

Gemeinde Wettingen

Kommunaler Gesamtplan Verkehr



Beschlossen vom Gemeinderat am: 23. Juni 2016

Der Gemeindeammann:

Der Gemeindeschreiber

Genehmigung durch den Kanton:

Sachbearbeiter: Stefan Ballmer, dipl. Bauingenieur ETH/SIA/SVI
Ivan Zietala, MSc ETH Bau-Ing.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Anlass	1
1.2	Vorgehen und Prozess	1
1.3	Aufbau und Inhalt	2
1.4	Übersicht Gemeindegebiet Wettingen	3
2	Übergeordnete Planung / Rahmenbedingungen	4
2.1	Bund	4
2.1.1	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz	4
2.2	Kanton	5
2.2.1	Kantonaler Richtplan 2015	5
2.2.2	Entwicklung im öffentlichen Verkehr	6
2.2.3	mobilitätAARGAU / Gesamtverkehrsstrategie	7
2.3	Region	8
2.3.1	Leitbild Verkehr 2010 (Baden Regio)	8
2.3.2	Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio (REK)	9
2.3.3	Agglomerationsprogramm Aargau-Ost	12
2.3.4	Verkehrsmanagement	16
2.3.5	Limmattalbahn - Prüfung der Weiterführung bis Baden	17
2.3.6	Regionales Parkraumkonzept	18
2.3.7	Agglomerationspark Limmattal	19
2.3.8	Regionaler Sachplan Landschaftsspanne Sulperg - Rüsler	19
2.4	Gemeinde Wettingen	20
2.4.1	Leitsätze und Leitziele der Gde. Wettingen: Teile Verkehr/ Sicherheit und Planung	20
2.4.2	Planungen und Projekte der Gemeinde Wettingen	20
2.4.3	Masterplan Landstrasse	22
2.4.4	Entwicklungsplanung Bahnhofareal	23
2.4.5	Masterplan Tägerhard	24
2.4.6	Freiraumkonzept	25
2.4.7	Abklärungen zur ÖV - Erschliessung	27
3	Analyse	28
3.1	Siedlung und Verkehr	28
3.1.1	Bauzonenplan	28
3.1.2	Stand der Überbauung	30
3.1.3	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	33
3.1.4	Siedlungsstruktur Wettingen	36
3.2	Verkehrssicherheit	38
3.3	Verkehrsmanagement / Modal Split	43
3.3.1	Verkehrsmanagement	43
3.3.2	Modal Split	45
3.4	Mobilitätsmanagement	48
3.5	Motorisierter Individualverkehr	51
3.5.1	Basisverkehrsnetz	51
3.5.2	Grob- und Feinerschliessung	52
3.5.3	Verkehrsbelastung	53

3.5.4	Motorisierungsgrad	56
3.5.5	Verkehrsberuhigungsmassnahmen	57
3.5.6	Erschliessungskonzept Landstrasse	58
3.5.7	Freiraumkonzept	59
3.5.8	Lärm	60
3.6	Veloverkehr	62
3.6.1	Verkehrsnetz	62
3.6.2	Parkierung Velo	65
3.7	Fussverkehr	67
3.7.1	Wanderwege	67
3.7.2	Fusswege im Baugebiet	69
3.8	Öffentlicher Verkehr	71
3.9	Ruhender Verkehr	75
3.9.1	Parkierung MIV	75
3.9.2	Park + Ride	80
3.10	Fazit	81
3.10.1	Siedlung und Verkehr	81
3.10.2	Verkehrssicherheit	82
3.10.3	Verkehrsmanagement / Modal Split	82
3.10.4	Mobilitätsmanagement	82
3.10.5	Motorisierter Individualverkehr	83
3.10.6	Veloverkehr	83
3.10.7	Fussverkehr	84
3.10.8	Öffentlicher Verkehr	85
3.10.9	Ruhender Verkehr	85
4	Ziele	86
4.1	Siedlung und Verkehr	86
4.2	Verkehrssicherheit	87
4.3	Verkehrsmanagement / Modal Split	88
4.4	Mobilitätsmanagement	89
4.5	Motorisierter Individualverkehr	89
4.6	Veloverkehr	90
4.7	Fussverkehr	91
4.8	Öffentlicher Verkehr	91
4.9	Ruhender Verkehr	92
5	Handlungsfelder und Massnahmen	93
5.1	A. Siedlung und Verkehr	93
5.2	B. Verkehrssicherheit	95
5.3	C. Verkehrsmanagement / Modal Split	100
5.4	D. Mobilitätsmanagement	103
5.5	E. Motorisierter Individualverkehr	108
5.6	F. Veloverkehr	113
5.7	G. Fussverkehr	119
5.8	H. Öffentlicher Verkehr	123
5.9	I. Ruhender Verkehr	127

6	Umsetzung	131
7	Wirkungskontrolle	132
7.1	Verkehrserhebungen	132
7.2	Unfallerhebung	133
7.3	Auswertung des ÖV-Angebotes und der ÖV-Nachfrage	133
7.4	Parkplatzerhebungen	133

Anhang

1. Genehmigungsteile Kanton
2. Abkürzungsverzeichnis und Glossar
3. Grundlagenberichte
4. Hinweise für die BNO-Revision
5. Teilplan motorisierter Individualverkehr
6. Teilplan Zonensignalisationen
7. Teilplan ruhender Verkehr
8. Teilplan Veloverkehr
9. Teilplan Fussverkehr
10. Teilplan öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

Beilage

1. Mitwirkungsbericht (vom Gemeinderat am 7.3.2016 beschlossen)

1 Einleitung

1.1 Anlass

Bis vor wenigen Jahren war der Verkehrsrichtplan das Instrument, mit welchem der Verkehr in einer Gemeinde dargestellt und aufeinander abgestimmt wurde. In Wettingen wurde die Verkehrsrichtplanung im April 1999¹ vom Gemeinderat genehmigt und vom Einwohnerrat am 2.9.1999 zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Verkehrsrichtplan orientierte sich stark am motorisierten Individualverkehr (MIV) und an den Verkehrsbelastungen auf den jeweiligen Strassen. Die Bedürfnisse des Langsamverkehrs (LV, dazu gehören der Veloverkehr und der Fussverkehr) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie weitere, für die Mobilität entscheidende Faktoren wurden damals anders gewichtet.

Mit dem revidierten und am 1.1.2010 in Kraft getretenen kantonalen Baugesetz wird angestrebt, die verschiedenen Aspekte der Mobilität und der Siedlungsentwicklung in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV, § 54a BauG) zu koordinieren. Der KGV geht dabei über die ursprünglichen Inhalte der Verkehrsrichtplanung hinaus.

In Wettingen sind verschiedene Planungen in Entwicklungsschwerpunkten wie der Landstrasse oder dem Bahnhofgebiet in Gang, die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen haben. Ebenso steht die Revision der Nutzungsplanung bevor. Daher entschloss sich die Gemeinde, einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu erarbeiten.

Ein KGV enthält den aktuellen Zustand sowie die räumlichen Veränderungen, welche einen Einfluss auf die Mobilität einer Gemeinde haben, und stimmt so Siedlung und Verkehr ideal aufeinander ab. Dazu gehören neben dem MIV auch der ÖV, der LV, der ruhende Verkehr und weitere Strassennutzungen.

1.2 Vorgehen und Prozess

Die fachliche Erarbeitung des KGV erfolgte in einer Arbeitsgruppe, die aus Vertretern der Bau und Planungsabteilung, des beauftragten Verkehrsplanungsbüros Ballmer + Partner AG sowie themenspezifisch auch der Regionalpolizei bestand.

Die den Gemeinderat beratende Planungskommission behandelte den KGV in drei Sitzungen.

Im Jahr 2014 fand eine Behördenvernehmlassung statt, an welcher der Kanton, Baden Region als Regionalplanungsverband sowie die umliegenden Gemeinden die Möglichkeit erhielten, Stellung zum KGV zu beziehen.

Der Gemeinderat verabschiedete den KGV am 9. März 2015 zu Handen der öffentlichen Mitwirkung.

¹ Gemeinde Wettingen: Verkehrsrichtplan. September 1999

Die Mitwirkungseingaben (vgl. Beilage 1 Mitwirkungsbericht) wurden von der Planungskommission und dem Gemeinderat behandelt und führten zu Anpassungen am KGV. Am 23. Juni 2016 beschloss der Gemeinderat den vorliegenden KGV (samt Mitwirkungsbericht) und unterbreitete ihn dem Departement Bau, Verkehr + Umwelt zur Genehmigung.

1.3 Aufbau und Inhalt

Der KGV ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, das die verkehrsplanerischen Absichten der Gemeinde in den nächsten 15-20 Jahren aufzeigt. Der KGV ist nicht statisch, sondern soll periodisch im Rahmen eines Controllings überprüft und unter Wahrung der Planbeständigkeit wenn nötig an veränderte Bedürfnisse angepasst werden können.

Der KGV setzt sich zusammen aus einem Bericht sowie zugehörigen Teilplänen zu den einzelnen Themen motorisierter Individualverkehr, Zonensignalisationen (Verkehrsberuhigung), ruhender Verkehr, Veloverkehr, Fussverkehr und öffentlicher Verkehr.

Inhaltlich kann der KGV in einen planerischen Teil (Analyse, Ziele, Handlungsfelder) und einen operativen Teil (Massnahmen) unterteilt werden.

In Kapitel 2 werden Erkenntnisse aus bestehenden Berichten (national, kantonal, regional und kommunal) zusammengetragen. Diese dienen als Grundlage für die Analyse im dritten Kapitel. In Kapitel 4 werden Ziele für den KGV formuliert. Die Massnahmenbereiche in Kapitel 5 sind als konzeptionelle Handlungsrichtlinien zu verstehen. Um die Ergebnisse der umgesetzten Massnahmen beurteilen zu können, werden auch die notwendigen Schritte zur Überprüfung und Evaluierung der Verbesserungen aufgelistet.

Der KGV Wettingen behandelt das ganze Gemeindegebiet, konzentriert sich jedoch primär auf die Bauzonen. Für das Entwicklungsgebiet Wettingen Ost wurden Ziele definiert und Hinweise zur Ausprägung eines zukünftigen Verkehrssystems (vgl. Anhang 4) formuliert. Diese sind im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung zu vertiefen und detaillieren, um die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu gewährleisten.

1.4 Übersicht Gemeindegebiet Wettingen

Zur besseren Übersicht über die Gemeinde ist nachfolgend eine Karte mit den wichtigsten Bezeichnungen der Lokalitäten dargestellt.

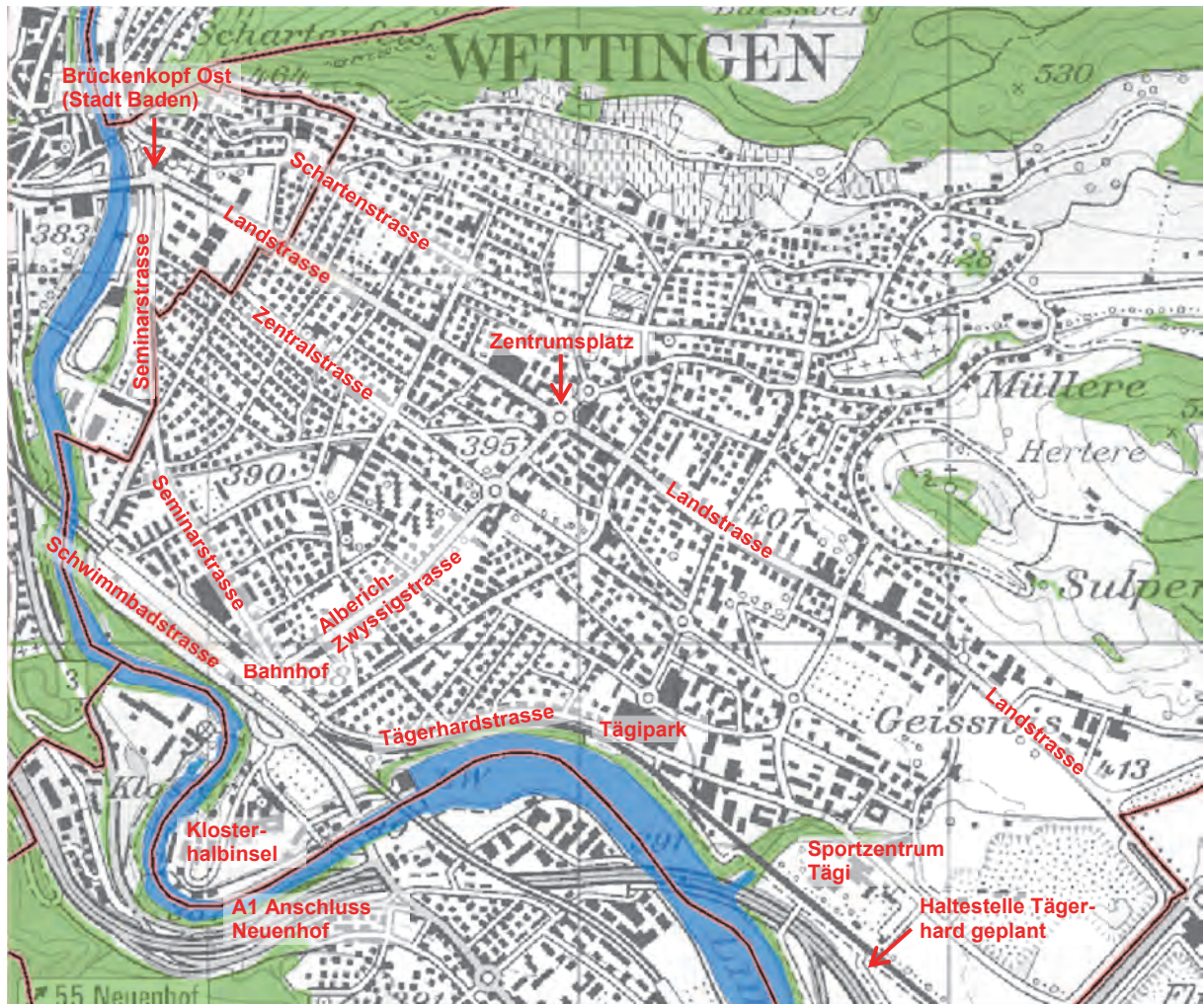


Abbildung 1: Übersicht über die Gemeinde Wettingen

2 Übergeordnete Planung / Rahmenbedingungen

Die Basis für die Erarbeitung des KGV bilden übergeordnete Planungsinstrumente und Rahmenbedingungen von Bund, Kanton, Region und der Gemeinde, die in den nachfolgenden Kapiteln kurz zusammengefasst sind.

2.1 Bund

2.1.1 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

Folgende Strassen- und Wegabschnitte von Wettingen sind im Inventar historischer Verkehrswege² enthalten:

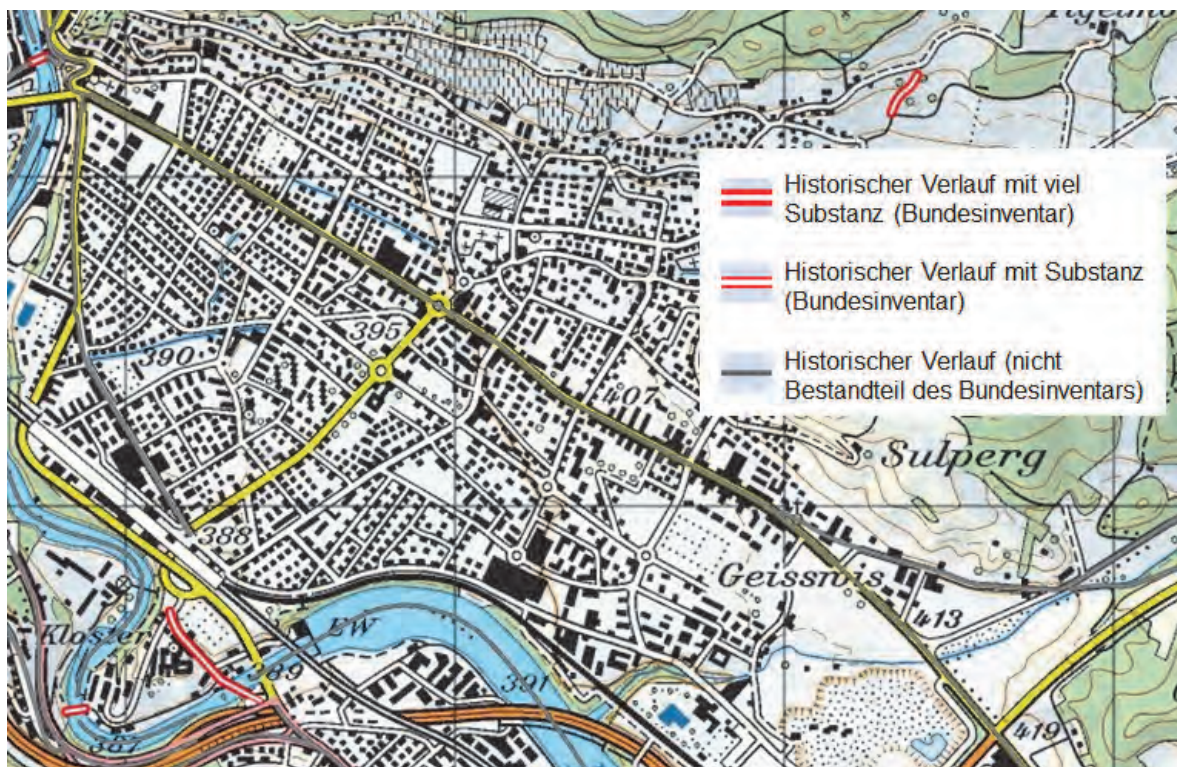


Abbildung 2: Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (Quelle: www.map.geo.admin.ch)

- | | |
|---|---|
| • Historischer Verlauf mit viel Substanz: | - Teil der Kanzlerrainstrasse |
| | - Gwagglibrugg |
| | - Fusswegverbindung Nähe Bergstrasse (Lättenweg) |
| • Historischer Verlauf: (Nicht im Bundesinventar) | - Landstrasse, Otelfingerstrasse, Seminarstrasse und Limmat |

² Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz; ASTRA; Bern, 2007

2.2 Kanton

2.2.1 Kantonaler Richtplan 2015

Der kantonale Richtplan³ ist ein Instrument zur Steuerung der nachhaltigen räumlichen Entwicklung und setzt die Leitplanken für die räumliche Entwicklung des Lebensraums Aargau fest.

Im Richtplan sind für Wettingen die folgenden Massnahmen enthalten:

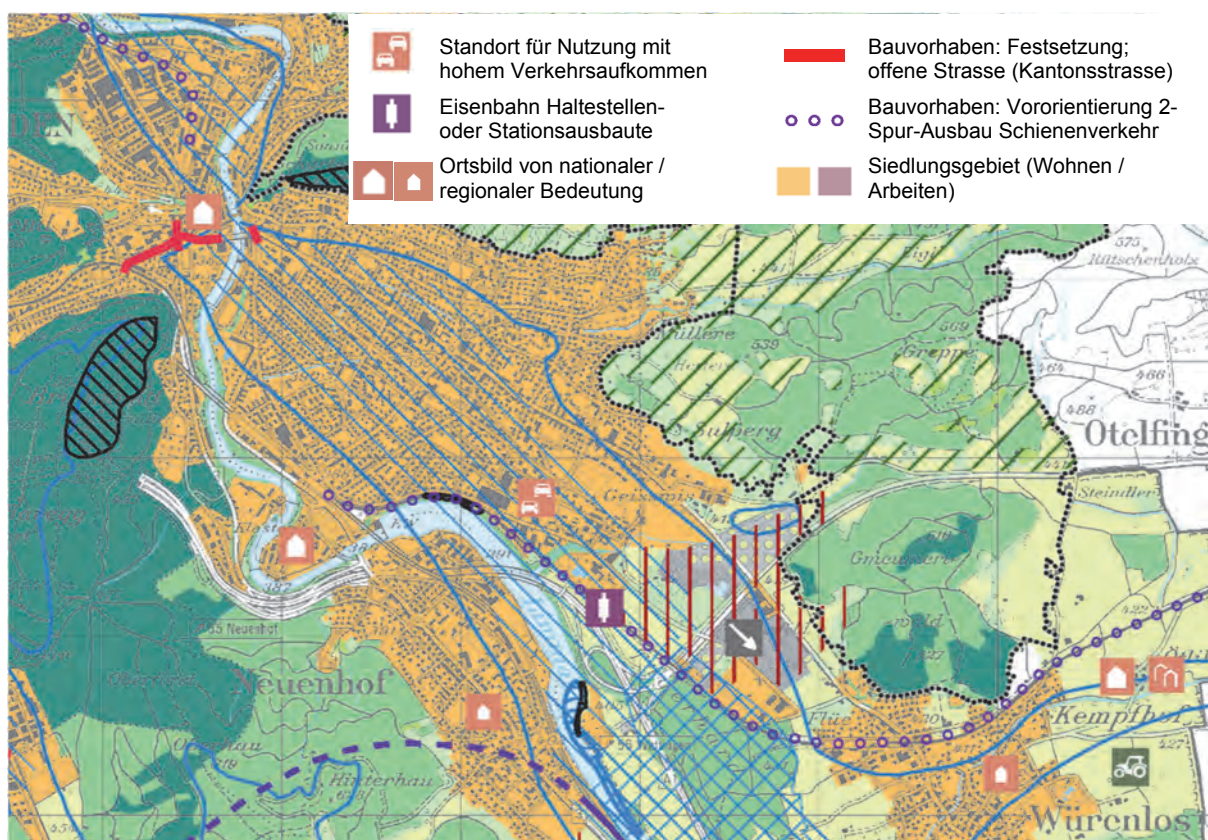


Abbildung 3: Ausschnitt aus der kantonalen Richtplankarte 2015

Siedlung

- Aufwertungsmassnahmen bei Strassen mit einem DTV > 8'000 Fz/Tag. Bei Strassen in Zonen mit Wohnanteilen und einem DTV > 15'000 Fz/Tag Aufwertung des Strassenraums durch planerische und bauliche Massnahmen. (Richtplantext S 1.1)
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) in erster Priorität für Landstrasse, in zweiter Priorität für Schwimmbadstrasse und Alberich Zwysigstrasse. (S 1.1)

³ Richtplan Kanton Aargau; BVU ARE; Aarau, Stand März 2015

- Festsetzung des Gebiets Wettingen Ost (Unteri Geisswis) als Siedlungsgebiet. (S 1.2)
- Festlegung des Gebiets Tägerhard Ost als Wohnschwerpunkt (Typ Kernstadt) und damit Standort mit Potenzial für eine qualitativ hochwertige, dichte Wohnraumentwicklung von überregionaler Bedeutung. (S 1.9)
- Festsetzung des Gebiets Jura- / Tägerhardstrasse als Standort für Nutzung mit hohem Personenverkehr ausserhalb der Zentrumszonen mit max. 7'000 m² Einkaufszentrum und 10'000 m² Fachmärkten. (S 3.1)

Verkehr

- Niveaufreier Ausbau Knoten Brückenkopf Ost (Stadt Baden, Zwischenergebnis). (M 2.2)
- Doppelspurausbau Bahnlinie Wettingen - Würenlos - Regensdorf sowie neue Haltestelle Wettingen Tägerhard (Vororientierung). (M 3.3)
- Verlängerung Limmattalbahn von Killwangen nach Baden (Vororientierung; nur textliche Ausweisung, ohne Trassenausweisung auf Richtplankarte. Vgl. auch Kapitel 2.3.5). (M 3.3)

Landschaft

- Aufnahme des Limmattalparks als Zwischenergebnis. (L 2.1)

2.2.2 Entwicklung im öffentlichen Verkehr

Gemäss Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr⁴, STEP Ausbauschritt 2030⁵ und Angebotsentwicklung Regionalverkehr Jurasüdfuss Ost⁶ sind in und um Wettingen für die Zukunft folgende Massnahmen geplant:

- 30-Minuten-Takt des RegioExpress Wettingen-Olten, ungefähr 15. Min. versetzt zum Interregio
- Verlängerung RegioExpress Olten - Wettingen bis Zürich.
- Verlängerung Halbstundentakt der S6 (Baden - Zürich via Furttal) bis 24.00 Uhr.
- Ausbau Bahnhof Wettingen (inklusive Wendegleis) und Haltestelle Tägerhard.

⁴ Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr; BVU AVK; Aarau, 5. März 2013

⁵ STEP Ausbauschritt 2030 - Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz; Lenkungsausschuss Planungsregion Nordwestschweiz; 28. November 2014

⁶ Angebotsentwicklung Regionalverkehr Jurasüdfuss Ost - Kurzbericht zum Zeithorizont 3; Kantone Aargau, Bern, Solothurn und Schweizerische Bundesbahnen AG; Bern, 11. April 2008

- Doppelspurausbau Wettingen - Würenlos, Option Verlängerung Doppelspurausbau durch das ganze Furttal.
- Verlängerung der S20 Koblenz - Turgi - Baden via Wettingen bis Zürich.
- Verlängerung der Limmattalbahn via Wettingen bis Baden (langfristig).
- Verlängerung Buslinie Dietikon - Oetwil nach Würenlos und eventuell bis Wettingen.
- Durchgehender 30-Minuten-Takt RVBW-Linie 12 Bahnhof Spital Baden - Baregg - Wettingen - Tägerhard.

Viele dieser Projekte liegen ausserhalb des zeitlichen Planungshorizontes des KGV, sollten jedoch bereits bei der heutigen Planung berücksichtigt werden.

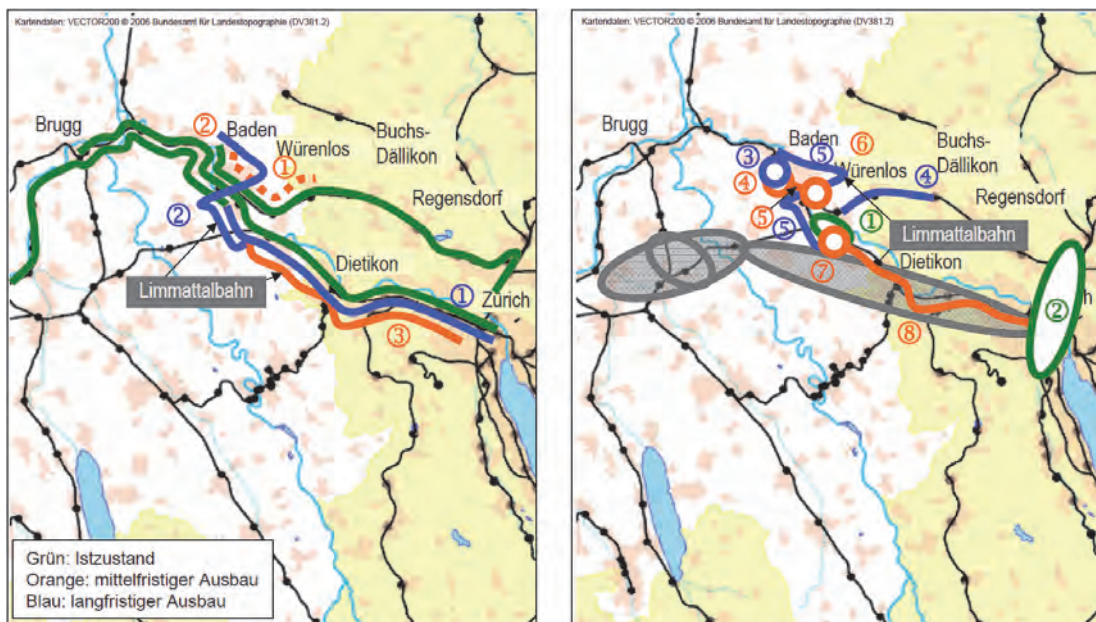


Abbildung 4: Angebotsentwicklung (links) und Infrastrukturentwicklung (rechts) gemäss Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013

2.2.3 mobilitätAARGAU / Gesamtverkehrsstrategie⁷

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU ist zusammen mit der Gesamtstrategie raumentwicklungAARGAU ein zentraler Pfeiler der aargauischen Verkehrspolitik. Als Vorgehensstrategie zur Bewältigung der Verkehrsprobleme hat der Kanton die drei Hauptausrichtungen "Verkehr mit Wirtschaft, Siedlung und Umwelt **koordinieren**", "kombinierte Mobilität: MIV, ÖV und LV **vernetzen**" sowie "Mobilität **steuern und lenken**" definiert:

⁷ mobilitätAARGAU - Gesamtverkehrsstrategie; BVU AVK; Aarau, 19.09.2006

koordinieren

- Sicherung der Erschliessungsqualität.
- Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen.
- Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in regionalen Sachplänen.
- Festlegung von Anforderungen an Standorteignung und Verkehrsverträglichkeit bei publikums- und verkehrsintensiven Anlagen.
- Aufwertung von Strassenräumen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten.
- Reduktion der Feinstaubemissionen beim ÖV durch technische Massnahmen.
- Verkehrsbeeinflussungssysteme auf Autobahnen.
- Steuerliche Begünstigung von emissionsarmen Fahrzeugen.
- Förderung einer nachhaltigen, energieeffizienten Mobilität.

vernetzen

- Vernetzung der Verkehrsträger Schiene, Strasse und Radweg.
- Wesensgerechte Entwicklung der Verkehrsträger.
- Priorisierung von Verkehrsvorhaben bezüglich ihrer Wirksamkeit und Zielerreichung.

steuern und lenken

- Einsatz von dynamischen Verkehrsbeeinflussungssystemen zur Optimierung des Verkehrsflusses zur optimalen Ausnutzung der Infrastrukturanlagen.
- Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in Gemeinden mit publikums- und verkehrsintensiven Anlagen.
- Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens (Mobilitätsmanagement).
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

2.3 Region**2.3.1 Leitbild Verkehr 2010 (Baden Regio)**

Das Leitbild Verkehr 2010⁸ beinhaltet eine Reihe von Massnahmen und Aufgaben, die sich in die Bereiche Vermittlung und Beratung, Verbesserung und Förderung des ÖV, Bewirtschaf-

⁸ Leitbild Verkehr 2010 (2005) - Fortschreibung des Berichts 2005; Baden Regio; Baden, Dezember 2010

tung und Langsamverkehr, Siedlungsentwicklung, Verbesserung des Verkehrsflusses und Einzelmassnahmen zur Verbesserung des ÖV aufteilen:

- Zunahme MIV bremsen bzw. stabilisieren
- Modal Split zugunsten ÖV und LV verändern
- Forcierter Ausbau ÖV, um den erwarteten Überlastungen des Strassennetzes entgegenzuwirken
- Bewusstseinsbildung bei Bevölkerung betreffend Mobilitätsfragen
- Sicherstellung der wirtschaftlichen Entwicklung mittels gut funktionierender Verkehrsanlagen
- Benutzungsabhängige Finanzierung einführen (mittel- bis langfristig)
- Ein institutionalisiertes Controlling sowohl für die Umsetzung des Leitbildes als auch für die rollende Planung einführen

2.3.2 Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio (REK)

Das REK⁹ macht Aussagen zu Siedlung, Verkehr und Landschaft und definiert Grundsätze, Visionen, Strategien und Schlüsselmassnahmen.

Siedlungsentwicklung

Vision für 2030:

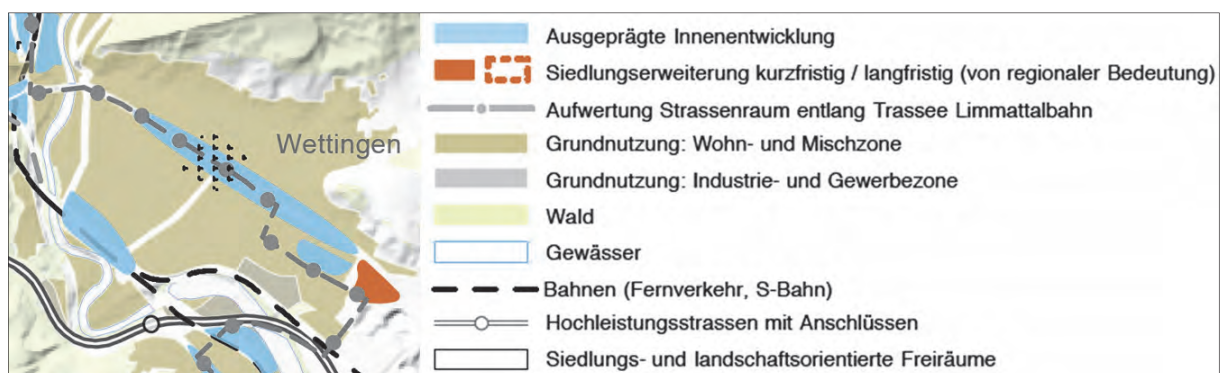


Abbildung 5: Vision für 2030 gemäss regionalem Entwicklungskonzept Baden Regio: Siedlungsentwicklung

- Die Zentrumsgebiete fangen den grössten Teil des Bevölkerungswachstums ab.
- Wettingen (als Zentrumsgebiet) ist städtisch geprägt und vielfältig genutzt.

⁹ Regionales Entwicklungskonzept (REK) - Schlussbericht; Baden Regio, sapartners; 15. Oktober 2013

- Unterschiedliche Wohn- und Siedlungsformen sowie Arbeitsplatzangebote in hoher Dichte werden angeboten.
- Siedlungen, Freiräume und Infrastrukturen weisen eine hohe Gestaltungsqualität auf.
- Ausgewählte Gebiete sind stark umstrukturiert, hoch verdichtet und erneuert.
- Grössere Siedlungserweiterung im Gebiet Wettingen Ost, abgestimmt auf den öffentlichen Verkehr.

Schlüsselmassnahmen:

- Regionale Abstimmung der kommunalen Zonenpläne, Formulierung von regionalen Richtlinien für die regionale Abstimmung der kommunalen Nutzungsplanrevisionen.
- Erarbeitung eines regionalen Sachplans "Nachhaltige Siedlungsentwicklung" respektive "Siedlung und Verkehr".
- Erarbeitung eines Leitfadens für die qualitative Verdichtung für unterschiedliche Raumtypen.
- Regionale Standortplanung für die Ansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen.
- Aufwertung von öffentlichen Räumen, insbesondere Strassen, Plätze und Freiräume, im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten.
- Erarbeitung eines regionalen Hochhauskonzeptes für die Zentrumsgemeinden.

Verkehrsentwicklung (MIV/ÖV/LV)

Vision für 2030:



Abbildung 6: Vision für 2030 gemäss regionalem Entwicklungskonzept Baden Regio: Motorisierter Individualverkehr

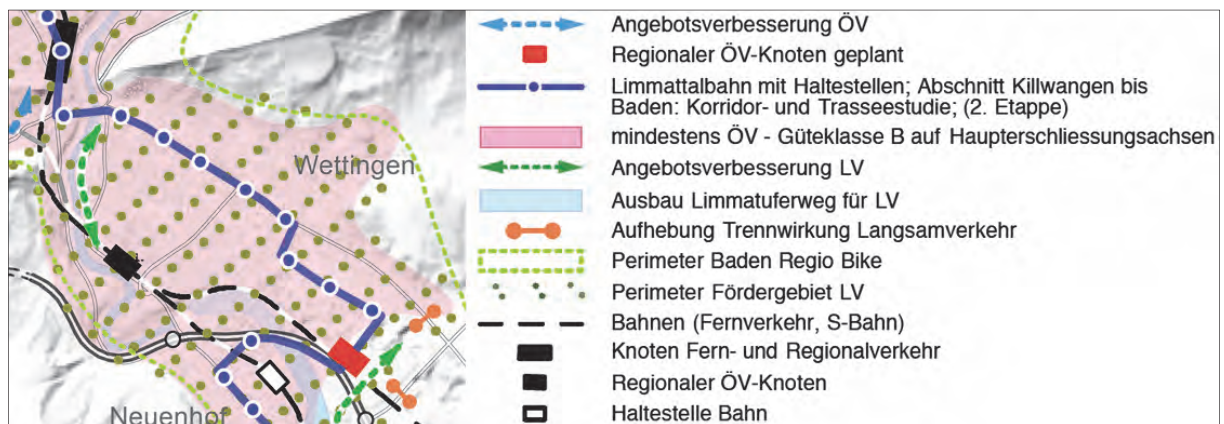


Abbildung 7: Vision für 2030 gemäss regionalem Entwicklungskonzept Baden Regio: Öffentlicher und Langsamverkehr

Der Bahnhof Wettingen wird multifunktionale Verkehrsdrehscheibe und Mobilitätszentrum mit umfassendem Angebot an Verkehrsdienstleistungen. Gleichzeitig wird das Gebiet städtebaulich aufgewertet und weist Zentrumscharakter auf.

- Baden Regio Bike als überregionales Bikesharing-System mit Standorten in urbanen Entwicklungsachsen und im Zentrumsgebiet ist initiiert.
- Für den Langsamverkehr werden das Netz erweitert und Lücken geschlossen.

Schlüsselmassnahmen:

- Ausbau des ÖV-Angebotes in Wettingen Ost.
- Entlastung des Agglomerationszentrums vom MIV.
- Abstimmung der kommunalen Gesamtverkehrskonzepte über regionale Sachpläne (Parkierung, Fuss- und Veloverkehr, Abstimmung Siedlung und Verkehr) oder durch Erarbeitung von regionalen Richtlinien.
- Ausbau und Umsetzung des Verkehrsmanagements Baden Regio.
- Vertiefung der Korridor- und Trasseestudie Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen, Wettingen bis Baden (2. Etappe).
- Erarbeitung eines regionalen Langsamverkehrskonzepts mit dem Ziel, sichere, direkte und attraktive Verbindungen in der Region zu schaffen.
- Prüfung und schrittweise Einführung eines regionalen Veloverleihsystems in den Zentrumsgemeinden von Baden Regio.
- 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).

Landschaftsentwicklung

Vision für 2030:

- Prägende Landschaftsräume mit hoher Ausstrahlungskraft, welche massgeblich zur Identitäts- und Imagebildung der Region beitragen.
- Die Limmat bildet als durchgängiges blaues Band den zentralen Natur- und Erholungsraum des Limmattals.
- Angrenzende Naturräume werden durch den Raum der Limmat miteinander vernetzt und verbunden.

Schlüsselmassnahmen:

- Erarbeitung von Freiraumkonzepten und Sicherstellung der Umsetzung zur Sicherstellung siedlungsnaher Landschafts- und Gewässerräume mit grosser Landschafts-, Naherholungs- und Freizeitqualität.
- Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsparks Limmattal sowie Leitprojekte zusammen mit benachbarten Regionen sowie den Kantonen Aargau und Zürich.

2.3.3 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Die Agglomerationsprogramme sind ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Sie streben eine koordinierte Planung von Siedlung, Landschaft und Verkehr in urbanen Räumen an. Ein weiteres Ziel ist die Abstimmung zwischen öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr.

1.Generation¹⁰

Die folgenden Schwachpunkte werden im Agglomerationsprogramm festgehalten:

- Ungenügende Wohnzonenflächen in der Kerngemeinde Baden fördert Zersiedelung.
- Fehlende Kapazität für Fern-, Güter- und Regionalverkehr zwischen den Aargauer Zentren und den Räumen Zürich und der Netzstadt AarauOltenZofingen.
- unattraktiver Zugang bzw. schlechte Umsteigebeziehungen beim Bahnhof Wettingen zwischen LV und ÖV beziehungsweise ÖV und ÖV (mit dem Projekt Bahnhofplatz / treppenfreie Perronzugänge sind die Mängel beim Bahnhof Wettingen inzwischen weitgehend behoben).

¹⁰ Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 1. Generation - Schlussbericht; BVU; Aarau, Dez. 2007

- ungenügende Busverbindungen in den Quartieren von Wettingen.
- Städtebaulich unattraktives Gebiet Tägerhardstrasse Bereich EWZ Limmatwerk und ungenügende Radverbindung nach Neuenhof (inzwischen ist dieser Mangel behoben).
- Problemstellen Radwege auf Landstrasse, Alberich Zwysigstrasse, Zentralstrasse, Seminarstrasse West und Schwimmbadstrasse Ost (Regimewechsel) (mit den Strassensanierungen der Alberich Zwysigstrasse und der Zentralstrasse hat sich diese Situation inzwischen deutlich verbessert).
- Mängel bei Aussen- und Freiräumen in der Landstrasse, Zentral- und Seminarstrasse.
- Hohes Verkehrsaufkommen auf der Landstrasse.
- Mängel bei der Sicherheit im öffentlichen Raum und vor allem im Strassenverkehr im Bereich Schwimmbadstrasse / Alberich Zwysigstrasse.
- Hohe Verkehrsbelastungen und Staus behindern ÖV (in Baden beim Schulhausplatz und beim Brückenkopf Ost, in Wettingen auf der Landstrasse und der Schwimmbadstrasse).
- Hohe Umweltbelastungen und Alarmwertüberschreitungen entlang Landstrasse.

Die folgenden für Wettingen relevanten Vorhaben sind im Agglomerationsprogramm 1. Generation enthalten und werden vom Bund mitfinanziert¹¹:

Pos	Beschreibung	Kosten Mio. Fr.	Priorität	Bemerkung
3.11	Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen	10.34	A	
3.14	Fuss- und Radwegsteg SBB Limmatbrücke Baden-Wettingen	1.03	A	
3.13	Ausbau Bahnhof Wettingen	2.86	A	inzwischen realisiert
3.12	ÖV Haltestelle Wettingen Tägerhard	2.75	B	
9.11	ÖV Trasseesicherung / Busvorlaufbetrieb Stadtbahn Limmattal (zwischen Dietikon und Killwangen inkl. neue Buslinien)	32.00	B	
3.32	MIV Baden Ausbau Brückenkopf Ost	8.62	B	

Tabelle 1: Vom Bund mitfinanzierte Vorhaben bei Wettingen gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation

¹¹ Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 1. Gen. - Prüfbericht des Bundes; UVEK; 12. Dez. 2008

2.Generation¹²

Ergänzend zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation werden in der Neuauflage folgende Punkte festgehalten:

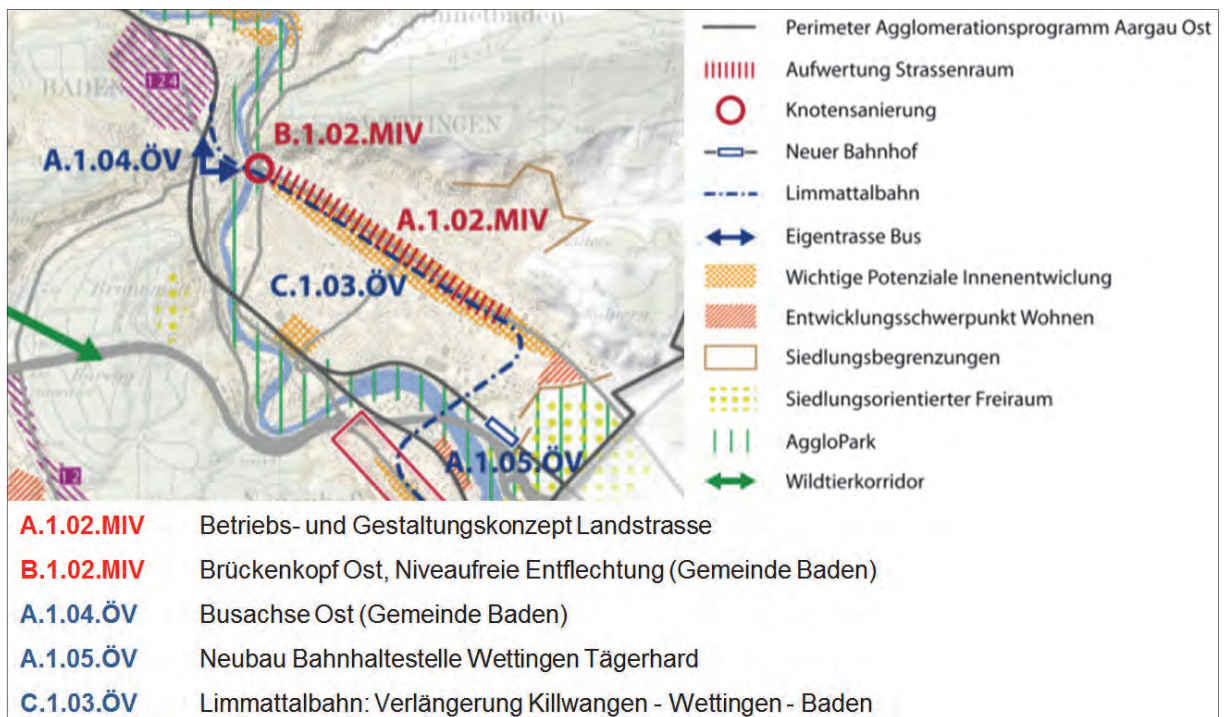


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem Massnahmenplan des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost 2. Generation

Stärken

- Die Bevölkerung hat in Wettingen von 1990 bis 2010 um 2'552 Einwohner (15%) auf 20'134 zugenommen.
- Die Anzahl der Beschäftigten ist von 1991 bis 2008 um 469 (6%) auf 7'826 Beschäftigte angestiegen.
- Die hügelige Struktur gliedert stark und bietet qualitativ hochwertige landschaftsorientierte Freiräume.
- Lücken zwischen den Siedlungen in den grossen Korridoren ermöglichen eine geeignete Freiraumplanung im suburbanen Raum.
- Die Limmat mit den anschliessenden Landschaftsräumen weist eine hohe Aufenthaltsqualität in geringer Distanz zur Gemeinde dar.
- Das ÖV-Angebot weist entlang der Landstrasse (ausgenommen östlichster Teil) und der Alberich Zwysigstrasse sowie beim Bahnhof Wettingen städtische Qualität auf.

¹² Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation - Hauptbericht; BVU; Aarau, 23. Mai 2012

- Wettingen ist gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden.
- Im Raum Baden-Wettingen gibt es ein gutes kulturelles Angebot.

Schwachpunkte

- Die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten setzt sich fort, dies führt zu einer weiteren Verkehrszunahme.
- Entlang der ÖV-Achsen besteht in Wettingen (und anderen Gemeinden des Agglomerationsprogramms) beträchtliches, nicht genutztes Innenverdichtungspotenzial.
- Das Regionale Busnetz Baden leidet unter dem Nadelöhr im Bereich Schulhausplatz. Generell sind die Behinderungen des Busverkehrs durch den MIV und die damit verbundene Fahrplaninstabilität eines der Hauptprobleme.
- Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem unteren Aaretal und dem Limmattal und Zürich führen mitten durch das Agglomerationszentrum Baden-Wettingen, was zu starken Beeinträchtigungen führt.
- Potenziale für den Veloverkehr von Baden in Richtung Wettingen sind noch zu wenig genutzt. Im kantonalen Radroutennetz bestehen im Raum Baden-Wettingen Lücken.
- Im Langsamverkehrsnetz in Wettingen sind auch weitere Lücken und Schwachstellen vorhanden: Fuss- und Velowegführung Landstrasse; Langsamverkehrsachse Lugibach (mit fehlender Unterführung Landstrasse); Attraktiveren der LV-Verbindung alte Otelfingerstrasse - Lugibachstrasse; Fusswegnetz Tägerhard - Flühfeld; Fuss- / Radweg entlang Limmatufer; Zufahrtswege zur SBB-Limmatbrücke für gemeinsame Nutzung durch Fuss- und Radverkehr zu schmal.
- Von Wettingen her sind in Richtung Baden die Reisezeiten mit dem ÖV im Vergleich mit dem MIV zu lang.

Die folgenden für Wettingen relevanten Vorhaben sind im Agglomerationsprogramm 2. Generation enthalten und werden vom Bund mitfinanziert¹³:

Pos	Beschreibung	Kosten Mio. Fr.	Priorität
1.02.MIV	Wettingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse	7.95	A
0.02.MIV	Handlungsprogramm Sanierung Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen	3.24	A
1.11.LV	Baden-Wettingen, Verbreiterung Zugangswege SBB-Limmatbrücke	0.99	A
0.01.LV	Handlungsprogramm Fussgängerquerungen auf Kantonsstrassen	4.05	A
1.05.ÖV	Wettingen, Neubau Haltestelle Tägerhard	6.64	B

Tabelle 2: Vom Bund mitfinanzierte Vorhaben bei Wettingen gemäss Agglomerationsprogramm 2. Generation

2.3.4 Verkehrsmanagement

Mit dem Verkehrsmanagement Baden-Wettingen sollen vorhandene Kapazitäten besser bewirtschaftet und der Verkehr verflüssigt werden. Damit wird die Erreichbarkeit der Region verbessert und Durchfahrtszeiten können stabilisiert werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt, welche Massnahmen beim Verkehrsmanagement für Wettingen von Bedeutung sind.

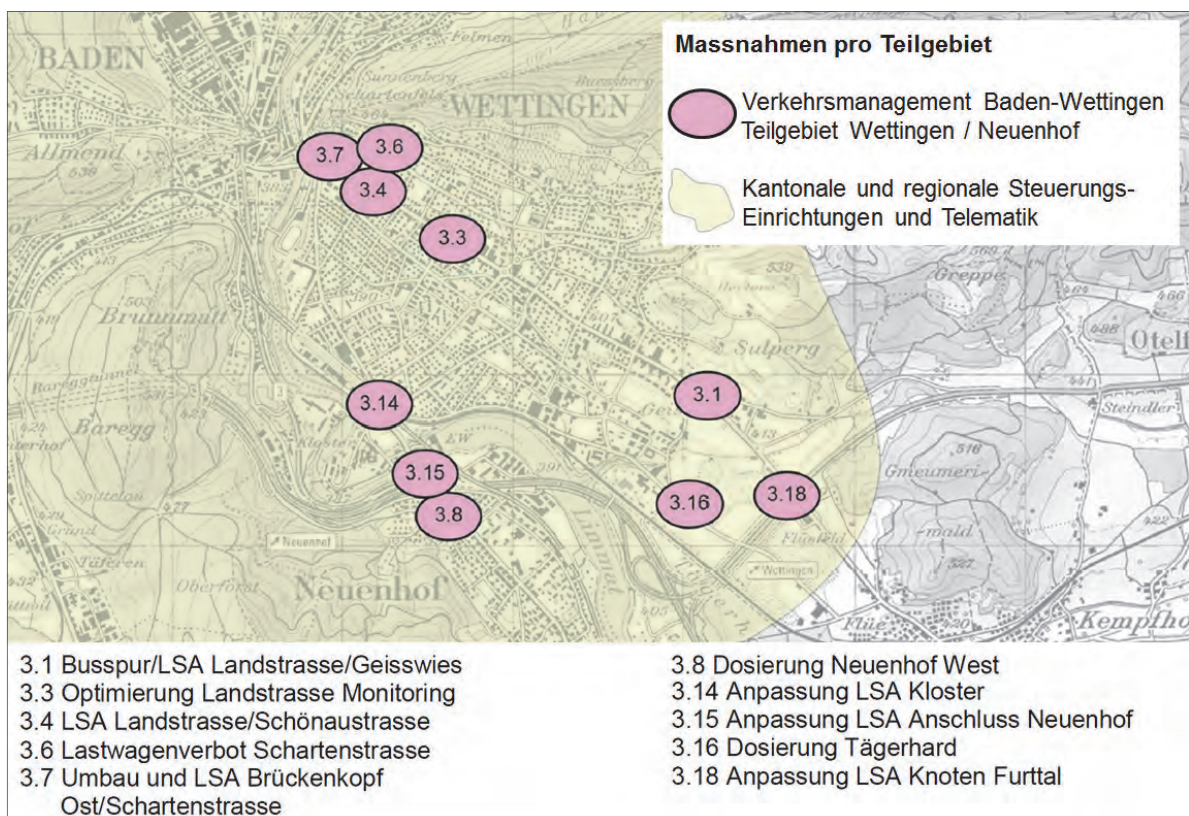


Abbildung 9: Massnahmen in Wettingen und der nahen Umgebung im Rahmen des VM Baden-Wettingen

2.3.5 Limmattalbahn - Prüfung der Weiterführung bis Baden

Zur Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden existieren unter anderem eine Trasse- und eine Korridorstudie.¹⁴ Aus der Korridorstudie¹⁴ geht folgendes Korridorband hervor, das sich für eine Linienführung eignet:

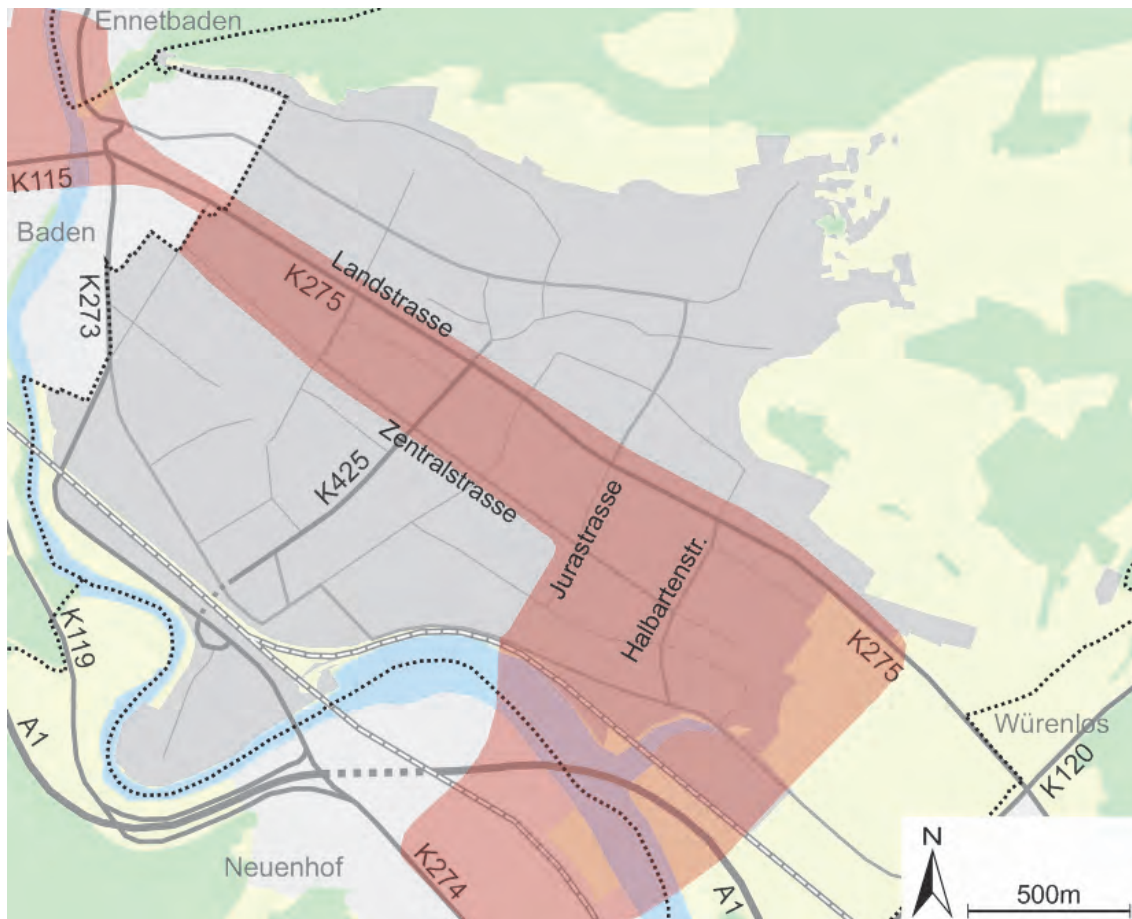


Abbildung 10: Möglicher Korridor der Limmattalbahn zwischen Neuenhof und Baden

Gemäss Masterplan Landstrasse der Gemeinde ist eine direkte Führung vom Sportzentrum Tägi zur Landstrasse zu favorisieren.

¹⁴ Limmattalbahn - Prüfung Weiterführung bis Baden - Phase I: Korridorstudie; SNZ Ingenieure und Planer AG; Zürich, 28. Okt. 2009

2.3.6 Regionales Parkraumkonzept

Mit dem regionalen Parkraumkonzept strebt Baden Regio eine gemeindeübergreifende Strategie für die Regelung des Parkierens an.

Regionales Parkraumkonzept¹⁵:

- Bestandsaufnahme der Anzahl privater und öffentlicher Parkplätze und Parkierungsbilanz (heutiger Zustand und zukünftige Entwicklung)

Vertiefungsphase zum regionalen Parkraumkonzept¹⁶:

- Entlang der Landstrasse nur noch wenige Parkplätze im öffentlichen Raum.
- Genügend freie Parkplätze vorhanden im Gebiet südwestlich der Landstrasse.
- Mit Einfluss der Limmattalbahn (ab 2025) wird auch für Gebiet südwestlich der Landstrasse ein Engpass bei freien Parkplätzen prognostiziert.
- Mögliche Stossrichtungen zur Verbesserung der zukünftigen Parkierungssituation sind:
 - Bewirtschaftung der Parkfelder. Höhere Kosten im Zentrum, nach aussen hin abnehmend. Beschränkung der Parkierungsdauer.
 - Ausbau öffentlicher Verkehr (inkl. P+R).
 - Parkleitsystem und alternative Parkierstandorte.
 - Mehrfachnutzungen von Parkierungsanlagen.
 - Abstimmung des Parkplatzbedarfs auf das ÖV-Angebot.

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept¹⁷:

Erste Priorität (Umsetzung 2019).

- Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichem Grund
- Massnahmen für Parkfelder auf privatem Grund: Regelung zur Zahl der erstellenden Parkplätze, Grundlagen für Parkplatzbewirtschaftung, Umsetzung Parkplatzbewirtschaftung, Voraussetzung für autoarme Nutzungen schaffen, Verankerung von Mobilitätsmanagement in kommunalen Planungsinstrumenten

¹⁵ Regionales Parkraumkonzept - Konzeptbericht; SNZ Ingenieure und Planer AG; Zürich, 28. Okt. 2009

¹⁶ Regionales Parkraumkonzept Vertiefungsphase - Schlussbericht; SNZ Ingenieure und Planer AG; Zürich, 20. Dez. 2011

¹⁷ Umsetzung Regionales Parkraumkonzept - Schlussbericht; Baden Regio, ARGE synergo-Planungsbüro Jud; Zürich, 9. Dezember 2014

- Massnahmen für Parkfelder auf öffentlichem und privatem Grund: Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen sichern, Grundlagen für Parkleitsystem schaffen
- Massnahmen bezüglich Veloabstellplätzen: Bereitstellung und Ausbau B+R-Angebot
- Monitoring von Parkierungsanlagen, Auslastungsgrad, etc.

Zweite Priorität (Umsetzung 2023)

- Mehrfachnutzung von Parkierungsanlagen im Zentrum ermöglichen/prüfen
- Kommunales Parkleitsystem erstellen
- Massnahmen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für ein funktionierendes Parkraumkonzept: Ausbau und Sicherung Angebotsqualität ÖV, Sicherstellung Zuverlässigkeit/Betriebsstabilität ÖV, Kontakt zu umliegenden Gemeinden und Regionen bezüglich Parkraummanagement

2.3.7 Agglomerationspark Limmattal

Mit dem Projekt Agglomerationspark Limmattal¹⁸ sind kantonsübergreifende Strategien entwickelt worden, die ein durchgängiges und vielfältiges Freiraumnetz zwischen Zürich und Baden sichern soll. Daraus ergaben sich für Wettingen u.a. die folgenden Massnahmenvorschläge:

- Kultureller Themenweg Fahr - Wettingen - Sulperg (Klosterweg)
- Steg Kraftwerk Wettingen (realisiert 2008)
- Limmatquerung für den LV Bereich Tägerhard - Neuenhof
- Durchgängiger Limmatweg mit Definition der Nutzung Velo / Fussgänger (parallel, entflechtet) mit einheitlicher Beschilderung
- Landschaftsspange Sulperg - Rüsler

2.3.8 Regionaler Sachplan Landschaftsspange Sulperg - Rüsler

Zwischen den überbauten Gebieten der Gemeinden Wettingen, Neuenhof, Killwangen, Würenlos und Otelfingen soll die offene Landschaft erhalten werden. Zu diesem Zweck sind im Bericht zum regionalen Sachplan Landschaftsspange Sulperg - Rüsler¹⁹ diverse Massnahmen geplant, folgende sind für Wettingen relevant:

- Langsamverkehrsverbindung entlang des Lugibachs.

¹⁸ Agglomerationspark Limmattal - ein kantonsübergreifendes Freiraumkonzept; Hesse + Schwarze + Partner Büro für Raumplanung AG; Juni 2009

¹⁹ Regionaler Sachplan Landschaftsspange Sulperg - Rüsler; Baden Regio; 31. Oktober 2012

- Querung der SBB-Geleise und der Autobahn in Würenlos an der Grenze zu Wettingen, Führung mit neuem Steg über die Limmat.

2.4 Gemeinde Wettingen

2.4.1 Leitsätze und Leitziele der Gemeinde Wettingen²⁰: Teile Verkehr/ Sicherheit und Planung

Die Leitsätze (Ls) und die entsprechenden Leitziele (Lz) der Gemeinde dienen als übergeordnete politische Richtschnur für die Sachplanungen.

- Ls: Der Strassenraum wird aufgewertet, unterstützt den Charakter der Gartenstadt und steigert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
Lz: Gestaltungskonzepte als integrierender Bestandteil jedes Sanierungsprojekts
- Ls: Die Verkehrslösungen für Wettingen sind sicher, zuverlässig und siedlungsgerecht
Lz: Stufenweise Umsetzung des KGV
- Ls: Wettingen setzt sich aktiv mit der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung auseinander.
Lz: Abstimmung Siedlung und Verkehr
Lz: Entwicklung nach Innen
Lz: Höhere Bedeutung der Aussenraumqualität
- Ls: Wettingen präsentiert sich als attraktive Wohngemeinde mit guter Erreichbarkeit.
Lz: Aufwertung stark belasteter Strassenräume und Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

2.4.2 Planungen und Projekte der Gemeinde Wettingen

Im Faltprospekt zu den Planungen und Projekten der Gemeinde Wettingen²¹ sind folgende Ziele der Entwicklung der Gemeinde Wettingen bis ins Jahr 2030 festgehalten:

- Wettingen soll bis höchstens 25'000 Einwohner/-innen anwachsen; dabei ist ein ausgewogener Bevölkerungsmix anzustreben
- Die Naherholung soll innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes erhalten und gefördert werden
- Schwergewichtig sollen "grüne Lungen" im Siedlungsgebiet erhalten und geschaffen werden

²⁰ Leitsätze und Leitziele der Gemeinde Wettingen; Gemeinderat; Wettingen, 02. Juli 2015

²¹ Planungen und Projekte der Gemeinde Wettingen; Gemeinderat; Wettingen, Juni 2012

- Wettingen Ost (inklusive Tägi) soll entwickelt werden
- Der Sport soll im Raum Tägerhard konzentriert werden
- Die Limmattalbahn soll mit Knotenpunkt Sportzentrum Tägi sowie S-Bahn-Haltestelle Wettingen Ost weiterverfolgt werden

Um die Zielsetzungen zu erreichen, sind vor allem die folgenden Punkte zu beachten:

- Die demographische Entwicklung ist zu berücksichtigen
- Nutzungsreserven in den Bauzonen sind zu erkennen und zielgerichtet zu aktivieren
- Die Siedlung soll sich zur Hauptsache nach innen entwickeln
- Das Alter und der Erneuerungszyklus der Bausubstanz sind in die Überlegungen mit einzubeziehen
- Stark belastete Strassenräume sind aufzuwerten
- Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abzustimmen
- Die Freiräume im Siedlungsgebiet sowie die Naherholungsräume sind zu erhalten

Zusätzlich wird die Wichtigkeit der Erreichbarkeit hervorgehoben. So sollen die Bedürfnisse des MIV, des ÖV und des LV besser aufeinander abgestimmt werden. Mit der Vertiefung und Umsetzung des KGV soll auch der Binnenverkehr optimiert werden.

Für die nachfolgenden Gebiete sieht der Gemeinderat besondere Entwicklungen vor:

- Im Bahnhofareal ist geplant Flächen für Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe anzubieten. Das Bahnhofareal gilt als Entwicklungsschwerpunkt, soll jedoch die Einkaufsnutzungen an der Landstrasse nicht konkurrieren.
- Im Gebiet Langäcker / Sulperg werden Wohnen im Alter und familienfreundliches Wohnen realisiert und gleichzeitig Tagesstrukturen sowie ein Doppelkindergarten erstellt.
- Die Zentrumsfunktion der Landstrasse soll gestärkt werden, indem Zentrumsnutzungen konzentriert und durch erhöhte Nachfrage durch Verdichtungen im gesamten Perimeter sowie als ergänzendes Angebot zu anderen Zentren gestärkt werden. Der Nutzungsmix an der Landstrasse soll auch breiter und attraktiver werden.
- Die Verkehrsführung soll auf der Landstrasse siedlungsverträglicher gestaltet werden. Gleichzeitig soll die verbindende Funktion der Landstrasse in die benachbarten Quartiere mit durchgehenden Wegen verbessert werden. Zur weiteren Stärkung der Zentrumsfunktion soll durch gestalterische Massnahmen die Aufenthaltsqualität verbessert werden.
- Der Zentrumsplatz soll mit einer zweiten Überbauungsetappe mit möglichst hoher Wertschöpfung weiterentwickelt werden. Vorgesehen sind Alterswohnungen, hindernisfreies Wohnen, normale Wohnungen, Dienstleistungen und stilles Gewerbe.

- Die zum Teil günstig gelegenen Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen sollen für gezielte Nutzungen freigegeben werden. In der Rebhalde soll ein Einfamilienhausquartier in gehobenem Standard (mit Gestaltungsplanpflicht) entstehen. Nördlich der Scharfenstrasse soll die Option für die Nutzung als Kindergarten offen gehalten werden. Die Zirkuswiese soll als Reserve für die zukünftige Entwicklung als Schulstandort in Wettingen Ost behalten werden.

2.4.3 Masterplan Landstrasse

Mit dem Masterplan Landstrasse²² will die Gemeinde die Landstrasse als Einkaufsmeile, Wohn- und Arbeitsort, Flanierzone und Treffpunkt stärken. Nachfolgend sind die Entwicklungsziele aufgeführt:

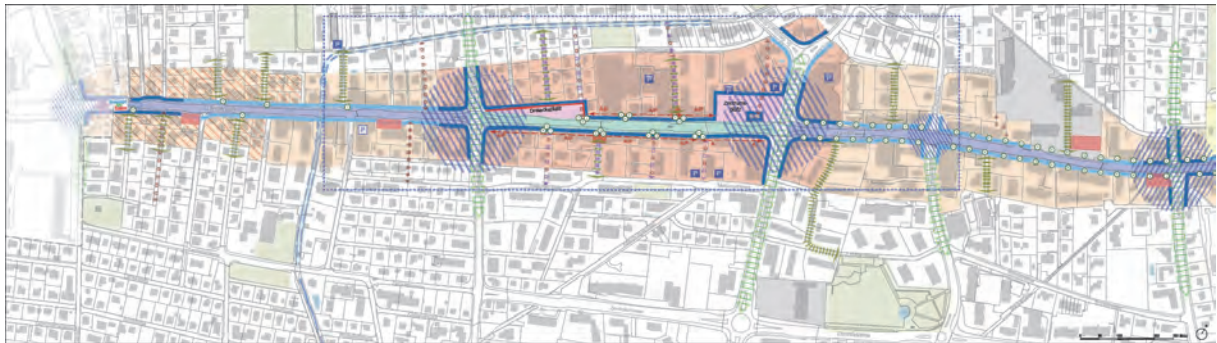


Abbildung 11: Gesamtplan Masterplan Landstrasse

Entwicklungsziele:

- Die Entwicklung des Siedlungsraums ist abgestimmt erfolgt; dies betrifft die Baustruktur, den Freiraum, auf die Quartierstruktur abgestimmte bauliche Dichten, die Verkehrskapazitäten und eine ausgewogene Sozialstruktur. Die Entwicklung der Landstrasse ist auch auf die Umweltbelange abgestimmt.
- Die Landstrasse hat an Identität gewonnen und ist im regionalen Kontext positioniert.
- Die Landstrasse ist das Rückgrat von Wettingen, übernimmt Zentrumsfunktion und ist Ort der Begegnung. Sie ist als urbanes Zentrum belebt sowie gestärkt und bildet eine attraktive Visitenkarte von Wettingen.
- Die Landstrasse ist attraktiv als Wohnort sowie als Arbeitsort und ist die wichtigste Einkaufszone Wettingens. Die Vielfalt an Einkaufsgeschäften und Dienstleistungsanbietenden ist erhalten und durch öffentliche Angebote zusätzlich gestärkt.
- Der Freiraum entlang der Landstrasse ist gestalterisch aufgewertet und der öffentliche Raum für alle benutzbar. Trotz der Verkehrsbelastung ist er ein belebter und attraktiver Ort. Die vielseitige Nutzbarkeit und die Aufenthaltsqualität leisten einen wichtigen Bei-

²² Planpartner AG: Masterplan Landstrasse - Synthesebericht, 17. Juli 2014

trag zur positiven Wahrnehmung sowie zur Identifikation mit der Landstrasse und sind ein wichtiger Anziehungspunkt im Alltag.

- Die Landstrasse ist als lebendiger Raum gestaltet, der von Fassade zu Fassade reicht, und nicht allein vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Die einzelnen Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV) prägen den Strassenraum gleichermassen. Die Verkehrsströme sind so organisiert, dass ein rücksichtsvolles, funktionierendes Nebeneinander herrscht.
- Durch die gezielte bauliche Entwicklung ist die Landstrasse noch deutlicher zur städtebaulichen Mitte von Wettingen geworden. Die bauliche Verdichtung ist mit der Gestaltung des Freiraums und der Verkehrsplanung koordiniert.
- Die Aufwertung und Revitalisierung der Landstrasse ist unter Einbezug der massgebenden Akteure wie Grundeigentümer, Ladenbesitzer, Bewohner und Kunden erfolgt. In der Folge sind massgebliche private Investitionen in Immobilien und in die Infrastruktur ausgelöst worden.

Leitlinien:

- Lebendige Vielfalt und Qualität
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Stärkung und Belebung des Zentrums
- Gute Erreichbarkeit für alle
- Hoher Wiedererkennungswert

2.4.4 Entwicklungsplanung Bahnhofareal²³

Für den Bahnhofbereich wurde im Herbst 2010 eine Testplanung als Basis für eine zukunftsfähige Arealentwicklung dieses zentralen, stark unternutzten Areals gestartet. Dabei wurden die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen konkretisiert und die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten im Bahnhofgebiet aufgezeigt. Die Erkenntnisse der Testplanung wurden seither schrittweise verfeinert. Ziel ist die Entwicklung eines attraktiven, durchmischten neuen Quartierteils von Wettingen.

²³ Entwicklungsplanung Bahnhofareal Wettingen - Testplanung, Schlussbericht Begleitgremium (26. Mai 2011)

2.4.5 Masterplan Tägerhard

Im Masterplan Tägerhard²⁴, in dem eine Langfristperspektive für das Sport- und Erholungszentrum entwickelt wird, sind folgende Grundsätze festgehalten:

- Die Erschliessung erfolgt primär von der Halbartenstrasse und sekundär von Osten via Tägerhardächer-/Tägerhardstrasse.
- Allenfalls langfristig Realisierung einer neuen Sammelstrasse direkt an die Landstrasse (Verknüpfung mit Dosiersystem zwingend, Freihaltekorridor).
- Vor dem Tägerhard und den Sportanlagen ist ein grosszügiger Platzbereich vorgesehen (Mischverkehrsfläche, Begegnungszone).
- Parkierung wird auf Normalbetrieb ausgelegt. Angebot von 250-300 PP.
- Für Veranstaltungen sind entsprechende Mobilitäts- und Parkierungskonzepte geplant.
- Die Erschliessung mit dem ÖV erfolgt durch die Buslinien 7 und 12 sowie über eine neue S-Bahnhaltestelle Tägerhard. Die Lage der Haltestelle ist mit dem Projekt "Ertüchtigung und Erweiterung des Sport- und Erholungszentrums Tägerhard" sowie auch mit der für einen späteren Zeitpunkt vorgesehenen Limmattalbahn abgestimmt.
- Die Anbindung des Fuss- und Radverkehrs erfolgt über das bestehende und neue Strassennetz. Es ist ein Angebot von 700 bis 800 Fahrradabstellplätzen vorgesehen.

²⁴ Machbarkeitsstudie Tägerhard - Gemeinde Wettingen; metron AG; Brugg, 11. Sep. 2007

2.4.6 Freiraumkonzept²⁵

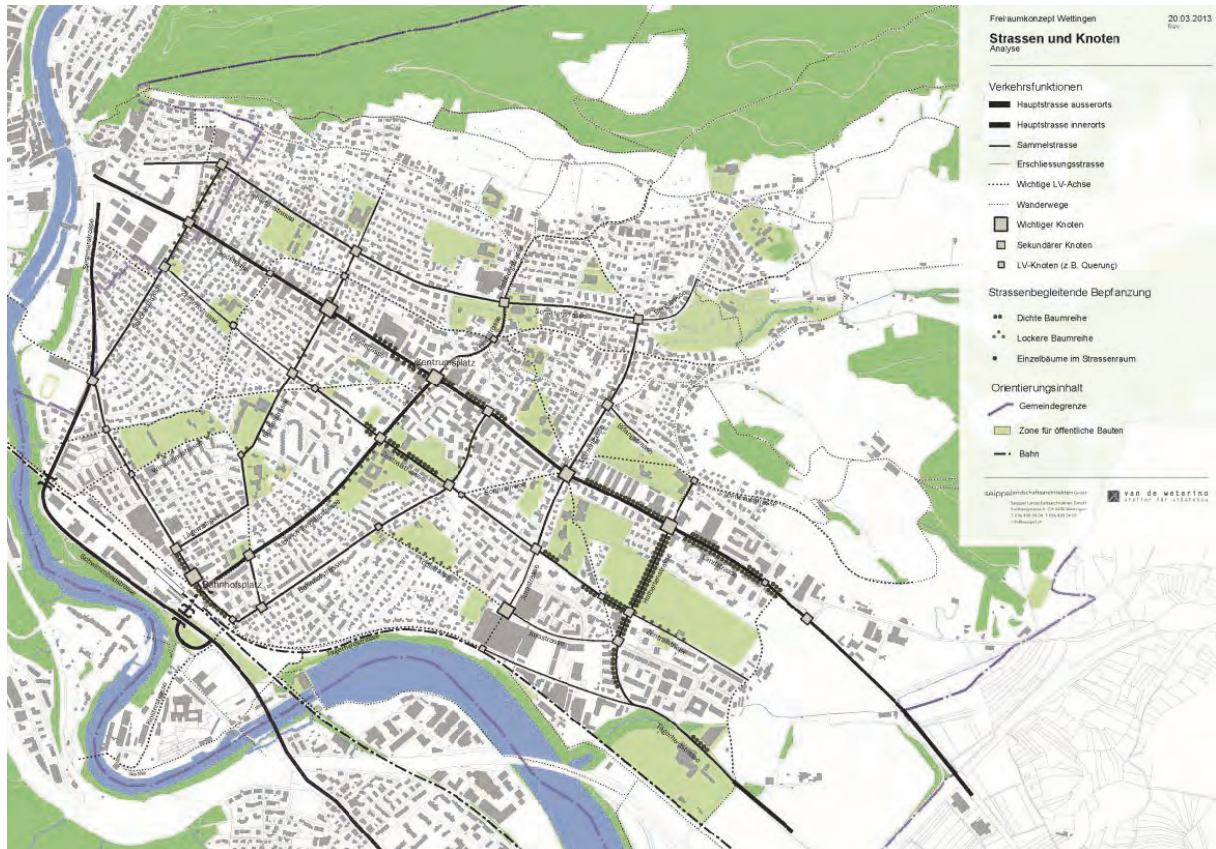


Abbildung 12: Analyseplan Strassen und Knoten aus dem Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept der Gemeinde Wettingen stimmt Freiraum, Siedlung und Verkehr in Abhängigkeit der jeweiligen Nutzung aufeinander ab. Die folgenden Punkte zeigen die grössten Schwachstellen auf:

- Da Wettingen aus verschiedenen Siedlungskernen (Kloster / Bahnhof, altes Dorf, Langensteinquartier) zusammenwuchs, fehlt der Gemeinde ein klares Zentrum.
- Wegen der unterschiedlichen Entwicklungsschübe befinden sich komplett unterschiedliche städtebauliche Quartiere (zum Beispiel altes Dorf / Rathausquartier) unmittelbar nebeneinander.
- Die in den 60er- bis 80er-Jahren entstandenen, regelmässig über das Gemeindegebiet verteilten Grünanlagen fielen in den letzten 20 Jahren zum Teil der inneren Verdichtung zum Opfer.
- Die Naherholungsräume ausserhalb des Siedlungsgebietes sind gut geschützt, demgegenüber stehen die Grünräume im Siedlungsgebiet unter Druck.

²⁵ Freiraumkonzept Wettingen - Bericht; Seippel Landschaftsarchitekten GmbH, van de wetering - Atelier für Städtebau; 20. März 2013

- Die Orientierung in der Gemeinde Wettingen ist wegen der nicht aufeinander abgestimmten Strassenhierarchie und Strassenraumgestaltung schwierig.
- Grundlagenstudien zum Thema Siedlungsgestaltung und Freiräume in Wettingen aus den 90er-Jahren wurden nur teilweise umgesetzt. Ebenso fanden die Ergebnisse nur in geringem Masse Eingang in die Bau- und Nutzungsordnung (BNO).
- Die grosszügig bemessenen Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen sind zum Teil schlecht genutzt und kaum untereinander beziehungsweise mit dem Netz des öffentlichen Verkehrs verknüpft.

Nachfolgend sind die wichtigsten Ziele des Freiraumkonzeptes, basierend auf den Leitsätzen, aufgeführt.

Moderate Verdichtung ermöglichen. Grünen Charakter erhalten:

- Schaffung von wenigen, konzentrierten, urbanen Orten: Landstrasse, Bahnhof. Dem gegenüber sollen die historischen Siedlungsräume in ihrer heutigen Form erhalten bleiben.
- Fokussierung auf qualitative Verdichtung in dafür geeigneten Quartieren: Festlegung wichtiger freiraumplanerischer und städtebaulicher Regeln.

Orientierung verbessern. Strassenräume weiter aufwerten:

- Sichtbar machen von Strassenfunktion (Hierarchie) und Kontext mit gestalterischen Mitteln. Die wichtigen Freiraumachsen sollen auch zu zentralen Langsamverkehrsachsen werden.
- Entwicklung einer klaren Platz- und Knotenhierarchie (abgestimmt auf die Nutzung und die Lage), welche als Orientierungs- und Treffpunkte in den Quartieren dienen.

Lebensqualität der Gemeinde durch attraktive und gut erreichbare Grün- und Freiräume erhalten und verbessern:

- Verteilung der Grün- und Freiräume über die ganze Gemeinde; Nutzung der Zonen für ÖBA für gezielte Freiraumversorgung.
- Verbindung Siedlung - Landschaft, Anbindung Wanderwege in LV-Netz der Gemeinde, Aufwertung von Freiraumverbindungsachsen.

Freiraumversorgung sichern und vervollständigen:

- Aufwertung von bestehenden Spielplätzen, Parks und Plätzen; schliessen von Lücken in unterversorgten Gebieten.

- Gewährleistung der Freiraumversorgung in Entwicklungsgebieten durch aktives Einfordern während des Planungsprozesses.
- Anlegen von neuen Plätzen an städtebaulich wichtigen Orten.
- Aufwerten von Kleinplätzen, Definition von Standardprinzipien, Neuschaffung bei sich bietender Gelegenheit.

2.4.7 Abklärungen zur ÖV - Erschliessung

Wettingen weist gemäss den Abklärungen zum Busangebot²⁶ und zur ÖV - Erschliessung²⁷ eine gute Erschliessung durch die RVBW mit Taktfolge bis zu 15 Minuten (7.5 Minuten bei sich überlagernden Linien) auf. Es bestehen aber Schwachpunkte, da es am Lägerhang Gebiete ohne ÖV-Erschliessung gibt, der potentielle Entwicklungsschwerpunkt Wettingen Ost ungenügend mit dem ÖV erschlossen ist und von der westlichen Landstrasse keine umsteigefreie Verbindung an den Bahnhof Wettingen vorhanden ist. Folgende wichtige Erkenntnisse können den Berichten entnommen werden:

- Ein Ortsbus zur Erschliessung des Lägerhangs wird nicht empfohlen, da nur ein geringes Nachfragepotential vorliegt und der effektive Kostendeckungsgrad zwischen 3 und 7% betragen würde.
- Zur besseren Erschliessung des potentiellen Entwicklungsschwerpunkts Wettingen Ost wurden mehrere Varianten untersucht. Als sinnvollste Massnahmen haben sich die folgenden herausgestellt:
 - Konsequente Führung der Linie 1 auf der Landstrasse mit einer zusätzlichen Haltestelle im Entwicklungsschwerpunkt Wettingen Ost.
 - Linie 12:
 - Verlängerung vom Sportzentrum Tägi bis an diese neue Haltestelle an der Landstrasse, mit einer zusätzlichen Haltestelle im südlichen Teil des Entwicklungsgebiets.
 - Linienführung via Tägipark neu auf der Jurastrasse (mit neuer Bushaltestelle).
 - Ganztagsbetrieb der Linie 12 im 30-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag.
- Eine Anbindung der Landstrasse West an den Bahnhof Wettingen wird nicht empfohlen. Zürich als wichtigstes überregionales Ziel könnte mit einer solchen Verbindung nicht schneller erreicht werden. Die westliche Landstrasse ist nach Baden orientiert und dank den sich überlagernden Buslinien ist der Bahnhof Baden sehr gut mit dem ÖV erreichbar.

²⁶ Abklärungen zum Busangebot - Schlussbericht; metron AG; Brugg, 30.10.2013

²⁷ Abklärungen zur ÖV-Erschliessung - Schlussbericht; metron AG; Brugg, 15.12.2010

3 Analyse

In diesem Kapitel werden die momentanen Zustände in der Gemeinde Wettingen in den Bereichen Siedlung und Verkehr, Probleme und Konflikte sowie zu erwartende Entwicklungen aufgezeigt.

- Ziele: Kapitel 4, ab Seite 86
- Massnahmen: Kapitel 5, ab Seite 93

3.1 Siedlung und Verkehr

Wettingen liegt im wichtigen kantonalen Zentrum Baden-Wettingen und ist Teil des Wirtschaftsraums Zürich. Wegen der günstigen Lage gibt es in Wettingen eine hohe Nachfrage nach attraktivem Wohnraum.

3.1.1 Bauzonenplan²⁸

Ausgangslage

Die Gemeinde Wettingen weist den Charakter einer typischen Wohngemeinde auf. Der Bauzonenplan sieht entsprechend viele reine Wohnzonen vor.

In den Mischzonen (Wohn- / Gewerbebezonen) wurde die gewerbliche Nutzung in der Vergangenheit mehr und mehr durch Wohnnutzung ersetzt. Die erwünschte Nutzungsdurchmischung hat nur vereinzelt stattgefunden.

Die früheren Industriezonen und die Mischzonen mit überwiegend gewerblicher Nutzung wurden im Laufe der Jahre teilweise umgewidmet, sodass die Arbeitsnutzung in diesen Gebieten durch Wohnnutzung ersetzt worden ist. Reine Arbeitszonenflächen sind deshalb nur noch in geringem Umfang vorzufinden.

Aufgrund einer vorausschauenden Baulandpolitik weist die Gemeinde Wettingen viele Areale in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBA) auf.

Durch die Landstrasse, welche von Südost nach Nordwest verläuft, sowie die Alberich Zwysigstrasse, welche senkrecht von Südwest auf die Landstrasse zugeht, wird das Baugebiet in drei Schilde geteilt.

Im Teil nördlich der Landstrasse befinden sich primär Wohnzonen für Gebäude bis zwei Geschosse sowie das Gebiet "altes Dorf" in der Dorfzone. Zusätzlich sind mehrere Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen ausgeschieden.

²⁸ AGIS, Geoportal Aargau, diverse Online-Karten; www.ag.ch/agis

Entlang der Landstrasse, im nordwestlichen Teil, sind die Gebiete auf beiden Seiten als Zentrumszone (4 Vollgeschosse) ausgewiesen, südöstlich daran anschliessend ist die Landstrasse von Zonen WG4 (3 Vollgeschosse) umgeben.

Im Schild Land-, Alberich Zwyssig- und Seminarstrasse sind vor allem Wohnzonen für Gebäude mit 3 und mehr Geschossen sowie WG4-Zonen ausgewiesen. Südöstlich der Alberich Zwyssigstrasse dominieren die Zonen WG4 und W2 sowie die Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen. Auch ein grosser Teil der Industrie- und Gewerbebezonen befindet sich in diesem Gebiet.

Mit der Gesamtrevision der Erschliessungspläne im Jahr 2005 wurden die Baulinienabstände herabgesetzt, wo dies möglich war. Damit konnte eine der Voraussetzungen für eine rationellere Nutzung des Baulandes geschaffen werden.

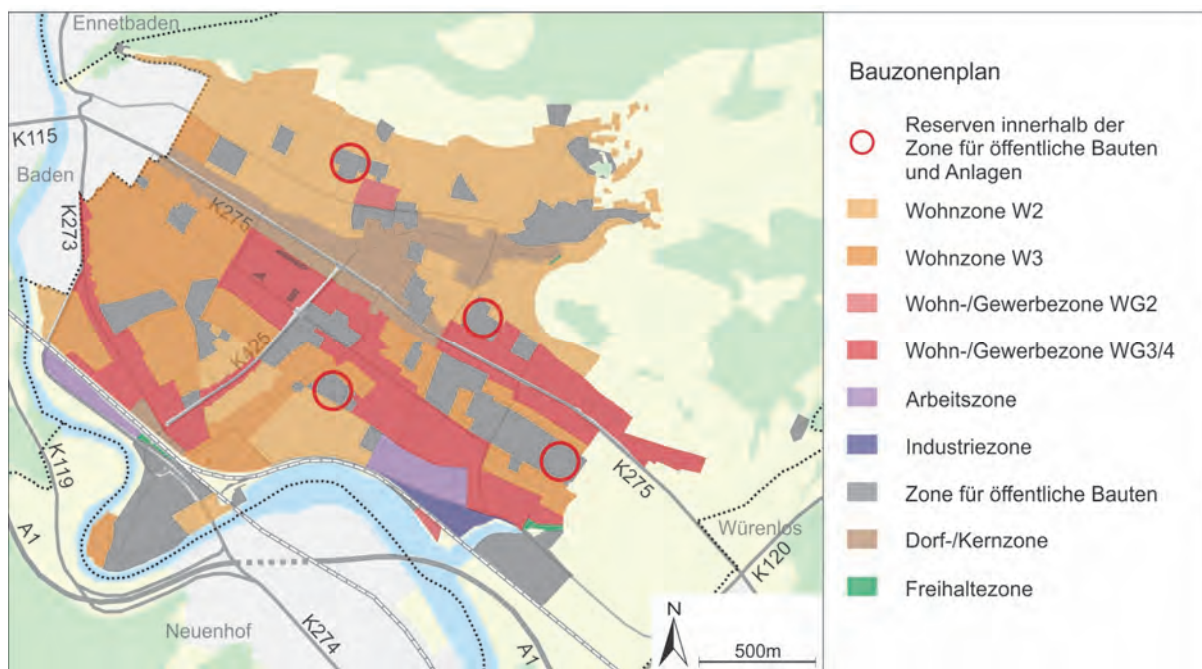


Abbildung 13: Bauzonenplan der Gemeinde Wettingen per Dez. 2014 (Quelle: AGIS)

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Im Rahmen der bevorstehenden Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung Siedlung wird zu untersuchen sein, mit welchen Massnahmen und Instrumenten die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden kann (z.B. gezielte Aufzonungen, Massnahmen zur Baulandmobilisierung, Gestaltungsplan-Verpflichtungen, etc.). Verdichtungen sollen vor allem dort geprüft werden, wo eine optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gegeben ist.

Konflikte / Herausforderungen

Die Siedlungsentwicklung nach innen bzw. die innere Verdichtung der Quartiere kann zu unerwünschten Folgen für die Siedlungs- und Freiraumqualität führen, wenn die Verdichtung allein mit einer flächendeckenden Erhöhung der Ausnutzungsziffern angestrebt wird. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass allein damit das Ziel der inneren Verdichtung nicht erreicht werden kann. Es gilt viel mehr, die für eine Verdichtung geeigneten Gebiete zu lokalisieren und mit massgeschneiderten Lösungen die Voraussetzungen zu schaffen, dass eine qualifizierte Verdichtung der Bauzonen in diesen Gebieten möglich wird und die vorhandenen Qualitäten trotz höherer Dichte erhalten bleiben.

Die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen dient der Sicherung von Grundstücken für öffentliche Zwecke. Sollte es sich im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung der Ortsplanung zeigen, dass auch langfristig nicht mehr sämtliche OeBA-Flächen für öffentliche Zwecke benötigt werden, ist eine Entlassung solcher Grundstücke aus der OeBA und eine Umzonung in eine andere, dem Standort entsprechende Zone zu prüfen. Je nach vorgesehenem Nutzungszweck ist dafür zu sorgen, dass die umgezonten Flächen anschliessend baureif gemacht, dem neuen Zonenzweck entsprechend genutzt werden und Baulandhortung vermieden wird.

3.1.2 Stand der Überbauung

Ausgangslage

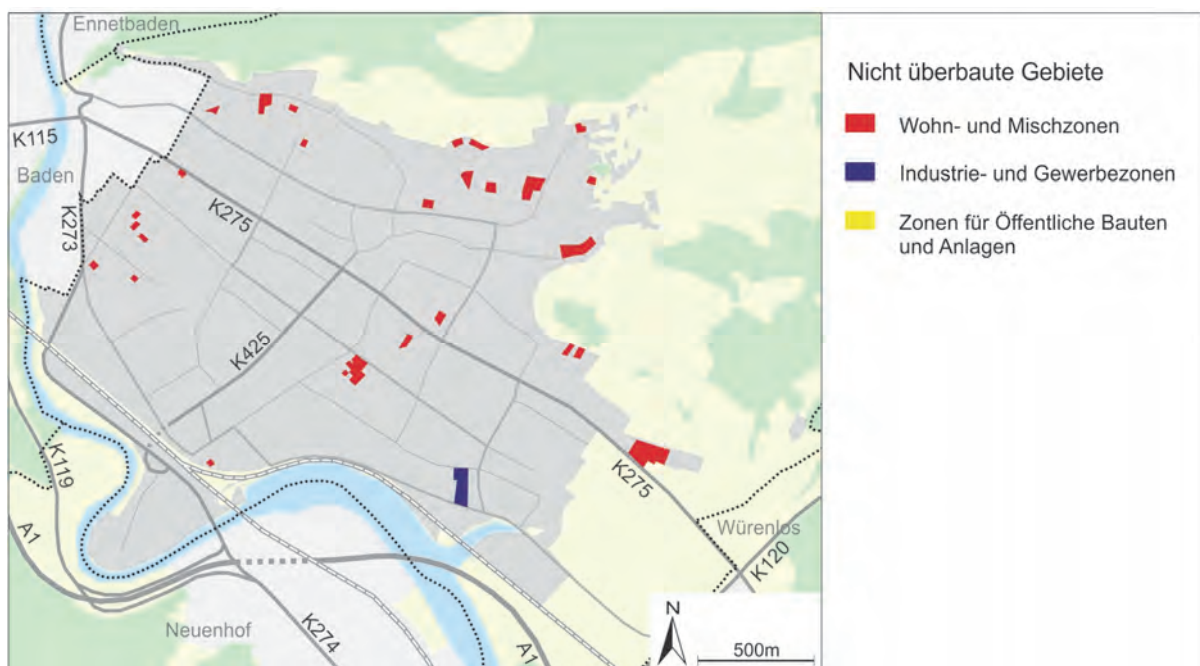


Abbildung 14: Eingezonte und nicht überbaute Flächen per Dez. 2015 (Quelle: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung)

Wie in Abbildung 14 erkennbar ist, verfügt Wettingen über keine nennenswerten Bauzonenreserven. Bei den nicht überbauten Grundstücken handelt es sich meistens um kleinere Parzellen für nur eines oder wenige Gebäude. Grossflächige Areale, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind und die eine grössere Überbauung in hoher Dichte erlauben würden, fehlen. Dies stellt für die Gemeinde bei der Bewältigung des möglichen Bevölkerungswachstums (bis 25'000 Einwohnerinnen und Einwohner) eine grosse Herausforderung dar.

Neben dem Bericht „Erläuterungsbericht und Nachweis Gemeinden und Regionen“²⁹ zum Stand der Erschliessung 2014 liegt bereits ein Auszug von der Abteilung Raumentwicklung des Kantons über den Stand der Erschliessung per Dezember 2015 vor. Der auf letzterem basierenden Tabelle 3 ist zu entnehmen, dass 98% der Bauzonen überbaut sind. Damit weist Wettingen im Vergleich mit den anderen Gemeinden des Kantons prozentual die geringsten unüberbauten Baulandreserven auf, insgesamt betragen diese nur 5.9 Hektaren. Davon befinden sich 5.1 Hektaren in der Wohnzone und 0.8 Hektare in den Arbeitszonen, was auch die WG-Zonen einschliesst.

Nutzung	Total	Überbaut		Nicht überbaut	
	Hektaren	Hektaren	%	Hektaren	%
Wohn- und Mischzonen	282.7	277.6	98	5.1	2
Industrie- und Gewerbezone	11.9	11.1	93	0.8	7
Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen	60.3	60.3	100	0	0
Grünzonen	4.6	4.6	100	0	0
Spezialzonen	0	0	-	0	-
Total	359.5	353.6	98	5.9	2

Tabelle 3: Übersicht über die überbauten und nicht überbauten Bauzonen per Dez. 2015

Nicht alle als überbaut ausgewiesene Gebiete sind auch vollständig genutzt. Vor allem in den Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen besteht Potenzial für Umnutzungen und Verdichtungen. Auch in anderen Zonen besteht zum Teil erhebliches Verdichtungspotenzial.

In der Abbildung auf der nachfolgenden Seite sind die Resultate einer Untersuchung der HSR (Hochschule für Technik Rapperswil) zum Verdichtungspotential in einem Quartier von Wettingen dargestellt. In Braun sind die bestehenden Gebäude, in Rot ist das Ausbaupotenzial auf Grund der Ausnützungsziffer ersichtlich.

²⁹ Stand der Erschliessung 2014 - Erläuterungsbericht und Nachweis Gemeinden und Regionen; BVU ARE; Aarau, April 2015

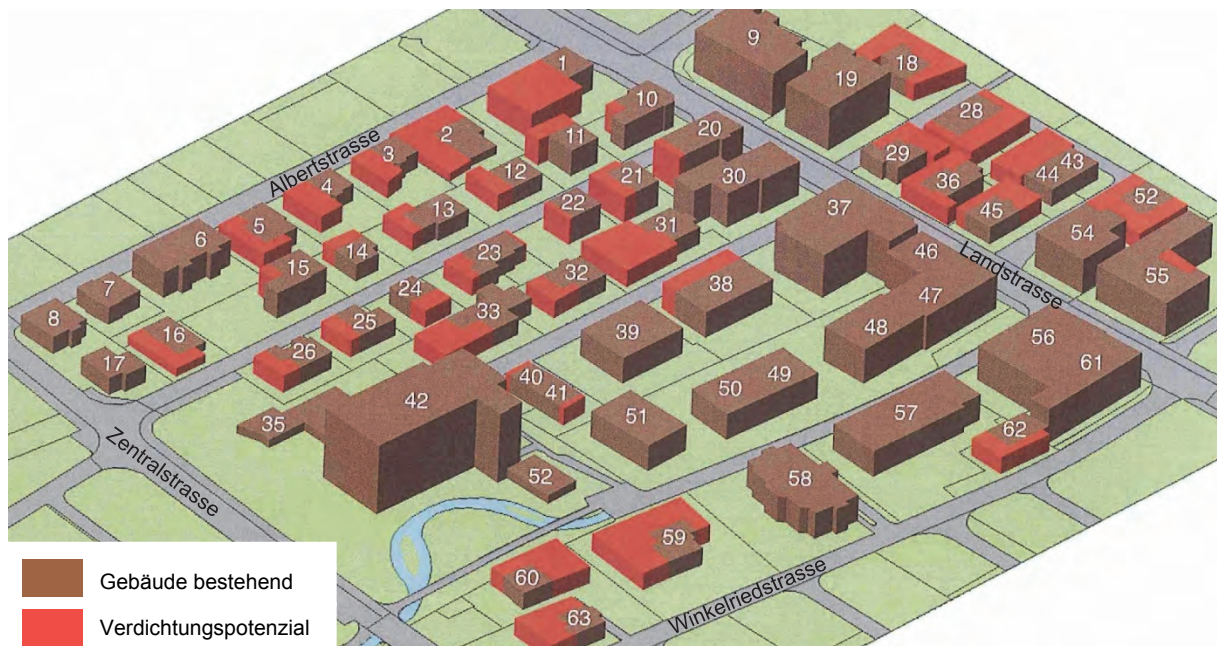


Abbildung 15: Verdichtungspotenzial in einem Wettinger Quartier

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Die Gemeinde Wettingen hat die Landstrasse und das Bahnhofgebiet als Gebiete mit Entwicklungspotenzial erkannt und deshalb als Entwicklungsschwerpunkte bezeichnet. Die notwendigen Entwicklungsplanungen zur Aktivierung der Potenziale sind bereits erfolgt oder in Bearbeitung (Testplanungen Landstrasse und Bahnhof, Masterplan Landstrasse). Gestützt auf diese Grundlagen wird es möglich sein, die eigentümerverbindlichen Planungsinstrumente zu erarbeiten, die für die Aktivierung der Potenziale die rechtliche Grundlage und Voraussetzung bilden. Dazu zählen vor allem die Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung Siedlung (Bauzonenplan sowie Bau- und Nutzungsordnung) und der Erlass von Gestaltungsplänen.

Im Rahmen der bevorstehenden Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung Siedlung wird weiter zu untersuchen sein, welche Gebiete sich für eine innere Verdichtung eignen würden und wie die vorhandenen Potenziale genutzt werden können. Diese Aufgabe wird nicht zuletzt als Folge des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes ernsthaft angegangen werden (das teilrevidierte RPG trat am 01.Mai 2014 in Kraft).

Eine allfällig notwendig werdende Erweiterung der Bauzone ist nur in östliche Richtung möglich (Wettingen Ost).

Konflikte / Herausforderungen

Gemäss früheren Berechnungen des Kantons und der Gemeinde reichen die Bauzonenreserven von Wettingen bis 2025 nicht oder nur knapp, um das mögliche Wachstum zu decken. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung Siedlung (2017 ff.) werden diese Berechnungen aktualisiert werden müssen.

In vielen als überbaut geltenden Gebieten ist eine Verdichtung bereits mit der bestehenden BNO möglich. Das vorhandene Nutzungspotenzial wird jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht oder nur teilweise ausgeschöpft. Die Anpassung der Nutzungsplanung Siedlung wird sich deshalb auch mit dem Thema der Baulandmobilisierung und mit der Schaffung von Anreizen zur Aktivierung der bestehenden Nutzungspotenziale auseinandersetzen müssen. Dieser Auftrag ergibt sich nicht zuletzt aus dem teilrevidierten Raumplanungsgesetz des Bundes (siehe dazu oben).

Die Erhöhung der Bruttogeschossfläche auf einer Parzelle bedingt auch, dass den Bewohnern und Beschäftigten mehr Parkfelder zur Verfügung stehen. In den kleinräumigen Parzellenstrukturen reicht der Platz meist nicht aus für eine unterirdische Parkierungslösung. Die Parkfelder müssten also oberirdisch angeordnet werden (Platzprobleme, Qualitätsverlust des Quartierbildes) oder die Parkieranlagen über mehrere Parzellen hinweg müssten zusammengeschlossen werden. Neu- und Umbauten müssten in Quartieren somit aufeinander abgestimmt erfolgen. Dies bedeutet Einbussen bei den Entscheidungsfreiheiten der Grundeigentümer.

3.1.3 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

Ausgangslage

Die Gemeinde Wettingen ist mit 20'216 Einwohnern (Stand Ende Juni 2012) die bevölkerungsreichste Gemeinde im Kanton Aargau.

Die Einwohnerdichte liegt in Wettingen im Schnitt bei 72 Einwohnern pro ha und variiert je nach Gebiet zwischen 3 und 179 Einwohner pro ha. Die höchsten Dichten finden sich im Bereich Lindenhof - Landstrasse.

Innerhalb des Bezirks Baden beträgt die Bevölkerung rund 134'000 Einwohner (Stand 2011).

Im Jahr 1970 hatte die Gemeinde Wettingen beinahe 20'000 Einwohner (Tabelle 4 und Abbildung 16), bevor die Zahl der Bevölkerung bis ins Jahr 1990 um mehr als 2'000 (-11%) zurückging³⁰. Seit dem Jahr 2000 hat die Bevölkerung wieder um rund 2'500 (+14%) auf 20'216 Personen (Stand 31.12.2012) zugenommen.

³⁰ Eidgenössische Volkszählung 2000 - Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden 1850-2000; Bundesamt für Statistik, www.bfs.admin.ch; Zugriff: 19. Okt. 2012

Jahr	Einwohner
1850	1'610
1900	3'128
1950	11'667
1970	19'900
1980	18'377
1990	17'706
2000	17'870
2012	20'216
Gemäss Kanton (X)	
2040	27'120

Tabelle 4: Entwicklung der Einwohnerzahlen seit 1850

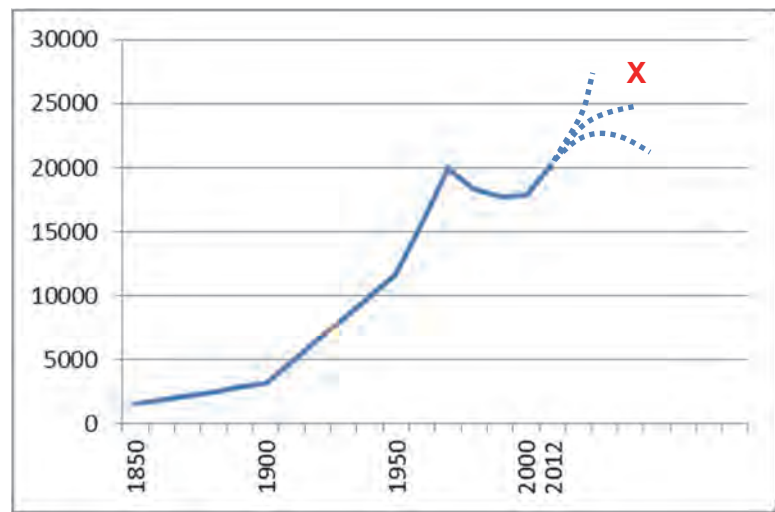


Abbildung 16: Bevölkerungsentwicklung in Wettingen 1850 bis 2012

Gemäss Eidgenössischer Betriebszählung arbeiteten im Jahr 2008 7'826 Voll- und Teilzeitbeschäftigte in der Gemeinde Wettingen (Tabelle 5). Nachfolgend sind die 3 Sektoren erläutert:

1. Sektor Urproduktion: Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagd, Fischerei, Gewinnen von Bodenschätzen
2. Sektor Güterveredelung / -verarbeitung: Industrie, Gewerbe, Handwerker
3. Sektor Dienstleistung / Verwaltung: Banken, Versicherungen, Verwaltung, Gastgewerbe, etc.

2008	Arbeitsstätten				Voll- und Teilzeitbeschäftigte			
	1. Sektor	2. Sektor	3. Sektor	Total	1. Sektor	2. Sektor	3. Sektor	Total
Kanton Aargau	3'927	6'055	21'530	31'512	11'436	95'844	177'782	285'062
	12%	19%	69%	100%	4%	34%	62%	100%
Bezirk Baden	371	1'172	4'942	6'485	1'186	22'917	41'953	66'056
	6%	18%	76%	100%	2%	35%	63%	100%
Wettingen	23	161	743	927	86	2'208	5'532	7'826
	2%	17%	81%	100%	1%	28%	71%	100%

Tabelle 5: Beschäftigtenstruktur in Wettingen, dem Bezirk Baden und im Aargau

Die Betriebszählung zeigt, dass in Wettingen der 3. Sektor im Vergleich zum gesamten Kanton und zum Bezirk überdurchschnittlich stark vertreten ist.

Die Zahl der Beschäftigten (Tabelle 6 und Abbildung 17) hat zwischen 1995 und 2005 stagniert. Seit 2005 kann jedoch eine Zunahme festgestellt werden.

Jahr	Beschäftigte
1995	7'012
2001	7'114
2005	7'114
2008	7'835

Tabelle 6: Entwicklung der Beschäftigtenzahlen seit 1995

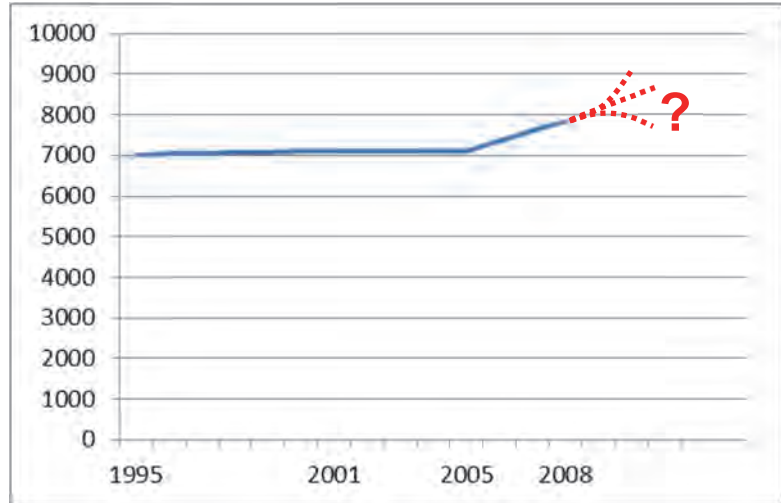


Abbildung 17: Beschäftigtenentwicklung in Wettingen 1995 bis 2008

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Für das Jahr 2025 werden für den Bezirk Baden rund 150'000 Einwohner prognostiziert, was einem Wachstum von knapp 12% entspricht. Gemäss Kanton wächst die Bevölkerung der Gemeinde Wettingen bis ins Jahr 2040 auf 27'120 Einwohner.

Auf Grund der noch nicht überbauten Flächen in der Zone I (fasst alle Zonen zusammen, in denen gearbeitet wird) könnte mit einer Zunahme der Beschäftigung um 8 bis 9% auf rund 8500 Beschäftigte gerechnet werden (Zunahme um ca. 680 Beschäftigte).

Konflikte / Herausforderungen

Die Entwicklungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass in den gemischten Zonen (Wohn-/Gewerbezone) die gewerbliche Nutzung durch Wohnnutzung ersetzt wird. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung Siedlung wird deshalb zu prüfen sein, ob und mit welchen planerischen Instrumenten die Voraussetzungen für den Erhalt und die Neuansiedlung von gewerblichen Nutzungen geschaffen und damit auch die Anzahl der Arbeitsplätze in Wettingen erhöht oder zumindest erhalten werden können.

3.1.4 Siedlungsstruktur Wettingen³¹

Ausgangslage

Das Gemeindebild wird durch eine primär orthogonale Erschliessung der Quartiere geprägt. Ergänzend dazu sind einzelne diagonale Verbindungen, vor allem für den Langsamverkehr, vorhanden.

In Wettingen dominieren Punkt- und Zeilenhäuser. Es sind wenige Winkelhäuser und keine Blockrandbauten vorhanden.

Die Gartenstadt Wettingen zeichnet sich durch kleinräumige Quartiere mit engen Strassen und parallel dazu aufgereihten Einfamilienhäusern aus. Der hohe Anteil an Privatgärten prägt das Erscheinungsbild von Wettingen wesentlich.

In Abbildung 18 ist die vielfältige Quartierstruktur Wettingens ersichtlich, und einzelne Quartiere mit besonderer Qualität oder besonderem Handlungsbedarf sind hervorgehoben.

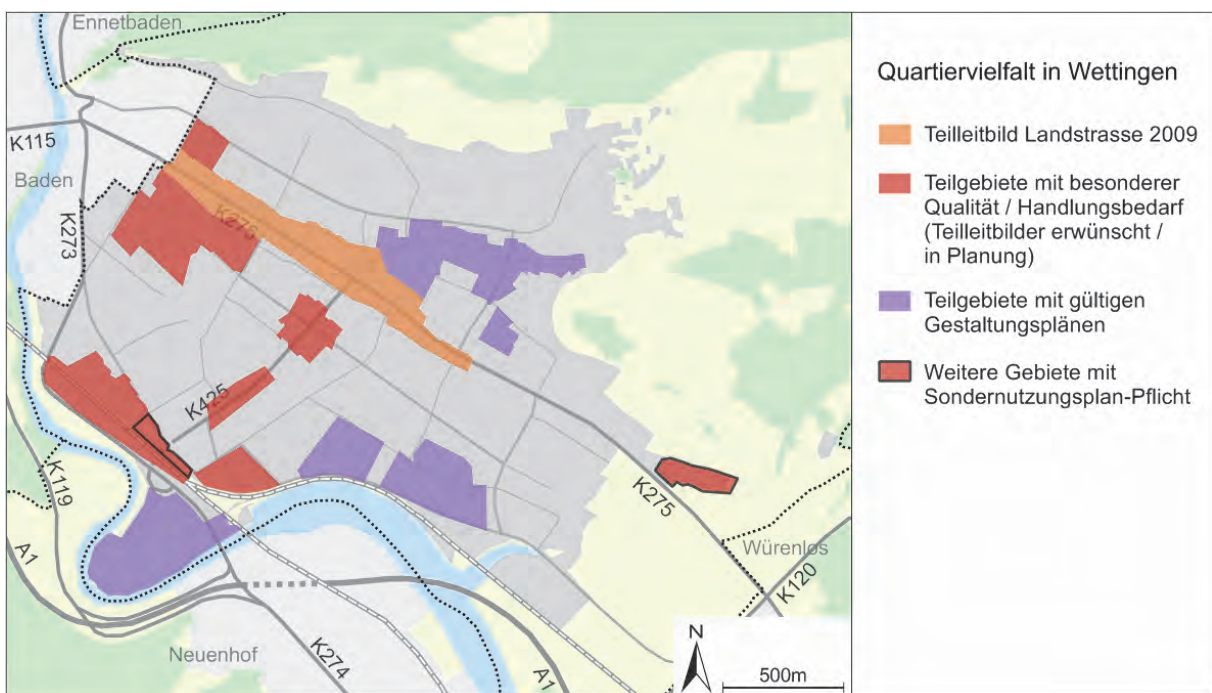


Abbildung 18: Vielfältige Quartierstruktur in der Gemeinde Wettingen

³¹ Städtebauliches Leitbild Wettingen: Grundlagen; Gemeinderat; Wettingen, 15. Jan. 2009

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Aufgrund des möglichen Bevölkerungswachstums in der Region Baden-Wettingen muss für Wettingen mit einer hohen Bautätigkeit gerechnet werden. Die Gemeinde wird weiter wachsen, wobei das Wachstum primär nach innen gerichtet sein wird. Die innere Verdichtung kann durch Aufstocken bestehender Gebäude, Aktivieren von Reserven im überbauten Gebiet oder bei Neubauten durch Zusammenlegen kleiner Parzellen und teilweise durch Vergrößerung der Grundflächen erreicht werden.

Verdichtungen sollen primär in den gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Gebieten erfolgen (Landstrasse, Bahnhofgebiet).

Es ist damit zu rechnen, dass sich verschiedene Gebiete in Wettingen in Zukunft wesentlich verändern. Dazu zählen insbesondere Gebiete im Osten der Gemeinde (Geisswies, Tägerhard). Diese Entwicklung ist von der Gemeinde zu steuern und zu begleiten, damit die Qualität der Gartenstadt Wettingen auch in den umstrukturierten und erneuerten Gebieten erlebbar ist.

Konflikte / Herausforderungen

Trotz Entwicklungs- und Verdichtungsdruck soll der Charakter von Wettingen als Gartenstadt erhalten bleiben. Verdichtung darf daher nicht flächendeckend erfolgen, sondern nur in denjenigen Gebieten, die sich für eine Verdichtung eignen. Voraussetzung dafür bildet eine gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Weiter darf die Verdichtung nicht dazu führen, dass diejenigen Qualitäten, welche ein Quartier im positiven Sinn prägen (z. B. Durchgrünung, Aufenthaltsqualität), durch die Verdichtung beeinträchtigt werden.

Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen sind die Gebiete entlang der Landstrasse (insbesondere Zentrumsbereich) und das Bahnhofquartier für die Verdichtung besonders geeignet. Die Gartenstadt-Quartiere, wie das Au-Quartier oder das Gebiet Langenstein, sollen im Rahmen der bevorstehenden Ortsplanungsrevision auf ihre Verdichtungseignung untersucht werden. Je nach Ergebnis können auch solche Quartiere auf der Grundlage geeigneter Planungsinstrumente sorgfältig verdichtet und gleichzeitig der Quartier-Charakter und die Identität bewahrt werden.

Die Herausforderung besteht darin, dass die einzelnen Quartiere in Wettingen ihre verschiedenen Charaktere und Aufenthaltsqualitäten bewahren können. Nur so bleiben sie für Bewohner, Arbeitgeber und Arbeitnehmer attraktiv.

Trotz Verdichtung soll die Versorgung der Bevölkerung mit nahen Erholungsräumen, Schulen, Sportanlagen etc. erhalten oder nach Möglichkeit verbessert werden.

3.2 Verkehrssicherheit

Ausgangslage

In der nachfolgenden Tabelle ist die Unfallstatistik (nur polizeilich registrierte Unfälle) von 2000 bis 2010 in Wettingen ersichtlich. Abbildung 19 zeigt die räumliche Verteilung der Unfälle in der Gemeinde.

	Unfälle	Unfälle mit Verletzten		Unfälle mit Toten	
		Unfälle	Verletzte	Unfälle	Tote
Kantonsstrassen	310	178	208	3	3
Gemeindestrassen	280	151	167	1	1
Privatstrassen	4	1	1	0	0
Andere (Parkplätze, Vorplätze etc.)	45	7	9	0	0
Total	639	337	385	4	4

Tabelle 7: Polizeilich registrierte Unfälle von 2000 bis 2010

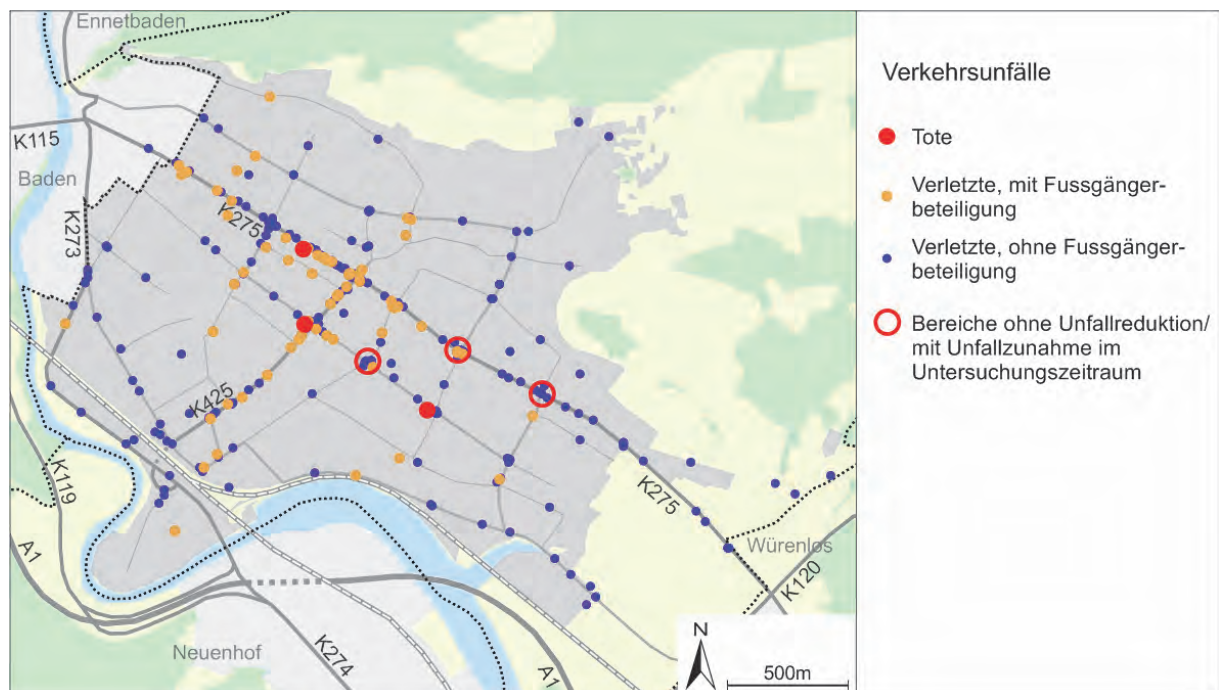


Abbildung 19: Unfälle in der Gemeinde Wettingen

Im untersuchten Zeitraum gab es 4 Tote, davon waren zwei Fussgänger (einer an der Landstrasse, der andere beim Knoten Zentral- / Halbartenstrasse). Häufungen von Fussgängerunfällen ereigneten sich vor allem auf der Landstrasse, der Alberich Zwysigstrasse, der

Zentralstr., der Staffelstr., der Mattenstrasse und der Bahnhofstrasse. Die Unfälle wurden häufig im Bereich von Knoten beobachtet.

Bei vielen Knoten hat sich gezeigt, dass die Unfallzahlen in der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraums geringer waren als in der ersten Hälfte. Lediglich bei den drei in der Abbildung 19 markierten Knoten hat die Unfallhäufigkeit nicht abgenommen oder zugenommen.

Der Verlauf der Anzahl Unfälle innerhalb der untersuchten 11 Jahre zeigt, dass sich die Unfälle praktisch halbiert haben (Abbildung 20). Der Verlauf der Anzahl Unfälle auf den Kantons- und Gemeindestrassen verläuft parallel.

Mögliche Erklärungen für die starke Abnahme der Anzahl Unfälle sind unter anderem Strassenerneuerungen auf der Landstrasse, Zentralstrasse, Alberich Zwysigstrasse, Scharenstrasse, Bahnhofstrasse sowie weitere punktuelle Massnahmen an der Landstrasse.

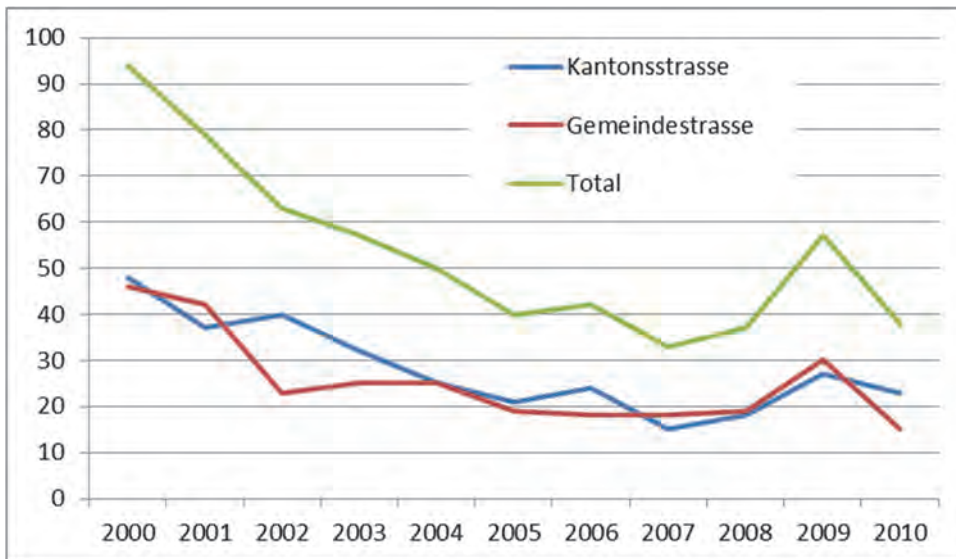


Abbildung 20: Entwicklung der Anzahl Unfälle auf den Kantons- und Gemeindestrassen von 2000 bis 2010

Bei der Anzahl der Verletzten und Toten kann auf der Kantonsstrasse ebenfalls ein Trend zur Abnahme festgestellt werden, auf den Gemeindestrassen ist die Zahl jedoch ungefähr in der gleichen Grössenordnung geblieben (Abbildung 21). Ähnliches gilt auch für die Zahl der verletzten und toten Fussgänger (Abbildung 22).

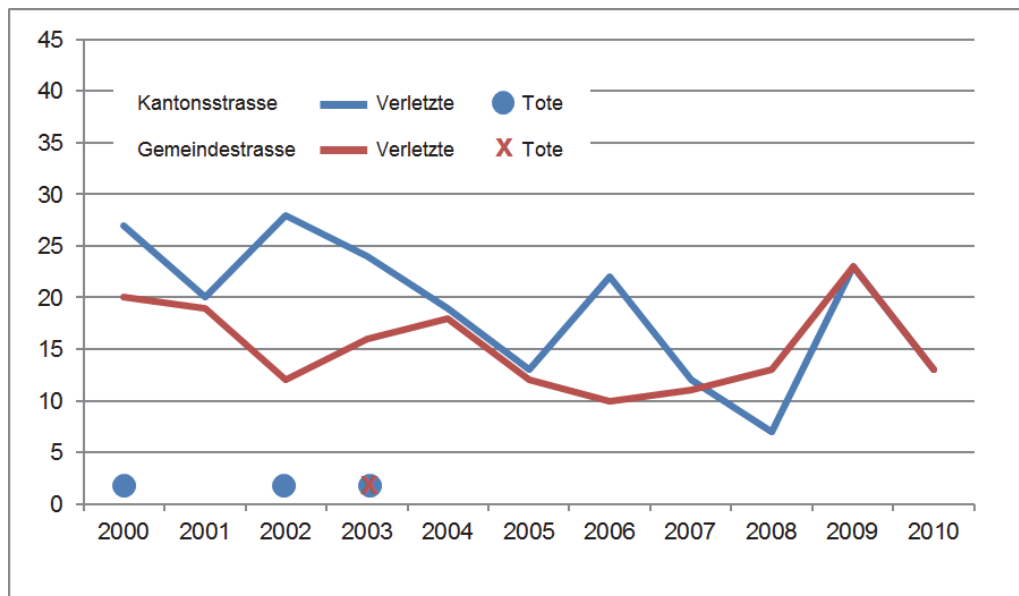


Abbildung 21: Entwicklung der Anzahl Verletzter und Toter bei Unfällen auf Kantons- und Gemeindestrassen von 2000 bis 2010

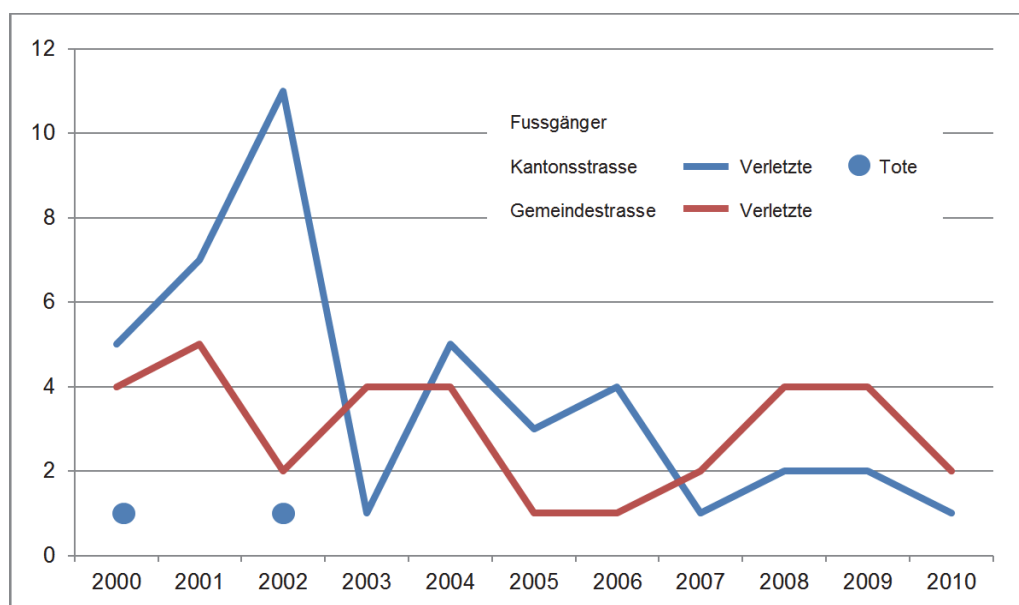


Abbildung 22: Entwicklung der Anzahl verletzter und toter Fussgänger auf Kantons- und Gemeindestrassen zwischen 2000 und 2010

Interessant sind auch Auswertungen an der Landstrasse im Abschnitt zwischen Staffel- und Alberich Zwyssigstrasse. 1995 wurden an der Alberich Zwyssigstrasse ein provisorischer Kreisel und eine Busspur erstellt; 1998 wurde diese unfallträchtige Busspur wieder rückgebaut. Im Jahr 2005 schliesslich wurden auf diesem Abschnitt der Landstrasse weitere Massnahmen realisiert, welche die Sicherheit verbessern sollten (2x Kreisel, Mittelinseln bei Fussgängerstreifen, verlängerte Parkfelder).

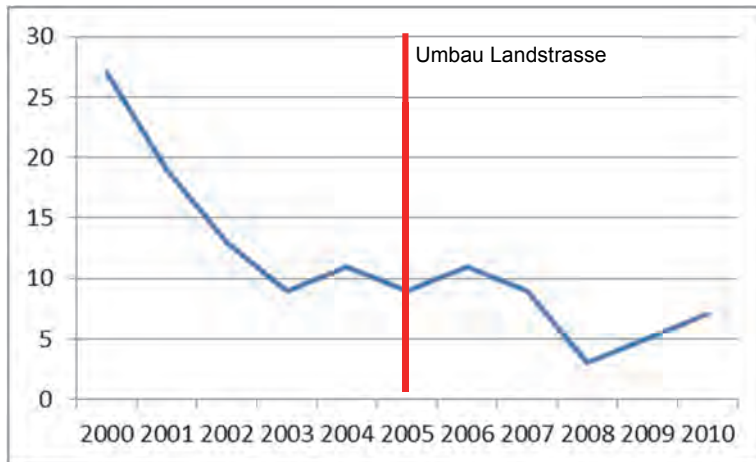


Abbildung 23: Entwicklung der Anzahl Unfälle im Bereich Landstrasse Zentrum

In Abbildung 23 ist ersichtlich, wie die 1995 und 1998 eingeleiteten Massnahmen zu greifen begannen und sich die Unfälle danach auf einem tieferen Niveau eingependelt haben.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der Anzahl Unfälle auf der gesamten Landstrasse und im sanierten Bereich.

	Landstrasse gesamt		Landstrasse sanierter Abschnitt		Landstrasse ausserhalb saniertem Abschnitt	
	2000 - 2004	2006 - 2010	2000 - 2004	2006 - 2010	2000 - 2004	2006 - 2010
Anzahl Unfälle total	131	80	73	32	58	48
davon Unfälle mit Fussgängern	17	10	10	3	7	7
Anzahl Verletzte	89	60	39	23	50	37
davon Anzahl verletzte Fussgänger	19	10	9	3	10	7
Anzahl Tote	1	0	1	0	0	0
Höhe Sachschaden	630000	520000	230000	120000	400000	400000

Tabelle 8: Unfallentwicklung auf der gesamten Landstrasse, dem sanierten Abschnitt zwischen Staffel- und Alberich Zwysigstrasse und dem Bereich ausserhalb

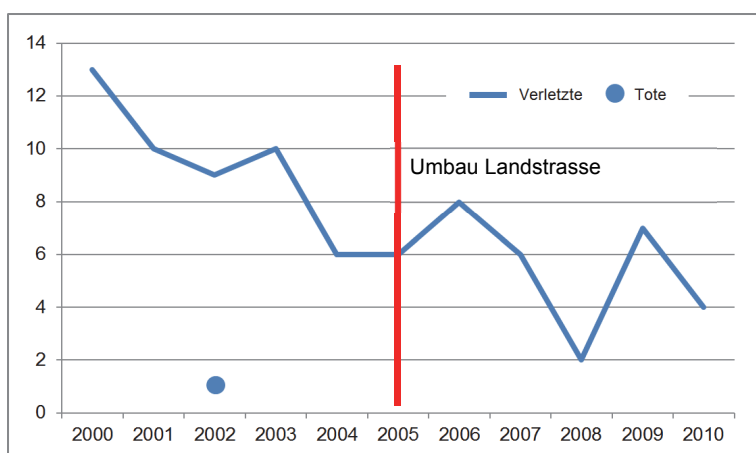
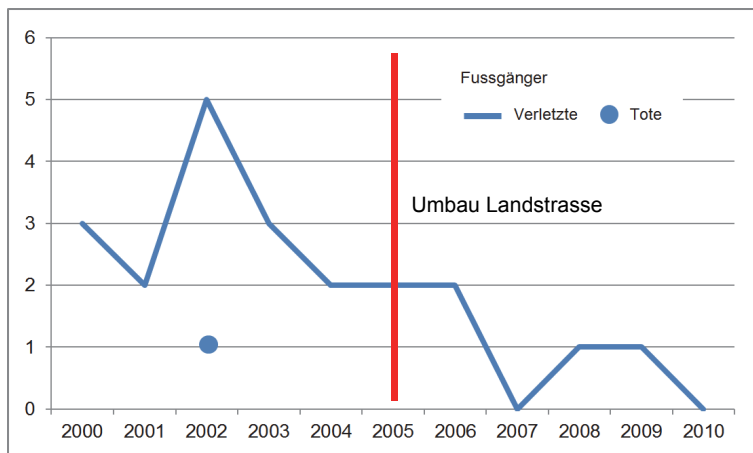


Abbildung 24: Entwicklung der Anzahl Verletzter und Toter im Bereich Landstrasse Zentrum

Abbildung 24 zeigt die Entwicklung der Anzahl Verletzten und Toten an der Landstrasse im Zentrum für den gleichen Zeitraum. Es ist ebenfalls ersichtlich, dass die Anzahl der Verletzten und Toten abgenommen hat. Die Abnahme hat jedoch bereits vor dem Umbau der Landstrasse begonnen.



Bei der Anzahl der verletzten und toten Fussgänger (Abbildung 25) scheint hingegen ein Zusammenhang mit den Umbaumassnahmen vorhanden zu sein. Nach dem Umbau ging die Zahl der verletzten und toten Fussgänger zurück.

Abbildung 25: Entwicklung der Anzahl verletzter und toter Fussgänger im Bereich Landstrasse Zentrum

Die Entwicklung der Unfallzahlen in den Gebieten, in welchen im Jahr 2001 Tempo 30 eingeführt wurde, deutet darauf hin, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung einen positiven Effekt punkto Sicherheit hat. In einer Untersuchung³² an der ETH Zürich hat sich gezeigt, dass die Anzahl der Unfälle bei Einführung von Tempo 30 leicht und die Anzahl der Verletzten etwas stärker abnimmt. Vor allem für Velofahrer ist die Einführung von Tempo 30 gemäss der Untersuchung eine deutliche Verbesserung.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Durch die Einführung von Tempo-30-Zonen in fast allen Wohngebieten dürfte die Anzahl Unfälle weiter sinken.

Schulwege und Fussgängerstreifen werden laufend optimiert (Querungshilfen (unter anderem an der Landstrasse), Beleuchtung, etc.).

Konflikte / Herausforderungen

Da auf den Gemeindestrassen keine Abnahme der Anzahl Verletzter und Toter beziehungsweise der verletzten und toten Fussgänger festgestellt werden kann, müssen dort weitere Bestrebungen unternommen werden, um die Unfallgefahr zu verringern. Dabei kann der Abschnitt Landstrasse Zentrum als Vorbild genommen werden, weil sich dort ein positiver Effekt einstellte.

³² Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit; H.P. Lindenmann, Th. Koy, IVT ETH Zürich; September 2000

Während einige Punkte mit Unfallhäufung dank geeigneter Massnahmen beseitigt werden konnten, hat sich im Untersuchungszeitraum an den Knoten Zentralstrasse / Bahnhofstrasse, Landstrasse / Märzengasse / Jurastrasse und Landstrasse / Halbartenstrasse die Zahl der Unfälle nicht verringert beziehungsweise zugenommen.

Die zu erwartende Zunahme des Verkehrs erhöht das Risiko für Unfälle wieder.

3.3 Verkehrsmanagement / Modal Split

3.3.1 Verkehrsmanagement

Ausgangslage

In den letzten zehn Jahren hat auch die Verkehrsbelastung deutlich stärker als erwartet zugenommen. Das Strassennetz im Grossraum Baden-Wettingen ist zu Verkehrsspitzenzeiten am Morgen und am Abend ausgelastet beziehungsweise überlastet. Die Folge davon sind Staus, Ausweichverkehr und Behinderungen der Busse des öffentlichen Verkehrs.

Das Verkehrsmanagement Baden-Wettingen soll dazu beitragen, den Verkehrsablauf optimaler zu gestalten. Vier Stossrichtungen sind dabei zentral:

- Steuern: Massnahmen an Knoten und Objekten
- Leiten: Massnahmen längs einer Strassenstrecke
- Lenken: Beeinflussung Routenwahl im Netz
- Informieren: Information über den Verkehrszustand

Mit dem Verkehrsmanagement ist vorgesehen, nur so viele Fahrzeuge in den Perimeter des Verkehrsmanagements zu lassen, wie das Verkehrsnetz auch bewältigen kann. Bei Staubildung im Zentrum wird der Zugang auf den grossen Einfallsachsen vorübergehend eingeschränkt.

Das Verkehrsmanagement für den Grossraum Baden-Wettingen ist momentan in Bearbeitung, jedoch ist die Umsetzung noch nicht vollzogen.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Mit dem regionalen Verkehrsmanagement Baden-Wettingen wird auf der wichtigen Einfallssache von Südosten nach Wettingen (Landstrasse) und auf der potenziellen Ausweichroute (Tägerhardstrasse) der Verkehrszufluss dosiert. Die Lage der Pfortneranlagen in Wettingen sind in Anhang 5: Teilplan Motorisierter Individualverkehr ersichtlich. Mit diesen Massnahmen ist das Leistungsangebot auf den Strassen definiert, es kann also nicht mehr Verkehr aufgenommen werden, als das Verkehrsmanagement zulässt.

Es ist anzunehmen, dass dank dem Verkehrsmanagement die Attraktivität der Kantonsstrassen für den Transitverkehr reduziert und der Verkehr verstetigt wird. Der Verkehr innerhalb des Siedlungsgebiets wird verflüssigt.

Mit dem Verkehrsmanagement werden die Staus möglichst aus den Zentren in die dafür vorgesehenen Stauräume in weniger empfindlichen Abschnitten verschoben. In diesen Abschnitten soll dann auch der öffentliche Verkehr bevorzugt werden.

Beim Knoten Brückenkopf Ost werden im Rahmen des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen Massnahmen ausgeführt, um die Beziehung Ennetbaden - Neuenhof / A1 zu beschleunigen. Insgesamt bringen die Massnahmen eine Leistungssteigerung beim Knoten Brückenkopf Ost.

Nach Umsetzung der Massnahmen kann von Ennetbaden (von Norden her) beim Brückenkopf Ost zu den Hauptverkehrszeiten nicht mehr links in Richtung Wettingerstrasse / Landstrasse abgebogen werden. Dies bedeutet zumindest für den Zielpunkt Landstrasse Zentrum Ausweichverkehr über die Schartenstrasse.

Längerfristig soll gemäss Richtplan der Brückenkopf Ost niveaufrei ausgebaut werden.

Für den öffentlichen Verkehr werden bei mehreren Knoten (Landstrasse / Otelfingerstrasse, Landstrasse / Märzengasse, Landstrasse / Schönaustrasse) Priorisierungsmassnahmen ausgeführt, um die Behinderungen des ÖV durch den MIV zu minimieren. Die Gemeinde Wettingen lehnt eine Busbevorzugung beim Knoten Landstrasse / Märzengasse ab.

Konflikte / Herausforderungen

Die verkehrslenkenden Massnahmen beim Knoten Brückenkopf Ost führen zu Ausweichverkehr auf den Achsen Schartenstrasse / Märzengasse und Seminar- / Schwimmbadstrasse sowie auf der Tägerhard-, Halbarten-, Scharten-, Zentral- und Alberich Zwysigstrasse. Vor allem der Zusatzverkehr auf den Gemeindestrassen Schartenstrasse und Märzengasse ist für Wettingen eine negative Konsequenz aus dem Verkehrsmanagement.

Bei den Knoten Brückenkopf Ost, Kloster und Furttal ist mit Überlastung zu rechnen (Prognose 2015). Die Pfortnerung verschlechtert zudem die MIV-Erreichbarkeit von Osten her (Autobahn, Würenlos, Furttal). Von Ennetbaden und vom Aaretal her ist die Landstrasse nach Umsetzung der Massnahmen beim Brückenkopf Ost nur über die Schartenstrasse erreichbar.

Die Busbevorzugungen Märzengasse und Schönaustrasse dürfen nicht als Zwischenpfortnerung mit Staufolge innerhalb des Siedlungsgebiets missbraucht werden.

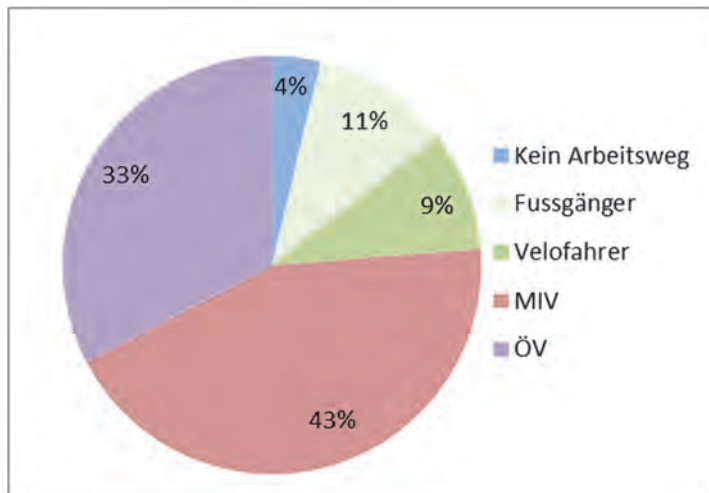
Beim Brückenkopf Ost ist in Fahrtrichtung Baden weiterhin mit einer Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch den MIV zu rechnen.

Grosse Verkehrserzeuger wie Landstrasse (EZ (Einkaufszentrum) und FM (Fachmarkt) >10'000m²), Bahnhof (EZ < 10'000m², FM < 7'000m²) und Jura- / Tägerhardstrasse (EZ <7'000m², FM >7'000m²) liegen innerhalb des Perimeters des Verkehrsmanagements, weshalb der erzeugte Verkehr kaum beeinflusst werden kann.

3.3.2 Modal Split

Ausgangslage

Pendler ist der Mensch, insofern er vom Wohnort aus für Arbeit, Schule oder Studium regelmässig einen Weg zurückzulegen hat.



Gemäss dem Informationssystem des Bundes zu Pendlern und Verkehrsmitteln³³ benutzen knapp 60% der Pendler in Wettingen die öffentlichen Verkehrsmittel, gehen zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit. Über 40% benutzen das Auto.

Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl der Zu- und Wegpendler von Wettingen im Jahr 2000

	Gesamt	Kein Arbeitsweg	Zu Fuss	Velo	Mofa	Motorrad, Roller	Personenwagen	Werkbus / Schulbus	Eisenbahn	Postauto, Tram, Bus	anderes Verkehrsmittel
Wegpendler	6'921	0	92	336	21	60	3'389	111	1'928	980	4
Zupendler	5'696	0	84	173	46	75	3'019	120	1151	1'017	11
Gemeindeintern	4'741	648	1'688	1'110	32	41	881	55	0	277	9
Total	17'358	648	1'864	1'619	99	176	7'289	286	3'079	2'274	24

Tabelle 9: Verkehrsmittelwahl der Zu- und Wegpendler von Wettingen im Jahr 2000

³³ Räumliches Informationssystem zu den Pendlern und Verkehrsmitteln, 1990 und 2000
<http://www.media-stat.admin.ch/stat/pendler>

Insgesamt gibt es in der Gemeinde Wettingen rund 17'400 Pendler, wovon 4'700 gemeindeintern, 6'900 Wegpendler und 5'700 Zupendler sind.

4% der Wetteringer haben keinen Arbeitsweg (Wohnort entspricht Arbeitsort). Im Kanton Aargau liegt der Anteil der Beschäftigten ohne Arbeitsweg bei 7%.

20% der Pendler fährt mit dem Velo (9%) oder geht zu Fuss (11%) zur Arbeit. Im Vergleich zum Kanton ist dieser Wert leicht unterdurchschnittlich.

43% der Pendler sind mit dem Auto unterwegs. Der Kanton weist mit 48% MIV-Pendlern einen höheren Anteil auf. Von den Wegpendlern von Wettingen ist ziemlich genau die Hälfte mit dem Auto unterwegs, bei den Zupendlern sind es 55%. Innerhalb der Gemeinde sind es immerhin 20%.

33% der Pendler benutzt die öffentlichen Verkehrsmittel, dies ist im Vergleich mit dem Kanton deutlich über dem Schnitt. Im Kanton benutzen nur 21% die öffentlichen Verkehrsmittel, um den Arbeitsplatz zu erreichen.

Trotz gut ausgebautem Radwegnetz in der Region sind gut zwei Drittel der Pendlerfahrten mit dem Velo gemeindeintern.

In Abbildung 27 ist der Vergleich des Modal Splits der Pendler mit anderen Gemeinden und Regionen in der Schweiz ersichtlich. Baden weist vor allem einen höheren Anteil von ÖV-Pendlern zu Lasten des Langsamverkehrs auf. Der Vergleich mit Zofingen und Oftringen (ähnliche Konstellation wie Baden-Wettingen, jedoch nur gut halb so gross) zeigt, dass in Wettingen der ÖV-Anteil einiges höher, der LV jedoch eher weniger stark vertreten ist. Der MIV hat in Wettingen viel weniger Gewicht als in Oftringen.

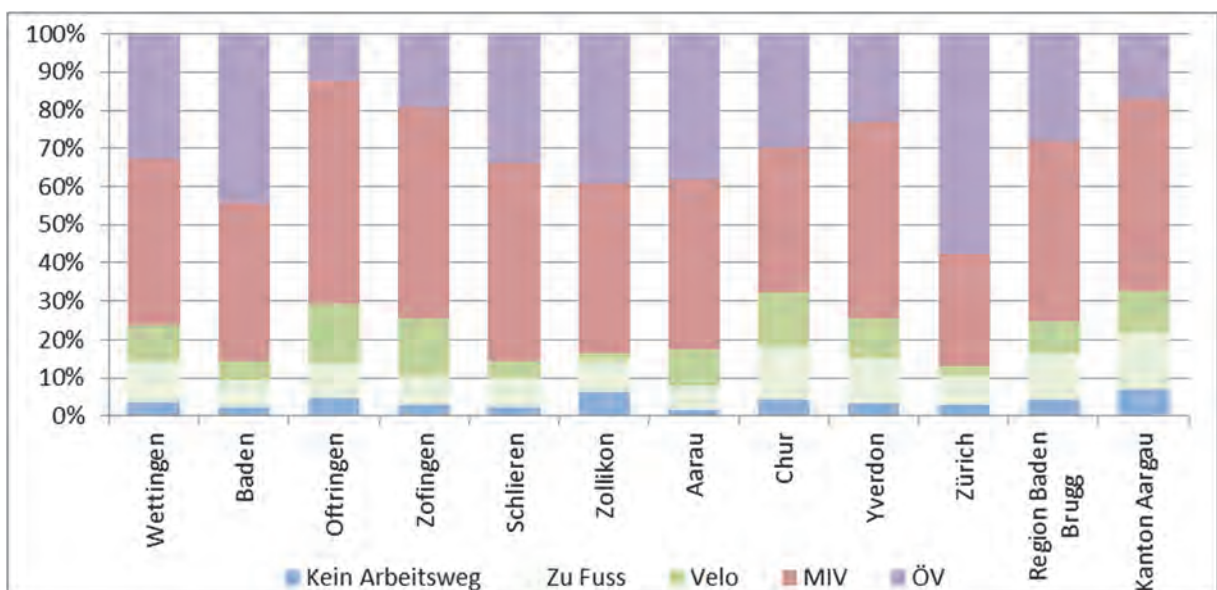


Abbildung 27: Verkehrsmittelwahl der Pendler in verschiedenen Gemeinden und Regionen im Jahr 2000

Generell zeigt der Vergleich mit anderen Gemeinden der Schweiz mit ähnlichen Einwohnerzahlen, dass in Wettingen die ÖV-Anteile zu Gunsten eines höheren Anteils des Langsamverkehrs geringer sind (Baden, Schlieren, Zollikon und Aarau), der MIV-Anteil jedoch ist in diesen Gemeinden mindestens gleich hoch wie in Wettingen.

Die Stadt Zürich weist eine stark auf den ÖV ausgerichtete Mobilität auf. Der ÖV-Anteil liegt bei beinahe 60%, demgegenüber ist der LV-Anteil nur halb so hoch wie in Wettingen.

Auf Grund des geänderten Erhebungssystems bei der Volkszählung 2010³⁴ (basierend auf einer Stichprobe, keine Vollerhebungen mehr) sind Aussagen auf Gemeindeebene nicht mehr möglich. Die Veränderungen zwischen 2000 und 2010 für den Bezirk Baden sind nachfolgend erläutert.

- Der Anteil der Nichtpendler hat von 5% auf 1% abgenommen.
- Der Anteil der Pendler zu Fuss ist von 13% auf 7% zurückgegangen.
- Der Anteil der velofahrenden Pendler ist konstant bei 6% geblieben.
- Der Anteil der MIV-Pendler hat von 49% auf 53%, jener der ÖV-Pendler von 27% auf 33% zugenommen.
- Im Durchschnitt werden die Arbeitswege immer länger.

Die Pendlerstruktur dürfte sich in Wettingen zwischen 2000 und 2010 in eine ähnliche Richtung entwickelt haben.

Die Auswertung des Mikrozensus 2010 zeigt für Wettingen die folgenden Anteile der einzelnen Verkehrsträger an der gesamten Mobilität (Anteil der Etappen, welche jeweils mit einem der Verkehrsmittel zurückgelegt werden):

- MIV: 36.0%
- ÖV: 12.8%
- Veloverkehr: 6.4%
- Fussverkehr: 44.8%

Ferner liegt der Anteil der autofreien Haushalte bei 22.4%.

Die Daten sind jedoch nicht so einfach mit denjenigen von 2000 vergleichbar, da die Erhebungs- und Auswertungsmethoden unterschiedlich waren.

³⁴ Volkszählung - Bevölkerungs- und Pendlerstatistik 2010; Statistik Aargau; 21. April 2013

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Die Zahl der Nichtpendler und derjenigen, welche den Arbeitsweg zu Fuss zurücklegen, wird weiter sinken. Die durchschnittlichen Pendlerdistanzen werden weiter zunehmen.

Auf längere Sicht ist auch zu erwarten, dass der Anteil der ÖV-Pendler zunimmt, dafür die Zahl der MIV-Pendler eher abnehmen wird.

Konflikte / Herausforderungen

Bei den Zupendlern ist momentan der Anteil der Autobenützer grösser als bei den Wegpendlern. Dies lässt darauf schliessen, dass die Wohngebiete eher besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind als die wichtigen Arbeitszentren oder die Zupendler weniger ÖV-Affinität haben. (obwohl die Buslinie 12 inzwischen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit der wichtigen Arbeitszentren mit dem ÖV geführt hat).

3.4 Mobilitätsmanagement

Ausgangslage

Mit badenmobil³⁵ ist eine Mobilitätsplattform für die Region vorhanden. Sie richtet sich unter anderem an die Bevölkerung von Wettingen und ist daher insbesondere geeignet, die ihr zugewiesenen Informationsaufgaben abzudecken. Aargaumobil³⁶ ist ein kantonales Angebot. Diese vermitteln u.a. Informationen rund um die Mobilität. Die Zielgruppen von aargaumobil sind Gemeinden und Unternehmen und nicht direkt die Bevölkerung. Eine Beurteilung der eigenen Mobilität kann mit Hilfe der Webseite zum Mobilitätsdurchblick³⁷ vorgenommen werden.

Die Gemeinde Wettingen unterstützt die Betreuung der regionalen Plattform und stellt sicher, dass die für die Gemeinde relevanten Mobilitätsinformationen gebührend in der regionalen Mobilitätsplattform berücksichtigt werden. Mit dem Link auf der Website von Wettingen³⁸ wird die regionale Mobilitätsplattform bereits bei der Wettinger Bevölkerung beworben.

Ein Faltblatt mit regionalen Mobilitätsinformationen, Mobilitätsfächer genannt, ist vorhanden und wird von badenmobil vertrieben. Die Gemeinde Wettingen stellt den Mobilitätsfächer den Neuzuziehenden und der ansässigen Bevölkerung zu.

Mobilitätsmanagements erfolgten bisher primär bei stark verkehrserzeugenden Anlagen (z. B. Tägipark) oder bei Grossveranstaltungen (z. B. Baumesse).

³⁵ Badenmobil: Plattform zur Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität; www.badenmobil.ch

³⁶ Aargaumobil - Mobilitätsplattform des Kantons Aargau zur Förderung des Mobilitätsmanagements in Gemeinden und für Unternehmen; www.aargaumobil.ch; Zugriff: 22.05.2013

³⁷ Mobilitätsdurchblick - Plattform zum Testen der Mobilität hinsichtlich Kosten, Zeitaufwand, Gesundheit, Umwelt, Sicherheit und Komfort; www.mobilitaetsdurchblick.ch; Zugriff: 22.05.2013

³⁸ Homepage der Gemeinde Wettingen: www.wettingen.ch

Der Trend zum Carsharing ist in Deutschland ungebrochen³⁹, in der Schweiz dürfte die Entwicklung ähnlich sein. Kunden von Carsharing-Angeboten (in der Schweiz vor allem Mobility) benutzen die Fahrzeuge vor allem für kürzere Strecken. Sie fahren weniger oft mit dem Mobility-Auto, als Fahrzeughalter mit dem eigenen Fahrzeug unterwegs sind.

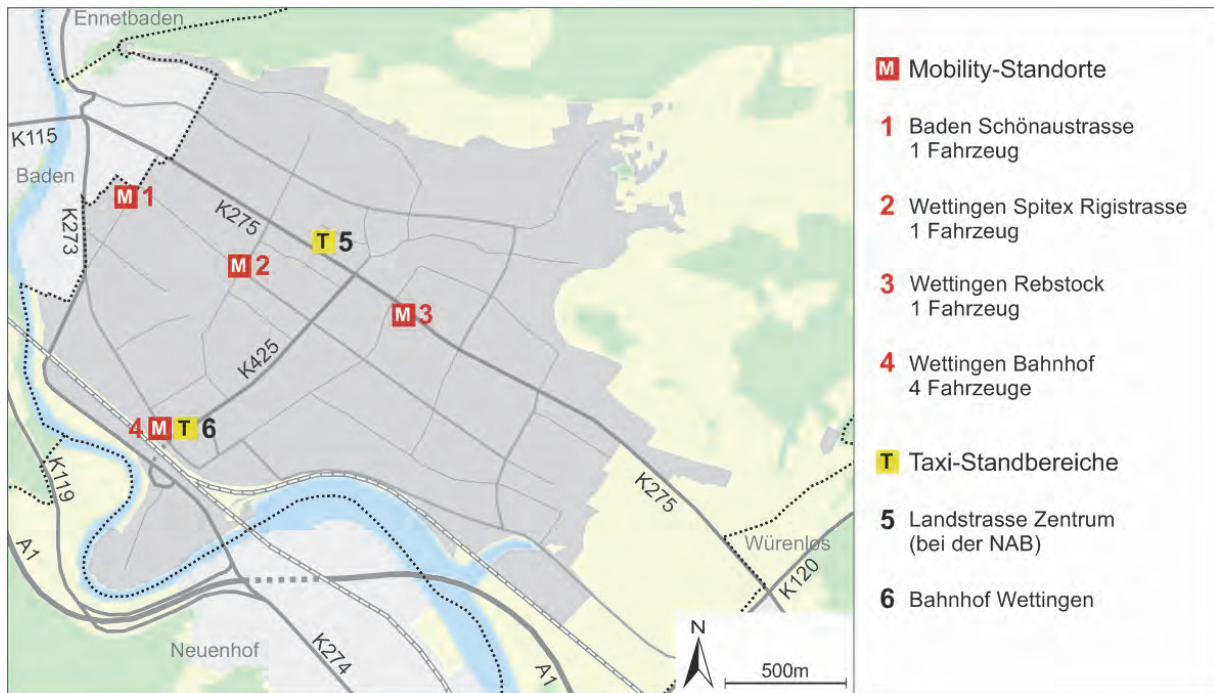


Abbildung 28: Mobility-Standorte in Wettingen (Quelle: AGIS)

In Wettingen stehen der Bevölkerung insgesamt 7 Mobility-Fahrzeuge an 4 verschiedenen Standorten (Abbildung 28) zur Verfügung. Beim Bahnhof Wettingen befinden sich 4 Fahrzeuge, bei den anderen drei Standorten je eines. Der Norden und Südosten der Gemeinde sowie das Zentrum an der Landstrasse verfügen über keine Mobilitätsstandorte. Zudem ist die Grösse der Fahrzeugflotte (ausser am Bahnhof) sehr bescheiden.

Den Taxibetreibern stehen zwei Standbereiche im Zentrum der Landstrasse und am Bahnhof zur Verfügung.

³⁹ Aktuelle Entwicklungen im Bereich Carsharing - Fluch oder Segen für Verkehrsbetriebe?; Jochen Harding; Erschienen in: Strassenverkehrstechnik, 57. Jahrgang April 2013

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Das Mobilitätsmanagement wird in Zukunft stufengerecht in Planungsprozessen verankert.

Die Nachfrage nach Carsharing wird weiter steigen. Für Wettingen bedeutet dies, dass Mobility seine Flotte in der Gemeinde eher noch ausbauen dürfte.

Mit der zu erwartenden Verlängerung der Pendlerdistanzen wird die kombinierte Mobilität an Wert gewinnen. Lange Distanzen werden am häufigsten mit dem MIV oder dem Zug zurückgelegt. Da auf den Strassen zu den Stosszeiten kaum mehr Kapazität vorhanden ist, wird vor allem die Verknüpfung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs mit dem Langsamverkehr immer wichtiger.

Konflikte / Herausforderungen

Die Mobilitätsplattformen sind noch zu wenig bekannt.

Die Konsequenzen des Mobilitätsverhaltens (Infrastrukturerrstellungs- und -unterhaltskosten, Umweltbelastung, Gesundheits- und Staukosten, etc.) sind der breiten Bevölkerung noch zu wenig bewusst.

Wenn die Verknüpfungspunkte der Verkehrsträger ÖV und LV nicht gut aufeinander abgestimmt sind oder mit grossen Zeitverlusten zu rechnen ist, werden vermehrt längere Pendlerdistanzen mit dem Auto gefahren.

Bei der Planung von grösseren Überbauungen (verdichtet gegenüber heute) ist mit einer Zunahme von Verkehr zu rechnen, wenn die Mobilität nicht bereits im Planungsprozess genügend berücksichtigt wird.

3.5 Motorisierter Individualverkehr

3.5.1 Basisverkehrsnetz

Ausgangslage

Wettingen ist gut ans National- und Kantonsstrassennetz angeschlossen (Abbildung 29).

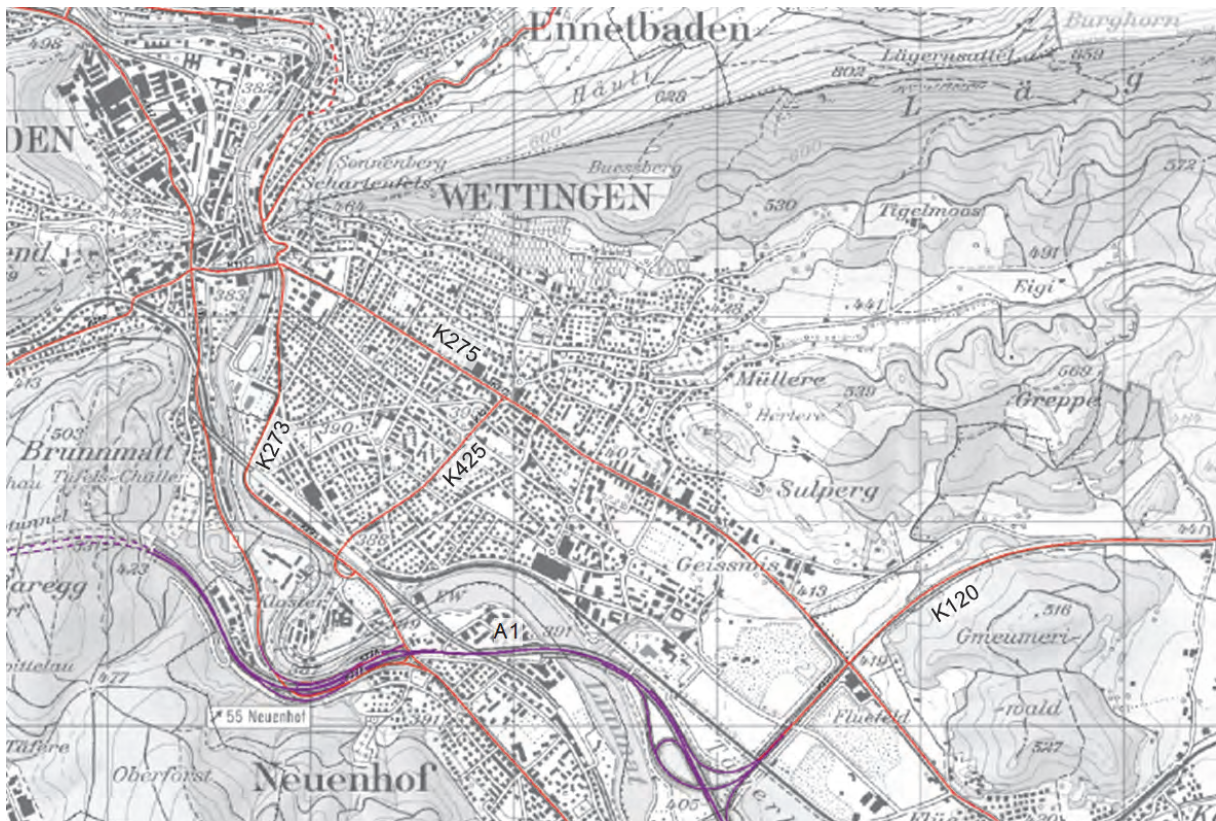


Abbildung 29: Auszug aus dem National- und Kantonsstrassennetz (Quelle: AGIS)

Im Süden der Gemeinde verläuft die Nationalstrasse A1 von Nordwesten Richtung Südosten. Die beiden Autobahnanschlüsse Neuenhof und Wettingen Ost liegen im Gemeindegebiet respektive direkt bei der Grenze.

Die Kantonsstrasse K275 (Landstrasse) sowie die K425 (Alberich Zwysigstrasse), welche das Gemeindegebiet südlich der Landstrasse in zwei Gebiete teilt, bilden das Basisverkehrsnetz der Gemeinde. Ergänzt werden sie von der K273 (Schwimmbadstrasse) im Westen der Gemeinde und der K120 (Furtalstrasse), welche im Südosten der Gemeindegrenze entlang führt, auf dem Boden der Gemeinde Würenlos. Der Autobahnanschluss Neuenhof kann von Wettingen her via K425 / K273 erreicht werden, für den Anschluss Wettingen Ost wird via K275 / K120 gefahren.

Die Knoten Schulhausplatz und Brückenkopf Ost (Stadt Baden) sind für das gesamte regionale Verkehrsnetz leistungsbestimmend.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Die Autobahn A1 zwischen Baden und Zürich wird gemäss dem Bericht Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz⁴⁰ als Engpass der Stufe 3 (höchste Stufe) prognostiziert.

Konflikte / Herausforderungen

Der Engpass auf der A1 wird den Druck auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz erhöhen. Es besteht das Risiko, dass der Verkehr auf den Strassen durch Wettingen zunimmt (dies sollte durch das Verkehrsmanagement möglichst verhindert werden).

Der Verkehr aus dem unteren Aaretal und dem Raum Limmattal / Zürich führt mitten durch das Agglomerationszentrum Baden-Wettingen. Dies führt zu starken Behinderungen auf dem Verkehrsnetz.

3.5.2 Grob- und Feinerschliessung

Ausgangslage

Gegenüber dem Richtplan von 1999 bestehen verschiedene Strassenzüge, die eine geänderte Bedeutung aufweisen (z. B. auf Grund der DTV-Belastung, Entwicklungsplanungen). Die Strassenzüge, welche auf Grund dieser veränderten Bedeutung auf- beziehungsweise abklassiert werden sollten, sind in Abbildung 30 ersichtlich.

⁴⁰ Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz; UVEK; Bern, 17.09.2010

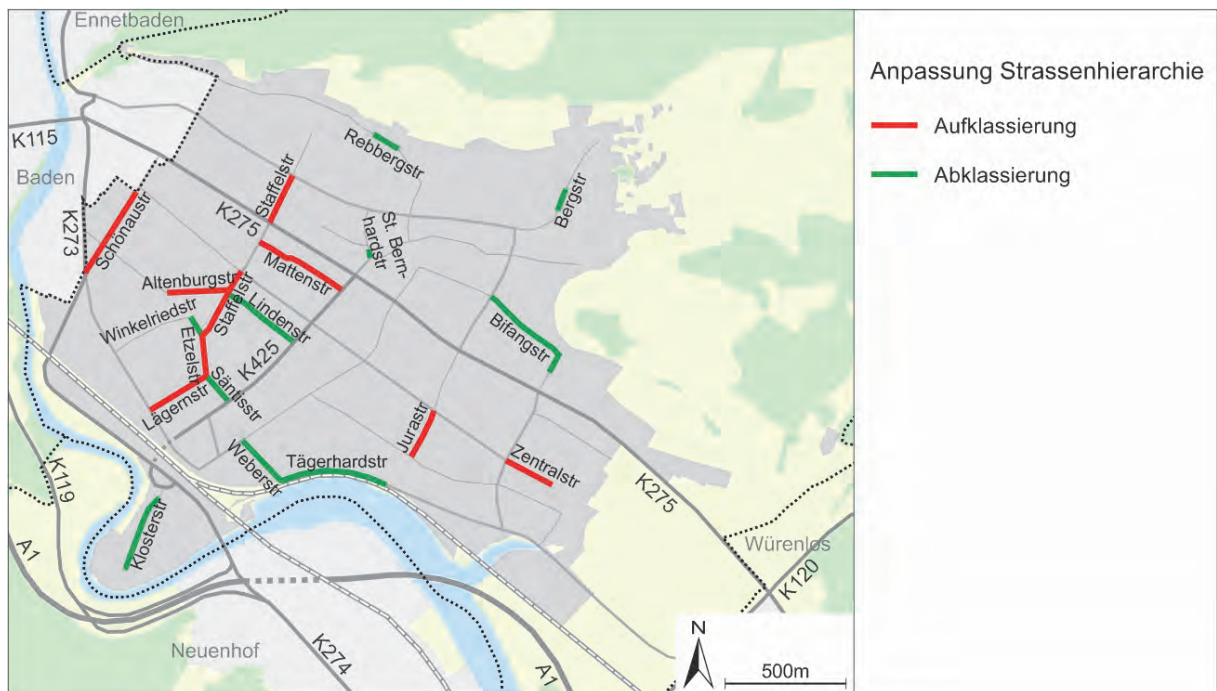


Abbildung 30: Auf- und Abklassierungen im Detailplan motorisierter Individualverkehr gegenüber dem Verkehrsrichtplan von 1999

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Es sind keine Entwicklungen geplant.

Konflikte / Herausforderungen

Es sind keine Konflikte oder Herausforderungen zu erwarten.

3.5.3 Verkehrsbelastung

Ausgangslage

Die Autobahn A1 im Bereich Wettingen zählt mit einem DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von 109'000 Fahrzeugen zu den meist frequentierten Strassenquerschnitten in der Schweiz.

Wie in Abbildung 31 ersichtlich ist, sind die Verkehrsbelastungen im Gemeindegebiet von Wettingen auf der Schwimmbadstrasse, der Landstrasse und der Alberich Zwyssigstrasse am grössten. Die Schwimmbadstrasse weist im Abschnitt zwischen dem Autobahnanschluss Neuenhof und dem Knoten Kloster einen DTV von 20'000 Fahrzeugen auf. Die Landstrasse ist im Nordwesten täglich mit 13'000 Fahrzeugen belastet, Richtung Südosten steigt die Be-

lastung auf über 16'000 Fahrzeuge. Die Alberich Zwysigstrasse weist einen DTV von rund 10'000 Fahrzeugen auf⁴¹.

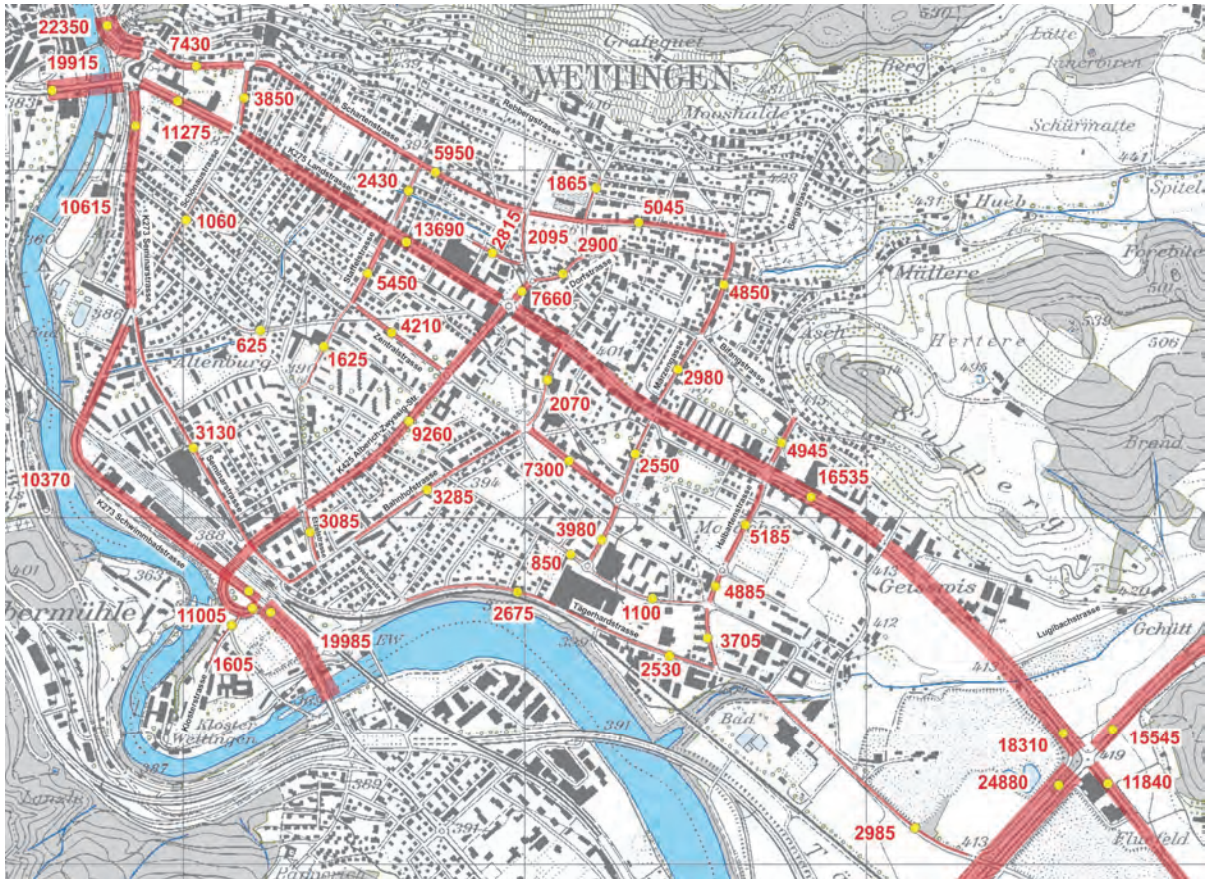


Abbildung 31: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2011 auf wichtigen Strassenabschnitten in Wettingen

Auf den Gemeindestrassen liegt die Belastung der grösseren Strassen bei mehreren tausend Fahrzeugen pro Tag. Die am stärksten belasteten Gemeindestrassen sind die Scharntenstrasse und die Alberich Zwysigstrasse nördlich der Landstrasse, auf der Südseite sind dies die Zentralstrasse, die Staffelstrasse und die Halbartenstrasse.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs durch Wettingen beträgt 20% (25% beim Schwerverkehr). Auf der Landstrasse, der Scharntenstrasse und der Schwimmbadstrasse sind die Anteile am höchsten.

⁴¹ Verkehrserhebungen 2011 im Rahmen des KGV und des VM Baden-Wettingen; Ballmer + Partner AG; Sept. 2011

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Gemäss Grundsätzen im kantonalen Richtplan soll in erster Linie die Landstrasse, zu einem späteren Zeitpunkt auch die Alberich Zwyssigstrasse und die Schwimmbadstrasse durch die Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) aufgewertet werden.

Auch in den Leitsätzen und Leitzielen der Gemeinde Wettingen (vgl. Kapitel 2.4.1) ist die Aufwertung von stark belasteten Strassenräumen zur Unterstützung des Charakters der Gartenstadt und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verankert.

Der Masterplan Landstrasse enthält neben der „guten Erreichbarkeit für alle“ eine 2. Leitlinie zur „hohen Aufenthaltsqualität“. Der Strassenraum soll in Abschnitten zwischen der Gemeindegrenze mit Baden und der Halbartenstrasse siedlungsorientiert gestaltet werden.

Die Massnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen werden zu veränderten Verkehrsflüssen auf den Strassen führen.

Konflikte / Herausforderungen

Höhere Belastungen auf der Landstrasse und anderen wichtigen Verkehrsachsen führen zur Zunahme der Lärm- und Luftbelastung sowie zu stärkerer Behinderung des öffentlichen Verkehrs.

Das Strassennetz ist in der Region Baden-Wettingen vielerorts (v.a. Knoten Schulhausplatz, Brückenkopf Ost, Furttal, Kloster) in den Verkehrsspitzenstunden ausgelastet oder überlastet. Dies bedeutet, dass für die zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten während den Abend- und Morgenspitzen keine Kapazitätsreserve auf den Strassen besteht.

3.5.4 Motorisierungsgrad

Ausgangslage

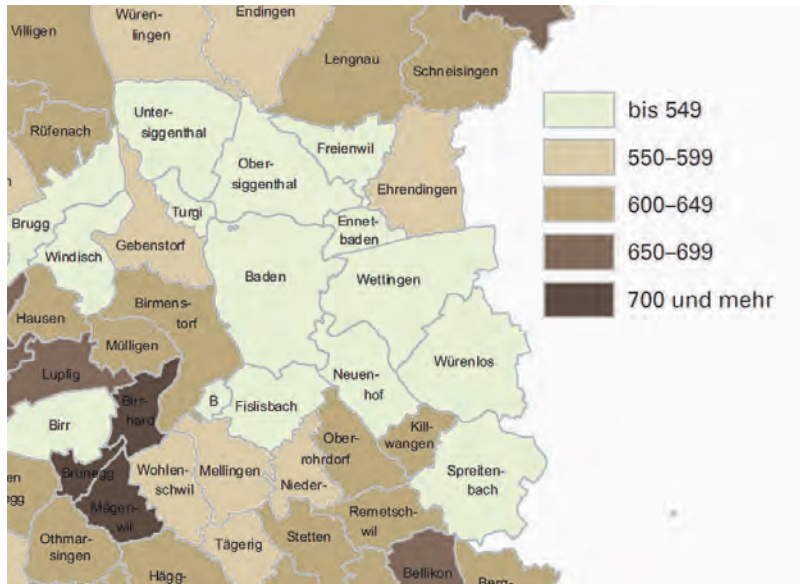


Abbildung 32: Motorisierungsgrad (Fz/1'000 E) 2014

Laut Motorfahrzeugstatistik 2014⁴² hat Wettingen 9'919 zugelassenen Personenwagen (Stand 30. September 2013). Mit 489 PW (Personenwagen) pro 1'000 Einwohner weist die Gemeinde einen geringeren Motorisierungsgrad im Vergleich mit dem Bezirk Baden (539 PW pro 1'000 Einwohner) und dem Kanton (581 PW pro 1'000 Einwohner) auf. Die Abnahme des Gesamtbestandes an Personenwagen gegenüber dem Vorjahr um 42 bedeutet gleichzeitig eine Abnahme des Motorisierungsgrades von 492 PW auf 489 PW pro 1'000 Einwohner. Zwischen 2005 und 2010 nahm der Motorisierungsgrad in der Gemeinde leicht ab, bis 2013 hat er wieder zugenommen und liegt trotz der Abnahme 2014 noch leicht höher als 2005.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Es wird davon ausgegangen, dass der Motorisierungsgrad ähnlich wie in den letzten Jahren etwa konstant bleiben oder höchstens leicht zunehmen wird. Mit der Zunahme der Einwohner nimmt deshalb auch die Anzahl der Fahrzeuge zu.

⁴² Motorfahrzeugstatistik 2014, Statistik Kanton Aargau, November 2014

Konflikte / Herausforderungen

Zusätzliche Fahrzeuge in Folge wachsender Bevölkerung finden, wie bereits erwähnt, kaum Platz im während Stosszeiten ausgelasteten beziehungsweise überlasteten Verkehrsnetz.

3.5.5 Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Ausgangslage

In knapp der Hälfte der Quartiere wurden bereits im Jahr 2001 Tempo-30-Zonen realisiert (Abbildung 33, hellblaue Gebiete). Der Bahnhofplatz wurde im Jahr 2012 in eine Begegnungszone umgestaltet (grün). Im Jahr 2014 wurde in der Gemeinde in fast allen noch nicht verkehrsberuhigten Wohnquartieren Tempo 30 eingeführt (dunkelblaue Gebiete).

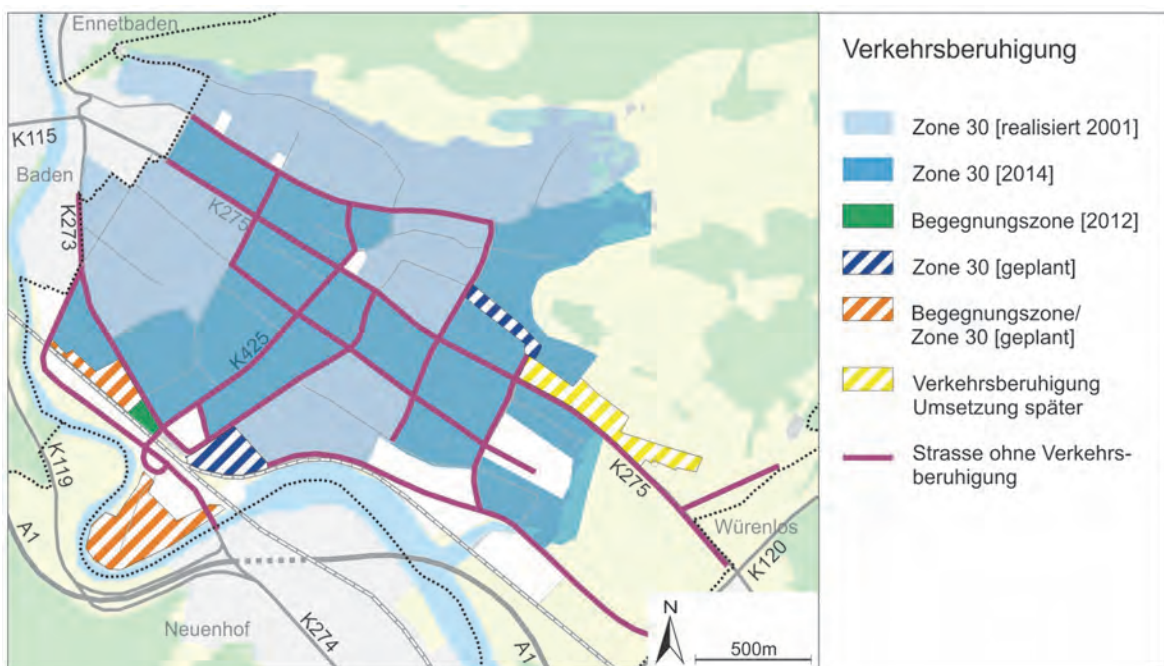


Abbildung 33: Realisierte und geplante Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Wettingen

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Auf den Kantonsstrassen sowie auf den wichtigsten Gemeindestrassen wird der Verkehr nicht beruhigt. Auf diese Weise wird der Verkehr weg von den Wohnquartieren mit kleinen Strassen (verkehrsberuhigt) gelenkt und auf wenigen grösseren Strassen (nicht verkehrsberuhigt) kanalisiert.

Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den schraffiert dargestellten Gebieten Klosterhalbinsel, Freiquartier, Bifangstrasse, östliche Landstrasse sowie nordwestlich des Bahnhofs sind Bestandteil von separaten Planungen.

Sollten sich die in der Abbildung 33 weiss eingezeichneten Schilde städtebaulich weiterentwickeln, so ist jeweils eine Ausscheidung von T30-Zonen zu prüfen.

Konflikte / Herausforderungen

Es sind keine Konflikte oder Herausforderungen zu erwarten.

3.5.6 Erschliessungskonzept Landstrasse

Ausgangslage

Im Rahmen der Stärkung der Landstrasse sollen die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle Innenentwicklung geschaffen werden. Neben raumplanerischen Massnahmen sind auch die verkehrlichen Voraussetzungen zu schaffen. Heute sind entlang der Landstrasse zum Teil Gebiete vorhanden, die eine wenig leistungsfähige Erschliessung aufweisen oder in denen das bestehende Erschliessungssystem eine Innenentwicklung erschwert. Zum Teil sind auch Parzellen direkt ab der Landstrasse erschlossen, was sich negativ auf die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse auswirkt und den Gestaltungsspielraum bei den Vorzonen und den Fussverkehr in Längsrichtung beeinträchtigen kann.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Abgestimmt auf die Strassenklassierung des Teilplans motorisierter Individualverkehr wurde ein Erschliessungskonzept Landstrasse entworfen, welches einen möglichen Zustand im Jahre 2030 beschreibt. Das Konzept bezweckt, mit Hilfe einer Gesamtbetrachtung über die ganze Länge der Landstrasse und unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der bestimmenden Verkehrsknoten eine Innenentwicklung zu ermöglichen. Hierzu sind zum Teil Massnahmen notwendig, die gebietsspezifisch beschrieben sind. Im Rahmen von Entwicklungsvorhaben ist jeweils zu prüfen, wie die entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden können.

Konflikte / Herausforderungen

In verschiedenen Gebieten wird eine Innenentwicklung nur mit Anpassungen am bestehenden Erschliessungssystem möglich sein. Dies bedingt zum Teil eine parzellenübergreifende Zusammenarbeit der Grundeigentümer ("Gesamtbetrachtung" gemäss Masterplan Landstrasse). Unter Umständen müssen die planungsrechtlichen Voraussetzungen in einem Sondernutzungsplanverfahren geschaffen werden.

3.5.7 Freiraumkonzept

Ausgangslage

Die Gemeinde Wettingen weist kein Zentrum im klassischen Sinne auf. Die Zentrumsfunktion wird von der Landstrasse ausgeübt, welche das lineare Rückgrat von Wettingen bildet. Die Landstrasse ist stark auf den Autoverkehr ausgerichtet und weist nur geringe Aufenthaltsqualität auf.

Während das zentrale Gemeindegebiet mit kleineren und grösseren öffentlichen Freiräumen recht gut versorgt ist, bestehen für das östliche und das westliche Baugebiet bezüglich Freiraumangebot und -qualität Handlungsbedarf und Aufwertungspotenzial.

Die Freiräume sind untereinander nur wenig vernetzt und teilweise auch nur ungenügend an das Netz des öffentlichen Verkehrs und an das Langsamverkehrsnetz angebunden.

Die Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen (Spielplätze, kleine Parks) hat sich in den letzten Jahren wegen der inneren Verdichtung verschlechtert und steht weiterhin unter Druck.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Der Gemeinderat verfolgt für die Freiraumentwicklung folgende Ziele:

- Der Erhalt des Gartenstadtcharakters ist von grosser Bedeutung. Er soll – nach Quartieren differenziert – angemessen erhalten und gefördert werden.
- Stark belastete Strassenräume sollen aufgewertet werden.
- Die Freiraumstruktur und -gestaltung soll zu einer besseren Orientierung im Raum beitragen.
- Es wird eine angemessene Versorgung mit attraktiven öffentlichen Freiräumen angestrebt. Sie sollen eine Ergänzung zu den Naherholungsräumen ausserhalb der Siedlung bilden.
- Die Freizeit- und Erholungsanlagen sollen über Langsamverkehrsachsen gut erreichbar sein.
- Die Qualität der Siedlungsausrüstung (Naherholungsräume, Spiel- und Erholungsanlagen, Anlagen für Begegnung und Aufenthalt) soll weiter entwickelt werden.
- Die öffentlichen Freiräume sollen Raum für Biodiversität bieten.

Konflikte / Herausforderungen

Der öffentliche Raum weist vor allem wegen der Orientierung auf den MIV erhebliche Mängel in der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit auf.

Das Schaffen / Erhalten von Grünflächen und Erholungsräumen im Siedlungsgebiet steht in manchen Gebieten in Konkurrenz zur notwendigen Verdichtung. Analog zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gilt es auch die Innenverdichtung und das Freiraumangebot aufeinander abzustimmen.

3.5.8 Lärm

Ausgangslage

Die Lärmschutzverordnung von 1987 definiert, je nach Bauzone, zulässige Belastungsgrenzwerte. Das Berechnungsmodell des Lärmkatasters gibt parzellenscharf Auskunft, wo Überschreitungen der Belastungsgrenzwerte bei einzelnen Liegenschaften zu erwarten sind.

Bei Grenzwertüberschreitungen sind die Liegenschaften zu sanieren. Bis 2018 müssen alle Kantons- und Gemeindestrassen den Lärmschutzvorschriften entsprechend saniert werden.

Entlang der Kantonsstrassen wurde 2010 im Auftrag des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau ein Strassenlärmsanierungsprojekt erarbeitet.

Insgesamt sind ca. 190 Liegenschaften und etwa 3'800 Personen von Grenzwertüberschreitungen an den Kantonsstrassen im Gemeindegebiet betroffen.

Ein Grossteil der sanierungspflichtigen Grenzwertüberschreitungen liegt dabei an der Landstrasse. An dieser sind bei 107 Liegenschaften die Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten, davon bei 60 Liegenschaften der höher liegende Alarmwert.

Bei Liegenschaften, die nach einer Sanierung der Strasse mit lärm mindernden Belägen weiterhin über den Grenzwerten liegen, können Lärmschutzfenster und Schalldämmlüfter eingebaut werden. Je nach Belastungsintensität und Nutzungszone übernimmt der Kanton 50% bis 100% der entstehenden Kosten. Die Massnahmenumsetzung läuft seit 2011.

2011 hat die Gemeinde mit der Grundlagenerhebung auf den Gemeindestrassen begonnen, den Strassenzustand visuell sowie per Lärmmessungen erfasst und einen Lärmbelastungskataster erstellt.

Die Gemeinde Wettingen hat ein Strassenlärmsanierungsprojekt für die Gemeindestrassen erstellen lassen. Die technische und rechtliche Bearbeitung konnte per Ende 2015 abgeschlossen werden.

An Gemeindestrassen sind ca. 120 Liegenschaften von Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes betroffen. Überschreitungen des Alarmwerts liegen keine vor.

Da bereits seit 2010 alle verkehrsorientierten Gemeindestrassen konsequent mit lärm mindernden Belägen saniert werden, reduziert sich die Zahl der betroffenen Liegenschaften an Gemeindestrassen auf unter 50.

Bei den verbliebenen Liegenschaften besteht zwar keine gesetzliche Sanierungspflicht, jedoch liegen ca. 20 dieser Liegenschaften in Zonen, bei welchen sich die Gemeinde, analog zum Vorgehen des Kantons, zu 50% an den Kosten für Lärmschutzfenster beteiligt.

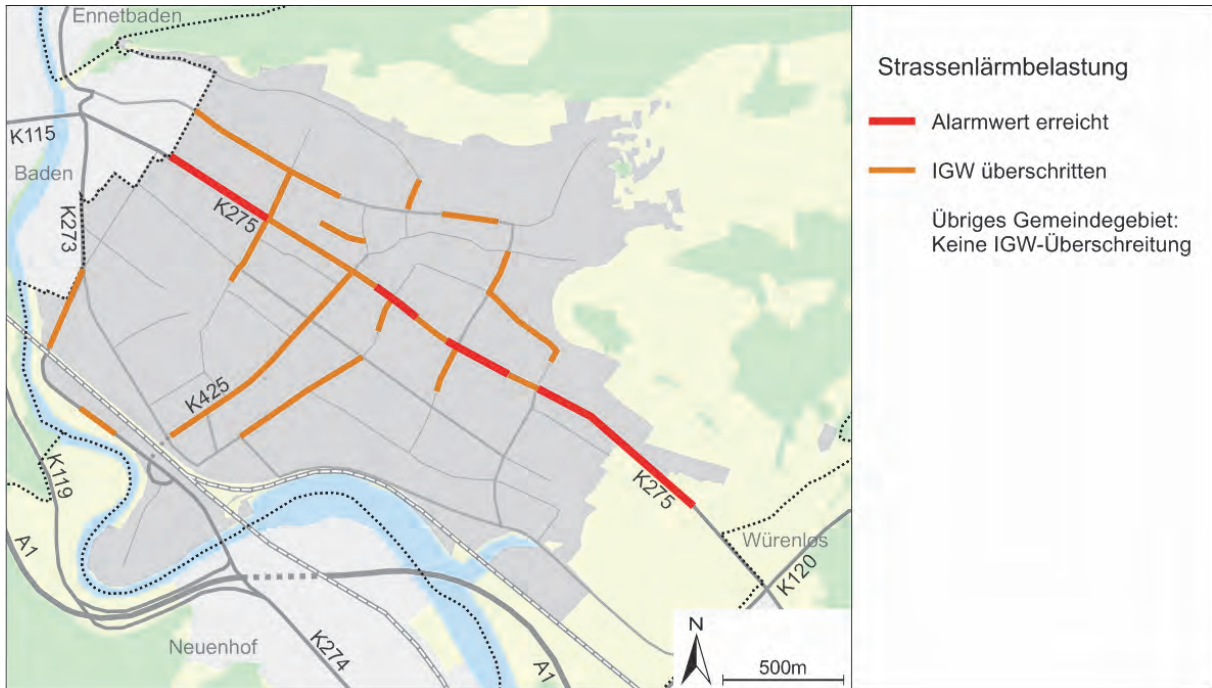


Abbildung 34: Lärmbelastung entlang der Kantons- und Gemeindestrassen in Wettingen

Abbildung 34 zeigt die Lärmbelastung entlang von Kantons- und Gemeindestrassen auf Basis der genannten Untersuchungen.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Durch die Verkehrszunahme dürften sich auch die Lärmprobleme verschärfen. Mit den Lärmsanierungsprojekten für die Gemeinde- und Kantonsstrassen sowie für die Eisenbahnlinien dürften die meisten Missstände jedoch behoben werden. Hilfreich ist auch, dass in der Gemeinde seit einigen Jahren bei lärmrelevanten Strassen bei Sanierungen konsequent lärmreduzierende Deckbeläge eingebaut werden.

Konflikte / Herausforderungen

Die negativen Auswirkungen von Lärm sind vor allem gesundheitliche Probleme. Ferner sind die Lärmschutzmassnahmen teuer, welche zur Behebung des übermässigen Lärms ausgeführt werden müssen.

3.6 Veloverkehr

3.6.1 Verkehrsnetz

Ausgangslage

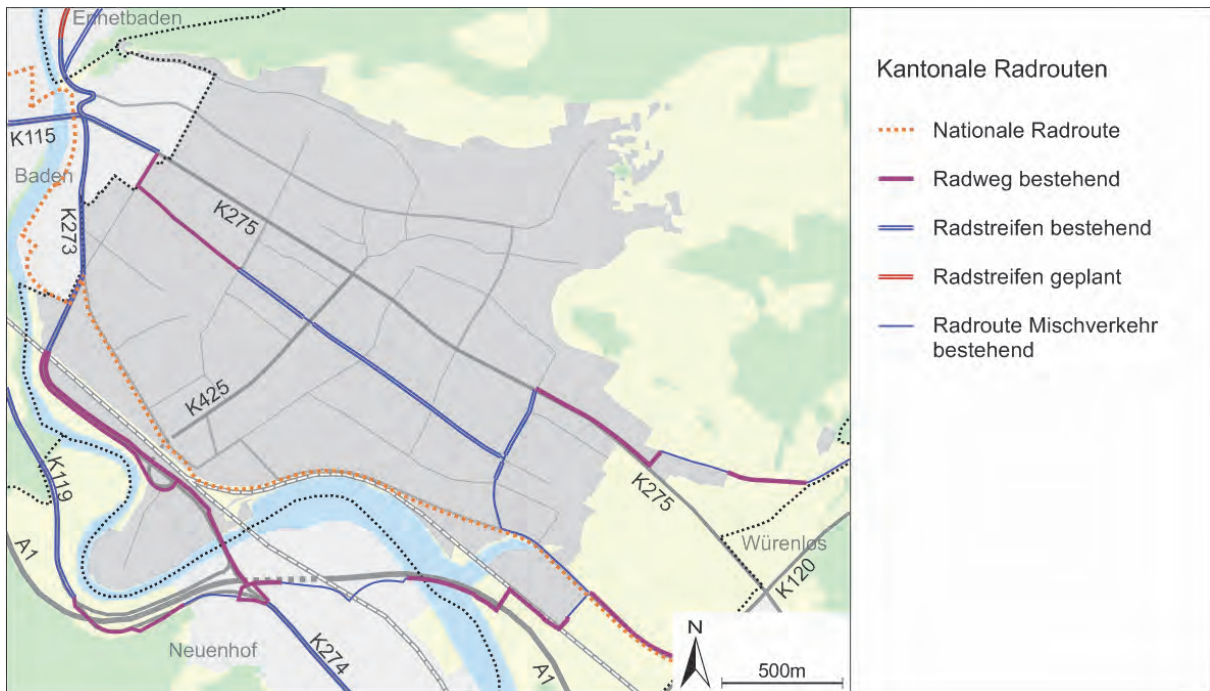


Abbildung 35: Auszug aus dem nationalen und kantonalen Radroutennetz (Quelle: AGIS)

Die Nationale Veloroute Nummer 5 (Mittellandroute) führt im Süden der Gemeinde Wettingen vorbei (Abbildung 35). Entlang der Landstrasse / Zentralstrasse führt eine kantonale Radroute. Südlich der Nationalen Route sind zwei weitere kantonale Routen in Nordwest - Südost-Richtung vorhanden, wobei die eine ganz auf dem Gebiet von Neuenhof verläuft und die andere das Gemeindegebiet von Wettingen auf der Klosterhalbinsel quert.

Auf einigen Strecken in der Gemeinde Wettingen sind Markierungen oder bauliche Massnahmen für den Veloverkehr vorhanden (Abbildung 36).

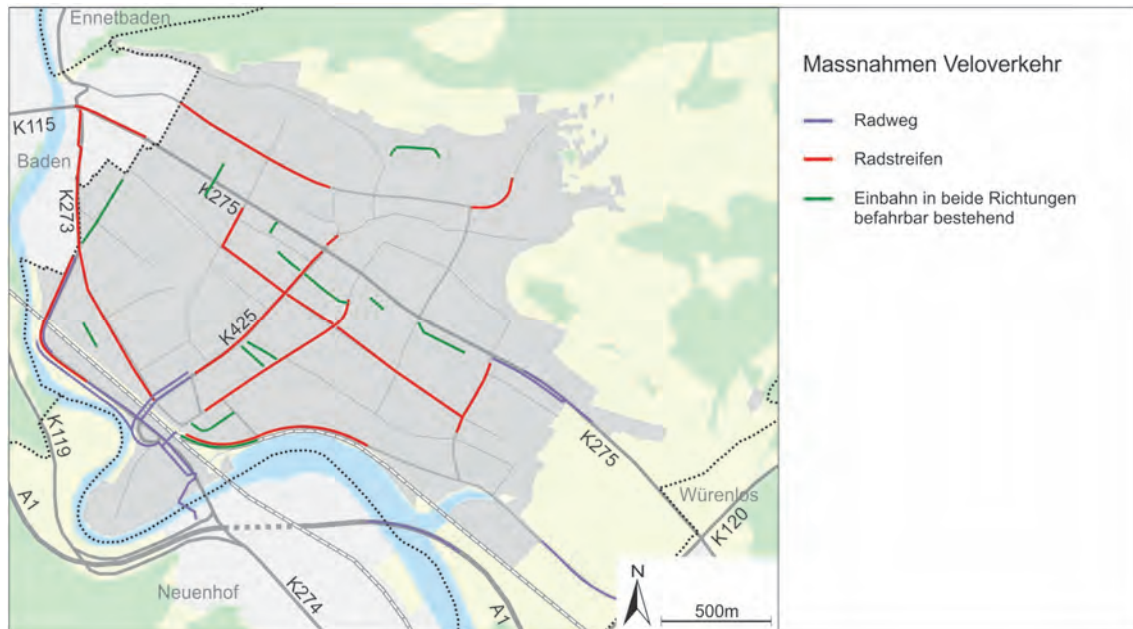


Abbildung 36: Vorhandene Massnahmen für den kommunalen Veloverkehr, Stand Juli 2012

Bisher bestand kein Konzept für die Massnahmen im Bereich Veloverkehr. Vielmehr wurde bei Instandsetzungen von Strassen untersucht, ob Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs wie Radweg/Radstreifen oder Knotenquerungshilfen realisiert werden können und dies dann unabhängig von den anderen Strassen in der Umgebung umgesetzt. Das Fehlen eines übergeordneten Gesamtkonzepts für die Realisierung von Massnahmen für den Veloverkehr ist im Plan ersichtlich. Auf den Gemeindestrassen sowie auf der Landstrasse als wichtiger Transitachse wie auch Zugangsrouten ins Zentrum ist kein durchgängiges Netz vorhanden. Auf manchen Achsen wechseln sich verschiedene Massnahmen für den Veloverkehr ab, auf anderen Strassen sind diese nur auf sehr kurzen Strecken vorhanden.

Um ein regelmässiges Netz über das ganze Gemeindegebiet zu erhalten, müssen gewisse Lücken geschlossen werden.

Spezifische Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs an gefährlichen Knoten (wie z.B. Abbiegehilfen, Einspurstrecken, geschützte Aufstell-/Wartebereiche, Mehrzweckstreifen, etc.) wurden bisher in Einzelfällen ebenfalls im Rahmen von Strassensanierungen ausgeführt (z.B. Alberich Zwysigstrasse/Etzelstrasse, Bahnhofstrasse/Unterführung SBB, Seminarstrasse/Bahnhofplatz, Zentral-/Altenburgstrasse, Zentral-/Staffelstrasse, Tägerhard-/Weberstrasse).

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Im Rahmen des kommunalen Freiraumkonzepts ist die Aufwertung von diversen Freiraumachsen vorgesehen, die auch zu zentralen Langsamverkehrsachsen werden sollen.

Im Rahmen der Landschaftsspange Sulperg - Rüsler ist südöstlich des Gemeindegebietes eine Querung der SBB-Geleise, der Autobahn und der Limmat für den Langsamverkehr geplant. Im Agglomerationsprogramm ist eine neue LV-Verbindung entlang des Lugibachs von der Limmat weg in östlicher Richtung vorgesehen; der benötigte Raum für eine niveaufreie Querung der Landstrasse ist bereits eingeplant.

Zusätzlich zu den kommunalen Projekten im Bereich des leichten Zweiradverkehrs sind regionale Routen geplant, die in Ergänzung zum kantonalen Netz weitere schnelle und direkte Routen für Pendler und die Erschliessung wichtiger Zielorte bereitstellen (wie z.B. den Bahnhof oder die Einkaufsorte an der Landstrasse). Ebenfalls sind 2 Standorte des regionalen Veloverleihs Baden Regio vorgesehen (Bahnhof und Zentrum), 1 weiterer Standort im Tägipark wäre ebenfalls sinnvoll.

Das in vielen Quartieren in Wettingen eingeführte Tempo 30 Regime verbessert die Sicherheit für den Veloverkehr.

Der Trend zu immer längeren Arbeitswegen könnte auch zu einer Abnahme des Langsamverkehrs führen, da vor allem kürzere Strecken häufiger zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.

Konflikte / Herausforderungen

Die kantonale Route, welche über Landstrasse / Zentralstrasse führt, ist wegen den Linksabbiegevorgängen und dem notwendigen Umweg ungünstig. Velofahrer, welche die Strecke bereits einmal gefahren sind, werden auf der Landstrasse geradeaus fahren und nicht den Umweg über die Zentralstrasse nehmen.

Die Radwege (Landstrasse Ost, Schwimmbadstrasse) sind im Bereich der Querstrassen (Zufahrten zu Liegenschaften) jeweils vortrittsbelastet, was ein zügiges Vorankommen erschwert. Häufige Regimewechsel (wie z.B. an der Schwimmbadstrasse) führen zu Verunsicherungen und heiklen Situationen.

Für den Veloverkehr gibt es in der Gemeinde einige gefährliche oder unangenehme Knoten (wie z.B. Land-/Halbartenstrasse, Halbarten-/Jura-/Hardstrasse). Diese sollen möglichst optimiert werden.

Bei den kommunalen Velorouten führt die fehlende Beschilderung zu einer Erschwerung der Orientierung. Zudem weist das lokale Veloverkehrsnetz an einigen Orten Lücken auf, was die Routen für Radfahrer unattraktiv macht.

Bei Kernfahrbahnen mit Velostreifen entstehen bei Linksabbiegevorgängen Unsicherheiten, da eine orientierende Mittelmarkierung oder geschützte Aufstellbereiche fehlen.

Bei der Brücke für Fussgänger und Velofahrer entlang der bestehenden SBB-Brücke zwischen Wettingen und Baden über die Limmat sind die Zufahrtswege zu schmal.

In T30-Gebieten ist rechtlich kein Velostreifen möglich, auch wenn überdimensionierte Strassenquerschnitte bestehen (z.B. Hardstrasse).

3.6.2 Parkierung Velo

Ausgangslage

Insgesamt gibt es in der Gemeinde Wettingen 115 Veloabstellanlagen mit gut 2'800 Abstellplätzen. Bei den Erhebungen 2011 wurden 668 Fahrräder gezählt, was im Schnitt einer Auslastung von knapp 25% entspricht.

Bei einem grossen Teil der Anlagen besteht mittlerer oder grosser Handlungsbedarf, weil sich die Fahrräder nicht anschliessen lassen, weil die Anlage kein Dach hat oder weil die Anlage schlicht zu klein ist. Der Handlungsbedarf für die Anlagen ist in Abbildung 37 dargestellt.⁴³

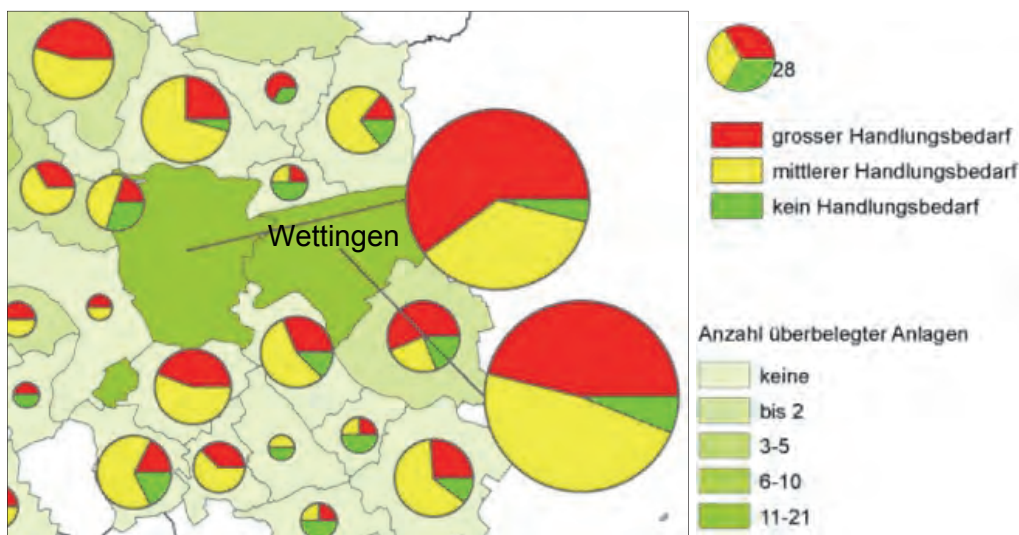


Abbildung 37: Handlungsbedarf bei den Veloabstellplätzen

Die bisher überlasteten Parkierungsanlagen für Bike + Ride beim Bahnhof Wettingen sind Anfang 2013 durch eine neue Anlage für 380 Fahrräder ersetzt worden. Mit dieser Anlage ist der Engpass beseitigt.

⁴³ Erhebung Angebot öffentliche Veloabstellplätze Mai - Juni 2011; Ballmer + Partner AG; Aarau, 9. März 2012

Nur bei einem geringen Teil der Abstellanlagen besteht kein Handlungsbedarf: 9 Anlagen weisen genügend Kapazitätsreserven auf, verfügen über gedeckte Abstellplätze und die Velos können bei der Anlage angeschlossen werden.

Trotz der geringen durchschnittlichen Belegung in der gesamten Gemeinde sind doch einige Anlagen überbelegt. Dies ist in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.

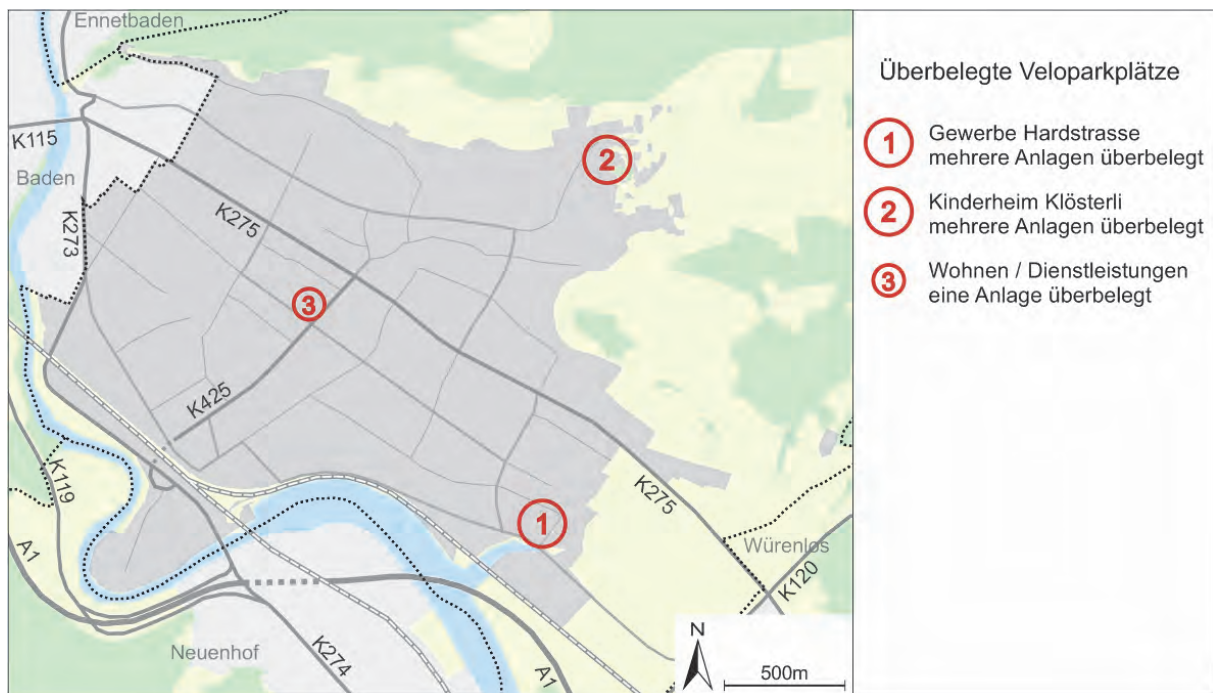


Abbildung 38: Überbelegte Veloparkplätze 2011

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Beim Bau der Mehrfachturnhalle Margeläcker sind Veloabstellanlagen vorgesehen.

Konflikte / Herausforderungen

Insgesamt waren bei der Erhebung 9 der 115 Abstellanlagen überfüllt. Die Problematik beim Bahnhof Wettingen dürfte mit der Realisierung der B+R-Anlage (Bike + Ride) vorerst behoben sein. Für die anderen Gebiete bleiben die Engpässe bestehen.

In Zukunft, mit der Förderung des Langsamverkehrs sowie verbesserten ÖV-Anschlüssen wird der Bedarf an Anlagen für das Bike + Ride nicht nur beim Bahnhof, sondern auch bei wichtigen Bushaltestellen mit Veloeinzugsgebiet (z. B. EW, Rathaus, Stadion, Bushof) weiter zunehmen.

3.7 Fussverkehr

3.7.1 Wanderwege

Ausgangslage

Eine Wanderroute führt von der Klosterhalbinsel durch das überbaute Gebiet auf die Lägern. Weitere kantonale Wanderrouen gibt es entlang der Limmat im Süden der Gemeinde und auf der Lägern.

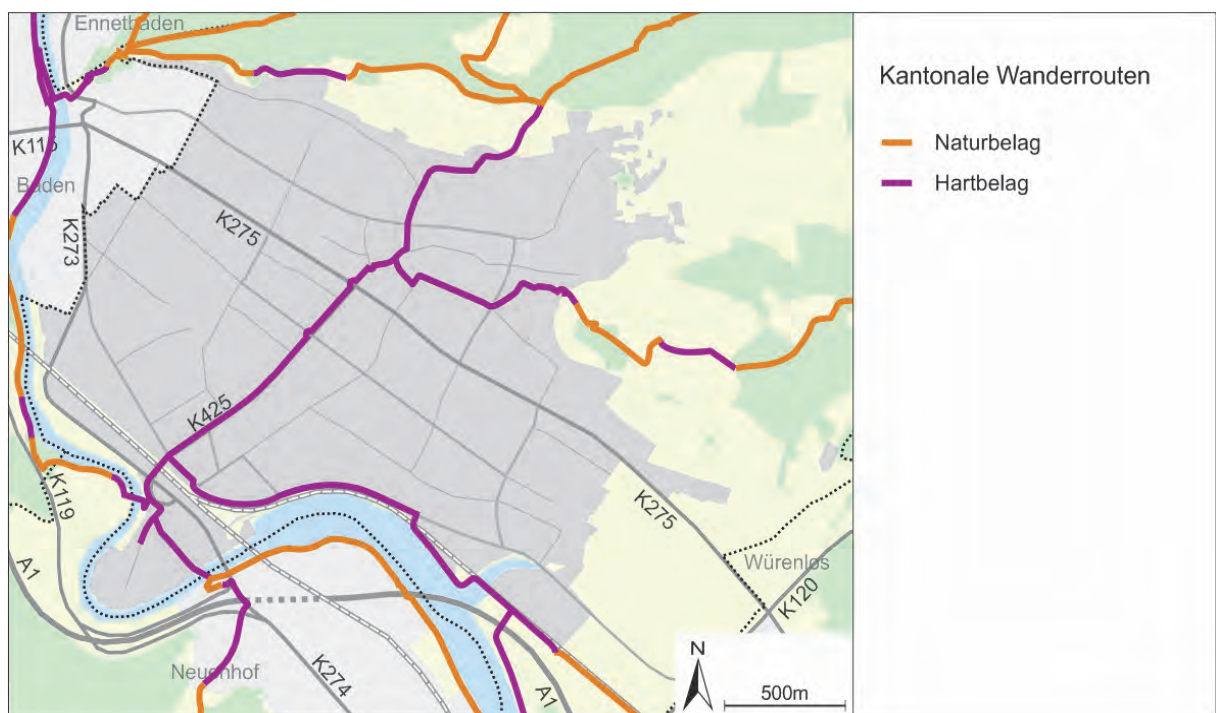


Abbildung 39: Auszug aus dem schweizerischen Wanderwegnetz (Quelle: AGIS)

Von den Wanderwegen der Gemeinde⁴⁴ liegen viele im Gebiet der Lägern sowie im Gebiet Sulperg (Abbildung 40). Die Route Nummer 8 (violett) verbindet mit ihren zwei Wegen die Landstrasse mit dem Bahnhofsgebiet und der Klosterhalbinsel.

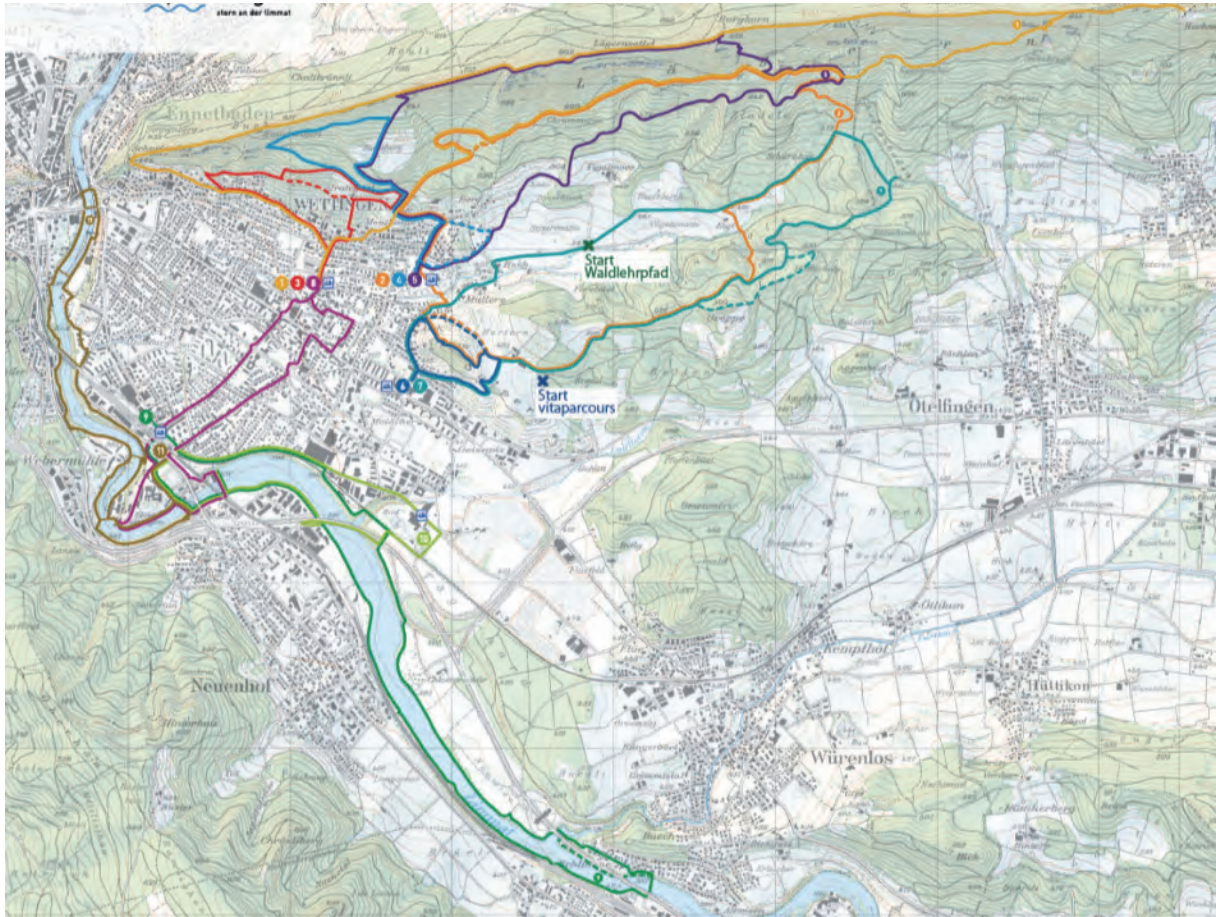


Abbildung 40: Wanderwege der Gemeinde Wettingen

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Limmatuferweg zwischen Geleisen der Furttal-Bahnlinie und dem Stausee vorgesehen.

Konflikte / Herausforderungen

Die Wanderroute zwischen der Lägern und der Limmat führt ab der Landstrasse an der vielbefahrenen Alberich Zwysigstrasse entlang. Das Problem bei der Verbindung der Limmat mit der Lägern durch Fusswege ist, dass dabei Eisenbahnlinien und je nachdem auch die Autobahn gequert werden müssen.

⁴⁴ Wanderführer Wettingen - 11 Wanderungen durch Wettingen; www.wettingen.ch/de/tourismus/wanderfuehrer

3.7.2 Fusswege im Baugebiet

Ausgangslage

Die Gemeinde verfügt in weiten Teilen über ein dichtes, gut bis sehr gut ausgebautes und sicheres Fusswegnetz.

Bisher bestand kein Konzept für ein kommunales Fusswegnetz. Vor allem in den älteren Baugebieten (vor 1950 gebaut) gibt es viele kleine Fusswege, welche Abkürzungen für Fussgänger erlauben. In neueren Baugebieten (ab 1970) fehlen diese jedoch häufig, oder das Benutzen der Wege durch Arealüberbauungen ist für die Öffentlichkeit untersagt; dies betrifft v.a. die Landstrasse mit angrenzenden Quartieren (im Zentrum, im Osten) sowie das südöstliche Baugebiet. Dies führt zu einem lückenhaften Fusswegnetz, auf welchem teils beträchtliche Umwege in Kauf genommen werden müssen.

Entlang den Hauptverkehrsachsen besteht für den Fussverkehr in Längsrichtung kein Handlungsbedarf, da diese beidseitig mit Gehwegen bestückt und gut beleuchtet sind. Die sichere Querbarkeit dieser Achsen kann teilweise verbessert werden.

Achsen, die von Personengruppen benutzt werden, die ein erhöhtes Schutzbedürfnis im Strassenverkehr aufweisen (Kindergärtner, Schüler, Personen mit Behinderungen oder altersbedingten Beeinträchtigungen), wurde in der Vergangenheit bereits eine hohe Aufmerksamkeit geschenkt. Zu ihrem Schutz wurden zahlreiche Massnahmen umgesetzt.

Eine auf ihre Funktion (wie z.B. Spazier-/Wanderwege, Quartierwege) abgestimmte Ausrüstung und Gestaltung des Fusswegnetzes (Sitzbänke, Abfallkübel, Beleuchtung, Bepflanzung, etc.) erfolgte bisher nicht nach einem übergeordneten Konzept.

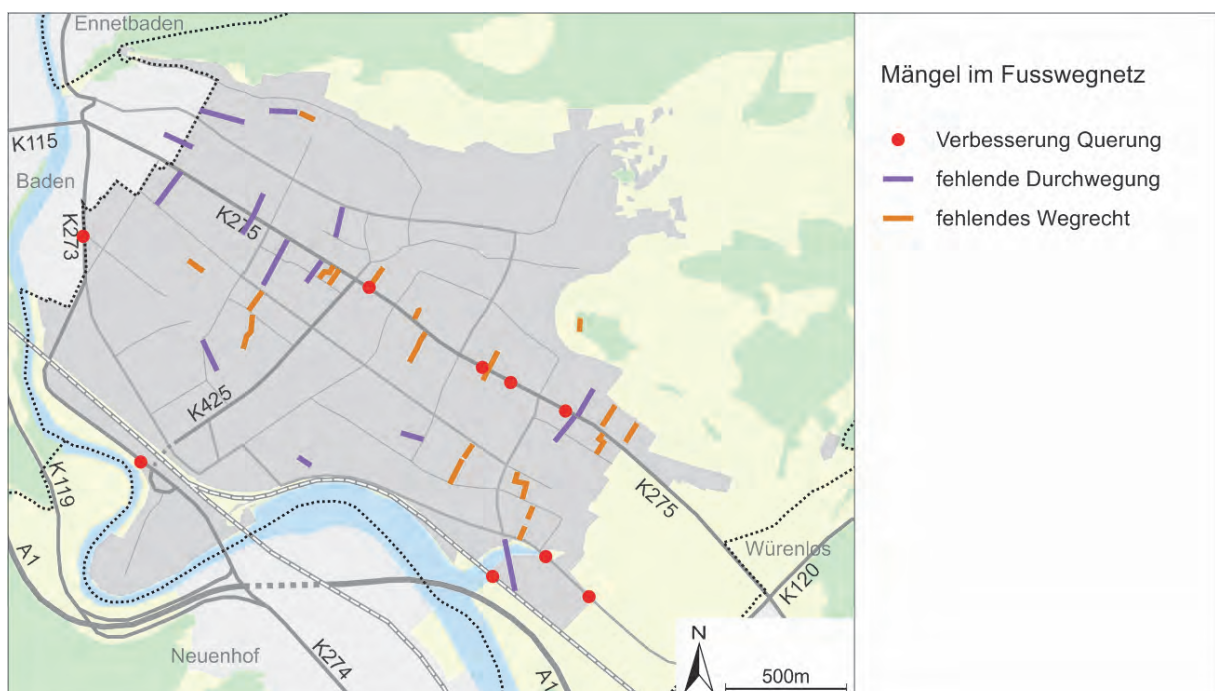


Abbildung 41: Mängel im Fusswegnetz

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Die im Freiraumkonzept ausgewiesenen Freiraumachsen sollen zu zentralen Langsamverkehrsachsen werden.

Im Rahmen der Landschaftsspange Sulperg - Rüsler ist südöstlich des Gemeindegebietes eine Querung der SBB-Geleise, der Autobahn und der Limmat für den Langsamverkehr geplant. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms ist eine neue LV-Verbindung entlang des Lugibachs von der Limmat weg in östlicher Richtung vorgesehen; der benötigte Raum für eine niveaufreie Querung der Landstrasse ist bereits eingeplant.

Der Trend zu immer längeren Arbeitswegen könnte auch zu einer Abnahme des Langsamverkehrs führen, da zu Fuss oder mit dem Velo vor allem kürzere Strecken zurückgelegt werden.

Konflikte / Herausforderungen

Eine der Stärken des Fussverkehrs ist es, die kürzesten Wege nehmen zu können. Auf Grund von Lücken im Fusswegnetz, fehlender Wege zwischen oder durch Überbauungen hindurch sowie Mängel bei der Beschilderung wichtiger Ziele in manchen Quartieren entstehen für den Fussgänger teils beträchtliche Umwege, die u.U. zu einer anderen Verkehrsmittelwahl führen. Am westlichen Lägernhang sind z.T. Lücken im hangparallelen Wegnetz vorhanden, was aufgrund der Höhendifferenz beschwerliche und nicht hindernisfreie Umwege auslöst.

Querungsstellen an Kantonsstrassen sind z.T. zu spärlich (Landstrasse Ost) oder noch nicht überall mit Mittelinseln gesichert.

An der Landstrasse ist der Zugang zum Zentrum nicht ideal: Durch fehlende Fussachsen (durch den auf der Nordseite abschottenden Dorfbach und das auf der Südseite lückige Wegnetz), die Verkehrsbelastung und Ausgestaltung der rückwärtigen Erschliessungsstrassen (Matten- und Stiegelenstrasse) und die für den Fussgänger gefährlichen Zugänge über oberirdische Parkieranlagen.

Das flächig vorhandene Querungsbedürfnis über die Landstrasse im Zentrum ist auf die Fussgängerstreifen beschränkt.

Querungen über die Bahnanlagen oder die Autobahn, welche die Gemeinde vom Naherholungsraum der Limmat abschotten, sind nur punktuell vorhanden. Teilweise weisen sie Mängel im Sicherheitsempfinden auf (z.T. enge, schlecht beleuchtete oder wenig frequentierte Unter- und Überführungen mit geringer sozialer Kontrolle) oder sind nicht hindernisfrei (starkes Gefälle, Treppen).

3.8 Öffentlicher Verkehr

Ausgangslage

Der Bahnhof Wettingen wird durchgehend im Halbstundentakt von den beiden S-Bahnlinien S6 (Baden - Uetikon) und S12 (Brugg - Seen) bedient (Abbildung 42)⁴⁵. Zusätzlich fährt ein Regioexpress-Zug im Stundentakt auf der Strecke Olten - Wettingen. Morgens fährt zusätzlich eine S-Bahn dreimal von Koblenz über Wettingen nach Zürich, abends zweimal in der Gegenrichtung.

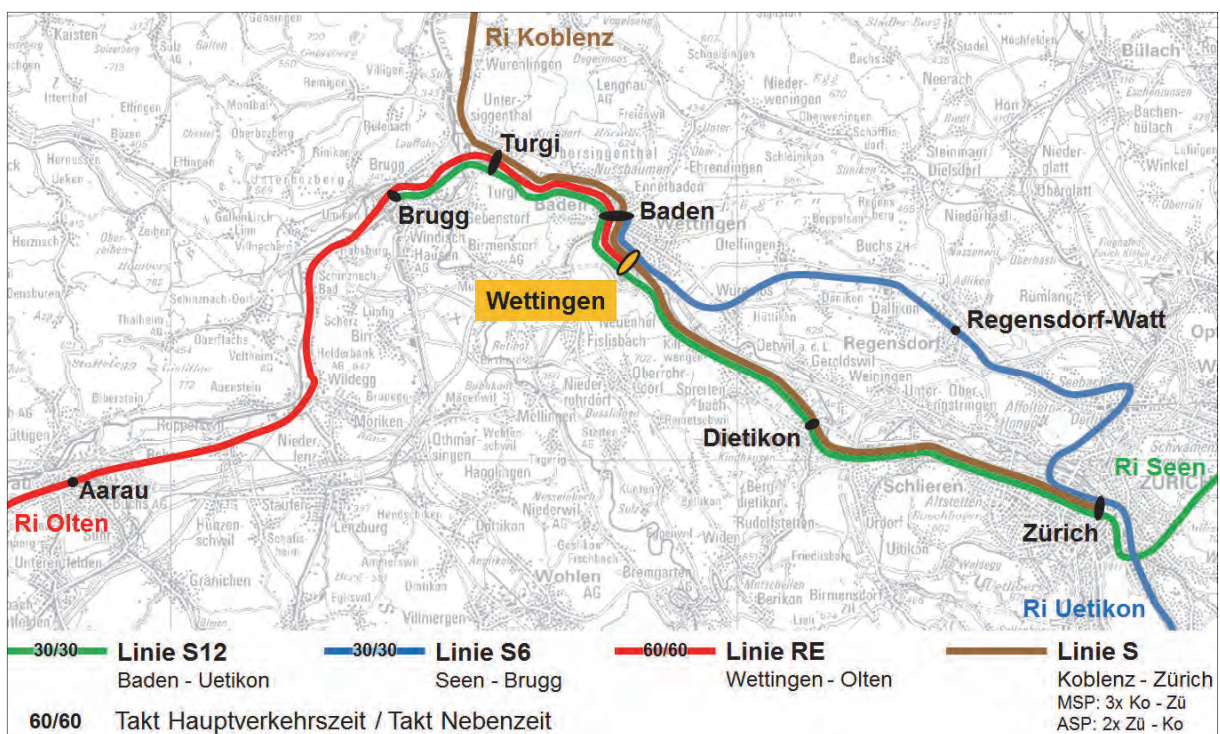


Abbildung 42: Bahnverbindungen Bahnhof Wettingen

Zusätzlich zum Anschluss ans Bahnnetz mit dem Bahnhof Wettingen fahren mehrere Buslinien auf dem Gemeindegebiet. In Abbildung 43 sind die verschiedenen Linien sowie die Takte, in welchen die Buslinien fahren, ersichtlich⁴⁶.

⁴⁵ Schweizerische Bundesbahnen SBB - Webseite; www.sbb.ch

⁴⁶ Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG - Webseite; www.rvbw.ch

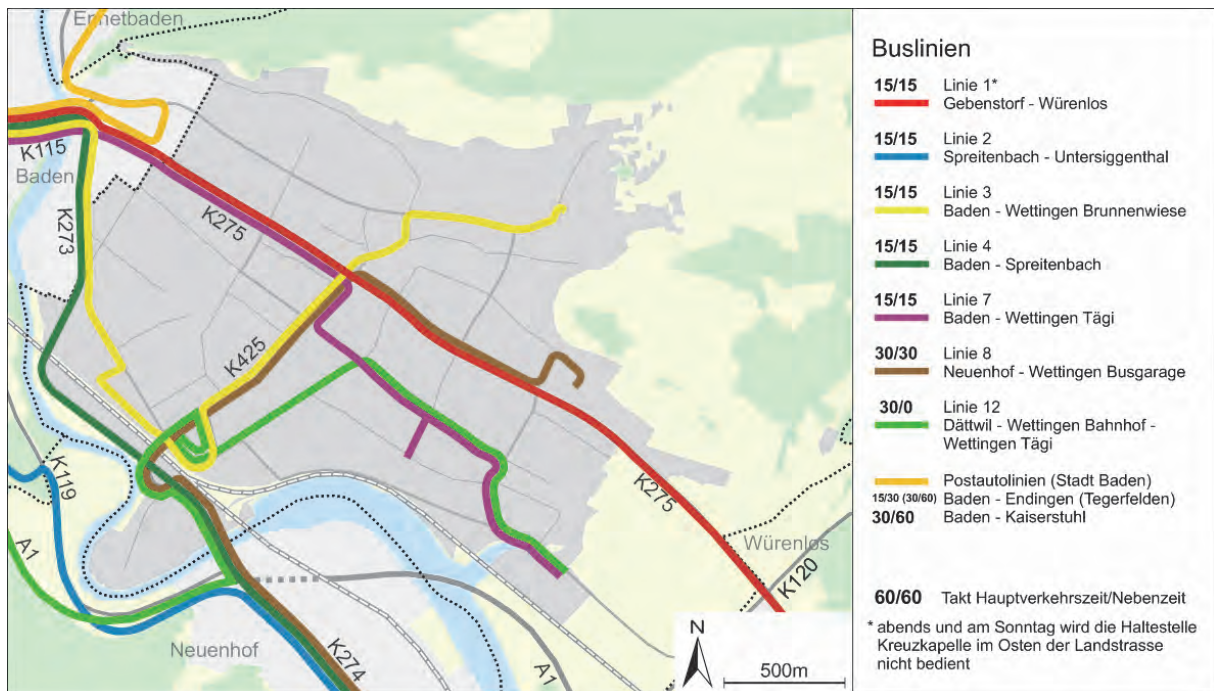


Abbildung 43: Die Buslinien in Wettingen

Die Buslinien, welche von Baden her kommen, verkehren im ¼-Stunden-Takt. Die Linie Neuenhof - Wettingen Busgarage verkehrt zweimal stündlich. Zu den Stosszeiten wird das Angebot durch die Buslinie 12 ergänzt, welche Baden Dättwil via Baregg mit dem Bahnhof Wettingen und weiter mit dem Sportzentrum Tägi im Halbstundentakt verbindet.

Mit den 3 Postautolinien ist das Zentrum von Baden sowie Endingen im ¼-Stunden-Takt erreichbar, wobei die Buslinien nicht über das Gemeindegebiet von Wettingen fahren. Die Postautolinien ermöglichen lediglich für die Gebiete im Nordwesten der Gemeinde die direkte Anbindung ans Surbtal. Zu den Hauptverkehrszeiten fährt eine Linie halbstündlich und in den übrigen Zeiten einmal stündlich von Endingen weiter nach Tegerfelden. Die Postautolinie nach Kaiserstuhl verkehrt nur wenige Male am Tag und in unregelmässigen Zeitabständen.

Die Qualität, wie Siedlungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, wird mit der ÖV-Gütekategorie angegeben. Die ÖV-Gütekategorie ist abhängig von der Distanz zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und von der Taktdichte des öffentlichen Verkehrsträgers. A ist die beste, D die schlechteste Kategorie (E entspricht dem Bereich ohne ÖV-Erschliessung).

Die Erschliessungsqualität im ganzen überbauten Gemeindegebiet erreicht mindestens die ÖV-Gütekategorie D (Abbildung 44). Dies bedeutet, dass in der Gemeinde Wettingen keine gravierenden ÖV-Erschliessungslücken vorhanden sind. Dennoch ist die ÖV-Erschliessung in den einzelnen Gebieten von sehr unterschiedlicher Qualität. Somit muss für die angestrebte Siedlungsverdichtung die ÖV-Erschliessung verbessert werden.

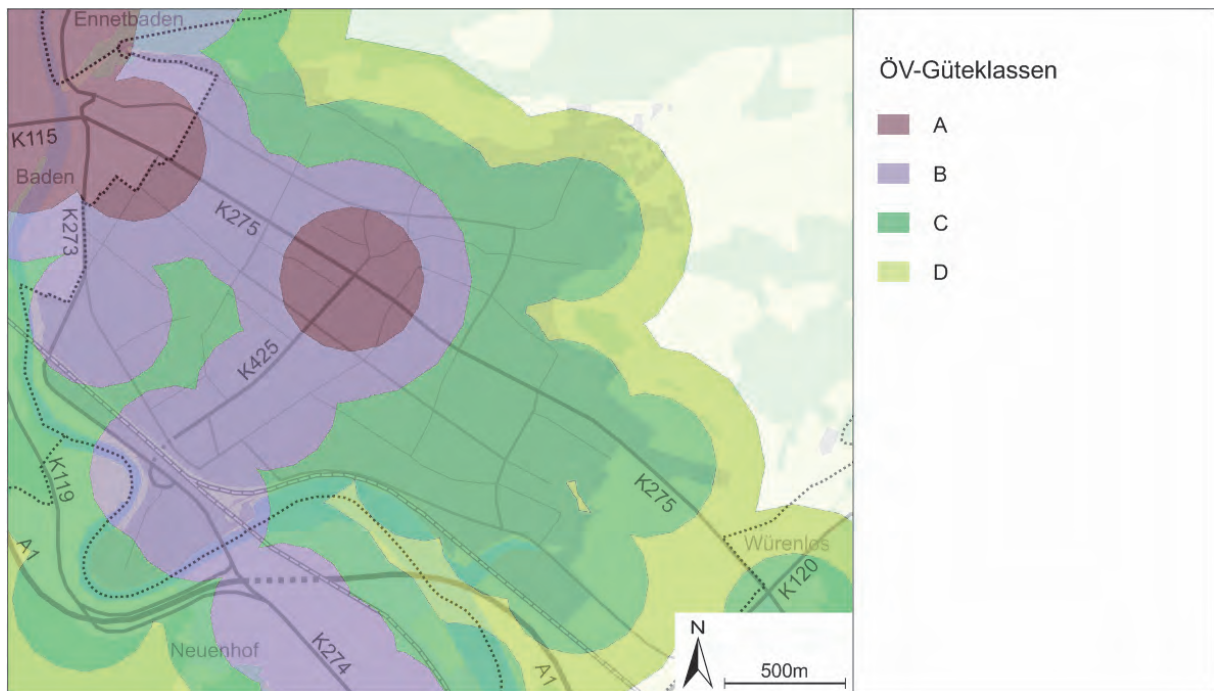


Abbildung 44: ÖV-Güteklassen und die Bushaltestellen in Wettingen (Quelle: www.map.geo.admin.ch)

Entlang der zentralen Verkehrsachsen Landstrasse und Alberich Zwysigstrasse ist die Erschliessungsqualität gut (Güteklasse B). Beim Zentrumsplatz sowie in Richtung Baden liegen einige Gebiete in der besten Güteklasse.

Einzig am Lägern-Südhang liegen einige Gebiete in der schlechtesten Güteklasse D. Eine Untersuchung der Metron AG (2010) hat jedoch gezeigt, dass die Erschliessung des Lägern-Südhangs durch eine verlängerte oder neue Buslinie nicht sinnvoll ist, da nur ein geringes Fahrgastpotenzial vorhanden ist.

Die durchschnittliche Zahl der Ein- und Aussteiger pro Tag (Mo-Fr) liegen bei Haltestellen in der Gemeinde Wettingen bei den Buslinien 1, 3 und 7 je bei rund 3'000 bis 3'500 Personen. Auf der Linie 4 (nur zwei Haltestellen auf Gemeindegebiet Wettingen) steigen rund 1'500, auf den Linien 8 und 12 (ohne Berücksichtigung der Verlängerung durch den Baregg tunnel) weniger als 1'000 Personen ein oder aus. Die meisten zu- und aussteigenden Fahrgäste werden bei den Haltestellen EW, Rathaus und Stadion sowie beim Bahnhof Wettingen (nur Busfahrgäste) gezählt.

Unter Berücksichtigung der gesamten Strecke befördern die Linien 7 und 1 im Durchschnitt pro Werktag mehr als 10'000 Personen, die Linie 4 gut 6'000, die Linie 3 knapp 4'000 und die beiden Linien 8 und 12 weniger als 1'000 Personen am Tag.

Die Linien 1, 3, 4 und 7 weisen unter der Woche eine Sitzauslastung von rund 25% auf. Jene der Linien 8 und 12 liegt bei etwa 10%.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Wettingen ist bereits heute grösstenteils gut bis sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Da auf dem Strassennetz während der Hauptverkehrszeiten kaum mehr Platz für eine weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs besteht, ist anzunehmen, dass die Anzahl der ÖV-Benutzer weiter zunimmt.

Östlich des Sportzentrums Tägi soll ein regionaler ÖV-Knoten entstehen, an dem eine S-Bahnhaltestelle (Furttallinie), das Busnetz und längerfristig auch die Limmattalbahn miteinander verknüpft werden. Damit erhält das östliche Siedlungsgebiet mit den bestehenden verkehrsintensiven Einrichtungen (Einkaufszentrum Tägipark, Sportzentrum Tägi), dem Arbeitsplatzschwerpunkt und der gemäss kantonalem Richtplan vorgesehenen Siedlungserweiterung von regionaler Bedeutung eine sehr attraktive ÖV-Erschliessung.

Zwischen Baden und Zürich wird gemäss dem Bericht Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz auf der Schiene für das Jahr 2030 ein Leistungsengpass prognostiziert.

Konflikte / Herausforderungen

Im Osten der Landstrasse verdünnt sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Die Haltestelle Kreuzkapelle wird in den Abendstunden und am Sonntag gar nicht bedient. Auch die Entwicklungsgebiete südlich der Landstrasse sind ungenügend erschlossen.

Viele der Buslinien orientieren sich Richtung Baden Zentrum. Dabei sind der Schulhausplatz und der Brückenkopf Ost Engpässe, welche zu Instabilitäten im Fahrplan führen. Auch auf der Landstrasse werden die Busse des öffentlichen Verkehrs durch den MIV behindert.

Untersuchungen haben gezeigt, dass sich die Verbindungen zwischen dem westlichen Teil der Landstrasse und dem Bahnhof nicht sinnvoll verbessern lassen. Die Reisezeiten zu den wichtigsten Arbeitsgebieten (Zürich und Baden) liessen sich durch eine direkte Verbindung Landstrasse West - Bahnhof Wettingen nicht verkürzen.

Die Schwierigkeit besteht darin, die Qualität des öffentlichen Verkehrs trotz zunehmenden Passagierzahlen (volle Busse und Züge) zu erhalten.

Wichtige Beziehungen innerhalb der Gemeinde sind nicht ohne Umsteigen möglich:

- Landstrasse Teil West - Bahnhof Wettingen
- Landstrasse Teil Ost - Bahnhof Wettingen / Tägerhard

Auf Grund seiner Lage ist der Bahnhof Wettingen nicht auf allen Buslinien optimal erreichbar. Die Linie 8 fährt unter dem Bahnhof durch, ohne diesen mit einer Haltestelle zu bedienen. Die Buslinie 4 bedient zwar den Bahnhof Wettingen, jedoch müssen die von Baden kommenden Fahrgäste zum Umsteigen die vielbefahrene Schwimmbadstrasse ohne Massnahme queren oder den Umweg über die Strassenunterführung bei der Alberich Zwysigstrasse nehmen.

Mittelfristig dürften infolge der inneren Verdichtung einzelne Buslinien (v. a. Linie 3 zwischen Baden Weite Gasse und Bahnhof Wettingen) an ihre Leistungsgrenzen stossen.

Die Limmattalbahn soll als langfristige Option (nach 2030) von Killwangen bis Baden-Wettingen verlängert werden. Im kantonalen Richtplan ist sie als Vororientierung ohne Trasseefreihaltung eingetragen. Die Linienführung wird somit vorläufig offengelassen, muss aber insbesondere im Rahmen von Neueinzonungen planerisch bereits in angemessener Weise berücksichtigt werden.

3.9 Ruhender Verkehr

3.9.1 Parkierung MIV

Das Parkierungsangebot ist ein wichtiger Steuerungsfaktor für die Mobilität. Dabei sollen genügend Parkfelder vorhanden sein, um die Bedürfnisse befriedigen zu können, jedoch sollen nicht durch zu viele Parkfelder Fehlanreize geschaffen werden.

Ausgangslage

Im bisherigen Verkehrsrichtplan sind 3 Parkraumzonen definiert (Abbildung 45).

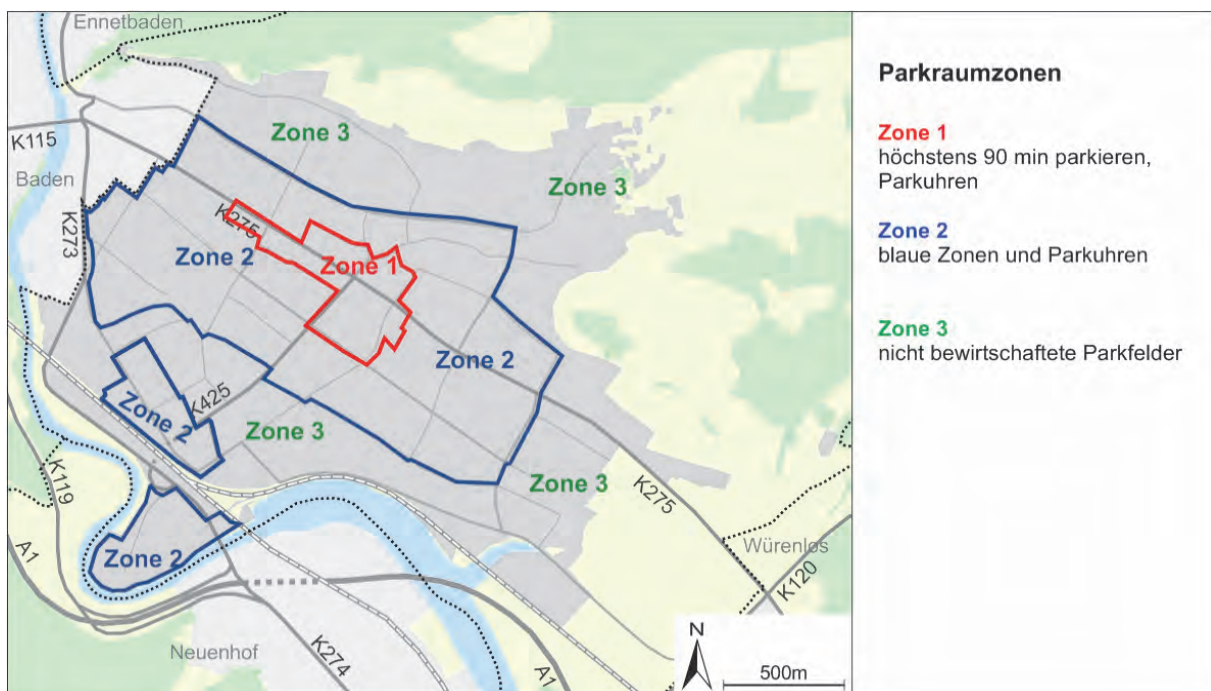


Abbildung 45: Parkraumzonen in Wettingen

Parkraumzone 1: In dieser Zentrumszone darf höchstens 90 Minuten parkiert werden, bezahlt wird bei Parkuhren.

Parkraumzone 2: In der blauen Zone darf das Auto gemäss den Informationen, welche auf der Parkscheibe ersichtlich sind, abgestellt werden. Bei den Feldern mit Parkuhren sind die Beschriftungen der Parkuhren zu beachten.

Parkraumzone 3: Die Parkfelder sind nicht bewirtschaftet.

Der Gemeinderat hat über die Jahre problembezogen fallweise Abweichungen von diesen Grundsätzen angeordnet. Zum Beispiel werden innerhalb der Parkraumzone 3 der Parkplatz des Tägiparks, des Schwimmbads Baden und des Lidl und innerhalb der Parkraumzone 2 jene bei den Kirchen oder einzelnen Schulen bewirtschaftet.

In allen drei Zonen sind für Anwohner und Pendler Tages- und Monatskarten verfügbar. Monatskarten kosten zwischen CHF 35 und 70, Tageskarten CHF 10.

Das Nachtparkieren kostet in allen 3 Zonen im Monat CHF 25 für PW und 50 für Lastwagen.

Im regionalen Parkraumkonzept wird die Zahl der öffentlichen Parkfelder mit 3'449 und die an eine Nutzung gebundenen Parkfelder mit 1'112 angegeben. In der nachfolgenden Tabelle ist deren Anzahl in den verschiedenen Parkraumzonen aufgelistet.

Örtlichkeit	Öffentliche Parkfelder ¹⁾	Öffentlich zugängliche Parkfelder an Nutzung gebunden ²⁾	Private Parkfelder mit Doppelnutzung, regelmässige Nutzung möglich ³⁾	Private Parkfelder mit Doppelnutzung, bei Anlässen / Events ⁴⁾	Bemerkungen
Parkraumzone 1	359	466			825 bewirtschaftet (PU)
Parkraumzone 2	1073			630	238 bewirtschaftet (PU) 831 blaue Zone 004 weisse PP 630 ohne Bewirtschaftung
Parkraumzone 3	452	1099	27	455	726 bewirtschaftet (PU) 067 blaue Zone 438 weisse PP 802 ohne Bewirtschaftung

Tabelle 10: Öffentliche und private Parkfelder in den Parkraumzonen

- 1) Definition öffentliche Parkfelder: Parkfelder mit und ohne zeitliche Begrenzung, welche nicht an eine Nutzung oder an einen bestimmten Zweck gebunden sind (inkl. Blaue Zone).
- 2) Definition öffentlich zugängliche Parkfelder an Nutzung gebunden: Parkfelder mit und ohne zeitliche Begrenzung, welche an eine bestimmte Nutzung oder einen bestimmten Zweck gebunden sind (z.B. Einkauf, Kirchenbesucher, etc.).
- 3) Definition private Parkfelder mit Doppelnutzung, regelmässige Nutzung möglich: nicht öffentlich zugängliche Parkfelder, welche jedoch regelmässig abends (z.B. ab 20:00 Uhr) oder an den Wochenenden weiteren Benutzern zu Verfügung stehen.
- 4) Definition private Parkfelder mit Doppelnutzung, bei Anlässen und Events: nicht öffentlich zugängliche Parkfelder oder Parkflächen (Plätze), welche für ausserordentliche Anlässe und Events beigezogen werden können (erfordert i.d.R. Beizug von Verkehrskadetten sowie zusätzliche Beschilderung)

Die grösseren öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen in der Gemeinde sind in den Teilplänen "Motorisierter Individualverkehr" sowie "Parkierung" ersichtlich.

Im Parkraumkonzept wird für Wettingen festgestellt, dass im Bereich der Landstrasse jeweils nur noch wenig freie Parkplätze im öffentlichen Raum vorhanden sind. Viele freie Parkfelder stehen in den Gebieten südlich der Landstrasse zur Verfügung. Über die ganze Gemeinde hinweg gesehen betrug die Auslastung der Parkfelder knapp 40%. Die räumliche Auslastung der Parkplätze ist in Abbildung 46 ersichtlich.



Abbildung 46: Übersicht Parkierungsbilanz 2009 (Quelle: Regionales Parkraumkonzept - Konzeptbericht)

Eine detaillierte Auswertung der Auslastung der Parkfelder zeigt, dass sich die Nachfrage nach Parkfeldern zum Teil von Strasse zu Strasse stark unterscheidet. Nachfolgende Tabelle und Abbildung zeigen für eine Stichprobe Angebot und Belegungsgrad der Parkfelder.

Parkfeld	PF vorhanden	PF belegt	Belegung %
Altenburgstrasse	48	17	35
Austrasse	23	4	17
Bifangstrasse	25	20	80
Dorfstrasse	16	6	38
Grenzstrasse	28	17	61
Greubstelstrasse	7	3	43
Heimstrasse	6	1	17
Jurastrasse	24	3	13
Lägernstrasse	24	2	8
Landstrasse	96	78	81
Langäcker	40	16	40
Lerchenstrasse	7	1	14
Margelstrasse	42	6	14
Schule Margelstr.	22	2	9
Mattenstrasse	44	17	39
Mythenstrasse	8	6	75
Neufeldstrasse	52	5	10
Neustrasse	34	8	24
Pilatusstrasse	9	2	22
Quartierstrasse	8	2	25
Rigistrasse	8	3	38
Staffelstrasse	32	6	19
Tägerhardstrasse	80	8	10
Tägerhardstrasse, Kieswerk	200	100	50
Tägerhardstrasse L + M	85	45	53
Tägerhardstrasse, Verzinkerei	100	40	40
Tägerhardstrasse, Sportzentrum	300	60	20
Tägerhardstrasse Sporthalle	20	3	15
Utostrasse	19	16	84
Zentralstrasse	79	47	59
Zentralstrasse, Kreuzzelg	90	45	50
Total	1576	589	37

Tabelle 11: *Detailauswertung öffentliches Parkplatzangebot und Belegungsgrad
(Quelle: Regionales Parkraumkonzept - Konzeptbericht)*

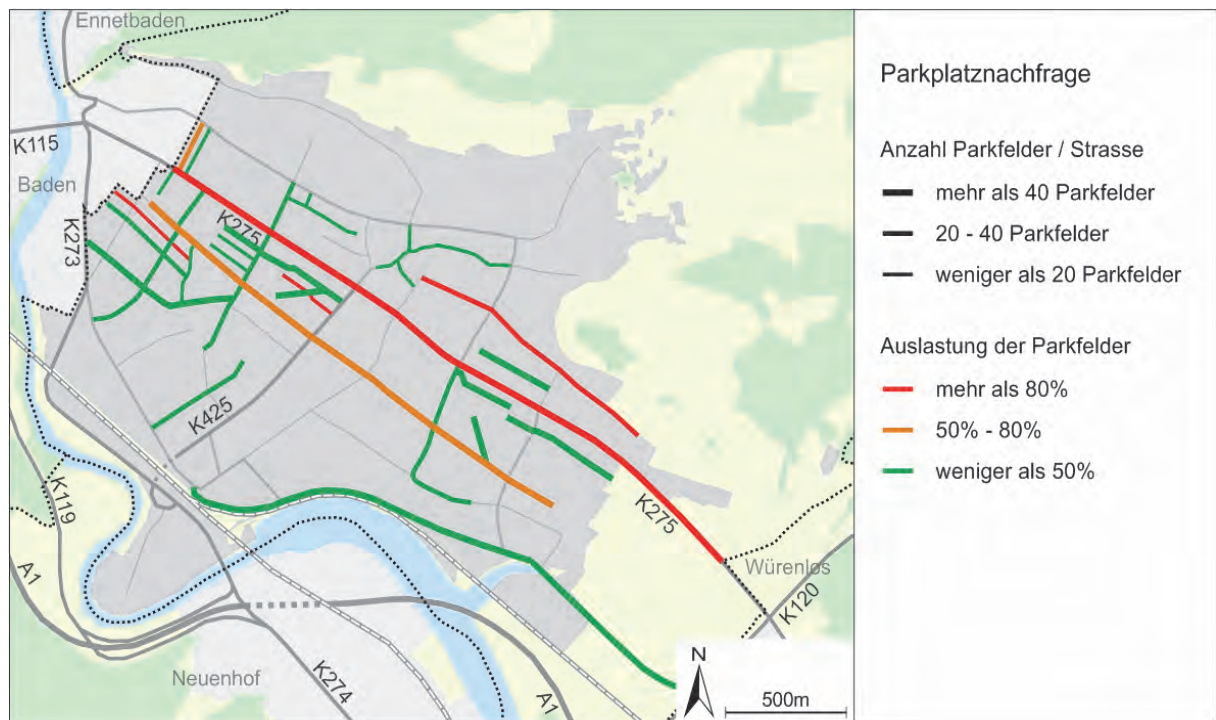


Abbildung 47: Anzahl sowie Auslastung der öffentlichen Parkfelder entlang der im regionalen Parkraumkonzept untersuchten Strassen in Wettingen

An verschiedenen Orten des Gemeindegebietes werden öffentliche Parkfelder (z.B. Kreuzzelg, Hardstrasse, Neufeldstrasse, Winkelriedstrasse, Etzelstrasse, rund um HPS) von Fremd- und Dauerparkierern benutzt. Dies ist teilweise auf ein unzureichendes Parkplatangebot der Gewerbebetriebe zurückzuführen.

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Das regionale Parkraumkonzept prognostiziert für 2025 auch für das Gebiet südlich der Landstrasse eine Zunahme der Auslastung der Parkieranlagen auf ein kritisches Mass.

Konflikte / Herausforderungen

In einigen erhaltenswürdigen (Gartenstadt-) Quartieren sind heute zu wenige Parkflächen für PWs auf privatem Grund vorhanden. Bauprojekte oder Verdichtungen in diesen Quartieren können deshalb trotz Beschränkung der Anzahl Parkplätze unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung zu mehr Parkfeldern (auf privatem Grund) als heute führen und die wertvollen Vorgartenstrukturen unter Druck setzen.

Entlang der meisten Strassen ist das Angebot an öffentlichen Parkfeldern deutlich grösser als die Nachfrage (Tabelle 11) und führt daher zu Problemen mit Fremdparkierung und aus Sicht des Modal Split unerwünschten Fehlanreizen. Andernorts werden die öffentlichen Parkplätze untertags jedoch vollständig von Fahrzeugen der ortsansässigen Gewerbebetriebe benötigt.

Vor allem die hohe Auslastung der Parkfelder im Zentrum entlang der Landstrasse führt zu Parkplatzsuchverkehr, wenn den Besuchern nicht bekannt ist, wo noch freie Parkfelder liegen. Dies ist sowohl für die Anwohner und Beschäftigten als auch für die Kunden störend.

Ausdehnungen der bewirtschafteten Zonen führen in der Regel nicht zu einer Behebung, sondern nur zu einer räumlichen Verlagerung des Problems in angrenzende Gebiete.

Parkierungsanlagen, die der Naherholung dienen, liegen teilweise inmitten der Naherholungsgebiete (Eigi, im Wald nördlich Grafeguet) und führen daher zu Verkehr in den Naherholungsgebieten und einer Einschränkung der Erlebnisqualität.

3.9.2 Park + Ride

Ausgangslage

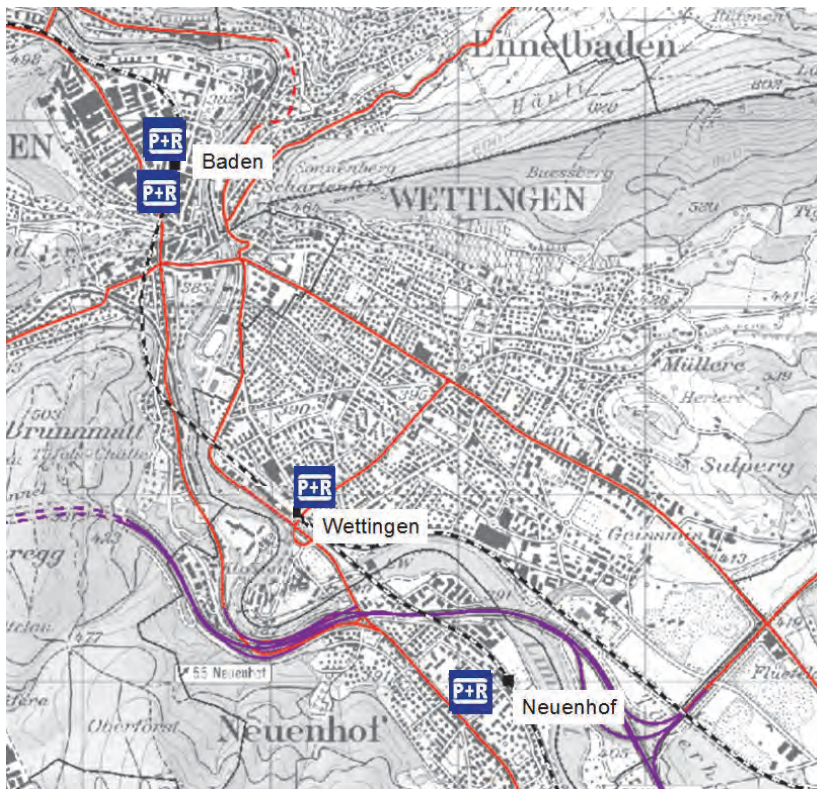


Abbildung 48: Park + Ride - Standorte in und um Wettingen (Quelle: AGIS)

Anlagen für den kombinierten Verkehr MIV - ÖV bestehen beim Bahnhof Wettingen sowie in der näheren Umgebung bei den Bahnhöfen Baden und Neuenhof (Abbildung 48).

Beim Bahnhof Wettingen nordöstlich der Bahnlinie befindet sich an der Güterstrasse beim Güterschopf ein oberirdischer Parkplatz für das Park + Ride mit 106 Parkfeldern. Die Distanz zum nächstgelegenen Perron beträgt für die am nächsten gelegenen Parkfelder 30 Meter, für die am weitesten entfernten Parkfelder ist die Distanz jedoch relativ gross.

Das P+R (Park + Ride) südlich des Bahnhofs wurde im Jahr 2013 aufgehoben. Untersuchungen des Kantons haben gezeigt, dass in beiden Park + Ride-Anlagen noch viele freie Plätze vorhanden sind. Es ist deshalb anzunehmen, dass auch der nördliche (viel grössere) Parkplatz alleine genügend Kapazität aufweist. Die Entwicklung muss jedoch weiterhin beobachtet werden, vor allem wenn alternative Abstellmöglichkeiten für Personenwagen im Umfeld des Bahnhofs neu bewirtschaftet werden und somit weniger Pendler das Auto in den Quartieren abstellen und anschliessend den Zug benutzen.

Die Kosten für Park + Ride am Bahnhof Wettingen sind in der Tabelle 12 ersichtlich.

Kosten für das Park + Ride [CHF]		
Pro Tag	Pro Monat	Pro Jahr
5	50	500

Tabelle 12: Kosten P+R Bahnhof Wettingen

Zukünftige Entwicklungen / Trends

Momentan sind keine Entwicklungen im Bereich des Park + Ride absehbar.

Konflikte / Herausforderungen

Bei der Parkierung für die kombinierte Mobilität sind momentan keine Konflikte vorhanden, jedoch muss die Auslastung der Anlage beim Bahnhof laufend beobachtet werden.

3.10 Fazit

3.10.1 Siedlung und Verkehr

- Die Gemeinde Wettingen weist nur noch wenige Bauzonenreserven auf. Siedlungserweiterungen (Einzonungen) sind zwar nicht gänzlich ausgeschlossen, werden aber in Zukunft aufgrund des revidierten Raumplanungsgesetzes nur noch unter bestimmten Voraussetzungen möglich sein. Umso mehr muss der Siedlungsinnenentwicklung im Rahmen der bevorstehenden Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung Siedlung höchste Beachtung geschenkt werden.
- Die mögliche Bevölkerungszunahme auf 25'000 Einwohnerinnen und Einwohner, die Beschäftigtenzunahme und die damit verbundene, notwendige Siedlungsverdichtung und -erneuerung stellen eine Herausforderung dar.

3.10.2 Verkehrssicherheit

- Die Analyse der Unfälle von 2000 bis 2010 zeigt, dass sich viele Unfälle entlang der Landstrasse, Alberich Zwyssigstrasse, Zentralstrasse, Staffelstrasse, Mattenstrasse und der Bahnhofstrasse ereignen. Dort sind auch die Verkehrsbelastungen am höchsten. Je nach Gebiet sind die Unfallzahlen seit 2003 / 2005 rückläufig.
- Während einige Punkte mit Unfallhäufung dank geeigneter Massnahmen beseitigt werden konnten, haben sich im Untersuchungszeitraum an den Knoten Zentralstrasse / Bahnhofstrasse, Landstrasse / Märzengasse / Jurastrasse und Landstrasse / Halbarstenstrasse die Unfälle nicht verringert beziehungsweise zugenommen.
- Die Anzahl der Verletzten und Toten sowie der verletzten und toten Fussgänger auf Gemeindestrassen hat im untersuchten Zeitraum nicht abgenommen. Es sind deshalb Bestrebungen notwendig, um die Sicherheit auf den Gemeindestrassen zu erhöhen.
- Die zu erwartende Zunahme des Verkehrs erhöht das Risiko für Unfälle wieder.

3.10.3 Verkehrsmanagement / Modal Split

- Beim Brückenkopf Ost werden Massnahmen ausgeführt, welche das Linksabbiegen von Norden her zu den Hauptverkehrszeiten nicht mehr erlauben. Dies führt zu einer erhöhten Belastung auf der Achse Scharthenstrasse / Märzengasse. Das Zentrum Landstrasse ist von Ennetbaden und vom Unteren Aaretal nur noch via Scharthenstrasse erreichbar.
- Das Verkehrsmanagement dürfte auch zu einer erhöhten Verkehrsbelastung auf der Achse Seminar- / Schwimmbadstrasse führen.
- Wegen der Pfortnerung erschwert sich die Erreichbarkeit von Wettingen von Osten her (Autobahn, Würenlos, Furtal).
- Die ÖV-Behinderungen durch den MIV werden durch ÖV-Priorisierung und bauliche Anpassungen bei Knoten reduziert. Es besteht jedoch die Gefahr, dass die ÖV-Priorisierungsmassnahmen als Zwischenpfortnerung missbraucht werden, was zu Stau in der Gemeinde Wettingen führen würde.
- Die steigenden durchschnittlichen Pendlerdistanzen führen zu einer Abnahme des LV.
- Massnahmen zur Steigerung des ÖV- und LV-Anteils konkurrieren sich gegenseitig. Die Anteile des ÖV und LV sollen jedoch zu Lasten des MIV zunehmen.

3.10.4 Mobilitätsmanagement

- Der Bekanntheitsgrad der Mobilitätsplattformen (zum Beispiel badenmobil, aargaumobil) ist noch nicht genügend hoch. Zudem sind der Bevölkerung die vielfältigen Probleme (Staus, Lärm, Luftbelastung), welche durch die Mobilität entstehen, zu wenig bekannt.

- Mobilitätsmanagement soll in Zukunft bereits in Planungsprozessen integriert werden.
- In der Gemeinde sind zwar Mobilitätsstandorte vorhanden, jedoch fehlen diese im Norden und Südosten des Gemeindegebietes. Zudem sind nur am Bahnhof mehrere Fahrzeuge vorhanden.
- Die länger werdenden Pendlerdistanzen führen zu Vorteilen für den MIV, wenn die Umsteigepunkte LV / ÖV beziehungsweise ÖV / ÖV nicht optimiert werden und die Reisezeiten mit dem ÖV für dieselbe Strecke viel länger sind als mit dem MIV.
- Mängel bei der Signalisation wichtiger Ziele in der Gemeinde führen zu Umwegfahrten beziehungsweise erschweren das Finden der kürzesten Routen im Gemeindegebiet.

3.10.5 Motorisierter Individualverkehr

- Die Autobahn A1 wird bei Wettingen als Engpass prognostiziert. Dies erhöht den Druck auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz.
- Der Verkehr aus dem unteren Aaretal Richtung Zürich führt mitten durch das Agglomerationszentrum Baden-Wettingen.
- Mit dem zu erwartenden gleichbleibenden oder leicht zunehmenden Motorisierungsgrad nimmt die Zahl der Fahrzeuge mit steigenden Einwohnerzahlen zu. Für die zusätzlichen Fahrzeuge gibt es in den Spitzenstunden jedoch keine Kapazitätsreserven auf den Strassen.
- Seit Ende 2014 sind fast alle Wohngebiete der Gemeinde Teil von Tempo-30-Zonen. In einigen weiteren Gebieten sind verkehrsberuhigte Zonen geplant (Klosterhalbinsel, erweitertes Bahnhofsareal, Bifangstrasse, Freiquartier).
- Der öffentliche Raum weist vor allem wegen der Orientierung auf den MIV erhebliche Mängel in der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit auf. Im Zusammenhang mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr gilt es auch, den Aspekten der Freiraumnutzung und Freiraumqualität gebührend Beachtung zu schenken.
- Höhere Belastungen auf der Landstrasse und anderen wichtigen Verkehrsachsen führen zur Zunahme der Lärm- und Luftbelastung. Diese führen zu gesundheitlichen Problemen. Massnahmen zur Linderung der Lärmbelastung verursachen hohe Kosten.
- Sowohl für die Kantons- als auch für die Gemeindestrassen sind Lärmsanierungsprojekte in Umsetzung. Spätestens bis 2018 werden die von Lärm betroffenen Liegenschaften gemäss den Lärmschutzvorschriften saniert sein.

3.10.6 Veloverkehr

- Die kantonale Route, welche über Landstrasse / Zentralstrasse führt, ist unter anderem auf Grund von Linksabbiegevorgängen ungünstig. Velofahrer, welche die Strecke bereits einmal gefahren sind, werden auf der Landstrasse geradeaus fahren und nicht den Umweg über die Zentralstrasse nehmen.

- Ein regionales Veloverkehrsnetz ist in Planung, welches in Ergänzung zum kantonalen Netz weitere schnelle und direkte Routen für Pendler und die Erschliessung wichtiger Zielorte bereitstellt (wie z.B. den Bahnhof oder die Einkaufsorte an der Landstrasse).
- Die Radwege (Landstrasse Ost, Schwimmbadstrasse) sind im Bereich der Querstrassen (Zufahrten zu Liegenschaften) jeweils vortrittsbelastet, was ein zügiges Vorankommen erschwert.
- Häufige Regimewechsel (wie z.B. an der Schwimmbadstrasse) führen zu Verunsicherungen und heiklen Situationen.
- Das lokale Veloverkehrsnetz weist Lücken auf. Zudem sind die kommunalen Routen nicht beschildert.
- Bei der Brücke für Fussgänger und Velofahrer entlang der bestehenden SBB-Brücke zwischen Wettingen und Baden über die Limmat sind die Zufahrtswege zu schmal.
- Im nördlichen Gemeindegebiet gibt es keine Velorouten. Eine Radroute mit Beschilderung wäre wünschenswert. Dank dem bestehenden Tempo 30 wären dafür weniger Massnahmen notwendig.
- Manche Parkieranlagen für Fahrräder sind vor allem wegen alten Parkierungssystemen nicht optimal. In wenigen Gebieten sind die Veloabstellanlagen überlastet.
- Neben dem B+R am Bahnhof Wettingen ist auch Bedarf an Abstellanlagen bei den wichtigsten Bushaltestellen (EW, Sportzentrum Tägi, Stadion, Bushof) vorhanden.

3.10.7 Fussverkehr

- Die Wanderoute entlang der Alberich Zwysigstrasse ist wegen des hohen Verkehrsaufkommens nicht optimal.
- Entlang der Limmat weist das Langsamverkehrsnetz Lücken auf. Mit dem geplanten Limmatuferweg zwischen den Geleisen der Furttal-Bahnlinie und dem Stausee verbessert sich die Situation.
- Bisher bestand in der Gemeinde Wettingen kein Konzept für den Fussverkehr.
- Das Netz der Fusswege in Wettingen weist noch Lücken auf. Dies führt dazu, dass Fussgänger in manchen Quartieren nur auf Umwegen zum Ziel gelangen.
- In einigen Baugebieten fehlen zum Teil die öffentlichen Wegrechte, was zu Umwegen für Fussgänger führt.
- Bereits in der Vergangenheit wurde Kindern und Personen mit erhöhtem Schutzbedürfnis eine hohe Aufmerksamkeit geschenkt und zahlreiche Massnahmen realisiert.
- Querungen der Kantonsstrassen sind zum Teil spärlich oder nicht genügend sicher ausgerüstet. Ebenso sind nur punktuell Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie und der Nationalstrasse vorhanden, welche das Siedlungsgebiet vom Naherholungsraum Limmat trennen.

3.10.8 Öffentlicher Verkehr

- Zwischen Baden und Zürich wird auf der Schiene für das Jahr 2030 ein Leistungssengpass prognostiziert. Die regionalen Verbindungen dürften deshalb unter Druck geraten.
- Die meisten Buslinien sind nach Baden orientiert. Verbindungen innerhalb der Gemeinde sind deshalb teilweise nur mit Umsteigen möglich. So sind zum Beispiel der westliche Teil der Landstrasse nicht direkt mit dem Bahnhof Wettingen und der östliche Teil der Landstrasse nicht mit dem Bahnhof und dem Tägerhard verbunden.
- Trotz der generell guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr besteht beim Altenburgquartier, am Lägern-Südhang sowie an der östlichen Landstrasse (Entwicklungsschwerpunkt) ein Defizit, welches bisher aus wirtschaftlichen Gründen nicht behoben werden konnte.
- Die Lage der Bushaltestellen beim Bahnhof Wettingen (Linien 4 und 8) ist nicht optimal.
- Es ist nicht bekannt, ob die Limmattalbahn von Neuenhof via Wettingen nach Baden verlängert wird und wie die allfällige Linienführung aussehen würde. Dies erschwert eine allfällige Trasseesicherung.
- Eine Herausforderung besteht darin, die Qualität des öffentlichen Verkehrs trotz zunehmenden Passagierzahlen (volle Busse und Züge) zu erhalten beziehungsweise zu verbessern.

3.10.9 Ruhender Verkehr

- Entlang der meisten Strassen ist das Angebot an öffentlichen Parkfeldern deutlich grösser als die Nachfrage. Andernorts werden die öffentlichen Parkplätze untertags jedoch vollständig von Fahrzeugen der ortsansässigen Gewerbebetriebe benötigt (PP Kreuzzelg, Hardstrasse).
- Vor allem die hohe Auslastung der Parkfelder im Zentrum entlang der Landstrasse führt zu Parkplatzsuchverkehr, wenn den Besuchern nicht bekannt ist, wo noch freie Parkfelder liegen. Dies ist sowohl für die Anwohner und Beschäftigten als auch für die Kunden störend.
- In einigen Quartieren sind heute zu wenige Parkflächen für PWs auf privatem Grund vorhanden. Aufzonungen in diesen Quartieren können deshalb trotz Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung zu mehr Parkfeldern als heute führen und die wertvollen Vorgartenstrukturen unter Druck setzen.
- Im Osten des Gemeindegebietes werden öffentliche Parkfelder von Fremd- und Dauerparkierern (wegen teilweise unzureichendem Parkplatzangebot der privaten Gewerbebetriebe) benutzt.
- Obwohl die kleinere der beiden Park + Ride-Anlagen beim Bahnhof Wettingen aufgehoben wurde, sind momentan noch genügend freie Plätze vorhanden.

4 Ziele

Nachfolgend sind die Oberziele der Gemeinde im Bereich Verkehr aufgelistet. Diese werden in den nachfolgenden Unterkapiteln vertieft.

Oberziele

- Optimale Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander
- Wesensgerechter Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger
- Förderung von siedlungs-, landschafts- und umweltfreundlichen, energieeffizienten und zukunftssträchtigen Mobilitätsformen
- Aufwertung von Frei- und Strassenraum und den Quartieren
- Sicherstellen der Verkehrssicherheit besonders auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Bedürfnisgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur / von Verkehrsinfrastruktur-schwachstellen
- Gewährleistung und Optimierung der Erreichbarkeit zum Erhalt der Standortattraktivität
- Wirtschaftlichkeit der Massnahmen gewährleisten

4.1 Siedlung und Verkehr

- Die Gemeinde soll an gut erschlossenen Lagen wachsen

Das Bevölkerungswachstum soll primär in den bestehenden Bauzonen aufgefangen werden. Im Vordergrund stehen dafür Gebiete mit gutem Anschluss an das Netz des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.

Im Rahmen der bevorstehenden Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung Siedlung sind diejenigen Regelungen zu treffen, die dazu beitragen, die Siedlungsinnenentwicklung an den geeigneten Standorten zu fördern.

Eine allfällige Erweiterung des Baugebietes soll in östliche Richtung erfolgen. Dabei ist die Landschaftsspanne Sulperg - Rüsler als Siedlungstrenngürtel zu berücksichtigen.

Zusätzliche Arbeitsplatzgebiete oder Verdichtungen in bestehenden Arbeitsplatzgebieten wie auch verkehrsintensive Einrichtungen sollen in Gebieten mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte zu liegen kommen.

Trotz der Verdichtung entlang der Landstrasse müssen alle heute von der Landstrasse her erschlossenen Parzellen auch in Zukunft in adäquater Weise erschlossen sein.

- Wettingen soll auch in Zukunft eine attraktive und vielfältige Quartierstruktur haben

Der Gartenstadtcharakter soll erhalten bleiben. Siedlungsverdichtungen sind deshalb mit der Freiraumentwicklung zu koordinieren.

Für die Wohngebiete ist die Versorgung mit Freiräumen und Naherholungsräumen zu gewährleisten.

4.2 Verkehrssicherheit

- Die Sicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen soll erhöht werden

Durch geeignete Massnahmen sollen bei den Knoten, wo im Untersuchungsraum keine Reduktion der Anzahl Unfälle festgestellt werden konnte, das Unfallrisiko verkleinert werden. Dies betrifft vor allem die Knoten Zentralstrasse / Bahnhofstrasse, Landstrasse / Märzengasse / Jurastrasse sowie Landstrasse / Halbartenstrasse.

Bei weiteren Orten mit Unfallhäufung wie der Landstrasse, der Alberich Zwyszigstrasse und weiteren müssen ebenfalls geeignete Massnahmen ergriffen werden, um die Zahl der Unfälle weiter zu reduzieren.

Ein besonderer Fokus muss auch auf die Gemeindestrassen gelegt werden, um die Zahl der Verletzten, welche in den letzten zehn Jahren ungefähr konstant geblieben ist, zu reduzieren. In den Wohnquartieren mit Tempo 30 dürfte sich die Sicherheit bereits verbessert haben, deshalb soll bei den Gemeindestrassen ein besonderer Fokus auf die T50-Achsen gelegt werden.

- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht

Die Anzahl und die Schwere der Unfälle soll möglichst reduziert werden. Ein spezielles Augenmerk gilt dabei der Sicherheit von Schulwegen.

Mit der Realisierung von verkehrsberuhigten Gebieten und einer Optimierung der bestehenden Querungen (Landstrasse, Alberich Zwyszigstrasse) soll die Sicherheit des Langsamverkehrs verbessert werden.

Bei Strassenerneuerungen muss ein besonderer Fokus auf die Sicherheitsbedürfnisse von Fussgängern und Radfahrern gelegt werden.

Für ungeübte Radfahrer soll ein Netz zur Verfügung stehen, welches ermöglicht, die wichtigen Ziele in der Gemeinde und der Region zu erreichen.

4.3 Verkehrsmanagement / Modal Split

- Negative Auswirkungen des Verkehrsmanagements für Wettingen vermeiden und gleichzeitig die Erreichbarkeit sicherstellen

Trotz des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen und der damit verbundenen Pfortnerung vor dem Siedlungsgebiet Wettingens soll die Erreichbarkeit von Wettingen gewährleistet werden. Die Kapazitätsprobleme vor allem beim Schulhausplatz und beim Brückenkopf Ost in Baden sollen nicht dazu führen, dass Fahrzeuge auch Wettingen nicht mehr erreichen können.

Die von Osten infolge Pfortnerung verschlechterte Erreichbarkeit für den MIV ist über eine Stärkung des ÖV-Angebotes zu kompensieren.

Die Erreichbarkeit des Zentrums an der Landstrasse von Westen her ist über die Kantonsstrassen zu gewährleisten.

Falls die Massnahmen beim Brückenkopf Ost zu mehr Verkehr auf der Achse Scharnstrasse / Märzengasse führen, wird dies mit geeigneten Massnahmen verhindert.

Der regionale Verkehr soll ab dem Knoten Landvogtschloss auf der Achse Seminarstrasse / Schwimmbadstrasse kanalisiert werden. Der regionale Durchgangsverkehr soll sich nicht auf die Gemeindestrassen (Achse Seminarstrasse / Tägerhardstrasse) fortsetzen.

- Umsetzung von flankierenden Massnahmen des Verkehrsmanagements für den öffentlichen Verkehr

Das Verkehrsmanagement soll auch dem öffentlichen Verkehr dienen. So sind Massnahmen notwendig, damit der Bus bei den Pfortneranlagen nicht aufgehalten wird. Innerhalb des Perimeters des Verkehrsmanagements soll der Bus gegenüber dem MIV bevorzugt werden.

- Die vorhandenen Reserven der Verkehrsträger sollen optimal ausgenutzt werden

Die zu den Stosszeiten ausgelasteten Strassen sollen durch eine Steigerung des ÖV- und LV-Anteils entlastet werden. Dies soll mit dem Ausbau und Aufwertungen des Langsamverkehrsnetzes sowie der Optimierung des ÖV erreicht werden.

Die verschiedenen Verkehrsträger MIV, ÖV und LV sollen je nach Zweck eingesetzt oder miteinander kombiniert werden.

Bei Strassenerneuerungen sind, abhängig von der Lage der in Stand zu stellenden Strasse, die Ansprüche des MIV, ÖV, Veloverkehrs und des Fussverkehrs zu gewichten. Die verschiedenen Verkehrsträger sind optimal aufeinander abzustimmen.

4.4 Mobilitätsmanagement

- Verbessern der Informationspolitik über die verschiedenen Möglichkeiten der Mobilität

Ein wichtiges Ziel ist, dass die Bevölkerung, die Beschäftigten und Schüler über die verschiedenen Möglichkeiten der Mobilität Bescheid wissen.

Daraus soll folgen, dass das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer nachhaltiger wird. Dies soll unter anderem mit der Steigerung des Anteils der kombinierten Mobilität sowie durch Steigerung der Anteile des LV und ÖV erreicht werden. Für die verschiedenen Mobilitätszwecke soll jeweils der optimale Verkehrsträger eingesetzt werden.

Bereits bei der Planung von Projekten soll der Mobilität genügend Gewicht beigemessen werden. So kann sichergestellt werden, dass den zukünftigen Bewohnern und Beschäftigten je nach Zweck das optimale Verkehrsmittel zur Verfügung steht.

- Optimieren der kombinierten Mobilität

Der ÖV und der LV sollen in Zukunft attraktiv sein und auch für längere Wegstrecken eine Alternative darstellen. Dazu müssen die Umsteigepunkte LV / ÖV und ÖV / ÖV optimiert werden.

- Optimieren der Signalisation für die verschiedenen Verkehrsträger

Die Signalisation der wichtigsten gemeindeinternen Ziele soll so optimiert werden, dass für alle Verkehrsträger die Ziele auf möglichst kurzen Wegen erreicht werden.

4.5 Motorisierter Individualverkehr

- Durchgangsverkehr auf den Kantons- und nicht auf den Gemeindestrassen

Der Druck, welcher durch die Aus- / Überlastung der Autobahn A1 sowie auf den Kantonsstrassen lastet, soll nicht dazu führen, dass die Gemeindestrassen stärker mit Durchgangsverkehr belastet werden. Der unvermeidbare regionale Verkehr soll auf den Kantons- und nicht auf den Gemeindestrassen durch das Gemeindegebiet fahren.

- Der Verkehr innerhalb der Gemeinde ist zu verflüssigen

Innerhalb des Siedlungsgebietes von Wettingen soll der Verkehr möglichst flüssig gehalten werden.

- Die Aufenthaltsqualität des Strassenraums soll verbessert werden

Bei der Strassenraumgestaltung sollen in Zukunft nicht nur die Bedürfnisse des MIV, sondern auch diejenigen des LV und des ÖV vermehrt berücksichtigt werden.

Mit der Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Landstrasse soll die Zentrumsfunktion gestärkt werden.

Je nach Funktion der Strassen und Wege sollen diese angemessen begrünt, und bei der Gestaltung soll dem Langsamverkehr mehr Beachtung geschenkt werden.

Die wichtigen Freiraumachsen sollen auch zu zentralen Achsen für den Langsamverkehr werden.

Mit einer klaren Hierarchie der Strassen und Wege (in Abhängigkeit ihrer Funktion) sowie mit der Umgestaltung von Plätzen und Knoten sollen die Orientierung im Gemeindegebiet verbessert und die Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV bzw. für den MIV

Die negativen Auswirkungen von Strassen mit hoher Verkehrsbelastung (wie Stau, Lärmbelastung oder Luftverschmutzung) werden mit geeigneten Massnahmen gedämpft.

Mit Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren wird gewährleistet, dass der Verkehr nicht auf die Quartierstrassen ausweicht.

Um die Lärmbelastungen der Bewohner zu verringern, werden für die betroffenen Liegenschaften Lärmsanierungsprojekte ausgeführt.

Das Ziel ist, dass die in vielen Quartieren vorhandene Siedlungs- und Freiraumqualität und damit die Wohn- und Lebensqualität in Wettingen trotz der Innenentwicklung keinen Schaden nimmt.

Strassen mit Mängeln in der Aufenthaltsqualität sollen gezielt aufgewertet werden. Dem Langsamverkehr muss dabei besondere Beachtung geschenkt werden.

4.6 Veloverkehr

- Erreichbarkeiten für den Veloverkehr sollen besser werden

Um das Velofahren attraktiver zu machen, müssen mehr direkte Routen gefördert werden. Dazu ist unter anderem ein lückenloses Netz von direkten und schnellen Wegen zwischen den wichtigen Zielen in der Gemeinde (Landstrasse, Bahnhof Wettingen, Tägipark, Schulen, Sporteinrichtungen) und in der Region zu schaffen.

- Verbesserung Veloparkierung / Veloinfrastruktur

Um den Langsamverkehr zu fördern, muss auch die Infrastruktur für das Abstellen von Fahrrädern verbessert werden. Neue Parkierungsmöglichkeiten und Erneuerungen des bestehenden Angebotes sind in Betracht zu ziehen.

Zur Verbesserung der kombinierten Mobilität muss das Angebot für Bike + Ride laufend den aktuellen Anforderungen angepasst und, wo notwendig, erweitert werden.

4.7 Fussverkehr

- Erreichbarkeiten für den Fussverkehr sollen besser werden

Für die Fussgänger sollen die diagonalen Beziehungen im meist orthogonalen Verkehrsnetz in Wettingen gestärkt werden (reine Fussweg- / Langsamverkehrsverbindungen, auch abseits des Strassennetzes).

Das Netz soll die wichtigsten Ziele (Landstrasse, Bahnhof Wettingen, Tägipark, Schulen, Sporteinrichtungen, wichtige Bushaltestellen, Alterseinrichtungen, Kirchen, Rathaus etc.) miteinander verbinden.

Lücken im Fusswegnetz sind nach Möglichkeit zu schliessen. Wo die Gemeinde nicht selbst handlungsfähig ist, sind Verhandlungen mit den Grundeigentümern vorzusehen.

- Das Fusswegnetz soll attraktiver werden

Alternativen zur Alberich Zwyssigstrasse für die Verbindung des Lägernhangs mit der Limmat (kantonale Wanderroute) sowie zwischen der Landstrasse und dem Bahnhofsgebiet sind zu realisieren.

Entlang der Landstrasse soll die Aufenthaltsqualität für den Fussgänger erhöht werden.

Die Ausrüstung und Gestaltung der Fusswegachsen ist zu prüfen und auf ihre jeweilige Funktion abzustimmen.

4.8 Öffentlicher Verkehr

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs

Im Kontext Entwicklungsschwerpunkt Wettingen Ost ist eine Angebotsverbesserung des ÖV an der östlichen Landstrasse sowie in den östlichen Entwicklungsgebieten südlich der Landstrasse angezeigt. Hierzu kann längerfristig die Limmattalbahn einen wichtigen Beitrag leisten.

Innerhalb der Gemeinde sind wichtige Quell- / Zielgebiete nach Möglichkeit (regionale Abhängigkeiten) durch den öffentlichen Verkehr miteinander zu verknüpfen. Wenn in Untersuchungen festgestellt wird, dass das Schaffen zusätzlicher Verbindungen zielführend ist, sollen dazu bei Bedarf neue Buslinien eingeführt oder bestehende Linien umgeleitet beziehungsweise verlängert werden.

Da das Schienennetz zwischen Baden und Zürich im Jahr 2030 als Engpass prognostiziert wird, sollen Bestrebungen der SBB, des Bundes und des Kantons, die Personenkapazität auf der Schiene zu erweitern, aktiv unterstützt werden (Haltestelle Tägerhard, Taktverdichtungen).

Allgemein soll trotz steigender Passagierzahlen die Qualität im öffentlichen Verkehr beibehalten oder gesteigert werden. Zudem sollen das bestehende Angebot und mögliche Netzerweiterungen regelmässig überprüft werden.

Bei überlasteten Strassen und Knoten sollen ÖV-Priorisierungsmassnahmen regelmässig geprüft werden.

4.9 Ruhender Verkehr

- **Optimierung des Parkierungsangebotes**

Das kommunale Parkierungssystem trägt zu einem funktionierenden, flüssigen Verkehr im Gesamtverkehrssystem bei. Es ist mit dem regionalen Parkraumkonzept abzustimmen.

In der Gemeinde soll quartierweise die richtige Menge an Parkfeldern zur Verfügung gestellt werden. Diese sollen flächendeckend (abgestimmt auf die Bewirtschaftung in den umgebenen Gemeinden) bewirtschaftet werden.

Das Angebot an öffentlichen Parkieranlagen soll sich nicht an der Spitzennachfrage orientieren. Die Spitzen während Veranstaltungen sollen mit Doppelnutzungen, Bewirtschaftung oder einem Parkierungskonzept abgedeckt werden.

In den Quartieren, in welchen Mangel an Parkfeldern auf privatem Grund herrscht, soll sichergestellt werden, dass bei Verdichtung und Neubauten nicht das Quartierbild unter den zusätzlichen Parkfeldern (zum Beispiel in den Vorgärten) leidet.

Personen, welche die Naherholungsgebiete am Rande des Siedlungsgebietes der Gemeinde Wettingen besuchen, sollen die Möglichkeit haben, die Fahrzeuge an einem geeigneten Ort abzustellen. Dabei sollen das Naherholungsgebiet selbst, aber auch angrenzende Wohnquartiere vor dem wilden Parkieren geschützt werden.

- **Minimieren des Parkplatzsuchverkehrs**

Um den Suchverkehr im Zentrum von Wettingen zu minimieren, sollen geeignete Massnahmen ergriffen werden.

5 Handlungsfelder und Massnahmen

5.1 A. Siedlung und Verkehr

Handlungsfeld A

Siedlung und Verkehr

Massnahmenbereich A1

Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung, Förderung der Innenentwicklung

Zielsetzungen:

- Die Gemeinde soll an gut erschlossenen Lagen wachsen
- Wettingen soll auch in Zukunft eine attraktive und vielfältige Quartierstruktur haben

Im Rahmen der Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung Siedlung sollen folgenden Massnahmen zur Siedlungsinnenentwicklung geprüft werden:

- Erhöhung der Ausnützungsziffer in dafür geeigneten Gebieten
- Anpassung der Grundmasse (Abstände, Gebäudehöhen bzw. Geschosszahlen)
- Gestaltungs- / Sondernutzungsplanpflicht
- Schaffung von Anreizen zur Mobilisierung der vorhandenen oder neu geschaffenen Nutzungspotenziale
- Aktive Bodenpolitik der öffentlichen Hand
- Förderung von Konkurrenzverfahren (Wettbewerbe, Studienaufträge) zur Qualitätssicherung und zur Aktivierung der Nutzungspotenziale
- Baulandumlegungen
- Bewahren und stärken von ortsbildprägenden Quartierstrukturen
- Sicherstellen der adäquaten Erschliessung aller an die Landstrasse grenzenden oder direkt über die Landstrasse erschlossenen Parzellen in einer Revision der Erschliessungsplanung

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Bau + Planung
Weitere Beteiligte	Kanton
Bezug zu anderen Bereichen	A2, D2, I2
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Etappierung nicht möglich
Termine	2017 - 2020
Kosten	

Handlungsfeld A	Siedlung und Verkehr
Massnahmenbereich A2	Charakter der Gartenstadt erhalten und weiterentwickeln

Zielsetzungen:

- Wettingen soll auch in Zukunft eine attraktive und vielfältige Quartierstruktur haben

Wettingen weist eine vielfältige Siedlungsstruktur auf. Vor allem die Gartenstadtquartiere sollen in ihrer Qualität erhalten werden.

Die historisch bedeutenden Siedlungsteile sollen als Identitätsträger gestärkt werden.

Diese Zielsetzungen sollen mit den Instrumenten der Nutzungsplanung und der Sondernutzungsplanung erreicht werden. Als Grundlage dafür dienen städtebauliche Studien, Konkurrenzverfahren, Machbarkeitsstudien, etc.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Bau + Planung
Weitere Beteiligte	Kanton, Private
Bezug zu anderen Bereichen	A1
Stand der Bearbeitung	Freiraumkonzept liegt seit 2013 vor
Etappierung	Etappierung gut möglich
Termine	Daueraufgabe
Kosten	

5.2 B. Verkehrssicherheit

Handlungsfeld B	Verkehrssicherheit
Massnahmenbereich B1	Laufende Analyse der Unfälle und Unfallschwerpunkte

Zielsetzungen:

- Die Sicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen soll erhöht werden
- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht

Die Unfallzahlen in Wettingen müssen laufend untersucht werden, um geeignete Massnahmen für die Reduktion der Zahl der Unfälle zu bestimmen. Es soll auch ein Lernprozess über wirksamere und weniger wirksame Massnahmen stattfinden.

Folgende Auswertungen sollten regelmässig durchgeführt werden:

- Unfallschwerpunkte (z. B. mehr als 10 Unfälle an einem Knoten in 5 Jahren) mit einem besonderen Fokus auf Unfälle mit Verletzten und speziell mit verletzten Fussgängern / Radfahrern
- Wirksamkeit durchgeführter Massnahmen (z. B. Reduktion der Unfälle in T30-Gebieten oder Knotenumbauten)
- Unfallbeteiligte (Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer, Motorradfahrer)
- Art der Unfälle (z. B. Auffahrunfall, Schleuder- oder Selbstunfall, Unfall beim Queren, Unfall beim Richtungswechsel, Unfall beim Überholen)

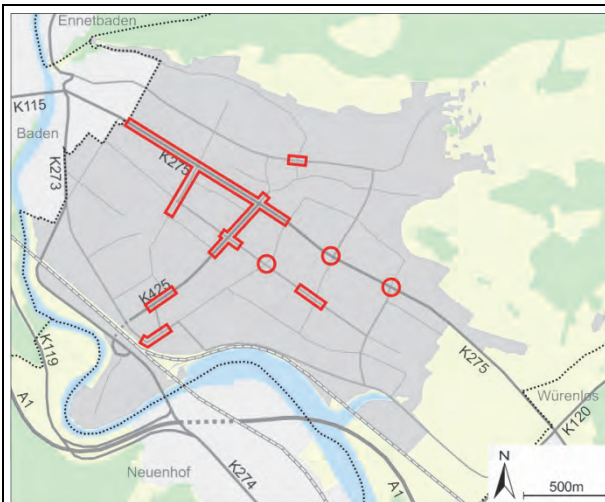
Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung mit Regionalpolizei
Bezug zu anderen Bereichen	B2
Stand der Bearbeitung	Kleine Analyse in diesem Bericht vorhanden
Etappierung	Empfohlen
Termine	Alle 4 Jahre
Kosten	CHF 10'000 / Analyse

Handlungsfeld B

Verkehrssicherheit

Massnahmenbereich B2**Steigern der Sicherheit bei den Bereichen mit Unfallhäufung****Zielsetzungen:**

- Die Sicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen soll erhöht werden
- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht



Auf den Knoten Zentralstrasse / Bahnhofstrasse, Landstrasse / Märzengasse / Jurastrasse und Landstrasse / Halbartenstrasse hat sich die Zahl der Unfälle im untersuchten Zeitraum nicht reduziert beziehungsweise zugenommen. Aus diesem Grund ist dort dringender Handlungsbedarf gegeben.

Dank Strassenerneuerungen auf der Landstrasse, Zentralstrasse, Alberich Zwysigstrasse, Scharenstrasse, Bahnhofstrasse sowie weiteren punktuellen Massnahmen an der Landstrasse konnte dort die Anzahl der Unfälle zum Teil drastisch reduziert werden. Dennoch gibt es auch da noch Optimierungspotenzial.

Mögliche Massnahmen bei Bereichen mit Unfallhäufung sind:

- Kreisel statt vortritts geregelter Knoten, bedeutet bei richtigem Verhalten für alle Verkehrsteilnehmer eine deutliche Verbesserung der Sicherheit
- Bauliche und gestalterische Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (Massnahmenblatt B3)
- Verbesserung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen mit erhöhtem Unfallrisiko, z. B. durch Mittelinseln (Massnahmenblatt G1)
- Abbiege- und Querungshilfen für Velofahrer (Massnahmenblatt F4)

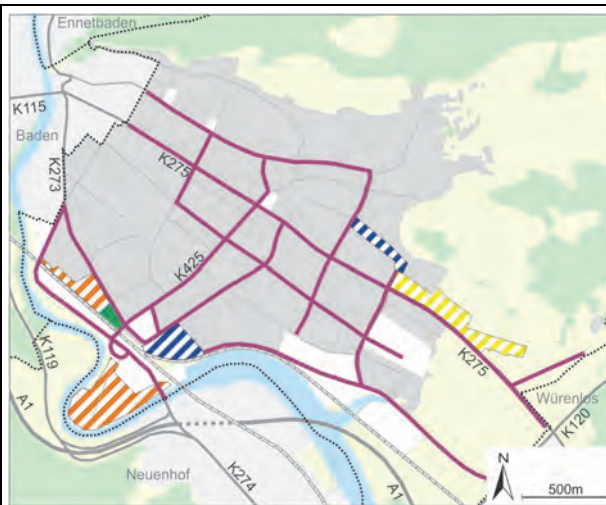
Voraussetzungen	Beseitigung von Unfallschwerpunkten auf Grund vorhergehender Analysen
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung mit Regionalpolizei, Kanton Ev. BfU (Beratungsstelle für Unfallverhütung)
Bezug zu anderen Bereichen	B1, B3, B4, G1, F4
Stand der Bearbeitung	Viele Massnahmen bereits umgesetzt
Etappierung	Möglich
Termine	Daueraufgabe
Kosten	~ CHF 10'000 - 20'000 pro Sofortmassnahme; wo keine Sofortmassnahmen erforderlich sind, können Verbesserungen auch im Rahmen von Strassensanierungen ohne erhebliche Mehrkosten vorgenommen werden

Handlungsfeld B

Verkehrssicherheit

Massnahmenbereich B3**Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren****Zielsetzungen:**

- Die Sicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen soll erhöht werden
- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht
- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV bzw. für den MIV



In Wettingen soll in möglichst allen (Wohn-) Quartieren Tempo 30 realisiert werden. Auf diese Weise soll die in den letzten Jahren stagnierende Zahl der Unfälle auf den Gemeindestrassen reduziert werden. Gleichzeitig hilft dies auch, die Lärmbelastung in den betreffenden Quartieren zu senken. In Gebieten mit besonders hohem Fussgängeranteil, vielen Kindern oder Personen mit erhöhtem Schutzbedürfnis können Begegnungszonen geprüft werden.

Die grauen Gebiete in der Gemeinde Wettingen sind bereits heute verkehrsberuhigt. In den meisten Wohnquartieren wurde Tempo 30 2001 oder 2014 eingeführt.

Spätestens bei der Realisierung des Kreisels Landstrasse/Jurastrasse/Märzengasse soll die Bifangstrasse in die angrenzenden T30-Zonen integriert werden. Mittels flankierender Massnahmen ist eine Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Achse Schartenstrasse - Märzengasse zu erreichen.

Auf der Klosterhalbinsel, im erweiterten Bahnhofareal sowie im Freiquartier sind weitere verkehrsberuhigte Zonen geplant (orange resp. blaue Schraffierung).

Abhängig von der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist eine Erweiterung der T30-Zonen in nicht verkehrsberuhigte Gebiete zu prüfen (gelbe Gebiete). Bei starkem Verkehrsaufkommen (insb. auf Achsen mit überregionalem Verkehr) kann als eine von möglichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung die abschnittsweise Einführung von T30 auf Verkehrsachsen geprüft werden. In den weissen Gebieten sind verkehrsberuhigende Massnahmen in den nächsten 15 bis 20 Jahren nicht geplant, respektive keine relevanten Strassen für eine Verkehrsberuhigung vorhanden.

Provisorische T30-Massnahmen bei Strassenerneuerungen sind in definitive zu überführen.

Mittel- bis langfristig ist, abhängig von Entwicklungen im Kanton, die Verkehrsberuhigung für das Zentrum Landstrasse oder für stark verkehrsbelastete Gemeindestrassen in Betracht zu ziehen.

Voraussetzungen	Zustimmung Kanton
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung Kanton
Bezug zu anderen Bereichen	B4, C1, E1, E3, E4,
Stand der Bearbeitung	Planung weit fortgeschritten
Etappierung	Möglich
Termine	2017/2018 (Etappe 1)
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld B	Verkehrssicherheit
Massnahmenbereich B4	Sicherheit erhöhen für Schul- und Kindergartenkinder und Personen mit erhöhtem Schutzbedürfnis

Zielsetzungen:

- Die Sicherheit auf den Kantons- und Gemeindestrassen soll erhöht werden
- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht

In Wettingen sind über das ganze Gemeindegebiet zahlreiche Schul- und Kindergartenstandorte verteilt. Die Sicherheit auf den am meisten befahrenen Schulwegen geniesst deshalb besondere Priorität. Mögliche Massnahmen sind:

- Bei unsicheren Situationen auf Schul- und Kindergartenwegen rasch Massnahmen ergreifen (z.B. Fussgängerstreifen trotz T30, Mittelinseln bei Fussgängerstreifen, Einengungen)
- Bei allgemeinen Strassenumbaumassnahmen an Schulwegen die besonderen Bedürfnisse der Schulkinder / Kindergartenkinder berücksichtigen
- Querbarkeit der übergeordneten Strassen verbessern (z.B. Mittelinseln, Mehrzweckstreifen)

Massnahmen zur Beseitigung allfälliger Mängel werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet beziehungsweise die Richtlinien des Kantons werden berücksichtigt.

Sichere Schulwege dürften zu einer Reduktion der Anzahl Kinder, welche mit dem "Elterntaxi" in die Schule gelangen, führen.

Für Personen mit erhöhtem Schutzbedürfnis (Alter, körperliche oder geistige Behinderung, etc.) müssen auf den oft begangenen Wegen ebenfalls Massnahmen getroffen werden, wie z.B.:

- Optimierte Gehwegabsenkungen bei Strassenquerungen (Berücksichtigung der Bedürfnisse von Blinden und Gehbehinderten)
- Sitzgelegenheiten
- Blindenmarkierungen

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung mit Schulpflege
Bezug zu anderen Bereichen	B1-B3, F1, F4, G1-G3
Stand der Bearbeitung	In umgesetzten Projekten Sicherheitsbedürfnisse berücksichtigt
Etappierung	Möglich
Termine	Alle 4 Jahre
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

5.3 C. Verkehrsmanagement / Modal Split

Handlungsfeld C	Verkehrsmanagement / Modal Split
Massnahmenbereich C1	Ausweichverkehr in Folge des Verkehrsmanagements verhindern

Zielsetzungen:

- Negative Auswirkungen des Verkehrsmanagements für Wettingen vermeiden und gleichzeitig die Erreichbarkeit sicherstellen



Sollten die Massnahmen beim Brückenkopf Ost im Rahmen des Verkehrsmanagements zu einer erhöhten Verkehrsbelastung der Achse Scharnstrasse / Märzengasse führen, werden geeignete Massnahmen ergriffen, z.B.:

- Verlängerung Fahrverbot bis nach Morgenspitze (Wettingen oder Baden)
- Durchfahrtswiderstand erhöhen, z.B. Massnahmen in Knotenbereichen, gestalterische Massnahmen (z.B. Vorplatz Kirche St. Sebastian), Verkehrsberuhigung Scharnstrasse, Abzonierung Bifangstrasse, abschnittsweise T30

- Linksabbiegemöglichkeit am Brückenkopf Ost Richtung Landstrasse in Hauptverkehrszeiten nicht aufheben oder Anschluss via optimierten Knoten Schönaustrasse / Landstrasse sicherstellen

Der Gemeinderat behält sich vor, Massnahmen bereits aufgrund der heutigen Verkehrsbelastung zu ergreifen, insbesondere zum Schutz der angrenzenden Quartiere und der betroffenen Schulwege.

Längerfristig ist in der Stadt Baden die Abklassierung der Scharnstrasse von einer Quartiersammelstrasse in eine Erschliessungsstrasse geplant.

Die erhöhte Belastung auf der Kantonsstrasse Seminar- / Schwimmbadstrasse wird akzeptiert, da andere Strassen dadurch entlastet werden. Dabei ist zu verhindern, dass die kommunale Achse Seminar- / Tägerhardstrasse als Schleichverkehrsrouten attraktiver wird oder der Verkehr dort anderweitig zunimmt. Hierzu werden die Weberstrasse (zwischen Bahnhof und Tägerhardstrasse) und die Tägerhardstrasse (zwischen Bahnhof und Weberstrasse) in eine T30-Zone überführt. Weitere mögliche Massnahmen können ähnlich aussehen wie bei der Achse Scharnstrasse / Märzengasse (Verkehrsberuhigung, gestalterische Massnahmen).

Verkehrsberuhigung kann eine Massnahme zur Vermeidung von Durchgangsverkehr sein, die gemeindeinterne Funktion der Verkehrsachsen darf jedoch nicht gefährdet werden.

Voraussetzungen	Verkehrsmanagement umgesetzt
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung, Kanton Stadt Baden
Bezug zu anderen Bereichen	E1, B3
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Möglich
Termine	Bis 2021
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld C	Verkehrsmanagement / Modal Split
-----------------	----------------------------------

Massnahmenbereich C2	Busbevorzugungen
----------------------	------------------

Zielsetzungen:

- Umsetzung von flankierenden Massnahmen des Verkehrsmanagements für den öffentlichen Verkehr
- Die vorhandenen Reserven der Verkehrsträger sollen optimal ausgenutzt werden



Beim Knoten Knoten Landstrasse / Schönausstrasse soll der Bus durch Priorisierung die Knoten schneller passieren. Diese dürfen jedoch nicht als Zwischenpfortnerung ausgestaltet werden.

Auf der Landstrasse soll im Bereich Geisswies eine Busspur realisiert werden.

Mit diesen Massnahmen sind mit dem Bus kürzere Fahrzeiten möglich. Dies macht den Bus gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger.

Der Nutzen und allfällige negative Auswirkungen von Zwischenpfortnerungen sind vertieft und ergebnisoffen zu prüfen.

Generell sind die Standortgemeinden des Verkehrsmanagements bei der Konzeption der Steuerung und dem Monitoring unter Einräumung eines Mitspracherechts miteinzubeziehen.

Voraussetzungen	Verkehrsmanagement umgesetzt
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung, Kanton, Stadt Baden
Bezug zu anderen Bereichen	H4
Stand der Bearbeitung	Busspur / Pfortnerung Geisswies in Projektierung
Etap pierung	Möglich
Termine	2016 (Geisswies)
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

5.4 D. Mobilitätsmanagement

Handlungsfeld D	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich D1	Gezielte Informationspolitik im Bereich Mobilität durch die Gemeinde

Zielsetzungen:

- Verbessern der Informationspolitik über die verschiedenen Möglichkeiten der Mobilität
- Die vorhandenen Reserven der Verkehrsträger sollen optimal ausgenutzt werden

Das Hauptziel des Mobilitätsmanagements ist eine nachhaltigere Mobilität. Mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Informationspolitik sind:

- Informationen über die Mobilität in und um Wettingen: Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsträger sowie Möglichkeiten der kombinierten Mobilität
- Mobilitätsfächer für Neuzuzüger mit Informationen zu den verschiedenen Möglichkeiten des Mobilseins in der Region
- Hinweis auf www.mobilitaetsdurchblick.ch, www.aargaumobil.ch und www.badenmobil.ch; der Aufbau einer gemeindeeigenen Mobilitätsplattform ist hingegen nicht notwendig.
- Mobilitätsberatung (durch die bestehenden Plattformen) für Unternehmen, Mobilitätskonzept mit dem Ziel, Mitarbeiter zum Umsteigen auf LV / ÖV zu motivieren
- Angebot "Schule Mobil" für 5. Klasse Primarschule und 1. bis 4. Klasse Oberstufe
- Mobilitätsinformationstag für Schulklassen; Durchführung eines jährlichen Mobilitätstages (z.B. am europaweiten „Tag ohne Auto“ am 22.09)
- Aktion „Einkaufen ohne Auto“ (mit dem im Zentrum ansässigen Gewerbe)
- Aktion „Velofahren in und rund um Wettingen“
- Hauslieferservice mit E-Bikes mit Anhängern prüfen
- Informationskampagne „Arbeiten, Einkaufen, Sporttreiben mit dem Velo“

Die Gemeindeverwaltung nimmt bezüglich Mobilität ihre Vorbildfunktion wahr, z. B. durch:

- Teilnahme an der Aktion bike to work; allgemeine Anreize, den Arbeitsweg mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückzulegen
- Velopatrouille der Regionalpolizei
- Mobilitystandort auf dem Parkplatz beim Rathaus, Mobility-Nutzung für Geschäftsfahrten
- Ökologisierung der Fahrzeugflotte

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung mit Standortförderung
Bezug zu anderen Bereichen	-
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Möglich
Termine	Ab 2020
Kosten	Kosten nach Aufwand

Handlungsfeld D	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich D2	Mobilitätsmanagement in der Planung

Zielsetzungen:

- Verbessern der Informationspolitik über die verschiedenen Möglichkeiten der Mobilität
- Die vorhandenen Reserven der Verkehrsträger sollen optimal ausgenutzt werden

Die Mobilität soll bereits in der Planung berücksichtigt werden. Folgendes soll im Rahmen von Nutzungsplanungsrevisionen (Teilrevision / Gesamtrevision) oder Sondernutzungsplanungen geprüft werden:

- Mobilitätsmanagementpflicht für grosse Firmen (Neuansiedlung, Betriebserweiterung)
- Mobilitätsmanagementpflicht für Einrichtungen mit hohem Personenverkehr
- Mobilitätsmanagementpflicht für grössere neue Wohnüberbauungen bereits im Baubewilligungsverfahren
- Mobilitätsmanagementpflicht in Entwicklungsgebieten (z. B. für Entwicklungsgebiet Wettingen Ost)

Ferner soll reglementiert werden, dass die umweltfreundliche Mobilität von Grossveranstaltungen gefördert werden soll. Unter anderem ist folgendes denkbar:

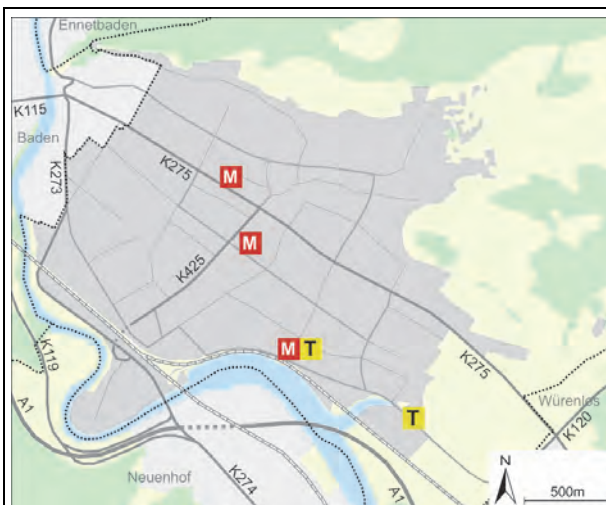
- Ticketintegration ÖV-Anreise und Eintritt
- Parkplatzbewirtschaftung
- Informationsmassnahmen

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung
Bezug zu anderen Bereichen	A1
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Möglich
Termine	2017 - 2020 (Gesamtüberprüfung Nutzungsplanung)
Kosten	

Handlungsfeld D	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich D3	Fördern von Mobility und Taxiunternehmen in Wettingen

Zielsetzungen:

- Verbessern der Informationspolitik über die verschiedenen Möglichkeiten der Mobilität
- Optimieren der kombinierten Mobilität



Mobility und den Taxibetreibern werden bei Bedarf an geeigneten Orten Standplätze im öffentlichen Raum angeboten.

Mit dem Ausbau der Mobility-Fahrzeugflotte in Wettingen soll die Attraktivität der Gemeinde als Wohnstandort auch für Haushalte ohne Auto gestärkt werden. Mögliche zusätzliche Mobilitätsstandorte sind:

- auf Verwaltungsparkfeldern
- im Zentrum
- beim Tägipark
- Prüfung von Mobilitätsstandort für neue grosse Wohnüberbauungen

Taxis sind ebenfalls eine gute Alternative für vereinzelte Autofahrten, zum Beispiel nach einem Einkauf. Mögliche zusätzliche spezielle Wartebereiche für Taxis könnten an den folgenden Standorten realisiert werden:

- Bei publikumsintensiven Nutzungen (wie z. B. Tägipark, Sportzentrum Tägi)

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Bau + Planung
Weitere Beteiligte	Mobility, Taxibetreiber
Bezug zu anderen Bereichen	-
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappeierung	Möglich
Termine	Alle 5 Jahre
Kosten	Keine

Handlungsfeld D	Mobilitätsmanagement
Massnahmenbereich D4	Erarbeiten eines Signalisationskonzepts für die verschiedenen Verkehrsträger

Zielsetzungen:

- Optimieren der Signalisation für die verschiedenen Verkehrsträger
- Durchgangsverkehr auf den Kantons- und nicht auf den Gemeindestrassen
- Erreichbarkeiten für den Veloverkehr sollen besser werden
- Erreichbarkeiten für den Fussverkehr sollen besser werden

Für die verschiedenen Verkehrsträger (MIV, Veloverkehr, Fussverkehr) soll entschieden werden, welche Ziele und Verbindungen in der Gemeinde beschildert werden sollen. Dazu soll ein Konzept erstellt werden, wo die Signalisationen untereinander abgestimmt und für die einzelnen Verkehrsträger klar ersichtlich sind.

Regionale und überregionale Ziele sollen so ausgeschildert werden, dass der Verkehr möglichst auf den Hauptachsen (Kantonsstrassen für den MIV, nationale und kantonale Radrouten, kantonale Wanderwege) kanalisiert wird.

Die bestehenden Signalisationen sollen ebenfalls überprüft und deren Kompatibilität mit dem Signalisationskonzept abgestimmt werden.

Auch für die regionalen Velo- und Wanderwege soll die Signalisation untersucht werden. Fehlende Beschilderungen sind, regional abgestimmt, zu ergänzen.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung mit Regionalpolizei
Bezug zu anderen Bereichen	A1
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Möglich
Termine	Ab 2022
Kosten	Konzept: CHF 20'000 Umsetzung: offen

5.5 E. Motorisierter Individualverkehr

Handlungsfeld E	Motorisierter Individualverkehr
Massnahmenbereich E1	Kanalisieren und verflüssigen des gemeindeinternen Verkehrs auf den Hauptachsen

Zielsetzungen:

- Durchgangsverkehr auf den Kantons- und nicht auf den Gemeindestrassen
- Der Verkehr innerhalb der Gemeinde ist zu verflüssigen
- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV bzw. für den MIV



Um die Wohnquartiere und verkehrsberuhigten Zonen von Verkehr zu entlasten, soll der Quell-Ziel-Verkehr Wettingens auf den Sammelstrassen kanalisiert werden.

- In der Regel Vortrittsberechtigung für die Durchgangsachsen vor untergeordneten Strassen
- Für alle Verkehrsteilnehmer optimierte Strassenquerschnitte
- Verflüssigung an Knoten, z.B. Märzengasse / Jura- / Landstrasse, verbunden mit Abklassierung Bifangstrasse (Kreiselkonzept)
- Bei Bedarf gezielter Ausbau bei Schwachstellen

- Verkehrsberuhigung der Strassen, auf denen der Verkehr abnehmen soll

Massnahmen zur Kanalisierung des gemeindeinternen Verkehrs auf den Hauptachsen stehen im Konflikt mit dem Ziel, die Gemeindestrassen nicht mit Durchgangsverkehr belasten zu wollen (zum Beispiel Achsen Scharnstrasse / Märzengasse, Seminarstrasse / Tägerhardstrasse).

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Bau + Planung
Weitere Beteiligte	Kanton, Stadt Baden
Bezug zu anderen Bereichen	B3, C1, E2, E3
Stand der Bearbeitung	In umgesetzten Projekten berücksichtigt
Etap pierung	Möglich
Termine	Laufende Umsetzung
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld E

Motorisierter Individualverkehr

Massnahmenbereich E2**Niveaufreier Ausbau des Knotens Brückenkopf Ost****Zielsetzungen:**

- Durchgangsverkehr auf den Kantons- und nicht auf den Gemeindestrassen
- Der Verkehr innerhalb der Gemeinde ist zu verflüssigen
- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV bzw. für den MIV



Der Brückenkopf Ost ist im heutigen Zustand überlastet. Die Massnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements führen zu mehr Verkehr auf der Achse Schartenstrasse / Märzengasse. Mit dem Bau eines niveaufreien Knotens (Unterführung der Nord-Süd-Beziehung) ist die Leistungsfähigkeit des Knotens wieder gewährleistet, die Achse Schartenstrasse / Märzengasse sollte wieder entlastet werden.

Der niveaufreie Ausbau des Brückenkopfs Ost ist Teil des kantonalen Richtplans.

Der Knoten befindet sich auf Badener Gebiet, im Schnittpunkt von Kantonsstrassen. Wettingen unterstützt die Bestrebungen zum Bau eines niveaufreien Knotens.

Voraussetzungen	Projekt von Kanton / Stadt Baden
Zuständigkeit	Kanton, Stadt Baden
Weitere Beteiligte	Bau + Planung
Bezug zu anderen Bereichen	E1
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	Nicht möglich
Termine	Nach 2023
Kosten	Für Wettingen keine

Handlungsfeld E

Motorisierter Individualverkehr

Massnahmenbereich E3**Aufwertung von Strassenräumen****Zielsetzungen:**

- Die Gemeinde soll an gut erschlossenen Lagen wachsen
- Wettingen soll auch in Zukunft eine attraktive und vielfältige Quartierstruktur haben
- Die Aufenthaltsqualität des Strassenraums soll verbessert werden



Entlang der Landstrasse sowie im Bahnhofsbereich sollen die Siedlungsgebiete verdichtet werden. Mit der Verdichtung soll eine Aufwertung des Strassenraums einhergehen (BGK Landstrasse).

Für beide Gebiete sind Entwicklungsplanungen in Bearbeitung. Die in diesem KGV festgelegten Rahmenbedingungen sollen, sofern noch möglich, in den jeweiligen Planungen berücksichtigt werden.

Die Aufwertung des Bahnhofgebietes soll auch zu einer verbesserten Anbindung der Gebiete südlich der Bahngleise (Klosterhalbinsel, Gewerbegebiet) basierend auf dem Masterplan Klosterhalbinsel führen.

Auf den Achsen Seminar- / Schwimmbadstrasse und Scharnstrasse / Märzengasse sowie der Alberich Zwysigstrasse werden ebenfalls Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) erarbeitet und umgesetzt. Für die BGK Landstrasse, Seminar- / Schwimmbadstrasse und Scharnstrasse / Märzengasse ist die Stadt Baden einzubeziehen.

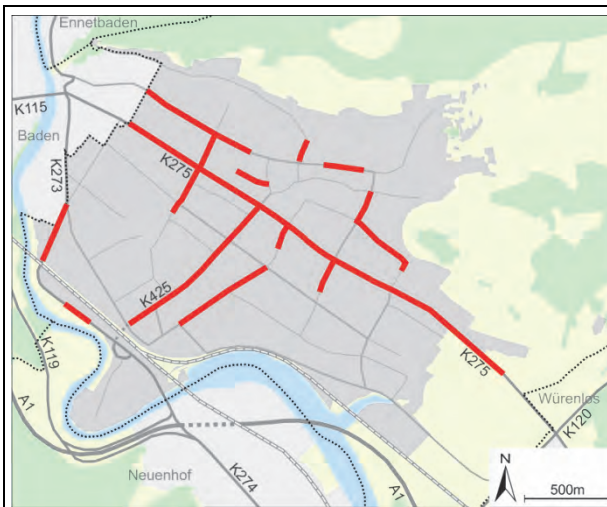
Neben oben erwähnten Strassen und Gebieten sollen die im Freiraumkonzept behandelten Strassen gemäss dem Konzept umgesetzt werden. Das Freiraumkonzept der Gemeinde Wettingen, welches Ergebnisse des KGV berücksichtigt, legt Gestaltungsprinzipien für verschiedene Strassenhierarchien und Strassenzüge fest.

Voraussetzungen	Teilrevision der Nutzungsplanung (BNO, Bauzonenplan), Erlass von Gestaltungsplänen
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung, Kanton Grundeigentümer, Gewerbetreibende, HGVW, Stadt Baden
Bezug zu anderen Bereichen	A2, B3, B4, C1, E1
Stand der Bearbeitung	Landstrasse: Testplanung ist abgeschlossen, Masterplan liegt vor, Erarbeitung BGK untere Landstrasse 2015/2016, Erarbeitung BGK östliche Landstrasse ab 2017/2018 Bahnhofgebiet: Testplanung ist abgeschlossen, Vertiefungsstudie liegt vor, Gestaltungsplan ist gestartet Für südlichen Teil der Alberich Zwyssigstrasse erfolgt Erarbeitung des BGK wegen Sanierung 2009/10 erst langfristig Erarbeitung restlicher BGK noch nicht begonnen Freiraumkonzept erarbeitet, Fortlaufende Umsetzung der Aufwertungsmassnahmen
Etappierung	Etappierung der baulichen Entwicklung ist möglich
Termine	Laufende Umsetzung Erneuerung untere Landstrasse gemäss BGK ca. 2019/2020
Kosten	Für Landstrasse (Kostenschätzung für Aufwertung / Gestaltung Strassenraum über gesamte Landstrasse, gemäss Agglomerationsprogramm 2. Generation): 7.95 Mio. (davon max. Kostenbeitrag Bund: 2.78 Mio.) Kosten Bahnhofsgelände und andere BGKs noch offen Für die Aufwertung gemäss Freiraumkonzept jeweils Bestandteil der Kosten für die Instandhaltung und Instandsetzung der Strassenverkehrsinfrastruktur

Handlungsfeld E	Motorisierter Individualverkehr
Massnahmenbereich E4	Strassenlärmsanierung entlang der Kantons- und Gemeindestrassen

Zielsetzungen:

- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV bzw. für den MIV



Infolge der hohen Verkehrsbelastungen auf einzelnen Kantons- und Gemeindestrassen sind einige Liegenschaften in Wettingen von übermässigem Lärm betroffen.

Bis 2018 müssen alle Kantons- und Gemeindestrassen lärmtechnisch saniert sein. Per Ende 2015 konnte die technische und rechtliche Bearbeitung des Lärmsanierungsprojekts der Gemeindestrassen fristgerecht abgeschlossen werden. Bis Ende 2017 können noch Subventionen zu freiwilligen Fenstersanierungen ausbezahlt werden, wenn sich aus dem Lärmsanierungsprojekt eine subventionsberechtigte Überschreitung der Grenzwerte ergeben hat.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Bau + Planung, Kanton
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Bezug zu anderen Bereichen	B3
Stand der Bearbeitung	Kantonsstrassen: Umsetzung Massnahmen seit 2011 Gemeindestrassen: Lärmsanierungsprojekt technisch + rechtlich im Jahr 2015 abgeschlossen
Etappierung	Möglich
Termine	Kantonsstrassen: Laufende Umsetzung spätestens bis 2018 Gemeindestrassen: Ausbezahlung Subventionen bis Ende 2017
Kosten	Kantonsstrassen: CHF 4.7 Mio. (Anteil Gemeinde CHF 1.8 Mio.) Gemeindestrassen: CHF 260'000 (Anteil Gemeinde CHF 95'000)

5.6 F. Veloverkehr

Handlungsfeld F	Veloverkehr
Massnahmenbereich F1	Erstellen eines Umsetzungskonzepts Veloverkehr

Zielsetzungen:

- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht
- Erreichbarkeiten für den Veloverkehr sollen verbessert werden

Zur Förderung des Veloverkehrs soll in der Gemeinde Wettingen auf Basis des Teilplans Veloverkehr ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Für das Konzept soll, sofern nicht bereits vorhanden, zuerst der Zustand erhoben werden:

- Bestehende Massnahmen für den Veloverkehr (Radwege, Radstreifen)
- Abstellmöglichkeiten
- Sicherheitsdefizite
- Signalisation der wichtigsten Ziele innerhalb und ausserhalb des Gemeindegebietes

Auf Grund der Analyse im Konzept sollen notwendige Massnahmen zur Verbesserung des Angebotes für Velofahrende erarbeitet werden (vgl. auch F2 bis F5):

- Netzoptimierungen
- Gefahrenbeseitigungen
- etc.

Das Konzept soll auch dazu verwendet werden, dass bei notwendigen Strassensanierungen dem Veloverkehr je nach Funktion der Strasse genügend Gewicht beigemessen wird.

Die Massnahmenbereiche F2 bis F5 sollen ebenfalls Teil dieses Umsetzungskonzepts werden, sind auf Grund ihrer Wichtigkeit jedoch separat aufgeführt.

Das kommunale Veloverkehrskonzept ist optimal mit den Nachbargemeinden und dem regionalen Veloverkehrskonzept abzustimmen.

Voraussetzungen	Abstimmung mit regionalem Veloverkehrskonzept
Zuständigkeit	Bau + Planung
Weitere Beteiligte	Umliegende Gemeinden, Baden Regio
Bezug zu anderen Bereichen	B3, B4, D4, E3, F2-F5
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Nicht möglich
Termine	2017 - 2018
Kosten	Konzept: CHF 30'000 Umsetzung: Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld F	Veloverkehr
Massnahmenbereich F2	Optimieren des bestehenden Veloverkehrsnetzes

Zielsetzungen:

- Erreichbarkeiten für den Veloverkehr sollen verbessert werden
- Die vorhandenen Reserven der Verkehrsträger sollen optimal ausgenutzt werden

Im Veloverkehrsnetz werden die zwei kommunalen Hierarchien Groberschliessung und Feinerschliessung unterschieden. Die Groberschliessungen führen häufig entlang von nicht verkehrsberuhigten Achsen. Als Feinerschliessung wurden primär untergeordnete Strassen sowie diagonale Ergänzungen im Veloverkehrsnetz klassiert. Je nach Zuteilung zu diesen Kategorien sind unterschiedliche Massnahmen notwendig, um die jeweiligen Abschnitte zu optimieren.

Folgende Massnahmen sind zu prüfen:

- Radweg / Radstreifen entlang der gesamten Landstrasse, im Zentrum eventuell angepasste Lösung im Rahmen der Masterplanung
- Radwege, Radstreifen und Mischverkehr auf Strassenabschnitten nicht wahllos mischen. Konsequente Realisierung einer Massnahme, nicht zu häufige Abwechslungen
- Auf Radwegen Vortrittsumkehr zu Gunsten des Radweges gegenüber untergeordneten Querstrassen / Grundstückszufahrten prüfen
- Optimierung des Netzes durch Erlangen von Wegrechten - Zulassung von Veloverkehr (Schulgartenstrasse - Dorfstrasse, Hardstrasse)
- Geeignete Einbahnen für Velogegenverkehr öffnen, auf ausgewählten, geeigneten Fusswegachsen Velo zulassen (Schild Fussgänger, Velo gestattet), etc.

Voraussetzungen	Umsetzungskonzept Veloverkehr liegt vor
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung mit Regionalpolizei
Bezug zu anderen Bereichen	B3, E3, F1, F3, F4
Stand der Bearbeitung	In umgesetzten Projekten berücksichtigt
Etappierung	Möglich
Termine	Ab 2019
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld F	Veloverkehr
Massnahmenbereich F3	Ergänzen des bestehenden Veloverkehrsnetzes durch Schliessen von Lücken

Zielsetzungen:

- Erreichbarkeiten für den Veloverkehr sollen verbessert werden

In Wettingen sind einige Lücken für den Veloverkehr vorhanden, welche zu Umwegen für den Radfahrer führen:



- Erschliessung öffentlicher Anlagen und publikumsintensiver Einrichtungen, wo noch nicht gut genug (Landstrasse, Tägipark, Sporteinrichtungen, Schulen)
- Kürzere Netzerergänzungen im Baugebiet (Margelstrasse, Bifangstrasse - Otelfingerstrasse, Kirchstrasse - Dorfstrasse)
- Verbindung Bahnhof / Güterstrasse - Eisenbahnbrücke
- Unterführung der Landstrasse für Langsamverkehr im Bereich des Lugibachs
- Verbindungen im Gebiet Geisswies, zum Teil ausserhalb der Bauzonen (Lugibach, Zentralstrasse, Tägerhardstrasse)

Die Massnahmen im Bereich des Lugibachs und entlang der Zentralstrasse dürfen nicht dazu führen, dass notwendige Massnahmen entlang der Landstrasse zurückgestellt oder gar nicht realisiert werden.

Regionale Massnahmen beinhalten z. B. den Limmatuferweg oder das regionale Veloverkehrskonzept von Baden Regio. Die geplanten Massnahmen durch die Gemeinde soll mit Baden Regio abgestimmt werden.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Bau + Planung, Kanton
Weitere Beteiligte	Baden Regio
Bezug zu anderen Bereichen	B3, E3, F1, F4
Stand der Bearbeitung	Lugibach: Projektstudie liegt vor
Etappierung	Möglich
Termine	Ab 2017
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld F	Veloverkehr
Massnahmenbereich F4	Abbiege- und Querungshilfen für den Radverkehr

Zielsetzungen:

- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht
- Erreichbarkeiten für den Veloverkehr sollen verbessert werden

Vor allem auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen (viel motorisierter Verkehr, viel Veloverkehr oder beides) sollen für den Radverkehr geeignete Massnahmen für einfacheres Queren und Abbiegen sowie für grössere Sicherheit getroffen werden. Mögliche Massnahmen sind:

- Unterführungen (z. B. Unterführung Landstrasse für Langsamverkehr im Bereich des Lugibachs)
- Velofurten parallel zu Fussgängerstreifen
- Geschützte Aufstellbereiche für das vereinfachte Linksabbiegen
- Mehrzweckstreifen
- Orientierungshilfen bei Kernfahrbahnen in der Mitte, um das Aufstellen beim Linksabbiegen zu vereinfachen

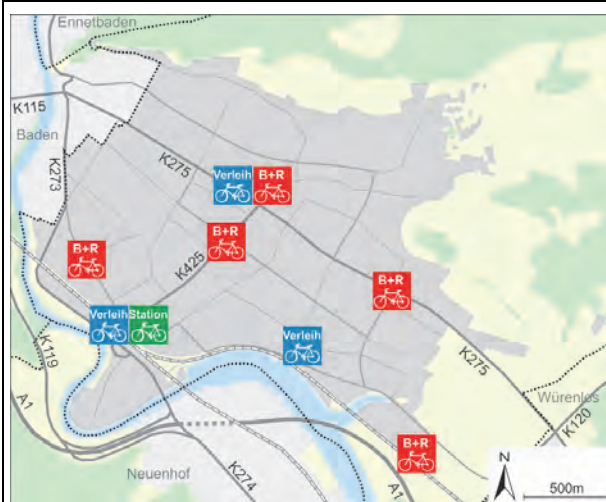
Eine weitere Massnahme zur Veloverkehrsförderung wäre unter anderem das Gestatten von Rechtsabbiegen (bei geeigneten Knoten) für Radfahrer, wenn die Lichtsignalanlage auf Rot steht und der rechtsabbiegende gegenüber dem geradeausfahrenden Veloverkehr eine eigene Fahrspur aufweist.

Voraussetzungen	Umsetzungskonzept Veloverkehr liegt vor
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung mit Regionalpolizei, Kanton
Bezug zu anderen Bereichen	B3, B4, E3, F1, F3, G4
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Möglich
Termine	Ab 2019
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld F	Veloverkehr
Massnahmenbereich F5	Verbesserungen Parkierung Veloverkehr / Ausbau des B+R-Angebotes

Zielsetzungen:

- Verbesserung Veloparkierung / Veloinfrastruktur
- Optimieren der kombinierten Mobilität



Nur mit guten Parkierungsmöglichkeiten kann gewährleistet werden, dass für kurze Strecken häufiger das Velo benutzt wird:

- Bei Zielen mit viel Veloverkehr (z. B. Schulen, Badi, Sportzentrum Tägi) Parkierungsmöglichkeiten für Velos bei Bedarf erneuern oder ausbauen
 - Realisierung B+R bei Haltestelle Tägerhard und bei den wichtigsten Bushaltestellen (EW, Rathaus, Stadion, Bushof)
 - Velostation beim Bahnhof
 - Stationen mit Veloverleih im Zentrum, beim Einkaufszentrum Tägipark und beim Bahnhof.
- In der BNO Vorschriften zu baulicher Ausprägung und Grösse von Veloabstellanlagen für grössere Überbauungen.
- Ab 2016 sollen die Standorte für Veloverleihstationen nach Bedarfsanalysen des regionalen Veloverleih von Baden Regio konkretisiert werden. Standorte in Wettingen sollen miteinander abgesprochen werden.

Voraussetzungen	Umsetzungskonzept Veloverkehr liegt vor Für B+R Tägerhard: Haltestelle Tägerhard wird realisiert Für B+R bei Bushaltestellen: Grösseres Einzugsgebiet der Bushaltestellen (Vorteil des Erreichens der Haltestelle mit dem Velo gegenüber zu Fuss muss gegeben sein) Für Veloverleih: Regionales Veloverleihsystem ist eingeführt
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	Bau + Planung Kanton, RVBW (regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen)
Bezug zu anderen Bereichen	F1-F4, H1, H4
Stand der Bearbeitung	Noch nicht realisiert, Velostation Bahnhof in Gestaltungsplan berücksichtigt
Etappierung	Nicht möglich
Termine	Ab 2019
Kosten	~ CHF 10'000 pro B+R-Anlage bei Bushaltestellen (Beitragsmöglichkeit durch Kanton) Für übrige Massnahmen abhängig vom Bedarf

5.7 G. Fussverkehr

Handlungsfeld G	Fussverkehr
Massnahmenbereich G1	Erstellen eines Umsetzungskonzepts Fussverkehr

Zielsetzungen:

- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht
- Erreichbarkeiten für den Fussverkehr sollen besser werden
- Das Fusswegnetz soll attraktiver werden

Zur Förderung des Fussverkehrs soll in der Gemeinde Wettingen auf Basis des Teilplans Fussverkehr ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden. Für das Konzept soll, sofern nicht bereits vorhanden, zuerst der Zustand erhoben werden:

- Ausstattung von Fusswegen (Begrünung, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter, etc.)
- Sicherheitsmängel bei Querungen von Strassen
- Signalisation der wichtigsten Ziele innerhalb und ausserhalb des Gemeindegebietes

Auf Grund der Analyse im Konzept sollen notwendige Massnahmen zur Verbesserung des Angebotes für Fussgänger erarbeitet werden (vgl. auch G2 bis G4):

- Netzoptimierungen auf Basis eines Netzplans
- Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität von Fusswegen
- etc.

Die Massnahmenbereiche G2 bis G4 sollen ebenfalls Teil dieses Umsetzungskonzepts werden, sind auf Grund ihrer Wichtigkeit jedoch separat aufgeführt.

Voraussetzungen	Abstimmung mit regionalem Fussverkehrskonzept Abstimmung mit Arbeitsprogramm zur Umsetzung der Landschaftsspanne Sulperg - Rüsler
Zuständigkeit	Bau + Planung
Weitere Beteiligte	Umliegende Gemeinden, Baden Regio
Bezug zu anderen Bereichen	B4, D4, E3, G2-G4
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	Nicht möglich
Termine	2019 - 2020
Kosten	Konzept: CHF 30'000 Umsetzung: Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld G

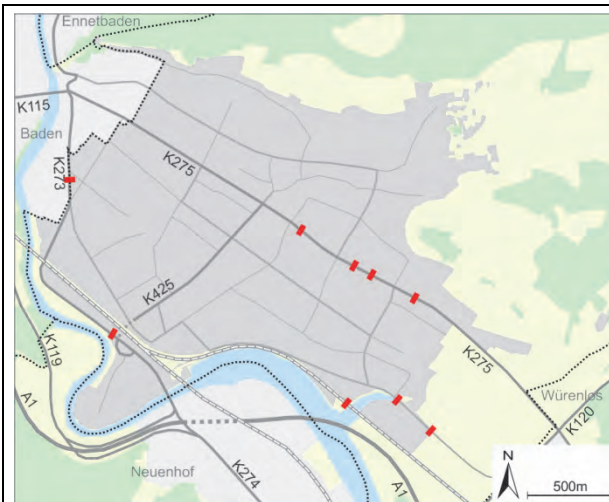
Fussverkehr

Massnahmenbereich G2

Untersuchung der Strassenquerungen

Zielsetzungen:

- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht
- Erreichbarkeiten für den Fussverkehr sollen besser werden



Die Strassenquerungen sind im Fusswegnetz von zentraler Bedeutung: Mit folgenden Untersuchungen soll der Optimierungsbedarf bei den Fussgängerstreifen festgestellt, und abhängig vom Resultat der Untersuchung sollen die geeigneten Massnahmen ausgeführt werden:

- Standort: sind die Fussgängerstreifen am richtigen Ort? Sind irgendwo Lücken feststellbar?
- Wie sind die Querungen ausgestaltet? Z. B. mit oder ohne Mittelinsel
- Ist der Fussgängerstreifen genügend sicher?
- Optimierungsbedarf bei der Beleuchtung?

- Ist die Ausrüstung dem Wegzweck angepasst? Z. B. Schulweg, Umgebung Altersheim

Bei den rot markierten Querungen ist der Handlungsbedarf besonders dringend:

- Fehlende Fussgängerstreifen sind zu realisieren
- Unsichere Fussgängerstreifen müssen sicherer gestaltet werden (gemäss Analyse)
- Wo notwendig, sind Unterführungen zu realisieren (z. B. Unterführung Landstrasse für den Langsamverkehr beim Lugibach)

Die Sektion Verkehrssicherheit der Abteilung Tiefbau führt zurzeit die Zweiterhebung der Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen durch. Massnahmen zur Beseitigung allfälliger Mängel werden in Zusammenarbeit mit der Gemeinde erarbeitet und dabei die kantonalen Merkblätter beachtet.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Bau + Planung mit Regionalpolizei, Kanton, Baden (Seminarstrasse)
Weitere Beteiligte	BfU
Bezug zu anderen Bereichen	B2, B4, E3, G1, G3
Stand der Bearbeitung	In umgesetzten Projekten berücksichtigt
Etap pierung	Möglich
Termine	Ab 2018; Umsetzung bei Strasseninstandstellungen, falls nicht gravierende Mängel Sofortmassnahmen bedingen
Kosten	Umsetzung: Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld G

Fussverkehr

Massnahmenbereich G3**Optimierung der Ausrüstung der Fusswege****Zielsetzungen:**

- Die Sicherheit des Langsamverkehrs wird erhöht
- Erreichbarkeiten für den Fussverkehr sollen besser werden
- Das Fusswegnetz soll attraktiver werden

Die Ausrüstung der Fusswege im Gemeindegebiet ist abhängig von den primären Nutzern der Fusswegverbindungen. Schüler haben andere Bedürfnisse als erwachsene Pendler oder Betagte. Die bestehenden Fusswege sollen auf die folgenden Punkte hin untersucht werden:

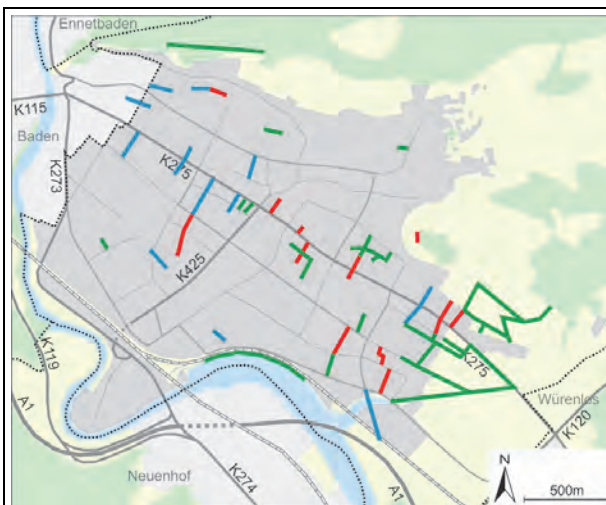
- Beleuchtung
- Abfallbehälter
- Sitzmöglichkeiten
- Sicherheitsgefühl (eventuell auch durch Befragungen in der Bevölkerung)
- Materialisierung / Gestaltung
- Stimmigkeit / Charakter

Voraussetzungen	Umsetzungskonzept Fussverkehr liegt vor Abstimmung mit Arbeitsprogramm zur Umsetzung der Landschaftsspange Sulperg - Rüsler
Zuständigkeit	Bau + Planung
Weitere Beteiligte	Betagtenorganisationen, Elektrizitäts- und Wasserwerk Wettingen
Bezug zu anderen Bereichen	B2, B4, E3, G3
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	Möglich
Termine	Ab 2021
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

Handlungsfeld G	Fussverkehr
Massnahmenbereich G4	Schliessen bestehender Lücken im Fusswegnetz / Erlangen von Wegrechten

Zielsetzungen:

- Erreichbarkeiten für den Fussverkehr sollen besser werden
- Das Fusswegnetz soll attraktiver werden



Verschiedene Ergänzungen im Fusswegnetz, v. a. im Osten des Gemeindegebietes, sind durch Strassenlinien gesichert oder als Projektideen vorhanden (grün). Mit zwei Möglichkeiten können verbleibende Lücken im Fusswegnetz in Wettingen geschlossen werden.

Fehlende Durchwegung (blau):

- Wege müssen realisiert werden

Fehlende Wegrechte (rot):

- Durch Verhandlungen mit Grundeigentümern müssen öffentliche Wegrechte für Fussgänger (und zum Teil Velofahrer) erlangt werden

Insgesamt sollen die zentralen Einrichtungen in

Wettingen (Landstrasse / Zentrumsplatz, Bahnhof, Tägipark, Sportanlagen, Spielplätze / Naherholung in den Quartieren, Alterseinrichtungen, Kirchen, Rathaus, etc.) optimal auf dem Fusswegnetz erreichbar sein. Vor allem im Osten des Gemeindegebietes soll auch gewährleistet werden, dass mögliche zukünftige Bushaltestellen ebenfalls möglichst gut durch direkte und sichere Fusswege zu erreichen sind.

Regionale Massnahmen beinhalten z. B. den Limmatuferweg sowie die Umsetzung der Landschaftsspange Sulperg-Rüsler mit dem talquerenden Erholungsweg. Weitere Wettingen betreffende Massnahmen dürften sich mit dem Abschluss der Erarbeitung des regionalen Fuss- und Veloverkehrskonzepts durch Baden Regio ergeben. Die geplanten Massnahmen durch die Gemeinde sollen mit Baden Regio abgestimmt werden.

Voraussetzungen	Abstimmung mit Arbeitsprogramm zur Umsetzung der Landschaftsspange Sulperg - Rüsler
Zuständigkeit	Bau + Planung, Kanton (wenn Kantonsstrasse betroffen ist), Baden (Lägerhang / -fuss)
Weitere Beteiligte	Grundeigentümer
Bezug zu anderen Bereichen	F3, G1, G3
Stand der Bearbeitung	1. Umsetzungen im Rahmen von Gebietsentwicklungen
Etappierung	Möglich
Termine	Laufend
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

5.8 H. Öffentlicher Verkehr

Handlungsfeld H	Öffentlicher Verkehr
Massnahmenbereich H1	Haltestelle Tägerhard

Zielsetzungen:

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs



Mit der Haltestelle Tägerhard wird das östliche Siedlungsgebiet inklusive der verkehrsintensiven Einrichtungen (Einkaufszentrum Tägipark, Sportzentrum Tägi, Arbeitsplatzschwerpunkte, Gebiete für Siedlungserweiterung) direkt ans Bahnnetz angeschlossen.

In Zusammenarbeit mit der SBB soll das Projekt vorangetrieben und möglichst rasch realisiert werden. Zu berücksichtigen gilt es die möglichen Linienführungen der Limmattalbahn, um eine optimale Verknüpfung der beiden Bahnen zu erreichen. Ebenfalls muss eine gute Verknüpfung ans Busnetz gewährleistet sein.

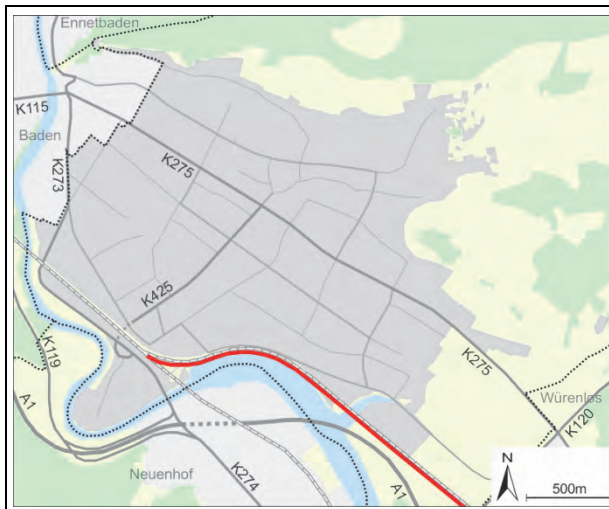
Die Haltestelle Tägerhard ist Teil des Agglomerationsprogrammes Aargau Ost (2. Generation) und vom Kanton Aargau als 1A-Massnahme in STEP 2030 beantragt.

Voraussetzungen	Zusammenarbeit SBB, Bund, Kanton Aargau
Zuständigkeit Weitere Beteiligte	SBB, Bund, Kanton, Bau + Planung
Bezug zu anderen Bereichen	H2-H4
Stand der Bearbeitung	B-Projekt Agglomerationsprogramm 2. Generation Regionales Entwicklungskonzept (REK)
Etappierung	Nicht möglich
Termine	Zeitpunkt Planung und Realisierung: offen
Kosten	Gemäss Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr belaufen sich die Kosten für den Bahnhof auf ca. 6.64 Mio Fr., wovon 2.32 Mio Fr. (35%) auf den Bundesbeitrag fallen.

Handlungsfeld H	Öffentlicher Verkehr
Massnahmenbereich H2	Verbesserung ÖV-Angebot durch Doppelspurausbau Schienennetz im Furttal

Zielsetzungen:

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs



Die einspurige Eisenbahnstrecke durch das Furttal zwischen Wettingen und Regensdorf-Watt führt zu Fahrplaninstabilitäten und verhindert eine Verdichtung des Fahrplanangebotes.

Der Doppelspurausbau soll von der SBB, den betroffenen Gemeinden sowie den Kantonen Aargau und Zürich vorangetrieben werden.

Wettingen unterstützt den Doppelspurausbau im Hinblick auf eine verbesserte Anbindung der Bahnhöfe Wettingen und Tägerhard. Der Doppelspurausbau soll alleine der Kapazitätssteigerung im Personenverkehr dienen.

Voraussetzungen	Zusammenarbeit SBB, Bund, Kantone Aargau und Zürich; ev. UVB-Pflicht
Zuständigkeit	SBB, Bund, Kantone Aargau und Zürich, Bau + Planung und Gemeinden des Furttals
Weitere Beteiligte	
Bezug zu anderen Bereichen	H1
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Möglich, Zweckmässigkeit eines etappenweisen Ausbaus muss überprüft werden
Termine	Offen (zurückgestellt)
Kosten	Ohne Kostenfolge für die Gemeinde

Handlungsfeld H

Öffentlicher Verkehr

Massnahmenbereich H3

Festlegung Linienführung / Trasseesicherung Limmattalbahn

Zielsetzungen:

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs



Die Limmattalbahn soll die boomenden Gemeinden im Limmattal miteinander verbinden. Sie ist ein regionales Projekt, welches unter anderem im Richtplan des Kantons Aargau (Orientierungsinhalt) aufgeführt ist.

Vor der Realisierung müssen die Linienführung festgelegt und die notwendigen Trassen gesichert werden. Vor allem bei Projektentwicklungen im Osten des Gemeindegebietes und entlang der Landstrasse müssen mögliche Linienführungen berücksichtigt werden.

Im Rahmen des Masterplans Landstrasse wurde eine Trasseeführung vom Sportzentrum Tägi direkt zur Landstrasse definiert. Während

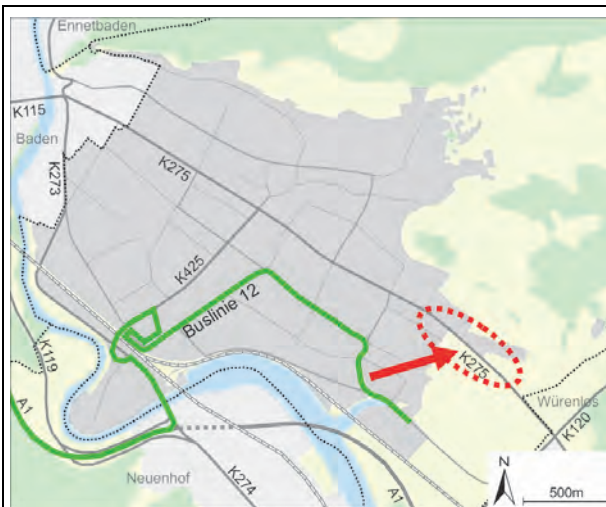
ausserhalb des Siedlungsgebiets und im östlichsten Abschnitt der Landstrasse (verkehrsorientierter Abschnitt gemäss Masterplan Landstrasse, vom Siedlungsrand bis Knoten Halbartenstrasse) aus Sicht der Gemeinde Eigentrassierungen in Frage kommen, sind in der restlichen Landstrasse Mischverkehrslösungen vorzusehen.

Voraussetzungen	Richtplaneintrag vorhanden Bedarf ist vorhanden Finanzierung gegeben
Zuständigkeit	Bau + Planung, Gemeinden Killwangen, Neuenhof, Baden Kantone Aargau und Zürich Öffentliche Verkehrsbetriebe
Weitere Beteiligte	
Bezug zu anderen Bereichen	H1, H4
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappeierung	Möglich, Zweckmässigkeit eines etappenweisen Ausbaus muss überprüft werden
Termine	2019 - 2020 (Gesamtüberprüfung Nutzungsplanung), sofern dannzumal Richtplaneintrag vorhanden Realisierung der Limmattalbahn nach 2030
Kosten	

Handlungsfeld H	Öffentlicher Verkehr
Massnahmenbereich H4	Optimierung der Buslinien und der Ausstattung der Haltestellen

Zielsetzungen:

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs
- Die vorhandenen Reserven der Verkehrsträger sollen optimal ausgenutzt werden



Untersuchungen haben gezeigt, dass mit dem heutigen Bedarf die Verlängerung / Umleitung der Buslinie 12 bis zur Landstrasse / ins Entwicklungsgebiet Wettingen Ost sowie die konsequente Führung der Buslinie 1 auf der Landstrasse sinnvoll ist. Ebenso soll die Betriebszeit der Linie 12 verlängert werden (nicht nur Abdeckung der Stosszeiten). Zur genauen Linienführung der Linie 12 soll eine detaillierte Untersuchung erfolgen.

Das Bedürfnis von zusätzlichen / veränderten Buslinien muss periodisch untersucht werden. Nur mit genügend Nachfrage und einem gewissen finanziellen Deckungsgrad sollen Massnahmen eingeführt werden (z. B. Ortsbus).

Falls im Rahmen der Überarbeitung der Nutzungsplanung im Osten des Gemeindegebietes weitere Gebiete eingezont werden, müssen die Erschliessungspläne für diese Gebiete mögliche Buslinien berücksichtigen und deshalb die notwendigen Strassenquerschnitte sowie Platz für Busbuchten / Wendemöglichkeiten / Wartebereiche gesichert werden. Bei der ÖV-Entwicklung im östlichen Wettinger Gemeindegebiet sind Synergien mit Zielen im westlichen Würenloser Gemeindegebiet (Anbindung Sportplätze, Huba, etc.) zu prüfen.

Neben den Buslinien muss auch die Ausstattung der Bushaltestellen optimiert werden. Dies betrifft unter anderem die Zugänglichkeit zu Fuss, Haltekannten, Unterstand, Informationssystem, Beleuchtung, Veloparkplätze und weitere.

Voraussetzungen	Genügende Nachfrage vorhanden
Zuständigkeit	Bau + Planung, RVBW, Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinderat Würenlos
Bezug zu anderen Bereichen	H1, H3
Stand der Bearbeitung	ÖV-Studien liegen vor
Etappierung	Möglich
Termine	Evaluation alle 4 Jahre
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

5.9 I. Ruhender Verkehr

Handlungsfeld I	Ruhender Verkehr
Massnahmenbereich I1	Kommunales Parkraumkonzept / Parkierungsreglement

Zielsetzungen:

- Optimierung des Parkfeldangebotes
- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV bzw. für den MIV

In Koordination mit den umliegenden Gemeinden soll in der Gemeinde Wettingen das regionale Parkraumkonzept (Zwiebelsystem) umgesetzt werden. Um Fremdparkierung zu verhindern, soll in allen Parkraumzonen das Langzeitparkieren eingeschränkt und nur mit Bewilligung (Plakette) möglich sein. Es muss geprüft werden, wie der Bedarf für die Einschränkung des Langzeitparkierens in der Parkraumzone 3 ist. Falls untertags viele Parkfelder durch Pendler belegt sind, kann die momentan nur für die Nacht geltende Einschränkung auch auf den Tag ausgedehnt werden.

Unabhängig von der Parkraumzone sollen Parkierungsanlagen von publikumsintensiven Einrichtungen ab der 1. Minute bewirtschaftet werden. Bei Neuanlagen sind Schrankensysteme einzusetzen; bei bestehenden Anlagen ist die Kontrolle durch Externe (z.B. Regionalpolizei) durchzuführen und dies vertraglich zu regeln (u.a. auch Verteilung der Erträge: 1 Teil an Inhaber, 1 Teil an Bewirtschafter für Winterdienst, Reinigung, Kontrolle). Auch private, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen sollen bewirtschaftet werden.

Die bestehende Parkraumbewirtschaftung ist zu prüfen, und insbesondere in einem allfälligen Entwicklungsgebiet Wettingen Ost sind Lösungsansätze für eine Anpassung und sinnvolle Bewirtschaftung aufzuzeigen. Analysen sollen zeigen, wo zum Beispiel Fahrzeuge auf öffentlichen Parkierungsanlagen abgestellt sind, obwohl Parkfelder auf den privaten Parzellen benutzt werden müssten.

Im ganzen Gemeindegebiet sollen Parkierungsanlagen festgelegt werden, welche sich für eine Mehrfachnutzung (Events, Konzerte, Arbeiten + Wohnen, etc.) eignen. Die Mehrfachnutzung muss genau geregelt werden.

Gestützt auf das kommunale Parkraumkonzept ist das Parkierungsreglement zu überarbeiten.

Voraussetzungen	
Zuständigkeit	Bau + Planung mit Regionalpolizei
Weitere Beteiligte	Kanton, andere Gemeinden des regionalen Parkraumkonzepts
Bezug zu anderen Bereichen	I2, I3, I4
Stand der Bearbeitung	Regionales Parkraumkonzept liegt vor Umsetzungskonzept zum regionalen Parkraumkonzept liegt vor
Etappeierung	Möglich
Termine	2016/2017: Überarbeitung Parkierungsreglement Umsetzung ab 2017/2018
Kosten	

Handlungsfeld I

Ruhender Verkehr

Massnahmenbereich I2**Beschränkung der Anzahl Parkfelder in der BNO****Zielsetzungen:**

- Optimierung des Parkfeldangebotes

Für Gebiete mit einer guten Anbindung ans Netz des öffentlichen sowie des Langsamverkehrs soll die Anzahl Parkfelder in der BNO beschränkt werden können. Es ist im Rahmen von (Teil-) Revisionen der Nutzungsplanung quartierspezifisch oder im Rahmen einer Gesamtrevision gesamthaft zu prüfen, ob über die heute bereits bestehenden Abminderungsmöglichkeiten gemäss VSS-Norm 640 281 und BNO §45 Abs. 3 weitergehender Abminderungsbedarf besteht. Auf diese Weise kann verhindert werden, dass durch zu viele Parkfelder der MIV-Verkehr übermässig zunimmt.

Für Gebiete, in welchen die Parkfeldzahl beschränkt werden soll, sind Mobility-Standorte zu prüfen. In Quartieren mit zu knappem Angebot an Parkfeldern auf privatem Grund ist in Folge der Verdichtung und wegen Neubauten mit mehr Parkfeldern zu rechnen. Zusätzliche Parkfelder sollen möglichst unterirdisch angeordnet werden.

Voraussetzungen	Zustimmung Kanton und Einwohner
Zuständigkeit	Bau + Planung, Kanton
Weitere Beteiligte	Gemeinden in der Umgebung (regionale Abstimmung)
Bezug zu anderen Bereichen	A1, I1
Stand der Bearbeitung	Regionales Parkraumkonzept liegt vor
Etapplierung	Nicht möglich
Termine	2016/2017 (Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse)
Kosten	

Handlungsfeld I

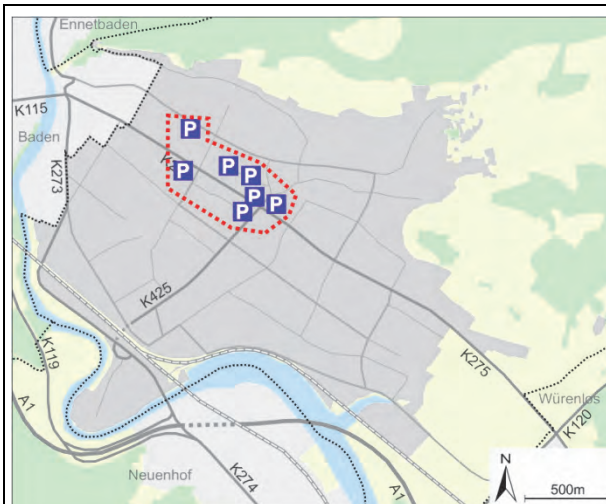
Ruhender Verkehr

Massnahmenbereich I3

Initialisieren eines ausbaubaren Parkleitsystems

Zielsetzungen:

- Minimieren des Parkplatzsuchverkehrs
- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV bzw. für den MIV



Ein Parkleitsystem dient dazu, den Autofahrern die kürzesten Routen zu den Parkieranlagen mit noch freien Plätzen zu zeigen.

In Wettingen soll ein Parkleitsystem realisiert werden. Miteinzuschliessen sind die folgenden Parkieranlagen:

- Parkhaus Centerpassage
- Parkhaus Zentrumsplatz
- Parkhaus "Coop"
- Parkhaus Migros
- Parkhaus Hofweg
- Parkieranlage "Haus zum Hobel"
- Parkieranlage "Fust/Physioflex"

Die Liste der Parkieranlagen ist nicht abschliessend und kann erweitert werden.

Voraussetzungen	KGV
Zuständigkeit	Bau + Planung
Weitere Beteiligte	Parkhausbetreiber
Bezug zu anderen Bereichen	-
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	
Termine	2017 Planung, anschliessend Umsetzung
Kosten	Offen

Handlungsfeld I	Ruhender Verkehr
Massnahmenbereich I4	Optimierung der Parkierung bei den Naherholungsgebieten

Zielsetzungen:

- Optimierung des Parkfeldangebotes

Für die Naherholungsgebiete in der unmittelbaren Umgebung des Siedlungsgebiets (Lägern, Sulperg, Limmat, Eigi, weitere) sollen Parkierungsmöglichkeiten am Siedlungsrand in geeigneter Form bestehen. Dabei soll verhindert werden, dass die Naherholungsgebiete selbst zuparkiert werden, dennoch ist die Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Möglichkeiten wären zum Beispiel die Doppelnutzung von bestehenden Parkierungsanlagen mit gewerblicher Nutzung zu den Randzeiten. Langfristig könnte für die Landschaftsspanne Sulperg - Rüsler eine landschaftlich gut eingebettete Parkierungsanlage entlang des übergeordneten Strassennetzes (Land- oder Trägerhardstrasse) geprüft werden.

Von der Parkierung am Siedlungsrand sollen keine negativen Einflüsse für die Anwohner dieser Quartiere entstehen.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit	Bau + Planung mit Regionalpolizei
Weitere Beteiligte	Kanton
Bezug zu anderen Bereichen	I1
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etap pierung	Möglich
Termine	Ab 2017
Kosten	Abhängig von konkreten Massnahmen

6 Umsetzung

Die Massnahmenbereiche wurden, ausgehend von der Beurteilung durch die Gemeinde, in die folgenden Prioritäten eingeteilt. Die Priorisierung wird auf Basis der jeweils aktuellen Rahmenbedingungen periodisch überprüft und aktualisiert.

Massnahmenbereich	Kap.	2016	2017-2019	2020-2022	ab 2023
A Siedlungsentwicklung	4.1				
A1 Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung, Förderung der Innenentwicklung					
A2 Charakter der Gartenstadt erhalten und weiterentwickeln					
B Verkehrssicherheit	4.2				
B1 Laufende Analyse der Unfälle und Unfallschwerpunkte					
B2 Steigern der Sicherheit bei den Bereichen mit Unfallhäufung					
B3 Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren					
B4 Sicherheit erhöhen für Schul- und Kindergartenkinder und Personen mit erhöhtem Schutzbedürfnis					
C Verkehrsmanagement / Modal Split	4.3				
C1 Ausweichverkehr in Folge des Verkehrsmanagements verhindern					
C2 Busbevorzugungen					
D Mobilitätsmanagement	4.4				
D1 Gezielte Informationspolitik im Bereich Mobilität durch die Gemeinde					
D2 Mobilitätsmanagement in der Planung					
D3 Fördern von Mobility und Taxiunternehmen in Wettingen					
D4 Erarbeiten eines Signalisationskonzepts für die verschiedenen Verkehrsträger					
E Motorisierter Individualverkehr	4.5				
E1 Kanalisieren und verflüssigen des gemeindeinternen Verkehrs auf den Hauptachsen					
E2 Niveaufreier Ausbau des Knotens Brückenkopf Ost					
E3 Aufwertung von Strassenräumen					
E4 Strassenlärmsanierung entlang der Kantons- und Gemeindestrassen					
F Veloverkehr	4.6				
F1 Erstellen eines Umsetzungskonzepts Veloverkehr					
F2 Optimieren des bestehenden Veloverkehrsnetzes					
F3 Ergänzen des bestehenden Veloverkehrsnetzes durch Schliessen von Lücken					
F4 Abbiege- und Querungshilfen für den Radverkehr					
F5 Verbesserungen Parkierung Veloverkehr / Ausbau des B+R-Angebotes					
G Fussverkehr	4.7				
G1 Erstellen eines Umsetzungskonzepts Fussverkehr					
G2 Untersuchung der Strassenquerungen					
G3 Optimierung der Ausrüstung der Fusswege					
G4 Schliessen bestehender Lücken im Fusswegnetz / Erlangen von Wegrechten					
H Öffentlicher Verkehr	4.8				
H1 Haltestelle Tägerhard					
H2 Verbesserung ÖV-Angebot durch Doppelspurausbau Schienennetz im Furtal					
H3 Festlegung Linienführung / Trasseesicherung Limmattalbahn					
H4 Optimierung der Buslinien und der Ausstattung der Haltestellen					
I Ruhender Verkehr	4.9				
I1 Kommunales Parkraumkonzept / Parkierungsreglement					
I2 Beschränkung der Anzahl Parkfelder in der BNO					
I3 Initialisieren eines ausbaubaren Parkleitsystems					
I4 Optimierung der Parkierung bei den Naherholungsgebieten					



Massnahmen



Wirksamkeitskontrolle KGV (2021)

Tabelle 13: Zeitliche Umsetzung und Wirksamkeit der Massnahmen im KGV

7 Wirkungskontrolle

Um eine Kontrolle der Umsetzung dieses kommunalen Gesamtplan Verkehrs zu ermöglichen, sind einerseits in periodischen Abständen (zum Beispiel alle 5 Jahre) Überprüfungen anzuordnen, und andererseits sind messbare Indikatoren notwendig. In der Massnahmenabelle im Kapitel 0 ist eine erste Wirkungskontrolle Ende 2021 vorgesehen. Für die Massnahmen ist ein grober Zeithorizont für die Umsetzung festgelegt.

Es ist verwaltungsintern sicherzustellen, dass Kennzahlen, die z. B. im Rahmen von Baugesuchen oder Strassenprojekten laufend erhoben werden, für die Wirkungskontrolle zur Verfügung stehen.

Die Überprüfungen können verwaltungsintern oder extern erfolgen. Die Gemeinde bestimmt für die verschiedenen Erhebungen und Überprüfungen jeweils geeignete Auftragsnehmer.

Selbstverständlich sind auch neue Verkehrsthemen rollend in die Massnahmenplanung aufzunehmen. Der KGV ist spätestens mit der nächsten Nutzungsplanrevision an die neuen Verhältnisse anzupassen.

Die folgenden Indikatoren erlauben Rückschlüsse auf die Entwicklung von Massnahmen:

7.1 Verkehrserhebungen

Die Erhebung der Verkehrsmengen dient direkt der Beurteilung der Massnahmen C1 und E1, die Erhebung der Geschwindigkeit der Beurteilung der Massnahmen B3.

Die Verkehrsmengen sollten auf den Kantonsstrassen K273 (Seminar- / Schwimmbadstrasse), K275 (Landstrasse) und K425 (Alberich Zwyssigstrasse) gezählt werden. Ebenso sollen die Verkehrsmengen auf den Gemeindestrassenachsen Scharenstrasse / Märzengasse und Seminarstrasse / Tägerhardstrasse untersucht werden.

Auf diesen Achsen sollen bei Bedarf auch die Staulängen und Stauzeiten erfasst werden, um die Wirksamkeit der Verkehrsmanagementmassnahmen zu ermitteln.

Das Geschwindigkeitsniveau muss in neu erstellten Zonen T30 spätestens ein Jahr nach Einführung von Tempo 30 überprüft werden. So kann festgestellt werden, ob die Massnahmen im Rahmen der Umsetzung von Tempo 30 genügend wirksam sind oder ob Nachbesserungen ausgeführt werden müssen, um die Einhaltung der Geschwindigkeit zu gewährleisten.

Die Gemeinde Wettingen besitzt ein Tempodisgerät (Geschwindigkeitsanzeigergerät) und ein Verkehrszählgerät. Messungen können anfangs mit dem Tempodisgerät gemacht werden (Messung in beide Richtungen gleichzeitig). Das Gerät dient auch der Sensibilisierung der Bewohner. Beide Geräte können durch das Bauamt installiert und ausgelesen werden.

7.2 Unfallerhebung

Die Erhebung der Anzahl Unfälle dient direkt der Beurteilung der Massnahmen B1 bis B4, F4 und G1.

Die Unfälle sollten vor allem in den Gebieten, in welchen planerische und / oder bauliche Eingriffe vorgenommen wurden, erhoben und statistisch mit Unfallzahlen von vor den Massnahmen verglichen werden. Dies betrifft die Kantonsstrassen und die Gemeindestrassen in T30-Gebieten. Zur Beurteilung sind genügend lange Messreihen notwendig.

Bei der Auswertung der Unfälle sollen speziell die Unfälle mit beteiligten Langsamverkehrsteilnehmern untersucht werden. Auf diese Weise kann festgestellt werden, ob die Massnahmen, welche den Langsamverkehr schützen sollten, gewirkt haben.

7.3 Auswertung des ÖV-Angebotes und der ÖV-Nachfrage

Die Analyse der ÖV-Verbindungen dient direkt der Beurteilung der Massnahmen C2 und H1 bis H4.

Viele Busse der regionalen Busbetriebe sind bereits mit einem System zur automatischen Fahrgastzählung ausgerüstet. Mit Hilfe dieses Systems kann überprüft werden, ob die neuen Bus- und Bahnverbindungen auch genutzt werden und ob bei den bereits heute bestehenden Verbindungen eine Zunahme der Fahrgäste beobachtet werden kann.

Zusammen mit der RVBW sind periodisch Optimierungsmöglichkeiten beim Kursangebot und Fragen der Fahrplanstabilität zu diskutieren.

7.4 Parkplatzerhebungen

Regelmässige Analysen im Bereich Parkfelder dienen direkt der Beurteilung der Massnahmen I1 bis I4.

Als wichtigster Punkt sollen in regelmässigen Abständen die Belegung der Park + Ride- sowie Bike + Ride-Anlagen untersucht werden. Wenn festgestellt wird, dass einzelne Parkplätze oder Velounterstände sehr gut belegt sind, ist ein weiterer Ausbau der Parkplätze / Velounterstände zu prüfen.

Ergänzend zu der Untersuchung bei den P+R-Anlagen am Bahnhof Wettingen (zu späterem Zeitpunkt eventuell auch Haltestelle Tägerhard) soll die Belegung der (nun bewirtschafteten) Parkplätze in der Umgebung der Anlagen untersucht werden. Es gilt zu prüfen, ob gewisse Parkfelder den ganzen Tag als Ersatz für die offiziellen Park + Ride-Felder benutzt werden. Ist dies der Fall, so müssen geeignete Gegenmassnahmen eingeleitet werden.

Für die Bewertung des Parkleitsystems müssen die Auslastungen der Parkieranlagen im jeweiligen Perimeter miteinander verglichen werden. Falls Anlagen überlastet, andere im selben Parkleitperimeter hingegen halb leer sind, deutet dies darauf hin, dass das Parkleitsystem seine Funktion noch nicht optimal erfüllt.

Durch Erhebung des Belegungsgrads von privaten Parkierungsmöglichkeiten in Arealüberbauungen und der öffentlichen Parkplätze in der Umgebung kann festgestellt werden, ob das angestrebte Mobilitätsmanagement wie vorgesehen funktioniert.

Anhang 1: Genehmigungsteile Kanton

Der Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt die vorliegenden Zielsetzungen, Handlungsfelder und Stossrichtungen des KGV Wettingen.

Anhang 2: Abkürzungsverzeichnis und Glossar

AGIS	Aargauisches geografisches Informationssystem. Webseite, auf welcher Karten mit räumlichen Daten für den Kanton Aargau zur Verfügung stehen.
ASTRA	Eidgenössisches Bundesamt für Strassen
AVK	Abteilung Verkehr im Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
B+R	Bike + Ride. Veloabstellplätze an Bushaltestellen und Bahnhöfen. Das Velo kann abgestellt und anschliessend der öffentliche Verkehr benutzt werden.
BauG	Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz)
BfU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept; bezeichnet die Umgestaltung (beziehungsweise das Konzept zu der Umgestaltung) von meist stark belasteten Strassenräumen mit dem Ziel, die verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und deren Koexistenz im Strassenraum zu optimieren. Der Strassenraum soll verbindend wirken und die Nutzungen beiderseits der Strasse berücksichtigen.
BNO	Bau- und Nutzungsordnung. In der Bau- und Nutzungsordnung hält die Gemeinde die Grundlagen zur Ordnung im Siedlungsgebiet und für das Kulturland fest. Teile der BNO sind Bauordnung, Zonenplan, Nutzungsordnung und Kulturlandplan.
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr. Dies bezeichnet das durchschnittliche Fahrzeugaufkommen auf einer Strecke während eines Tages in beiden Richtungen.
EZ	Einkaufszentrum
FM	Fachmarkt
Fz	Fahrzeug
HGVW	Handel- und Gewerbeverein Wettingen
HLS	Hochleistungsstrasse (Autobahn, Autostrasse)
HSR	Hochschule für Technik Rapperswil. Ist Teil der Fachhochschule Ostschweiz (FHO).
HSS	Hauptsammelstrasse. Für bis zu 800 Fahrzeuge pro Stunde Sammelstrassen (Haupt- und Quartiersammelstrassen sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben nur örtliche Bedeutung. Hauptsammelstrassen werden eher verkehrsorientiert gestaltet. Sammeln den Verkehr aus Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs. Stellen zusammen mit den Hauptverkehrsstrassen die Verbindungen zwischen den Quartieren einer Ortschaft sicher.
HVS	Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrassen)

IGW	Immissionsgrenzwert. Legt die Schwelle fest, ab welcher der Lärm die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stört. Der Alarmwert ist ein Kriterium für die Dringlichkeit der Sanierungen und den zwingenden Einbau von Schallschutzfenstern.
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr (Velo und Fussgänger)
MIV	Motorisierter Individualverkehr. Beinhaltet primär den Autoverkehr, aber auch Motorräder.
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Zug, Bus, Tram, etc.)
P+R	Park + Ride. Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Autos können gegen Gebühr abgestellt werden und die Fahrt wird mit dem öffentlichen Verkehr fortgesetzt.
PW	Personenwagen (=Auto)
QES	Quartiererschliessungsstrasse. Die QES bildet die grösste Form der Erschliessungsstrassen (QES, Zufahrtsstrassen und Zufahrtswege). Erschliessungsstrassen sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben nur quartierinterne Bedeutung im Strassennetz. Sie erschliessen einzelne Parzellen oder Gebäude und führen den Verkehr zu den Sammelstrassen.
QSS	Quartiersammelstrasse. Zählt zu der Klasse der Sammelstrassen (siehe HSS). Für bis zu 500 Fahrzeuge pro Stunde.
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (=Raumplanungsgesetz)
RVBW	Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
ZS	Zufahrtsstrasse. Ist eine Art der Erschliessungsstrassen (siehe QES). Erschliesst bis zu 150 Wohneinheiten
ZW	Zufahrtsweg. Ist eine Art der Erschliessungsstrassen (siehe QES). Erschliesst höchstens 30 Wohneinheiten, Maximal 80 Meter lang.

Anhang 3: Grundlagenberichte

- 1 Gemeinde Wettingen: Verkehrsrichtplan. September 1999
- 2 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz; ASTRA; Bern, 2007
- 3 Richtplan Kanton Aargau; BVU ARE; Aarau, Stand März 2015
- 4 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr; BVU AVK; Aarau, 5. März 2013
- 5 STEP Ausbauschritt 2030 - Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz; Lenkungsausschuss Planungsregion Nordwestschweiz; 28. November 2014
- 6 Angebotsentwicklung Regionalverkehr Jurasüdfuss Ost - Kurzbericht zum Zeithorizont 3; Kantone Aargau, Bern, Solothurn und Schweizerische Bundesbahnen AG; Bern, 11. April 2008
- 7 mobilitätAARGAU - Gesamtverkehrsstrategie; BVU AVK; Aarau, 19.09.2006
- 8 Leitbild Verkehr 2010 (2005) - Fortschreibung des Berichts 2005; Baden Regio; Baden, Dezember 2010
- 9 Regionales Entwicklungskonzept (REK) - Schlussbericht; Baden Regio, sapartners; 15. Oktober 2013
- 10 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 1. Generation - Schlussbericht; BVU; Aarau, Dez. 2007
- 11 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 1. Gen. - Prüfbericht des Bundes; UVEK; 12. Dez. 2008
- 12 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Generation - Hauptbericht; BVU; Aarau, 23. Mai 2012
- 13 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost 2. Gen. - Prüfbericht des Bundes; UVEK; 26. Feb. 2014
- 14 Limmattalbahn - Prüfung Weiterführung bis Baden - Phase I: Korridorstudie; SNZ Ingenieure und Planer AG; Zürich, 28. Okt. 2009
- 15 Regionales Parkraumkonzept - Konzeptbericht; SNZ Ingenieure und Planer AG; Zürich, 28. Okt. 2009
- 16 Regionales Parkraumkonzept Vertiefungsphase - Schlussbericht; SNZ Ingenieure und Planer AG; Zürich, 20. Dez. 2011
- 17 Umsetzung Regionales Parkraumkonzept - Schlussbericht; Baden Regio, ARGE synergo-Planungsbüro Jud; Zürich, 9. Dezember 2014
- 18 Agglomerationspark Limmattal - ein kantonsübergreifendes Freiraumkonzept; Hesse + Schwarze + Partner Büro für Raumplanung AG; Juni 2009
- 19 Regionaler Sachplan Landschaftsspange Sulperg - Rüsler; Baden Regio; 31. Oktober 2012
- 20 Leitsätze und Leitziele der Gemeinde Wettingen; Gemeinderat; Wettingen, 02. Juli 2015
- 21 Planungen und Projekte der Gemeinde Wettingen; Gemeinderat; Wettingen, Juni 2012
- 22 Planpartner AG: Masterplan Landstrasse - Synthesebericht, 17. Juli 2014

- 23 Entwicklungsplanung Bahnhofareal Wettingen - Testplanung, Schlussbericht Begleitgremium (26. Mai 2011)
- 24 Machbarkeitsstudie Tägerhard - Gemeinde Wettingen; metron AG; Brugg, 11. Sep. 2007
- 25 Freiraumkonzept Wettingen - Bericht; Seippel Landschaftsarchitekten GmbH, van de wetering - Atelier für Städtebau; 20. März 2013
- 26 Abklärungen zum Busangebot - Schlussbericht; metron AG; Brugg, 30.10.2013
- 27 Abklärungen zur ÖV-Erschliessung - Schlussbericht; metron AG; Brugg, 15.12.2010
- 28 AGIS, Geoportal Aargau, diverse Online-Karten; www.ag.ch/agis
- 29 Stand der Erschliessung 2014 - Erläuterungsbericht und Nachweis Gemeinden und Regionen; BVU ARE; Aarau, April 2015
- 30 Eidgenössische Volkszählung 2000 - Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden 1850-2000; Bundesamt für Statistik, www.bfs.admin.ch; Zugriff: 19. Okt. 2012
- 31 Städtebauliches Leitbild Wettingen: Grundlagen; Gemeinderat; Wettingen, 15. Jan. 2009
- 32 Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit; H.P. Lindenmann, Th. Koy, IVT ETH Zürich; September 2000
- 33 Räumliches Informationssystem zu den Pendlern und Verkehrsmitteln, 1990 und 2000 <http://www.media-stat.admin.ch/stat/pendler>
- 34 Volkszählung - Bevölkerungs- und Pendlerstatistik 2010; Statistik Aargau; 21. April 2013
- 35 Badenmobil: Plattform zur Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität; www.badenmobil.ch
- 36 Aargaumobil - Mobilitätsplattform des Kantons Aargau zur Förderung des Mobilitätsmanagements in Gemeinden und für Unternehmen; www.aargaumobil.ch; Zugriff: 22.05.2013
- 37 Mobilitätsdurchblick - Plattform zum Testen der Mobilität hinsichtlich Kosten, Zeitaufwand, Gesundheit, Umwelt, Sicherheit und Komfort; www.mobilitaetsdurchblick.ch; Zugriff: 22.05.2013
- 38 Homepage der Gemeinde Wettingen: www.wettingen.ch
- 39 Aktuelle Entwicklungen im Bereich Carsharing - Fluch oder Segen für Verkehrsbetriebe?; Jochen Harding; Erschienen in: Strassenverkehrstechnik, 57. Jahrgang April 2013
- 40 Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz; UVEK; Bern, 17.09.2010
- 41 Verkehrserhebungen 2011 im Rahmen des KGV und des VM Baden-Wettingen; Ballmer + Partner AG; Sept. 2011
- 42 Motorfahrzeugstatistik 2014, Statistik Kanton Aargau, November 2014
- 43 Erhebung Angebot öffentliche Veloabstellplätze Mai - Juni 2011; Ballmer + Partner AG; Aarau, 9. März 2012
- 44 Wanderführer Wettingen - 11 Wanderungen durch Wettingen; www.wettingen.ch/de/tourismus/wanderfuehrer
- 45 Schweizerische Bundesbahnen SBB - Webseite; www.sbb.ch
- 46 Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) AG - Webseite; www.rvbw.ch

Anhang 4: Hinweise für die BNO-Revision

Mobilitätsmanagement für grosse Firmen, Wohnüberbauungen und für ganze Entwicklungsgebiete soll in der BNO bei der Revision thematisiert werden (gemäss Massnahmenblatt D2).

Quartiere an gut mit dem Verkehr (ÖV, LV, MIV) erschlossenen Lagen sollen verdichtet und die Strassenräume gleichzeitig aufgewertet werden (u. a. Ziele in Kap. 4.1 und 4.8 sowie Massnahmenblatt E3). Beispiele hierfür sind die Landstrasse sowie die anschliessenden Wohnquartiere und Gebiete um den Bahnhof Wettingen.

In der BNO sollen Vorschriften zu baulicher Ausprägung und Grösse von Veloabstellanlagen für grössere Überbauungen festgehalten werden (Massnahmenblatt F5).

Um die Funktionsfähigkeit des kommunalen und regionalen Verkehrsnetzes zu Verkehrsspitzenzeiten zu gewährleisten, muss das Angebot des Parkraums sowohl optimal auf die Bedürfnisse der Angestellten, Kunden und Besucher als auch auf die Kapazität des Verkehrsnetzes abgestimmt werden. Die Anzahl der zu realisierenden Parkfelder ist innerhalb des gesetzlichen Rahmens für jedes Quartier zu optimieren (Massnahmenblatt I2).

Hinweise für eine allfällige Einzonung Wettingen Ost:

Die Groberschliessung hat rückwärtig zu erfolgen mit einem Anschluss westlich des Pförtners Obere Geisswies. Eine neue Achse vom Sportzentrum Tägi zum Knoten Landstrasse / Otelfingerstrasse (vgl. Masterplan Tägerhard) soll realisiert werden. Eventuell ist eine Verlängerung der Zentralstrasse zu realisieren. Auf dem verlängerten Teil sind Massnahmen notwendig, um Schleichverkehr (Ausweichen von der Landstrasse) zu verhindern.

Die Grundsätze aus dem Wettinger Freiraumkonzept sollen bei der Feinerschliessung auch im neuen Gebiet weitergeführt werden. Primär ein feinmaschiges Netz aus schmalen, verkehrsberuhigten Quartierstrassen (Tempo 30, eventuell auch Begegnungszone).

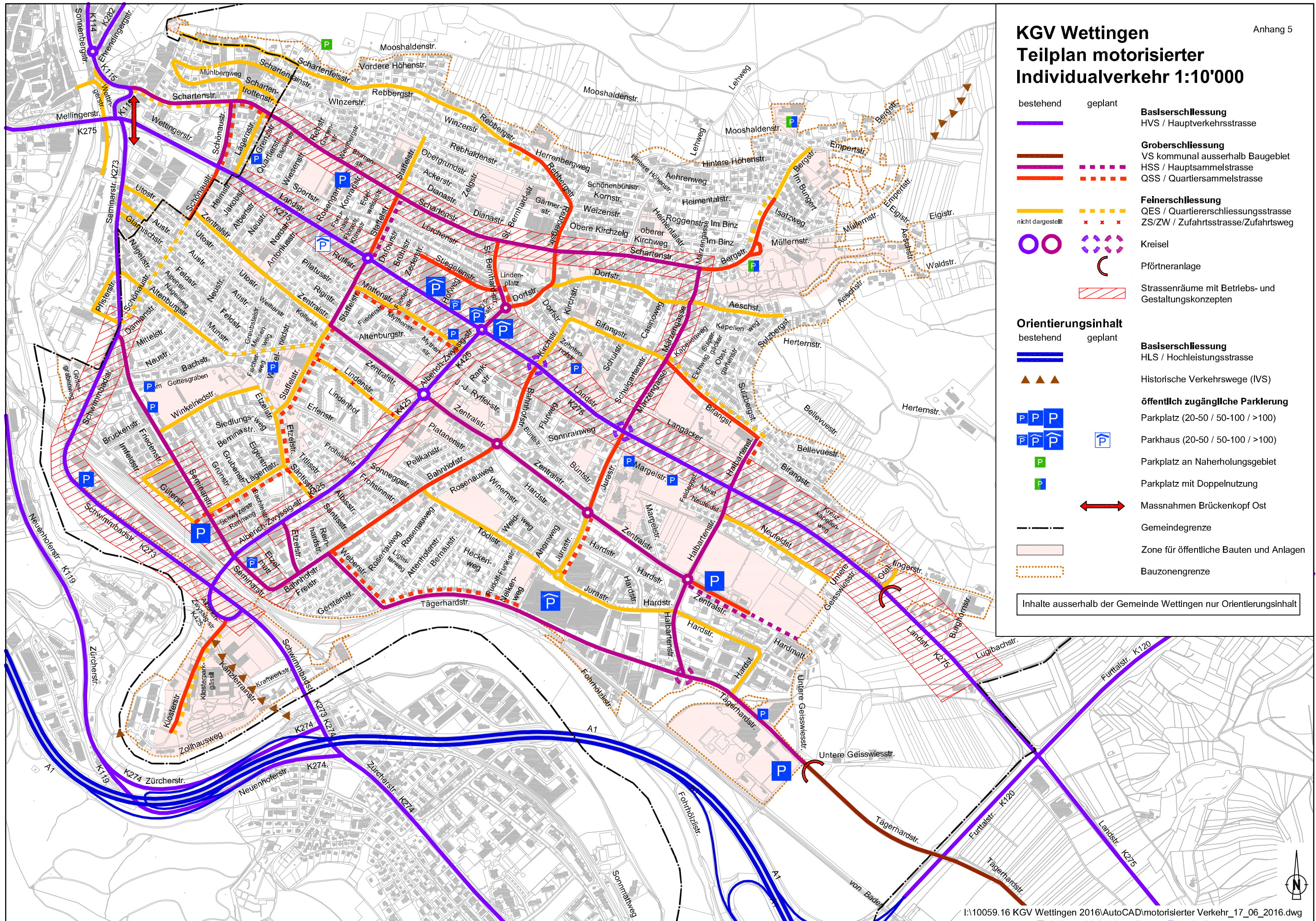
Für den Langsamverkehr sollen die bestehenden Routen ins Gebiet verlängert und fortgeführt sowie neue (entlang Lugibach) geschaffen werden.

Für den öffentlichen Verkehr soll Güteklasse B vorausgesetzt werden. Auf der Achse Sportzentrum Tägi - Knoten Landstrasse / Otelfingerstrasse soll kurzfristig eine neue Busachse mit Haltestellen gesichert sowie längerfristig genügend Platz für die Limmattalbahn freigehalten werden. Zusätzlich sollen Massnahmen in den Bereichen Mobilitätsmanagement und Parkierung ergriffen werden, um fortschrittliche Mobilitätslösungen zu fördern (z. B. autoarme Wohnformen).

KGW Wettingen **Teilplan motorisierter** **Individualverkehr 1:10'000**

bestehend	geplant	
		Baslerschliessung HVS / Hauptverkehrsstrasse
		Groberschliessung VS kommunal ausserhalb Baugebiet
		HSS / Hauptsammelstrasse
		QSS / Quartiersammelstrasse
		Feinerschliessung QES / Quartierschliessungsstrasse
		ZS/ZW / Zufahrtsstrasse/Zufahrtsweg
		Kreisel
		Pförtneranlage
		Strassenräume mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten
bestehend	geplant	
		Baslerschliessung HLS / Hochleistungsstrasse
		Historische Verkehrswege (IVS)
		öffentlich zugängliche Parkierung Parkplatz (20-50 / 50-100 / >100)
		Parkhaus (20-50 / 50-100 / >100)
		Parkplatz an Naherholungsgebiet
		Parkplatz mit Doppelnutzung
		Massnahmen Brückenkopf Ost
		Gemeindegrenze
		Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
		Bauzonengrenze

Inhalte ausserhalb der Gemeinde Wettingen nur Orientierungsinhalt



KGW Wettingen Teilplan Zonensignalisationen 1:10'000

- | | | |
|-----------|---------|--------------------------------------|
| bestehend | geplant | |
| | | Begegnungszone |
| | | Zone Tempo 30 |
| | | Begegnungszone / Zone Tempo 30 |
| | | Verkehrsberuhigung: separate Planung |

Orientierungsinhalt

nur geplanter Zustand dargestellt

bestehend

geplant



Basisschliessung

HLS / Hochleistungsstrassen
HVS / Kantonsstrassen



Groberschliessung

VS kommunal ausserhalb Baugebiet
HSS / Hauptsammelstrasse
QSS / Quartiersammelstrasse



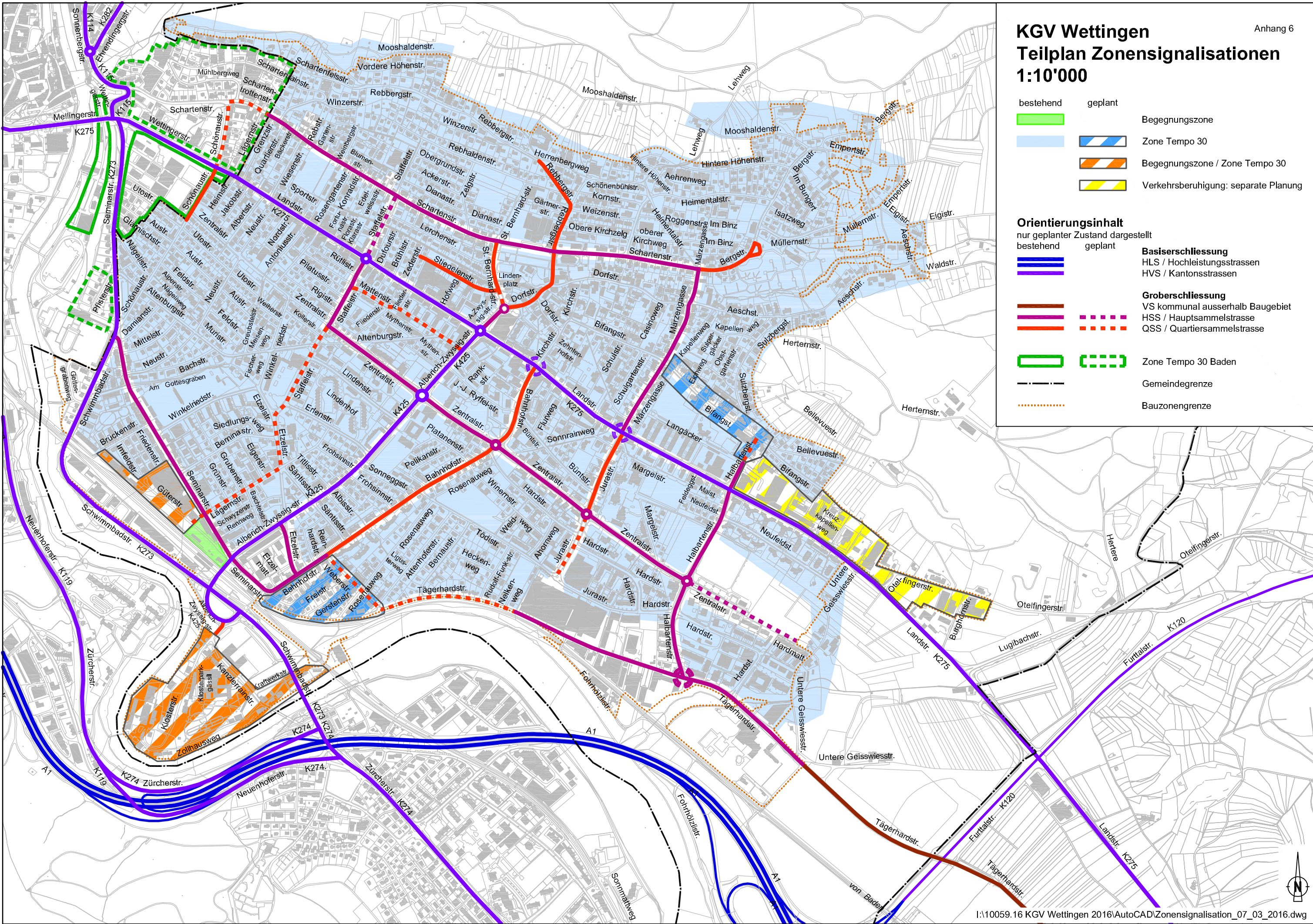
Zone Tempo 30 Baden



Gemeindegrenze



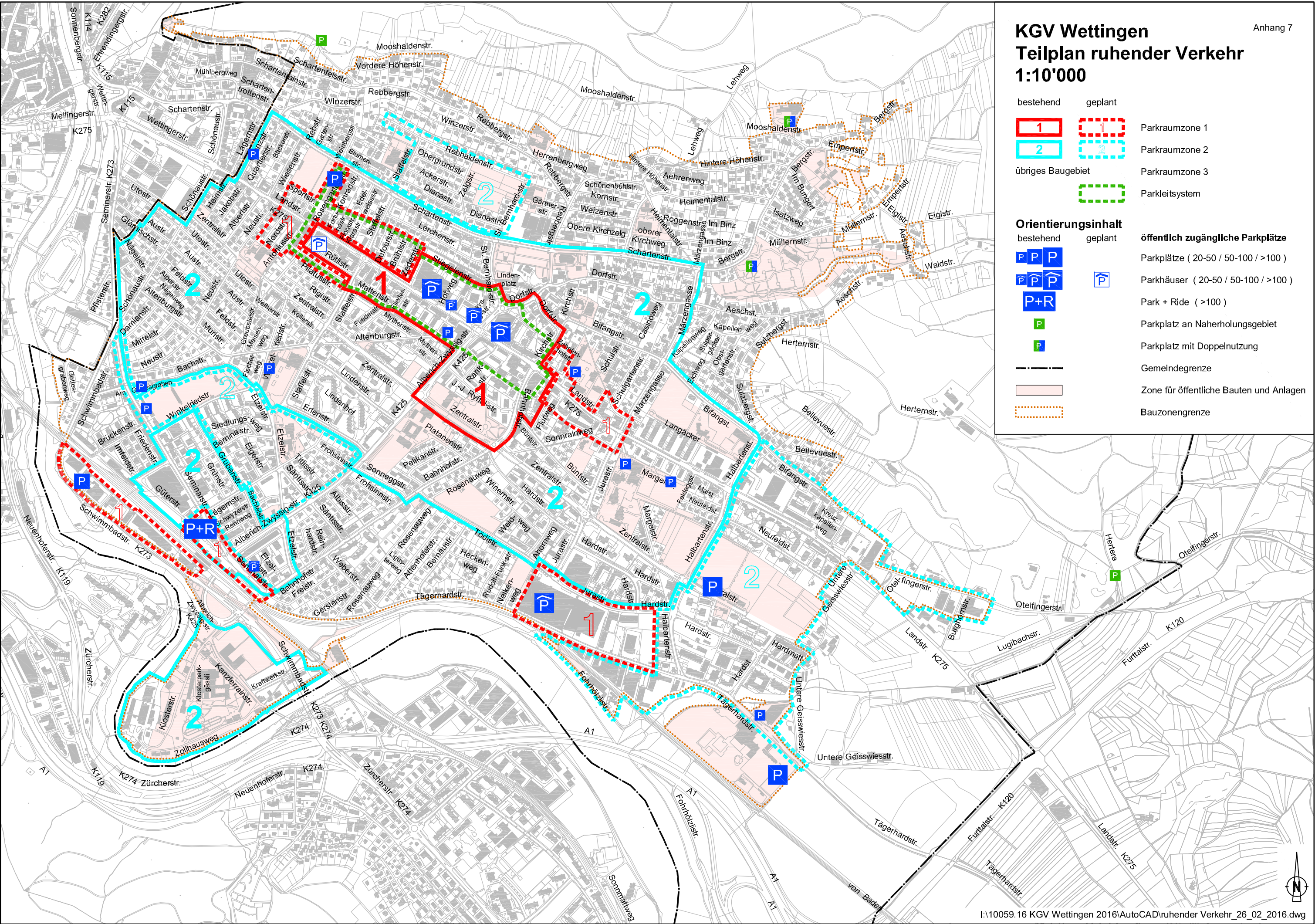
Bauzonengrenze



KGV Wettingen
Teilplan ruhender Verkehr
1:10'000

bestehend	geplant	
		Parkraumzone 1
		Parkraumzone 2
		Parkraumzone 3
		Parkleitsystem

Orientierungsinhalt		öffentlich zugängliche Parkplätze
bestehend	geplant	
		Parkplätze (20-50 / 50-100 / >100)
		Parkhäuser (20-50 / 50-100 / >100)
		Park + Ride (>100)
		Parkplatz an Naherholungsgebiet
		Parkplatz mit Doppelnutzung
		Gemeindegrenze
		Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
		Bauzonengrenze





KGW Wettingen
Teilplan Fussverkehr 1:10'000

- | | | |
|-----------|---------|---|
| bestehend | geplant | |
| | | Regionales/Kommunales Wanderwegnetz |
| | | Kommunales Fusswegnetz (Hauptroute) |
| | | Kommunales Fusswegnetz (Nebenroute) |
| | | Fussweg, Erlangung Wegrecht anstreben |
| | | Verbesserung Strassenquerung |
| | | Verbesserung Quartierdurchwegung anstreben (Lage schematisch) |

- Orientierungsinhalt**
- | | | |
|-----------|---------|---|
| bestehend | geplant | |
| | | Schweizer Wanderwegnetz |
| | | Historische Verkehrswege (IVS) |
| | | Bahn- und Bushaltestellen |
| | | Bushaltestelle |
| | | Gemeindegrenze |
| | | Bauzonengrenze |
| | | Zone für öffentliche Bauten und Anlagen |
- Inhalte ausserhalb der Gemeinde Wettingen nur Orientierungsinhalt

