhang mit Stauerscheinungen auf dem Hauptnetz befahren. Dies ist nicht erhoben, aber offensichtlich und wird von zahlreichen EinwohnerInnen bemängelt.
Ziele	entsprechend der Bestimmung belastete Quartierstrassen
Massnahmen	punktuelle Fahrverbote und Sperren
nächste Schritte	Erarbeitung Stabilisierungskonzept (Detailkonzept) Mitwirkung Umsetzung über Verfügungen / öffentliche Auflage der Massnahmen
Zuständigkeiten	Gemeinde
Abhängigkeiten	Massnahme „Stauverlagerung“ eventuell flankierende Massnahmen zur Busbevorzugung
Zeithorizont	sofort umsetzen allenfalls temporäre Massnahme, welche nach Realisierung Stauverlagerung wieder aufgehoben werden kann
Kosten	geringer Planungsaufwand, geringer Investitionsaufwand für Signalisation
Wirkungskontrolle	Netzstabilität – wenn diese erreicht ist, sind keine weiteren Wirkungskontrollen notwendig
Erläuterungen	Somit fahren in den Quartierstrassen lediglich noch Verkehrsteilnehmende des Ziel- und Quellverkehrs, Durchgangsverkehr – auch Ziel- und Quellverkehr aus anderen Quartieren wird ausgeschlossen. Der zu erreichende positive Effekt im Sinne der Zielsetzung dürfte in einigen Strassenabschnitten beträchtlich sein. Das Stauproblem wird sich nach Einsatz dieser Massnahme kurzzeitig verschärfen, da die Quartierstrassen ihre aktuelle Entlastungswirkung nicht mehr wahrnehmen. Damit wird die Gesamtkapazität der Durchfahrt durch Würenlos tendenziell geringer – sie fällt auf das durch das System gegebene Niveau. Es handelt sich um eine eindeutige Push-Massnahme gegen motorisierten Individualverkehr. Flankierende (ebenfalls temporäre) Massnahmen zur Gewährleistung der Funktionalität des ÖV-Systems sind noch abzuklären. Die Gemeinde kann diese Massnahme weitestgehend unabhängig von übergeordneten Zwängen durchführen und erhöht damit den Druck auf die übergeordneten Stellen, ihrerseits Massnahmen zu treffen (Stauverlagerung). Es ist nicht auszuschliessen, dass einzelne Einwohnerinnen und Einwohner der Quartiere, welche heute Ausweichrouten benützen, die dadurch erreichte Zeitersparnis einbüßen. Die Funktionalität der Quartierstrassen gemäss ihrer bestimmten Funktion als Erschliessungselemente geht diesen Einzelinteressen vor. Einige werden begeistert sein, andere überhaupt nicht. Opposition kann nicht vermieden werden. Es gibt keine anderen Massnahmen, um eine Stimmigkeit zwischen Ausbaugrad und Verkehrsfunktion von Quartierstrassen zu erreichen, als entweder die Verkehrsmenge gemäss Bestimmung zu kontrollieren oder den Ausbaugrad zu verändern.

MASSNAHME 3: STAUVERLAGERUNG

Kurzbeschreibung	Verlagerung von Stau aus dem Siedlungsgebiet
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Barriere Landstrasse sowie die ausgeschöpfte Leistungsfähigkeit des Kreisels Ländli führen zu Stau auf den Hauptachsen, was neben dem Ausweichverkehr durch die Quartiere auch zu weiteren Beeinträchtigungen der empfundenen Sicherheit sowie der Aufenthalts- und Lebensqualität in den Hauptstrassenräumen führt. Die Problematik ist offensichtlich, da sie beinahe täglich zu Hauptverkehrszeiten beobachtet werden kann.
Ziele	Verkehr soll auf allen Strassen im Siedlungsgebiet ruhig und fliessend sein.
Massnahmen	Einrichten einer auf die Grundleistungsfähigkeit der Hauptachsen ausgerichteten Pfortneranlage und Vermeidung von Ausweichverkehr.
nächste Schritte	Steuerungs- und Lenkungskonzept Pfortnerkonzept Koordination mit VM Baden Regio
Zuständigkeiten	Federführung: Kanton Aargau beteiligt: Gemeinden Wettingen, Otelfingen, Hüttikon, Oetwil an der Limmat, Spreitenbach, Killwangen, Kanton Zürich, ASTRA im Fall von flankierenden Massnahmen zur Entwicklung der Autobahn
Abhängigkeiten	unabhängig (hierarchisch oberste Massnahme für viele andere, welche davon abhängig sind)
Zeithorizont	Konzepterarbeitung: sofort Ziel: innerhalb von 5 bis 10 Jahren umgesetzt
Kosten	Planungs- und Investitionsaufwand
Wirkungskontrolle	Stauaufkommen Ortsdurchfahrten
Erläuterungen	Die Effizienz ist zu beachten und in Kauf zu nehmen. Die Massnahme kann auch negative Tendenzen betr. Verkehrsmittelwahl der Binnenfahrten aufweisen – wenn die Strassen frei sind wird wieder eher das Auto für lokale Besorgungen attraktiv. Dem gegenüber ist auch Ziel- und Quellverkehr (also die WürenloserInnen selber) von der Massnahme betroffen. Dies wiederum spricht für eine Verlagerungswirkung auf Velo- und öffentlichen Verkehr.

MASSNAHME 4: OPTIMIERUNG BUSERSCHLIESSUNG TÄGERHARD

Kurzbeschreibung	Verbesserung der Erschliessungsqualität (Distanz zur nächsten Haltestelle) für das Gewerbe- und Freizeitgebiet Tägerhard.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gewerbe- und Freizeitgebiet Tägerhard liegt abseits der Hauptachse. Aktuell wird die kleinere, teilweise kundenintensive Gewerbezone Flüefeld zu Hauptverkehrszeiten mit dem Bus erschlossen, die Zone Tägerhard nicht.
Ziele	Förderung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, insbesondere bei Zupendlern
Massnahmen	Veränderung der Linienführung Buslinie 1 mit flankierenden Massnahmen <ul style="list-style-type: none"> - Option 1: Teilung der Linie 1 im Bereich Flüefeld / Tägerhard und damit bereichsweise Reduktion auf Halbstundentakt - Option 2: Verlängerung der Linien 7 und/oder 11 zum Zusammenschluss im Gebiet Tägerhard - Option 3: zusätzliche Haltestelle Linie 1 an Kreisel Steinbruch, Verbesserung Zugangsweg zu Tägerhard - Option 4: Abstecher der Linie 1 zum Gebiet Tägerhard, Wendevorgang
nächste Schritte	Abklärungen durch Kanton / Fachbüro Variantenbeurteilung und Entscheid
Zuständigkeiten	Federführung: Kanton beteiligt: Gemeinde, RVBW
Abhängigkeiten	Prinzipien – ÖV soll schnell sein, die Feinverteilung erfolgt über Fuss- und Veloverkehr andere Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Bahnquerung Tägerhard für Fuss- und Veloverkehr - Bahnquerung Tägerhard für Busverkehr
Zeithorizont	Planung: sofort Realisierung: kurzfristig (innerhalb von 5 Jahren umgesetzt) oder unter Nutzung von Synergien
Kosten	noch zu ermitteln
Wirkungskontrolle	Ein-/ Aussteiger an Haltestelle (Würenlos, Tägerhard)
Erläuterungen	Die Limmattalbahn dürfte zukünftig über die Ortsdurchfahrt Neuenhof und entlang der Autobahnbrücke geführt werden. Jedoch allerfrühestens im Jahr 2032, sehr wahrscheinlich später.

MASSNAHME 5: VERKEHRSOPTIMIERUNG BUECHQUARTIER

Kurzbeschreibung	Herstellen einer Übereinstimmung zwischen Verkehr und Ausbaugrad zur Gewährleistung der Funktionalität und der Verkehrssicherheit
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Durch das Buechquartier ist eine Verbindung zwischen den beiden Limmatufern angeboten. Der Ausbaugrad der auf Würenloser Gemeindegebiet betroffenen Strassen (Altwiesenstrasse, Buechzelglistrasse) ist für höhere Verkehrsmengen ungenügend, denn es kommt zu Konflikten zwischen Siedlung und Verkehr und mindestens wahrgenommenen Einschränkungen der Verkehrssicherheit. Im Zusammenhang mit der Massnahme „Stauverlagerung“ ist zu erwarten, dass die Verbindung häufiger nachgefragt werden wird. Die Fahrplanstabilität der Buslinie 11 scheint in Gefahr; diese zu erhalten muss aber ein wichtiges Ziel sein. Eine Sperrung der Verbindung für motorisierten Individualverkehr wird nicht angestrebt, der zu erwartende Widerstand aus Würenlos selber wäre zu gross. Auch ein Ausbau zu einer Verbindungsstrasse kommt nicht infrage, weil bei dieser Strategie der Widerstand aus dem Quartier selbst erwachsen würde. Eine Beschränkung der Durchfahrt auf tägliche Zeitfenster hat die gleichen Vor- und Nachteile wie eine Sperrung und ist zusätzlich schwer zu kontrollieren.
Ziele	Übereinstimmung von Funktion und Ausbaugrad in allen Strassenräumen, damit Gewährleistung der Verkehrssicherheit, der Wohn- und Lebensqualität sowie der Fahrplanstabilität Linie 11. Plafonierung der Verkehrsmenge mit gewährleister Verkehrssicherheit. Verbesserung der allgemeinen Situation. Beibehaltung des aktuell geltenden Verkehrsregimes.
Massnahmen	Lokale Anpassung der Altwiesenstrasse mit genügendem Sicherheitsniveau / Infrastrukturniveau für Personenwagenverkehr. Die Autobahnunterführung limitiert die maximale Fahrzeuggrösse. Ausbau der Buechzelglistrasse zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit.
nächste Schritte	Eruieren Handlungsbedarf Optimierungen und Infrastrukturausbau, anschliessend Umsetzung
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinde Würenlos beteiligt: Gemeinde Killwangen
Abhängigkeiten	Landerwerb lokal über Ausbauprojekt Massnahme Stauverlagerung
Zeithorizont	mittelfristig, in ca. 10-15 Jahren umgesetzt
Kosten	Kosten für Landerwerb und Strassenausbau entlang der festgelegten Route(n)
Wirkungskontrolle	hohe Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit (Übereinstimmung von Ausbaugrad und Funktion / max. Verkehrsmenge)
Erläuterungen	Es ist davon auszugehen, dass der „Druck“ auf den vierten Anschluss der Gemeinde an das übergeordnete Netz steigen wird, sobald eine wirksame Stauverlagerung installiert werden konnte. Die Altwiesenstrasse wird als Sammelstrasse klassiert. Damit gilt der massgebende Begegnungsfall PW/PW bei den signalisierten 30km/h. Lokale Einengungen auf eine Fahrspur sind möglich und zur Herstellung einer baulich integrierten Plafonierung (Zusammenhang mit beabsichtigter Stauverlagerung) nötig. Der massgebende Begegnungsfall benötigt eine Strassenbreite von 5.5m, 5.10m wenn die Sicherheitsabstände über die Fahrbahn hinausragen dürfen. Ein Begegnungsfall LW/PW würde

6.3m Strassenbreite erfordern, 5.80m wenn die Sicherheitsabstände über die Fahrbahn hinausragen dürfen. Bei Schritttempo können sich ein Lastwagen (Ausnahmefall) und ein PW bei 4.90m begegnen. Mit dem Erschliessungsplan „Altwies-Buech“ ist eine Strassenbreite von 5.0m mit angrenzendem einseitigem Trottoir von 2.0m gesichert. Dieser Ausbaugrad darf als zweckmässig bezeichnet werden und sollte durchgehend vorhanden sein, mit lokalen (punktuellen) in ihrer Funktionalität geklärten Einengungen.

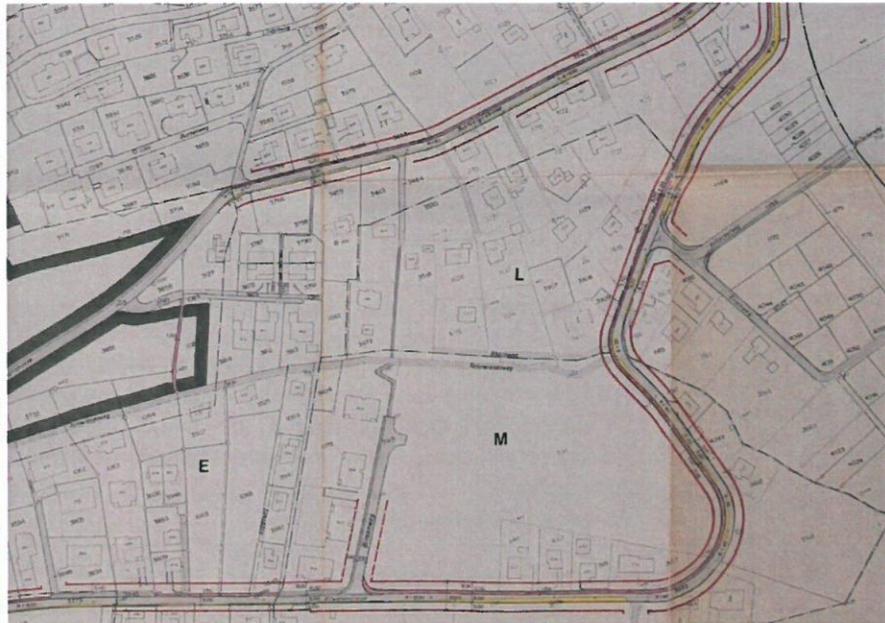


Abbildung: Ausschnitt aus dem rechtskräftigen kommunalen Überbauungsplan Altwies – Buech aus dem Jahr 1979. Buechzelglistrasse und Altwiesenstrasse sollten je mit einem Querschnitt von 5.0m Fahrbahn und 1.5m (Buechzelglistrasse) und 2.0m (Altwiesenstrasse) Trottoir ausgebaut werden. Während dies in der Altwiesenstrasse grösstenteils erfolgt ist, ist der Aufwand zur Herstellung einer für eine Sammelstrasse tauglichen Verbindung in der Buechzelglistrasse ungleich grösser.

MASSNAHME 6: ANBINDUNG BAHNHOF FÜR FUSS- UND VELOVERKEHR

Kurzbeschreibung	Verbesserung der Zugänglichkeit Bahnhof für Fuss- und Veloverkehr. Verlagerung der Prioritäten zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der gesetzten Ziele.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Landstrasse, und dabei besonders die Einmündung der Bahnhofstrasse in die Landstrasse, sind heute von motorisiertem Individualverkehr dominiert und auch darauf ausgerichtet. Mit dem aktuellen Stand des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Landstrasse wird ersichtlich, dass sich die Orientierung am Autoverkehr noch verstärkt. Die Priorität wird auf den Verkehrsfluss der Hauptachse gelegt.
Ziele	verkehrssichere, gestalterisch attraktive und für Fuss- und Veloverkehr einladende Ausbildung des Anschlusses Bahnhofstrasse an die Landstrasse.
Massnahmen	Überprüfung und Optimierung Entwurf BGK mit geändertem Fokus
nächste Schritte	Projektüberarbeitung BGK, falls notwendig
Zuständigkeiten	Federführung Landstrasse: Kanton Federführung Bahnhofstrasse: Gemeinde
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Stauverlagerung - Erschliessungsplan „LANDI“
Zeithorizont	<p>somit: temporäre Sofortmassnahmen prüfen</p> <p>kurzfristig: Berücksichtigung des Anliegens in Erschliessungsplanung</p> <p>mittelfristig: Ausbau nach geändertem Konzept unter Berücksichtigung von möglichen Änderungen durch andere Massnahmen</p>
Kosten	noch keine Angaben
Wirkungskontrolle	Die Abzweigung zum Bahnhof wird zu einem Merkpunkt, an den sich auch durchfahrende Fahrzeuglenkende erinnern können. Der Bahnhof wird dadurch im Siedlungsgefüge „präsender“ und erhält einen höheren Stellenwert.
Erläuterungen	Die Bahnhofstrasse ist in vielen Gemeinden eine repräsentative Achse. In Würenlos ist sie dies noch nicht. Auch das aktuelle BGK zeigt kaum solchen Tendenzen, da es (so die Vermutung) mit dem Fokus der verkehrlichen Leistungsfähigkeit geplant ist. Eine doppelspurige Einmündung, in der Autos aufgestaut werden, ist für den Fussverkehr kaum zu queren und wird einer Bahnhofstrasse nicht gerecht. Der zurückversetzte Fussgängerstreifen bedeutet einen Umweg für zu Fuss gehende Personen. Dies kann unter der Zielsetzung der Gemeinde nicht akzeptiert werden.

MASSNAHME 7: TEMPO 30 SCHULSTRASSE

Kurzbeschreibung	Einbezug der K423 Schulstrasse in Tempo-30-Zone (Bereich Schule)
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Schulstrasse kann, aufgrund der vorhandenen räumlichen Situation, nicht wie erforderlich ausgebaut werden (kein Platz für Schutzinseln und Radstreifen). Bis eine funktionierende Stauverlagerung installiert werden kann, nützt eine tiefere Geschwindigkeit des darauf fahrenden Verkehrs nachweislich der Verkehrssicherheit und vermindert andere negative Effekte. Sobald die Stauverlagerung funktioniert, wird Stau und Kolonnenverkehr vermindert. Bei freiem Verkehrsfluss ist es besonders nötig, die Geschwindigkeiten der dann frei fahrenden Fahrzeuge zu kontrollieren. Die Nutzungen mit Zentrumscharakter (Schule, Volg, Restaurants, Kirche), welche entlang der Schulstrasse bestehen, erfordern eine dauernde Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>Der Kanton genehmigt aktuell keine Umsetzung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen.</p>
Ziele	Gewährleistung der Verkehrssicherheit und insbesondere des Sicherheitsgefühls, damit tendenzielle Unterstützung von anderen Zielsetzungen und Verlagerung des Schulverkehrs weg von Eltern-Taxis hin zu erlebnisreichen und sicheren Schulwegen.
Massnahmen	Einbezug der Schulstrasse (mindestens im kritischen Bereich) in eine Tempo-30-Zone
nächste Schritte	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton (Strasseneigentümer) für Tempo 30 ein.
Zuständigkeiten	Federführung: Kanton beteiligt: Gemeinde
Abhängigkeiten	Gesetzgebung, Verordnungen auf Bundesebene, kantonale Praxis (Prinzipien), politische Haltung (Kanton)
Zeithorizont	offen
Kosten	mit geringen Kosten umsetzbar
Wirkungskontrolle	über Geschwindigkeitsmessungen
Erläuterungen	Bei der Schulstrasse stimmen auch im aktuellen Zustand subjektiv betrachtet Geschwindigkeiten und Ausbaugrad nicht überein. Um die Ziele zu erreichen, wird es nicht ausreichen, den fahrenden Verkehr mit gestalterischen Massnahmen zu beeinflussen - es braucht im aktuellen Zustand eine (aktive / verfügte) Reduktion der Geschwindigkeiten. Sobald eine funktionierende Stauverlagerung installiert ist und die Verkehrsmenge auf das verträgliche Mass plafoniert werden konnte, kann erneut geprüft werden, ob die Tempo-30-Zone noch nötig ist oder ob sie wieder aufgehoben werden kann.

MASSNAHME 8: TEMPO 30 LANDSTRASSE (ZENTRUMSBEREICH)

Kurzbeschreibung	Einbezug der K275 Landstrasse in Tempo-30-Zone (Zentrumsbereich)
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Die Ansprüche des Verkehrs und der Siedlung an den wichtigsten Zentrumsbereich der Gemeinde Würenlos sind derart vielfältig und dicht, dass eine Verminderung der Verdrängungstendenzen nur über eine deutlich gesteigert wahrgenommene Verkehrssicherheit erfolgen kann. Nur wenn die Funktionalität der Strasse auch für Fuss- und Veloverkehr gewährleistet ist, hat die Zentrumsentwicklung eine Chance. Die vorgesehenen Massnahmen gemäss Betriebs- und Gestaltungskonzept werden einen grossen Teil zur Zielerreichung beitragen. Gestalterische Massnahmen können die Ziele zusätzlich unterstützen. Betrieblich fehlt eine Angleichung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf ein Niveau mit geringen Differenzen, damit Luft- und Lärmbelastung, empfundene Sicherheitsbeeinträchtigungen und Verdrängungseffekte reduziert werden. Tiefere Geschwindigkeiten auch in Zeiten mit freiem Verkehrsfluss helfen nachweislich den Fahrzeuglenkenden, allfälliges Fehlverhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden auf der eigenen Seite auszugleichen und damit die tatsächliche Verkehrssicherheit zu verbessern. Argumente der Nichteinhaltung von Signalisationen können spätestens mit dem Aufkommen von autonom und daher gemäss Programmierung fahrenden Fahrzeugen nicht mehr ins Feld geführt werden. Eine ruhiger befahrene Strasse bringt die beiden Strassenseiten „näher zusammen“ und ist eine wichtige betriebliche Massnahme damit die Ziele gemäss REL und Leitbild der Gemeinde erreicht werden können.</p> <p>Der Kanton genehmigt aktuell keine Umsetzung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen.</p>
Ziele	hohes Sicherheitsniveau und hohe tatsächliche Sicherheit im zentralen öffentlichen Raum der Gemeinde, damit indirekt verbunden bessere Belegung und generelle Aufwertung
Massnahmen	Einbezug der Landstrasse im zentralen Abschnitt in eine Tempo-30-Zone
nächste Schritte	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton (Strasseneigentümer) für Tempo 30 ein.
Zuständigkeiten	Federführung: Kanton beteiligt: Gemeinde
Abhängigkeiten	Gesetzgebung, Verordnungen auf Bundesebene, kantonale Praxis (Prinzipien), politische Haltung (Kanton)
Zeithorizont	offen
Kosten	mit geringen Kosten umsetzbar
Wirkungskontrolle	über Geschwindigkeitsmessungen
Erläuterungen	Tempo-30-Zonen in Quartierstrassen haben sich hundertfach bewährt, dies auch in Würenlos. Bei Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen sind jedoch andere Ziele und andere Mechanismen zu beachten. Bei Tempo-30-Zonen auf Hauptachsen handelt es sich nicht um klassische Zonen gemäss dem Modell 50/30, sondern um Spezialfälle.

MASSNAHME 9: ANGEBOTSSTEIGERUNG ORTSBUS (LINIE 11)

Kurzbeschreibung	Angebotssteigerung Ortsbus (Linie 11)
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Kleinbus ist zu Spitzenzeiten ausgelastet. Als generelle Angebotssteigerung nach Bedarf, besonders wenn andere Push-Massnahmen umgesetzt werden, ist eine Taktverdichtung zur Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung nötig.
Ziele	Direkte Verbindungen mit dem ÖV anbieten, insbesondere auch zu Knotenpunkten ausserhalb der Gemeinde (Anbindung an das übergeordnete ÖV-Netz). Verlagerung von Fahrten des motorisierten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr etc.
Massnahmen	schrittweise Angebotserweiterung
nächste Schritte	Umsetzungs- und Finanzierungskonzept Terminplan Bestellung
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinde beteiligt: Kanton beteiligt: RVBW
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	nach Bedarf / Finanzierbarkeit
Kosten	noch keine Angaben
Wirkungskontrolle	Auslastungsgrad der Kurse
Erläuterungen	

MASSNAHME 10: VELOTAUGLICHKEIT LANDSTRASSE

Kurzbeschreibung	Herstellen der Velotauglichkeit Landstrasse (entlang kant. Radroute)
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse wird überarbeitet, damit Radstreifen realisiert werden können, sobald die Stauverlagerung funktioniert und die Abbiegespuren nicht mehr in den aktuell geplanten Dimensionen benötigt werden. Trotz funktionierender und auf die Schliesszeiten der Bahnschranke abgestimmter Stauverlagerung wird es punktuell noch wartende Fahrzeuge geben, wenn die Schranke geschlossen ist. Veloverkehr ist zu fördern und soll nicht durch Stau abgedrängt oder behindert sein. Demgegenüber werden lange und breite Abbiegespuren nicht mehr erforderlich sein, wenn die Stauverlagerung funktioniert. Es wäre sozusagen Platz verschwendet, welcher für andere Ziele gut genutzt werden könnte.
Ziele	Herstellen der Velotauglichkeit Landstrasse (auch für Schüler-Veloverkehr)
Massnahmen	Radstreifen Landstrasse (oder andere / vergleichbare Massnahme zur Herstellung der Velotauglichkeit)
nächste Schritte	Überprüfung BGK nach Etappierungsmöglichkeiten
Zuständigkeiten	Federführung: Kanton beteiligt: Gemeinde
Abhängigkeiten	Massnahme: <ul style="list-style-type: none">- Stauverlagerung- Gestaltung öffentlicher Raum
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Kosten	gering, wenn entsprechend vorbereitet
Wirkungskontrolle	subjektiv höheres Sicherheitsgefühl beim Velofahren auf der kantonalen Radroute Landstrasse objektiv keine Velos mehr auf den Trottoirs
Erläuterungen	Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Velotauglichkeit einer innerörtlichen Hauptachse herzustellen. Unter den gegebenen Voraussetzungen ist die Nichtberücksichtigung des Velos oder die Verdrängung auf Umwege nicht zukunftsträchtig.

MASSNAHME 11: VELOKAMPAGNE

Kurzbeschreibung	Um die Entwicklung einer Velokultur in Würenlos zu unterstützen, wird eine Velokampagne organisiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Eine sorgfältige Entwicklung der Veloinfrastruktur alleine wird nicht ausreichen, um den Modal Split spürbar zu verändern.
Ziele	Das Velo wird für WürenloserInnen das selbstverständliche Verkehrsmittel. Velofahrende fühlen sich willkommen. Die Veloförderung ist eine Hauptaufgabe der Verwaltung.
Massnahmen	Kampagne auf verschiedenen Stufen für verschiedene Zielgruppen
nächste Schritte	Konzept erstellen
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinde
Abhängigkeiten	unabhängig
Zeithorizont	sofort
Kosten	moch keine Angaben
Wirkungskontrolle	Anzahl sichtbare Velos im Strassenraum etc.
Erläuterungen	Veloverkehrsqualität und Aufenthalts- und Lebensqualität sind in einer Gemeinde immer eng miteinander verknüpft. Personen auf dem Velo nehmen die Umgebung intensiver wahr als Motorfahrzeuglenkende, nur schon weil sie unterwegs der Witterung ausgesetzt sind. Nicht nur öffentliche Elemente wie Strassenbeläge, sondern hauptsächlich auch private Elemente wie Vorgartengestaltungen und private Einfriedungen spiegeln wider, wie sich die Bewohnenden mit den Quartieren, den Plätzen und den Strassenräumen identifizieren. Im Kreislauf führt eine stärkere Nutzung des Veloverkehrs zu einer besseren Identifikation mit der Umgebung und damit tendenziell zu einer sorgfältigeren und rücksichtsvolleren Gestaltung der privaten raumwirksamen Elemente.

MASSNAHME 12: VORGABEN PARKPLATZERSTELLUNGSPFLICHT

Kurzbeschreibung	In Würenlos werden in der Bau- und Nutzungsordnung in Abhängigkeit eines plausiblen Mobilitätskonzepts autofreie oder autoreduzierte Nutzungen zugelassen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Gemäss Bauverordnung ermittelt sich die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze aus der VSS Norm SN 640 281 «Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006. Damit wird die minimale und maximale Anzahl Parkplätze festgelegt. Für geeignete Nutzungen in besonders gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen ist jedoch eine grössere Flexibilität gewünscht (z. B. autoreduziertes / autofreies Wohnen). Dies soll grundsätzlich (sofern die Grundeigentümer es wünschen und die Funktionalität mit einem Mobilitätskonzept nachweisen) ermöglicht werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Vermeidung Überangebot an Parkplätzen - wirtschaftliche Bauweise fördern - Förderung von Fuss- und Veloverkehr in den Quartieren, in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr - Entlastung des Strassennetzes von motorisiertem Individualverkehr
Massnahmen	Konkretisierung der kantonalen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht in der Bau- und Nutzungsordnung. Formulierung von Anforderungen an das Mobilitätskonzept, Geltungsbereich Um- und Neubauten.
nächste Schritte	Formulierung der Bestimmungen im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinde
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierungsreglement
Zeithorizont	kurzfristig (in 5 Jahren realisiert)
Kosten	keine Investitionskosten (Planungsaufwand)
Wirkungskontrolle	Höhere Dichte an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen unter geringer Zusatzbelastung des Strassennetzes durch motorisierten Individualverkehr.
Erläuterungen	<ul style="list-style-type: none"> - kantonales Baugesetz (BauG) - kantonale Bauverordnung (BauV) - SN 640 281 vom 1. Februar 2006 - Baden Regio, regionales Parkraumkonzept 2016

MASSNAHME 13: MOBILITÄTSMANAGEMENT

Kurzbeschreibung	Massnahmen des Mobilitätsmanagements
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Gemeinde Würenlos verfolgt bereits Massnahmen des Mobilitätsmanagements. Diese sind: <ul style="list-style-type: none"> - Angebot GA-Tageskarten SBB - Informationsmappe für Neuzuzüger Weitere Massnahmen werden geprüft. Nach weiterer Konkretisierung sind eventuell die folgenden Massnahmen einzuführen: <ul style="list-style-type: none"> - Vergünstigung von Mehrfahrtenkarten für Busfahrten mit Linie 11
Ziele	Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hinsichtlich einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsmittel- und Wegwahl. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung soll nachhaltig sein. Neue Mobilitätsbedürfnisse sollen mit den Verkehrsmitteln Fuss-, Velo und öffentlicher Verkehr abgedeckt werden.
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Information durch die Gemeinde über Möglichkeiten der Mobilität und der kombinierten Mobilität - Weiterführen der bestehenden Angebote und Beratungen - weitere Massnahmen des Mobilitätsmanagements prüfen und konkretisieren - Gemeindeverwaltung nimmt ihre Vorbildfunktion wahr
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Bezeichnung einer für das Mobilitätsmanagement in der Gemeinde zuständigen Person - Teilnahme an fachspezifischen Veranstaltungen durch die für das Mobilitätsmanagement in der Gemeinde zuständige Person - laufende Überprüfung der Angebote und Optimierung nach Möglichkeit
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinde
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	laufende Aufgabe
Kosten	laufender Verwaltungsaufwand Einzelprojekte oder Massnahmen: noch keine Angaben
Wirkungskontrolle	-
Erläuterungen	www.ag.ch/aargaumobil www.badenmobil.ch

MASSNAHME 14: FÖRDERUNG BIKE & RIDE

Kurzbeschreibung	attraktive, umfangreiche und prominente Bereitstellung von Veloabstellplätzen bei wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Während Park&Ride mit Motorfahrzeugen das zentrale Strassennetz unnötig mit motorisiertem Individualverkehr belastet, entspricht die Verknüpfung von Velo und öffentlichem Verkehr der Zielsetzung. Gerade für schwierig mit dem ÖV zu erschliessende Gebiete kann das Velo eine gute Alternative zu einem langsameren ÖV sein.
Ziele	wirtschaftliches ÖV-System und Stärkung der Knotenpunkte, Reduktion von Umsteigevorgängen
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - laufender Ausbau der Veloparkieranlagen nach Bedarf - Sicherstellen einer hohen Qualität und Nutzerfreundlichkeit - Sicherstellen der Zugänglichkeit - Priorisierung Veloabstellplätze gegenüber Autoabstellplätzen - Kommunikationsmassnahmen zur Veloförderung
nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung „corporate identity“ - Evaluation Abstellsystem - Detailkonzept auszurüstende Haltestellen - laufende Berücksichtigung bei Projekten / Umbauten / Sanierung an Haltestellen
Zuständigkeiten	Federführung: Gemeinde beteiligt: ev. ÖV-Betreiber, Private
Abhängigkeiten	Unabhängig zu anderen Massnahmen, jedoch können sich andere Massnahmen darauf beziehen. Andere Massnahmen können die Benützung des Velos erleichtern / fördern.
Zeithorizont	laufende Aufgabe
Kosten	Beteiligung an Investitionsaufwand durch die Gemeinde im Rahmen von Einzelprojekten und Sanierungen
Wirkungskontrolle	Belegungsgrad der Veloabstellplätze mit täglich bewegten Velos
Erläuterungen	An wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können beim Kanton Gesuche für Beiträge an Veloparkanlagen gestellt werden.

MASSNAHME 15: GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RAUM

Kurzbeschreibung	Würdenlos gestaltet den öffentlichen Raum unverkennbar und schafft so eine eigene Identität.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Verkehrsdominiert / standardisiert gestaltete Strassenräume tragen wenig zu einer Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Umfeld bei. Dies führt erfahrungsgemäss teilweise in einer Negativspirale zur weiteren Abwendung vom öffentlichen Raum (Steinhecken, private Lärmschutzwände, Verschotterung). Die Gemeinde hat die Gestaltung von Strassenparzellen in der Hand. Die Gestaltung von privaten Flächen liegt in der Verantwortung der Grundeigentümer.
Ziele	Bewohnende und Besuchende sollen sich positiv geprägt an den öffentlichen Raum in Würdenlos erinnern. Gemeinde und Private sind sich ihrer Verantwortung gegenüber dem öffentlichen Raum bewusst und nehmen diese wahr.
Massnahmen	Verschiedene Optionen, von Kampagne über künstlerisches Gestaltungsprojekt etc. Möglich wäre die Erstellung einer einfachen Broschüre mit Erläuterung der Zusammenhänge und Mechanismen sowie mit guten Beispielen, welche bei Baugesuchen als Beratungsbeitrag abgegeben werden könnte.
nächste Schritte	Erstellung der erläuternden Broschüre Berücksichtigung bei der Prüfung von Baugesuchen
Zuständigkeiten	Gemeinde
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	sofort berücksichtigen
Kosten	Aufwand für Erstellung der Beratungsunterlagen
Wirkungskontrolle	Ortsbild (bezüglich Gartengestaltung und Einfriedungen)
Erläuterungen	-

MASSNAHME 16: PARKIERUNGSREGLEMENT

Kurzbeschreibung	Regelung der Parkierung auf öffentlichem Grund mit einem Parkierungsreglement
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Über ein Parkierungsreglement liesse sich das Parkieren auf öffentlichem Grund (z. B. Quartierstrassen), der Gebührenrahmen für das Parkieren auf öffentlichem Grund sowie die Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze regeln. Aktuell gilt das Strassenverkehrsgesetz ohne zusätzliche Regelung, was an neuralgischen Stellen spezielle Massnahmen (Markierungen und Signalisation) erfordert. Insbesondere im Zusammenhang mit der Massnahme „Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht“ dürfte in Zukunft eine gute Klarheit über die vorhandenen Regelungen nötig werden. Das Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 14. Juni 2005 regelt das regelmässige Abstellen von Motorfahrzeugen während der Nacht, d. h. im Zeitraum zwischen 19.00 Uhr und 08.00 Uhr anderntags.
Ziele	klare Regelung des ruhenden Verkehrs bei steigendem Druck durch die Siedlungsentwicklung, praktikable und faire Regelung hohe Verkehrssicherheit und gute Ordnung in den öffentlichen (Strassen-)Räumen Geregelte und faire Mehrfachnutzung der Parkplätze bei Anlässen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen
Massnahmen	Erstellung Parkierungsreglement mit dafür nötigen Abklärungen, wie z. B. die Einteilung von Parkraumzonen
nächste Schritte	Konzepterarbeitung im Rahmen Entwurf Parkierungsreglement (Parkierungskonzept) Beschluss Umsetzung
Zuständigkeiten	Gemeinde
Abhängigkeiten	Massnahme „Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht“
Zeithorizont	im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung
Kosten	noch keine Angaben
Wirkungskontrolle	geringer Verwaltungsaufwand zum Thema Parkierung, hohe Verkehrssicherheit und gute Ordnung in den öffentlichen Strassenräumen
Erläuterungen	-

MASSNAHME 17: VERBESSERUNG FUSSVERKEHRSINFRASTRUKTUR

Kurzbeschreibung	Infrastrukturangebot und Funktionalität des Fussverkehrsnetzes werden laufend und teilweise aktiv hinsichtlich zwingenden und optionalen Verbesserungsmöglichkeiten überprüft und bei Bedarf ergänzt / korrigiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Fussgängerquerungen sind üblicherweise die primären Konfliktstellen des Fussverkehrs mit dem motorisierten Individualverkehr und damit prägend für die Konsistenz und gesamthaft empfundene Sicherheit des Fusswegnetzes. Ein hohes Sicherheitsniveau an diesen Stellen ist deshalb besonders wichtig. Über weite Teile des Kantonsstrassennetzes sind Planungen in Erarbeitung, welche neben anderen Aspekten auch eine Optimierung der Querungsstellen vorsehen. Bis diese Planungen (insbesondere Betriebs- und Gestaltungskonzepte Landstrasse und Schulstrasse) umgesetzt sind, kann noch einige Zeit vergehen. Bis dahin und auch für die restlichen Querungen auf dem Netz der Gemeindestrassen können unter Umständen mit einfachen Massnahmen Verbesserungen erzielt werden. Diese Möglichkeit gilt es zu nutzen.</p> <p>Besondere Benutzergruppen (z. B. alte Leute, Kinder) haben besondere Bedürfnisse, die ein allgemein konsistentes Fusswegnetz erfüllen muss. Um besondere Benutzergruppen besonders zu berücksichtigen, sollen auch besondere Massnahmen umgesetzt werden können.</p> <p>Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3 wurde die Fussverkehrsinfrastruktur auf Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten überprüft (Massnahmenplanung (MaPla) Fussverkehr Limmattal). Dabei wurde Handlungsbedarf festgestellt.</p>
Ziele	<p>Hindernisfreiheit gemäss Vorgaben hohe Verkehrssicherheit an primären Konfliktstellen und damit gesamthafte Verbesserung der Sicherheit im Fusswegnetz der Thematik den ihr zustehenden Stellenwert beimessen Besondere Benutzergruppen mit ihren speziellen Bedürfnissen besonders berücksichtigen</p>
Massnahmen	<p>Vervollständigung Tempo-30-Zonen in Quartieren Prüfung von optionalen Verbesserungsmöglichkeiten explizit für besondere Benutzergruppen, z. B. mit Hilfen zur Überwindung von Steigungen, besondere Sicherheitseinrichtungen Projektierung der Massnahmen (falls erforderlich) Umsetzung</p>
nächste Schritte	<p>Umsetzung MaPla Fussverkehr Limmattal Laufende Berücksichtigung mit Umsetzung von Strassensanierungen und Betriebs- und Gestaltungskonzepten</p>
Zuständigkeiten	<p>Gemeinde (Gemeindestrassen) Kanton, Abteilung Tiefbau, Sektion Verkehrssicherheit (Kantonsstrassen)</p>
Abhängigkeiten	allfällige Abhängigkeiten zur Umsetzung der Kantonsstrassen-Sanierungsprojekte
Zeithorizont	laufende Verwaltungsaufgabe
Kosten	gemäss MaPla Fussverkehr Limmattal einzelne Projekte in verschiedenen Dimensionen
Wirkungskontrolle	Anzahl Unfälle mit Fussgängerbeteiligung (nachlaufender Faktor) empfundene Verkehrssicherheit Fussverkehr (über Rückmeldungen)

	empfundene Berücksichtigung / empfundener Komfort bei besonderen Benutzergruppen (über Rückmeldungen)
Erläuterungen	<p>Fussgängerquerungen (ob mit Fussgängerstreifen oder nicht) sind als Bauwerke zu betrachten und müssen strenge Anforderungen erfüllen.</p> <p>Es besteht eine Netzlücke zwischen dem Quartier Ländli und dem Freibad. Die Gemeinde plant, diese Netzlücke im Rahmen der Möglichkeiten zu schliessen.</p>

MASSNAHME 18: VERKEHRSMONITORING GEMEINDESTRASSEN

Kurzbeschreibung	Das Verkehrsaufkommen auf wichtigen Gemeindestrassen wird periodisch erhoben
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Für Gemeindestrassen sind keine Verkehrsdaten bekannt. Die Gemeinde verfügt über ein Radargerät „Speedy“, welches sie an unterschiedlichen Standorten einsetzt. Als Nebenprodukt werden die durch dieses Gerät aufgezeichneten Verkehrsdaten erfasst. Mit periodisch (z. B. halbjährlich) durchgeführten Wochen-Messungen können Veränderungen des Verkehrsaufkommens dokumentiert werden. Diese Dokumentation bildet eine wichtige Grundlage, um allfällige ungewünschte Tendenzen zu erkennen, damit darauf entsprechend reagiert werden kann.
Ziele	Stabile Quartiernetze bestimmungsgemässer Gebrauch der Gemeindestrassen Gewährleistung der Übereinstimmung von Ausbaugrad und Verkehrsaufkommen
Massnahmen	Auswertung der Zählergebnisse Dokumentation und zielgerichtete Kommunikation
nächste Schritte	Konzept Messstandorte Auslesen der Messungen (laufend) jährlich Dokumentation erstellen
Zuständigkeiten	Gemeinde (alle Strassen)
Abhängigkeiten	unabhängige Massnahme
Zeithorizont	ab sofort, laufende Aufgabe
Kosten	Verwaltungsaufwand
Wirkungskontrolle	Kenntnis über Belastungswerte von Gemeindestrassen
Erläuterungen	Geschwindigkeitswerte, welche aus einem Radargerät mit Anzeige (Speedy) ausgelesen werden, können nicht zur Beurteilung von z. B. der Funktionalität der Zonensignalisation verwendet werden. Belastungswerte sowie Längenklassen werden jedoch durch die Anzeige nicht beeinflusst und lassen sich erfahrungsgemäss gut verwenden.

MASSNAHME 19: MONITORING FUSS- UND VELOVERKEHR

Kurzbeschrieb	Zählung und Dokumentation der Fuss- und Veloverkehrsmenge an geeigneten Standorten
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Während motorisierter Individualverkehr häufig mit Dauerzählstellen erfasst wird, sind Angaben zum Aufkommen von Fuss- und Veloverkehr kaum vorhanden. Um die Wirksamkeit von Massnahmen sowie Tendenzen zu erkennen, sind aber auch Zahlen zum Fuss- und Veloverkehr nötig. Diese Verkehrsarten erhalten so in Würenlos eher den ihnen zustehenden und in den Zielsetzungen postulierten Stellenwert. Der Mikrozensus Verkehr ist eine Stichprobenerhebung und kann für Würenlos keine genügenden Aussagen zum aktuellen Modal-Split abgeben.
Ziele	Kenntnisse über Fussverkehrsaufkommen und Veränderungen Kenntnisse über Veloverkehrsaufkommen und Veränderungen
Massnahmen	z. B. Anschaffung von 2-3 Zählgeräten und Platzierung an geeigneten Stellen
nächste Schritte	Standortkonzept / Kommunikationskonzept Produktevaluation Installation
Zuständigkeiten	Gemeinde (alle Strassen)
Abhängigkeiten	unabhängige Massnahme
Zeithorizont	sofort durchführbar
Kosten	produktabhängig Verwaltungsaufwand
Wirkungskontrolle	Daten stehen für Analysen und politische Entscheidungen zur Verfügung
Erläuterungen	https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/09/180405_Comptages_D_def.pdf

MASSNAHME 20: NEUE BUSHALTESTELLE STEINHOF

Kurzbeschreibung	Im Gebiet Steinhof an der Landstrasse ist eine neue Bushaltestelle zu erstellen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Steinhofareal ist ein bisher noch unternutztes Entwicklungsgebiet im Zentrum der Gemeinde Würenlos. Es ist jedoch eine erhöhte Bautätigkeit im Gange. Die Anbindung an den Bahnhof ist zwar kurz, doch die Erschliessung durch die Buslinie Nr. 1 in Richtung Baden ist ungenügend. Mit der neuen Bushaltestelle wird die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz noch einmal gesteigert.
Ziele	Bessere Abdeckung des Siedlungsgebietes durch dichteres Netz von ÖV-Haltestellen
Massnahmen	Überprüfung und Optimierung Entwurf BGK
nächste Schritte	Abklärungen mit Kanton betreffend BGK
Zuständigkeiten	Federführung: Kanton beteiligt: Gemeinde
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	kurzfristig möglich
Kosten	Im Zusammenhang mit der Umsetzung BGK können die Kosten klein gehalten werden
Wirkungskontrolle	-
Erläuterungen	-

9. CONTROLLING

Die Gemeinde Würenlos macht eine einfache Kontrolle der Wirkung ihrer Tätigkeiten. Wirkungskontrollen richten sich nach den Zielsetzungen und erfolgen jeweils nach Umsetzung von einzelnen Projekten und Massnahmen oder periodisch. Es sind die folgenden Wirkungskontrollen vorgesehen:

- Geschwindigkeitsmessungen in Tempo-30-Zonen, Auswertung und Dokumentation der Ergebnisse
- Ermittlung der tatsächlichen Reduktion der Parkplätze durch die Förderung von autoarmem Wohnen
- Beobachtung der Fahrgastfrequenzen auf der Buslinie 11
- Beobachtung der Auslastung von Veloabstellplätzen an ÖV-Haltestellen
- laufende Erfassung von Beobachtungen durch die Verwaltung und von Hinweisen aus der Bevölkerung

Die Bauverwaltung informiert den Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen und der Zielerreichung. Ob und wie die Ziele erreicht werden, soll qualitativ sowie über automatisch und speziell erhobene Daten beschrieben werden.

10. HINWEISE FÜR DIE BNO-REVISION

Gemäss Massnahme «Parkplatzerstellungspflicht» ist eine entsprechende Regelung mit der Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung grundeigentumsverbindlich einzuführen.

Die angestrebte Aufwertung der öffentlichen Räume in Zentrumsbereichen und die an diesen Orten zweckmässige Nutzungsintensivierung ist über die grundeigentumsverbindliche Planung mit zweckmässigen Regelungen umzusetzen. Die dafür relevanten Massnahmen sind «Velotauglichkeit Landstrasse» und «Gestaltung öffentlicher Raum».

In der Bau- und Nutzungsordnung sollten zudem konkrete Regelungen zur baulichen Gestaltung und zu Qualitätsaspekten der privaten Veloparkierung gefordert werden. Ein grosser Teil ebenerdig zugänglicher und witterungsgeschützter Veloparkplätze wäre gesamthaft wünschenswert (KGV-Massnahme «Förderung Bike&Ride»).

11. KOORDINATION UND ENTWICKLUNG

Der vorliegende KGV wurde an neun Sitzungen der Arbeitsgruppe Verkehr sowie an einem Workshop mit der Bevölkerung entwickelt. Die folgenden Anlässe haben zur vorliegenden Version geführt:

- 1. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 13. März 2018, Einstieg, Auslegeordnung und Inputs zum Projektstart, bekannte Probleme und Entwicklungen
- 2. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 24. April 2018, Diskussion über Kernthemen und Zielsetzungen
- 3. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 22. Mai 2018, Diskussion über Massnahmen und Teilpläne
- 4. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 20. August 2018, Lesung des ersten Entwurfs, ausführliche Diskussion über einzelne Massnahmen, festlegen der Strategie
- Zwischenpräsentation bei der Resonanzgruppe: 21. August 2018
- Zwischenpräsentation bei der Resonanzgruppe; 28. November 2018
- 5. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 8. Januar 2019, Vorbereitungssitzung Workshop
- Beschluss Gemeinderat zur Freigabe für vorläufige Beurteilung: 28. Januar 2019
- 6. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 18. Februar 2019, Vorbereitungssitzung Workshop
- Workshop mit der Bevölkerung: 30. März 2019, Diskussion mit der Bevölkerung über Analyse, Kernthemen, Ziele und Massnahmen
- 7. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 19. Juni 2019, Umgang mit Inputs aus dem Workshop, Redaktion der Unterlagen
- 8. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 13. August 2019, Umgang mit den Inputs aus der vorläufigen Beurteilung durch den Kanton
- 9. Sitzung Arbeitsgruppe Verkehr: 9. Januar 2020, Bearbeitung Mitwirkungsbeiträge und verkehrsrelevante Themen in der BNO

Vorläufige Beurteilung

Aufgrund der vorläufigen Beurteilung durch den Kanton (Beurteilungsbericht vom 18. Juni 2019) wurden die folgenden Änderungen und Ergänzungen eingefügt:

- Redaktionelle Anpassungen (insbesondere Analyseteil, Zielsetzungen, Massnahmen)
- Hinweise zur zukünftigen Bevölkerungsentwicklung und Abstimmung Siedlung und Verkehr
- Angaben zur öffentlichen Parkierung ergänzt
- Verweis auf vorhandene Detailplanung Fussverkehr
- Massstabswechsel Teilpläne
- Anpassungen der Strassenklassierung
- Korrekturen auf Teilplänen
- Hinweis eingefügt, dass der Kanton keine Umsetzung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen genehmigt

Mitwirkung

Die Mitwirkung zum KGV Würenlos fand vom 18. Oktober 2019 bis zum 18. November 2019 statt. Während der Mitwirkungsfrist sind bei der Gemeinde insgesamt 16 Eingaben eingegangen, wobei es sich bei einem Mitwirkungsbeitrag um eine Sammeleingabe mit 226 Unterschriften handelt. Zur Übersicht über die Eingaben sowie die entsprechenden Erwägungen der Gemeinde Würenlos wurde ein separater Mitwirkungsbericht (in Tabellenform) erstellt. Dieser gibt auch einen Überblick über die Anpassungen in den KGV-Dokumenten aufgrund der Eingaben und ist diesem Erläuterungsbericht beigelegt.

12. GENEHMIGUNGSBLATT KANTON

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

Durch den Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ist das Kapitel Ziele (Seite 30) zu genehmigen.

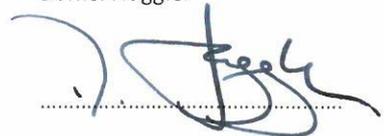
Vorläufige Beurteilung durch das Departement BVU:	18. Juni 2019
Öffentliche Mitwirkung:	18. Oktober 2019 bis 18. November 2019
Beschlossen durch den Gemeinderat:	20. April 2020

GEMEINDERAT WÜRENLOS

Der Gemeindeammann:
Anton Möckel



Der Gemeindeschreiber:
Daniel Huggler



Kantonale Genehmigung:

14.8.2020

DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT

Der Vorsteher:
Stephan Attiger

